

แนวทางที่เหมาะสมในการป้องกันการเกิดอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับ การโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิต

ชมนภัส วังอินทร์¹ และเสกสั่น เครือคำ²

วันได้รับบทความ: 15 มิถุนายน 2567 วันแก้ไข: 28 มิถุนายน 2567 วันยอมรับเผยแพร่: 29 มิถุนายน 2567

บทคัดย่อ

เทศบาลนครรังสิตเป็นเมืองที่รองรับการขยายตัวของกรุงเทพมหานคร รถแท็กซี่จึงเป็นรูปแบบหนึ่งของการให้บริการขนส่งที่ให้ความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารในเทศบาลนครรังสิต อีกทั้งยังตอบสนองต่อการเดินทางของประชาชนให้สามารถเดินทางไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ได้อย่างครอบคลุม แต่บ่อยครั้งที่กลับต้องเจอปัญหาที่เกิดจากการให้บริการของคนขับรถแท็กซี่ จนส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษารูปแบบและสาเหตุของอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ และศึกษาแนวทางที่เหมาะสมในการป้องกันการเกิดอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิตมีการเก็บข้อมูลโดยใช้การสัมภาษณ์เชิงลึกจากทัศนคติของกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ โดยแบ่งเป็น 6 กลุ่ม คือ ประชาชนที่โดยสารรถแท็กซี่ 5 คน เจ้าหน้าที่ศูนย์กู้ชีพกู้ภัย 3 คน ตำรวจสายตรวจ 2 คน พนักงานสอบสวน 3 คน เจ้าหน้าที่ในศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะ จำนวน 2 คน และนักวิชาการด้านอาชญาวิทยา จำนวน 2 คน ผลการวิจัยพบว่า ส่วนใหญ่จะเป็นอาชญากรรมที่เป็นความผิดเกี่ยวกับทรัพย์สิน ต่อชีวิตร่างกาย และเพศ โดยมีสาเหตุสำคัญจากตัวคนขับรถแท็กซี่ที่มีปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง ปัญหายาเสพติด ประกอบกับเหยื่อ ช่วงเวลา และสถานที่มีความเหมาะสม จึงทำให้เกิดโอกาสในการกระทำความผิดขึ้น ข้อเสนอแนะที่สำคัญในงานวิจัยครั้งนี้ คือ กรมการขนส่งทางบกควรนำเทคโนโลยีอย่างการติดตั้งโปรแกรมการเดินทางมาช่วยป้องกันการกระทำผิดของคนขับรถแท็กซี่ รวมทั้งผู้ประกอบการนิติบุคคลรถแท็กซี่ควรมีการพัฒนาคุณภาพการให้บริการของตนเองให้มีคุณภาพและปลอดภัยสำหรับประชาชนผู้ใช้บริการ

คำสำคัญ : การป้องกันการเกิดอาชญากรรม, รถแท็กซี่, เทศบาลนครรังสิต

¹ นักศึกษาลัทธิศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาอาชญาวิทยาและการบังคับใช้กฎหมาย คณะสังคมศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ (ผู้ประพันธ์บรรณกิจ)

² รองศาสตราจารย์ พันตำรวจเอก ดร. คณะสังคมศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ



Appropriate Guidelines for Preventing Related Crimes with Taking a Taxi in the Rangsit Municipality Area

Chomnapas Wangein¹ & Seksan Khruakham²

Received Date: June 15, 2024 Revised Date: June 28, 2024 Accepted Date: June 29, 2024

Abstract

Rangsit City Municipality is a city accommodating the expansion of Bangkok. Consequently, taxis are a convenient mode of transportation for passengers in Rangsit City Municipality, providing comprehensive coverage for travel to various areas. However, taxi services often encounter problems caused by taxi drivers, impacting the safety of citizens' lives and property. This qualitative study aimed to investigate the patterns and causes of crimes related to taxi transportation and examine appropriate measures for preventing such crimes in the Rangsit City Municipality area. Data were collected through in-depth interviews with key informants, divided into six groups: five taxi passengers, three rescue center officials, two patrol officers, three inquiry officers, two officials from the Passenger Protection Center, and two criminology academics. The research findings revealed that most crimes were related to property, physical harm, and sexual offenses. Key causes stemmed from taxi drivers' economic, social, and political factors, drug problems, as well as the suitability of victims, timing, and location, creating opportunities for criminal activities. The significant recommendation from this research was that the Department of Land Transport should implement technology, such as installing navigation software, to help prevent taxi driver misconduct. Additionally, taxi operators should enhance the quality and safety of their services for the public.

Keywords: Crime prevention, Taxi, Rangsit City Municipality

¹ Graduate student, Master of Arts Program in Criminology and Law Enforcement, Faculty of Social Sciences, Royal Police Cadet Academy (Corresponding author)

² Assoc.Prof., Pol.Col., Ph.D., Faculty of Social Sciences, Royal Police Cadet Academy

บทนำ (Introduction)

รถแท็กซี่เป็นบริการขนส่งสาธารณะรูปแบบหนึ่งในเมืองใหญ่ที่สามารถตอบสนองความต้องการด้านการบริการขนส่งมวลชนของผู้คนให้มีความสะดวก สบาย รวดเร็ว กำหนดเส้นทางได้เอง สามารถให้บริการรับส่งผู้โดยสารได้ตามสถานที่ต่าง ๆ หรือแม้แต่สถานที่ที่ไม่มีรถโดยสารประจำทางผ่าน (อโศกฯ เสมชูโชติ, 2550) แม้ในเมืองใหญ่ ๆ จะหาที่จอดรถยาก ก็ไม่เป็นปัญหา รถแท็กซี่มีบริการอยู่ทั่วประเทศ โดยเฉพาะในเมืองหรือจังหวัดที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ เรามักจะพบเจอการให้บริการรถแท็กซี่เป็นจำนวนมาก อย่างเทศบาลนครรังสิตที่เป็นจุดศูนย์กลางในการเดินทางต่อไปยังจังหวัดต่าง ๆ ทั้งในภาคกลาง ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคตะวันออก ด้วยการขยายตัวทางด้านประชากรและพื้นที่ในอัตราที่สูงขึ้น การย้ายถิ่นฐานของคนในจังหวัดอื่น ๆ เข้าสู่กรุงเทพมหานครความหนาแน่นของประชากรที่มีมาก ส่งผลให้ระบบสาธารณูปโภคและการคมนาคมขนส่งอาจมีไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชากร ดังนั้น การมีระบบคมนาคมที่ดี มีประสิทธิภาพ จะช่วยให้การเดินทางของประชาชนนั้นเป็นไปอย่างราบรื่น สะดวกสบายซึ่งตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้ (อนันต์ โพธิกุล, 2558) รถแท็กซี่จึงเป็นอีกรูปแบบหนึ่งของการให้บริการขนส่งสาธารณะที่ถือได้ว่าเป็นความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารในเทศบาลนครรังสิตได้เป็นอย่างดี อีกทั้งยังตอบสนองต่อความต้องการในการเดินทางของประชาชนให้สามารถเดินทางไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ได้อย่างครอบคลุม และรวดเร็ว ประชาชนจึงนิยมหันมาใช้บริการโดยสารถแท็กซี่เป็นจำนวนมาก แต่บ่อยครั้งที่กลับต้องเจอปัญหาที่เกิดจากการให้บริการของคนขับรถแท็กซี่ เห็นได้จากจำนวนการรับเรื่องร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ โทร. 1584 จำแนกตามข้อหาร้องเรียนรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ เดือนมกราคม – มีนาคม 2567 พบว่า จำนวนการรับเรื่องร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ โทร. 1584 จำแนกตามข้อหาร้องเรียนรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ประเภทรถแท็กซี่ในเดือนมกราคม 2567 มีจำนวน 2,045 ข้อหา เดือนกุมภาพันธ์ 2567 มีจำนวน 1,701 ข้อหา และเดือนมีนาคม 2567 มีจำนวน 1,711 ข้อหา ตามลำดับ ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่า ข้อหาที่มีจำนวนการร้องเรียนมากที่สุดในทุกเดือน คือ การปฏิเสธไม่รับผู้โดยสาร แสดงกิริยาจาไม่สุภาพ และขับรถประมาท นำมาหว่าดเสียว แต่พฤติกรรมที่นำไปสู่การเกิดอาชญากรรมได้ก็ยังคงพบเจออยู่ เช่น เจตนาลักทรัพย์ กระทำการอันควรขายหน้า หรือกระทำการลามกอย่างอื่น และอื่น ๆ เป็นต้น และหากมองในภาพรวมของการรับเรื่องร้องเรียนในแต่ละเดือน จะเห็นได้จากจำนวนครั้งการรับเรื่องร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ โทร. 1584 ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ จำแนกตามประเภทรถ (รถแท็กซี่) เดือนมกราคม – มีนาคม 2567 พบว่า จำนวนครั้งการรับเรื่องร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ โทร. 1584 ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ จำแนกตามประเภทรถ (รถแท็กซี่) ในเดือนมกราคม 2567 มีจำนวน 1,524 ครั้ง เดือนกุมภาพันธ์ 2567 มีจำนวน 1,280 ครั้ง และเดือนมีนาคม 2567 มีจำนวน 1,275 ครั้ง ตามลำดับ (กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม, 2567) ทั้งนี้ แม้ว่าจำนวนครั้งการรับเรื่องร้องเรียนของรถแท็กซี่จะมีจำนวนลดลงในทุกเดือน แต่ก็ยังถือว่าเป็นจำนวนที่ยังมากอยู่ จนทำให้มุมมองของประชาชนที่มีต่อการใช้บริการรถแท็กซี่ถูกมองไปในด้านลบต่อสังคม ถึงแม้จะมีมาตรการกวดขันในการแก้ปัญหาดังกล่าว แต่ก็ไม่ได้รับการแก้ไขปัญหาย่างจริงจังสักที

วัตถุประสงค์ของงานวิจัย (Research Objectives)

- 1) เพื่อศึกษารูปแบบของอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิต
- 2) เพื่อศึกษาสาเหตุการเกิดอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิต
- 3) เพื่อศึกษาแนวทางที่เหมาะสมในการป้องกันการเกิดอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิต

การทบทวนวรรณกรรม (Literature Review)

1) แนวคิดและทฤษฎีอาชญาวิทยาที่เกี่ยวข้องกับการทำผิดคดีอาชญากรรมจากการโดยสารรถแท็กซี่

(1) ทฤษฎีความกดดันทางสังคม (Strain Theory) กำเนิดขึ้นจากแนวคิดสังคมไร้กฎเกณฑ์ของเดอว์คัม โดยโรเบิร์ต เมอร์ตัน ได้นำหลักการของทฤษฎีสังคมไร้กฎเกณฑ์ (Anomie theory) มาใช้อธิบายสถานการณ์อาชญากรรมที่เกิดขึ้นอเมริกาในช่วงทศวรรษที่ 1930 (Merton, 1938 อ้างถึงใน เสกสัน เครือคำ, 2558) อธิบายว่าอาชญากรรมนั้นเกิดจากความไม่เท่าเทียมกันของโครงสร้างทางสังคม ดังนั้น เพื่อให้บรรลุเป้าหมายอย่างเดียวกับคนอื่นในสังคม จึงต้องแสวงหาวิธีการอื่นนอกจากการประกอบอาชีพที่ถูกต้องตามกฎหมาย เช่น การลักทรัพย์ ปล้นทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือการฉ้อโกง เป็นต้น ดังนั้น การที่คนขับรถแท็กซี่จะประกอบอาชญากรรมได้นั้น อาจมาจากปัจจัยที่มีเป้าหมายในชีวิตเป็นความร่ำรวยเหมือนคนอื่นในสังคม แต่ด้วยข้อจำกัดทางด้านโอกาสหรือวิธีการที่ถูกต้องทางสังคมที่น้อยกว่าคนในสังคมทั่วไป ทำให้ต้องหันไปพึ่งพาหรือฉกฉวยโอกาสที่จะประสบความสำเร็จด้วยการใช้วิธีการที่ผิดกฎหมายหรือที่สังคมทั่วไปไม่ยอมรับ อันก่อให้เกิดอาชญากรรมขึ้นในสังคม

(2) ทฤษฎีอาชญากรรมทั่วไป/การควบคุมตัวเอง (General theory of crime/Self-control theory) ถูกสร้างขึ้นโดยไมเคิล กอทเฟรดสัน และทราวิสเฮอร์ชี (Gottfredson & Herschi, 1995 อ้างถึงใน เสกสัน เครือคำ, 2558) อธิบายถึงอาชญากรรมว่า ผู้ที่มีการควบคุมตนเองสูงจะมีแนวโน้มที่จะกระทำความผิดน้อยในทุกช่วงของชีวิต ส่วนผู้ที่มีการควบคุมตนเองต่ำจะมีแนวโน้มในการกระทำผิดสูง โดยอาชญากรรมจะเกิดขึ้นเมื่อมีปัจจัยเอื้ออำนวยหรือมีโอกาสดังนั้นตามทฤษฎีของกอทเฟรดสันและเฮอร์ชี อาชญากรรมจะเกิดขึ้นจาก 2 องค์ประกอบหลักคือ การควบคุมตนเอง (Self-control) และโอกาส (Opportunity) โดยการควบคุมตนเอง (Self-control) ในแต่ละบุคคลนั้นจะแตกต่างกัน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับกระบวนการขัดเกลาทางสังคม (Socialization) ดังนั้น การที่คนขับรถแท็กซี่มีการกระทำผิดขึ้น เช่น การลักทรัพย์ การชิงทรัพย์ การล้วงละเมิดทางเพศ เป็นต้น อาจเนื่องมาจากการควบคุมตนเองไม่ได้ หรือมีทักษะการควบคุมตัวเองในระดับต่ำ หรือในช่วงเวลานั้นไม่สามารถควบคุมอารมณ์ของตนเองได้ ประกอบกับมีโอกาสที่เอื้ออำนวยให้คนขับรถแท็กซี่ลงมือกระทำความผิด จึงทำให้กลายเป็นปัจจัยที่เหมาะสมในการเกิดอาชญากรรมได้

(3) ทฤษฎีจิตวิเคราะห์ (Psychoanalytic theory) นักอาชญาวิทยาท่านแรกที่ริเริ่ม

การศึกษาผลกระทบของความผิดปกติหรือความกดดันทางจิตใจที่มีผลต่อพฤติกรรมอาชญากรรมของบุคคลคือ เฮนรี เมาส์ลีย์ (Henry Maudsley) ซึ่งเป็นนักจิตวิทยาชาวอังกฤษ (พรชัย ชันดี และคณะ, 2543 อ้างถึงใน เสกสัน เครือคำ, 2558) เมาส์ลีย์เชื่อว่า พฤติกรรมเบี่ยงเบนเป็นวิธีการแสดงออกเพื่อปลดปล่อยแรงกระตุ้นของโรคร้ายหรือความผิดปกติที่ได้รับการถ่ายทอดมาจากบรรพบุรุษ โดยลักษณะความผิดปกติทางจิตใจมีมาแต่กำเนิดและสามารถสืบทอดทางพันธุกรรมได้ แต่อย่างไรก็ตามนักอาชญาวิทยาแนวจิตวิทยาที่ได้รับการยกย่องและเป็นที่ยอมรับมากที่สุดคนหนึ่งคือ ซิกมันด์ ฟรอยด์ (Sigmund Freud) เจ้าของทฤษฎีจิตวิเคราะห์ (Psychoanalytic theory) โดยมีหลักการพื้นฐานของทฤษฎีจิตวิเคราะห์คือ พฤติกรรมของมนุษย์ส่วนมากเกิดจากพลังทางจิตภาคและชีวภาค หรือจิตใต้สำนึก ซึ่งบุคคลอาจจะไม่รู้ตัวหรือควบคุมในส่วนนี้ได้ ดังนั้นหากต้องการที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของบุคคลจำเป็นต้องเข้าไปเปลี่ยนแปลงสิ่งที่อยู่ภายในจิตใจของมนุษย์ รวมถึงจิตใต้สำนึกของบุคคลนั้น ตามทฤษฎีนี้โครงสร้างภายในจิตใต้สำนึกของบุคคลมีองค์ประกอบอยู่ด้วยกัน 3 ส่วน คือ อิด (Id) เป็นส่วนที่เกี่ยวกับพลังสัญชาตญาณที่กระตุ้นหรือผลักดันให้บุคคลมีพฤติกรรมเพื่อตอบสนองความต้องการต่าง ๆ ของบุคคล เช่น ความโลภ ความสุข ความสนุกสนานเพลิดเพลิน เป็นต้น อภีอิตตา (Superego) ซึ่งเป็นส่วนที่ตรงข้ามกับอิดที่จะคอยควบคุมพฤติกรรมของบุคคลให้อยู่ในกรอบที่ติงามโดยฟรอยด์มองว่าอภีอิตตานั้นเกิดจากการปลูกฝังเลี้ยงดูที่ดีจากครอบครัวในวัยเด็ก อิตตา (Ego) เป็นส่วนที่ตระหนักถึงความเป็นจริงของบุคคล มีหน้าที่ในการประสานระหว่างความต้องการของอิดกับส่วนควบคุมของอภีอิตตา ซึ่งจะนำมาสู่การแสดงออกซึ่งพฤติกรรมของบุคคลที่บ่งบอกถึงตัวตนของบุคคล บุคคลธรรมดาทั่วไปจะมีพัฒนาการการทำงานของ อิด อิตตา และอภีอิตตา เป็นไปตามลำดับขั้นตอนตั้งแต่วัยเด็กจนโต หากมีการพัฒนาที่ผิดปกติจะเกิดการเสียสมดุลทำให้การทำงานของจิตใต้สำนึกนั้นเสียไปนำไปสู่การมีพฤติกรรมเบี่ยงเบน (เสกสัน เครือคำ, 2558) ดังนั้น พฤติกรรมเบี่ยงเบนต่าง ๆ ของคนชั่วร้ายที่ที่ถูกแสดงออกมานั้นเป็นสิ่งที่บ่งบอกถึงความไม่สมดุลกันระหว่าง อิด อิตตา และอภีอิตตา ซึ่งการทำความผิดของคนชั่วร้ายมักจะเกิดจากอิดนั้นมีความแข็งแรงมากกว่าอภีอิตตา ทำให้บุคคลมีพฤติกรรมที่ชอบเอาแต่ใจตัวเอง ทำอะไรไม่ค่อยคำนึงถึงกฎระเบียบของสังคม ความถูกต้องหรือความเดือดร้อนของบุคคลอื่น

(4) ทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคม (Social learning theory) เป็นทฤษฎีที่ถูกพัฒนาขึ้นจาก

ทฤษฎีการคบหาสมาคมที่แตกต่างของซัทเธอร์แลนด์ โดย โรนัลด์ เอเคอร์ (Ronald Aker, 1973 อ้างถึงใน เสกสัน เครือคำ, 2558) ซึ่งได้นำหลักแนวคิดทั้งหมดของทฤษฎีการคบค้าสมาคมที่แตกต่างมาขยายให้มีความครอบคลุมและเหมาะสมกับการเปลี่ยนแปลงทางสังคมมากขึ้น โดยการนำหลักการดังกล่าวมารวมกับหลักการส่งเสริมสนับสนุน (Reinforcement) ซึ่งนำมาจากทฤษฎีทางจิตวิทยาเกี่ยวกับการเรียนรู้พฤติกรรม การคงอยู่ของพฤติกรรม และการหยุดพฤติกรรม ทฤษฎีการเรียนรู้ของเอเคอร์มีหลักการที่สำคัญอยู่ด้วยกัน 4 อย่าง คือ 1) การคบหาสมาคมที่แตกต่าง (Differential association) เป็นกระบวนการที่บุคคลเข้าไปมีการคลุกคลีกับคนอื่น โดยจะมีการเรียนรู้เกี่ยวกับการกำหนดมุมมอง (Definition) ซึ่งเป็นกระบวนการแลกเปลี่ยนความเชื่อและทัศนคติเกี่ยวกับพฤติกรรมที่จะแสดงออกกว่าจะเป็นแบบที่ชอบด้วยกฎหมายหรือแบบที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย 2) การกำหนดมุมมอง (Definition) เป็นแนวความคิดส่วนตัวของบุคคลเกี่ยวกับการให้เหตุผลว่าสิ่ง

ใดดีหรือสิ่งใดไม่ดี การกำหนดมุมมองนั้นเป็นเรื่องของความเชื่อและการหาเหตุผลในการที่จะสนับสนุน พฤติกรรมหรือการกระทำของบุคคลแต่ละคน 3) การส่งเสริมสนับสนุนที่แตกต่าง (Differential reinforcement) เป็นการเรียนรู้เกี่ยวกับผลที่จะเกิดขึ้นจากการกระทำว่าจะเป็นรางวัลหรือการลงโทษ เป็นผลดีหรือผลเสีย เป็นคุณหรือเป็นโทษ ซึ่งแต่ละบุคคลจะมีความคาดหวังจากการกระทำที่แตกต่างกันไป หากบุคคลเห็นว่าการกระทำนั้นจะนำมาซึ่งรางวัลก็จะลงมือกระทำหรือมีพฤติกรรมนั้นต่อไปจนกว่าจะมีการเรียนรู้ หรือคาดหวังว่าการกระทำนั้นจะเป็นโทษ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับลักษณะของการส่งเสริมสนับสนุนที่บุคคลนั้นได้เรียนรู้ และคาดหวัง ได้แก่ จำนวน ความถี่ และความน่าจะเป็น โดยหากการส่งเสริมสนับสนุนนั้นเป็นรางวัลที่มีจำนวนมาก เกิดขึ้นบ่อยครั้ง และมีโอกาสที่จะเกิดขึ้นสูงแล้ว การเกิดและการดำเนินอยู่ของอาชญากรรมก็จะมีมาก และ 4) การลอกเลียนแบบ (Imitation) เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นจากการสังเกตพฤติกรรมคนอื่นแล้วทำตาม การเลียนแบบนั้นสามารถเกิดขึ้นได้จากการสังเกตจากบุคคลที่อยู่ใกล้ตัวและการสังเกตจากสื่อต่าง ๆ ซึ่งไม่ได้เข้าไปสัมผัสสกลูกกลีโดยตรง (เสกสัน เครือคำ, 2558) โดยพฤติกรรมอาชญากรรมของคนขับรถแท็กซี่ส่วนหนึ่งเกิดจากการที่บุคคลได้เรียนรู้พฤติกรรมอาชญากรรม และมีความเห็นด้วยกับพฤติกรรมที่ละเมิดกฎหมายนั้น เช่น การเห็นการกระทำผิดในหน้าข่าวที่ปรากฏตามสื่อออนไลน์ หรือตามที่พบเห็นได้ทั่วไป เป็นต้น

(5) ทฤษฎีการเลือกอย่างมีเหตุผล (Rational choice theory) การเลือกอย่างมีเหตุผลเป็นธรรมชาติของมนุษย์ในการดำเนินชีวิตประจำวัน เพราะโดยธรรมชาติแล้ว มนุษย์เอาตัวเองเป็นที่ตั้ง ดังนั้น การกระทำทุกอย่างจะต้องตั้งอยู่บนพื้นฐานของเหตุผลเพื่อเข้าข้างตนเอง โดยเหตุผลที่มักจะคำนึงถึงเป็นอันดับแรก คือ ประโยชน์ทางด้านเศรษฐศาสตร์ โดยการคิดอย่างมีเหตุผลนั้นเป็นการคิดคำนวณเปรียบเทียบกันระหว่างผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ (Benefits) กับโทษหรือสิ่งที่ต้องเสีย (Costs) จากการกระทำ ซึ่งเป็นมุมมองทางเศรษฐศาสตร์ (Economic approach) (เสกสัน เครือคำ, 2558) ดังนั้น การที่คนขับรถแท็กซี่จะประกอบอาชญากรรมได้นั้น หากคนขับรถแท็กซี่คิดว่าไม่มีกำไรจากการกระทำผิดกฎหมายก็จะไม่ประกอบอาชญากรรม

2) แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม

(1) ทฤษฎีเกี่ยวกับเหยื่ออาชญากรรม (Victimization theories) มีแนวคิดเหยื่ออาชญากรรม 3 แนวคิดดังนี้ (เสกสัน เครือคำ, 2558) 1) แนวคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมรับผิดชอบของเหยื่อ (Victim precipitation) แนวคิดนี้เป็นแนวคิดดั้งเดิมของการศึกษาเหยื่ออาชญากรรม โดยในยุคแรก ๆ ของการศึกษาเหยื่ออาชญากรรมนั้นจะเน้นไปที่การมีส่วนร่วมของเหยื่อในการเกิดขึ้นของอาชญากรรม โดยสมมติฐานเบื้องต้นของแนวคิดนี้คือ เหยื่อมีส่วนที่ทำให้เกิดอาชญากรรมขึ้น แต่ระดับความรับผิดชอบนั้นจะแตกต่างกันไปตามแต่ละสถานการณ์ (Wolfgang, 1958 อ้างถึงใน เสกสัน เครือคำ, 2558) 2) แนวคิดเกี่ยวกับวิถีการดำเนินชีวิตของเหยื่อ (Lifestyle theory) แนวคิดนี้มองว่าวิถีการดำเนินชีวิตบางอย่างของบุคคลทำให้บุคคลนั้นมีโอกาสที่จะกลายเป็นเหยื่ออาชญากรรม ในขณะที่วิถีชีวิตของบางคนมีลักษณะที่เป็นการลดโอกาสการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรม ดังนั้น อาชญากรรมมีแนวโน้มจะเกิดขึ้นเมื่อเหยื่อนำพาตัวเองเข้าสู่สถานการณ์ที่อาจจะได้รับอันตรายได้ สิ่งที่เกิดขึ้นในชีวิตประจำวันอาจก่อให้เกิดบุคคลกลายเป็นเหยื่อของอาชญากรรมก็ได้ ขึ้นอยู่กับสถานการณ์วันเวลาและสถานที่ ผู้วิจัยสรุปได้ว่า คนขับรถแท็กซี่ไม่เพียงแต่จะเป็นสาเหตุของการเกิดอาชญากรรมเสมอไป แต่เหยื่อหรือ

ผู้เสียหายก็สามารถเป็นสาเหตุในการเกิดอาชญากรรมได้เหมือนกัน เช่น การแต่งกายของเหยื่อไปกระตุ้นให้เกิดการกระทำความผิดขึ้น หรือการที่เหยื่อใช้บริการรถแท็กซี่ไปในสถานที่ที่เปลี่ยว ไม่มีผู้คนสัญจรไปมา เป็นต้น

(2) ทฤษฎีปกติวิสัย (Routine activity theory) มีหลักการสำคัญคือ อาชญากรรมเกิดจากองค์ประกอบ 3 ประการ คือ (เสกสัน เครือคำ, 2558) 1) เป้าหมายที่เหมาะสม (Suitable target) ซึ่งสามารถเป็นได้ทั้งบุคคล สิ่งของ และสถานที่โดยลักษณะของเป้าหมายหรือเหยื่อที่เหมาะสมสำหรับผู้กระทำความผิดนั้น 2) การขาดการคุ้มครองที่ดี (Absence of capable guardian) เป็นอีกองค์ประกอบหนึ่งที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกที่จะกระทำความผิดโดยการคุ้มครองที่ดีนั้นจะเป็นสิ่งของ บุคคล หรือวิธีการใด ๆ ก็ได้ที่ทำให้อาชญากรไม่กล้าลงมือกระทำความผิด และ 3) ผู้ที่จะกระทำความผิด (Motivated offender) ซึ่งจะเป็นใครก็ได้ที่ดำเนินชีวิตอยู่ในสังคม แต่เมื่อมีโอกาสหรือแรงจูงใจที่จะกระทำความผิด อาจจะได้ด้วยเหตุผลที่แตกต่างกันขึ้นอยู่กับสถานการณ์ ซึ่งจะส่งผลต่อกระบวนการคิดตัดสินใจเมื่อกระทำความผิด ด้วยหลักการคิดอย่างมีเหตุผลในการกระทำความผิดซึ่งเกิดจากการพิจารณาถึงองค์ประกอบที่เป็นเหยื่อและการปกป้องคุ้มครอง ดังนั้น อาชญากรรมที่เกิดจากการโดยสารรถแท็กซี่ ส่วนมากมักจะพุ่งเป้าไปที่ตัวเหยื่อหรือผู้โดยสาร กล่าวคือ หากเหยื่อมีความเหมาะสม โดยสารรถกลับบ้านคนเดียว โดยขาดการคุ้มครองที่ดี ประกอบกับช่วงเวลานั้น คนขับรถแท็กซี่อาจจะมีปัจจัยต่าง ๆ ที่ไปกระตุ้นให้เกิดการกระทำความผิดขึ้น ก็จะเข้าองค์ประกอบของการเกิดอาชญากรรมทันที แต่หากสลับกันผู้ที่จะกระทำความผิดก็อาจจะเป็นได้ทั้งตัวผู้โดยสารเองหรือคนขับรถแท็กซี่ก็ได้ แล้วแต่ว่าแต่ละคนจะมีโอกาสในการกระทำความผิดได้มากน้อยแค่ไหน

3) แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการป้องกันการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมจากการโดยสารรถแท็กซี่

(1) ทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม (Crime Control Through Environment Design) เมื่อปี 1971 เรย์ เจฟฟรีย์ (Jeffery, 1977 อ้างถึงใน พรชัย ชันตี และคณะ, 2558) ได้พัฒนาทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม โดยหลักการของการควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อมนั้น เป็นสิ่งที่สามารถวางแผน เปลี่ยนแปลง แก้ไข เพื่อใช้เป็นมาตรการในการป้องกันอาชญากรรมได้ โดยปิดกั้นโอกาสให้อาชญากรเข้าถึงบุคคล ทรัพย์สิน หรือเป็นการลดช่องโอกาสในการกระทำความผิดของคนร้ายให้น้อยลงด้วยการคำนึงถึงความสำคัญของการป้องกันและควบคุมอาชญากรรม โดยการออกแบบสภาพแวดล้อมให้เอื้ออำนวย หัวใจสำคัญของการควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม คือ ปรับสภาพแวดล้อมและใช้ประโยชน์จากสภาพแวดล้อมในการลดโอกาสการก่ออาชญากรรม และช่วยทำให้สภาพแวดล้อมดูปลอดภัยไม่น่ากลัว (พรชัย ชันตี และคณะ, 2558) การอาศัยธรรมชาติของสภาพแวดล้อมมาเป็นประโยชน์ในการป้องกันอาชญากรรมถือเป็นกลยุทธ์ที่แตกต่างจากระบบรักษาความปลอดภัยทั่วไป ซึ่งเน้นการติดตั้งอุปกรณ์เตือนภัย กลอนล็อกเปิดปิดประตู ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด แต่ระบบการรักษาความปลอดภัยของการควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม กลับเน้นการใช้สภาพแวดล้อมที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์ในทางที่ทำให้คนร้ายรู้สึกเป็นเขตหวงห้าม และถูกเฝ้าระวังอยู่ จึงไม่ยอมเสี่ยงกระทำความผิด

(2) ทฤษฎีสามเหลี่ยมอาชญากรรม (Crime Triangle Theory) เป็นทฤษฎีที่อธิบายถึงสาเหตุหรือองค์ประกอบของการเกิดอาชญากรรม ซึ่งประกอบด้วย (ศรีวรารห์ รังสีพราหมณกุล และชยพล ฉัตรชัยเดช, ม.ป.ป.) 1) ผู้กระทำความผิด/คนร้าย (Criminals) หมายถึง ผู้ที่มีความต้องการ (Desire) จะก่อเหตุหรือลงมือกระทำความผิด ต้องพยายามลดหรือควบคุมจำนวนผู้กระทำความผิดหรือคนร้ายในพื้นที่ 2) เหยื่อ (Victims)/เป้าหมาย (Target) หมายถึง บุคคล สถานที่ หรือวัตถุสิ่งของที่ผู้กระทำความผิดหรือคนร้ายมุ่งหมายกระทำต่อ หรือเป็นเป้าหมายที่ต้องการ และ 3) โอกาส (Opportunity) หมายถึง ช่วงเวลา (Time) และสถานที่ (Place) ที่เหมาะสมที่ผู้กระทำความผิดหรือคนร้ายมีความสามารถจะลงมือกระทำความผิดหรือก่ออาชญากรรม เมื่อเหตุการณ์หรือสถานการณ์ครบองค์ประกอบทั้ง 3 ด้านดังกล่าวข้างต้น จะทำให้เกิดอาชญากรรมขึ้น ทฤษฎีดังกล่าวได้เสนอแนวคิดในการแก้ไขปัญหาอาชญากรรม หรือการป้องกันไม่ให้เกิดอาชญากรรม โดยต้องพยายามทำอย่างไรก็ตามที่จะให้องค์ประกอบของสามเหลี่ยมอาชญากรรมด้านใดด้านหนึ่งหายไป ก็จะทำให้อาชญากรรมไม่เกิดขึ้น

(3) ทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement Theory) มีแนวคิดมาจากรัฐเป็นผู้ใช้มาตรการทางกฎหมาย รัฐได้รับอาณัติมอบหมาย และบังคับใช้กฎหมายภายใต้หลักนิติธรรม ซึ่งทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมายของหน่วยงานในกระบวนการยุติธรรมแบ่งออกเป็น 2 ทฤษฎี ดังนี้ 1) ทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรม (Crime Control) เป็นทฤษฎีที่มุ่งควบคุม ระวัง ปราบปรามอาชญากรรมเป็นหลัก ส่วนเรื่องการคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของบุคคลเป็นเรื่องรองลงไป บังคับใช้กฎหมายด้วยความรวดเร็ว รุนแรง และแน่นอน เน้นการวินิจฉัยคดีตั้งแต่ตอนต้นของกระบวนการยุติธรรม เมื่อได้ตัวผู้กระทำความผิดมาแล้วให้สันนิษฐานไว้ก่อนเลยว่า เป็นผู้กระทำความผิด และ 2) ทฤษฎีกระบวนการนิติธรรม (Due Process) เป็นทฤษฎีที่ยึดหลักกฎหมายและยึดการคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของประชาชน แม้ในบางกรณีจะมีหลักฐานชิ้นสำคัญในการพิสูจน์ความผิดของจำเลย แต่ถ้าหากได้หลักฐานนั้นมาด้วยกระบวนการที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมาย ก็ไม่อาจรับฟังเพื่อลงโทษจำเลยได้ เน้นการเปิดเผยการพิจารณาคดีในชั้นศาล เมื่อได้ตัวผู้กระทำความผิดมาแล้ว ให้สันนิษฐานไว้ก่อนเลยว่าเป็นผู้บริสุทธิ์ จนกว่าจะพิจารณาคดีจนถึงที่สุดแล้ว (พรชัย ชันดี และคณะ, 2558) ทฤษฎีทั้งสองนี้ไม่มีความแตกต่างกันในแง่ของเป้าหมาย เพราะทั้งสองทฤษฎีต่างมุ่งรักษาความสงบเรียบร้อยและความปลอดภัยของสังคมส่วนร่วม แต่จะต่างกันในเรื่องวิธีการปฏิบัติ โดยแนวทางการป้องกันอาชญากรรมวิธีนี้จึงมุ่งเน้นการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพสูงสุด และการบังคับใช้กฎหมายส่วนใหญ่เป็นหน้าที่ของเจ้าพนักงานตำรวจ ซึ่งข้อดีของการป้องกันอาชญากรรมโดยการบังคับใช้กฎหมายคือเห็นผลลัพธ์ได้อย่างรวดเร็วในการป้องกันอาชญากรรม แต่ก็มีข้อเสียคือเป็นการแก้ไขปัญหาที่ปลายเหตุ อาจจะไม่ใช่เป็นการป้องกันอาชญากรรมที่มีประสิทธิภาพ

(4) ทฤษฎีหน้าต่างแตก (Broken Windows Theory) ทฤษฎีนี้มีรากฐานจากการทดลองจาก ฟิลลิป ซิมบาร์โด (Philip Zimbardo) เป็นนักจิตวิทยาจากสแตนฟอร์ด ทำการทดลองในปี 1969 โดยนำรถที่ไม่มีป้ายทะเบียนและเปิดฝากระโปรงไปจอดทิ้งไว้หนึ่ง ๆ ที่ย่านบร็อกซ์ (The Bronx) เป็นย่านที่เสื่อมโทรมของนิวยอร์กหนึ่งคันและอีกหนึ่งคันไปจอดทิ้งไว้ที่ พาโล อัลโต (Palo Alto, California) เป็นย่านที่อยู่ใกล้กับมหาวิทยาลัยสแตนฟอร์ด รัฐแคลิฟอร์เนีย หลังจากจอดทิ้งไว้รถคันที่จอดในย่านบร็อกซ์นั้นถูกทุบทำลายจากผู้คนในช่วงเวลาไม่ถึง 24 ชั่วโมงหลังจากที่ไปจอด โดยมีผู้คนเข้าไปทำลายทรัพย์สินกลุ่มแรกเป็นกลุ่ม

ครอบครัวที่มีพ่อ แม่ ลูก รถถูกทุบตีกระຈกและขโมยของที่สามารถนำไปขายได้ เช่น หม้อน้ำและแบตเตอรี่ ทุกชิ้นส่วนของรถถูกทำลายและกลายเป็นสนามเด็กเล่นของเด็ก ๆ ในภายหลัง แต่กลับกัน รถอีกคันที่ถูกจอดไว้เช่นเดียวกันในย่านพาลอ อัลโต นั้น ไม่มีใครแตะต้องนานกว่า 1 สัปดาห์ ฟิลลิป ซิมบาร์โดผู้ทดลอง จึงนำค้อนเข้าไปทุบรถคันนั้นและผ่านไปไม่นานผู้คนแถวนั้นก็เข้ามามีส่วนร่วมทำลายรถเช่นเดียวกัน ซึ่งผู้คนที่เข้ามาทำลายรถเป็นคนวัยกลางคนที่เป็นผู้ใหญ่ เป็นคนผิวขาว แต่งตัวดี จากการทดลองเชื่อว่าผู้คนที่อยู่ในย่านบร็องซ์เป็นย่านที่มีประวัติการทิ้งร้างทรัพย์สินสูงกว่าที่อื่น ๆ จึงทำให้เกิดการทำลายทรัพย์สินขึ้นอย่างรวดเร็วหลังจากนำรถไปจอดทิ้งไว้ แต่สำหรับในย่านพาลอ อัลโตที่เป็นย่านที่มีผู้คนในสังคมที่ดีกว่าจึงไม่มีการเข้าไปทำลายรถที่ถูกจอดทิ้งไว้ แต่ที่น่าสนใจคือ เมื่อซิมบาร์โดเริ่มทุบรถที่จอดไว้เพียงไม่กี่ชั่วโมงจึงสังเกตเห็นได้ว่าหากปล่อยให้ทรัพย์สินอยู่ในสภาพที่เสื่อมโทรมมันจะกลายเป็นจุดเริ่มต้นที่ทำให้เป็นสิ่งดึงดูดให้ผู้คนที่เข้ามาทำลายให้เสื่อมโทรมมากยิ่งขึ้น (จิรายศ อินทะไชย, 2565 : ออนไลน์) รอยแตกนั้นจะกลายเป็นสื่อสัญญาณให้กับคนที่ผ่านไปมาในย่านนั้นคิดว่านี่คือชุมชนที่เสื่อมโทรม ไม่มีใครดูแลรับผิดชอบ เพราะมันแล้วซึ้นเองก็ไม่ต้องใส่ใจความเป็นระเบียบไปด้วยก็ได้ การปล่อยให้ทรัพย์สินเสื่อมโทรมจะก่อให้เกิดรอยแตกอื่น ๆ ขึ้นตามมา คนมือบอนที่เริ่มเอาก้อนหินไปขว้างกระຈกบ้านคนอื่นให้เสียหายเพราะคิดว่าทำได้ไม่มีใครสนใจ ฟันสี่สเปร์ยตามผนัง ทำลายทรัพย์สินสาธารณะ ระดับการกระทำที่เลวร้ายค่อย ๆ เติบโต และความโกลาหลจะเดินทางจากบ้านหลังหนึ่งไปสู่อีกหลังหนึ่ง จากชุมชนหนึ่งไปสู่อีกชุมชนหนึ่ง จนกลายเป็นย่านเขตพื้นที่อันตรายที่มีอาชญากรรมก่อตัวขึ้นได้ในที่สุด (Dsignsomething, ม.ป.ป.) ดังนั้น การลดพื้นที่เชิงลบ ป้องกันหน้าตาแต่กร้าว ไม่ให้เกิดปัญหาเล็กน้อยแล้วกลายเป็นปัญหารุนแรงในภายหลัง เพราะถ้าหากปล่อยให้ละเลยจะทำให้เกิด การละเมิดกฎหมายโดยจะละเมิดครั้งขึ้นเรื่อย ๆ เพราะเห็นว่าทำได้ไม่เป็นไร แม้คนที่ไม่เคยคิดจะละเมิดกฎหมายก็เกิดความรู้สึกคล้อยตาม เมื่อทำการละเมิดเรื่องเล็ก ๆ ได้ต่อไปก็จะทำการละเมิดเองใหญ่ ๆ ที่สร้างความเสียหายและความรุนแรงมากขึ้นกว่าเดิม ทำให้ความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมายหรือกฎระเบียบเสื่อมถอยไป เมื่อปล่อยให้เกิดความเสียหายมากขึ้นจนกระทั่งมีสภาพเป็นแหล่งเสื่อมโทรม คนดีก็ไม่อยากที่จะอยู่จึงเลี้ยงที่จะเข้าไปใกล้บริเวณตรงนั้น ในที่สุดก็ถูกพวกมิจฉาชีพหรือพวกที่เป็นตัววางสังคมยึดครองพื้นที่ไปโดยปริยาย เช่น ระเบิดเปลี่ยนหน้าตาที่แตกโดยเร็ว ระเบิดจำกัดรถยนต์ที่ถูกทิ้งโดยเร็ว ระเบิดกวาดสิ่งของที่ถูทิ้งหรือขยะโดยถูกต้องตามกฎหมาย ระเบิดจำกัดรอยฟันสีตามกำแพงโดยเร็ว จัดหาหรือสร้างสถานที่พบบปะของวัยรุ่น ไม่ให้ไปชุมนุมกันตามที่ลับตาคน ทาสีสิ่งปลูกสร้างใหม่อยู่เสมอ ทำความสะอาดทางเท้าและรางถนนอยู่เสมอ เป็นต้น

(5) ทฤษฎีการยับยั้งป้องกัน (Deterrence theory) ทฤษฎีนี้มีรากฐานมาจากแนวความคิดของสำนักอาชญาวิทยาตั้งเดิม ตามหลักสมมติฐานเกี่ยวกับประสิทธิภาพของการลงโทษตามกฎหมายที่ว่า “ความเหมาะสม ความรวดเร็ว และความโปร่งใสในการลงโทษนั้นเป็นหัวใจสำคัญในการป้องกันอาชญากรรม” (Zimring & Hawkins, 1973 อ้างถึงใน เสกสัน เครือคำ, 2558) โดยแนวคิดนี้เน้นไปที่การยับยั้งป้องกันอาชญากรรมด้วยการทำให้กลัวต่อการลงโทษ โดยหลักการยับยั้งป้องกันของการลงโทษนั้น มีอยู่ด้วยกัน 2 ประการ คือ 1) การยับยั้งป้องกันเฉพาะ (Specific deterrence) เป็นการยับยั้งป้องกันที่ตัวบุคคลที่ถูกลงโทษ นั่นคือการลงโทษผู้ที่กระຈกทำให้หลายจำและหวาดกลัวไม่กล้าที่จะกระຈกทำผิดอีก ดังนั้นผลของการ

ลงโทษประเพณีนี้จึงเป็นผลที่เกิดเฉพาะต่อตัวผู้ที่ถูกลงโทษ และ 2) การยับยั้งป้องกันทั่วไป (General deterrence) เป็นการยับยั้งป้องกันที่มีผลต่อประชาชนคนอื่นที่ไม่ได้ถูกลงโทษ นั่นคือ การนำตัวผู้กระทำผิดมาลงโทษนั้นเป็นเหมือนการแสดงตัวอย่างให้คนอื่นดูและไม่กล้าเอาเยี่ยงอย่างหรือกระทำความผิดอย่างเดียวกับผู้ที่ถูกลงโทษ และถ้าหากกระทำผิดอย่างเดียวกันก็จะได้รับการลงโทษนี้เช่นเดียวกัน ตามทฤษฎีการยับยั้งป้องกัน การลงโทษที่จะสามารถยับยั้งป้องกันพฤติกรรมอาชญากรรมของมนุษย์ได้จะต้องมีลักษณะ 3 ประการ คือ 1) ความรุนแรงที่เหมาะสม (Proportionate severity) การลงโทษที่ดีจะต้องมีความรุนแรงเพียงพอเหมาะสมกับความผิด และรุนแรงพอที่จะทำให้คนทั่วไปกลัวไม่กล้าที่จะลงมือกระทำความผิดนั้น ซึ่งโดยทั่วไปบทลงโทษทางอาญา ก็จะประกอบไปด้วย การปรับ การจำคุก และการประหารชีวิต นอกจากนี้ก็ยังมี การบำเพ็ญสาธารณประโยชน์ และการยึดใบอนุญาตต่าง ๆ เป็นต้น ซึ่งความรุนแรงที่เหมาะสมของบทลงโทษนั้นขึ้นอยู่กับสังคมและกาลเวลา หากบทลงโทษใดแล้วหรือไม่เหมาะสมก็สามารถที่จะปรับปรุงเปลี่ยนแปลงได้ เช่น การแก้ไขกฎหมายอาญาเสพติดโดยการเพิ่มโทษให้กับผู้ที่ค้ายาเสพติดบางประเภท การเพิ่มโทษสำหรับคนเมาแล้วขับหรือการเพิ่มโทษในกฎหมายอื่น ๆ เพื่อสร้างความน่ากลัวทำให้คนไม่กล้าที่จะฝ่าฝืนหรือกระทำความผิด 2) ความรวดเร็ว (Swiftness) การลงโทษที่มีประสิทธิภาพในการยับยั้งป้องกันจะต้องมีความรวดเร็วสามารถนำตัวผู้กระทำความผิดมาลงโทษได้อย่างรวดเร็วที่สุด ความรวดเร็วของการลงโทษจะเน้นไปที่กระบวนการพิจารณาของศาลในการไต่สวนคดีและมีคำพิพากษาลงโทษ ซึ่งจะเกี่ยวข้องกับงานของตำรวจในหน้าที่ของการสอบสวนทำสำนวนคดีของพนักงานสอบสวน หากพนักงานสอบสวนสามารถสอบสวนรวบรวมพยานหลักฐานได้เร็วก็จะทำให้คดีขึ้นสู่การพิจารณาของศาลได้รวดเร็วด้วย ดังนั้นตามหลักการของความรวดเร็วของการลงโทษนี้ หากบทลงโทษสามารถนำมาใช้ลงโทษผู้กระทำผิดได้ทันทีที่จะมีประสิทธิภาพในการยับยั้งป้องกันมาก และ 3) ความแน่นอน (Certainness) การลงโทษที่มีประสิทธิภาพจะต้องมีความแน่นอน ซึ่งความแน่นอนของการลงโทษสามารถเกิดขึ้นได้ในหลายลักษณะ เช่น การเพิ่มโอกาส ที่ผู้กระทำความผิดจะถูกจับกุม ได้แก่ การเพิ่มสายตรวจการสืบสวนหาข่าว การไปถึงที่เกิดเหตุให้รวดเร็ว การระดมกวาดล้างอาชญากรรม การเก็บพยานหลักฐานที่ถูกต้องครบถ้วน หลักการของทฤษฎีการยับยั้งป้องกันให้มีประสิทธิภาพคือ การบังคับใช้กฎหมายต้องมีบทลงโทษที่แน่นอน กฎหมายที่ใช้บังคับต้องบังคับใช้ได้กับทุกคนในสังคมอย่างเท่าเทียมกัน ไม่มีการเลือกปฏิบัติ กฎหมายที่ใช้บังคับต้องมีบทลงโทษที่รวดเร็ว และกฎหมายที่ใช้บังคับในการลงโทษผู้กระทำความผิดต้องได้รับการลงโทษที่เหมาะสม ไม่ลงโทษรุนแรงมากเกินไป เพราะจะส่งผลทำให้พฤติกรรมกระทำความผิดมีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น ส่วนบทลงโทษที่น้อยเกินไป จะทำให้คนร้ายไม่เกรงกลัวต่อบทลงโทษ

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เกรียงศักดิ์ แสงสว่าง และกฤษณา ไวสารวง (2561) ได้ทำวิจัยเกี่ยวกับ การจัดระบบบริการแท็กซี่ โดยสารสาธารณะของกรมการขนส่งทางบก โดยวัตถุประสงค์ของการวิจัย เพื่อศึกษาการจัดระบบการให้บริการแท็กซี่โดยสารสาธารณะของกรมการขนส่งทางบก ศึกษาองค์ประกอบที่เป็นปัญหาในการจัดระบบดังกล่าว และศึกษาแนวทางการจัดระบบแท็กซี่สาธารณะต่อการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีของกรมการขนส่งทางบก โดยใช้การสัมภาษณ์เชิงลึกเป็นเครื่องมือในการวิจัย กลุ่มผู้ให้ข้อมูลคือ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

ปลัดกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม เจ้าของสหกรณ์แท็กซี่ ผู้ขับแท็กซี่สาธารณะ และประชาชน ผู้ใช้บริการรถแท็กซี่ ซึ่งผลการวิจัยพบว่า อาชีพคนขับรถแท็กซี่เป็นช่องทางในการเปิดโอกาสให้อาชญากรเข้ามา ก่ออาชญากรรมได้ง่าย ซึ่งยังไม่มียุทธศาสตร์เฉพาะด้านที่เข้ามาควบคุมดูแลอย่างจริงจัง กฎหมายที่เกี่ยวข้องหรือ ระบบที่เหมาะสมต่อการดำเนินการเกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรมในรถแท็กซี่ก็ยังไม่เด็ดขาดชัดเจน และเจ้า พนักงานไม่บังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง อาจเพราะอาชีพเกี่ยวเนื่องกับรถแท็กซี่มีผลประโยชน์มหาศาล ใน การใช้กฎหมายและมาตรการในการควบคุมผู้ขับรถแท็กซี่ที่ใช้บังคับอยู่ยังไม่อาจป้องกันปัญหาที่เกิดจากผู้ขับ รถแท็กซี่ได้เพียงพอ เนื่องจากการกำหนดคุณสมบัติของผู้ขับรถแท็กซี่ยังขาดคุณภาพและมาตรฐานในการ ควบคุม ดังนั้นการมีสายต่วนนั้นถือว่าเป็นช่องทางที่ผู้ร้องเรียนเข้าถึงได้สะดวกกว่าช่องทางอื่น ๆ ตรงที่มีการ รับเรื่องตลอดเวลา สอบถามปัญหาไปมาระหว่างเจ้าหน้าที่กับผู้ที่แจ้งเรื่อง ทำให้เข้าถึงปัญหาได้ง่ายและชัดเจน กว่า มีการสื่อสารในรายละเอียดครบถ้วน แต่เมื่อประชาชนได้ส่งข้อร้องเรียนไปแล้ว การแก้ปัญหาส่วนใหญ่ นั้น ใช้เวลาค่อนข้างนาน เป็นไปตามขั้นตอนตามลำดับก่อนหลัง ทำให้ผู้ร้องเรียนรู้สึกว่าการทำงาานนั้นมีความล่าช้า แนวทางการจัดระบบแท็กซี่สาธารณะ ปัจจุบันยังไม่มียุทธศาสตร์เฉพาะด้านที่เข้ามาควบคุมดูแลอย่างจริงจัง กฎหมายที่เกี่ยวข้องหรือระบบที่เหมาะสมต่อการดำเนินการเกี่ยวกับการป้องกันอาชญากรรมในรถแท็กซี่ยังไม่ เหมาะสมเนื่องจากการกำหนดคุณสมบัติของผู้ขับรถแท็กซี่ยังขาดคุณภาพและมาตรฐานในการควบคุม รวมทั้ง การออกใบอนุญาตจึงควรมีการปรับปรุงแก้ไขมาตรฐานดังกล่าว เช่น ปัญหาแท็กซี่ไม่รับผู้โดยสารไม่มีมารยาท ในการขับแท็กซี่ การขับที่ไม่ปลอดภัยและหนักที่สุดคือการทำตัวเยี่ยงโจร ซึ่งเป็นปัญหาที่สะสมมายาวนาน ไม่ มีหน่วยงานใดที่สามารถจัดการได้

นิศพล รักษาธรรม (2559) ได้ทำวิจัยเกี่ยวกับ ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่ โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยวัตถุประสงค์ของการวิจัย เพื่อศึกษา รูปแบบและวิธีการการก่ออาชญากรรมทางเพศหญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) ในเขต กรุงเทพมหานคร เพื่อศึกษาระดับความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิง และเพื่อศึกษาปัจจัยที่มี อิทธิพลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิง โดยใช้แบบสอบถามและการสัมภาษณ์เชิงลึกเป็น เครื่องมือในการวิจัย กลุ่มผู้ให้ข้อมูลคือ ผู้ขับขีรถแท็กซี่ทั้งส่วนบุคคลและนิติบุคคล เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติ หน้าที่เป็นเจ้าพนักงานสอบสวน เจ้าหน้าที่ในกรมคุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะ กรมการขนส่งทางบก และ ประชาชนที่เคยมีประสบการณ์อาชญากรรมทางเพศจากรถแท็กซี่ ซึ่งผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างเมื่ออายุ มากขึ้นจะมีความหวาดกลัวอาชญากรรมน้อยลง อาชีพทุกอาชีพมีความหวาดกลัวอาชญากรรมมากกว่ากลุ่ม อาชีพธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย/รับจ้างอิสระ บุคคลที่โดยสารแท็กซี่ไม่บ่อยหรือไม่ค่อยใช้บริการจะมีพฤติกรรม หลีกเลี่ยงจากอาชญากรรมที่มาก จึงทำให้มีความหวาดกลัวอาชญากรรมก็มากตามด้วย ทุกช่วงเวลาเดินทาง คือช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (06.00 – 10.00) ช่วงเวลาปกติเช้า (10.01 – 16.00) ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (16.01 – 20.00) ช่วงเวลาปกติเย็น (20.01 – 24.00) มีความหวาดกลัวอาชญากรรมมากกว่าช่วงเวลาพิเศษ (24.01 – 06.00) ประสบการณ์อาชญากรรมไม่ส่งผลต่อความหวาดกลัวอาชญากรรม ผู้โดยสารหญิงมีการรับรู้ความเสี่ยง มาก ยิ่งทำให้ความหวาดกลัวอาชญากรรมมากขึ้นตามด้วย ประชาชนส่วนใหญ่ไม่ค่อยเข้าแจ้งความกับตำรวจ ในคดีกลุ่มนี้มากเท่าไร และจากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ พบว่า คดีกลุ่มนี้เกิดขึ้นไม่บ่อยนัก จากการศึกษา

รูปแบบอาชญากรรมทางเพศของแท็กซี่ แบ่งได้เป็น 3 รูปแบบ คือ การกระทำผิดทางเพศด้วยวาจา ด้วยกิริยา และการสัมผัสร่างกาย ซึ่งไม่รวมถึงการข่มขืนกระทำชำเรา โดยสามารถเกิดได้ทั้งกลางวันและกลางคืนเฉลี่ยไม่แตกต่างกัน ซึ่งการเกิดขึ้นอยู่ที่สถานการณ์ที่เหมาะสมมากกว่าเวลาเกิดเหตุ และการกระทำผิดทั้ง 3 รูปแบบเกิดขึ้นไม่บ่อยมาก เฉลี่ยอาจจะปีละครั้ง สองครั้ง หรือแทบไม่มีเลย อาจด้วยเหตุว่า เจ้าทุกข์ไม่เข้าแจ้งความด้วย

วิธีดำเนินการวิจัย (Research Methods)

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ผู้วิจัยใช้วิธีศึกษาค้นคว้าตำรา เอกสาร (Document Research) และจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ด้วยแบบสัมภาษณ์ กึ่งโครงสร้าง (Semi – structured interview) จากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) ประกอบด้วย 1) ประชาชนที่โดยสารรถแท็กซี่ จำนวน 5 คน 2) เจ้าหน้าที่ศูนย์กู้ชีพกู้ภัยเทศบาลนครรังสิต จำนวน 3 คน 3) เจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจ จำนวน 2 คน 4) เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นเจ้าพนักงานสอบสวน จำนวน 3 คน 5) เจ้าหน้าที่ในกรมคุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะ กรมการขนส่งทางบก จำนวน 2 คน และ 6) นักวิชาการด้านอาชญาวิทยาที่มีประสบการณ์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย จำนวน 2 คน โดยผู้วิจัยใช้รูปแบบการเลือกกลุ่มตัวอย่างตามเกณฑ์ (Criterion sampling) และใช้รูปแบบการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจงตามเกณฑ์ (Criterion Purposive sampling) เพื่อให้ได้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการวิจัย โดยใช้เกณฑ์ในการคัดเลือก

ผลการวิจัย (Results)

1) รูปแบบของอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิต

(1) อาชญากรรมที่เป็นความผิดเกี่ยวกับทรัพย์สิน จากการศึกษาค้นคว้า พบว่า รูปแบบของอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิต ส่วนใหญ่จะเป็นอาชญากรรมที่เป็นความผิดเกี่ยวกับทรัพย์สิน เช่น การลักทรัพย์ การชิงทรัพย์ การใช้กำลังเข้าทำร้ายหรือขู่ขังว่าจะใช้กำลังเข้าทำร้ายในทันที เป็นต้น

(2) อาชญากรรมที่เป็นความผิดต่อชีวิตร่างกายและเพศ จากการศึกษาค้นคว้า พบว่า รูปแบบของอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิต ส่วนใหญ่จะเป็นการทำร้ายร่างกาย การข่มขืนกระทำชำเรา รวมถึงยังมีเรื่องการกระทำที่มีเจตนาไม่ดีต่อเพศตรงข้าม หรือเพศเดียวกัน เพื่อผลประโยชน์ในการร่วมรัก โดยไม่ได้รับการยินยอมจากอีกฝ่าย (Sexual Harassment) ทั้งทางร่างกาย สยดา หรือการพูดจาชวนลามประชาชนที่โดยสารรถแท็กซี่

(3) รูปแบบข้อหาการร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะ จากการศึกษาค้นคว้า ด้านพบว่า รูปแบบของอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิตที่ถูกร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะ โทร. 1584 จำแนกตามข้อหาการร้องเรียนรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ คือ คนขับรถแท็กซี่มีพฤติกรรมการโกงราคาค่าโดยสารหรือเรียกเก็บค่าโดยสารเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด การปฏิเสธไม่รับผู้โดยสาร การแสดงกิริยาวาจาไม่สุภาพ และการขับรถประมาทน่าหวาดเสียว ซึ่งเป็นร้องเรียนตามที่พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนด

2) สาเหตุการเกิดอาชญากรรมที่เกิดจากการโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิต

(1) ตัวคนขับรถแท็กซี่

(1.1) ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง จากการศึกษาพบว่า สาเหตุการเกิดอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิต ส่วนมากเกิดจากตัวคนขับรถแท็กซี่ที่มีแรงจูงใจหรือปัจจัยต่าง ๆ เป็นตัวกระตุ้นให้ลงมือกระทำความผิด โดยมีช่องโอกาสที่เหมาะสมสำหรับการประกอบอาชญากรรม เช่น ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง เป็นต้น สิ่งเหล่านี้ อาจทำให้คนขับรถแท็กซี่ขาดการยับยั้งชั่งใจ คนขับรถแท็กซี่มีการชั่งน้ำหนักของการกระทำมาอย่างดีแล้ว กล่าวคือ มีการเปรียบเทียบผลต่างระหว่างค่าตอบแทนกับสิ่งที่ต้องลงทุนไปเรียบร้อยแล้ว หากค่าตอบแทนสูง ความเสี่ยงน้อยย่อมง่ายต่อการตัดสินใจทำความผิด

(1.2) ปัญหาเสพติด จากการศึกษาพบว่า สาเหตุการเกิดอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิต เกิดจากการที่คนขับรถแท็กซี่มีพฤติกรรมเบี่ยงเบน (Deviance Behavior) เช่น คนขับรถแท็กซี่มีการเริ่มจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การสูบบุหรี่ ก่อนจะนำไปสู่สารเสพติดในที่สุด ซึ่งฤทธิ์ของสารเสพติดแต่ละชนิดจะส่งผลกระทบต่อระบบประสาท ไม่ว่าจะเป็นการกดประสาท หลอนประสาท หรือกระตุ้นประสาท ซึ่งพฤติกรรมเบี่ยงเบนดังกล่าวนำไปสู่พฤติกรรมอาชญากรรมใน

(1.3) โอกาสในการกระทำผิด จากการศึกษาพบว่า สาเหตุการเกิดอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิต เกิดจากการที่คนขับรถแท็กซี่มีโอกาสที่จะกระทำผิด อาจจะได้ด้วยเหตุผลที่ขึ้นอยู่กับสถานการณ์นั้น ๆ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อกระบวนการคิดตัดสินใจลงมือกระทำผิดด้วยหลักการคิดอย่างมีเหตุผลในการกระทำผิด

(2) ประชาชนที่โดยสารรถแท็กซี่

(2.1) ปัจจัยทางด้านรูปร่าง ลักษณะ จากการศึกษาพบว่า คนขับรถแท็กซี่ไม่ได้เป็นสาเหตุหลักในการเกิดอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิตเสมอไป แต่ประชาชนผู้โดยสารรถแท็กซี่ก็สามารถเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอาชญากรรมขึ้นได้ กล่าวคือ การที่ประชาชนผู้โดยสารรถแท็กซี่แต่งกายวาบหวีว สวมใส่เครื่องประดับสิ่งของมีค่าราคาแพง ซึ่งทำให้ตัวเองเป็นที่น่าสนใจขึ้นมา จึงทำให้อาชญากรเกิดแรงกระตุ้นหรือมูลเหตุจูงใจในการกระทำผิด และตัวเองกลายเป็นเหยื่อที่เหมาะสมของอาชญากรโดยที่สุด

(2.2) การดื่มแอลกอฮอล์ จากการศึกษาพบว่า สาเหตุสำคัญอีกประการหนึ่งในการเกิดอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิต คือ การที่ประชาชนผู้โดยสารรถแท็กซี่มีอาการเมามาจากการดื่มแอลกอฮอล์ ทำให้ขาดสติ ควบคุมตัวเองไม่ทัน และมักเรียกใช้บริการรถแท็กซี่ในช่วงเวลาที่กลับจากการดื่มสังสรรค์ จึงทำให้สติสัมปชัญญะน้อยลง ไม่สามารถควบคุมตัวเองได้เมื่อเกิดเหตุการณ์อะไรขึ้นก็ไม่สามารถตั้งตัวรับมือได้ทัน จึงทำให้ง่ายต่อการประกอบอาชญากรรม

(3) สภาพแวดล้อม

(3.1) **ช่วงเวลา** จากการศึกษาพบว่า สาเหตุการเกิดอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิต เกิดในช่วงเวลาที่เหมาะสม กล่าวคือ คนส่วนใหญ่เรียกใช้บริการ มักจะเป็นช่วงเวลากลางคืน ช่วงเวลาใกล้โพล้เพล้ เวลาพลบค่ำ ยิ่งทำให้การมองเห็นยากขึ้น หากเกิดเหตุการณ์รุนแรงขึ้นมา ก็จะทำให้ยากต่อการเข้าช่วยเหลือ และส่วนใหญ่เป็นเวลากลางคืนที่ประชาชนมีความเหนื่อยล้า อ่อนเพลียจากการทำงานมาทั้งวัน บางรายอาจจะเผลอหลับไปในที่สุด

(3.2) **สถานที่** จากการศึกษาพบว่า สาเหตุการเกิดอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิต เกิดในสถานที่ที่เหมาะสม กล่าวคือ หากประชาชนเรียกใช้บริการไปในเส้นทางเปลี่ยว ผู้คนสัญจรไปมาน้อย และประชาชนส่วนใหญ่ไม่ค่อยใช้เส้นทางดังกล่าวกัน ก็จะทำให้องค์ประกอบของสถานที่เกิดความเสี่ยง เมื่อสถานที่เกิดความเหมาะสม อาชญากรก็ยังมีโอกาสในการเลือกเหยื่อที่เหมาะสมตามไปด้วย

3) **แนวทางที่เหมาะสมในการป้องกันการเกิดอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิต**

(1) มุมมองด้านประชาชนที่โดยสารรถแท็กซี่

(1.1) **ลดความน่าสนใจจากการเป็นเหยื่อที่เหมาะสม (Suitable target)** ลง จากการศึกษาพบว่า แนวทางที่เหมาะสมในการป้องกันการเกิดอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิตที่ดีที่สุด คือ ประชาชนที่โดยสารรถแท็กซี่จะต้องหลีกเลี่ยงการลดความน่าสนใจลง เช่น ไม่สวมใส่เครื่องประดับมีค่า ราคาแพงในขณะที่ใช้บริการรถแท็กซี่ ไม่แต่งกายหล่อแหลม รวมถึงไม่พูดคุยเรื่องข้อมูลส่วนตัวมากเกินไป อาจพูดคุยเรื่องเส้นทางที่แท็กซี่จะขับไป การจราจรทั่วไป ไม่หลงประเด็นที่อาจเปิดช่องโอกาสในการลงมือกระทำความผิดของคนขับรถแท็กซี่ได้

(1.2) **การตัดช่องโอกาสในการเกิดอาชญากรรม** จากการศึกษาในมุมมองของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นเจ้าพนักงานสอบสวน มีความเห็นว่า การเลี่ยงไปใช้บริการรถสาธารณะประเภทอื่นถือเป็นการตัดช่องโอกาสในการตกเป็นเหยื่อของอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิตที่ดีที่สุด

(1.3) **ไม่ประมาท และมีสติอยู่ตลอดเวลา** จากการศึกษาพบว่า แนวทางที่เหมาะสมในการป้องกันการเกิดอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิต คือ ประชาชนที่โดยสารรถแท็กซี่จะต้องมีสติอยู่กับตัวตลอดเวลา หากเกิดเหตุการณ์ร้ายแรงขึ้นมาจะได้รับมือได้ทัน

(1.4) **พื้นที่และช่วงเวลา** จากการศึกษาพบว่า แนวทางที่เหมาะสมในการป้องกันการเกิดอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิต คือ การหลีกเลี่ยงพื้นที่เปลี่ยวและช่วงเวลาอันตรายในการเกิดอาชญากรรมได้ กล่าวคือ พื้นที่หรือเส้นทางที่ใช้สัญจรนั้นจะต้องไม่สุ่มเสี่ยง มีผู้คนใช้สัญจรไปมา บางทีเส้นทางที่ลัดมากเกินไป อาจนำไปสู่การเกิดอาชญากรรมได้ รวมทั้งประชาชน

ผู้โดยสารรถแท็กซี่ควรเลือกใช้บริการในเวลาที่แสงยังไม่มืดมาก หากเกิดเหตุการณ์อะไร ผู้คนที่ผ่านไปมาจะได้มองเห็นและเข้าช่วยเหลือได้อย่างทันที

(1.5) การเพิ่มการคุ้มครองให้เพิ่มขึ้น จากการศึกษาพบว่า การมีการคุ้มครองที่ดีเป็นองค์ประกอบหนึ่งที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกที่จะกระทำผิดของอาชญากร กล่าวคือ หากประชาชนมีการคุ้มครองที่ดี ไม่ว่าจะเป็นบุคคล อุปกรณ์ หรือวิธีการใด ๆ เช่น คนในครอบครัว แฟน ญาติ เพื่อน การถ่ายรูปข้อมูลสำคัญในรถแท็กซี่ เป็นต้น จะทำให้อาชญากรไม่กล้าลงมือกระทำความผิด

(2) บทบาทของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(2.1) รัฐบาล จากการศึกษาพบว่า ภาครัฐคือหน่วยงานสำคัญที่สุดในการป้องกันการเกิดอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิต กล่าวคือ ภาครัฐควรออกนโยบายในการจัดการผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับอาชญากรรมที่เกิดกับประชาชนที่โดยสารรถแท็กซี่อย่างเด็ดขาด เพื่อให้คนเกรงกลัว ไม่กล้ากระทำความผิด และทำให้ผู้ใช้บริการเกิดความรู้สึกปลอดภัย ไม่ว่าจะใช้บริการในช่วงเวลาไหนก็ตาม รวมถึงภาครัฐต้องเป็นกระบอกเสียงสำคัญในการประชาสัมพันธ์วิธีการต่าง ๆ เพื่อให้ประชาชนไม่ตกเป็นเหยื่อ

(2.2) กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม จากการศึกษาพบว่า กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ถือเป็นหน่วยงานที่สำคัญและมีหน้าที่หลักในการควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพและปลอดภัย ดังนั้น การมีมาตรการ ข้อกำหนด หรือการคัดกรองรถแท็กซี่ก่อนออกไปให้บริการประชาชน รวมทั้งการดำเนินการติดตามและตรวจสอบการปฏิบัติงานผู้ขับรถโดยสารสาธารณะอย่างต่อเนื่อง จะทำให้ประชาชนปลอดภัยในการใช้บริการมากขึ้น

(2.3) ผู้ประกอบการรถแท็กซี่ (ภาคเอกชน) จากการศึกษาพบว่า ผู้ประกอบการแท็กซี่บริษัทต่าง ๆ ควรพิจารณาการคัดกรองคนขับรถแท็กซี่ก่อนออกมาให้บริการ เช่น การตรวจหาสารเสพติด และตรวจวัดแอลกอฮอล์ อย่างสม่ำเสมอ เพื่อลดปัจจัยที่อาจเป็นชนวนในการลงมือกระทำความผิดของคนขับรถแท็กซี่

(2.4) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จากการศึกษาพบว่า สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ควรมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนมีความรู้ในการป้องกันการเกิดอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ โดยเน้นเรื่องการจัดจำรูปพรรณสัณฐาน ข้อมูลสำคัญของคนขับรถแท็กซี่ ลักษณะ/สีของรถ เพื่อเป็นข้อมูลสำคัญในการแจ้งความดำเนินคดีกับตำรวจ หากเกิดเหตุอาชญากรรมขึ้น

(2.5) ทุกหน่วยงานประสานความร่วมมือกัน จากการศึกษาพบว่า แนวทางที่เหมาะสมในการป้องกันการเกิดอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิต คือ การที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นรัฐบาล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ผู้ประกอบการรถแท็กซี่ รวมถึงหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ควรเข้ามามีบทบาทในการกำหนดแนวทางหรือมาตรการในการป้องกันการตกเป็นเหยื่อของอาชญากรรมที่เกิดกับประชาชนที่โดยสารรถแท็กซี่

(3) บทลงโทษ

(3.1) **สัดส่วนของการลงโทษ** จากการศึกษาพบว่า การป้องกันไม่ให้บุคคลกระทำผิดต้องมีบทกำหนดโทษที่มีความรุนแรง ให้โทษมากกว่าความพึงพอใจที่จะได้รับหลังจากประกอบอาชญากรรม มีผลในทางป้องกันยับยั้งชั่งใจ ซึ่งจะช่วยป้องกันบุคคลไม่ให้กระทำผิดกฎหมายได้

(3.2) **บทลงโทษของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม** จากการศึกษาในมุมมองของเจ้าหน้าที่ในกรมคุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะ กรมการขนส่งทางบก มีความเห็นตรงกันว่า แนวทางที่เหมาะสมในการป้องกันการเกิดอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิต หน่วยงานสำคัญอย่างกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ในฐานะหน่วยงานที่กำกับดูแลการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ขับรถโดยสารสาธารณะให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด และสร้างพฤติกรรมการขับรถที่ถูกต้อง ลดพฤติกรรมเสี่ยงและกระทำผิด จะต้องมีการที่เด็ดขาดกับผู้กระทำผิดทุกราย จะได้เป็นแบบอย่างให้ไม่กล้ากระทำผิดและเป็นบทเรียนให้กับผู้ที่กำลังจะลงมือกระทำความคิดในคดีต่อ ๆ ไป โดยกรมการขนส่งทางบกมีมาตรการลงโทษตั้งแต่เบาสุดไปจนถึงสูงสุดคือการเปรียบเทียบปรับ พักใช้ และเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ เพื่อแก้ไขปัญหาการให้บริการรถแท็กซี่ กรณีเป็นภัยต่อสังคม กระทบชื่อเสียงประเทศหรือผิดซ้ำซาก โทษหนักถึงขั้นพักใช้เพิกถอนใบอนุญาตขับรถและผู้ประกอบการต้องมีส่วนรับผิดชอบทุกกรณี เพื่อรักษามาตรฐานการให้บริการและสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ประชาชน

อภิปรายผลการวิจัย (Discussion)

1) รูปแบบของอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิต

จากการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่จะพบเจอรูปแบบอาชญากรรมที่เป็นความผิดเกี่ยวกับทรัพย์ เช่น การลักทรัพย์ การชิงทรัพย์ การใช้กำลังเข้าทำร้ายหรือขู่เข็ญว่าจะใช้กำลังเข้าทำร้ายในทันที เป็นต้น ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีความกดดันทางสังคม (Strain Theory) โดยสรุปได้ว่า การที่คนขับรถแท็กซี่จะประกอบอาชญากรรมได้นั้น อาจมาจากปัจจัยที่มีเป้าหมายในชีวิตเป็นความอยากมีอยากได้ในสิ่งที่ตนเองไม่มี แต่ด้วยข้อจำกัดทางด้านโอกาสหรือวิธีการที่ถูกต้องทางสังคมที่น้อยกว่าคนในสังคมทั่วไป ทำให้ต้องหันไปพึ่งพาหรือฉวยโอกาสที่จะประสบความสำเร็จด้วยการใช้วิธีการที่ผิดกฎหมายหรือที่สังคมทั่วไปยอมรับอันก่อให้เกิดอาชญากรรมขึ้นในสังคม และเป็นการทำร้ายร่างกาย การข่มขืนกระทำชำเรา รวมถึงยังมีเรื่องการกระทำที่มีเจตนาไม่ดีต่อเพศตรงข้าม หรือเพศเดียวกันเพื่อผลประโยชน์ในการร่วมรัก โดยไม่ได้รับการยินยอมจากอีกฝ่าย (Sexual Harassment) ทั้งทางร่างกาย สายตา หรือการพูดจาชวนลามประชาชนที่โดยสารรถแท็กซี่ ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีอาชญากรรมทั่วไป/การควบคุมตัวเอง (General theory of crime/Self-control theory) โดยสรุปได้ว่า การที่คนขับรถแท็กซี่มีภาวะการควบคุมตนเองต่ำในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง จึงทำให้เกิดปัจจัยเอื้ออำนวยหรือมีโอกาสนั้นในการลงมือก่ออาชญากรรมที่เป็นความผิดต่อชีวิตร่างกายและเพศ และสอดคล้องกับ ทฤษฎีจิตวิเคราะห์ (Psychoanalytic theory) โดยสรุปได้ว่า เมื่อคนขับรถแท็กซี่มีอีโด (Id) ที่เป็นสัญชาตญาณที่กระตุ้นให้มีพฤติกรรมเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของตนเอง เช่น ความต้องการทางเพศ โดยอภิวัดตา (Superego) มีไม่มากพอหรือถูกกดไว้ชั่วคราว เพราะ

อารมณ์ชั่ววูบ จึงทำให้คนขับรถแท็กซี่สามารถลงมือประกอบอาชญากรรมดังกล่าวได้ ส่วนเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นเจ้าพนักงานสอบสวน มีความเห็นตรงกันว่า ไม่ค่อยพบเจออาชญากรรมที่เกิดกับประชาชนที่โดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิตจึงไม่สามารถระบุรูปแบบในการเกิดอาชญากรรมดังกล่าวได้ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ นิศพล รักษาธรรม (2558) ได้ทำวิจัยเรื่อง ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยพบว่า ประชาชนที่เป็นเจ้าทุกข์ส่วนใหญ่ไม่ค่อยเข้าแจ้งความกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในคดีอาชญากรรมทางเพศหญิงมากเท่าไร จึงทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่พบคดีกลุ่มลักษณะแบบนี้ และสอดคล้องกับงานวิจัยของ นิศพล รักษาธรรม และคณะ (2559) ได้ทำวิจัยเรื่อง ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ที่ประสบเหตุไม่ได้เข้าแจ้งความกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพราะเห็นว่าเป็นเรื่องเล็กน้อย ไม่อยากเอาความ เนื่องจากประชาชนผู้โดยสารรถแท็กซี่มักจะไปร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ โทร. 1584 ของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ซึ่งเป็นร้องเรียนตามที่พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนด โดยข้อหาที่มีการร้องเรียนมากที่สุด คือ คนขับรถแท็กซี่มีพฤติกรรมการโกงราคาค่าโดยสารหรือเรียกเก็บค่าโดยสารเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด การปฏิเสธไม่รับผู้โดยสาร การแสดงกิริยาวาจาไม่สุภาพ และการขับรถประมาทนำพามาหาอันตราย

2) สาเหตุการเกิดอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิต จากการศึกษา พบว่า สาเหตุการเกิดอาชญากรรมที่เกิดกับประชาชนที่โดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิต แบ่งได้เป็น

(1) **ตัวคนขับรถแท็กซี่ (ผู้กระทำผิด)** เป็นองค์ประกอบส่วนที่สำคัญที่สุดในการเกิดอาชญากรรม โดยสาเหตุการเกิดอาชญากรรมที่เกิดจากตัวคนขับรถแท็กซี่ จากการศึกษาสามารถแบ่งได้ 3 ประเภทประกอบด้วย

(1.1) **ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง** เช่น ความยากจน ภาวะเศรษฐกิจฝืดเคือง การเปลี่ยนแปลงทางการเมือง เป็นปัจจัยที่เป็นตัวกระตุ้นให้อาชญากรรมลงมือกระทำความผิดได้ โดยขึ้นอยู่กับเหตุผลตามสถานการณ์นั้น ๆ ซึ่งการที่จะกระทำผิดของอาชญากรนั้น ผู้กระทำผิดจะมีการชั่งน้ำหนักของการกระทำอย่างถี่ถ้วนแล้ว กล่าวคือ มีการเปรียบเทียบผลต่างระหว่างค่าตอบแทนกับสิ่งที่ต้องลงทุนไปเรียบร้อยแล้ว หากค่าตอบแทนสูง ความเสี่ยงน้อยย่อมง่ายต่อการตัดสินใจทำความผิด

(1.2) **ปัญหาเสพติด** จุดเริ่มต้นมักเกิดจากการที่คนขับรถแท็กซี่มีพฤติกรรมเบี่ยงเบน (Deviance Behavior) เช่น คนขับรถแท็กซี่มีการเริ่มจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การสูบบุหรี่ก่อนจะนำไปสู่การเสพติดในที่สุด ซึ่งปัญหาเสพติดจะส่งผลกระทบต่อระบบประสาททำให้ขาดการยับยั้งชั่งใจ จนนำไปสู่การเกิดอาชญากรรมได้ในที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีการเลือกอย่างมีเหตุผล (Rational choice theory) โดยสรุปได้ว่า ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง เช่น ปัญหาความยากจนทางภาวะเศรษฐกิจ การเปลี่ยนแปลงทางการเมืองที่ส่งผลกระทบต่อเรื่องปัญหาอื่น ๆ ของประเทศ จึงเป็นปัจจัยมีผลต่อการชั่งน้ำหนักหรือคำนวณผลดีผลเสียในกระบวนการตัดสินใจเลือกลงมือประกอบอาชญากรรมของตัว

คนขับรถแท็กซี่ และสอดคล้องกับทฤษฎีอาชญากรรมทั่วไป/การควบคุมตัวเอง (General theory of crime/Self-control theory) โดยสรุปได้ว่า สาเหตุการเกิดอาชญากรรมที่เกิดกับประชาชนที่โดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิตที่เกิดมาจากตัวคนขับรถแท็กซี่ มักมีจุดเริ่มต้นมาจากปัญหาเสพติด จนนำไปสู่การลงมือประกอบอาชญากรรม เพราะขาดการยับยั้งชั่งใจ ควบคุมตัวเองไม่ได้

(1.3) โอกาสในการกระทำผิด คือ การที่อาชญากรมีจังหวะโอกาสในการกระทำ ความผิด ด้วยเหตุผลปัจจัยต่าง ๆ ที่ขึ้นอยู่กับสถานการณ์นั้น ๆ ซึ่งจะส่งผลต่อกระบวนการคิดและตัดสินใจลงมือกระทำผิดอย่างมีเหตุผลประกอบ การมีโอกาที่จะกระทำผิดจากการเจอเหยื่อที่เหมาะสมพอดี ก็จะทำให้ อาชญากรเกิดแรงจูงใจในการกระทำผิด ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีสามเหลี่ยมอาชญากรรม (Crime Triangle Theory) โดยสรุปได้ว่า สาเหตุการเกิดอาชญากรรมที่เกิดจากการโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนคร รังสิตเกิดจากการที่ตัวคนขับรถแท็กซี่มีจังหวะโอกาสในการทำความผิด ด้วยเหตุผลปัจจัยต่าง ๆ ที่ขึ้นอยู่กับ สถานการณ์นั้น ๆ ซึ่งจะส่งผลต่อกระบวนการคิดและตัดสินใจลงมือกระทำผิดอย่างมีเหตุผลประกอบ การมี โอกาสที่จะกระทำผิดจากการเจอเหยื่อที่เหมาะสมพอดี ก็จะทำให้อาชญากรเกิดแรงจูงใจในการกระทำผิด

(2) ประชาชนที่โดยสารรถแท็กซี่ สาเหตุการเกิดอาชญากรรมไม่ได้เกิดแต่ตัวคนขับรถแท็กซี่ เท่านั้น แต่ประชาชนที่โดยสารรถแท็กซี่ก็สามารถเป็นสาเหตุการเกิดอาชญากรรมดังกล่าวได้เช่นเดียวกัน ซึ่ง เหยื่อที่เหมาะสม (Suitable target) สามารถเป็นได้ทั้งบุคคล สิ่งของ และสถานที่ จากการศึกษาสามารถแบ่ง ได้ 2 ประเภท ประกอบด้วย

(2.1) ปัจจัยทางด้านรูปร่าง ลักษณะ เช่น การที่ประชาชนผู้โดยสารรถแท็กซี่แต่ง กายวาบหวี การสวมใส่เครื่องประดับสิ่งของมีค่าราคาแพง เป็นต้น ซึ่งการที่ประชาชนผู้โดยสารรถแท็กซี่สวม ใส่เครื่องประดับสิ่งของมีค่าราคาแพง ทำให้เกิดมูลค่า (Value) ในตัวเองขึ้นมา และทำให้อาชญากรสามารถ มองเห็นได้ (Visibility) รู้ได้ว่าเป็นสิ่งของลักษณะแบบใด มีมูลค่าแค่ไหน คุ่มค่ากับการเสี่ยงหรือไม่สามารถที่จะ เข้าไปเอาออกมาได้หรือไม่ มีประโยชน์ในการประเมินความเสี่ยงและความคุ้มค่าก่อนการลงมือ

(2.2) การดื่มแอลกอฮอล์ หากประชาชนผู้ใช้บริการรถแท็กซี่มีอาการมึนเมาจาก การดื่มแอลกอฮอล์ ทำให้ขาดสติ ควบคุมตัวเองไม่ทัน และมักเรียกใช้บริการรถแท็กซี่ในช่วงเวลาที่กลับจาก การดื่มรังสรรค์ จึงทำให้สติสัมปชัญญะน้อยลง ไม่สามารถควบคุมตัวเองได้เมื่อเกิดเหตุการณ์อะไรขึ้นก็ไม่ สามารถตั้งตัวรับมือได้ทัน ยิ่งทำให้การเข้าถึง (Accessibility) ของอาชญากรกลายเป็นเป้าหมายที่เหมาะสมได้ ถ้าเข้าถึงได้ง่ายและรวดเร็ว โอกาสที่จะโดนจับได้ก็น้อย คุ่มค่าต่อการเสี่ยงลงมือ ง่ายต่อการประกอบ อาชญากรรม ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีเกี่ยวกับเหยื่ออาชญากรรม (Victimization theories) โดยสรุปได้ว่า สาเหตุ การเกิดอาชญากรรมที่เกิดจากการโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิต ที่เกิดจากปัจจัยด้าน ประชาชนที่โดยสารรถแท็กซี่นั้น คือการที่ประชาชนผู้โดยสารรถแท็กซี่มีปัจจัยทางด้านรูปร่าง ลักษณะที่มีมูลค่า ในตัวเองขึ้นมา จึงทำให้เหยื่อเกิดความเหมาะสมสำหรับอาชญากรในที่สุด เนื่องจากอาชญากรจะมองว่ามัน คุ่มค่าต่อการเสี่ยงในการลงมือทำความผิด ประกอบกับหากประชาชนผู้โดยสารรถแท็กซี่มีการเรียกใช้ บริการในขณะที่ตนเองมีอาการมึนเมา ไม่สามารถควบคุมตนเองได้มากนัก และมีสติสัมปชัญญะที่ลดน้อยลง

ทำให้การเข้าถึงของตัวอาชญากรเป็นไปได้ง่าย จึงทำให้เป็นสาเหตุการเกิดอาชญากรรมที่เกิดจากการโดยสารรถแท็กซี่ขึ้นได้

(2.3) สภาพแวดล้อม นอกจากตัวบุคคลจะเป็นสาเหตุในการเกิดอาชญากรรมแล้ว นั้น ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมก็ถือเป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการเกิดอาชญากรรมเช่นกัน จากการศึกษาสามารถแบ่งได้ 2 ประเภท ประกอบด้วย (1) ช่วงเวลา ถือเป็นอีกหนึ่งปัจจัยในการลงมือก่อเหตุอาชญากรรมของอาชญากร การที่ประชาชนผู้โดยสารรถแท็กซี่มักเรียกใช้บริการรถแท็กซี่ในช่วงเวลากลางคืน ผู้คนบริเวณเริ่มลดน้อยลงเรื่อย ๆ หรือเรียกใช้บริการในช่วงเวลาเลิกงานยามเย็น ยิ่งเป็นช่วงเวลาที่อ่อนเพลีย เหยื่อยล้าจากการทำงาน พอขึ้นรถแท็กซี่เจอความเย็นภายในรถ อาจทำให้มีอาการง่วงนอน และเพลอหลับไปในที่สุด และ (2) สถานที่ การเรียกใช้บริการในช่วงเวลาโพล้เพล้ พลบค่ำ การจราจรหนาแน่นติดขัด คนขับรถแท็กซี่อาจพาไปในเส้นทางลัดที่เปลี่ยว แสงสว่างน้อย ผู้คนใช้สัญจรไปมาน้อย ดังนั้น เมื่อเวลา สถานที่อยู่ในองค์ประกอบที่เกิดความเหมาะสมของอาชญากร ยิ่งทำให้อาชญากรมีโอกาสในการเลือกลงมือประกอบอาชญากรรมได้

ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีปกติวิสัย (Routine activity theory) โดยสรุปได้ว่า การเกิดอาชญากรรมนั้นเกิดจากการกระทำที่เป็นนิสัยประจำของเหยื่ออาชญากรรม เช่น เหยื่อชอบออกนอกบ้าน กลางคืนคนเดียวบ่อยครั้ง ก็มีโอกาที่จะทำให้กลายเป็นเหยื่ออาชญากรรมได้ จากการศึกษาพบว่า การที่ประชาชนผู้โดยสารรถแท็กซี่มีการเรียกใช้บริการในช่วงเวลากลางคืน แสงสว่างน้อย หรือช่วงเวลาที่อ่อนล้า สะสมจากการทำงาน จึงทำให้มักจะตกเป็นเหยื่อของอาชญากรรมประเภททำร้ายร่างกาย ชิงทรัพย์ หรือข่มขืนกระทำชำเรา เป็นต้น ประกอบกับ หากไปในเส้นทางที่เปลี่ยว แสงสว่างน้อย ไม่มีผู้คนสัญจรไปมา ยิ่งเป็นโอกาสที่เหมาะสมในการประกอบอาชญากรรมของอาชญากรเลย และ เส้นทางเปลี่ยวมักเป็นเส้นทางที่ทรุดโทรม แสงสว่างน้อย หรือแทบจะไม่มีแสงสว่างเลย ผู้คนจึงมักไม่ค่อยใช้ในการสัญจรไปมา จึงทำให้พื้นที่ดังกล่าวค่อนข้างเป็นสถานที่ที่เหมาะสมของอาชญากรในการก่ออาชญากรรมได้

3) แนวทางที่เหมาะสมในการป้องกันการเกิดอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิต

(1) มุมมองด้านประชาชนที่โดยสารรถแท็กซี่ มีแนวทางที่เหมาะสมในการป้องกันการเกิดอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิตดังนี้

(1.1) จะต้องลดความน่าสนใจจากการเป็นเหยื่อที่เหมาะสม (Suitable target) ลง โดยการตัดช่องโอกาสในการเกิดอาชญากรรม เช่น ไม่สวมใส่เครื่องประดับมีค่า ราคาแพงในขณะที่ใช้บริการรถแท็กซี่ ไม่แต่งกายล่อแหลม รวมถึงไม่พูดคุยเรื่องข้อมูลส่วนตัวมากเกินไป อาจพูดคุยเรื่องเส้นทางที่แท็กซี่จะขับไป การจราจรทั่วไป ไม่หลงประเด็นที่อาจเปิดช่องโอกาสในการลงมือกระทำผิดของคนขับรถแท็กซี่ได้

(1.2) การตัดช่องโอกาสในการเกิดอาชญากรรม กล่าวคือ หากประชาชนผู้โดยสารรถแท็กซี่ไม่ทำให้ตัวเองกลายเป็นเหยื่อที่เหมาะสม โดยลดความน่าสนใจของตนเอง หลีกเลี่ยงการใช้เส้นทางที่

เปลี่ยว ผู้คนสัญจรน้อย และระวังตนเองไม่ให้ตกเข้าไปอยู่ในช่วงเวลาที่ยอันตราย ประกอบกับได้รับการคุ้มครองที่ดี ไม่ว่าจะเป็นบุคคล อุปกรณ์ หรือวิธีการใด ๆ จะทำให้อาชญากรไม่กล้าลงมือกระทำความผิด

(1.3) ปัจจัยด้านพื้นที่และช่วงเวลา การหลีกเลี่ยงการใช้เส้นทางลัดที่ผู้โดยสารไม่คุ้นชินหรือไม่เคยใช้เส้นทางดังกล่าว มีแสงสว่างน้อย ผู้คนใช้สัญจรไปมาน้อย และควรหลีกเลี่ยงการเรียกใช้บริการในช่วงเวลาโพล้เพล้ พลบค่ำ ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีเกี่ยวกับเหยื่ออาชญากรรม (Victimization theories) โดยสรุปได้ว่า การลงมือกระทำความผิดของอาชญากรจะขึ้นอยู่กับการณ์คำนวณจากปัจจัยหรือแรงจูงใจที่เกี่ยวกับเหยื่ออาชญากรรมและการป้องกันตัวหรือทรัพย์สินของเหยื่อ ดังนั้น ประชาชนที่โดยสารรถแท็กซี่ที่อาจเป็นเหยื่อได้จะต้องลดความน่าสนใจจากการเป็นเหยื่อที่เหมาะสม (Suitable target) ลง เพื่อเป็นการป้องกันการเกิดอาชญากรรมที่เกิดจากการโดยสารรถแท็กซี่ และไม่เปิดช่องโอกาสในการลงมือกระทำความผิดของคนขับรถแท็กซี่ได้ เช่น ลดความน่าสนใจของตนเอง หลีกเลี่ยงการใช้เส้นทางที่เปลี่ยว หรือหลีกเลี่ยงไปใช้รถโดยสารสาธารณะประเภทอื่น เป็นต้น รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องปิดกั้นโอกาสมิให้อาชญากรเข้าถึงบุคคล ทรัพย์สิน หรือเป็นการลดช่องโอกาสในการกระทำความผิดของคนร้ายให้น้อยลง ด้วยการคำนึงถึงความสำคัญของการป้องกันและควบคุมอาชญากรรม โดยการออกแบบสภาพแวดล้อมให้เอื้ออำนวย และช่วยทำให้สภาพแวดล้อมดูปลอดภัยไม่น่ากลัว และลดโอกาสการก่ออาชญากรรมได้ตามหลักของทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม (Crime Control Through Environment Design) เช่น การติดไฟแสงสว่างให้เพียงพอบนถนน ตัดต้นไม้หรือหญ้าที่ดูรก้างบริเวณข้างทางเพื่อให้คนทั่วไปสามารถมองเห็นผู้ถูกรุกได้ง่าย กำจัดมุมอับและที่ลับตาคนออกไป รวมทั้งต้องบริหารจัดการและบำรุงรักษาพื้นที่ที่รูก้างให้โปร่งตา ไม่เป็นที่ล่อแหลมให้เกิดอาชญากรรม ก็จะทำให้สามารถเป็นแนวทางการป้องกันการเกิดอาชญากรรมที่เกิดจากการโดยสารรถแท็กซี่ได้

(1.4) การเพิ่มการคุ้มครองให้ดีขึ้น หากประชาชนผู้โดยสารรถแท็กซี่มีการคุ้มครองที่ดีจากบุคคล อุปกรณ์ หรือวิธีการใด ๆ เช่น เมื่อขึ้นรถแท็กซี่ ผู้โดยสารมีการถ่ายรูปแจ้งรถทะเบียนรถส่งไปให้กับคนในครอบครัว แฟน ญาติ เพื่อน หรือการโทรศัพท์ระหว่างกำลังโดยสารรถแท็กซี่อยู่ เพื่อคอยแจ้งข้อมูลเส้นทางต่าง ๆ ให้ปลายสายได้รับรู้แบบ real-time ก็ถือว่าเป็นการได้รับการคุ้มครองที่ดีให้กับตัวเอง จะทำให้อาชญากรไม่กล้าลงมือกระทำความผิด

(1.5) การที่ประชาชนที่โดยสารรถแท็กซี่ไม่ประมาท และมีสติอยู่ตลอดเวลา สิ่งที่สำคัญที่สุดต้องเริ่มจากตัวเองก่อน ประชาชนผู้โดยสารรถแท็กซี่จะต้องมีสติอยู่กับตัวตลอดเวลา หากเกิดเหตุการณ์ร้ายแรงขึ้นมาจะรับมือได้ทัน ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีปกติวิสัย (Routine activity theory) โดยสรุปได้ว่า แนวทางการป้องกันการเกิดอาชญากรรมที่เกิดจากการโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิต ที่เริ่มจากตัวประชาชนที่โดยสารรถแท็กซี่ คือ การที่มีการถ่ายรูปแจ้งข้อมูลทะเบียนรถแท็กซี่ หรือข้อมูลคนขับรถแท็กซี่ ส่งให้คนในครอบครัว ญาติ แฟน หรือเพื่อน ๆ หรืออาจจะมีการพูดคุยสื่อสารทางโทรศัพท์กับคนสนิทตลอดเวลา ขณะโดยสารรถแท็กซี่ เพื่อให้คนขับรถแท็กซี่ไม่มีช่องว่างในการกระทำความผิดได้ อีกทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องเข้ามาป้องกันอาชญากรรมดังกล่าวด้วย เช่น ตำรวจสายตรวจมีการออกตรวจบริเวณสถานที่เปลี่ยว เส้นทางลัด หรือเส้นทางที่ไม่ค่อยมีผู้คนสัญจร เพราะเส้นทางเหล่านี้อาจเป็นแหล่งมั่วสุม

และที่ลับตาคน เวลาเกิดเหตุการณ์ต่าง ๆ ขึ้น ต้องมีการติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด เพื่อใช้ป้องกันอาชญากรรม และทำให้ประชาชนรู้สึกปลอดภัยในการเดินทาง และสอดคล้องกับทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม (Crime Control Through Environment Design) โดยสรุปได้ว่า ภาครัฐจะต้องเข้ามาตรวจสอบเส้นทางต่าง ๆ เพื่อกันไม่ให้ผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องออกไปจากบริเวณนั้น เช่น ติดป้าย ทำเครื่องหมาย ดีเส้นบนพื้น ไม้กั้น เพื่อประกาศให้ทราบว่าพื้นที่นี้เป็นพื้นที่เฉพาะ

(2) บทบาทของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หน่วยงานในการป้องกันการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิต

(2.1) รัฐบาล รัฐบาลควรออกนโยบายในการจัดการผู้กระทำผิดเกี่ยวกับอาชญากรรมที่เกิดกับประชาชนที่โดยสารรถแท็กซี่อย่างเด็ดขาด เพื่อให้คนเกรงกลัว ไม่กล้ากระทำความผิด และทำให้ผู้ใช้บริการเกิดความรู้สึกปลอดภัย ไม่ว่าจะใช้บริการในช่วงเวลาไหนก็ตาม รวมทั้งภาครัฐต้องเป็นกระบอกเสียงสำคัญในการประชาสัมพันธ์วิธีการต่าง ๆ เพื่อให้ประชาชนไม่ตกเป็นเหยื่อซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement Theory) และภาครัฐจะต้องเข้ามาออกแบบสภาพแวดล้อมให้เอื้ออำนวย และใช้ประโยชน์จากสภาพแวดล้อมในการลดโอกาสการก่ออาชญากรรม และช่วยทำให้สภาพแวดล้อมดูปลอดภัยไม่มากนัก ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีการควบคุมอาชญากรรมจากสภาพแวดล้อม (Crime Control Through Environment Design)

(2.2) กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ถือเป็นหน่วยงานที่สำคัญและมีหน้าที่หลักในการควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพและปลอดภัย ดังนั้น การมีมาตรการ ข้อกำหนด หรือการคัดกรองรถแท็กซี่ก่อนออกไปให้บริการประชาชน รวมทั้งการดำเนินการติดตาม และตรวจสอบการปฏิบัติงานผู้ขับรถโดยสารสาธารณะอย่างต่อเนื่อง จะทำให้ประชาชนปลอดภัยในการใช้บริการมากขึ้น อีกทั้งยังควรจะต้องดำเนินการเรื่องการจัดทะเบียนของแท็กซี่ให้เป็นไปอย่างทั่วถึง เพื่อควบคุมและป้องกันการเกิดอาชญากรรมที่อาจเกิดขึ้นได้ รวมทั้งการเพิ่มช่องทางในการร้องเรียนให้สะดวกรวดเร็วมากขึ้น

(2.3) ภาคเอกชน ผู้ประกอบการแท็กซี่บริษัทต่าง ๆ ควรมีมาตรการคัดกรองคนขับรถแท็กซี่ก่อนออกมาให้บริการ เช่น การตรวจหาสารเสพติด และตรวจวัดแอลกอฮอล์ อย่างสม่ำเสมอ เพื่อลดปัจจัยที่อาจเป็นชนวนในการลงมือกระทำความผิดของคนขับรถแท็กซี่ และการจดทะเบียนรถแท็กซี่อย่างถูกต้องตามกฎหมาย

(2.4) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำนักงานตำรวจแห่งชาติควรมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนมีความรู้ในการป้องกันตนเองไม่ให้ตกเป็นเหยื่อของอาชญากรรมที่เกิดกับประชาชนที่โดยสารรถแท็กซี่ โดยเน้นเรื่องการจัดจํารูปพรรณสัณฐาน ข้อมูลสำคัญของคนขับรถแท็กซี่ ลักษณะ/สีของรถ เพื่อเป็นข้อมูลสำคัญในการแจ้งความดำเนินคดีกับตำรวจ หากเกิดเหตุอาชญากรรมขึ้น และควรมีการเพิ่มตำรวจสายตรวจ การไปถึงที่เกิดเหตุให้รวดเร็ว การระดมกวาดล้างอาชญากรรม เพื่อป้องกันมิให้อาชญากรรมเกิดขึ้นในพื้นที่ต่าง ๆ โดยเฉพาะพื้นที่ที่มีเส้นทางเปลี่ยว ผู้คนสัญจรไปมาน้อย ซึ่งสอดคล้องกับ ทฤษฎีหน้าต่างแตก (Broken Windows Theory) โดยสรุปได้ว่า การที่มีตำรวจสอดตรวจเข้าไปช่วยตรวจตราสอดส่องตามพื้นที่ที่อาจเป็นแหล่งมั่วซุม มุมอับ มุมปลอดภัย จะทำให้เป็นการป้องกันอาชญากรรมได้ในระดับหนึ่ง

(2.5) ทุกหน่วยงานประสานความร่วมมือกัน ไม่ว่าจะเป็นกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ภาคเอกชน สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ จะต้องร่วมกันประสานงาน กำหนดนโยบาย และออกมาตรการต่าง ๆ เพื่อคัดกรองคนขับรถแท็กซี่ให้มีคุณภาพ และปลอดภัยต่อประชาชนผู้ใช้บริการ รวมทั้งจะต้องมีการกำหนดบทลงโทษที่เด็ดขาด จริงจัง ทำให้ผู้ขับรถแท็กซี่เกรงกลัวและไม่กล้ากระทำความผิด ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ จิตตา ปรีชาวัน (2558) ได้ทำวิจัยเรื่อง การศึกษาผู้หญิงที่ตกเป็นเหยื่อในคดีประทุษร้ายต่อทรัพย์ : ศึกษาเฉพาะกรณีคดีที่เกิดในเขตอำเภออัญบุรี จังหวัดปทุมธานี โดยพบว่า ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องจึงควรร่วมมือกันแก้ไขปัญหาเพื่อลดโอกาสและความเสี่ยงในการเกิดปัญหาอาชญากรรม

(3) การเพิ่มบทลงโทษ การกำหนดสัดส่วนของการลงโทษให้มีความรุนแรง โดยกำหนดโทษที่ผู้กระทำความผิดจะได้รับให้มากกว่าความพึงพอใจหรือผลกำไรที่จะได้รับหลังจากลงมือประกอบอาชญากรรม เพื่อให้มีผลในการยับยั้งชั่งน้ำหนักทั้งตัวอาชญากรที่กระทำความผิดไปแล้ว และคนที่กำลังจะตัดสินใจลงมือประกอบอาชญากรรม ซึ่งจะช่วยป้องกันบุคคลไม่ให้คนขับรถแท็กซี่กระทำความผิดกฎหมายได้ ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีการยับยั้งป้องกัน (Deterrence theory) โดยสรุปได้ว่า การกำหนดบทลงโทษให้มีความรุนแรงจะทำให้ผู้ที่กระทำความผิดให้หลบจำและหวาดกลัวไม่กล้าที่จะกระทำความผิด อีกทั้งการลงโทษที่รุนแรง รวดเร็ว แน่นนอน จะทำให้สร้างความน่ากลัวทำให้คนไม่กล้าที่จะฝ่าฝืนหรือกระทำความผิด และบทลงโทษของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม เป็นบทลงโทษผู้กระทำความผิดของอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ที่ถูกกำหนดตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นอกจากนี้กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ยังมีมาตรการลงโทษแท็กซี่ที่กระทำความผิดกฎหมายตั้งแต่เบาไปจนถึงสูงสุดคือ การเปรียบเทียบปรับ พักใช้และเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ ซึ่งกรมการขนส่งทางบกมีมาตรการลงโทษผู้กระทำความผิดอย่างเข้มงวดจริงจังทุกกรณี โดยเฉพาะความผิดที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน พิจารณาลงโทษพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถทันที รวมทั้งคอยดำเนินการติดตามและตรวจสอบการปฏิบัติงานผู้ขับรถโดยสารสาธารณะอย่างต่อเนื่อง และบังคับใช้กฎหมายกับพนักงานขับรถที่กระทำความผิดอย่างจริงจัง

ข้อเสนอแนะ (Recommendations)

1) ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

(1) หน่วยงานที่สำคัญที่สุดในการป้องกันการเกิดอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิตคือ ภาครัฐ ดังนั้น ภาครัฐควรออกนโยบายให้ครอบคลุมกับการบริหารจัดการรถแท็กซี่ให้เป็นไปอย่างถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด และมีมาตรการในการลงโทษผู้กระทำความผิดในฐานะผู้ให้บริการอย่างเด็ดขาด เพื่อให้บุคคลเกรงกลัว ไม่กล้ากระทำความผิด และประชาชนผู้โดยสารสามารถใช้บริการจากรถสาธารณะประเภทรถแท็กซี่ได้อย่างสะดวก ปลอดภัย ไม่ว่าจะเดินทางในช่วงเวลาไหนก็ตาม

(2) หน่วยงานที่มีบทบาทหน้าที่โดยตรงกับการขนส่งสาธารณะคือ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนและการใช้

รถใช้ถนนให้มีความปลอดภัย มีคุณภาพ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน ดังนั้น กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคมจึงควรมีระเบียบ ข้อบังคับ หรือมาตรการต่าง ๆ เพื่อคัดกรองคัดกรองคนขับรถแท็กซี่ให้มีความปลอดภัยก่อนออกไปให้บริการกับประชาชน และควรมีการประเมินผู้ประกอบการแต่ละราย ผ่านการวัดประสิทธิภาพของการใช้รถแท็กซี่ (Utilization Rate) โดยอาจนำเทคโนโลยีอย่างการติดตั้งโปรแกรมการเดินรถมาช่วยป้องกันการกระทำผิดของคนขับรถแท็กซี่ รวมทั้งควรมีข้อปฏิบัติที่ชัดเจนสำหรับการจะเข้ามาทำอาชีพคนขับรถแท็กซี่ เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยทั้งต่อสังคม ต่อประชาชน และต่อตัวผู้คนขับแท็กซี่เอง และควรกำหนดบทลงโทษที่ชัดเจน รุนแรง เด็ดขาด เพื่อไม่ให้คนขับรถแท็กซี่มีการกระทำผิดในระหว่างปฏิบัติหน้าที่ในการให้บริการอยู่

(3) ภาคเอกชน ประกอบด้วย ผู้ประกอบการนิติบุคคล ได้แก่ บริษัท ห้างหุ้นส่วนจำกัด สหกรณ์แท็กซี่ และการจดทะเบียนในนามของแท็กซี่ส่วนบุคคล แต่ในความเป็นจริงแล้วโครงสร้างตลาดของรถแท็กซี่จะมีนายทุนให้บริการรถแท็กซี่ เพื่อการเช่าขับและเช่าซื้อ ซึ่งอาจจะอยู่ในรูปของเจ้าแก๊งค์ หรือบริษัทเช่าซื้อ โดยอุตสาหกรรมแท็กซี่ ในปัจจุบัน ที่ประกอบด้วยผู้ให้บริการรายย่อยจำนวนมาก ทั้งที่เป็นผู้เช่ารถจากอู่หรือสหกรณ์และผู้ที่เป็นเจ้าของรถเอง ผู้ให้บริการหรือคนขับเหล่านี้มักปฏิบัติต่อผู้โดยสารในทางที่ไม่ควร ดังนั้น ผู้ประกอบการรถแท็กซี่จึงควรมีการพัฒนาคุณภาพการให้บริการของตนเอง เพื่อให้สามารถแข่งขันอยู่ในตลาดได้ โดยการคัดกรองคนขับรถแท็กซี่ให้มีความปลอดภัยสำหรับประชาชนผู้ใช้บริการ เช่น การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นประจำก่อนออกไปให้บริการ การตรวจหาสารเสพติดตั้งแต่ก่อนเข้ามาทำอาชีพให้บริการขับรถแท็กซี่ และต้องคอยหมั่นตรวจอยู่เสมอ หรือหากพบการกระทำผิดเล็กน้อยเกิดขึ้น อาจใช้ระบบการตัดแต้มคนขับ (Demerit Point System) เพื่อเป็นตักเตือนในเบื้องต้น

(4) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดทางอาญา รักษาความสงบเรียบร้อย ความปลอดภัยของประชาชน หากเกิดการกระทำผิดใด ๆ เจ้าหน้าที่ตำรวจก็จะมีบทลงโทษตามกฎหมายอาญาและกฎหมายแพ่งตามลักษณะการกระทำผิดอยู่แล้ว แต่ควรกำหนดบทลงโทษทางอาญาและทางแพ่งให้มากขึ้น เพื่อเป็นการข่มขู่ยับยั้งไม่ให้บุคคลกระทำผิด หรือขังใจก่อนจะลงมือกระทำความผิด รวมทั้งสำนักงานตำรวจแห่งชาติควรมีการประสานพันธุแนวทางในการป้องกันตนเองของประชาชนเพื่อให้รู้เท่าทันกลลวงของพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมของคนขับรถแท็กซี่ และเป็นแนวทางที่เหมาะสมในการป้องกันการเกิดอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ด้วย

2) ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

(1) ภาครัฐจะต้องเป็นกระบอกเสียงสำคัญ เพื่อประชาสัมพันธ์แนวทางที่เหมาะสมในการป้องกันการเกิดอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารรถแท็กซี่ในเขตพื้นที่เทศบาลนครรังสิตให้ประชาชนได้รับทราบ และรู้วิธีการเอาตัวรอด เมื่อเกิดเหตุการณ์เฉพาะหน้าเกิดขึ้น

(2) การเพิ่มช่องทางให้บริการรับเรื่องร้องเรียนจากการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ไม่ว่าจะเป็นทางศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารสาธารณะ โทร. 1584 ผ่านระบบอินเทอร์เน็ต หรือเข้าไปร้องเรียนด้วยตนเองก็ได้ ถือเป็น การอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนผู้ใช้บริการเป็นอย่างมาก แต่ขั้นตอนการแก้ไขปัญหา และการตอบกลับค่อนข้างมีระยะที่ค่อนข้างนาน ดังนั้น

กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม จึงควรเร่งดำเนินการในการแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนของประชาชน ด้วยระยะที่สั้นลง และดำเนินการอย่างทันถ่วงที เพื่อประโยชน์ของประชาชน

2.3 ผู้ประกอบการรถแท็กซี่ควรเพิ่มการรับผิดชอบ (Accountability) ต่อผู้โดยสารของผู้ประกอบการ ซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการต้องมีการคัดกรองคนขับที่ดีและมีคุณภาพ รวมทั้งอาจจัดให้มีการอบรมเพื่อเพิ่มความรู้และทักษะที่จำเป็นต่อการให้บริการ เช่น ทักษะด้านภาษา หรือการปฏิบัติต่อผู้โดยสาร เป็นต้น

3) ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

(1) ควรทำการศึกษาเพิ่มเติมในมุมมองของผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะประเภทอื่น ๆ เพื่อศึกษาสาเหตุการเกิดอาชญากรรม รูปแบบของอาชญากรรม และแนวทางที่เหมาะสมในการป้องกันการเกิดอาชญากรรม

(2) ควรทำการศึกษา โดยขยายกลุ่มประชาชนไปในพื้นที่แต่ละภูมิภาค หรือในจังหวัดที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว เพื่อให้ได้ข้อมูลที่หลากหลายมากขึ้น

เอกสารอ้างอิง (References)

กรมการขนส่งทางบก. (2567). จำนวนการรับเรื่องร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ โทร.

1584 จำแนกตามข้อหาร้องเรียนรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ เดือนมกราคม – มีนาคม 2567.

<https://web.dlt.go.th/statistics/>.

กรมการขนส่งทางบก. (2567). จำนวนครั้งการรับเรื่องร้องเรียนผ่านศูนย์คุ้มครองผู้โดยสารรถสาธารณะ โทร.

1584 ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ จำแนกตามประเภทรถ (รถแท็กซี่) เดือนมกราคม – มีนาคม

2567. <https://web.dlt.go.th/statistics/>.

เกรียงศักดิ์ แสงสว่าง และกฤษณา ไวสารวัจ. (2561). การจัดระบบบริการแท็กซี่โดยสารสาธารณะของกรมการขนส่งทางบก. (ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต). ปทุมธานี: มหาวิทยาลัยเวสเทิร์น.

จิรายุส อินทะไชย. (2565). ทฤษฎี Broken Windows คืออะไร ?

<https://goterrestrial.com/2022/12/07/broken-windows-theory/>

ณิศพล รักษาธรรม. (2559). ความหวาดกลัวอาชญากรรมทางเพศของหญิงที่โดยสารรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (รถแท็กซี่) ในเขตกรุงเทพมหานคร. (รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต). กรุงเทพมหานคร: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

พรชัย ชันดี และคณะ. (2558). ทฤษฎีอาชญาวิทยา: หลักการ งานวิจัย และนโยบายประยุกต์. กรุงเทพฯ: ส.เจริญการพิมพ์.

ศรียรรักษ์ รังสีพรหมณกุล และชยพล ฉัตรชัยเดช. (ม.ป.ป.). การป้องกันอาชญากรรมเชิงรุก โดย ทฤษฎีสามเหลี่ยมอาชญากรรม. กรุงเทพฯ: กองบัญชาการตำรวจนครบาล.

เสกสัณห์ เครือคำ. (2558). อาชญากรรม อาชญาวิทยา และงานยุติธรรมทางอาญา. นครปฐม: เพชรเกษมการพิมพ์.



อนันต์ โพธิกุล. (2558). การดำเนินชีวิตตามหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงที่ส่งผลต่อความสุขของประชาชนในเขตทวีวัฒนา กรุงเทพมหานคร. *วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี*, 4(1), 17–27.

อลิศรา เสมชูโชติ. (2550). ลักษณะการใช้บริการรถแท็กซี่ของประชาชน ในเขตกรุงเทพมหานคร (วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต). กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้า พระนครเหนือ.

Dsignsomething. (ม.ป.ป.). *The Broken Windows Theory ลดปัญหาอาชญากรรมในเมืองด้วย “ทฤษฎีกระจกแตก”* <https://dsignsomething.com/2016/03/02/the-broken-windows-theory-ลดปัญหาอาชญากรรมใน/>.

RPCA-JCS