

# การป้องกันตนเองไม่ให้ตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศ ของผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ (เพศหญิง) ในเขตกรุงเทพมหานคร Self-Protection Against Sexual Crimes for Female Taxi Users in Bangkok

วิภาวณี ยศสุวรรณ\* พ.ต.อ.พัชร สันทัด\*\*

Wipawanee Yossuwan\* Pol.Col.Pachara Santhath\*\*

Received: 18 June 2024 / Revised: 15 September 2024 / Accepted: 30 October 2024

## บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสาเหตุการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศของผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ (เพศหญิง) ในเขตกรุงเทพมหานคร และเพื่อหาแนวทางการป้องกันตนเองไม่ให้ตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศของผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ (เพศหญิง) ในเขตกรุงเทพมหานคร เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยการสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ 2 กลุ่ม ประกอบด้วย ตำรวจในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล และ ผู้ใช้บริการรถแท็กซี่เพศหญิง

ผลการวิจัย พบว่า เกิดจากสาเหตุ 3 ด้านคือ (1) ด้านผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ เช่น การแต่งกายวาบหวาม มีนเมา (2) ด้านคนขับรถแท็กซี่ ได้แก่ การใช้สารเสพติดสิ่งมึนเมา พฤติกรรมส่วนตัว การสวมสิทธิ์บุคคลอื่นเพื่อมาขับรถแท็กซี่ และ (3) ปัจจัยอื่น ๆ ปัจจัยโอกาสเวลา สถานที่ แรงกดดันทางเศรษฐกิจ สังคม ความเครียด ปัญหาความรุนแรงในครอบครัวและมายาคติชายเป็นใหญ่ สำหรับแนวทางการป้องกัน พบว่า มี 2 ด้านคือ (1) ด้านการป้องกันตนเอง การแต่งกายให้มิดชิด สังเกตจดจำพฤติกรรม ข้อมูลของคนขับไม่เดินทางด้วยแท็กซี่เพียงลำพัง ไม่ดื่มสุราหรือเที่ยวสถานบันเทิงจนมีนเมา และ (2) ด้านการป้องกันจากภาครัฐ เอกชนและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง คือ การคัดกรองบุคลากร กฎหมายที่เข้มงวดมากขึ้น เจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติหน้าที่ออกตรวจพื้นที่เสี่ยงอย่างสม่ำเสมอ และมีการติดตั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยบนรถแท็กซี่ทุกคันโดยไม่มีข้อยกเว้น

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย พบว่า องค์กรรัฐ ควรมีมาตรการการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดมากขึ้น เพิ่มบทลงโทษในคดีอาชญากรรมทางเพศเพื่อป้องกันการก่อเหตุซ้ำ หรือเกรงกลัวต่อกฎหมายไม่กล้าการกระทำความผิด อีกทั้งควรเพิ่มกฎระเบียบในการออกใบอนุญาตขับรถโดยสารสาธารณะ ไม่มีการทุจริต

**คำสำคัญ :** การป้องกันตนเอง / อาชญากรรมทางเพศ / ผู้ใช้บริการรถแท็กซี่

\*นักศึกษาลัทธิสุตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต คณะตำรวจศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ

\*\*รองศาสตราจารย์ คณะตำรวจศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ

\*Graduate student at Master of Public Administration, Faculty of Police Science, Police Cadet Academy

\*\*Assoc. Prof. of Faculty of Police Science, Police Cadet Academy

### Abstract

This research aimed to study the causes of sexual crimes against female taxi users in Bangkok and to identify self-protection ways against sexual crimes for this group of taxi users. This qualitative study was conducted through in-depth interviews with two key informant groups: police officers from the Metropolitan Police Bureau and female taxi users.

The research findings indicated three main causes: (1) user-related factors, such as provocative clothing and intoxication; (2) driver-related factors, including substance abuse, personal behavior, and identity misrepresentation; and (3) other influencing factors like opportunity, time, location, economic and social pressures, stress, domestic violence issues, and societal beliefs regarding male dominance. For preventive ways, two key areas were identified: (1) personal safety strategies, including dressing modestly, being aware of driver behavior, gathering information about the driver, avoiding traveling alone, and refraining from excessive alcohol consumption; and (2) preventive measures from the government, private sector, and relevant agencies, which encompass personnel screening and stricter laws. Police officers are recommended to patrol high-risk areas regularly, and all taxis should be equipped with safety devices without exception.

The recommendation was that government organizations should implement more stringent law enforcement measures. Increase penalties for sexual crimes to prevent repeat crimes. or are afraid of the law and do not dare to commit crimes Moreover, regulations for issuing public bus driver's licenses should be increased. No corruption.

**Keywords:** Self-protection / Sexual crimes / Taxi users

## บทนำ

อาชญากรรมในยุคปัจจุบันมีแนวโน้มที่จะมีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น สิ่งที่ยืนยันและบ่งบอกได้ก็คือ สถิติคดีอาชญากรรมที่เพิ่มมากขึ้นในแต่ละปี ซึ่งเป็นตัวบ่งชี้ หรือคาดคะเนปัญหาอาชญากรรมภายในอนาคตได้ โดยปัจจุบันปัญหาอาชญากรรมทางเพศมีแนวโน้มเพิ่มสูงมาก (ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลางสำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2565) ได้เก็บรวบรวมข้อมูลสถิติ ประเภทความผิด ฐานความผิดเกี่ยวกับชีวิตร่างกาย และเพศ (ข่มขืนกระทำชำเรา) เมื่อปี 2560-2565 รับแจ้งมากกว่า 9,000 คดี จำนวนจับกุมมากกว่า 8,000 คดี และจับกุมผู้กระทำความผิดกว่า 10,000 คน

มูลนิธิหญิงชายก้าวไกล (2566) กล่าวว่า จากการเก็บข้อมูลการนำเสนอข่าวของหนังสือพิมพ์ปี 2564 พบข่าวความรุนแรงทางเพศถึง 98 ข่าว แบ่งเป็นข่าวข่มขืน ร้อยละ 38.8 ความรุนแรงทางเพศในครอบครัว ร้อยละ 30.6 ข่าวอนาจาร ร้อยละ 11.2 ข่าวการคุกคามทางเพศทางออนไลน์, พุดจาแทะโลม ร้อยละ 11.2 ข่าวพรากรผู้เยาว์ ร้อยละ 3.1 ที่สำคัญคือพบว่าเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นปัจจัยกระตุ้นให้ก่อเหตุถึง ร้อยละ 38.3 ยาเสพติด ร้อยละ 19.2 อ้างความต้องการทางเพศ ร้อยละ 10.6 และพื้นที่ที่เกิดเหตุมากที่สุดคือ กรุงเทพฯ ร้อยละ 13.5 ชลบุรีและนครราชสีมา ร้อยละ 7.2 เชียงใหม่ ร้อยละ 6.2 และ สมุทรปราการ ร้อยละ 5.2 (วรภรณ์ แซ่มสนิท, 2560) แผนงานสุขภาวะผู้หญิงและความเป็นธรรมทางเพศ กล่าวว่า เครือข่ายเมืองปลอดภัยเพื่อผู้หญิงได้สำรวจการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล จากผู้หญิงจำนวน 1,500 คน ส่วนใหญ่ใช้ชีวิตและพักอาศัยในกรุงเทพฯ นานกว่า 10 ปี พบว่า ประเภทขนส่งสาธารณะที่ใช้บริการมากที่สุด คือ รถโดยสารประจำทาง รองลงมาเป็นมอเตอร์ไซด์รับจ้าง แท็กซี่ รถไฟฟ้า และรถสองแถวหรือรถตู้ เมื่อถามถึงสถานการณ์การเดินทางที่ผู้หญิงรู้สึกไม่ปลอดภัย และเสี่ยงต่อการถูกคุกคามทางเพศ คำตอบที่พบมากที่สุด คือเดินเข้าซอยคนเดียว ร้อยละ 26 เดินทางตอนเช้ามืดหรือตอนกลางคืน ร้อยละ 25 นั่งรถแท็กซี่ ร้อยละ 16 รองลงมาคือรถเมล์ รถไฟฟ้า รถตู้ รถสองแถว เรือ รถไฟ ร้อยละ 13.5 และซ้อนมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ร้อยละ 10 มากกว่า 1 ใน 3 หรือ ร้อยละ 36 ของผู้ตอบแบบสำรวจ เคยถูกคุกคามทางเพศ ขณะเดินทางหรือใช้บริการขนส่งสาธารณะ ที่พบมากที่สุด คือพุดแซว พุดลามก ร้อยละ 26 รองลงมาคือการผิวปากใส่ ร้อยละ 18 ลวนลามด้วยสายตา ร้อยละ 18 ตะแฉะเนื้อตัวหรือใช้อวัยวะเพศ ร้อยละ 17 โขว้อวัยวะเพศหรือสำเร็จความใคร่ให้ดู ร้อยละ 7 สะกดรอยตาม ร้อยละ 7 และโซวล์คลิปโป้ หรือแอบถ่าย ร้อยละ 6 แต่ที่น่ากังวลคือ ร้อยละ 1.6 ระบุว่าเคยถูกทำอนาจารหรือข่มขืน เมื่อถูกคุกคามทางเพศ กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 38 ตอบโต้ด้วยการนิ่ง หรือชักสีหน้าไม่พอใจ หรือพยายามหลีกเลี่ยง ร้อยละ 21 ตอบโต้ด้วยการโวยวาย พุดเสียงดัง ตะโกนด่า ร้อยละ 16 เลือกที่จะเฉยเพราะคิดว่าไม่ใช่เรื่องใหญ่ ทั้งนี้ มีเพียง ร้อยละ 14 ของผู้ประสบเหตุที่เลือกแจ้งเหตุไปยังหน่วยบริการที่รับผิดชอบ และมีเพียง ร้อยละ 12 ที่แจ้งตำรวจ

ซึ่งในกรุงเทพฯ มีประชากรและการจราจรค่อนข้างหนาแน่น ทำให้ผู้คนบางส่วนหันมาใช้บริการรถโดยสารสาธารณะมากกว่าที่จะขับรถเอง (สถาบันวิจัยและบริการวิชาการมหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ, 2560) เปิดเผยผลการสำรวจการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ พบว่า ประชาชนในกรุงเทพฯ ร้อยละ 35.60

ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ 1-2 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 38.66 ใช้บริการ 3-4 วันต่อสัปดาห์ร้อยละ 19.45 ใช้บริการ 5-6 วันต่อสัปดาห์ และร้อยละ 6.29 ใช้บริการทุกวัน 41.28 และสำหรับรถสาธารณะที่โดยสารบ่อยที่สุด พบว่าร้อยละ 37.61 ระบุโดยสารแท็กซี่บ่อยที่สุด ปัจจุบันรถยนต์รับจ้างบรรทุกโดยสารไม่เกิน 7 คน (แท็กซี่) มีจำนวนมากเกือบทั่วประเทศ และมีมากกว่าแสนคันในกรุงเทพฯ รถยนต์รับจ้างบรรทุกโดยสารไม่เกิน 7 คน หรือรถแท็กซี่ จำนวน 78,031 คัน โดยแบ่งออกเป็น รถแท็กซี่ส่วนบุคคล จำนวน 27,275 คัน รถแท็กซี่นิติบุคคล จำนวน 50,212 คัน และที่ไม่ได้ระบุไว้ จำนวน 544 คัน

งานวิจัยครั้งนี้จัดทำขึ้นเพื่อศึกษาสาเหตุการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศของผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ (เพศหญิง) ในเขตกรุงเทพมหานคร และศึกษาแนวทางการป้องกันตนเองไม่ให้ตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศของผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ (เพศหญิง) ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยเป็นการศึกษาเฉพาะกลุ่มผู้โดยสารที่เป็นเพศหญิง เพื่อหามาตรการในการลดอาชญากรรมสร้างสังคมที่สงบสุขและเพื่อภาพลักษณ์ที่ดีของเมืองหลวงของประเทศไทยต่อไป

## วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาสาเหตุการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศของผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ (เพศหญิง) ในเขตกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อหาแนวทางการป้องกันตนเองไม่ให้ตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศของผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ (เพศหญิง) ในเขตกรุงเทพมหานคร

## ทบทวนวรรณกรรม

### ความหมายเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศ

พุฒิพงศ์ พุทธวงศ์ และคณะ (2561) การกระทำความผิดที่เกี่ยวกับเพศ พฤติกรรมทางเพศ (Sexual Behavior) โดยที่แสดงออกมาไม่ว่าจะเป็นทางกายและวาจา หรือการแสดงออกในทางเพศทั้งทางตรงและทางอ้อม ที่ไม่เหมาะสม ซึ่งถือว่าเป็นการขัดแย้งทางด้านประเพณีของสังคมไทย และมีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา

### ทฤษฎีการจุดชนวนของเหยื่อ (Victim Precipitation Theory)

โดยทฤษฎีนี้นักอาชญาวิทยาชื่อ (Marvin Wolfgang, 1958 อ้างใน ศรีสมบัติ, 2561) ได้กล่าวว่า การตกเป็นเหยื่อเป็นผลมาจากบุคคลที่ดำเนินชีวิตในที่เสี่ยง เปิดช่องโอกาสให้กลายเป็นเหยื่อ หรือเป็นผู้กระทำความผิด ได้จุดชนวนให้เกิดอาชญากรรม อาจจะมี 2 ลักษณะ คือ เป็นตัวกระทำ หรือเป็นตัวถูกกระทำ สถานการณ์ที่เหยื่อมีส่วนไปช่วยหรือกระทำการบางอย่างไปกระตุ้นอาชญากรให้ก่อเหตุ

### ทฤษฎีกิจกรรมประจำวัน (Routine Activity Approach Or Routine Activity Theory)

(Cohen & Felson, 1979) นักคิดสองท่านนี้ได้วิเคราะห์ว่าผลจากการที่เหยื่อเข้าไปสัมผัสโดยตรงกับผู้กระทำผิด ด้วยความประจวบเหมาะของสถานที่ และเวลาโดยมีปัจจัยขั้นต่ำสุด 3 ประการ เข้ามาเกี่ยวข้อง คือ 1) ผู้กระทำผิดที่ได้รับความสนใจ 2) เป้าหมายที่เหมาะสม 3) การขาดผู้คุ้มครอง

### ทฤษฎีกลไกการป้องกันตนเอง (Defense Mechanisms)

(Britannica, 2023) ทฤษฎีของ ซิกมันด์ ฟรอยด์ อธิบายถึงกระบวนการทางจิตใจที่มนุษย์ใช้เพื่อลดความเครียด ความวิตกกังวล หรือความขัดแย้งทางอารมณ์ ซึ่งมักเกิดขึ้นโดยไม่รู้ตัว ตัวอย่างได้แก่: การปฏิเสธ การโยนความผิด การชดเชย การเก็บกด การชี้แจงเหตุผล กลไกเหล่านี้สามารถเป็นทั้งประโยชน์และอันตราย ขึ้นอยู่กับสถานการณ์และการใช้งาน การเข้าใจและตระหนักถึงกลไกเหล่านี้สามารถช่วยให้เรารับมือกับอารมณ์และปัญหาในชีวิตได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

### ทฤษฎีสามเหลี่ยมอาชญากรรม (Crime Triangle Theory)

ทฤษฎีนี้ได้อธิบายว่าอาชญากรรมจะเกิดขึ้นเมื่อมีสิ่ง 3 สิ่งเกิดขึ้นในเวลาและสถานที่เดียวกัน โดย (John Eck, 2010) อธิบายไว้ดังต่อไปนี้

1) เป้าหมายที่เหมาะสมคือ อาจเป็นคน วัตถุ หรือสถานที่ สามารถมองเห็นได้ 2) ขาดผู้พิทักษ์สถานที่ รวมไปถึงกล้องวงจรปิด ที่จัดขึ้นเพื่อการตรวจตรา เช่น ตำรวจ เป็นต้น 3) คนร้ายที่สบโอกาส มีโอกาสที่จะเกิดอาชญากรรมเกิดขึ้นได้

### ทฤษฎีบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement Theory)

ทฤษฎีบังคับใช้กฎหมาย โดย (วิลสัน และแม็คคาเร็น 1973 อ้างใน ปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์, 2551) ว่าการปรากฏตัวของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ย่อมจะส่งผลในการยับยั้งผู้มีแนวโน้มที่จะประกอบอาชญากรรม เพราะความเกรงกลัวการจับกุม จึงเป็นหลักการในเรื่องของการตรวจท้องที่ การปรากฏตัว แต่งเครื่องแบบที่ สมบูรณ์ยานพาหนะลักษณะเห็นได้เด่นชัดเพื่อเป็นการข่มขวัญอาชญากร สำหรับเครื่องมือที่จะใช้ในการสื่อสารกับประชาชนนั้นจึงมีลักษณะเป็นการสื่อสารทางเดียวที่เรียกว่า “การประชาสัมพันธ์”

## วิธีดำเนินการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) กับกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informant Interview) ใช้คำถามแบบปลายเปิด (Open-Ended)

### ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ เป็นการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจในสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล จำนวน 26 นาย ซึ่งประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ตำรวจ กลุ่มงานป้องกันปราบปราม สืบสวน สอบสวน และจราจร และกลุ่มผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ (เพศหญิง) จำนวน 7 ราย คือ กลุ่มผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งรวมทั้งสองกลุ่มทั้งหมด 33 คน

### เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้แบบสัมภาษณ์เชิงลึก แบ่งเป็น 4 ส่วน ดังนี้ 1) ข้อมูลทางประชากรศาสตร์ ส่วนตัวและครอบครัว 2) เรื่องสาเหตุการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศของผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ (เพศหญิง) ในเขตกรุงเทพมหานคร 3) เรื่องแนวทางการป้องกันตนเองไม่ให้ตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศของผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ (เพศหญิง) ในเขตกรุงเทพมหานคร 4) ข้อเสนอแนะหรือความคิดเห็นเพิ่มเติม ใช้วิธีสัมภาษณ์แบบตัวต่อตัวพร้อมกับการบันทึกเสียงบทสนทนาและจดบันทึกเพื่อนำมาใช้ ถอดความ สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลต่อไป

### ข้อพิจารณาด้านจริยธรรม

โครงการวิจัยนี้ผ่าน จริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ (Human Research Ethics) เอกสารรับรองจริยธรรมเลขที่ : 650608 - 022 รหัสโครงการวิจัย : FSRPCA - IRB - 65023 คณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ คณะนิติวิทยาศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ วันที่รับรอง : 8 มิถุนายน 2565

### วิธีเก็บรวบรวมข้อมูล

1. การศึกษาจากเอกสาร โดยการรวบรวมข้อมูลจากเอกสารต่าง ๆ หนังสือที่เกี่ยวข้อง บทความงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เอกสารสถิติอาชญากรรมทางเพศ ข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากอินเทอร์เน็ต และสถานที่ราชการ
2. ทำหนังสือถึงผู้บังคับบัญชาการตำรวจนครบาล เพื่อสังกัดกองบังคับการตำรวจนครบาล โดยวิธีสัมภาษณ์แบบตัวต่อตัวพร้อมกับการบันทึกเสียงบทสนทนาและจดบันทึกเพื่อนำมาใช้ ถอดความ สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลต่อไป

### การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยจะนำข้อมูลที่ได้นำข้อมูลต่าง ๆ ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ของแต่ละบุคคลมาศึกษาและวิเคราะห์แบบอุปนัย (Analytic Induction) การอธิบายในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้จึงยกคำพูด (Quotation) ของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ เพื่อผู้อ่านงานวิจัยนี้ได้เข้าใจคำตอบ ผู้วิจัยดำเนินการจัดทำข้อมูลตามขั้นตอนแบบสัมภาษณ์เชิงลึก วิเคราะห์ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม และจัดกลุ่มคำตอบในแต่ละประเด็น แล้วสรุปเป็นวิธีการเชิงบรรยาย (Descriptive Research)

### ผลการวิจัย

1. สาเหตุการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศของผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ (เพศหญิง) ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยสาเหตุมี 3 ประเด็น ดังนี้

#### 1.1 ด้านผู้ใช้บริการรถแท็กซี่

- (1) อาชญากรรมทางเพศส่วนใหญ่เกิดจากการแต่งกายที่ล่อแหลม วาบหวิว ในยุคปัจจุบันการแต่งกาย มีการเปิดเผยเรือนร่างมากขึ้นและมักจะมีหน้าตาดีรูปร่างผิวยาวพรรณดีและมีบุคลิกภาพที่ดีซึ่งมีผลกระทบด้านอารมณ์ทางเพศของตัวผู้ขับรถแท็กซี่ (2) การใช้สารเสพติด ดื่มสุรามึนเมาเหยื่อที่ทำให้ควบคุม

ตัวเองไม่ได้ ขาดสติทำให้เสี่ยงต่อการถูกล่วงละเมิดทางเพศหรือถูกข่มขืนกระทำชำเราได้ (3) สาเหตุมาจากการระดับของมีค่าที่ดูมีราคา ทำให้เสี่ยงต่อการถูกจี้ ชิงทรัพย์ได้ และหากสบ คนร้ายอาจจะมีการข่มขืนกระทำชำเราไปด้วย (4) เกิดจากความประมาทไม่รอบคอบ ขาดความใส่ใจความปลอดภัยของตนเองของผู้โดยสารหญิง เช่น ไม่ศึกษาเส้นทาง การเลือกที่นั่ง การพูดคุยวางตัว เป็นการเปิดช่องโหว่หรือโอกาสให้คนร้ายคิดจะกระทำ หรือลงมือก่อเหตุอาชญากรรมทางเพศขึ้นได้ (5) การเดินทางเพียงลำพัง เป็นความเสี่ยงที่สามารถตกเป็นเหยื่อได้ โดยที่ขาดคนช่วยเหลือหรือการเอาตัวรอดได้ยาก จากสถานการณ์ต่าง ๆ ดังตัวอย่างคำสัมภาษณ์

“การแต่งกายล่อแหลม เป็นจุดสนใจ มักจะนุ่งสั้น หรือใส่สายเดี่ยว” [P020]

“ผู้โดยสารดื่มสุราของมีเงินมา รวมทั้งการใช้สารเสพติด” [P06]

“เมื่อผู้โดยสารระดับของมีค่าที่อาจจะเกิดการชิงทรัพย์ และอาจจะข่มขืนด้วย [P011]

“การสนทนาหรือพูดคุยมากจนเกินไป คนร้ายมักจะประเมินเหยื่อจากคำพูด และการนั่งเบาะคู่กับคนขับทำให้ง่ายต่อการก่อเหตุมาก ยิ่งขึ้น เมื่อถูกทำร้ายร่างกายจะขัดขึ้นได้ยาก” [P08]

“การเดินทางเพียงลำพังการมีช่องโหว่ให้คนร้ายลงมือก่อเหตุได้” [P04]

## 1.2 ด้านคนขับรถแท็กซี่

(1) การใช้สารเสพติด สิ่งมีเงินมาจากตัวของคนร้าย ที่ทำให้ควบคุมตัวเองลดลง ขาดสติทำให้เกิดการลงมือก่อเหตุ (2) เกิดจากพฤติกรรมส่วนตัวอาจมีอาการทางจิต หรือความผิดปกติทางเพศ เมื่อเจอสิ่งกระตุ้นต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นยาเสพติด สุรา หรือสิ่งอื่นๆ ก็จะทำให้เปลี่ยนไป ควบคุมตัวเองไม่ได้ (3) การสวมสิทธิ์บุคคลอื่น หรือปลอมแปลงเอกสารใบอนุญาตขับรถ (4) คนร้ายเคยก่อเหตุมาแล้วและเหยื่อไม่กล้าแจ้งความเอาผิดคนร้าย เนื่องจากอับอาย ไม่อยากให้ใครรับรู้ (5) การเสพสื่อลามก หรือสื่อที่มีเนื้อหาไม่เหมาะสม รวมไปถึงสื่อต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นโฆษณา ละคร หนังสือ ฯลฯ ที่นำเสนอออกมาให้เด็กและเยาวชนโดยมีเนื้อหาที่ไม่เหมาะสม และมีการเข้าถึงได้ง่าย ทำให้มนุษย์เกิดอารมณ์ทางเพศ และพฤติกรรมการลอกเลียนแบบ ดังตัวอย่างคำสัมภาษณ์

“คนขับรถแท็กซี่มีการใช้ยาเสพติดทำให้ควบคุมอารมณ์ตัวเองไม่ได้” [U02]

“เกิดจากนิสัยส่วนตัวของคนขับรถแท็กซี่ มีความต้องการทางเพศ” [U05]

“ใบอนุญาตไม่ตรงกับคนขับ หรือมีการสวมสิทธิ์ปลอมแปลงเอกสารใบอนุญาต และคนร้ายหรือคนขับแท็กซี่มีประวัติอาชญากรรม” [P06]

“เหยื่อกลัวความอับอายไม่กล้าแจ้งความหรือเอาผิดทำให้คนร้ายชะล่าใจ และก่อเหตุซ้ำอีก” [P03]

“เจตคติในสังคม การประพุดติและปฏิบัติที่ไม่เหมาะสม ให้เด็กหรือเยาวชนเห็น ทำให้เข้าใจผิดว่าเป็นสิ่งถูกต้อง เช่นการในคนอื่นถูกเนื้อต้องตัวโดยง่าย การนำเสนอข่าว และละครที่มีเนื้อหาไม่เหมาะสม เช่นการตบ จูบของพระเอก-นางเอก” [U01]

### 1.3 ปัจจัยอื่น ๆ

(1) ปัจจัยโอกาส เวลา สถานที่ คือเพศหญิงที่ต้องเดินทางช่วงเวลาตอนกลางคืน ไม่ว่าจะเป็นคนที่เลิกงานดึก เข้างานกะดึก หรือกลับจากเที่ยวสถานบันเทิง อีกทั้งเกิดจากปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม โดยระหว่างทางนั้นเป็นสถานที่เปลี่ยว มืด แสงสว่างไม่เพียงพอ ไม่ค่อยมีผู้คน ทำให้เพิ่มโอกาสที่คนร้ายที่จะลงมือก่อเหตุได้ง่ายขึ้น (2) แรงกดดันทางเศรษฐกิจ สังคม ทำให้คนร้ายคิดก่อเหตุอาชญากรรมต่าง ๆ ขึ้นได้ อาจจะเป็นปัญหาการตกงาน ปัญหาการเงิน ปัญหาชีวิตของแต่ละบุคคลเป็นต้น (3) ปัญหาความรุนแรงครอบครัว ทศนคติชายเป็นใหญ่ เช่น ความรุนแรงภายในครอบครัว ทศนคติชายเป็นใหญ่ ดังตัวอย่างคำสัมภาษณ์

“สถานที่เปลี่ยว รกร้าง เป็นเวลากลางคืน และไม่มีผู้คน” [P12]

“เศรษฐกิจทางสังคมที่ทำให้เกิดแรงกดดัน ก่อเหตุชิงทรัพย์และอาจจะมีการลงมือก่อเหตุเมื่อผู้โดยสารนั้นเป็นเพศหญิง” [U07]

“สาเหตุของการตกเป็นเหยื่อนั้นเกิดจากสาเหตุ ความรุนแรงใน ครอบครัว เช่น การทำร้ายร่างกาย ตบตีสามีหรือภรรยา ทศนคติของชายเป็นใหญ่ คิดว่าตนเองมีอำนาจเหนือกว่าเพศหญิงเสมอ” [U06]

2. แนวทางการป้องกันตนเองไม่ให้ตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศของผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ (เพศหญิง) ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยแนวทางป้องกันมี 2 ประเด็น ดังนี้

#### 2.1 ด้านการป้องกันตนเอง

(1) การแต่งกายที่ปกปิดมิดชิดไม่เปิดเผยเรือนร่างของตนเอง (2) สังเกตและจดจำสีรถ ทะเบียน ชื่อคนขับ คนขับรถแท็กซี่ว่ารูปร่างพรรณสัณฐานตรงกับบัตรหน้ารถ หรือมีการสวมรอยบุคคลอื่น หรือใช้ใบอนุญาตขับขีบุคคลอื่นหรือไม่ เพื่อความสบายใจควรถ่ายภาพบัตรหน้ารถทะเบียน ส่งให้คนในครอบครัวเพื่อเก็บไว้เป็นหลักฐาน (3) ไม่เดินทางเพียงลำพัง ไม่ควรเดินทางคนเดียวเพียงลำพังในช่วงเวลา กลางคืน เพราะสถานที่บางแห่งไม่ค่อยมีผู้คน แสงสว่างไม่เพียงพอ ก็ทำให้ต่อการตกเป็นเหยื่อได้ หากจำเป็น ควรที่จะมีเพื่อนร่วมเดินทางไปด้วย (4) ไม่ดื่มสุราจนมึนเมา เพศหญิงควรหลีกเลี่ยงการเที่ยวสถานบันเทิงและดื่มสุราจนมึนเมาอย่างเห็นได้ชัดเจน เพราะเสี่ยงอันตรายต่อการถูกลวนลาม และข่มขืนกระทำชำเราได้ และบางทีเหยื่ออาจจะไม่รู้ตัวว่าถูกคนร้ายทำอะไรบ้าง (5) ไม่สวมเครื่องประดับราคาแพง การสวม

เครื่องประดับ หรือของมีค่าทำให้เสี่ยงต่อการถูกชิงทรัพย์ (6) ไม่ประมาทมีสติอยู่เสมอ เมื่อเกิดเหตุไม่คาดคิดขึ้น ควรตั้งสติ คิดวิธีการเอาตัวรอดจากเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด ศึกษาเส้นทางก่อนการเดินทางเสมอ ควรเลือกตำแหน่งในการนั่งเพื่อไม่ให้คนร้ายประชิดตัวได้ง่าย หรือการถูกแตะเนื้อต้องตัว ไม่ควรนอนหลับขณะอยู่บนรถแท็กซี่ และไม่ควรเล่นหรือใช้มือถือตลอดระยะเวลาการเดินทาง และควรสังเกตสิ่งรอบตัวอยู่ตลอดเวลา (7) เลือกใช้บริการรถโดยสารประเภทอื่นแทน หรือการเรียก Grab เพราะมีข้อมูลคนขับ และแบบประเมิน (8) พกอุปกรณ์เสริมความปลอดภัย ให้ผู้โดยสารพกอุปกรณ์ขอความช่วยเหลือ เพื่อเรียกร้องความสนใจแก่คนบริเวณใกล้เคียงเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน ดังตัวอย่างคำสัมภาษณ์

“เพศหญิงที่จำเป็นต้องใช้แท็กซี่พยายามแต่งกายให้มิดชิด ไม่โป้” [P09]

“สังเกตและจดจำป้ายชื่อ ทะเบียน สิริธรรมถึงลักษณะของคนขับ แล้วโทรหาบุคคลสนิทและส่งข้อมูลให้ทราบ” [P21]

“ไม่เดินทางโดยใช้แท็กซี่เพียงลำพัง” [P04]

“ไม่มีสุราของมีเงินมา จนไม่ได้สติ หากต้องใช้บริการรถแท็กซี่” [P15]

“ไม่ใส่เครื่องประดับของมีค่าที่ทำให้ตัวเองเสี่ยงเพิ่มมากขึ้น” [P03]

“สิ่งสำคัญเราต้องไม่ประมาท มีสติอยู่เสมอ ในกรณีที่เกิดเหตุร้ายและจำเป็นต้องหนี ควรหนีทางประตูซ้าย เพราะหากหนีทางประตูด้านขวา จะทำให้ง่ายต่อการที่คนขับรถจะจับตัวเราได้” [U02]

“ใช้ธัมเมล์ หรือรถไฟฟ้าแทน หรือเรียกแท็กซี่คนขับผู้หญิงจะปลอดภัย และน่าไว้วางใจกว่า” [P06]

“การป้องกันของผู้โดยสารควรพกอุปกรณ์ฉุกเฉิน เช่น เครื่องส่งเสียงสัญญาณ พวงกุญแจส่งเสียง นกหวีด เพื่อขอความช่วยเหลือหรือให้คนอื่นได้ยินเพื่อเป็นจุดสนใจ” [U01]

## 2.2 ด้านการป้องกันจากภาครัฐ เอกชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(1) การคัดกรองบุคลากร หน่วยงานที่มีอำนาจในการคัดเลือก คัดกรองบุคลากร ควรมีความเข้มงวดตรงไปตรงมา ไม่ว่าจะเป็นการออกใบอนุญาตขับรถโดยสารสาธารณะ การตรวจประวัติอาชญากรรม การคัดบุคคลเข้ามาทำงานตามข้อกำหนดที่ตั้งไว้เท่านั้น และการตรวจสอบ พฤติกรรมของพนักงาน หรือคนขับรถแท็กซี่ มีการตรวจสอบรถแท็กซี่ที่หมดอายุ มีการสวมสิทธิ์ใบอนุญาตของบุคคลหรือไม่อย่างต่อเนื่อง (2) กฎหมายที่เข้มงวดเป็นธรรมแก่เหยื่อหรือผู้ถูกระทำอย่างเข้มงวด การเพิ่มบทลงโทษอาจไม่สำคัญเท่าการบังคับใช้โทษ ตามทฤษฎี Deterrence Theory เพื่อให้คนร้ายเกรงกลัวไม่คิดกล้าก่อเหตุ (3) เจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติหน้าที่ออกตรวจพื้นที่ ตั้งด่านจุดสกัดโดยสารที่น่าสงสัยอย่างสม่ำเสมอ และเน้นตรวจพื้นที่เสี่ยง เช่น บริเวณที่แสงสว่างน้อย ห่างไกลบ้านผู้คน พื้นที่รกร้าง ดึกร้าง และปรากฏกายด้วยเครื่องแบบของเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อลดโอกาสการเกิดอาชญากรรมต่าง ๆ (4) ติดตั้งอุปกรณ์เสริมความ

ปลอดภัยแท็กซี่ที่ทุกคนควรมีการติดตั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสารและตัวของผู้ขับรถแท็กซี่ โดยที่อุปกรณ์เหล่านั้นสามารถตรวจเช็คสภาพการใช้งาน และมีบุคคลตรวจสอบและพร้อมช่วยเหลือได้อย่างรวดเร็วเมื่อเกิดเหตุขึ้นได้ทันที เช่น กล้องวงจรปิดที่สามารถบันทึกทั้งภาพและเสียงพร้อมทั้งระบุตำแหน่งที่ชัดเจนแบบเรียลไทม์ ฯลฯ (5) ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร การป้องกันตนเองจากเหตุอาชญากรรมต่าง ๆ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร การป้องกันตนเองจากเหตุอาชญากรรมต่าง ๆ บุคคลต้องสงสัยที่ควรระมัดระวัง โดยเป็นช่องทางที่ประชาชนเข้าถึงได้ง่าย เช่น โลงเพจ เว็บไซต์ เป็นต้น (6) สถาบันครอบครัวเป็นสิ่งสำคัญอันดับแรก ที่จำเป็นต้องปลูกฝังจิตสำนึกที่ดีให้แก่บุตรหลานของท่าน เป็นตัวอย่างที่ดีให้เขาได้เห็น และรวมไปถึงสถาบันการศึกษาควรมีการฝึกอบรม วิชาการเอาตัวรอด การป้องกันตนเองจากความเสี่ยงหรือภัยอันตรายต่าง ๆ ในสังคมที่มาในหลายรูปแบบ (7) มีการควบคุมสื่อต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็น หนังสือ ละคร ที่มีเนื้อหาไม่เหมาะสม รวมไปถึงสื่อลามกอนาจารต่าง ๆ ควรมีการควบคุมและจำกัดการเข้าถึงแก่เด็ก เยาวชน เพื่อลดสิ่งกระตุ้นหรือลดพฤติกรรมการลอกเลียนแบบ ดังตัวอย่างคำสัมภาษณ์

“การบังคับใช้กฎหมายตาม พรบ.การขับขี่ยานยนต์ ต้องมีการเข้าถึงผู้ประกอบการผู้แท็กซี่ รวมถึงคนขับแท็กซี่ มีการตรวจสอบประวัติอาชญากรรมและอื่น ๆ อย่างเคร่งครัดและต่อเนื่องเป็นประจำ” [P01]

“กฎหมายต้องเข้มงวดกว่านี้ ไม่มีการลดโทษหรือไม่มีการรอลงอาญา ให้ความเป็นธรรมแก่เหยื่อ หรือผู้ถูกกระทำ” [P023]

“เจ้าหน้าที่ตำรวจมีการออกตรวจพื้นที่ตั้งด่านตรวจสอบ สุ่มตรวจรถแท็กซี่ เพื่อลดช่องโหว่ในการลงมือก่อเหตุ” [P07]

“ควรนำเทคโนโลยีมาใช้ในการเสริมสร้างความปลอดภัย อย่างเช่น GPS ปุ่มกดฉุกเฉิน สัญญาณเตือนภัย กล้องวงจรปิดแบบบันทึกเสียง ฯลฯ ควรมีการตรวจสอบสภาพความพร้อมการใช้งานอยู่เสมอ และควรมีติดตั้งทุกคัน ไม่ใช่เฉพาะแค่บางคัน” [U03]

“การเป็นกระบอกเสียงในการประชาสัมพันธ์ การอาชญากรรมทางเพศเนื่องจากยุคสมัยนี้เข้าถึงโซเชียลได้อย่างสะดวก” [P05]

“สิ่งแรกคือสถาบันครอบครัว พ่อแม่ควรอบรมเลี้ยงดู สั่งสอนให้รู้จักผิดชอบชั่วดี คุณธรรมจริยธรรม โดยการปลูกฝังตั้งแต่ยังเด็ก และสถาบันการศึกษา ควรมีการฝึกอบรมวิชา การเอาตัวรอดจากความเสี่ยงหรือภัยอันตราย ต่าง ๆ ในสังคมที่มาในหลายรูปแบบ” [U01]

“มีการจำกัดการเข้าถึงเว็บไซต์ สื่อลามก อนาจารต่าง ๆ เพื่อลดสิ่งกระตุ้นในการเกิดอาชญากรรมทางเพศ” [P01]

## สรุปและอภิปรายผล

สาเหตุการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศของผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ (เพศหญิง) ในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่าเกิดจาก

1.ด้านผู้ให้บริการรถแท็กซี่ คือ (1) การแต่งกายที่มีการเปิดเผยเรือนร่างมากขึ้นและมักจะมีหน้าตาดี รูปร่างผิพรรณดีและมีบุคลิกภาพที่ดี ซึ่งมีผลกระทบด้านอารมณ์ทางเพศของตัวผู้ขับรถแท็กซี่ สอดคล้องกับงานวิจัย วิริยัญ ไชยทองศรี (2563) เรื่องแนวทางการป้องกันการข่มขืนกระทำชำเรา กรณีศึกษาในพื้นที่แขวงบางพลัด เขตบางพลัด กรุงเทพฯ พบว่าแนวทางป้องกันการถูกข่มขืนกระทำชำเรา คือแต่งกายให้เรียบร้อย ไม่แต่งกายรัดรูปโชว์ร่างกาย (2) การดื่มสุราและเมเอนเมาของผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ (3) การประดัดของมีค่า (4) ความประมาทไม่รอบคอบ สอดคล้องกับทฤษฎีของชาวต่างชาติ คือปัจจัยที่เป็นเหตุให้เกิดการตกเป็นเหยื่อ คือ ความใกล้ชิด ดึงดูดใจ การปรากฏตัว ศรีสมบัติ โชคประจักษ์ชัด (2561) (4) การเดินทางเพียงลำพัง สอดคล้องกับแนวคิด ทฤษฎีรูปแบบของวิถีชีวิตของนักอาชญาวิทยา ชื่อ Gary Sensen And David Brownfield เหยื่อมีการดำรงชีวิตที่เสี่ยงต่อการตกเป็นเป้าหมายของคนร้าย

2.ด้านคนขับรถแท็กซี่ คือ (1) การใช้สารเสพติด (2) เกิดจากพฤติกรรมส่วนตัวหรือความผิดปกติทางเพศ สอดคล้องกับงานวิจัย ปิยนาล ชัยศิริ (2567) เรื่องปัจจัยในการกระทำความผิดที่ก่อให้เกิดอาชญากรรมทางเพศ: กรณีศึกษาผู้ต้องขังชายในคดีข่มขืน เรือนจำพิเศษกรุงเทพฯ สาเหตุของการเกิดอาชญากรรมทางเพศ คือ การเสพยาเสพติดหรือการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ความสามารถในการยับยั้ง ชั่งใจต่ำ และมีปมในวัยเด็ก (3) การสวมสิทธิ์บุคคลอื่นเพื่อมาขับรถแท็กซี่ คือการใช้ใบอนุญาตขับซึ่งรถโดยสารสาธารณะของบุคคลอื่น ที่ได้จากการเช่ารถแท็กซี่ตามอยู่แท็กซี่ต่าง ๆ เพื่อมาประกอบอาชีพแบบชั่วคราว โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถสุ่มตรวจใบอนุญาตขับรถสาธารณะได้ สามารถยึดใบอนุญาตขับซึ่งสาธารณะ หากมีความผิดก็สามารถดำเนินการการกฎหมายต่อไป สอดคล้องกับงานวิจัย สันติ กรอบสนิท (2561)ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่องการพัฒนาระบบคิวอาร์โค้ดเพื่อป้องกันอาชญากรรมสำหรับผู้โดยสารรถยนต์รับจ้าง (รถแท็กซี่) พบว่าซึ่งในปัจจุบันปัญหาอาชญากรรมที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากผู้ขับซึ่งมีประวัติอาชญากรรมแฝงตัวในการประกอบอาชีพ (4) เคยก่อเหตุมาก่อนแล้ว สอดคล้องกับงานวิจัย นิศพล รักษาธรรม (2559) ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพฯ โดยข้อมูลสัมภาษณ์ ผู้หญิงที่เคยประสบเหตุอาชญากรรมมาให้เหตุผลว่า เห็นว่าเล็กน้อยจึงไม่เข้าแจ้งความ เป็นเรื่องลหุโทษ (5) การเสพสื่อลามกอนาจาร สอดคล้องกับงานวิจัย พุฒิพงศ์ พุทธวงศ์ และคณะ (2561) ได้ทำการศึกษา เรื่องปัจจัยการก่ออาชญากรรมทางเพศและพยานหลักฐานด้านนิติวิทยาศาสตร์นำไปสู่การตัดสินคดีของผู้ต้องขังข่มขืนกระทำชำเรา พบว่า การสะสมหนังสือ สื่อเกี่ยวกับการร่วมเพศ รวมทั้งชอบดูทีวี วิดีโอหรือภาพยนตร์ที่เกี่ยวกับการร่วมเพศ ซึ่งจะทำให้เกิดความรู้สึกสิ่งเร้า และกระตุ้นความรู้สึกทางเพศออก

3.ด้านปัจจัยอื่นๆ คือ (1) ปัจจัยโอกาส คือโอกาสที่จะเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศ ช่วงมืดและดึก และสถานที่ที่เปลี่ยว ลับสายตาผู้คน สอดคล้องกับงานวิจัยสภาพร เอียรสรราช (2564) แนวทางในการจัดการความปลอดภัยด้านอาชญากรรมที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสาร การรถไฟแห่งประเทศไทย

กรณีศึกษาพื้นที่รับผิดชอบของกองกำกับการ 1 กองบังคับการตำรวจรถไฟ พบว่า พบปัญหาความพื้นที่เสี่ยงแสงสว่างและกล้องวงจรปิด (CCTV) ที่ยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ (2) แรงกดดันทางเศรษฐกิจ สังคม สอดคล้องกับงานวิจัย วิริญญ์ ไชยทองศรี (2563) เรื่องแนวทางการป้องกันการข่มขืนกระทำชำเรา กรณีศึกษาในพื้นที่แขวงบางพลัด เขตบางพลัด กรุงเทพฯ พบว่า ปัจจัยที่ก่อให้เกิดการข่มขืนกระทำชำเรา ปัจจัยทางสังคม เกิดจากความเครียด ซึ่งอยู่ในระดับมาก (3) ปัญหาความรุนแรงในครอบครัว จากทัศนคติชายเป็นใหญ่ สอดคล้องกับงานวิจัยของ วรภัทร พิงพงค์ (2562) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ภัยร้ายในพื้นที่สาธารณะ: หนทางการแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศกับการตกเป็นเหยื่อของผู้หญิง บนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร พบว่า สาเหตุของปัญหาการคุกคามทางเพศที่ปรากฏบนรถโดยสารประจำทางเกิดจากผลพวงของมายาคติชายเป็นใหญ่ มุมมองผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นเพศหญิงต่อปัญหาการคุกคามทางเพศ จะมีการลดทอนคุณค่าในความเป็นเพศสภาพของตนว่าเป็นเพศที่อ่อนแอ ไร้กำลังกว่าเพศชาย

**แนวทางการป้องกันตนเองไม่ให้ตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศของผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ (เพศหญิง) ในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า**

1.ด้านการป้องกันตนเอง คือ (1) แต่งกายให้มิดชิดไม่เปิดเผยเรือนร่างมากเกินไป (2) สังเกต จดจำข้อมูลของคนขับรถแท็กซี่ ชื่อ นามสกุลคนขับ สีรถ เลขทะเบียน และรูปพรรณสัณฐานของคนขับ สอดคล้องกับงานวิจัย อัมเมศร์ กัณฑ์ธนพงษ์ ชนิกา แสงทองดี (2563) เรื่องการป้องกันตนเองไม่ให้ตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมของประชาชนในเขตพื้นที่แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ พบว่า การป้องกันด้านชุมชน คือ เมื่อท่านต้องรอรถโดยสารท่านมักจะยืนในบริเวณที่มีคนพลุกพล่านเสมอ เมื่อเดินทางด้วยแท็กซี่ ท่านจะจดจำหรือถ่ายรูปชื่อนายขับรถและหมายเลขทะเบียนรถเป็นเสมอ ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมากที่สุด (3) ไม่เดินทางเพียงลำพัง สอดคล้องกับงานวิจัย วิริญญ์ ไชยทองศรี (2563) เรื่องแนวทางการป้องกันการข่มขืนกระทำชำเรา กรณีศึกษาในพื้นที่แขวงบางพลัด เขตบางพลัด กรุงเทพฯ พบว่า แนวทางการป้องกันการถูกข่มขืนกระทำชำเรา คือพยายามหลีกเลี่ยงการอยู่คนเดียวในตอนกลางคืน/กลางดึก พยายามหลีกเลี่ยงการเดินทางไปยังสถานที่เสี่ยงคนเดียว (4) ไม่ดื่มสุราจนมึนเมา (5) ไม่สวมเครื่องประดับราคาแพง (6) ไม่ประมาทมีสติอยู่เสมอ สังเกตสิ่งรอบข้างตลอดทาง สอดคล้องกับทฤษฎีกลไกการป้องกันตนเอง (Britannica, 2023) และทฤษฎีสามเหลี่ยมอาชญากรรม (John Eck, 2010) โดยพยายามอยู่ให้ห่างจากคนร้าย หลีกเลี่ยงหรือไม่อยู่ในเวลาและสถานที่ที่สบโอกาสต่อการตกเป็นเหยื่อ เช่น อยู่ในสถานบันเทิงยามวิกาลเพียงลำพัง หรือแม้แต่การดื่มสุราจนมึนเมาหรือตกอยู่ในสภาวะอ่อนแอ และนั่งรถแท็กซี่กลับบ้านเพียงลำพัง โดยหากสามารถหลีกเลี่ยงปัจจัยเหล่านี้ก็จะไม่เสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศ (7) เลือกใช้บริการรถโดยสารประเภทอื่น สอดคล้องกับงานวิจัย นิศพล รักษาธรรม (2559) ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพฯ พบว่า ความถี่ในการใช้บริการรถแท็กซี่ บุคคลที่ใช้บริการแท็กซี่ไม่บ่อยนัก มีพฤติกรรมหลีกเลี่ยงอาชญากรรม โดยรู้และหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศ และ (8) พกอุปกรณ์เสริมความปลอดภัย สอดคล้องกับงานวิจัย วิริญญ์ ไชยทองศรี (2563) เรื่องแนวทางการ

ป้องกันการข่มขืนกระทำชำเรา กรณีศึกษาในพื้นที่แขวงบางพลัด เขตบางพลัด กรุงเทพฯ พบว่า แนวทางป้องกันการข่มขืนกระทำชำเรา คือ พกอุปกรณ์ในการป้องกันตัว เช่น สเปรย์พริกไทย เป็นต้น

2. ด้านการป้องกันจากภาครัฐ เอกชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คือ (1) การคัดกรองบุคลากรที่จะมาขับรถแท็กซี่ที่ได้มาตรฐาน สอดคล้องกับงานวิจัย ภูมิรินทร์ บุญล้อม (2558) เรื่องมาตรการทางกฎหมายในการควบคุมผู้ขับขี่รถแท็กซี่ คือการจัดทำประวัติผู้ขับรถแท็กซี่ การกำหนดมาตรการและบทลงโทษที่เคร่งครัดและชัดเจน การกำหนดคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามตลอดจนเกณฑ์อายุของผู้ขับรถแท็กซี่ รวมทั้งควรมีการกำหนดให้มีใบอนุญาตขับรถแท็กซี่ไว้เป็นการเฉพาะ เพื่อการป้องกันปัญหาอาชญากรรมที่อาจเกิดขึ้นบนรถแท็กซี่ให้มีประสิทธิภาพ (2) กฎหมายที่เข้มงวดเป็นธรรมแก่เหยื่อและผู้ถูกกระทำ (3) เจ้าหน้าที่ตำรวจปรากฏกายสวมเครื่องแบบและปฏิบัติหน้าที่ออกตรวจพื้นที่ สอดคล้องกับทฤษฎีบังคับใช้กฎหมาย การป้องกันอาชญากรรมคืองานหลักของตำรวจ และมีความสำคัญยิ่งกว่า การสืบสวนสอบสวน การจับกุมและลงโทษผู้กระทำผิด (วิลสันและแม็คคาเร็น, 1973 อ้างใน ประชัย เปี่ยมสมบูรณ์, 2551) (4) ติดตั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยแท็กซี่ทุกคัน (5) ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร การป้องกันตนเองจากเหตุอาชญากรรมต่าง ๆ สอดคล้องกับงานวิจัย อคร กล่อมกุล, กฤษณพงศ์ พุตระกูล (2566) เรื่อง รูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร พบว่า ได้รับรู้และใช้ประโยชน์ ซึ่งข้อมูลข่าวสารผ่านช่องทางต่าง ๆ เช่น สื่อต่าง ๆ ครอบครั้ว ญาติ มิตร เพื่อนฝูง ชุมชน และการประชาสัมพันธ์ของเจ้าหน้าที่ของรัฐโดยผู้ให้ข้อมูลสำคัญให้ข้อคิดเห็นว่าการรับรู้ข้อมูลข่าวสารอาชญากรรมมีความสัมพันธ์ต่อการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) ในการป้องกันอาชญากรรม (6) สถาบันครอบครัวเป็นสิ่งสำคัญอันดับแรกที่ต้องปลูกฝังจิตสำนึกที่ดีให้แก่บุตรหลาน และ (7) มีการควบคุมสื่อต่าง ๆ ที่ไม่เหมาะสม เรื่องปัจจัยการก่ออาชญากรรมทางเพศและพยานหลักฐานด้านนิติวิทยาศาสตร์นำไปสู่การตัดสินใจของผู้ต้องข่มขืนกระทำชำเรา ในส่วนของข้อเสนอแนะ สถานศึกษาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรเร่งส่งเสริมให้ความรู้แก่เด็กและเยาวชนของชาติให้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเพศศึกษาอย่างถูกต้องเหมาะสมแก่วัย และรู้เท่าทันอารมณ์ความรู้สึกความต้องการของเพศ รวมทั้งส่งเสริมการมีความรู้และทักษะการต่อสู้ในการป้องกันตนเองให้รอดพ้นจากบุคคลภายในและภายนอกครอบครั้ว ในส่วนของข้อเสนอแนะ คือรัฐบาลควรดำเนินการควบคุมสื่อลามกอนาจารและสิ่งยั่วยั่วทางเพศ เช่น วิดีโอสิ่งพิมพ์ที่สื่อแสดงในเรื่องการมอมเมาอย่างเข้มงวดจริงจังและมีประสิทธิภาพ

## ข้อเสนอแนะที่ได้จากงานวิจัย

### 1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อแก้ปัญหา

1.1 องค์การรัฐ ควรมีมาตรการการบังคับใช้โทษที่เข้มงวดมากขึ้นในคดีอาชญากรรมทางเพศ เพิ่มกฎระเบียบในการออกใบอนุญาตขับรถโดยสารสาธารณะ ควรเป็นไปตามระเบียบที่กำหนดไว้อย่างตรงไปตรงมา ตรวจสอบความพร้อมของสภาพรถ และคนขับรถแท็กซี่อย่างเคร่งครัด เช็กประวัติต่าง ๆ รวมถึงประวัติอาชญากรรม และรถแท็กซี่ทุกคันมีการติดตั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัย เช่น GPS กล้องที่สามารถ

บันทึกเสียงสนทนา ปุ่มฉุกเฉิน (SOS) อยู่ในห้องโดยสารตอนหลังเพื่อใช้สำหรับขอความช่วยเหลือ มีการประเมินผลผู้ขับขี่รถแท็กซี่ทุกครั้งในการใช้รถโดยสาร โดยการสแกนคิวอาร์โค้ดเพื่อประเมินผล และมีการตรวจสอบหากไม่ผ่านเกณฑ์ที่กำหนด มีการหาข้อเท็จจริงและปรับปรุง หากแท็กซี่คันใดไม่ให้ความร่วมมือในหรือพบว่าฝ่าฝืนหรือกระทำความผิดควรยึดใบอนุญาตขับขี่รถโดยสารสาธารณะทันทีโดยไม่มีข้อแม้ใด ๆ

1.2 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรออกกฎหรือนโยบาย กำหนดองค์ประกอบธุรกิจแท็กซี่ให้เป็นองค์กรประเภทเดียวกัน เพื่อง่ายต่อการบริหารจัดการและสร้างกลไกการตรวจสอบตลอดจนการสร้างระบบการตรวจสอบ ประวัติผู้ขับขี่รถแท็กซี่อย่างเคร่งครัด เช่น รถแท็กซี่ทุกคันต้องมีระบบความปลอดภัยภายในรถ ไม่ว่าจะเป็น กล้องบันทึกภาพและเสียงการสนทนา ตำแหน่ง GPS ปุ่มฉุกเฉินเพื่อขอความช่วยเหลือ เป็นต้น และสิ่งเหล่านี้ต้องมีการตรวจสอบเช็คสภาพการใช้งานอย่างสม่ำเสมอ

1.3 ผู้ประกอบการอุ้งรถแท็กซี่ ควรมีการคัดเลือกบุคลากรที่ได้มาตรฐานมากยิ่งขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการตรวจประวัติต่าง ๆ การสวมใส่เครื่องแบบผู้ให้บริการรถแท็กซี่ที่เป็นระเบียบตามที่ระเบียบกำหนดและเพิ่มคุณภาพชีวิตของพนักงาน ให้มีรายได้มั่นคงมากยิ่งขึ้น เพื่อลดปัญหาการขาดแคลนบุคลากรที่ส่งผลก่อให้เกิดการสวมรอยหรือสวมสิทธิ์บุคคลอื่นเพื่อมาขับรถแท็กซี่และก่อเหตุอาชญากรรม

## 2. ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

ผู้ให้บริการรถแท็กซี่เพศหญิง ควรตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเอง เมื่อต้องเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะหรือรถแท็กซี่ ควรแต่งกายให้มิดชิด ถึงแม้การแต่งกายที่เหมาะสมเรียบร้อยก็สามารถตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศได้เช่นกัน แต่เพื่อไม่ตกเป็นเป้าสายตา และดึงดูดมากจนเกินไป และเพื่อความคล่องตัวในการหลีกเลี่ยงสถานการณ์ที่ไม่คาดคิด จึงไม่ควรประมาทและมีสติอยู่เสมอ

---

## บรรณานุกรม

- ณิศพล รักษาธรรม. (2559). *ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้าง สาธารณะ (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร* [วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต]. สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ธัมเมษฐ์ กันต์ธนพงษ์ ชนิกา แสงทองดี. (2563). *การป้องกันตนเองไม่ให้ตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมของประชาชนในเขตพื้นที่แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร* [วิทยานิพนธ์ปริญญาโท]. มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา.
- ปิยนารถ ชัยศิริ. (2567). *ปัจจัยในการกระทำความผิดที่ก่อให้เกิดอาชญากรรมทางเพศ: กรณีศึกษาผู้ต้องขังชายในคดีข่มขืน เรือนจำพิเศษกรุงเทพ*. มหาวิทยาลัยรังสิต.
- ปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์. (2551). *อาชญากรรมพื้นฐานกับกระบวนการยุติธรรม*. กรุงเทพมหานคร: โครงการส่งเสริมเอกสารวิชาการสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

- ภูมิรินทร์ บุญล้อม. (2558). *มาตรการทางกฎหมายในการควบคุมผู้ขับขี่รถแท็กซี่* [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ]. มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี.
- มูลนิธิหญิงชายก้าวไกล. (8 พ.ย. 2566) เว็บไซต์ "คุกคามทางเพศ กับนักการเมือง ผู้นำและอำนาจ" <https://www.wmp.or.th/blog/10278/เว็บไซต์คุกคามทางเพศกับนักการเมือง-ผู้นำและอำนาจ>.
- วรารักษ์ แซ่มสนิท (2560, มีนาคม 9). ผู้หญิง 1 ใน 3 เคยถูกคุกคามบนรถสาธารณะ. สสส. <https://www.thaihealth.or.th/ผู้หญิง-1-ใน-3-เคยถูกคุกคาม/>
- วรภัทร พึ่งพงศ์. (2562). *ภัยร้ายในพื้นที่สาธารณะ: หนทางการแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศกับการตกเป็นเหยื่อของผู้หญิง บนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร* [วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต]. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วิริญญา ไชยทองศรี. (2563). *แนวทางการป้องกันการข่มขืนกระทำชำเรา กรณีศึกษาในพื้นที่แขวงบางพลัด เขตบางพลัด กรุงเทพมหานคร* [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ]. มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา
- ศรีสมบัติ โชคประจักษ์ชัด. (2561). *เหยื่ออาชญากรรม : สิทธิและการช่วยเหลือเยียวยา*. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์คณะรัฐมนตรีและราชกิจจานุเบกษา.
- ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลาง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2565, 31 ธันวาคม). ประเมินความผิดฐานความผิดเกี่ยวกับชีวิต ร่างกาย และเพศ (ข่มขืนกระทำชำเรา) เมื่อปี 2560- 2565. ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลาง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. <http://www.crimespolice.com/portal/ข้อมูลสถิติคดี2/>.
- สถาบันวิจัยและบริการวิชาการมหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ. (2560, 3 ตุลาคม). สถิติการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของคนกรุงเทพมหานคร. BLT Bangkok. <https://www.bltbangkok.com/poll/4055/>.
- สถาพร เจริญสรชัย. (2564). *แนวทางในการจัดการความปลอดภัยด้านอาชญากรรมที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสารการรถไฟแห่งประเทศไทย กรณีศึกษาพื้นที่รับผิดชอบของกองกำกับการ 1 กองบังคับการตำรวจรถไฟ*. โรงเรียนนายร้อยตำรวจ.
- สันติ กรอบสนิท. (2561). *การพัฒนาระบบคิวอาร์โค้ดเพื่อป้องกันอาชญากรรมสำหรับผู้โดยสารรถยนต์รับจ้าง (รถแท็กซี่)* [วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต] โรงเรียนนายร้อยตำรวจ.
- อคร กล่อมกุล, กฤษณพงศ์ พุตระกูล (2566) รูปแบบการมีส่วนร่วมของผู้ขับขี่รถยนต์รับจ้างสาธารณะ(แท็กซี่) ในการป้องกันปัญหาอาชญากรรมในกรุงเทพมหานคร [วิทยานิพนธ์ปริญญาปรัชญาดุษฎีบัณฑิต] มหาวิทยาลัยรังสิต.
- Britannica. (2023). *Defense mechanism human psychology*. Encyclopaedia Britannica. <https://www.britannica.com/topic/defense-mechanism>
- Cohen LE., M.F. (1979). Social change and crime rate trends: A routine activities approach. *American Sociological Review*, 44(4), 588-608. <https://doi.org/10.2307/2094>
- Eck J. E. (2010). *Encyclopedia of criminological theory*. University of Cincinnati. Retrieved from <https://researchdirectory.uc.edu>