

การจัดการความปลอดภัยด้านการเดินทางท่องเที่ยวทางบกด้วยรถยนต์และรถสาธารณะ ในภูมิภาคตะวันตก: ข้อเสนอเชิงยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวสู่ประชาคมอาเซียน

Safety Management of Travel Tourism in the Western Region public transportation Tourism Strategic Plan Dimension towards ASEAN Community

มัทฉิมา อุดมศิลป์ (Mutchima Udomsilp) *

นรินทร์ สังข์รักษา (Narin Sungrugsa) **

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเชิงนโยบาย มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาสภาพการณ์ทางด้านความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาคตะวันตกเข้าสู่ประชาคมอาเซียน 2) ร่างยุทธศาสตร์การจัดการความปลอดภัยทางถนนในการเดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาคตะวันตกเข้าสู่ประชาคมอาเซียน เก็บข้อมูลจากผู้ที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ให้สัมภาษณ์เชิงลึกจำนวน 25 คน และผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบร่างยุทธศาสตร์จำนวน 19 คน ใช้วิธี EDR (Ethnographic Delphi Future Research) การสัมภาษณ์เชิงลึกและการประชุมเชิงนโยบายเพื่อหาข้อสรุปข้อเสนอเชิงนโยบาย เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แนวคำถามในการสัมภาษณ์ บันทึกภาคสนาม การสังเกตผลการวิจัยพบว่าสภาพการณ์ทางด้านความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาคตะวันตกควรมีการจัดการเพื่อสร้างความเชื่อมั่นต่อการเดินทางของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ การจัดการความปลอดภัยด้านการเดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาคตะวันตก ข้อเสนอเชิงยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวสู่ประชาคมอาเซียน ควรประกอบไปด้วย ยุทธศาสตร์ที่ 1 มาตรการการจัดการความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวด้านคน ยุทธศาสตร์ที่ 2 มาตรการการจัดการความปลอดภัยด้านถนนและโครงสร้าง ยุทธศาสตร์ที่ 3 การจัดการความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวด้านยานพาหนะและยุทธศาสตร์ที่ 4 การจัดการทางด้านสิ่งแวดล้อม เทคโนโลยี และกฎหมาย

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. คณะวิทยาการจัดการ 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 research was policy research. The purposes of this research were to studies 1) Study the conditions of travel tourism in the western region tourism strategic plan dimension towards ASEAN community 2) Strategic planning to management road safety for travel in the western region towards ASEAN community. Data collection from relevant in-depth interview twenty-five people and expert check the accuracy nineteen people used methodology EDFR (Ethnographic Delphi Future Research). In-depth interview and creative forum to policy conclusions. Instrumentation used in this research is a question guideline record fieldwork, observation. The findings were concluded as follows the conditions of travel tourism in the Western region tourism strategic plan dimension towards ASEAN community should be management to be trust travel in Thai people and foreigner safety management of Travel Tourism in the western region: tourism strategic plan dimension towards ASEAN community shall be include Strategic Issues the first strategic is measures to manage the safety of the people travel. The second strategic is measures to manage of road safety and structure. The third strategic is safety management in the vehicle travel. The fourth strategic is Environmental management Technology and Law.

Keywords: Travel, Tourism, Safety

บทนำ

การเดินทางเป็นการเคลื่อนย้ายจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง การใช้รถใช้ถนนของประเทศไทยนับวันจะมีปริมาณมากขึ้นที่เกิดขึ้นในทุกๆวัน การเดินทางเปรียบเหมือนเป็นส่วนหนึ่งที่มีความสำคัญต่อการท่องเที่ยว ปัจจุบันมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่มากมายหลากหลายแต่การเดินทางโดยการใช้รถใช้ถนน ยังคงเป็นที่นิยมในการเดินทางมากที่สุดเพราะสามารถเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางได้ตามที่ต้องการ รถยนต์เป็นพาหนะที่มีผู้ใช้มากที่สุดเพราะมีความสะดวกต่อการเดินทาง ฉะนั้นอันตรายของอุบัติเหตุจากการใช้รถบนท้องถนนก็มีสูงเช่นเดียวกัน การเดินทางของนักท่องเที่ยวถือเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ตั้งแต่มียานพาหนะใช้ล้อติดตั้งเครื่องยนต์และมีทางให้วิ่งที่เรียกว่า "ถนน" เป็นเวลากว่าหนึ่งศตวรรษ สิ่งที่ตามมาคืออุบัติเหตุบนท้องถนน ทำให้มีผู้บาดเจ็บจำนวนมาก สูญเสียทรัพย์สิน รวมไปถึงเสียชีวิต เป็นปัญหาใหญ่ที่สำคัญซึ่งประเทศไทยและทั่วโลกกำลังเผชิญ (กรมประชาสัมพันธ์, 2558) สมัชชาสหประชาชาติได้มอบให้สหพันธรัฐรัสเซียเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมผู้บริหารระดับสูงเรื่อง "ความปลอดภัยทางถนน" ณ กรุงมอสโก ประเทศสหพันธรัฐรัสเซีย เมื่อวันที่ 19-20 พฤศจิกายน ปี พ.ศ. 2552 โดยเชิญผู้แทนระดับสูงของประเทศต่างๆ เข้าประชุมและได้ประกาศรับรองเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโก กำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนและเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกมีการจัดทำแผนปฏิบัติการ พร้อมทั้งให้กำหนดเป้าหมายลดการสูญเสียชีวิตในระดับที่

ท้าทายให้เหมาะสมกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของแต่ละประเทศเมื่อสิ้นสุดทศวรรษ เพื่อให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบมีความพร้อมในการปฏิบัติภารกิจที่ได้รับมอบหมายให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น (ปฏิญญามอสโก, 2552) ผู้เชี่ยวชาญของประเทศไทยได้ประเมินว่าการสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุบนถนนในประเทศไทยกำลังพัฒนามีประมาณร้อยละ 1-2 ของผลิตภัณฑ์ประชาชาติ (Jennie Waidoo & Janewills, 2000) อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อแสนประชากรของโลก ประเทศไทยติดอันดับที่ 2 ของโลก รองจากประเทศลิเบีย โดยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เฉลี่ย 44 คนต่อประชากรแสนคน และอันดับที่ 1 ในประเทศอาเซียน คิดเป็นร้อยละ 36.2 ดังนั้นการสูญเสียโดยตรงเนื่องจากอุบัติเหตุในประเทศไทยจึงตกประมาณปีละ 40,000 ล้านบาท (สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ, 2558)

ประเทศไทยมีรายได้จากนักท่องเที่ยวปีละ 2.23 ล้านล้านบาทจากจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาและจากนักท่องเที่ยวชาวไทยปี พ.ศ. 2558 ประเทศไทยมีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาท่องเที่ยว 29.88 ล้านคน มีรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติ 1.44 ล้านบาท (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2559) ความสำคัญต่อการท่องเที่ยวคือการเดินทาง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ ต้องให้ความสำคัญต่อสิ่งนี้ ไม่ควรมองข้ามเรื่องความปลอดภัยโดยคิดว่าเป็นเรื่องของหน่วยงานหลักคือกระทรวงคมนาคมในฐานะผู้รับผิดชอบและสามารถกำหนดแนวทางในเรื่องนี้ได้โดยตรง ควรจะใช้โอกาสในส่วนนี้ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทางของนักท่องเที่ยว (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2558) เป็นสิ่งสำคัญและจำเป็นในเรื่องของการป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งจะส่งผลให้นักท่องเที่ยวมีความปลอดภัยในชีวิตต่อการเดินทาง จึงต้องมีการเตรียมความพร้อม การพัฒนาและการจัดการทางด้านความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวเพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับนักท่องเที่ยวที่เป็นหนึ่งในเป้าประสงค์ที่ควรจะมีการจัดการเพื่อให้การท่องเที่ยวมีคุณภาพและปลอดภัยได้มาตรฐานระดับสากล โดยการสนับสนุนและกำหนดมาตรการสร้างความเชื่อมั่นในเรื่องของความปลอดภัยในเส้นทางการเดินทางบนท้องถนน ความปลอดภัยในการเดินทางนั้นเป็นการเดินทางด้วยความปลอดภัยทั้งทางร่างกาย ชีวิตและทรัพย์สินที่เป็นของตนเอง ของบุคคลอื่นและของส่วนรวม ปราศจากอันตรายหรืออุบัติเหตุ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2554)

ภาคตะวันตกซึ่งประกอบไปด้วย 8 จังหวัด ได้แก่ 1) จังหวัดกาญจนบุรี 2) จังหวัดสุพรรณบุรี 3) จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 4) จังหวัดเพชรบุรี 5) จังหวัดราชบุรี 6) จังหวัดสมุทรสาคร 7) จังหวัดสมุทรสงคราม และ 8) จังหวัดนครปฐม (คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2554) ในแต่ละปีจะมีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติเดินทางไปท่องเที่ยวในภาคตะวันตก สถิติข้อมูลการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวภูมิภาคตะวันตก พบว่า จำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางไปท่องเที่ยวจังหวัดเพชรบุรีอัตราการเข้าพักเฉลี่ย 54.47% จังหวัดกาญจนบุรีอัตราการเข้าพักเฉลี่ย 50.30% จังหวัดประจวบคีรีขันธ์อัตราการเข้าพักเฉลี่ย 42.57% และจังหวัดราชบุรีอัตราการเข้าพักเฉลี่ย 33.16% (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2557) จึงเห็นได้ว่าภาคตะวันตกเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวให้ความสนใจและเดินทางไปเที่ยวในแต่ละปีมีจำนวนเยอะเป็นอย่างมาก เนื่องจากสถานที่ท่องเที่ยวมีความหลากหลายเป็นจุดดึงดูดและมีความสำคัญ มีความน่าสนใจในการเดินทางท่องเที่ยว มีเส้นทางการท่องเที่ยวที่อุดมสมบูรณ์ทางทรัพยากรทางธรรมชาติ มีเอกลักษณ์ของท้องถิ่น

และสิ่งแวดล้อมที่สวยงาม มีความพร้อมและศักยภาพในหลายๆโดยเฉพาะทางด้านการท่องเที่ยว มีแหล่งท่องเที่ยวทั้งสถานที่ท่องเที่ยวที่เป็นธรรมชาติและสถานที่ท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น นอกจากนี้ยังเป็นบริเวณที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์อันเก่าแก่ยาวนาน (รายงานสถานการณ์การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2558) การท่องเที่ยวจึงถือเป็นส่วนหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับนักท่องเที่ยวและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การท่องเที่ยวและการเดินทางเป็นสิ่งคู่กัน การคำนึงถึงความปลอดภัยจึงเป็นสิ่งที่ควรตระหนักเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ปัญหาเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางของภาคตะวันตกทั้งถนนสายหลักและถนนสายรอง พบว่า จังหวัดที่อยู่ในภูมิภาคตะวันตกเป็นส่วนหนึ่งในสถิติที่มีการเกิดอุบัติเหตุและมีผู้เสียชีวิตเป็นอันดับต้นๆของประเทศไทย ดังนี้ อันดับ 1 จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 28.70 % อันดับ 2 จังหวัดเพชรบุรี 23.91 % อันดับ 3 จังหวัดราชบุรี 20.43 % และอันดับ 4 จังหวัดกาญจนบุรี 12.06 % (สถิติอุบัติเหตุกระทรวงการคมนาคม, 2558) สภาพการณ์ที่แสดงถึงความไม่ปลอดภัยในสถานการณ์การเดินทางท่องเที่ยว รวมไปถึง สาเหตุและสภาพปัญหาต่างๆ เช่น สภาพแวดล้อมของสิ่งแวดล้อม สภาพถนน ความหนาแน่นของยานพาหนะ การไม่มีแผนนโยบายและยุทธศาสตร์ที่จัดการทางด้านการเดินทางท่องเที่ยวอย่างปลอดภัยที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรม ควรมีการจัดการเพื่อสร้างความเชื่อมั่นในการเดินทางท่องเที่ยวให้นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ

จากที่มาและความสำคัญดังกล่าว เพื่อลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ และไม่ให้เกิดอุบัติเหตุจากการเดินทางท่องเที่ยว ซึ่งสอดคล้องกับปฏิญญาอัสโกขององค์การสหประชาชาติที่กำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน เป็นการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยด้านการเดินทางในสังคมไทยอย่างยั่งยืน การจัดการทางด้านการความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวที่เป็นหนึ่งในเป้าหมายที่ควรจะมีการจัดการเพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับนักท่องเที่ยว ยุทธศาสตร์การเดินทางท่องเที่ยวให้มีคุณภาพและปลอดภัย ได้มาตรฐานระดับสากลโดยการสนับสนุนและกำหนดมาตรการสร้างความเชื่อมั่นเรื่องของความปลอดภัยในเส้นทางการเดินทางบนท้องถนน ช่วยเพิ่มความมั่นใจในการเดินทางท่องเที่ยวแก่นักท่องเที่ยวด้วยเหตุนี้ผู้วิจัยจึงสนใจทำวิจัยเรื่องการจัดการความปลอดภัยด้านการเดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาคตะวันตก: ข้อเสนอเชิงยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวสู่ประชาคมอาเซียน

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาสภาพการณ์ทางด้านความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาคตะวันตกเข้าสู่ประชาคมอาเซียน
2. เพื่อร่างยุทธศาสตร์การจัดการความปลอดภัยทางถนนในการเดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาคตะวันตกเข้าสู่ประชาคมอาเซียน
3. เพื่อรับรองยุทธศาสตร์การจัดการความปลอดภัยทางถนนในการเดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาคตะวันตกเข้าสู่ประชาคมอาเซียน
4. เพื่อศึกษาข้อเสนอเชิงนโยบายในการจัดการความปลอดภัยด้านการเดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาคตะวันตกข้อเสนอเชิงยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวสู่ประชาคมอาเซียน

วิธีการวิจัย

การดำเนินงานวิจัยเรื่องการจัดการความปลอดภัยด้านการเดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาคตะวันตก : ข้อเสนอเชิงยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวสู่ประชาคมอาเซียน เป็นการวิจัยเชิงนโยบาย โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก จำนวน 25 คน และ เทคนิคการวิจัยแบบ EDFR (Ethnographic Delphi Futures Research) จำนวนผู้เชี่ยวชาญทั้งหมด 19 คน ประกอบด้วย 4 ขั้นตอน เริ่มจากขั้นตอนที่ 1 การวิจัยเอกสารเพื่อหาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความปลอดภัยด้านการเดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาคตะวันตก ทั้งในเรื่องของ ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อนำข้อมูลที่ได้มาสร้างแนวคำถามในการสัมภาษณ์ หลังจากนั้นดำเนินการต่อในขั้นตอนที่ 2 การสัมภาษณ์เชิงลึกในเรื่องของการจัดการความปลอดภัยด้านการเดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาคตะวันตก จำนวน 25 คน ขั้นตอนที่ 3 การวิจัยแบบ EDFR เพื่อรับรองยุทธศาสตร์การจัดการความปลอดภัยทางถนนในการเดินทางท่องเที่ยวในภาคตะวันตกเข้าสู่ประชาคมอาเซียน กลุ่มเป้าหมายโดยการเลือกแบบเจาะจง (Purposive Selection) จำนวน 19 คน ขั้นตอนที่ 4 ประชุมเชิงนโยบายเพื่อหาข้อสรุปข้อเสนอเชิงนโยบายในการจัดการความปลอดภัยด้านการเดินทางในภาคตะวันตก การท่องเที่ยวสู่ประชาคมอาเซียน

ผลการวิจัย

การวิจัยเรื่องการจัดการความปลอดภัยด้านการเดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาคตะวันตก: ข้อเสนอเชิงยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวสู่ประชาคมอาเซียน เป็นการวิจัยเชิงนโยบาย ผู้วิจัยได้ศึกษาและเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก โดยผลการวิจัยในการสัมภาษณ์เชิงลึก สามารถสรุปปัญหาที่สำคัญได้จากสาเหตุที่เกิดขึ้นหลักๆ ได้แก่ สาเหตุจากคน สาเหตุจากถนนและโครงสร้าง สาเหตุจากยานพาหนะ สาเหตุจากสิ่งแวดล้อม เทคโนโลยี และกฎหมาย เป็น 4 สาเหตุหลักที่เป็นองค์ประกอบก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ผู้วิจัยได้ทำ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (SWOT Analysis) และการจับคู่จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (TOWS Matrix) สรุปได้ดังนี้

วิสัยทัศน์ คือ “เป็นต้นแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน”

พันธกิจ คือ “มุ่งมั่นและส่งเสริมการจัดการความปลอดภัย ในด้านคน ด้านถนนและโครงสร้างด้านยานพาหนะ ด้านสิ่งแวดล้อมเทคโนโลยีและกฎหมายที่มีมาตรฐานเพื่อสร้างความเชื่อมั่นและความมั่นใจสำหรับนักท่องเที่ยวในการเดินทางท่องเที่ยวทางถนนอย่างปลอดภัยของภาคตะวันตก”

ตารางที่ 1 ข้อเสนอเชิงยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวสู่ประชาคมอาเซียน

ยุทธศาสตร์ที่ 1 มาตรการการจัดการความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวด้านคน	
เป้าประสงค์	1. บุคลากรหน่วยงานภาครัฐมีเกณฑ์มาตรฐาน ในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย 2. บุคลากรหน่วยงานภาคเอกชนมีความพร้อม และทักษะในการปฏิบัติงานอย่างมืออาชีพสร้างความเชื่อมั่นในการเดินทางของนักท่องเที่ยว 3. นักท่องเที่ยวมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยว
กลยุทธ์	1. การจัดการส่งเสริมเกณฑ์มาตรฐานในหน่วยงานภาครัฐ 2. การจัดการส่งเสริมความพร้อมและทักษะในหน่วยงานภาคเอกชน 3. การจัดการส่งเสริมความรู้และความเข้าใจสำหรับนักท่องเที่ยว
ยุทธศาสตร์ที่ 2 มาตรการการจัดการความปลอดภัยด้านถนนและโครงสร้าง	
เป้าประสงค์	1. มีวัฒนธรรมความปลอดภัยความรู้ความเข้าใจการเดินทางบนท้องถนน 2. มีมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวทางถนน
กลยุทธ์	1. สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวสำหรับนักท่องเที่ยว 2. การพัฒนาให้เป็นถนนที่มีความปลอดภัยต่อการเดินทางต่อนักท่องเที่ยว
ยุทธศาสตร์ที่ 3 การจัดการความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวด้านยานพาหนะ	
เป้าประสงค์	1. กำหนดมาตรฐานของยานพาหนะที่ปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยว 2. การเตรียมความพร้อมของยานพาหนะให้มีความปลอดภัย
กลยุทธ์	1. การสร้างความเชื่อมั่นในความปลอดภัยด้านยานพาหนะผู้ให้บริการสาธารณะ 2. การตรวจสอบความปลอดภัยของยานพาหนะในการเดินทางของนักท่องเที่ยว
ยุทธศาสตร์ที่ 4 การจัดการทางด้านสิ่งแวดล้อม เทคโนโลยีและกฎหมาย	
เป้าประสงค์	1. การจัดการสิ่งแวดล้อม ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยว 2. พัฒนาเทคโนโลยีเพื่อก่อให้เกิดการนำไปใช้ในกระบวนการจัดการความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยว 3. การบังคับใช้กฎหมายอย่างเป็นรูปธรรม ที่เคร่งครัดและเข้มงวด
กลยุทธ์	1. สร้างความเข้าใจในสิ่งแวดล้อมที่ปลอดภัยต่อการเดินทางท่องเที่ยวบนท้องถนน 2. การใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย 3. การให้ความรู้ทางด้านกฎหมาย และการบังคับใช้

ในการแปลผลการร่างยุทธศาสตร์จากค่าทางสถิติในแต่ละส่วน ได้แก่ ค่าคะแนนมัธยฐาน (Median) ค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ (Interquartile Rang= IQR) พบว่าการพิจารณาเกณฑ์ความสอดคล้องของผู้เชี่ยวชาญ และการพิจารณาทิศทางแนวโน้มในอนาคตตามลำดับ สำหรับเกณฑ์ความเป็นไปได้หรือโอกาสที่จะเกิดขึ้น มีค่าคะแนน ตั้งแต่ 3.50 ขึ้นไป ในการแปลผลเพื่อนำเสนอข้อมูล การแปลความหมายของค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ (Interquartile Rang= IQR) ข้อความที่ได้ค่าพิสัยระหว่างควอไทล์ (IQR) มีค่าไม่มากกว่า 1.5 แสดงว่าความ

คิดเห็นของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญที่มีต่อข้อความนั้นสอดคล้องกันกับยุทธศาสตร์การจัดการความปลอดภัยด้านการเดินทางท่องเที่ยวสู่ประชาคมอาเซียนในภาคตะวันตก ของผู้เชี่ยวชาญที่มีต่อข้อความนั้นสอดคล้องกันหรือได้รับฉันทามติ (Consensus)

อภิปรายผลการวิจัย

จากการศึกษาพบว่า

1. สภาพการณ์และความต้องการทางด้านความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาคตะวันตกควรมีการจัดการเพื่อสร้างความเชื่อมั่นต่อการเดินทางของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ควรมีการร่วมมือจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ไขปัญหาอย่างจริงจังและเป็นรูปธรรมยุทธศาสตร์การจัดการความปลอดภัยด้านการเดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาคตะวันตกสู่ประชาคมอาเซียนควรเป็นต้นแบบการจัดการความปลอดภัยทางถนนในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างประเทศในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน โดยการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (SWOT Analysis) และการจับคู่จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (TOWS Matrix) ควรมีความมุ่งมั่นและส่งเสริมการจัดการความปลอดภัย ในด้านคน ด้านถนนและโครงสร้าง ด้านยานพาหนะ ด้านสิ่งแวดล้อมเทคโนโลยีและกฎหมายที่มีมาตรฐานเพื่อสร้างความเชื่อมั่นและความมั่นใจสำหรับนักท่องเที่ยวในการเดินทางท่องเที่ยวทางถนนอย่างปลอดภัยของภาคตะวันตก

2. หลังจากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (SWOT Analysis) และการจับคู่จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (TOWS Matrix) สามารถร่างประเด็นยุทธศาสตร์ ได้ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 มาตรการการจัดการความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวด้านคน โดยมีเป้าประสงค์ คือ มีบุคลากรหน่วยงานภาครัฐมีเกณฑ์มาตรฐานในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย บุคลากรหน่วยงานภาคเอกชนมีความพร้อม และทักษะในการปฏิบัติงานอย่างมืออาชีพสร้างความเชื่อมั่นในการเดินทางของนักท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยว ประกอบไปด้วย 3 กลยุทธ์ ดังนี้ กลยุทธ์ที่ 1 การจัดการส่งเสริมเกณฑ์มาตรฐานในหน่วยงานภาครัฐ มีแนวทางดำเนินการ 1) ให้การสนับสนุนการดำเนินการฝึกอบรมทักษะการช่วยเหลือและการปฐมพยาบาลแก่เจ้าหน้าที่กู้ภัย เจ้าหน้าที่อาสาสมัครต่างๆ 2) มีการปรับปรุงระบบการรับแจ้งเหตุ และการเรียกรถกู้ชีพ อุบัติเหตุฉุกเฉิน 3) มีการปรับปรุงการประสานงานของหน่วยงานต่าง ๆ ที่ทำงานด้านการให้ความช่วยเหลือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีสาธารณภัยหรืออุบัติเหตุขนาดใหญ่ 4) มีการจัดเตรียมยานพาหนะและอุปกรณ์ช่วยชีวิตเบื้องต้นที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงต่อการให้บริการช่วยเหลือฉุกเฉิน 5) มีการส่งเสริมความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวบนท้องถนน ให้ความสำคัญกับเรื่องการดูแลและจัดระบบความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยว 6) มีการประเมินติดตามผล และปรับปรุงแผนงานต่าง ๆ ตลอดเวลา กลยุทธ์ที่ 2 การจัดการส่งเสริมความพร้อมและทักษะในหน่วยงานภาคเอกชน มีแนวทางในการดำเนิน 1) สร้างมาตรฐานด้านคนขับ มีการตรวจสอบสุขภาพจิต มีความชำนาญและประสบการณ์ในการขับขี่ 2) มีมาตรการที่เข้มงวดและชัดเจนในพฤติกรรมขับขี่จำกัดเวลาในการขับขี่ตามมาตรฐานสากล 3) การเตรียมความพร้อมในการขับขี่ สุขภาพของคนขับรถ ความพร้อมในการขับขี่ยานพาหนะ 4) ไม่ดื่มสุราของมึนเมาหรือยาที่ก่อให้เกิดอันตราย ไม่เสพสารเสพติด 5) มีระบบติดตามกำกับ (GPS)

เพื่อให้มั่นใจว่าจะมีมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับรถจักรยานนักท่องเที่ยวต่างประเทศ 6) มีข้อกำหนดในการทำประกันอุบัติเหตุให้นักท่องเที่ยวทุกคน 7) อบรมให้ความรู้ด้านความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวแก่ผู้ขับขี่เพื่อความเป็นมืออาชีพในการให้บริการ กลยุทธ์ที่ 3 การจัดการส่งเสริมความรู้และความเข้าใจสำหรับนักท่องเที่ยว มีแนวทางในการดำเนิน 1) การจัดทำคู่มือด้านความปลอดภัยในการเดินทางบนท้องถนนสำหรับนักท่องเที่ยว เป็นภาษาต่าง ๆ เพื่อให้ความรู้และความเข้าใจง่าย 2) การประชาสัมพันธ์ความรู้และเสริมสร้างการมีส่วนร่วม โดยการร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ เพื่อให้ให้นักท่องเที่ยวได้รับรู้ข่าวสารและข้อมูลต่างๆ 3) การส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวเตรียมความพร้อม ศึกษาเส้นทางและวางแผนการเดินทางให้เรียบร้อย มีความรู้ในเรื่องของกฎระเบียบข้อบังคับ ข้อปฏิบัติในการเดินทางและการขับขี่

ยุทธศาสตร์ที่ 2 มาตรการการจัดการความปลอดภัยด้านถนนและโครงสร้าง โดยมีเป้าประสงค์ คือ มีวัฒนธรรมความปลอดภัยความรู้ความเข้าใจการเดินทางบนท้องถนน และมีมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวทางถนน กลยุทธ์ที่ 1 สร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวสำหรับนักท่องเที่ยว มีแนวทางดำเนินการ 1) สร้างความเข้าใจในการใช้ถนนที่มีการขับขี่ การปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดให้นักท่องเที่ยว 2) เสริมสร้างวินัยจราจรแก่นักท่องเที่ยว การใช้รถใช้ถนนร่วมกันอย่างปลอดภัย 3) เสริมสร้างความมั่นใจและมารยาทในการขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนนโดยคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นหลัก กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาให้เป็นถนนที่มีความปลอดภัยต่อการเดินทางต่อนักท่องเที่ยว มีแนวทางดำเนินการ 1) การออกแบบถนนและสภาพถนนให้มีความปลอดภัยต่อการเดินทาง 2) การตรวจสอบและปรับปรุงมาตรฐานอุปกรณ์ควบคุมการจราจรให้อยู่ในสภาพที่ดี พร้อมใช้งานและมีประสิทธิภาพ 3) การจัดทำสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ รวมถึงจุดพักรถสำหรับนักท่องเที่ยว 4) การเข้มงวดในการก่อสร้างบนพื้นผิวจราจร หยุดดำเนินการก่อสร้างหรือซ่อมแซมในช่วงเทศกาลเพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวที่เดินทาง มีป้ายเตือนที่ชัดเจน 5) การจัดการทางด้านป้ายบอกทางหรือป้ายต่าง ๆ ให้ชัดเจน ตลอดจนปรับปรุงและติดตั้งเครื่องหมายหรือสัญญาณไฟจราจรให้ได้มาตรฐาน 6) ปรับปรุงแก้ไขปัญหาสภาพถนนที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ และติดตามประเมินผล

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การจัดการความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวด้านยานพาหนะ โดยมีเป้าประสงค์ คือ มีการกำหนดมาตรฐานของยานพาหนะที่ปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยว และมีการเตรียมความพร้อมของยานพาหนะให้มีความปลอดภัย กลยุทธ์ที่ 1 การสร้างความเชื่อมั่นในความปลอดภัยด้านยานพาหนะผู้ให้บริการสาธารณะมีแนวทางในการดำเนิน 1) การตรวจสอบสภาพยานพาหนะก่อนออกเดินทางทุกครั้ง 2) การตรวจสอบสภาพและการบำรุงรักษายานพาหนะประจำปี มีการออกใบรับรองเพื่อสร้างความมั่นใจต่อนักท่องเที่ยว 3) การตรวจสอบมาตรฐานอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยของรถบริการสาธารณะในการให้บริการแก่นักท่องเที่ยว 4) การทบทวน ปรับปรุงข้อบังคับทางเทคนิคของยานพาหนะประเภทต่าง ๆ บนพื้นฐานของมาตรฐานสากล กลยุทธ์ที่ 2 การตรวจสอบความปลอดภัยของยานพาหนะในการเดินทางของนักท่องเที่ยว มีแนวทางในการดำเนิน 1) การตรวจสอบมาตรฐานของรถยนต์ส่วนตัวที่ใช้ในการเดินทาง ความสมบูรณ์ของอุปกรณ์ยานพาหนะที่พร้อมใช้งานได้อย่างปลอดภัย 2) รมรงค์ให้นักท่องเที่ยวตรวจสอบสภาพรถก่อนออกเดินทางท่องเที่ยวทุกครั้ง 3) เตรียมความพร้อมของยานพาหนะ 4) การติดตั้งระบบ GPS ในรถโดยสารสาธารณะ

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การจัดการทางด้านสิ่งแวดล้อม เทคโนโลยีและกฎหมาย โดยมีเป้าประสงค์ คือ การจัดการสิ่งแวดล้อมที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยว การพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อ ก่อให้เกิดการนำไปใช้ในกระบวนการจัดการความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยว และการบังคับใช้กฎหมาย อย่างเป็นรูปธรรม ที่เคร่งครัดและเข้มงวด กลยุทธ์ที่ 1 สร้างความเข้าใจในสิ่งแวดล้อมที่ปลอดภัยต่อการเดินทาง ท่องเที่ยวบนท้องถนน มีแนวทางในการดำเนิน 1) การให้ความรู้ความเข้าใจถึงสิ่งแวดล้อมที่ส่งผลต่อความเสี่ยง ต่าง ๆ บนท้องถนน 2) การสร้างจิตสำนึกที่ดีจะช่วยลดความเสี่ยงต่าง ๆ และลดการเกิดอุบัติเหตุ 3) การจัดการ กับสภาพอันตรายข้างทาง มีการตรวจสอบและแก้ไข 4) มีไฟฟ้าส่องสว่างเพียงพอสำหรับการมองเห็นสภาพถนน รถ คนหรือสัตว์ 5) ศึกษาสภาพลักษณะภูมิอากาศ ทัศนวิสัย ที่ส่งผลให้การขับขี่ไม่ปลอดภัย กลยุทธ์ที่ 2 การใช้ ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย มีแนวทางในการดำเนิน 1) มาตรการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ 2) การพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะให้เข้าถึงนักท่องเที่ยว 3) การปรับปรุงคุณภาพการบริการระบบ ขนส่งสาธารณะ 4) การปรับปรุงจุดเชื่อมต่อการเดินทางของระบบขนส่งสาธารณะ 5) นำเทคโนโลยีการวางแผน โครงข่ายคมนาคมมาใช้ให้เหมาะสม จะช่วยลดความเสี่ยงจากการปะปนกันของการจราจรประเภทต่าง ๆ 6) การ ประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางต่างๆ เพื่อสร้างจิตสำนึกและความร่วมมือในการป้องกันอุบัติเหตุทางจราจรสำหรับ นักท่องเที่ยวที่ใช้รถใช้ถนนในการเดินทาง 7) มีระบบติดตาม ตรวจสอบและประเมินผลของข้อมูลสารสนเทศ ทั้งเส้นทางในการเดินทางและผู้ใช้บริการสามารถตรวจสอบประวัติของคนขับ กลยุทธ์ที่ 3 การให้ความรู้ทางด้าน กฎหมาย และการบังคับใช้ มีแนวทางในการดำเนิน 1) การเพิ่มการตรวจตราด้านการจราจรอย่างเข้มงวดเพื่อ บังคับใช้กฎหมาย 2) การบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง และเข้มงวดต่อการกระทำความผิดโดยไม่มีข้อยกเว้นไม่ว่าจะในกรณีใดๆทั้งสิ้น 3) การฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรและตำรวจทางหลวงทุกระดับ โดยเริ่มจากชั้น พื้นฐาน จนถึงการวางแผนการตรวจตราอย่างเป็นระบบ

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

1. จากผลการวิจัยโดยภาพรวม พบว่าความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวมีความสำคัญ ควรมี การส่งเสริมให้เมืองท่องเที่ยวให้ความสำคัญกับเรื่องการดูแลและจัดระบบความปลอดภัยทางถนนให้แก่ นักท่องเที่ยว มีการสนับสนุนในการสร้างวัฒนธรรมการเดินทางอย่างปลอดภัย มีการให้รางวัลเมืองท่องเที่ยว ปลอดภัย การสนับสนุนให้มีศักยภาพในด้านการจัดการความปลอดภัย ควรมีการจัดการและนโยบายไปปรับใช้ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการจัดการความปลอดภัยในการเดินทางสำหรับนักท่องเที่ยว สร้างความเชื่อมั่นและ มั่นใจในการเดินทางมากยิ่งขึ้น

2. จากการศึกษาพบว่าการจัดการความปลอดภัยเป็นสิ่งที่ควรสร้างให้เป็นมาตรฐานเดียวกันในทุก ภาคของประเทศไทย ควรมีการพัฒนาอย่างจริงจังในหลาย ๆ ด้าน เพื่อเป็นแนวทางในการขับเคลื่อนการ ดำเนินงานด้านความปลอดภัยของประเทศไทยที่ปลอดภัยตามมาตรฐานสากล ร่วมกันส่งเสริมและผลักดันพัฒนา งานวิจัยทางด้านความปลอดภัยและการเดินทางในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

3. จากผลการวิจัยพบว่าควรมีการสร้างและส่งเสริมการร่วมมือในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้าง ภาวศรัทธาทางด้านความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยว

4. การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยพบว่าประเด็นที่น่าสนใจคือการจัดทำคู่มือด้านความปลอดภัยในการเดินทางบนท้องถนนตามบริบทของพื้นที่และเส้นทางการท่องเที่ยวเป็นภาษาต่าง ๆ ให้มีความหลากหลาย เช่น ข้อควรรู้ ข้อควรปฏิบัติ กฎหมาย กฎระเบียบและข้อบังคับ บทลงโทษ เป็นต้น นักท่องเที่ยวสามารถดาวน์โหลดออนไลน์ หรือมีแอปพลิเคชันที่มีการอัปเดตข้อมูลอยู่เสมอเพื่อต่อการเข้าถึง เช่น เส้นทางที่ปลอดภัยโดยเฉพาะการส่งเสริมการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางหรือรถจักรยานที่ได้มาตรฐาน การปฏิบัติตัวเมื่อต้องเดินบนถนน การใช้รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถจักรยาน รวมทั้งข้อพึงระวังต่าง ๆ เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย

5. ควรมีการจัดตั้งกองทุนเพื่อการวิจัย กองทุนผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุของภาคตะวันตกและพัฒนาเครือข่ายความปลอดภัยการเดินทางท่องเที่ยวบนท้องถนนอย่างปลอดภัย

6. ควรทำเป็นแผนปฏิบัติการ (Action Plan) จากการวิจัยเรื่องการจัดการความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวทางถนน ผลที่ได้ยุทธศาสตร์จากการศึกษาวิจัย หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรนำไปเป็นแผนปฏิบัติการในการดำเนินการปฏิบัติต่อไป

ข้อเสนอแนะจากการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการวิจัยและพัฒนารูปแบบในเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาคอื่น ๆ ที่มีบริบทของพื้นที่แตกต่างกันไป เพื่อจะได้นำไปปรับใช้ให้เข้ากับสภาพแวดล้อมทางภูมิศาสตร์และสภาพการณ์

2. ควรมีการวิจัยเกี่ยวกับการปฏิบัติที่เป็นเลิศ และการวิจัยเชิงปฏิบัติการแบบมีส่วนร่วม (Participatory Action Research)

3. ควรมีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์เกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินทางในลักษณะรูปแบบการเดินทางต่าง ๆ เช่น ทางเรือ ทางอากาศ ทางรถไฟ รถจักรยานยนต์ รถจักรยาน เป็นต้น

เอกสารอ้างอิง

ภาษาไทย

กรมประชาสัมพันธ์. (2558). การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล. กรุงเทพมหานคร.

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (ม.ป.ป.). รายงาน 1 ปี: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ทำอะไรให้ประชาชน. สำนักพิมพ์เดอะสยามเฮอริเทจ จำกัด. กรุงเทพมหานคร.

กรมพัฒนาชุมชน กระทรวงมหาดไทย. (2558). รายงานคุณภาพชีวิตของคนไทยปี 2558. กรุงเทพมหานคร : เสริมเสริมกิจ.

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2559). สรุปสถานการณ์ท่องเที่ยวไทยปี 2558. กรุงเทพมหานคร.

_____. (2559). ยุทธศาสตร์กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา พ.ศ. 2555-2559. กรุงเทพมหานคร.

กระทรวงคมนาคม. (2547). แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย (2547-2551).

กรุงเทพมหานคร.

- กระทรวงศึกษาธิการ. (2554). การบรรยายทางวิชาการเพื่อสร้างความตระหนัก เรื่องการก้าวสู่ประชาคมอาเซียน. กรุงเทพฯ : พิมพ์ดีการพิมพ์.
- 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 กลสิกรรม. (2559). "แรงจูงใจด้านนันทนาการและปัจจัยที่ส่งผลต่อการกลับมาเยือนพื้นที่ของนักท่องเที่ยวที่ไปเยือนน้ำตกห้วยแม่ขมิ้น อุทยานแห่งชาติเขื่อนศรีนครินทร์." วารสารเวอร์ริเดียน มหาวิทยาลัยศิลปากร ปีที่ 9 ฉบับที่ 2 (พฤษภาคม-สิงหาคม).
- ขจรศักดิ์ จันทร์พาณิชย์ และคณะ. (2552). การประเมินความตระหนักในความปลอดภัยในการเดินทางและการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ. กรุงเทพมหานคร: กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข.
- จุฬา สุขมานพ. (2556). การพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงโลจิสติกส์ไทยกับ AEC. สำนักนโยบายแผนและการขนส่งจราจร. กรุงเทพมหานคร.
- ธนพงศ์ จินวงษ์. (2554). TPBS พร้อมหนุ่ณภาคีขับเคลื่อนกิจกรรม "อุบัติเหตุทางถนน" เต็มตัว. กรุงเทพมหานคร.
- มนัสสินี บุญมีศรีสง่า. (2556). การสร้างอัตลักษณ์ตราสินค้าแหล่งท่องเที่ยวอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ในมุมมองนักท่องเที่ยวกลุ่มวัยรุ่น. วารสารเวอร์ริเดียน มหาวิทยาลัยศิลปากร ปีที่ 6 ฉบับที่ 1 (มกราคม-เมษายน).
- ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน. (2557). นโยบายด้านการท่องเที่ยวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินทาง “ว้าวหาล้อมคอก”. กรุงเทพมหานคร.
- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. (2557). มุ่งสู่ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน. กรุงเทพมหานคร สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2554). แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติฉบับที่ 11 พ.ศ. 2555-2559.
- สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ. (2558). สถิติการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล. กรุงเทพมหานคร.
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2557). สถิติข้อมูลการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวภูมิภาคตะวันตก. กรุงเทพมหานคร
- เอมอัชฌา วัฒนบุรณนธ์. (2557) สวัสดิศึกษา = Safety education. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร : โอเดียนสโตร์.

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.