

ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้าง
สาธารณะ (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร

นิศพล รักษาธรรม

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

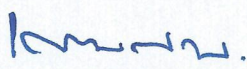
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

คณะรัฐประศาสนศาสตร์

สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

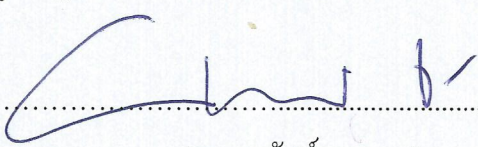
2559

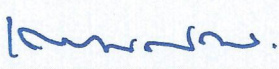
ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารถยนต์รับจ้าง
สาธารณะ (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร
นิศพล รักษาธรรม
คณะรัฐประศาสนศาสตร์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์..........อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(ดร.เกษมสันต์ โชติชาครพันธุ์)

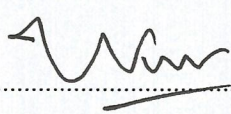
รองศาสตราจารย์..........อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม
(ดร.ประพนธ์ สหพัฒนา)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ได้พิจารณาแล้วเห็นสมควรอนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของ
การศึกษาตามหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

อาจารย์..........ประธานกรรมการ
(ดร.ชวนส์ถ์ เจนการ)

ผู้ช่วยศาสตราจารย์..........กรรมการ
(ดร.เกษมสันต์ โชติชาครพันธุ์)

รองศาสตราจารย์..........กรรมการ
(ดร.ประพนธ์ สหพัฒนา)

ผู้ช่วยศาสตราจารย์..........คณบดี
(ดร.ไพโรจน์ ภัทรนรากุล)

กรกฎาคม 2558

บทคัดย่อ

ชื่อวิทยานิพนธ์	ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของผู้หญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร
ชื่อผู้เขียน	นายณิศพล รักษาธรรม
ชื่อปริญญา	รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
ปีการศึกษา	2559

การศึกษาวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา 1) รูปแบบ และวิธีการก่ออาชญากรรมทางเพศต่อผู้หญิงที่โดยสารรถแท็กซี่ 2) ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของผู้หญิงที่โดยสารรถแท็กซี่ และ 3) ปัจจัยที่ส่งผลทำให้เกิดความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของผู้หญิงที่โดยสารรถแท็กซี่ ซึ่งเป็นการวิจัยเชิงปริมาณร่วมกับการวิจัยเชิงคุณภาพ เขตพื้นที่ศึกษา คือ เขตพื้นที่ 6 เขตในจังหวัดกรุงเทพมหานคร

ระเบียบวิธีวิจัย แบ่งเป็น 2 ส่วนคือ 1) การวิจัยเชิงปริมาณเพื่อศึกษาระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศ และปัจจัยที่ส่งผลทำให้เกิดความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของผู้หญิงที่โดยสารรถแท็กซี่ เก็บข้อมูลโดยแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างผู้หญิงจำนวน 433 คนที่เคยโดยสารรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร ใช้สถิติวิจัย คือ ค่าความถี่, ค่าร้อยละ, ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน, การทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย, และการวิเคราะห์ความถดถอยอย่างง่าย และ 2) การวิจัยเชิงคุณภาพเพื่อศึกษารูปแบบ และวิธีการก่ออาชญากรรมทางเพศของผู้ก่อเหตุที่เป็นผู้ขับรถแท็กซี่ ด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึกทั้งแบบเป็นทางการ และไม่เป็นทางการกับกลุ่มตัวอย่างจำนวน 28 ราย ประกอบด้วยกลุ่มผู้โดยสารหญิงที่ประสบเหตุอาชญากรรม, ผู้ขับรถแท็กซี่, เจ้าหน้าที่ตำรวจ และกรมคุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะ กรมการขนส่งทางบก

ผลการวิจัยเชิงปริมาณพบว่า 1) ผู้หญิงมีระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศอยู่ในระดับมากที่สุด ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมกรหลีกเลียงมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.97 และความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการป้องกันมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.04 และ 2) การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยที่ส่งผลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศกับระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศ พบว่า ปัจจัย อายุ, ความถี่ในการโดยสาร และช่วงเวลา

เดินทาง มีความสัมพันธ์กับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศในเชิงลบ ส่วนปัจจัย การรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่ผ่านสื่อ และบุคคลอื่นๆ และการรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่ มีความสัมพันธ์กับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศในเชิงบวก แต่ประสบการณ์ตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่ กับทัศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจไม่มีความสัมพันธ์กับความหวาดกลัวอาชญากรรม

ผลการวิจัยเชิงคุณภาพพบว่า วิธีการก่อเหตุอาชญากรรมทางเพศครอบคลุมรูปแบบอาชญากรรมทั้งทางวาจา กิริยา และการสัมผัสร่างกายในระดับที่มีความรุนแรงแตกต่างกันตามแต่วิธีการที่ผู้ก่อเหตุใช้ และจากการเก็บข้อมูลประสบการณ์อาชญากรรมของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างประสบเหตุอาชญากรรมในรูปแบบทางกิริยามากที่สุด คือ การใช้สายตาลวนลามทางเพศ รองลงมาคือ รูปแบบทางวาจา คือ การพูดจาด้วยถ้อยคำลามกต่อหน้า และพฤติกรรมมีพิรุณต่อการพยายามล่วงละเมิดทางเพศ ถึงแม้จะพบว่า อัตราการเกิดอาชญากรรมนั้นมีค่อนข้างน้อยจากการสัมภาษณ์เชิงลึก แต่อย่างไรก็ตามจากการวิจัยเชิงปริมาณพบว่า ผู้หญิงมีความหวาดกลัวอาชญากรรมค่อนข้างสูง และผลการวิจัยทั้งสองมีความสอดคล้องกันในเรื่องของกลุ่มผู้หญิงที่ประสบเหตุอาชญากรรมส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มอายุ 20 - 40 ปี มีอาชีพเป็นนักศึกษา และกลุ่มผู้หญิงวัยทำงาน ซึ่งทั้งสองกลุ่มนี้มีความหวาดกลัวอาชญากรรมที่ค่อนข้างสูง นอกจากนี้ ผู้หญิงมีความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศในช่วงเวลาเสี่ยงน้อยมากกว่าช่วงเวลาที่สูงมาก สะท้อนว่าช่วงเวลาที่สูงต่อการเกิดอาชญากรรมทางเพศมากส่งผลให้ความหวาดกลัวอาชญากรรมน้อยลง ปัจจัยที่ส่งผลมากกว่าอาจจะเป็นปัจจัยส่วนบุคคลจากผู้กระทำผิด, เหยื่อ, สถานการณ์ที่เหมาะสมและอื่นๆ

ABSTRACT

Title of Thesis	Fear of Sexual Crimes of Female Passengers Using Public Taxi in Bangkok Metropolitan
Author	Mr.Nitsapon Raksatham
Degree	Master of Public Administration
Year	2016

The objectives of the study were as following: 1) to study the patterns and methods of sexual crimes against female passenger using Public taxi, 2) to study the level of fear of sexual crime of female passenger using Public taxi, and 3) to identify the factors influencing fear of sexual crime of female passenger using Public taxi. This study was a combination of quantitative and qualitative research. Research area was 6 districts in Bangkok province.

Research methodology was divided in two sections: 1) Quantitative research aimed to study the level of fear of sexual crimes and to identify the factors influencing fear of sexual crime of female passenger using Public taxi. Data were collected by questionnaires from a sample of 433 women who ever used taxi in Bangkok. Statistical Research was Mean, Percentage, Standard Deviation, One – Way Anova and Simple Regression analysis, and 2) Qualitative research aimed to study the patterns and methods of sexual crimes of taxi driver with In-depth interviews, both formal and informal with 28 samples group included a group of female passengers who was victims, taxi drivers, police, and Passenger Protection Center: Depart of Land Transport.

Quantitative analysis showed: 1) the women had high level of fear of sexual crimes included fear of sexual crimes in avoiding behaviors had a mean rate of 3.97 and fear of sexual crimes in preventing behaviors had a mean rate of 4.04, and 2) analysis of the factors influencing level of fear of sexual crimes was found the factors consisted age, frequency of using taxi and time of traveling had influenced the fear of sexual crimes in negative and the remaining factors consisted perceived about sexual crime of taxi from both media and individual and perceived risk

of victimization had influenced the fear of sexual crimes in positive but sexual victimization experience from taxi and attitudes toward the police not had influenced the fear of sexual crimes.

The results of Qualitative analysis showed that, sexual crimes methods were covered offended patterns both verbal, non verbal and physical in the level of different violence according to the methods that offender used. By analyze data collection from the samples founded; the sample had highest crime victims from manner pattern that was sexual abused by eyesight. Secondary was verbal pattern there was face to face sexual abused by verbal and behavior which suspiciously attempted to sexual abuse. Although crime rates were rather low from In-depth interviews but the results from quantitative analysis showed, women had high level of fear of sexual crimes and both findings were consistent on the issue of women who encountered crime scenes was mostly aged 20 - 40 years and career as student and working women which both groups had the fear of crime in high level. In addition, women had fear of sexual crimes in the lower risk time more than higher risk time which reflects the higher risk time to cause sexual crimes could affect fear of crime level reduced to lower level. Factors affected more than likely were personal factors of the offender, the victim and other reasonable circumstances.

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาวิจัยเรื่อง ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานครนี้ สามารถสำเร็จลุล่วงได้เนื่องจากผู้เขียนได้รับความช่วยเหลือ จากการให้ข้อมูล การได้รับคำปรึกษา คำแนะนำ ความร่วมมือ และกำลังใจจากบุคคลหลายท่าน

ผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ พันตำรวจโท ดร.เกษมสานต์ โชติชาคร พันธุ์ อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก และอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ และรองศาสตราจารย์ พันตำรวจเอก ดร. ประพนธ์ สหพัฒนา อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ที่ได้กรุณาใช้เวลาให้คำปรึกษา ข้อเสนอแนะ และข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการทำวิทยานิพนธ์ในทุกขั้นตอน โดยเฉพาะขั้นตอนที่สำคัญตลอดจนให้กำลังใจผู้วิจัยในการทำวิทยานิพนธ์เล่มนี้ตลอดมา ขอขอบคุณกลุ่มตัวอย่างวิจัยทุกท่าน ที่สละเวลาในการตอบแบบสอบถาม และเจ้าหน้าที่ตำรวจ พี่ๆ ผู้ขับขีรถแท็กซี่ และท่านหัวหน้าศูนย์ และเจ้าหน้าที่ในศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะ กรมการขนส่งทางบก ที่กรุณาสละเวลาส่วนตัว และให้ความร่วมมือในการให้ข้อมูลต่างๆ เป็นอย่างดี

ขอบคุณรุ่นพี่ชาวจังหวัดระยองทุกคน และเพื่อนๆ รัฐประศาสนศาสตร์ รุ่น 55 ทุกคนที่ให้ข้อคิดเห็นต่างๆ มาโดยตลอด ที่สำคัญที่สุดขอขอบคุณ คุณพ่อ คุณแม่ คุณตา คุณยาย คุณน้า น้องสาว น้องชาย และแฟนของผู้วิจัยที่ให้คำปรึกษา ข้อชี้แนะ และให้กำลังใจในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ นอกจากนี้ยังช่วยสนับสนุนทุนทรัพย์ในการเก็บข้อมูล ให้ความช่วยเหลือในการเก็บข้อมูล อันได้มีส่วนช่วยทำให้การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น และทำให้การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

ฉิพล รักษาธรรม

พฤษภาคม 2558

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	(3)
ABSTRACT	(5)
กิตติกรรมประกาศ	(7)
สารบัญ	(8)
สารบัญตาราง	(10)
สารบัญภาพ	(12)
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมา และสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ในการศึกษา	3
1.3 ขอบเขตของการศึกษา	3
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	4
1.5 สมมุติฐานการศึกษา	5
1.6 นิยามศัพท์เฉพาะ	5
บทที่ 2 แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	8
2.1 ความหมายของอาชญากรรม และการวัดสถิติอาชญากรรม	8
2.2 ความหมายของอาชญากรรมทางเพศ และลักษณะของอาชญากรรมทางเพศ	19
2.3 ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้บริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะ(รถแท็กซี่) กับ อาชญากรรมทางเพศ	23
2.4 แนวคิดเกี่ยวกับความหวาดกลัวอาชญากรรม และปัจจัยที่ส่งผลต่อ ความหวาดกลัวอาชญากรรม	28
บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย	58
3.1 การวิจัยเชิงปริมาณ	58
3.2 การวิจัยเชิงคุณภาพ	65

บทที่ 4 ผลการศึกษา	68
4.1 ผลการวิจัยเชิงปริมาณ	68
4.2 ผลการวิจัยเชิงคุณภาพ	93
บทที่ 5 สรุปผลการศึกษา อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	111
5.1 สรุป และอภิปรายผลการศึกษา	111
5.2 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม	121
บรรณานุกรม	124
ภาคผนวก	131
ภาคผนวก ก แบบสอบถามงานวิจัย	132
ภาคผนวก ข แบบคำถามงานวิจัย การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview)	138
ภาคผนวก ค หนังสือแนะนำตัวในการสัมภาษณ์	139
ประวัติผู้เขียน	144

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 สรุปปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของผู้หญิง	56
3.1 พื้นที่ในการเก็บรวบรวมข้อมูล	60
3.2 ตารางแสดงการวิเคราะห์องค์ประกอบ (Factor Analysis) ตัวแปรการรับรู้ ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่	61
3.3 ตารางแสดงการวิเคราะห์องค์ประกอบ (Factor Analysis) ตัวแปรการรับรู้ข่าว เกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่	62
3.4 ตารางแสดงการวิเคราะห์องค์ประกอบ (Factor Analysis) ตัวแปรทัศนคติต่อ ประสิทธิภาพการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ	62
3.5 ตารางแสดงการวิเคราะห์องค์ประกอบ (Factor Analysis) ตัวแปร ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่	63
3.6 ตารางแสดงค่าความเชื่อมั่น (Reliability)	64
4.1 ข้อมูลพื้นฐานของกลุ่มตัวอย่าง	70
4.2 ร้อยละของการรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจาก แท็กซี่	72
4.3 ร้อยละของการรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่	74
4.4 ร้อยละของทัศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ	75
4.5 ร้อยละของความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่	78
4.6 สรุปข้อมูลระดับความคิดเห็นโดยรวมของตัวแปรอิสระ และตัวแปรตาม	79
4.7 ผลการวิเคราะห์ความถดถอยอย่างง่ายระหว่างตัวแปรอายุกับความหวาดกลัว อาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่ด้วย Simple Regression Analysis	81
4.8 ผลการวิเคราะห์ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่ จำแนกตามอาชีพด้วย One - Way Anova	82
4.9 แสดงค่าเฉลี่ยเปรียบเทียบความแตกต่างของอาชีพกับความหวาดกลัว อาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการหลีกเลี่ยง ด้วยวิธี LSD	82

4.10	แสดงค่าเฉลี่ยเปรียบเทียบความแตกต่างของอาชีพกับความหวาดกลัว อาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการป้องกัน ด้วยวิธี LSD	83
4.11	ผลการวิเคราะห์ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่ จำแนกตามความถี่ในการโดยสารรถแท็กซี่ด้วย One - Way Anova	85
4.12	แสดงค่าเฉลี่ยเปรียบเทียบความแตกต่างของความถี่ในการโดยสารรถแท็กซี่ กับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการป้องกัน ด้วยวิธี LSD	85
4.13	ผลการวิเคราะห์ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่ จำแนกตามช่วงเวลาเดินทางด้วย One - Way Anova	86
4.14	แสดงค่าเฉลี่ยเปรียบเทียบความแตกต่างของช่วงเวลาเดินทางกับ ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการหลีกเลี่ยง ด้วยวิธี LSD	87
4.15	ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์อาชญากรรมกับ ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการโดยสารรถแท็กซี่ด้วย T-test	88
4.16	ผลการวิเคราะห์ความถดถอยอย่างง่ายระหว่างตัวแปรการรับรู้ข่าวเกี่ยวกับ อาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่กับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศ จากการใช้บริการแท็กซี่ด้วย Simple Regression Analysis	90
4.17	ผลการวิเคราะห์ความถดถอยอย่างง่ายระหว่างตัวแปรการรับรู้ความเสี่ยงต่อ การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่กับความหวาดกลัว อาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่ด้วย Simple Regression Analysis	92
4.18	ผลการวิเคราะห์ความถดถอยอย่างง่ายระหว่างตัวแปรทัศนคติต่อประสิทธิภาพ การทำงานของตำรวจกับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้ บริการแท็กซี่ด้วย Simple Regression Analysis	93
4.19	ลักษณะการถูกล่วงละเมิดทางเพศที่กลุ่มตัวอย่างเคยประสบจากแท็กซี่	108
4.20	ประเด็นเรื่องร้องเรียนรถแท็กซี่ เดือน มกราคม - ธันวาคม 2557 ใน 5 ประเด็นแรกที่มีการร้องเรียนมากที่สุด	109
4.21	รายงานสถิติการพักใช้/เพิกถอนใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 (ข้อมูล ณ วันที่ 30 มกราคม 2558)	110
5.1	เปรียบเทียบผลวิจัยที่ค้นพบกับผลวิจัยจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	116

สารบัญภาพ

ตารางที่	หน้า
1.1 กรอบแนวคิดในการศึกษา (Conceptual Framework)	7
3.1 แผนภาพสรุประเบียบวิธีการวิจัย	67

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในสภาวะสังคมไทยปัจจุบันที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลาประกอบกับ สภาพสังคมได้แปรเปลี่ยนไปตามสภาวะสังคมโลกคือ สังคมแบบยุคโลกาภิวัตน์ หรือสังคมเศรษฐกิจทุนนิยมเป็นหลักทำให้เกิดผลกระทบที่ตามมาอย่างคาดไม่ถึงมากมาย ดังเช่นที่พบเห็นกันอยู่ได้ทุกวันนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ปัญหาสังคมในประเทศไทยปัจจุบันทั้งทางด้านปัญหาความยากจน ปัญหามลพิษ หรือปัญหาที่สำคัญอย่างยิ่งที่เกิดขึ้นตามมาอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ นั่นคือ ปัญหาอาชญากรรมนั่นเอง

ปัญหาอาชญากรรมนั้นเป็นปัญหาสำคัญในทุกสังคม ในบริบทของสังคมโลกที่มีการเปลี่ยนแปลง โดยเฉพาะในสังคมเมืองที่เป็นสังคมขนาดใหญ่มีผู้คนใช้ชีวิตอยู่ร่วมกันอย่างหลากหลาย การดูแลของเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ทั่วถึง ทำให้อาชญากรรมในสังคมเมืองมีมากกว่าสังคมชนบท ซึ่งผลกระทบที่ตามมากับปัญหาอาชญากรรมนั้นส่งผลกระทบต่อคนหลายกลุ่มด้วยกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง คือ ผู้ก่อเหตุอาชญากรรม เหยื่ออาชญากรรม และคนใกล้ชิด ปัญหาอาชญากรรมจึงเป็นปัญหาที่ต้องมีการลดความเสี่ยงของการเกิดลงให้ได้มากที่สุด

ถ้าเราได้ศึกษา เกี่ยวกับอาชญากรรมที่ร้ายแรงในสังคมปัจจุบันนั้น อาชญากรรมประเภทหนึ่งที่ร้ายแรงอย่างมากในสังคมนั้นก็คือ อาชญากรรมทางเพศ และชีวิตและร่างกาย ซึ่งเพศที่อ่อนแอกว่ามักจะเป็นกลุ่มเสี่ยงของการเป็นเหยื่ออาชญากรรมประเภทนี้ โดยเฉพาะเพศหญิง หรือสตรี กับปัญหาอาชญากรรมทางเพศในหลายรูปแบบ ทั้งการข่มขืน และการกระทำอนาจารซึ่งอาชญากรรมประเภทนี้มีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดได้ในสถานที่ที่เป็นพื้นที่ปิด หรือขาดการสำรวจของผู้คน ซึ่งจากสถิติการรับแจ้งและจับกุมกลุ่มคดีที่เกี่ยวกับชีวิต ร่างกาย จำแนกตามประเภทคดีที่รับแจ้ง กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2554 -2556 พบว่าคดีจำพวกการข่มขืนกระทำชำเราที่จำแนกตามการจับกุมผู้กระทำผิดได้เพิ่มขึ้นจาก 79 เป็น 124 คดี เปรียบเทียบระหว่างปีพ.ศ. 2554 กับ 2556 (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2557) ซึ่งถ้าเราได้ศึกษาไปถึง สถานที่หรือกลุ่มเสี่ยงที่อาจมี

ความสามารถก่ออาชญากรรมทางเพศได้สูงเราอาจจินตนาการไปถึงสถานที่ปิดอย่างเช่นบนรถยนต์รับจ้างสาธารณะอย่างรถแท็กซี่

ปัจจุบันแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครนั้นมีปริมาณมากจากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบกปี พ.ศ. 2557 จำนวนรถแท็กซี่ในกรุงเทพมีมากถึง 100,000 กว่าคัน (ไทยรัฐออนไลน์, 2557) ทั้งที่จดทะเบียนถูกต้องกฎหมาย และไม่ถูกต้องกฎหมาย จึงไม่น่าแปลกใจว่า การที่ภาครัฐจะทำการควบคุม จัดระเบียบรถแท็กซี่นั้นอาจอาจเป็นไปได้ยาก ทำให้การคัดกรองผู้ขับขี่รถแท็กซี่ที่หน่วยงานภาครัฐปฏิบัติอยู่ไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอเป็นเหตุให้มีการก่ออาชญากรรมจากอาชีพขับรถแท็กซี่เกิดขึ้นตามมา ด้วยเหตุที่รถแท็กซี่เป็นสถานที่ที่มีความเสี่ยงในการก่ออาชญากรรมสูง เพราะบนรถแท็กซี่อันเป็นรถยนต์โดยสารสาธารณะที่ผู้โดยสาร และพนักงานขับรถมีความเป็นส่วนบุคคลสูง ทำให้บนรถแท็กซี่คือพรมแดนที่มีความเสี่ยงทั้งฝั่งของผู้โดยสารและคนขับ โดยเฉพาะคนขับรถที่เป็นผู้ชาย และผู้โดยสารที่เป็นผู้หญิงนับว่ามีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอาชญากรรมทางเพศ หรืออาชญากรรมเกี่ยวกับทรัพย์สินประกอบด้วยขึ้นกับผู้โดยสารด้วยสาเหตุปัจจัยต่างๆ ด้วยเหตุนี้ในประเทศไทยบนรถแท็กซี่จึงมีการเกิดอาชญากรรมทางเพศกับผู้โดยสารที่เป็นผู้หญิงค่อนข้างถี่เห็นได้จากคดีความตามสื่อต่างๆ ทั้งการข่มขืนกระทำชำเรา หรือแม้แต่การลวนลาม อนาจารบนรถแท็กซี่

ความหวาดกลัวอาชญากรรมกรมภาคประชาชน เป็นปัจจัยหนึ่งที่ต้องศึกษาก่อนที่จะดำเนินการแก้ปัญหาทางอาชญากรรมใดๆก็ตาม เพราะความหวาดกลัวอาชญากรรมเป็นตัวชี้วัดในการแก้ปัญหาอาชญากรรมหนึ่งๆ ได้เช่นกัน ความหมายที่สะท้อนมาจากความหวาดกลัวอาชญากรรมนั้นคือ ถ้าสังคมใดมีความหวาดกลัวอาชญากรรมในอาชญากรรมประเภทหนึ่งๆ สูงแล้วนั้น อาจแสดงให้เห็นว่าในสังคมนั้น ประชาชนมีความหวาดกลัว และอยู่อย่างไม่สงบสุข เพราะอาชญากรรมเข้ามาคุกคามชีวิตปกติของประชาชน ซึ่งอาจสะท้อนให้เห็นได้ว่า การจัดการกับปัญหาอาชญากรรมของภาครัฐไม่มีประสิทธิภาพ ตรงกันข้ามถ้าความหวาดกลัวอาชญากรรมไม่สูงมาก หรือน้อย แสดงว่าสังคมนั้น ประชาชนยังดำเนินชีวิตอยู่อย่างปกติสุข อาชญากรรมยังไม่ได้เข้ามาคุกคามมากนัก และสะท้อนให้เห็นว่าภาครัฐมีการจัดการกับปัญหาอาชญากรรมได้ดี นอกจากนี้ยังสะท้อนให้เห็นถึง แนวโน้มทางเศรษฐกิจได้อีกด้วย เช่น ถ้าความหวาดกลัวอาชญากรรมประเภทลักทรัพย์สูง อาจสะท้อนว่า เศรษฐกิจในช่วงนั้นตกต่ำ หรือถ้าความหวาดกลัวอาชญากรรมประเภทฆาตกรรม ทำร้ายผู้อื่นสูง อาจสะท้อนว่า ภาวะจิตใจ สถาบัน การกล่อมเกลางานสังคม ศาสนา หรือเรื่องของการอบรมคนในสังคมนั้น ยังไม่ดีเพียงพอ อย่างไรก็ตาม ต้องดูปัจจัยอื่นประกอบด้วยเช่นกัน

สำหรับแนวทางการลดปัญหาการก่ออาชญากรรมนั้น ทางภาครัฐหรือ กลุ่มองค์กรที่เกี่ยวข้องจึงต้องมาดำเนินการศึกษาปัญหานี้จากกลุ่มเหยื่ออาชญากรรม และอาชญากร ที่ก่ออาชญากรรมอย่างเร่งด่วนซึ่งปัจจุบันนี้หลักกระบวนการนิติธรรมและการบังคับใช้กฎหมายเพื่อการข่มขู่และยับยั้งอาจไม่เพียงพอสำหรับการป้องกันอาชญากรรม แนวทางการป้องกันอาชญากรรมโดยใช้สภาพแวดล้อม และสถานการณ์อาจเป็นอีกแนวทางหนึ่งที่สามารถช่วยป้องกันอาชญากรรมจากแท็กซี่ได้อีกทางหนึ่ง ซึ่งตัวผู้หญิงที่โดยสารเองจำเป็นต้องป้องกันตนเองด้วยเช่นกัน

ในงานวิจัยนี้จึงมีเป้าหมายที่จะศึกษาในประเด็นหลักๆดังนี้คือเพื่อศึกษารูปแบบ และวิธีการกระทำอาชญากรรมทางเพศต่อหญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร ประกอบกับการศึกษาถึงระดับความหวาดกลัว และปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความหวาดกลัวต่อภัยอาชญากรรมทางเพศ เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนในการเป็นแนวทางลดปัญหาอาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่รับจ้างสาธารณะต่อไปซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นของการสร้างสังคมสงบสุข

1.2 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อศึกษารูปแบบ และวิธีการก่ออาชญากรรมทางเพศต่อหญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร
- 2) เพื่อศึกษาระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร
- 3) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร

1.3 ขอบเขตการศึกษา

ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานครมีขอบเขตการวิจัยดังนี้

1.3.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

การวิจัยนี้มุ่งศึกษาถึงรูปแบบ และวิธีการก่ออาชญากรรมทางเพศของผู้กระทำผิดที่เป็นผู้ขับขีรถแท็กซี่ต่อหญิงที่เป็นผู้โดยสารรถแท็กซี่, ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของ

หญิงที่โดยสารรถแท็กซี่ และความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ กับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร

ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาแบ่งเป็น ตัวแปรต้น (Independent Variables) คือ อายุ, อาชีพ, ความถี่ในการโดยสาร, ช่วงเวลาเดินทาง, การรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่, ประสบการณ์การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่, การรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่, ทศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจ และตัวแปรตาม (Dependent Variables) คือ ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารรถแท็กซี่ที่เป็นความหวาดกลัวทางด้านจิตใจที่สะท้อนออกมาเป็นพฤติกรรมที่แสดงออก

1.3.2 ขอบเขตด้านพื้นที่

การวิจัยนี้มุ่งศึกษาในเขตพื้นที่ที่เป็นเขตให้บริการรถแท็กซี่ในจังหวัดกรุงเทพมหานครฯ เป็นสำคัญ เพราะเป็นอาณาบริเวณที่เป็นจุดให้บริการรถแท็กซี่หลักของประเทศไทย

1.3.3 ขอบเขตด้านประชากร

การวิจัยนี้มุ่งศึกษากลุ่มประชากรที่เป็นผู้หญิงในเขตกรุงเทพมหานครฯ โดยใช้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 433 คนซึ่งเป็นประชากรกลุ่มผู้หญิงที่เคยใช้บริการรถแท็กซี่ และที่ยังใช้บริการรถแท็กซี่อยู่จนถึงปัจจุบัน โดยกำหนดช่วงอายุแบ่งเป็นช่วงอายุตั้งแต่หญิงกลุ่มเยาวชน, หญิงวัยทำงาน, หญิงวัยกลางคน และสูงอายุ จำแนกเป็นช่วงอายุระหว่างอายุต่ำกว่า 25, 25 - 30, 31 - 40, 41 - 50 และ 51 ปีขึ้นไป ทั้งผู้ที่เคย และไม่เคยมีประสบการณ์การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากรถแท็กซี่โดยตรง

1.3.4 ขอบเขตด้านระยะเวลา

ระยะเวลาในการศึกษา ในงานวิจัยชิ้นนี้ผู้วิจัยได้กำหนดระยะเวลาในการศึกษาวิจัยชิ้นนี้ทั้งหมด 1 ปีขึ้นไป ตั้งแต่เดือนมกราคม พ.ศ. 2557 - มีนาคม พ.ศ. 2558

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

รับรู้ถึงระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมภาคประชาชน ในประเด็นความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร และปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศ ซึ่งเป็นประโยชน์

ในการใช้เป็นข้อมูลยืนยันสภาพปัญหา เพื่อส่งเสริม และสนับสนุนการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ หรือ นโยบายแก้ปัญหาอาชญากรรมทางเพศ และจัดระเบียบรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) ต่อไป

1.5 สมมุติฐานการศึกษา

- 1) สมมุติฐานที่ 1 อายุที่มากขึ้นส่งผลให้ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่น้อยลง
- 2) สมมุติฐานที่ 2 อาชีพที่เสี่ยงต่อการถูกก่ออาชญากรรมทางเพศมากส่งผลให้ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่มากขึ้น
- 3) สมมุติฐานที่ 3 ความถี่ในการโดยสารรถแท็กซี่ที่มากขึ้นส่งผลให้ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่น้อยลง
- 4) สมมุติฐานที่ 4 ช่วงเวลาเดินทางที่เสี่ยงมากขึ้นส่งผลให้ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่มากขึ้น
- 5) สมมุติฐานที่ 5 ประสบการณ์การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่มากขึ้นส่งผลให้ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่มากขึ้น
- 6) สมมุติฐานที่ 6 การรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่มากขึ้นส่งผลให้ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่มากขึ้น
- 7) สมมุติฐานที่ 7 การรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่มากขึ้นส่งผลให้ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่มากขึ้น
- 8) สมมุติฐานที่ 8 ทักษะคิดต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจมากขึ้นส่งผลให้ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่น้อยลง

1.6 นิยามศัพท์เฉพาะ

รูปแบบ และวิธีการก่ออาชญากรรมทางเพศ หมายถึง การกระทำความผิดเกี่ยวกับเพศ หรือการล่วงละเมิดทางเพศที่ผู้กระทำผิดเป็นผู้ขับจีรด์แท็กซี่ กระทำกับเหยื่อที่เป็นผู้โดยสารหญิงบนรถแท็กซี่ โดยแบ่งรูปแบบของอาชญากรรมทางเพศเป็น 3 รูปแบบคือ การกระทำความผิดทางเพศทั้งทางวาจา กริยา และการสัมผัสร่างกาย อันเป็นการกระทำของชายกระทำกับหญิง

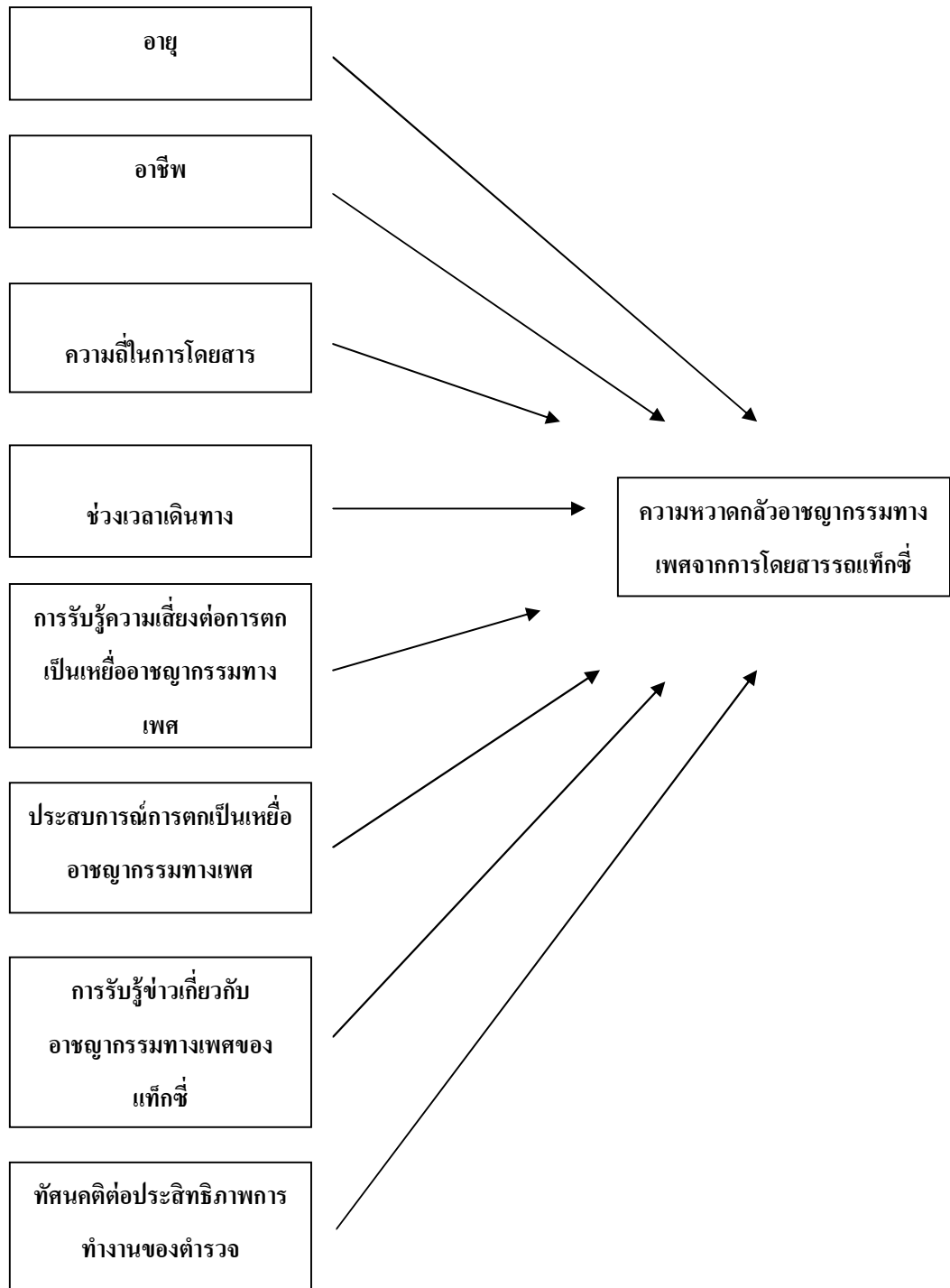
อาชญากรรมทางเพศ อาชญากรรมทางเพศในงานวิจัยชิ้นนี้หมายถึง การกระทำความผิดเกี่ยวกับเพศทั้งตามประมวลกฎหมายอาญา และการกระทำความผิดเกี่ยวกับเพศในทางศีลธรรมโดยแบ่งเป็น ทั้งทางวาจา กิริยา และการสัมผัสร่างกาย ซึ่งเป็นการกระทำของชายกระทำกับหญิง

ความหวาดกลัวอาชญากรรม หมายถึง ความหวาดกลัวของบุคคลหนึ่งๆ หรือทั้งสังคม ความวิตกกังวล ความรู้สึกไม่ปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน รวมถึงความหวาดกลัวการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม อันเกิดจากปัจจัย ได้แก่ สภาพทางจิตใจที่ได้ประสบพ้อเจอกับอาชญากรรมทั้งทางตรง และทางอ้อม ทักษะคิดด้านลบที่เกิดจากสภาพแวดล้อมโดยรอบตัว ลักษณะเฉพาะของแต่ละบุคคล และอื่นๆ อันทำให้เกิดความหวาดกลัวอาชญากรรมในระดับที่แตกต่างกันซึ่งจะแสดงออกมาเป็นความหวาดกลัวทางด้านจิตใจที่ส่งผลถึงพฤติกรรม ในงานวิจัยชิ้นนี้ศึกษาเฉพาะความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากกรณีที่เกิดขึ้นรับจ้างสาธารณะ

การรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศ หมายถึง การประเมินความเสี่ยงอันตราย หรือความรู้สึกถึงอันตรายของผู้หญิงถึงโอกาสในการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศที่ประเมินจากเงื่อนไขส่วนบุคคล และสภาพแวดล้อม

ประสบการณ์การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศ หมายถึง ประสบการณ์ของผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากกรณีที่เกิดขึ้นโดยตรงทั้งการข่มขืน หรือการทำอนาจาร แม้กระทั่งเคยเป็นผู้อยู่ในเหตุการณ์

การรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่ หมายถึง ความถี่ หรือความบ่อยครั้งในการรับรู้ข่าวสารอาชญากรรมทางเพศของอาชญากรที่เป็นผู้ขับขีรถแท็กซี่จากแหล่งข้อมูลต่างๆ ทักษะติดต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจ หมายถึง ทักษะของผู้หญิงที่มีต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการป้องกัน ตรวจตรา และปรามปราบ จับกุมโดยเฉพาะคดีอาชญากรรมทางเพศ



ภาพที่ 1.1 กรอบแนวคิดในการศึกษา (Conceptual Framework)

บทที่ 2

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาวิจัยเรื่อง “ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร” ผู้วิจัยได้ศึกษา ค้นคว้าข้อมูลจากเอกสาร หนังสือ และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง โดยแบ่งเนื้อหาออกเป็น 4 ส่วน

2.1 ความหมายของอาชญากรรม และการวัดสถิติอาชญากรรม

2.2 ความหมายของอาชญากรรมทางเพศ และลักษณะของอาชญากรรมทางเพศ

2.3 ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้บริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) กับอาชญากรรมทางเพศ

2.4 แนวคิดเกี่ยวกับความหวาดกลัวอาชญากรรม และปัจจัยที่ส่งผลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่)

2.1 ความหมายของอาชญากรรม และการวัดสถิติอาชญากรรม

ปัญหาอาชญากรรมเกิดขึ้นในทุกสังคม โดยเฉพาะสังคมเมืองที่มีสภาพแวดล้อมเอื้อต่อการเกิดอาชญากรรม ประชากรรวมกันอยู่อย่างหนาแน่น และระบบเศรษฐกิจมีช่องว่างระหว่างคนรวยกับคนจนมาก อย่างเช่นกรุงเทพมหานครฯ ในบทนี้ผู้วิจัยขอกล่าวถึงความหมายของอาชญากรรมว่า มีการนิยามไว้อย่างไร และการวัดสถิติอาชญากรรมรูปแบบต่าง ๆ ในประเทศไทย เพื่อให้เข้าใจถึงที่มาของอาชญากรรมรวมทั้งความสำคัญของการเก็บข้อมูลสถิติทางด้านอาชญากรรม ดังนี้

2.1.1 ความหมายของอาชญากรรม (Crime)

ความหมายของอาชญากรรมนั้นมีการนิยามความหมายไว้หลายนัยยะทั้งนักสังคมวิทยา นักกฎหมาย และนักอาชญาวิทยา ซึ่งแตกต่างกันไปตามแขนงวิชา โดยความหมายอาชญากรรมตามนิยามของนักสังคมวิทยา คือ อาชญากรรมเป็นการกระทำที่ล่วงละเมิดกฎเกณฑ์ ระเบียบ บรรทัดฐานของสังคม โดยนักสังคมวิทยาจะให้ความสนใจกับกระบวนการควบคุมสังคม และกำหนดให้

กฎหมายเป็นส่วนหนึ่งของการควบคุมทางสังคม เพื่อให้สมาชิกในสังคมมีพฤติกรรมอยู่ในบรรทัดฐานเดียวกัน แต่ทั้งนี้ตามความหมายอาชญากรรมจากนิยามของนักกฎหมาย หมายถึง อาชญากรรมเป็นการกระทำที่ล่วงละเมิดกฎหมายอาญา และจะต้องมีระบบงานยุติธรรมรับผิดชอบต่อการกระทำดังกล่าว สำหรับนิยามของอาชญากรรมของนักอาชญาวิทยามีการประมวลนิยามของนักสังคมวิทยาและนักกฎหมายเข้าด้วยกันทำให้นิยามมีความครอบคลุมมากยิ่งขึ้น อาชญากรรมจึงหมายถึง การกระทำที่ละเมิดบรรทัดฐานของสังคม ซึ่งรัฐออกกฎหมายว่าการกระทำนั้นเป็นความผิดตามกฎหมาย และกำหนดบทลงโทษไว้ (จุฑารัตน์ เอื้ออำนวย, 2551: 66-75)

Beccaria (1767 อ้างถึงใน ปกรณ์ มณีปกรณ์, 2555: 99-100) ได้ให้ความหมายของอาชญากรรมตามแนวคิดของเขาคือ “ไม่มีอาชญากรรม เมื่อไม่มีกฎหมาย” อาชญากรรมจึงหมายถึง การกระทำที่ฝ่าฝืนข้อบัญญัติของกฎหมาย โดยเขาเชื่อว่ามนุษย์ทุกคนมีเจตจำนงเสรี (Free Will) ที่จะตัดสินใจทำหรืองดเว้นการกระทำใดๆ ที่มีอยู่อย่างมีเหตุผล โดยคำนวณถึงผลประโยชน์ และผลเสียของสิ่งที่จะได้รับจากการกระทำนั้นๆ จึงเป็นการยากที่จะป้องกันไม่ให้มนุษย์กระทำความผิดกฎหมาย จึงจำเป็นต้องกำหนดบทลงโทษที่เหมาะสมกับการกระทำนั้นๆ นั้นเอง

สุดสงวน สุธีสร (2547: 2) กล่าวว่า อาชญากรรม โดยทั่วไปรู้จักกันดีว่าหมายถึงการกระทำที่ผิดกฎหมาย ก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งทรัพย์สิน และชีวิต เป็นเรื่องที่น่ากลัว และร้ายแรง เป็นสิ่งที่ทุกคนไม่ต้องการเข้าไปเกี่ยวข้องแต่อย่างไรก็ตามการตีความว่าพฤติกรรมใดคืออาชญากรรมนั้นอยู่ที่การตีความของแต่ละบุคคลในสังคมนั้นๆ

นวลจันทร์ ทศนชัยกุล (2548: 14-15) กล่าวว่า อาชญากรรมคือการกระทำผิด ซึ่งจะเป็นอาชญากรรม หรือจะร้ายแรงเพียงใดนั้นขึ้นอยู่กับ การถูกกำหนดโดยการให้คุณค่าของอาชญากรรมที่แตกต่างกันไปของแต่ละบุคคลตามปัจจัยที่แตกต่างกัน เช่น ผลประโยชน์ที่จะได้รับ ค่านิยมของสังคม ทศนคติโดยรวมถึงความดี ความเลวของสังคม และศาสนา เป็นต้น

โสภา ขปิลมณีน (2537: 7) กล่าวว่า อาชญากรรมหมายถึง การกระทำใด ๆ ก็ตามที่มีลักษณะเป็นการฝ่าฝืนหรือขัดต่อบทกฎหมายที่ได้บัญญัติไว้ และผู้กระทำความผิดจะต้องได้รับโทษตามตัวบทกฎหมายที่กำหนดไว้ในขณะนั้น แต่ทางด้านสังคม จะเพ่งเล็งถึงความขัดแย้งระหว่างบุคคลกับสังคมว่ามีสาเหตุอะไรที่ทำให้บุคคลไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานหรือกฎเกณฑ์ที่กำหนดไว้

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2556) ได้ให้ความหมายของอาชญากรรมว่าหมายถึง การกระทำที่กฎหมายระบุไว้ว่าเป็นความผิด และมีการกำหนดโทษไว้ เช่น ประเภทดัดความผิดตามประมวลกฎหมายอาญาและประเภทความผิดตามพระราชบัญญัติที่มีโทษทางอาญา เป็นต้น

จากการให้คำนิยามความหมายต่าง ๆ สามารถสรุปได้ว่า อาชญากรรมหมายถึง การกระทำ ความผิดทั้งที่เป็นการกระทำความผิดตามบรรทัดฐานของสังคม ค่านิยมเรื่องความดี ความชั่ว และการกระทำผิดตามที่กฎหมายได้บัญญัติ และกำหนดบทลงโทษไว้

2.1.2 ประเภทของอาชญากรรม

การแบ่งประเภทของอาชญากรรมนั้นมีหลายรูปแบบตามแต่ลักษณะเฉพาะทางด้านการ จำแนก และใช้ศาสตร์ใดในการแบ่งเช่น กฎหมาย สังคมวิทยา อาชญาวิทยา เป็นต้น นอกจากนี้ยัง อาจแบ่งตามลักษณะของอาชญากรรม เช่น อาชญากรรมมืออาชีพร หรือมือสมัครเล่น หรือแบ่งตามความ รุนแรงของการก่ออาชญากรรม เช่น จากรุนแรงมากไปหารุนแรงน้อย ทั้งนี้ผู้วิจัยขอยกตัวอย่างการ แบ่งประเภทอาชญากรรมอย่างพอสังเขปดังนี้

ถ้าเราแบ่งประเภทของอาชญากรรมโดยอาศัยหลักของกฎหมายนั้น สามารถแบ่งย่อยได้ เป็น 2 แบบ คือ (โสภา ชปิลมันน์, 2537: 8)

1) Mala In Se คือประเภทของการกระทำผิดที่เห็นได้เด่นชัด เป็นความผิดในตัวเอง และเป็นความผิดทางศีลธรรม มีผลกระทบกระเทือนถึงชีวิตความปลอดภัยในทรัพย์สินของบุคคล อื่น หรือของสาธารณะประโยชน์ อันได้แก่ การปล้นฆ่า ลักทรัพย์ทั้งของบุคคลทั่วไป และของ หลวง การกระทำความผิดของเจ้าพนักงานหรือเจ้าหน้าที่

2) Mala Prohibita อันได้แก่ การกระทำผิดที่เป็นการกระทำความผิดตามที่ถูกกฎหมาย บัญญัติไว้ว่าผิด เช่น ปล้นฆ่า, ลักทรัพย์, ฝ่าฝืนกฎจราจร เป็นต้น

Siegel (2000 อ้างถึงใน สุดสงวน สุธีสร, 2547: 23-26) ได้แบ่งประเภทของอาชญากรรม โดยการจัดกลุ่ม ดังนี้

1) อาชญากรรมรุนแรง ตัวอย่างเช่น การฆ่า การข่มขืน ประทุษร้ายร่างกาย ชิงทรัพย์ อาชญากรรมที่เกิดจากความเกลียด (Hate Crime) นอกจากนี้ยังรวมถึง ความรุนแรงทางการเมือง การก่อการร้าย การต่อต้านอำนาจรัฐของกลุ่มกบฏ การตั้งกองโจร เป็นต้น

2) อาชญากรรมที่เกี่ยวกับทรัพย์สิน หรือการลักขโมย แบ่งเป็นอาชญากรรมครั้งคราว เป็น ผู้กระทำความผิดโดยไม่มีวางแผนล่วงหน้าไว้ก่อน เป็นมือสมัครเล่น ทำเพื่อความสนุก ทำทาส กฎหมาย เช่น การขโมยของตามห้างสรรพสินค้า โดยจะเกิดเมื่อมีโอกาสที่เหมาะสม อีกรูปแบบ หนึ่ง คือ อาชญากรรมมืออาชีพ ซึ่งกลุ่มนี้จะพัฒนาทักษะการกระทำความผิด มีไหวพริบ ทักษะ และความ ขำนาญ เช่น การขโมยรถ การปลอมเช็ค การปล้นสินค้าที่มีราคาสูง เป็นต้น

3) อาชญากรรมคอปกขาว อาชญากรรมองค์กร และอาชญากรรมทางเศรษฐกิจ หมายถึงการกระทำที่ผิดกฎหมาย หรือผิดจริยธรรม ผิดจรรยาบรรณของการทำงาน โดยการใช้

อำนาจหน้าที่ ตำแหน่งในการทำงานเพื่อให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์ส่วนตน เช่น การฉ้อโกง ซึ่งคนที่ก่ออาชญากรรมอาจจะเป็นที่มีสถานภาพทางสังคมสูง หรือเจ้าหน้าที่ระดับทั่วไปในองค์กรก็ได้

สำหรับการแบ่งประเภทของอาชญากรรมอย่างเป็นทางการ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2556) ได้กำหนดกลุ่มคดีเป้าหมายที่บั่นทอนความสงบสุขและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน และคดีที่น่าสนใจซึ่งต้องควบคุมไว้รวม 5 กลุ่มคดี ได้แก่

- 1) กลุ่มคดีอุกฉกรรจ์และสะเทือนขวัญ คือ คดีฆ่าผู้อื่นโดยเจตนา ปล้นทรัพย์ ซึ่งทรัพย์ลักพาเรียกค่าไถ่ วางเพลิง
- 2) กลุ่มคดีประทุษร้ายต่อชีวิตร่างกายและเพศ คือ คดีฆ่าผู้อื่นโดยเจตนา ฆ่าผู้อื่นโดยไม่เจตนา ทำให้ตายโดยประมาท พยายามฆ่า ทำร้ายร่างกาย ข่มขืนกระทำชำเรา
- 3) กลุ่มคดีประทุษร้ายต่อทรัพย์ คือ คดีลักทรัพย์ วิ่งราวทรัพย์ รัศเอาทรัพย์ ครอบครองทรัพย์ซึ่งทรัพย์ ปล้นทรัพย์ รับของโจร ทำให้เสียทรัพย์
- 4) กลุ่มคดีที่น่าสนใจ คือ คดีโจรกรรมรถจักรยานยนต์/รถยนต์ โจรกรรมโค/กระบือ โจรกรรมเครื่องมือการเกษตร ปล้นรถยนต์ ซึ่งรถยนต์/รถจักรยานยนต์/รถยนต์แท็กซี่ ข่มขืนและฆ่า ลักพาตัวเรียกค่าไถ่ ฉ้อโกง ชักยอก อาชญากรรมคอปกขาว
- 5) กลุ่มคดีที่รัฐเป็นผู้เสียหาย คือ คดีฟ.ร.บ.อาวุธปืน การพนัน ยาเสพติด การค้าประเวณีมีและเผยแพร่วัตถุลามก

จากที่กล่าวมาทั้งหมดเห็นได้ว่า อาชญากรรมนั้น เป็นสิ่งที่สร้างปัญหาให้กับสังคมทั้งความสูญเสียชีวิต และทรัพย์สิน นอกจากนี้ยังเกิดผลกระทบตามมามากมาย อาจแบ่งเป็น 3 ด้านได้แก่ ผลกระทบด้านเศรษฐกิจแบ่งออกเป็นสองระดับคือ ระดับจุลภาค เป็นการสูญเสียกำลังคน ผู้ที่ตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม ไม่สามารถทำงานได้ อาจมีผลกระทบต่อตัวเหยื่อ หรือครอบครัวโดยตรง เป็นการสูญเสียด้านการหาเลี้ยงชีพ ทำงานไม่ได้ เสียชีวิต ทรัพย์สินถูกทำลาย สูญเสียทรัพย์ และผลกระทบระดับมหภาค ในระดับประเทศจะกระทบต่อการท่องเที่ยวและการลงทุนและสูญเสียงบประมาณในการป้องกันปราบปรามและควบคุมอาชญากรรม ต่อมาคือ ผลกระทบด้านสังคม ทำให้เกิดความเสื่อมโทรมของศีลธรรม ความวิบัติสู่สังคม ทำลายขวัญและกำลังใจของคนในสังคม เช่น คดีบนรถแท็กซี่ ทำให้คนกลัวการใช้รถแท็กซี่ เป็นต้น โดยเฉพาะการสร้างให้เกิดความหวาดกลัวอาชญากรรมในสังคม ทำให้ประชาชนในสังคมใช้ชีวิตอยู่กันอย่างไม่สงบสุข และสุดท้ายคือผลกระทบด้านการเมือง คือ การเมืองขาดความมั่นคง ทำให้ต่างชาติไม่ให้ความมั่นใจ ไม่เข้ามาลงทุน มีปัญหาเศรษฐกิจตามมา ความสัมพันธ์ทางการเมืองระหว่างประเทศ อาจมีปัญหากรณีอาชญากรรมข้ามชาติหรือ อาชญากรรมการเมือง เป็นต้น

2.1.3 การวัดสถิติอาชญากรรม

2.1.3.1 ความหมายของการวัดสถิติอาชญากรรม

การวัดสถิติอาชญากรรมมีการกระทำกันในหลายประเทศทั้งประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศอังกฤษ และอีกหลายประเทศที่มีอาชญากรรมเกิดขึ้น แม้กระทั่งประเทศไทยเองก็มีการวัดสถิติอาชญากรรมเช่นกันเพราะเป็นสถิติที่ช่วยในการวิเคราะห์ผลลัพธ์ของการทำงานของกระบวนการยุติธรรม และการทำงานของตำรวจในการปราบปรามอาชญากรรมในขณะนั้นซึ่งส่วนมากจะมีการจัดทำเป็นรายปีเพื่อใช้เป็นตัวชี้วัดประกอบการทำงานของกระบวนการยุติธรรม มีนักวิชาการหลายท่านได้ให้ความหมายของการวัดสถิติอาชญากรรมไว้ดังนี้

Quinney (1979: 52) ได้ให้ความหมายของการวัดสถิติอาชญากรรมว่าหมายถึง การวัดเพื่อหาตัวเลขที่แสดงถึงอาชญากรรมที่เกิดขึ้นจริงในสังคม ซึ่งถูกรวบรวมโดยหน่วยงานภายในรัฐนั้นๆมีประโยชน์อย่างมากเพื่อใช้ในทางราชการ และใช้เป็นข้อมูลขั้นต้นในการวิจัยของนักอาชญาวิทยา

Grogger and Willis (2000: 522) กล่าวในนิยามของเข่าว่า การวัดสถิติอาชญากรรมคือ ตัวเลขที่ได้รับจากการรายงานการกระทำผิดซึ่งอาจแบ่งเป็นกลุ่มของคดีฆาตกรรม, ข่มขืน, ปล้นทรัพย์, ย่องเบา, ทำร้ายร่างกาย, ลักเล็กขโมยน้อย และ การขโมยรถ เป็นต้น ซึ่งสถิตินี้มักถูกรวบรวมโดยหน่วยงานของรัฐอย่างเช่น FBI (Federal Bureau of Investigation) หรือ UCRs (Uniform Crime Reports)

Levitt (1999: 581) ให้คำนิยามจากงานวิจัยของเขาว่า ตัวเลขสถิติอาชญากรรมคือ ตัวเลขที่แสดงถึงอาชญากรรมที่เกิดขึ้นในสังคมทั้งที่เป็นอาชญากรรมร้ายแรง และอื่นๆอันถูกรวบรวมโดยหน่วยงานของรัฐยกตัวอย่างในสหรัฐอเมริกาเช่น FBI (Federal Bureau of Investigation) หรือ The National Crime Victimization Survey

Shrader (2001: 8) ให้ความหมายว่า การวัดสถิติอาชญากรรมเป็นสถิติที่มีแนวโน้มรวบรวมจากพฤติกรรมสองส่วนเข้าด้วยกันคือ อาชญากรรม และความรุนแรง โดยบางอาชญากรรมอาจไม่ใช่ความรุนแรง แต่ความรุนแรงบางอย่างอาจเป็นอาชญากรรม บางความผิดไม่ผิดกฎหมาย บางความผิดผิดกฎหมาย ซึ่งสถิติอาชญากรรมเก็บข้อมูลสองส่วนนี้รวมกัน และแบ่งเป็นกลุ่มความผิดต่าง ๆ

สุดสงวน สุธีสร (2547: 32-37) กล่าวว่า การวัดสถิติอาชญากรรมนั้น เป็นการวัดสถิติที่มุ่งเน้นเพื่อใช้ในการแก้ปัญหาอาชญากรรม ข้อมูลสถิตินั้นใช้ในการควบคุม และป้องกันอาชญากรรมที่จะเกิดแก่คนในสังคม ซึ่งการวัดสถิติอาชญากรรมมีหลายแบบแตกต่างกัน ซึ่งแต่ละแบบมีข้อจำกัดของตัวเอง

อาภาศิริ สุวรรณานนท์ และคณะ (2555: 6-7) ได้กล่าวถึงการวัดสถิติอาชญากรรม คือการหาอัตราอาชญากรรม (Crime Rate) ที่เป็นตัวเลขใช้ในการวัดจำนวนอาชญากรรมที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาหนึ่งต่อจำนวนประชากร โดยใช้หลักการคำนวณตัวเลขอาชญากรรมที่เกิดขึ้นกับสัดส่วนของประชากรอัตราอาชญากรรมถือเป็นข้อมูลในการช่วยรัฐประเมินผล ติดตามสถานการณ์ แวดล้อม พยากรณ์ทิศทางความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชากร รวมทั้งตรวจสอบและประเมินการใช้จ่ายในการบริหารงานยุติธรรมซึ่งจำเป็นต้องมีตัวชี้วัดประสิทธิภาพการบริหารจัดการเพื่อนำผลไปใช้ในการวางแผนงานยุติธรรมในอนาคตต่อไป

จากนิยามการให้ความหมายทั้งหมดของนักวิชาการหลายท่านสามารถสรุปได้ว่าการวัดสถิติอาชญากรรมนั้นหมายถึง การวัดโดยใช้วิธีการทางสถิติเพื่อหาตัวเลขที่แท้จริงในการแสดงถึงอาชญากรรมที่เกิดขึ้นจริงในสังคมตามสัดส่วนของจำนวนประชากรในแต่ละพื้นที่นั้นๆ มีประโยชน์เพื่อเป็นข้อมูลในการป้องกัน และการหาทางแก้ปัญหาอาชญากรรมของภาครัฐ

2.1.3.2 รูปแบบการวัดสถิติอาชญากรรม

การวัดสถิติอาชญากรรมในปัจจุบันมีหลายรูปแบบที่นอกเหนือจากการวัดสถิติอาชญากรรมจากทางราชการเพียงอย่างเดียวอย่างที่ผ่านมาทั้งการวัดสถิติอาชญากรรมจากเหยื่ออาชญากรรม การวัดสถิติอาชญากรรมจากผู้กระทำผิด การวัดสถิติอาชญากรรมจากสื่อมวลชน และอื่นๆ ซึ่งมีนักวิชาการหลายท่านจำแนกการวัดสถิติอาชญากรรมไว้ด้วยกันดังต่อไปนี้

รูปแบบของการวัดสถิติอาชญากรรม ตามการแบ่งของอาภาศิริ สุวรรณานนท์ และคณะ (2555: 7-11) ได้แบ่งลักษณะของการวัดสถิติอาชญากรรมไว้ 5 แบบ โดยได้แบ่งความแตกต่างของแต่ละแบบ และเปรียบเทียบถึงข้อดี และข้อเสียของการวัดสถิติอาชญากรรมแต่ละแบบไว้อย่างชัดเจน ได้แก่

- 1) การวัดจากสถิติของทางราชการ คือ การวัดปริมาณของอาชญากรรมจากบันทึกของหน่วยงานราชการ ได้แก่ ตำรวจ อัยการ ศาล และราชทัณฑ์ ในกลุ่มของตำรวจจะเป็นการวัดถึง ปริมาณการเกิดอาชญากรรม เพราะในองค์กรตำรวจจะมีจำนวนปริมาณสถิติการเกิดอาชญากรรมที่วัดได้มากกว่าหน่วยงานอื่น เพราะรับแจ้งความ ร้องทุกข์ของประชาชน ในกลุ่มของอัยการ การวัดสถิติอาชญากรรมจากอัยการนั้นปริมาณอาชญากรรมจะมีการลดลง อันเนื่องมาจากอัยการจะทำหน้าที่ในการพิจารณาคดีที่ควรส่งฟ้อง โดยอาศัยพยานหลักฐานเป็นตัวชี้วัด หากบางคดีสามารถยอมความกันได้ ก็จะไม่ส่งเรื่องฟ้อง ดังนั้นสถิติจึงน้อยกว่าตำรวจ ในกลุ่มของศาล การวัดปริมาณอาชญากรรมจากบันทึกของศาลนั้นจะน้อยกว่าอัยการ เพราะอัยการจะพิจารณาก่อนแล้วจึงทำเรื่องส่งฟ้องบางคดี แต่ศาลนั้นจะพิจารณาคัดสินถึงการลงโทษ หรือยกฟ้อง

ในกลุ่มของราชทัณฑ์ เราสามารถวัดปริมาณอาชญากรรมเป็นสถิติได้น้อยที่สุด เพราะราชทัณฑ์เป็นองค์กรที่รับบุคคลที่เห็นว่าเป็นผู้กระทำผิดอย่างชัดเจนเข้ามาแล้วบางส่วนที่เห็นว่าไม่ได้เป็นผู้กระทำผิดจึงมีการคัดกรองออกไปทางศาล แต่สถิติในหน่วยงานราชทัณฑ์นั้นจัดเป็นสถิติที่ชัดเจนทางด้านสถานภาพของอาชญากร เช่น อายุ, เพศ, ระดับการศึกษา, ครอบครัว

นอกจากนี้ ลักษณะสำคัญของการวัดสถิติจากทางราชการคือ สถิติของทางราชการ มีลักษณะเหมือนภูเขาน้ำแข็ง 3 ลูก เนื่องจากเกิดตัวเลขมืด (Dark Figures) กล่าวคือ เป็นอาชญากรรมที่ไม่มีผู้แจ้งความ หรือ ตำรวจไม่สามารถตรวจพบ หรือเรียกว่า เป็นภูเขาน้ำแข็ง ส่วนที่จมอยู่ใต้น้ำนั่นเอง อาทิ คดีทำแท้ง เพราะเป็นสิ่งผิดกฎหมายผู้ทำแท้งจึงไม่ยอมแจ้งความ, คดีลักขโมยเล็กๆ น้อยๆ เจ้าทุกข์ไม่แจ้งความเพราะเห็นว่ายุ่งยากเสียเวลา สำหรับสาเหตุสำคัญที่ไม่มีการแจ้งความ หรือ ตำรวจไม่สามารถตรวจพบ จนกลายเป็นตัวเลขมืด (Dark Figures) เป็นภูเขาน้ำแข็งจมอยู่ใต้น้ำ เนื่องจาก บางคดีไม่มีเจ้าทุกข์ และไม่มีพยานรู้เห็น เช่น การทำผิดกฎจราจร อาชญากรรมคอมพิวเตอร์ อาชญากรรมการเมือง การทำแท้ง อาชญากรรมเศรษฐกิจ จึงไม่มีการแจ้งความให้ตำรวจสามารถดำเนินคดีได้, ไม่มีผู้ให้ความร่วมมือ เช่น พยานโดยข่มขู่ เห็นว่าเสียเวลาดังเช่นในกรณีการลักขโมยเล็กน้อยและสภาพสังคมในปัจจุบันเป็นสังคมที่ต่างคนต่างอยู่อย่างกรณีในเมืองใหญ่ หรือคดีที่อาจทำให้เกิดความอับอายแก่เจ้าทุกข์หากเข้าแจ้งความ เช่นกรณีการถูกข่มขืน เป็นต้น, ผู้เกี่ยวข้องกับอาชญากรรมอาจไม่ทราบว่า การกระทำนั้นๆ เป็นอาชญากรรมเนื่องจากไม่มีความรุนแรง อาทิเช่น คดีขโมยเล็กๆ น้อย เช่น ชุดชั้นใน การทำอนาจาร หรือแม้แต่กรณีที่สามารถประนีประนอมยอมความกันได้ เช่น อาชญากรรมในครอบครัว เป็นต้น

ข้อดีของการวัดสถิติอาชญากรรมทางราชการ คือ การวัดสถิติจากทางราชการนั้นเป็นสถิติที่เกิดขึ้นจริงเพราะมีการบันทึกไว้เป็นลายลักษณ์อักษร เช่น ในบันทึกประจำวันของตำรวจ หรือสำนวนการส่งฟ้องของอัยการ เป็นต้น

สำหรับข้อเสียของการวัดสถิติอาชญากรรมทางราชการได้แก่ สถิติแสดงถึงจำนวนคดีที่เกิดขึ้น แต่ไม่ได้บอกว่าแต่ละคดีมีผู้กระทำผิดกี่คน, ในกรณีบางคดีเจ้าทุกข์อาจไม่ได้ให้ข้อมูลที่ถูกต้องทั้งหมด จำนวนที่ถูกต้อง เช่น กรณีอาชญากรรมในครอบครัว, ขโมยเล็กน้อย, คดีเกี่ยวกับเพศ เป็นต้น, ไม่ทราบถึงความรุนแรงในแต่ละคดี และไม่ทราบถึงสาเหตุการเกิดอาชญากรรม นอกเสียจากว่าจะมีการดำเนินการโดยการสืบสวน และสอบสวนเสียก่อน

2) การวัดจากการเปิดเผยของผู้เสียหาย (Surveying Crime Victims) จากรูปแบบของการวัดจากทางราชการประสบปัญหาในการเข้าถึงข้อมูล และข้อเท็จจริง ซึ่งลักษณะคดีหรือพฤติกรรมที่เกิดขึ้น ทำให้ได้ข้อมูลที่ไม่ชัดเจน เช่น ในกรณี คดีข่มขืน ผู้เสียหายโดนข่มขู่ ถ้าแจ้งความ คดีเล็กน้อย เช่น คดีอนาจาร หรือลวนลาม คดีสามารถประนีประนอมยอมความได้

อาชญากรรมในครอบครัว สามิทำร้ายภรรยา ผู้เสียหายเห็นว่าแจ้งความกับทางราชการแล้ว ไม่มีประโยชน์ เป็นต้น

การวัดสถิติจากการเปิดเผยของผู้เสียหายเองจึงเกิดขึ้น สำหรับวิธีการในการวัดเราจะลองมาเปรียบเทียบการวัดจากหน่วยงานราชการ กับการวัดจากการเปิดเผยของเหยื่อเอง โดยการดูจากชุดคำถาม สำหรับการวัดจากหน่วยงานราชการลักษณะของคำถาม อาทิเช่น 1) คุณเคยเป็นผู้เสียหายหรือไม่ 2) ประเภทอาชญากรรมที่เกิด 3) รูปแบบ วิธีการ ลักษณะการเกิดเหตุ 4) ผลกระทบที่ได้รับ และ 5) เหตุผลในการแจ้งความ และไม่แจ้งความ

จากที่กล่าวข้างต้นจะเห็นได้ว่ารูปแบบและวิธีการในการวัดของหน่วยงานราชการทำให้ได้ข้อมูลไม่ครบถ้วนในคดีที่เกิด ดังนั้นการวัดอีกวิธีหนึ่งที่สามารถเข้าถึงข้อมูลและได้ข้อมูลพฤติการณ์แห่งคดีที่ถูกต้อง คือ วัดจากการเปิดเผยของผู้เสียหาย (Surveying Crime Victims) โดยมีวิธีสำรวจ ดังนี้

(1) รูปแบบที่ 1 การสำรวจจากแต่ละครอบครัว (Household Survey) ว่าแต่ละครอบครัวเคย หรือไม่เคยมีผู้ตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมกี่คน ตกเป็นเหยื่อในคดีประเภทไหนบ้าง ได้เข้าแจ้งความกับหน่วยงานราชการหรือไม่ เป็นต้น โดยแตกต่างกันตรงที่การวัดสถิติแบบนี้จะเป็นการเข้าถึงตัวผู้เสียหายเองจากผู้ทำการสำรวจ ไม่ใช่รอให้ผู้เสียหายเข้ามาแจ้งความกับหน่วยงานเหมือนกับการวัดสถิติจากทางราชการ

(2) รูปแบบที่ 2 การสุ่มกลุ่มตัวอย่าง (Sample Survey) โดยการสุ่มกลุ่มตัวอย่างเป็นแต่ละภูมิภาคไปจนถึงแต่ละครัวเรือน และเริ่มทำการสำรวจจากตัวแทนของประชากร

(3) รูปแบบที่ 3 การสัมภาษณ์ (Interviews) คือการซักถามอย่างเจาะลึกจากเหยื่ออาชญากรรม จนทำให้ได้ข้อมูลที่แท้จริง และผู้เสียหายยอมเปิดเผยพฤติการณ์ของรูปแบบวิธีการ และลักษณะการเกิดเหตุ อย่างชัดเจน และเป็นประโยชน์ในการช่วยเหลือผู้เสียหายเองอีกทางหนึ่งด้วยในการช่วยด้านคดีความ

ในประเทศไทยเองมีการสำรวจข้อมูลอาชญากรรมภาคประชาชนจากกระทรวงยุติธรรมอยู่อย่างต่อเนื่องซึ่งเป็นการวิจัยเชิงสำรวจข้อมูลการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม และข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอาชญากรรมทั้งที่มีการรายงานและไม่มีการรายงานต่อเจ้าหน้าที่ในช่วงเวลาหนึ่งๆนำมาทำการประมวลวิเคราะห์และเผยแพร่อย่างเป็นทางการโดยหน่วยงานของรัฐอย่างเป็นระบบต่อเนื่อง

อัตราอาชญากรรมแห่งชาติมีความสำคัญยิ่งต่อระบบการบริหารงานยุติธรรมในฐานะระบบข้อมูลของทางราชการด้านสิทธิเสรีภาพและความมั่นคงปลอดภัย โดยเหตุที่

ปัจจุบันเป็นห้วงเวลาที่ประเทศกำลังพัฒนาระบบฐานข้อมูลและสถิติอาชญากรรมเพื่อรองรับระบบยุติธรรมแห่งอนาคตบนเส้นทางแห่งการปฏิรูประบบยุติธรรมไทย

3) การวัดจากผู้กระทำผิด โดยส่วนมากเป็นการวัดโดยการลงพื้นที่ในพื้นที่ที่มีกลุ่มตัวอย่างชัดเจนว่ามีผู้กระทำผิดอาศัยอยู่ ซึ่งมีการใช้อย่างมากในการวิจัยทางด้านอาชญาวิทยา ถึงมูลเหตุ หรือสาเหตุในการกระทำผิด โดยเฉพาะอาชญากรรมที่เป็นคดีประเภทร้ายแรง หรือ อุกฉกรรจ์ สำหรับสถานที่ที่ใช้ในการสำรวจ และลงพื้นที่ โดยส่วนมากคือ หน่วยงานราชทัณฑ์ เป็นต้น โดยตัวอย่างคำถามที่ถามส่วนมาก ได้แก่ ผู้กระทำผิดเคยทำผิดอะไร และเคยถูกดำเนินคดีอะไรมาก่อนบ้าง, ถ้ามีการลงโทษจากศาล รูปแบบการลงโทษเป็นประเภทไหน และมีระยะเวลาการลงโทษเท่าไร, ถามถึงมูลเหตุสนใจในการก่อเหตุว่าทำไมถึงทำเช่นนั้น

สำหรับข้อดีของการวัดสถิติประเภทนี้คือ ทำให้ทราบถึงปริมาณอาชญากรรมได้อย่างชัดเจน เพราะเป็นคดีที่มีการตัดสินมาแล้วว่ามีการกระทำผิดอย่างชัดเจน และสำหรับข้อเสียของการวัดสถิติประเภทนี้คือ การวัดในเชิงคุณภาพ เช่น ผู้ตอบไม่ได้รับความคุ้มครองจากการตอบคำถามที่ผู้ถามถามซึ่งอาจเป็นคำถามที่ผู้ถามคิดว่าผู้ตอบคำถามได้ อันเป็นเหตุให้ผู้ตอบคำถามอาจตอบคำถามที่ไม่เป็นจริงหรือบิดเบือนจากความเป็นจริง หรือบางครั้งคดีอาจจะมีระยะเวลาที่นานมาแล้วจนผู้ตอบคำถามจำไม่ได้ ดังนั้นข้อมูลอาจบิดเบือนจากความจริงอันเนื่องมาจากสถานการณ์ทางด้านจิตใจ หรือความทรงจำ

4) การวัดจากสถิติของสื่อมวลชน คือ การวัดปริมาณของอาชญากรรมจากข่าวที่สื่อมวลชนได้นำเสนอผ่านโทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ วิทยุ เช่น การเก็บรวบรวมคดีฆ่า ข่มขืน ปล้นจี้ อาชญากรเด็ก ภายในช่วง 6 เดือนหรือ 3 เดือน เป็นต้น ซึ่งข้อดีของการวัดสถิติประเภทนี้คือ สามารถทราบลักษณะความรุนแรงของอาชญากรรม สาเหตุการก่ออาชญากรรม และขั้นตอนกระบวนการต่างๆของอาชญากรรมได้ผ่านการนำเสนอข่าวจากทางนักข่าวสายอาชญากรรมซึ่งมีการอัปเดตข้อมูลตลอดเวลา

สำหรับข้อเสียของการวัดสถิติจากสื่อมวลชนคือ เราไม่ทราบปริมาณที่ถูกต้องของอาชญากรรมได้ เพราะบางข่าวอาจมีการนำเสนอเพราะ เป็นคดีที่เป็นที่สนใจของสังคม และเป็นคดีที่มีความรุนแรง ส่วนอาชญากรรมที่มีความรุนแรงน้อย และไม่น่าสนใจจะไม่ได้รับการนำเสนอ คือ สื่อมวลชนมุ่งการขายข่าวเป็นสำคัญ เพราะเป็นจุดขายของบริษัท และโดยเฉพาะในช่วงที่มีข่าวอื่นๆ ที่น่าสนใจกว่าข่าวอาชญากรรมในช่วงนั้นข่าวอาชญากรรมจะไม่ได้รับการนำเสนอ เช่น ข่าวการเมืองและข่าวเลือกตั้ง ซึ่งในช่วงนั้นประชาชนอาจไปสนใจในข่าวอื่นมากกว่า

5) การวัดสถิติอาชญากรรมจากสิ่งแวดล้อม คือ การวัดปริมาณอาชญากรรมจากสิ่งแวดล้อมในเมืองหนึ่ง ๆ โดยการวัดสถิติประเภทนี้อ้างอิงจากทฤษฎีการป้องกัน

อาชญากรรมก่อนอาชญากรรมจะเกิดขึ้น ซึ่งเราสามารถนำมาวัดเป็นสถิติอาชญากรรมได้ เช่น การติดลูกกรงสำหรับทุกบ้าน, การมีการจำหน่าย และสวมใส่กางเกงในกันข่มขืน, การเลี้ยงสุนัขพันธุ์ดุร้ายไว้ป้องกันขโมย, การจ้างยาม หรือตำรวจมาคอยคุ้มกันบ้าน และจากตัวบทกฎหมายที่กำหนดในแต่ละพื้นที่ เช่นในประเทศสหรัฐอเมริกาที่กฎหมายในแต่ละรัฐไม่เหมือนกัน แล้วแต่สภาพของแต่ละรัฐ และเมือง เป็นต้น

สำหรับข้อดีของการวัดสถิติอาชญากรรมจากสิ่งแวดล้อม คือ สามารถทราบปริมาณอาชญากรรม และอาชญากรรมในสังคมที่คนในสังคมให้ความสนใจ และระวังเป็นพิเศษได้ง่ายจากการสำรวจสภาพแวดล้อมของสังคม ส่วนข้อเสียนั้นเราอาจไม่สามารถทราบถึงสถิติอาชญากรรมที่แท้จริง และอาจจะไม่ใช่การชี้วัดสถิติอาชญากรรมที่แท้จริง อาจเป็นเพียงการสังเกตการณ์สภาพแวดล้อมของสังคมในช่วงระยะเวลาหนึ่ง ๆ เท่านั้น

Quinney (1979: 54 - 55) ได้แบ่งประเภทของการวัดสถิติอาชญากรรมไว้ 4 ประเภท คือ

1) สถิติที่เป็นทางการ (Official Statistics) เป็นสถิติที่ถูกรวบรวมโดยหน่วยงานราชการ ซึ่งมักจะถูกรวบรวมโดยสำนักงานตำรวจของรัฐนั้น ๆ

2) สถิติจากกระบวนการศาล (Judicial Statistics) เป็นสถิติที่รวบรวมจากกระบวนการพิจารณาคดี ทั้งการไต่สวนของผู้พิพากษา, การให้ปากคำของพยาน, การให้ปากคำของจำเลย เป็นต้น ซึ่งพบว่าจำเลยนั้นเป็นบุคคลที่กระทำผิดจริงในชั้นศาล ซึ่งการรวบรวมสถิตินั้นก็จะมีในศาลหลายระดับด้วยกันรวมทั้งในศาลเยาวชนด้วยเช่นกัน

3) สถิติจากผู้กระทำผิด (Prisoners Statistics) รวบรวมจากผู้กระทำผิดที่เป็นทั้งนักโทษภายในเรือนจำ และผู้กระทำผิดที่ถูกทางราชการลงบัญชีไว้ว่าเป็นผู้กระทำผิด

4) สถิติอื่น ๆ เช่น สถิติจากหน่วยงานภาคเอกชน, สถิติอาชญากรรมภาคประชาชน, สถิติอาชญากรรมที่วัดเฉพาะอาชญากรรมที่ร้ายแรงถึงแก่ชีวิตจากสำนักงานนิติวิทยาศาสตร์ เป็นต้น

สุดสงวน สุธีสร (2547: 32-36) ได้กล่าวว่า การรวบรวมสถิติอาชญากรรมนั้นมีด้วยกัน 4 วิธี คือ

1) การรวบรวมข้อมูลของทางราชการ คือ การรวบรวมข้อมูลโดยทางราชการเป็นผู้เก็บรวบรวมข้อมูลเอง ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรม โดยเฉพาะในสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่เก็บข้อมูลอาชญากรรมจากการเข้ามาแจ้งความของผู้เสียหายโดยการแบ่งข้อมูลอาชญากรรมออกเป็น 5 กลุ่มคดีจากที่ได้กล่าวมาแล้ว

- 2) การรวบรวมข้อมูลอย่างไม่เป็นทางการ เช่น การทำการวิจัยโดยนักวิจัยตามสถาบันการศึกษา
- 3) การรวบรวมข้อมูลจากการสำรวจผู้ที่เคยตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม เช่น โครงการสำรวจอาชญากรรมภาคประชาชนของกระทรวงยุติธรรม
- 4) การรวบรวมข้อมูลจากการสำรวจการรายงานตัวเองของผู้ที่เคย หรืออาจเคยกระทำผิด แต่จับไม่ได้

สถิติอาชญากรรมนั้นนอกจากจะมีประโยชน์ในการใช้แก้ปัญหาอาชญากรรมของชาติแล้ว ยังมีประโยชน์อย่างมากในการใช้ประกอบเป็นข้อมูลขั้นต้นในงานวิจัย ยกตัวอย่างเช่น Liska and Bellair (1995: 582) นักวิชาการจากมหาวิทยาลัยชิคาโก ที่ได้นำเอาตัวเลขสถิติอัตราอาชญากรรมประเภทรุนแรงสี่กลุ่ม คือ การฆาตกรรม ร่วงกาย ช่มชู้ และปล้นทรัพย์มาศึกษาหาความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงทางด้านประชากร โดยเฉพาะการเข้ามาของเชื้อชาติที่ไม่ใช่คนผิวขาว และอัตราส่วนของคนผิวขาวกับคนที่ไม่ใช่คนผิวขาวในสหรัฐอเมริกาว่ามีความสัมพันธ์กับอัตราการเพิ่มขึ้นของอาชญากรรมที่รุนแรงเหล่านี้หรือไม่ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1950-1990, Grogger and Willis (2000: 520) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างสถิติอาชญากรรมที่เกิดในเมืองใหญ่ในสหรัฐอเมริกาซึ่งแบ่งเป็นกลุ่มของคดีฆาตกรรม, ช่มชู้, ปล้นทรัพย์, ย่องเบา, ทำร้ายร่างกาย, ลักเล็กขโมยน้อย และ การขโมยรถ กับการทะลักเข้ามาของยาเสพติดประเภทโคเคน ว่าการเข้ามาของโคเคนในแต่ละปีส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของอาชญากรรมในเมืองใหญ่หรือไม่เป็นต้น

จากที่กล่าวมาทั้งหมด เห็นได้ว่าการวัดสถิติอาชญากรรมนั้นมีหลายแบบบางชนิดมีข้อดี ข้อจำกัด และมีข้อเสียแตกต่างกันไป อย่างไรก็ตามอัตราอาชญากรรมแห่งชาติมีความสำคัญยิ่งต่อกระบวนการยุติธรรมในฐานะระบบข้อมูลที่ช่วยส่งเสริมการแก้ปัญหาอาชญากรรมในประเทศ, แสดงถึงผลลัพธ์ของการแก้ปัญหาอาชญากรรมที่ผ่านมาในฐานะตัวชี้วัดหนึ่ง, เพื่อทำความเข้าใจกับบุคคลที่เป็นอาชญากร, เพื่อประโยชน์ต่องานวิจัยสาขาต่างๆอัน ได้แก่ อาชญาวิทยา ทัณฑวิทยา สังคมศาสตร์ เศรษฐศาสตร์ และเพื่อป้องกันการเกิดขึ้นของอาชญากรรม ได้แก่ สภาพแวดล้อมที่อาจก่อให้เกิดอาชญากรรม แนวโน้มของการเกิดอาชญากรรม ช่วงเวลาที่มีกเกิดอาชญากรรม ท้องถิ่นหรือสถานที่ที่มีการเกิดอาชญากรรมเป็นต้น

2.2 ความหมายของอาชญากรรมทางเพศ และลักษณะของอาชญากรรมทางเพศ

อาชญากรรมทางเพศเป็นอาชญากรรมประเภทหนึ่งที่ถูกจัดว่าเป็นอาชญากรรมสำคัญ และเป็นอาชญากรรมที่สร้างปัญหาร้ายแรงให้กับสังคม เพราะผลกระทบจากอาชญากรรมทางเพศนั้นมีผลกระทบต่อดัวเหยื่ออาชญากรรมอย่างมาก โดยเฉพาะผู้หญิงที่ตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศ โดยเฉพาะการข่มขืนกระทำชำเรา ซึ่งอาจสาหัสถึงแก่ชีวิต และส่งผลให้เกิดโรคติดต่อทางเพศตามมาได้ อาชญากรรมทางเพศจึงเป็นปัญหาอาชญากรรมสำคัญที่ควรเร่งแก้ไขในปัจจุบัน

2.2.1 ความหมายของอาชญากรรมทางเพศ

อาชญากรรมทางเพศตามประมวลกฎหมายอาญา หมายถึง การกระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 276-285 ในลักษณะความผิดที่ 9 คือความผิดเกี่ยวกับเพศ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 276 การข่มขืน คือการพยายามข่มขืนใจใช้กำลังบังคับเพื่อจะกระทำชำเราหญิงใดก็ตามโดยที่ผู้หญิงไม่ได้ยินยอม แต่อาชญากรรมมีเจตนาในการใช้กำลังบังคับให้ร่วมเพศด้วย ซึ่งเป็นการกระทำที่เพศชายกระทำต่อเพศหญิง สำหรับการกระทำอนาจารนั้นหมายถึง การกระทำที่ไม่สมควรในทางเพศ เช่น ผู้ชายกอดจูบลูบคลำร่างกายของผู้หญิงโดยที่ไม่ได้ยินยอมอันเป็นการแสดงความใคร่ในทางเพศ

จุฑารัตน์ เอื้ออำนวย (2550: 8) กล่าวว่า อาชญากรรมทางเพศหมายถึง การกระทำความผิดกฎหมายว่าด้วยความผิดเกี่ยวกับเพศ ซึ่งพฤติกรรมที่กระทำมีการฝ่าฝืนจารีตประเพณีและกฎหมายโดยผู้ตกเป็นเหยื่อมิได้ยินยอมพร้อมใจ หรือกระทำความผิดด้วยการใช้กำลังอำนาจบังคับขืนใจ เรียกว่าเป็นการข่มขืน ซึ่งเรียกชื่อแตกต่างกันตามแต่ละกลุ่มผู้ตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม ได้แก่ การข่มขืนกระทำชำเรา การล่วงเกินทางเพศต่อบุคคลในครอบครัวที่มีสายเลือดเดียวกัน หรือการข่มขืนภายในครอบครัว การข่มขืนคู่สมรส การข่มขืนโดยอาศัยอำนาจหน้าที่ การล่วงเกินทางเพศต่อเด็ก และการนำข่มขืน พฤติกรรมเหล่านี้อาจกระทำตามลำพังหรือรวมกันเป็นกลุ่มเล็กๆ เรียกว่าเป็นการข่มขืนแบบตัวต่อตัว หรือการโทรมหญิง

เอกภพ อินทวิวัฒน์ (2542: 10) ได้ให้ความหมายของอาชญากรรมทางเพศ หรือความผิดเกี่ยวกับเพศว่า หมายถึง การข่มขืนกระทำชำเรา การกระทำอนาจาร การโทรมหญิง การล่อลวงเพื่อสำเร็จความใคร่ การเป็นธุระจัดหาเพื่อให้ผู้อื่นสำเร็จความใคร่ การเป็นธุระจัดหาเพื่อการอนาจาร การค้าประเวณี เป็นต้น

สภากิจแห่งชาติ (2509: 13) กล่าวว่า อาชญากรรมทางเพศ คือ การกระทำความผิดเกี่ยวกับเพศ ซึ่งหมายถึงพฤติกรรมทางเพศ ซึ่งถือว่าการขัดต่อขนบประเพณีของสังคม เช่นการ

ที่กระทำชำเราต่อผู้ที่ไม่สมัครใจ ต่อเด็กและผู้เยาว์ ต่อบุคคล ต่อพี่น้อง ต่อสัตว์ การกระทำชำเราต่อเพศเดียวกัน การอวดของลับต่อบุคคลอื่น การเป็นชู้กับภรรยาหรือสามีผู้อื่น และการเป็นโสเภณี เป็นต้น

ปริญญา จิตรกรรณทิกิจ (2539: 3 - 21) กล่าวว่า อาชญากรรมทางเพศแบ่งเป็น ข่มขืน หมายถึง ข่มขืนใจซึ่งหญิงนั้นมิได้ยินยอมหรือสมัครใจ การข่มขืนอาจกระทำโดยใช้กำลัง ประทุษร้าย โดยหญิงอยู่ในภาวะที่ไม่สามารถขัดขืนได้ หรือโดยทำให้หญิงเข้าใจผิดว่าตนเป็นคนอื่น กระทำชำเราหมายถึง การที่ชายร่วมประเวณีกับหญิงโดยอวัยวะสืบพันธุ์ของชายล่วงล้ำเข้าไปในช่องคลอดหรืออวัยวะสืบพันธุ์ของหญิงแล้วโดยไม่จำเป็นว่าชายจะสำเร็จความใคร่หรือไม่ก็ถือว่าเป็นความผิดฐานข่มขืนกระทำชำเรา และอนาจารหมายถึง การกระทำที่ไม่สมควรกันทางประเพณีนิยมตามกาลเทศะ หรือการกระทำใดๆที่ไม่สมควรทางเพศ การกระทำให้อับอายขายหน้าทางเพศ เช่น กอดจูบ จับต้องของสงวน โดยฝ่ายหญิงไม่ยินยอม

กล่าวโดยสรุปแล้ว อาชญากรรมทางเพศ หมายถึง การกระทำความผิดเกี่ยวกับเพศทั้งตามประมวลกฎหมายอาญา และการกระทำความผิดเกี่ยวกับเพศในทางศีลธรรม ทั้งการข่มขืนกระทำชำเรา หรือการกระทำอนาจารทั้งทางวาจา กริยา และการสัมผัสร่างกาย ซึ่งเป็นการกระทำทั้งกับชาย กระทำกับหญิง หรือชายกระทำกับชายด้วยกัน อันส่งผลให้เกิดเหยื่ออาชญากรรม ซึ่งเป็นผู้ที่ได้รับความเสียหายเดือดร้อน ทุกข์ทรมานทั้งทางร่างกายและจิตใจ จากการถูกข่มขืนกระทำชำเราทั้งที่เป็นผู้เสียหายโดยตรง คือถูกข่มขืน และผู้ที่เป็นผู้เสียหายโดยอ้อม คือญาติสนิทของผู้ถูกข่มขืน จากกรณีชำเราข่มขืน และกรณีผู้เสียหายที่เป็นเด็กและเยาวชน โดยเฉพาะ ผู้เสียหายที่เป็นผู้หญิง โดยไม่จำกัดอายุ

2.2.2 ลักษณะของอาชญากรรมทางเพศ

ลักษณะของการกระทำความผิดทางเพศ หรืออาชญากรรมทางเพศแบ่งเป็น 2 รูปแบบคือการข่มขืนกระทำชำเรา และการล่วงเกินทางเพศหรือการอนาจาร ซึ่งทั้งสองอย่างนี้อาจเรียกรวมๆกันอย่างไม่เป็นทางการว่าการล่วงละเมิดทางเพศ ลักษณะของอาชญากรรมทางเพศมีแนวคิดของนักวิชาการหลายท่านได้ขยายความไว้ ยกตัวอย่างพอสังเขปได้ดังนี้

ลูซิลา ดันชัณนัท (2535: 13) ได้แบ่งลักษณะของการข่มขืนออกเป็นดังนี้

1) การข่มขืนตัวต่อตัว (Single Rape) อาจเป็นการข่มขืนผู้หญิงโดยคนที่คุ้นเคยกันมาก่อนหรือไม่เคยรู้จักกันมาก่อน

2) การโหมข่มขืน (Multiple Rape) เป็นการข่มขืนที่เกิดขึ้น โดยมีผู้ชายมากกว่าสองคนขึ้นไป มีการวางแผนและเตรียมการล่วงหน้า

3) การข่มขืนแล้วฆ่า (Felony Rape) มักเกิดในลักษณะการข่มขืนตัวต่อตัว เหตุผลที่ฆ่าเพราะต้องการฆ่าปิดปาก อีกประเภทหนึ่งคือ ฆ่าแล้วข่มขืน ซึ่งมักเกิดจากผู้หญิงต่อสู้ขัดขืน

4) การข่มขืนโดยอาศัยอำนาจหน้าที่ (Authority Rape) เกิดขึ้นแก่ผู้สืบสันดาน ศิษย์ ซึ่งอยู่ในความดูแล ผู้อยู่ในความควบคุมตามหน้าที่ราชการหรือผู้อยู่ในปกครอง

5) การข่มขืนในสถานการณ์สงคราม (Rape during Wartime) เป็นการข่มขืนที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีสงครามโดยส่วนมากจะเป็นการข่มขืนโดยทหารฝ่ายที่มีอำนาจมากกว่า เช่นในสงครามโลกครั้งที่สอง ที่ทหารญี่ปุ่นข่มขืนผู้หญิงชาวจีน

6) การข่มขืนในคู่สมรส เกิดขึ้นระหว่างคู่สมรส (Incest) โดยมักเกิดขึ้นจากภรรยา ปฏิเสธการร่วมเพศกับสามี

7) การข่มขืนภายในครอบครัว (Rape Within Marriage) เกิดขึ้นหมู่สมาชิกในครอบครัว เช่น พ่อข่มขืนลูกสาว ลูกข่มขืนหลานสาว เป็นต้น

8) การข่มขืนโดยกลุ่มชน (Mass Rape) เช่น ในประเทศอินเดีย การข่มขืนเป็นการแสดงอำนาจในการปกครองของผู้ชายต่อผู้หญิง ในสังคมที่เพศชายเป็นเพศที่เหนือกว่า หรือชายเป็นใหญ่

เอกภพ อินทวิวัฒน์ (2542: 18) กล่าวว่า รูปแบบการข่มขืนขึ้นอยู่กับสภาพสังคม และสถานการณ์ที่แตกต่างกัน อย่างไรก็ตาม รูปแบบการข่มขืนนี้มีความเชื่อมโยงกับการกดขี่ครอบงำผู้หญิงในสังคม รูปแบบการข่มขืนสามารถแบ่งได้ 3 รูปแบบคือ

1) การข่มขืนตัวต่อตัว (Single Rape) อาจเป็นการข่มขืนที่ผู้หญิงไม่รู้เห็นเป็นใจด้วย หรืออาจมีส่วนรู้เห็นเป็นใจด้วย หรือเป็นคนที่คุ้นเคยกันมาก่อน หรือไม่เคยรู้จักกันมาก่อนก็ได้เช่นกัน กรณีที่ผู้หญิงไม่มีส่วนรู้เห็นเป็นใจด้วย การข่มขืนจะรุนแรงยิ่งเป็นคนที่รู้จักกันผู้หญิงมักจะผู้เต็มที่ได้และจะได้รับอันตราย

2) การโทรมหญิง (Multiple Rape) คือ ผู้ชายตั้งแต่สองคนหรือมากกว่านั้นร่วมกันข่มขืน มักจะมีการฉกฉวยโดยอาจแบ่งเป็นข่มขืนเป็นคู่ หรือการข่มขืนหมู่

3) การข่มขืนแล้วฆ่า (Felony Rape) มักจะเกิดกับการข่มขืนตัวต่อตัวเป็นส่วนใหญ่ เหตุผลที่ฆ่าเพราะต้องการปิดปาก มีน้อยรายที่จะกระทำเกินกว่าเหตุโดยไม่ตั้งใจ และมีอีกพวกหนึ่งคือ ฆ่าแล้วข่มขืน ซึ่งมักเกิดจากผู้หญิงขัดขืน

Benjamin (1951: 185-198, 1952: 13-28) นักสังคมจิตวิทยาได้แบ่งแยกประเภทของการกระทำผิดทางเพศไว้ทางจิตวิทยาสามารถสรุปได้ดังนี้

1) การสมสู่ระหว่างบุคคลร่วมสายโลหิตเดียวกัน (Incest)

2) การข่มขืนกระทำชำเรา (Rape) การกระทำต่อหญิงที่ไม่สมัครใจหรือใช้กำลังข่มขืนโดยที่อวัยวะเพศของฝ่ายชายล้วงล้ำเข้าไปในอวัยวะเพศของฝ่ายหญิงไม่ว่าจะสำเร็จความใคร่หรือไม่ก็ตาม

3) การรักร่วมเพศ (Homosexuality) หมายถึงการแสดงความต้องการทางกามารมณ์ต่อบุคคลที่เป็นเพศเดียวกัน

4) กามวิตถาร (Paraphilia's) ซึ่งมีหลายประเภท เช่น การมีพฤติกรรมทางเพศที่รุนแรง, การชอบแสดงออกทางเพศในที่สาธารณะ เป็นต้น

5) การแสดงพฤติกรรมทางกามารมณ์ต่อเด็ก (Pedophilia) หมายถึงการกระทำลามกต่างๆต่อเด็ก หรือบางทีถึงขั้นพยายามข่มขืนกระทำชำเรา

6) การนำอวัยวะสืบพันธุ์แสดงออกในที่สาธารณะอย่างเปิดเผย (Exhibitionism) การกระทำโดยการนำอวัยวะสืบพันธุ์ของตนเองแสดงออกในที่สาธารณะด้วยความจงใจซึ่งส่วนใหญ่ผู้กระทำผิดลักษณะนี้จะเป็นผู้ชาย

7) การชอบแอบดูของสงวนของผู้อื่น (Voyeurism) เช่นแอบดูผู้หญิงอาบน้ำ หรือเปลื้องเสื้อผ้า แล้วเกิดอารมณ์ทางเพศ เป็นต้น

8) การกระทำโดยเป็นอนาจารโดยฝ่ายชายใช้มือล้วงจับของสงวนของฝ่ายหญิง (Indecent Assault)

อรพินท์ สพอิชชัย (อ้างถึงใน จุฑารัตน์ เอื้ออำนวย, 2550: 27-28) กล่าวถึง การล่วงเกินทางเพศ (Sexual Harassment) คือการสร้างสภาพแวดล้อมหรือสถานการณ์ที่ไม่พึงปรารถนาสำหรับเหยื่อ หรือกล่าวสั้นๆว่า หยิกแถมหยอกโดยอาศัยเงื่อนไขที่เป็นปัจจัยแวดล้อมภายนอก ซึ่งเกิดขึ้นได้ 3 ลักษณะ ได้แก่

1) การล่วงเกินทางเพศทางวาจา (Verbal Harassment) เช่น การวิพากษ์วิจารณ์เกี่ยวกับรูปร่างการแต่งตัวที่สื่อไปในทางลามก การเล่าเรื่องตลกลามก การพูดหรือถามถึงความสัมพันธ์ทางเพศของบุคคลใดบุคคลหนึ่งในที่สาธารณะ การเปลี่ยนหัวข้อเรื่องงานให้เป็นเรื่องทางเพศหรือเรื่องลามก การกระจายข่าวลือหรือนินทาเกี่ยวกับเรื่องเพศสัมพันธ์ของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง ๆ

2) การล่วงเกินทางเพศโดยการแสดงกริยา (Nonverbal Harassment) เช่น การจ้องมองอย่างกรุ่มกริ่ม การแสดงสีหน้าท่าทางเจ้าชู้ การแสดงท่าทางหรือการเคลื่อนไหวร่างกายที่สื่อเจตนาล่วงเกินทางเพศ การติดภาพแสดงสิ่งของ หรืออุปกรณ์ที่สื่อไปในทางเพศหรือลามก การส่งจดหมาย ข้อความ ภาพ การ์ด หรือคำกลอนที่สื่อไปในทางเพศหรือลามก การมองอย่างสำรวจตรวจตรา โดยตั้งใจ หรือลวนลาม

3) การล่วงเกินทางเพศโดยการสัมผัส (Physical Harassment) เช่นการแตะเนื้อต้องตัว รวมทั้งการจับต้องเสื้อผ้า ร่างกาย ผม และการนวดคอแขน กอดจูบ หอมแก้ม ตีกัน หรือสะโพก การยืน เดิน หรือนั่งใกล้ซึ่งเกิดความจำเป็น ใช้บางส่วนของร่างกายสัมผัสโดยจงใจ

ดังนั้น จากแนวคิดทั้งหมดผู้วิจัยจึงได้แบ่งรูปแบบของอาชญากรรมทางเพศที่ใช้ในงานวิจัยขึ้นนี้ตามความหมาย และลักษณะของอาชญากรรมทางเพศที่ได้ประมวลมาจากแนวคิดต่างๆว่า อาชญากรรมทางเพศคือ การกระทำความผิดเกี่ยวกับเพศทั้งตามประมวลกฎหมายอาญา และการกระทำความผิดเกี่ยวกับเพศในทางศีลธรรม โดยแบ่งรูปแบบของอาชญากรรมทางเพศที่ใช้ในงานวิจัยเป็น 3 รูปแบบคือ การกระทำความผิดทางเพศทั้งทางวาจา กิริยา และการสัมผัสร่างกาย อันเป็นการกระทำของชายกระทำกับหญิง

นอกจากนี้ผู้วิจัยเล็งเห็นว่า บนรถแท็กซี่ที่เป็นสถานที่ปิด ลับตาคน และมีโอกาสที่ผู้โดยสารและผู้ขับจะเกิดการปฏิสัมพันธ์กันสูงทั้งคู่ที่ทั้งสองคนอาจไม่เคยรู้จักกันมาก่อนเลย หรือเป็นคนแปลกหน้า โดยเฉพาะผู้โดยสารหญิง และผู้ขับที่เป็นผู้ชาย อันจะเป็นผลให้เกิดความเสี่ยงในการเกิดอาชญากรรมทางเพศต่อตัวผู้โดยสารหญิงได้มากกว่าปัจจัยทางด้านสภาพแวดล้อม ปัจจัยจากตัวผู้ขับ และปัจจัยจากตัวผู้โดยสารหญิงเอง ซึ่งเป็นเหตุที่มุ่งใจให้เกิดอาชญากรรม คือเหตุที่ไม่ได้ทำสิ่งใดอันเป็นพิเศษแก่อาชญากร แต่พฤติกรรมอันปราศจากความตั้งใจของเหยื่อกลับส่งเสริม ล่อใจ หรือจูงใจให้อาชญากรประกอบอาชญากรรมต่อเหยื่อที่เป็นตัวล่อ ตัวอย่างเช่น หญิงสาวที่แต่งตัวโป๊ หน้าตาสวยงามนั่งรถกับผู้ชายแปลกหน้าในช่วงเวลากลางคืน เป็นต้น ดังนั้นด้วยเหตุที่ผู้หญิงเป็นกลุ่มที่ง่ายต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมประเภทนี้ จึงสนใจนำเอากรณีของอาชญากรรมทางเพศบนรถแท็กซี่มาเป็นกรณีศึกษาความหวาดกลัวอาชญากรรมของผู้หญิงนั่นเอง ซึ่งจะกล่าวถึงแนวคิดเกี่ยวกับความหวาดกลัวอาชญากรรมในหัวข้อต่อไป

2.3 ความสัมพันธ์ระหว่างการใช้บริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) กับ อาชญากรรมทางเพศ

คนไทยเริ่มรู้จัก และมีรถเป็นครั้งแรกในสมัยรัชกาลที่ 5 อันเป็นรถพระที่นั่งของพระเจ้าแผ่นดิน บ้านเจ้านายชั้นสูงหรือประชาชนผู้มีฐานะดีในสมัยนั้น จึงมีรถวิ่งอยู่เพียงไม่กี่คัน จากนั้นปริมาณรถจึงเริ่มมีมากขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 6 โดยขุนนางชั้นผู้ใหญ่สั่งนำเข้ามาจากต่างประเทศ ส่วนประชาชนทั่วไปถ้าจะสัญจรนอกบ้านจะใช้รถลาก รถม้า หรือเรือเป็นพาหนะ จากนั้นจึงได้มีขุนนางชั้นผู้ใหญ่ดังเช่น พลโทพระยาเทพหัสดิน ได้ให้พลขับนำรถยนต์ส่วนบุคคลของตนเองออกวิ่งรับจ้างให้บริการแก่ประชาชนผู้ต้องการนั่งรถยนต์ บริการนี้เป็นที่นิยมของประชาชน จึงได้ตั้งชื่อ

รถเพิ่มจากอังกฤษเพื่อให้บริการ ภายหลังจากนั้นจึงได้มีผู้ประกอบการรายอื่นๆสั่งซื้อรถมาทำรถรับจ้างเพิ่มมากขึ้น โดยในปี พ.ศ. 2470 กรุงเทพฯมีรถรับจ้างประมาณ 720 คัน โดยยังไม่มีกฎหมายควบคุม (พิชญาภรณ์ ศรีธีรรัตน์, 2537: 5-7)

เมื่อมีรถยนต์รับจ้างเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆทางการจึงได้ออกพระราชบัญญัติรถยนต์ในปี พ.ศ. 2473 เพื่อแบ่งประเภทรถยนต์รับจ้าง และให้คำจำกัดความของรถยนต์รับจ้างที่เป็นรถยนต์สาธารณะประเภทหนึ่งว่าหมายถึง ซึ่งได้แก่รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน หรือรถยนต์สาธารณะอื่นนอกจากรถยนต์โดยสารประจำทาง จากนั้นในปี พ.ศ. 2506 จึงได้มีพระราชบัญญัติให้จัดตั้งบริษัทจำกัด หรือสหกรณ์ขึ้นเพื่อควบคุมจำนวนรถยนต์รับจ้างไม่ให้มีมากเกินไป ซึ่งมีมากกว่า 8000 คันในกรุงเทพฯปี พ.ศ. 2506 และเมื่อรถรับจ้างมีเพิ่มขึ้นเรื่อยๆทางการจึงได้แก้ไขพระราชบัญญัติเรื่อยมาจนปี 2522 เพื่อให้เหมาะสมกับสถานะของสังคม และเศรษฐกิจปัจจุบัน (พระราชบัญญัติรถยนต์ฉบับพ.ศ. 2522, 2522: 2)

หลังจากนั้นรัฐบาลจึงได้มีการปรับเปลี่ยนนโยบายตามสภาพสังคม และเพื่อรองรับการเพิ่มจำนวนประชากร ซึ่งต่อจากนี้ผู้วิจัยขอกล่าวถึงประเภทของรถแท็กซี่ในประเทศไทย และนโยบายแท็กซี่เสรีที่ทำให้รถแท็กซี่เพิ่มจำนวนมากขึ้นในปัจจุบันดังนี้

2.3.1 นโยบายแท็กซี่เสรีกับการเพิ่มขึ้นของรถแท็กซี่ในประเทศไทย

ในปัจจุบันรถแท็กซี่จัดเป็นรถยนต์รับจ้างสาธารณะตามที่กฎหมายกำหนด และมีการให้บริการเป็นที่นิยมอย่างมากในกรุงเทพมหานครฯ สำหรับสถิติจำนวนรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครฯ โดยจากข้อมูลของกรมขนส่งทางบกพบว่ากรุงเทพมหานครมีแท็กซี่ในระบบ 100,000 คัน แต่วิ่งให้บริการจริง 80,000 คัน และจากข้อมูลการจดทะเบียนรถแท็กซี่ ณ วันที่ 31 มกราคม 2555 พบว่า มีจำนวนรถแท็กซี่ทั้งสิ้น จำนวน 99,375 คัน เป็นรถแท็กซี่ส่วนบุคคล จำนวน 23,757 คัน และรถแท็กซี่นิติบุคคล จำนวน 75,618 คัน (กรมการขนส่งทางบก, 2555) ซึ่งจำนวนรถแท็กซี่ที่มีการจดทะเบียนเพิ่มขึ้นนี้เป็นผลมาจากนโยบายแท็กซี่เสรีของรัฐบาลในปีพ.ศ. 2535

นโยบายแท็กซี่เสรีเป็นนโยบายที่มีสาเหตุสืบเนื่องมาจากปัญหาจำนวนรถแท็กซี่ในกรุงเทพฯที่มีไม่เพียงพอต่อการเติบโตของจำนวนประชากรอันเป็นผลมาจากข้อจำกัดการประกอบธุรกิจรถแท็กซี่จากกฎหมายเดิมที่จำกัดโควตาการจดทะเบียนรถแท็กซี่เพื่อจำกัดจำนวนรถรับจ้างในสมัยนั้น จึงทำให้เกิดปัญหาการแท็กซี่ไม่เพียงพอทำให้เกิดระบบผูกขาดจากผู้ประกอบการธุรกิจรถแท็กซี่เพียงไม่กี่ราย ทำให้ป้ายทะเบียนรถแท็กซี่มีราคาสูงมากเพราะเปิดให้ทำธุรกิจแท็กซี่เพียงไม่กี่รายซึ่งมักตกอยู่กับผู้มีกำลังซื้อ ทำให้อัตราราคาเช่าแท็กซี่สูง และอัตราราคาโดยสารสูงตามไปด้วยตาม

ต้นทุนประกอบการส่งผลเสียต่อผู้เช่ารถแท็กซี่ และค่าครองชีพของประชาชนที่เดินทางในกรุงเทพฯ (พิชญาภรณ์ ศรีธัญรัตน์, 2537: 7-15)

ดังนั้นกรมการขนส่งทางบกจึงได้กำหนดเงื่อนไขทางกฎหมายในการดำเนินการ โดยผ่านความเห็นชอบจากคณะรัฐบาลในปี พ.ศ. 2535 และประกาศเป็นนโยบายแท็กซี่เสรีให้รับจดทะเบียนรถแท็กซี่ไม่จำกัดจำนวน เปิดโอกาสให้เอกชนเข้าแข่งขันในตลาดเสรีทั้งบุคคลธรรมดาที่มีใบอนุญาตขับขี่ และนิติบุคคล เพื่อลดการผูกขาด และเพิ่มบริการสาธารณะให้ได้สมดุลกับการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร

ในปัจจุบันกรมการขนส่งทางบก (2556) ได้แบ่งประเภทของรถแท็กซี่ในประเทศไทยว่ามีอยู่ด้วยกัน 2 ประเภท คือ

1) รถแท็กซี่บุคคล (สีเขียว-เหลือง) หรือแท็กซี่บุคคลธรรมดา ซึ่งจะเป็นรถแท็กซี่ สีเขียวเหลือง มีการเริ่มต้นจดทะเบียนมาจากนโยบายเปิดเสรีแท็กซี่ในปีพ.ศ. 2535 เพื่อให้มีแท็กซี่เพียงพอต่อการให้บริการประชาชนในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล

2) รถแท็กซี่นิติบุคคล จดทะเบียนในรูปบริษัท หรือสหกรณ์ จะเป็นรถหลากหลายสี โดยสัดส่วนรถแท็กซี่ ที่วิ่งอยู่บนท้องถนนนั้นส่วนใหญ่ จะอยู่ในประเภทของนิติบุคคล ซึ่งมีมากถึง 80,000 คัน และจะเป็นสมาชิกของสหกรณ์แท็กซี่มากที่สุด ซึ่งสหกรณ์แท็กซี่ในประเทศไทยนั้น มีอยู่ไม่ต่ำกว่า 40 สหกรณ์

สำหรับหลักของการคัดกรองบุคคลเพื่อเข้าทำการขอรับใบขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) กรมการขนส่งทางบก (2556) ได้กำหนดคุณสมบัติของผู้ขอรับใบขับขี่รถสาธารณะที่สำคัญเพื่อคัดกรองคนที่มีความสามารถ และมีคุณธรรมให้เข้ามาเป็นผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ คือ ต้องเป็นบุคคลที่มีสัญชาติไทย อันเป็นผู้ไม่เคยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ลงโทษ หรือถูกเข้าพนักงานเปรียบเทียบปรับตั้งแต่สองครั้งขึ้นไป สำหรับความผิดเกี่ยวกับการขับรถอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ เว้นแต่จะพ้นโทษครั้งสุดท้าย ไม่น้อยกว่า 6 เดือน

- (ก) ฝ่าฝืนสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมาย
- (ข) ในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- (ค) ในลักษณะกีดขวางการจราจร
- (ง) ใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด
- (จ) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
- (ฉ) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

ที่สำคัญที่สุดคือ ต้องเป็นบุคคลที่ไม่เคยเป็นผู้ได้รับโทษจำคุกโดยคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกในความผิดตามพระราชบัญญัติรถยนต์ หรือความผิดเกี่ยวกับความสงบสุขของประชาชน

ความผิดเกี่ยวกับการก่อให้เกิดอันตรายต่อประชาชน ความผิดเกี่ยวกับเงินตรา ความผิดเกี่ยวกับเพศ ความผิดต่อชีวิต ความผิดต่อร่างกาย ความผิดต่อเสรีภาพ ความผิดฐานข่มขืนหรือความผิดฐานรับของโจร และความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์ตามประมวลกฎหมายอาญา หรือความผิดเกี่ยวกับยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือโดยคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมายให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ หรือพ้นโทษมาแล้ว ไม่น้อยกว่า 3 ปี

อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่ากฎหมายได้กำหนดหลักเกณฑ์ของการได้รับใบขับขีรยนต์รับจ้างสาธารณะไว้อย่างเคร่งครัด แต่ในปัจจุบันสามารถพบเห็นการก่ออาชญากรรมโดยใช้รถยนต์รับจ้างสาธารณะเป็นเครื่องมือในการก่ออาชญากรรมเพิ่มมากขึ้นในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ทั้งรถคู่โดยสารสาธารณะ และโดยเฉพาะรถแท็กซี่ที่เป็นรถยนต์รับจ้างส่วนบุคคลที่พบเห็นการเกิดอาชญากรรมมากที่สุดโดยเฉพาะอาชญากรรมทางเพศ และอาชญากรรมเกี่ยวกับทรัพย์ ทำให้เกิดความหวาดกลัวแก่ประชาชนทั่วไปที่เป็นผู้ใช้บริการ อย่างเช่นผู้หญิงที่หวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการรถยนต์รับจ้างประเภทนี้ ซึ่งจะได้กล่าวถึงรูปแบบ และความอันตรายของการก่ออาชญากรรมทางเพศลักษณะนี้ในเนื้อหาส่วนที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบอาชญากรรมทางเพศบนรถแท็กซี่ต่อไป

2.3.2 ปัญหาอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่)

ปัญหาอาชญากรรมทางเพศจากรถแท็กซี่เป็นปัญหาอาชญากรรมที่มีมาอย่างยาวนานในสังคม โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพฯ ที่การให้บริการรถแท็กซี่เป็นที่นิยมอย่างมาก ปัญหาที่เกิดขึ้นมีทั้งการข่มขืนกระทำชำเรา การลวนลามทั้งทางวาจา กิริยา หรือการข่มขู่คุกคามทางเพศอื่นๆ โดยสภาพปัญหานั้นมีปัจจัยเกี่ยวข้องหลายประการที่ทำให้เกิดอาชญากรรมทั้ง ปัจจัยทางสังคม เช่น การจัดการกับปัญหาอาชญากรรมของภาครัฐที่ไม่มีประสิทธิภาพ การคัดกรองรับคนเข้ามาเป็นคนขับรถแท็กซี่ หรือปัจจัยส่วนบุคคลจากตัวผู้โดยสารเอง และผู้ขับขีเอง เช่น การแต่งกายที่ล่อแหลม การไม่ระมัดระวังตัวของผู้โดยสาร การยับยั้งชั่งใจในการก่ออาชญากรรมของผู้กระทำผิดฤทธิ์แอลกอฮอล์ หรือแม้แต่สถานการณ์ สภาพแวดล้อมโดยรอบที่เอื้ออำนวยในการก่ออาชญากรรม จึงทำให้แท็กซี่เป็นสถานที่ในการก่ออาชญากรรมทางเพศที่เหมาะสม และ จากปัจจัยต่างๆ เหล่านี้อาจทำให้รูปแบบของอาชญากรรมนั้นแตกต่างกันออกไปตามสถานการณ์ และพฤติการณ์บังคับของผู้ก่อเหตุ

จากสถิติที่ได้จากการสำรวจข้อมูลจากเวทีเสวนาวิชาการเรื่อง “สถานการณ์ความรุนแรงทางเพศ ปี 2556” จัดโดยกรมพัฒนาสังคมและสวัสดิการ กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคง

ของมนุษย์ร่วมกับมูลนิธิหญิงชายก้าวไกล และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) แสดงผลการสำรวจที่น่าสนใจถึงอาชญากรรมทางเพศ และอาชญากรรมทางเพศที่จำแนกเฉพาะเป็นผู้ขับขีรถแท็กซี่ (ไทยรัฐออนไลน์, 2557) สรุปได้โดยย่อ ดังนี้

ผลการสำรวจสถานการณ์ความรุนแรงทางเพศปี 2556 จากการรวบรวมสถิติข่าวความรุนแรงทางเพศปี 2556 จากหนังสือพิมพ์ 5 ฉบับ ได้แก่ ไทยรัฐ เดลินิวส์ ข่าวสด คมชัดลึก และมติชน พบว่า ข่าวการกระทำความรุนแรงทางเพศ มีทั้งหมด 169 ข่าว ประเภทข่าวที่พบมากที่สุด คือ ข่าวข่มขืน 51.5% รองลงมา ข่าวอนาจาร 17.1% ข่าวพยายามข่มขืน 13.6% ฯ ในจำนวน 169 ข่าวนี้ มีผู้ถูกกระทำความรุนแรงทางเพศทั้งสิ้น 223 ราย เสียชีวิต 29 ราย และในจำนวนนี้เสียชีวิตจากการถูกข่มขืนมากถึง 22 ราย หรือ 75%

สาเหตุกระตุ้นให้เกิดความรุนแรงทางเพศที่น่าสนใจ ได้แก่ 37.7% มาจากเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ รองลงมา มีปัญหาการควบคุมยับยั้งอารมณ์ทางเพศ 24.5% ต้องการชิงทรัพย์ 20.8% เป็นต้น

นอกจากนี้ ยังพบความสัมพันธ์ของผู้กระทำและผู้ถูกกระทำคือ 47.5% เป็นคนแปลกหน้ามากที่สุด รองลงมา 41.8% เป็นคนรู้จักคุ้นเคยกัน 5.6% เป็นคนในครอบครัว/เครือญาติ และ 5.1% เป็นคนที่รู้จักผ่านโซเชียลเน็ตเวิร์ก สำหรับอาชีพผู้ถูกกระทำ พบว่าเป็นนักเรียน/นักศึกษามากที่สุด 59.2% รองลงมาเป็นกลุ่มเด็กเล็ก 6.6% พนักงานบริษัท 5.4% ส่วนผู้กระทำมีอาชีพเป็นลูกจ้าง/รับจ้าง 19.2% รองลงมาว่างงาน 14.3% เป็นนักเรียน/นักศึกษา 12.8% ครู/อาจารย์ 8.5% และขับรถแท็กซี่ 7.8% ทั้งนี้ พื้นที่เกิดเหตุมากที่สุดยังเป็นกรุงเทพมหานคร 26.6%

จุดที่น่าสนใจอย่างมีนัยสำคัญจากตัวเลขทางสถิตินี้คือ เมื่อเปรียบเทียบสถิติข่าวความรุนแรงทางเพศปี 2556 กับ ปี 2554 พบว่า ปี 2556 มีจำนวนข่าวความรุนแรงทางเพศเพิ่มมากขึ้น และอาชีพของผู้กระทำผิดที่มีอาชีพเป็นผู้ขับรถแท็กซี่ และรถแท็กซี่ มีมากถึงร้อยละ 7.8 โดยเขตพื้นที่ที่เกิดเหตุมากที่สุดยังคงเป็นกรุงเทพฯ จากสถิตินี้แสดงให้เห็นว่า ปัญหาการก่ออาชญากรรมโดยใช้รถโดยสารสาธารณะ โดยเฉพาะรถแท็กซี่ยังคงไม่หมดไปจากสังคมโดยอาจเพิ่มขึ้นเรื่อยๆตามการเพิ่มขึ้นของประชากรในเมืองหลวง และภาวะอาชญากรรมที่รุนแรงขึ้นในปัจจุบันจากปัจจัยทางด้านเทคโนโลยี การย้ายถิ่นอาศัย หรืออื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มขึ้นของอาชญากรรม ซึ่งตามทฤษฎีอาชญาวิทยา กลุ่มทฤษฎีนี้ โอคลาสสิกนั้น สามารถอธิบายถึงสาเหตุการเกิดอาชญากรรมประเภทนี้ได้เป็นอย่างดีในปัจจัยทางด้านตัวผู้กระทำผิดว่ามีแรงจูงใจจากสาเหตุใดในการกระทำผิดเหยื่อ และสถานการณ์ที่เหมาะสมแก่การเกิดอาชญากรรม รวมถึงสิ่งเอื้ออำนวยต่างๆที่ทำให้เกิดอาชญากรรม โดยเฉพาะพาหนะที่ใช้เดินทางนั้นเป็นส่วนหนึ่งที่เอื้อให้เกิดสถานการณ์ที่เหมาะสมแก่การเกิดอาชญากรรม และสามารถนำมาใช้คาดเดาพฤติกรรมของอาชญากรได้เช่นกัน

2.4 แนวคิดเกี่ยวกับความหวาดกลัวอาชญากรรม และปัจจัยที่ส่งผลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรม

ปัญหาความหวาดกลัวอาชญากรรมเป็นปัญหาสำคัญที่เกิดมาจากปัญหาอาชญากรรม และดูเหมือนว่าปัญหานี้จะส่งผลต่อการดำเนินชีวิตของประชาชนเสียยิ่งกว่าปัญหาอาชญากรรมเสียอีก โดยเฉพาะอาชญากรรมที่รุนแรง สะเทือนขวัญ เช่น ปล้นทรัพย์ ข่มขืน หรือฆ่า ซึ่งเป็นอาชญากรรมที่สร้างความหวาดกลัวให้กับประชาชน โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานคร ปัญหาความหวาดกลัวอาชญากรรมเป็นปัญหาสำคัญที่เกิดขึ้นในเมืองใหญ่แห่งนี้ ปัญหาความหวาดกลัวอาชญากรรมนั้นโดยแท้จริงแล้วเป็นปัญหาทางด้านจิตใจ หรือจิตวิทยา เราจึงต้องเรียนรู้แนวคิดทางด้านจิตวิทยาด้วยเช่นกันจึงจะสามารถเข้าใจความหมายของความหวาดกลัวอาชญากรรมที่ชัดเจน โดยแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับความหวาดกลัวอาชญากรรมมีดังนี้

2.4.1 แนวคิดเกี่ยวกับทัศนคติ (Attitude)

2.4.1.1 ความหมายของทัศนคติ

สำหรับแนวคิดเกี่ยวกับทัศนคตินี้ เราอาจอธิบายได้ถึงความเกี่ยวข้องกันระหว่างความหวาดกลัวอาชญากรรมกับทัศนคติว่า ความหวาดกลัวอาชญากรรมนั้นเป็นรูปแบบของทัศนคติประเภทหนึ่งหรือเป็นการแสดงออกถึง ความโน้มเอียงไปทิศทางใดทางหนึ่งที่ส่งผ่านออกมาผ่านสภาพทางจิตใจและปัจจัยจากการเรียนรู้นั่นเอง สำหรับความหมายของทัศนคตินั้นหมายถึง

อภิชาติ คำเอก (2553: 33) ได้กล่าวถึง ทัศนคติ (Attitude) ว่าหมายถึง เรื่องราวที่เกิดขึ้นในตัวบุคคลเป็นการจัดระเบียบแนวความคิด ความเชื่อ อุดมคติ และสิ่งจูงใจที่เกี่ยวข้องกับสิ่งใดสิ่งหนึ่งเสมอ ทัศนคติมิใช่สิ่งที่มีมาแต่กำเนิดตรงกันข้ามทัศนคติจะเป็นเรื่องเกี่ยวกับการเรียนรู้เรื่องราวต่าง ๆ ที่ตนได้เกี่ยวข้องอยู่ด้วยในภายนอก ทัศนคติจะมีลักษณะมั่นคงและถาวรภายหลังจากที่ทัศนคติได้ก่อตัวขึ้นมาแล้วจะไม่เป็นภาวะที่เกิดขึ้นเป็นการชั่วคราว และจะไม่เปลี่ยนแปลงในทันทีทันใดที่ได้รับตัวกระตุ้นที่แตกต่างกันไป เพราะทัศนคติที่ก่อตัวขึ้นนั้นจะมีกระบวนการคิด วิเคราะห์ ประเมิน และสรุปจัดระเบียบเป็นความเชื่อโดยจะแสดงออกเป็นความโน้มเอียงในทางสนับสนุนเห็นดีเห็นชอบด้วยหรือต่อต้าน ไม่เห็นดีเห็นชอบด้วยก็ได้ และหากจะเปลี่ยนแปลงจึงต้องใช้เวลาค่อนข้างมาก

นวลจันทร์ ทัศนชัยกุล (2525: 4) ได้ให้ความหมายทัศนคติว่าหมายถึง ความรู้สึกนึกคิด และแนวทางปฏิบัติ หรือท่าทีที่มีต่อสิ่งแวดล้อมอย่างใด อย่างหนึ่ง ซึ่งความรู้สึกนึกคิดที่มีต่อ

สิ่งแวดล้อม แต่ละอย่างอาจมีความเข้มข้นในปริมาณไม่เท่ากันทั้งนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะเฉพาะตัวของแต่ละบุคคล

ศิริพร เพ็งจันทร์ (2555: 23) ทศนคติ หมายถึง ความคิดที่ให้กับสิ่งหนึ่งสิ่งใด เป็นอารมณ์ความรู้สึกที่แสดงออกมาในลักษณะที่สนับสนุนหรือต่อต้าน หรือเป็นสภาวะความพร้อมในการตัดสินใจที่จะตอบสนองต่อเป้าหมายแนวคิดหรือสถานการณ์

วริทยา พรหมสุนทร (2555: 8) กล่าวว่าทศนคติหมายถึง ความรู้สึก ความคิดที่บุคคลมีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งที่เป็นผลมาจากประสบการณ์หรือสิ่งแวดล้อมความรู้สึกและความคิดดังกล่าวเป็นไปในทางชอบ – ไม่ชอบ เห็นด้วย – ไม่เห็นด้วยอันมีแนวโน้มที่จะให้บุคคลแสดงปฏิกิริยาและกระทำต่อสิ่งนั้นๆทั้งในทางสนับสนุน และต่อต้าน

Schiffman and Kanuk (1987: 268-280) ยังได้ให้ความหมายของทศนคติไว้ว่าเป็นความโน้มเอียงที่เกิดจากการเรียนรู้ ทำให้มีพฤติกรรมลักษณะที่ชอบหรือไม่ชอบที่มีต่อสิ่งหนึ่ง

สรุปแล้วทศนคติจึงหมายถึง ความรู้สึกนึกคิดของบุคคลที่มีต่อสิ่งหนึ่งๆ อันเป็นอารมณ์ ความรู้สึกที่จะส่งต่อไปสู่การแสดงออกทางพฤติกรรมไปในทางสนับสนุน หรือต่อต้าน ซึ่งมีความแตกต่างกันในแต่ละบุคคล

2.4.1.2 องค์ประกอบของทศนคติ

องค์ประกอบของทศนคตินั้นเป็นตัวแปรหลายส่วนที่เชื่อมโยงกันทำให้เกิดทศนคติขึ้น จึงได้มีนักวิชาการแบ่งองค์ประกอบของทศนคติไว้พอสังเขปดังนี้

Schiffman and Kanuk (1987: 270-280) ได้กำหนดองค์ประกอบทศนคติไว้ 3 ส่วน ดังนี้

1) ส่วนของความเข้าใจ (Cognitive Component) คือ ความรู้ (Knowledge) การรับรู้ (Perception) ความเชื่อ (Beliefs) อาจแตกต่างกันไปในแต่ละบุคคล ซึ่งในส่วนของความเร็วและการรับรู้จะได้รับจากประสบการณ์และข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับหลายแหล่งข้อมูล และความรู้จะมีผลกระทบต่อความเชื่อ (Beliefs)

2) ส่วนของความรู้สึก (Affective Component) จะสะท้อนอารมณ์ (Emotion) หรือความรู้สึก (Feeling) ของผู้บริโภคที่มีต่อความคิดหรือสิ่งใดสิ่งหนึ่ง เช่น ในเรื่องความชอบและอารมณ์ที่มีต่อสิ่งนั้น ๆ

3) ส่วนของพฤติกรรม (Conative Component หรือ Behavior หรือ Doing) ถ้าอธิบายให้เข้าใจในทัศนะของเศรษฐศาสตร์คือ พฤติกรรมนั้นจะสะท้อนถึงแนวโน้มจะมีพฤติกรรมของผู้บริโภค หรือแนวโน้มการกระทำที่แสดงออกหรือความโน้มเอียงที่จะซื้อสินค้าจากทัศนคติที่เกี่ยวกับองค์ประกอบของทศนคติสรุปได้ว่า ทศนคตินั้นมีองค์ประกอบต่าง ๆ ที่จะส่งผลให้

เกิดพฤติกรรมการซื้ออย่างต่อเนื่องนั้น ผู้บริโภคจะต้องมีความรู้ ความเข้าใจ มีการรับรู้และมีความเชื่อที่เกี่ยวข้องกับสินค้า ซึ่งจะทำให้เกิดความชอบตามมาและจะมีแนวโน้มที่เป็นไปได้ในการที่จะตัดสินใจซื้อสินค้านั้น ๆ เป็นต้นซึ่งพฤติกรรมนั้นเป็นส่วนขยายความถึงทัศนคติอีกทีหนึ่งนั่นเอง

Triandis (1971 อ้างถึงใน ศิริพร เฟื่องจันทร์, 2555: 25) ได้แยกองค์ประกอบของทัศนคติออกเป็นรูปตัวแปรต่างๆ ดังนี้

1) ตัวแปรอิสระที่วัดได้ ได้แก่ สิ่งเร้า บุคคล สถานการณ์กลุ่ม (Social Issue) และองค์ประกอบอื่นๆ

2) ตัวแปรร่วม ได้แก่ ความรู้ (Cognitive) ความรู้สึก (Affective) พฤติกรรม หรือการกระทำ การปฏิบัติ (Behavior)

3) ตัวแปรตาม ได้แก่ การรับรู้ คำพูดที่แสดงถึงความเชื่อ คำพูดที่แสดงถึงความรู้สึกปฏิกิริยาที่แสดงออกถึงคำพูดเกี่ยวกับการปฏิบัติ

อภิชาติ คำเอก (2553: 36) ได้กล่าวว่า ทัศนคติจะมีองค์ประกอบของการก่อตัวขึ้นมาและเปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากปัจจัยหลายประการ คือ

1) การจูงใจทางร่างกาย (Biological Motivations) ทัศนคติจะเกิดขึ้นเมื่อบุคคลใดบุคคลหนึ่งกำลังดำเนินการตอบสนองตามความต้องการ หรือแรงผลักดันพื้นฐานทางร่างกายอยู่ ตัวบุคคลจะสร้างทัศนคติที่ดีต่อบุคคลหรือสิ่งของที่สามารถช่วยให้เขามีโอกาสตอบสนองความต้องการของตนได้ และในทางตรงกันข้ามจะสร้างทัศนคติที่ไม่ดีต่อสิ่งของหรือบุคคลที่ขัดขวางมิให้เขาตอบสนองความต้องการได้

2) ข่าวสารข้อมูล (Information) ทัศนคติจะมีพื้นฐานมาจากชนิด และขนาดของข่าวสารข้อมูลที่แต่ละคนได้รับมา รวมทั้งขึ้นอยู่กับลักษณะของแหล่งที่มาของข่าวสารข้อมูลอีกด้วย ด้วยกลไกของการเลือกเฟ้นในการมองเห็น และเข้าใจปัญหาต่าง ๆ ข่าวสารข้อมูลบางส่วนที่เข้ามาสู่ตัวบุคคลนั้น จะทำให้บุคคลนั้นเก็บไปคิดและสร้างเป็นทัศนคติขึ้นมาได้

3) การเกี่ยวข้องกับกลุ่ม (Group Affiliation) ทัศนคติบางอย่างอาจจะมาจากกลุ่มต่างๆ ที่เขาเกี่ยวข้องอยู่ด้วย เช่น ครอบครัว วัดที่ไปประกอบศาสนกิจ กลุ่มเพื่อนร่วมงาน กลุ่มกีฬา และกลุ่มสังคมต่างๆ ทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มของครอบครัว และกลุ่มเพื่อนร่วมงาน เป็นกลุ่มที่สำคัญที่สุดที่จะเป็นแหล่งสร้างทัศนคติให้แก่บุคคลที่อยู่ในกลุ่มดังกล่าวได้

4) ประสบการณ์ (Experience) ประสบการณ์ของคนที่มีต่อวัตถุสิ่งของย่อมเป็นส่วนสำคัญที่จะทำให้บุคคลต่าง ๆ ตีค่าสิ่งที่เขาได้มีประสบการณ์มานั้นจะกลายเป็นทัศนคติได้ เช่น หากคนใดคนหนึ่งตั้งใจในรสอาหารที่ภัตตาคารแห่งหนึ่ง เขาอาจมีทัศนคติที่ดีต่อร้านนั้นและ

จะกลับไปกินอีกเสมอ แต่ถ้าหากเกิดความไม่พอใจ หรือผิดหวังครั้งใดครั้งหนึ่ง ก็อาจทำให้ทัศนคติเปลี่ยนไปในทางที่ไม่ดีจนทำให้ไม่กลับไปกินอีกเลย

5) ลักษณะท่าทาง (Personality) มีส่วนทางอ้อมที่สำคัญในการสร้างทัศนคติให้กับตัวบุคคลถึงแม้ว่าลักษณะท่าทางจะเป็นเรื่องที่มีความหมายกว้างที่สุด ตามที่กล่าวมาแล้วก็ตาม แต่ลักษณะท่าทางหลายประการต่างก็มีส่วนทางอ้อมที่สำคัญในการสร้างทัศนคติให้กับตัวบุคคลได้ด้วย

จากที่กล่าวมาทั้งหมดนั้นเห็นได้ว่าทัศนคติเป็นปัจจัยสำคัญในการตัดสินใจของบุคคลโดยผ่านองค์ประกอบต่างๆกันทั้งการรับข่าวสารข้อมูล ประสบการณ์ส่วนตัว และอื่นๆในทางเดียวกันนั่นเองการ โดยสารรถแท็กซี่ของผู้โดยสารรถแท็กซี่จึงมีความคล้ายคลึงกันคือ มีลักษณะเป็นการแลกเปลี่ยนกันระหว่างผู้ซื้อคือผู้บริโภคน และผู้ขายคือ พนักงานขับรถ ทัศนคติในเรื่องความหวาดกลัวอาชญากรรม และความปลอดภัยจึงเป็นองค์ประกอบหนึ่งที่เป็นสิ่งสำคัญในการสนใจผู้โดยสารเหมือนกับการพนิจพิเคราะห์ว่า ควรจะบริโภคสินค้าชนิดนั้นหรือไม่ หรือมีทัศนคติที่จะสนับสนุนหรือต่อต้านนั่นเอง

2.4.2 ความหมายของความหวาดกลัวอาชญากรรม

ความหวาดกลัวอาชญากรรมนั้น ศัพท์ที่นักวิชาการทางด้านต่างๆ โดยเฉพาะนักวิชาการทางด้านจิตวิทยา ทางด้านอาชญาวิทยา และสังคมศาสตร์บัญญัติไว้ใช้เรียกโดยเฉพาะ คือคำว่า Fear of Crimes หมายถึง ความหวาดกลัวของบุคคลที่มีต่อความปลอดภัยของตนเองจากอาชญากรรมโดยรอบตัว หรือในพื้นที่หนึ่งในระดับที่แตกต่างกันตามลักษณะเฉพาะของแต่ละบุคคล เป็นผลกระทบอย่างหนึ่งของปัญหาอาชญากรรมที่เกิดขึ้นในสังคม

ในงานวิจัยบางชิ้น นักวิจัยอาจเปลี่ยนแปลงคำศัพท์คำว่า ความหวาดกลัวอาชญากรรมเป็นความหวาดกลัวการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม หรือ Fear of Victimization เพื่อให้มีความหมายชัดเจนมากยิ่งขึ้นในการเข้าไปศึกษาและสำรวจกลุ่มตัวอย่าง (Mark and Stafford, 1983: 1041) โดยความหวาดกลัวการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมนั้นเป็นสิ่งที่ศึกษาต่อมาจากแนวคิดการสำรวจสถิติอาชญากรรมรูปแบบหนึ่ง คือ Victimization Survey หรือ การวัดสถิติอาชญากรรมจากเหยื่อ หรือจากการเปิดเผยของผู้เสียหายเอง ซึ่งเป็นการศึกษาที่มีการพัฒนา และจัดทำขึ้นครั้งแรกในประเทศสหรัฐอเมริกาในช่วงทศวรรษที่ 1970 ได้มีการลงพื้นที่สำรวจสถิติการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมในครัวเรือน 10,000 แห่งในประเทศสหรัฐอเมริกา (Gottfredson and Hindelang, 1981: 108) และ ในประเทศอังกฤษเองก็ได้มีการสำรวจสถิติอาชญากรรมจากการเปิดเผยของเหยื่อเช่นกัน โดยการจัดทำขึ้นขององค์กร British Crime Survey (BSC) ในช่วงทศวรรษที่ 1992 เป็นต้นมา (Ainsworth,

2000: 8) สำหรับในประเทศไทยเองได้มีการสำรวจข้อมูลอาชญากรรมภาคประชาชนของกระทรวงยุติธรรมจากที่ได้กล่าวไว้แล้วในบทก่อนหน้านี้

จากการสำรวจสถิติอาชญากรรมจากเหยื่อ เมื่อได้เข้าไปสำรวจกลุ่มผู้ที่ตกเป็นเหยื่อแล้ว จึงได้มีการศึกษาเพิ่มเติมถึงความหวาดกลัวอาชญากรรมที่เกิดขึ้นกับทั้งผู้ที่เคยตกเป็นเหยื่อ และผู้ที่ไม่เคยตกเป็นเหยื่อแต่มีประสบการณ์การได้พบเห็น หรือผู้อื่นๆที่อยู่ในสังคม ที่ได้สัมผัสกับอาชญากรรมผ่านทางกระบวนการทางสังคมทั้งทางอ้อม และทางตรงในระดับต่างๆว่ามีระดับความหวาดกลัวที่เพิ่มมากขึ้นหรือลดน้อยลงไปเพียงใดในสังคม ซึ่งจะได้กล่าวต่อไปในเรื่องแนวคิดที่ส่งผลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมในบทนี้ สำหรับความหมายของความหวาดกลัวอาชญากรรมนั้น ได้มีนักวิชาการให้ความหมายไว้พอสังเขปยกตัวอย่างได้ดังนี้

ประพนธ์ สหพัฒนา และคณะ (2556: 7) ความหวาดกลัวภัยอาชญากรรม หมายถึง ความรู้สึกไม่ปลอดภัย ความไม่มั่นคงในชีวิตร่างกาย และทรัพย์สินของตนเอง ตลอดจนบุคคลในครอบครัว นอกจากนี้ยังหมายรวมถึงความกลัวจะตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมประเภทต่างๆ เช่น ลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ ฆาตกรรม ชิงทรัพย์หรือปล้นทรัพย์ ทำร้ายร่างกาย ข่มขืน ลักพาตัวเรียกค่าไถ่ และวางเพลิง เป็นต้น ไม่ว่าเหตุการณ์นั้นอาจเกิดขึ้นแก่ตนเองหรือบุคคลในครอบครัว ไม่ว่าอาชญากรรมนั้นจะเกิดขึ้นภายในหรือภายนอกบ้านพัก อาคาร ร้านค้า หรือห้องพัก ทั้งเวลากลางวันและกลางคืน ให้หมายความรวมถึงความรู้สึกเกี่ยวกับการขาดประสิทธิภาพในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

จุฑารัตน์ เอื้ออำนวย (2551: 170) ได้กล่าวว่า ความหวาดกลัวอาชญากรรมหมายถึง ความรู้สึกหวาดกลัวอาชญากรรมของประชาชนต่อปัญหาอาชญากรรมในสังคม โดยเฉพาะเหยื่ออาชญากรรม ซึ่งเพิ่งปรากฏเป็นประเด็นที่น่าสนใจมากขึ้นเมื่อมีการสำรวจข้อมูลทางด้านเหยื่ออาชญากรรม จากนั้นจึงทำการสำรวจตัวแปรทางด้านความหวาดกลัวอาชญากรรมของประชาชนเพิ่มขึ้นมาด้วย จนความหวาดกลัวอาชญากรรมนั้นกลายเป็นปัญหาสังคมหนึ่งที่ต้องได้รับการแก้ไข

Liska (1982: 767) กล่าวว่า ความหวาดกลัวอาชญากรรมคือ ความหวาดกลัวของบุคคลที่เป็นปัญหาสังคมสำคัญซึ่งส่งผลต่อความผิดปกติทางด้านจิตใจ และพฤติกรรมทางสังคม ยังส่งต่อไปถึงบุคลิกภาพที่แสดงออกมาภายนอกอีกด้วย

Taylor and Hale (1986: 151) กล่าวว่า ความหวาดกลัวอาชญากรรมเป็นปัญหาสังคมที่ได้รับการจดจำว่าเป็นปัญหาที่สร้างผลกระทบอย่างมาก ความหวาดกลัวอาชญากรรมจะปรากฏขึ้นเฉพาะตัวบุคคล หรือกลุ่มทางสังคมก็ได้อันเป็นผลมาจากนโยบายของรัฐ การป้องกันอาชญากรรม การฝึกฝนตนเอง อาจถูกรวบรวมโดยการทำสถิติของนักวิจัย

Skogan (1999: 47) ให้ความหมายของความหวาดกลัวอาชญากรรมว่าเป็นการรับรู้ ความวิตกกังวลเกี่ยวกับอาชญากรรม หรือสถานการณ์อันตรายของบุคคล อาจแสดงออกมาในรูปแบบของความหวาดกลัว หรือพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับความหวาดกลัวอาชญากรรมที่เพิ่มขึ้น หรือน้อยลงตามแต่สถานการณ์ หรือความตึงเครียดของช่วงเวลาที่ประสบพบเจอ

Garofalo (1981: 840 - 845) ได้ให้ความหมายของความหวาดกลัวอาชญากรรมว่า หมายถึง ความหวาดกลัว หรือความกังวลที่มีต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของตนเอง ซึ่งแบ่งเป็น ความหวาดกลัวทางตรง (Actual) อันอาจเกิดมาจากการประสบเหตุ หรือมาจากเหตุการณ์จากประสบการณ์ตกเป็นเหยื่อ หรือ เป็นผู้เห็นเหตุการณ์โดยตรง อันทำให้เกิดความหวาดกลัว และความหวาดกลัวทางอ้อม (Anticipated) หรือความหวาดกลัวที่เกิดจากการคาดการณ์ไว้ล่วงหน้าว่า อาจเกิดขึ้นในอนาคต อันอาจเกิดมาจากการดำเนินชีวิตประจำวันที่เกิด และเกิดความไม่ปกติขึ้น เช่น เคยเดินทางกลับบ้านช่วงเวลาเดิม แต่ต้องกลับบ้านในช่วงเวลาค่ำกว่าเดิม, ความรู้สึกไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากความเป็นระเบียบบริเวณละแวกบ้าน และการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับอาชญากรรมจากคนใกล้ชิด หรือจากสื่อ โดยเราอาจนิยามเป็นคำสั้นๆ คือ การรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรมนั่นเอง

โดยเฉพาะเมื่อเกิดความหวาดกลัวอาชญากรรมขึ้นจะเกิดระดับของการแสดงพฤติกรรมอันเป็นปฏิกิริยาตอบโต้ต่ออาชญากรรม ทั้งประเภท การฆาตกรรม การข่มขืน การทำร้ายร่างกาย การปล้นทรัพย์ ชิงทรัพย์ ลักทรัพย์ ล้วงกระเป๋า และการโจรกรรมรถยนต์หรือจักรยานยนต์ ที่เกิดขึ้นจากคนแปลกหน้าหรือคนไม่สนิทสนมคุ้นเคย โดยจะวัดความหวาดกลัวอาชญากรรมด้วยมิติทางพฤติกรรมดังต่อไปนี้ (Garofalo, 1981: 847-848)

- 1) พฤติกรรมการหลีกเลี่ยงจากอาชญากรรม เพื่อให้โอกาสในการเผชิญหน้ากับอาชญากรรมมีน้อยลง เช่น การไม่ออกจากบ้านยามวิกาล
- 2) พฤติกรรมการป้องกันอาชญากรรม เช่น การป้องกันบ้าน และการป้องกันตนเอง
- 3) พฤติกรรมอันเป็นหลักประกันเพื่อให้เกิดความสูญเสียต่ำสุด เช่น การไม่ใส่ของมีค่า หรือไม่พกเงินติดตัวจำนวนมาก
- 4) พฤติกรรมการสื่อสารเกี่ยวกับอาชญากรรม เป็นพฤติกรรมการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร หรือความเชื่อเกี่ยวกับอาชญากรรมกับผู้อื่น
- 5) พฤติกรรมการเข้าร่วมป้องกันอาชญากรรม เช่น การจัดโปรแกรมรักษาความปลอดภัยในชุมชน

6) พฤติกรรมการแสวงหาข้อมูลเกี่ยวกับอาชญากรรม ได้แก่ แสวงหาข้อมูลจากบุคคลและสื่อมวลชน เช่น ข่าวจากหนังสือพิมพ์ และ แสวงหาข้อมูลจากสภาพแวดล้อมโดยการสังเกตสิ่งที่ต้องระมัดระวัง

Ainsworth (2000: 39) ได้ให้คำนิยามทางด้านจิตวิทยาว่า ความหวาดกลัวอาชญากรรม หรือ ความหวาดกลัวการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมอาจหมายถึง ความเครียดทางจิตชนิดหนึ่ง หรือ Post-Traumatic Stress Disorder (PTSD) หมายถึง ความผิดปกติทางจิตใจภายหลังจากเผชิญกับภัยอันตราย อันเป็นความเครียดทางจิตประเภทหนึ่งที่มีความรุนแรงในระดับที่แตกต่างกันตั้งแต่ความกังวลเล็กน้อย ความระแวง จนไปถึงความหวาดกลัวอยู่ตลอดเวลา โดยส่วนมากจะเกิดขึ้นกับเหยื่อที่เคยประสบพบเจอกับตนเองมาโดยตรง ผู้ที่เกี่ยวข้องกับเหยื่อ หรือเป็นผู้ที่อยู่ในเหตุการณ์ ซึ่งในที่นี้เหยื่อที่เคยตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมร้ายแรงบางรายอาจมีความเครียดชนิดนี้ได้ เช่น หญิงที่ถูกข่มขืน หรือ คนที่เคยโดนทำร้ายขั้นสาหัส เป็นต้น

จากที่ได้กล่าวมาทั้งหมดเมื่อนำนิยามทางอาชญาวิทยา ด้านสังคมวิทยา และจิตวิทยามารวมกันจึงอาจสรุปได้ว่า ความหวาดกลัวอาชญากรรมนั้นหมายถึง ความหวาดกลัวของบุคคลหนึ่งๆ หรือทั้งสังคม ความวิตกกังวล ความรู้สึกไม่ปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน รวมถึงความหวาดกลัวการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม อันเกิดจากปัจจัย ได้แก่ สภาพทางจิตใจที่ได้ประสบพบเจอกับอาชญากรรมทั้งทางตรง และทางอ้อม ทศนคติด้านลบที่เกิดจากสภาพแวดล้อมโดยรอบตัว ลักษณะเฉพาะของแต่ละบุคคล และอื่นๆ อันทำให้เกิดความหวาดกลัวอาชญากรรมในระดับที่แตกต่างกันซึ่งจะแสดงออกมาเป็นความหวาดกลัวทางด้านจิตใจที่ส่งผลถึงพฤติกรรม ในงานวิจัยชิ้นนี้ศึกษาเฉพาะความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากรถแท็กซี่รับจ้างสาธารณะ

2.4.3 แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรม

2.4.3.1 แนวคิดเกี่ยวกับอายุ

แนวคิดนี้อธิบายได้โดย ทฤษฎีกิจวัตรประจำวัน (Routine Activities Theory) ที่นำเสนอโดย Cohen and Felson (1979: 589 - 590) ได้อธิบายว่า กิจกรรมประจำวันเช่น การทำงาน การเดินทาง การใช้เวลาว่าง การท่องเที่ยว ฯลฯ มีการเปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงทางสังคม และปัจจัยพื้นฐานส่วนบุคคล ดังนั้นปริมาณของการก่ออาชญากรรมจึงมีความสัมพันธ์กับแบบแผนการปฏิสัมพันธ์ในสังคมชีวิตประจำวันที่เปลี่ยนแปลงไป เช่น การทำงานออกบ้านที่ไกลขึ้น การพกทรัพย์สินมีค่าที่มีน้ำหนักเบาลง การปฏิสัมพันธ์ของคนในสถานที่ต่างๆ มีมากขึ้น หรือแม้แต่ความถี่ในการเดินทางออกนอกบ้าน โดยให้ความสำคัญกับปัจจัย 3 ประการที่จะก่อให้เกิดอาชญากรรมคือ ผู้กระทำผิดที่มีแรงจูงใจ (Motivated Offender) อาจเสริมแรงจูงใจจาก

ทัศนคติของอาชญากร และโอกาสกับสถานที่ที่เหมาะสม, เป้าหมายที่เหมาะสม (Suitable Target) เป้าหมายที่อาชญากรคิดว่าสามารถก่ออาชญากรรมให้สำเร็จได้ง่าย เช่น ผู้หญิง หรือคนชรา เด็ก และเยาวชน, การขาดผู้ดูแลที่มีความสามารถ (Absence of a Capable Guardian) เช่น กล้องวงจรปิด คนใกล้ชิด หรือสภาพแวดล้อมที่มีคนผ่านไปมา และอื่น ๆ

ในสามปัจจัยนี้ ปัจจัยเป้าหมายที่เหมาะสม และผู้ดูแลที่มีความสามารถสามารถที่จะปรับเปลี่ยนเพื่อวัตถุประสงค์ในการควบคุมอาชญากรรมได้ เช่น ปัจจัยบางอย่างทำหน้าที่ดึงดูดผู้กระทำผิดที่มีแรงจูงใจ เข้าสู่พื้นที่ได้ เช่น สถานบันเทิง แหล่งอบายมุข ชุมชนแออัด, สถานที่บางแห่งอาจเป็นเป้าหมายที่เหมาะสม เช่น ร้านสะดวกซื้อในช่วงเวลากลางวัน บริเวณที่มีดและเปลี่ยวตามตรอกซอกซอย บนรถโดยสารส่วนบุคคล เป็นต้น ซึ่งเป็นจุดเสี่ยงในการเกิดอาชญากรรม และผู้ดูแลที่มีความสามารถไม่จำเป็นต้องเป็นมนุษย์เท่านั้น แต่รวมถึง กล้องทีวีวงจรปิด ระบบล็อกที่มีประสิทธิภาพ ระบบกันขโมย คนสูงอายุที่อยู่บ้าน หรือแม้แต่การจราจรที่มีรถหรือคนผ่านไปมาตลอดเวลา

ดังนั้น ตัวแปร อายุ จึงเป็นตัวแปรพื้นฐานส่วนบุคคลตัวแปรหนึ่งที่มีความสำคัญกับแบบแผนการดำเนินชีวิต เพราะการใช้เวลาของบุคคลในแต่ละสถานที่นั้นมีความเกี่ยวข้องกับลักษณะเฉพาะของอายุในแต่ละช่วงวัย ยกตัวอย่างเช่น ในเรื่องของการออกนอกบ้าน การทำกิจกรรมยามว่าง เมื่ออายุเพิ่มมากขึ้นจะลดการเดินทางออกนอกบ้านลง ลดการติดต่อระหว่างบุคคลลง เป็นต้น สิ่งเหล่านี้เป็นการปรับตัวเมื่อพวกเขามีอายุเพิ่มมากขึ้น สะท้อนให้เห็นถึงทัศนคติต่อสภาพแวดล้อม และอาชญากรรม (กนกพร บุญผาชาติ, 2539: 23)

ผลการสำรวจที่ศึกษาถึง อัตราการอยู่กับบ้านของบุคคลในช่วงอายุต่าง ๆ กัน ที่สามารถแสดงถึงกิจวัตรประจำวันที่เปลี่ยนแปลงไป และอัตราอาชญากรรม ที่สัมพันธ์กับอัตราการอาศัยอยู่กับบ้าน ยกตัวอย่างผลการสำรวจของ U.S. Bureau of the Census (USBC) พบว่าประชากรในสหรัฐอเมริกา มีอัตราเฉลี่ยไม่ได้อยู่กับบ้านมากขึ้นในแต่ละวันตั้งแต่กลุ่มอายุ 14 ปีขึ้นไป โดยแบ่งเป็นช่วงเวลาตั้งแต่ 8:00 - 8:59, 9:00 - 9:59 เรียงไปเรื่อยๆ จนถึง 16:00 - 20:59 น. ตั้งแต่ปี 1960 เป็นต้นมา ซึ่งสอดคล้องกับอัตราอาชญากรรมที่เพิ่มมากขึ้น (Cohen and Felson, 1979: 598)

งานวิจัยที่ศึกษาถึงตัวแปรอายุ Mark (1984: 684 - 690) ศึกษาเกี่ยวกับความหวาดกลัวอาชญากรรมในเมือง Seattle ในกลุ่มการกระทำผิด 16 ประเภท หนึ่งในนั้นคือการกระทำผิดประเภทการข่มขืนกระทำชำเราด้วย ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการสำรวจเฉพาะกลุ่มผู้หญิงในความผิดประเภทนี้ จากการศึกษาในกลุ่มผู้หญิงช่วงอายุระหว่าง 19 - 35, 36 - 50, 51 - 65 และ 66 ปีขึ้นไป พบว่าผู้หญิงทุกช่วงอายุมีความหวาดกลัวอาชญากรรมประเภทข่มขืนมากที่สุด รองลงมาคืออาชญากรรมที่เกี่ยวกับทรัพย์

Garofalo (1980 อ้างถึงใน กนกพร บุปผาชาติ, 2539: 26) สำรวจการตกเป็นเหยื่อและความหวาดกลัวอาชญากรรมโดยใช้ข้อมูลจากการตกเป็นเหยื่อ และการสำรวจทัศนคติของประชาชน 8 เมืองในสหรัฐอเมริกา พบว่า อายุมีความสัมพันธ์เชิงลบกับอัตราการตกเป็นเหยื่อ แต่มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับความหวาดกลัวอาชญากรรม เป็นต้น

เพราะฉะนั้น จากการทบทวนวรรณกรรมทั้งหมดดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น ทำให้อนุมานได้ว่า ตัวแปรอายุนั้นมีความสำคัญกับระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมในกรอบของทฤษฎีกิจกรรมประจำวันในแนวทางที่เป็นพื้นฐานส่วนบุคคลปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลต่อแบบแผนการดำเนินชีวิตประจำวัน โดยเฉพาะความถี่ในการเดินทางออกนอกบ้าน การเลือกใช้พาหนะในการเดินทาง ซึ่งการเดินทางในที่นี้หมายถึงรวมถึงการเดินทางด้วยรถแท็กซี่ด้วย และการเลือกช่วงเวลาที่จะเดินทาง เป็นต้น จากปัจจัยทั้งหมดอาจส่งผลต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม และสะท้อนให้เห็นถึงมุมมองต่ออาชญากรรม และความหวาดกลัวอาชญากรรมในระดับต่างๆกัน ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้กำหนดสมมุติฐานของปัจจัยอายุดังนี้

สมมุติฐานที่ 1 อายุที่มากขึ้นส่งผลให้ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่น้อยลง

2.4.3.2 แนวคิดเกี่ยวกับอาชีพ

ปัจจัยเกี่ยวกับ อาชีพ เป็นปัจจัยหนึ่งที่สอดคล้องกับทฤษฎีกิจกรรมประจำวัน (Routine Activities Theory) เช่นกัน โดยเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อแบบแผนการดำเนินชีวิต เพราะอาชีพแต่ละอาชีพล้วนมีแนวทางการประกอบกิจกรรมในชีวิตประจำวันแตกต่างกัน ทั้งการเดินทางออกนอกบ้าน ช่วงเวลาทำงาน การเข้าทำงาน การเดินทางกลับบ้านหลังเลิกงาน พาหนะที่ใช้เดินทาง และการออกไปสังสรรค์ในช่วงเวลาต่างๆ ซึ่งกิจกรรมต่างๆเหล่านี้เองจะส่งผลต่อการเกิดเหตุอาชญากรรม การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม

ปัจจัยทางด้าน อาชีพ จึงมีความสำคัญมากเพราะ อาชีพนั้นเป็นสิ่งที่ส่งผลถึงการดำเนินชีวิตประจำวันในรูปแบบต่างๆทั้งการเดินทาง หรือการออกนอกบ้าน และอื่นๆ ซึ่งอาจส่งผลทำให้บุคคลเกิดระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมที่แตกต่างกัน

สำหรับงานวิจัยที่นำตัวแปร อาชีพมาศึกษา ยกตัวอย่างเช่น งานวิจัยของกนกพร บุปผาชาติ (2539: บทคัดย่อ) ได้ศึกษาเรื่อง ความหวาดกลัวอาชญากรรมของผู้หญิง ตัวแปรอิสระที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้มี 10 ตัวแปร ได้แก่ ลักษณะของอาชีพเป็นการสำรวจแบบเจาะจงในกลุ่มผู้หญิง 10 อาชีพ คือ อาชีพ นักเรียน นักศึกษา ข้าราชการทั่วไป พนักงานบริษัทเอกชน พนักงานรัฐวิสาหกิจ พยาบาล พนักงานสถาบันการเงิน พนักงานห้างสรรพสินค้า ผู้ประกอบธุรกิจส่วนตัว

และลูกจ้างหรือผู้ใช้แรงงาน จำนวน 380 คน และพบว่าผู้หญิงแต่ละอาชีพมีความหวาดกลัวอาชญากรรมที่แตกต่างกันตั้งแต่ระดับต่ำจนถึงปานกลาง

การศึกษาที่มีความสอดคล้องระหว่างปัจจัยทางด้านอาชีพกับตัวแบบทฤษฎีกิจกรรมประจำวัน เช่นงานวิจัยของ Hindelang, Gottfredson และ Garofalo เรื่อง Toward a Theory of Personal Criminal Victimization ในปี 1980 (อ้างถึงใน กนกพร นุปผาชาติ, 2539: 17-25) ได้กล่าวถึงกิจกรรมที่ผู้คนทำในชีวิตประจำวัน ทั้งกิจกรรมที่ต้องกระทำเพราะหน้าที่บังคับ เช่น การไปทำงานซึ่งแตกต่างกันไปตามแต่ละอาชีพ การไปโรงเรียน การดูแลบ้าน เป็นต้น และกิจกรรมที่ทำในเวลาว่าง เช่นการ ไปซื้อของ การเล่นเกมกีฬา หรือการออกไปพบปะสังสรรค์นอกบ้าน ซึ่งรวมเรียกว่า แบบแผนการดำเนินชีวิต โดยรูปแบบนี้เป็นความสัมพันธ์กันระหว่างกลไกของการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม และวิถีชีวิต

นอกจากนี้ จากผลการศึกษาของ Hindelang, Gottfredson and Garofalo ยังได้สร้างตัวแบบที่อธิบายถึง แบบแผนการดำเนินชีวิต และกิจกรรมต่างๆมีความสัมพันธ์สอดคล้องกับความเสี่ยงการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมจากเงื่อนไข 4 ประการคือ ผู้กระทำผิด และเหยื่อมีโอกาสเจอกันในเวลาใดและสถานที่หนึ่ง, เกิดการเรียกร้องสิทธิหรือต่อต้านจากเหยื่อที่รับรู้ถึงการกระทำของผู้กระทำผิดในสถานการณ์การตกเป็นเหยื่อที่เหมาะสม, ผู้กระทำผิดสามารถข่มขู่ หรือใช้กำลังตามความสามารถของตนเพื่อให้ได้มาซึ่งเป้าหมายที่เหมาะสม และในภาวะและสถานการณ์ที่เป็นอยู่นั้น ผู้กระทำผิดคิดว่าเขาอยู่ในสถานะที่ได้เปรียบที่จะใช้กำลังบังคับหรือแย่งชิงมาได้ เช่นปัจจัยในเรื่องของเพศชายที่มีกำลังมากกว่าเพศหญิง หรือ การที่ผู้กระทำผิดมีอาวุธ เป็นต้น

Wooldredge, Cullen and Latessa (1992: 326-334) วิจัยเรื่อง Research Note Victimization in the Work Place: A Test of Routine Activity Theory ได้นำเอาตัวแบบจากทฤษฎีกิจกรรมประจำวันมาศึกษาเรื่องการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมในสถานที่ทำงาน โดยใช้ขอบเขตพื้นที่การศึกษาคือ นักศึกษา และบุคคลที่ทำงานในมหาวิทยาลัย Cincinnati ในสหรัฐอเมริกา โดยศึกษาทั้งในการวัดทางด้านการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมโดยตรง และความรู้สึกเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม (Perceived Dangerousness) โดยกำหนดตัวแปรสำคัญ เช่น การเคยตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทั้งเกี่ยวกับทรัพย์สิน และร่างกาย, ความรู้สึกปลอดภัยเมื่ออยู่ในสถานที่ทำงานที่มีการรักษาความปลอดภัยในเวลากลางคืน บรรยากาศโดยรวมที่ทำงาน การเดินทาง และการออกไปทำงานล่วงเวลา เป็นต้น และพบว่าทฤษฎีกิจกรรมประจำวันสามารถนำมาอธิบายการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม และเป็นแนวทางการป้องกันอาชญากรรมได้

จากที่กล่าวมาทั้งหมดจึงแสดงให้เห็นว่า อาชีพ จัดเป็นปัจจัยหนึ่งที่สามารถนำมาอธิบายถึงระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมได้ และน่าสนใจที่จะนำมาเป็นปัจจัยหนึ่งในการ

วิเคราะห์ความสัมพันธ์กับระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการโดยสารรถแท็กซี่ เพราะว่า อาชีพที่แตกต่างกันนั้นย่อมมีแบบแผนการดำเนินชีวิตที่แตกต่างกัน ซึ่งส่งผลต่ออัตราการเกิดอาชญากรรม และความหวาดกลัวอาชญากรรมที่แตกต่างกัน ด้วยเหตุนี้ผู้วิจัยจึงได้กำหนดสมมุติฐานไว้ดังนี้

สมมุติฐานที่ 2 อาชีพที่เสี่ยงต่อการถูกก่ออาชญากรรมทางเพศมากส่งผลให้ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่มากขึ้น

2.4.3.3 แนวคิดเกี่ยวกับความถี่ในการโดยสาร

นอกจากแนวคิดที่เกี่ยวกับอายุ และอาชีพที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมที่บุคคลกระทำในชีวิตประจำวัน และส่งผลต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม และความหวาดกลัวอาชญากรรมดังที่ได้กล่าวมาแล้วในแนวคิดที่ผ่านมานั้น ปัจจัย ความถี่ในการโดยสาร ยังเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่น่าสนใจนำมาศึกษาถึง ความสัมพันธ์กับระดับความหวาดกลัวอาชญากรรม

ปัจจัย หรือตัวแปร ความถี่ในการโดยสาร เป็นอีกตัวแปรหนึ่งที่มีความเกี่ยวข้องกับแนวคิดแบบแผนการดำเนินชีวิตเช่นกัน และสำคัญมากสำหรับการศึกษาถึงความหวาดกลัวอาชญากรรมในที่สาธารณะ หรือการโดยสารรถประจำทางสาธารณะ โดยเฉพาะความเกี่ยวข้องกับการเดินทางที่ใช้พาหนะเดินทางในลักษณะส่วนบุคคล อย่างเช่น รถยนต์รับจ้างสาธารณะหรือรถแท็กซี่ เป็นต้น ซึ่งการเดินทางในลักษณะนี้เกี่ยวข้องกับการเกิดขึ้นของอาชญากรรมค่อนข้างมากกว่ารถโดยสารประจำทางประเภทอื่นๆ โดยถ้าเราแปลงความหมายของความถี่ในการโดยสารในที่นี้ให้เข้าใจมากยิ่งขึ้น อาจหมายถึงประสบการณ์ในการเดินทางที่ส่งผลต่อระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมที่แตกต่างกันของแต่ละบุคคลนั่นเอง

งานวิจัยที่น่าเอาตัวแปรความถี่ในการโดยสารมาใช้ในการศึกษาถึงเรื่องความปลอดภัยในการโดยสารรถประจำทางสาธารณะ หรือความหวาดกลัวอาชญากรรมจากการโดยสารรถประจำทาง ยกตัวอย่างในงานวิจัยของ Yavuz and Welch (2010: 2491 - 2515) จากมหาวิทยาลัย Illinois ประเทศสหรัฐอเมริกา ได้ศึกษา เชิงสำรวจถึงความแตกต่างกันระหว่างเพศหญิง และเพศชายในเรื่องความรู้สึกปลอดภัยเวลาโดยสารรถไฟสาธารณะ จากกลุ่มตัวอย่างที่เป็น ผู้โดยสารรถไฟสาธารณะในเมืองชิคาโกจำนวน 1172 คนจากการใช้การโทรศัพท์ และการแจกแบบสอบถามตามที่พักอาศัย

ตัวแปรต้นได้แก่ เพศ ตัวแปรควบคุม ได้แก่ อายุ รายได้ ความพิการ เชื้อชาติ ความถี่ในการโดยสาร ระยะเวลาในการเดินทางต่อครั้ง และได้ใช้บริการมาแล้วกี่ปี ตัวแปรตามคือ ความรู้สึกปลอดภัยเวลาโดยสารรถไฟ ซึ่งแบ่งเป็นการรับรู้ความรู้สึกปลอดภัย ทศนคติต่อตำรวจ กล้องวงจรปิด ความน่าเชื่อถือของระบบขนส่ง และ ประสบการณ์ด้านลบที่ผ่านมาจากการโดยสาร

รถไฟ ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ชายส่วนใหญ่ มีความรู้สึกปลอดภัยในการนั่งรถไฟ สาธารณะมากกว่าผู้หญิง แต่อย่างไรก็ตามก็ดูเหมือนไม่แตกต่างกันมากนัก เพราะในที่นี่ยังมีตัวแปรควบคุมเช่น อายุ เชื้อชาติ ความพิการ และความถี่ในการโดยสารเข้ามามีผลกระทบด้วย เช่นคนพิการ และคนที่ไม่ใช่คนพิการ จะมีการรับรู้ความรู้สึกปลอดภัยต่ำกว่าคนพิการ หรือคนที่มียาได้มากจะมีการรับรู้ความรู้สึกปลอดภัยมากกว่าคนอื่น หรืออาจหมายถึงมีความระมัดระวังมากกว่าคนอื่น, เทคโนโลยีด้านการรักษาความปลอดภัย และระบบรักษาความปลอดภัย เช่นกล้องวงจรปิดที่มีความทันสมัย การโทรศัพท์สายด่วนเวลาฉุกเฉิน หรือตำรวจสายตรวจ เป็นสิ่งหนึ่งที่ช่วยให้ความรู้สึกปลอดภัยเวลาเดินทางเพิ่มมากขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม พบว่าตัวแปรความถี่ในการโดยสารรถไฟกับความรับรู้สึกปลอดภัยเวลาโดยสาร ไม่มีความสัมพันธ์กัน แต่ความถี่เป็นไปในทิศทางบวก ซึ่งอาจหมายถึงคนที่มีการใช้บริการมากกว่าจะรู้สึกมีความปลอดภัยมากกว่า หรือหากกล่าวหาชญากรรมน้อยกว่านั่นเอง

Delbosc and Currie (2011: 7-9) ทำการวิจัยเกี่ยวกับความรู้สึกปลอดภัยจากการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในประเทศออสเตรเลีย ตัวแปรอิสระที่สำคัญคือ ความรู้สึกปลอดภัยขณะใช้บริการ ตัวแปรตามคือ ความถี่ในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะโดยภาพรวม ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะบ่อยครั้ง มากกว่าร้อยละ 31 ที่ใช้อย่างต่ำสามวันต่อสัปดาห์ สำหรับความรู้สึกปลอดภัย กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความรู้สึกปลอดภัยอยู่ในระดับปานกลาง รองลงมาคือค่อนข้างไม่ปลอดภัย และไม่ปลอดภัย จากผลการศึกษาพบว่าตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กันในเชิงบวก แสดงให้เห็นว่าเมื่อคนรู้สึกปลอดภัยมากจะใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะถี่มากขึ้น หรือถ้าใช้บริการบ่อยแสดงว่ารู้สึกปลอดภัยมาก

จากความสำคัญของแนวคิด และงานวิจัยที่ยกตัวอย่างมาข้างต้น ผู้วิจัยจึงสนใจที่นำเอาตัวแปร ความถี่ในการโดยสารรถรับจ้างสาธารณะ หรือรถแท็กซี่มาใช้ศึกษาหาความสัมพันธ์กับระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการโดยสารรถแท็กซี่ ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้กำหนดสมมุติฐานการวิจัยดังต่อไปนี้

สมมุติฐานที่ 3 ความถี่ในการโดยสารรถแท็กซี่ที่มากขึ้นส่งผลให้ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่น้อยลง

2.4.3.4 แนวคิดเกี่ยวกับช่วงเวลาเดินทาง

ลักษณะของอาชญากรรมทางเพศ นับว่าแนวคิดแบบแผนการดำเนินชีวิตกับอาชญากรรมทางเพศมีความเชื่อมโยงกันอย่างมาก โดยเฉพาะเรื่องของสถานที่ และช่วงเวลาการเกิดเหตุ เพราะอาชญากรรมทางเพศนั้นเป็นอาชญากรรมที่เกิดขึ้นได้ในทุกสถานที่ โดยเฉพาะสถานที่ลับตาคน และหลายๆช่วงเวลา แต่ความเสี่ยงในการเกิดนั้นอาจมีความแตกต่างกันตามความ

เหมาะสมทางด้านสถานที่ และช่วงเวลาในการเกิด โดยเฉพาะการพบกันของเหยื่อ และอาชญากร นั้น ช่วงเวลา และสถานที่ที่มีความเสี่ยง เช่น บริเวณที่เปลี่ยว ในช่วงเวลากลางคืน บนรถแท็กซี่ บนรถไฟใต้ดินที่ไม่มีคน หรือแม้แต่ในบ้านของตนเองที่ไม่มีระบบรักษาความปลอดภัยที่ดีพอ เป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างสถานการณ์ให้เกิดอาชญากรรมทางเพศได้อย่างมาก

การเกิดอาชญากรรมทางเพศที่มีปัจจัยจากสถานที่และช่วงเวลานั้นขอใช้ตัวแบบการอธิบายตามทฤษฎีการป้องกันอาชญากรรมตามสภาพแวดล้อมของ ประชัช เปี่ยมสมบูรณ์ (2545: 27 - 30) โดยทฤษฎีนี้ได้อธิบายถึงรูปแบบของการเกิดอาชญากรรมไว้ 4 รูปแบบดังนี้

ทฤษฎีที่ 1 ปฏิสัมพันธ์ระหว่าง สำนักไม่ละเมิดกฎหมาย (O+) กับ สภาพแวดล้อม ขัดขวางการละเมิดกฎหมาย (E+) ก่อให้เกิดพฤติกรรมไม่ละเมิดกฎหมาย (B+) กล่าวคือ $O+ + E+ = B+$

ทฤษฎีที่ 2 ปฏิสัมพันธ์ระหว่าง สำนักละเมิดกฎหมาย (O-) กับสภาพแวดล้อม ขัดขวางการละเมิดกฎหมาย (E+) ก่อให้เกิดพฤติกรรมพยายามละเมิดกฎหมาย (B- +) กล่าวคือ $O- + E+ = B- +$

ทฤษฎีที่ 3 ปฏิสัมพันธ์ระหว่างสำนักไม่ละเมิดกฎหมาย (O+) กับสภาพแวดล้อม เอื้ออำนวยต่อการละเมิดกฎหมาย (E-) ก่อให้เกิดพฤติกรรมไม่ละเมิดกฎหมายแฝง (B+ -) กล่าวคือ $O+ + E- = B+ -$

ทฤษฎีที่ 4 ปฏิสัมพันธ์ระหว่าง สำนักละเมิดกฎหมาย (O-) กับ สภาพแวดล้อม เอื้ออำนวยต่อการละเมิดกฎหมาย (E -) ก่อให้เกิดพฤติกรรมละเมิดกฎหมาย (B-) กล่าวคือ $O- + E- = B-$

ในที่นี้ O คือ สำนักของบุคคลในการที่จะละเมิดกฎหมาย (O-) หรือไม่ละเมิดกฎหมาย (O+)

ซึ่งมีลักษณะต่อเนื่องเชิงปริมาณภายใต้มิติเดียวกัน สำนักของบุคคลเช่นที่กล่าวมีสถานะไม่คงที่ แต่แปรปรวนมากน้อยตามการปฏิสัมพันธ์ระหว่างกำไรขาดทุนของสถานการณ์กับประสบการณ์และการเรียนรู้ของแต่ละบุคคล

E คือ สภาพแวดล้อมรอบบุคคลในทางเอื้ออำนวยหรือขัดขวางต่อแนวโน้มละเมิด (E-) หรือไม่ละเมิดกฎหมาย (E +) ซึ่งมีลักษณะต่อเนื่องเชิงปริมาณภายใต้มิติเดียวกัน

B - + คือ พฤติกรรมพยายามละเมิด กล่าวคือ บุคคลมีความสำนึกหรือแนวโน้มที่จะละเมิดกฎหมายในช่วงเวลาหนึ่ง แต่เนื่องจากสภาพแวดล้อมทางกายภาพขัดขวางหรือไม่เอื้ออำนวย จึงให้การกระทำนั้นเป็นไปได้เพียงการพยายามกระทำผิด ...ส่วน B+ - คือ พฤติกรรมไม่ละเมิด

กฎหมายแฝงกล่าวคือ ในสภาวะปกติบุคคลประเภทนี้จะมีสำนึกที่จะไม่ละเมิดกฎหมายทั้งที่สภาพแวดล้อมเปิดโอกาสให้หรือแฝงไว้ด้วยช่องโอกาส

เห็นได้ว่าตัวแบบนี้สามารถอธิบายได้เป็นอย่างดีถึงสาเหตุการเกิดอาชญากรรมได้อย่างเป็นองค์รวม และถ้าเราใช้ตัวแบบนี้ในการอธิบายการเกิดอาชญากรรมทางเพศจากสถานที่และช่วงเวลาอาจสามารถอธิบายได้ว่า O สำนึกของบุคคลในการที่จะก่ออาชญากรรมทางเพศหรือไม่ก่ออาชญากรรมทางเพศซึ่งอาจมีปัจจัยกระตุ้นมาจากเหยื่อ สภาพจิตใจ หรือการคิดคำนวณกำไรขาดทุนของบุคคลที่กำลังจะก่ออาชญากรรม E คือ สภาพแวดล้อม หรือสถานที่ที่เอื้อประโยชน์ในการก่ออาชญากรรมทางเพศ เช่น บนรถยนต์ หรือสถานที่ลับตาคนดังที่ได้กล่าวมา และช่วงเวลาเมื่อนำทั้งสองอย่างนี้มารวมกันจะทำให้เกิด B คือ พฤติกรรมการพยายามก่ออาชญากรรมทางเพศ

งานวิจัยที่ใช้ตัวแปรทางด้านช่วงเวลาและสถานที่ในการศึกษาการก่ออาชญากรรมทางเพศเช่น ในงานวิจัยของจุฑารัตน์ เอื้ออำนวย (2550: 150-151) ได้ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศของผู้หญิงไทย ในงานวิจัยได้นำเอาตัวแปรด้านปัจจัยเกี่ยวกับช่วงเวลาและสถานที่เกิดเหตุอาชญากรรมทางเพศมาใช้ในการอธิบายถึงความถี่ในการเกิดอาชญากรรมทางเพศในช่วงเวลา และสถานที่ต่างๆ เพื่อแสดงถึงจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรมทางเพศมากที่สุด จากผลการวิจัยโดยใช้แบบสอบถาม และการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกจากกลุ่มผู้ต้องหาในเรือนจำที่เป็นกลุ่มผู้กระทำความผิดทางอาชญากรรมทางเพศ และผู้ที่ตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม

ผลการศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับเหยื่ออาชญากรรมพบว่า เหยื่ออาชญากรรมส่วนใหญ่เป็นเด็กสาวแรกรุ่นอายุระหว่าง 11 - 15 ปี รองลงมาคือ สาววัยรุ่นอายุระหว่าง 16 - 20 ปี และหญิงสาวอายุระหว่าง 21 - 25 ปี (จุฑารัตน์ เอื้ออำนวย, 2550: 71) ตัวแปรความถี่ในการเกิดเหตุอาชญากรรมทางเพศกับช่วงเวลาเกิดเหตุ พบว่า เหตุข่มขืนส่วนใหญ่เกิดขึ้นในช่วงเวลาคึก คือ 22.00 - 02.00 น. คิดเป็นร้อยละ 34.5 รองลงมาเกิดช่วงเย็นค่ำ เวลา 18.00 - 22.00 น. และช่วงเวลาเช้าเวลา 06.00 - 10.00 น. เกิดน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ 9.2 จากตัวเลขที่แสดงออกมานี้แสดงให้เห็นว่า ช่วงเวลาหลังเที่ยงคืน เป็นช่วงเวลาที่เสี่ยงในการเกิดอาชญากรรมทางเพศมากที่สุด เพราะเป็นช่วงเวลาที่คนสัญจรบนท้องถนนน้อย และมีสถานที่ที่แสงสว่างเข้าไม่ถึงหรือ ที่ลับตาคน ทำให้เหมาะสมในการนำไปใช้ก่ออาชญากรรมทางเพศมากที่สุด

สำหรับผลการศึกษาความถี่ในการเกิดอาชญากรรมกับสถานที่เกิดเหตุ พบว่าการข่มขืนส่วนใหญ่เกิดขึ้นที่บ้านของผู้กระทำความผิดทางเพศเองร้อยละ 36.7 เกิดขึ้นบ้านญาติ ร้อยละ 20.9 ในบ้านเพื่อน คนรู้จักร้อยละ 20.5 ส่วนในที่อื่นๆคือบริเวณที่คนในสังคมรู้สึกว่าเป็นที่มีความเสี่ยงไม่ปลอดภัยสูง คือในบริเวณโรงพยาบาลศูนย์การคำมีการข่มขืนเกิดขึ้นร้อยละ 4.5 และบริเวณพง

หญ้าข้างทางเดินมีการข่มขืนเกิดขึ้นเพียงร้อยละ 2.9 จากตัวเลขทางสถิติแสดงให้เห็นว่า อาชญากรรมทางเพศนั้นมักจะเกิดในสถานที่ลับตาคน โดยเฉพาะตามที่พักอาศัยเป็นส่วนใหญ่ ทำให้เราสามารถอธิบายได้ว่า อาชญากรรมทางเพศนั้นจะต้องมีปัจจัยทางด้านช่วงเวลา และสถานที่ประกอบเป็นสำคัญ เพราะเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดแรงจูงใจในการก่ออาชญากรรม และเป้าหมายที่เหมาะสมในการก่ออาชญากรรม

อาภาศิริ สุวรรณานนท์ และคณะ (2555: บทสรุปผู้บริหาร) จัดทำรายงานสถิติ อาชญากรรมภาคประชาชนในปี พ.ศ. 2555 พบว่า ผู้ประสบเหตุอาชญากรรมทางเพศส่วนใหญ่ที่ ระบุเวลาเกิดเหตุในช่วงเวลากลางคืน จะระบุช่วงเวลาเกิดเหตุว่าเป็นเวลา 18:01 - 21:00 น. และ 24:01 - 03:00 น. แต่จากการสำรวจในปี 2555 พบว่าช่วงเวลาในการเกิดเหตุอาชญากรรมทางเพศมีการขยายช่วงเวลามาเป็นกลางวันด้วย เพราะผู้ประสบเหตุส่วนใหญ่ระบุว่ามีการเกิดเหตุในช่วง กลางวัน แต่ไม่ระบุเวลาแน่ชัด ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับโครงการศึกษาอาชญากรรมที่วัดจากเหยื่อ อาชญากรรมตั้งแต่ปี 2550 ถึงปี 2555 พบว่าในปี 2550 อาชญากรรมทางเพศเกิดขึ้นในช่วงเวลา กลางคืนมากที่สุด คือตั้งแต่เวลา 18:01 - 06:00 สะท้อนให้เห็นว่ามีการขยายระยะเวลาการเกิดเหตุ ของอาชญากรรมทางเพศ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงมาตรการป้องกันอาชญากรรมนั้นต้องมีความเข้มงวด มากยิ่งขึ้น

อารยา พงษ์โชติ (2549: บทคัดย่อ) ได้ศึกษาเรื่อง แนวทางการป้องกันภัยข่มขืนบน รถรับจ้างสาธารณะ(TAXI) เป็นการศึกษาวิจัยเชิงสำรวจจากกลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ใช้บริการรถรับจ้าง สาธารณะในมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์จำนวน 100 ราย ผู้ขับขีรถแท็กซี่จำนวน 10 ราย และผู้จัดการ สหกรณ์แท็กซี่จำนวน 5 ราย ผลการศึกษาข้อมูลส่วนบุคคลพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศ หญิง มีอายุอยู่ในช่วง 21 - 30 ปี ส่วนใหญ่เป็นนักศึกษาในระดับปริญญาตรี สถานภาพโสด ช่วงเวลาที่ใช้บริการอยู่ระหว่าง 6.00 - 12.00 และเวลา 18.00 - 24.00 เหตุผลที่ใช้บริการรถแท็กซี่ คือ ชั่วโม่งเร่งด่วน ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างต่อการป้องกันภัยข่มขืนพบว่ากลุ่มตัวอย่าง เห็น ด้วยในระดับสูงด้านการตรวจสอบเส้นทางมากที่สุด โดยให้ความสำคัญกับการสังเกตสถานการณ์ ความคิดเห็นต่อมาตรการป้องกันภัยข่มขืน พบว่า กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยกับด้านมาตรการของรัฐ โดยควรมีการบังคับใช้บทลงโทษกับผู้กระทำผิดอย่างจริงจัง ความคิดเห็นต่อแนวนโยบาย พัฒนาการป้องกันภัยข่มขืน พบว่ากลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยกับด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน จาก การสัมภาษณ์พบว่ากลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยกับ การกำหนดคุณสมบัติของผู้ขับขี ตรวจสอบจุดเสี่ยง ต่างๆ และให้มีลูกกรงกั้นระหว่างผู้ขับขีและผู้โดยสาร รวมทั้งการกำหนดบทลงโทษที่รุนแรงขึ้น

สำหรับช่วงเวลาการเดินทางของผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ผู้วิจัยใช้ตัวแบบของการแบ่ง ช่วงเวลาเดินทางตามงานจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติคือ ช่วงเวลาเร่งด่วน เช้า - เย็น (06.00

- 09.00 น. และ 15.00 น. ถึง การจราจรคloggedตัว), ช่วงเวลาไม่เร่งด่วน (ระหว่างเวลา 09.00 - 15.00 น.) และช่วงเวลาพิเศษ คือช่วงเวลาที่หลีกเลี่ยงขึ้นไป หรือเป็นช่วงเวลาบางช่วงที่มีกิจกรรมสำคัญๆ ที่อาจทำให้การจราจรหนาแน่นขึ้น เช่น ตลาดนัด งานพิธีสำคัญๆ และอื่นๆ เป็นต้น โดยได้นำมาดัดแปลงบ้างเพื่อให้เหมาะสมกับงานวิจัย

จากตัวแบบงานวิจัยที่กล่าวมาทั้งหมด จะเห็นได้ว่า แบบแผนการดำเนินชีวิตหรือกิจวัตรประจำวันมีความเกี่ยวข้องกับการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม และความหวาดกลัวอาชญากรรมอย่างเช่น สถานภาพส่วนบุคคล ช่วงเวลา และความถี่ในการประกอบกิจกรรม ซึ่งอาจสอดคล้องกับการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศ และความหวาดกลัวอาชญากรรมบนรถแท็กซี่ในงานวิจัยชิ้นนี้ ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างช่วงเวลาในการเดินทางโดยสารรถแท็กซี่อันเป็นแบบแผนการดำเนินชีวิตอย่างหนึ่งเช่นกันกับ ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารรถแท็กซี่โดยมีสมมุติฐานคือ

สมมุติฐานที่ 4 ช่วงเวลาเดินทางที่เสี่ยงมากขึ้นส่งผลให้ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่มากขึ้น(จากการทบทวนวรรณกรรม ผู้วิจัยคาดการณ์ช่วงเวลาที่เสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรมทางเพศคือช่วงเวลาตั้งแต่ 18:01 - 06:00 น.)

2.4.3.5 แนวคิดเกี่ยวกับประสบการณ์การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม

รูปแบบของประสบการณ์อาชญากรรม แบ่ง เป็นสองรูปแบบคือประสบการณ์ทางตรง หมายถึง ประสบการณ์ของบุคคลเกี่ยวกับอาชญากรรมที่เป็นประสบการณ์ที่บุคคลอาจจะได้รับมาจากการพบเจอเหตุการณ์ของการตกเป็นเหยื่อด้วยตนเอง หรือเป็นผู้พบเห็นเหตุการณ์ และประสบการณ์ทางอ้อมอันเกิดจากการรับรู้ข่าวสารผ่านทางตัวบุคคลใกล้ชิด และจากสื่อที่ถ่ายทอดข่าวสารเกี่ยวกับอาชญากรรม ซึ่งประสบการณ์ทั้งสองประเภทนี้อาจส่งผลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมในระดับที่แตกต่างกัน

ในรูปแบบของประสบการณ์อาชญากรรมทางตรงนั้น งานวิจัยที่นำเอาประสบการณ์การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางตรงมาใช้ศึกษาหาความสัมพันธ์กับระดับความหวาดกลัวอาชญากรรม ยกตัวอย่างได้แก่

มนันยา สัมมเสถียร (2552: บทคัดย่อ) ศึกษาเรื่องความรู้สึกหวาดกลัวอาชญากรรมของผู้สูงอายุในเขตเทศบาลนครปทุม อันเป็นการศึกษาวิจัยเชิงสำรวจ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาเป็นผู้สูงอายุในเขตเทศบาลนครปทุม จำนวน 381 คน ตัวแปรต้นได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคลคือ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ ฐานะทางเศรษฐกิจ ระยะเวลาการอาศัย ประสบการณ์ตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม การรับข่าวสารจากสื่อ และทัศนคติของผู้สูงอายุต่อสาเหตุความรู้สึก

หวาดกลัวอาชญากรรม ได้แก่ ด้านร่างกาย สังคม สภาพแวดล้อม และที่อยู่อาศัย ตัวแปรตามคือ ความรู้สึกหวาดกลัวอาชญากรรมของผู้สูงอายุที่แบ่งเป็น ด้านจิตใจ และด้านพฤติกรรม

ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่เคยตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมร้อยละ 96.8 ซึ่งแสดงว่า ผู้สูงอายุส่วนใหญ่ไม่ค่อยมีประสบการณ์การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่รับข่าวสารด้านอาชญากรรมจากโทรทัศน์ และวิทยุคิดเป็นร้อยละ 98.2 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติของผู้สูงอายุต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมโดยรวมนั้น ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลางค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.36 โดยด้านร่างกายค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.72 รองลงมาด้านสภาพแวดล้อม 3.45 ด้านที่อยู่อาศัย 3.16 และด้านสังคม 3.11 และความหวาดกลัวอาชญากรรม ข้อมูลโดยรวมทุกด้านนั้น ผลการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.63 ด้านพฤติกรรมเท่ากับ 3.64 และด้านจิตใจเท่ากับ 3.61

นอกจากนี้ยังมีผลการสำรวจที่เกี่ยวข้องกับประสบการณ์ของผู้ที่พบเจอปัญหาจากการใช้บริการรถแท็กซี่โดยตรง โดยเฉพาะปัญหาทางด้านพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมของผู้ขับขี่ การก่ออาชญากรรม และอาชญากรรมทางเพศยกตัวอย่างได้แก่

โครงการสำรวจภาคสนามของสำนักวิจัยเอแบคโพล (ศูนย์วิจัยเอแบคโพล, 2548) เรื่อง ความคิดเห็นของประชาชนต่อความปลอดภัยในการใช้บริการรถแท็กซี่ และร่วมบริการ ขสมก. ในปีพ.ศ. 2548 ทำการสำรวจกลุ่มตัวอย่างที่เป็นประชาชนทั่วไป 1,396 ตัวอย่างในเรื่องความคิดเห็นต่อการใช้บริการรถแท็กซี่ พบว่า จากการสำรวจ ตัวอย่างร้อยละ 53.8 ระบุเป็นหญิง ร้อยละ 46.2 ระบุเป็นชาย อายุของผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ ร้อยละ 10.9 ระบุอายุ 15 - 19 ปี ร้อยละ 22.3 ระบุอายุระหว่าง 20 - 29 ปี ร้อยละ 21.6 ระบุอายุระหว่าง 30 - 39 ปี ร้อยละ 20.9 ระบุอายุระหว่าง 40 - 49 ปี และร้อยละ 24.3 ระบุอายุ 50 ปีขึ้นไป ประชาชนคนกรุงเทพมหานครส่วนใหญ่หรือร้อยละ 93.0 เคยใช้บริการหรือโดยสารรถแท็กซี่ ในขณะที่ร้อยละ 7.0 ไม่เคยใช้บริการ โดยตัวอย่างที่เคยใช้บริการรถแท็กซี่ส่วนใหญ่หรือร้อยละ 74.2 ระบุใช้บริการเฉพาะคราวจำเป็น รองลงมา คือ ร้อยละ 10.3 ระบุใช้บริการ 2 - 3 ครั้งต่อสัปดาห์ ร้อยละ 6.2 ระบุใช้บริการ 1 ครั้งต่อสัปดาห์ ร้อยละ 5.5 ระบุใช้บริการ 4 - 5 ครั้งต่อสัปดาห์ และร้อยละ 3.8 ระบุใช้บริการทุกวัน

ความคิดเห็นต่อความปลอดภัยจากการใช้บริการรถแท็กซี่ และปัญหาที่ประสบมา พบว่าการรับทราบข่าวสารเกี่ยวกับอาชญากรรม / อุบัติเหตุ / ความไม่ปลอดภัยที่เกิดกับผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ ตัวอย่างส่วนใหญ่หรือร้อยละ 91.2 ระบุเคยรับทราบข่าวสาร ในขณะที่ร้อยละ 6.4 ระบุไม่เคย และร้อยละ 2.4 ระบุไม่แน่ใจ อย่างไรก็ตามประเด็นที่น่าพิจารณาคือ ตัวอย่างร้อยละ 47.0 ระบุไม่มั่นใจในความปลอดภัยในการใช้บริการหรือโดยสารรถแท็กซี่ ในขณะที่ร้อยละ 22.5 ระบุมั่นใจ และร้อยละ 30.5 ระบุไม่แน่ใจ สำหรับปัญหาที่เคยรับทราบหรือเคยประสบกับตนเองในการใช้

บริการหรือโดยสารรถแท็กซี่ปรากฏว่า ตัวอย่างร้อยละ 35.5 ระบุจี้ / ปล้น / ชิงทรัพย์ผู้โดยสาร ร้อยละ 22.2 ระบุลงไปในข่มขืน ร้อยละ 16.5 ระบุวิ่งอ้อมเส้นทางปกติ / ขับนอกเส้นทาง ร้อยละ 15.7 ระบุขับรถเร็ว / ประมาท / ใจร้อน / ใช้อารมณ์ และร้อยละ 12.6 ระบุพูดไม่สุภาพ / พูดจาไม่ดี ส่วนประเด็นสำคัญประเด็นสุดท้าย คือ เมื่อสอบถามตัวอย่างถึงข้อเสนอแนะเพื่อสนับสนุนให้เกิดความปลอดภัยและความมั่นใจแก่ประชาชนผู้ใช้บริการหรือโดยสารรถแท็กซี่ ปรากฏว่า ตัวอย่างร้อยละ 30.5 ระบุให้จัดอบรมจริยธรรม / มารยาทให้แก่คนขับ ร้อยละ 23.5 ระบุให้จัดสอบคัดเลือกคุณสมบัติของคนที่จะมาขับแท็กซี่ ร้อยละ 18.1 ระบุให้ขึ้นทะเบียนคนขับรถแท็กซี่ ร้อยละ 16.5 ระบุให้มีการติดป้ายชื่อและข้อมูลของคนขับไว้ในรถ และร้อยละ 5.4 ระบุให้มีลูกกรงกั้นระหว่างคนขับกับผู้โดยสาร

ศูนย์สำรวจความคิดเห็นนิต้าโพล (ศูนย์สำรวจความคิดเห็นนิต้าโพล, 2557) ทำการสำรวจ เรื่อง ความในใจของผู้ใช้บริการรถแท็กซี่: แนวทางสู่การปฏิรูประบบขนส่งสาธารณะ ทำการสำรวจประชาชนที่ใช้บริการรถขนส่งสาธารณะ รถแท็กซี่มิเตอร์ ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กระจายทุกระดับการศึกษาและอาชีพ รวมทั้งสิ้นจำนวน 1,257 หน่วยตัวอย่าง เกี่ยวกับปัญหาที่พบจากการใช้บริการรถแท็กซี่ จากผลการสำรวจ พบว่า พบว่า ตัวอย่าง ร้อยละ 100.00 มีภูมิลำเนาอยู่กรุงเทพฯ และปริมณฑล ร้อยละ 49.80 เป็นเพศชาย และ ร้อยละ 49.88 เป็นเพศหญิง และ ร้อยละ 0.32 เป็นเพศทางเลือก ตัวอย่างร้อยละ 7.88 มีอายุต่ำกว่า 25 ปี ร้อยละ 34.08 มีอายุ 25 - 39 ปี ร้อยละ 45.38 มีอายุ 40 - 59 ปี และ ร้อยละ 12.66 มีอายุ 60 ปีขึ้นไป

ปัญหาของผู้ที่เคยใช้บริการรถแท็กซี่มิเตอร์ส่วนใหญ่ ร้อยละ 34.12 ระบุว่า การปฏิเสธไม่รับผู้โดยสาร รองลงมา ร้อยละ 12.72 ระบุว่า การขับรถไม่ถูกกฎจราจร ขับรถหวาดเสียว ขับปาดหน้า ขับฝ่าไฟแดง จอดซ้อนคัน ร้อยละ 11.98 ระบุว่า คนขับพูดจาหรือมีพฤติกรรมไม่สุภาพกับผู้โดยสาร หรือผู้โดยสารคนอื่น ๆ ร้อยละ 10.09 ระบุว่า คนขับขาดความซื่อสัตย์สุจริต เช่น ทอนเงินไม่ครบ เรียกเก็บค่าโดยสารเกินกว่าอัตราที่ทางราชการกำหนด พาผู้โดยสารไปเส้นทางที่อ้อม ออกนอกเส้นทาง ร้อยละ 6.32 ระบุว่า สภาพรถเก่า ไม่สะอาด ประตูล้อแอร์ไม่เย็น เข็มขัดนิรภัยชำรุด ร้อยละ 4.91 ระบุว่า คนขับชอบพูดเรื่องการเมือง ร้อยละ 4.75 ระบุว่า ไม่เคยพบเจอปัญหาใดๆ ร้อยละ 4.08 ระบุว่า ไม่จอดรับ - ส่ง ผู้โดยสารตามป้าย จอดรถเลยป้าย จอดรถรับ - ส่งผู้โดยสารในเลนกลาง ร้อยละ 2.04 ระบุว่า คนขับรถใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ ร้อยละ 2.00 ระบุว่า คนขับชอบถามเรื่องส่วนตัวผู้โดยสาร และ ร้อยละ 6.99 ระบุว่า อื่นๆ เช่น คนขับดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ สูบบุหรี่ขณะขับรถ มีพฤติกรรมต่อเจตนาไปทางการก่ออาชญากรรม หรือการล่วงละเมิดทางเพศ ฯลฯ

ดังนั้นจึงเห็นได้ว่า ปัจจัยที่ส่งอิทธิพลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมนั้นอาจเกิดมาจากประสบการณ์การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมโดยตรง โดยเฉพาะ ถ้าเป็นบุคคลที่เคยประสบกับเหตุอาชญากรรม หรือเคยถูกทำร้ายจากผู้ก่อเหตุอาชญากรรมมาก่อน อาจ会有ความหวาดกลัวอาชญากรรมมากกว่าบุคคลที่ไม่เคยประสบเหตุมาก่อนก็เป็นได้ เช่น ผู้หญิงที่เคยถูกข่มขืนจะมีความหวาดกลัวอาชญากรรมข่มขืนมากกว่าผู้หญิงที่ไม่เคยถูกข่มขืน เป็นต้น ดังนั้น ผู้วิจัยจึงสนใจนำตัวแปรเรื่อง ประสบการณ์การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศบนรถแท็กซี่มาใช้ศึกษา โดยกำหนดสมมุติฐานการวิจัยดังนี้

สมมุติฐานที่ 5 ประสบการณ์การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่มากขึ้นส่งผลให้ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่มากขึ้น

2.4.3.6 แนวคิดเกี่ยวกับการรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศ

ประสบการณ์อาชญากรรมอีกรูปแบบหนึ่ง คือ ประสบการณ์ทางอ้อม อันอาจเกิดจากการยอมรับความคิด ความเชื่อ จากแหล่งความรู้ต่างๆ ที่มีอยู่มากมาย อันเป็นลักษณะของประสบการณ์ทางอ้อม อย่างเช่น การสังสรรค์กับเพื่อนๆ หรือคนรู้จักในเรื่องความไม่ระมัดระวังของบุคคลจนตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม ซึ่งการถ่ายทอดประสบการณ์ในลักษณะนี้มักจะมีการเสริมแรงจากกลุ่มวัฒนธรรมย่อยๆ ของตนที่มักจะประทับใจตราว่าอาชญากรรมเป็นสิ่งที่คุกคามต่อชีวิตประจำวันและเพิ่มความหวาดกลัวขึ้นมาได้ เช่น สื่อมวลชน และสื่อต่างๆ ที่ออกข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรม อยู่เป็นประจำ (กนกพร นุปผาชาติ, 2539: 35)

ปัจจัยหนึ่งที่ทำให้เกิดความหวาดกลัวอาชญากรรมทางอ้อมได้อีกดี โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับอาชญากรรมทั้งจากคนใกล้ชิด หรือในครอบครัวของตนเองที่เคยตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม การรับชมภาพอาชญากรรมจากสื่อที่ไม่ได้ปกปิดความรุนแรงจากภาพนั้น เช่น ภาพการฆาตกรรม ภาพผู้เสียชีวิต ฯ หรือความสูญเสียระเบียบในละแวกบ้านที่พบเห็นอยู่เป็นประจำเช่น มีวัยรุ่นมั่วสุมกัน เคยมีอาชญากรรมเกิดขึ้น เป็นสถานที่เปลี่ยว เป็นสิ่งที่ทำให้เกิดความหวาดกลัวอาชญากรรมทางอ้อมขึ้นได้อย่างมาก (Garofalo, 1981: 844)

งานศึกษาที่นำเอาประสบการณ์อาชญากรรมทางอ้อมมาศึกษา เช่น Custers and Bulek (2011: 600 - 616) เรื่อง The Relationship of Dispositional and Situational Fear of Crime with Television Viewing and Direct Experience with Crime ได้ทำการศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์อาชญากรรมทางตรง กับประสบการณ์อาชญากรรมทางอ้อม โดยได้แบ่งประสบการณ์อาชญากรรมออกเป็น 3 แบบคือ รูปแบบที่หนึ่งคือ การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม รูปแบบที่สองคือ จากสื่อโทรทัศน์ หนังสือพิมพ์อันเป็นประสบการณ์ทางอ้อม และรูปแบบที่สามคือ จากการบอกเล่าจากคนใกล้ชิดอันเป็นประสบการณ์ทางอ้อม โดยได้ตั้งคำถามว่า สื่อมีอิทธิพล

ต่อการทำให้ความหวาดกลัวอาชญากรรมเพิ่มมากขึ้นหรือไม่ ซึ่งผลการศึกษาพบว่า สื่อจะมีผลทำให้ความหวาดกลัวอาชญากรรมเพิ่มมากขึ้นตามรูปแบบประสบการณ์การพบเจอชนิดของอาชญากรรมแตกต่างกัน และจะมีผลมากที่สุดทำให้ความหวาดกลัวอาชญากรรมเพิ่มขึ้นเมื่อสื่อระบุแน่ชัดถึงชนิดที่ตรงกันของอาชญากรรมที่ผู้รับสื่อเคยพบเจอหรือตกเป็นเหยื่อ

Dowler (2003: 115-119) ศึกษาถึงการบริโภคสื่อทางโทรทัศน์ และหนังสือพิมพ์ว่ามีแนวโน้มที่จะส่งผลถึงความหวาดกลัวอาชญากรรมหรือไม่ โดยใช้ตัวแปรต้นคือ ความถี่ในการรับชมโทรทัศน์ต่อสัปดาห์, ความถี่ในการรับชมข่าวสารทางด้านอาชญากรรมทางโทรทัศน์ และการอ่านข่าวอาชญากรรมจากหนังสือพิมพ์ ผลการศึกษาพบว่า การบริโภคสื่อที่มีเรื่องราวเกี่ยวกับอาชญากรรมมีอิทธิพลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรม โดยเฉพาะการบริโภคภาพข่าวอาชญากรรมที่แสดงทางโทรทัศน์

ดังนั้นจึงเห็นได้ว่าพื้นฐานความหวาดกลัวอาชญากรรมนั้นจะถูกปลูกขึ้นมาจากประสบการณ์ทั้งสองส่วนเป็นสำคัญ คือ ประสบการณ์โดยตรง และประสบการณ์ทางอ้อมที่ปลูกเร้าอารมณ์ และความรู้สึกรักของประชาชน โดยอยู่บนข้อสันนิษฐานที่เชื่อว่าผู้ที่ได้รับประสบการณ์ทางอ้อมจากหนังสือพิมพ์ และข่าวจากโทรทัศน์ บ่อยๆ จะมีความหวาดกลัวต่ออาชญากรรมในระดับสูง ผู้วิจัยจึงสนใจนำตัวแปรเรื่อง การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่เข้ามาทำการศึกษา โดยผู้วิจัยได้กำหนดสมมุติฐานดังนี้

สมมุติฐานที่ 6 การรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่มากขึ้นส่งผลให้ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่มากขึ้น

2.4.3.7 แนวคิดเกี่ยวกับการรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่อ

การรับรู้ความเสี่ยง (Perceived Risk) หมายถึง การรับรู้ที่เกิดจากการประเมินความเสี่ยงจากโอกาสในการเกิดอันตรายซึ่งมีความสัมพันธ์กับความรู้สึกริวิตกกังวล และความหวาดกลัวในระดับหนึ่งโดยในงานวิจัยเกี่ยวกับความหวาดกลัวอาชญากรรมส่วนมากมักจะให้สมมุติฐานว่าถ้าระดับการรับรู้ความเสี่ยงของกลุ่มตัวอย่างสูงจะทำให้ความหวาดกลัวอาชญากรรมสูงขึ้นตาม (Skogan, 1999: 47 - 48)

การรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่อหมายถึง กระบวนการของบุคคลในการรับรู้ถึงสถานการณ์ที่เกี่ยวกับความเสี่ยงต่างๆ ซึ่งลักษณะของความเสี่ยงนี้อาจเป็นอาชญากรรม หรืออุบัติเหตุ อันเป็นลักษณะของอันตรายที่ไม่แน่นอน การรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่อ มักจะเกี่ยวพันกับอันตรายหรือความสูญเสียทางด้านชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน ซึ่งโดยปกติแล้วจะแสดงออกในรูปความน่าจะเป็นที่ผู้ตอบคำถามรู้สึกด้วยตนเอง หรือโอกาสของผลที่เกิดขึ้นจาก

อันตรายบางประการกับตนเอง เช่น การตาย การได้รับบาดเจ็บ การสูญเสียทรัพย์สิน การชอกช้ำทางจิตใจ หรือสภาวะทางอารมณ์ อื่นๆ เป็นต้น (กนกพร บุปผาชาติ, 2539: 34)

กลุ่มที่มีการรับรู้ความรู้สึกเสี่ยงมากอาจจะเป็นกลุ่มคนที่มีความอ่อนแอทางกายภาพ เช่นผู้หญิง และผู้สูงอายุ เพราะคนกลุ่มนี้มีความสามารถในการป้องกันตนเองต่ำ และมีความรู้สึกไวต่อการถูกคุกคามทำให้เกิดความรู้สึกว่าอาชญากรรมอาจเกิดกับพวกเขาได้ง่าย (Mark, 1984: 683)

การรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมนี้เป็นปัจจัยทางด้านจิตวิทยาที่สามารถจะประเมินค่าความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่อของบุคคลได้ จากความจริงที่ถูกคุกคามจากอาชญากรรม หรือโอกาสในการได้รับอันตราย บาดเจ็บจากอาชญากรรม ถึงแม้ว่าการประเมินนี้จะไม่ถูกต้องตามความจริงได้อย่างสมบูรณ์นัก แต่ก็สามารถที่จะอ่านสถานการณ์ได้จากบริบทที่แวดล้อมตัวบุคคล หรือจากคุณลักษณะทางประชากรเช่น เพศ อายุ ทัศนคติ ความคิด ความเชื่อ หรือสภาวะทางอารมณ์ของบุคคล โดยเฉพาะในกลุ่มผู้สูงอายุ และผู้หญิง การที่จะเข้าใจความหวาดกลัวอาชญากรรมของผู้หญิง และผู้สูงอายุนั้นจำเป็นต้องมองไปที่บริบทที่คุณลักษณะของพวกเขาเช่น ความอ่อนแอทางร่างกายทำให้รู้สึกว่าสามารถตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมได้ หรือสภาพแวดล้อมที่อาศัยอยู่อาจมีอันตราย เป็นต้น โดยอาศัยการรับรู้จากตนเอง และจากการกล่อมเกลามาทางสภาพแวดล้อม ถ้าสภาพแวดล้อมรอบตัวล้วนมีแต่ความเสี่ยงอันตรายแล้ว ความหวาดกลัวอาชญากรรมก็จะเพิ่มขึ้น

พุทธิพร สิงคเสถิต (2530 อ้างถึงใน ขงขวัญ ปาละกุล, 2550: 18-20) ได้ทำการศึกษาและรวบรวมกระบวนการวิเคราะห์ความเสี่ยงไว้อธิบายว่าการวิเคราะห์ความเสี่ยง คือการประเมินถึงลักษณะ และระดับความรุนแรงของภัยพิบัติที่อาจจะเกิดขึ้นจากเหตุการณ์ หรือกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่ง ซึ่งกระบวนการวิเคราะห์ความเสี่ยงประกอบด้วย 3 ขั้นตอน คือ

1) การระบุอันตราย (Hazard Identification) เป็นการตอบคำถามว่าอะไรคือเหตุการณ์ที่จะนำไปสู่ความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้น ซึ่งอาจทำได้โดยการพิจารณาจากอันตรายที่ปรากฏให้เห็นอย่างชัดเจน หรือคาดคะเนจากประสบการณ์

2) การคาดคะเนความเสี่ยง (Risk Estimation) วิเคราะห์หาเหตุ (Cause) และผล (Outcome) ของเหตุการณ์ในข้อ 1 รวมถึงการหาโอกาส (Probability) ของเหตุการณ์ ความเสียหาย หรืออันตรายต่างๆ ที่จะเกิดขึ้น

3) การประเมินความเสี่ยง (Risk Evaluation) เป็นการเปรียบเทียบระดับความเสี่ยงที่คาดคะเนได้กับระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ การประเมินนั้นเป็นสิ่งที่ยุ่งยากมาก เพราะเกี่ยวกับเรื่องของจิตใจ ค่านิยมส่วนบุคคล และอื่นๆ อย่างไรก็ตามพฤติกรรมที่ใช้ในการประเมินความเสี่ยงอาจจำแนกออกเป็น 4 ลักษณะคือ ประการแรก คือ การหลีกเลี่ยงความเสี่ยง หมายถึง การ

ที่ไม่ได้มีการพิจารณาเปรียบเทียบความเสี่ยงกับความเสี่ยงอื่นหรือประโยชน์ที่จะได้รับ กระบวนการวิเคราะห์จะขึ้นกับเงื่อนไขทางสังคม เช่น เจตคติ ความเชื่อ, ประการที่สอง คือ เปรียบเทียบความเสี่ยงที่คาดคะเนได้กับค่าความเสี่ยงที่กำหนดไว้เป็นมาตรฐาน เนื่องจากในความเป็นจริงไม่ว่าเราจะทำกิจกรรมใดๆ ย่อมต้องมีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตอยู่แล้วการประเมินความเสี่ยงนี้ มีหลักในการพิจารณาว่า ถ้าความเสี่ยงที่เกิดจากกิจกรรมที่พิจารณาไม่มากกว่าระดับความเสี่ยงที่เกิดขึ้น เป็นความเสี่ยงที่ยอมรับได้, ประการที่สาม คือ การประเมินความเสี่ยง โดยพิจารณาจากค่าใช้จ่ายที่จะต้องสูญเสียไปในการป้องกันไม่ให้ความเสี่ยงนั้นเกิดขึ้น และ ประการที่สี่ คือ การประเมินความเสี่ยงโดยตัดสินใจจากผลตอบแทนที่ได้รับ เช่น ในการเดินทางบนท้องถนน ถ้าขับรถเร็วหรือใช้มอเตอร์ไซด์มีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตสูง แต่ได้รับผลตอบแทนคือ ประหยัดเวลา

งานศึกษาวิจัยที่เกี่ยวข้องเช่น บทความเรื่อง Fear of Victimization ของ Mark (1993: 25-28) ได้ศึกษาเรื่องการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม โดยศึกษาถึงการรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่อในอนาคต และกล่าวว่าจากการศึกษาที่ผ่านมา ตัวแปรต้นที่เป็นผู้หญิงและผู้สูงอายุ เป็นกลุ่มประชากรที่มีความไวต่อการรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม และการระวังอันตรายมากที่สุด ได้อ้างถึงผลการสำรวจของ General Social Survey (GSS) ที่สำรวจเกี่ยวกับความหวาดกลัวอาชญากรรมในสหรัฐอเมริกา ใช้ตัวแปรตามสำคัญคือ การเดินคนเดียวในเวลากลางคืน โดยศึกษาเปรียบเทียบกับผู้ชายที่มีเพียงแค่ร้อยละ 26 ที่หวาดกลัวการเดินคนเดียวในเวลากลางคืน อย่างไรก็ตามในงานวิจัยของเขาในปี 1983 และ 1984 พบว่าตัวแปรการรับรู้ความเสี่ยงกับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศมีการแปรผกผันกันไม่ได้ตรงกับสมมุติฐานที่ว่าถ้าการรับรู้ความเสี่ยงมากขึ้นจะทำให้หวาดกลัวมากขึ้นเสมอไปซึ่งอาจเป็นเพราะลักษณะเฉพาะของผู้หญิงที่เป็นกลุ่มตัวอย่างเช่น ช่วงอายุ หรือสถานที่พักอาศัย ฯ จากผลงานวิจัยของเขาในปี 1983 (Mark and Stafford, 1983: 1036) ในเมือง Seattle ผลการศึกษาพบว่าผู้หญิงหวาดกลัวการถูกข่มขืนมีค่าเฉลี่ยมากกว่า 5.6 แต่มีการรับรู้ความเสี่ยงอยู่ที่ 2.5 และผลการวิจัยในปี 1984 (Mark, 1984: 698-700) ในเมือง Seattle จากการศึกษากลุ่มผู้หญิง พบว่าผู้หญิงทุกช่วงอายุมีความหวาดกลัวอาชญากรรมประเภทข่มขืนมากที่สุด แต่มีการรับรู้ความเสี่ยงต่ออาชญากรรมประเภทข่มขืนต่ำ ซึ่งอาจเป็นเพราะว่าอาชญากรรมประเภทนี้ไม่ได้เกิดง่ายเหมือนอาชญากรรมประเภทอื่นๆ

กนกพร บุปผาชาติ (2539: บทคัดย่อ) ได้ศึกษาเรื่อง ความหวาดกลัวอาชญากรรมของผู้หญิง ตัวแปรอิสระที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้มี 10 ตัวแปรได้แก่ ลักษณะของอาชีพ, ความถี่ในการปฏิบัติกิจกรรมต่างๆ นอกบ้าน, ลักษณะพาหนะที่ใช้เดินทาง, ช่วงเวลาในการเดินทาง, การรับรู้ความเสี่ยงระยะเบียดในละแวกบ้าน, การรับรู้ความเสี่ยงระยะเบียดในบริเวณสถานที่ทำงาน, การรับรู้ความ

เสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่อ, ประสบการณ์ตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม, การรับรู้เกี่ยวกับประสบการณ์การตกเป็นเหยื่อของผู้อื่น และ ทักษะคิดต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจ

ผลการศึกษาครั้งนี้ จากการศึกษากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความหวาดกลัวอาชญากรรมอยู่ในระดับปานกลาง มีจำนวน 308 คนหรือร้อยละ 81.3 โดยจากการสำรวจพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีความหวาดกลัวอาชญากรรมประเภทการข่มขืน มากที่สุดเป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาคือ การฆาตกรรม และการทำร้ายร่างกาย

นอกจากนี้จากการวิเคราะห์ความถดถอยอย่างง่าย พบว่า ความถี่ในการปฏิบัติกิจกรรมต่างๆนอกบ้าน ลักษณะพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง การรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม และการรับรู้ประสบการณ์การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมจากผู้อื่น มีนัยสำคัญทางสถิติอย่างใดก็ตามความสัมพันธ์ที่พบนั้น เป็นความสัมพันธ์ในระดับที่ค่อนข้างต่ำ และจากการวิเคราะห์ถดถอยเชิงพหุ พบว่า ตัวแปรที่ร่วมกันอธิบายความหวาดกลัวอาชญากรรม มีเพียง 3 ตัวแปร เท่านั้น คือ การรับรู้ประสบการณ์การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมของผู้อื่นมีขนาดความสัมพันธ์กับตัวแปรตามมากที่สุด รองลงมาคือ ตัวแปรลักษณะพาหนะที่ใช้เดินทาง และลำดับสุดท้ายคือ ความถี่ในการปฏิบัติกิจกรรมต่างๆนอกบ้าน โดยตัวแปรทั้งสามตัวร่วมกันอธิบาย ค่าความแปรปรวนของระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมของผู้หญิงได้ ร้อยละ 13.88

Garofalo (1981: 844 - 845) ศึกษาตัวแบบในการอธิบายการเกิดความหวาดกลัวอาชญากรรม ได้กล่าวถึงองค์ประกอบของการเกิดการรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม ปัจจัยหนึ่งคือ ประสบการณ์ที่ได้พบเจออาชญากรรมทางอ้อม และจำเป็นต้องมีคุณลักษณะประชากรของตนเอง เช่น เพศ อายุ อารมณ์ นิสัยส่วนตัว เป็นต้น, การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับอาชญากรรมทั้งจากคนใกล้ชิด และจากสื่อโทรทัศน์ และอื่นๆ, มโนภาพทางอาชญากรรมว่าดีหรือร้ายซึ่งเกิดมาจากตัวแปรก่อนหน้าทั้งตัวแปรประชากร และประสบการณ์ต่างอันส่งผลต่อทัศนคติต่ออาชญากรรม ทั้งหมดจะทำให้บุคคลเกิดการประเมินความเสี่ยงว่าควรจะต้องปฏิบัติตัวอย่างไรเมื่อประสบกับการตกเป็นเหยื่อ

นอกจากนี้การรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่อ อาจเกี่ยวข้องกับลักษณะเฉพาะส่วนบุคคลเช่น รูปร่างหน้าตา การแต่งกาย ด้วยก็ได้ ตัวอย่างเช่นถ้าเหยื่อคนนั้นเป็นผู้หญิง และรู้สึกว่าคุณลักษณะประชากรของตัวเองดี มีรูปร่างหน้าตาดี หุ่นดี และมีนิสัยชอบแต่งกายชุดรัดรูป นุ่งสั้น เป็นต้น อันทำให้ตนเองรู้สึกว่าเป็นที่จับตามองของผู้ชายแล้ว ผู้หญิงคนนั้นจะไม่เลือกที่จะกระทำตัวให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดความไม่ปลอดภัยแก่ตนเอง เช่น ไม่เลือกที่จะเดินทางในที่เปลี่ยว หรือพูดคุยกับผู้ชายแปลกหน้าที่เข้ามาหา เป็นต้น ทั้งนี้ในงานวิจัยของ จุฑารัตน์ เอื้ออำนวย เรื่อง ปัจจัยที่มีความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศของผู้หญิงไทย ได้ศึกษาลักษณะของเหยื่ออาชญากรรมที่

น่าสนใจในสายตาของอาชญากรทางเพศ พบว่า รูปร่างหน้าตาดี และหุ่นดี เป็นอันดับ1 รองลงมาคือ การแต่งกายนุ่งกระโปรงสั้น และชุดรัดรูป และอันดับ 3 คือ การที่เหยื่อเปิดโอกาสให้ เช่น ทำตัว ใกล้ชิดสนิทสนม มินิเมา หรือผ่านมาในที่เปลี่ยวตามลำพัง (จุฑารัตน์ เอื้ออำนวย, 2550: 148)

ดังนั้นการรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่อของผู้หญิงเป็นการประเมินโอกาสในการเกิดอันตราย หรือการได้รับบาดเจ็บนั้นๆกับตน อันทำให้เกิดความหวาดกลัวอาชญากรรมที่เป็น มิติทางอารมณ์ที่แสดงออกมาทางด้านจิตวิทยา การรับรู้ความเสี่ยงมีองค์ประกอบทั้งเงื่อนไข ทางด้านตัวบุคคล และสภาพแวดล้อมเช่น เรื่องราวในอดีต หรือการคาดการณ์ในอนาคต สภาพแวดล้อมเอื้อต่อการเกิดอาชญากรรม อันจะส่งผลต่อความหวาดกลัว และพฤติกรรม การปฏิบัติตนเองเพื่อหลีกเลี่ยงการประสบกับอาชญากรรม เช่นการหลีกเลี่ยงสถานที่เสื่อมโทรมหรือ การพกอาวุธเป็นต้น ตัวแปรนี้จึงเป็นตัวแปรที่น่าสนใจ ซึ่งเป็นตัวแปรหนึ่งที่ผู้วิจัยสนใจนำมาศึกษา ในงานวิจัยชิ้นนี้คือตัวแปรทางด้าน เพศ โดยผู้วิจัยใช้เพศหญิงโดยเฉพาะ และความรูสึกเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศ โดยให้สมมุติฐานคือ

สมมุติฐานที่ 7 การรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจาก แท็กซีมากขึ้นส่งผลให้ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซีมากขึ้น

2.4.3.8 แนวคิดเกี่ยวกับทัศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจ

การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจนั้น มีความเกี่ยวพันอย่างใกล้ชิดกับความเป็นอยู่ของประชาชนโดยตรง จากงานหลักของตำรวจนี้ จุดมุ่งหมายหลักคือภารกิจการคุ้มครองชีวิต และทรัพย์สินของประชาชน ให้ปลอดภัยจากอาชญากรรม ซึ่งหากการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจมีประสิทธิภาพ สามารถป้องกัน ชัยยั้งการเกิดอาชญากรรม และประสิทธิผลสามารถจับกุมผู้กระทำความผิดดำเนินคดีได้ ย่อมสร้างความศรัทธาและความน่าเชื่อถือต่อประชาชน

ประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจเป็นสิ่งสำคัญในการทำให้ประชาชนเชื่อถือ และมีความหวาดกลัวอาชญากรรมน้อยลง ทั้งการใช้กลวิธีทั้งทางด้านรุก คือการออกไปจับกุม ตรวจตรา ตำรวจสายตรวจตามชุมชน หรือการร่วมมือในการป้องกันอาชญากรรมกับชุมชนตามทฤษฎีชุมชนสัมพันธ์ กลวิธีทางด้านการตั้งรับ คือการใช้การป้องกันอาชญากรรมด้วยการบังคับใช้กฎหมายเพื่อสร้างให้เกิดความหวาดกลัวการลงโทษเมื่อคิดที่จะก่ออาชญากรรม

อีกรูปแบบหนึ่งของการป้องกันอาชญากรรมนอกจากการบังคับใช้กฎหมาย คือ การป้องกันอาชญากรรมตามสถานการณ์ ตามทฤษฎีการป้องกันอาชญากรรมตามสถานการณ์ (Situation Crimes Prevention) โดยทฤษฎีการป้องกันอาชญากรรมตามสถานการณ์ เป็นแนวคิดที่มีวิธีการป้องกันโดยมุ่งเน้นที่จะช่วยลดโอกาสในการเกิดอาชญากรรม ซึ่งแตกต่างจากนักอาชญาวิทยาส่วนใหญ่ที่เริ่มศึกษาจากพฤติการณ์ที่นำไปสู่รูปแบบของการก่ออาชญากรรม โดยการทำ

ความเข้าใจกับพฤติกรรมเหล่านั้น แล้วใช้เป็นกลไกในการนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงความสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อม โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะลดโอกาสในการก่ออาชญากรรม การป้องกันอาชญากรรมตามสถานการณ์จึงเป็นการป้องกันมากกว่าการลงโทษหรือการจับผิดอาชญากร (Clarke, 1997: 4 - 5)

ทฤษฎีอีกชิ้นหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอาชญากรรมคือ ทฤษฎีการเลือกอย่างมีเหตุผล (Rational Choice Theory) อันเป็นทฤษฎีของ Ronal V. Clarke and Derek B. Cornish ซึ่งสองท่านนี้ได้พัฒนาทฤษฎีดังกล่าวขึ้นในช่วงกลางทศวรรษที่ 1980 คือในปี 1985 และ 1986 (Akers, 1990: 653 - 654)

ทฤษฎีนี้มีฐานคติที่ว่าอาชญากรรมคือผลพวงของทางเลือกที่มีเหตุผลของผู้ที่กระทำผิดซึ่งผู้กระทำผิดได้วิเคราะห์ คำนวณถึงประโยชน์ (Benefits) และความสูญเสีย (Cost) ที่ตนจะได้รับ ฉะนั้นคนที่เข้าไปเกี่ยวข้องกับอาชญากรรมหรือการกระทำผิด ก็เพื่อที่จะให้ได้ประโยชน์สูงสุด (Maximize Their Benefits) และในขณะเดียวกันก็ให้เกิดความสูญเสียน้อยที่สุด (Minimize Their Costs) โดยหลักการ และคำนิยามของผลประโยชน์ และความสูญเสียของทฤษฎีนี้มีด้วยกันดังนี้ (Akers, 1990: 655 - 675; Clarke and Weisburd, 1994: 166 - 167)

ผลประโยชน์ (Benefits) ในที่นี้หมายถึง ผลประโยชน์ที่เป็นวัตถุ ทรัพย์สิน เงินทอง และผลประโยชน์ที่มีได้เป็นทรัพย์สิน เงินทอง ซึ่งได้แก่ ความสุขทางใจ ความตื่นเต้น ความสะใจ เมื่อได้แก้แค้น ความสำเร็จในชีวิต เกียรติยศและชื่อเสียง เป็นต้น

ส่วนความสูญเสีย (Costs) นั้นหมายถึง ความสูญเสียในเรื่องทรัพย์สิน เงินทอง ธุรกิจ การค้าขาย ซึ่งเรียกว่า Material Costs และความสูญเสียทางด้านจิตใจ (Psychic Costs) ซึ่งได้แก่ ความรู้สึกผิด หรือความละอายใจเมื่อได้กระทำผิด (Moral Costs) เป็นต้น ความสูญเสียในเรื่องโอกาส (Opportunity Costs) ซึ่งได้แก่ การเสียโอกาสที่จะกระทำการใดๆ หรืออย่างใดอย่างหนึ่ง โอกาสที่จะถูกลงโทษ (Expect Punishment Costs) ซึ่งเป็นเรื่องที่สำคัญที่สุดสำหรับ ผู้ที่กระทำผิด

ตามทฤษฎีที่กล่าวถึงเจตนาสมัครใจ หรือเจตจำนงอิสระ (Free Will) หรือความมีอิสระที่จะกระทำผิดของคนเรากล่าวว่า การที่คนเราจะกระทำผิด มักมีการไตร่ตรองหรือ ชั่งใจก่อนว่า การกระทำผิดครั้งนี้จะได้รับความสุข (Pleasure or Happiness) หรือความเจ็บปวด (Pain or Harmful) ตามแนวคิดของ Beccaria และ Bentham นักอาชญาวิทยาสำนักคลาสสิก ฉะนั้นการลงโทษผู้กระทำผิดจะต้องมีความรุนแรงเพียงพอที่จะระงับยับยั้ง การกระทำผิดดังกล่าว (ปกรณ์ มณีปกรณ์, 2555: 99-100)

จากงานวิจัยของ Fagan and Piquero เรื่อง Rational Choice and Developmental Influences on Recidivism among Adolescent Felony Offenders ในปี 2007 พบว่าทั้งกฎของสังคม

และปัจจัยทางด้าน rational choice นั้นมีผลกระทบต่อการเกิดอาชญากรรมอยู่ตลอดเวลา เมื่อความ
เสี่ยงต่อการถูกลงโทษและความคุ้มค่ากับผลที่ได้รับ นั้นเป็นสิ่งสำคัญในการนำมาพิจารณาว่าจะ
กระทำพฤติกรรมดังกล่าวหรือไม่ อัตราการเกิดอาชญากรรมก็จะลดลง จากงานวิจัยครั้งนี้แสดงให้เห็น
เห็นว่าระบบการตัดสินในกระบวนการยุติธรรมมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อกฎเกณฑ์ของสังคม
ซึ่งเป็นงานวิจัยที่แสดงให้เห็นว่าทั้งสุขภาพจิตใจและ การพัฒนาความมีเหตุผลในการตัดสินใจของ
แต่ละบุคคลจะส่งผลกระทบ ต่อความเสี่ยงในการเกิดพฤติกรรมอาชญากรรมของบุคคลนั้นด้วย
เช่นกัน (Fagan & Piquero, 2007: Discussion)

นอกจากนี้ยังมีทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์ที่มีแนวคิดคล้ายทฤษฎีการเลือกอย่างมี
เหตุผลคือ แนวคิดเศรษฐศาสตร์อาชญากรรม (The Economics of Crime) อันเป็นแนวคิดทาง
เศรษฐศาสตร์ที่เริ่มมีการคิดค้นโดย Garry Becker (Becker, 1974: 1 - 52) เจ้าของรางวัลโนเบล
สาขาเศรษฐศาสตร์ แนวคิดเศรษฐศาสตร์อาชญากรรมนี้ อธิบายว่ามนุษย์เป็นสิ่งมีชีวิตที่มีเหตุมีผล
ในทางเศรษฐศาสตร์ ดังนั้น การก่ออาชญากรรมย่อมต้องมีการคิดคำนวณ หรือมีการกำหนด
น้ำหนักความยับยั้งชั่งใจระหว่างต้นทุนคาดการณ์จากการก่ออาชญากรรม (Expected Cost)
เปรียบเทียบกับผลประโยชน์ที่จะได้จากการก่ออาชญากรรม (Expected Benefit) ว่าหลังจากการหัก
ลบกันเป็นผลสุทธิแล้ว การก่ออาชญากรรมจะส่งผลให้เกิดประโยชน์มากกว่าหรือน้อยกว่าโทษ
หากสุทธิแล้วการก่ออาชญากรรมถูกคาดการณ์ว่าจะให้ประโยชน์มากกว่า คนก็มีโอกาสจะก่อ
อาชญากรรมมากกว่า

ดังนั้นความเชื่อมั่นในประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจนั้นจึงมีความเกี่ยวข้องกับ
ความหวาดกลัวอาชญากรรมอย่างมาก เพราะเมื่อใดที่ประชาชนตระหนัก หรือมีทัศนคติแง่ลบว่า
ประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจต่ำ จะทำให้รู้สึกไม่ปลอดภัยต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของ
ตนจนต้องเพิ่มการระมัดระวังตัวมากขึ้น ด้วยเกรงว่าจะตกเป็นเหยื่อของอาชญากรรม เพราะพวกเขา
ไม่สามารถจะแน่ใจได้ว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจะสามารถคุ้มครองพวกเขาให้พ้นจากอันตรายได้ หรือ
อาจไม่สามารถเชื่อมั่นในเจ้าหน้าที่ตำรวจได้ อันเนื่องมาจากตำรวจอาจมีการประพฤติที่เป็นอาชญากร
เสียเอง ซึ่งสิ่งเหล่านี้ทำให้ประชาชนมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อการทำงานของตำรวจ และส่งผลต่อความ
หวาดกลัวอาชญากรรม (กนกพร บุปผาชาติ, 2539: 41-42)

สำหรับทางด้านทัศนคติโดยตรงของประชาชนต่อการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ มี
งานวิจัยที่เกี่ยวข้องเช่น งานศึกษาของ Skogan (1984: 123-125) เรื่อง Reporting Crimes to the
Police : The Status of World Research ได้ศึกษาเรื่องสถิติการรายงานคดีอาชญากรรมถึงตำรวจใน
ประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นสถิติที่สำคัญมากในการวัดสถิติอาชญากรรมจากผู้ตกเป็นเหยื่อ และมี
ตัวแปรที่สำคัญ คือตัวแปร ทัศนคติต่อตำรวจ และพบว่าความสัมพันธ์กันระหว่างเหยื่อกับตำรวจใน

ด้านความใกล้ชิด และการเข้าถึงประชาชนเป็นสิ่งสำคัญซึ่งจะแตกต่างกันไปแต่ละสถานที่แต่ละมลรัฐ และพบว่าประชาชนบางส่วนในสหรัฐอเมริกามีความหวาดกลัวเจ้าหน้าที่ตำรวจอีกด้วย ทำให้ไม่ยอมรายงานอาชญากรรมต่อเจ้าหน้าที่ ทำให้ตัวเลขคดีอาชญากรรมบางส่วนหายไป ทำให้เห็นว่าคุณภาพในการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และการเข้าถึงประชาชน การให้บริการประชาชนเป็นสิ่งสำคัญในการทำคดีอาชญากรรม

ประพนธ์ สหพัฒนา และคณะ (2556: 203) ได้จัดทำโครงการประเมินประสิทธิภาพสถานีตำรวจและความเชื่อมั่นของประชาชนต่อการปฏิบัติงานของตำรวจ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 ผลการสำรวจเกี่ยวกับความหวาดกลัวอาชญากรรมของประชาชนพบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นด้านประสิทธิภาพการป้องกันอาชญากรรมในภาพรวมของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ คิดเป็นร้อยละ 57.60, ด้านประสิทธิภาพการปราบปรามอาชญากรรมในภาพรวมของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ คิดเป็นร้อยละ 55.99 และด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนทั้งเวลากลางวันและกลางคืนในภาพรวมของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ คิดเป็นร้อยละ 56.29

ความเกี่ยวโยงกันระหว่างความหวาดกลัวอาชญากรรมกับทัศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจนั้นมีความสัมพันธ์กันอย่างมากโดยประโยชน์ของการศึกษาความหวาดกลัวภัยอาชญากรรมของประชาชนมีความสำคัญต่อการวางแผนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นอย่างมากเพราะระดับความหวาดกลัวภัยอาชญากรรมสะท้อนให้เห็นถึงความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนในชุมชนอันเนื่องมาจากปัญหาอาชญากรรมที่มีอยู่ในชุมชนที่อยู่อาศัย ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความขาดประสิทธิภาพในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจและการรักษาความสงบเรียบร้อยบ้านเมืองจำเป็นต้องมีการปรับปรุงแก้ไขเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนและชุมชนโดยรวม ดังนั้นการศึกษาระดับความหวาดกลัวภัยอาชญากรรมของประชาชนจึงมีความสำคัญต่อการปรับปรุงพัฒนาการปฏิบัติงานของตำรวจให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น (ประพนธ์สหพัฒนา และคณะ, 2556: 7-8)

อาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร: สภาพปัญหาและความต้องการของประชาชนของพลตำรวจตรี เสมอ ดามาพงศ์ (2526: 33-40) ได้ศึกษาถึงสภาพปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานครโดยเฉพาะการส่งข่าวคนร้ายให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทราบ และการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมโดยในที่นี้ใช้อาชญากรรมประเภทการลักทรัพย์ ต่อมาได้ศึกษาถึงความต้องการของประชาชนในการปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจ เช่น การตั้งด่านตรวจ ตำรวจสายตรวจ และการให้ความร่วมมือระหว่างประชาชนกับเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นต้น ซึ่งประชาชนเห็นว่าถ้าตำรวจมีประสิทธิภาพในการทำงานจับกุม และป้องกันอาชญากรรม อาชญากรรมในกรุงเทพมหานครจะลดลง

ดังนั้นในงานวิจัยชิ้นนี้เองผู้วิจัยจึงสนใจนำเอาตัวแปรทัศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจมาใช้ในการศึกษาวิจัย โดยเน้นสายงานด้านการป้องกัน ตรวจตรา และการปราบปราม จับกุม ด้วยเห็นว่าเป็นตัวแปรสำคัญที่ส่งอิทธิพลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมของประชาชน โดยเฉพาะผู้หญิง โดยให้สมมุติฐานคือ

สมมุติฐานที่ 8 ทัศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจมากขึ้นส่งผลให้ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่น้อยลง

สุดท้ายนี้ จากที่ผู้วิจัยได้ทำการทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับแนวคิดเรื่องปัจจัยที่ส่งผลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมทั้งหมดซึ่งได้แก่ อายุ อาชีพ ความถี่ในการโดยสารรถแท็กซี่ ช่วงเวลาเดินทาง ประสบการณ์ตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่ การรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่ การรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม ทัศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจ ผู้วิจัยจึงได้ทำการสรุปปัจจัยที่ส่งผลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของผู้หญิงทั้งหมดไว้ใน ตารางสรุปปัจจัยที่ส่งผลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมเพื่อให้สามารถนำไปศึกษาให้เข้าใจได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น ซึ่งสามารถศึกษาเพิ่มเติมได้จากตารางที่ 2.1 ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 2.1 สรุปปัจจัยที่ส่งผลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของผู้หญิง

ปัจจัย	นิยาม	อ้างอิง
อายุ	ช่วงอายุแบ่งเป็นหญิงกลุ่มเยาวชน, หญิงวัยทำงาน, หญิงวัยกลางคน และสูงอายุ จำแนกเป็นช่วงอายุระหว่าง อายุต่ำกว่า 25, 25 - 30, 31 - 40, 41 - 50 และ 51 ปีขึ้นไป	ทฤษฎีที่ใช้คือ ทฤษฎีกิจกรรมประจำวัน (Routine Activity Theory) งานวิจัยที่ใช้อ้างอิงคือ 1) Mark, 1984 2) Garofalo, 1980 3) กนกพร บุปผาชาติ, 2539
อาชีพ	อาชีพต่างๆของกลุ่มตัวอย่างในงานวิจัยชิ้นนี้	ทฤษฎีที่ใช้คือ ทฤษฎีกิจกรรมประจำวัน (Routine Activity Theory) งานวิจัยที่ใช้อ้างอิงคือ 1) กนกพร บุปผาชาติ, 2539 2) Wooldredge, Cullen และ Latessa, 1992
ความถี่ในการโดยสารรถแท็กซี่	ความถี่ที่นับได้โดยประมาณในการโดยสารรถแท็กซี่	ทฤษฎีที่ใช้คือ ทฤษฎีกิจกรรมประจำวัน (Routine Activity Theory) งานวิจัยที่ใช้อ้างอิงคือ 1) Yavuz and Welch, 2010 2) Delbosc and Currie, 2011
ช่วงเวลาเดินทาง	ช่วงเวลาที่ใช้โดยสารใช้บริการรถแท็กซี่มากที่สุดในแต่ละวัน	ทฤษฎีที่ใช้คือ ทฤษฎีกิจกรรมประจำวัน (Routine Activity Theory) งานวิจัยที่ใช้อ้างอิงคือ 1) Cohen and Felson, 1979 2) อาภาศิริ สุวรรณานนท์ และคณะ, 2555 3) อารยา พงษ์โชติ, 2549
การรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากทางเพศจากแท็กซี่	การประเมินความเสี่ยงความรู้สึกลังอันตรายของผู้หญิงถึงโอกาสในการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศที่ประเมินจากเงื่อนไขส่วนบุคคล และสภาพแวดล้อม	ทฤษฎีที่ใช้คือ ทฤษฎีการรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่อ (Perceived Risk of Victimization) งานวิจัยที่ใช้อ้างอิงคือ 1) Mark, 1984 2) กนกพร บุปผาชาติ, 2539

ตารางที่ 2.1 (ต่อ)

ปัจจัย	นิยาม	อ้างอิง
ประสบการณ์การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศ	ประสบการณ์ของผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจาการแทกซี่โดยตรง หรือเคยเป็นผู้อยู่ในเหตุการณ์	ทฤษฎีที่ใช้คือ ทฤษฎีประสบการณ์อาชญากรรม (Crime Experience) มนันยา สัมมเสถียร. 2552 นิต้าโพล. 2557 Custers and Bulck. 2011
การรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแทกซี่	ความถี่ หรือความบ่อยครั้งในการรับรู้ข่าวสารอาชญากรรมทางเพศของอาชญากรที่เป็นผู้ขับขีรถแทกซี่จากแหล่งข้อมูลต่างๆ	ใช้ทฤษฎี และงานวิจัยที่ใช้อ้างอิงเหมือนกับตัวแปรประสบการณ์การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม
ทัศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจ	ทัศนคติของผู้หญิงที่มีต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการป้องกัน ตรวจตรา และปราบปราม จับกุมโดยเฉพาคดีอาชญากรรมทางเพศ	ทฤษฎีที่ใช้คือ ทฤษฎีทัศนคติต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ (Attitudes toward the police) งานวิจัยที่ใช้อ้างอิงคือ 1) Skogan, 1984 2) ประพนธ์ สหพัฒนา และคณะ, 2556
ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการรถแทกซี่	ความหวาดกลัวของบุคคลหนึ่งๆ หรือทั้งสังคม ความวิตกกังวล ความรู้สึกไม่ปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน รวมถึงความหวาดกลัวการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม อันส่งผลถึงพฤติกรรมที่แสดงออกถึงความหวาดกลัว	ทฤษฎีที่ใช้คือ ทฤษฎีความหวาดกลัวอาชญากรรม (Fear of Crimes Theory) งานวิจัยที่ใช้อ้างอิงคือ 1) Garofalo, 1981

บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษาเรื่องความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ(รถแท็กซี่)ในเขตกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยได้ใช้การศึกษาทั้งเชิงปริมาณ และเชิงคุณภาพ ประกอบกัน การวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ด้วยแบบสอบถาม เพื่อให้ได้ข้อมูล ความตรงประเด็น และเป็นไปตามจุดประสงค์ของการวิจัยที่ได้ตั้งไว้ และการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ผู้วิจัยใช้การสัมภาษณ์ โดยในบทนี้จะกล่าวถึง ขั้นตอนต่าง ๆ ในการวิจัยเชิงปริมาณ และขั้นตอนต่างๆในการวิจัยเชิงคุณภาพ ได้แก่ วิธีการวิจัย ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง การเก็บรวบรวมข้อมูล เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย และการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

3.1 การวิจัยเชิงปริมาณ

ในขั้นตอนการวิจัยเชิงปริมาณ โดยใช้การวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการวิจัย แนวทางการดำเนินการวิจัยมีดังนี้

3.1.1 วิธีการวิจัย

การวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ได้ใช้การวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) เป็นหลัก เครื่องมือที่ใช้คือ แบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเอง นำไปสอบถามกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้หญิงที่เคยโดยสารรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร และนำข้อมูลที่รวบรวมมาวิเคราะห์เป็นข้อมูลภาคสนาม (Field Data) ในเรื่องความหวาดกลัวภัยต่ออาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ(รถแท็กซี่)ในเขตกรุงเทพมหานครจากนั้นจึงหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรควบคุมไปกับการวิจัยเอกสาร (Documentary Data) เพื่อหาข้อมูล กฎหมาย และสถิติคดีอาชญากรรม และนำมาเขียนเป็นเชิงพรรณนา

3.1.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มประชากรที่ใช้ในการศึกษา คือ ประชากรผู้หญิงที่เป็นผู้โดยสารในเขตให้บริการรถแท็กซี่ในจังหวัดกรุงเทพมหานครจำนวน 433 คน

3.1.2.1 วิธีการสุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลจากสำนักงานสถิติแห่งชาติที่ได้จัดทำไว้ล่าสุดปี พ.ศ. 2553 ประมาณประชากรที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานครเป็นจำนวน 8,305,218 ในจำนวนนี้เป็นชาย 4,032,586 และผู้หญิง 4,272,632 และมีการประมาณว่าประชากรทั้งชาย และหญิง กว่า 1 ใน 3 ของผู้ที่อยู่ในกรุงเทพฯ (ร้อยละ 36.9) เป็นผู้ที่ไม่มีทะเบียนบ้านอยู่ในกรุงเทพมหานคร หรือเป็นประชากรแฝง นอกจากนี้ยังมีประชากรที่ไม่ทราบที่อยู่แน่ชัด และเป็นชาวต่างชาติ เนื่องจากใช้เฉพาะประชากรที่เป็นผู้หญิง ผู้วิจัยจึงได้กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยกำหนดระดับความเชื่อมั่นที่ระดับ 95 ความคลาดเคลื่อน 0.05 กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรการคำนวณของ Taro Yamane (ชานินทร์ ศิลป์จารุ, 2555: 45) กำหนดขนาดตัวอย่าง 433 คน

สำหรับการสุ่มตัวอย่าง เพื่อความสะดวกในการเก็บรวบรวมข้อมูล และความเหมาะสมของลักษณะประชากรภายในพื้นที่ที่ไม่สามารถทราบได้แน่ชัดว่าผู้ใดเป็นประชากรแฝง หรือผู้ใดเป็นประชากรที่มีทะเบียนบ้านในกรุงเทพฯ และการเคลื่อนย้ายของประชากรที่ใช้บริการรถแท็กซี่ที่มีการใช้บริการในหลากหลายพื้นที่ไม่กระจุกตัวอยู่ในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่ง ผู้วิจัยจึงใช้การสุ่มตัวอย่างแบบโควต้า (Quota Sampling) โดยกำหนดเงื่อนไขกลุ่มตัวอย่างคือ เป็นผู้หญิงที่มีช่วงอายุตั้งแต่กลุ่มเยาวชนขึ้นไป, วัยทำงาน, วัยกลางคน และสูงอายุ จำแนกเป็นช่วงอายุระหว่าง อายุต่ำกว่า 25, 25 - 30, 31 - 40, 41 - 50 และ 51 ปีขึ้นไป ตามความเหมาะสมของช่วงวัยที่ใช้บริการรถแท็กซี่ และเพื่อให้สอดคล้องกับทฤษฎีความหวาดกลัวอาชญากรรม และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ สำหรับช่วงเวลาในการโดยสารรถแท็กซี่ผู้วิจัยได้จัดช่วงเวลาโดยแบ่งเป็น 6:00 - 10:00, 10.01 - 16:00, 16:01 - 20:00, 20:01 - 24:00 จนถึงหลัง 24:01 น. เพื่อให้สอดคล้องกับทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางออกนอกเคหะสถาน ช่วงเวลาการเกิดเหตุอาชญากรรมทางเพศ และทฤษฎีความหวาดกลัวอาชญากรรม โดยสำรวจทั้งผู้ที่เคย และไม่เคยมีประสบการณ์การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากรถแท็กซี่โดยตรง

3.1.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

1) การศึกษาค้นคว้าจากเอกสาร (Documentary Data) โดยการศึกษาค้นคว้าทฤษฎีแนวคิดจาก หนังสือ ข่าวหนังสือพิมพ์ วารสาร ข้อมูลจากหน่วยงานราชการต่างๆที่เกี่ยวข้อง และเครือข่ายอินเทอร์เน็ต

2) การศึกษาข้อมูลภาคสนาม (Field Data) ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการวิจัย ได้กำหนดเขตพื้นที่เก็บข้อมูลโดยใช้การแบ่งเขตพื้นที่ตามที่ตั้งของพื้นที่ตามการแบ่งเขตของสำนักงานปัดกรุงเทพมหานครฯ ในปี พ.ศ. 2544 ที่แบ่งเขตพื้นที่ของกรุงเทพมหานครฯ เป็นเขตชั้นใน ชั้นกลาง และชั้นนอก ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการเลือกพื้นที่เก็บข้อมูลเขตละ 2 พื้นที่ รวมเป็น 6 พื้นที่ โดยได้เก็บข้อมูลกลุ่มตัวอย่างพื้นที่ละ 72 คน โดยมี 1 พื้นที่ที่ผู้วิจัยเก็บเพิ่มมาอีก 1 คนเพื่อให้กลุ่มตัวอย่างครบตามจำนวนที่ต้องการ คือ เขตบางเขน-หลักสี่ รวมเป็น 433 คน สำหรับวิธีการเก็บข้อมูล ผู้วิจัยใช้วิธีการเก็บข้อมูลแบบบังเอิญหรือแบบสะดวก (Accidental Sampling) ทางการแพทย์ให้ผู้ตอบแบบสอบถามตอบเอง และผู้วิจัยถาม-กลุ่มตัวอย่างตอบ และผู้วิจัยดำเนินการทำแทน เนื่องจากมีความเหมาะสมกับกลุ่มตัวอย่างบางคน เพราะการตอบแบบสอบถามในบางสถานการณ์นั้นผู้ตอบแบบสอบถามอยู่ในช่วงเวลาเร่งรีบ ช่วงเวลาเดินทาง หรือการทำงาน เป็นต้น ซึ่งเป็นอุปสรรคในการแจกแบบสอบถามให้ผู้ตอบทำเอง

ตารางที่ 3.1 พื้นที่ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เขตพื้นที่กรุงเทพมหานครฯ	พื้นที่เก็บข้อมูล	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง (คน)
เขตชั้นใน	เขตพระนคร - บางกอกน้อย	72
	เขตปทุมวัน - บางรัก	72
เขตชั้นกลาง	เขตบางกะปิ - ลาดพร้าว	72
	เขตพระโขนง	72
เขตชั้นนอก	เขตดอนเมือง	72
	เขตบางเขน - หลักสี่	73
รวมทั้งสิ้น		433

3.1.4 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ใช้แบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเอง โดยมีขั้นตอนดังนี้

3.1.4.1 การสร้างแบบสอบถาม

1) ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาครั้งนี้ โดยรวบรวมจากเอกสาร หนังสือวิทยานิพนธ์ บทความ ที่เกี่ยวข้อง

2) กำหนดขอบเขตเนื้อหาของแบบสอบถามตามกรอบแนวคิดโดยประมวลความรู้จากข้อมูลผ่านการทบทวนวรรณกรรม

3) นำแบบสอบถามไปให้อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก คือ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ พ.ต.ท.ดร. เกษมสันต์ โชติชาครพันธุ์ ตรวจสอบ และแก้ไข จากนั้นจึงนำไปใช้สำรวจสอบถาม กลุ่มตัวอย่าง

3.1.4.2 การทดสอบเครื่องมือ

1) การตรวจสอบความเที่ยงตรง (Validity)

ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นเสนออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ เพื่อตรวจสอบความแม่นยำตรงตามเนื้อหา (Content Validity) รายชื่อผู้เชี่ยวชาญประกอบด้วย ผศ.พ.ต.ท. ดร.เกษมสันต์ โชติชาครพันธุ์ อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก เพื่อตรวจสอบความถูกต้อง และความเที่ยงตรงของเนื้อหาว่าตรงกับเนื้อหาที่ต้องการวัดหรือไม่ รวมทั้งภาษาที่ใช้ การจัดรูปแบบข้อความ เพื่อปรับปรุงแก้ไข

นอกจากนี้ ผู้วิจัยได้ใช้สถิติร่วมทดสอบความแม่นยำของเนื้อหา คือ Cluster Analysis หรือ Factor Analysis ในโปรแกรมสำเร็จรูป SPSS ในการทดสอบการจัดกลุ่มของ ตัวแปรในแบบสอบถาม เพื่อตรวจสอบถึงความถูกต้องในการรวมกลุ่มตัวแปร และแก้ไข เพื่อไม่ให้เกิดความคลาดเคลื่อนในการวิเคราะห์ข้อมูล คู่มือเพิ่มเติมได้จากตารางที่ 3.2 – 3.5

ตารางที่ 3.2 ตารางแสดงการวิเคราะห์องค์ประกอบ (Factor Analysis) ตัวแปรการรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่

ตัวชี้วัด	องค์ประกอบ	
การรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่	1	2
ขณะใช้บริการรถแท็กซี่ในช่วงกลางวัน	-0.036	0.919
ขณะใช้บริการรถแท็กซี่ในช่วงกลางคืน	0.731	0.053
ขณะใช้บริการรถแท็กซี่คนเดียว	0.760	0.370
เมื่อผู้ขับขี่ใช้เส้นทางขับรถที่ไม่คุ้นเคย	0.851	0.133
เมื่อให้แท็กซี่พาไปส่งที่เปลี่ยวหรือไม่คุ้นเคย	0.896	-0.074
เมื่อแต่งกายชุดรัดรูป ก่อนขึ้นโป้ หรือ วาบหวีขึ้นรถแท็กซี่	0.862	-0.231
ใช้บริการรถแท็กซี่หลังจากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หรือมีเมเา	0.798	-0.294

ตารางที่ 3.3 ตารางแสดงการวิเคราะห์องค์ประกอบ (Factor Analysis) ตัวแปรการรับรู้ข่าวเกี่ยวกับ
 อาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่

ตัวชี้วัด	องค์ประกอบ	
การรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่	1	2
การรับรู้ผ่านสื่อ		
รับชมข่าวจากโทรทัศน์	0.837	-0.098
อ่านข่าวจากหนังสือพิมพ์	0.732	0.144
รับฟังจากวิทยุ	0.497	0.357
อ่าน รับชม จากเว็บไซต์/บล็อก/ข่าวออนไลน์ และสื่อออนไลน์ ต่างๆ	0.491	0.368
การรับรู้ผ่านบุคคลอื่น		
รับฟังจากคนใกล้ชิด หรือเพื่อน	0.246	0.782
รับฟังจากผู้ที่เคยตกเป็นเหยื่อ	-0.027	0.877

ตารางที่ 3.4 ตารางแสดงการวิเคราะห์องค์ประกอบ (Factor Analysis) ตัวแปรทัศนคติต่อ
 ประสิทธิภาพการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ตัวชี้วัด	องค์ประกอบ
ทัศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ	1
เจ้าหน้าที่ตำรวจออกตรวจตราอาชญากรรมในพื้นที่รับผิดชอบอย่าง สม่ำเสมอ	0.826
เจ้าหน้าที่ตำรวจมีการตั้งจุดตรวจ จุดสกัด อย่างสม่ำเสมอ	0.830
เจ้าหน้าที่ตำรวจมาถึงที่เกิดเหตุ และระงับเหตุร้ายได้อย่างรวดเร็ว	0.867
เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถติดตาม และจับกุมผู้ร้ายได้อย่างรวดเร็ว	0.855
เมื่อมีคดีเจ้าหน้าที่ตำรวจให้ความช่วยเหลือ และร่วมมืออย่างดี	0.876
ให้คำติเกี่ยวกับการล่วงละเมิดทางเพศ เจ้าหน้าที่ตำรวจให้ความช่วยเหลือ และร่วมมืออย่างดี	0.868
เจ้าหน้าที่ตำรวจทำงานอย่างเต็มที่ มีภาพพจน์ดี น่าเชื่อถือ	0.837

ตารางที่ 3.5 ตารางแสดงการวิเคราะห์องค์ประกอบ (Factor Analysis) ตัวแปรความหวาดกลัว
อาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่

ตัวชี้วัด	องค์ประกอบ	
	1	2
ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่		
พฤติกรรมกรหลีกเลียง		
บ่อยครั้งที่พยายามหลีกเลียงการเที่ยวสถานบันเทิงในช่วงกลางคืนเพราะไม่ อยากนั่งแท็กซี่กลับที่พัก	-0.018	0.712
พยายามหลีกเลียงการพูดคุยแบบเป็นกันเองกับผู้ขับ	-0.048	0.626
แต่งกายมิดชิด และทะมัดทะแมงเสมอเวลาใช้บริการรถแท็กซี่ เพื่อหลีกเลียงภัย ข่มขืน ลวนลาม	0.204	0.801
หลีกเลียงการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เวลาต้องใช้บริการแท็กซี่ทุกครั้ง	0.234	0.729
พฤติกรรมกรป้องกัน		
พาเพื่อนไปด้วยเสมอเมื่อเวลาต้องใช้บริการรถแท็กซี่	0.714	0.018
มีสติตรวจสอบเส้นทางเดินรถอยู่เสมอขณะเดินทางด้วยแท็กซี่	0.769	0.197
จดจำป้ายทะเบียน และชื่อผู้ขับขี่ทุกครั้งขณะโดยสารแท็กซี่	0.829	0.034
โทรบอกคนใกล้ชิดให้รู้เสมอถึงข้อมูลของรถแท็กซี่ที่นั่ง	0.785	-0.065
ร่วมกันแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับคนใกล้ชิดถึงการระวังป้องกันอาชญากรรม ทางเพศจากรถแท็กซี่อยู่บ่อยครั้ง	0.460	0.218

2) การทดสอบเพื่อหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability)

ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่ผ่านการแก้ไขแล้วมาทดสอบเก็บข้อมูลเบื้องต้น (Pre - Test) กับกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นผู้หญิงจำนวน 40 คนในกรุงเทพมหานครฯ หลังจากนั้น ได้นำแบบสอบถามดังกล่าวมาตรวจให้คะแนน และทำการวิเคราะห์คุณภาพของแบบสอบถามด้วยการหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) โดยการหาค่าสัมประสิทธิ์อัลฟา (Alfa Coefficient) ตามวิธีการของครอนบาค (Cronbach's Alpha) ดูเพิ่มเติมได้จากตารางที่ 3.6

ตารางที่ 3.6 ตารางแสดงค่าความเชื่อมั่น (Reliability)

ตัวชี้วัด	Alpha
การรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศ	0.813
การรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่จากสื่อ	0.765
การรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่จากบุคคลอื่นๆ	0.866
ทัศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจ	0.921
ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมกรหลีกเลียง	0.840
ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการป้องกัน	0.865

3.1.4.3 เนื้อหาของแบบสอบถาม

1) ข้อมูลพื้นฐาน ได้แก่ อายุ, อาชีพ, ความถี่ในการโดยสารรถแท็กซี่/เดือน, ช่วงเวลาเดินทาง

2) สาเหตุความหวาดกลัวอาชญากรรม ได้แก่ การรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศ, ประสบการณ์การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่, การรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่และทัศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจ

3) ความหวาดกลัวอาชญากรรม คือ ระดับความหวาดกลัวแบ่งเป็นด้าน พฤติกรรมกรหลีกเลียงอาชญากรรม และพฤติกรรมการป้องกันอาชญากรรม

3.1.4.4 การวัดค่าตัวแปรและการให้คะแนนคำตอบ

การวัดค่าตัวแปรในแบบสอบถามในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยวัดค่าตัวแปร กำหนดการให้ค่าคะแนนตัวแปร และเกณฑ์การแปลความหมาย โดยมาตราวัดแบบ Likert Scale ซึ่งมีการแบ่งระดับการวัดออกเป็น 5 ระดับ มีการกำหนดค่า ดังนี้

คะแนนการตอบตามตัวเลือกดังนี้

มากที่สุด	5 คะแนน
มาก	4 คะแนน
ปานกลาง	3 คะแนน
น้อย	2 คะแนน
น้อยที่สุด	1 คะแนน

การแปลความหมายของผลการวิเคราะห์ข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างโดยการหาค่าเฉลี่ย เพื่อพรรณนา ตัวแปร (ชานินทร์ ศิลป์จารุ, 2555: 75) ดังนี้

ค่าเฉลี่ย 4.50 - 5.00 คะแนน	ระดับ มากที่สุด
ค่าเฉลี่ย 3.50 - 4.49 คะแนน	ระดับ มาก
ค่าเฉลี่ย 2.50 - 3.49 คะแนน	ระดับ ปานกลาง
ค่าเฉลี่ย 1.50 - 2.49 คะแนน	ระดับ น้อย
ค่าเฉลี่ย 1.00 - 1.49 คะแนน	ระดับ น้อยที่สุด

3.1.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิจัยครั้งนี้ใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistic) ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ การแจกแจงความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) และใช้สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistic) มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- 1) ร้อยละ (Percentage) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) และค่าเฉลี่ย (Mean) ใช้วิเคราะห์ปัจจัยพื้นฐานส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง
- 2) ใช้ T-test ในการการวิเคราะห์ตัวแปรอิสระที่มีสองกลุ่ม คือประสบการณ์อาชญากรรมทางตรง และใช้ One - Way Anova ที่ใช้การวิเคราะห์ความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธี LSD ในการวิเคราะห์ตัวแปรอิสระที่มีมากกว่าสองกลุ่มขึ้นไปเพื่อหาความแตกต่างระหว่างกลุ่มซึ่งในที่นี้คือ อาชีพ, ความถี่ในการโดยสารรถแท็กซี่/เดียน, ช่วงเวลาเดินทาง
- 3) ใช้ Simple Regression Analysis ในการวิเคราะห์ตัวแปรอิสระที่เป็นมาตรวัดแบบการให้คะแนน เพื่อทดสอบสมมุติฐานด้านความสัมพันธ์

3.2 การวิจัยเชิงคุณภาพ

ผู้วิจัยได้ดำเนินการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยการวิจัยจากเอกสารที่เป็นข้อมูลทุติยภูมิ ได้แก่ ข่าวจากหนังสือพิมพ์ หรือ เหตุการณ์อาชญากรรมต่างๆที่ได้มีผู้บันทึกไว้สำหรับข้อมูลปฐมภูมิ ดำเนินการโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) เป็นหลัก ทั้งเป็นทางการ และไม่เป็นทางการ ในเรื่องของรูปแบบอาชญากรรม และวิธีการก่ออาชญากรรมของรถยนต์รับจ้างสาธารณะ(รถแท็กซี่) โดยการศึกษาแนวคิด อ่านข่าวจากหนังสือพิมพ์ วารสาร อิเลคทรอนิกส์ และบททบทวนทฤษฎีที่เกี่ยวข้องมาก่อนเพื่อนำไปสู่การตั้งคำถามการวิจัยทั้งเชิงคุณภาพ และเชิงปริมาณ จากนั้นจึงนำไปสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างจำนวน 4 กลุ่มคือ

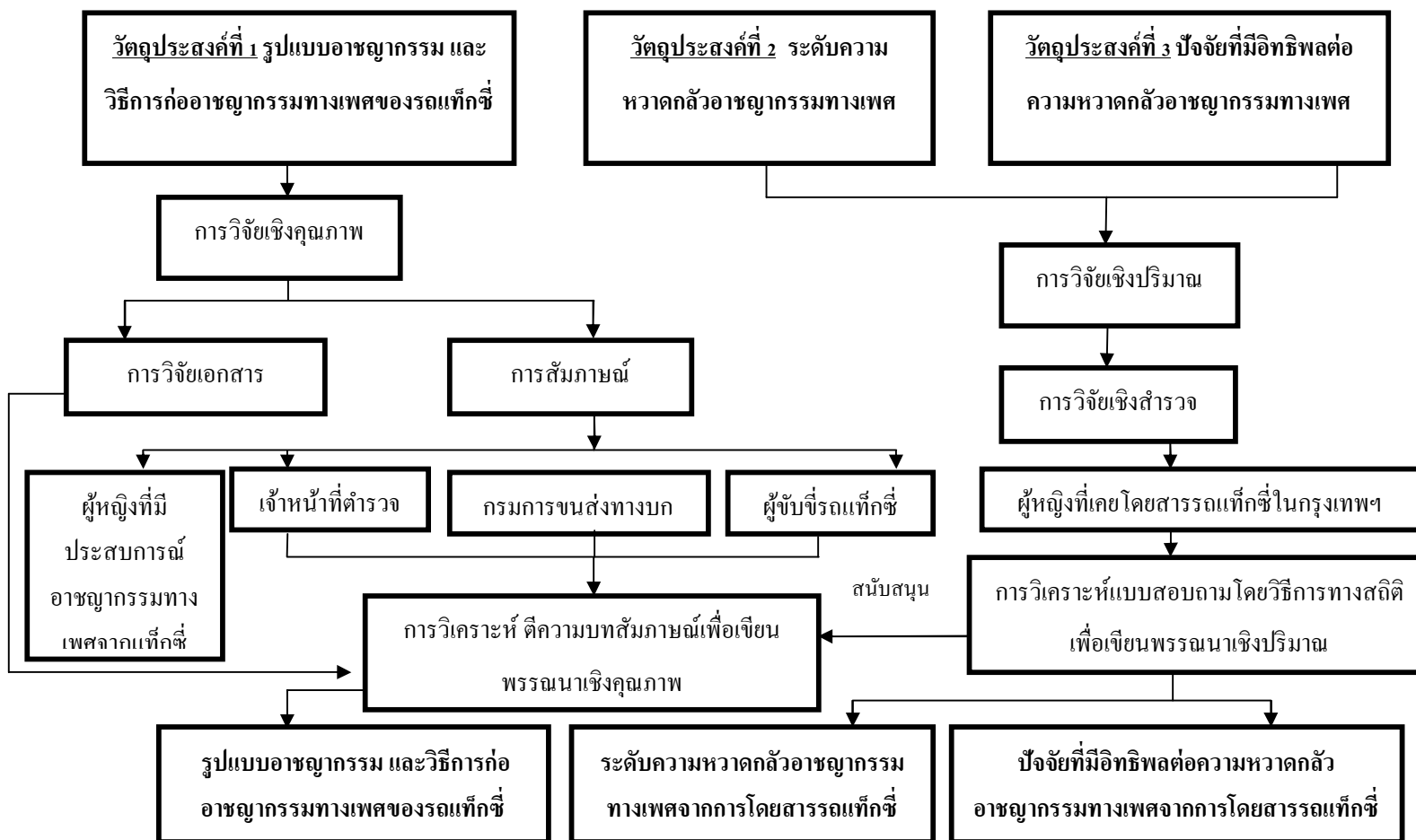
- 1) ผู้ขับขีรถแท็กซี่ทั้งส่วนบุคคล และนิติบุคคลจำนวน 5 ราย โดยใช้การสัมภาษณ์อย่างไม่เป็นทางการเพื่อให้เกิดความเป็นกันเองระหว่างผู้สัมภาษณ์ และผู้ถูกสัมภาษณ์

2) เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นเจ้าพนักงานสอบสวน และทำงานเกี่ยวข้องกับคดี และการรับแจ้งเหตุจากสถานีตำรวจนครบาลจำนวน 5 สถานี ได้แก่ สถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว หัวหมาก ทองหล่อพญาไท และบางเขน โดยใช้การสัมภาษณ์อย่างเป็นทางการ

3) เจ้าหน้าที่ในกรมคุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะ กรมการขนส่งทางบก โดยใช้การ สัมภาษณ์อย่างเป็นทางการ

4) ประชาชนที่เคยมีประสบการณ์อาชญากรรมทางเพศจากรถแท็กซี่ที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลแบบสอบถามเชิงปริมาณจำนวน 15 คน โดยใช้การสัมภาษณ์อย่างไม่เป็นทางการถึงลักษณะของอาชญากรรมที่ประสบมา สถานที่เกิดเหตุ เวลาประสบเหตุ เป็นต้น

การเก็บข้อมูลดำเนินการ โดยใช้วิธีการรับฟังความคิดเห็น สังเกตการณ์ และจดบันทึก นอกจากนี้ผู้วิจัยยังได้ใช้ข้อมูลเรื่องรูปแบบอาชญากรรมที่กลุ่มตัวอย่างเคยประสบมาจาก แบบสอบถามเป็นข้อมูลในการวิเคราะห์ด้วยส่วนหนึ่ง แล้วนำมาวิเคราะห์ และสรุปผลเพื่อนำ ผลการวิจัยมาพรรณนาเชิงคุณภาพ และกำหนดประเด็นความสอดคล้อง และการสนับสนุนซึ่งกัน และกันกับผลวิจัยเชิงปริมาณอีกทีหนึ่ง



ภาพที่ 3.1 แผนภาพสรุประเบียบวิธีการวิจัย

บทที่ 4

ผลการศึกษา

การวิจัยความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของผู้หญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานครฯ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึง ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมภาคประชาชนของผู้หญิงที่โดยสารรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานครฯ วิธีการก่ออาชญากรรมของแท็กซี่ต่อเหยื่อที่ถูกกระทำ และศึกษาหาความสัมพันธ์ระหว่างสาเหตุความหวาดกลัว กับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการรถแท็กซี่ ในที่นี้ผู้วิจัยได้ดำเนินระเบียบวิธีการวิจัยคือ แบ่งการวิจัยออกเป็น 2 ส่วนคือ การวิจัยเชิงปริมาณเพื่อสำรวจถึงความหวาดกลัวอาชญากรรม และสาเหตุความหวาดกลัวอาชญากรรมโดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการวิจัย ส่วนที่สองคือ การวิจัยเชิงคุณภาพเพื่อวิเคราะห์ถึงรูปแบบการก่ออาชญากรรมของแท็กซี่ในรูปแบบต่างๆว่ามีลักษณะการก่ออาชญากรรมอย่างไร และมีลักษณะเปลี่ยนแปลงไปหรือไม่ในปัจจุบัน โดยใช้เครื่องมือวิจัย คือ การสัมภาษณ์เชิงลึกทั้งแบบเป็นทางการ และไม่เป็นทางการเพื่อให้เหมาะสมกับกลุ่มตัวอย่างที่ถูกสัมภาษณ์ นอกจากนี้ยังใช้การค้นคว้าเอกสารที่เป็นข้อมูลทุติยภูมิ เช่น ข่าวจากหนังสือพิมพ์ และเหตุการณ์อาชญากรรมต่างๆที่ได้มีผู้บันทึกไว้เป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อนำมาวิเคราะห์ และประมวลผลของรูปแบบอาชญากรรมอีกทีหนึ่ง สำหรับการเก็บแบบสอบถามที่ผู้วิจัยได้ดำเนินการ ไปนั้น แบบสอบถามที่ได้มาครบทั้งสิ้นคือ 433 ฉบับ ซึ่งผู้วิจัยจะได้นำเสนอผลการวิจัยเชิงปริมาณเป็นลำดับต่อไป

4.1 ผลการวิจัยเชิงปริมาณ

การวิจัยเชิงปริมาณในส่วนนี้นั้นเป็นไปเพื่ออธิบายวัตถุประสงค์ข้อที่ 2 เรื่องระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่ และวัตถุประสงค์ข้อที่ 3 เรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่ โดยการวิเคราะห์ และแปรผลวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ดำเนินการนำเสนอข้อมูลวิจัย แบ่งเป็นข้อมูลที่เป็นเชิงพรรณนา ซึ่งในที่นี้คือ ข้อมูลพื้นฐานของกลุ่มตัวอย่าง และข้อมูลสาเหตุความหวาดกลัวอาชญากรรม อีกส่วนหนึ่งคือ ข้อมูลที่เป็นผลการทดสอบสมมุติฐาน

4.1.1 การวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานของกลุ่มตัวอย่าง

ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างในงานวิจัยครั้งนี้คือ ผู้หญิงที่เคยโดยสาร หรือใช้บริการรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 433 คน โดยจำแนกตามอายุ อาชีพ ความถี่ในการใช้บริการรถแท็กซี่ ช่วงเวลาเดินทาง และประสบการณ์อาชญากรรม ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมดสามารถสรุปได้ดังนี้

อายุ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีอายุมากที่สุดอยู่ระหว่าง 31 - 40 ปี ร้อยละ 22.2 รองลงมาคือ อายุต่ำกว่า 25 ปี ร้อยละ 21.9 ต่อมาคือ อายุ 25 - 30 ร้อยละ 21.2, อายุ 41 - 50 ปี ร้อยละ 16.6 และอายุ 51 ปีขึ้นไป ร้อยละ 18.0 โดยคิดรวมเป็นอายุเฉลี่ยคือ 35.72 ปี

อาชีพ พบว่า กลุ่มตัวอย่างประกอบอาชีพพนักงาน และลูกจ้างภาคเอกชนมากที่สุด ร้อยละ 22.6 รองลงมาคือ พนักงาน และลูกจ้างภาครัฐ ร้อยละ 19.2 และน้อยที่สุดคือ ว่างาน และเกษียณอายุ ร้อยละ 9.0

ความถี่ในการโดยสารรถแท็กซี่ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 42.5 ใช้บริการรถแท็กซี่เฉลี่ย เดือนละ 1-2 ครั้ง หรือไม่ค่อยใช้ รองลงมาคือ ใช้บ้าง 3-4 ครั้งต่อเดือน ร้อยละ 24.9 และน้อยที่สุดคือ 7 ครั้งขึ้นไปต่อเดือน ร้อยละ 12.0

ช่วงเวลาในการเดินทาง พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการใช้บริการรถแท็กซี่ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (16:01 - 20:00) มากที่สุด ร้อยละ 31.6 รองลงมาคือ ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (06:00 - 10:00) ร้อยละ 23.8 และน้อยที่สุดคือ ช่วงเวลาพิเศษ (24:01 - 06:00) ร้อยละ 9.7

ประสบการณ์อาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการรถแท็กซี่ พบว่า กลุ่มตัวอย่าง เคยมีประสบการณ์อาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการ ร้อยละ 10.4 และเป็นผู้อยู่ในเหตุการณ์ ร้อยละ 1.4 ส่วนไม่เคยมีประสบการณ์ ร้อยละ 88.2

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดมีความเหมาะสมในการสามารถนำมาวิเคราะห์เพื่อพิสูจน์สมมุติฐาน ในเรื่องของความแตกต่างระหว่างกลุ่ม และความสัมพันธ์กับความหวาดกลัวอาชญากรรมได้ซึ่งสามารถดูข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างวิจัยเพิ่มเติมได้จาก ตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 ข้อมูลพื้นฐานของกลุ่มตัวอย่าง

ตัวชี้วัด	ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน(คน)	ร้อยละ
อายุ	อายุต่ำกว่า 25	95	21.9
	25 - 30	92	21.2
	31 - 40	96	22.2
	41 - 50	72	16.6
	51 ปีขึ้นไป	78	18.0
	รวม	433	100.0
อาชีพ	รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	74	17.1
	พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน	98	22.6
	พนักงาน/ลูกจ้างของรัฐ	83	19.2
	ธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย/รับจ้างอิสระ	59	13.6
	นักเรียน/นักศึกษา	80	18.5
	ว่างงาน/เกษียณอายุ	39	9.0
	รวม	433	100.0
ความถี่ในการโดยสารรถแท็กซี่	1-2 ครั้ง/เดือน (ไม่ค่อยใช้)	184	42.5
	3-4 ครั้ง/เดือน (ใช้บ้าง)	108	24.9
	5-6 ครั้ง/เดือน (ใช้ค่อนข้างบ่อย)	89	20.6
	7 ครั้งขึ้นไป/เดือน (ใช้บ่อย)	52	12.0
	รวม	433	100.0
ช่วงเวลาเดินทาง	ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (06:00 - 10:00)	103	23.8
	ช่วงเวลากลางวัน (10:01 - 16:00)	78	18.0
	ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (16:01 - 20:00)	137	31.6
	ช่วงเวลากลางคืน (20:01 - 24:00)	73	16.9
	ช่วงเวลาพิเศษ (24:01 - 06:00)	42	9.7
	รวม	433	100.0

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ตัวชี้วัด	ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน(คน)	ร้อยละ
ประสบการณ์ อาชญากรรม	เคย	45	10.4
	ไม่เกิดกับตนเองแต่เป็นผู้อยู่ใน เหตุการณ์	6	1.4
	ไม่เคย	382	88.2
	รวม	433	100.0

4.1.2 ข้อมูลการรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่

ผู้วิจัยสำรวจกลุ่มตัวอย่างจำนวน 433 คนถึงเรื่องการรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการรถแท็กซี่สาธารณะ โดยใช้คำถามที่ให้สะท้อนถึงสถานการณ์ในรูปแบบความเสี่ยงต่างๆกัน ซึ่งผลการสำรวจ และวิเคราะห์เป็นดังนี้

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการรับรู้ความเสี่ยงมากที่สุดเมื่อให้แท็กซี่พาไปส่งที่เปลี่ยว หรือไม่คุ้นเคย มีคะแนนเฉลี่ยมากที่สุดเท่ากับ 4.12 รองลงมาคือ เมื่อผู้ขับขี่ใช้เส้นทางขับรถที่ไม่คุ้นเคย มีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.01, ความรู้สึกเสี่ยงขณะใช้บริการรถแท็กซี่ในช่วงกลางคืน มีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.94 และเสี่ยงน้อยที่สุด คือ ใช้บริการรถแท็กซี่ในช่วงเวลากลางวันที่ส่วนใหญ่มีการรับรู้ความเสี่ยงอยู่ในระดับน้อยถึงปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 2.46

จากผลการสำรวจเชิงปริมาณ เห็นได้ว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความรู้สึกว่าตนเองนั้นอยู่ในสถานการณ์ที่เสี่ยงมากที่สุด คือ เมื่อให้แท็กซี่พาไปส่งในที่เปลี่ยว หรือไม่คุ้นเคย สะท้อนให้เห็นว่า เมื่อคนเราไม่คุ้นเคย หรือไม่ค่อยมีประสบการณ์ ไม่รู้จัก หรือไม่เคยไปสถานที่นั้นๆจะมีความรู้สึกเสี่ยงอย่างมาก และยิ่งไปกับคนที่ไม่รู้จัก หรือคุ้นเคยกันมาก่อนซึ่งในที่นี้คือ ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ ยิ่งทำให้ความรู้สึกเสี่ยงเพิ่มมากขึ้นไปอีก ซึ่งอาจส่งผลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศที่ผู้กระทำผิดเป็นผู้ขับขี่รถแท็กซี่มากขึ้นตามมาด้วย

นอกจากนี้ จากผลการสำรวจเห็นว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการรับรู้ความเสี่ยงจากการแต่งกายชุดรัดรูป หรือค่อนข้างโป้ เวลาใช้บริการอยู่ในระดับมากที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับลักษณะของการก่ออาชญากรรมทางเพศที่ผู้กระทำผิดมักกระทำกับหญิงสาวที่แต่งกายในลักษณะชุดรัดรูป หรือค่อนข้างล่อแหลม สำหรับผลการสำรวจอีกอย่างหนึ่ง คือ เปรียบเทียบการรับรู้ความเสี่ยงระหว่าง

การใช้บริการแท็กซี่ในช่วงเวลากลางวันกับกลางคืนนั้น แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่ค่อยรู้สึกเสี่ยงเมื่อตนเองใช้บริการแท็กซี่ในช่วงกลางวัน ซึ่งผลการวิจัยแสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ความเสี่ยงจากการใช้บริการในช่วงเวลากลางคืนมากกว่ากลางวัน อาจเป็นเพราะว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่รู้สึกว่าการเดินทางกลางคืนเป็นช่วงเวลาที่เกิดเหตุอาชญากรรมมากกว่าช่วงเวลากลางวัน (ดูเพิ่มเติมได้จากตารางที่ 4.2)

ตารางที่ 4.2 ร้อยละของการรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่

ตัวชี้วัด	จำนวน (ร้อยละ)					รวม	
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	$\bar{X}$	S.D.
ขณะใช้บริการรถแท็กซี่ในช่วงกลางวัน	12 (2.8%)	31 (7.2%)	150 (34.6%)	193 (44.6%)	47 (10.9%)	2.46	0.88
	79.2%						
ขณะใช้บริการรถแท็กซี่ในช่วงกลางคืน	126 (29.1%)	200 (46.2%)	74 (17.1%)	23 (5.3%)	10 (2.3%)	3.94	0.93
	75.3%						
ขณะใช้บริการรถแท็กซี่คนเดียว	117 (27.0%)	199 (46.0%)	89 (20.6%)	15 (3.5%)	13 (3.0%)	3.91	0.93
	73.0%						
เมื่อผู้ขับขี่ใช้เส้นทางขับรถที่ไม่คุ้นเคย	144 (33.3%)	188 (43.4%)	75 (17.3%)	14 (3.2%)	12 (2.8%)	4.01	0.94
	76.7%						
เมื่อให้แท็กซี่พาไปส่งที่เปลี่ยว หรือไม่คุ้นเคย	196 (45.3%)	160 (37.0%)	33 (7.6%)	19 (4.4%)	25 (5.8%)	4.12	1.10
	82.3%						
เมื่อแต่งกายชุดรัดรูป ค่อนข้างโป้ หรือวาบหวิวขึ้นรถแท็กซี่	164 (37.9%)	155 (35.8%)	54 (12.5%)	26 (6.0%)	34 (7.9%)	3.90	1.20
	73.7%						
ใช้บริการรถแท็กซี่หลังจากดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หรือมึนเมา	171 (39.5%)	125 (28.9%)	53 (12.2%)	42 (9.7%)	42 (9.7%)	3.79	1.31
	68.4%						

4.1.3 ข้อมูลการรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่

ผู้วิจัยได้สำรวจกลุ่มตัวอย่างจำนวน 433 คนถึงการรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของรถแท็กซี่ ซึ่งเป็นการสอบถามถึงความมาก และน้อยในการรับรู้ข่าวอาชญากรรมประเภทนี้จากแหล่งข้อมูลต่างๆจำนวน 6 แหล่งข้อมูลซึ่งแบ่งเป็นการรับรู้ผ่านสื่อ และผ่านบุคคลอื่นๆ ผลการสำรวจ และวิเคราะห์เป็นดังนี้

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของรถแท็กซี่ผ่านสื่อมากที่สุดจากการรับชมข่าวจากโทรทัศน์ คือ ระดับมากถึงมากที่สุด มีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.20 รองลงมา คือ การอ่าน และรับชมจากเว็บไซต์/บล็อก/ข่าวออนไลน์ และสื่อออนไลน์ต่างๆ มีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.63, การอ่านข่าวจากหนังสือพิมพ์ คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.50 และ น้อยที่สุด คือ การรับฟังจากวิทยุอยู่ในระดับน้อยถึงปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 2.95

สำหรับการรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่ผ่านบุคคลอื่นๆ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการรับฟังจากคนใกล้ชิด หรือเพื่อนอยู่ในระดับน้อยถึงปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 2.75 และรับฟังจากผู้ที่เคยตกเป็นเหยื่ออยู่ในระดับน้อยถึงน้อยที่สุด มีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 2.02

จากผลการสำรวจ สามารถวิเคราะห์ได้ว่า กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ข่าวอาชญากรรมทางเพศจากรถแท็กซี่ในรูปแบบที่แตกต่างกัน ซึ่งถ้าเปรียบเทียบการรับรู้ข่าวจากสื่อ และจากบุคคลอื่นๆ แสดงให้เห็นว่าการรับรู้จากสื่อมีมากกว่าอย่างเห็นได้ชัด โดยเฉพาะข่าวจากโทรทัศน์ และหนังสือพิมพ์ และการรับรู้ผ่านเว็บไซต์/บล็อก/ข่าวออนไลน์ และสื่อออนไลน์ต่างๆ ซึ่งเป็นสื่อหลักที่คนส่วนใหญ่รับข้อมูล โดยเฉพาะการรับผ่านทางเว็บไซต์ และสื่อออนไลน์นั้น ผู้รับสารจะไม่ได้รับเพียงแค่ข้อมูลดิบอย่างเดียว แต่จะได้รับข้อมูลไปพร้อมกับการแสดงออก และความรู้สึกของผู้ถูกกระทำด้วย เช่น การบอกเล่าเรื่องราวการถูกกระทำผ่านทางเว็บบอร์ดต่างๆ หรือที่กระทู้ต่างๆ ที่รวมการแจ้งปัญหาอาชญากรรมเหล่านี้ของผู้เสียหายไว้ ลักษณะของการรับสื่อนี้ อาจทำให้สื่อหลักประเภทนี้มีอิทธิพลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรม ที่ส่งผลถึงพฤติกรรมที่สะท้อนความหวาดกลัวอาชญากรรมที่มากกว่าการรับรู้ผ่านบุคคลอื่นๆ ได้ แต่ประสบการณ์อาชญากรรมทางอ้อมเหล่านี้จะมีอิทธิพลแค่ไหนนั้นเราจำเป็นต้องวิเคราะห์ถึง ความเชื่อ มุมมองต่ออาชญากรรม ปัจจัยส่วนบุคคล และประสบการณ์โดยตรงส่วนบุคคลที่เกี่ยวข้องกับอาชญากรรมนั้นๆ ด้วยเช่นกัน (ดูเพิ่มเติมได้จากตารางที่ 4.3)

ตารางที่ 4.3 ร้อยละของการรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่

ตัวชี้วัด	จำนวน (ร้อยละ)					รวม	
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	$\bar{X}$	S.D.
การรับรู้ผ่านสื่อ							
รับชมข่าวจากโทรทัศน์	172 (39.7%)	190 (43.9%)	58 (13.4%)	11 (2.5%)	2 (0.5%)	4.20	0.79
	83.6%						
อ่านข่าวจากหนังสือพิมพ์	49 (11.3%)	192 (44.3%)	131 (30.3%)	49 (11.3%)	12 (2.8%)	3.50	0.93
	74.6%						
รับฟังจากวิทยุ	30 (6.9%)	93 (21.5%)	167 (38.6%)	113 (26.1%)	30 (6.9%)	2.95	1.01
	64.7%						
อ่าน รับชม จากเว็บไซต์/บล็อก/ข่าวออนไลน์ และสื่อออนไลน์ต่างๆ	112 (25.9%)	148 (34.2%)	101 (23.3%)	44 (10.2%)	28 (6.5%)	3.63	1.16
	60.1%						
การรับรู้ผ่านบุคคลอื่น							
รับฟังจากคนใกล้ชิดหรือเพื่อน	23 (5.3%)	87 (20.1%)	137 (31.6%)	131 (30.3%)	55 (12.7%)	2.75	1.07
	61.9%						
รับฟังจากผู้ที่เคยตกเป็นเหยื่อ	7 (1.6%)	33 (7.6%)	77 (17.8%)	161 (37.2%)	155 (35.8%)	2.02	0.99
	73.0%						

4.1.4 ข้อมูลทัศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจ

ผู้วิจัยได้สำรวจกลุ่มตัวอย่างจำนวน 433 คนถึงทัศนคติที่มีต่อประสิทธิภาพการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยแบ่งเป็นประสิทธิภาพในด้านต่างๆ ได้แก่ การตรวจตราอาชญากรรม การปราบปรามอาชญากรรม การให้ความช่วยเหลือประชาชน และภาพลักษณ์ความน่าเชื่อถือ ผลการสำรวจ และวิเคราะห์เป็นดังนี้

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีทัศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจมากที่สุด คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจตั้งจุดตรวจ จุดสกัด อย่างสม่ำเสมอ มีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.38 รองลงมาคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจออกตรวจตราอาชญากรรมในพื้นที่รับผิดชอบอย่างสม่ำเสมอ คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.37 น้อยที่สุดคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจทำงานอย่างเต็มที่ มีภาพพจน์ดี น่าเชื่อถือ ส่วนใหญ่ตอบว่าเฉยๆ ร้อยละ 32.6 และไม่ค่อยเห็นด้วย ร้อยละ 26.6 โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 2.85

ผลการสำรวจเชิงปริมาณ วิเคราะห์ได้ว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจโดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ถึงมากเป็นส่วนใหญ่ ซึ่ง อาจเป็นเพราะประชาชนบางส่วนคิดว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติงานไม่เต็มที่ และมีภาพพจน์ที่ไม่ดี จากผลการสำรวจเห็นว่า เมื่อถามถึงภาพลักษณ์ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีทัศนคติที่ปานกลางถึงน้อย ซึ่งอาจส่งผลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมได้เช่นกัน เพราะเมื่อประชาชนไม่มีความเชื่อมั่นในการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการตรวจตรา และปราบปรามอาชญากรรม นั้นอาจส่งผลทำให้ความหวาดกลัวอาชญากรรมส่วนบุคคลและทั้งสังคมเพิ่มมากขึ้น (ดูเพิ่มเติมได้จากตารางที่ 4.4)

ตารางที่ 4.4 ร้อยละของทัศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

ตัวชี้วัด	จำนวน (ร้อยละ)					รวม	
	เห็นด้วย	ค่อนข้างเห็นด้วย	เฉยๆ	ไม่ค่อยเห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	$\bar{X}$	S.D.
เจ้าหน้าที่ตำรวจออกตรวจตราอาชญากรรมในพื้นที่รับผิดชอบอย่างสม่ำเสมอ	64 (14.8%)	147 (33.9%)	122 (28.2%)	84 (19.4%)	16 (3.7%)	3.37	1.06
	62.1%						
เจ้าหน้าที่ตำรวจมีการตั้งจุดตรวจจุดสกัด อย่างสม่ำเสมอ	66 (15.2%)	150 (34.6%)	111 (25.6%)	95 (21.9%)	11 (2.5%)	3.38	1.06
	60.2%						

ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

ตัวชี้วัด	จำนวน (ร้อยละ)					รวม	
	เห็นด้วย	ค่อนข้างเห็นด้วย	เฉยๆ	ไม่ค่อยเห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	$\bar{X}$	S.D.
เจ้าหน้าที่ตำรวจมาถึงที่เกิดเหตุและระงับเหตุร้ายได้อย่างรวดเร็ว	56 (12.9%)	105 (24.2%)	155 (35.8%)	88 (20.3%)	29 (6.7%)	3.16	1.09
60.0%							
เจ้าหน้าที่ตำรวจติดตามจับกุมผู้ร้ายได้อย่างรวดเร็ว	50 (11.5%)	99 (22.9%)	146 (33.7%)	103 (23.8%)	35 (8.1%)	3.06	1.11
57.5%							
เมื่อมีคดีเจ้าหน้าที่ตำรวจให้ความช่วยเหลือ และร่วมมืออย่างดี	39 (9.0%)	123 (28.4%)	149 (34.4%)	98 (22.6%)	24 (5.5%)	3.13	1.03
62.8%							
ในคดีเกี่ยวกับการล่วงละเมิดทางเพศ เจ้าหน้าที่ตำรวจให้ความช่วยเหลือ และร่วมมืออย่างดี	36 (8.3%)	124 (28.6%)	156 (36.0%)	94 (21.7%)	23 (5.3%)	3.13	1.01
64.6%							
เจ้าหน้าที่ตำรวจทำงานอย่างเต็มที่ มีภาพพจน์ดี น่าเชื่อถือ	30 (6.9%)	94 (21.7%)	141 (32.6%)	115 (26.6%)	53 (12.2%)	2.85	1.10
59.2%							

4.1.5 ข้อมูลความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่

ผู้วิจัยทำการสำรวจกลุ่มตัวอย่างจำนวน 433 คน ถึงความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการรถแท็กซี่สาธารณะ จากการทบทวนวรรณกรรมผู้วิจัยได้ทำการวัดความหวาดกลัวอาชญากรรมโดยใช้พฤติกรรมที่สะท้อนถึงความหวาดกลัวอาชญากรรม โดยแบ่งเป็น พฤติกรรมการหลีกเลี่ยงจากอาชญากรรม และพฤติกรรมการป้องกันอาชญากรรม ผลการสำรวจ และวิเคราะห์เป็นดังนี้ (ดูเพิ่มเติมได้จากตารางที่ 4.5)

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความหวาดกลัวอาชญากรรมโดยสะท้อนให้เห็นในด้านแรกผ่านพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงจากอาชญากรรมมากที่สุด คือ หลีกเลี่ยงการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เวลาต้องใช้บริการแท็กซี่ทุกครั้ง คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.27 รองลงมาคือ แต่งกายมิดชิด และ

ทะมัดทะแมงเสมอเวลาใช้บริการ ส่วนใหญ่ตอบค่อนข้างเห็นด้วย และเห็นด้วย รวมร้อยละ 86.1 โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.26, บ่อยครั้งที่พยายามหลีกเลี่ยงการเที่ยวสถานบันเทิงในช่วงกลางคืน เพราะไม่อยากรบกวนแท็กซี่กลับที่พัก คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.88 น้อยที่สุด คือ พยายามหลีกเลี่ยงการพูดคุยแบบเป็นกันเองกับผู้ขับขี่ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ตอบว่า เฉยๆ และค่อนข้างเห็นด้วย โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.49

สำหรับความหวาดกลัวอาชญากรรมที่สะท้อนผ่านพฤติกรรมการป้องกันอาชญากรรมมากที่สุด คือ จดจำป้ายทะเบียน และชื่อผู้ขับขี่ทุกครั้งขณะโดยสารแท็กซี่ ส่วนใหญ่ตอบว่าค่อนข้างเห็นด้วย และเห็นด้วย โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.43 รองลงมาคือ มีสติตรวจสอบเส้นทางเดินรถอยู่เสมอขณะเดินทางด้วยแท็กซี่ คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.41, โทรบอกคนใกล้ชิดให้รู้เสมอถึงข้อมูลของรถแท็กซี่ที่นั่ง คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.19 น้อยที่สุดคือ ร่วมกันแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับคนใกล้ชิดถึงการระวังป้องกันอาชญากรรมทางเพศจากรถแท็กซี่อยู่บ่อยครั้ง ส่วนใหญ่ตอบว่า เฉยๆถึงค่อนข้างเห็นด้วย โดยมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.26

จากผลการสำรวจความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากรถแท็กซี่ แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความหวาดกลัวอาชญากรรมอยู่ในระดับปานกลางถึงค่อนข้างสูง เห็นได้จากกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีพฤติกรรมทั้งการหลีกเลี่ยง และการป้องกันที่แสดงออกมาอยู่ในระดับปานกลางถึงสูง ซึ่งปัจจัยที่ทำให้เกิดพฤติกรรมที่สะท้อนให้เห็นถึงความหวาดกลัวอาชญากรรมเหล่านี้ อาจจะมีอิทธิพลมาจากปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยอิสระอื่นๆ อันได้แก่ อายุ น้อยหรือมาก อาชีพที่ทำให้ลักษณะการดำเนินชีวิตแตกต่างกัน หรือ ช่วงเวลาเดินทางที่อยู่ในเวลาเสี่ยงของการเกิดอาชญากรรมทางเพศ ปัจจัยอิสระอื่นๆ ได้แก่ การรับรู้ถึงความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมที่มาก ประสบการณ์ทางอ้อมจากการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับอาชญากรรมที่รับรู้ค่อนข้างบ่อย การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ไม่มีประสิทธิภาพ หรือไม่น่าเชื่อถือ ปัจจัยต่างๆเหล่านี้สามารถทำให้ความหวาดกลัวอาชญากรรมนั้นสูงขึ้น หรือลดลงได้หมด ซึ่งเราจะได้ทำการวิเคราะห์ต่อไปในการทดสอบสมมุติฐาน (ดูเพิ่มเติมได้จากตารางที่ 4.5)

ตารางที่ 4.5 ร้อยละของความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่

ตัวชี้วัด	จำนวน (ร้อยละ)					รวม	
	เห็นด้วย	ค่อนข้างเห็นด้วย	เฉยๆ	ไม่ค่อยเห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	$\bar{X}$	S.D.
พฤติกรรมกรหลีกเลี่ยง							
บ่อยครั้งที่พยายามหลีกเลี่ยงการเที่ยวสถานบันเทิงในช่วงกลางคืน เพราะไม่อยากรับแท็กซี่กลับที่พัก	132 (30.5%)	178 (41.1%)	70 (16.2%)	43 (9.9%)	10 (2.3%)	3.88	1.02
	71.6%						
พยายามหลีกเลี่ยงการพูดคุยแบบเป็นกันเองกับผู้ขับขี่	72 (16.6%)	140 (32.3%)	159 (36.7%)	54 (12.5%)	8 (1.8%)	3.49	0.97
	69.0%						
แต่งกายมิดชิด และทะมัดทะแมงเสมอเวลาใช้บริการรถแท็กซี่ เพื่อหลีกเลี่ยงภัยข่มขืน ลวนลาม	178 (41.1%)	195 (45.0%)	56 (12.9%)	2 (0.5%)	2 (0.5%)	4.26	0.73
	86.1%						
หลีกเลี่ยงการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เวลาต้องใช้บริการแท็กซี่ทุกครั้ง	204 (47.1%)	161 (37.2%)	53 (12.2%)	10 (2.3%)	5 (1.2%)	4.27	0.84
	84.3%						
พฤติกรรมการป้องกัน							
พาเพื่อนไปด้วยเสมอเมื่อเวลาต้องใช้บริการรถแท็กซี่	130 (30.0%)	175 (40.4%)	98 (22.6%)	21 (4.8%)	9 (2.1%)	3.91	0.95
	70.4%						
มีสติตรวจสอบเส้นทางเดินรถอยู่เสมอขณะเดินทางด้วยแท็กซี่	229 (52.9%)	162 (37.4%)	33 (7.6%)	7 (1.6%)	2 (0.5%)	4.41	0.74
	90.3%						
จดจำป้ายทะเบียน และชื่อผู้ขับขี่ทุกครั้งขณะโดยสารแท็กซี่	258 (59.6%)	117 (27.0%)	47 (10.9%)	10 (2.3%)	1 (0.2%)	4.43	0.79
	86.6%						
โทรบอกคนใกล้ชิดให้รู้เสมอถึงข้อมูลของรถแท็กซี่ที่นั่ง	184 (42.5%)	167 (38.6%)	65 (15.0%)	16 (3.7%)	1 (0.2%)	4.19	0.84
	81.1%						

ตารางที่ 4.5 (ต่อ)

ตัวชี้วัด	จำนวน (ร้อยละ)					รวม	
	เห็นด้วย	ค่อนข้างเห็นด้วย	เฉยๆ	ไม่ค่อยเห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	$\bar{X}$	S.D.
ร่วมกันแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับ	58	134	127	91	23	3.26	1.09
คนใกล้ชิดถึงการระวังป้องกัน	(13.4%)	(30.9%)	(29.3%)	(21.0%)	(5.3%)		
อาชญากรรมทางเพศจากรถแท็กซี่		60.2%					
อยู่บ่อยครั้ง							

จากผลการวิจัยเชิงสำรวจเชิงปริมาณในด้านต่างๆสามารถสรุปได้ดังนี้ ด้านการรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการรถแท็กซี่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ความเสี่ยงเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก ด้านการรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่จากสื่อ พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ข่าวเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก ซึ่งแตกต่างจากการรับรู้ผ่านบุคคลอื่นๆที่อยู่ในระดับน้อย สำหรับทัศนคติในเรื่องของประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง ผลการสำรวจสุดท้าย คือ ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการรถแท็กซี่ พบว่า ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศที่แสดงออกผ่านพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงมีความหวาดกลัวเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก และด้านพฤติกรรมการป้องกันมีความหวาดกลัวเฉลี่ยอยู่ในระดับมากเช่นกัน

ตารางที่ 4.6 สรุปข้อมูลระดับความคิดเห็นโดยรวมของตัวแปรอิสระ และตัวแปรตาม

ตัวชี้วัด	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ
การรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศ	3.73	0.75	มาก
การรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่จากสื่อ	3.57	0.65	มาก
การรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่จากบุคคลอื่นๆ	2.38	0.89	น้อย
ทัศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจ	3.15	0.91	ปานกลาง
ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการหลีกเลี่ยง	3.97	0.64	มาก
ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการป้องกัน	4.04	0.63	มาก

4.1.6 ปัจจัยที่ส่งผลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่

ผู้วิจัยได้จัดกลุ่มตัวแปรอิสระเพื่อมาทดสอบสมมุติฐานต่างๆถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการโดยสารรถแท็กซี่ซึ่งแบ่งเป็นตัวแปรอิสระทั้งหมด 8 ตัวแปร คือ 4 ตัวแปรเป็นปัจจัยพื้นฐานของกลุ่มตัวอย่างได้แก่ อายุ อาชีพ ความถี่ในการโดยสารรถแท็กซี่ ช่วงเวลาเดินทาง

สำหรับอีก 4 ตัวแปร เป็นปัจจัยที่ส่งอิทธิพลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมได้แก่ การรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่ ประสบการณ์การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่ทางตรง การรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่ ซึ่งเป็นประสบการณ์อาชญากรรมทางอ้อม และทัศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจ โดยการทดสอบในครั้งนี้ได้ตัดกลุ่มตัวอย่าง หรือแบบสอบถามที่มีความผิดปกติออกเพื่อให้ผลการวิเคราะห์ข้อมูลไม่มีความคลาดเคลื่อน และเป็นไปตามเงื่อนไขของสถิติที่ใช้ในการวิจัย สำหรับผลการวิเคราะห์ และทดสอบสมมุติฐานการวิจัยสามารถสรุปผลได้ดังนี้

4.1.6.1 ผลการทดสอบสมมุติฐานที่ 1 อายุที่มากขึ้นส่งผลให้ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่น้อยลง

จากการทดสอบสมมุติฐานโดยใช้เครื่องมือการวิจัยเชิงปริมาณ คือ การใช้ Simple Regression Analysis ได้ผลการวิจัยดังนี้

1) ผลการทดสอบ Simple Regression Analysis เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรโดยใช้การวิเคราะห์ความถดถอยอย่างง่าย ผลการวิเคราะห์ระหว่างตัวแปรอายุ กับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการหลีกเลี่ยง ได้ค่า Beta เท่ากับ 0.071 และค่า $P = 0.162$ แสดงว่าตัวแปรทั้งสองไม่มีความสัมพันธ์กัน (ดูเพิ่มเติมได้จากตารางที่ 4.7)

2) สำหรับผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอายุ กับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการป้องกัน ได้ค่า Beta เท่ากับ -0.317 และค่า $P = 0.000$ แสดงว่าตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กันในระดับค่า และมีความสัมพันธ์เป็นไปในทิศทางตรงกันข้าม เนื่องจากค่าที่ได้มานั้นอยู่ในระหว่าง -1 ถึง 0 (ดูเพิ่มเติมได้จากตารางที่ 4.7)

จากผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างอายุ และความหวาดกลัวอาชญากรรม แสดงให้เห็นว่าอายุมีความสัมพันธ์กับความหวาดกลัวอาชญากรรมด้านพฤติกรรมการป้องกัน และสามารถนำมาใช้พยากรณ์ความหวาดกลัวอาชญากรรมได้ร้อยละ 10 ($R\text{-squared} = 0.100$) สะท้อนว่าบุคคลเมื่ออายุมากขึ้นจะมีความหวาดกลัวอาชญากรรมน้อยลง ซึ่งอาจเป็นเพราะว่า ตนเองนั้นใช้เวลาทำกิจกรรมนอกบ้าน หรือเดินทางน้อยลง ประกอบกับประสบการณ์ในการเดินทางที่มากขึ้น

การระวังตัวจึงอาจน้อยลงจากความเคยชินจนเห็นว่าการเดินทางด้วยรถแท็กซี่นั้นเป็นเรื่องปกติ เห็นได้จากมีการป้องกันตัวที่น้อยลงเวลาใช้บริการรถแท็กซี่

ตารางที่ 4.7 ผลการวิเคราะห์ความถดถอยอย่างง่ายระหว่างตัวแปรอายุกับความหวาดกลัว
อาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่ด้วย Simple Regression Analysis

ตัวชี้วัด	ความหวาดกลัวอาชญากรรม					
	ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศ ด้าน พฤติกรรมกรหลักเลียง			ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศ ด้าน พฤติกรรมกรป้องกัน		
	β	P	R ²	β	P	R ²
อายุ	0.071	0.162	0.005	-0.317	0.000***	0.100

หมายเหตุ: * $p \leq 0.05$ /** $p \leq 0.01$ /** $p \leq 0.001$

4.1.6.2 ผลการทดสอบสมมุติฐานที่ 2 อาชีพที่เสี่ยงต่อการถูกก่ออาชญากรรมทางเพศมากส่งผลให้ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่มากขึ้น

1) ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างกัน ระหว่างตัวแปรอาชีพกับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมกรหลักเลียง ด้วย One - Way Anova พบว่าอาชีพต่างๆมีความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมกรหลักเลียงแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P = 0.007$) (ดูเพิ่มเติมได้จากตารางที่ 4.8)

ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธี LSD พบว่า อาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจมีความหวาดกลัวอาชญากรรมมากกว่านักเรียน/นักศึกษา, อาชีพพนักงาน/ลูกจ้างของรัฐมีความหวาดกลัวอาชญากรรมมากกว่าธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย/รับจ้างอิสระ และนักเรียน/นักศึกษา, กลุ่มคนว่างงานและเกษียณอายุมีความหวาดกลัวอาชญากรรมมากกว่าธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย/รับจ้างอิสระ และนักเรียน/นักศึกษา (ดูเพิ่มเติมได้จากตารางที่ 4.9)

2) ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างกัน ระหว่างตัวแปรอาชีพกับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมกรป้องกัน ด้วย One - Way Anova พบว่าอาชีพต่างๆมีความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมกรป้องกัน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P = 0.005$) (ดูเพิ่มเติมได้จากตารางที่ 4.8)

ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธี LSD พบว่า ทุกอาชีพ คือ อาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจ, พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน, พนักงาน/ลูกจ้างของรัฐ, นักเรียน/นักศึกษา, ว่างาน/เกษียณอายุมีความหวาดกลัวอาชญากรรมมากกว่าอาชีพธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย/รับจ้างอิสระ (ดูเพิ่มเติมได้จากตารางที่ 4.10)

ตารางที่ 4.8 ผลการวิเคราะห์ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่จำแนกตามอาชีพด้วย One - Way Anova

ตัวชี้วัด	ความหวาดกลัวอาชญากรรม			
	ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศ ด้านพฤติกรรมกรหลีกเลียง		ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศ ด้านพฤติกรรมกรป้องกัน	
	F	P	F	P
อาชีพ	3.240	0.007**	3.418	0.005**

หมายเหตุ: * $p \leq 0.05$ /** $p \leq 0.01$ /** $p \leq 0.001$

ตารางที่ 4.9 แสดงค่าเฉลี่ยเปรียบเทียบความแตกต่างของอาชีพกับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมกรหลีกเลียง ด้วยวิธี LSD

อาชีพ	$\bar{X}$	รับราชการ/ รัฐวิสาห กิจ	พนักงาน/ ลูกจ้าง เอกชน	พนักงาน/ ลูกจ้างรัฐ	ธุรกิจ ส่วนตัว/ ค้าขาย/ รับจ้าง อิสระ	นักเรียน/ นักศึกษา	ว่างงาน/ เกษียณอายุ
		4.036	3.982	4.143	3.813	3.810	4.076
รับราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	4.036	-	0.054	0.106	0.223	0.226*	0.039
พนักงาน/ ลูกจ้าง เอกชน	3.982	-	-	0.161	0.168	0.172	0.093
พนักงาน/ ลูกจ้างรัฐ	4.143	-	-	-	0.330*	0.333*	0.067

ตารางที่ 4.9 (ต่อ)

อาชีพ	$\bar{X}$	รับราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	พนักงาน/ ลูกจ้าง เอกชน	พนักงาน/ ลูกจ้างรัฐ	ธุรกิจ ส่วนตัว/ ค้าขาย/ รับจ้าง อิสระ	นักเรียน/ นักศึกษา	ว่างงาน/ เกษียณอายุ
		4.036	3.982	4.143	3.813	3.810	4.076
ธุรกิจ ส่วนตัว/ ค้าขาย/ รับจ้างอิสระ	3.813	-	-	-	-	0.003	0.262*
นักเรียน/ นักศึกษา	3.810	-	-	-	-	-	0.266*
ว่างงาน/ เกษียณอายุ	4.076	-	-	-	-	-	-

ตารางที่ 4.10 แสดงค่าเฉลี่ยเปรียบเทียบความแตกต่างของอาชีพกับความหวาดกลัวอาชญากรรม
ทางเพศด้านพฤติกรรมการป้องกัน ด้วยวิธี LSD

อาชีพ	$\bar{X}$	รับราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	พนักงาน/ ลูกจ้าง เอกชน	พนักงาน/ ลูกจ้างรัฐ	ธุรกิจ ส่วนตัว/ ค้าขาย/ รับจ้าง อิสระ	นักเรียน/ นักศึกษา	ว่างงาน/ เกษียณอายุ
		4.150	4.086	4.027	3.778	4.149	4.127
รับราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	4.150	-	0.064	0.123	0.372*	0.001	0.023
พนักงาน/ ลูกจ้าง เอกชน	4.086	-	-	0.058	0.307*	0.063	0.041
พนักงาน/ ลูกจ้างรัฐ	4.027	-	-	-	0.249*	0.121	0.100

ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

อาชีพ	$\bar{X}$	รับราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	พนักงาน/ ลูกจ้างเอกชน	พนักงาน/ ลูกจ้างรัฐ	ธุรกิจ ส่วนตัว/ ค้าขาย/ รับจ้าง อิสระ	นักเรียน/ นักศึกษา	ว่างงาน/ เกษียณอายุ
		4.150	4.086	4.027	3.778	4.149	4.127
ธุรกิจ ส่วนตัว/ ค้าขาย/ รับจ้างอิสระ	3.778	-	-	-	-	0.371*	0.349*
นักเรียน/ นักศึกษา	4.149	-	-	-	-	-	0.021
ว่างงาน/ เกษียณอายุ	4.127	-	-	-	-	-	-

4.1.6.3 ผลการทดสอบสมมุติฐานที่ 3 ความถี่ในการโดยสารรถแท็กซี่ที่มากขึ้น ส่งผลให้ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่น้อยลง

1) ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างกัน ระหว่างตัวแปรความถี่ในการโดยสารแท็กซี่กับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการหลีกเลี่ยง ด้วย One - Way Anova พบว่า ความถี่ในการโดยสารแท็กซี่มีความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการหลีกเลี่ยง ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

2) ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างกัน ระหว่างตัวแปรความถี่ในการโดยสารแท็กซี่กับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการป้องกัน ด้วย One - Way Anova พบว่า ความถี่ในการโดยสารรถแท็กซี่ที่แตกต่างกันมีความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการป้องกัน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P = 0.014$) (ดูเพิ่มเติมได้จากตารางที่ 4.11)

ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธี LSD ระหว่างตัวแปรความถี่ในการโดยสารแท็กซี่กับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการป้องกัน พบว่ามี 1 คู่ที่มีความแตกต่างกันคือ 1-2 ครั้ง/เดือน (ไม่ค่อยใช้) มีความหวาดกลัวอาชญากรรมมากกว่า 3-4 ครั้ง/

เดือน (ใช้บ้าง) และถ้าสังเกตจากค่าความถี่พบว่าความถี่ในการโดยสารแท็กซี่ที่มากขึ้นส่งผลให้ความหวาดกลัวอาชญากรรมน้อยลง (ดูเพิ่มเติมได้จากตารางที่ 4.12)

ตารางที่ 4.11 ผลการวิเคราะห์ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่จำแนกตามความถี่ในการโดยสารรถแท็กซี่ด้วย One - Way Anova

ตัวชี้วัด	ความหวาดกลัวอาชญากรรม			
	ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศ ด้านพฤติกรรมกรหลีกเลียง		ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศ ด้านพฤติกรรมกรป้องกัน	
	F	P	F	P
ความถี่ในการโดยสารรถแท็กซี่	1.443	0.230	3.597	0.014*

หมายเหตุ: * $p \leq 0.05$ /** $p \leq 0.01$ /*** $p \leq 0.001$

ตารางที่ 4.12 แสดงค่าเฉลี่ยเปรียบเทียบความแตกต่างของความถี่ในการโดยสารรถแท็กซี่กับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมกรป้องกัน ด้วยวิธี LSD

ความถี่ในการโดยสารรถแท็กซี่	$\bar{X}$	1-2 ครั้ง/เดือน (ไม่ค่อยใช้)	3-4 ครั้ง/เดือน (ใช้บ้าง)	5-6 ครั้ง/เดือน (ใช้ค่อนข้างบ่อย)	7 ครั้งขึ้นไป/เดือน (ใช้บ่อย)
		4.157	3.926	4.069	3.965
1-2 ครั้ง/เดือน (ไม่ค่อยใช้)	4.157	-	0.230*	0.088	0.191
3-4 ครั้ง/เดือน (ใช้บ้าง)	3.926	-	-	0.142	0.039
5-6 ครั้ง/เดือน (ใช้ค่อนข้างบ่อย)	4.069	-	-	-	0.103
7 ครั้งขึ้นไป/เดือน (ใช้บ่อย)	3.965	-	-	-	-

4.1.6.4 ผลการทดสอบสมมุติฐานที่ 4 ช่วงเวลาเดินทางที่เลื่องมากขึ้นส่งผลให้ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่มากขึ้น

1) ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างกัน ระหว่างตัวแปรช่วงเวลาเดินทางกับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมกรหลีกเลียง ด้วย One - Way Anova พบว่า ช่วงเวลาเดินทางที่แตกต่างกันมีความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมกรหลีกเลียง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P = 0.003$) (ดูเพิ่มเติมได้จากตารางที่ 4.13)

ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธี LSD ระหว่างตัวแปรช่วงเวลาเดินทางกับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมกรหลีกเลียง พบว่าทุกช่วงเวลาเดินทางคือ ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (06:00 - 10:00), ช่วงเวลาปกติเช้า (10:01 - 16:00), ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (16:01 - 20:00), ช่วงเวลาปกติเย็น (20:01 - 24:00) มีความหวาดกลัวอาชญากรรมมากกว่าช่วงเวลาพิเศษ (24:01 - 06:00) และถ้าสังเกตจากค่าความถี่พบว่าช่วงเวลาเดินทางกับความหวาดกลัวอาชญากรรมมีความสัมพันธ์กันในทิศทางตรงกันข้าม นั่นคือยิ่งช่วงเวลาเดินทางเลื่องมากขึ้นความหวาดกลัวอาชญากรรมยิ่งลดลง (ดูเพิ่มเติมได้จากตารางที่ 4.14)

2) ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างกัน ระหว่างตัวแปรช่วงเวลาเดินทางกับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมกรป้องกัน ด้วย One - Way Anova พบว่า ช่วงเวลาเดินทางที่แตกต่างกันมีความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ตารางที่ 4.13 ผลการวิเคราะห์ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่จำแนกตามช่วงเวลาเดินทางด้วย One - Way Anova

ตัวชี้วัด	ความหวาดกลัวอาชญากรรม			
	ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศ ด้านพฤติกรรมกรหลีกเลียง		ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศ ด้านพฤติกรรมกรป้องกัน	
	F	P	F	P
ช่วงเวลาเดินทาง	4.053	0.003**	1.473	0.210

หมายเหตุ: * $p \leq 0.05$ /** $p \leq 0.01$ /** $p \leq 0.001$

ตารางที่ 4.14 แสดงค่าเฉลี่ยเปรียบเทียบความแตกต่างของช่วงเวลาเดินทางกับความหวาดกลัว
อาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมกรหลักเลี้ยง ด้วยวิธี LSD

ช่วงเวลา เดินทาง	$\bar{X}$	ช่วงเวลา เร่งด่วนเช้า (06:00 - 10:00)	ช่วงเวลาปกติ เช้า (10:01 - 16:00)	ช่วงเวลา เร่งด่วนเย็น (16:01 - 20:00)	ช่วงเวลาปกติ เย็น (20:01 - 24:00)	ช่วงเวลา พิเศษ (24:01 - 06:00)
		3.949	4.086	4.026	3.985	3.621
ช่วงเวลา เร่งด่วนเช้า (06:00 - 10:00)	3.949	-	0.137	0.077	0.036	0.327*
ช่วงเวลาปกติ เช้า (10:01 - 16:00)	4.086	-	-	0.060	0.101	0.465*
ช่วงเวลา เร่งด่วนเย็น (16:01 - 20:00)	4.026	-	-	-	0.041	0.404*
ช่วงเวลาปกติ เย็น (20:01 - 24:00)	3.985	-	-	-	-	0.363*
ช่วงเวลาพิเศษ (24:01 - 06:00)	3.621	-	-	-	-	-

4.1.6.5 ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 5 ประสิทธิภาพการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม ทางเพศจากแท็กซี่มากขึ้นส่งผลให้ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทาง เพศจากการใช้บริการแท็กซี่มากขึ้น

ในการวิเคราะห์ประสิทธิภาพการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางตรง ผู้วิจัยได้นำเอา
กลุ่มตัวอย่างที่ เคยตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม กับเป็นผู้อยู่ในเหตุการณ์มาร่วมกัน เพราะเห็นว่า เป็น
ประสิทธิภาพอาชญากรรมทางตรงเหมือนกัน และกลุ่มผู้ที่อยู่ในเหตุการณ์มีน้อยมากเพียงแค่ 6 คน
เท่านั้น เพื่อความเหมาะสมในการวิเคราะห์ทางสถิติ ผลการทดสอบมีดังนี้

- 1) ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความสัมพันธ์ ระหว่างตัวแปรประสิทธิภาพ
การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่กับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้าน

พฤติกรรมกรหลีกเลียง ด้วย T-test พบว่า ประสพการณ์การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่ ไม่มีความสัมพันธ์กับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมกรหลีกเลียง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (ดูเพิ่มเติมได้จากตารางที่ 4.15)

2) ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบความสัมพันธ์ ระหว่างตัวแปรประสพการณ์การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่กับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมกรป้องกัน ด้วย T-test พบว่า ประสพการณ์การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่ ไม่มีความสัมพันธ์กับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมกรป้องกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (ดูเพิ่มเติมได้จากตารางที่ 4.15)

จากผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างประสพการณ์การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมกับความหวาดกลัวอาชญากรรม พบว่า ประสพการณ์การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมไม่มีความสัมพันธ์กับความหวาดกลัวอาชญากรรมทั้งสองด้าน สะท้อนว่า ทั้งผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม และผู้หญิงที่ไม่เคยตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมมีความหวาดกลัวอาชญากรรมไม่แตกต่างกัน หรือไม่ว่าจะมีประสพการณ์การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมมากหรือน้อยก็จะไม่ส่งผลให้ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่มีระดับที่เพิ่มขึ้น หรือลดลง

ตารางที่ 4.15 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างประสพการณ์อาชญากรรมกับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการโดยสารรถแท็กซี่ด้วย T-test

ความหวาดกลัวอาชญากรรม	ประสบการณ์อาชญากรรม				t	P
	เคย		ไม่เคย			
	$\bar{X}$	S.D.	$\bar{X}$	S.D.		
ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้าน พฤติกรรมกรหลีกเลี่ยง	3.92	0.66	3.97	0.62	0.55	0.58
ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้าน พฤติกรรมกรป้องกัน	4.16	0.51	4.04	0.59	1.21	0.22

หมายเหตุ: * $p \leq 0.05$ /** $p \leq 0.01$ /** $p \leq 0.001$

4.1.6.6 ผลการทดสอบสมมุติฐานที่ 6 การรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่มากขึ้นส่งผลให้ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่มากขึ้น

1) ผลการทดสอบ Simple Regression Analysis เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรโดยใช้การวิเคราะห์ความถดถอยอย่างง่าย ผลการวิเคราะห์ตัวแปรการรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่ผ่านสื่อกับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงได้ค่า Beta เท่ากับ 0.191 และค่า $P = 0.000$ แสดงว่าตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กันในระดับต่ำ และเป็นไปในทิศทางเดียวกันเนื่องจากตัวแปรทั้งสองมีค่าอยู่ระหว่าง 0 ถึง 1 โดยสามารถนำมาใช้พยากรณ์ความหวาดกลัวอาชญากรรมได้ร้อยละ 3.7 ($R\text{-squared} = 0.037$) (ดูเพิ่มเติมได้จากตารางที่ 4.16)

2) ผลการทดสอบ Simple Regression Analysis เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรโดยใช้การวิเคราะห์ความถดถอยอย่างง่าย ผลการวิเคราะห์ตัวแปรการรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่ผ่านสื่อกับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการป้องกันได้ค่า Beta เท่ากับ 0.135 และค่า $P = 0.008$ แสดงว่าตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กันในระดับต่ำ และเป็นไปในทิศทางเดียวกันเนื่องจากตัวแปรทั้งสองมีค่าอยู่ระหว่าง 0 ถึง 1 โดยสามารถนำมาใช้พยากรณ์ความหวาดกลัวอาชญากรรมได้ร้อยละ 1.8 ($R\text{-squared} = 0.018$) (ดูเพิ่มเติมได้จากตารางที่ 4.16)

3) ผลการทดสอบ Simple Regression Analysis เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรโดยใช้การวิเคราะห์ความถดถอยอย่างง่าย ผลการวิเคราะห์ตัวแปรการรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่ผ่านบุคคลอื่น ๆ กับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงได้ค่า Beta เท่ากับ -0.076 และค่า $P = 0.138$ แสดงว่าตัวแปรทั้งสองไม่มีความสัมพันธ์กัน

4) ผลการทดสอบ Simple Regression Analysis เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรโดยใช้การวิเคราะห์ความถดถอยอย่างง่าย ผลการวิเคราะห์ตัวแปรการรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่ผ่านบุคคลอื่น ๆ กับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการป้องกันได้ค่า Beta เท่ากับ 0.179 และค่า $P = 0.000$ แสดงว่าตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กันในระดับต่ำ และเป็นไปในทิศทางเดียวกันเนื่องจากตัวแปรทั้งสองมีค่าอยู่ระหว่าง 0 ถึง 1 โดยสามารถนำมาใช้พยากรณ์ความหวาดกลัวอาชญากรรมได้ร้อยละ 3.2 ($R\text{-squared} = 0.032$) (ดูเพิ่มเติมได้จากตารางที่ 4.16)

จากผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรการรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศกับความหวาดกลัวอาชญากรรมแสดงให้เห็นว่าการรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่ผ่านสื่อมีอิทธิพลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมมากกว่าการรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศผ่านบุคคลอื่นๆ จากที่เห็นได้ว่าการรับรู้ข่าวผ่านสื่อมีอิทธิพลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศในทั้งสองด้าน โดยมีอิทธิพลมากที่สุด กับความหวาดกลัวอาชญากรรมด้านพฤติกรรมการหลีกเลี่ยง นั่นสะท้อนว่า บุคคลที่รับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่ทางโทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ หรือสื่อต่างๆ มาก จะส่งผลให้มีความหวาดกลัวอาชญากรรมมากตามไปด้วย สำหรับการรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศผ่านบุคคลอื่นๆ เองก็มีความสัมพันธ์กับความหวาดกลัวอาชญากรรมด้านพฤติกรรมการป้องกัน สะท้อนว่า บุคคลเมื่อมีการได้สื่อสารเรื่องราวเกี่ยวกับอาชญากรรมผ่านคนใกล้ชิด หรือผู้ที่ตกเป็นเหยื่อจะส่งผลให้ความหวาดกลัวอาชญากรรมของบุคคลนั้นๆ เพิ่มขึ้นเช่นกัน

ตารางที่ 4.16 ผลการวิเคราะห์ความถดถอยอย่างง่ายระหว่างตัวแปรการรับรู้ข่าวเกี่ยวกับ

อาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่กับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้
บริการแท็กซี่ด้วย Simple Regression Analysis

ตัวชี้วัด	ความหวาดกลัวอาชญากรรม					
	ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศ			ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศ		
	ด้านพฤติกรรมการหลีกเลี่ยง			ด้านพฤติกรรมการป้องกัน		
	β	P	R ²	β	P	R ²
การรับรู้ข่าวอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่ผ่านสื่อ	0.191	0.000***	0.037	0.135	0.008**	0.018
การรับรู้ข่าวอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่ผ่านบุคคลอื่นๆ	-0.076	0.138	0.006	0.179	0.000***	0.032

หมายเหตุ: * $p \leq 0.05$ /** $p \leq 0.01$ /*** $p \leq 0.001$

4.1.6.7 ผลการทดสอบสมมุติฐานที่ 7 การรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซีมากขึ้นส่งผลให้ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซีมากขึ้น

1) ผลการทดสอบ Simple Regression Analysis เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรโดยใช้การวิเคราะห์ความถดถอยอย่างง่าย ผลการวิเคราะห์ตัวแปรการรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซีกับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงได้ค่า Beta เท่ากับ 0.125 และค่า $P = 0.014$ แสดงว่าตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กันในระดับต่ำ และเป็นไปในทิศทางเดียวกันเนื่องจากตัวแปรทั้งสองมีค่าอยู่ระหว่าง 0 ถึง 1 โดยสามารถนำมาใช้พยากรณ์ความหวาดกลัวอาชญากรรมได้ร้อยละ 1.6 ($R\text{-squared} = 0.016$) (ดูเพิ่มเติมได้จากตารางที่ 4.17)

2) ผลการทดสอบ Simple Regression Analysis เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรโดยใช้การวิเคราะห์ความถดถอยอย่างง่าย ผลการวิเคราะห์ตัวแปรการรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซีกับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการป้องกันได้ค่า Beta เท่ากับ 0.197 และค่า $P = 0.000$ แสดงว่าตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กันในระดับต่ำ และเป็นไปในทิศทางเดียวกันเนื่องจากตัวแปรทั้งสองมีค่าอยู่ระหว่าง 0 ถึง 1 โดยสามารถนำมาใช้พยากรณ์ความหวาดกลัวอาชญากรรมได้ร้อยละ 3.9 ($R\text{-squared} = 0.039$) (ดูเพิ่มเติมได้จากตารางที่ 4.17)

จากผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซีกับความหวาดกลัวอาชญากรรม แสดงให้เห็นว่า การรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่อเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีอิทธิพลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรม จากผลการวิเคราะห์ที่ปัจจัยนี้มีความสัมพันธ์กับความหวาดกลัวอาชญากรรมทั้งสองด้าน และมีความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกัน สะท้อนให้เห็นว่า ผู้หญิงที่มีการรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซีมากขึ้นจะมีความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากแท็กซีมากขึ้นตามมาเช่นกัน

ตารางที่ 4.17 ผลการวิเคราะห์ความถดถอยอย่างง่ายระหว่างตัวแปรการรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่กับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่ด้วย Simple Regression Analysis

ตัวชี้วัด	ความหวาดกลัวอาชญากรรม					
	ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศ			ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศ		
	ด้านพฤติกรรมกรหลีกเลียง			ด้านพฤติกรรมกรป้องกัน		
	β	P	R ²	β	P	R ²
การรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศ	0.125	0.014*	0.016	0.197	0.000***	0.039

หมายเหตุ: * $p \leq 0.05$ /** $p \leq 0.01$ /*** $p \leq 0.001$

4.1.6.8 ผลการทดสอบสมมุติฐานที่ 8 ทศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจมากขึ้นส่งผลให้ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่น้อยลง

1) ผลการทดสอบ Simple Regression Analysis เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรโดยใช้การวิเคราะห์ความถดถอยอย่างง่าย ผลการวิเคราะห์ตัวแปรทศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจกับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมกรหลีกเลียงได้ค่า Beta เท่ากับ 0.025 และค่า $P = 0.627$ แสดงว่าตัวแปรทั้งสองไม่มีความสัมพันธ์กัน (ดูเพิ่มเติมได้จากตารางที่ 4.18)

2) ผลการทดสอบ Simple Regression Analysis เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรโดยใช้การวิเคราะห์ความถดถอยอย่างง่าย ผลการวิเคราะห์ตัวแปรทศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจกับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมกรป้องกันได้ค่า Beta เท่ากับ 0.095 และค่า $P = 0.061$ แสดงว่าตัวแปรทั้งสองไม่มีความสัมพันธ์กัน (ดูเพิ่มเติมได้จากตารางที่ 4.18)

จากผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจกับความหวาดกลัวอาชญากรรมแสดงให้เห็นว่า ทศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจนั้น ไม่มีความสัมพันธ์กับความหวาดกลัวอาชญากรรม จากผลการวิเคราะห์ที่พบว่า ปัจจัยนี้

ไม่มีความสัมพันธ์กับความหวาดกลัวอาชญากรรมในทั้งสองด้าน สะท้อนว่า ไม่ว่าผู้หญิงจะมีทัศนคติเช่นไรต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจในปัจจุบัน ทั้งงานด้านสายตรวจ หรืองานด้านการสอบสวน ปราบปราม จะไม่ส่งผลกับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่ ซึ่งอาจเป็นเพราะว่า อาชญากรรมทางเพศ โดยเฉพาะจากรถแท็กซี่เป็นอาชญากรรมที่เกิดขึ้นได้ยาก และไม่บ่อยนัก นอกจากนี้ยังเกิดขึ้นได้จากสถานการณ์เฉพาะอีกด้วย จึงเสมือนว่า ไม่ได้กระทบต่อการดำเนินวิถีชีวิตประจำวันของประชาชน ซึ่งบางครั้งการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจเองในการจับกุมผู้กระทำความผิดประเภทนี้อาจไม่ได้แสดง หรือถ่ายทอดเรื่องราวไปสู่ประชาชนมากนักถ้าเทียบกับการกระทำผิดประเภทอื่น จึงทำให้ทัศนคตินี้ไม่ส่งผลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่

ตารางที่ 4.18 ผลการวิเคราะห์ความถดถอยอย่างง่ายระหว่างตัวแปรทัศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจกับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่ ด้วย Simple Regression Analysis

ตัวชี้วัด	ความหวาดกลัวอาชญากรรม					
	ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศ			ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศ		
	ด้านพฤติกรรมกรหลักเลี้ยง			ด้านพฤติกรรมกรป้องกัน		
	β	P	R ²	β	P	R ²
ทัศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจ	0.025	0.627	0.001	0.095	0.061	0.009

หมายเหตุ: * $p \leq 0.05$ /** $p \leq 0.01$ /** $p \leq 0.001$

4.2 ผลการวิจัยเชิงคุณภาพ

การวิจัยเชิงคุณภาพในครั้งนี้เป็นไปเพื่ออธิบายวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 ในเรื่องของรูปแบบและวิธีการก่ออาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่ต่อหญิงที่โดยสารรถแท็กซี่ โดยผู้วิจัยได้ดำเนินการวิจัยโดยการวิจัยจากเอกสารที่เป็นข้อมูลทุติยภูมิ ได้แก่ ข่าวจากหนังสือพิมพ์ หรือ เหตุการณ์อาชญากรรมต่างๆที่ได้มีผู้บันทึกไว้เพื่อมาวิเคราะห์ รูปแบบอาชญากรรมเป็นกรณีตัวอย่าง สำหรับข้อมูลปฐมภูมิ ดำเนินการโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ทั้งการสัมภาษณ์แบบเป็นทางการ และไม่เป็นทางการกับกลุ่มตัวอย่างจำนวน 4 กลุ่มคือ ผู้ขับขีรถแท็กซี่ทั้งส่วนบุคคล และ

นิติบุคคลจำนวน 5 ราย โดยใช้การสัมภาษณ์อย่างไม่เป็นทางการ, ผู้วิจัยได้ใช้การสัมภาษณ์อย่างเป็นทางการกับ เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นเจ้าพนักงานสอบสวน และทำงานเกี่ยวข้องกับคดี และการรับแจ้งเหตุจากสถานีตำรวจนครบาลจำนวน 5 สถานี ได้แก่ สถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว หัวหมาก ทองหล่อ พญาไท และบางเขน, เจ้าหน้าที่ในกรมคุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะ กรมการขนส่งทางบก และสัมภาษณ์ประชาชนที่เคยมีประสบการณ์อาชญากรรมทางเพศจากรถแท็กซี่ที่เป็นกลุ่มตัวอย่างจากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลแบบสอบถามเชิงปริมาณจำนวน 15 คน ถึงลักษณะของอาชญากรรมที่ประสบมา สถานที่เกิดเหตุ ทัศนคติส่วนบุคคล และวิธีการป้องกันอาชญากรรม เป็นต้น โดยใช้วิธีการรับฟังความคิดเห็น สังเกตการณ์ และจดบันทึก นอกจากนี้ผู้วิจัยยังได้ใช้ข้อมูลเรื่องรูปแบบอาชญากรรมที่กลุ่มตัวอย่างเคยประสบมาจากแบบสอบถามเป็นข้อมูลในการวิเคราะห์ด้วย

การอธิบายผลการวิจัย จากการทบทวนวรรณกรรมในบทที่ 2 ผู้วิจัยจึงได้แบ่งรูปแบบอาชญากรรมออกเป็น 3 รูปแบบคือ การกระทำผิดทางเพศด้วยวาจา กริยา และการสัมผัสร่างกาย โดยในรูปแบบอาชญากรรมทั้งสามรูปแบบจะมีวิธีการก่ออาชญากรรมที่แตกต่างกันตามแต่ลักษณะการกระทำผิด ผลการวิจัยทั้งหมดเป็นดังนี้

4.2.1 การกระทำผิดทางเพศด้วยวาจา (Verbal Offense)

การกระทำผิดเกี่ยวกับเพศทางวาจาเป็นรูปแบบการกระทำผิดที่มีพบเห็นได้ทั่วไปในสังคม โดยมีวิธีการ หรือลักษณะของการกระทำผิด เช่น การวิพากษ์วิจารณ์เกี่ยวกับรูปร่างการแต่งตัวที่สื่อไปในทางลามก การเล่าเรื่องตลกลามก การพูดหรือถามถึงความสัมพันธ์ทางเพศของบุคคลใดบุคคลหนึ่งในที่สาธารณะ โดยในที่นี้คือการกระทำระหว่างผู้ขับขีรถแท็กซี่กับผู้โดยสารหญิง ซึ่งการกระทำผิดประเภทนี้สามารถเกิดขึ้นได้ง่ายกว่ากรณีอื่นๆ เพราะเป็นการกระทำที่เกิดขึ้นได้เพียงแค่สถานการณ์ และเหยื่อเอื้ออำนวยให้เกิดโดยเฉพาะเมื่อขณะนั่งรถแท็กซี่ที่เป็นพื้นที่ส่วนตัวระหว่างผู้ขับขี และผู้โดยสาร การสื่อสาร หรือการพูดคุยต่าง ๆ นั้นสามารถทำให้เกิดการกระทำผิดในลักษณะนี้ได้ ปัจจัยการกระทำผิดนั้นยังขึ้นอยู่กับลักษณะของผู้โดยสารซึ่งบางครั้งอาจจะแต่งกายล่อแหลม หรือหน้าตาดี และสถานการณ์ในขณะนั้นๆ การกระทำผิดลักษณะนี้สามารถอธิบายได้ด้วยทฤษฎีการเลือกอย่างมีเหตุผล (Rational Choice) ที่ว่า อาชญากรจะคำนึงถึงผลประโยชน์ที่ได้รับจากการก่ออาชญากรรม กับความสูญเสียที่ได้รับกลับคืนมา (Akers, 1990: 655 - 656) ในกรณีนี้หมายถึง ผลประโยชน์ที่มีได้เป็นทรัพย์สินเงินทอง ซึ่งได้แก่ ความสุขทางใจ ความตื่นเต้น ความสะใจเมื่อได้แก่กัน ความสำเร็จในชีวิต เกียรติยศและชื่อเสียง เป็นต้น ในกรณีของการกระทำผิด

ทางเพศลักษณะนี้เป็นผลประโยชน์ทางด้านความสุขใจที่ได้จากการพุดจาทะโละ ซึ่งผู้กระทำผิดอาจจะมีรสนิยมทางเพศแบบนี้อยู่แล้วด้วย

ส่วนความสูญเสีย (Costs) นั้นหมายถึง ความสูญเสียในเรื่องทรัพย์สิน (Material Costs) เงินทอง ธุรกิจ การค้าขาย เป็นต้น และความสูญเสียทางด้านจิตใจ (Psychic Costs) ซึ่งได้แก่ความรู้สึกผิด หรือความละอายใจเมื่อได้กระทำผิด (Moral Costs) ซึ่งในกรณีของการกระทำผิดประเภทนี้ ผู้กระทำผิดอาจพบว่าตนเองเกิดความสูญเสียจากการกระทำผิดประเภทนี้น้อย และขาดความละอายใจด้วยเช่นกัน เพราะอาจคิดว่าผู้เสียหายไม่จิตใจเอาความอย่างแน่นนอน หรือทำไปโดยไม่ได้อคิดถึงความสูญเสียเลย โดยจากการวิจัยเอกสารโดยเฉพาะข้อมูลข่าวอาชญากรรมจากสื่อที่แสดงถึงวิธีการกระทำผิดด้วยการพุดจาด้วยถ้อยคำลามกต่อหน้า หรือใช้วาจาทะโละ ผู้วิจัยขอยกตัวอย่างกรณีศึกษาที่น่าสนใจเพื่อให้เห็นวิธีการก่อเหตุลักษณะนี้มากขึ้น ได้แก่

กรณีศึกษาที่ 1 เหตุการณ์เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2557 เมื่อตำรวจสถานีตำรวจภูธรสมุทรปราการสามารถจับกุมแท็กซี่คันหนึ่งที่มีการแจ้งความจากเจ้าทุกข์หลายรายเข้ามาว่า มีพฤติกรรมการลวนลาม พุดจาทะโละ และลวนลามโดยการสัมผัสร่างกาย โดยเจ้าทุกข์ หรือเหยื่อส่วนใหญ่เป็นนักศึกษาที่เป็นหญิงสาว จากกรณีนี้มีนักศึกษา 3 คนที่เข้าแจ้งความ และหญิงสาววัยทำงาน จากบันทึกประจำวันของทางตำรวจสามารถระบุได้ว่า มีเจ้าทุกข์เคยร้องเรียนเรื่องของแท็กซี่รายนี้ไว้ทั้งในเขตกรุงเทพมหานครฯ เช่นที่ สถานีตำรวจนครบาลพญาไท และสมุทรปราการ จากรายงานของเจ้าทุกข์ หรือเหยื่อที่เป็นหญิงสาววัยทำงาน ได้ระบุถึงพฤติกรรมของผู้กระทำผิดรายนี้ว่า เมื่อตนเองโบกรถแท็กซี่เพื่อให้พาไปส่งยังที่หมาย เมื่อแท็กซี่จอดรับ และตนยังไม่ได้ขึ้นนั่งบนรถได้ดี คนขับแท็กซี่ก็พุดจาทะโละลามกแทบจะในทันที นอกจากนี้จากการรายงานของเจ้าทุกข์ที่เป็นนักศึกษาหญิงสาว 3 คน ซึ่งได้บันทึกเสียงสนทนาระหว่างตนเอง และผู้กระทำผิดไว้ จึงได้รายงานสถานการณ์ระหว่างตนเอง และผู้กระทำผิดไว้ว่า ตนเอง (นักศึกษาทั้ง 3 คน) เห็นว่าบนรถแท็กซี่มีพระเครื่องอยู่บนเบาะ จึงถามไถ่ตามปกติในลักษณะชวนคุย แต่ทันใดนั้นเอง แท็กซี่คันดังกล่าวกลับเสนอขายให้ 20 บาท ก่อนจะเริ่มพุดจาทะโละและเอื้อมมือมาจับขานักศึกษาทั้ง 3 คน พร้อมกับออกปากว่า “พวกเธอสวย ขอให้ลุงสักคนได้ไหม” (Sanook New Online 2557, 9 มีนาคม)

ซึ่งจากเหตุการณ์ที่ระบุดังกล่าวนี้เป็นการกระทำผิดทางเพศด้วยวาจาอย่างชัดเจน และสำหรับพฤติการณ์ของผู้ก่อเหตุในลักษณะนี้ จากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างวิจัย โดยเฉพาะผู้ขับขีรถแท็กซี่รายที่ 2 ได้กล่าวว่า “มันเป็นเรื่องอันตรายสำหรับ ผู้หญิงที่โดยสาร เพราะ พวกเธอไม่สามารถทราบได้เลยว่า คนขับรถที่ตนใช้บริการนั้นมีพฤติกรรมพุดจาแบบนี้หรือไม่ และอีกอย่าง คนมาทำงานขับรถแท็กซี่นั้นหลากหลายมาก การตรวจสอบคงยาก”

กรณีศึกษาที่ 2 อีกกรณีหนึ่งที่สามารถอธิบายวิธีการก่อเหตุของผู้กระทำผิดได้ เหตุเกิดในปี 2557 เช่นกัน กรณีนี้เจ้าทุกข์ไม่ได้เข้าแจ้งความดำเนินคดีกับทางเจ้าหน้าที่ตำรวจไว้ แต่ได้นำเรื่องราวขึ้นเผยแพร่ทางสื่อออนไลน์เป็นบันทึกการสนทนาระหว่างเจ้าทุกข์ และผู้กระทำผิดเป็นคลิปวิดีโอ ซึ่งสามารถนำมาอธิบายเพื่อระบุถึงการกระทำผิดในลักษณะนี้ได้อย่างชัดเจน สถานการณ์มีอยู่ว่า เมื่อผู้เสียหายได้โทรกรณแท็กซี่คันนี้ให้ไปส่งยังที่พัก เมื่อขึ้นไปบนรถ ผู้กระทำผิด ได้ชวนคุยเฉพาะเรื่องลามกให้ผู้เสียหายฟังตลอดทาง และมีการถามคำถามจบบ้างในเรื่องเพศอีก โดยขณะนั้นตนเองนั่งแท็กซี่เพียงลำพังด้วย นอกจากนี้ยังมีการยื่นมือมาใกล้ๆ เป็นระยะๆ เพื่อสัมผัสร่างกายระหว่างที่สนทนากับตน (Tlethai new online 2557, 12 มกราคม)

จากกรณีศึกษานี้แสดงให้เห็นว่า พฤติกรรมการกระทำผิดทางวาจาส่วนใหญ่ และมีการกระทำผิดทางการสัมผัสร่างกายด้วย ซึ่งอันตรายมากสำหรับผู้โดยสารหญิงที่โดยสารคนเดียว เพราะอาจเกิดเหตุการณ์ที่นำไปสู่การกระทำผิดที่รุนแรงกว่านี้ได้เช่น การข่มขู่ หรือพุดจาเพื่อขอร่วมเพศด้วย ซึ่งการข่มขู่ในที่นี้อาจมีการกระทำผิดเกิดกว่าทางวาจาเข้ามาด้วย อย่างเช่น มีการใช้กำลัง และอาวุธเข้ามาเกี่ยวข้องเพื่อพยายามที่จะทำการข่มขืนกระทำชำเรา

ข้อมูลลักษณะอาชญากรรมเพิ่มเติม จากการสัมภาษณ์ประชาชนผู้ตอบแบบสอบถามที่ระบุว่าตนเองเคยประสบกับการถูกล่วงละเมิดทางเพศจากแท็กซี่ สิ่งที่น่าสนใจคือ ผู้ถูกสัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่า “ส่วนใหญ่เกิดกลางวันมากกว่ากลางคืน” ซึ่งแตกต่างจากแนวคิดเรื่องช่วงเวลาการเกิดเหตุอาชญากรรมทางเพศ และผลการสำรวจต่างๆ ที่กล่าวว่า อาชญากรรมทางเพศส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นในช่วงเวลากลางคืน โดยเฉพาะหลังเที่ยงคืน จากจุดนี้เองอาจสันนิษฐานได้ว่า อาชญากรรมทางเพศส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นในช่วงเวลากลางคืนก็จริง แต่ปัจจัยทางด้านสถานการณ์ กับอาชีพของผู้กระทำผิดเองนั้นก็เป็สิ่งสำคัญหนึ่งที่ส่งอิทธิพลต่อการเกิดอาชญากรรมทางเพศไม่น้อยไปกว่าช่วงเวลาเกิดเหตุ โดยเฉพาะการลวนลามทางวาจานั้น เป็นอาชญากรรมที่เกิดขึ้นได้ง่าย เพราะ การลงโทษผู้กระทำผิดลักษณะนี้นั้นมีระดับการลงโทษที่ไม่รุนแรง เช่น การเสียค่าปรับ เป็นต้น

สำหรับการตอบโต้อาชญากรรม ผู้หญิงส่วนใหญ่ระบุว่า “มีการเลือก และดูสิรถก่อน” โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ระบุสาเหตุที่มีการเลือกกรณ เพราะว่า “เลือกโดยสารรถแท็กซี่คันดีบุคลิกมากกว่ารถแท็กซี่บุคลิก ด้วยรู้สึกปลอดภัยกว่าเพราะว่ามี GPRS ติดตามการเดินทาง และรถมีสภาพใหม่” ซึ่งจากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างบางส่วน ยังพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการใช้บริการเรียกรถแท็กซี่ผ่าน Application บนสมาร์ตโฟนมากขึ้น เพราะเห็นว่า ปลอดภัย และเมื่อถามคำถามว่า “ผู้ถูกสัมภาษณ์ได้เข้าแจ้งความกับทางตำรวจ หรือร้องเรียนไปยังกรมการขนส่งทางบกหรือไม่” ผู้ถูกสัมภาษณ์ส่วนใหญ่ตอบว่า “ส่วนใหญ่ไม่ได้แจ้งความกับทางตำรวจ แต่มีการร้องเรียนเข้าไปยังทาง

กรมบ้าง เหตุที่ไม่แข็งแรง เพราะไม่อยากเอาเรื่อง ไม่อยากให้เป็นคดีความ และเห็นว่าเป็นเรื่องเล็กน้อย”

อัตราของการกระทำผิดประเภทนี้ จากตารางที่ 4.19 ผลการสำรวจเชิงปริมาณที่ผู้วิจัยได้ไปสอบถามถึงรูปแบบอาชญากรรมที่กลุ่มตัวอย่างเคยประสบมา ลักษณะอาชญากรรมประเภท การพุดจาด้วยถ้อยคำลามกต่อหน้า หรือใช้วาจาตะโลม มีกลุ่มตัวอย่างกว่า 30 คนที่ระบุว่า เคยประสบกับอาชญากรรมประเภทนี้มาก่อน โดยเกิดกับตนเอง 26 คน และอยู่ในเหตุการณ์ 4 คน มากเป็นอันดับสองในกลุ่มการกระทำผิดทั้งหมดที่ได้ศึกษาแสดงให้เห็นว่า การกระทำผิดในลักษณะนี้นั้นเกิดขึ้นได้ง่าย และมีผู้ประสบพบเจอในระดับที่มากพอสมควรเมื่อเทียบกับการกระทำผิดประเภทอื่นๆ

อย่างไรก็ตาม ผลการสัมภาษณ์ผู้ขับขีรถแท็กซี่ ข้อมูลดังกล่าวนี้แตกต่างไปจากที่ผู้วิจัยได้จากกลุ่มตัวอย่างที่เคยประสบเหตุอาชญากรรม ซึ่งการสัมภาษณ์คนขับรถแท็กซี่จำนวน 5 ราย จากการถามคำถามว่า ในปัจจุบัน การกระทำผิดประเภทการล่วงละเมิดทางวาจา พุดจาลามกกับผู้โดยสาร ยังมีปรากฏอยู่มากหรือไม่ ซึ่ง 1 ใน 5 คนนั้นได้อธิบายไว้อย่างชัดเจน และคล้ายคลึงกับคนอื่นๆว่า

ในปัจจุบันมีน้อย และไม่ค่อยเกิด อาจจะเป็นเพราะคนขับแท็กซี่ที่มีพฤติกรรมในลักษณะนี้มีน้อยถ้าเทียบกับ แท็กซี่ที่ให้บริการอยู่ในเขตกรุงเทพฯ ทั้งหมด โอกาสที่ผู้โดยสารจะเจอแท็กซี่ที่มีพฤติกรรมแบบนี้จึงเป็นไปได้ยาก อีกอย่างอาจเป็นเพราะภาครัฐมีการจัดระเบียบ และควบคุมการจดทะเบียนแท็กซี่ใหม่ๆที่เข้มงวดมากขึ้นนอกจากนี้ทางกรมการขนส่งทางบกก็ได้ดำเนินการลงโทษกับผู้กระทำผิดลักษณะนี้มากขึ้น แล้วเดี๋ยวนี้ผู้โดยสารเองก็เลือกรถที่จะใช้บริการมากขึ้น (ผู้ขับขีรถแท็กซี่รายที่ 2 สัมภาษณ์วันที่ 14 ตุลาคม 2557)

นอกจากนี้ จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจนครบาลจำนวน 5 สถานี ได้แก่ สถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว (สัมภาษณ์วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558) หัวหมาก (สัมภาษณ์วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558) ทองหล่อ (สัมภาษณ์วันที่ 5 มีนาคม 2558) พญาไท (สัมภาษณ์วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558) และบางเขน (สัมภาษณ์วันที่ 6 มีนาคม 2558) โดยผู้วิจัยได้ดำเนินการสัมภาษณ์ ฝ่ายธุรการงานคดีพนักงานสอบสวนของแต่ละสถานีจากการถามถึง สถิติการรับแจ้งความ และจับกุมคดีที่เป็นการกระทำผิดประเภทนี้ เจ้าหน้าที่ตำรวจทั้ง 5 สถานีระบุว่า คดีทางเพศที่แท็กซี่เป็นผู้ก่อโดยเฉพาะการล่วงละเมิดทางวาจานั้นมีเจ้าทุกข์เข้าแจ้งความแต่น้อย ถึงน้อยมาก ซึ่งทางตำรวจได้บอกเหตุผลที่คดีประเภทนี้มีน้อยกว่า “เจ้าทุกข์ไม่ค่อยเข้าแจ้งความเลยไม่ได้จัดเป็นคดีความ อาจเป็นเพราะ กลัวเสื่อม

เสียชื่อเสียง หรืออาย เพราะคดีเหล่านี้ถ้าเป็นข่าวจะกลายเป็นคดีใหญ่โต และส่วนใหญ่เห็นว่า เป็นคดีเล็กน้อย ลหุโทษ”

ยกตัวอย่างที่สถานีตำรวจทองหล่อ (สัมภาษณ์วันที่ 5 มีนาคม 2558) ระบุว่า “บางส่วนที่เป็นนักท่องเที่ยวกกลางคืน เป็นเพราะเมา จำความไม่ได้ เลยไม่เข้าแจ้งความ หรือผู้เสียหายบางส่วนให้การรວกวน” และสถานีตำรวจพญาไท ระบุว่า “เจ้าทุกข์ส่วนใหญ่เห็นว่าเป็นคดีลหุโทษ และคดีเล็กน้อย ประกอบกับอาย จึงไม่เข้าแจ้งความ ” ด้วยเหตุนี้เองจึงเป็นเหตุทำให้สถิติคดีประเภทนี้ที่ตำรวจได้รับแจ้งจึงน้อยลงไปด้วย

จากข้อมูลการระบุของทางเจ้าหน้าที่ตำรวจนั้น มีความสอดคล้องกับข้อมูลการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างผู้หญิงที่ประสบอาชญากรรมมาในเหตุผลที่ว่า เป็นเรื่องลหุโทษ และเห็นว่าเล็กน้อยจึงไม่เข้าแจ้งความกลุ่ม ซึ่งจากการสัมภาษณ์ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่กล่าวว่าตนนั้น ไม่ค่อยเข้าแจ้งความกับทางตำรวจแม้ว่าตนเองจะประสบกับอาชญากรรมมาก็ตาม

อย่างไรก็ตามจากการสัมภาษณ์ ศูนย์คุ้มครองผู้โดยสาธารณะ กรมการขนส่งทางบก (สัมภาษณ์วันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2558) ได้ความว่า การกระทำผิดประเภทนี้มีการแจ้งเข้ามาทางกรม ไม่มากนักถ้าเทียบกับจำนวนคดีของแท็กซี่ที่ได้รับการแจ้งเข้ามาทั้งหมด แต่อาจจะมากกว่าที่แจ้งความกับทางตำรวจ เพราะการร้องเรียนของกรมเป็นการร้องเรียนทางโทรศัพท์ แล้วจากนั้น ถ้าผู้เสียหายต้องการดำเนินการเอาผิดกับผู้กระทำผิด ทางกรมจะดำเนินการต่อ ไม่จำเป็นต้องเดินทางเข้าแจ้งความด้วยตนเองเหมือนการแจ้งความกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ที่ต้องลงบันทึกประจำวันไว้ก่อนทางตำรวจจึงจะดำเนินการให้ โดยเจ้าทุกข์ส่วนใหญ่เป็นหญิงสาววัยทำงาน

โดยถ้าดูจากสถิติคดีที่ทางศูนย์คุ้มครองผู้โดยสาธารณะได้รับแจ้งในตารางที่ 4.20 ในหัวข้อการแสดงกิริยาจาไม่สุภาพมีคดีที่เกิดขึ้นจำนวน 4,640 ซึ่งในส่วนนี้ มีการพุดจาถามกอนาจารต่อผู้โดยสารรวมอยู่ด้วยแต่มีไม่มากนักเมื่อเทียบกับจำนวนของเรื่องร้องเรียนทั้งหมด และจากที่ทางกรมได้รับแจ้งเข้ามา จึงได้กระทำการลงโทษไปบ้างพอสมควร

จากทั้งหมดจึงสามารถสรุปได้ว่า วิธีการกระทำผิดของผู้ขับขีรถแท็กซี่ในรูปแบบการกระทำผิดทางวาจานั้นมีหลักๆด้วยกันสองรูปแบบสำคัญคือ หนึ่ง การพุดจาด้วยถ้อยคำลามกต่อนหน้า และใช้วาจาตะโลม และสองคือ การข่มขู่ และพุดจาโน้มน้าวเพื่อขอร่วมเพศด้วย โดยวิธีการกระทำผิดทั้งสองมีลักษณะความรุนแรงตามลำดับ และมักมีการกระทำผิดด้วยการสัมผัสร่างกายควบคู่กันไปด้วย แต่อย่างไรก็ตาม จากการเก็บข้อมูล แสดงให้เห็นว่า ในปัจจุบัน การกระทำผิดลักษณะนี้นั้นเกิดขึ้นค่อนข้างน้อยถ้าเทียบกับอาชญากรรมประเภทอื่นๆอย่างเช่น ลักทรัพย์ หรืออาชญากรรมทั่วไปที่พบเห็นตามท้องถนน (Street Crime) ในกรุงเทพมหานคร

4.2.2 การกระทำผิดทางเพศด้วยการแสดงกริยา (Manner Offense)

การกระทำผิดทางเพศด้วยกริยานั้นเป็นการกระทำผิดที่เกิดขึ้นมากในสังคมที่ขบเท่าได้กับการกระทำผิดทางวาจาซึ่งโดยส่วนมากการกระทำผิดทั้งสองอย่างมักเกิดขึ้นควบคู่กัน การกระทำผิดลักษณะนี้สามารถอธิบายได้โดยทฤษฎีการเลือกอย่างมีเหตุผลเช่นกันเหมือนกับการกระทำผิดทางวาจา โดยลักษณะของการกระทำผิด เช่น การจ้องมองอย่างกรุ่มกริม มีสายตาหลวม การแสดงสีหน้าท่าทางเจ้าชู้ การแสดงท่าทางหรือการเคลื่อนไหวร่างกายที่สื่อเจตนาล่วงเกินทางเพศ การมองอย่างสำรวจตรวจตรา โดยตั้งใจ หรือหลวมๆ ในกรณีของการกระทำผิดทางเพศที่เกิดจากรถแท็กซี่นั้น การกระทำผิดทางเพศในลักษณะนี้มีหลายรูปแบบด้วยกัน ซึ่งรวมถึง กิริยาที่สื่อถึงการพยายามล่อลวง หรือการใช้เทคนิคบางอย่าง เพื่อดำเนินการพยายามพาไปกระทำการล่วงเกินทางการสัมผัส กระทำชำเรา หรือข่มขืน จากการวิจัยเอกสาร โดยเฉพาะข้อมูลข่าวจากสื่อต่างๆ โดยผู้วิจัยขอยกตัวอย่างกรณีศึกษาพฤติกรรมก่อเหตุในลักษณะนี้ที่สำคัญ และพบเห็นได้ค่อนข้างบ่อย เพื่อให้เห็นภาพชัดเจนมากยิ่งขึ้น ได้แก่

วิธีการแรก เป็นวิธีการหลอกลวงพาผู้โดยสารเพื่อก่อการล่วงละเมิดทางเพศ โดยลักษณะการก่อเหตุประเภทนี้กับเหยื่อหญิงสาวนั้นมีพบเห็นได้ค่อนข้างเฉพาะในกลุ่มผู้กระทำผิดที่เป็นผู้ขับจี้รถแท็กซี่ โดยส่วนมากเป็นพฤติกรรมที่แสดงออกถึงการวางแผนไว้ล่วงหน้าของผู้กระทำผิดก่อนที่จะก่อเหตุอาชญากรรมในขั้นต่อไป คือ การข่มขืนกระทำชำเรา ซึ่งผู้กระทำผิดมีวิธีการหลอกล่อ โดยใช้การขับรถพาเหยื่อออกนอกเส้นทางจากเป้าหมายที่เหยื่อบอกให้ไปส่ง และเมื่อถึงที่เปลี่ยว หรือที่ลับตาคนจึงลงมือก่ออาชญากรรมนั้นเป็นวิธีการก่ออาชญากรรมที่พบเห็นได้ทั่วไปตามหน้าสื่อต่างๆ ที่นำเสนอข่าวอาชญากรรม ซึ่งในที่นี้ขอยกตัวอย่างคดีอาชญากรรมทางเพศจากรถแท็กซี่ที่มีการก่ออาชญากรรมในลักษณะนี้

กรณีศึกษาที่ 1 เหตุการณ์เกิดเมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2552 เกิดเหตุการณ์แท็กซี่ข่มขืน นักศึกษานักศึกษาชั้นปีที่ 4 มหาวิทยาลัยแห่งหนึ่งจำนวน 2 คน พฤติกรรมของคนร้าย จากการให้การของนักศึกษาทั้งสองต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าทุกข์ได้อธิบายเหตุการณ์ว่า เมื่อเวลาประมาณ 04.00 น. ในวันที่ 3 พ.ย. เจ้าทุกข์ทั้งสองกลับจากเที่ยวงานวันลอยกระทง และได้เรียกรถแท็กซี่ที่มีผู้ต้องหาเป็นคนขับจากปากซอยพหลโยธิน 59 แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน เพื่อให้ไปส่งที่ซอยพหลโยธิน 53 แต่ผู้ต้องหาได้พาเจ้าทุกข์ทั้งสองขับรถออกนอกเส้นทางแล้วเข้าไปจอดที่บริเวณแจ้งวัฒนะซอย 1 ก่อนใช้อาวุธมีดจี้ และกรีดเสื้อผู้เสียหาย แล้วนำเศษเสื้อผูกตาของทั้ง 2 คน พร้อมทั้งจับใส่กุญแจมือไว้ติดกันเพื่อไม่ให้หลบหนี จากนั้นพาเข้าไปในซอยเปลี่ยวแล้วบังคับข่มขืนบนรถแท็กซี่จนสำเร็จความใคร่ จากพฤติกรรมดังกล่าวของผู้กระทำผิด ภายหลังจากที่เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถจับกุมผู้ต้องหาได้แล้ว ผู้ต้องหาให้การรับสารภาพว่ากระทำการลักษณะดังกล่าวจริง

เนื่องจากก่อนเกิดเหตุได้นั่งดื่มสุรากับเพื่อน จากนั้นได้ออกมาขับรถเพื่อรับลูกค้า แต่มาพบผู้เสียหายทั้งสองแต่งตัวโป๊จึงเกิดอารมณ์เปลี่ยนกระทันหันก่อเหตุดังกล่าว (คมชัดลึก 2552, 3 พฤศจิกายน)

จากกรณีนี้เห็นได้ว่า ผู้กระทำผิดมีการกระทำผิดทางกิริยา แล้วต่อเนื่องไปถึงการกระทำผิดทางการสัมผัสร่างกาย คือการ ข่มขืนจนสำเร็จความใคร่ อันเป็นการกระทำผิดที่มักเกิดขึ้นควบคู่กัน ซึ่งการกระทำผิดนั้นอาจสำเร็จ หรือไม่สำเร็จ แล้วแต่สถานการณ์ และปัจจัยจากตัวผู้กระทำผิดกับเหยื่อ โดยเฉพาะลักษณะทางกายภาพของเหยื่อ

วิธีการต่อมาเป็นลักษณะการกระทำผิดที่เกิดขึ้นให้พบเห็นเสมอๆเช่นกัน วิธีการนี้ผู้กระทำผิดจะอาศัยช่วงเวลาสับโอกาสจากความไม่ระมัดระวังตัวของเหยื่อ การสับโอกาสในลักษณะนี้เป็นสิ่งสำคัญในการจูงใจให้คนขับรถแท็กซี่ก่ออาชญากรรมทางเพศเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะผู้โดยสารหญิงนักท่องเที่ยวกลางคืนที่โดยสารรถแท็กซี่ในช่วงเวลากลางคืน ในขณะที่ใช้บริการแท็กซี่อาจจะมีการเมาสุรา หรือแม้กระทั่งการแต่งตัวที่มีลักษณะล่อแหลมนั้น เป็นเหตุจูงใจในการก่ออาชญากรรมทางเพศของรถแท็กซี่อย่างมากทั้งการลวนลามหรือแม้กระทั่งข่มขืน โดยก่อนเกิดเหตุผู้กระทำผิดอาจแสดงพฤติกรรม หรือกิริยาที่มีพิรุณ ส่อถึงการพยายามล่วงละเมิดทางเพศ เช่น มีการพยายามขับรถออกนอกเส้นทาง หรือหายใจถี่ และรุนแรง ที่แสดงถึงการมีอารมณ์ทางเพศ ซึ่งเป็นลักษณะทางกายภาพของอาชญากรที่ก่อเหตุในคดีทางเพศ โดยถ้าเราอธิบายลักษณะการก่อเหตุประเภทนี้ตามทฤษฎีการป้องกันอาชญากรรมอย่างทฤษฎีกิจกรรมประจำวัน (Routine Activity Theory) นั้นจะเห็นได้ถึงปัจจัยสำคัญสองประการคือ ผู้กระทำผิดมีแรงจูงใจจากสถานการณ์ที่เหมาะสม ประกอบกับแรงกระตุ้นจากเหยื่อที่แต่งกายล่อแหลม โดยเหยื่อเองก็เป็นเป้าหมายที่เหมาะสมเช่นกัน เพราะตนเองนั้นเมาสุรา ขาดความระมัดระวัง และเป็นผู้หญิง จึงสับโอกาสเหมาะที่จะกระทำผิด นอกจากนี้ยังแสดงให้เห็นว่า อาชญากรนั้นจะมีเจตจำนงเสรี (Free Will) ในการก่ออาชญากรรมมากขึ้นก็ต่อเมื่อกฎหมายไม่มีบทลงโทษที่รุนแรงเพียงพอที่จะยับยั้งการกระทำผิดได้ตามทัศนคติของสำนักอาชญาวิทยาคลาสสิก ซึ่งในที่นี้ขอยกตัวอย่างการก่ออาชญากรรมของรถแท็กซี่ในลักษณะนี้

กรณีศึกษาที่ 2 เหตุเกิดเมื่อ วันที่ 7 พฤศจิกายน 2549 เวลา 04.30 น. โดยเจ้าทุกข์ เป็นผู้หญิง อายุ 22 ปี ได้ให้การกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ และอธิบายพฤติการณ์ของผู้กระทำผิดว่า ก่อนที่ตนจะถูกผู้ขับขีรถแท็กซี่พาไปข่มขืนในโรงแรม ย่านบางนา แล้วจึงทรัพย์สินก่อนที่จะพาไปทิ้งไว้ริมถนนรามคำแหง ปากทางเข้าหมู่บ้านนักกีฬา ย่านหัวหมาก ก่อนเกิดเหตุเจ้าทุกข์อธิบายว่า เมื่อคืนที่ผ่านมามีวันที่ 6 พฤศจิกายน ได้ไปเที่ยวที่ผับแห่งหนึ่งย่านสีคอนสแควร์ ริมถนนศรีนครินทร์ หลังจากผับเลิกก็เรียกรถแท็กซี่สีฟ้า-แดง กทม.ให้ไปส่งที่บ้านพักย่านลาดพร้าว โดยตนขึ้นมานั่งที่เบาะหลัง แต่ด้วยความเมาจึงเผลอหลับไปจนมารู้สึกตัวอีกครั้งก็ต้องตกใจเพราะว่าตนเองนอนเปลือยกายอยู่

บนเตียงในสภาพที่ถูกข่มขืนไปแล้วที่โรงแรมอุดมสุข พอรู้สึกตัวลุกขึ้นมาก็เห็นโซเฟอร์รถแท็กซี่คันที่ตนนั่งมาขึ้นอยู่ในห้อง จำรูปพรรณได้ว่า อายุประมาณ 27-30 ปี ด้วยความกลัวจึงขอร้องให้พาไปส่งที่บ้านของตน ผู้ขับจึงพาตนขึ้นรถแท็กซี่จนกระทั่งมาถึงบริเวณปากทางเข้าหมู่บ้านนักกีฬา ย่านหัวหมาก โซเฟอร์แท็กซี่ก็บอกให้ตนลงจากรถเพราะมีปัญหาขับต่อไปไม่ได้ แต่พอลงมาจากรถแล้วคนร้ายก็รีบขับรถออกไปทันที (ผู้จัดการออนไลน์ 2549, 8 พฤศจิกายน)

จากกรณีนี้เป็นการกระทำผิดทางกิริยาที่ต่อเนื่องไปถึงการกระทำผิดทางการสัมผัสร่างกาย ลวนลาม โดยผู้กระทำผิดมีการก่อเหตุชิงทรัพย์ด้วย ซึ่งพฤติกรรมการกระทำผิดลักษณะนี้มักเกิดขึ้นควบคู่กันกับกรณีการล่วงละเมิดทางเพศ

อีกวิธีการหนึ่งที่น่าสนใจ คือ การพยายามใช้สารเคมีบางชนิดในการก่อเหตุอาชญากรรมทางเพศ ซึ่งการใช้สารเคมีและยาสลับนั้น เป็นภัยอาชญากรรมประเภทใหม่ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน และอันตรายอย่างมาก เพราะในปัจจุบันนี้ยาสลับสามารถหาซื้อได้ง่าย และเหมาะสมในการนำมาก่ออาชญากรรมทางเพศอย่างมาก ในการก่ออาชญากรรมบนรถแท็กซี่นั้น แท็กซี่มักจะนำยาสลับมาโปะเหยื่อในขณะที่เหยื่อไม่ระวังตัว หรือการนำมาไว้ในช่องแอร์ให้ยานั้นกระจายไปด้านหลังรถ ไล่จี้เหยื่อหมดสติ และจึงทำการก่ออาชญากรรมแต่อย่างไรก็ตาม วิธีการก่อเหตุในลักษณะนี้ยังไม่สามารถพิสูจน์ได้แน่ชัดว่ามีจริงหรือไม่ เพราะ ยังไม่สามารถสรุปได้แน่ชัดว่าผู้ก่อเหตุ นั้นมอมยาเหยื่อ หรือเหยื่อหญิงสาวนั้นเมาสุรา หรือเมารถ แล้วมีอาการวิงเวียนศีรษะที่คล้ายการถูกยาสลับ ต่อไปนี้จะขอยกตัวอย่างการก่ออาชญากรรมของรถแท็กซี่ในลักษณะดังกล่าวนี้

กรณีศึกษาที่ 3 เหตุเกิดเมื่อวันที่ 27 กันยายน 2552 ได้เกิดเหตุ ผู้เสียหายเป็นหญิงสาวถูกแท็กซี่มอมยาพาเข้าโรงแรมม่านรูดหัวข่มขืน แต่เจ้าทุกข์รู้สึกตัวก่อนจึงหนีรอดออกมาได้ โดยผู้เสียหายอายุ 48 ปี ได้เล่าเหตุการณ์กับทางเจ้าหน้าที่ตำรวจว่า ถูกคนขับแท็กซี่ไม่ทราบหมายเลขทะเบียน แต่รู้ว่าเป็นผู้ชายอายุระหว่าง 30-35 ปี ผิวดำ รูปร่างผอมมอมยาพาเข้าโรงแรมม่านรูด หลังจากตนนั่งดื่มกินกับเพื่อนที่ร้านอาหารย่านคลองตัน และเรียกแท็กซี่กลับที่พัก ระหว่างทางกำลังนั่งรถรู้สึกมีนหัว และหมดสติไปทันที ก่อนมารู้สึกตัวอีกครั้งขณะที่คนร้ายพยายามอุ้มลงจากรถในโรงแรมม่านรูดแห่งหนึ่ง ตนจึงขัดขึ้น และวิ่งหนีเอาชีวิตรอดออกมา เบื้องต้นเจ้าทุกข์เชื่อว่าถูกแท็กซี่มอมยา เนื่องจากดื่มแอลกอฮอล์ไปเพียง 3 แก้วเท่านั้น และระหว่างขึ้นรถยังมีสติเป็นอย่างดี และเชื่อว่าโซเฟอร์แท็กซี่ตั้งใจจะล่วงละเมิดทางเพศตน เนื่องจากทรัพย์สินทุกอย่างยังอยู่ครบ (สำนักข่าวไทย 2552, 27 กันยายน)

จากการวิจัยเชิงคุณภาพผ่านการสัมภาษณ์ประชาชนผู้ตอบแบบสอบถามที่ระบุว่าตนเองเคยประสบกับการถูกล่วงละเมิดทางเพศจากแท็กซี่ จากการสอบถามว่า กลุ่มตัวอย่างเคยประสบเหตุการณ์ถูกผู้ขับขีรถแท็กซี่มีกิริยาหรือลักษณะท่าทางที่มีพิรุณต่อการพยายามล่วงละเมิดทาง

เพศหรือไม่ ผู้ถูกสัมภาษณ์ส่วนใหญ่ตอบว่า “ไม่ค่อยพบเจอ แต่มีเป็นบางครั้งที่มีผู้ขับจี้มีสายตาลวนลาม และพยายามจ้องมองคนอย่างมีนัยยะทางกระจกมองหลัง” อย่างไรก็ตาม กลุ่มตัวอย่างบางส่วนยังไม่มีคำตอบชัดเจนเรื่องกิริยาในลักษณะนี้ เป็นเพราะว่า ตนเองนั้นไม่รู้ว่าคิดไปเองหรือไม่ แล้วทำให้เกิดความหวาดกลัว หรือผู้ขับจี้รถแท็กซี่มีจุดประสงค์ในการใช้สายตาลวนลามเช่นนั้นจริง เมื่อถามถึงการเคยถูกละเมิด ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ตอบว่า “ไม่เคย หรืออาจจะเคย แต่ตนคิดว่าเป็นการเมารมมากกว่าการถูกละเมิด”

อัตราการกระทำผิดประเภทนี้ จากตารางที่ 4.19 ผลการสำรวจเชิงปริมาณที่ผู้วิจัยได้ใส่ข้อคำถามถึงรูปแบบอาชญากรรมที่กลุ่มตัวอย่างเคยประสบมา ลักษณะอาชญากรรมประเภท การจ้องมองเสื้อผ้า ร่างกายโดยพินิจพิจารณาอย่างตั้งใจ ส่อไปในทางใช้สายตาลวนลาม มีผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 30 คนระบุว่าเคยเกิดกับตนเอง และอีก 3 คนที่ระบุว่าเป็นผู้อยู่ในเหตุการณ์ ซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่ระบุว่าเคยประสบมาส่วนใหญ่อายุ ระหว่าง 25 - 35 ปี ที่น่าสนใจคือ การกระทำผิดลักษณะนี้มีมากเป็นอันดับหนึ่งในกลุ่มการกระทำผิดทั้งหมดซึ่งจากผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่าการกระทำผิดในลักษณะนี้เกิดขึ้นมากกว่าการกระทำผิดทางเพศด้วยวาจาที่เกิดขึ้นได้ง่ายเช่นกัน รองลงมาในกรณีของการกระทำผิดด้วยกิริยา คือ พฤติกรรมมีพิรุณ ส่อถึงการพยายามล่วงประเวณีทางเพศ มีผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 7 คนระบุว่าเคยเกิดกับตนเอง ,พยายาม หรือกระทำการข่มขืนนอกถนนทางเพื่อหวังล่วงประเวณีทางเพศ มีผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 3 คนระบุว่าเคยเกิดกับตนเอง และมี 1 คนระบุว่าอยู่ในเหตุการณ์ อันดับสุดท้ายในกลุ่มการกระทำผิดลักษณะนี้ คือ การพยายาม หรือกระทำการล่วงประเวณีทางเพศโดยใช้สารเคมี หรือยาบางชนิด เช่น ยาเสพติด มีผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 1 คนระบุว่า เคยเกิดกับตนเอง

จากการสัมภาษณ์ผู้ขับจี้รถแท็กซี่ จากที่ผู้วิจัยได้สัมภาษณ์คนขับรถแท็กซี่จำนวน 5 ราย (สัมภาษณ์วันที่ 10 - 20 ตุลาคม 2558) จากการถามคำถามว่า ในปัจจุบัน การกระทำผิดประเภทการลวนลามทางกิริยา การพาผู้โดยสารออกนอกเส้นทาง เพื่อพาไปล่วงประเวณีทางเพศ หรือการพยายามมอมยาผู้โดยสารเพื่อทำการข่มขืน หรือล่วงประเวณี ยังมีปรากฏอยู่มากหรือไม่ ผู้ถูกสัมภาษณ์ทั้ง 5 คนได้อธิบายไว้เป็นภาพรวม และค่อนข้างสอดคล้องกันกับคนอื่น ๆ ว่า การกระทำผิดที่ระบุมา

ในปัจจุบันมีน้อย อาจจะเป็นเพราะปัจจุบันมีการจัดระเบียบรถแท็กซี่มากขึ้น โดยเฉพาะการมอมยาผู้โดยสารนั้น เป็นไปไม่ได้ เพราะ ถ้ามีการมอมยาจริง ผู้กระทำผิดต้องโดนฤทธิ์ของยาด้วย ผู้โดยสารที่ระบุว่าตนเองเคยถูกละเมิด อาจจะเมารม หรือเมาแอลกอฮอล์ไม่ได้ถูกละเมิดจริง ๆ

การให้การของผู้หญิงที่เคยประสบเหตุ กับผู้ขับจี้รถแท็กซี่ สอดคล้องกับข้อมูลที่ได้จาก สัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจนครบาลจำนวน 5 สถานี ได้แก่ สถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว (สัมภาษณ์วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558) หัวหมาก (สัมภาษณ์วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558) ทองหล่อ (สัมภาษณ์วันที่ 5 มีนาคม 2558) พญาไท (สัมภาษณ์วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558) และบางเขน (สัมภาษณ์วันที่ 6 มีนาคม 2558) โดยผู้วิจัยได้ดำเนินการสัมภาษณ์ ฝ่ายธุรการงานคดีพนักงานสอบสวนของแต่ละสถานีจากการถามถึง สถิติการรับแจ้งความ และจับกุมคดีที่เป็นการกระทำผิด ประเภณี เจ้าหน้าที่ตำรวจทั้ง 5 สถานีระบุตรงกันว่า

ในพื้นที่รับผิดชอบ คดีทางเพศจากแท็กซี่ที่เป็นการกระทำผิดที่เป็นการ ลวนลามทางสายตา หรืออื่นๆที่สื่อถึงการพยายามล่วงเกินทางเพศนั้นมีน้อย ถึง น้อยมากเหมือนการพุดจาลวนลามถ้าเป็นการพยายามขั้บรถออกนอกเส้นทาง หรือ การมอมยา นั้นได้รับแจ้งเข้ามาน้อยเช่นกัน ส่วนใหญ่เจ้าทุกข์จะแจ้งเข้ามาภายหลังจากโดนข่มขืนแล้วมากกว่า ซึ่งเกินกว่าความผิดหลุโทษ ส่วนการมอมยานั้น อาจจะมี แต่ไม่มีการแจ้งเข้ามา เพราะเป็นไปได้ยากในกรณีนี้ที่จะหาหลักฐานใน การเอาผิดกับผู้กระทำผิด

จากผลการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจนั้น แสดงให้เห็นว่ามีการรับแจ้ง และจับกุมผู้กระทำ ผิดคดีประเภณีค่อนข้างน้อย ในปีหนึ่งๆนั้นแทบไม่เกิดเลย โดยเฉพาะในปี 2557 คดีประเภณีมี น้อยมาก

นอกจากนี้ ผลการสัมภาษณ์ ศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะ กรมการขนส่งทางบก (สัมภาษณ์วันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2558) ระบุว่า การกระทำผิดประเภณีมีการร้องเรียนเข้ามากับทาง กรมเช่นกัน แต่อาจมีไม่ถึงร้อยละ 1 ของเรื่องร้องเรียนทั้งหมด โดยเจ้าทุกข์ส่วนใหญ่เป็นหญิงสาว วัยทำงาน และเป็นนักศึกษา ถ้าดูจากสถิติคดีในตารางที่ 4.20 ในหัวข้ออื่นๆจำนวน 6,636 ซึ่งใน ส่วนนี้มี กิริยาที่สื่อถึงการพยายามล่วงละเมิดทางเพศรวมอยู่ด้วย แต่การมอมยานั้น ทางกรมระบุว่า

โดยทางพุดินัยอาจจะ มี แต่จากหลักฐาน และจากที่ผู้ร้องเรียนแจ้งเข้ามา ไม่สอดคล้องกัน ทำให้ไม่สามารถเอาผิดกับผู้กระทำผิดได้ และจากหลักฐานอีกสิ่ง หนึ่งคือ ก่อนที่จะเอาผิดกับผู้กระทำผิดนั้น ต้องมีหลักฐานทางการตรวจร่างกาย เสียก่อนว่า ผู้เสียหายถูกมอมยาจริงหรือไม่ ซึ่งจากที่มีการร้องเรียนเข้ามา และมีการ

ตรวจทางแพทย์ผู้เชี่ยวชาญไม่มีการระบุว่า ผู้เสียหายถูกมอมยาจริง (เจ้าหน้าที่ศูนย์คุ้มครองผู้โดยสาธารณะ สัมภาษณ์วันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2558)

และจากตารางที่ 4.21 ในหัวข้อการแสดงกิริยาไม่สุภาพ(กระทำการลามก) จะเห็นว่าทางกรมมีการลงโทษผู้กระทำความผิดไปแล้ว 2 ราย ด้วยการพักใช้ใบอนุญาต และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ จากที่กล่าวมา เห็นได้ว่า วิธีการกระทำความผิดของผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในรูปแบบการกระทำความผิดด้วยกิริยานั้นมีที่สำคัญๆด้วยกัน 4 รูปแบบคือ การใช้สายตาลวนลาม, พฤติกรรมที่มีพิรุณ สื่อถึงการพยายามล่วงละเมิดทางเพศ, การพยายามขับรถออกนอกเส้นทางที่ผู้โดยสารให้ไปส่ง และการใช้สารเคมีบางชนิดเพื่อพยายามก่อเหตุล่วงละเมิดทางเพศ โดยจากข้อมูลที่ได้มาทั้งหมด สรุปได้ว่าวิธีการก่อเหตุในลักษณะการใช้สายตาลวนลามนั้นยังอยู่ในระดับหนึ่ง แต่ก็ไม่น่าหนักถ้าเทียบจากกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด เห็นได้จากสถิติผู้ที่ประสบเหตุได้รายงานมาในตารางที่ 4.19 แต่วิธีการกระทำความผิดอีก 3 วิธีการในกลุ่มของพฤติกรรมที่มีระดับรุนแรงกว่านั้น คือ พฤติกรรมต่างๆที่มีพิรุณ การพยายามขับรถออกนอกเส้นทางเพื่อหวังก่ออาชญากรรม และการใช้สารเคมี ในปัจจุบันพบเห็นได้ค่อนข้างน้อย ซึ่งอาจจะมีสาเหตุมาจากลักษณะเฉพาะของการกระทำความผิดเองที่หาหลักฐานเอาผิดกับผู้กระทำความผิดได้ยากกว่า มีพฤติกรรม หรือกิริยาที่แสดงออกแบบนั้นจริงหรือไม่ เพราะพฤติกรรมบางอย่างนั้นค่อนข้างที่จะไม่ชัดเจน และไม่สามารถระบุว่าเป็นการก่ออาชญากรรมได้ อีกอย่างหนึ่ง ผู้ที่เป็นเจ้าทุกข์ส่วนใหญ่ไม่เข้าแจ้งความ หรือบางทีมีนเมาสุราทำให้ให้การรวน จึงทำให้ใช้เป็นหลักฐานในการเอาผิดผู้กระทำความผิดไม่ได้

4.2.3 การกระทำความผิดทางเพศด้วยการสัมผัส (Physical Offense)

การกระทำความผิดทางเพศด้วยการสัมผัสร่างกายนั้นเป็นการกระทำความผิดที่เกิดขึ้นได้ไม่บ่อยนักบนรถแท็กซี่ แต่ถ้าเกิดขึ้นแล้วมักเป็นคดีใหญ่ หรือเป็นข่าวดัง โดยเฉพาะการข่มขืนกระทำชำเราบนรถแท็กซี่ที่บางทีเป็นคดีอุกฉกรรจ์ หรือบางทีผู้เสียหายอาจถึงแก่ชีวิตได้ เพราะมีการใช้อาวุธเข้าร่วมก่อเหตุด้วย เหตุที่คดีประเภทนี้เกิดขึ้นน้อย สาเหตุอาจเป็นเพราะ การกระทำความผิดลักษณะนี้มีความเสี่ยงมากที่ผู้กระทำความผิดจะโดนเจ้าทุกข์เอาความได้ ไม่เหมือนกับกรณีของลักษณะการกระทำความผิดทางวาจา และทางกิริยา ที่จากการสัมภาษณ์ทางเจ้าหน้าที่ตำรวจ และประชาชนที่เคยประสบมา มีเหตุผลที่สอดคล้องกันว่า ผู้เสียหายไม่ค่อยเอาความเพราะเห็นว่า เป็นความผิดหลุโทษ หรือเล็กน้อย

การเกิดการกระทำความผิดลักษณะนี้สามารถอธิบายได้ด้วยทฤษฎีจิตวัตรประจำวัน (Cohen and Felson, 1979: 589 - 591) ที่ระบุว่า จำเป็นต้องมี 3 ปัจจัยเพื่อก่อให้เกิด คือ ผู้กระทำความผิดที่มีแรงจูงใจ

(Motivated Offender) อาจเสริมแรงจูงใจจากทัศนคติของอาชญากร ซึ่งอาชญากรอาจจะชอบหญิงสาวหน้าตาดี หรือแต่งกายหล่อแหลมอยู่แล้ว และโอกาสกับสถานที่ที่เหมาะสม คือบนรถแท็กซี่ที่เป็นที่ส่วนบุคคลที่เหมาะสมในการก่ออาชญากรรม, เป้าหมายที่เหมาะสม (Suitable Target) คือ ในกรณีที่เหยื่อไม่ระมัดระวังตัว ไม่ได้โทรบอกคนใกล้ชิด หรือมาจากการดื่มสุรา และการขาดผู้ดูแลที่มีความสามารถ (Absence of a Capable Guardian) ซึ่งในที่นี้อาจจะขาดผู้ที่เดินทางมาด้วยกัน โดยเฉพาะผู้โดยสารที่เดินทางมาคนเดียว และโดยเฉพาะบนรถแท็กซี่ไม่มีกล้องวงจรปิด ทำให้ผู้กระทำความผิดโอกาสในการก่ออาชญากรรม ซึ่งเป็นไปได้ยากที่ปัจจัยทั้งสามจะลงตัวพอที่จะก่อเหตุ วิธีการกระทำผิดลักษณะนี้ เช่น การตะแอมือต้องตัว รวมทั้งการจับต้องเสื้อผ้า ร่างกาย ผอม และการนวดคอแขน กอดจูบ หอมแก้ม ตีกัน หรือสะโปก การยืน เดิน หรือนั่งใกล้ชิดเกินความจำเป็น ใช้บางส่วนของร่างกายสัมผัสโดยจงใจ จนถึงการข่มขืนกระทำชำเรา เป็นต้น จากการวิจัยหลักฐาน พฤติกรรม โดยเฉพาะข่าวจากหนังสือพิมพ์ ผู้วิจัยขอยกตัวอย่างกรณีศึกษาที่สอดคล้องกับวิธีการกระทำผิดดังที่กล่าวมา ซึ่งวิธีการกระทำผิดมีด้วยกัน 2 วิธีการหลักๆ ได้แก่ การสัมผัสร่างกายเหยื่อ และการข่มขืนกระทำชำเรา ยกตัวอย่างกรณีศึกษา เช่น

กรณีศึกษาที่ 1 เหตุเกิดเมื่อวันที่ 8 มิถุนายน 2556 จากการที่เจ้าหน้าที่ตำรวจได้จับกุมผู้กระทำความผิดอายุ 35 ปี อาชีพคนขับรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพฯ กรณีนี้สืบเนื่องมาจาก เจ้าทุกข์ซึ่งเป็นผู้หญิง อายุ 26 ปี ได้เข้าแจ้งความกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ และได้เล่าเหตุการณ์ว่าตนเองได้เรียกรถแท็กซี่จากถนนเพชรบุรีตัดใหม่ กทม. เพื่อกลับบ้านพักย่านบางกรวย เมื่อใกล้ถึงที่พักได้ถูกโชเฟอร์แท็กซี่ใช้อาวุธปืนจี้บังคับให้นั่งอยู่เฉยๆ จากนั้นบังคับพาผู้เสียหายไปข่มขืนกระทำชำเรา ที่ห้องพักในโรงแรมแห่งหนึ่งที่จังหวัดนนทบุรี จนสำเร็จความใคร่ 1 ครั้ง ก่อนจะบังคับเอากระเป๋าใส่ตัว และโทรศัพท์มือถือไป ระหว่างนั้นตนได้อาศัยที่คนขับรถแท็กซี่เผลอวิ่งหลบหนีออกมาจากห้องมาร้องขอความช่วยเหลือจากพนักงานโรงแรม ส่วนคนขับแท็กซี่ได้รับวิ่งหนีไปขึ้นรถแท็กซี่ขับหลบหนีออกไปอย่างรวดเร็ว (คมชัดลึก 2556, 8 มิถุนายน)

กรณีศึกษาที่ 2 เหตุการณ์วันที่ 10 มิถุนายน 2556 ณ สถานีตำรวจนครบาลทองหล่อ นักศึกษามหาวิทยาลัยแห่งหนึ่ง ได้เข้ามาแจ้งความกับทางเจ้าหน้าที่ตำรวจ และได้เล่าถึงพฤติการณ์ของผู้กระทำความผิด และสถานการณ์ในขณะเกิดเหตุไว้ว่า ขณะที่เรียกรถแท็กซี่จากย่านเอกมัย ให้ไปส่งที่บ้านพักย่านสาทรประดิษฐ์เพื่อเปลี่ยนเสื้อ แต่ระหว่างทางที่ผู้ต้องหาขับรถพาผู้เสียหายย้อนกลับไปที่มหาวิทยาลัยนั้น ก็ได้พยายามขับรถออกนอกเส้นทางแล้วลี้ภัยหนีไป พร้อมทั้งข่มขู่ชิงเอาโทรศัพท์มือถือไป ก่อนจะขับรถวนไปมาเพื่อต้องการจะพาไปเข้าโรงแรมไปข่มขืน แต่ผู้เสียหายอาศัยจังหวะกระโดดหนีลงจากรถมาได้ ก่อนจะมีจักรยานยนต์รับจ้างพลเมืองดีขี่รถไล่ตามไปเอาโทรศัพท์มือถือคืนมาได้ แต่ผู้ต้องหาได้รับขับรถแท็กซี่หลบหนีไปได้ จากการสอบสวนผู้กระทำความผิด

เพิ่มเติม ตนได้ให้การรับสารภาพว่า วันเกิดเหตุช่วงเที่ยงวันที่ 8 มิ.ย.ที่ผ่านมา รับผู้เสียหายจากย่านเอกมัย และให้ไปส่งที่บ้านพักย่านสาธุประดิษฐ์ เพื่อเปลี่ยนเสื้อผ้าเป็นชุดนักศึกษา แล้วให้พาไปส่งที่มหาวิทยาลัยเพื่อเข้าเรียนในช่วงบ่าย แต่ระหว่างทางเกิดอารมณ์ขึ้นมาเลยวางแผนพาขับออกนอกเส้นทางเพื่อหาโรงแรมจะพาไปข่มขืน แต่ระหว่างนั้นผู้เสียหายได้เปิดประตูรถกระโดดลงกลางทาง นอกจากนี้ผู้กระทำผิดยังเคยก่อเหตุดังกล่าวมาแล้ว 6-7 ครั้ง ข่มขืนสำเร็จ 3 ครั้ง เหลือส่วนใหญ่มักจะเลือกนักศึกษาหรือหญิงสาววัยรุ่นอายุประมาณ 20 ปี (คดีนิวส์ออนไลน์ 2556, 10 มิถุนายน)

กรณีศึกษาที่ 3 เหตุการณ์วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2555 ณ สถานีตำรวจนครบาลพญาไท จากกรณีแท็กซี่ติดเชื้อเอดส์ จี้จิ้นใจชิงทรัพย์เหยื่อสาวไปสองราย ซึ่งทั้งสองรายได้อธิบายพฤติการณ์ของผู้กระทำผิดว่า ผู้กระทำผิดได้ใช้มีดจี้ข่มขืนในรถ ก่อนที่จะชิงทรัพย์ นอกจากนี้ผู้ขับขี่แท็กซี่คันที่ก่อเหตุยังมีเชื้อเอชไอวี โดยผู้ขับขี่แท็กซี่ได้บอกว่าจะใช้ถุงยางอนามัยกับเหยื่อทุกครั้งที่ข่มขืน เพราะทราบว่าตัวเองเป็นเอดส์ นอกจากนี้จากการสอบสวนเพิ่มเติมของตำรวจ พบว่าพฤติการณ์ของผู้ก่อเหตุเพิ่มเติมคือ ก่อนจะลงมือก่อเหตุ จะทำทีดีสนิทกับเหยื่อพอสบโอกาสจะพาเลี้ยวรถเข้าโรงแรม หรือข่มขืนภายในรถ สารภาพทำมากกว่า 10 ครั้ง มีผู้เสียหายนับ 10 ราย จากกรณีนี้ทางเจ้าหน้าที่ตำรวจระบุว่า ได้มีผู้เสียหายเข้าแจ้งความไว้หลายรายทั้งในเขตสถานีตำรวจนครบาลพญาไท และสถานีตำรวจลาดพร้าว เป็นต้น จากการสอบสวนผู้ต้องหาให้การรับสารภาพว่า ตนมีอาชีพเป็นคนขับรถรับจ้างของบริษัท แต่จะมาขับรถแท็กซี่แล้วแต่โอกาส โดยไม่ได้ขับแท็กซี่เป็นประจำ ซึ่งในแต่ละวันจะขับแท็กซี่ตั้งแต่ตีห้า ถึงสองทุ่ม ซึ่งจะเริ่มก่อเหตุโดยการดีสนิทกับผู้โดยสารพอได้โอกาสนี้ก็จะพาไปข่มขืนตามโรงแรมบ้าง หรือข่มขืนในรถแท็กซี่บ้าง หากผู้โดยสารขัดขืนจะใช้มีดคัตเตอร์ข่มขู่และบังคับขืนใจ พร้อมทั้งนำทรัพย์สินของผู้โดยสารไป (ผู้จัดการออนไลน์ 2555, 20 กุมภาพันธ์)

จากทั้งสามกรณีที่ยกตัวอย่างมาเห็นว่า วิธีการก่อเหตุมีการใช้กำลัง และอาวุธเพื่อประทุษร้ายต่อเหยื่อเป็นส่วนมากเพื่อข่มขืนกระทำชำเรา และสาเหตุการกระทำผิดส่วนใหญ่ผู้กระทำผิดมักสารภาพตามลำดับขั้นคล้ายๆกันว่า ก่อนเกิดเหตุตนเองเมาสุรา แล้วเห็นเหยื่อจึงเกิดอารมณ์ทางเพศ ประกอบกับสบโอกาสเหมาะเพราะสถานการณ์ที่เอื้ออำนวย และเหยื่อเป็นหญิงสาวหน้าตาดี การก่อเหตุลักษณะนี้นับว่าอันตรายมาก เพราะอาจเป็นเหตุจนถึงแก่ชีวิตได้

ผลการวิจัยเชิงคุณภาพผ่านการสัมภาษณ์ประชาชนผู้ตอบแบบสอบถามที่ระบุว่าตนเองเคยประสบกับการถูกล่วงละเมิดทางเพศจากแท็กซี่ ผู้ถูกสัมภาษณ์ทั้งหมดตอบว่า “ไม่เคยมีประสบการณ์ โดยให้เหตุผลว่า เกิดขึ้นได้ยาก และตนเองมีการระวังตัวเป็นพิเศษอยู่ตลอดเวลาใช้บริการแท็กซี่ เช่นการแต่งตัวให้มิดชิด หรือการระวังภัยรูปแบบอื่นๆ เช่นการพาเพื่อนไปด้วย หรือพาแฟนผู้ชายไปด้วย”

อัตราการทำผิดประเภทนี้ จากตารางที่ 4.19 ผลการสำรวจเชิงปริมาณที่ผู้วิจัยได้ใส่ข้อความถึงรูปแบบอาชญากรรมที่กลุ่มตัวอย่างเคยประสบมาได้แก่ การเอามือ หรืออวัยวะส่วนอื่นๆ เข้ามาลูบคลำสัมผัสร่างกาย การข่มขู่ หรือพูดจาโหม่น้าวเพื่อขอร่วมเพศด้วย และการข่มขืน กระทำชำเรา กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดตอบว่า ไม่เคยเกิดกับตนเอง และไม่เคยเป็นผู้อยู่ในเหตุการณ์ ซึ่งอาจเป็นเพราะว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความอาย หรือไม่ได้อยู่ในพื้นที่ที่จะเกิดการกระทำผิดในลักษณะนี้ได้ง่าย เพราะอยู่ในเขตพื้นที่กลางเมืองที่คนพลุกพล่าน ถึงแม้ว่าจากกรณีศึกษา การก่อเหตุส่วนใหญ่จะเป็นตอนกลางคืนก็ตาม

จากการสัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ ผู้วิจัยได้สัมภาษณ์คนขับรถแท็กซี่จำนวน 5 ราย จากการถามคำถามว่า จากประสบการณ์การขับขี่รถแท็กซี่ที่ผ่านมา ในปัจจุบัน การกระทำผิดประเภทการข่มขืนกระทำชำเรา หรือการลวนลามโดยการสัมผัสร่างกายยังมีอยู่มากหรือไม่ ผู้ถูกสัมภาษณ์ทั้ง 5 คน (สัมภาษณ์วันที่ 10 - 20 ตุลาคม 2558) ได้อธิบายไว้โดยภาพรวม และค่อนข้างสอดคล้องกันกับคนอื่นๆว่า การกระทำผิดที่ระบุมา

ในปัจจุบันนี้ หรือปี 2557 - 2558 นี้แทบไม่มีเลย หรืออาจจะมีแต่ตนเองนั้นไม่รู้ เพราะ การกระทำผิดแบบนี้เกิดขึ้นได้ยาก คงเป็นพวกแท็กซี่จำพวกที่ทำงานเป็นผู้ขับขี่รถแท็กซี่เป็นครั้งคราว หรือพวกที่ไม่ได้ทำอาชีพขับรถแท็กซี่จริงๆมากกว่าที่จะก่อเหตุลักษณะนี้

สำหรับการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจนครบาลจำนวน 5 สถานี ได้แก่ สถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว (สัมภาษณ์วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558) หัวหมาก (สัมภาษณ์วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558) ทองหล่อ (สัมภาษณ์วันที่ 5 มีนาคม 2558) พญาไท (สัมภาษณ์วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558) และบางเขน (สัมภาษณ์วันที่ 6 มีนาคม 2558) โดยผู้วิจัยได้ดำเนินการสัมภาษณ์ ฝ่ายธุรการงานคดีพนักงานสอบสวนของแต่ละสถานีจากการถามถึง สถิติการรับแจ้งความ และจับกุมคดีที่เป็นการกระทำผิดประเภทนี้ เจ้าหน้าที่ตำรวจทั้ง 5 สถานีระบุตรงกันว่า

ในพื้นที่รับผิดชอบ คดีทางการข่มขืนที่ผู้กระทำผิดเป็นแท็กซี่นั้นแทบไม่มีเลย คดีลวนลามทางการสัมผัสร่างกายนั้นก็น้อยเช่นกัน อาจเป็นเพราะความละอาย หรือกลัวว่าตนเองจะเสียชื่อเสียง เลยไม่กล้าแจ้งความ ซึ่งเหมือนกับคดีการข่มขืนประเภทอื่นๆที่ผู้เสียหายไม่กล้าแจ้งความกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ และทางเจ้าหน้าที่ตำรวจยังระบุอีกว่า ส่วนใหญ่คดีประเภทนี้จะเกิดเขตชานเมืองกรุงเทพมหานคร

จากผลการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจนั้น แสดงให้เห็นว่ามีการรับแจ้ง และจับกุมผู้กระทำผิดคดีข่มขืนกระทำชำเราที่ผู้กระทำผิดเป็นแท็กซี่ค่อนข้างน้อย โดยบางสถานีตำรวจ เช่น สถานีตำรวจนครบาลบางเขน ระบุว่า “มีแต่เมื่อหลายปีมาแล้ว นานมาก เป็นกรณีของการลวนลามนักศึกษา”

สุดท้ายนี้ จากผลการสัมภาษณ์ ศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะ กรมการขนส่งทางบก (สัมภาษณ์วันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2558) ระบุว่า การกระทำผิดประเภทการข่มขืนกระทำชำเราในปี 2557 และ สามปีย้อนหลังนี้ไม่มีการแจ้งเข้ามาทางกรม ส่วนการลวนลามโดยการสัมผัสร่างกายมีการร้องเรียนเข้ามากับทางกรมบ้าง เช่น เอามือลูบขา จับหน้าอก หรืออื่นๆ แต่การกระทำผิดประเภทนี้เกิดขึ้นน้อยมาก หรือได้รับการร้องเรียนเข้ามาน้อยมาก เมื่อเทียบกับกรณีการกระทำผิดของแท็กซี่อื่นๆที่ได้รับการร้องเรียนเข้ามาอย่างเช่น การปฏิเสธไม่รับผู้โดยสาร การโกงมิเตอร์โดยสาร เป็นต้น นอกจากนี้ยังกล่าวอีกว่า “การจะนำผู้กระทำผิดที่กระทำผิดประเภทนี้มาลงโทษหรือสอบสวนได้ เจ้าทุกข์จำเป็นต้องจดจำทะเบียนรถ หรือจำหน้า และชื่อผู้กระทำผิดได้ ซึ่งบางทีเจ้าทุกข์เองก็ให้การคลุมเคลือด้วย”

ตารางที่ 4.19 ลักษณะการถูกล่วงละเมิดทางเพศที่กลุ่มตัวอย่างเคยประสบจากการใช้บริการแท็กซี่

ลำดับ	ลักษณะการกระทำผิด	จำนวน (คน)	
		เกิดกับตนเอง	อยู่ในเหตุการณ์
1	การพูดจาด้วยถ้อยคำลามกต่อหน้า หรือใช้วาจาตะลุม	26	4
2	การจ้องมองเสื้อผ้า ร่างกายโดยพินิจพิจารณาอย่างตั้งใจ ส่อไปในทางใช้สายตา	30	3
ลวนลาม			
3	พฤติกรรมมีพิรุณ ส่อถึงการพยายามลงไปล่วงละเมิดทางเพศ	7	-
4	เอามือ หรืออวัยวะส่วนอื่นๆ เข้ามาลูบคลำสัมผัสร่างกาย	-	-
5	ข่มขู่ หรือพูดจาโหม่งน้ำเพื่อขอร่วมเพศด้วย	-	-
6	พยายาม หรือกระทำการขั้รถพาออกนอกเส้นทางเพื่อหวังล่วงละเมิดทางเพศ	3	1
7	พยายาม หรือกระทำการล่วงละเมิดทางเพศโดยใช้สารเคมี หรือยาบางชนิด เช่น ยาสลับ ยาปลูกเชื้อฯ	1	-
8	ข่มขืน กระทำชำเรา	-	-
รวม		67	8

จากตารางที่ 4.19 ลักษณะการถูกล่วงละเมิดทางเพศที่กลุ่มตัวอย่างประสบมาแสดงให้เห็นวิธีการกระทำผิดที่กลุ่มตัวอย่างเคยประสบมามากที่สุด คือ การจ้องมองเสื้อผ้า ร่างกาย ส่องไปในทางใช้สายตาลวนลามซึ่งมีกลุ่มตัวอย่างที่ประสบเหตุรวมกันทั้งที่เกิดขึ้นกับตนเองและอยู่ในเหตุการณ์จำนวน 33 ราย โดยมีบางคนที่เคยประสบเหตุมากกว่าหนึ่งครั้งขึ้นไป รองลงมาคือ การพูดจาด้วยถ้อยคำลามกต่อหน้า และใช้วาจาตะลุมตุ้ม มีกลุ่มตัวอย่างที่ประสบเหตุรวมกันทั้งที่เกิดขึ้นกับตนเอง และอยู่ในเหตุการณ์รวมกันจำนวน 30 ราย, พฤติกรรมมีพิรุณ ส่อถึงการพยายามล่วงไปล่วงละเมิดทางเพศ มีจำนวน 7 รายที่ระบุว่าเคยเกิดกับตนเอง, พยายามหรือกระทำการข่มขืนนอกเส้นทาง มีจำนวนรวมกัน 4 ราย และมี 1 รายที่ระบุว่า เคยประสบเหตุการณ์ถูกพยายามมอมยา เพื่อหวังล่วงละเมิดทางเพศ ส่วนกรณีของการข่มขู่ การสัมผัสร่างกาย และการข่มขืนกระทำชำเรานั้น ไม่มีกลุ่มตัวอย่างใครระบุว่าเคยประสบ โดยกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดที่เคยประสบเหตุอาชญากรรมดังที่ได้กล่าวมานั้น ส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุระหว่าง อายุต่ำกว่า 25, 25 - 30 และ 31 - 40 ซึ่งเป็นช่วงอายุของผู้หญิงกลุ่มนักเรียน นักศึกษา และกลุ่มวัยทำงาน และมีจำนวน 19 คนที่เคยประสบกับวิธีการกระทำผิดมากกว่า 1 ลักษณะ จากการสัมภาษณ์ ส่วนใหญ่เคยประสบกับการถูกพูดจาด้วยถ้อยคำลามก การใช้สายตาลวนลาม และพฤติกรรมที่มีพิรุณฯ นอกจากนี้ อัตราเฉลี่ยที่ประมาณได้ถึงจำนวนครั้งที่กลุ่มตัวอย่างเคยประสบเหตุมา คือ น้อยที่สุด 1 ครั้ง และมากที่สุด 4 ครั้ง ส่วนที่เหลือคือ ไม่แน่ใจ

ตารางที่ 4.20 ประเด็นเรื่องร้องเรียนรณรงค์แก้ไข เดือน มกราคม - ธันวาคม 2557 ใน 5 ประเด็นแรกที่มีการร้องเรียนมากที่สุด

ลำดับ	ประเด็นเรื่องการร้องเรียนรณรงค์แก้ไข ภาพรวมเดือน ม.ค. - ธ.ค. 2557	
1	ปฏิเสธไม่รับผู้โดยสาร	12,511
2	แสดงกิริยาจาไม่สุภาพ	4,640
3	ขับรถประมาทน่าหวาดเสียว	3,928
4	ไม่ส่งผู้โดยสารตามที่ตกลงกัน	3,385
5	ไม่ใช้มาตรค่าโดยสาร	2,418
6	อื่นๆ	6,636
รวม		33,718

แหล่งที่มา: ศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะ กรมการขนส่งทางบก, 2557.

ตารางที่ 4.21 รายงานสถิติการพักใช้/เพิกถอนใบอนุญาตขับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 (ข้อมูล ณ วันที่ 30 มกราคม 2558)

ลำดับ	ข้อหาความผิด	พักใช้/ราย	เพิกถอน/ราย	รวม/ราย
1	ปฏิเสธการรับจ้างผู้โดยสาร	33	-	33
2	ไม่ใช้มาตรค่าโดยสาร	11	-	11
3	ไม่ส่งคนโดยสาร ณ สถานที่ตามที่ตกลงกันไว้	8	-	8
4	เรียกเก็บค่าโดยสารเกินอัตราที่ทางราชการกำหนด	2	-	2
5	ใช้รถไม่ตรงตามประเภทที่จดทะเบียน(รถตู้)	19	-	19
6	แสดงกิริยาไม่สุภาพ(กระทำการลามก)	1	1	2
7	แสดงกิริยาไม่สมควรก้าวร้าว	1	-	1
รวม		75	1	76

แหล่งที่มา: ศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะ กรมการขนส่งทางบก, 2558.

จากตารางที่ 4.20 และ 4.21 ในประเด็นเรื่องร้องเรียน และการลงโทษผู้กระทำผิดในคดีที่เกี่ยวข้องกับแท็กซี่ แสดงให้เห็นว่า ในหัวข้อการแสดงกิริยาวาจาไม่สุภาพที่มีเรื่องร้องเรียนเข้ามาจำนวน 4,640 และอื่นๆจำนวน 6,636 ในส่วนนี้มี การพุดจาลามก และกิริยาที่สื่อถึงการพยายามล่วงละเมิดทางเพศรวมอยู่ด้วย แต่มีน้อยมาก ไม่ถึงร้อยละ 1 ของเรื่องร้องเรียนทั้งหมด โดยจากตารางที่ 4.16 ในหัวข้อการแสดงกิริยาไม่สุภาพ (กระทำการลามก) จะเห็นว่าทางกรมมีการลงโทษผู้กระทำผิดไปแล้ว 2 ราย ด้วยการพักใช้ใบอนุญาต และเพิกถอนใบอนุญาตในปี 2558

กล่าวโดยสรุป รูปแบบ และวิธีการก่ออาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่ทั้งหมดที่ได้กล่าวมา ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ และสรุปรูปแบบการก่ออาชญากรรมรูปแบบต่างๆนี้มาจากการสัมภาษณ์เชิงลึก และสืบค้นจากข้อเท็จจริงทางด้านรูปคดีความต่างๆที่เกิดขึ้นจากการรายงานข่าวของสื่อ ซึ่งวิธีการที่กล่าวมานั้นเป็นเพียงวิธีการก่ออาชญากรรมที่พบเห็นได้เป็นส่วนใหญ่เท่านั้น โดยอาจจะมีการพลิกแพลงจากแนวคิดของอาชญากร หรือดัดแปลงรูปแบบการก่ออาชญากรรมให้ซับซ้อนมากกว่านี้อีกก็เป็นได้ และจากกรณีศึกษาต่าง ๆ ที่กล่าวมาเห็นได้ว่า การก่ออาชญากรรมทางเพศที่รุนแรง โดยเฉพาะการสัมผัสร่างกาย และการข่มขืนกระทำชำเราส่วนใหญ่ไม่ได้หวังแค่เพียงการล่วงเกินทางเพศเท่านั้น แต่ยังหวังทรัพย์สินด้วย นอกจากนี้จากกรณีศึกษาจะเห็นว่าผู้ก่อเหตุบางคนเป็นโรคทางเพศร้ายแรงอีกด้วย ดังนั้นจึงไม่น่าแปลกใจเลยว่า การก่ออาชญากรรมทางเพศในลักษณะต่าง ๆ เหล่านี้จะทำให้เกิดความหวาดกลัวภัยอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่กับผู้หญิงอย่างมาก

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษา อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาวิจัยเรื่อง ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยได้สรุปผลการศึกษา อภิปรายผล ดังนี้

5.1 สรุป และอภิปรายผลการศึกษา

จากผลการวิจัย และการสำรวจ พบว่าปัญหาอาชญากรรมทางเพศที่เกิดขึ้นจากผู้ก่อเหตุที่เป็นรถยนต์รับจ้างสาธารณะ หรือรถแท็กซี่ ยังคงมีอยู่ และยังเป็นปัญหาอาชญากรรมที่พบเห็นได้ค่อนข้างมากตามเขตเมืองหลวงที่มีผู้คนอาศัยอยู่หนาแน่น และมีการใช้บริการรถแท็กซี่เพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครของประเทศไทย นอกจากนี้ปัญหานี้ยังส่งผลถึงความหวาดกลัวอาชญากรรมภาคประชาชนในประเด็นย่อย เรื่องความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศที่เกิดจากแท็กซี่ของผู้โดยสารหญิงในเขตกรุงเทพฯ ที่ผู้วิจัยได้สนใจนำมาทำการศึกษาดังนี้ รูปแบบของอาชญากรรม ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรม และปัจจัยทำให้เกิดความหวาดกลัวอาชญากรรม ซึ่งผู้วิจัยจะได้ทำการสรุปผลการวิจัย และผลการวิเคราะห์สมมุติฐานดังต่อไปนี้

5.1.1 สรุป และอภิปรายผลการวิจัยเชิงปริมาณ

สรุปผลการสำรวจระดับความหวาดกลัวอาชญากรรม และตัวแปรอิสระที่ส่งผลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรม พบว่า ด้านการรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการรถแท็กซี่ พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ความเสี่ยงเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก ด้านการรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่จากสื่อ พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ข่าวเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก ซึ่งแตกต่างจากการรับรู้ผ่านบุคคลอื่นๆที่อยู่ในระดับน้อย สำหรับทัศนคติในเรื่องของประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง ส่วนความหวาดกลัวอาชญากรรมทั้งสองด้านพบว่า ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศที่แสดงออกผ่านพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงมีความหวาดกลัวเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก และด้านพฤติกรรมการป้องกันมีความหวาดกลัวเฉลี่ยอยู่ในระดับมากเช่นกัน

สรุปผลการวิเคราะห์สมมุติฐานในปัจจุบันที่ทำให้เกิดความหวาดกลัวอาชญากรรม

ผลการทดสอบสมมุติฐานที่ 1 อายุที่มากขึ้นส่งผลให้ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่น้อยลง

จากการวิเคราะห์ความถดถอยอย่างง่าย พบว่าตัวแปรอายุมีความสัมพันธ์กับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการป้องกัน และมีความสัมพันธ์ไปในทิศทางลบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จากการทดสอบนี้บ่งบอกว่า บุคคลเมื่ออายุมากขึ้นจะมีความหวาดกลัวอาชญากรรมน้อยลง ซึ่งอาจเป็นเพราะว่า ตนเองนั้นใช้เวลาในการอยู่นอกบ้าน หรือเดินทางน้อยลง ประกอบกับประสบการณ์ในการเดินทางที่มากขึ้น การระวังตัวจึงอาจน้อยลงจากความเคยชิน เห็นได้จากมีการป้องกันตัวที่น้อยลงเวลาใช้บริการรถแท็กซี่ สะท้อนให้ความหวาดกลัวอาชญากรรมประเภทนี้น้อยลงเช่นกัน นอกจากนี้เมื่อทำการวิเคราะห์ร้อยละของการพยากรณ์ความหวาดกลัวอาชญากรรมนั้น ยังพบว่า อายุ มีอิทธิพลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการป้องกันถึงร้อยละ 10 ซึ่งมากที่สุดในกลุ่มของปัจจัยทั้งหมด แสดงให้เห็นว่าอายุมีอิทธิพลค่อนข้างมากต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่

ผลการทดสอบสมมุติฐานที่ 2 อาชีพที่มีความเสี่ยงต่อการถูกก่ออาชญากรรมทางเพศมากส่งผลให้ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่มากขึ้น

จากการวิเคราะห์ความแตกต่างกันด้วย One - Way Anova พบว่า อาชีพต่างๆมีความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่ทั้งด้านพฤติกรรมการหลีกเลี่ยง และพฤติกรรมการป้องกันแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จากการวิเคราะห์ความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธี LSD ผลการวิเคราะห์ที่น่าสนใจ คือ อาชีพทุกอาชีพมีความหวาดกลัวอาชญากรรมมากกว่ากลุ่มอาชีพธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย/รับจ้างอิสระ ทุกกลุ่มในส่วนนี้อาจเป็นเพราะว่ากลุ่มอาชีพธุรกิจส่วนตัว ค้าขาย และรับจ้างอิสระ ไม่ค่อยได้ใช้บริการรถแท็กซี่นั่นเอง จึงทำให้ไม่ค่อยได้ป้องกันตัวหรือหลีกเลี่ยงจากอาชญากรรม ทำให้ความหวาดกลัวอาชญากรรมน้อยลงไปด้วย ซึ่งจากการสัมภาษณ์โดยภาพรวมของผู้วิจัยกับคนที่ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว ส่วนใหญ่ไม่ค่อยใช้บริการรถแท็กซี่ หรือแทบไม่เคยใช้บริการเลย เพราะว่าคนกลุ่มนี้ส่วนใหญ่มีรถยนต์ส่วนบุคคลที่สะดวกสบายอยู่แล้ว และคิดว่าค่าโดยสารแพง จึงไม่นิยมใช้บริการ สำหรับอาชีพค้าขาย และรับจ้างอิสระ คนกลุ่มนี้ไม่นิยมใช้บริการรถแท็กซี่เช่นกัน เพราะมีรายได้น้อย และค่าโดยสารนั้นแพง

ผลการทดสอบสมมุติฐานที่ 3 ความถี่ในการโดยสารรถแท็กซี่ที่มากขึ้นส่งผลให้ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่น้อยลง

จากการวิเคราะห์ความแตกต่างกันด้วย One - Way Anova พบว่าความถี่ในการโดยสารรถแท็กซี่ที่แตกต่างกันมีความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงไม่แตกต่างกัน แต่มีความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการป้องกัน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ถึงแม้ความถี่ในการโดยสารจะไม่มีความสัมพันธ์กับความหวาดกลัวอาชญากรรมด้านพฤติกรรมการหลีกเลี่ยง แต่จากการวิเคราะห์ความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธี LSD จากการตรวจสอบค่าความถี่ พบว่าความถี่ในการโดยสารรถแท็กซี่ที่มีความสัมพันธ์กับความหวาดกลัวอาชญากรรมด้านพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงในทิศทางตรงกันข้ามสะท้อนให้เห็นว่า บุคคลที่โดยสารแท็กซี่ไม่บ่อยนั้น หรือไม่ค่อยใช้บริการจะมีพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงจากอาชญากรรมที่มาก จึงทำให้มีความหวาดกลัวอาชญากรรมมากตามมาด้วย สำหรับความหวาดกลัวอาชญากรรมด้านพฤติกรรมการป้องกันมีความสัมพันธ์ไปในทิศทางตรงกันข้ามเช่นกัน สะท้อนให้เห็นว่า บุคคลที่ใช้บริการแท็กซี่บ่อยจะมีความหวาดกลัวอาชญากรรม หรือพฤติกรรมในการระวังตัว ป้องกันตัวน้อยลง ซึ่งอาจแล้วแต่ปัจจัยอื่นๆที่ส่งผลต่อการใช้บริการนั้นๆด้วย

ผลการทดสอบสมมุติฐานที่ 4 ช่วงเวลาเดินทางที่เสี่ยงมากขึ้นส่งผลให้ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่มากขึ้น

ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างกันด้วย One - Way Anova พบว่า ช่วงเวลาเดินทางที่แตกต่างกันมีความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการหลีกเลี่ยง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แต่มีความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการป้องกัน ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติผลการวิเคราะห์ความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธี LSD ระหว่างตัวแปรช่วงเวลาเดินทางกับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการหลีกเลี่ยง พบว่าทุกช่วงเวลาเดินทางคือ ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (06:00 - 10:00), ช่วงเวลาปกติเช้า (10:01 - 16:00), ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (16:01 - 20:00), ช่วงเวลาปกติเย็น (20:01 - 24:00) มีความหวาดกลัวอาชญากรรมมากกว่า ช่วงเวลาพิเศษ (24:01 - 06:00) จากผลการทดสอบนี้ ที่น่าแปลกใจคือ ช่วงเวลาที่เสี่ยงมากบุคคลกลับมีความหวาดกลัวอาชญากรรมที่น้อยลง อาจเป็นเพราะว่า จากการลงพื้นที่สำรวจ บุคคลที่เดินทางในช่วงเวลานี้ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพค้าขาย และรับจ้างอิสระ นอกจากนี้ยังมีกลุ่มนักท่องเที่ยวกลางคืน ซึ่งกลุ่มนี้มีความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่น้อยอยู่แล้ว และเดินทางออกนอกที่พักในช่วงเวลานี้น้อย จากความเคยชินจึงทำให้ช่วงเวลาเดินทางที่เสี่ยงอันตรายไม่ส่งผลให้มีความหวาดกลัวอาชญากรรมมากขึ้นสำหรับกลุ่มอาชีพนี้

ผลการทดสอบสมมุติฐานที่ 5 ประสิทธิภาพการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่มากขึ้นส่งผลให้ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่มากขึ้น

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ และความแตกต่างกันด้วย T - Test พบว่า ประสิทธิภาพการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่ไม่มีความสัมพันธ์กับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่ทั้งสองด้าน แสดงให้เห็นว่าประสิทธิภาพอาชญากรรมไม่ส่งผลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรม สะท้อนให้เห็นว่า ไม่ส่งผลให้บุคคลเกิดพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงจากอาชญากรรม และการป้องกันตัวเองจากอาชญากรรม

ผลการทดสอบสมมุติฐานที่ 6 การรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่มากขึ้นส่งผลให้ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่มากขึ้น

จากการวิเคราะห์ความถดถอยอย่างง่ายพบว่า การรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่ผ่านสื่อ มีความสัมพันธ์กับความหวาดกลัวอาชญากรรมทั้งสองด้านในระดับต่ำ และเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ส่วนการรับรู้ข่าวอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่ผ่านบุคคลอื่น ๆ นั้นไม่มีความสัมพันธ์กับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการหลีกเลี่ยง แต่มีความสัมพันธ์กับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการป้องกัน ในระดับต่ำ และเป็นไปในทิศทางเดียวกัน แสดงให้เห็นว่า ยังมีการรับรู้ข่าวอาชญากรรมจากแท็กซี่มากเท่าไรยังมีพฤติกรรมที่สะท้อนถึงความหวาดกลัวอาชญากรรมชนิดนี้มากขึ้นตามมาด้วย

นอกจากนี้ เมื่อผู้วิจัยนำมาวิเคราะห์ร้อยละของอิทธิพลที่ส่งผลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรม พบว่าการรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่ผ่านสื่อมีอิทธิพลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมด้านพฤติกรรมการหลีกเลี่ยง ร้อยละ 3.7 และมีอิทธิพลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมด้านพฤติกรรมการป้องกันร้อยละ 1.8 ส่วนการรับรู้ผ่านบุคคลอื่น ๆ นั้นมีอิทธิพลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมด้านพฤติกรรมการป้องกันร้อยละ 3.2 ซึ่งเป็นค่าร้อยละที่ค่อนข้างน้อย แต่แสดงให้เห็นว่าการรับรู้ข่าวอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่ผ่านสื่อ นั้นส่งผลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมมากกว่าการรับรู้ข่าวอาชญากรรมทางเพศผ่านบุคคลอื่นๆ

ผลการทดสอบสมมุติฐานที่ 7 การรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่มากขึ้นส่งผลให้ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่มากขึ้น

จากการทำการวิเคราะห์ความถดถอยอย่างง่าย ผลการทดสอบพบว่า การรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่มีความสัมพันธ์กับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่ทั้งด้านพฤติกรรมการหลีกเลี่ยง และพฤติกรรมการป้องกันในระดับต่ำ และเป็นไปในทิศทางเดียวกัน สะท้อนว่ายิ่งผู้โดยสารหญิงมีการรับรู้ความเสี่ยงมาก ยิ่งทำให้ความ

หาวคกลัวอาชญากรรมมากขึ้นตามมาด้วย อย่างไรก็ตามจากการวิเคราะห์ร้อยละของการใช้พยากรณ์ความหาวคกลัวอาชญากรรม พบว่า การรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่มีอิทธิพลต่อความหาวคกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงร้อยละ 1.6 และมีอิทธิพลกับความหาวคกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการป้องกันร้อยละ 3.9 แสดงให้เห็นว่าการรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่อนั้นมีอิทธิพลต่อความหาวคกลัวอาชญากรรมด้านพฤติกรรมการป้องกันมากกว่าหลีกเลี่ยง

ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 8 ทศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจมากขึ้นส่งผลให้ระดับความหาวคกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่น้อยลง

การทดสอบความถดถอยอย่างง่าย พบว่า ทศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจไม่มีความสัมพันธ์กับความหาวคกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่ทั้งด้านพฤติกรรมการหลีกเลี่ยง และพฤติกรรมการป้องกันด้วยเช่นกัน แสดงให้เห็นว่า ทศนคติของประชาชนต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจไม่ส่งผลต่อความหาวคกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่ของประชาชน ซึ่งจากผลการสำรวจวิจัยเอง ความเห็นของประชาชนส่วนใหญ่จะอยู่ในระดับปานกลางไม่สูง และจากการวิจัยเชิงคุณภาพเอง พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ไม่ค่อยเข้าใจความกับตำรวจในคดีกลุ่มนี้มากเท่าไรนัก และจากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ พบว่า คดีกลุ่มนี้เกิดขึ้นไม่บ่อยนัก นี่อาจจะเป็นเหตุผลว่าทำไมทศนคติด้านนี้ถึงไม่มีอิทธิพลต่อความหาวคกลัวอาชญากรรม

กล่าวโดยสรุป จากผลการวิจัยเชิงปริมาณทั้งหมด แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อความหาวคกลัวอาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่ของกลุ่มผู้หญิง ได้แก่ อายุ อาชีพ ความถี่ในการโดยสารรถแท็กซี่ ช่วงเวลาเดินทาง การรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศผ่านสื่อ และผ่านบุคคลอื่นๆ และการรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศ

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความหาวคกลัวอาชญากรรมทั้งด้านหลีกเลี่ยง และป้องกัน ได้แก่ อาชีพ การรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศผ่านสื่อ และการรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่อ ส่วนปัจจัยที่มีผลต่อความหาวคกลัวอาชญากรรมด้านเดียว ได้แก่ อายุ ความถี่ในการโดยสารช่วงเวลาเดินทาง และการรับรู้ข่าวอาชญากรรมทางเพศผ่านบุคคลอื่นๆ สำหรับปัจจัยที่ไม่มีอิทธิพลเลยได้แก่ ประสบการณ์การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม และทศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจ

ต่อไปนี้ ผู้วิจัยขอเสนอตารางประกอบ เพื่อสรุปผลวิจัยที่ค้นพบกับผลวิจัยจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องจากการทบทวนวรรณกรรมในบทที่ 2 เพื่อให้เห็นผลวิจัยที่ชัดเจนมากยิ่งขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมในตารางที่ 5.1

ตารางที่ 5.1 เปรียบเทียบผลวิจัยที่ค้นพบกับผลวิจัยจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ปัจจัย	ผลวิจัย	ผลวิจัยจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
อายุ	ผู้หญิงที่อายุมากขึ้นจะมีความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่น้อยลง	1) Mark, 1984 ผู้หญิงทุกช่วงอายุมีความหวาดกลัวอาชญากรรมประเภทข่มขืนมากที่สุด 2) Garofalo, 1980 อายุที่มากขึ้นจะมีความหวาดกลัวอาชญากรรมมากขึ้น
อาชีพ	อาชีพต่างๆมีความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่แตกต่างกัน โดยกลุ่มนักศึกษาและคนวัยทำงานมีความหวาดกลัวอาชญากรรมมากที่สุด	1) กนกพร บุปผาชาติ, 2539 ผู้หญิงแต่ละอาชีพ ส่วนใหญ่มีความหวาดกลัวอาชญากรรมอยู่ในระดับปานกลาง และหวาดกลัวการข่มขืนมากที่สุด 2) Wooldredge, Cullen และ Latessa, 1992 การเดินทางไปทำงาน และสภาพแวดล้อมโดยรอบที่ทำงานสามารถนำมาอธิบายการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม และเป็นแนวทางการป้องกันอาชญากรรมได้
ความถี่ในการโดยสารรถแท็กซี่	ความถี่ในการโดยสารที่มากขึ้นส่งผลให้ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศมากขึ้น	1) Yavuz and Welch, 2010 ความถี่ในการโดยสารกับความรู้สึกปลอดภัยในการโดยสาร ไม่มีความสัมพันธ์กัน แต่พบว่า ผู้หญิงมีความรู้สึกปลอดภัยจากการโดยสารรถโดยสารสาธารณะน้อยกว่าผู้ชาย 2) Delbosc and Currie, 2011 ความถี่ในการโดยสารรถโดยสารขนส่งมวลชนมากขึ้นส่งผลให้มีความรู้สึกปลอดภัยเวลาโดยสารมากขึ้น
ช่วงเวลาเดินทาง	ช่วงเวลาเดินทางที่เสี่ยงมากทำให้ผู้หญิงมีความหวาดกลัวอาชญากรรมลดลง โดยระดับมากที่สุดคือช่วงเวลากลางคืน และช่วงเวลาที่กลางวัน น้อยที่สุดคือ ช่วงเวลาพิเศษ	1) อาภาศิริ สุวรรณานนท์ และคณะ, 2555 ช่วงเวลาในการเกิดเหตุอาชญากรรมทางเพศมีการขยายช่วงเวลาก่อเกิดเหตุจากช่วงเวลากลางคืนมาเป็นช่วงเวลากลางวันด้วย 2) อารยา พงษ์โชติ, 2549 นักศึกษามหาวิทยาลัยมีช่วงเวลาที่ใช้บริการแท็กซี่มากที่สุดในช่วงเวลาเร่งด่วนระหว่าง 6.00 - 12.00 และเวลา 18.00 - 24.00
การรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่	การรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่อมากขึ้นส่งผลให้มีความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่มากขึ้น	1) Mark, 1984 การรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่อยิ่งมากส่งผลให้ความหวาดกลัวอาชญากรรมลดลง 2) กนกพร บุปผาชาติ, 2539 การรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่อมีความสัมพันธ์กับความหวาดกลัวอาชญากรรมของผู้หญิง

ตารางที่ 5.1 (ต่อ)

ปัจจัย	ผลวิจัย	ผลวิจัยจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
ประสบการณ์การตกเป็นเหยื่อ	ประสบการณ์การตกเป็นเหยื่อ	1) มนัสนา สัมมเสถียร, 2552 ผู้สูงอายุส่วนใหญ่ร้อยละ 96.8 ไม่เคยประสบเหตุอาชญากรรม
การตกเป็นเหยื่อ	อาชญากรรมไม่มีความสัมพันธ์กับความหวาดกลัว	2) นิศาโพล, 2557 กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 6.99 ระบุว่าคนขับรถแท็กซี่มีพฤติกรรมส่อเจตนาไปทางการก่ออาชญากรรม หรือการล่วงละเมิดทางเพศ และอื่นๆ
อาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่	อาชญากรรม	3) Custers and Bulck., 2011 สื่อจะมีผลทำให้ความหวาดกลัวอาชญากรรมเพิ่มมากขึ้น และจะส่งผลมากขึ้นไปอีกเมื่อสื่อระบุแน่ชัดถึงชนิดที่ตรงกันของอาชญากรรมที่ผู้รับสื่อเคยพบเจอหรือตกเป็นเหยื่อ
การรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่	การรับรู้ข่าวอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่จากสื่อมากขึ้นส่งผลให้ความหวาดกลัวอาชญากรรมมากขึ้น และมากกว่าการรับรู้ข่าวอาชญากรรมผ่านบุคคลอื่นๆ	ใช้ทฤษฎีและงานวิจัยอ้างอิงเดียวกับประสบการณ์การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศ
ทัศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจ	ทัศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจไม่มีความสัมพันธ์กับความหวาดกลัวอาชญากรรม	1) Skogan, 1984 ประชาชนบางส่วนในสหรัฐอเมริกาไม่มีความหวาดกลัว และไม่เชื่อมั่นในเจ้าหน้าที่ตำรวจทำให้ไม่ยอมรายงานอาชญากรรมต่อเจ้าหน้าที่ 2) ประพนธ์ สหพัฒนา และคณะ, 2556 ทัศนคติของประชาชนด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนทั้งเวลากลางวันและกลางคืนในภาพรวมของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ คิดเป็นร้อยละ 56.29

5.1.2 สรุปและอภิปรายผลการวิจัยเชิงคุณภาพ

วิธีการการก่ออาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่ที่เกิดขึ้นในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อทราบถึงรูปแบบการก่ออาชญากรรม และสภาพทั่วไป สถิติการเกิดขึ้นของอาชญากรรมประเภทนี้ ผู้วิจัยจึงได้ทำการวิจัยเชิงคุณภาพด้วยเห็นว่าเหมาะสมในการศึกษาวัตถุประสงค์นี้ ด้วยการวิจัยจากเอกสารที่เป็นข้อมูลทุติยภูมิโดยเฉพาะข่าวจากหนังสือพิมพ์ โทรทัศน์ และสื่อออนไลน์ต่าง นอกจากนี้ยังได้ทำการลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์บุคคลที่เกี่ยวข้องกับอาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่

ได้แก่ ประชาชนจำนวน 15 คนที่ได้จากกลุ่มตัวอย่างที่เคยประสบเหตุอาชญากรรมทางเพศจากแท็กซีมาแล้ว จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลเชิงปริมาณ, ผู้ขับขีรถแท็กซีจำนวน 5 คนทั้งผู้ขับขีแท็กซีบุคคล และนิติบุคคล, เจ้าหน้าที่ตำรวจจำนวน 5 สถานีตำรวจนครบาล ได้แก่ สถานีตำรวจนครบาลลาดพร้าว หัวหมาก ทองหล่อ พญาไท และบางเขน และเจ้าหน้าที่ในศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะ กรมการขนส่งทางบก ทั้งหมดเพื่อนำมาวิเคราะห์รูปแบบของอาชญากรรมที่เกิดขึ้น พฤติการณ์ของผู้กระทำผิด สภาพการณ์ และจำนวนอาชญากรรมทางเพศจากแท็กซีที่เกิดขึ้นในสังคมปัจจุบัน

รูปแบบของอาชญากรรมที่เกิดขึ้น พฤติการณ์ของผู้กระทำผิด จากการวิจัยเอกสาร โดยเฉพาะข่าวจากหนังสือพิมพ์ และการสัมภาษณ์เชิงลึก สามารถวิเคราะห์ และอภิปรายผลได้ดังนี้ว่า รูปแบบของอาชญากรรมทางเพศของแท็กซีนั้น ผู้วิจัยขอแบ่งเป็น 3 รูปแบบเพื่อให้เข้าใจได้ง่าย คือ การกระทำผิดทางเพศด้วยวาจา การกระทำผิดทางเพศด้วยกิริยา และการกระทำผิดทางเพศด้วยการสัมผัสร่างกาย ซึ่งการสัมผัสร่างกายในที่นี้รวมถึงการข่มขืนกระทำชำเราด้วย การกระทำผิดในลักษณะแรก คือทางวาจานั้น วิธีการกระทำผิด เช่น การพูดจาลามกต่อหน้า การเล่าเรื่องตลกลามก การจบบ้างเรื่องทางเพศของบุคคลอื่นๆด้วยการซักถาม หรืออยากรู้ อยากเห็น อันเป็นเหตุทำให้ผู้ที่ถูกกระทำเกิดความละอาย และไม่สบายใจ ซึ่งการกระทำในลักษณะนี้เกิดขึ้นได้ง่ายโดยเฉพาะบนรถแท็กซีที่มีเพียงผู้โดยสารกับผู้ขับขี และเป็นพื้นที่ส่วนตัว เหตุผลเพราะว่า การกระทำผิดลักษณะนี้นั้นอาศัยความส่วนตัวเป็นสำคัญ ยิ่งบนรถแท็กซีด้วยแล้วนั้น การกระทำผิดลักษณะนี้จึงเกิดขึ้นได้ง่าย ถ้าอาศัยปัจจัยจากตัวผู้โดยสารเองด้วยการอธิบายโดยทฤษฎีกิจวัตรประจำวัน (Routine Activities Theory) ผู้โดยสารหญิงอาจจะหน้าตาดี และมีการแต่งกายหล่อแหลม ไม่ค่อยระมัดระวังตัว นั่นหมายถึง มีเป้าหมายที่เหมาะสม และเมื่อผู้ขับขีแท็กซีเห็นเช่นนั้น อาจรู้สึกไม่สามารถยับยั้งชั่งใจได้ จึงเริ่มพูดจาในแง่ลวนลาม หรือจบบ้างเรื่องเพศ ซึ่งในที่นี้คือ ผู้กระทำผิดมีแรงจูงใจอาจจะด้วยทัศนคติส่วนตัวเช่น ชอบผู้หญิงแต่งตัวโป้ หรือมีอารมณ์ทางเพศที่รุนแรง ประกอบกับสถานการณ์ที่เอื้ออำนวย ด้วยเหตุที่เหยื่อนั้น ขาดผู้ดูแลที่มีความสามารถ คือไม่มีเพื่อนมาด้วย หรือเดินทางคนเดียว ช่วยเสริมแรงขับเคลื่อนในการก่ออาชญากรรมมากขึ้นไปอีก จึงทำให้เกิดอาชญากรรมประเภทนี้ขึ้น นอกจากนี้ถ้าเราใช้ทฤษฎีการเลือกอย่างมีเหตุผล (Rational Choice Theory) ในการอธิบายอาชญากรรมประเภทนี้ นั้นแสดงให้เห็นว่า ผู้กระทำผิดมีการคิดไตร่ตรองอย่างรอบคอบ ก่อนการกระทำผิด คือมีการคำนวณผลประโยชน์ที่เกิดกับตนเอง และความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นเป็นอย่างดี โดยเฉพาะการกระทำผิดทางวาจาด้วยแล้วนั้น เป็นการกระทำผิดในลักษณะลหุโทษ หรือเล็กน้อย ผู้กระทำผิดอาจเห็นว่าเป็นเรื่องเล็กน้อย ผู้เสียหายคงไม่เอาความ หรือถ้าโชคดีอาจจะเข้า

ร่วมสนทนาค่าย ในอีกแง่หนึ่ง อาจด้วยด้วยบุคลิกส่วนตัวของผู้กระทำผิดเองที่ไม่มีความละเอียดหรือยับยั้งชั่งใจไม่ได้ จึงก่อเหตุตนเอง

การกระทำผิดในลักษณะทางวาจาส่วนใหญ่จะมาพร้อมกับการกระทำผิดด้วยกิริยา เช่น มีกิริยาท่าทางที่สื่อถึงการพยายามล้วงละเมิดทางเพศอย่างชัดเจน เช่น การจ้องมองอย่างกุ่มกุ่ม การพยายามขบรัดอ้อมเกินควรเพื่อพาออกนอกเส้นทางไปยังจุดที่หวังล้วงละเมิดทางเพศ การพยายามมอมยาเหยื่อเพื่อหวังร่วมเพศ ซึ่งกรณีของการมอมยา จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจทั้ง 5 สถานี และเจ้าหน้าที่ศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะ กรมการขนส่งทางบก ได้ให้ความเห็นว่าการมอมยาเพื่อหวังร่วมเพศนั้นยังหาหลักฐานที่จะเอาผิดกับผู้กระทำผิดไม่ได้ เพราะด้วยเหตุผลที่ว่า การมอมยาในรถนั้นเป็นไปได้ ถ้ามีการมอมยาจริงผู้กระทำผิดต้องโดนฤทธิ์ยาไปด้วย และจากการตรวจสอบจากแพทย์ผู้เชี่ยวชาญยังไม่พบเจอว่าผู้เสียหายโดนมอมยาจริง จากการกระทำผิดทั้งทางวาจา และกิริยาอาจส่งผลไปถึงการกระทำผิดที่รุนแรงกว่านั้น คือ การสัมผัสร่างกาย เช่น การเอามือยื่นเข้ามาลูบขา ลูบใบหน้า จับหน้าอก ซึ่งจากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจ และศูนย์การคุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะ กรมการขนส่งทางบก การกระทำผิดประเภทการสัมผัสร่างกายเกิดขึ้นไม่บ่อยนัก แต่ได้รับแจ้งเข้ามาบ้าง ถึงอย่างไรก็ตามผู้วิจัยเห็นว่า ถึงแม้จะน้อยแต่ก็สร้างความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศสำหรับผู้หญิงที่มากเช่นกัน และที่น่าหวาดกลัวที่สุดสำหรับผู้หญิงคือ การข่มขืนกระทำชำเรา อาจกระทำโดยการข่มขู่โดยในกำลัง และอาวุธในการข่มขืนร่วมเพศด้วย หรือการบังคับขืนใจด้วยกำลัง เป็นต้น ซึ่งถ้าสถานการณ์เอื้ออำนวย และผู้กระทำผิดมีอารมณ์ทางเพศที่รุนแรง หรือชอบความรุนแรงเป็นเรื่องปกติอยู่แล้ว อาจทำให้ผู้หญิงที่โดยสารอยู่ในรถแท็กซี่ขณะนั้นเกิดอันตรายได้ด้วยอาชญากรรมที่รุนแรงขึ้น เช่น การข่มขืนกระทำชำเรา หรือรุนแรงกว่านั้นถ้าผู้กระทำผิดต้องการที่จะปกปิดเจตนา หรือหลักฐานจากการกระทำผิดของตน เพราะกลัวกฎหมายอาจส่งผลไปสู่การกระทำผิดที่รุนแรงกว่าเพศ คือการก่อการฆาตกรรม หรือแม้แต่การกักขังหน่วงเหนี่ยวผู้เสียหายเพื่อข่มขู่ด้วยอาวุธไม่ให้รายงานความผิดของตนต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ ก็เป็นไปได้ ซึ่งลักษณะของอาชญากรรมประเภทนี้มีการพบเห็นแล้วตามข่าวหนังสือพิมพ์ และสื่อโทรทัศน์ ซึ่งผู้วิจัยได้ยกกรณีตัวอย่างเหล่านี้อธิบายไว้แล้วในบทที่ 4 ส่วนของผลการวิจัยเชิงคุณภาพ

นอกจากนี้จากการสำรวจประชาชนผู้เคยประสบเหตุอาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ประสบกับลักษณะการกระทำผิดมากที่สุดอันดับหนึ่ง คือ การจ้องมองเสื่อผ้าร่างกายโดยพินิจพิจารณาอย่างตั้งใจ ส่อไปในทางใช้สายตาลวนลาม รองลงมาคือ การพูดจาด้วยถ้อยคำลามกต่อหน้า หรือใช้วาจาแทะโลม, พฤติกรรมมีพิรุณ สื่อถึงการพยายามล้วงไปล้วงละเมิดทางเพศ, พยายามหรือกระทำการขบรัดพาออกนอกเส้นทางเพื่อหวังล้วงละเมิดทางเพศ สุดท้ายคือการพยายาม หรือกระทำการล้วงละเมิดทางเพศโดยใช้สารเคมี หรือยาบางชนิด เช่น ยาสลบ ยา

ปลูกเชื้อฯ ตามลำดับ นั้นแสดงว่า วิธีการทำความผิในความผิเล็กน้อยทางกิริยา และทางวาจา นั้นยังคงปรากฏอยู่ค่อนข้างมาก

สำหรับสภาพการณ์ และจำนวนอาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่ที่เกิดขึ้นในสังคมปัจจุบัน จากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ผู้ขับขีรถแท็กซี่ เจ้าหน้าที่ตำรวจ และศูนย์คุ้มครองผู้โดยสาร สาธารณะกรมการขนส่งทางบก ผลการสัมภาษณ์ผู้ขับขีรถแท็กซี่ ผู้ถูกสัมภาษณ์ทั้ง 5 คนให้ความเห็นตรงกันว่า “ในปัจจุบัน จากประสบการณ์ที่ทำงานขับแท็กซี่มานาน ไม่ค่อยพบเจอแล้ว ถ้าเทียบกับปีก่อนๆ (ปีก่อนหน้าปี 2557)”

ผลการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจจากทั้ง 5 สถานี ให้ความเห็นตรงกันว่า “การกระทำผิดทั้งสามรูปแบบนั้นเกิดขึ้นไม่บ่อยมาก เฉลี่ยอาจจะปีละครั้ง สองครั้ง หรือแทบไม่มีเลย โดยเฉพาะการข่มขืนกระทำชำเราที่เกิดจากแท็กซี่นั้น ไม่ค่อยมีในปัจจุบัน อาจด้วยเหตุผลว่า เจ้าทุกข์ไม่เข้าแจ้งความ”

ข้อสรุปจากการสัมภาษณ์ศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะ กรมการขนส่งทางบก พบว่า เรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับคดีทางเพศมีไม่บ่อยมากเช่นกันเหมือนทางตำรวจเมื่อเทียบกับเรื่องร้องเรียนอื่นๆเกี่ยวกับการกระทำผิดของแท็กซี่อาจมีไม่ถึงร้อยละ 1 แต่ที่ทางกรมได้รับแจ้งมานั้นส่วนใหญ่จะเป็นการกระทำผิดทางวาจา รองลงมาคือกิริยา และการสัมผัสร่างกาย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นคดีเล็กน้อย คุกโทษ และจากผลการวิจัยเอง พบว่าทั้งสามอย่างมักเกิดขึ้นพร้อมกัน เช่นการพูดจาด้วยถ้อยคำลามกต่อหน้า พร้อมกับสัมผัสร่างกายไปด้วย คือ เอามือเข้ามาลูบขาผู้เสียหาย เป็นต้น ซึ่งวิธีการก่อเหตุสามารถศึกษาได้จากกรณีศึกษาที่ผู้วิจัยยกตัวอย่างไว้

สุดท้ายนี้ผู้วิจัยขออภิปรายความสอดคล้องกันระหว่างผลการวิจัยเชิงปริมาณ และเชิงคุณภาพที่น่าสนใจจากข้อมูลทั้งสอง ถึงแม้ว่าจากผลการวิจัยเชิงคุณภาพจะพบว่า การเกิดอาชญากรรมประเภทนี้นั้นมีค่อนข้างน้อยจากการสัมภาษณ์ เจ้าหน้าที่ตำรวจที่รับแจ้งความ ผู้ขับขีรถแท็กซี่ และกรมการขนส่งทางบก แต่อย่างไรก็ตามความหวาดกลัวอาชญากรรมในอาชญากรรมประเภทนี้ยังมีค่อนข้างสูงจากผลการวิจัยเชิงปริมาณ ซึ่งประเด็นที่มีความสอดคล้องกันมากที่สุด คือ ตัวแปรอายุ และอาชีพ จากการสัมภาษณ์เชิงลึก และการวิจัยจากเอกสารโดยเฉพาะข่าวจากหนังสือพิมพ์ได้ข้อมูลสรุปว่า กลุ่มอายุที่มักประสบกับอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่มากที่สุดคือ ผู้หญิงที่มีอายุระหว่าง 20 - 40 ปี ที่โดยส่วนมากมีอาชีพเป็นนักศึกษามหาวิทยาลัย และกลุ่มคนวัยทำงาน ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยเชิงปริมาณในเรื่องของ อายุที่มีความสัมพันธ์กับความหวาดกลัวอาชญากรรมด้านพฤติกรรมกรป้องกัน และมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้ามหมายความว่าบุคคลที่มีอายุน้อยลงยังมีความหวาดกลัวอาชญากรรมเพิ่มมากขึ้น โดยกลุ่มที่มีความหวาดกลัวอาชญากรรมมากที่สุดคือกลุ่มอายุ 25 - 30 ปี ประกอบอาชีพเป็นกลุ่มคนวัยทำงานทั้ง

ภาครัฐ ภาคเอกชน และนักเรียนนักศึกษา ตามลำดับ นอกจากนี้ ผลการวิจัยที่สอดคล้องกันลำดับต่อมาคือ ประสิทธิภาพอาชญากรรมของประชาชนจากการสำรวจเชิงปริมาณที่มีค่อนข้างน้อย และไม่มีความสัมพันธ์กับความหวาดกลัวอาชญากรรม ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยเชิงคุณภาพ จากการสัมภาษณ์ประชาชนเรื่องของการเข้าแจ้งความ พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ที่ประสบเหตุไม่ได้เข้าแจ้งความกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพราะเห็นว่าเป็นเรื่องเล็กน้อย ไม่อยากเอาความ และทางเจ้าหน้าที่ตำรวจเอง ได้ระบุถึงจำนวนของอาชญากรรมประเภทนี้ที่มีการรับแจ้งเข้ามาว่ามีน้อย หรือค่อนข้างน้อย เหตุผลเพราะ เจ้าหน้าที่ไม่ค่อยเข้าแจ้งความ นี่อาจเป็นเหตุผลที่ทำให้ประสิทธิภาพอาชญากรรมไม่มีอิทธิพลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมนั่นเอง แต่ที่น่าสนใจคือ ผลการวิจัยเชิงปริมาณในตัวแปร ช่วงเวลาเดินทาง พบว่า ผู้ที่เดินทางในช่วงเวลาเดินทางที่เสี่ยงที่สุดกลับมีความหวาดกลัวอาชญากรรมที่น้อยกว่าช่วงเวลาอื่นๆ แต่จากการวิจัยเชิงคุณภาพ ผลนั้นสอดคล้องกับการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจ และเจ้าหน้าที่กรมคุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะ ที่พบว่า อาชญากรรมประเภทนี้สามารถเกิดได้ทั้งกลางวัน และกลางคืนเฉลี่ยไม่แตกต่างกัน การเกิดขึ้นนั้นอยู่ที่สถานการณ์ที่เหมาะสมมากกว่าเวลาเกิดเหตุ

5.2 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

เพื่อแก้ปัญหาอาชญากรรมทางเพศที่เกิดจากกรณีที่เกิดขึ้น จากการทำการศึกษาวิจัย และสรุปผลผู้วิจัยจึงได้รวบรวมข้อมูลเพื่อเสนอแนะแนวทางแก้ปัญหาเพิ่มเติมเพื่อลดจำนวนอาชญากรรมประเภทนี้ให้ลดลงดังนี้

5.2.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อแก้ปัญหา

1) จากผลการวิจัยเชิงคุณภาพ ลักษณะของผู้กระทำผิดในคดีอาชญากรรมทางเพศที่ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่ พบว่า มีผู้กระทำผิดบางส่วนเป็นอาชญากรที่ไม่ได้ประกอบอาชีพขับรถแท็กซี่จริงๆ แต่ใช้รถแท็กซี่เป็นพาหนะในการก่อเหตุ ตรงจุดนี้ทางกรมการขนส่งทางบกอาจมีการเพิ่มมาตรการในการคัดกรองการขึ้นทะเบียนผู้ขับขีรถแท็กซี่ให้มีความเข้มงวดมากยิ่งขึ้น ทั้งการสืบประวัติอาชญากรรมย้อนหลัง การจัดทำตัวชี้วัดในการประเมินพฤติกรรมของผู้ที่มาขึ้นทะเบียน การจัดทำสถานการณ์จำลองในการประเมินพฤติกรรม และสมรรถภาพของผู้ขับขี หรือแม้แต่การทดลองงานเบื้องต้นก่อนเพื่อการรับคนที่มีความประพฤติเข้ามาปฏิบัติงาน โดยเฉพาะประวัติการขึ้นทะเบียนรถแท็กซี่กับทางกรม รถแท็กซี่ทุกคันต้องสามารถสืบประวัติได้ในฐานข้อมูล โดยต้องระบุได้ว่า ไม่ใช่รถแท็กซี่เถื่อน หรือไม่ได้จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก

2) จากผลการวิจัยเชิงปริมาณที่พบว่า ลักษณะของผู้ประสบเหตุส่วนใหญ่เป็นนักศึกษา และผู้หญิงวัยทำงานที่มีอายุระหว่าง 20 - 40 ปี และกลุ่มอายุนี้เองก็เป็นกลุ่มอายุที่มีความหวาดกลัวอาชญากรรมมากที่สุดด้วย แสดงให้เห็นว่า อาชญากรเลือกเหยื่อที่มีอายุน้อย และตอบสนองความต้องการทางเพศของตนเอง ซึ่งตรงจุดนี้ทำให้สามารถระบุเป้าหมายของอาชญากรได้แน่ชัด และทำให้สามารถจัดระบบการป้องกันอาชญากรรมได้ ยกตัวอย่างเช่น มาตรการเชิงรับ มีการจัดทำเขตโซนปลอดภัยสำหรับการเดินทางในจุดที่มีกลุ่มนักศึกษา และวัยทำงานเดินทางพลุกพล่าน เช่น บริเวณมหาวิทยาลัย หรือตามเขตใจกลางเมือง อาจอนุญาตให้รถแท็กซี่ที่มารับบริการในเขตนี้จะต้องเป็นรถแท็กซี่ที่ผ่านการรับรองมาตรฐานความปลอดภัย และไม่มีประวัติการก่อเหตุอาชญากรรมจากทางภาครัฐ หรือบริษัทเอกชนที่สังกัดอยู่ หรืออีกอย่างหนึ่งคือ ใช้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ที่เป็นผู้หญิงเพื่อป้องกันเหตุอาชญากรรมทางเพศ นอกจากนี้ การจัดทำโครงการเพื่อติดตั้งเครื่องติดตาม และระบุพิกัดหรือ GPS และกล้องวงจรปิดในรถแท็กซี่ทุกคันที่ขึ้นทะเบียน ยังเป็นสิ่งสำคัญ เพื่อประโยชน์ในการป้องกันอาชญากรรม การติดตามคนร้าย และเพื่อให้ประชาชนที่ใช้บริการรถแท็กซี่มีความรู้สึกปลอดภัยมากขึ้นขณะโดยสาร โดยทางภาครัฐจะเป็นคนออกทุนค่าติดตั้งให้บางส่วนเพื่อให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ไม่ต้องใช้เงินทุนส่วนตัวในการดำเนินการมากนัก

5.2.2 ข้อเสนอแนะในงานวิจัยครั้งต่อไป

1) การวิจัยครั้งต่อไปสำหรับปัญหาอาชญากรรมทางเพศที่เกิดจากการใช้บริการรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) นั้น อาจสามารถทำได้เพิ่มเติมในขั้นตอนการแก้ปัญหาอาชญากรรม โดยเป็นการดำเนินการวิจัยที่ต่อเนื่องจากการสำรวจปัญหาความหวาดกลัวอาชญากรรมและสภาพปัญหาอาชญากรรม จากงานวิจัยชิ้นนี้ ซึ่งจะทำให้ประโยชน์ที่ได้จากการวิจัยเพื่อแก้ปัญหาอาชญากรรมประเภทนี้สมบูรณ์ และมีประโยชน์มากขึ้นในการแก้ปัญหาที่เป็นรูปธรรม

2) กลุ่มตัวอย่างวิจัย อาจมีการกำหนดกลุ่มตัวอย่างใหม่ หรือกลุ่มตัวอย่างเพิ่มเติมเพื่อสำรวจความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศที่เหมาะสม และทันต่อสถานการณ์อาชญากรรมที่เกิดขึ้น โดยไม่จำเป็นต้องเป็นอาชญากรรมทางเพศที่เกิดขึ้นจากแท็กซี่อย่างเดียวเท่านั้นก็ได้ ซึ่งผู้วิจัยอาจปรับเปลี่ยนกลุ่มผู้ก่ออาชญากรรมทางเพศเป็นกลุ่มอาชีพ หรืออาชญากรประเภทอื่นได้ตามความสนใจ หรือสถานการณ์อาชญากรรมที่เกิดขึ้นได้ตามทักษะของผู้วิจัยเอง สำหรับกลุ่มตัวอย่างนั้น เช่น สำรวจความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของกลุ่มชาวต่างชาติเพศหญิงที่เข้ามาท่องเที่ยวในเมืองไทย, ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศที่กระทำต่อเด็ก และเยาวชนของกลุ่ม

ผู้ปกครอง เป็นต้น ซึ่งผู้วิจัยอาจจำเป็นต้องดูแนวโน้มอาชญากรรม และสถิติอาชญากรรมที่เกิดขึ้นใหม่ในแต่ละช่วงปี เพื่อหาประเภทของอาชญากรรมที่น่าสนใจ และกลุ่มตัวอย่างที่เหมาะสมต่อไป

บรรณานุกรม

- กนกพร บุปผาชาติ. 2539. ความหวาดกลัวอาชญากรรมของผู้หญิง. วิทยานิพนธ์ปริญญา
มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- กรมการขนส่งทางบก. 2555. กรมการขนส่งทางบก ระบุ!!! กำลังศึกษาความเหมาะสมในการปรับ
อัตราค่าโดยสารรถแท็กซี่มิเตอร์ โดยต้องคำนึงถึงผลกระทบต่อทั้งผู้ให้บริการ และ
ผู้ใช้บริการ เพื่อให้เป็นทางเลือกที่ประชาชนยังนิยมใช้บริการต่อไป. ข่าวกรมการ
ขนส่งทางบก. 3 (65): 1.
- กรมการขนส่งทางบก. 2556. การจดทะเบียนรถยนต์รับจ้าง (แท็กซี่). ค้นวันที่ 10 กุมภาพันธ์
2557 จาก [http://www.dlt.go.th/th/index.php?option=com_content&view=article&id=](http://www.dlt.go.th/th/index.php?option=com_content&view=article&id=2930:20&catid=127)
2930:20&catid=127
- ขงขวัญ ปาละกุล. 2550. การรับรู้ความเสี่ยงและขวัญในการทำงานกับพฤติกรรมการทำงานของ
ตำรวจจราจรกองบังคับการตำรวจนครบาล 1. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.
- คมชัดลึก. 2552 (3 พฤศจิกายน). รวบแท็กซี่จับใส่กุญแจมือข่มขืน 2 นส.มหาลัยดัง. ค้นวันที่ 10
กุมภาพันธ์ 2557 จาก <http://www.komchadluek.net/detail/20091103/35673/รวบ>
แท็กซี่จับใส่กุญแจมือข่มขืน 2 นส.มหาลัยดัง
- คมชัดลึก. 2556 (8 มิถุนายน). แท็กซี่หั่น! จีสาว26ข่มขืน-ชิงทรัพย์. ค้นวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2557
จาก <http://www.komchadluek.net/แท็กซี่มอมยาสาวใหญ่ พาเข้าม่านรูด>
- จอมเดช ตรีเมฆ. 2556. การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและอาชญากรรมกับการเปลี่ยนแปลงใน
รูปแบบการรักษาความปลอดภัย : การเข้ามามีบทบาทของกล้องโทรทัศน์วงจรปิดใน
การรักษาความปลอดภัยและการควบคุมอาชญากรรม. วารสารกระบวนการยุติธรรม.
6 (พฤษภาคม – สิงหาคม): 83-100.
- จุฑารัตน์ เอื้ออำนวย. 2550. ปัจจัยที่มีความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศของผู้
หญิงไทย. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- จุฑารัตน์ เอื้ออำนวย. 2551. สังคมวิทยาอาชญากรรม. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย.

เดลินิวส์ออนไลน์. 2556 (10 มิถุนายน). จับแท็กซี่หั่นข่มขืน-ชิงทรัพย์นศ.สาว. ค้นวันที่ 10

กุมภาพันธ์ 2557 จาก <http://www.dailynews.co.th/Content/crime/66208/จับแท็กซี่หั่นข่มขืน-ชิงทรัพย์นศ.สาว>

ไทยรัฐออนไลน์. 2557 (5 ธันวาคม). กรมขนส่งฯ จับแท็กซี่นำรถเข้าตรวจ คาดขึ้นค่าโดยสารสิ้น
ร.ค. ค้นวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2558 จาก <http://www.thairath.co.th/content/467>

ไทยรัฐออนไลน์. 2557 (20 มีนาคม). กรุงเทพฯแชมป์คดีข่มขืนมากสุดวันละ 87 ราย. ค้นวันที่ 13
มีนาคม 2558 จาก <http://www.thairath.co.th/content/411155>

ธานีรินทร์ ศิลป์จารุ. 2555. การวิจัย และวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วย SPSS. กรุงเทพฯ: บิส
ซิเนสอาร์แอนคี่.

นวลจันทร์ ทศนชัยกุล. 2525. รายงานการวิจัย การศึกษาความผิดเกี่ยวกับเพศ: กรณีการข่มขืน
กระทำชำเรา. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

นวลจันทร์ ทศนชัยกุล. 2548. อาชญากรรม การป้องกัน: การควบคุม. กรุงเทพฯ:
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

นิด้าโพล. 2557. ความในใจของผู้ใช้บริการรถแท็กซี่: แนวทางสู่การปฏิรูประบบขนส่งสาธารณะ.
ค้นวันที่ 13 มีนาคม 2558 จาก <http://nidapoll.nida.ac.th/contents-63-2557> ความในใจ
ของผู้ใช้บริการรถแท็กซี่: แนวทางสู่การปฏิรูประบบขนส่งสาธารณะ

ปกรณ์ มณีปกรณ์. 2555. ทฤษฎีอาชญาวิทยา. กรุงเทพฯ: เอ็ม ที เพรส.

ประพนธ์ สหพัฒนา และคณะ. รายงานผลการศึกษาระดับสมบูรณโครงการประเมินประสิทธิภาพ
สถานีตำรวจและความเชื่อมั่นของประชาชนต่อการปฏิบัติงานของตำรวจ ประจำปี
งบประมาณ พ.ศ. 2556. กรุงเทพฯ: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

ปริญญา จิตรกรานทีกิจ. 2539. ความผิดฐานข่มขืนกระทำชำเราและอนาจาร. พิมพ์ครั้งที่ 2.
กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์นิติธรรม.

ประชัย เปี่ยมสมบูรณ์. 2545. การควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม: ทฤษฎีและมาตรการ.
กรุงเทพฯ: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

ผู้จัดการออนไลน์. 2549 (8 พฤศจิกายน). ถ้าแท็กซี่หมกภัย ข่มขืน-ชิงทรัพย์ผู้โดยสารสาวมาหลับ.
ค้นวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2557 จาก <http://www.manager.co.th/Crime/ViewNews.aspx?NewsID=9490000137939>

ผู้จัดการออนไลน์. 2555 (20 กุมภาพันธ์). จับแท็กซี่ติดเชืเออดส์! หั่นข่มขืนสาวไป-จีงทรัพย์. ค้น
วันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2557 จาก <http://manager.co.th/Daily/ViewNews.aspx?NewsID=9550000023340>

- พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522. ราชกิจจานุเบกษา. ฉบับที่ 17 (8 พฤษภาคม): 1-47.
- พิชญารณ์ ศรีธัญรัตน์. 2537. การประเมินผลนโยบายแท็กซี่เสรี. วิทยานิพนธ์ปริญญา
มหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- มนัชา สัมมเสถียร. 2552. ความรู้สึกหวาดกลัวต่ออาชญากรรมของผู้สูงอายุในเขตเทศบาลนคร
นครปฐม. สารนิพนธ์คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- วรัทยา พรหมสุนทร. 2555. ความคิดเห็นของเด็กและเยาวชนต่อความสำคัญ ของปัญหาสังคม :
ศึกษาเฉพาะกรณี เด็กและเยาวชนในจังหวัดสงขลา. ภาคนิพนธ์คณะพัฒนาสังคมและ
สิ่งแวดล้อม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ศิริพร เพ็งจันทร์. 2555. ทศนคติของประชาชนต่อการใช้อาวุธปืนในจังหวัดชายแดนภาคใต้ :
กรณีศึกษา ตำบลคูหาหนิ อำเภอคูหาหนิ จังหวัดนราธิวาส. วิทยานิพนธ์รัฐ
ประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ศูนย์ข้อมูลกรุงเทพมหานคร. ที่ตั้ง และลักษณะทางภูมิศาสตร์ของกรุงเทพมหานคร. ค้นวันที่ 10
กุมภาพันธ์ 2557 จาก <http://203.155.220.230/m.info/nowbma/>
- สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง. 2557. สายงานฝ่ายจราจร. ค้นวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2557 จาก
http://phrarachawang.metro.police.go.th/menu02_7.php
- สำนักข่าวไทย. 2552 (27 กันยายน). แท็กซี่มอมยาสาวใหญ่ พาเข้าม่านรูด. ค้นวันที่ 10 กุมภาพันธ์
2557 จาก <http://news.mthai.com/general-news/58145.html>
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. 2556. คู่มือการบริหารงานป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม.
กรุงเทพฯ: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. 2557. สถิติการรับแจ้ง และจับกุมกลุ่มคดีที่เกี่ยวกับชีวิต ร่างกาย จำแนก
ตามประเภทคดีที่รับแจ้งกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2548 - 2557. ค้นวันที่ 10 กุมภาพันธ์
2558 จาก <http://service.nso.go.th/nso/web/statseries/statseries13.html>
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. 2553. ประชากร จำแนกตามการมีชื่อในทะเบียนบ้าน และเพศ
กรุงเทพมหานครพ.ศ. 2553. ค้นวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2558 จาก
http://service.nso.go.th/nso/nso_center/project/search_center/23project-th.htm
- สำนักงานสภาวิจัยแห่งชาติ. 2509. รายงานการวิจัยความผิดเกี่ยวกับเพศ. กรุงเทพฯ: สำนักงาน
สภาวิจัยแห่งชาติ.
- สุชีลา ดันชัยนันท์. 2535. ข่มขืน: ปัญหาความรุนแรงทางเพศ. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์เล็ก.
- สุดสงวน สุธีสร. 2547. อาชญาวิทยา. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

- เสมอ ดามาพงศ์. 2526. **อาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร: สภาพปัญหา และความต้องการของประชาชน**. กรุงเทพฯ: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- โสภณ ชิลมณัม. 2537. **อาชญากรรม: ปัญหาที่ควรแก้ไขในสังคมปัจจุบัน**. กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช.
- อภิชาติ คำเอก. 2553. **รูปแบบการดำเนินชีวิต และทัศนคติที่มีผลต่อองค์ประกอบในการเลือกซื้อเครื่องดิจิทัลของผู้บริโภคในกรุงเทพมหานคร**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- อาภาศิริ สุวรรณานนท์ และคณะ. 2555. **วิเคราะห์และจัดทำรายงานข้อมูลสถิติอาชญากรรมภาคประชาชนทั่วประเทศ (ภายใต้โครงการสำรวจข้อมูลสถิติอาชญากรรมภาคประชาชนปี พ.ศ.2555)**. กรุงเทพฯ: สำนักงานกิจการยุติธรรม กระทรวงยุติธรรม.
- อารญา พงษ์โชติ. 2549. **แนวทางการป้องกันภัยข่มขืนบนรถรับจ้างสาธารณะ(TAXI)**. สารนิพนธ์คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- เอกภพ อินทวิวัฒน์. 2542. **ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงในการก่ออาชญากรรมทางเพศศึกษาเฉพาะผู้ต้องขังคดีข่มขืนกระทำชำเรา**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- เอแบคโพล. 2548. **ความคิดเห็นต่อความปลอดภัยของประชาชนในการใช้บริการรถแท็กซี่ และรถร่วมบริการ ขสมก.** และ ความคิดเห็นต่อ “ความปลอดภัยของผู้ขับขีรถแท็กซี่. ค้นวันที่ 12 มีนาคม 2557 จาก <http://www.ryt9.com/s/abcp/30610>
- Ainsworth, Peter P. 2000. **Psychology and Crimes: Myth and Reality (Longman Criminology Series)**. London: Pearson Education.
- Akers, Ronald L.. 1990. Rational Choice, Deterrence, and Social Learning Theory in Criminology: The Path Not Taken. **Journal of Criminal Law and Criminology**. 81 (3): 653-676.
- Allen, Liska E and Bellair, Paul E.. 1995. Violent-Crime Rates and Racial Composition: Covergence over Time. **American Journal of Sociology**. 101: 578-610.
- Allen, Liska E.; Lawrence, Joseph J. and Sanchirico, Andrew. 1982. Fear of Crime As a Social Fact. **Social Forces**. 60 (3): 760-770.
- Becker, Gary S. 1974. Crime and Punishment: An Economic Approach. In **Essays in the Economics of Crime and Punishment**. Gary S. Becker and William M. Landes, eds. Cambridge, MA: NBER. Pp. 1-54.

- Clarke, Ronald V. 1997. **Situational Crime Prevention**. New York: Criminal Justice Press.
- Clarke, Ronald V. and Weisburd, David. 1994. Diffusion of Crime Control Benefits: Observations on the Reverse of Displacement. **Crime Prevention Studies**. 2: 165-184.
- Cohen, Lawrence E. and Felson, Marcus. 1979. Social Change and Crime Rate Trends: A Routine Activity Approach. **American Sociological Review**. 44 (8): 588-608.
- Custers, Kathleen and Bulck, Jan Van den. 2011. The Relationship of Dispositional and Situational Fear of Crime with Television Viewing and Direct Experience with Crime. **Mass Communication and Society**. 14 (5): 600-619.
- Delbosc, Alexa and Currie, Graham. 2011. Modelling the Causes and Consequences of Perceptions of Personal Safety on Public Transport Ridership. In **Australasian Transport Research Forum Proceedings 28-30 September 2011, Adelaide, Australia**. Pp.1 - 11.
- Dowler, Kenneth. 2003. Media Consumption and Public Attitudes Toward Crime and Justice: The Relationship between Fear of Crime, Punitive Attitudes, and Perceived Police Effectiveness. **Journal of Criminal Justice and Popular Culture**. 10 (2): 109-126.
- Fagan, Jeffrey and Piquero, Alex R.. 2007. Rational Choice and Developmental Influences on Recidivism among Adolescent Felony Offenders. **Journal of Empirical Legal Studies**. 4 (December): 715-748.
- Garofalo, Jame. 1981. The Fear of Crime: Causes and Consequences. **The Journal of Criminal Law and Criminology**. 72 (2): 839-857.
- Gottfredson, Michael R. and Hindelang, Michael J. 1981. Sociological Aspects of Criminal Victimization. **Annual Review of Sociology**. 7 (1): 107-128.
- Grogger, Jeff and Willis, Michael. 2000. The Emergence of Crack Cocaine and the Rise in Urban Crime Rates. **Review of Economics and Statistics**. 82 (November): 519-529.
- Karpman, Benjamin. 1951. The Sexual Psychopath. **The Journal of Criminal Law, Criminology and Police Science**. 42: 184-198.

Karpman, Benjamin. 1952. Considerations Bearing on the Problems of Sexual Offenses.

The Journal of Criminal Law, Criminology and Police Science. 43 (1): 13-28.

Levitt, Steven D. 1999. The Limited Role of Changing Age Structure in Explaining Aggregate Crime Rates. **Criminology.** 37 (3): 581-598.

Mark, Warr. 1984. Fear of Victimization: Why are Women and The Elderly More Afraid.

Social Science Quarterly (University of Texas Press). 65 (3): 681-702.

Mark, Warr. 1993. Fear of Victimization. **Public Perspective.** 5 (12): 25-28.

Mark, Warr and Mark, Stafford. 1983. Fear of Victimization: A Look at the Proximate Causes. **Social Forces.** 61 (4): 1033-1043.

Quinney, Richard. 1979. **Criminology.** 2nd ed. U.S.A: Little, Brown.

Sanook New Online. 2557 (9 มีนาคม). แท็กชี้ให้เห็นลอบขา ปฏิเสธทุกข้อหา นส.โจวเสียงแจ๊ง 1584. ค้นวันที่ 12 มกราคม 2557 จาก: <http://news.sanook.com/1507306/>

Schiffman, Leon G and Kanuk, Leslie Lazar. 1987. **Consumer Behavior.** 3rd ed. London: Prentice-Hall International.

Shrader, Elizabeth. 2001. **Methodologies to Measure the Gender Dimensions of Crime and Violence.** Washington, D.C.: Gender Unit, Poverty Reduction and Economic Management, Latin America and Caribbean Region, World Bank.

Skogan, Wesley G. 1984. Reporting Crimes to the Police: The Status of World Research. **Journal of Research in Crime and Delinquency.** 21 (2): 113-137.

Skogan, Wesley G.. 1999. **Measuring what Matters: Crime, Disorder, and Fear.**

Measuring What Matters. Retrieved January 20, 2014 from

<http://www.ipr.northwestern.edu/publications/papers/urban-policy-and-community-development/docs/caps/caps18.pdf>

Taylor, Ralph B. and Hale, Margaret. 1986. Testing Alternative Models of Fear of Crime.

Journal of Criminal Law and Criminology. 151-189.

Tlcthai New Online. 2557 (12 มกราคม). “นี่ลุงไม่ได้ทะเลาะถึงนะ”. ค้นวันที่ 20 มกราคม 2557 จาก: <http://news.tlcthai.com/news-clips/258456.html>

Wooldredge, John D.; Cullen, Francis T. and Latessa, Edward J. 1992. Research Note

Victimization in the Workplace: A Test of Routine Activities Theory. **Justice Quarterly.** 9 (2): 325-335.

Yavuz, Nilay and Welch, Eric W. 2010. Addressing Fear of Crime in Public Space: Gender Differences in Reaction to Safety Measures in Train Transit. **Urban Studies**. 47 (12): 2491-2515.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

แบบสอบถามงานวิจัย

**เรื่อง ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ
(รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร**

.....

ข้าพเจ้า นายฉิพล รักษาธรรม นักศึกษาคณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (นิด้า) มีความประสงค์เพื่อขอความคิดเห็นเกี่ยวกับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของผู้หญิงจากการโดยสารรถแท็กซี่รับจ้างสาธารณะ เพื่อเป็นแนวทางในการสนับสนุนหาข้อเสนอแนะในการจัดระเบียบรถแท็กซี่ และหาแนวทางแก้ปัญหาอาชญากรรมทางเพศประเภทนี้ต่อไป

การเก็บรวบรวมข้อมูลในครั้งนี้เป็นเพียงการทำการวิจัยเชิงสำรวจเท่านั้น ขอความกรุณาให้ข้อมูลที่เป็นความจริงและตอบให้ครบทุกข้อ เพราะข้อมูลจากการตอบของท่านจะมีประโยชน์อย่างยิ่งต่อการวิจัย ผู้วิจัยขอรับรองว่าข้อมูลทั้งหมดจะถูกเก็บเป็นความลับ และนำเสนอเป็นภาพรวมเท่านั้น ไม่มีผลเสียต่อท่านแต่ประการใด ขอบพระคุณที่ให้ความร่วมมือ

นายฉิพล รักษาธรรม
คณะรัฐประศาสนศาสตร์
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ(รถแท็กซี่)ในเขตกรุงเทพมหานคร

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน ○ ที่ตรงกับตัวท่าน (เฉพาะผู้หญิงที่เคยใช้บริการรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพฯ)

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

1.1 อายุ.....ปี

1.2 อาชีพ

- | | |
|---|---|
| ☐ รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ | ☐ พนักงาน/ลูกจ้างเอกชน |
| ☐ พนักงาน/ลูกจ้างของรัฐ | ☐ ธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย/รับจ้างอิสระ |
| ☐ นักเรียน/นักศึกษา | ☐ ว่างาน/เกษียณอายุ |
| ☐ อื่นๆ (โปรดระบุ)..... | |

1.3 ใช้บริการรถแท็กซี่โดยเฉลี่ยบ่อยครั้งแค่ไหน

- ☐ 1-2 ครั้ง /เดือน (ไม่ค่อยใช้)
- ☐ 3-4 ครั้ง/เดือน (ใช้บ้าง)
- ☐ 5-6 ครั้ง/เดือน (ใช้ค่อนข้างบ่อย)
- ☐ 7 ครั้งขึ้นไป/เดือน (ใช้บ่อย)

1.4 ใช้บริการรถแท็กซี่ในช่วงเวลาใดมากที่สุด

- | | |
|--|--|
| ☐ ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (06:00 - 10:00) | ☐ ช่วงเวลาปกติเช้า (10:01 - 16:00) |
| ☐ ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (16:01 - 20:00) | ☐ ช่วงเวลาปกติเย็น (20:01 - 24:00) |
| ☐ ช่วงเวลาพิเศษ (24:01 - 06:00) | |

1.5 เคยถูกล่วงละเมิดทางเพศจากการใช้บริการรถแท็กซี่หรือไม่ (ที่ผู้ขับขี่กระทำกับตนเอง หรือผู้ที่นั่งมาด้วย ไม่ว่าจะ เป็น ทาง การ ใช้ วาจา เช่น พูดยาด้วยถ้อยคำลามกต่อหน้า, ใช้วาจาแตะโลม ฯลฯ, การใช้กริยา เช่น ใช้สายตาลวนลาม ฯลฯ, การสัมผัสร่างกาย เช่น ลูบคลำร่างกาย หรือ ข่มขืน และพฤติกรรมอื่นๆ เช่น การพยายามล่อลวงไปข่มขืน)

- ☐ เคย ประมาณ ครั้ง (ตอบข้อ 1.6)
- ☐ ไม่เกิดกับตนเองแต่เป็นผู้อยู่ในเหตุการณ์ (ตอบข้อ 1.6)
- ☐ ไม่เคย (ข้ามไปตอบ ส่วนที่ 2)

1.6 ให้เลือกรูปแบบการถูกล่วงละเมิดทางเพศที่เคยประสบ หรือบุคคลใกล้ชิดประสบมาจากการใช้บริการรถแท็กซี่ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ☐ การพุดจาด้วยถ้อยคำลามกต่อหน้า หรือใช้วาจาแตะโลม
- ☐ การจ้องมองเสื้อผ้า ร่างกายโดยพินิจพิจารณาอย่างตั้งใจ ส่อไปในทางใช้สายตาลวนลาม
- ☐ พฤติกรรมมีพิรุณ ส่อถึงการพยายามลวงไปล่วงละเมิดทางเพศ
- ☐ เอามือ หรืออวัยวะส่วนอื่นๆ เข้ามาลูบคลำสัมผัสร่างกาย
- ☐ ข่มขู่ หรือพุดจาโหม่งหน้า เพื่อขอร่วมเพศด้วย
- ☐ พยายาม หรือกระทำการขบถพาออกนอกเส้นทางเพื่อหวังล่วงละเมิดทางเพศ
- ☐ พยายาม หรือกระทำการล่วงละเมิดทางเพศโดยใช้สารเคมี หรือยาบางชนิด เช่น ยาหลับ ยาปลุกเช็ก
- ☐ ข่มขืน กระทำชำเรา
- ☐ อื่นๆ โปรดระบุ.....

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างที่ตรงกับตัวท่าน

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับสาเหตุความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร

2.1 ท่านรู้สึกเสี่ยงถึงโอกาสถูกล่วงละเมิดทางเพศจากการใช้บริการรถแท็กซี่มากน้อยอย่างไร

ข้อคำถาม	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. ขณะใช้บริการรถแท็กซี่ในช่วงเวลากลางวัน					
2. ขณะใช้บริการรถแท็กซี่ในช่วงเวลากลางคืน					
3. ขณะโดยสารรถแท็กซี่คนเดียว					
4. เมื่อผู้ขับชี้ใช้เส้นทางขับรถที่ไม่คุ้นเคย					
5. เมื่อให้แท็กซี่พาไปส่งที่เปลี่ยว หรือไม่คุ้นเคย					
6. เมื่อแต่งกายชุดรัดรูป โป้ หรือวาทวีขึ้นรถแท็กซี่					
7. ใช้บริการรถแท็กซี่ขณะมีเมาแอลกอฮอล์					

2.2 ท่านได้รับชม รับฟังข่าวสารเกี่ยวกับการล่วงละเมิดทางเพศที่เกิดจากรถแท็กซี่จากแหล่งข้อมูลเหล่านี้บ่อยครั้งแค่ไหน

ข้อคำถาม	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
การรับรู้ผ่านสื่อ					
1. รับชมข่าวจากโทรทัศน์					
2. อ่านข่าวจากหนังสือพิมพ์					
3. รับฟังจากวิทยุ					
4. อ่าน รับชม จากเว็บไซต์/บล็อก/ข่าวออนไลน์ และสื่อออนไลน์ต่างๆ					
การรับรู้ผ่านบุคคลอื่นๆ					
5. รับฟังจากคนใกล้ชิด หรือเพื่อน					
6. รับฟังจากผู้ที่เคยตกเป็นเหยื่อ					

2.3 ท่านเห็นด้วยกับข้อความดังต่อไปนี้เกี่ยวกับประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจในปัจจุบันมากน้อยอย่างไร

ข้อความ	เห็นด้วย	ค่อนข้างเห็นด้วย	เฉยๆ	ไม่ค่อยเห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
1. เจ้าหน้าที่ตำรวจออกตรวจตราอาชญากรรมในพื้นที่รับผิดชอบอย่างสม่ำเสมอ					
2. เจ้าหน้าที่ตำรวจมีการตั้งจุดตรวจ จุดสกัดอย่างสม่ำเสมอ					
3. เจ้าหน้าที่ตำรวจมาถึงที่เกิดเหตุ และระงับเหตุร้ายได้อย่างรวดเร็ว					
4. เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถติดตาม จับกุมผู้ร้ายได้อย่างรวดเร็ว					
5. เมื่อมีคดีเจ้าหน้าที่ตำรวจให้ความช่วยเหลือและร่วมมืออย่างดี					
6. ในคดีที่เกี่ยวกับการล่วงละเมิดทางเพศ เจ้าหน้าที่ตำรวจให้ความช่วยเหลือ และร่วมมืออย่างดี					
7. เจ้าหน้าที่ตำรวจทำงานอย่างเต็มที่ มีภาพพจน์ที่ดี น่าเชื่อถือ					

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างที่ตรงกับตัวท่าน

ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสภารอรับแจ้งสาธารณะ(รอแท็กซี่)ในเขตกรุงเทพมหานคร

3.1 ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่าในระยะเวลา 1 - 3 ปีที่ผ่านมาท่านมีพฤติกรรมหลีกเลี่ยง หรือป้องกันการถูกล่วงละเมิดทางเพศจากแท็กซี่ดังต่อไปนี้

ข้อความ	เห็นด้วย	ค่อนข้างเห็นด้วย	เฉยๆ	ไม่ค่อยเห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
พฤติกรรมหลีกเลี่ยงอาชญากรรม					
1. บ่อยครั้งที่พยายามหลีกเลี่ยงการเที่ยวสถานบันเทิงในช่วงกลางคืน เพราะไม่อยากรันแท็กซี่กลับที่พัก					

ข้อคำถาม	เห็นด้วย	ค่อนข้างเห็นด้วย	เฉยๆ	ไม่ค่อยเห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
2. พยายามหลีกเลี่ยงการพูดคุยแบบเป็นกันเองกับผู้ขับขี่					
3. แต่งกายมิดชิด และทะมัดทะแมงเสมอเวลาใช้บริการรถแท็กซี่เพื่อหลีกเลี่ยงภัยข่มขืน และอันตราย					
4. หลีกเลี่ยงการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เวลาต้องใช้บริการแท็กซี่ทุกครั้ง					
พฤติกรรมการป้องกันอาชญากรรม					
5. พาเพื่อนไปด้วยเสมอเมื่อต้องใช้บริการรถแท็กซี่					
6. มีสติ ตรวจสอบเส้นทางเดินรถอยู่เสมอขณะเดินทางด้วยรถแท็กซี่					
7. จดจำป้ายทะเบียน และชื่อผู้ขับขี่ทุกครั้งขณะโดยสารรถแท็กซี่					
8. โทรบอกคนใกล้ชิดให้รู้เสมอถึงข้อมูลของรถแท็กซี่ที่นั่ง					
9. ร่วมกันแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับคนใกล้ชิดถึงการระวังป้องกันอาชญากรรมทางเพศจากรถแท็กซี่อยู่บ่อยครั้ง					

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ขอขอบคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือ



ภาคผนวก ข

แบบคำถามงานวิจัย การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview)

เรื่อง ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ
(รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร

กลุ่มตัวอย่างที่เคยประสบเหตุอาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่

- 1) เหตุการณ์ที่ประสบมาเกิดตอนกลางคืน หรือกลางวัน และในช่วงเวลาใด
- 2) ลักษณะพฤติกรรมของผู้ก่อเหตุเป็นอย่างไร/ ตอบโต้ผู้กระทำผิดอย่างไร
- 3) ท่านเคยถูกผู้ขับจี้รถแท็กซี่มีพฤติกรรมกระทำความผิดเพิ่มเติมหรือไม่ นอกจากทางวาจา เช่น ทางด้านกิริยาหรือลักษณะท่าทางที่มีพิรุณ/ การถ่มมอมยา/การสัมผัสร่างกาย หรือไม่
- 4) ท่านได้เข้าแจ้งความกับทางตำรวจ หรือร้องเรียนไปยังกรมการขนส่งทางบกหรือไม่

กลุ่มผู้ขับจี้รถแท็กซี่

- 1) ในปัจจุบัน การกระทำความผิดประเภทการลวนลามทางวาจา พุดจาลามกกับผู้โดยสาร ยังมีปรากฏอยู่หรือไม่/ ถ้ามี พฤติกรรมของผู้ก่อเหตุเป็นอย่างไร
- 2) ในปัจจุบัน การกระทำความผิดประเภทการลวนลามทางกิริยา การพาผู้โดยสารออกนอกเส้นทาง เพื่อพาไปล้วงละเมิดทางเพศ หรือการ พยายามมอมยาผู้โดยสารเพื่อทำการข่มขืน หรือ ล้วงเกิน ยังมีปรากฏอยู่หรือไม่/ ถ้ามี พฤติกรรมของผู้ก่อเหตุเป็นอย่างไร
- 3) ในปัจจุบัน การกระทำความผิดประเภทการข่มขืนกระทำชำเรา หรือการลวนลามโดยการสัมผัสร่างกายอยู่หรือไม่/ ถ้ามี พฤติกรรมของผู้ก่อเหตุเป็นอย่างไร

เจ้าหน้าที่ตำรวจ

- 1) สถิติการแจ้งความ และการจับกุมผู้กระทำความผิดของแท็กซี่ทางวาจา กิริยา และการสัมผัสร่างกาย/ เหตุใดเจ้าหน้าที่ถึงไม่เข้าแจ้งความ
- 2) พฤติกรรมของผู้กระทำผิดเป็นเช่นไร/ ช่วงเวลาเกิดเหตุ/ สถานที่เกิดเหตุ

ศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะ กรมการขนส่งทางบก

- 1) สถิติ และการร้องเรียนของเจ้าหน้าที่ต่อการกระทำผิดของแท็กซี่ทางวาจา กิริยา และการสัมผัสร่างกาย /ลักษณะการกระทำผิดทางเพศของแท็กซี่ส่วนใหญ่เป็นเช่นไร และทางกรมมีการลงโทษผู้กระทำผิดอย่างไร

ภาคผนวก ก

หนังสือแนะนำตัวในการสัมภาษณ์

ที่ ศธ. ๐๕๒๖.๐๒(๓)/ ๐๗๑



สน. ลาดพร้าว
เลขรับ 410
วันที่ 28 ธ.ค. 58
ที่ 9.10
คณะรัฐประศาสนศาสตร์
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
คลองจั่น บางกะปิ กรุงเทพฯ ๑๐๒๔๐

๑๑ มกราคม ๒๕๕๘

เรื่อง ขออนุญาตเผยแพร่ข้อมูลและสัมภาษณ์ เพื่อประกอบการเขียนวิทยานิพนธ์ ในระดับบัณฑิตศึกษา
เรียน ผู้กำกับการสถานีตำรวจลาดพร้าว

ด้วย นายนิศพล รักษาธรรม รหัสประจำตัว ๕๕๑๐๑๑๑๐๒๔ นักศึกษาคณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต เลือกเรียนแผน ก. (ทำวิทยานิพนธ์) และจัดทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร” โดย ผู้ช่วยศาสตราจารย์ พันตำรวจโท ดร.เกษมศานต์ โชติชาครพันธุ์ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาหลัก

คณะรัฐประศาสนศาสตร์ ได้พิจารณาเห็นว่าหน่วยงานของท่านเป็นหน่วยงานที่ประสบความสำเร็จในด้านการบริหารจัดการเป็นอย่างดี และมีขอบข่ายการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับหัวข้อวิทยานิพนธ์ จึงเรียนมาเพื่อขออนุญาตให้ นายนิศพล รักษาธรรม ค้นคว้าข้อมูลและสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องในหน่วยงานของท่านในหัวข้อ “ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร” หากข้อมูลและรายละเอียดใดที่พอจะเปิดเผยให้นักศึกษาทราบได้ ขอความกรุณาอำนวยความสะดวกให้ด้วย ทั้งนี้ท่านสามารถติดต่อประสานงาน โดยตรงกับนายนิศพล รักษาธรรม มือถือ ๐-๘๑๗๘-๘๘๗๖-๔

คณะรัฐประศาสนศาสตร์ หวังว่าคงได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี จึงขอขอบคุณมา ณ ที่นี้

ร.ท.ด.ส.
- ร.ท. พ.ว. พ.ท.ค.
อ.น.น.น.น.น.น.น.น.น.
พ.ด.อ.
(ภาคภูมิ พูลศิริโกศา)
พ.ส.น.พ.ด.ส.น.ลาดพร้าว
๒๑/๑๑/๕๘

สำนักงานเลขาธิการคณะฯ
โทรศัพท์ ๐-๒๗๒๗-๓๔๑๑
โทรสาร ๐-๒๓๗๕-๘๘๗๗๘

ขอแสดงความนับถือ
รอง ผกก. ☐ บ. ☐ สส. ☐ จร.
☒ สว.อ.
- ทราบ ดำเนินการ
-
(รองศาสตราจารย์ ดร.บุญอนันต์ พันิชทรัพย์)
รองคณบดีฝ่ายวิชาการ ปฏิบัติราชการแทน
คณบดีคณะรัฐประศาสนศาสตร์
พ.ด.อ.
(ศักดิ์สิทธิ์ มีสวัสดิ์)
ผกก.สน.ลาดพร้าว
๒๑/๑๑/๕๘

ที่ ศร. ๐๕๖๖.๐๒(๓)/ ๐๒๗



คณะรัฐประศาสนศาสตร์
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
คลองจั่น บางกะปิ กรุงเทพฯ ๑๐๒๔๐

สน. หัวหน้า
รับเลขที่ ๕๓/
๒๕๖๑
เวลา ๗.๐๐

๑๔ มกราคม ๒๕๕๘

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ข้อมูลและสัมภาษณ์ เพื่อประกอบการเขียนวิทยานิพนธ์ ในระดับบัณฑิตศึกษา
เรียน ผู้กำกับการสถานีตำรวจหัวหมาก

ด้วย นายนิศพล รักษาธรรม รหัสประจำตัว ๕๕๑๐๑๑๑๐๒๔ นักศึกษาคณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต เลือกเรียนแผน ก. (ทำวิทยานิพนธ์) และจัดทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร” โดย ผู้ช่วยศาสตราจารย์ พันตำรวจโท ดร.เกษมศานต์ โชติชาครพันธุ์ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาหลัก

คณะรัฐประศาสนศาสตร์ ได้พิจารณาเห็นว่าหน่วยงานของท่านเป็นหน่วยงานที่ประสบความสำเร็จในด้านการบริหารจัดการเป็นอย่างดี และมีขอบข่ายการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับหัวข้อวิทยานิพนธ์ จึงเรียนมาเพื่อขออนุญาตให้ นายนิศพล รักษาธรรม ค้นคว้าขอข้อมูลและสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องในหน่วยงานของท่านในหัวข้อ “ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร” หากข้อมูลและรายละเอียดใดที่พอจะเปิดเผยให้นักศึกษาทราบได้ ขอความกรุณาอำนวยความสะดวกให้ด้วย ทั้งนี้ท่านสามารถติดต่อประสานงาน โดยตรงกับนายนิศพล รักษาธรรม มือถือ ๐-๘๘๗๘-๘๘๗๖-๙

คณะรัฐประศาสนศาสตร์ หวังว่าคงได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี จึงขอขอบคุณมา ณ ที่นี้

☐ ร.ร. ผกก.ป. ☐ ร.ร. ผกก.สส.
☐ ร.ร. ผกก.จ.ร. ☒ พง.ต.มท.๑.
☐ สว.อ.

ทราบดำเนินการ

.....
.....
.....

พ.ต.อ. ๑.๖.๖.
(ศรายุทธ ชูณวัฒน์)
ผกก.สน.หัวหมาก

๒๘ มี.ค. ๒๕๕๘

สำนักงานเลขานุการคณะฯ
โทรศัพท์ ๐-๒๗๒๗-๓๙๑๑
โทรสาร ๐-๒๓๗๕-๘๗๗๘

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์ ดร.บุญอนันต์ ปิณฑทรัพย์)
รองคณบดีฝ่ายวิชาการ ปฏิบัติราชการแทน
คณบดีคณะรัฐประศาสนศาสตร์

พ.ต.อ. ๑.๖.๖.
.....
.....

(โกเมน สุภาพ)
พ.ต.อ. พง.ต.มท.๑. งานสอบสวน สน.หัวหมาก

130 ส.ค. ๒๕๕๘

ที่ ศธ. ๐๕๒๖.๐๒(๓)/ ๑๗



คณะรัฐประศาสนศาสตร์
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
คลองจั่น บางกะปิ กรุงเทพฯ ๑๐๒๔๐



๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ข้อมูลและสัมภาษณ์ เพื่อประกอบการเขียนวิทยานิพนธ์ ในระดับบัณฑิตศึกษา
เรียน ผู้กำกับการสถานีตำรวจนครบาลพญาไท

ด้วย นายณิศพล รักษาธรรม รหัสประจำตัว ๕๕๑๐๑๑๐๒๔ นักศึกษาคณะรัฐประศาสนศาสตร์
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต เลือกเรียนแผน ก. (ทำวิทยานิพนธ์)
และจัดทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ
(รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร” โดย ผู้ช่วยศาสตราจารย์ พันตำรวจโท ดร.เกษมศานต์ โชติชาครพันธุ์
เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาหลัก

คณะรัฐประศาสนศาสตร์ ได้พิจารณาเห็นว่าหน่วยงานของท่านเป็นหน่วยงานที่มีขอบข่ายการ
ดำเนินงานเกี่ยวข้องกับหัวข้อวิทยานิพนธ์ของนักศึกษา จึงเรียนมาเพื่อขออนุญาตให้ นายณิศพล รักษาธรรม
ค้นคว้าข้อมูลและสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องในหน่วยงานของท่านในหัวข้อ “ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศ
ของหญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร” หากข้อมูลและรายละเอียดใด
ที่พอจะเปิดเผยให้นักศึกษาทราบได้ ขอความกรุณาอำนวยความสะดวกให้ด้วย ทั้งนี้ท่านสามารถติดต่อประสาน
งานโดยตรงกับนายณิศพล รักษาธรรม มือถือ ๐-๘๑๗๘-๘๘๗๖-๔

คณะรัฐประศาสนศาสตร์ หวังว่าคงได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี จึงขอขอบคุณมา ณ ที่นี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์ ดร.บุญอนันต์ พินัยทรัพย์)
รองคณบดีฝ่ายวิชาการ ปฏิบัติราชการแทน
คณบดีคณะรัฐประศาสนศาสตร์

สำนักงานเลขาธิการคณะฯ

โทรศัพท์ ๐-๒๗๒๗-๓๙๑๑

โทรสาร ๐-๒๓๗๕-๘๗๗๘

ที่ ศธ. ๐๕๒๖.๐๒(๓)/ ๑๕๓



คณะรัฐประศาสนศาสตร์
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
คลองจั่น บางกะปิ กรุงเทพฯ ๑๐๒๔๐

สน. กองหล่อ
เลขที่ 194
วันที่ 5/มิ.ค. 2558

๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ข้อมูลและสัมภาษณ์ เพื่อประกอบการเขียนวิทยานิพนธ์ ในระดับบัณฑิตศึกษา
เรียน ผู้กำกับการสถานีตำรวจนครบาลทองหล่อ

ด้วย นายณิศพล รักษาธรรม รหัสประจำตัว ๕๕๑๐๑๑๑๐๒๔ นักศึกษาคณะรัฐประศาสนศาสตร์
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต เลือกเรียนแผน ก. (ทำวิทยานิพนธ์)
และจัดทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ
(รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร” โดย ผู้ช่วยศาสตราจารย์ พันตำรวจโท ดร.เกษมศานต์ โชติชาครพันธุ์
เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาหลัก

คณะรัฐประศาสนศาสตร์ ได้พิจารณาเห็นว่าหน่วยงานของท่านเป็นหน่วยงานที่มีขอบข่ายการ
ดำเนินงานเกี่ยวข้องกับหัวข้อวิทยานิพนธ์ของนักศึกษา จึงเรียนมาเพื่อขออนุญาตให้ นายณิศพล รักษาธรรม
ค้นคว้าข้อมูลและสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องในหน่วยงานของท่านในหัวข้อ “ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศ
ของหญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร” หากข้อมูลและรายละเอียดใด
ที่พอจะเปิดเผยให้นักศึกษาทราบได้ ขอความกรุณาอำนวยความสะดวกให้ด้วย ทั้งนี้ท่านสามารถติดต่อประสาน
งานโดยตรงกับนายณิศพล รักษาธรรม มือถือ ๐-๘๑๗๘-๘๘๗๖-๔

คณะรัฐประศาสนศาสตร์ หวังว่าคงได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี จึงขอขอบคุณมา ณ ที่นี้

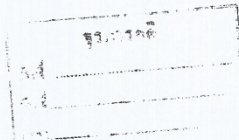
ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์ ดร.บุญอนันต์ พินัยทรัพย์)
รองคณบดีฝ่ายวิชาการ ปฏิบัติราชการแทน
คณบดีคณะรัฐประศาสนศาสตร์

สำนักงานเลขานุการคณะฯ
โทรศัพท์ ๐-๒๒๒๒๗-๓๔๑๑
โทรสาร ๐-๒๒๒๕-๘๗๗๘

๑๗ กุมภาพันธ์

ที่ ศธ. ๐๕๒๖.๐๒(๓)/ ๑๒๑



คณะรัฐประศาสนศาสตร์
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
คลองจั่น บางกะปิ กรุงเทพฯ ๑๐๒๔๐

พ.น.บ.บางเขน
1A20
วันที่ 23 ก.พ. 2558
เวลา 14.30

๑๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ข้อมูลและสัมภาษณ์ เพื่อประกอบการเขียนวิทยานิพนธ์ ในระดับบัณฑิตศึกษา
เรียน ผู้กำกับการสถานีตำรวจนครบาลบางเขน

ด้วย นายณิพล รัชชาธรรม รหัสประจำตัว ๕๕๑๐๑๑๐๒๔ นักศึกษาคณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต เลือกเรียนแผน ก. (ทำวิทยานิพนธ์) และจัดทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร” โดย ผู้ช่วยศาสตราจารย์ พันตำรวจโท ดร.เกษมศานต์ โชติชาครพันธุ์ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาหลัก

คณะรัฐประศาสนศาสตร์ ได้พิจารณาเห็นว่าหน่วยงานของท่านเป็นหน่วยงานที่มีขอบข่ายการดำเนินงานเกี่ยวข้องกับหัวข้อวิทยานิพนธ์ของนักศึกษา จึงเรียนมาเพื่อขออนุญาตให้ นายณิพล รัชชาธรรม ค้นคว้าข้อมูลและสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องในหน่วยงานของท่านในหัวข้อ “ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร” หากข้อมูลและรายละเอียดใดที่พอจะเปิดเผยให้นักศึกษาทราบได้ ขอความกรุณาอำนวยความสะดวกให้ด้วย ทั้งนี้ท่านสามารถติดต่อประสานงานโดยตรงกับนายณิพล รัชชาธรรม มือถือ ๐-๘๑๗๘-๘๘๗๖-๙

คณะรัฐประศาสนศาสตร์ หวังว่าคงได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี จึงขอขอบคุณมา ณ ที่นี้

- ☒ พงศ.สพ.ค.สน.บางเขน
☒ ร.ร.บางเขน
☒ ร.ร.พหล.ส.น.บางเขน
☐ ร.ร.พหล.จ.ร.ส.น.บางเขน
☐ สว.อ.ก.สน.บางเขน
-ทราบ

-ดำเนินการ

พ.ต.อ.

(ณัฐวิทย์ สิทธิกรมย์)

พ.น.บ.บางเขน
23 ก.พ. 2558

สำนักงานเลขานุการคณะฯ
โทรศัพท์ ๐-๒๗๒๗-๓๙๑๑
โทรสาร ๐-๒๗๒๕-๘๗๗๘

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์ ดร.บุญอนันต์ พินัยทรัพย์)

รองคณบดีฝ่ายวิชาการ ปฏิบัติราชการแทน

คณบดีคณะรัฐประศาสนศาสตร์

ม. นานา ๒ พหลโยธิน

แนบท้าย

พ.ต.อ.

(สว.เจี๊ยะ อัครพรทอง)

พ.น.บ.ค.สน.บางเขน

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ ชื่อสกุล

นายณิศพล รักษาธรรม

ประวัติการศึกษา

ศิลปศาสตรบัณฑิต (ประวัติศาสตร์)

มหาวิทยาลัยบูรพา

ปีที่สำเร็จการศึกษา พ.ศ. 2554

ประสบการณ์

พ.ศ. 2558-ปัจจุบัน

ผู้ช่วยนักวิจัย

ศูนย์อาเซียน และเอเชียศึกษา

สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (NIDA)

กรุงเทพมหานคร 10240