

ภัยร้ายในพื้นที่สาธารณะ:หนทางแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศกับ
การตกเป็นเหยื่อของผู้หญิง บนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร*
**The Danger on Public Spaces: The Way to Fix Sexual Harassment in
the Victimization of Women on a Bus in Bangkok Metropolitan**

วรภัทร พึ่งพงศ์ (Worapat Phuengpong)

นิสิตระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (สาขาวิชาอาชญาวิทยาและงานยุติธรรม)

ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Graduate Student Master of Arts in Criminology and Criminal Justice, Department of Sociology
and Anthropology, Faculty of Political Science Chulalongkorn University

E-mail: worapat.jr@gmail.com

Received: 10 May 2019

Revised: 18 August 2019

Accepted: 14 October 2019

บทคัดย่อ

ปัจจุบันปัญหาการคุกคามทางเพศ (Sexual Harassment) เป็นปัญหาที่กำลังลุกลามไปอย่างรวดเร็วในทั่วโลก โดยสังเกตได้จากปรากฏการณ์ความเคลื่อนไหวทางสังคม เมื่อปี พ.ศ. 2561 ที่เกิดปรากฏการณ์ Me Too จากการเชิญชวนของ อะลิสซา มิลาโน นักแสดงหญิงของประเทศสหรัฐอเมริกา ให้เผยแพร่วลีนี้ที่เป็นส่วนหนึ่งของการรณรงค์ให้เกิดความตระหนักรู้ถึงความแพร่หลายของปัญหาทางเพศ โดยวลีดังกล่าวเป็นแรงบันดาลใจมาจากผู้เป็นเจ้าของวลีนี้ อย่างทารานา เบิร์ก นักกิจกรรมสังคมและนักจัดการชุมชน ที่ผลักดันการสร้างพลังด้วยการรับรู้ร่วมกันใน

* บทความนี้ประยุกต์มาจากวิทยานิพนธ์เรื่อง “ความร่วมมือระหว่างองค์กรภาครัฐและองค์กรพัฒนาเอกชนในการป้องกันอาชญากรรม: ศึกษากรณี โครงการรณรงค์ป้องกันการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร” หลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (สาขาวิชาอาชญาวิทยาและงานยุติธรรม) ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปีการศึกษา 2561 โดยมี รองศาสตราจารย์ ดร. จุลณี เทียนไทย เป็นที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

กลุ่มผู้หญิงผิวสีที่มีประสบการณ์ถูกทารุณทางเพศ ปราบปรามการฉ้อโกงจึงเป็นการเคลื่อนไหวทางสังคมครั้งสำคัญที่สร้างปรากฏการณ์ให้สังคมทั่วโลก รวมทั้งประเทศไทยด้วย บทความชิ้นนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพที่มุ่งเน้นศึกษาองค์ประกอบของปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ ทั้งสภาพปัญหา รูปแบบลักษณะของการคุกคาม ตลอดจนวิธีการแก้ไขปัญหามาของประเทศไทย โดยใช้วิธีการวิเคราะห์ข้อมูลเอกสารประเภทงานบทความวิจัย และงานบทความวิชาการของต่างประเทศมาเป็นกรณีศึกษาทั้งหมด 6 ประเทศ เปรียบเทียบกับของไทยที่ได้ข้อมูลจากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกกับกลุ่มประชากร 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่ 1 ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางที่เป็นเพศหญิงและเคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศบนรถฯ จำนวน 13 คน และกลุ่มที่ 2 ตัวแทนเจ้าหน้าที่และผู้บริหารขององค์การภาครัฐกับองค์การพัฒนาเอกชน (NGO) จำนวน 10 คน รวมทั้งสิ้น 25 คน ผลการศึกษาพบว่า 1) สาเหตุของปัญหาการคุกคามทางเพศที่ปรากฏบนรถโดยสารประจำทางเกิดจากผลพวงของมายาคติชายเป็นใหญ่ที่ฝังรากลึกอยู่ในวัฒนธรรมค่านิยมของสังคมไทย 2) ลักษณะการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในสังคมไทยมักปรากฏในรูปแบบการคุกคามทางเพศด้วยวิธีการสัมผัส เช่น การแตะอวัยวะ การนำอวัยวะเพศชายถูไถ เป็นต้น 3) มุมมองผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นเพศหญิงต่อปัญหาการคุกคามทางเพศ จะมีการลดทอนคุณค่าในความเป็นเพศสภาพของตนว่าเป็นเพศที่อ่อนแอ ไร้กำลังกว่าเพศชาย และระบบขนส่งสาธารณะเป็นพื้นที่สาธารณะที่เสี่ยงสูงต่อการเกิดอาชญากรรม เพราะมีความแออัดจากผู้ที่ใช้บริการเป็นจำนวนมาก 4) วิธีการแก้ไขปัญหามาขององค์การภาครัฐ และ/หรือ องค์การพัฒนาเอกชน (NGO) ทั้งในปัจจุบันและอนาคต จะต้องมีความเชื่อมั่นให้กับผู้ใช้บริการรู้สึกถึงความปลอดภัย และต้องมีการให้ความสำคัญกับสภาพปัญหาอย่างจริงจัง พร้อมเปิดโอกาสสร้างความร่วมมือกับองค์กรภาคส่วนต่างๆ ในการช่วยขจัดปัญหานี้ให้อย่างเป็นทางการ ข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษานี้คือ เป็นองค์ความรู้ใหม่ที่จะสะท้อนให้เห็นพัฒนาการของการแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางของไทย ที่สามารถนำไปพัฒนาเพื่อศึกษาเกี่ยวกับปัญหานี้ต่อไปได้ในอนาคต

คำสำคัญ: การคุกคามทางเพศ, อาชญากรรมในระบบขนส่งสาธารณะ, การป้องกันอาชญากรรม, เหยื่อเพศหญิง

Abstract

In the present, the sexual harassment problem is highly threatened spread over the world observed by the social movement in 2018, “Me Too” from Alisa Milano, an actress of The United States who published this phase as a part of this campaign for awareness of the prevalence of sexual harassment problems, and this phase is inspired by the owner’s such as “Tarana Burke” a social activist and community manager, who want to push the empower to become aware of women African American who had experienced of abuse sex. Which is an important social movement that creates a phenomenon in society around the world and also including Thailand. This article is qualitative research focuses on the element of sexual harassment problem on buses, problems, threatening style, how to solve problems in public transport of Thailand. By data analysis in foreign document obtained from all 6 countries to compare with Thai document which from in-depth interviews of 2 group population. The First group, the female bus users who used to be victims of sexual harassment 13 people and Second group, the officers, administrators of government organizations and NGOs members 10 people, all 25 people. The results of the study were as follows: 1) The cause of the problem of sexual harassment on the bus due to the myth that men are deeply rooted in the culture, social values Thailand. 2) The sexual harassment on public transportation in Thailand often appears by touch, such as molest, etc. 3) The point of view of female user in public transport have the opinion of there has diminished the value of sexuality, his condition as being a weak sex, weaker than males and the public transport area has high risk of crime because of the overcrowding of user. 4) The implement to solve a problem of the public organizations and/ or non-governmental organization (NGO) both, at present and in the future must have to assure of safety for users and need to give precedence in problem along with collaborations with partnership organizations in various sectors, to eliminate this problem be concreted. Suggestions from this study are the new knowledge that reflects on the development issue of sexual harassment on public transportation in Thailand and can be further developed to study this issue in the future.

Keywords: Sexual harassment, Public transportation crime, Crime prevention, Female victims

บทนำ

ปรากฏการณ์ปัญหาการคุกคามทางเพศ (Sexual Harassment) เป็นปัญหาที่กำลังคุกคามอย่างมากในสังคมทั่วโลก ซึ่งสังเกตได้ว่าสภาพปัญหาการคุกคามทางเพศมักถูกศึกษาวิจัยอย่างแพร่หลายในบริบทของสถานที่ทำงาน และสถานศึกษา แต่ในบริบทของพื้นที่สาธารณะอย่างบนระบบขนส่งสาธารณะแทบจะน้อยนักที่จะมีการศึกษาวิจัยอย่างจริงจัง ประกอบกับปัญหานี้ในวันจะทวีคูณความร้ายแรงและสร้างความบอบช้ำให้กับผู้ตกเป็นเหยื่อและครอบครัวของเหยื่อ (จุฑารัตน์ เอื้ออำนวย, 2544, หน้า 1) ดังปรากฏการณ์ความเคลื่อนไหวทางสังคมครั้งยิ่งใหญ่ที่กำลังเป็นที่รู้จักในชื่อว่า Me Too ที่มีจุดเริ่มต้นจากการเชิญชวนของ อะลิสซา มิลาโน นักแสดงหญิงของประเทศสหรัฐอเมริกา ให้เผยแพร่วลีนี้ที่เป็นส่วนหนึ่งของการรณรงค์ให้เกิดความตระหนักรู้ถึงความแพร่หลายของปัญหาทางเพศ โดยวลีดังกล่าวเป็นแรงบันดาลใจมาจากผู้เป็นเจ้าของวลีนี้ อย่าง ทารานา เบิร์ก นักกิจกรรมสังคมและนักจัดการชุมชน ที่ผลักดันการสร้างพลังด้วยการรับรู้ร่วมกันในกลุ่มผู้หญิงผิวสีที่มีประสบการณ์ถูกทารุณทางเพศ ซึ่งเป็นการเคลื่อนไหวทางสังคมของกลุ่มผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศออกมาบอกเล่าประสบการณ์อันเลวร้ายที่ซ่อนเร้นอยู่ในสังคมทั่วโลก ซึ่งลักษณะพฤติกรรมการคุกคามทางเพศสามารถแสดงออกได้หลายรูปแบบ อาทิ การใช้คำพูดจา การแสดงออกทางการกระทำ หรือการสัมผัสทางร่างกาย (เจนวิทย์ นวลแสง, ภัทรภรณ์ เกษตรสาระ และอชิรญา ภู่งสงคร, 2559, หน้า 330) ตลอดจนการแสดงออกที่ใช้ช่องทางการสื่อสาร (เช่น การส่งข้อความผ่านโทรศัพท์มือถือ) ในขณะที่ปรากฏการณ์ความเคลื่อนไหวทางสังคมอย่าง Me Too กำลังได้รับความสนใจจากผู้คนและแพร่กระจายความนิยมไปทั่วโลกอยู่ในปัจจุบัน แต่ปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในสังคมทั่วโลกกลับเป็นที่กล่าวถึงน้อย

สำหรับประเทศไทย ปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะเริ่มเป็นที่กล่าวถึงหลังจากมีการจัดเก็บข้อมูลทางสถิติอย่างจริงจังในปี พ.ศ. 2560 โดยเครือข่ายเมืองปลอดภัยเพื่อผู้หญิงร่วมกับคณะวิจัยของคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (อรุณ เกตุสาคร และรณภูมิ สามัคคีคารมย์, 2560) ได้ดำเนินการสำรวจผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะเฉพาะในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2560 จำนวน 1,654 คน ประกอบด้วย ผู้หญิง ผู้ชาย และเพศอื่นๆ ซึ่งปรากฏผลเฉลี่ยจากผู้หญิงที่ตอบแบบสอบถามได้ระบุว่าเคยเจอเหตุการณ์การคุกคามทางเพศขณะใช้บริการขนส่งสาธารณะ ถึงร้อยละ 45 และผู้ที่เป็นเพศทางเลือก ประมาณร้อยละ 38 ได้ระบุว่าเคยพบเห็นเหตุการณ์การคุกคามทางเพศ รวมถึงผู้ชายอีกร้อยละ 15 ที่เคยพบเห็นเหตุการณ์การคุกคามทางเพศเช่นเดียวกัน อีกทั้งงานวิจัยดังกล่าวได้มีการนำเสนอและจัดลำดับประเภทของระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร ซึ่งร้อยละ 50 ของผู้ตอบแบบสำรวจทั้งหมดที่เคยพบเจอ

เหตุการณ์คุกคามทางเพศ ได้ระบุว่า รถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) เป็นระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครที่มีการพบเจอเหตุการณ์คุกคามทางเพศมากที่สุด (อันดับ 1) ประกอบกับผลการสำรวจถึงลักษณะของพฤติกรรมการคุกคามทางเพศที่ผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร จำนวน 1,654 คน ได้ให้ข้อมูลว่าพฤติกรรมการคุกคามทางเพศที่ปรากฏอยู่บ่อยครั้ง มีจำนวน 2 รูปแบบ ได้แก่ การลวนลามด้วยสายตา เช่น มองซ่อนใต้กระโปรง มองหน้าอก คิดเป็นร้อยละ 18.8 และพฤติกรรมที่ตั้งใจเบียดชิด แต่อึ้ง ลูบคลำ คิดเป็นร้อยละ 15.4

จากข้อมูลทางสถิติในข้างต้น สะท้อนภาพรวมของประเทศไทยที่ต้องเผชิญกับปัญหาการคุกคามทางเพศในพื้นที่สาธารณะอย่างบนระบบขนส่งสาธารณะ และในทำนองเดียวกันนั้น ปัญหาดังกล่าวก็ปรากฏพบในประเทศอื่นๆ ที่ต้องเผชิญหน้าอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ได้แก่ ประเทศเนปาล ประเทศอินเดีย ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศเม็กซิโก ประเทศญี่ปุ่น และประเทศอียิปต์ ซึ่งรูปแบบของลักษณะพฤติกรรมการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะก็ย่อมมีความแตกต่างกันในเชิงบริบททางสังคมและวัฒนธรรมของประเทศเหล่านั้น นักวิจัยจึงมุ่งศึกษาเอกสารบทความวิจัย และบทความวิชาการของทั้ง 6 ประเทศดังกล่าว เพื่อให้ทำความเข้าใจในสภาพปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะที่ปรากฏขึ้นว่ามีองค์ประกอบของสภาพปัญหา ลักษณะปัญหา มุมมองของผู้หญิงที่มาใช้บริการ และวิธีการแก้ไขขององค์การภาครัฐ และ/หรือ องค์การพัฒนา นั้นเป็นอย่างไร และนำมาศึกษาเปรียบเทียบกับประเทศไทยผ่านการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกถึงมุมมองของผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อจากการใช้บริการรถโดยสารประจำทางในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ตลอดจนมุมมองของตัวแทนองค์การภาครัฐ และ/หรือ องค์การพัฒนาเอกชน (NGO) ที่เกี่ยวข้องโดยตรง เพื่อนำมาสู่การจัดทำข้อเสนอแนะของงานวิจัยชิ้นนี้เกี่ยวกับวิธีการป้องกันปัญหานี้ที่เหมาะสมกับบริบททางสังคมไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไปในอนาคต

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาองค์ประกอบของสภาพปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะของต่างประเทศ เพื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบลักษณะปัญหาของประเทศไทยจากมุมมองของผู้หญิงที่มาใช้บริการรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครว่ามีความสอดคล้อง หรือความแตกต่างกันอย่างไร

2. เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะวิธีการป้องกันปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จากมุมมองของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางที่เป็นเพศหญิงในสังคมไทย ให้แก่องค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชน (NGO) ที่เกี่ยวข้อง

ทบทวนวรรณกรรม

1. ความเกี่ยวพันของเพศสภาพและการคุกคามทางเพศ

ในมุมมองของ Farley Lin (1978) ผู้ที่ริเริ่มนำคำว่า การคุกคามทางเพศ (Sexual Harassment) มาใช้เป็นคนแรก ได้เขียนหนังสือชื่อ “Sexual Shakedown: The Sexual Harassment on the Job” เมื่อปี ค.ศ. 1978 ที่พบว่า ผู้ชายมักใช้ความเป็นชายกดขี่ทางเพศและสร้างคุณค่าในความ เป็นเพศหญิงขึ้นมาใหม่ที่ทำให้เป็นแค่เพียงวัตถุทางเพศ (Sex Object) คอยตอบสนองต่ออารมณ์ความต้องการของผู้ชายเท่านั้น (Farley Lin อ้างถึงใน ทิพย์วรรณ แซ่ป้ง, 2552, หน้า 14) ซึ่งมาคาดิชาย เป็นใหญ่ได้ถูกส่งผ่านจากในอดีตมาจนถึงปัจจุบัน โดยเกิดจากการถ่ายทอดผ่านกระบวนการ ชักเลาทางสังคม (Socialization) เช่น กลุ่มเพื่อน สื่อสารมวลชน เป็นต้น และในขณะที่เดียวกันการ คงอยู่ของมาคาดิชายเป็นใหญ่ที่เสมือนเป็นรากเหง้าแห่งปัญหาทางสังคมที่เกิดจากความ ไม่เท่าเทียมทางเพศ ก็ได้สร้างรากฐานที่มั่นคงให้กับปัญหาอาชญากรรม อย่างปัญหาการคุกคาม ทางเพศ ซึ่งยังปรากฏอยู่ในปัจจุบัน ทั้งในบริบทสถานที่ทำงาน สถานศึกษา สถาบันครอบครัว รวมถึงระบบขนส่งสาธารณะด้วย

จากมาคาดิชายเป็นใหญ่ที่ได้สร้างกรอบบรรทัดฐานทางสังคมให้กับบทบาทความเป็น เพศหญิงแก่ผู้หญิง ส่งผลรุนแรงต่อภาพลักษณ์ของผู้หญิงที่มักถูกมองจากผู้ชายบางกลุ่มว่าเป็นผู้มี ร่างกายอ่อนแอ และมีพลังกำลังไม่ทัดเทียมกับผู้ชาย เป็นผลให้ผู้หญิงมักต้องตกเป็นเหยื่อ อาชญากรรมต่างๆ อยู่บ่อยครั้ง รวมถึงการตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศก็เช่นกัน ซึ่งสอดคล้อง กับแนวคิดของ Lawrence Cohen และ Marcus Felson ที่ได้กล่าวถึงลักษณะของบุคคลที่ตกเป็น เหยื่ออาชญากรรมได้ง่าย เช่น เด็ก ผู้หญิง หรือคนชรา ซึ่งเป็นกลุ่มเปราะบางที่มีลักษณะทาง กายภาพร่างกายอ่อนแอเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม และมีการตั้งสมมติฐานว่าการเกิด อาชญากรรม หรือการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมย่อมเกิดจากการกระทำที่เป็นกิจวัตรประจำวันของ ตัวเหยื่อประกอบกับองค์ประกอบต่างๆ ที่เหมาะสม เช่น บุคลิกภาพของเหยื่อที่อาจจะเหมาะสม ตามเป้าประสงค์ของอาชญากร จึงมีแนวโน้มนำสูงที่เหยื่อสามารถกลับตกเป็นเหยื่อ หรือเป้าหมายซ้ำ อีกรอบได้อีก (Lawrence Cohen, & Marcus Felson, 1979 อ้างถึงใน พรชัย ชันดี และคณะ, 2558, หน้า 73)

ดังนั้น จากแนวคิดของ Lawrence Cohen และ Marcus Felson ผู้หญิง หรือผู้มีเพศสภาพที่ แสดงออกถึงความเป็นเพศหญิงจึงตกเป็นเหยื่อ หรือเป้าหมายที่เหมาะสม (Suitable Target) ในทัศนะของผู้กระทำผิด หรืออาชญากรที่ต้องการก่ออาชญากรรมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

2. พื้นที่สาธารณะกับวิธีการป้องกันการคุกคามทางเพศ

ปัญหาการคุกคามทางเพศในพื้นที่สาธารณะที่ปรากฏขึ้นในสังคมทั่วโลก ไม่ได้เกิดขึ้นจากสาเหตุที่เกี่ยวกับมายาคติชายเป็นใหญ่แค่เพียงอย่างเดียวเท่านั้น แต่สภาพแวดล้อมในพื้นที่สาธารณะ ก็ถือเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่สำคัญ ที่สร้างช่องโอกาสให้ผู้กระทำผิดสามารถก่ออาชญากรรมได้อย่างง่ายดาย และหากพิจารณาจากความหมายของคำว่า พื้นที่สาธารณะ (Public Space) ที่ผู้เชี่ยวชาญด้านอาชญาวิทยาของไทย ประชัช เปี่ยมสมบูรณ์ ได้ให้ความหมายไว้ว่า อาณาบริเวณซึ่งบุคคลโดยทั่วไปสามารถเข้าถึงได้โดยชอบธรรม หรือ สามารถใช้ในการสัญจรไปมาได้โดยอิสระภายใต้ขอบเขตกฎระเบียบที่กำหนดไว้ ตัวอย่างพื้นที่สาธารณะ เช่น ระบบขนส่งสาธารณะ สถานีรถไฟ สวนสาธารณะ โรงพยาบาล ท่าอากาศยาน และทางหลวงแท้ เป็นต้น และพื้นที่สาธารณะจึงไม่อยู่ในความควบคุม หรือครอบครองของบุคคลใด หรือกลุ่มบุคคลใดโดยเฉพาะ (ประชัช เปี่ยมสมบูรณ์, 2545, หน้า 36-37)

หนึ่ง ระบบขนส่งสาธารณะ เช่น รถโดยสารประจำทาง เรือ รถไฟฟ้า เป็นต้น ล้วนเป็นพื้นที่สาธารณะ ที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว กล่าวคือ เป็นพื้นที่สาธารณะที่เคลื่อนตัวอยู่ตลอดเวลา และย่อมมีการพัฒนา หรือยกระดับคุณภาพอย่างต่อเนื่อง ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของระบบสาธารณสุขโลก ขึ้นพื้นฐานที่ประชาชนทุกคนต้องมีสิทธิ์เข้าถึงการบริการได้ง่ายและต้องมีคุณภาพความปลอดภัยต่อผู้ใช้บริการทุกคน แต่ในขณะเดียวกัน การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อมุ่งยกระดับคุณภาพชีวิตด้านคมนาคมของประเทศ ก็ได้ก่อให้เกิดภัยร้ายที่แอบแฝงโดยอาศัยช่องโอกาสที่ผู้มีอำนาจมองไม่ครอบคลุมและเติบโตเป็นเงาตามตัวมากับการพัฒนาดังกล่าว นั่นคือความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ตลอดจนการพัฒนาดังกล่าวยังได้ส่งผลกระทบให้กับสังคมทั้งในแง่ของปัญหาการจราจร ความคับคั่งของชุมชน รวมถึงอาชญากรรมที่รุนแรงทั้งทางจิตใจและร่างกายอย่างการคุกคามทางเพศด้วย (วรรณิภา คุณสีลา, 2559, หน้า 372) ดังนั้น การยับยั้งภัยร้ายที่แอบแฝงมากับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะคือ การสร้างวิธีป้องกันปัญหาให้รอบคอบและรัดกุมมากที่สุด ซึ่งหากพิจารณาในมิติอาชญาวิทยาจะพบว่า **ทฤษฎีควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม** (Crime Control Theory through Environmental Design: CED) ของ Jeffery C. Ray สามารถนำมาอธิบายถึงวิธีการป้องกันปัญหาอาชญากรรมต่างๆ ที่ปรากฏบนระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างเป็นรูปแบบ เช่น ปัญหาการคุกคามทางเพศ เป็นต้น ซึ่งจะใช้หลักการของสภาพแวดล้อมที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมมนุษย์โดยให้ความสำคัญกับการจัดสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการช่วยขัดขวางพฤติกรรมละเมิดกฎหมาย หรือลดช่องโอกาสที่จะผู้กระทำผิดจะฉวยโอกาสนั้นกระทำผิดได้ กล่าวคือ ลักษณะองค์ประกอบของสภาพแวดล้อมทางกายภาพบนระบบขนส่งสาธารณะ จำต้องพิจารณาออกแบบและปรับปรุงเพื่อป้องกันอาชญากรรมที่อาจจะเกิดขึ้นได้ โดยองค์การภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

ควรคำนึงถึงจุดแสงสว่าง มุมมองและการมองเห็น การสามารถมองเห็นได้จากบุคคลอื่น การส่งเสริมความรู้สึกเป็นเจ้าของสถานที่ การให้ข่าวสารข้อมูลและการใช้เครื่องหมายสัญลักษณ์ และคุณภาพในการออกแบบพื้นที่ทางกายภาพโดยรวม (Jeffery C. Ray, 1971 อ้างถึงใน ดวงกมล จิตวิวัฒนา, 2542, หน้า 108)

อย่างไรก็ตาม สำหรับประเทศไทย การยับยั้งปัญหาการคุกคามทางเพศในพื้นที่สาธารณะ อย่างบรรทัดโดยสารประจำทางอาจจะอยู่ในระยะเริ่มต้นที่ต้องใช้ระยะเวลาในการเข้าใจสภาพปัญหา กับลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ก่อนที่จะสร้างวิธีการป้องกันปัญหา รวมถึงการศึกษาวิจัยใน ประเด็นนี้ยังไม่มีแพร่หลายมากนักในแวดวงวิชาการของไทย จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ควรทำการศึกษา วิจัย เพื่อนำไปสู่หนทางที่จะสามารถเพิ่มประสิทธิภาพของวิธีการป้องกันปัญหาการคุกคามทางเพศ บรรทัดโดยสารประจำทางที่มีอยู่เดิมให้มีมากยิ่งขึ้น ถึงกระนั้นหากการเพิ่มประสิทธิภาพของวิธีการ ป้องกันปัญหานี้ ไร้ผลอาจจะส่งผลกระทบต่อให้ช่องโอกาสในการก่ออาชญากรรมนั้นมีเพิ่มขึ้น เช่นกัน ดังนั้น ในบทความวิจัยนี้จึงจะเจาะจงไปในพื้นที่สาธารณะ ก็คือรถโดยสารประจำทางใน เขตการเดินรถที่ 1 (เขตการเดินรถบางเขน) ของจังหวัดกรุงเทพมหานคร ที่มีลักษณะทางกายภาพที่ รอบล้อมด้วยละแวกของสถานที่ราชการ ชุมชน สถานประกอบการ หรือบริษัทเอกชน และวัด อีกทั้งเป็นเขตพื้นที่การเดินรถที่มีประชาชนใช้สัญจรอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งต้องการจะศึกษาวิธีการ ป้องกันปัญหาการคุกคามทางเพศบรรทัดโดยสารประจำทางในปัจจุบันเป็นอย่างไร ประกอบกับใน ทักษะของผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางที่เป็นเพศหญิงที่มีต่อประสิทธิภาพของวิธีการป้องกัน ดังกล่าวนั้นมีมากน้อยเพียงใด

ขอบเขตของการศึกษา

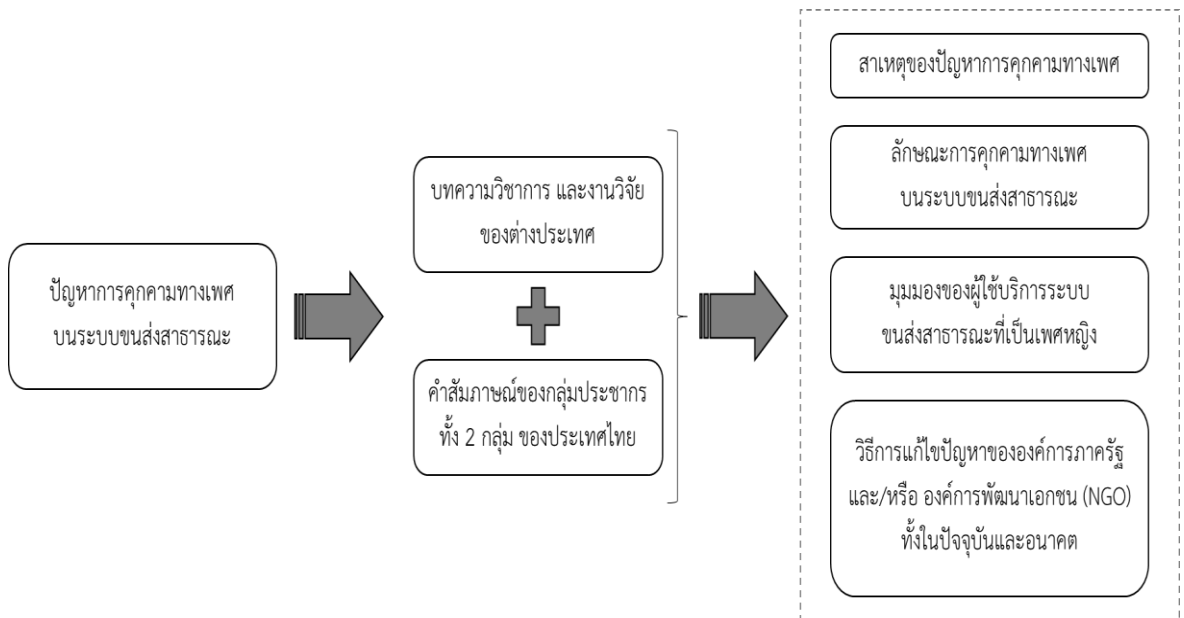
1. ขอบเขตของกลุ่มประชากร ซึ่งประชากรในการวิจัยครั้งนี้จะแบ่งเป็น 2 กลุ่มประชากร ได้แก่ กลุ่มที่ 1 ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง (รถเมล์) ที่เป็นเพศหญิงจากหลากหลายอาชีพ ช่วงอายุ 18-35 ปี ที่สัญจรในเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางของพื้นที่สังกัดเขตการเดินรถที่ 1 (เขตการเดินรถบางเขน) จังหวัดกรุงเทพมหานคร จากเขตการเดินรถขององค์การขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร (ขสมก.) ที่มีให้บริการอยู่ปัจจุบันทั้งหมด 8 เขต และเคยตกเป็นเหยื่อบรรทัดโดยสาร ประจำทาง จำนวน 13 คน และกลุ่มที่ 2 ตัวแทนจากองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชน (NGO) จำนวน 10 คน สามารถจำแนกออกเป็นตัวแทนจากองค์การภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการ ให้บริการรถโดยสารประจำทางในเขตพื้นที่ดังกล่าว จำนวน 4 คน และตัวแทนจากองค์การพัฒนา เอกชน (NGO) ที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันปัญหาการคุกคามทางเพศบรรทัดโดยสารประจำทาง จำนวน 6 คน ซึ่งทั้ง 2 กลุ่มประชากรจะมีเกณฑ์คัดเลือกให้เข้าร่วมการวิจัยนี้ จากการขออนุญาตถึง

ความยินยอมสมัครใจของกลุ่มประชากร ประกอบกับกลุ่มที่ 1 จะต้องเป็นผู้ที่เคยใช้บริการรถโดยสารประจำทางที่เป็นคนไทย เพศหญิงที่ใช้บริการอย่างน้อย 3 ครั้งต่อสัปดาห์ และกลุ่มที่ 2 จะต้องเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ หรือแผนงานด้านป้องกันปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทาง

2. ขอบเขตของระยะเวลาที่ทำการศึกษา ตั้งแต่การเขียน โครงร่างงานวิจัย ทบทวนวรรณกรรมทั้งเอกสารบทความวิชาการ และงานวิจัยในประเทศไทยและต่างประเทศ ตลอดจนพื้นที่วิจัยเพื่อเก็บข้อมูลหลังจากที่ได้รับการอนุมัติผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในคน กลุ่มสหสถาบัน ชุดที่ 1 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2562 และมีเลขที่โครงการวิจัยที่ 015.1/62 โดยเริ่มดำเนินการศึกษาตั้งแต่เดือน พฤษภาคม ปี พ.ศ. 2561 ถึงเดือน เมษายน ปี พ.ศ. 2562 รวมเป็นระยะเวลาทั้งสิ้น 11 เดือน

กรอบแนวคิดการทำวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้นำวัตถุประสงค์การวิจัยผสมผสานกับการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาประกอบสร้างเป็นกรอบแนวคิดการทำวิจัยครั้งนี้ ดังภาพที่ 1



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการทำวิจัย เรื่อง ภัยร้ายในพื้นที่สาธารณะ: สะท้อนประสบการณ์ของเพศหญิงที่ตกเป็นเหยื่อคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร

ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยจะเริ่มต้นด้วยวิธีการวิจัยจากเอกสาร (Documentary Research) ซึ่งเป็นเอกสารบทความวิจัยและบทความทางวิชาการ ที่ได้ค้นคว้ารวบรวมมาจากต่างประเทศ ทั้งชาติตะวันตกกับตะวันออก โดยคำนึงถึงเนื้อหาที่มีประเด็นการศึกษาสอดคล้องกับบริบทในสังคมไทย และอยู่ภายใต้ขอบเขตการวิจัยครั้งนี้ เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ให้เข้าใจในบริบทของสภาพปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะที่ปรากฏขึ้นในสังคมทั่วโลก รวมถึงประเทศไทยด้วย ประกอบกับผู้วิจัยจะนำมาประยุกต์ต่อยอดสำหรับการสร้างชุดคำถามสัมภาษณ์กลุ่มประชากรทั้ง 2 กลุ่ม

นอกจากนี้ผู้วิจัยจะใช้การสัมภาษณ์เป็นเครื่องมือหลักในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยมีการขอความยินยอมในบันทึกเสียงตลอดการสัมภาษณ์จากกลุ่มประชากรก่อนเริ่มการสัมภาษณ์ในทุกครั้ง ซึ่งในส่วนของเทคนิคที่ใช้ในการวิจัยจะเป็นการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) เพื่อให้ได้ข้อมูลเกี่ยวกับปัญหานี้ที่เป็นบริบทในสังคมไทย โดยเตรียมชุดคำถามเบื้องต้นและจะมีการสร้างข้อคำถามเพิ่มเติมจากการได้รับฟังคำตอบของกลุ่มประชากรทั้ง 2 กลุ่ม และตัวอย่างข้อคำถามที่เตรียมไว้เบื้องต้นสำหรับกลุ่มประชากรทั้ง 2 กลุ่ม จะสามารถจำแนกหมวดหมู่ของชุดคำถามได้เป็น 2 ชุดคำถาม ได้แก่ 1) ชุดคำถามเกี่ยวกับประสบการณ์ที่เคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทาง สำหรับผู้หญิงที่มาใช้บริการรถโดยสารประจำทาง 2) ชุดคำถามเกี่ยวกับวิธีการแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทาง สำหรับตัวแทนจากองค์การภาครัฐและองค์การพัฒนาเอกชน (NGO)

ในส่วนวิธีการวิเคราะห์ข้อมูลการวิจัย ผู้วิจัยจะดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้มาจากวิธีการวิจัยจากเอกสาร (Documentary Research) ประกอบกับดำเนินการถอดเทปข้อมูลที่บันทึกเสียงจากการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกกับกลุ่มประชากร และจะดำเนินการตรวจสอบข้อมูลจำแนกและจัดระเบียบข้อมูลเป็นหมวดหมู่ และนำข้อมูลที่ได้ไปวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) เพื่อเรียบเรียงใหม่ และอภิปรายให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ในการวิจัย อีกทั้งผู้วิจัยได้คัดลอกคำพูด (Quotation) เพื่อสะท้อนให้เห็นประสบการณ์โดยตรงของเหยื่อเพศหญิง และมุมมองวิธีการแก้ไขปัญหาของตัวแทนองค์การภาครัฐ และ/ หรือ องค์การพัฒนาเอกชน (NGO) มานำเสนอลงในงานวิจัยครั้งนี้

ผลการวิจัย

ผู้วิจัยได้สืบค้นเอกสารบทความวิชาการ และงานวิจัยของต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศเนปาล ประเทศอินเดีย ประเทศอียิปต์ ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศเม็กซิโก และประเทศญี่ปุ่น มีการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับประเด็นการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ และนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับประเทศไทยที่ได้ข้อมูลจากการวิเคราะห์คำสัมภาษณ์แบบเจาะลึกของกลุ่มประชากร ทั้ง 2 กลุ่ม โดยนำเสนอตารางข้อมูลเปรียบเทียบในภาพรวมของผลการวิจัย และจะมีการอธิบายรายละเอียดของแต่ละประเด็นที่ค้นพบทั้ง 4 ประเด็นสำคัญ ได้แก่ 1) สาเหตุของปัญหาการคุกคามทางเพศ 2) ลักษณะการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ 3) มุมมองของผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นเพศหญิงต่อปัญหาการคุกคามทางเพศ และ 4) วิธีการแก้ไขปัญหาขององค์กรภาครัฐ และ /หรือองค์กรพัฒนาเอกชน (NGO) ทั้งในปัจจุบันและอนาคต ดังในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ข้อมูลปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะของต่างประเทศและประเทศไทย

ประเด็นสำคัญ \ ประเทศ	เนปาล	อินเดีย	อียิปต์	สหรัฐอเมริกา	เม็กซิโก	ญี่ปุ่น	ไทย	
1. สาเหตุของปัญหาการคุกคามทางเพศ	- โครงสร้างทางวัฒนธรรมชายเป็นใหญ่ - อิทธิพลระบอบการปกครองแบบปิตาธิปไตย - ผู้หญิงมีสถานะเป็นสิ่งของสำหรับผู้ชาย - การกีดกันในสังคม	- โครงสร้างทางวัฒนธรรมชายเป็นใหญ่ - อิทธิพลระบบชนชั้นวรรณะทางสังคม - ผู้หญิงมีสถานะเป็นสิ่งของสำหรับผู้ชาย - มีกีดกันในสังคม	- โครงสร้างทางวัฒนธรรมชายเป็นใหญ่ - ความไม่เป็นธรรมทางกฎหมาย - การมีตัวตน หรือ สิทธิเสรีภาพของผู้หญิงน้อยกว่าผู้ชาย	- ความไม่เท่าเทียมทางเพศในสังคม - ขาดนโยบาย หรือ กฎหมายในบางรัฐที่เปิดโอกาสการมีบทบาทของผู้สตรีในสังคม	- โครงสร้างทางวัฒนธรรมชายเป็นใหญ่ - ผู้หญิงมีสถานะเป็นสิ่งของสำหรับผู้ชาย - มีกีดกันทางเพศหญิง - กฎหมายส่วนใหญ่ไม่เป็นธรรมต่อเพศหญิง	- โครงสร้างทางวัฒนธรรมชายเป็นใหญ่ - ผู้หญิงต้องนับบทบาทหน้าที่คอยสนับสนุนผู้ชายในทุกเรื่อง - ความไม่เท่าเทียมทางเพศระหว่างชายและหญิง - กฎหมายบางส่วนไม่เป็นธรรมต่อเพศหญิง	- โครงสร้างทางวัฒนธรรมชายเป็นใหญ่ - ผู้หญิงต้องนับบทบาทหน้าที่คอยสนับสนุนผู้ชายในทุกเรื่อง - ความไม่เท่าเทียมทางเพศระหว่างชายและหญิง - กฎหมายบางส่วนไม่เป็นธรรมต่อเพศหญิง	- โครงสร้างทางวัฒนธรรมชายเป็นใหญ่ - ผู้หญิงต้องนับบทบาทหน้าที่คอยสนับสนุนผู้ชายในทุกเรื่อง - ความไม่เท่าเทียมทางเพศระหว่างชายและหญิง - กฎหมายบางส่วนไม่เป็นธรรมต่อเพศหญิง
2. ลักษณะการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ	- ส่วนใหญ่คุกคามทางเพศด้วยวาจา เช่น การผิวปาก การแซว การร้องเพลงจับเป็นต้น	- ส่วนใหญ่คุกคามทางเพศด้วยวาจา เช่น การผิวปาก การแซว การร้องเพลงจับเป็นต้น	- คุกคามทางเพศด้วยวาจา เช่น การผิวปาก การแซว การใช้คำพูดล้อเลียน เป็นต้น - มีการทารุณกรรมทางเพศ และการข่มขืนค่อนข้างมาก	- คุกคามทางเพศด้วยการสัมผัสเป็นส่วนใหญ่ เช่น การใช้ชีสตามอง การแซว การแตะตัว เป็นต้น - เกิดในสภาพแวดล้อมที่แออัด	- ส่วนใหญ่คุกคามทางเพศด้วยวาจา และการสัมผัส เช่น การใช้สายตามอง การแซว การแตะตัว เป็นต้น - เกิดในสภาพแวดล้อมที่แออัด	- ส่วนใหญ่คุกคามทางเพศด้วยการสัมผัส ที่เรียกเป็นภาษาญี่ปุ่นว่า "Chikan" (จิ คัน แปลว่า ลูบคลำ) - เกิดในสภาพแวดล้อมที่แออัด	- ส่วนใหญ่คุกคามทางเพศด้วยการสัมผัส เช่น การแตะตัว (แตะอวัยวะเพศ) ผู้หญิง เป็นต้น - เกิดในสภาพแวดล้อมที่แออัด	
3. มุมมองของผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นเพศหญิงต่อปัญหาการคุกคามทางเพศ	- คุกคามทางเพศเป็นเรื่องปกติในสังคม - ผู้หญิงต้องดูแลตนเอง เช่น ร้ายผู้ชาย เป็นต้น - ผู้หญิงต้องปฏิบัติตามธรรมประเพณีอย่างเคร่งครัด	- ผู้หญิงต้องอยู่ในพื้นที่ที่เหมาะสม เช่น บ้าน เป็นต้น - ผู้หญิงต้องปฏิบัติตามธรรมประเพณีอย่างเคร่งครัด - ผู้หญิงต้องดูแลปกป้องตนเอง เช่น เวลากลางคืนควรอยู่ในบ้าน เป็นต้น	- คุกคามทางเพศเป็นเรื่องปกติในสังคม - ผู้หญิงเมื่อตกเป็นเหยื่อมักกลัวหน้าตาและสังคม - กลัวโทษเป็นต้นตอของปัญหา เช่น การแต่งกาย - ยั่วยวนผู้ชาย เป็นต้น	- ระบบขนส่งสาธารณะเป็นสถานที่ที่ไม่ปลอดภัยสำหรับผู้หญิง - การตรวจตราของเจ้าหน้าที่ไม่ครอบคลุม - เกิดช่องโหว่ที่ทำให้ตกเป็นเหยื่อได้ง่าย	- การเข้าถึงโดยผู้ใช้บริการจะใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ - มีนโยบายทางสังคมและกฎหมายที่กีดกันทางเพศสร้างความไม่เท่าเทียมทางเพศ	- ผู้หญิงเมื่อตกเป็นเหยื่อจะรู้สึกอับอาย - สังคมบางส่วนมักเพิกเฉยในการช่วยเหลือเหยื่อในเหตุการณ์	- รวดโดยสารประจำทางเป็นพื้นที่เสี่ยงของการเกิดปัญหาการคุกคามทางเพศ - สังคมบางส่วนมักเพิกเฉยในการช่วยเหลือเหยื่อในเหตุการณ์ - พื้นที่แออัด เจ้าหน้าที่ประจำรถ ตรวจตราไม่ทั่วถึง	
4. วิธีการแก้ไขปัญหาขององค์การภาครัฐ และ/หรือ องค์การพัฒนาเอกชน (NGO) ทั้งในปัจจุบันและอนาคต	ปัจจุบัน - กฎหมายและเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่มีความน่าเชื่อถือ - ผู้หญิงปกป้องตนเอง และใช้กลุ่มเพื่อน หรือ ครอบครัวคอยป้องกันตนเอง อนาคต - รัฐต้องอบรมให้เจ้าหน้าที่รัฐเข้าใจปัญหา ไม่กลัวโทษเหยื่อ - รัฐต้องใช้กระบวนการชี้แจง - รัฐต้องให้ครอบครัวและผู้หญิงมีส่วนร่วมในการช่วยเหลือเหยื่อ	ปัจจุบัน - รัฐร่วมกับ NGO สร้างระบบขนส่งสาธารณะสำหรับผู้หญิงโดยเฉพาะ เช่น ตู้ขบวนรถไฟโดยสารและชานชาลาสถานีสำหรับผู้หญิง และการจ้างเจ้าหน้าที่ผู้หญิงมาปฏิบัติงาน เป็นต้น อนาคต - รัฐกับ NGO สร้างโครงการเมืองปลอดภัยเพื่อผู้หญิงให้ครอบคลุมทั่วประเทศ และเข้ากับบริบทโครงสร้างวัฒนธรรมทางสังคม	ปัจจุบัน - รัฐกับ NGO ร่วมมือจัดทำกิจกรรมรณรงค์ และเปิดช่องทางช่วยเหลือเหยื่อทั้งหมดที่แจ้งกับทางกฎหมายในการดำเนินคดี อนาคต - รัฐกับ NGO ต้องปรับมุมมองการทำงานแบบองค์รวมให้ตรงกัน และมีการจัดฝึกอบรมเจ้าหน้าที่รัฐเกี่ยวกับช่วยเหลือเหยื่อ - มีกิจกรรมรณรงค์สื่อสารให้ทุกคนโดยเฉพาะผู้หญิงเข้ามามีส่วนร่วม	ปัจจุบัน - มีความร่วมมือระหว่างผู้ใช้บริการกับหน่วยงานรัฐท้องถิ่น ในการสร้างสภาพแวดล้อมให้ปลอดภัย - มีสร้างช่องทางรับเรื่องและแจ้งเหตุเกิดการคุกคามทางเพศ อนาคต - ขยายการสร้างความร่วมมือระหว่างผู้ใช้บริการกับหน่วยงานรัฐท้องถิ่นอย่างจริงจัง - เพิ่มจุดตรวจตราให้ครอบคลุมพื้นที่ในระบบขนส่งสาธารณะ	ปัจจุบัน - รัฐร่วมมือกับ NGO ด้านสิทธิสตรี สร้างระบบขนส่งสาธารณะสำหรับผู้หญิงเท่านั้น เช่น รถไฟ และ รถโดยสารประจำทางสีชมพู เป็นต้น อนาคต - รัฐต้องขยายผลการสร้างพื้นที่สาธารณะที่ปลอดภัยกับผู้หญิงเพิ่มมากขึ้น - ผลักดันการปรับปรุงกฎหมายที่ต้องคลายการกีดกันทางเพศในสังคม - กำหนดแนวทางในการช่วยเหลือเหยื่อช่วยเหลือผู้หญิงที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาการคุกคามทางเพศ	ปัจจุบัน - มีกฎหมายลงโทษเกี่ยวกับปัญหาที่อย่างชัดเจน - มีพื้นที่สำหรับผู้หญิงโดยเฉพาะ เช่น ตู้ขบวนรถไฟโดยสารและชานชาลาสถานีรถไฟเฉพาะผู้หญิงเท่านั้น เป็นต้น - มีห้องสำหรับ chikan (จิ คัน) โดยเฉพาะไว้ในสถานี อนาคต - รัฐต้องใช้กระบวนการชี้แจงแนวทางสังคมปรับเปลี่ยนทัศนคติของสังคมที่มีต่อผู้หญิง - มีกิจกรรมรณรงค์สื่อสารที่ให้ออกาสผู้หญิงเข้ามามีส่วนร่วมมากขึ้น	ปัจจุบัน - รัฐมีการติดตั้งกล้องวงจรปิดในรถโดยสารประจำทาง - รัฐมีจัดฝึกอบรมเกี่ยวกับการจัดการปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางให้แก่พนักงานปฏิบัติการประจำรถ อนาคต - รัฐควรทบทวนพิจารณาการร่วมมือกับภาค NGO สร้างแนวทางการป้องกันปัญหาอย่างจริงจัง - NGO ทำข้อเสนอแนะจากเหยื่อ ให้รัฐนำไปปรับปรุงนโยบาย หรือ กฎหมายให้ครอบคลุมถึงปัญหาที่ยังมี	

1. สาเหตุของปัญหาการคุกคามทางเพศ

จากตารางที่ 1 ในประเด็นสำคัญเกี่ยวกับสาเหตุของปัญหาการคุกคามทางเพศที่ปรากฏบนระบบชนชั้นวรรณะ จะพบได้ว่าทุกประเทศที่นำมาศึกษาล้วนมีรากเหง้าของปัญหาจากโครงสร้างทางวัฒนธรรมชายเป็นใหญ่ที่ฝังรากลึกอยู่ในสังคมของประเทศเหล่านั้นมายาวนาน และส่งผลให้บรรทัดฐานทางสังคมปรากฏเป็นความไม่เท่าเทียมกันทางเพศระหว่างผู้ชายกับผู้หญิง รวมถึงการกีดกันทางเพศในสังคมที่ผู้หญิงมีสถานะเป็นเพียงวัตถุทางเพศ (Sex Object) สำหรับผู้ชาย อีกทั้งกฎหมาย หรือนโยบายที่ได้รับอิทธิพลจากระบบการปกครองแบบปิตาธิปไตย (Patriarchy) ตลอดจนระบบชนชั้นทางสังคม ก็เป็นส่วนสำคัญที่ส่งเสริมให้มายาคติชายเป็นใหญ่ยังคงฝังรากลึกอยู่ในสังคมของประเทศเหล่านั้นตั้งแต่ในอดีตจวบจนปัจจุบัน (Gita Neupane, 2017)

สำหรับประเทศไทย ปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบชนชั้นวรรณะ โดยเฉพาะกับรถโดยสารประจำทางในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร จากคำบอกเล่าที่ได้สัมภาษณ์กลุ่มประชากรทั้ง 2 กลุ่ม จะพบว่า เป็นปัญหาที่มีรากเหง้ามาจากมายาคติเกี่ยวกับโครงสร้างทางวัฒนธรรมชายเป็นใหญ่ที่ฝังรากลึกมาอย่างยาวนานในสังคมไทย และมีการส่งต่อตามกาลเวลาของยุคสมัยผ่านกระบวนการขัดเกลาทางสังคม ดังใจความสำคัญจากคำสัมภาษณ์บางส่วนที่ว่า

“มีงานวิจัยของไทยหลายชิ้นที่บ่งบอกว่าในยุคอดีตของสังคมไทย บทบาทของผู้หญิง หรือ ภรรยา ต้องมีหน้าที่คอยดูแลและสนับสนุนสามีที่เป็นผู้นำครอบครัว และคอยปฏิบัติตนในอยู่แต่ในบ้านงานเรือน ประกอบกับการอบรมสั่งสอนลูกที่เป็นผู้หญิงก็มักเน้นเรื่องการรักษาวนสงวนตัว การห้ามไม่ให้ทำเรื่องอับอายต่อหน้าสาธารณะชน ซึ่งถ้าเป็นเรื่องเพศยิ่งถือเป็นเรื่องใหญ่ที่จะสร้างความเสื่อมเสียเกียรติและศักดิ์ศรีแก่วงศ์ตระกูล ด้วยวิธีความคิดในอดีตของสังคมไทยจึงทำให้ผู้ชายมักมีบทบาทที่อยู่เหนือบทบาทของผู้หญิง ปัญหาความรุนแรงต่างๆ ที่เกิดขึ้นกับผู้หญิงในสังคมไทยปัจจุบัน รวมถึงปัญหาการคุกคามทางเพศด้วย จึงพอเทียบเคียงได้ว่าส่วนหนึ่งเป็นอิทธิพลจากมายาคติชายเป็นใหญ่ ที่อาจจะสร้างแรงจูงใจให้ผู้กระทำผิดมองผู้หญิงนั้นมีอำนาจการขัดขืนน้อยกว่าตนเอง”

(ID1 ผู้บริหารขององค์การพัฒนาเอกชน หรือ NGO แห่งหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับปัญหาดังกล่าว)

จากคำสัมภาษณ์ในข้างต้นนี้ เป็นหนึ่งในตัวอย่างที่แสดงให้เห็นถึงอิทธิพลของมายาคติชายเป็นใหญ่ที่ประกอบสร้างทัศนคติให้กับผู้ชายบางส่วนในสังคมไทยปัจจุบันนั้นมองว่าตนเองมีอำนาจและบทบาทเหนือกว่าผู้หญิง ซึ่งนำไปสู่การเกิดปัญหาความรุนแรงต่อผู้หญิง อย่างเช่นปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทาง ซึ่งหากพิจารณาเพิ่มเติมในบริบทของรถโดยสาร

ประจำทาง ปัญหาการคุกคามทางเพศนั้นยังคงเป็นปัญหาที่สังคมไทยละเลย หรือเพิกเฉยในการให้ความสำคัญและแสวงหาหนทางป้องกันแก้ไขอย่างจริงจัง ดังใจความสำคัญจากคำสัมภาษณ์บางส่วนที่ว่า

“พฤติกรรมคุกคามทางเพศที่มีให้เห็นบนรถโดยสารประจำทางแสดงถึงความคิดแบบชายเป็นใหญ่ เพราะส่วนใหญ่เวลาเกิดเหตุสังคมชอบมองว่าเป็นเรื่องไม่ได้สร้างความเสียหาย ไม่ใช่เรื่องใหญ่อย่างการข่มขืน หรือขโมยทรัพย์สิน ซึ่งสังคมถูกปลูกฝังมาอย่างนั้น มักจะมีเสียงของสังคมมองว่าผู้ชายอาจจะไม่ได้ตั้งใจก็ได้ คงเป็นเพราะสภาพแวดล้อมตอนนั้นแออัด เบียดเสียดมากกว่า ซึ่งผู้หญิงจำเป็นต้องเป็นฝ่ายเสียเปรียบและบางครั้งก็ถูกตั้งคำถามว่าเป็นเพราะตัวผู้หญิงเองที่แต่งตัว หรือทำท่าทางดึงดูดให้ผู้กระทำผิดเข้ามาหาหรือเปล่า และเวลาเกิดปัญหานี้ยากมากที่จะหาหลักฐาน ไปยืนยันเพื่อจับกุมผู้กระทำผิดได้ ผู้หญิงที่ตกเป็นเหยื่อจึงต้องยอมทนเหมือนไม่มีไรเกิดขึ้น”

(ID2 เจ้าหน้าที่รัฐระดับปฏิบัติการของรถรถเมล์ในเขตพื้นที่ กทม.)

จากคำสัมภาษณ์ดังกล่าว สะท้อนถึงสภาวะการณ์ทางสังคมที่กำลังปรากฏอยู่ในสังคมไทย ปัจจุบันที่มองว่าปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางนั้นเป็นเรื่องปกติ และไม่ใช่เรื่องที่สร้างความอันตรายถึงขั้นร้ายแรงมากเท่าไรเมื่อเปรียบเทียบกับปัญหาการข่มขืน หรือลักขโมยทรัพย์สิน ประกอบกับทัศนคติของสังคมไทยเริ่มจะคุ้นชินกับพฤติกรรมเช่นนี้ อีกทั้งยังมีการตั้งข้อสังเกตที่มุ่งเน้นต่อผู้หญิงที่ตกเป็นเหยื่อว่าเกิดจากพฤติกรรมของตนเอง โดยทั้งสิ้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้ตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศจำต้องแบกรับทนต้องความสูญเสียทางจิตใจ และความกลัวในการใช้ชีวิตอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ มิหนำซ้ำเกิดทัศนคติที่กดขี่คุณค่าทางเพศสภาพของตนเองด้วย ดังใจความสำคัญจากคำสัมภาษณ์บางส่วนที่ว่า

“เราคิดว่าผู้หญิงเป็นเพศที่ร่างกายอ่อนแอ ไม่มีอำนาจ เขาคงคิดว่าเราไม่สามารถทำอะไรผู้ชายได้ หรือไม่กล้าที่จะตอบโต้ เรายุ่เองก็มีความกลัวที่เคยตกเป็นเหยื่อในเหตุการณ์นี้มาก่อน รู้สึกอับอาย ไม่กล้าร้องขอความช่วยเหลือใคร และไม่กล้าไปแจ้งความ ในขณะที่เดียวกันเราก็คิดเหมือนกันว่าอาจจะเป็นที่พฤติกรรมของเราเองที่อาจจะไปกระตุ้นให้ผู้ชายเข้ามากระทำโดยที่เราไม่รู้ตัวก็ได้ ส่วนเรื่องการแต่งกายคิดว่าไม่มีส่วนเกี่ยวข้อง เพราะอาจจะอยู่ที่ความตั้งใจของผู้ชายที่จะกระทำว่าสามารถกระทำได้ด้วยสภาพแวดล้อมบนรถโดยสารประจำทางที่เป็นลักษณะแออัดแบบนี้มากกว่า”

(ID3 ผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศบนรถรถเมล์ในเขตพื้นที่ กทม.)

ในคำสัมภาษณ์ข้างต้น เป็นส่วนหนึ่งที่ฉายภาพสำคัญให้เห็นถึงมุมมองและความรู้สึกของกลุ่มผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางจะมีมุมมองที่คล้ายกัน กล่าวคือ กลุ่มผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อมักรู้สึกอับอายเมื่อตนเองประสบเหตุการณ์นี้ ประกอบมีความเชื่อว่าลักษณะทางกายภาพของตนเองที่เป็นเพศหญิงนั้นสะท้อนถึงความอ่อนแอ ไร้อำนาจที่จะต่อสู้ขัดขืนกับเพศชายได้ อีกทั้งการดำเนินคดีตามกระบวนการยุติธรรมก็ยุ่งแต่จะสร้างความอับอายให้กับตนเองและครอบครัวเสื่อมเสียศักดิ์ศรี

ดังนั้น จากมายาคติชายเป็นใหญ่ที่นำไปสู่การปฏิบัติต่อผู้หญิงอย่างไม่เท่าเทียม อันเป็นสาเหตุของปัญหาความรุนแรงต่างๆ ในทุกสังคมของประเทศที่นำมาศึกษา เช่น ปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทาง จึงส่งผลกระทบต่อผู้หญิงบางกลุ่มจำต้องเรียนรู้การปรับตัวในการดำเนินวิถีชีวิตประจำวันให้เข้าใจสภาพปัญหาที่ปรากฏขึ้นในทุกสังคม รวมถึงสังคมไทยในปัจจุบันอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

2. ลักษณะการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ

ในประเด็นสำคัญเกี่ยวกับลักษณะการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ พบว่าในประเทศทั้งหมดที่ได้นำมาศึกษามักปรากฏปัญหาการคุกคามทางเพศในรูปแบบลักษณะการคุกคามทางเพศด้วยวาจาและการสัมผัสเป็นส่วนใหญ่ เช่น การแซว การผิวปาก การตะแคงเนื้อต้องตัวผู้หญิง และการใช้วัยวะเพศชายมาดูโดนตัวผู้หญิง เป็นต้น (Amy Dunckel-Graglia, 2014) ซึ่งพฤติกรรมเหล่านี้ล้วนเกิดขึ้นได้ในทุกช่วงเวลาทั้งเวลากลางวันและเวลากลางคืน ในพื้นที่สาธารณะ แต่ถึงกระนั้นในประเทศสหรัฐอเมริกากับประเทศญี่ปุ่น พฤติกรรมเหล่านี้จะเกิดขึ้นบ่อยเมื่อสภาพแวดล้อมบนระบบขนส่งสาธารณะมีความแออัดของผู้มาใช้บริการเป็นจำนวนมาก (Mitsutoshi Horii, & Adam Burgess, 2012, pp. 41-55)

อย่างไรก็ตาม สำหรับประเทศไทย รูปแบบลักษณะการคุกคามทางเพศที่ปรากฏนั้นจะเป็นการคุกคามทางเพศด้วยการสัมผัสเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งการคุกคามทางเพศลักษณะนี้เป็นพฤติกรรมที่อาศัยช่องโอกาสของพื้นที่บนรถโดยสารประจำทางที่มีสภาพแวดล้อมแออัด หรือแม้กระทั่งไม่แออัดก็ตามในการก่อเหตุขึ้น ประกอบกับกลไกการป้องกันของรถโดยสารประจำทางก็ยังไม่ครอบคลุมในทุกพื้นที่ของรถฯ เป็นผลให้รถโดยสารประจำทางนั้นเกิดช่องโอกาส หรืออาจเรียกว่าเกิดพื้นที่มุมอับให้กับผู้กระทำความผิดสามารถก่อเหตุและหลบหนีได้ง่าย ทั้งนี้จากคำสัมภาษณ์กลุ่มประชากรผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางที่เป็นเพศหญิง ช่วงอายุ 18-35 ปี จำนวน 13 คน ที่เคยมีประสบการณ์การตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทาง ล้วนให้ข้อมูลเกี่ยวกับประสบการณ์ที่ตนเองเคยถูกผู้กระทำความผิดนำวัยวะเพศชายมาดูโดนตัว รวมถึงผู้กระทำความผิดนำมือมาสัมผัสโดนบนเรือนร่างด้วย ซึ่งประสบการณ์เช่นนี้ได้สร้างความบอบช้ำทางจิตใจแก่เหยื่อ

เป็นอย่างมาก โดยในสถานการณ์ลักษณะนี้ไม่สามารถที่จะเอาผิดดำเนินคดีตามกระบวนการยุติธรรมได้เท่าที่ควร จึงทำได้แค่จำยอมต่อการถูกกระทำและต้องนำพาดตนเองออกจากพื้นที่นั้นให้เร็วที่สุด เฉกเช่นในกรณีตัวอย่างของผู้ที่เคยตกเป็นเหยื่อ จำนวน 2 คน จาก 13 คน ที่ฉายภาพถึงภัยอันตรายของการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางได้อย่างเป็นรูปธรรมมากที่สุด ซึ่งมีความสำคัญจากคำสัมภาษณ์บางส่วนของทั้ง 2 คน ดังนี้

“ก่อนเกิดเหตุ เป็นช่วงเวลาเช้า เราก็ขึ้นรถเมล์ตามปกติ แต่เราเป็นคนตัวไม่สูง ตอนนั้นจังหวะคนบนรถเมล์เยอะมาก ทำให้เราถูกเบียดและด้วยความที่กลัวตัวเองจะล้ม เลยพยายามที่จะเอื้อมไปจับราวเกาะบนเพดานของรถเมล์ แต่ตอนนั้นก็มีผู้ชายตัวใหญ่ๆ ที่ยืนอยู่ข้างหน้าและหันหลังให้เรา อยู่ดีๆ เขาก็เอนหลังมา โคนตัวเรา ตอนแรกเราก็ไม่ประหลาดใจอะไรก็ทำตัวปกติ แต่อีกสักพักเราเริ่มรู้สึกมีสิ่งแปลกๆ เกิดขึ้น ผู้ชายคนนั้น ได้เอื้อมมือมาข้างหลังตัวเรา และมาสัมผัส โคนอวัยวะเพศของเรา ตอนนั้นเราตกใจมาก แต่เราทำอะไรไม่ถูก ไม่รู้จะหลุดพ้นสถานการณ์นั้นอย่างไร ซึ่งพอได้สติกลับมาบ้าง เลยตัดสินใจรีบเบียดเพื่อพยายามเอาตัวเองออกจากพื้นที่ตรงนั้น โดยก่อนลงรถเมล์ ด้วยความแค้นเราเลยเหยียบเท้าผู้ชายคนนั้น ไปหนึ่งที และลงจากรถเมล์ทันที”

(ID4 ผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อคุกคามทางเพศบนรถเมล์ในเขตพื้นที่ กทม.)

“ในตอนนั้น หนูเพิ่งเลิกเรียนเสร็จ และขึ้นรถเมล์สายหนึ่งเพื่อเดินทางกลับบ้าน ตอนนั้นเป็นช่วงเวลาที่ย่ง บนรถเมล์โล่งมาก มีอยู่ประมาณ 4 คน นับรวมหนูกับกระเป๋ารถเมล์แล้ว พอหนูนั่งไป สักพักก็มีผู้ชายคนหนึ่งขึ้นมาบนรถเมล์ เขาแต่งตัวเหมือนพนักงานรักษาความปลอดภัยและใส่หมวกกับผ้าปิดปาก และมานั่งข้างหนู ใหม่ๆ ที่เก้าอี้ที่เหลือนบนรถเมล์ก็ว่าง แต่หนูก็ไม่ได้คิดอะไร สักพักเขาเอื้อมมือมาทางช่องข้างล่างของเบาะแล้วมาจับก้นหนู ตอนนั้นหนูสะดุ้งตกใจกลัว แต่ก็พยายามรวบรวมสติแล้วตะโกนใส่ว่าแบบเหยี่ยวทำอะไร ทีนี้พี่กระเป๋ารถเมล์ได้ยินเลยถามกลับมาว่าเกิดอะไรขึ้น และถามผู้ชายคนนั้นว่าทำจริงหรือเปล่า แต่พอดีช่วงนั้นรถเมล์กำลังจอดเทียบป้ายรถเมล์พอดี เขาเลยอาศัยจังหวะนั้นรีบลุกลงจากรถเมล์ไปทันทีเลยคะ พี่กระเป๋ารถเมล์ก็บอกให้คราวหลังหนูต้องระวังตัวมากกว่านี้ หนูก็ยังคงนั่งรถเมล์ต่อจนถึงบ้าน และหลังจากนั้นได้คุยกับเพื่อน ก็รู้ว่าคนนี้เขาเหมือนเป็นขาประจำที่ชอบมาทำแบบนี้บ่อยๆ แต่ยังไม่มีการจัดการเขาสักที”

(ID5 ผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อคุกคามทางเพศบนรถเมล์ในเขตพื้นที่ กทม.)

อนึ่ง จากคำสัมภาษณ์ของเหยื่อทั้ง 2 คน ข้างต้นนั้น ได้เน้นย้ำถึงข้อค้นพบที่ว่ารูปแบบลักษณะการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางของไทย มักใช้วิธีการคุกคามทางเพศด้วยการสัมผัส ซึ่งสภาพแวดล้อมบนรถโดยสารประจำทางที่มีความแออัดจึงเอื้อให้สถานการณ์เช่นนี้เกิดขึ้นได้ง่าย ประกอบกับผู้กระทำผิดจะกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมโดยแฝงตัวเป็นผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางเหมือนผู้อื่น แต่ในทำนองเดียวกันก็ควรตั้งข้อสังเกตว่าทำไมบางครั้งการเกิดคุกคามทางเพศนั้นสามารถเกิดขึ้นในสภาพแวดล้อมที่ไม่แออัดได้เช่นเดียวกัน ซึ่งอาจจะสะท้อนถึงแรงจูงใจของผู้กระทำผิด หรือความคุ้นชินในพื้นที่ของผู้กระทำผิดที่สามารถก่อเหตุแล้วหลบหนีการถูกลงโทษดำเนินคดีใดๆ ได้ตลอดทุกครั้ง อีกทั้งมาตรฐานการปกป้องคุ้มครอง หรือการเข้าไปให้ความช่วยเหลือเหยื่อของพนักงานปฏิบัติการเก็บค่าโดยสารประจำรถฯ ก็มีแนวทางที่ไม่เหมือนกัน เป็นผลให้เหยื่อจำต้องปกป้องคุ้มครองตนเองเป็นหลักโดยที่ตนกำลังตกอยู่ภายใต้สภาวะความรู้สึกหวาดกลัวต่อสถานการณ์ที่เผชิญอยู่

เช่นนั้นแล้ว ลักษณะการคุกคามทางเพศที่ปรากฏในทุกประเทศที่นำมาศึกษาจึงมีรูปแบบการคุกคามทางเพศที่คล้ายคลึงกัน แต่อาจจะแตกต่างกันไปโดยขึ้นอยู่กับบริบทของสภาพแวดล้อมบนระบบขนส่งสาธารณะในประเทศเหล่านั้น

3. มุมมองของผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นเพศหญิงต่อปัญหาการคุกคามทางเพศ

ในส่วนประเด็นเกี่ยวกับมุมมองของผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นเพศหญิงต่อปัญหาการคุกคามทางเพศ พบว่า มุมมองของผู้หญิงในหลายประเทศที่นำมาศึกษานั้น จะรับรู้ถึงบทบาทของตนเองที่สังคมกำหนดให้ต้องปกป้องตนเองเพื่อพ้นจากปัญหาการคุกคามทางเพศ (Kalpana Viswanath, & Surabhi Tandon Mehrotra, 2007, pp. 1542-1548) ประกอบกับการมีนโยบาย หรือกฎหมายที่แฝงนัยของการกีดกันทางเพศในสังคม ซึ่งเป็นผลให้การดำเนินชีวิตของผู้หญิงย่อมมีความยากลำบากในการเข้าถึงระบบสาธารณูปโภคอย่างระบบขนส่งสาธารณะ (Shelly Tara, 2011, pp. 71-74) รวมถึงการทำหน้าที่ของผู้พิทักษ์ในพื้นที่ที่ป้องกัน ไม่ครอบคลุมและไม่ทั่วถึง อีกทั้งค่านิยมของผู้คนในสังคมที่มีทัศนคติต่อปัญหาการคุกคามทางเพศว่าเป็นเรื่องปกติ ไม่ใช่เรื่องที่อันตรายร้ายแรง (Martha J. Smith, & Ronald V. Clarke, 2000, pp. 169-233) จึงเป็นการประกอบสร้างบรรทัดฐานทางสังคมที่เกิดสภาวะเพิกเฉยไม่ให้การช่วยเหลือเมื่อปรากฏสถานการณ์เช่นนี้

สำหรับประเทศไทย มุมมองของผู้หญิงที่มีต่อปัญหาการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ เช่น รถโดยสารประจำทาง พบว่า รถโดยสารประจำทางนั้นเป็นพื้นที่ที่เสี่ยงอันตรายที่สามารถเกิดปัญหาอาชญากรรมได้ตลอดเวลา รวมถึงปัญหาการคุกคามทางเพศด้วยเช่นกัน ซึ่งหาก

พิจารณาว่าเหตุใดจึงเป็นพื้นที่เสี่ยงนั้นก็เพราะรถโดยสารประจำทางเป็นพื้นที่สาธารณะและ ส่วนหนึ่งของระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่บุคคลใดก็ได้สามารถเข้าออกในพื้นที่นี้ได้ อย่าง อิสระเสรี ประกอบกับสภาพแวดล้อมที่ทรุดโทรมของตัวรถโดยสารประจำทาง ทำให้พื้นที่นี้มีช่อง โหว่ หรือมุมอับเกิดขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ใจความสำคัญจากคำสัมภาษณ์บางส่วนที่ว่า

“รถเมล์ไทยยังงี้ก็ดูเสี่ยงอันตราย ก็ดูสภาพที่ใช้ในปัจจุบันทั้งรถเมล์แอร์และ รถเมล์ร้อน ถ้าไม่รวมรถเมล์ที่เพิ่งสั่งซื้อเข้ามาใหม่ นะ ส่วนใหญ่รถก็มีสภาพเก่าและทรุดโทรม ทั้งสกปรก เบาะก็ขาด แล้วค่ารถที่ราคาถูกใครๆ ก็สามารถใช้บริการรถเมล์ได้ ซึ่งตรงนี้และที่รู้สึก ว่า มันเสี่ยง เพราะการที่คนหมู่มากที่ไม่รู้จักกันต้องมาอยู่แบบแออัดบนรถเมล์ที่มีพื้นที่คับแคบ จะเกิดอะไรขึ้นบ้างก็ไม่รู้ แล้วถ้าเกิดขึ้นก็ไม่มีใครอยากเข้ามายุ่ง เพราะเรื่องอะไรที่คนจะต้องมา เสี่ยงกับเรื่องของคนอื่นด้วย”

(ID7 ผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อคุกคามทางเพศบนรถเมล์ในเขตพื้นที่ กทม.)

จากคำสัมภาษณ์ดังกล่าว สะท้อนให้เห็นชัดว่ารถโดยสารประจำทางของไทย มีองค์ประกอบที่เอื้ออำนวยให้ผู้กระทำผิดสามารถก่อเหตุการคุกคามทางเพศได้อย่างง่ายดาย ซึ่งเป็นผลมาจากคุณภาพของรถฯ ที่ให้บริการส่วนใหญ่มักจะมีสภาพเก่าและทรุดโทรม สภาพแวดล้อมเช่นนี้จึงประกอบสร้างเป็นมุมมองของผู้หญิงที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางจะ รับรู้ถึงความเสี่ยงและไม่ปลอดภัยที่อาจเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ขณะที่อยู่ในพื้นที่นั้น อีกทั้งประเด็นที่ ค้นพบว่าเมื่อเกิดเหตุขึ้นในพื้นที่นั้นผู้คนมักเพิกเฉยไม่ให้ความช่วยเหลือแก่เหยื่อที่กำลังประสบภัย อยู่ รวมถึงสภาพแวดล้อมที่แออัดทำให้การดูแลของพนักงานปฏิบัติการเก็บค่าโดยสาร ไม่สามารถ ตรวจสอบได้อย่างทั่วถึง ซึ่งสอดคล้องกับคำสัมภาษณ์บางส่วนของผู้หญิงอีกท่านที่เคยตกเป็นเหยื่อ การคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทาง ดังนี้

“ตอนที่พี่โดนผู้ชายคนนั้นเข้ามาคุกคาม พี่ตะโกนออกไป ก็ไม่มีใครเข้ามา ช่วยเหลือ มีแต่คนมอง แต่ไม่ได้เข้ามาช่วยอะไร พนักงานกระเป่ารถเมล์ยังไม่สนใจพี่เลย พี่ก็ต้อง ดูแลตัวเอง ซึ่งผู้ชายคนนั้นก็เอาแต่หลบหน้า พอถามก็บอกแต่ว่าไม่ได้ทำอะไร ให้โชว์หลักฐานที่ เขาทำ ซึ่งตอนนั้นพี่ก็ตกใจกลัว ใครจะไปมีหลักฐานได้ พี่ก็เลยทำได้แค่รีบลงจากรถไป แล้วหลังจากนั้นถ้าพี่เสี่ยงได้ พี่ก็จะเสี่ยงไม่ขึ้นรถเมล์อีก เพราะไม่อยากเอาตัวเอง ไปอยู่ในที่ ที่ไม่ปลอดภัย”

(ID8 ผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อคุกคามทางเพศบนรถเมล์ในเขตพื้นที่ กทม.)

อนึ่ง ตามใจความสำคัญของคำสัมภาษณ์บางส่วนในช่วงต้น ยิ่งฉายภาพตอกย้ำถึงความไม่ปลอดภัย หรือความเป็นพื้นที่เสี่ยงอันตรายของรถโดยสารประจำทาง ประกอบกับการเพิกเฉยของผู้คนในสังคมบนพื้นที่นั้นที่ไร้การให้ความช่วยเหลือแก่เหยื่อ ตลอดจนประสิทธิภาพการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานปฏิบัติการประจำรถฯ ที่อาจจะยังให้ความสำคัญกับปัญหาลักษณะนี้น้อยเกินไป จึงเกิดการสอต่อส่งดูแลได้อย่างไม่ครอบคลุมทั่วถึง

ดังนั้น มุมมองของผู้หญิงที่ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศที่นำมาศึกษานั้น ล้วนมองว่าการให้ความสำคัญกับปัญหาคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะของผู้คนในสังคม รวมถึงเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องมีน้อยเกินไป และการประกอบสร้างทัศนคติจนเป็นบรรทัดฐานทางสังคมที่มีมุมมองต่อปัญหานี้ว่าเป็นเรื่องปกติของสังคม ตลอดจนเป็นเรื่องส่วนบุคคลที่ผู้อื่นไม่ควรเข้าไปข้องเกี่ยวให้เกิดความเดือดร้อนแก่ตนเองเมื่อพบเจอเหตุการณ์ปัญหาดังกล่าว

4. วิธีการแก้ไขปัญหขององค์การภาครัฐ และ/ หรือองค์การพัฒนาเอกชน (NGO) ทั้งในปัจจุบันและอนาคต

ประเด็นเกี่ยวกับวิธีการแก้ไขปัญหขององค์การภาครัฐ และ/ หรือองค์การพัฒนาเอกชน (NGO) ทั้งในปัจจุบันและอนาคต พบว่า ในปัจจุบันประเทศต่างๆ เหล่านี้ที่นำมาศึกษา จะมีวิธีการแก้ไขโดยออกกฎหมายมาบังคับใช้ให้ครอบคลุมถึงปัญหาการคุกคามทางเพศในพื้นที่สาธารณะอย่างระบบขนส่งสาธารณะ (Martha J. Smith, 2008, pp. 117-133) นอกจากนี้วิธีการแก้ไขโดยการสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐกับกลุ่มองค์กรพัฒนาเอกชน (NGO) หรือภาคประชาชน ก็เป็นอีกหนึ่งวิธีที่สามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าว (Abdel Rahman & Lamiaa Farag, 2015) ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้จากความร่วมมือระหว่างองค์การภาคส่วนต่างๆ นั้นจะเป็นการสร้างพื้นที่บนระบบขนส่งสาธารณะที่ปลอดภัยสำหรับผู้หญิง เช่น การสร้างพื้นที่ชานชาลาสถานีรถไฟกับตู้ขบวนรถไฟสำหรับผู้หญิงในประเทศเม็กซิโกและประเทศญี่ปุ่น (Amy Dunckel-Graglia, 2013, pp. 265-276) การสร้างช่องทางรับเรื่องแจ้งเหตุคุกคามทางเพศโดยเฉพาะในประเทศสหรัฐอเมริกา (Martha J. Smith, 2008, pp. 117-133) เป็นต้น อย่างไรก็ตาม การสร้างความร่วมมือระหว่างองค์กรนั้นยังคงมีข้อบกพร่องที่ต้องดำเนินการแก้ไขในการวางแผน หรือควรมีการกำหนดกลยุทธ์ที่มีทิศทางไปในทางเดียวกัน ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของวิธีการแก้ไขสำหรับในอนาคตที่ต้องมุ่งให้เกิดประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ในกลุ่มประเทศเหล่านี้จำเป็นต้องสร้าง ความตระหนักรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับปัญหาดังกล่าวโดยใช้กลไกของกระบวนการจัดเกล้าทางสังคมต่างๆ อาทิ สถาบันครอบครัว สถาบันการศึกษา ให้ประกอบสร้างทัศนคติที่จะช่วยทลายกำแพงแห่งความไม่เท่าเทียมทางเพศหรือการกีดกันทางเพศให้หมดไปจากผู้คนในสังคมปัจจุบัน

สำหรับประเทศไทย วิธีการแก้ไขปัญหขององค์กรภาครัฐ และ/หรือองค์กรพัฒนาเอกชน (NGO) พบว่า ในปัจจุบันบรรดาโดยสารประจำทางทางองค์กรภาครัฐที่รับผิดชอบโดยตรงได้ทำการติดตั้งกล้องวงจรปิด (CCTV) จำนวน 4 ตัว เพื่อหวังที่จะเป็นเครื่องมือในการเฝ้าระวังภัยอาชญากรรมต่างๆ รวมถึงภัยคุกคามทางเพศด้วย นอกจากนี้ พนักงานปฏิบัติการประจำรถโดยสารประจำทางทั้งพนักงานขับรถกับพนักงานเก็บค่าโดยสาร จะต้องผ่านหลักสูตรอบรมเกี่ยวกับการรับมือและจัดการปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทาง ดังใจความสำคัญจากคำสัมภาษณ์บางส่วนที่ว่า

“ณ ตอนนี้เรามีการติดตั้งวงจรปิดจำนวน 4 ตัว ซึ่งครอบคลุมทั้งหมดในจำนวนรถที่เราีสังกัดในการเดินรถองค์กร แต่ถ้าเป็นของเอกชนที่ร่วมเดินรถด้วยนั้น ขึ้นอยู่กับความพร้อมของทางเอกชนว่าจะติดตั้งได้เมื่อไหร่ ซึ่งสุดท้ายต้องมีติดตั้งกล้องวงจรปิดทั้งหมด เพราะเป็นแนวทางของกระทรวงที่มีคำสั่งลงมา และเราก็มีการจัดหลักสูตรอบรมเกี่ยวกับการรับมือและจัดการปัญหาการคุกคามทางเพศจนไปถึงปัญหาอื่นๆ เช่น ลักขโมย การทะเลาะวิวาท เป็นต้นที่สามารถเกิดขึ้นได้บนรถโดยสารประจำทางของเรา แต่ตรงนี้ต้องเข้าใจก่อนว่าองค์กรและพนักงานในสังกัดของเราทำได้เพียงแทรกแซงเหตุการณ์ หรือเป็นสื่อกลางในการประสานกับทางตำรวจ จะไม่ใช่เข้าไปป้องกัน หรือปราบปรามเหตุการณ์ เนื่องจากเราก้คำนึงถึงพนักงานประจำรถของเราต้องปลอดภัยด้วยเช่นกัน ซึ่งเราก็มีช่องทางติดต่อ (Call Center) รองรับเอาไว้ รวมถึงสามารถมาขอภาพกล้องวงจรปิดไปประกอบเป็นหลักฐานได้เช่นเดียวกัน”

(ID10 ผู้บริหารจากองค์กรภาครัฐที่รับผิดชอบการเดินรถเมล์ในเขตพื้นที่ กทม.)

จากคำสัมภาษณ์ในข้างต้น ชี้ให้เห็นว่าองค์กรภาครัฐที่รับผิดชอบเกี่ยวกับรถโดยสารประจำทางในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ได้มีการสร้างระบบป้องกันในเบื้องต้นไว้ ทั้งการติดตั้งกล้องวงจรปิด การเปิดช่องทางสื่อสารรับเรื่องแจ้งเหตุ และการฝึกอบรมพนักงานในสังกัด เพื่อมุ่งอำนวยความสะดวกให้กับพนักงานในสังกัดและผู้มาใช้บริการ ซึ่งถือว่าเป็นวิธีการแก้ไขปัญหาวีหนึ่งที่องค์กรภาครัฐนี้สามารถทำได้ภายใต้ขอบเขตของบทบาทหน้าที่ที่กำหนดไว้ แต่ถึงกระนั้นวิธีการแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่มีอยู่ในปัจจุบัน ยังไม่สามารถสร้างความเชื่อมั่นได้มากพอ อาจจะเนื่องด้วยการประชาสัมพันธ์สื่อสารที่ไม่แพร่หลาย ทำให้ประชาชนในสังคม เมื่อมาใช้บริการรถโดยสารประจำทางจึงไม่รู้ถึงวิธีการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ดังใจความสำคัญจากคำสัมภาษณ์บางส่วนของผู้หญิงที่มาใช้บริการรถโดยสารประจำทางและเคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศที่ว่า

“พี่ไม่เคยรับรู้เลยนะว่าเวลาเกิดเหตุแบบนี้กับพี่ หรือกับใครก็ตาม จะต้องไปแจ้งช่องทางใดได้บ้าง พี่คิดออกแต่ว่าต้องไปแจ้งความตำรวจเท่านั้น ซึ่งกล้องวงจรปิดในรถเมล์พี่ก็คิด

ว่าด้วยมุมมองล่องอะ จะไปเห็นคนร้ายกำลังทำอะไรเราได้ยังไง ก็ในเมื่อหลังการ meltdown มาก องค์กร ล่องก็ระดับเท่ากับหัวคนแล้ว และยิ่งเวลาเบียดเสียดกันก็แทบจะไม่เห็นอะไรเลยด้วยซ้ำ อีกอย่าง ที่เองก็ไม่เชื่อมั่นเลยสักนิดว่าการมีกล้องวงจรปิดแล้วจะทำให้พ็วู้สึกปลอดภัย เอาเข้าจริงเป็นกล้อง ที่ใช้ได้จริงหรือเปล่าก็ไม่รู้ การให้ความรู้วิธีการป้องกันตัวเองให้คนในสังคมรับรู้ก็ไม่เห็นมี สุดท้าย ที่ก็ต้องดูแลปกป้องตัวเองอยู่ดี”

(ID11 ผู้หญิงที่เคยตกเป็นเหยื่อคุกคามทางเพศบนรถเมลล์ในเขตพื้นที่ กทม.)

อนึ่ง คำสัมภาษณ์ในข้างต้นได้บ่งชี้ถึงความไม่เชื่อมั่น หรือไร้ศรัทธาในระบบการ ป้องกันที่เป็นวิธีการแก้ไขปัญหาดังกล่าวบนรถโดยสารประจำทาง ซึ่งส่งผลให้เกิดการตั้งข้อสังเกต ถึงวิธีการแก้ไขที่มีอยู่ในปัจจุบันนั้นสามารถช่วยเหลือผู้ประสบปัญหาการคุกคามทางเพศได้จริง เพียงใด อย่างไรก็ดี หนทางในอนาคตหากต้องมีการปรับปรุงวิธีการแก้ไขปัญหานี้ให้ได้อย่างมี ประสิทธิภาพ องค์กรภาครัฐที่เกี่ยวข้องโดยตรงอาจจำเป็นต้องปรับคุณภาพของรถโดยสารประจำทาง เสียก่อน รวมถึงการติดตั้งกล้องวงจรปิดเพิ่มเพื่อให้จับภาพได้ครอบคลุมทั่วทั้งคันรถ และควรมีการ ติดตั้งจอแสดงผลภาพกล้องวงจรปิดขนาดปานกลางให้เห็นในรถโดยสารประจำทาง ทั้งนี้ก็เพื่อ สร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้ใช้บริการให้พ็วู้สึกปลอดภัย และสร้างความหวาดกลัวแก่ผู้กระทำผิดไม่ให้กล้า ที่จะกระทำการก่อเหตุ นอกจากนี้ การปรับโครงสร้างภายในตัวรถโดยสารประจำทางก็เป็นอีกหนึ่ง วิธีแก้ไขที่อาจจะส่งเสริมให้ปัญหาดังกล่าวลดลงได้ กล่าวคือ การปรับผังเก้าอี้ที่นั่งใหม่ เพื่อลดมุม อับที่เกิดจากการทับซ้อนกันของเก้าอี้ที่นั่งแบบเดิม โดยอาจจะให้ผังเก้าอี้ที่นั่งเป็นลักษณะหันหน้า เข้าหากัน และเปิดพื้นที่ตรงกลางรถให้โล่งเพื่อรองรับผู้ใช้บริการที่ต้องยืนสัญจร อีกทั้งยังเป็นการ จัดทิศทางทางกายภาพของผู้ใช้บริการให้เหมือนประหนึ่งช่วยสอดส่องดูแลซึ่งกันและกัน

จึงสรุปได้ว่าวิธีการแก้ไขปัญหามาขององค์กรภาครัฐ และ/ หรือองค์กรพัฒนาเอกชน (NGO) ทั้งในปัจจุบันและอนาคต จากที่ได้ศึกษาของประเทศเหล่านี้ มักมีวิธีการแก้ไขปัญหาล ดังกล่าวที่เน้นสร้างความร่วมมือกับองค์กรพัฒนาเอกชน (NGO) หรือภาคประชาชน โดยขึ้นอยู่กับ บริบททางสังคมของแต่ละประเทศ ทั้งนี้ประเทศไทยก็ควรจะมีการสร้างร่วมมือเช่นนี้กันอย่าง จริงจัง เพราะว่าวิธีการแก้ไขปัญหาดังกล่าวสำหรับในยุคปัจจุบันจวบจนในอนาคตไม่สามารถยึด การมอบหมายบทบาทหน้าที่ให้องค์กรใดองค์กรหนึ่งเป็นผู้รับผิดชอบแก้ไขปัญหายิ่งฝ่ายเดียว เป็นหลัก แต่ควรมีความร่วมมือระหว่างองค์กรภาคส่วนต่างๆ เพื่อระดมทรัพยากรและองค์ความรู้ ที่จะเข้ามามีบทบาทหน้าที่ในการสร้างวิธีแก้ไขปัญหาคือการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะ ให้ได้อย่างยั่งยืน

อภิปรายผลและข้อเสนอแนะการวิจัย

จากผลการศึกษาประกอบกับการทบทวนวรรณกรรม สามารถอภิปรายผลได้เป็น 2 ประเด็นสำคัญ ได้แก่ ประเด็นเกี่ยวกับเพศสภาพและการคุกคามทางเพศ และประเด็นเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะกับวิธีการป้องกันการคุกคามทางเพศ

สำหรับประเด็นเกี่ยวกับเพศสภาพและการคุกคามทางเพศ จากที่ค้นพบว่าในหลายประเทศที่ได้นำเอกสารงานวิจัย และงานวิชาการมาศึกษา ทั้งของประเทศเนปาล ประเทศอินเดีย ประเทศอียิปต์ ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศเม็กซิโก ประเทศญี่ปุ่น และประเทศไทย มีความสอดคล้องกันที่รากเหง้าของปัญหาการคุกคามทางเพศมาจากวัฒนธรรมชายเป็นใหญ่ที่ฝังรากลึกมาอย่างยาวนาน เป็นผลทำให้ปรากฏความไม่เท่าเทียมทางเพศขึ้นในสังคม ประกอบกับลักษณะการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะส่วนใหญ่มักใช้รูปแบบทางวาจาและทางการสัมผัส แต่ในขณะเดียวกันประเทศไทยก็มีความแตกต่างจากประเทศเนปาล ประเทศอินเดีย และประเทศอียิปต์ ที่ปัญหาการคุกคามทางเพศที่ปรากฏไม่ได้มีสาเหตุหลักมาจากการได้รับอิทธิพลทางการเมือง จึงอาจจะกล่าวได้ว่าความรุนแรงของปัญหาการคุกคามทางเพศในไทยนั้นเบาบางกว่ากลุ่มประเทศดังกล่าว และลักษณะการคุกคามทางเพศจะมีรูปแบบของทางการสัมผัสเป็นหลัก ทั้งนี้ความไม่เท่าเทียมทางเพศที่มีเหมือนกันในทุกสังคมของประเทศเหล่านี้ ได้ประกอบสร้างเป็นทัศนคติของผู้คนในสังคมที่มองผู้หญิงเป็นวัตถุทางเพศ (Sex Object) และถ่ายทอดส่งต่อผ่านกระบวนการขัดเกลาทางสังคมจากรุ่นสู่รุ่น ซึ่งสอดคล้องกับงานเขียนของ Farley Lin ที่อ้างถึงในงานวิจัยของทิพย์วรรณ แซ่ป้ง (2552) ที่ค้นพบว่า ผู้หญิงมักเป็นวัตถุทางเพศ (Sex Object) คอยตอบสนองต่ออารมณ์ความต้องการของผู้ชายเท่านั้น ผสมผสานกับงานวิจัยของ ทิพย์วรรณ แซ่ป้ง (2552) โดยศึกษาเรื่องพฤติกรรมการคุกคามทางเพศในสถานที่ทำงาน: กรณีศึกษาพยาบาล โรงพยาบาลสุราษฎร์ธานี โดยค้นพบว่า วัฒนธรรมชายเป็นใหญ่ยังคงมีปรากฏอยู่ในสังคมไทย และทัศนคติที่มองผู้หญิงเป็นวัตถุทางเพศ (Sex Object) ก็ถูกถ่ายทอดผ่านกระบวนการขัดเกลาทางสังคม (Socialization) เช่น สถานที่ทำงาน เป็นต้น ทำให้ความเป็นเพศสภาพของเพศหญิงจึงถูกกดขี่และเกิดช่องว่างแห่งความไม่เท่าเทียมทางเพศที่นำไปสู่การเริ่มต้นของปัญหาอาชญากรรมทางเพศต่างๆ รวมถึงปัญหาการคุกคามทางเพศด้วย

สำหรับประเด็นเกี่ยวกับพื้นที่สาธารณะกับวิธีการป้องกันการคุกคามทางเพศ จากที่ค้นพบว่าในหลายประเทศที่นำมาศึกษาจนได้เป็นผลการวิจัย จะมีความสอดคล้องกันถึงความเป็นพื้นที่สาธารณะอย่างระบบขนส่งสาธารณะที่ผู้คนจำนวนมากหลังไหลเข้ามาใช้บริการในทุกวัน ซึ่งถือเป็นระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่ทุกประเทศต้องมีในสังคม แต่ในขณะเดียวกันจำนวนผู้คนที่มากล้นจากการมาเข้าถึงพื้นที่นี้ก็ย่อมมีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดปัญหาอาชญากรรมต่างๆ ขึ้นได้

ตลอด เช่น ปัญหาการคุกคามทางเพศ เป็นต้น ระบบขนส่งสาธารณะจึงกลายเป็นพื้นที่ที่ไม่ปลอดภัยจากมุมมองของผู้ใช้บริการที่เป็นเพศหญิง อีกทั้งสภาพแวดล้อมในพื้นที่ที่เป็นอีกปัจจัยสำคัญที่เอื้ออำนวยให้เกิดมุมมองของพื้นที่ที่ผู้กระทำผิดสามารถใช้เป็นช่องโอกาสในการกระทำผิดได้นอกจากนี้วิธีป้องกัน หรือแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศ อย่างในประเทศอินเดีย ประเทศอียิปต์ ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศเม็กซิโก และประเทศญี่ปุ่น ได้มีการสร้างระบบขนส่งสาธารณะที่เฉพาะสำหรับผู้หญิงเท่านั้นที่เป็นความร่วมมือระหว่างองค์การภาครัฐกับองค์การพัฒนาเอกชน (NGO) หรือภาคประชาชน เช่น ตู้ขบวนโดยสารรถไฟและพื้นที่ขานขานสำหรับผู้หญิงในประเทศอินเดียกับประเทศญี่ปุ่น ระบบขนส่งสาธารณะสีชมพูสำหรับผู้หญิงในประเทศเม็กซิโก เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อมของ Jeffery C. Ray ซึ่งอ้างถึงในบทความทางวิชาการของดวงกมล จิตวิวัฒนา (2542) ซึ่งได้เน้นย้ำถึงหลักการของสภาพแวดล้อมที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมมนุษย์โดยให้ความสำคัญกับการจัดสภาพแวดล้อมทางกายภาพที่เอื้อต่อการช่วยขัดขวางพฤติกรรมละเมิดกฎหมาย หรือลดช่องโอกาสที่จะผู้กระทำผิดจะฉวยโอกาสนั้นกระทำผิดได้ แต่สำหรับประเทศไทย จะมีความแตกต่างจากประเทศเหล่านั้น เป็นเพราะระบบขนส่งสาธารณะอย่างรถโดยสารประจำทางในปัจจุบัน ยังคงมีสภาพแวดล้อมทางกายภาพที่สะท้อนถึงคุณภาพที่ไม่ดีเท่าที่ควรของรถโดยสารประจำทาง ประกอบกับทัศนคติในสังคมไทยที่ยังให้ความสำคัญกับปัญหาการคุกคามทางเพศที่น้อยเกินไป ทำให้วิธีการแก้ไขที่ควรจะมีจากองค์การภาครัฐที่เกี่ยวข้องโดยตรง หรือจะร่วมมือกับองค์การภาคส่วนต่างๆ เช่น กลุ่ม NGO ภาคประชาชน เป็นต้น จึงแทบจะไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างจริงจัง จึงเป็นผลให้ปัญหานี้ยังคงลุกลามต่อเนื่องอยู่ในสังคมไทยปัจจุบัน

จากการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยจึงมีข้อเสนอแนะอันเป็นประโยชน์ต่อทางวิชาการและสังคมที่สามารถนำไปพัฒนาเพิ่มพูนองค์ความรู้เกี่ยวกับประเด็นการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะของไทยได้ ดังนี้

1) การศึกษาวิจัยประเด็นเกี่ยวกับการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะของไทย ยังมีผู้ศึกษาวิจัยในจำนวนที่น้อยมาก และหากในอนาคตนักวิจัยสนใจศึกษาวิจัยเพื่อเป็นพัฒนาต่อยอดประเด็นดังกล่าวจึงควรศึกษาปัญหาการคุกคามทางเพศที่เกิดขึ้นกับกลุ่มประชากรที่เป็นเพศชายและเพศทางเลือกด้วย เนื่องจากในบริบททางสังคมปัจจุบันมีความหลากหลายทางเพศมากขึ้น ซึ่งเชื่อว่าปัญหาการคุกคามทางเพศจึงไม่ได้ถูกจำกัดว่าจะต้องเกิดขึ้นกับเพศหญิงเท่านั้น

2) งานวิจัยชิ้นนี้เป็นงานวิจัยที่รวบรวมมุมมองที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้ให้บริการรถโดยสารประจำทางของไทยที่เป็นเพศหญิงและเคยตกเป็นเหยื่อการคุกคามทางเพศ รวมถึงตัวแทนเจ้าหน้าที่จากองค์การภาครัฐและองค์กรพัฒนาเอกชน (NGO) ที่ได้ให้ข้อมูลตามความเป็นจริงที่

ปรากฏอยู่ในสังคมไทยปัจจุบัน จึงสามารถนำผลการวิจัยนี้ไปต่อยอดเพื่อพัฒนาเป็นแนวทางการป้องกัน หรือวิธีการแก้ไขที่เหมาะสมกับบริบททางสังคมไทยต่อไปในอนาคต

3) งานวิจัยชิ้นนี้ได้สร้างองค์ความรู้ใหม่ที่สะท้อนให้เห็นถึงพัฒนาการของการแก้ไขปัญหาการคุกคามทางเพศบนรถโดยสารประจำทางในสังคมไทย ที่มีความแตกต่างจากพัฒนาการของการแก้ไขปัญหาดังกล่าวในสังคมต่างประเทศ ผลการวิจัยนี้จึงถือเป็นองค์ความรู้ใหม่ที่อาจจะเป็นการช่วยให้นักวิจัยในอนาคตที่สนใจศึกษาวิจัยในประเด็นด้านนี้ได้เข้าใจถึงสภาพปัญหาที่ปรากฏอยู่ในสังคมไทยอย่างแท้จริง

รายการอ้างอิง

- จุฑารัตน์ เอื้ออำนวย. (2544). ปัจจัยที่มีความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศของผู้หญิงไทย. ใน รายงานการวิจัยของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (หน้า 1). กรุงเทพฯ: คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- เจนวิทย์ นวลแสง, ภัทราภรณ์ เกษตรสาระ และอชิรญา ภู่งงศกร. (2559). ความรับผิดชอบทางอาญาและการเยียวยาผู้เสียหายจากการคุกคามทางเพศ ศึกษากรณี ประเทศไทย สหพันธ์รัฐเยอรมนี และเครือรัฐออสเตรเลีย. วารสารการเมือง การบริหาร และกฎหมาย มหาวิทยาลัยบูรพา, 8(2), 325-368.
- ดวงกมล จิตวิวัฒนา. (2542). ลักษณะองค์ประกอบสภาพแวดล้อมกายภาพเพื่อการป้องกันอาชญากรรม: กรณีศึกษาย่านศูนย์การค้าปทุมวัน. วารสารวิชาการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, 17, 102-119.
- ทิพย์วรรณ แซ่ปั้ง. (2552). พฤติกรรมการคุกคามทางเพศในสถานที่ทำงาน: กรณีศึกษาพยาบาลโรงพยาบาลสุราษฎร์ธานี. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารศึกษาศาสตร์, สาขาวิชาพัฒนามนุษย์และสังคม, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- ปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์. (2545). การควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม หลักทฤษฎีและมาตรการ (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์บรรณกิจ 1991.
- พรชัย ชันดี. (2558). ทฤษฎีอาชญาวิทยา หลักการ งานวิจัย และนโยบายประยุกต์. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรังสิต.
- วรรณภา คุณสีลา. (2559). ทางเลือกสาธารณะว่าด้วยการจัดการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่. วารสารการเมือง การบริหาร และกฎหมาย มหาวิทยาลัยบูรพา, 8(3), 369-396.

- อารุณ เกตุสาคร และรณภูมิ สามัคคีคารมย์. (2560). *สถานการณ์การคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร*. โครงการวิจัยของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. ปทุมธานี: คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- Rahman, A., & Farag, L. (2015). *Role of Non-Governmental Organizations (NGOs) In Combating Sexual Harassment in Egypt*. Master's Thesis, Public Policy and Administration Department, The American University in Cairo.
- Graglia, A. D. (2013). 'Pink transportation' in Mexico City: Reclaiming Urban Space through Collective Action Against Gender-based Violence. *Gender & Development*, 21(2), 265-276.
- Graglia, A. D. (2014). *The Gendered City: The Politics of Violence against Women in Mexico city's Public Transit System*. Doctoral Dissertation, Department of Sociology, The Graduate School, Stony Brook University.
- Farley, L. (1978). *Sexual shakedown: The sexual harassment of woman on the job*. New York: McGraw-Hill.
- Neupane, G. (2017). *Sexual Harassment and Reproduction of Patriarchy in Public Space in Nepal*. Doctoral Dissertation, Department of Sociology, The Graduate Division, University of Hawai'i at Manoa.
- Viswanath, K., & Mehrotra, S. T. (2007). 'Shall We Go out?' Women's Safety in Public Spaces in Delhi. *Economic and Political Weekly*, 42(17), 1542-1548.
- Martha, J. S. (2008). Addressing the Security Needs of Women Passengers on Public Transport. *Security Journal*, 21, 117-133.
- Martha, J. S., & Clarke, R. V. (2000). Crime and Public Transport. *Crime and Justice*, 27, 169-233.
- Horii, M., & Burgess, A. (2012). Constructing Sexual Risk: 'Chikan', Collapsing Male Authority and the Emergence of Woman-only Train Carriages in Japan. *Health, Risk & Society*, 14(1), 41-55.
- Tara, S. (2011). Private Space in Public Transport: Locating Gender in the Delhi Metro. *Economic and Political Weekly*, 46(51), 71-74.