

[หน้าแรก](#) » [เกี่ยวกับ TCI](#) » [ฐานข้อมูล TCI](#) » [ค่า TJIF](#) » [การประเมิน/อนุมัติ](#) » [งานบริหารของ TCI](#) » [เกณฑ์คุณภาพวารสาร](#) » [กระบวนการรับทบทวน](#) » [FAQ](#)

ผลการประเมินคุณภาพวารสารที่อยู่ในฐานข้อมูล TCI

โปรดระบุหมายเลข ISSN หรือชื่อของวารสารที่ต้องการทราบผลประเมิน :

ค้นหา

ลำดับ	ชื่อวารสาร	ISSN	เจ้าของ	จัดอยู่ในวารสาร กลุ่มที่	สาขา
1	Veridian E-Journal Science and Technology Silpakorn University	2408-1248	บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัย ศิลปากร	2	วิทยาศาสตร์และ เทคโนโลยี
2	Veridian E-Journal, Silpakorn University	1906-3431	บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัย ศิลปากร	1	มนุษยศาสตร์และ สังคมศาสตร์

[Back to top](#)

Copyright © 2005, Thai-Journal Citation Index (TCI) Centre. All rights reserved.

Contact: tci.thai@gmail.com

การจัดการความปลอดภัยด้านการเดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาคตะวันตก สู่ประชาคมอาเซียน: พันธกิจที่ต้องทบทวน?

Safety Management of Travel Tourism in the Western Region
Towards ASEAN Community: Revisited to Mission?

นัชณิมา อุดมศิลป์ (Mutchima Udomsilp)^{*}

นรินทร์ สังข์รักษा (Narin Sungrugsa)^{**}

บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์ ที่จะชี้ให้เห็นว่าในการดำเนินการด้านความปลอดภัยของการเดินทางท่องเที่ยว เป็นสิ่งที่สำคัญสำหรับนักท่องเที่ยว เนื่องจากเป็นสิ่งแรกและจุดเริ่มต้นในการเดินทาง การท่องเที่ยวจะเกิดขึ้นได้ ต้องเกิดจากการเดินทาง เป็นสิ่งที่เกี่ยวข้องกับอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ปัจจุบันปัญหาอุบัติเหตุเป็นปัญหาที่ทั่วโลก รวมไปถึงประเทศไทยกำลังเผชิญ จึงเป็นพันธกิจที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรกลับมาทบทวน ร่วมมือกันใน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่เพียงแต่เป็นหน้าที่ของหน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องโดยตรงเท่านั้น ในฐานะที่หน่วยงาน ทางการท่องเที่ยวก็ควรมีส่วนในการเกี่ยวข้องเพื่อรวมกันแก้ไขให้บรรลุเป้าหมาย

คำสำคัญ: การเดินทาง, การท่องเที่ยว, ความปลอดภัย

* สาขาวิชาการจัดการ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร E-mail: muffin_may@hotmail.com

Management, Faculty of Management Science, Silpakorn University, E-mail: muffin_may@hotmail.com

** รองศาสตราจารย์ ดร. คงวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร E-mail: narin_324349@yahoo.co.th

Associate Professor, Dr., Faculty of Management Science, Silpakorn University E-mail: narin_324349@yahoo.co.th

Abstract

This article aims show that the safety of the trip is important for tourists, because the first thing and the beginning of the trip. Travel must take place on the trip. What is relevant is inevitable. The current problem is that accidents worldwide, including the United States are facing. The mission of the agency concerned should be revisited later. Collaborating agencies involved, not only as a function of the main agencies involved directly. As the official travel agency should have the relevant amendments to unite to achieve the goal.

Keyword: Travel, Tourism, Safety

บทนำ

การท่องเที่ยวเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศไทย สร้างรายได้เงินตราเข้าประเทศ เป็นจำนวนมากประเทศไทยมีรายได้จากการท่องเที่ยว 2.23 ล้านล้านบาทจากจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวต่างชาติ ที่เดินทางเข้ามาและจากนักท่องเที่ยวชาวไทยปี พ.ศ. 2558 ประเทศไทยมีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาท่องเที่ยว 29.88 ล้านคน มีรายได้จากการท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 1.44 ล้านบาท (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2559) ซึ่งยุทธศาสตร์กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาปี พ.ศ.2555–2559 ได้กำหนดพัฒนาด้านการท่องเที่ยว โดยยึดหลักการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนตามกรอบแนวคิด หลักการของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2554-2559) ที่ให้ความสำคัญกับการยึดคนเป็นศูนย์กลางของการพัฒนา การมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในสังคม การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจของประชาชน การพัฒนาประเทศสู่ความสมดุลในทุกมิติอย่างบูรณาการและเป็นองค์รวม การเตรียมความพร้อมรองรับการรวมตัวทางเศรษฐกิจในภูมิภาค (กรมประชาสัมพันธ์, 2558) นอกจากนี้ยุทธศาสตร์กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาปี พ.ศ. 2555–2559 ยังให้ความสำคัญกับบริบท การเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจและสังคมที่มีนัยสำคัญต่อแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของโลก ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อเนื่องไปการพัฒนาประเทศในอนาคต

ประเทศไทยยังคงเชื่อมต่อกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในหลายบริบททั้งที่เป็นโอกาสและอุปสรรคต่อการพัฒนาประเทศ จึงต้องมีการเตรียมความพร้อมรวมไปถึงการพัฒนาและการจัดการทางด้านความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวที่เป็นหนึ่งในเป้าประสงค์ที่ควรจะมีการจัดการเพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับนักท่องเที่ยวเพื่อให้การท่องเที่ยวมีคุณภาพและปลอดภัยได้มาตรฐานระดับสากลโดยการสนับสนุนและกำหนดมาตรการสร้างความเชื่อมั่นในเรื่องของความปลอดภัยในเส้นทางการเดินทางบนท้องถนนในการเข้าสู่ประเทศอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) (แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ, 2554) เพื่อการสร้างตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน รวมถึงสามารถเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน แรงงานฝีมือและเงินทุนอย่างเสรี ประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิกอาเซียนต้องปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้เกิดความได้เปรียบทางการแข่งขันด้านเศรษฐกิจ แนวโน้มการแข่งขันของธุรกิจท่องเที่ยวและบริการในอนาคตจะมีความเข้มข้นเพิ่มมากขึ้น เพราะความหลากหลายทางด้านภูมิศาสตร์เบี่ยงของสมาชิกกลุ่มประเทศอาเซียน ตั้งนั้นประเทศไทยจึงมีเป้าหมายที่จะเป็นศูนย์กลางของการท่องเที่ยว (Tourism Hub) ของภูมิภาคนี้ ด้วยความได้เปรียบทางที่ตั้งของประเทศ

ไทยที่อยู่คุณย์กลางของภูมิภาค ทำให้มีความสะดวกในการเดินทางท่องเที่ยวมากขึ้น (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2554) และจากการคาดการณ์ขององค์การการท่องเที่ยวโลก (World Tourism Organization : UNWTO) คาดว่าอนาคตการท่องเที่ยวใน ปี พ.ศ. 2563 จะมีนักท่องเที่ยวระดับประเทศ 1,360 ล้านคน (World Tourism Organization, 2012) โดยภูมิภาคที่จะเป็นแหล่งท่องเที่ยวอดนิຍม ในอนาคตแห่งใหม่ที่มีผู้นิยมเดินทางเข้ามาเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง คือกลุ่มประเทศไทยในเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และคาดการณ์ว่าในปี พ.ศ. 2563 จะมีนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2553 เกือบทุกแห่ง ซึ่งนับเป็นโอกาสที่ดีของอาเซียนในการสนับสนุนการท่องเที่ยวให้สอดคล้องตามแผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวอาเซียน พ.ศ. 2554-2558 ที่มุ่งปรับโครงสร้างตลาดการท่องเที่ยว ส่งเสริมการพัฒนาท่องเที่ยวให้เกิดความเข้มข้นทางในภูมิภาค (แผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวอาเซียน, 2557)

ภาพรวมการท่องเที่ยวของประเทศไทย

ประเทศไทยมีภาพลักษณ์และจุดแข็งทางการท่องเที่ยว คือ เป็นที่รู้จักและยอมรับของนักท่องเที่ยวว่า แหล่งท่องเที่ยวขั้นนำหลายสถานที่ มีระดับราคาที่หลากหลาย สมเหตุสมผล มีความสะดวกในการเข้าถึง (มนัสสินี บุญมีศรีส่ง, 2556) ถึงแม้ว่าประเทศไทยจะมีจุดเด่นหรือปัจจัยที่ได้เปรียบแต่ก็ยังมีอีกหลายปัจจัยที่ประเทศไทยยังต้องเร่งพัฒนา เพื่อให้ได้มาตรฐานด้านความสามารถทางการแข่งขันที่ไทยยังมีอันดับที่ด้อยกว่าภาพรวมของอาเซียน ได้แก่ ด้านนโยบายและกฎระเบียบ ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ด้านระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีและด้านบุคลากรด้านการท่องเที่ยว (เกณฑ์สันติ วีระกุล, 2557) ดังนั้นประเทศไทยจึงควรอาศัยความได้เปรียบด้านทรัพยากรการท่องเที่ยวเป็นจุดแข็งที่สำคัญและทำการประชาสัมพันธ์ให้รู้จักกันอย่างแพร่หลายเพื่อเป็นการตอกย้ำศักยภาพด้านทรัพยากรการท่องเที่ยวให้มีความพร้อมต่อการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน การอาศัยข้อได้เปรียบอื่นๆ ที่ถือเป็นจุดแข็งของภาคการท่องเที่ยวของไทย เช่น ความเป็นเอกลักษณ์ไทย ความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยว ความพร้อมด้านสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว ที่จะเป็นการเสริมสร้างโอกาสในการขยายธุรกิจการท่องเที่ยวของไทย นอกจากนี้ต้องเร่งแก้ไขจุดอ่อนในด้านการปรับโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการคุณภาพเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางสำหรับนักท่องเที่ยว รวมถึงความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน การสนับสนุนนโยบายต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว สร้างการรับรู้ของชาวต่างประเทศให้ทราบถึงความปลอดภัยในสินค้าบริการและเส้นทางการเดินทางที่ปลอดภัย ถือเป็นกลไกสำคัญในการช่วยขับเคลื่อนการเติบโตของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศไทยให้เติบโต หากเป็นเช่นนั้นแล้วก็ย่อมไม่ใช่เรื่องยากที่ประเทศไทยจะกลายเป็นผู้นำด้านการท่องเที่ยว (ศูนย์สารสนเทศยุทธศาสตร์ภาครัฐสภานักงานสถิติแห่งชาติ, 2556)

ในภาคตะวันตกซึ่งประกอบไปด้วย 8 จังหวัด ได้แก่ 1) จังหวัดกาญจนบุรี 2) จังหวัดสุพรรณบุรี 3) จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 4) จังหวัดเพชรบุรี 5) จังหวัดราชบุรี 6) จังหวัดสมุทรสาคร 7) จังหวัดสมุทรสงคราม และ 8) จังหวัดนครปฐม (คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2558) ในแต่ละปีจะมีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติเดินทางไปท่องเที่ยวในภาคตะวันตก สถิติข้อมูลการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติเดินทางไปท่องเที่ยวในภาคตะวันตก พ布ว่า จำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวจังหวัดเพชรบุรีอัตราการเข้าพักเฉลี่ย 54.47% จังหวัดกาญจนบุรีอัตราการเข้าพักเฉลี่ย 50.30% จังหวัดประจวบคีรีขันธ์อัตราการเข้าพัก

เฉลี่ย 42.57% และจังหวัดราชบุรีอัตราการเข้าพักเฉลี่ย 33.16% (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2557) จึงเห็นได้ว่า ภาคตะวันตกเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวให้ความสนใจและเดินทางไปเที่ยวในแต่ละปีมีจำนวนเยอะเป็นอย่างมาก เนื่องจากสถานที่ท่องเที่ยวเป็นจุดดึงดูดและมีความสำคัญ มีความน่าสนใจในการเดินทางท่องเที่ยว มีเส้นทางการท่องเที่ยวที่หลากหลาย มีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรทางธรรมชาติ มีเอกลักษณ์ของท้องถิ่น และสิ่งแวดล้อมที่สวยงาม มีความพร้อมและศักยภาพในหลาย ๆ โดยเฉพาะทางด้านการท่องเที่ยว มีแหล่งท่องเที่ยวทั้งสถานที่ท่องเที่ยวที่เป็นธรรมชาติและสถานที่ท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น นอกจากนี้ยังเป็นบริเวณที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์อันเก่าแก่ยาวนาน (รายงานสถานการณ์การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2558) การท่องเที่ยวจึงถือเป็นส่วนหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับนักท่องเที่ยวและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

สถิติการเกิดอุบัติเหตุในภาคตะวันตก

การท่องเที่ยวและการเดินทางเป็นสิ่งที่มาคู่กัน การคำนึงถึงความปลอดภัยจึงเป็นสิ่งที่ควรตระหนักรู้จะเกิดขึ้นเพื่อรับรู้อาชีญในภูมิภาคตะวันตก ปัญหาเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางของภาคตะวันตก ทั้งถนนสายหลักและถนนสายรอง พบร่วม จังหวัดที่อยู่ในภูมิภาคตะวันตกเป็นส่วนหนึ่งในสถิติที่มีการเกิดอุบัติเหตุ และมีผู้เสียชีวิตเป็นอันดับต้นๆ ของประเทศไทย (สถิติอุบัติเหตุกรุงเทพมหานคร, 2558) ดังนี้

อันดับ 1 จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	28.70 %
อันดับ 2 จังหวัดเพชรบุรี	23.91 %
อันดับ 3 จังหวัดราชบุรี	20.43 %
อันดับ 4 จังหวัดกาญจนบุรี	12.06 %

สภาพการณ์ที่แสดงถึงความไม่ปลอดภัยในสถานการณ์การเดินทางท่องเที่ยวรวมไปถึงสภาพแวดล้อมของสิ่งแวดล้อม สภาพถนน ความหนาแน่นของyanพาหนะ การไม่มีแผนนโยบายและยุทธศาสตร์การจัดการการเดินทางท่องเที่ยวที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรม ความมีการจัดการเพื่อสร้างความเชื่อมั่นทางด้านการเดินทางท่องเที่ยวให้แก่นักท่องเที่ยว

ปัญหาที่สำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ

การใช้รถใช้ถนนของประเทศไทยนับวันจะมีปริมาณมากขึ้น ด้วยการจราจรในเมืองใหญ่ๆ มีปริมาณความหนาแน่นของรถยนต์ เป็นพานะที่มีผู้ใช้มากที่สุด เพราะมีความสะดวกและรวดเร็วต่อการเดินทาง ฉะนั้น อันตรายของอุบัติเหตุจากการใช้รถบนท้องถนนก็มีสูงขึ้นกัน เมื่อเกิดอุบัติเหตุผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารจะได้รับอันตรายต่อร่างกาย ส่งผลให้ได้รับความบาดเจ็บหรือเกิดความพิการ อันตรายต่อชีวิตได้ ดังแต่ละการใช้yanพาหนะที่มีล้อและติดตั้งเครื่องยนต์และมีถนนหนทางให้วิ่ง นับเป็นเวลา กว่าหนึ่งศตวรรษ (Grant and Litvak, 1998) สิ่งที่ตามมาด้วยคืออุบัติเหตุ บนถนน ทำให้มีผู้เสียชีวิต สูญเสียทรัพย์สิน มีผู้บาดเจ็บจำนวนมาก และเป็นปัญหาใหญ่ที่ประเทศไทยและทั่วโลกกำลังเผชิญ (กรมประชาสัมพันธ์, 2558) และให้ความสำคัญ ซึ่งในแต่ละปีทุกประเทศต้องสูญเสียทรัพยารบุคคลที่มีคุณค่าตลอดถึงทรัพย์สินมูลค่ามหาศาล ส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจ สังคม คุณภาพชีวิตของประชาชน (Florio A.E. Alles and Stafford G.T., 1997)

ผู้เขียนชี้ว่าข้อมูลของประเทศไทยก็ได้ประเมินว่าการสูญเสียเนื่องจากอุบัติภัยบนถนนในประเทศไทยกำลังพัฒนามีประมาณร้อยละ 1-2 ของผลิตภัณฑ์ประชาชาติ (Jennie Waiddoo & Janewills, 2000) อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อ 100,000 คน ของประชากรของโลก ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 2 ของโลก โดยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เฉลี่ย 44 คนต่อประชากร 100,000 คน และอันดับที่ 1 ในประเทศไทยเช่นกัน คิดเป็นร้อยละ 36.2% ดังนั้นการสูญเสียโดยตรงเนื่องจากอุบัติภัยในประเทศไทยจึงตกประมาณปีละ 40,000 ล้านบาท (สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ, 2558) เนื่องด้วยสถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนก่อให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่อง (อภินันท์ จันทร์ชัย, 2557) เรื่องราวการเสียชีวิหรือการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนแสดงให้เห็นว่าประเทศไทยมียอดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นอัตราที่สูงที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับอัตราการตายของประเทศในทวีปเอเชีย (รายงานสุขภาพคนไทย, 2556)

จากการประชุมเรื่อง “ความปลอดภัยทางถนน” (First Global Ministerial Conference on Road Safety :Time for action) ณ กรุงมอสโก ผู้แทนระดับสูงของประเทศต่างๆ เข้าประชุมและได้ประกาศรับรองเจตนารมณ์ปฏิญาณความอส戈 กำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นหัวใจแห่งความปลอดภัยทางถนนและเรียกร้องให้ประเทศไทยเข้มแข็งในการจัดทำแผนปฏิบัติการ พร้อมทั้งให้กำหนดเป้าหมายลดการสูญเสียชีวิต ในระดับที่ท้าทายให้เหมาะสมกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของแต่ละประเทศเมื่อสิ้นสุดศุภาระ เพื่อให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบมีความพร้อมในการปฏิบัติภารกิจที่ได้รับมอบหมายให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ความปลอดภัยในการเดินทางนั้นเป็นการเดินทางด้วยความปลอดภัยทั้งทางร่างกาย ชีวิตและทรัพย์สินที่เป็นของตนเอง ของบุคคลอื่นและของส่วนรวม ปราศจากอันตรายหรืออุบัติเหตุ การเดินทางของนักท่องเที่ยวเป็นส่วนหนึ่งที่มีความสำคัญหน่วยงานต่างๆ จึงต้องไม่ละเลยและมองข้ามปัญหาของความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวโดยคิดว่าเป็นเรื่องของหน่วยงานหลักคือกระทรวงคมนาคมในฐานะผู้รับผิดชอบและสามารถกำหนดแนวทางในเรื่องนี้ได้โดยตรง ควรจะใช้โอกาสในส่วนนี้ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทางของนักท่องเที่ยว (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2557) โดยเฉพาะการเดินทางบนท้องถนน การบริการที่ดีโดยจัด兑บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านระบบขนส่งสาธารณะและโครงข่ายคมนาคมรองรับการเดินทางของประชาชนทั้งให้มีความปลอดภัยอย่างสูง การเดินทางที่มีความปลอดภัย โดยจำานวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากการเดินทางของนักท่องเที่ยวให้ได้น้อยที่สุดหรือไม่มีการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการท่องเที่ยว เพราะอุบัติเหตุเป็นสาเหตุ การเสียชีวิตที่ทำให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งไม่เพียงแต่ทำให้บุคคลต้องได้รับอันตราย บาดเจ็บพิการ เสียชีวิตก่อนวัยอันสมควร สูญเสียทรัพย์สินเท่านั้น แต่ยังส่งผลกระทบต่อประเทศไทยในด้านเศรษฐกิจ และทรัพยากรมนุษย์ ซึ่งเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาอีกด้วย ดังนั้นจึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องให้ความสำคัญเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ สร้างผลให้ชัดในการเดินทางท่องเที่ยวมีความปลอดภัยยิ่งขึ้น (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2558)

การเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทางบนท้องถนน

ปัญหาอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นได้ทุกที่ทุกเวลา เมื่ออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นไม่มีการผลักดันหรือดำเนินการแก้ไขอย่างชัดเจนในเรื่องดังกล่าวจะส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตเพิ่มสูงขึ้น จึงมีการผลักดันและให้ความสำคัญในเรื่องนี้ โดยกำหนดเป้าหมายลดการเสียชีวิตให้ลดลงครึ่งหนึ่งภายในปี พ.ศ. 2563 ภายใต้การดำเนินการ 3 ข้อ ได้แก่ 1) ประกาศให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 2) กำหนดเป้าหมายในระดับที่ท้าทาย เพื่อดำเนินการให้เหมาะสมในแต่ละประเทศ และ 3) ให้มีการจัดทำแผนปฏิบัติการแผนงานและงบประมาณ โดยมีกรอบในการดำเนินงานที่สำคัญ 5 ประการ ได้แก่ 1) การพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการ 2) การดำเนินการในการออกแบบถนนและการจัดการโครงข่ายถนนที่รองรับผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม 3) การดำเนินการเพื่อให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยของรถ 4) การดำเนินการเพื่อให้มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม 5) การปรับปรุงการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ให้ประเทศสมาชิกมีการดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการพร้อมทั้งกำหนดเป้าหมายการลดการเสียชีวิตในระดับที่ท้าทายให้เหมาะสมกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละประเทศ เมื่อสิ้นสุดทศวรรษประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิกหนึ่งขององค์กรสหประชาชาติได้ดำเนินการตามข้อเรียกร้องดังกล่าว โดยคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนพิจารณาเห็นว่าประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิกองค์กรสหประชาชาติ (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2557) ควรมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนความปลอดภัยทางถนนของโลก จึงได้กำหนดแนวทางการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนตามกรอบปฏิญญาโนมสโก และมีมติให้นำเสนอต่อคณะกรรมการรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไปและเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2553 คณะกรรมการรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบกำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนเพื่อบูรณาการการดำเนินงานจากทุกภาคส่วนและให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจัดทำแผนปฏิบัติการรองรับ โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี พ.ศ. 2563 (ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, 2558)

ปัญหาอุบัติเหตุนี้ถือเป็นปัญหาที่ตั้งระดับนโยบายและสามารถมีบทบาทสำคัญในสุขภาพแห่งชาติต่างๆ ที่ต้องการแก้ไข ซึ่งต้องการลดการสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุบนท้องถนน การที่จะทำให้นโยบายสาธารณะนี้เกิดผลเป็นไปตามเป้าหมายจริงได้จำเป็นต้องอาศัยพลังความร่วมมือจากทุกภาคส่วนในการนำไปสู่การปฏิบัติที่เป็นรูปธรรมนับเป็นสิ่งที่ท้าทาย จากระดับประเทศ พบว่ารายงานการเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทยยังคงเกิดขึ้นบ่อยครั้งในรอบปี และจะเกิดขึ้นบ่อยครั้งในช่วงเทศกาล (สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ, 2558) ความปลอดภัยในการเดินทางนั้นเป็นการเดินทางด้วยความปลอดภัยทั้งทางร่างกาย ชีวิตและทรัพย์สินที่เป็นของตนเอง ของบุคคลอื่นและของส่วนรวม ปราศจากอันตรายหรืออุบัติเหตุ การเดินทางของนักท่องเที่ยวเป็นส่วนหนึ่งที่มีความสำคัญ หน่วยงานต่างๆ จะต้องไม่ละเลยและมองข้ามปัญหาของความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวโดยคิดว่าเป็นเรื่องของหน่วยงานหลักคือกระทรวงคมนาคมในฐานะผู้รับผิดชอบและสามารถกำหนดแนวทางในเรื่องนี้ได้โดยตรง ควรจะใช้โอกาสในส่วนนี้ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทางของนักท่องเที่ยว (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2557) โดยเฉพาะการเดินทางบนท้องถนน การบริการที่ดีโดยจัดบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านระบบขนส่งสาธารณะและโครงข่ายคมนาคมรองรับการเดินทางของประชาชนทั้งให้มีความปลอดภัยอย่างสูง การเดินทางที่มีความปลอดภัย โดยจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากการเดินทางของนักท่องเที่ยวให้ได้น้อยที่สุดหรือไม่มีการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการท่องเที่ยว เพราะ

อุบัติเหตุเป็นสาเหตุการเสียชีวิตที่ทำให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งไม่เพียงแต่ทำให้บุคคลต้องได้รับอันตราย บาดเจ็บ พิการ เสียชีวิตก่อนวัยอันสมควร สูญเสียทรัพย์สินเท่านั้น แต่ยังส่งผลกระทบต่อประเทศชาติในด้านเศรษฐกิจ และทรัพยากรมหุษย์ ซึ่งเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาอีกด้วย ดังนั้นจึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องให้ความสำคัญเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ ส่งผลให้ชีวิตในการเดินทางท่องเที่ยวมีความปลอดภัยยิ่งขึ้น (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2558)

การจัดการเพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุ

การจัดการที่สำคัญในการเดินทางท่องเที่ยวทางท้องถนน ซึ่งประกอบไปด้วย 3 องค์ประกอบในการจัดการ (เอมอชณา วัฒนบุราวนนท์, 2557) ได้แก่

1. การจัดการทางด้านกายภาพ คนเป็นสิ่งที่สำคัญที่สุด ได้แก่ ความสามารถในการมองเห็น การได้ยิน และการมีปฏิกิริยาตอบสนองจากสมรรถนะหรือความสามารถในการขับขี่รถนั้น เกี่ยวข้องกับความพร้อมของร่างกาย ความเมามา ความจ่วง เป็นต้น (Grant and Litvak, 1998) การจัดการทางด้านจิตใจ ได้แก่ อารมณ์ ความสนใจ ของคนขับ อายุ เพศ ตลอดจนการตอบสนองต่อสิ่งเร้า เป็นต้น (Shaw and Sichel, 1971)

2. การจัดการทางด้านทางถนน ถนนที่ดีเป็นผลที่ทำให้เกิดการเดินทาง การขับขี่ที่ปลอดภัย การมีถนนที่ดี ไม่ชำรุดหรือผุพัง การมีป้ายไฟจราจร ป้ายบอกทาง แนะนำเส้นทางต่างๆ เพื่อให้ผู้เดินทางสัญจารไปมาได้เห็นและเข้าใจได้ง่าย (World Health Organization, 2004)

3. การจัดการทางด้านยานพาหนะ มีองค์ประกอบสำคัญ 3 ประการคือ

- 3.1 ลักษณะ น้ำหนักและขนาดของรถ ขนาดความกว้าง ความยาว ความสูงและน้ำหนักรถ ขนาดของรถจะมีผลต่อการออกแบบความกว้างของถนนและไฟล์ทาง รัศมีความโค้งของถนน, ที่จอดรถ, พื้นที่ปลอดภัยและเกาะกลางถนน ส่วนน้ำหนักของรถจะเกี่ยวข้องกับการออกแบบในเรื่องของความคงทนและความหนาของถนน ความสามารถในการเพิ่มอัตราความเร็วของรถยนต์ และ การประหยัดน้ำมัน

- 3.2 ลักษณะเกี่ยวกับการเคลื่อนที่ของรถ รถแต่ละชนิดจะมีเครื่องยนต์ซึ่งทำให้เกิดกำลังการขับเคลื่อน โดยเครื่องยนต์จะเผาไหม้เชื้อเพลิงเพื่อแปลงเป็นพลังงานให้เกิดการหมุนของล้อ การขับเคลื่อนของรถจะสัมพันธ์กับกำลังของรถ และอัตราการเร่งกำลังของรถ คือ ความสามารถในการขับเคลื่อนของรถที่จำเป็นต้องมีกำลังของยานพาหนะมากกว่าแรงต้านต่างๆ กำลังมีหน่วยเป็นแรงม้า ส่วนอัตราการเร่ง คืออัตราระหว่างความเร็วของรถที่คงที่ต่อระยะเวลา

- 3.3 ลักษณะของแรงต่างๆ ซึ่งมีผลกระทบต่อการเคลื่อนที่ของรถ ในขณะที่เคลื่อนที่จะมีแรงต่างๆ มากกระทำต่อรถในทางตรงกันข้ามกับแรงที่ทำให้รถเคลื่อนที่แรงตั้ง

นอกจากนี้ ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อมก็เป็นส่วนหนึ่งที่มีความสำคัญเป็นสิ่งที่ไม่สามารถควบคุมไม่ให้เกิดได้ แต่สามารถป้องกันอุบัติภัยต่างๆ อันเป็นผลที่จะก่อให้เกิด ได้แก่ สภาพภูมิอากาศ ภูมิประเทศลักษณะการใช้ที่ดิน สภาพการจราจร สภาพเส้นทางที่ใช้ในการเดินทาง ฯลฯ หากมีการศึกษาและทราบในเรื่องของบริบทของพื้นที่ก็สามารถป้องกันปัญหาที่จะเกิดได้ (Global Road Safety partnership, 2007)

การกำหนดนโยบายในการดำเนินการแก้ไขและป้องกัน

การกำหนดนโยบาย จึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะสามารถกำหนดแนวทางสร้างกรอบได้อย่างชัดเจน (Anderson, 1994) การคุณภาพและการขนส่งเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญในการขับเคลื่อน การพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ซึ่งจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในเวทีการค้าโลกและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน (Talley, 1983) ได้กำหนดให้รัฐต้องดำเนินการตามแนวโน้มนโยบายด้านเศรษฐกิจในการจัดให้มีสาธารณะภูมิภาคขั้นพื้นฐานอันจำเป็นต่อการดำเนินชีวิตของประชาชนเพื่อประโยชน์ในการรักษาความมั่นคงของรัฐในทางเศรษฐกิจและต้องมีให้สาธารณะภูมิภาคขั้นพื้นฐานอันจำเป็นต่อการดำเนินชีวิตของประชาชนอยู่ในความผูกขาดของเอกชนอันจากความเสียหายแกร็ชและส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรมส่งรวมทั้งการดำเนินการตามระบบบริหารจัดการขนส่งทั้งภายในและระหว่างประเทศ

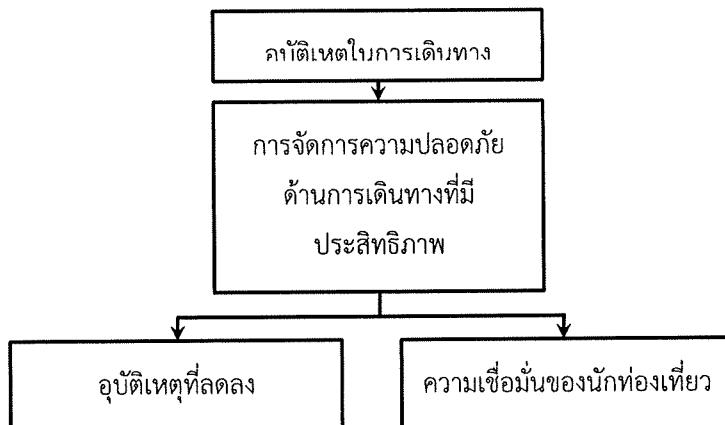
การรวมตัวกันของประเทศอาเซียนเพื่อให้มีความเข้มแข็งมากขึ้นเพื่อที่จะรับมือกับการเปลี่ยนแปลงทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองของโลก ซึ่งจะมีผลกระทบต่อภูมิภาคอาเซียนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้นในปี พ.ศ. 2540 อาเซียนจึงได้กำหนดวิสัยทัศน์อาเซียน ค.ศ. 2020 (ASEAN Vision 2020) ขึ้นโดยมีเป้าหมายให้อาเซียนเป็นกลุ่มหุ้นส่วนที่มีความสามัคคี ร่วมกันพัฒนาอย่างเอื้ออาทรซึ่งกันและกันให้ได้ภายในปี พ.ศ. 2563 ซึ่งจากจุดเริ่มของการกำหนดวิสัยทัศน์ดังกล่าว จึงเป็นแรงขับเคลื่อนให้อาเซียนมีพัฒนาการอย่างรวดเร็วในการเตรียมตัวเข้าสู่รูปแบบของประชาคมที่มีความเป็นหนึ่งเดียวกัน อาเซียนต้องก่อตั้งเพื่อส่งเสริมความร่วมมือทางด้านการเมือง เศรษฐกิจและสังคม ส่งเสริมสันติภาพและความมั่นคงของภูมิภาค ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างอาเซียนกับต่างประเทศและองค์กรระหว่างประเทศ นโยบายการดำเนินงานของอาเซียนจะเป็นผลจากการประชุมหารือในระดับหัวหน้ารัฐบาล ระดับรัฐมนตรีและเจ้าหน้าที่อาวุโสอาเซียน (จุฬา สุขมาพ, 2556) ทั้งนี้ การประชุมสุดยอด (ASEAN Summit) หรือ การประชุมของผู้นำประเทศสมาชิกอาเซียนเป็นการประชุมระดับสูงสุดเพื่อกำหนดแนวโน้มนโยบายในภาพรวม และเป็นโอกาสที่ประเทศไทยสมาชิกจะได้ร่วมกันประกาศเป้าหมายและแผนงานของอาเซียนในระยะยาวซึ่งจะปรากฏเป็นเอกสารในรูปแบบต่าง ๆ อาทิ แผนปฏิบัติการ แผนการณ์รวมปฏิญญา ความตกลง หรือ อนุสัญญา ส่วนการประชุมในระดับรัฐมนตรีและเจ้าหน้าที่อาวุโสจะเป็นการประชุมเพื่อพิจารณาทั้งนโยบายในภาพรวมและนโยบายเฉพาะด้านจะเห็นได้ว่าทุกรัฐบาลเน้นการส่งเสริมการท่องเที่ยวเพื่อการท่องเที่ยวเป็นแหล่งสำคัญที่มาของรายได้และการสร้างงาน ซึ่งให้เห็นว่าการท่องเที่ยวทำให้เกิดรายได้ถึง 5.8 แสนล้านบาท หรือร้อยละ 5 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) (ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, 2557)

แต่สถานการณ์ที่กำลังเป็นภัยคุกคามที่สำคัญคือความปลอดภัยในการเดินทางของนักท่องเที่ยว โดยเฉพาะการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ทางด้านองค์กรความปลอดภัย ได้มีการทำบันทึกข้อ “การเดินทางที่ leveraging” ส่งไปถึงประเทศต่างๆทั่วโลก โดยเนื้อหาในหนังสือได้ระบุถึงปัญหาความปลอดภัยในการเดินทาง เฉพาะข้อมูลการเสียชีวิตของนักท่องเที่ยวที่น่าตกใจคือในกลุ่มประเทศไทยกำลังพัฒนา ประเทศไทยถูกจัดอันดับความเสี่ยงในลำดับที่ 2 รองจากประเทศไทยถึง 50 คนต่อประชากรนักท่องเที่ยว 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าอัตราการตายของคนไทย 18.7 ต่อประชากร 1 แสนคน โดยระบุสาเหตุที่สำคัญคือประเทศไทยที่มีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวแต่กลับไม่ให้ความสำคัญในการกำหนดนโยบายและมาตรการที่เป็นรูปธรรมในการจัดการความปลอดภัยทางถนน

ให้กับนักท่องเที่ยว ปล่อยให้เป็นภาระของภาคเอกชนและธุรกิจท่องเที่ยวต้องลงทุนด้านความปลอดภัยรวมทั้ง
ขาดระบบติดตามกำกับในเรื่องนี้ (ธนาพงศ์ จันวงศ์, 2554)

บทสรุป

อุบัติเหตุเป็นสิ่งที่สำคัญที่ควรระหนัก ถึงเวลาแล้วที่จะต้องลงมือแก้ไขเพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุและลด
ความสูญเสียจากอุบัติเหตุจากการเดินทางท่องเที่ยว ซึ่งสอดคล้องกับปฏิญญาносโกรขององค์กรสหประชาชาติที่
กำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน เป็นการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย
ด้านการเดินทางในสังคมไทยอย่างยั่งยืน และเกิดการจัดการทางด้านความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวที่
เป็นหนึ่งในเป้าประสงค์ที่ควรจะมีการจัดการเพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับนักท่องเที่ยว ให้การท่องเที่ยวมี
คุณภาพและปลอดภัย ได้มาตรฐานระดับสากลโดยการสนับสนุนและกำหนดมาตรการสร้างความเชื่อมั่นในเรื่อง
ของความปลอดภัยในเส้นทางการเดินทางบนท้องถนน ช่วยเพิ่มความมั่นใจในการเดินทางท่องเที่ยวแก่นักท่องเที่ยว ดังภาพที่ 1



ภาพที่ 1 แสดงถึงผลของการจัดการความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ

เอกสารอ้างอิง

ภาษาไทย

- กรมประชาสัมพันธ์. (2558). การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล. กรุงเทพมหานคร.
- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (ม.ป.ป.). รายงาน 1 ปี: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ทำอะไรให้ประชาชน. สำนักพิมพ์เดชะสยามเออเรจิ. จำกัด. กรุงเทพมหานคร.
- กรมพัฒนาชุมชน กระทรวงมหาดไทย. (2558). รายงานคุณภาพชีวิตของคนไทยปี 2558. กรุงเทพมหานคร :
- เพิ่มเติมกิจ.
- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2559). สรุปสถานการณ์ท่องเที่ยวไทยปี 2558. กรุงเทพมหานคร.
- _____. (2559). ยุทธศาสตร์กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา พ.ศ. 2555-2559. กรุงเทพมหานคร.
- กระทรวงคมนาคม. (2547). แผนปฏิบัติด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (2547-2551).
- กรุงเทพมหานคร.

กระทรวงศึกษาธิการ. (2554). การบรรยายทางวิชาการเพื่อสร้างความตระหนัก เรื่องการก้าวสู่ประชาคมอาเซียน. กรุงเทพฯ : พิมพ์ดิจิทัลพิมพ์.

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2553). ความสำคัญของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว. กรุงเทพมหานคร : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.

_____. (2553). ความสำคัญของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว. กรุงเทพฯ : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย.

_____. (2554). นโยบายยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2555-2559. กรุงเทพฯ.

_____. (2558). อุตสาหกรรมท่องเที่ยว. กรุงเทพมหานคร : ผู้แต่ง.

เกษมสันต์ วีระกุล. (2557). ข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในเดือนพฤษภาคม 2557. ไทยโพสต์ ฉบับวันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ. 2557.

กฤษณา ภิสิรรัม. (2559). "แรงจูงใจด้านนักท่องเที่ยวและปัจจัยที่ส่งผลต่อการกลับมาเยือนพื้นที่ของนักท่องเที่ยวที่ไปเยือนน้ำตกห้วยแม่ขึ้น อุทยานแห่งชาติเขื่อนศรีนครินทร์." วารสารเวอร์รีเดียน มหาวิทยาลัยศิลปากร ปีที่ 9 ฉบับที่ 2 (พฤษภาคม-สิงหาคม).

ชจรศักดิ์ จันทร์พาณิชย์ และคณะ. (2552). การประเมินความตระหนักในความปลอดภัยในการเดินทางและการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ. กรุงเทพมหานคร: กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข.

จุฬา สุขุมานพ. (2556). การพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงโลจิสติกส์ไทยกับ AEC. สำนักนโยบายแผนและการบูรณาการ. กรุงเทพมหานคร.

ธนาพงศ์ จินวงศ์. (2554). TPBS พร้อมหนุนภาคีขับเคลื่อนกิจกรรม "อุบัติเหตุทางถนน" เต็มตัว. กรุงเทพมหานคร.

มนัสสินี บุญมีศรีส่ง. (2556). การสร้างอัตลักษณ์ตราสินค้าแหล่งท่องเที่ยวอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ในมุมมองนักท่องเที่ยวกลุ่มวัยรุ่น. วารสารเวอร์รีเดียน มหาวิทยาลัยศิลปากร ปีที่ 6 ฉบับที่ 1 (มกราคม-เมษายน).

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน. (2557). นโยบายด้านการท่องเที่ยวกับความปลอดภัยในการเดินทาง .. ระวัง "วัวหายล้อมโคก". กรุงเทพมหานคร.

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน .(2557). มุ่งสู่ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน. กรุงเทพมหานคร สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2554). แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 11 พ.ศ. 2555-2559.

สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ. (2558). สถิติการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล. กรุงเทพมหานคร.

สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2557). สถิติข้อมูลการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวภูมิภาคตะวันตก. กรุงเทพมหานคร.

เอมอัชมา วัฒนบุราวนนท์. (2557) สวัสดิศึกษา = Safety education. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร : ไอเดียนสโตร์.

ภาษาต่างประเทศ

- Anderson , J.E. (1994). Public Policy Making : An Introduction. 2 nd .ed. New York : Houghton Mifflin Company.
- Figgis, P. & Bushell, R. (2007) Tourism as a Tool for Community-based Conservation and Development. In R . Bushell& P. F. J. Eagles. (Eds.), *Tourism and Protected Areas: Benefits beyond Boundaries*. Wallingford ; Cambridge, Mass.: CABI Pub. & IUCN - The Vth. IUCN World Parks Congress.
- Florio A.E., Alles, GT Stafford. (1997). Safety education. Mc Graw-Hill. New York
- Global Road Safety partnership. (2007). Drinking and Driving: a road safety manual for decision-makers and practitioners. Geneva: GRSP.
- Grant , M. , and Litvak , J. (1998). Drinking Patterns and Their Consequences. Washigton , DC : Taylor & Francis.
- Jennie Naidoo, Jane Wills. (2000). Health Promotion: Foundations for Practice. New York
- Lynette Shaw and Herbert Sichel. (1971). Accident Proneness: Research in the Occurrence, Causation, and Prevention of Road Accidents. Elsevier Science & Technology
- World Tourism Organization (UNWTO). (2012). The ASEAN Travel & Tourism Competitiveness Report 2012. World Economic Forum.
- World Health Organization. (2004). World report on road traffic injury prevention, Geneva.