

# ความหวาดกลัวอาชญากรรม ทางเพศของหญิงที่โดยสาร รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร FEAR OF SEXUAL CRIMES OF FEMALE PASSENGERS USING PUBLIC TAXI IN BANGKOK METROPOLITAN

ณิศพล รักษาธรรม<sup>๑</sup>  
เกษมศานต์ โชติชาครพันธุ์<sup>\*\*</sup>  
ประพนธ์ สหพัฒนา<sup>\*\*\*</sup>

## ■ บทคัดย่อ

การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา 1) ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของผู้หญิงที่โดยสารรถแท็กซี่ และ 2) ปัจจัยที่ส่งผลทำให้เกิดความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของผู้หญิงที่โดยสารรถแท็กซี่ โดยผู้วิจัยใช้วิธีการดำเนินการวิจัยในเชิงเอกสาร และเชิงปริมาณ ส่วนของการวิจัยเชิงปริมาณใช้วิธีการเก็บข้อมูลโดยเครื่องมือแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่าง ผู้หญิงจำนวน 433 คนที่เคยโดยสารรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล ดำเนินการโดยใช้สถิติวิจัย คือ ค่าความถี่, ค่าร้อยละ, ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน, การทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย และการวิเคราะห์ความถดถอยอย่างง่าย ผลการวิจัยพบว่า ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของผู้หญิงต่อการใช้บริการรถแท็กซี่อยู่ในระดับมาก ซึ่งระดับความหวาดกลัวนั้นได้รับอิทธิพลมาจากปัจจัยที่ส่งผลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของผู้หญิงที่แตกต่างกันจากปัจจัยส่วนบุคคล

<sup>๑</sup> นักศึกษาปริญญาโท คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

<sup>\*\*</sup> ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

<sup>\*\*\*</sup> รองศาสตราจารย์ คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ของตัวเหยื่อ, ความถี่ในการโดยสารรถแท็กซี่, ช่วงเวลาเดินทาง, การรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่อ และการรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่

**คำสำคัญ:** อาชญากรรมทางเพศ, ความหวาดกลัวอาชญากรรม, ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่

## ■ ABSTRACT

The main purpose of this research is to study 1) the level of female's fear of sexual crimes when commuting by taxis in Bangkok area, and 2) the factors that influence on the level of female's fear of sexual crimes. The research was conducted by using documentary and quantitative data analysis methods. In the section of quantitative method, research questionnaires were present to the respondents of 433 women who have experienced as taxi passengers. Five statistical tests which including, (i) Mean, (ii), Percentage, (iii) Standard Deviation, (iv) One-Way Anova, and (v) Simple Regression were used as analysis tools. The findings of this research reveal that the level of female's fear of sexual crimes gradually increases. In addition, this research finds that the factors that influence on fear of sexual crimes are different between men and women. Also, these factors affecting fear of sexual crimes are also different in

each woman. Finally, the factors affecting female's fear of sexual crimes are: (a) frequency of taxi use, (b) duration of commute, (c) the perception of risk to be a victim, and (d) the information of sex crimes in taxis perceived.

**Keywords:** Sexual crimes, fear of crimes, fear of sexual crimes when commuting by taxis

## ■ บทนำ

ปัญหาอาชญากรรมเป็นปัญหาสังคมอย่างหนึ่งที่ยากจะแก้ไขให้หมดไป โดยเฉพาะปัญหาอาชญากรรมในสังคมเมืองอย่างกรุงเทพมหานครที่มีผู้คนอาศัยอยู่อย่างหลากหลาย และค่อนข้างหนาแน่น มีสภาพความเหลื่อมล้ำของความรวยและความยากจน ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลไปสู่สภาพสังคมที่ไร้ระเบียบ ปัญหาอาชญากรรมจึงเกิดขึ้นได้ค่อนข้างบ่อย ยกตัวอย่างเช่น อาชญากรรมประเภทลักทรัพย์ อาชญากรรมทั่วไปที่พบเห็นตามท้องถนนอย่างวิ่งราวทรัพย์ หรือการทำร้ายร่างกาย เป็นต้น

ในการแก้ปัญหาอาชญากรรม การวัดสถิติอาชญากรรมเป็นวิธีการสำรวจทางสถิติอย่างหนึ่งที่เป็นข้อมูลสนับสนุนในการแก้ปัญหาอาชญากรรมทุกประเภท สำหรับรูปแบบของการวัดสถิติอาชญากรรมนั้นมีด้วยกันหลายรูปแบบ แต่ที่ใช้อ้างอิงส่วนใหญ่คือ การวัดจากสถิติของทางราชการ หมายถึง การวัดปริมาณของอาชญากรรมจากบันทึกของหน่วยงานราชการ ได้แก่ ตำรวจ อัยการ ศาล และราชทัณฑ์

เป็นต้น และการวัดจากตัวผู้กระทำผิด โดยส่วนมากเป็นการวัดโดยการลงพื้นที่ในพื้นที่ที่มีกลุ่มตัวอย่างชัดเจนว่ามีผู้กระทำผิดอาศัยอยู่ (อาภาศิริ สุวรรณานนท์ และคณะ, 2555: 7-11) ในประเทศสหรัฐอเมริกาได้นำเอาสถิติอาชญากรรมเข้ามามีใช้ในการแก้ปัญหาอาชญากรรมยกตัวอย่างงานวิจัยของ Liska และ Bellair (1995: 582) นักวิชาการจากมหาวิทยาลัยชิคาโก ที่ได้นำเอาตัวเลขสถิติอัตราอาชญากรรมประเภทรุนแรงสี่กลุ่ม คือ การฆาตกรรมร่างกาย ช่มชืด และปล้นทรัพย์มาศึกษาหาความสัมพันธ์กับการเปลี่ยนแปลงทางด้านประชากร โดยเฉพาะการเข้ามาของเชื้อชาติที่ไม่ใช่คนผิวขาว และอัตราส่วนของคนผิวขาวกับคนที่ไม่ใช่คนผิวขาวในสหรัฐอเมริกาว่ามีความสัมพันธ์กับอัตราการเพิ่มขึ้นของอาชญากรรมที่รุนแรงเหล่านี้หรือไม่ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1950 – 1990 และ Grogger และ Willis (2000: 520) ที่ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างสถิติอาชญากรรมที่เกิดในเมืองใหญ่ในสหรัฐอเมริกาซึ่งแบ่งเป็นกลุ่มของคดีฆาตกรรม, ช่มชืด, ปล้นทรัพย์, ย่องเบา, ทำร้ายร่างกาย, ลักเล็กขโมยน้อย และการขโมยรถกับการทะลักเข้ามาของยาเสพติดประเภทโคเคนว่าการเข้ามาของโคเคนในแต่ละปีส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของอาชญากรรมในเมืองใหญ่หรือไม่ เป็นต้น

การวัดสถิติอาชญากรรมอีกรูปแบบหนึ่งคือการวัดจากการเปิดเผยของผู้เสียหาย (Surveying Crime Victims) ในการสำรวจสถิติอาชญากรรมจากการเปิดเผยของผู้เสียหาย (Victimization survey) สิ่งที่เป็นที่สนใจสำรวจต่อยอดมาจากการวัดสถิติอาชญากรรมจากการเปิดเผยของผู้เสียหาย คือ การสำรวจความหวาดกลัว

การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม (Fear of Victimization) หรืออาจเรียกโดยย่อว่า ความหวาดกลัวอาชญากรรม (Fear of crimes) (Mark and Stafford, 1983: 1041) ซึ่งความหวาดกลัวอาชญากรรม เป็นวิธีการหนึ่งที่ต้องศึกษาก่อนที่จะดำเนินการแก้ปัญหาทางอาชญากรรมใด ๆ ก็ตาม เพราะความหวาดกลัวอาชญากรรมเป็นสถิติอาชญากรรมอย่างหนึ่งที่ใช้ในการสำรวจและมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการแก้ปัญหาอาชญากรรมนั้น ๆ สิ่งที่จะสะท้อนออกมาจากสถิตินั้น อาจให้หมายความรวมถึงความรู้สึกเกี่ยวกับการขาดประสิทธิภาพในการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจ (ประพนธ์ สหพัฒน์ และคณะ, 2556: 7)

ความหวาดกลัวอาชญากรรมนั้นอาจวัดได้จากพฤติกรรมอันเป็นปฏิกริยาตอบโต้ต่ออาชญากรรม ทั้งประเภท การฆาตกรรม การช่มชืด การทำร้ายร่างกาย การปล้นทรัพย์ ชิงทรัพย์ ลักทรัพย์ เป็นต้น โดยจะวัดความหวาดกลัวอาชญากรรมด้วยมิติทางพฤติกรรมดังต่อไปนี้ได้แก่ 1) พฤติกรรมการหลีกเลี่ยงจากอาชญากรรม เช่น การไม่ออกจากบ้านในช่วงกลางคืน 2) พฤติกรรมการป้องกันอาชญากรรม เช่น การป้องกันบ้าน และการป้องกันตนเอง 3) พฤติกรรมอันเป็นหลักประกันเพื่อให้เกิดความสูญเสียต่ำสุด เช่น ไม่พกเงินสดติดตัว 4) พฤติกรรมการสื่อสารเกี่ยวกับอาชญากรรม เป็นพฤติกรรมการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับอาชญากรรมกับผู้อื่น 5) พฤติกรรมการเข้าร่วมป้องกันอาชญากรรม เช่น การจัดอาสาชุมชน และ 6) พฤติกรรมการแสวงหาข้อมูลเกี่ยวกับอาชญากรรม ได้แก่ แสวงหาข้อมูลจากบุคคลและสื่อมวลชน เช่น ข่าวจากหนังสือพิมพ์

และการสังเกตจากสภาพแวดล้อม (Garofalo, 1981: 847 - 848) ความหมายที่สะท้อนมาจากความหวาดกลัวอาชญากรรมนั้นคือ ถ้าสังคมใดมีความหวาดกลัวอาชญากรรมในอาชญากรรมประเภทหนึ่ง ๆ สูงแล้วนั้น อาจแสดงให้เห็นว่าในสังคมนั้น ประชาชนมีความหวาดกลัว และอยู่อย่างไม่สงบสุข เพราะอาชญากรรมเข้ามาคุกคามชีวิตปกติของประชาชน ซึ่งอาจแสดงให้เห็นด้วยว่า การจัดการกับปัญหาอาชญากรรมของภาครัฐไม่มีประสิทธิภาพ

อย่างไรก็ตาม ไม่ว่าจะเป็นอาชญากรรมประเภทใด ในแต่ละรูปแบบล้วนสร้างความหวาดกลัวอาชญากรรมไม่ว่ามากหรือน้อยให้กับประชาชนผู้อาศัยอยู่ในพื้นที่ด้วยกันทั้งสิ้น โดยเฉพาะอาชญากรรมประเภทหนึ่งที่ร้ายแรงอย่างมากในสังคมนั้นก็คือ อาชญากรรมทางเพศ และชีวิตและร่างกาย ซึ่งเพศที่อ่อนแอกว่ามักจะเป็นกลุ่มเสี่ยงของการเป็นเหยื่ออาชญากรรมประเภทนี้ โดยเฉพาะเพศหญิงกับปัญหาอาชญากรรมทางเพศในหลายรูปแบบ ทั้งการข่มขืน และการกระทำอนาจารซึ่งอาชญากรรมประเภทนี้มีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดได้ในสถานที่ที่เป็นพื้นที่ปิด หรือขาดการสังวรของผู้คน ซึ่งจากสถิติการรับแจ้งและจับกุมกลุ่มคดีที่เกี่ยวกับชีวิต ร่างกาย จำแนกตามประเภทคดีที่รับแจ้ง กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2554 - 2556 พบว่าคดีจำพวกการข่มขืนกระทำชำเราที่จำแนกตามการจับกุมผู้กระทำผิดได้เพิ่มขึ้นจาก 79 ในปี 2554 เป็น 96 ในปี 2555 และ 124 คดีในปี 2556 แสดงให้เห็นว่า อาชญากรรมประเภทข่มขืนกระทำชำเรามีการเพิ่มขึ้น (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2557)

ในส่วนของรูปแบบ และปัจจัยในการเกิด

อาชญากรรม จากแนวคิดของ ทฤษฎีกิจวัตรประจำวัน (Routine activities theory) (Cohen and Felson, 1979: 589 - 590) ที่กล่าวว่า ปัจจัยสำคัญก่อให้เกิดอาชญากรรมมี 3 ประการ ได้แก่ ผู้กระทำผิดที่มีแรงจูงใจ (motivated offender) ซึ่งอาจเสริมแรงจูงใจจากทัศนคติของอาชญากร และโอกาสกับสถานที่ที่เหมาะสม, เป้าหมายที่เหมาะสม (suitable target) เป้าหมายที่อาชญากรคิดว่าสามารถก่ออาชญากรรมให้สำเร็จได้ง่าย เช่น ผู้หญิงหรือคนชรา เด็ก, การขาดผู้ดูแลที่มีความสามารถ (absence of a capable guardian) โดยเฉพาะปัจจัยสถานที่ในการเกิดอาชญากรรม เมื่อเราได้ศึกษาไปถึง สถานที่หรือกลุ่มเสี่ยงที่อาจมีความสามารถก่ออาชญากรรมทางเพศได้สูงในที่สาธารณะ ยกตัวอย่างเช่น ตามตรอกซอยเปลี่ยว ไม่มีผู้คนสัญจร หองน้ำสาธารณะ หรือบนรถโดยสารสาธารณะ

นอกจากปัจจัยสนับสนุนดังกล่าวมาแล้ว ปัจจัยทางด้านช่วงเวลานั้นยังเป็นปัจจัยที่สำคัญหนึ่งเช่นกันในการส่งผลให้เกิดอาชญากรรมทางเพศ ยกตัวอย่าง ผลวิจัยจากงานวิจัยของ จุฑารัตน์ เอื้ออำนวย (2550: 150 - 151) เรื่อง ปัจจัยที่มีความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศของผู้หญิงไทย ในงานวิจัยได้นำเอาตัวแปรด้านปัจจัยเกี่ยวกับช่วงเวลา และสถานที่เกิดเหตุอาชญากรรมทางเพศมาใช้ในการอธิบายถึงความถี่ในการเกิดอาชญากรรมทางเพศในช่วงเวลา และสถานที่ต่าง ๆ เพื่อแสดงถึงจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรมทางเพศมากที่สุด จากผลการวิจัยพบว่า มีช่วงเวลาเกิดเหตุส่วนใหญ่อยู่ในช่วงเวลากลางคืน คือ ระหว่าง 22.00 - 02.00 น. มากที่สุด (จุฑารัตน์ เอื้ออำนวย, 2550: 71) จาก



ตัวเลขที่แสดงออกมานี้แสดงให้เห็นว่า ช่วงเวลาหลังเที่ยงคืน เป็นช่วงเวลาที่เสี่ยงในการเกิดอาชญากรรมทางเพศมากที่สุด นอกจากนี้ยังมีผลการวิจัยที่น่าสนใจกว่านั้นคือ การสำรวจรายงานสถิติอาชญากรรมภาคประชาชนในปี พ.ศ. 2555 ที่พบว่าช่วงเวลาในการเกิดเหตุอาชญากรรมทางเพศมีการขยายช่วงเวลามาเป็นกลางวันด้วย เพราะผู้ประสบเหตุส่วนใหญ่ระบุว่ามีการเกิดเหตุในช่วงกลางวัน แต่ไม่ระบุเวลาแน่ชัด ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับโครงการศึกษาอาชญากรรมที่วัดจากเหยื่ออาชญากรรมตั้งแต่ปี 2550 ถึงปี 2555 มีความแตกต่างกันคือ ในปี 2550 อาชญากรรมทางเพศเกิดขึ้นในช่วงเวลากลางคืนมากที่สุด คือตั้งแต่เวลา 18:01 - 06:00 สะท้อนให้เห็นว่ามีการขยายระยะเวลาการเกิดเหตุของอาชญากรรมทางเพศ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงมาตรการป้องกันอาชญากรรมนั้นต้องมีความเข้มงวดมากยิ่งขึ้น (อาภาศิริ สุวรรณานนท์ และคณะ, 2555: บทสรุปผู้บริหาร)

ในเรื่องของปัจจัยสถานที่เสี่ยงต่อการเกิดเหตุอาชญากรรมทางเพศ นอกจากสถานที่เสี่ยงดังที่กล่าวมาแล้วนั้น เราอาจสันนิษฐานไปถึงสถานที่ปิดอย่างเช่น บนารถยนต์รับจ้างสาธารณะอย่างรถแท็กซี่ ซึ่งปัจจุบันแท็กซี่ในกรุงเทพมหานครนั้นมีปริมาณมาก และเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบกปี พ.ศ. 2557 จำนวนรถแท็กซี่ในกรุงเทพฯ มีมากถึง 100,000 กว่าคัน (ไทยรัฐออนไลน์, 2557) ทั้งที่จดทะเบียนถูกกฎหมาย และไม่ถูกกฎหมาย ผลวิจัยที่เกี่ยวข้อง จากการสำรวจข้อมูลจากเวทีเสวนาวิชาการเรื่อง “สถานการณ์ความรุนแรงทางเพศ ปี 2556” โดยกรมพัฒนาสังคม

และสวัสดิการ กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ร่วมกับมูลนิธิหญิงชายก้าวไกล และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) แสดงผลการสำรวจที่น่าสนใจถึงอัตราการเกิดอาชญากรรมทางเพศ โดยมีการจำแนกอาชีพผู้กระทำผิดไว้ด้วย และอาชีพขั้บรถแท็กซี่เป็นหนึ่งในอาชีพที่มีการกระทำผิดทางเพศสถิติข่าวความรุนแรงทางเพศปี 2556 กับ ปี 2554 พบว่า ปี 2556 มีจำนวนข่าวความรุนแรงทางเพศเพิ่มมากขึ้น และอาชีพของผู้กระทำผิดที่มีอาชีพเป็นผู้ขั้บรถตู้ และรถแท็กซี่ มีมากถึงร้อยละ 7.8 โดยเขตพื้นที่ที่เกิดเหตุมากที่สุดยังคงเป็นกรุงเทพฯ จากสถิตินี้แสดงให้เห็นว่า ปัญหาการก่ออาชญากรรมโดยใช้รถโดยสารสาธารณะโดยเฉพาะรถแท็กซี่ ยังคงไม่หมดไปจากสังคมโดยอาจเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ตามการเพิ่มขึ้นของประชากรในเมืองหลวง (ไทยรัฐออนไลน์, 2557)

เพราะฉะนั้น การศึกษาถึงความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร จึงเป็นวิธีการสำคัญอย่างหนึ่งเพื่อแก้ปัญหาอาชญากรรมทางเพศที่เกิดกับผู้หญิงที่เดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะ โดยเฉพาะรถแท็กซี่รับจ้างสาธารณะ และกระตุ้นให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเกิดการตระหนักถึงความสำคัญของการแก้ปัญหาอาชญากรรมประเภทนี้ การศึกษารังนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสองส่วน คือ 1) ศึกษาระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของผู้หญิงที่โดยสารรถแท็กซี่ และ 2) ปัจจัยที่ส่งผลทำให้เกิดความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของผู้หญิงที่โดยสารรถแท็กซี่

## ■ วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาเรื่องความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ(รถแท็กซี่)ในเขตกรุงเทพมหานคร ผู้วิจัยได้ใช้การศึกษาทั้งการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) เพื่อศึกษาค้นคว้า ทฤษฎี แนวคิด สถิติอาชญากรรม รูปแบบคดีอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องจาก หนังสือ ข่าว หนังสือพิมพ์ วารสาร ข้อมูลจากหน่วยงานราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และเครือข่าย อินเทอร์เน็ตประกอบกัน

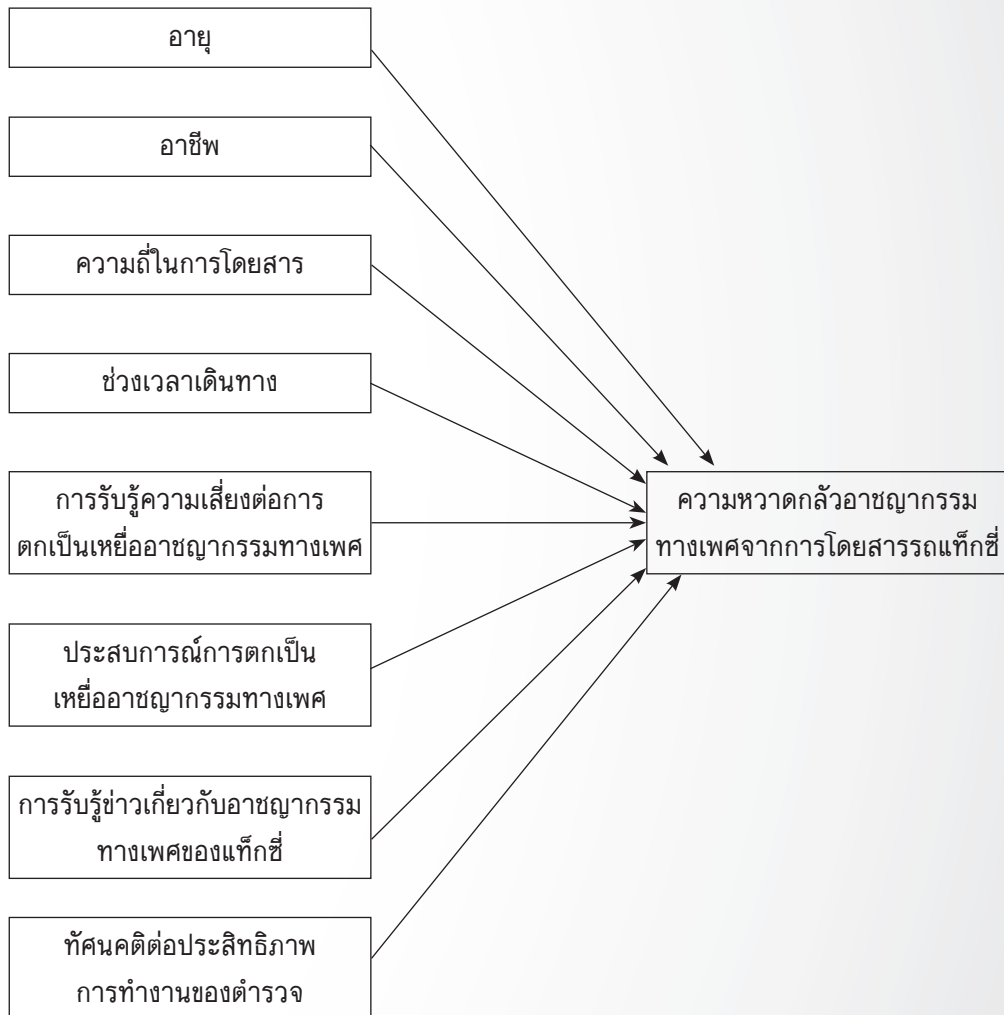
ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาแบ่งเป็น ตัวแปรต้นหรือตัวแปรอิสระ (Independent Variables) คือ อายุ, อาชีพ, ความถี่ในการโดยสาร, ช่วงเวลาเดินทาง, การรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่, ประสบการณ์การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่, การรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่, ทักษะคิดต่อประสิทธิภาพการทำงาน ของตำรวจ และตัวแปรตาม (Dependent Variables) คือ ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารรถแท็กซี่ที่เป็นความหวาดกลัวทางด้านจิตใจที่สะท้อนออกมาเป็นพฤติกรรมที่แสดงออก และตอบโต้กับอาชญากรรม

การวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวม

ข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการวิจัย เพื่อสำรวจระดับความหวาดกลัวอาชญากรรม และปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดความหวาดกลัวอาชญากรรม โดยกำหนดเขตพื้นที่เก็บข้อมูลโดยใช้การแบ่งเขตพื้นที่ตามที่ตั้งของพื้นที่ตามการแบ่งเขตของสำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร ในปี พ.ศ. 2544 ที่แบ่งเขตพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร เป็นเขตชั้นใน ชั้นกลาง และชั้นนอก กลุ่มพื้นที่เก็บข้อมูลเขตละ 2 พื้นที่ รวมเป็น 6 พื้นที่โดยได้เก็บข้อมูลกลุ่มตัวอย่างพื้นที่ละ 72-73 คน รวมเป็น 433 คน

การพัฒนาเครื่องมือโดยการทดสอบความเที่ยงตรง (Validity) ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นนำมาตรวจสอบความแม่นยำตรงตามเนื้อหา (Content Validity) และใช้สถิติร่วมทดสอบความแม่นยำตรงของเนื้อหา คือ Factor Analysis ในส่วนของการทดสอบเพื่อหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของเครื่องมือ ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่ผ่านการแก้ไขแล้วมาทดสอบเก็บข้อมูลเบื้องต้น (Pre-Test) กับกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นผู้หญิงจำนวน 40 คน ในกรุงเทพมหานคร หลังจากนั้น ได้นำแบบสอบถามดังกล่าวมาตรวจให้คะแนน และทำการวิเคราะห์คุณภาพของแบบสอบถามด้วยการหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) โดยการหาค่าสัมประสิทธิ์อัลฟา (Alfa Coefficient) ตามวิธีการของครอนบาค (Cronbach's Alpha)

■ กรอบแนวคิดเพื่อการศึกษา



**ตารางที่ 1** ผลการทดสอบค่าความเชื่อมั่นด้วย Reliability Test (Cronbach's Alpha) และค่าความเที่ยงตรงด้วย Factor Analysis

ตัวแปร	ค่าความเชื่อมั่น Reliability Test (Cronbach's Alpha)	ค่าความเที่ยงตรง Factor Analysis (Factor Loading)
การรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่อ อาชญากรรมทางเพศ	0.813	0.731-0.919
การรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศ ของแท็กซี่จากสื่อ	0.765	0.491-0.837
การรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศ ของแท็กซี่จากบุคคลอื่น ๆ	0.866	0.782-0.877
ทัศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจ	0.921	0.826-0.876
ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศ ด้านพฤติกรรมการหลีกเลี่ยง	0.840	0.626-0.801
ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศ ด้านพฤติกรรมการป้องกัน	0.865	0.460-0.829

ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา คือ ประชากรผู้หญิงที่เป็นผู้โดยสารในเขตให้บริการรถแท็กซี่ในจังหวัดกรุงเทพมหานคร จำนวน 433 คน ซึ่งจากข้อมูลจากสำนักงานสถิติแห่งชาติที่ได้จัดทำไว้ล่าสุดปี พ.ศ. 2553 ประมาณประชากรที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานครฯ เป็นจำนวน 8,305,218 ในจำนวนนี้เป็นชาย 4,032,586 และผู้หญิง 4,272,632 และมีการประมาณว่าประชากรทั้งชาย และหญิง กว่า 1 ใน 3 ของผู้ที่อยู่ในกรุงเทพฯ (ร้อยละ 36.9) เป็นผู้ที่ไม่มีทะเบียนบ้านอยู่ในกรุงเทพมหานครฯ หรือเป็นประชากรแฝง นอกจากนี้ยังมีประชากรที่ไม่ทราบที่อยู่แน่ชัด และเป็นชาวต่างชาติ เนื่องจากใช้เฉพาะประชากรที่เป็นผู้หญิง ผู้วิจัยจึงได้กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยกำหนดระดับความเชื่อมั่นที่ระดับ 95 ความคลาดเคลื่อน

0.05 กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรการคำนวณของ Taro Yamane กำหนดขนาดตัวอย่างจำนวน 433 คน

วิธีการสุ่มตัวอย่างเพื่อความสะดวกในการเก็บรวบรวมข้อมูล และความเหมาะสมของลักษณะประชากรภายในพื้นที่ที่ไม่สามารถทราบได้แน่ชัดว่าผู้ใดเป็นประชากรแฝง หรือผู้ใดเป็นประชากรที่มีทะเบียนบ้านในกรุงเทพฯ และการเคลื่อนย้ายของประชากรที่ใช้บริการรถแท็กซี่ที่มีการใช้บริการในหลากหลายพื้นที่ ไม่กระจุกตัวอยู่ในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่ง ผู้วิจัยจึงใช้การสุ่มตัวอย่างแบบโควตา (Quota Sampling) โดยกำหนดเงื่อนไขกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง คือ เป็นผู้หญิงที่มีช่วงอายุตั้งแต่กลุ่มเยาวชนขึ้นไป, วัยทำงาน, วัยกลางคน และสูงอายุ จำแนกเป็นช่วงอายุระหว่าง อายุต่ำกว่า 25, 25-30, 31-40,



41- 50 และ 51 ปีขึ้นไป ตามความเหมาะสมของ ช่วงวัยที่ใช้บริการรถแท็กซี่ และเพื่อให้สอดคล้อง กับทฤษฎีความหวาดกลัวอาชญากรรม และทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ สำหรับ ช่วงเวลาในการโดยสารรถแท็กซี่ผู้วิจัยได้จัด ช่วงเวลาเพื่อให้สอดคล้องกับทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง กับการเดินทางออกนอกเคหะสถาน ช่วงเวลา การเกิดเหตุอาชญากรรมทางเพศ และทฤษฎี ความหวาดกลัวอาชญากรรม โดยแบ่งเป็น ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (6:00 - 10:00), ช่วงเวลา ปกติเช้า (10.01 - 16:00), ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (16:01-20:00), ช่วงเวลาปกติเย็น (20:01-24:00) และช่วงเวลาพิเศษ (หลัง 24:01 น.) โดยสำรวจ ทั้งผู้ที่เคย และไม่เคยมีประสบการณ์การตกเป็น เหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากรถแท็กซี่ โดยตรง

วิธีการเก็บข้อมูล ผู้วิจัยใช้วิธีการเก็บข้อมูล แบบบังเอิญหรือแบบสะดวก (Accidental Sampling) ทั้งการแจกให้ผู้ตอบแบบสอบถาม ตอบเอง และผู้วิจัยเป็นผู้ถามกลุ่มตัวอย่าง พร้อมกับตอบให้ เนื่องจากมีความเหมาะสมกับ กลุ่มตัวอย่างบางคน เพราะการตอบแบบสอบถาม ในบางสถานการณ์นั้นผู้ตอบแบบสอบถามอยู่ ในช่วงเวลาเร่งรีบ ช่วงเวลาเดินทาง หรือการ ทำงาน เป็นต้น ซึ่งเป็นอุปสรรคในการแจก แบบสอบถามให้ผู้ตอบทำเอง

การวิเคราะห์ข้อมูล ใช้สถิติในการวิเคราะห์ ข้อมูล ได้แก่ ค่าความถี่, ค่าร้อยละ, ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐานในการวิเคราะห์ระดับความหวาดกลัว อาชญากรรมทางเพศของผู้หญิงที่โดยสารรถ แท็กซี่ และการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ย ด้วย One-Way Anova และ T-Test และการวิเคราะห์ความถดถอยอย่างง่าย (Simple Regression Analysis) เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่

ส่งผลทำให้เกิดความหวาดกลัวอาชญากรรม ทางเพศของผู้หญิงที่โดยสารรถแท็กซี่

## ■ ผลการวิจัย

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งหมดในส่วน ของข้อมูลพื้นฐานของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้หญิง ทั้ง 433 คน จากการสำรวจ พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่ มีอายุมากที่สุดอยู่ระหว่าง 31 - 40 ปี ร้อยละ 22.2 รองลงมาคือ อายุต่ำกว่า 25 ปี ร้อยละ 21.9 น้อยที่สุดคือ อายุ 41 - 50 ปี ร้อยละ 16.6 และอายุ 51 ปีขึ้นไป ร้อยละ 18.0 การประกอบอาชีพของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างประกอบอาชีพพนักงาน และ ลูกจ้างภาคเอกชนมากที่สุด ร้อยละ 22.6 รองลงมาคือ พนักงาน และลูกจ้างภาครัฐ ร้อยละ 19.2 และน้อยที่สุดคือ วางงาน และเกษียณอายุ ร้อยละ 9.0 ความถี่ในการโดยสารรถแท็กซี่ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 42.5 ใช้บริการรถแท็กซี่เฉลี่ย เดือนละ 1-2 ครั้ง หรือ ไม่ค่อยใช้ รองลงมาคือ ใช้บ้าง 3-4 ครั้งต่อเดือน ร้อยละ 24.9 และน้อยที่สุดคือ 7 ครั้งขึ้นไป ต่อเดือน ร้อยละ 12.0 ช่วงเวลาในการเดินทาง พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการใช้บริการรถแท็กซี่ใน ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (16:01 - 20:00) มากที่สุด ร้อยละ 31.6 รองลงมาคือ ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (06:00 - 10:00) ร้อยละ 23.8 และน้อยที่สุด คือ ช่วงเวลาพิเศษ (24:01 - 06:00) ร้อยละ 9.7 ประสบการณ์อาชญากรรมทางเพศจากการ ใช้บริการรถแท็กซี่ พบว่า กลุ่มตัวอย่าง เคยมี ประสบการณ์อาชญากรรมทางเพศจากการ ใช้บริการ ร้อยละ 10.4 และเป็นผู้อยู่ในเหตุการณ์ ร้อยละ 1.4 ส่วนไม่เคยมีประสบการณ์ ร้อยละ 88.2

ในส่วนของลักษณะการถูกล่วงละเมิดทางเพศที่กลุ่มตัวอย่างประสบมา จากตารางที่ 2 แสดงให้เห็นว่า วิธีการกระทำผิดที่กลุ่มตัวอย่างเคยประสบมามากที่สุด คือ การจ้องมองเสื้อผ้า ร่างกาย ส่อไปในทางใช้สายตาลวนลามซึ่งมีกลุ่มตัวอย่างที่ประสบเหตุรวมกันทั้งที่เกิดขึ้นกับตนเองและอยู่ในเหตุการณ์จำนวน 33 ราย โดยมีบางคนที่เคยประสบเหตุมากกว่าหนึ่งครั้งขึ้นไป รองลงมาคือ การพูดจาด้วยถ้อยคำลามกต่อหน้า และใช้วาจาจาเราะโลม มีกลุ่มตัวอย่างประสบเหตุรวมกันทั้งที่เกิดขึ้นกับตนเอง และอยู่ในเหตุการณ์รวมกันจำนวน 30 ราย, พฤติกรรมมีพิรุณ ส่อถึงการพยายามลวงไปล่วงละเมิดทางเพศ มีจำนวน 7 ราย ที่ระบุว่าเคยเกิดกับตนเอง, พยายามหรือกระทำการขั้บรถพาออกนอกเส้นทาง มีจำนวนรวมกัน 4 ราย และมี

1 ราย ที่ระบุว่า เคยประสบเหตุการณ์ถูกพยายามมอมยา เพื่อหวังล่วงละเมิดทางเพศ ส่วนกรณีของการข่มขู่ การสัมผัสร่างกาย และการข่มขืนกระทำชำเรา นั้น ไม่มีกลุ่มตัวอย่างใดระบุว่าเคยประสบ ซึ่งสาเหตุที่ข้อคำถามที่ 6 7 และ 8 ไม่มีผู้ตอบนั้นอาจเป็นเพราะว่า กลุ่มตัวอย่างไม่ประสงค์ที่จะเจาะจงว่า ตนเองนั้นเคยถูกล่วงละเมิดทางเพศในลักษณะดังกล่าว หรือกลัวการเสื่อมเสียชื่อเสียง

อย่างไรก็ตาม จากสถิติที่ผู้วิจัยเก็บมานั้น แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างเคยถูกล่วงละเมิดทางเพศในลักษณะของการใช้วาจา และการใช้กริยาอาการที่บ่งบอกถึงการพยายามล่วงละเมิดทางเพศมากกว่าการเข้าไปล่วงละเมิดทางเพศโดยตรงผ่านการสัมผัสร่างกาย หรือใช้กำลังกระทำการรุนแรงเพื่อขอร่วมเพศด้วย

ตารางที่ 2 ลักษณะการถูกล่วงละเมิดทางเพศที่กลุ่มตัวอย่างเคยประสบจากการใช้บริการแท็กซี่

ลำดับ	ลักษณะการกระทำผิด	จำนวน (คน)	
		เกิดกับตนเอง	อยู่ในเหตุการณ์
1	การจ้องมองเสื้อผ้า ร่างกายโดยพินิจพิจารณาอย่างตั้งใจ ส่อไปในทางใช้สายตาลวนลาม	30	3
2	การพูดจาด้วยถ้อยคำลามกต่อหน้า หรือใช้วาจาจาเราะโลม	26	4
3	พฤติกรรรมมีพิรุณ ส่อถึงการพยายามลวงไปล่วงละเมิดทางเพศ	7	-
4	พยายาม หรือกระทำการขั้บรถพาออกนอกเส้นทางเพื่อหวังล่วงละเมิดทางเพศ	3	1
5	พยายาม หรือกระทำการล่วงละเมิดทางเพศโดยใช้สารเคมี หรือยาบางชนิด เช่น ยาสลบ ยาปลุกเซ็กๆ	1	-
6	เอามือ หรืออวัยวะส่วนอื่น ๆ เข้ามาลูบคลำสัมผัสร่างกาย	-	-
7	ข่มขู่ หรือพูดจาโน้มน้าวเพื่อขอร่วมเพศด้วย	-	-
8	ข่มขืน กระทำชำเรา	-	-
	<b>รวม</b>	<b>67</b>	<b>8</b>

### อภิปรายผลวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของผู้หญิงที่โดยสารรถแท็กซี่

ตารางที่ 3 สรุปค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยที่ส่งผลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมและความหวาดกลัวอาชญากรรมของกลุ่มตัวอย่างตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 1

ตัวชี้วัด	$\bar{x}$	S.D.
ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการป้องกัน	4.04	0.63
ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการหลีกเลี่ยง	3.97	0.64
การรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศ	3.73	0.75
การรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่จากสื่อ	3.57	0.65
ทัศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจ	3.15	0.91
การรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่จากบุคคลอื่น ๆ	2.38	0.89

ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน จากผลการวิจัยเชิงสำรวจเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรม และระดับความหวาดกลัวอาชญากรรม จากตารางที่ 3 ในเรื่องระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการรถแท็กซี่พบว่า ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศที่แสดงออกผ่านพฤติกรรมการหลีกเลี่ยงมีความหวาดกลัวเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก และด้านพฤติกรรมการป้องกันมีความหวาดกลัวเฉลี่ยอยู่ในระดับมากเช่นกัน สำหรับปัจจัยที่ส่งผลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรม พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่อเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก รองลงมาคือ ด้านการรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่จากสื่อ ซึ่งแตกต่างจากการรับรู้ผ่านบุคคลอื่น ๆ ที่อยู่ในระดับน้อย ค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ ทัศนคติในเรื่องของประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจ

### อภิปรายผลวัตถุประสงค์ข้อที่ 2 ปัจจัยที่ส่งผลทำให้เกิดความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของผู้หญิงที่โดยสารรถแท็กซี่

ในการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลทำให้เกิดความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของผู้หญิงที่โดยสารรถแท็กซี่ ผู้วิจัยใช้การทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยด้วย One-Way Anova และ T-Test และการวิเคราะห์ความถดถอยอย่างง่าย (Simple Regression Analysis) ในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระได้แก่ อายุ, อาชีพ, ความถี่ในการโดยสาร, ช่วงเวลาเดินทาง, การรับรู้ ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่, ประสบการณ์การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่, การรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่, ทัศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจ และตัวแปรตาม (Dependent Variables) คือ ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของผู้หญิงที่โดยสารรถแท็กซี่ที่สะท้อนออกมาเป็นพฤติกรรมที่แสดงออก และตอบโต้กับอาชญากรรม

**ตารางที่ 4** ผลการวิเคราะห์ความหาคัดกล้วอาชญากรรมทางเพศจำแนกตามอาชีพด้วย One - Way Anova

ตัวชี้วัด	ความหาคัดกล้วอาชญากรรม			
	ความหาคัดกล้วอาชญากรรมทางเพศ ด้านพฤติกรรมกรหลีกเลียง		ความหาคัดกล้วอาชญากรรมทางเพศ 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 5** แสดงค่าเฉลี่ยเปรียบเทียบความแตกต่างของอาชีพกับความหาคัดกล้วอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมกรหลีกเลียง ด้วยวิธี LSD

อาชีพ	$\bar{x}$	รับราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	พนักงาน/ ลูกจ้างเอกชน	พนักงาน/ ลูกจ้าง ของรัฐ	ธุรกิจส่วนตัว/ ค้าขาย/ รับจ้างอิสระ	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/ ลูกจ้างเอกชน	3.982	-	-	0.161	0.168	0.172	0.093
พนักงาน/ ลูกจ้างของรัฐ	4.143	-	-	-	0.330*	0.333*	0.067
ธุรกิจส่วนตัว/ ค้าขาย/ รับจ้างอิสระ	3.813	-	-	-	-	0.003	0.262*
นักเรียน/ นักศึกษา	3.810	-	-	-	-	-	0.266*
ว่างงาน/ เกษียณอายุ	4.076	-	-	-	-	-	-

ตารางที่ 6 แสดงค่าเฉลี่ยเปรียบเทียบความแตกต่างของอาชีพกับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมกรรมการป้องกัน ด้วยวิธี LSD

อาชีพ	$\bar{x}$	รับราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	พนักงาน/ ลูกจ้างเอกชน	พนักงาน/ ลูกจ้าง ของรัฐ	ธุรกิจส่วนตัว/ ค้าขาย/ รับจ้างอิสระ	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/ ลูกจ้างเอกชน	4.086	-	-	0.058	0.307*	0.063	0.041
พนักงาน/ ลูกจ้างของรัฐ	4.027	-	-	-	0.249*	0.121	0.100
ธุรกิจส่วนตัว/ ค้าขาย/ รับจ้าง อิสระ	3.778	-	-	-	-	0.371*	0.349*
นักเรียน/ นักศึกษา	4.149	-	-	-	-	-	0.021
ว่างงาน/ เกษียณอายุ	4.127	-	-	-	-	-	-

การทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยด้วย One-Way Anova (ดูเพิ่มเติมได้จากตารางที่ 4, 5 และ 6) พบว่า อาชีพต่าง ๆ มีความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่ ทั้งด้านพฤติกรรมกรรมการหลีกเลี่ยง และพฤติกรรมกรรมการป้องกันแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จากการวิเคราะห์ความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธี LSD ผลการวิเคราะห์ที่น่าสนใจ คือ อาชีพทุกอาชีพมีความหวาดกลัวอาชญากรรมมากกว่ากลุ่มอาชีพธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย/รับจ้างอิสระ ทุกกลุ่มในส่วนนี้อาจเป็นเพราะว่ากลุ่มอาชีพธุรกิจส่วนตัว ค้าขาย และรับจ้างอิสระ ไม่ค่อย

ได้ใช้บริการรถแท็กซี่นั่นเอง จึงทำให้ไม่ค่อยได้ป้องกันตัว หรือหลีกเลี่ยงจากอาชญากรรม ทำให้ความหวาดกลัวอาชญากรรมน้อยลงไปด้วย ซึ่งในระหว่างการเก็บข้อมูล ผู้วิจัยได้มีการสอบถามคนที่ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว พบว่าส่วนใหญ่ไม่ค่อยใช้บริการรถแท็กซี่ หรือแทบไม่เคยใช้บริการเลย เพราะว่าคนกลุ่มนี้ส่วนใหญ่มีรถยนต์ส่วนบุคคลที่สะดวกสบายอยู่แล้ว และคิดว่าค่าโดยสารแพง จึงไม่นิยมใช้บริการ สำหรับอาชีพค้าขาย และรับจ้างอิสระ คนกลุ่มนี้ไม่นิยมใช้บริการรถแท็กซี่เช่นกัน เพราะมีรายได้น้อย และค่าโดยสารนั้นแพง



**ตารางที่ 7** ผลการวิเคราะห์ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจำแนกตามความถี่ในการโดยสารรถแท็กซี่ด้วย 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 8** 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	-	-	-	-

การทดสอบกลุ่มตัวแปร ความถี่ในการโดยสารรถแท็กซี่ พบว่า ความถี่ในการโดยสารรถแท็กซี่ที่แตกต่างกันมีความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมกรหลีกเลียงไม่แตกต่างกัน แต่มีความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมกรป้องกันแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และจากการวิเคราะห์ความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธี LSD จากการตรวจสอบค่าความถี่ พบว่าความถี่

ในการโดยสารรถแท็กซี่มีความสัมพันธ์กับความหวาดกลัวอาชญากรรมด้านพฤติกรรมกรป้องกันในทิศทางตรงกันข้าม สะท้อนให้เห็นว่า บุคคลที่ใช้บริการแท็กซี่บ่อยจะมีความหวาดกลัวอาชญากรรม หรือพฤติกรรมในการระวังตัว ป้องกันตัวน้อยลง ซึ่งอาจแล้วแต่ปัจจัยอื่น ๆ ที่ส่งผลต่อการใช้บริการนั้น ๆ ด้วย (ดูเพิ่มเติมได้จากตารางที่ 7 และ 8)

**ตารางที่ 9** ผลการวิเคราะห์ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจำแนกตามช่วงเวลาเดินทาง ด้วย One - Way Anova

ตัวชี้วัด	ความหวาดกลัวอาชญากรรม			
	ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศ		ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศ	
	ด้านพฤติกรรมกรหลีกเลียง		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 10** แสดงค่าเฉลี่ยเปรียบเทียบความแตกต่างของช่วงเวลาเดินทางกับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมกรหลีกเลียง ด้วยวิธี LSD

ช่วงเวลาเดินทาง	$\bar{x}$	ช่วงเวลา	ช่วงเวลา	ช่วงเวลา	ช่วงเวลาปกติ	ช่วงเวลา
		เร่งด่วนเช้า (06:00 - 10:00)	ปกติเช้า (10:01 - 16:00)	เร่งด่วนเย็น (16:01 - 20:00)	เย็น (20:01 - 24:00)	พิเศษ (24:01 - 06:00)
		3.949	4.086	4.026	3.985	3.621
ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (06:00 - 10:00)	3.949	-	0.137	0.077	0.036	0.327*
ช่วงเวลาปกติเช้า (10:01 - 16:00)	4.086	-	-	0.060	0.101	0.465*
ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (16:01 - 20:00)	4.026	-	-	-	0.041	0.404*
ช่วงเวลาปกติเย็น (20:01 - 24:00)	3.985	-	-	-	-	0.363*
ช่วงเวลาพิเศษ (24:01 - 06:00)	3.621	-	-	-	-	-

จากผลการวิจัยพบว่า ช่วงเวลาเดินทางที่แตกต่างกันมีความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมกรหลีกเลียง แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แต่มีความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมกรป้องกันไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธี

LSD ระหว่างตัวแปรช่วงเวลาเดินทางกับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมกรหลีกเลียง พบว่าทุกช่วงเวลาเดินทางคือ ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (06:00 - 10:00), ช่วงเวลาปกติเช้า (10:01 - 16:00), ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (16:01 - 20:00), ช่วงเวลาปกติเย็น (20:01 - 24:00) มีความหวาดกลัวอาชญากรรมมากกว่า ช่วงเวลา

พิเศษ (24:01 - 06:00) จากผลการทดสอบนี้ที่นำแปลกใจคือ ช่วงเวลาที่เสี่ยงมากบุคคลกลับมีความหวาดกลัวอาชญากรรมที่น้อยลงอาจเป็นเพราะว่า จากการลงพื้นที่สำรวจ บุคคลที่เดินทางในช่วงเวลานี้ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพค้าขาย และรับจ้างอิสระ นอกจากนี้ยังมีกลุ่มนักท่องเที่ยวกลางคืน ซึ่งกลุ่มนี้เดินทางออกนอกที่พักในช่วงเวลานี้น้อย จากความเคยชินจึงทำให้ช่วงเวลาเดินทางที่เสี่ยงอันตรายไม่ส่งผลให้มีความหวาดกลัวอาชญากรรมมากขึ้นสำหรับกลุ่มอาชีพนี้ (ดูเพิ่มเติมได้จากตารางที่ 9 และ 10)

แต่อย่างไรก็ตาม ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม กับความหวาดกลัวอาชญากรรม ทั้งสองด้านด้วย T - Test พบว่า ประสบการณ์การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่ไม่มีความสัมพันธ์กับความหวาดกลัว

อาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่ทั้งสองด้าน แสดงให้เห็นว่าประสบการณ์อาชญากรรมไม่ส่งผลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมสะท้อนให้เห็นว่า ไม่ส่งผลให้บุคคลเกิดพฤติกรรมกลัวภัยเสี่ยงจากอาชญากรรม และการป้องกันตัวเองจากอาชญากรรม

นอกจากนี้ จากผลการวิจัยพบว่า ระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมของกลุ่มตัวอย่างจากทั้งสามเขตพื้นที่ของกรุงเทพมหานครคือ กรุงเทพมหานครชั้นใน ชั้นกลาง และชั้นนอก สุ่มพื้นที่เก็บข้อมูลเขตละ 2 พื้นที่ รวมเป็น 6 พื้นที่นั้น จากการทดสอบโดย One-Way Anova พบว่า ทั้งระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมของทั้งสามเขตพื้นที่ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ สะท้อนให้เห็นว่า เขตพื้นที่ไม่ส่งผลให้ผู้โดยสารรถแท็กซี่ผู้หญิงเกิดความหวาดกลัวอาชญากรรมในระดับที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 11 ผลการวิเคราะห์ความถดถอยอย่างง่าย (Simple Regression Analysis)

ตัวชี้วัด	ความหวาดกลัวอาชญากรรม					
	ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศ			ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศ		
	ด้านพฤติกรรมกรหลีกเลี่ยง			ด้านพฤติกรรมกรป้องกัน		
	$\beta$	P	R <sup>2</sup>	$\beta$	P	R <sup>2</sup>
อายุ	0.071	0.162	0.005	-0.317	0.000***	0.100
การรับรู้ข่าวอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่ผ่านสื่อ	0.191	0.000***	0.037	0.135	0.008**	0.018
การรับรู้ข่าวอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่ผ่านบุคคลอื่น ๆ	-0.076	0.138	0.006	0.179	0.000***	0.032
การรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศ	0.125	0.014*	0.016	0.197	0.000***	0.039
ทัศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจ	0.025	0.627	0.001	0.095	0.061	0.009

หมายเหตุ \* p ≤ 0.05/\*\* p ≤ 0.01/\*\* p ≤ 0.001

สำหรับผลการวิเคราะห์ความถดถอยอย่างง่าย (Simple Regression Analysis) (ดูเพิ่มเติมได้จากตารางที่ 11) ปัจจัยที่ส่งผลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรม พบว่าตัวแปรอายุมีความสัมพันธ์กับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการป้องกัน และมีความสัมพันธ์ไปในทิศทางลบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จากการทดสอบนี้บ่งบอกว่า บุคคลเมื่ออายุมากขึ้นจะมีความหวาดกลัวอาชญากรรมน้อยลง ซึ่งอาจเป็นเพราะว่า ตนเองนั้นใช้เวลาในการอยู่นอกบ้านหรือเดินทางน้อยลง ประกอบกับประสบการณ์ในการเดินทางที่มากขึ้น การระวังตัวจึงอาจน้อยลงจากความเคยชิน เห็นได้จากการป้องกันตัวที่น้อยลงเวลาใช้บริการรถแท็กซี่ สะท้อนให้มีความหวาดกลัวอาชญากรรมประเภทนี้น้อยลงเช่นกัน นอกจากนี้เมื่อทำการวิเคราะห์ร้อยละของการพยากรณ์ความหวาดกลัวอาชญากรรมนั้นยังพบว่า อายุ มีอิทธิพลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการป้องกันถึงร้อยละ 10 ซึ่งมากที่สุดในกลุ่มของปัจจัยทั้งหมด แสดงให้เห็นว่าอายุมีอิทธิพลค่อนข้างมากต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่

นอกจากนี้ยังพบว่า การรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่ผ่านสื่อ มีความสัมพันธ์กับความหวาดกลัวอาชญากรรมทั้งสองด้านในระดับต่ำ และเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ส่วนการรับรู้ข่าวอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่ผ่านบุคคลอื่น ๆ นั้นไม่มีความสัมพันธ์กับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการหลีกเลี่ยง แต่มีความสัมพันธ์กับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการป้องกัน ในระดับต่ำ และเป็นไป

ในทิศทางเดียวกัน แสดงให้เห็นว่า ยิ่งมีการรับรู้ข่าวอาชญากรรมจากแท็กซี่มากเท่าไรยิ่งมีพฤติกรรมที่สะท้อนถึงความหวาดกลัวอาชญากรรมชนิดนี้มากขึ้นตามมาด้วย และเมื่อผู้วิจัยนำมาวิเคราะห์ร้อยละของอิทธิพลที่ส่งผลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรม พบว่าการรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่ผ่านสื่อมีอิทธิพลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมด้านพฤติกรรมการหลีกเลี่ยง ร้อยละ 3.7 และมีอิทธิพลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมด้านพฤติกรรมการป้องกันร้อยละ 1.8 ส่วนการรับรู้ผ่านบุคคลอื่น ๆ นั้นมีอิทธิพลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมด้านพฤติกรรมการป้องกันร้อยละ 3.2 ซึ่งเป็นค่าร้อยละที่ค่อนข้างน้อย แต่แสดงให้เห็นว่าการรับรู้ข่าวอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่ผ่านสื่อส่งผลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมมากกว่าการรับรู้ข่าวอาชญากรรมทางเพศผ่านบุคคลอื่น ๆ

ผลวิเคราะห์ที่น่าสนใจเพิ่มเติมคือ จากการทดสอบตัวแปร การรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่กับความหวาดกลัวอาชญากรรม พบว่ามีความสัมพันธ์กับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่ทั้งด้านพฤติกรรมการหลีกเลี่ยง และพฤติกรรมการป้องกันในระดับต่ำ และเป็นไปในทิศทางเดียวกัน สะท้อนว่ายิ่งผู้โดยสารหญิงมีการรับรู้ความเสี่ยงมาก ยิ่งทำให้ความหวาดกลัวอาชญากรรมมากขึ้นตามมาด้วย อย่างไรก็ตามจากการวิเคราะห์ร้อยละของการใช้พยากรณ์ความหวาดกลัวอาชญากรรม พบว่า การรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่มีอิทธิพลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศ

ด้านพฤติกรรมการหลีกเลี่ยง ร้อยละ 1.6 และมีอิทธิพลกับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศด้านพฤติกรรมการป้องกันร้อยละ 3.9 แสดงให้เห็นว่าการรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่อนั้นมีอิทธิพลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมด้านพฤติกรรมการป้องกันมากกว่าหลีกเลี่ยง

แต่ถึงอย่างไรก็ตาม ผลการทดสอบตัวแปรทัศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจกับความหวาดกลัวอาชญากรรม พบว่าตัวแปรอิสระนี้ไม่มีความสัมพันธ์กับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่ทั้งด้านพฤติกรรมการหลีกเลี่ยง และพฤติกรรมการป้องกัน แสดงให้เห็นว่า ทัศนคติของประชาชนต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจไม่ส่งผลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่ของประชาชน ซึ่งอาจเป็นเพราะว่าคดีกลุ่มนี้เกิดขึ้นไม่บ่อยนัก และนี่อาจจะเป็นเหตุผลว่าทำไมทัศนคติด้านนี้ถึงไม่มีอิทธิพลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรม

กล่าวโดยสรุป จากผลการวิจัยเชิงปริมาณทั้งหมด แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศจากแท็กซี่ของกลุ่มผู้หญิง ได้แก่ อายุ อาชีพ ความถี่ในการโดยสารรถแท็กซี่ ช่วงเวลาเดินทาง การรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศผ่านสื่อ และผ่านบุคคลอื่น ๆ และการรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศ สำหรับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมทั้งด้านหลีกเลี่ยง และป้องกัน ได้แก่ อาชีพ การรับรู้ข่าวเกี่ยวกับอาชญากรรมทางเพศผ่านสื่อ และการรับรู้ความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่อ ส่วนปัจจัยที่มีผลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรม

ด้านเดียว ได้แก่ อายุ ความถี่ในการโดยสาร ช่วงเวลาเดินทาง และการรับรู้ข่าวอาชญากรรมทางเพศผ่านบุคคลอื่น ๆ สำหรับปัจจัยที่ไม่มีอิทธิพลเลยได้แก่ ประสบการณ์การตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม และทัศนคติต่อประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจ

## ■ สรุปและอภิปรายผล

จากการสำรวจข้อมูลพื้นฐานของกลุ่มตัวอย่าง แสดงให้เห็นว่า ตัวแปรอายุ และอาชีพ และการวิจัยจากเอกสารโดยเฉพาะข่าวจากหนังสือพิมพ์ ได้ข้อมูลสรุปว่า กลุ่มอายุที่มักประสบกับอาชญากรรมทางเพศจากการใช้บริการแท็กซี่มากที่สุดคือ ผู้หญิงที่มีอายุระหว่าง 20-40 ปี ที่โดยส่วนมากมีอาชีพเป็นนักศึกษามหาวิทยาลัย และกลุ่มคนวัยทำงาน ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยเชิงปริมาณในเรื่องของ อายุที่มีความสัมพันธ์กับความหวาดกลัวอาชญากรรมด้านพฤติกรรมการป้องกัน และมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้าม หมายความว่าบุคคลที่มีอายุน้อยลงยิ่งมีความหวาดกลัวอาชญากรรมเพิ่มมากขึ้น โดยกลุ่มที่มีความหวาดกลัวอาชญากรรมมากที่สุดคือกลุ่มอายุ 25-30 ปี ประกอบอาชีพเป็นกลุ่มคนวัยทำงานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และนักเรียนนักศึกษาตามลำดับ ในส่วนของงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผลการวิจัยในส่วนนี้ยังสอดคล้องกับงานวิจัยของ Mark (1984: 684-690) ที่ศึกษาเกี่ยวกับความหวาดกลัวอาชญากรรมในเมือง Seattle ในกลุ่มการกระทำผิด 16 ประเภท หนึ่งในนั้นคือการกระทำผิดประเภทการข่มขืนกระทำชำเรา ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการสำรวจเฉพาะกลุ่มผู้หญิงในความผิดประเภทนี้ จากการศึกษา



กลุ่มผู้หญิงช่วงอายุระหว่าง 19-35, 36-50, 51-65 และ 66 ปีขึ้นไป พบว่าผู้หญิงทุกช่วงอายุ มีความหวาดกลัวอาชญากรรมประเภทข่มขืน มากที่สุด อันแสดงให้เห็นว่า อาชญากรรมทางเพศ เป็นปัญหาอาชญากรรมที่สร้างความหวาดกลัว ให้กับผู้หญิงมากที่สุด และในตัวแปรอาชีพ ยังสอดคล้องกับ งานวิจัยของกนกพร บุพผาชาติ (2539: บทคัดย่อ) ที่ศึกษาถึงความหวาดกลัว อาชญากรรมของผู้หญิง ตัวแปรสำคัญคือ ลักษณะของอาชีพในกลุ่มผู้หญิง 10 อาชีพ คือ อาชีพนักเรียน นักศึกษา ข้าราชการทั่วไป พนักงานบริษัทเอกชน พนักงานรัฐวิสาหกิจ พยาบาล พนักงานสถาบันการเงิน พนักงานห้างสรรพสินค้า ผู้ประกอบธุรกิจส่วนตัว และ ลูกจ้างหรือผู้ใช้แรงงาน จำนวน 380 คน ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีความหวาดกลัวอาชญากรรมประเภทการข่มขืน มากที่สุดเป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาคือ การฆาตกรรม และการทำร้ายร่างกาย

นอกจากนี้ ผลการวิจัยลำดับต่อมาคือ ประสิทธิภาพอาชญากรรมของประชาชนจากการสำรวจเชิงปริมาณที่มีค่อนข้างน้อย และไม่มี ความสัมพันธ์กับความหวาดกลัวอาชญากรรม ในส่วนนี้อาจเป็นไปได้ว่า ประชาชนส่วนใหญ่ ที่ประสบเหตุไม่ได้เข้าแจ้งความกับเจ้าหน้าที่ ตำรวจ เพราะเห็นว่าเป็นเรื่องเล็กน้อย ไม่อยาก เอาความ ซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะของอาชญากรรม ทางเพศที่มีลักษณะของอาชญากรรมในมุมมืด หรือ Dark Figure หรือ Hidden Crime (อาภาศิริ สุวรรณานนท์ และคณะ, 2555: บทสรุปผู้บริหาร) ทำให้สถิติของทางการจากการรับแจ้งความนั้น ไม่ตรงตามตัวเลขอาชญากรรมที่เกิดขึ้นจริง แต่ที่น่าแปลกใจคือ ผลการวิจัยเชิงปริมาณใน

ตัวแปร ช่วงเวลาเดินทาง พบว่า ผู้ที่เดินทาง ในช่วงเวลาเดินทางที่เสี่ยงที่สุดกลับมีความ หวาดกลัวอาชญากรรมที่น้อยกว่าช่วงเวลา อื่น ๆ ซึ่งแสดงให้เห็นว่า อาชญากรรมประเภทนี้ สามารถเกิดได้ทั้งกลางวัน และกลางคืนเฉลี่ย ไม่แตกต่างกัน การเกิดขึ้นนั้นอาจขึ้นอยู่กับ สถานการณ์ที่เหมาะสมมากกว่าช่วงเวลาเกิด เหตุของอาชญากรรมทางเพศตามปกติที่ ส่วนใหญ่เข้าใจกันว่าเป็นช่วงเวลายามวิกาล

## ■ ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

### ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ

1) สนับสนุนองค์ความรู้เชิงอาชญาวิทยา ในเรื่อง การป้องกันอาชญากรรมจากเงื่อนไข ด้านปัจจัยและสถานการณ์ ซึ่งจากผลการวิจัย เชิงปริมาณพบว่า ลักษณะของผู้ประสบเหตุ ส่วนใหญ่เป็นนักศึกษา และผู้หญิงวัยทำงานที่มี อายุระหว่าง 20-40 ปี และกลุ่มอายุนี้อาจเป็น กลุ่มอายุที่มีความหวาดกลัวอาชญากรรม มากที่สุดด้วย ในผลการวิจัยนี้ อาจสามารถ พัฒนา หรือจัดระบบการป้องกันอาชญากรรมได้ ซึ่งตรงกับเงื่อนไขของทฤษฎีกิจวัตรประจำวัน (Routine Activity Theory) ในเงื่อนไข เหลือที่ เหมาะสมแก่การเกิดอาชญากรรม

2) การวิจัยครั้งต่อไปสำหรับปัญหา อาชญากรรมทางเพศที่เกิดจากการใช้บริการ รถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) นั้น อาจ สามารถทำได้เพิ่มเติมในขั้นตอนการแก้ปัญหา อาชญากรรม โดยเป็นการดำเนินการวิจัยที่ต่อ เนื่องจากการสำรวจปัญหาความหวาดกลัว อาชญากรรมและสภาพปัญหาอาชญากรรม จากงานวิจัยชิ้นนี้ ซึ่งจะช่วยให้ประโยชน์ที่ได้จาก

การวิจัยเพื่อแก้ปัญหาอาชญากรรมประเภทนี้  
สมบูรณ์ และมีประโยชน์มากขึ้นในการแก้ปัญหา  
ที่เป็นรูปธรรม

#### ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ควรเร่งรัด  
ระบบป้องกันอาชญากรรมจากรถโดยสาร  
สาธารณะ โดยเฉพาะรถแท็กซี่ ยกตัวอย่างเช่น  
มาตรการเชิงรับ มีการจัดทำเขตโซนปลอดภัย  
สำหรับการเดินทางในจุดที่มีกลุ่มนักศึกษา  
และวัยทำงานเดินทางพลุกพล่าน เช่น บริเวณ  
มหาวิทยาลัย หรือตามเขตใจกลางเมือง อาจ  
อนุญาตให้รถแท็กซี่ที่มารับบริการในเขตนี้  
จะต้องเป็นรถแท็กซี่ที่ผ่านการรับรองมาตรฐาน  
ความปลอดภัย และไม่มีประวัติการก่อเหตุ  
อาชญากรรมจากทางภาครัฐหรือบริษัทเอกชน  
ที่สังกัดอยู่ หรืออีกอย่างหนึ่งคือ ใช้ผู้ขับแท็กซี่  
แท็กซี่ที่เป็นผู้หญิงเพื่อป้องกันเหตุอาชญากรรม  
ทางเพศ ซึ่งวิธีการป้องกันอาชญากรรมใน  
รูปแบบนี้นั้น มีเงื่อนไขของการป้องกันโดยคำนึง  
ถึงเหยื่อ และสถานที่ในการเกิดอาชญากรรม  
ที่เป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรมซ้ำ ๆ หรือ  
เหยื่อในพื้นที่นี้เป็นเป้าหมายของอาชญากร

2) กรมการขนส่งทางบกควรจัดทำโครงการ  
เพื่อติดตั้งเครื่องติดตาม และระบุพิกัดหรือ  
GPS และกล้องวงจรปิดในรถแท็กซี่ทุกคันที่  
ขึ้นทะเบียนอย่างจริงจัง เพื่อประโยชน์ในการ  
ป้องกันอาชญากรรม การติดตามคนร้าย  
นอกจากนี้ยังจำกัดการกระทำผิดของผู้ที่คิดจะ  
กระทำผิด เพราะทำให้รู้สึกว่าการกระทำผิดนั้น  
เสี่ยงต่อโอกาสในการถูกจับกุม และมีความรู้สึก  
ว่าการก่อเหตุนั้นกระทำได้ยากขึ้น เพื่อให้  
ประชาชนโดยเฉพาะผู้หญิงที่ใช้บริการรถแท็กซี่  
ในกรุงเทพมหานครมีความรู้สึกปลอดภัย

มากขึ้นขณะโดยสาร

#### ■ บรรณานุกรม

- Garofalo Jame. 1981. **The fear of crime: Causes and consequences.** The Journal of Criminal Law and Criminology. 72(2): 839-857.
- Jeff Grogger and Michael Willis. 2000. **The emergence of crack cocaine and the rise in urban crime rates.** Review of Economics and Statistics. 82(4): 519-529.
- John E. Eck and David Weisburd. **Crime places in crime theory.** Crime prevention studies. 4(1): 1-33.
- Lawrence E. Cohen and Marcus Felson. 1979. **Social change and crime rate trends: A routine activity approach.** American sociological review. 44(8): 588-608.
- Warr Mark. 1984. **Fear of victimization: why are women and the elderly more afraid.** Social Science Quarterly (University of Texas Press). 65(3): 681-702.
- Warr Mark and Stafford Mark. 1983. **Fear of victimization: A look at the proximate causes.** Social forces. 61(4): 1033-1043.
- กนกพร บุปผาชาติ. (2539). **ความหวาดกลัวอาชญากรรมของผู้หญิง.** วิทยานิพนธ์สังคมวิทยา และมานุษยวิทยา มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- จตุรรัตน์ เอื้ออานวย. (2550). **ปัจจัยที่มีความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม**

- ทางเพศของผู้หญิงไทย. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ไทยรัฐออนไลน์. 2557 (5 ธันวาคม). กรมขนส่งฯ แจกชี้่นารถเข้าตรวจ คัดขึ้นค่าโดยสาร ลีน ๓.ค. ค้นวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2558 จาก <http://www.thairath.co.th/content/467>
- ไทยรัฐออนไลน์. 2557(20 มีนาคม). กรุงเทพฯ แชมป์คดีข่มขืนมากสุดวันละ 87 ราย. ค้นวันที่ 13 มีนาคม 2558 จาก <http://www.thairath.co.th/content/411155>
- ประพนธ์ สหพัฒนา และคณะ. รายงานผลการศึกษาระดับสมบูรณโครงการประเมินประสิทธิภาพสถานีตำรวจและความเชื่อมั่นของประชาชนต่อการปฏิบัติงานของตำรวจประจำปิงบประมาณ พ.ศ. 2556. กรุงเทพฯ: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2557). สถิติการรับแจ้ง และจับกุมกลุ่มคดีที่เกี่ยวกับชีวิตร่างกาย จำแนกตามประเภทคดีที่รับแจ้ง กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2548 - 2557. ค้นวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2558 จาก <http://service.nso.go.th/nso/web/statseries/statseries13.html>
- อาภาศิริ สุวรรณานนท์ และคณะ. (2555). วิเคราะห์และจัดทำรายงานข้อมูลสถิติอาชญากรรมภาคประชาชนทั่วประเทศ (ภายใต้โครงการสำรวจข้อมูลสถิติอาชญากรรมภาคประชาชนปี พ.ศ. 2555). กรุงเทพฯ: สำนักงานกิจการยุติธรรม กระทรวงยุติธรรม.

