



การสำรวจความคิดเห็นต่อการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร

รณภูมิ สามัคคีคารมย์¹

อารุญ เกตุสาคร²

บทคัดย่อ

การคุกคามทางเพศเป็นปัญหาทางสังคมที่มีอุบัติการณ์เกิดเพิ่มมากขึ้นดังที่ปรากฏในสื่อต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นทางโทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ วิทยุ และสื่ออิเล็กทรอนิกส์ แต่ปัญหาดังกล่าวถูกมองข้ามจากประชาชนบางส่วน ซึ่งเกิดจากความไม่เข้าใจในปัญหาและมองว่าเป็นปัญหาส่วนตัวจึงทำให้ปัญหาการคุกคามทางเพศขาดการป้องกันและการแก้ไขที่เหมาะสม ปัจจุบันการข่มขืนกระทำชำเราหรือการคุกคามทางเพศไม่ได้เกิดขึ้นเฉพาะเพศหญิงเท่านั้นแต่ยังเกิดขึ้นกับเพศชายและบุคคลที่มีความหลากหลายทางเพศได้ปัจจุบันระบบขนส่งสาธารณะเป็นสถานที่ที่มีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดการคุกคามทางเพศเนื่องจากมีผู้คนจำนวนมากใช้บริการและเฝ้าอำนวยความสะดวกความเสี่ยงการคุกคามทางเพศ โดยเฉพาะสถานที่ปิด ดังนั้นวัตถุประสงค์เพื่อหาสาเหตุการเกิดปัญหา พฤติกรรม และวิธีการเผชิญปัญหาการคุกคามทางเพศของผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะการวิจัยนี้ได้รับการรับรองจริยธรรมจากมหาวิทยาลัยมหิดล MUSSIRB No. 2019/199 เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2562

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณในการวิเคราะห์ ณ จุดเวลาใดเวลาหนึ่ง (Cross-sectional analytic studies) กลุ่มตัวอย่างของการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้โดยสารที่ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (รถโดยสาร ขสมก./รถร่วมบริการ มอเตอร์ไซด์รับจ้าง รถไฟฟ้า BTS รถสองแถว รถตุ๊ก รถไฟฟ้า MRT แท็กซี่ เรือโดยสาร Grab แท็กซี่ รถไฟฟ้า Airport rail link อุเบอร์ เครื่องบิน และรถไฟ) ทั้งเพศหญิง เพศชายและเพศทางเลือก ในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 1,654 คน เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามซึ่งผ่านได้ถูกตรวจสอบด้านความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content validity) โดยผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน และผ่านการทดสอบความเชื่อมั่นโดยมีค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาตามวิธีของครอนบาค (Cronbach's alpha coefficient) เท่ากับ 0.888 การแจกแจงความถี่และร้อยละสำหรับการอธิบายข้อมูล

ผลการศึกษาพบว่า เพศหญิงมีการรับรู้ความเสี่ยงการคุกคามทางเพศสูงสุด (44.7%) แท็กซี่เป็นระบบขนส่งสาธารณะที่มีความเสี่ยงต่อการคุกคามทางเพศสูงสุด (55.6%) กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าผู้ที่ถูกลวนลามมีลักษณะดึงดูดทางเพศ แต่งกายเย้ายวน (45.4%) ผู้ชายที่ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะได้เปรียบด้านกำลังกาย หนีโอกาสกับผู้หญิงในการคุกคามทางเพศจากความแออัดในชั่วโมงเร่งด่วน (30.9%) และระบบขนส่งสาธารณะมีผู้โดยสารเป็ดเสียด (52.5%) พฤติกรรมการคุกคามทางเพศถูกกระทำมากที่สุดคือใช้สายตาลวนลาม

1,2 อาจารย์ประจำคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์



(18.8%) รองลงมาคือ ผิวปากแซว (13.9%) วิธีการเผชิญปัญหาหลังจากการถูกคุกคามทางเพศประกอบด้วย การเดินหนีจากเหตุการณ์ (23.0%) รองลงมาคือการขอความช่วยเหลือจากผู้อื่น (16.6%) ภายหลังจากการเผชิญปัญหาคิดว่าแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (45.3%) บอกเพื่อนหรือคนในครอบครัว (32.2%) และเล่าเรื่องราวผ่านทางสังคมออนไลน์ (22.4%) การคุกคามทางเพศคงเกิดขึ้นในระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร

ผลการสำรวจความคิดเห็นต่อการคุกคามทางเพศสะท้อนให้เห็นถึงสภาพของสังคมในปัจจุบัน แม้ว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาแนวคิดให้เพศหญิงมีความเท่าเทียมกับเพศชาย มีสิทธิเสมอภาคกัน แต่ความไม่เท่าเทียมทางเพศยังมีให้เห็นได้ทั่วไปในสังคม ไม่ว่าจะเป็นกับเพศหญิงหรือเพศทางเลือก ดังนั้นมาตรการทางสังคมในการปรับปรุงกฎหมายที่ทำหน้าที่ป้องปรามไม่ให้เกิดการคุกคามทางเพศจึงยังคงมีความจำเป็น และผู้ใช้บริการระบบขนส่งในกรุงเทพมหานครโดยเฉพาะผู้หญิงและเพศทางเลือกต้องเรียนรู้ทักษะในการจัดการกับการคุกคามทางเพศที่เหมาะสมกับสถานการณ์ และตระหนักถึงรูปแบบและสาเหตุที่หลากหลายภายในและซับซ้อนได้บริบทของระบบขนส่งสาธารณะ

คำสำคัญ: การคุกคามทางเพศ, ระบบขนส่งสาธารณะ, กรุงเทพมหานคร



A Survey on Opinions Towards Sexual Harassment on Bangkok’s Public Transports

Ronnapoom Samakkeekarom¹

Arroon Katsakorn²

Abstract

Sexual harassment has become one of the emerging social problems increasing in numbers in Thai society, as appeared through all kinds of media, including televisions, newspapers, radio, and electronic media. However, it is observed that some people still do not recognize the significance of this problem because they do not have a deep understanding about it, and are inclined to consider that it is just a personal issue. That is why no serious approach is being taken to prevent and find appropriate solutions to sexual harassment. At present, rapes and sexual harassment happen not only with women but also with men and LGBT persons. Public transports have become a high-risk location, where sexual harassment can take place due to its closed and crowded conditions, which facilitate the conduct of sexual harassment. The purpose of this study was to identify causes, behaviors and encountering processes after being victims from sexual harassment on Bangkok’s Public Transport. This study has been certified by the Committee for Research Ethics (Social Sciences) (MUSSIRB) on 24 January 2019, with no. 2019/199.

This analytical cross-sectional study is conducted with 1,654 people in total, who are both male and female living in Bangkok. These people are passengers of public transports; bus operated by BMTA, as well as the private sector, motorcycle taxi, BTS (on the ground train system), minibus, van taxi, MRT (subway system), car taxi, boat taxi, Grab cars, Airport Rail Link, Uber cars, planes, and railway. Data collection involved using questionnaires which were developed and checked in terms of content validity by three specialists as well as being testified with Cronbach’s coefficient alpha of 0.888. Frequency distribution and percentage were used to analyses data. The result of this study showed that 44.7% of females reported they had been sexually harassed on public transport. Traditional taxis were public transport

1,4 Lecturer of the Faculty of Public Health, Thammasat University



systems that were at the highest risk to passengers from sexual harassment (55.6%). Subjects also said reported they had been subject to individuals looking at pornographic images and films (45.4%). Respondents said offenders took advantage of congestion during rush hour to commit acts of sexual harassment on public transport (30.9%) and Bangkok’s Public Transport was crowded by 52.5%. The attacks could be visual was the most sexual harassment behavior (18.8%) followed by verbal or whistling tease 13.9%. Encountering processes after being victims from sexual harassment, respondents chose to remain silent or walk away (23.0%), asking for help was the most common processes that using to encounter the situation (16.6%). After facing the situations, the subjects thought that they must notify to related agencies (45.3%), consulted with friends and family (32.2%) and post this situation on to the internet (22.4%).

Based on the results of this survey, it reflects that, while essential approaches are being moved forwards to support the equal rights between men and women, the issue about gender inequality continues to be observed significantly in the Thai society. Therefore, it is necessary to apply social measures to improve laws related to sexual harassment in the future, and for passengers of public transports in Bangkok, especially women and LGBT persons, to learn skills in appropriately managing sexual harassment and be aware of various forms and causes of this issue under the complex contexts of public transportation.

Keywords: Sexual harassment, Public transportation, Bangkok



การสำรวจความคิดเห็นต่อการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร

รณภูมิ สามัคคีคารมย์¹

อารุญ เกตุสาคร²

บทนำ

การคุกคามทางเพศเป็นปัญหาทางสังคมที่มีอุบัติการณ์เกิดเพิ่มมากขึ้นดังที่ปรากฏในสื่อต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นทางโทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ วิทยุ และสื่ออิเล็กทรอนิกส์ แต่ปัญหาดังกล่าวถูกมองข้ามจากประชาชนบางส่วน ซึ่งเกิดจากความไม่เข้าใจในปัญหาและมองว่าเป็นปัญหาส่วนตัวจึงทำให้ปัญหาการคุกคามทางเพศขาดการป้องกันและการแก้ไขที่เหมาะสม จากผลการสำรวจเรื่องการคุกคามทางเพศจากต่างประเทศ เช่น ผลการสำรวจในประเทศฮ่องกงเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2550 พบว่าผู้ทำงานในประเทศฮ่องกงร้อยละ 25 เคยถูกคุกคามทางเพศ โดยหนึ่งในสามเป็นเพศชาย และมีความคับข้องใจร้อยละ 6.6 ในขณะที่เพศหญิงมีการแสดงความคับข้องใจถึงร้อยละ 20 เนื่องจากพวกเขาไม่ต้องการถูกหัวเราะเยาะ จากรายงานปี พ.ศ. 2547 ประเทศอิตาลีมีการระบุว่าผู้หญิงที่มีอายุตั้งแต่ 14 ถึง 59 ปีร้อยละ 55.4 ระบุว่าเคยตกเป็นเหยื่อของการคุกคามทางเพศ ลูกจ้างเพศหญิงหนึ่งในสามต้องยอมถูกคุกคามทางเพศเพื่อแลกกับความก้าวหน้าทางอาชีพ นอกจากนี้ผู้หญิงที่ถูกคุกคามทางเพศร้อยละ 55.6 ต้องลาออกจากงานซึ่งส่งผลกระทบต่อดำรงชีวิต และจากรายงานการสำรวจของคณะกรรมการโอกาสที่เท่าเทียมกันแห่งออสเตรเลียเมื่อปี พ.ศ. 2547 พบว่าร้อยละ 18 มีอายุตั้งแต่ 18 ถึง 64 ปีกล่าวว่าเคยถูกคุกคามทางเพศในที่ทำงาน ในบรรดาผู้ถูกคุกคามทางเพศร้อยละ 62 ถูกคุกคามทางกาย และผู้ที่คิดจะร้องเรียนการถูกคุกคามมีไม่ถึงร้อยละ 37 ผลการวิจัยพบว่าผู้หญิงมักถูกคุกคามทางเพศมากที่สุดคือหญิงสาวที่ต้องพึ่งพาผู้อื่นเรื่องการเงิน ผู้ชายที่มักถูกคุกคามมากที่สุดคือชายหนุ่มที่เป็นพวกรักร่วมเพศ และเป็นชนกลุ่มน้อยทางเชื้อชาติหรือเผ่าพันธุ์ การคุกคามทางเพศระหว่างบุคคลเพศเดียวกันเป็นเรื่องที่เกิดขึ้นมาไม่นานแต่มีอุบัติการณ์เกิดมากขึ้น (International Labour Office, 2018) ผู้คุกคามทางเพศส่วนใหญ่ใช้คำอ้างถึงอวัยวะหรือสื่อในทางเพศเพื่อทำให้ผู้ถูกคุกคามเกิดความอาย กลัว จนไม่กล้าโต้ตอบ (Ratchadaporn Sriraksa, 2018) ประสบการณ์ที่เกิดขึ้นในหลายประเทศทำให้ทราบว่า การแก้ปัญหาการคุกคามทางเพศในที่ทำงานที่ได้ผลนั้นต้องใช้กรอบกฎหมายหลายอย่างตลอดจนการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด

ปัญหาเรื่องการคุกคามทางเพศไม่ใช่ปัญหาที่อุบัติขึ้นใหม่แต่เป็นปัญหาที่มีมานานและเกิดอยู่ทั่วไปในทุกประเทศ ทั้งในสถานที่ทำงานราชการหรือสถานที่ทำงานเอกชน บางประเทศถือว่าเรื่องนี้เป็นปัญหาสำคัญและมีการออกกฎหมายกำหนดให้เป็นความผิดและมีบทลงโทษ ในขณะที่บางประเทศไม่มีตัวบทกฎหมายกำหนดการ

1.6 อาจารย์ประจำคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์



ลงโทษในเรื่องนี้แต่จะให้หน่วยงานต่าง ๆ วางกฎเกณฑ์จัดการปัญหาเหล่านี้กันเอง เว้นแต่ความผิดจะร้ายแรงถึงขั้นเป็นความผิดทางเพศ กฎหมายจึงจะได้มีบทลงโทษผู้กระทำผิด ในประเทศไทยมีประมวลกฎหมายแรงงานคือพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 เป็นกฎหมายฉบับเดียวที่บัญญัติถึงเรื่องการห้ามล่วงละเมิดทางเพศไว้ โดยมาตรา 16 กำหนดว่า “ห้ามมิให้นายจ้างหรือผู้ซึ่งเป็นหัวหน้างาน ผู้ควบคุมงาน หรือผู้ตรวจงาน กระทำการคุกคามทางเพศต่อลูกจ้างซึ่งเป็นหญิงหรือเด็ก” และมาตรา 147 บัญญัติว่า ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 16 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองหมื่นบาทและพระราชบัญญัติฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับเฉพาะการจ้างแรงงานเอกชนเท่านั้น ในส่วนของการคุกคามทางเพศกับความรับผิดชอบทางอาญาตามกฎหมายไทย โดยที่กฎหมายไทยไม่ได้กำหนดคำจำกัดความของคำว่า “การคุกคามทางเพศ” ไว้แต่การคุกคามทางเพศตามคำจำกัดความของ Catherine MacKinnon (1979) ได้ให้ความหมายไว้ว่า ความต้องการหรือการเข้าถึงในทางเพศที่ไม่พึงประสงค์ และไม่ได้กำหนดความผิดฐานนี้ไว้เป็นการเฉพาะแต่กฎหมายอาญาของไทยได้กำหนดความผิดอาญาตามประมวลกฎหมายอาญาตามมาตรา 276 ที่กล่าวไว้ว่า ผู้ใดข่มขืนกระทำชำเราหญิงซึ่งมิใช่ภริยาของตนโดยขู่เข็ญด้วยประการใด ๆ โดยใช้กำลังประทุษร้าย โดยหญิงอยู่ในภาวะที่ไม่สามารถขัดขืนได้หรือโดยทำให้หญิงเข้าใจผิดว่าตนเป็นบุคคลอื่น ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สี่ปีถึงยี่สิบปีและปรับตั้งแต่แปดพันบาทถึงสี่หมื่นบาท มาตรา 388 ผู้ใดกระทำการอันควรขายหน้าต่อหน้าธารกำนัล โดยเปลือยหรือเปิดเผยร่างกาย หรือกระทำการลามกอย่างอื่น ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท มาตรา 392 ผู้ใดทำให้ผู้อื่นเกิดความกลัวหรือความตกใจโดยการขู่เข็ญ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 เดือน หรือปรับไม่เกิน 10000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และมาตรา 397 มีหลักว่า ผู้ใดกระทำความผิดต่อผู้อื่น อันเป็นการรังแก ข่มเหง คุกคาม หรือกระทำให้ได้รับความอับอายหรือเดือดร้อนรำคาญ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5 พันบาท (Thaveekait M., 2003) อย่างไรก็ตามปัจจุบันการข่มขืนกระทำชำเราหรือการคุกคามทางเพศไม่ได้เกิดขึ้นเฉพาะเพศหญิงเท่านั้นแต่ยังเกิดขึ้นกับเพศชายและบุคคลที่มีความหลากหลายทางเพศได้ปัจจุบันระบบขนส่งสาธารณะเป็นสถานที่ที่มีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดการคุกคามทางเพศเนื่องจากมีผู้คนจำนวนมากใช้บริการและเฝ้าอำนวยความสะดวกต่อความเสี่ยงการคุกคามทางเพศ โดยเฉพาะสถานที่ปิดอย่างเช่น บนระบบขนส่งสาธารณะที่มีผู้ใช้บริการให้เลือกใช้อย่างหลากหลายตามความสะดวกของผู้ใช้บริการ อาทิเช่น รถโดยสาร เรือโดยสาร รถไฟฟ้าใต้ดิน รถไฟฟ้า รถไฟ มอเตอร์ไซด์รับจ้าง แท็กซี่ รถตู้ เป็นต้น จากการสำรวจข้อมูลจากเวทีเสวนาวิชาการเรื่อง “สถานการณ์ความรุนแรงทางเพศ ปี พ.ศ. 2556” โดยกรมพัฒนาสังคมและสวัสดิการ กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ร่วมกับมูลนิธิหญิงชายก้าวไกล และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) (Department of Women’s Affairs and Family, Ministry of Social Development and Human Security, 2558) แสดงผลการสำรวจที่น่าสนใจถึงอัตราการเกิดอาชญากรรมทางเพศ โดยพบว่าระบบขนส่งสาธารณะมีอัตราการเกิดอาชญากรรมทางเพศที่เพิ่มสูงขึ้นโดยการเกิดอาชญากรรมทางเพศส่วนหนึ่งพัฒนาความรุนแรงมาจากการคุกคามทางเพศนั่นเอง

ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการคุกคามทางเพศนอกจากจะส่งผลให้เกิดอาชญากรรมทางเพศยังส่งผลกระทบต่อผู้ถูกคุกคามทางเพศเกิดความอับอายและเกิดอาการเจ็บป่วยทางด้านร่างกายและจิตใจ ดังนั้น งานวิจัยนี้จึงมีความสนใจที่จะศึกษาประเด็นการคุกคามทางเพศกับผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะทั้งเพศชาย เพศหญิง และ



บุคคลที่มีความหลากหลายทางเพศโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจพฤติกรรมการคุกคามทางเพศของผู้โดยสารที่ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ รวมทั้งศึกษาถึงสาเหตุที่ทำให้เกิดพฤติกรรมการคุกคามทางเพศ วิธีการตอบโต้ การเผชิญปัญหาเมื่อถูกคุกคามทางเพศ เพื่อนำผลการวิจัยที่ได้เป็นแนวทางในการลดปัญหาการคุกคามทางเพศในอนาคต สร้างแนวทางในการป้องกันต่อการเผชิญปัญหาและสามารถตอบโต้ได้อย่างมีประสิทธิภาพเมื่อถูกคุกคามทางเพศ

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจความคิดเห็นต่อการคุกคามทางเพศ พฤติกรรมการคุกคามทางเพศ และการเผชิญปัญหาเมื่อถูกคุกคามทางเพศ สำหรับใช้เป็นแนวทางการป้องกันการคุกคามทางเพศ เป็นการวิจัยเชิงวิเคราะห์ ณ จุดเวลาใดเวลาหนึ่ง (Cross-sectional analytic studies)

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรของการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้โดยสารที่ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (รถโดยสาร ขสมก./รถร่วมบริการ มอเตอร์ไซด์รับจ้าง รถไฟฟ้า BTS รถสองแถว รถตุ๊ก รถไฟฟ้า MRT แท็กซี่ เรือโดยสาร Grab แท็กซี่ รถไฟฟ้า Airport rail link อุเบอร์ เครื่องบิน และรถไฟ) ทั้งเพศหญิง เพศชายและเพศทางเลือก

กลุ่มตัวอย่างของการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้โดยสารที่ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (รถโดยสาร ขสมก./รถร่วมบริการ มอเตอร์ไซด์รับจ้าง รถไฟฟ้า BTS รถสองแถว รถตุ๊ก รถไฟฟ้า MRT แท็กซี่ เรือโดยสาร Grab แท็กซี่ รถไฟฟ้า Airport rail link อุเบอร์ เครื่องบิน และรถไฟ) ทั้งเพศหญิง เพศชายและเพศทางเลือก ในเขตกรุงเทพมหานคร จำนวน 1,654 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือในการวิจัยครั้งนี้คือ แบบสอบถามการสำรวจความคิดเห็นต่อการคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร การตรวจสอบเครื่องมือในการวิจัยได้ถูกตรวจสอบด้านความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content validity) โดยผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน และผ่านการทดสอบความเชื่อมั่นโดยมีค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาตามวิธีของครอนบาค (Cronbach's alpha coefficient) เท่ากับ 0.888

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้ประสานงานกับมูลนิธิหญิงชายก้าวไกลโดยมูลนิธิหญิงชายก้าวไกลจะดำเนินงานประสานกับงานหน่วยที่เกี่ยวข้องเพื่อขออนุญาตเข้าเก็บรวบรวมข้อมูลอย่างเป็นทางการ และนำแบบสอบถามไปยังแต่ละเขตของกรุงเทพมหานคร เพื่อให้ผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะตอบแบบสอบถาม จากนั้นทำการตรวจแบบสอบถามทุกชุดเพื่อให้แบบสอบถามมีความสมบูรณ์ถูกต้อง

การวิเคราะห์ข้อมูล

หลังจากผู้วิจัยเก็บข้อมูล ผู้วิจัยได้ทำการตรวจสอบข้อมูล (Editing) และทำการลงรหัส (Coding) ของชุดข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistics) ซึ่งประกอบด้วยแจกแจงข้อมูลความถี่ (Frequency distribution) ร้อยละ (Percentage) ในการวิเคราะห์ข้อมูล



ผลการวิจัย

การสำรวจสถานการณ์การคุกคามทางเพศจากกลุ่มตัวอย่างบนระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครจำนวน 1,654 คน เป็นเพศหญิง 1,101 คน (ร้อยละ 66.5) เพศชาย 545 คน (ร้อยละ 33.0) และบุคคลที่มีความหลากหลายทางเพศ จำนวน 8 คน (ร้อยละ 0.5) กลุ่มตัวอย่างมีอายุอยู่ในช่วง 12-72 ปี โดยมีอายุเฉลี่ยอยู่ที่ 26.09 ปี ระบบขนส่งสาธารณะที่กลุ่มตัวอย่างใช้บริการประจำเกือบทุกวันประกอบไปด้วย รถโดยสาร ขสมก./รถร่วมบริการ มอเตอร์ไซด์รับจ้าง รถไฟฟ้า BTS รถสองแถว รถตู้ รถไฟฟ้า MRT แท็กซี่ เรือโดยสาร Grab แท็กซี่ รถไฟฟ้า Airport rail link อุเบอร์ เครื่องบิน และรถไฟ คิดเป็นร้อยละ 26.7, 21.5, 12.6, 10.9, 9.5, 9.2, 9.0, 3.1, 1.5, 1.4, 0.4, 0.4 และ 0.2 ตามลำดับ ช่วงเวลาที่กลุ่มตัวอย่างใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะเกือบทุกระบบคือ ช่วงเวลา 06.00-10.00 น. ในด้านการรับรู้ถึงความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่อของการลวนลาม หรือคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะพบว่า เพศหญิงมีการรับรู้ถึงความเสี่ยงมากที่สุด (ร้อยละ 44.7) รองลงมาได้แก่บุคคลที่มีความหลากหลายทางเพศ (ร้อยละ 37.5) และเพศชาย (ร้อยละ 21.7) ตามลำดับ โดยระบบขนส่งสาธารณะที่กลุ่มตัวอย่างรู้สึกว่าจะตนเองมีความเสี่ยงต่อการลวนลามหรือคุกคามทางเพศมากที่สุด 3 ลำดับแรกได้แก่ แท็กซี่, รถตู้ และรถโดยสาร ขสมก./รถร่วมบริการ คิดเป็นร้อยละ 55.6, 44.4 และ 39.8 ตามลำดับ

ด้านระดับความคิดเห็นถึงสาเหตุการถูกลวนลามหรือคุกคามทางเพศ พบว่า สาเหตุทางด้านธรรมชาติ และชีวภาพที่กลุ่มตัวอย่างมีความเห็นคล้อยตามมากที่สุดคือ ผู้ที่ถูกลวนลามมีรูปร่างหน้าตาดี หรือมีลักษณะดึงดูดทางเพศ (ร้อยละ 45.5) และ ผู้ที่ถูกลวนลามมีการแต่งกายที่เซ็กซี่ชวน (ร้อยละ 46.8) ด้านสาเหตุทางสังคม และวัฒนธรรม พบว่า สาเหตุทางสังคมและวัฒนธรรมที่กลุ่มตัวอย่างมีความเห็นคล้อยตามมากที่สุดคือ สังคม และวัฒนธรรมเพราะค่านิยมที่ผู้ชายมักได้เปรียบผู้หญิงในเรื่องเพศและผู้ชายแสดงออกเรื่องเพศได้ ไม่เสียหาย (ร้อยละ 30.9) สาเหตุเกิดเพราะผู้ชายมองผู้หญิงเป็นวัตถุทางเพศ (ร้อยละ 30.3) และด้านสาเหตุจากสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ พบว่า สาเหตุจากสิ่งแวดล้อมทางกายภาพที่กลุ่มตัวอย่างมีความเห็นคล้อยตามมากที่สุดคือ ระบบขนส่งสาธารณะมีผู้โดยสารแน่น เปียกเสียดอัดเยียด (ร้อยละ 52.5) พิจารณาตามตารางที่ 1

ลักษณะพฤติกรรมการถูกคุกคาม จำแนกตามความถี่ของการเกิดเหตุรวมทุกประเภทการขนส่ง พบว่า ลักษณะการกระทำ/พฤติกรรมที่พบมากที่สุด 3 ลำดับ คือ การลวนลามด้วยสายตา เช่น มองหน้าอก จ้องลงไปที่คอเสื้อ มองซ่อนใต้กระโปรง หรือจ้องมองร่างกายด้วยสายตาโลมเลีย, ผิวปากแฉว และพูดแฉว พูดจาหยาบคาย โจมตี ก้าวร้าว คิดเป็นร้อยละ 18.8, 13.9 และ 13.1 ตามลำดับ พิจารณาตามตารางที่ 2

ระบบขนส่งสาธารณะที่เกิดเหตุการณ์การลวนลามหรือคุกคามทางเพศมากที่สุดได้แก่ รถโดยสาร ขสมก./รถร่วมบริการ, มอเตอร์ไซด์รับจ้าง, แท็กซี่, รถตู้ และรถไฟฟ้า BTS ตามลำดับ เพศหญิงเป็นเพศที่ถูกกระทำ การลวนลามทางเพศ (ร้อยละ 85.0) และมีผู้พบเห็นว่าถูกกระทำลวนลามทางเพศมากที่สุด (ร้อยละ 67.4) ในขณะที่เพศชายมีการกระทำลวนลามทางเพศสูงที่สุด



วิธีการแก้ปัญหาที่กลุ่มตัวอย่างใช้มากที่สุดเมื่อถูกคุกคามทางเพศต่อตนเองได้แก่ แจ้งพนักงานประจำยานพาหนะ (28.3%) หลีกเลียงหรือเดินหนีหลีกเลียงจากเหตุการณ์ (23.0%) ขอความช่วยเหลือจากคนรอบข้างจากผู้อื่น(16.6%) ภายหลังการเผชิญปัญหากลุ่มตัวอย่างแจ้งตำรวจหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง บอกรุ่นหรือคนในครอบครัว และมีการเล่าเรื่องราวผ่านทางสังคมออนไลน์คิดเป็นร้อยละ 45.3, 32.3, และ 22.4 ตามลำดับ

อภิปรายผล

จากผลการวิจัยพบว่า ผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครส่วนมากเป็นเพศหญิง และมีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดการคุกคามทางเพศซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยที่ผ่านมาที่พบว่า เพศหญิงเป็นเพศที่มีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดการคุกคามทางเพศ (Thippawan S., 2009) สะท้อนให้เห็นถึงสภาพของสังคมในปัจจุบัน แม้ว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาแนวคิดให้เพศหญิงมีความเท่าเทียมกับเพศชาย มีสิทธิเสมอภาคกัน แต่ความไม่เท่าเทียมทางเพศยังมีให้เห็นได้ทั่วไปในสังคม ไม่ว่าจะเป็นกับเพศหญิงหรือเพศทางเลือก อันเนื่องมาจากการที่เพศหญิงมีลักษณะทางกายภาพที่ดึงดูด และวัฒนธรรมทางเพศที่เพศชายมักได้เปรียบเพศหญิงในเรื่องเพศซึ่งเกิดจากการกระจายอำนาจที่แตกต่าง สถานภาพระหว่างเพศ และการแบ่งพื้นที่ระหว่างเพศต่าง ๆ ที่มีมาแต่อดีต (Bargh JA,1995) จึงทำให้การคุกคามทางเพศยังเป็นปัญหาที่พึงระวังของเพศหญิง

สถานที่และเวลายังเป็นปัจจัยที่สำคัญที่ทำให้เกิดการคุกคามทางเพศในระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร นอกจากสถานที่ทำงานทั่วไป ที่เกิดการคุกคามทางเพศแล้วยังมีอีกสถานที่หนึ่งที่น่าจะเกิดการคุกคามทางเพศขึ้นได้ตลอดเวลา คือ ระบบขนส่งสาธารณะเพราะมีผู้คนมากมายใช้บริการและเป็นสถานที่ที่เอื้ออำนวยต่อความเสี่ยงการคุกคามทางเพศได้

รูปแบบและปัจจัยในการเกิดการคุกคามทางเพศสามารถพัฒนาความรุนแรงเป็นอาชญากรรมทางเพศได้จากแนวความคิดของทฤษฎีกิจวัตรประจำวัน (Routine activities theory) Lawrence E. Cohen (1979) ที่กล่าวไว้ว่าปัจจัยสำคัญก่อให้เกิดอาชญากรรมมี 3 ประการ ได้แก่ ผู้กระทำผิดที่มีแรงจูงใจ (Motivated offender) ซึ่งอาจเสริมแรงจูงใจจากทัศนคติของอาชญากร และโอกาสกับสถานที่ที่เหมาะสม เป้าหมายที่เหมาะสม (Suitable target) เป้าหมายที่อาชญากรคิดว่าสามารถก่ออาชญากรรมให้สำเร็จได้ง่าย เช่น ผู้หญิงหรือคนชราเด็ก เป็นต้น

นอกจากปัจจัยสนับสนุนที่ทำให้เกิดการคุกคามทางเพศและพัฒนาความรุนแรงจนกระทั่งก่อให้เกิดอาชญากรรมทางเพศได้ปัจจัยทางด้านช่วงเวลานั้นยังเป็นปัจจัยที่สำคัญหนึ่งเช่นกันในการส่งผลให้เกิดอาชญากรรมทางเพศ ยกตัวอย่างเช่น ผลวิจัยจากงานวิจัยของ จุฑารัตน์ เอื้ออำนวย (Jutharat A., 2007) เรื่องปัจจัยที่มีความเสี่ยงต่อการตกเป็นเหยื่ออาชญากรรมทางเพศของผู้หญิงไทยในงานวิจัยดังกล่าวได้นำตัวแปรด้านปัจจัยเกี่ยวกับเวลาและสถานที่เกิดเหตุอาชญากรรมทางเพศมาใช้อธิบายถึงความถี่ในการเกิดอาชญากรรมทาง



เพศในช่วงเวลาและสถานที่ต่าง ๆ เพื่อแสดงถึงจุดที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอาชญากรรมทางเพศมากที่สุด จากผลการวิจัยพบว่า มีช่วงเวลาเกิดเหตุส่วนใหญ่อยู่ในช่วงเวลากลางคืน คือ ระหว่าง 22.00-02.00 น. มากที่สุด

พฤติกรรมการคุกคามในปัจจุบันมีหลากหลายรูปแบบมากขึ้น จากการศึกษาที่ปัจจุบันสังคมไทยเริ่มมีความเข้มงวดต่อปัญหาการคุกคามทางเพศเพิ่มมากขึ้นทำให้ผู้กระทำพฤติกรรมการคุกคามเกิดการระวังตัวมากขึ้นโดยมีผลต่อการแสดงออกของพฤติกรรมการคุกคามทางเพศส่วนมากจึงเป็นการแสดงออกที่ไม่ใช่การแสดงออกทางกายภาพหรือการแสดงออกที่จะทำให้ผู้อื่นจับสังเกตได้เหมือนในอดีตเช่น การถูกเนื้อต้องตัว หรือการสัมผัสร่างกาย การแสดงออกของพฤติกรรมการคุกคามทางเพศในปัจจุบันจึงแสดงออกมาในรูปแบบของการใช้สายตาลวนลาม การพูดแซว และการผิวปาก เพื่อลดความเสี่ยงของการโดนสังคมจับตามอง อย่างไรก็ตามการแสดงออกดังกล่าวก็ถือเป็นพฤติกรรมการแสดงออกทางเพศอย่างหนึ่ง (Akekpong P., 2013) อย่างไรก็ตามจากผลการวิจัย เพศชายส่วนมากยังคงเป็นผู้ลงมือกระทำพฤติกรรมการคุกคามทางเพศต่อเพศหญิง และเพศทางเลือกซึ่งสะท้อนถึงสภาพของสังคมในปัจจุบันที่แม้จะมีกลุ่มคนจำนวนมากมาเปลี่ยนแปลงและต่อสู้เพื่อสิทธิสตรีให้เพศหญิงมีความเท่าเทียมกับเพศชาย แต่ในเบื้องลึกของสังคมยังคงมีการแบ่งพื้นที่ระหว่างเพศต่างๆและการให้คุณค่าและมุมมองที่มองว่าเพศชายเป็นใหญ่ ปัญหาการคุกคามทางเพศจึงยังเป็นปัญหาที่เพศชายเป็นผู้ลงมือกระทำต่อเพศหญิงและเพศอื่นๆ

สถาบันครอบครัวถือเป็นสถาบันที่สำคัญและมีความใกล้ชิดมากที่สุดของมนุษย์ จากผลการวิจัยแม้ว่ากลุ่มตัวอย่างจะเผชิญกับปัญหาการถูกคุกคามทางเพศ กลุ่มตัวอย่างส่วนมากมีวิธีการตอบสนองและแก้ปัญหาคือการปรึกษากับครอบครัวของตนเอง แม้ว่าในสังคมจะมีหน่วยงานต่าง ๆ ที่ดูแลรับผิดชอบในเรื่องนี้ก็ตาม แสดงให้เห็นถึงลักษณะของสังคมไทยที่มีสถาบันครอบครัวเป็นสถาบันหลักของประชาชน Kunlapha W. (2011) สถาบันครอบครัวเปรียบเสมือนด่านแรกในกระบวนการคิด ตัดสินใจในการกระทำสิ่งต่าง ๆ เมื่อผู้ถูกกระทำได้พิจารณาและไตร่ตรองผ่านสถาบันครอบครัวก็จะเข้าสู่ขั้นตอนต่อไปของการจัดการกับปัญหาดังเช่น การแจ้งเหตุไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบบริการขนส่งสาธารณะ การแจ้งความกับตำรวจ และการเล่าเหตุการณ์ผ่านสื่อสังคมต่าง ๆ เช่น Facebook, Line เป็นต้น

ปัจจุบันจะเห็นได้ว่าสื่อออนไลน์มีอิทธิพลอย่างมากต่อการดำเนินชีวิตของมนุษย์ ไม่เพียงแต่การใช้ติดต่อสื่อสาร การค้นหาข้อมูล แต่ยังเป็นแนวทางหนึ่งที่ผู้คนในสังคมใช้เมื่อต้องเผชิญหน้ากับปัญหา พิจารณาตัดสินใจต่อเรื่องต่าง ๆ รวมถึงการแสดงความคิดเห็นต่อเรื่องต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นต่อตนเองและผู้อื่นในสังคม (Panuwat K., 2011) สื่อออนไลน์จึงถือว่าเป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่มีบทบาทอย่างมากในสังคมยุคปัจจุบัน แต่อย่างไรก็ตามปัจจุบันการคุกคามทางเพศผ่านทางสังคมออนไลน์ได้มีจำนวนเพิ่มขึ้น (Somsan A., 2014) จากผลของยุคสมัย โลกาภิวัตน์ การสื่อสารที่ไร้พรมแดน การใช้สื่อออนไลน์จึงต้องอาศัยความระมัดระวังและการตัดสินใจที่รอบคอบก่อนที่จะเลือกใช้แนวทางดังกล่าว

สรุปผล

การคุกคามทางเพศบนระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครยังคงมีให้เห็นอยู่ได้ทั่วไปโดยปัจจุบันผู้ถูกรังแกไม่ได้ถูกจำกัดอยู่แค่เพศหญิงเท่านั้น แต่รวมถึงเพศชายและบุคคลที่มีความหลากหลายทางเพศ ผู้กระทำการคุกคามทางเพศมักจะเลือกระบบขนส่งที่เปิดโอกาสให้ผู้กระทำกับผู้ถูกรังแกอยู่ด้วยกันตามลำพังสองต่อสอง หรือระบบขนส่งที่มีผู้โดยสารจำนวนมาก พฤติกรรมที่ผู้กระทำแสดงออกจะเป็นการแสดงออกที่ไม่โจ่งแจ้งหรือทำให้ผู้คนในสังคมจับผิดหรือสังเกตได้ ในด้านการเผชิญหน้ากับปัญหาการคุกคามทางเพศของผู้ถูกรังแกจะเป็นการหลีกเลี่ยงจากสภาพปัญหาหรือแจ้งผู้ที่เกี่ยวข้องขอความช่วยเหลือ และมีการแสวงหาแนวทางในการจัดการผ่านสื่อออนไลน์ซึ่งกำลังเป็นที่นิยมในปัจจุบัน แม้ว่าปัจจุบันสังคมจะให้ความสำคัญกับความเข้มงวดในการจัดการปัญหาการคุกคามทางเพศเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตามยังไม่มีข้อบังคับหรือข้อกฎหมายที่ชัดเจนที่ได้ระบุถึงข้อบทลงโทษหรือการเอาผิดต่อผู้กระทำ การเสนอแนวทางการจัดการปัญหาดังกล่าวผ่านทางกฎหมายจึงเป็นสิ่งสำคัญที่ควรเกิดขึ้นในอนาคต

ตารางและรูปภาพ

Table 1 Opinion levels about the causes of threaten or sexual harassment

Causes of sexual harassment	Opinion levels: Number (%)			
	Strongly agree	Agree	Disagree	Strongly disagree
Nature and biological causes				
Victims always have good looks and sex appeal.	750 (45.4)	794 (48.0)	89 (5.4)	20 (1.2)
Men think victims have good looks and sex appeal.	289(53.0)	217(39.8)	29(5.4)	10(1.8)
Women think victims have good looks and sex appeal.	458(41.6)	573(52.1)	59(5.4)	10(0.9)



Causes of sexual harassment	Opinion levels: Number (%)			
	Strongly agree	Agree	Disagree	Strongly disagree
LGBT think victims have good looks and sex appeal.	3(37.5)	4(50.0)	1(12.5)	0
Victims always are adolescence.	681 (41.2)	857 (51.8)	102 (6.2)	13 (0.8)
Men think victims are adolescence.	231(42.4)	273(50.1)	33(6.1)	8(1.4)
Women think victims are adolescence.	446(40.5)	581(52.8)	68(6.2)	5(0.5)
LGBT think victims are adolescence.	4(50.0)	3(37.5)	1(12.5)	0
Victims always wear precarious costumes.	774 (46.8)	704 (42.6)	155 (9.4)	20 (1.2)
Men think victims always wear precarious costumes.	261(47.9)	235(43.1)	39(7.2)	10(1.8)
Women think victims always wear precarious costumes.	508(46.2)	466(42.4)	116(10.5)	10(0.9)
LGBT think victims always wear precarious costumes.	5(62.5)	3(37.5)	0	0
Victims always are hospitable and friendly people.	342 (20.7)	709 (42.9)	526 (31.8)	76 (4.6)



Causes of sexual harassment	Opinion levels: Number (%)			
	Strongly agree	Agree	Disagree	Strongly disagree
Men think victims always are hospitable and friendly people.	137(25.1)	218(40.0)	160(29.4)	30(5.5)
Women think victims always are hospitable and friendly people.	204(18.5)	487(44.3)	363(33.0)	46(4.2)
LGBT think victims always are hospitable and friendly people.	1(12.5)	4(50.0)	3(37.5)	0
Social and cultural causes				
Inequality between males and females	462 (27.9)	804 (48.6)	340 (20.6)	47 (2.8)
Men think this problem was caused by inequality between males and females.	155(28.5)	246(45.1)	126(23.1)	18(3.3)
Women think this problem was caused by inequality between males and females.	305(27.7)	554(50.4)	212(19.3)	29(2.6)
LGBT think this problem was caused by inequality between males and females.	2(25.0)	4(50.0)	2(25.0)	0



Causes of sexual harassment	Opinion levels: Number (%)			
	Strongly agree	Agree	Disagree	Strongly disagree
Sexual expression.	501 (30.3)	834 (50.5)	264 (16.0)	54 (3.3)
Men think this problem come from sexual expression of men that are more than women.	160(29.3)	260(47.7)	105(19.3)	20(3.7)
Women think this problem come from sexual expression of men that are more than women.	339(30.8)	570(51.8)	157(14.3)	34(3.1)
LGBT think this problem come from sexual expression of men that are more than women.	2(25.0)	4(50.0)	2(25.0)	0
Men see women as sexual objects.	511 (30.9)	793 (48.0)	296 (17.9)	53 (3.2)
Men think this problem is caused from the dimension that men see women as sexual objects.	154(28.3)	237(43.5)	125(22.9)	29(5.3)
Women think this problem is caused from the dimension that men see women as sexual objects.	354(32.2)	553(50.3)	169(15.3)	24(2.2)
LGBT think this problem come from the dimension that men see women	3(37.5)	3(37.5)	2(25.0)	0



Causes of sexual harassment	Opinion levels: Number (%)			
	Strongly agree	Agree	Disagree	Strongly disagree
as sexual objects.				
Physical environment causes				
Public transport systems have crowded passenger.	867 (52.5)	646 (39.1)	124 (7.5)	16 (1.0)
Men think this problem is caused from crowded passenger in public transport.	274(50.3)	216(39.6)	45(8.3)	10(1.8)
Women think this problem is caused from crowded passenger in public transport.	589(53.5)	427(38.8)	78(7.1)	6(0.6)
LGBT think this problem is caused from crowded passenger in public transport.	4(50.0)	3(37.5)	1(12.5)	0
Victims must take taxi or motorcycle taxi queue in private.	655 (39.6)	754 (45.6)	222 (13.4)	22 (1.3)
Men think victims must take taxi or motorcycle taxi queue in private.	180(33.0)	263(48.3)	89(16.3)	13(2.4)
Women think victims must take taxi	473(43.0)	489(44.5)	129(11.7)	9(0.8)



Causes of sexual harassment	Opinion levels: Number (%)			
	Strongly agree	Agree	Disagree	Strongly disagree
or motorcycle taxi queue in private.				
LGBT think victims must take taxi or motorcycle taxi queue in private.	2(25.0)	2(25.0)	4(50.0)	0
There is not enough light inside the vehicles.	517 (31.3)	790 (47.8)	317 (19.2)	29 (1.8)
Men think there are not enough light inside the vehicles.	158(29.0)	261(47.9)	112(20.6)	14(2.5)
Women think there are not enough light inside the vehicles.	357(32.5)	526(47.8)	202(18.4)	15(1.3)
LGBT think there are not enough light inside the vehicles.	2(25.0)	3(37.5)	3(37.5)	0
The bus stop, car waiting point, pier, and train station are not enough light.	675 (40.8)	727 (44.0)	227 (13.7)	24 (1.5)
Men think the bus stop, car waiting point, pier, and train station are not enough light.	197(36.1)	240(44.0)	95(17.5)	13(2.4)
Women think the bus stop, car waiting point, pier, and train station	472(42.9)	486(44.2)	131(11.9)	11(1.0)



Causes of sexual harassment	Opinion levels: Number (%)			
	Strongly agree	Agree	Disagree	Strongly disagree
are not enough light.				
LGBT think the bus stop, car waiting point, pier, and train station are not enough light.	6(75.0)	1(12.5)	1(12.5)	0
The bus stop, car waiting point, pier, and train station are isolated and rarely seen by people.	754 (45.6)	701 (42.4)	177 (10.7)	21 (1.3)
Men think the bus stop, car waiting point, pier, and train station are isolated and rarely seen by people.	222(40.7)	240(44.0)	69(12.7)	14(2.6)
Women think the bus stop, car waiting point, pier, and train station are isolated and rarely seen by people.	526(47.9)	459(41.7)	108(9.8)	7(0.6)
LGBT think the bus stop, car waiting point, pier, and train station are isolated and rarely seen by people.	6(75.0)	2(25.0)	0	0
There are no CCTVs at bus stop, car waiting point, pier, and train station.	721 (43.6)	697 (42.2)	211 (12.8)	24 (1.5)



Causes of sexual harassment	Opinion levels: Number (%)			
	Strongly agree	Agree	Disagree	Strongly disagree
Men think there are no CCTVs at bus stop, car waiting point, pier, and train station.	199(36.6)	240(44.0)	89(16.3)	17(3.1)
Women think there are no CCTVs at bus stop, car waiting point, pier, and train station.	518(47.1)	453(41.2)	122(11.1)	7(0.6)
LGBT think there are no CCTVs at bus stop, car waiting point, pier, and train station.	4(50.0)	4(50.0)	0	0
There are no CCTVs inside the vesicles.	697 (42.2)	683 (41.3)	236 (14.3)	37 (2.2)
Men think there are no CCTVs inside the vesicles.	205(37.6)	224(41.1)	95(17.4)	21(3.9)
Women think there are no CCTVs inside the vesicles.	490(44.5)	454(41.3)	140(12.7)	16(1.5)
LGBT think there are no CCTVs inside the vesicles.	2(25.0)	5(62.5)	1(12.5)	0



Table 2 Threat behaviors Classified by frequency of occurrences for all types of transportation

Behaviors	Number	%
Whistling	376	13.9
Harassing by sight	508	18.8
Dalliance	354	13.1
Speaking critically about their physical appearance or dressing in sexual manner	201	7.4
Talking, asking or criticizing about sexual orientation	177	6.5
Dirty talking	141	5.2
Acting in a sexual manner	204	7.6
Displaying an image about sex.	80	3.0
Huddling	266	9.8
Getting handsy	152	5.6
Rubbing the body by genitals	61	2.3
Asking for sex	33	1.2



Exhibitionism	62	2.3
Stalking	78	2.9
Trying to rape	11	0.4
Raping	0	0
	2704	100.0



บรรณานุกรม

- International Labour Office [internet]. Sex harassment in work place. Available at http://www.oit.org/public/english//region/asro/bangkok/download/background/decla/fact_th_harass.pdf, accessed November 12, 2018.
- Ratchadaporn Sriraksa, Siriporn Panyametheekul [internet]. The Discourse of Sexual Harassment in Everyday Conversation: A Study of Critical Discourse Analysis. Available at http://researchconference.kps.ku.ac.th/article_9/pdf/o_human22.pdf, accessed November 12, 2018.
- Catharine A. MacKinnon. (1979). *Sexual Harassment of Working Women: A Case of Sex Discrimination*. Yale University.
- Thaveekait M. *Criminal Law: Principles and problems*. Bangkok.Thammasat University; 2003.
Department of Women’s Affairs and Family, Ministry of Social Development and Human Security [internet]. *Domestic violence situation 2558 report under Domestic Violence Victim Protection Act, B.E. 2550*. Available at https://library2.parliament.go.th/giventake/content_nla2557/d120859-06.pdf, accessed November 12, 2018.
- Thippawan S. (2009). *Sexual harassment behavior at workplace: a case study of nurses in Suratthani Hospital*.Songkla : Prince of Songkla University.
- Bargh JA, Raymond P. The Naive Misuse of Power: Nonconscious Sources of Sexual Harassment. *Journal of Social Issues* 1995; 51(1): 85-96.
- Lawrence E. Cohen and Marcus Felson. *Social change and crime rate trends: A routine activity approach*. *American sociological review* 1979; 44(8): 588-608.
- Jutharat A. (2007). *Factors risking to be sex crime victims of Thai female*. Bangkok. Chulalongkorn University
- Akekpong P. Sexual Harassment in the Workplace. *Law Journal* 2003; 22(1): 103-117.
- Kunlapha W. *Image and Family Life in Thai Society*. Nakornpathom: October Print; 2011
- Panuwat K. *The Study of Teenagers’Behavior in Using Social Networking Sites (SNSs) in Thailand : A case Study of Facebook*.Thammasat University; 2011
- Somsan A. *Sexual harassment on social network*. *Veridian E-Journal*, Silpakorn University 2014; 4(3): 901-916.