

## การจัดการความปลอดภัยด้านการเดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาคตะวันตก สู่ประชาคมอาเซียน: พันธกิจที่ต้องทบทวน?

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

มัทฉิมา อุดมศิลป์ (Mutchima Udomsilp) \*

นรินทร์ สังข์รักษา (Narin Sungrugsa) \*\*

#### บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์ที่จะชี้ให้เห็นว่าในการคำนึงถึงความปลอดภัยของการเดินทางท่องเที่ยวเป็นสิ่งสำคัญสำหรับนักท่องเที่ยว เนื่องจากเป็นครั้งแรกและจุดเริ่มต้นในการเดินทาง การท่องเที่ยวจะเกิดขึ้นได้ต้องเกิดจากการเดินทาง เป็นสิ่งที่เกี่ยวข้องกันอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ปัจจุบันปัญหาอุบัติเหตุเป็นปัญหาที่ทั่วโลก รวมไปถึงประเทศไทยกำลังเผชิญ จึงเป็นพันธกิจที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรกลับมาทบทวน ร่วมมือกันในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่เพียงแต่เป็นหน้าที่ของหน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องโดยตรงเท่านั้น ในฐานะที่หน่วยงานทางการท่องเที่ยวก็ควรมีส่วนในการเกี่ยวข้องเพื่อรวมกันแก้ไขให้บรรลุเป้าหมาย

**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 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 สร้างรายได้เงินตราเข้าประเทศเป็นจำนวนมากประเทศไทยมีรายได้จากนักท่องเที่ยว 2.23 ล้านล้านบาทจากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาและจากนักท่องเที่ยวชาวไทยปี พ.ศ. 2558 ประเทศไทยมีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาท่องเที่ยว 29.88 ล้านคน มีรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติ 1.44 ล้านบาท (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2559) ซึ่งยุทธศาสตร์กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาปี พ.ศ.2555-2559 ได้กำหนดทิศทางการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวโดยยึดหลักการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนตามกรอบแนวคิด หลักการของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2554-2559) ที่ให้ความสำคัญกับการยึดคนเป็นศูนย์กลางของการพัฒนา การมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในสังคม การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจของประชาชน การพัฒนาประเทศสู่ความสมดุลในทุกมิติอย่างบูรณาการและเป็นองค์รวม การเตรียมความพร้อมรองรับการรวมตัวทางเศรษฐกิจในภูมิภาค (กรมประชาสัมพันธ์, 2558) นอกจากนี้ยุทธศาสตร์กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาปี พ.ศ. 2555-2559 ยังให้ความสำคัญกับบริบทการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจและสังคมที่มีนัยสำคัญต่อแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของโลก ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อเงื่อนไขการพัฒนาประเทศในอนาคต

ประเทศไทยยังคงเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญในหลายบริบททั้งที่เป็นโอกาสและอุปสรรคต่อการพัฒนาประเทศ จึงต้องมีการเตรียมความพร้อมรวมถึงการพัฒนาและการจัดการทางด้านการปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวที่เป็นหนึ่งในเป้าประสงค์ที่ควรจะมีการจัดการเพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับนักท่องเที่ยวเพื่อให้การท่องเที่ยวมีคุณภาพและปลอดภัยได้มาตรฐานระดับสากลโดยการสนับสนุนและกำหนดมาตรการสร้างความเชื่อมั่นในเรื่องของความปลอดภัยในเส้นทางการเดินทางบนท้องถนนในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) (แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ, 2554) เพื่อการสร้างตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน รวมถึงสามารถเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน แรงงานฝีมือและเงินทุนอย่างเสรี ประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิกอาเซียนต้องปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้เกิดความได้เปรียบทางการแข่งขันด้านเศรษฐกิจ แนวโน้มการแข่งขันของธุรกิจท่องเที่ยวและบริการในอนาคตจะมีความเข้มข้นเพิ่มมากขึ้นเพราะความสะดวกทางด้านกฎระเบียบของสมาชิกกลุ่มประเทศอาเซียน ดังนั้นประเทศไทยจึงมีเป้าหมายที่จะเป็นศูนย์กลางของการท่องเที่ยว (Tourism Hub) ของภูมิภาคนี้ ด้วยความได้เปรียบทางที่ตั้งของประเทศ

ไทยที่อยู่ศูนย์กลางของภูมิภาค ทำให้มีความสะดวกในการเดินทางท่องเที่ยวมากขึ้น (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, 2554) และจากการคาดการณ์ขององค์การการท่องเที่ยวโลก (World Tourism Organization : UNWTO) คาดว่าอนาคตการท่องเที่ยวใน ปี พ.ศ. 2563 จะมีนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศ 1,360 ล้านคน (World Tourism Organization, 2012) โดยภูมิภาคที่จะเป็นแหล่งท่องเที่ยวยอดนิยม ในอนาคตแห่งใหม่ที่มีผู้นิยมเดินทางเข้ามาเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง คือกลุ่มประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และคาดการณ์ว่าในปี พ.ศ.2563 จะมีนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจาก ปี พ.ศ. 2553 เกือบเท่าตัว ซึ่งนับเป็นโอกาสที่ดีของอาเซียนในการสนับสนุนการท่องเที่ยวให้สอดคล้องตามแผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวอาเซียน พ.ศ. 2554-2558 ที่มุ่งปรับโครงสร้างตลาดการท่องเที่ยว ส่งเสริมการพัฒนาท่องเที่ยวให้เกิดความเชื่อมโยงเส้นทางในภูมิภาค (แผนยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวอาเซียน, 2557)

### ภาพรวมการท่องเที่ยวของประเทศไทย

ประเทศไทยมีภาพลักษณ์และจุดแข็งทางการท่องเที่ยว คือ เป็นที่รู้จักและยอมรับของนักท่องเที่ยวมีแหล่งท่องเที่ยวชั้นนำหลายสถานที่ มีระดับราคาที่หลากหลาย สมเหตุสมผล มีความสะดวกในการเข้าถึง (มนัสสินี บุญมีศรีสง่า, 2556) ถึงแม้ว่าประเทศไทยจะมีจุดเด่นหรือปัจจัยที่ได้เปรียบแต่ก็ยังมีอีกหลายปัจจัยที่ประเทศไทยยังต้องเร่งพัฒนา เห็นได้จากอันดับความสามารถทางการแข่งขันที่ไทยยังมีอันดับที่ด้อยกว่าภาพรวมของอาเซียน ได้แก่ ด้านนโยบายและกฎระเบียบ ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ด้านระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีและด้านบุคลากรด้านการท่องเที่ยว (เกษมสันต์ วีระกุล, 2557) ดังนั้นประเทศไทยจึงควรอาศัยความได้เปรียบด้านทรัพยากรการท่องเที่ยวเป็นจุดแข็งที่สำคัญและทำการประชาสัมพันธ์ให้รู้จักกันอย่างแพร่หลายเพื่อเป็นการต่อยอดศักยภาพด้านทรัพยากรการท่องเที่ยวให้มีความพร้อมต่อการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน การอาศัยข้อได้เปรียบอื่นๆที่ถือเป็นจุดแข็งของภาคการท่องเที่ยวของไทย เช่น ความเป็นเอกลักษณ์ไทย ความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยว ความพร้อมด้านสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวที่จะเป็นการเสริมสร้างโอกาสในการขยายธุรกิจการท่องเที่ยวของไทย นอกจากนี้ต้องเร่งแก้ไขจุดอ่อนในด้านการปรับโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการคมนาคมเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางสำหรับนักท่องเที่ยว รวมถึงความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน การสนับสนุนนโยบายต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว สร้างการรับรู้ของชาวต่างประเทศให้ทราบถึงความปลอดภัยในสินค้าการบริการและเส้นทางการเดินทางที่ปลอดภัย ถือเป็นกลไกสำคัญในการช่วยขับเคลื่อนการเติบโตของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของประเทศให้เติบโต หากเป็นเช่นนั้นแล้วก็ย่อมไม่ใช่เรื่องยากที่ประเทศไทยจะกลายเป็นผู้นำด้านการท่องเที่ยว (ศูนย์สารสนเทศยุทธศาสตร์ภาครัฐสำนักงานสถิติแห่งชาติ, 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 สถิติข้อมูลการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวภูมิภาคตะวันตก พบว่า จำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวจังหวัดเพชรบุรีอัตราการเข้าพักเฉลี่ย 54.47% จังหวัดกาญจนบุรีอัตราการเข้าพักเฉลี่ย 50.30% จังหวัดประจวบคีรีขันธ์อัตราการเข้าพัก

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

### สถิติการเกิดอุบัติเหตุในภาคตะวันตก

การท่องเที่ยวและการเดินทางเป็นสิ่งที่มาคู่กัน การคำนึงถึงความปลอดภัยจึงเป็นสิ่งที่ควรตระหนัก ควรจะเกิดขึ้นเพื่อรองรับอาเซียนในภูมิภาคตะวันตก ปัญหาเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางของภาคตะวันตก ทั้งถนนสายหลักและถนนสายรอง พบว่า จังหวัดที่อยู่ในภูมิภาคตะวันตกเป็นส่วนหนึ่งในสถิติที่มีการเกิดอุบัติเหตุ และมีผู้เสียชีวิตเป็นอันดับต้นๆของประเทศไทย (สถิติอุบัติเหตุกระทรวงการคมนาคม, 2558) ดังนี้

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

สภาพการณ์ที่แสดงถึงความไม่ปลอดภัยในสถานการณ์การเดินทางท่องเที่ยว รวมไปถึงสภาพแวดล้อมของสิ่งแวดล้อม สภาพถนน ความหนาแน่นของยานพาหนะ การไม่มีแผนนโยบายและยุทธศาสตร์การจัดการการเดินทางท่องเที่ยวที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรม ควรมีการจัดการเพื่อสร้างความเชื่อมั่นทางด้านการเดินทางท่องเที่ยวให้แก่นักท่องเที่ยว

### ปัญหาที่สำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ

การใช้รถใช้ถนนของประเทศไทยนับวันจะมีปริมาณมากขึ้น ด้วยการจราจรในเมืองใหญ่ๆมีปริมาณความหนาแน่นของรถยนต์ เป็นพาหนะที่มีผู้ใช้มากที่สุดเพราะมีความสะดวกและรวดเร็วต่อการเดินทาง ฉะนั้นอันตรายของอุบัติเหตุจากการใช้รถบนท้องถนนก็มีสูงเช่นกัน เมื่อเกิดอุบัติเหตุผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารจะได้รับอันตรายต่อร่างกาย ส่งผลให้ได้รับความบาดเจ็บหรือเกิดความพิการ อันตรายต่อชีวิตได้ ตั้งแต่มีการใช้ยานพาหนะที่มีล้อและติดตั้งเครื่องยนต์และมีถนนหนทางให้วิ่ง นับเป็นเวลากว่าหนึ่งศตวรรษ (Grant and Litvak, 1998) สิ่งตามมาด้วยคืออุบัติเหตุ บนถนน ทำให้มีผู้เสียชีวิต สูญเสียทรัพย์สิน มีผู้บาดเจ็บจำนวนมาก และเป็นปัญหาใหญ่ที่ประเทศไทยและทั่วโลกกำลังเผชิญ (กรมประชาสัมพันธ์, 2558) และให้ความสำคัญ ซึ่งในแต่ละปีทุกประเทศต้องสูญเสียทรัพยากรบุคคลที่มีคุณค่าตลอดถึงทรัพย์สินมูลค่ามหาศาล ส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจ สังคม คุณภาพชีวิตของประชาชน (Florio A.E. Alles and Stafford G.T., 1997)

ผู้เชี่ยวชาญของประเทศไทยได้ประเมินว่าการสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุบนถนนในประเทศไทยกำลังพัฒนามีประมาณร้อยละ 1-2 ของผลิตภัณฑ์ประชาชาติ (Jennie Waidoo & Janewills, 2000) อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อ 100,000 คน ของประชากรของโลก ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 2 ของโลก โดยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน เฉลี่ย 44 คนต่อประชากร 100,000 คน และอันดับที่ 1 ในประเทศอาเซียน คิดเป็นร้อยละ 36.2% ดังนั้นการสูญเสียโดยตรงเนื่องจากอุบัติเหตุในประเทศไทยจึงตกประมาณปีละ 40,000 ล้านบาท (สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ, 2558) เนื่องด้วยสถานการณ์ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนก่อให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างต่อเนื่อง (อภิรักษ์ จันทร์ธง, 2557) เรื่องราวการเสียชีวิตหรือการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนแสดงให้เห็นว่าประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นอัตราที่สูงที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับอัตราการตายของประเทศในทวีปเอเชีย (รายงานสุขภาพคนไทย, 2556)

จากการประชุมเรื่อง “ความปลอดภัยทางถนน” (First Global Ministerial Conference on Road Safety :Time for action) ณ กรุงมอสโก ผู้แทนระดับสูงของประเทศต่างๆ เข้าประชุมและได้ประกาศรับรองเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโก กำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนและเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกมีการจัดทำแผนปฏิบัติการ พร้อมทั้งให้กำหนดเป้าหมายลดการสูญเสียชีวิต ในระดับที่ทำนายให้เหมาะสมกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของแต่ละประเทศเมื่อสิ้นสุดทศวรรษ เพื่อให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบมีความพร้อมในการปฏิบัติการกิจที่ได้รับมอบหมายให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ความปลอดภัยในการเดินทางนั้นเป็นการเดินทางด้วยความปลอดภัยทั้งทางร่างกาย ชีวิตและทรัพย์สินที่เป็นของตนเอง ของบุคคลอื่น และของส่วนรวม ปราศจากอันตรายหรืออุบัติเหตุ การเดินทางของนักท่องเที่ยวเป็นส่วนหนึ่งที่มีความสำคัญ หน่วยงานต่างๆ จะต้องไม่ละเลยและมองข้ามปัญหาของความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวโดยคิดว่าเป็นเรื่องของหน่วยงานหลักคือกระทรวงคมนาคมในฐานะผู้รับผิดชอบและสามารถกำหนดแนวทางในเรื่องนี้ได้โดยตรง ควรจะใช้โอกาสในส่วนนี้ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทางของนักท่องเที่ยว (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2557) โดยเฉพาะการเดินทางบนท้องถนน การบริการที่ดีโดยจัดบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านระบบขนส่งสาธารณะและโครงข่ายคมนาคมรองรับการเดินทางของประชาชนทั้งให้มีความปลอดภัยอย่างสูง การเดินทางที่มีความปลอดภัย โดยจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากการเดินทางของนักท่องเที่ยวให้น้อยที่สุดหรือไม่มีการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการท่องเที่ยว เพราะอุบัติเหตุเป็นสาเหตุการเสียชีวิตที่ทำให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งไม่เพียงแต่ทำให้บุคคลต้องได้รับอันตราย บาดเจ็บ พิการ เสียชีวิตก่อนวัยอันสมควร สูญเสียทรัพย์สินเท่านั้น แต่ยังส่งผลกระทบต่อประเทศชาติในด้านเศรษฐกิจและทรัพยากรมนุษย์ ซึ่งเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาอีกด้วย ดังนั้นจึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องให้ความสำคัญเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ ส่งผลให้ชีวิตในการเดินทางท่องเที่ยวมีความปลอดภัยยิ่งขึ้น (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2558)

### การเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทางบนท้องถนน

ปัญหาอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นได้ทุกที่ทุกเวลา เมื่ออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นไม่มีการผลักดันหรือดำเนินการแก้ไขอย่างชัดเจนในเรื่องดังกล่าวจะส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตเพิ่มสูงขึ้น จึงมีการผลักดันและให้ความสำคัญในเรื่องนี้ โดยกำหนดเป้าหมายลดการเสียชีวิตให้ลดลงครึ่งหนึ่งภายในปี พ.ศ. 2563 ภายใต้การดำเนินการ 3 ข้อ ได้แก่ 1) ประกาศให้ ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 2) กำหนดเป้าหมายในระดับที่ทำนาย เพื่อดำเนินการให้เหมาะสมในแต่ละประเทศ และ 3) ให้มีการจัดทำแผนปฏิบัติการแผนงานและงบประมาณ โดยมีกรอบในการดำเนินงานที่สำคัญ 5 ประการ ได้แก่ 1) การพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการ 2) การดำเนินการในการออกแบบถนนและการจัดการโครงข่ายถนนที่รองรับผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม 3) การดำเนินการเพื่อให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยของรถ 4) การดำเนินการเพื่อให้มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม 5) การปรับปรุงการดูแลสุขภาพผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ให้ประเทศสมาชิกมีการดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการพร้อมทั้งกำหนดเป้าหมายการลดการเสียชีวิตในระดับที่ทำนายให้เหมาะสมกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละประเทศ เมื่อสิ้นสุดทศวรรษประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิกหนึ่งขององค์การสหประชาชาติก็ได้ดำเนินการตามข้อเรียกร้องดังกล่าว โดยคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนพิจารณาเห็นว่า ประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิกองค์การสหประชาชาติ (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2557) ควรมีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนวาระความปลอดภัยทางถนนของโลก จึงได้กำหนดแนวทางการดำเนินงานความปลอดภัยทางถนนตามกรอบปฏิญญาโมสโก และมีมติให้นำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาต่อไปและเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2553 คณะรัฐมนตรีก็มีมติเห็นชอบกำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนเพื่อบูรณาการการดำเนินงานจากทุกภาคส่วนและให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจัดทำแผนปฏิบัติการรองรับ โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี พ.ศ.2563 (ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, 2558)

ปัญหาอุบัติเหตุถือเป็นปัญหาที่ทั้งระดับนโยบายและสมาชิกสมัชชาสุขภาพแห่งชาติต่างเห็นตรงกัน และมีความตั้งใจที่ต้องการลดการสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุบนท้องถนน การที่จะทำให้นโยบายสาธารณะนี้เกิดผลเป็นไปตามเป้าหมายจริงได้จำเป็นต้องอาศัยพลังความร่วมมือจากทุกภาคส่วนในการนำไปสู่การปฏิบัติที่เป็นรูปธรรมนับเป็นสิ่งที่ท้าทาย จากสถิติระดับประเทศ พบว่ารายงานการเกิดอุบัติเหตุในประเทศยังคงเกิดขึ้นบ่อยครั้งในรอบปี และจะเกิดขึ้นบ่อยครั้งในช่วงเทศกาล (สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ, 2558) ความปลอดภัยในการเดินทางนั้นเป็นการเดินทางด้วยความปลอดภัยทั้งทางร่างกาย ชีวิตและทรัพย์สินที่เป็นของตนเองของบุคคลอื่นและของส่วนรวม ปราศจากอันตรายหรืออุบัติเหตุ การเดินทางของนักท่องเที่ยวเป็นส่วนหนึ่งที่มีความสำคัญ หน่วยงานต่างๆจะต้องไม่ละเลยและมองข้ามปัญหาของความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวโดยคิดว่าเป็นเรื่องของหน่วยงานหลักคือกระทรวงคมนาคมในฐานะผู้รับผิดชอบและสามารถกำหนดแนวทางในเรื่องนี้ได้โดยตรง ควรจะใช้โอกาสในส่วนนี้ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทางของนักท่องเที่ยว (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2557) โดยเฉพาะการเดินทางบนท้องถนน การบริการที่ดีโดยจัดบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านระบบขนส่งสาธารณะและโครงข่ายคมนาคมรองรับการเดินทางของประชาชนทั้งให้มีความปลอดภัยอย่างสูง การเดินทางที่มีความปลอดภัย โดยจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากการเดินทางของนักท่องเที่ยวให้น้อยที่สุดหรือไม่มีการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการท่องเที่ยว เพราะ

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

### การจัดการเพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุ

การจัดการที่สำคัญในการเดินทางท่องเที่ยวทางท้องถนน ซึ่งประกอบไปด้วย 3 องค์ประกอบในการจัดการ (เอมอซ์มา วัฒนบุรานนท์, 2557) ได้แก่

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

2. การจัดการทางด้านทางถนน ถนนที่ดีเป็นผลที่ทำให้เกิดการเดินทาง การขับซึ่ที่ปลอดภัย การมีถนนที่ดี ไม่ชำรุดหรือฝุพัง การมีป้ายไฟจราจร ป้ายบอกทาง แนะนำเส้นทางต่างๆ เพื่อให้ผู้เดินทางสัญจรไปมาได้เห็นและเข้าใจได้ง่าย (World Health Organization, 2004)

3. การจัดการทางด้านยานพาหนะ มีองค์ประกอบสำคัญ 3 ประการคือ

- 3.1 ลักษณะ น้ำหนักและขนาดของรถ ขนาดความกว้าง ความยาว ความสูงและน้ำหนักรถ ขนาดของรถจะมีผลต่อการออกแบบความกว้างของถนนและไหล่ทาง, รัศมีความโค้งของถนน, ที่จอดรถ, พื้นที่ปลอดภัยและเกาะกลางถนน ส่วนน้ำหนักของรถจะเกี่ยวข้องกับการออกแบบในเรื่องของความคงทนและความหนาของถนน ความสามารถในการเพิ่มอัตราความเร็วของรถยนต์ และการประหยัดน้ำมัน

- 3.2 ลักษณะเกี่ยวกับการเคลื่อนที่ของรถ รถแต่ละชนิดจะมีเครื่องยนต์ซึ่งทำให้เกิดกำลังการขับเคลื่อน โดยเครื่องยนต์จะเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อแปลงเป็นพลังงานให้เกิดการหมุนของล้อ การขับเคลื่อนของรถจะสัมพันธ์กับกำลังของรถ และอัตราการเร่งกำลังของรถ คือ ความสามารถในการขับเคลื่อนของรถที่จำเป็นต้องมีกำลังของยานพาหนะมากกว่าแรงต้านต่างๆกำลังมีหน่วยเป็นแรงม้า ส่วนอัตราการเร่ง คืออัตราเร่งระหว่างความเร็วของรถที่คงที่ต่อระยะเวลา

- 3.3 ลักษณะของแรงต่างๆ ซึ่งมีผลกระทบต่อการเคลื่อนที่ของรถ ในขณะที่เคลื่อนที่ที่มีแรงต่างๆ มากกระทำต่อรถในทางตรงกันข้ามกับแรงที่ทำให้รถเคลื่อนที่แรงดัง

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

### การกำหนดนโยบายในการดำเนินการแก้ไขและป้องกัน

การกำหนดนโยบาย จึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะสามารถกำหนดแนวทางสร้างกรอบได้อย่างชัดเจน (Anderson, 1994) การคมนาคมและการขนส่งเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญในการขับเคลื่อน การพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ซึ่งจะช่วยให้เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในเวทีการค้าโลกและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน (Talley, 1983) ได้กำหนดให้รัฐต้องดำเนินการตามแนวนโยบายด้านเศรษฐกิจในการจัดให้มีสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานอันจำเป็นต่อการดำรงชีวิตของประชาชนเพื่อประโยชน์ในการรักษาความมั่นคงของรัฐในทางเศรษฐกิจและต้องมิให้สาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานอันจำเป็นต่อการดำเนินชีวิตของประชาชนอยู่ในความผูกขาดของเอกชนอันอาจก่อความเสียหายแก่รัฐและการส่งเสริมและสนับสนุนกิจการขนส่งรวมทั้งการดำเนินการตามระบบบริหารจัดการขนส่งทั้งภายในและระหว่างประเทศ

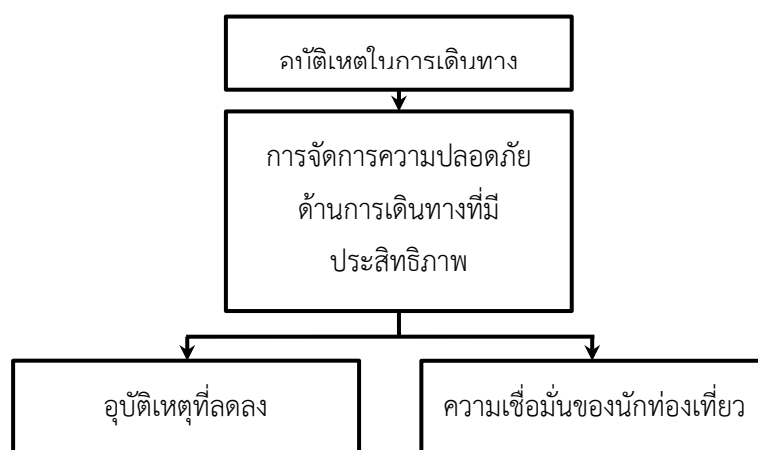
การรวมตัวกันของประชาคมอาเซียนเพื่อให้มีความเข้มแข็งมากขึ้นเพื่อที่จะรับมือกับการเปลี่ยนแปลงทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองของโลก ซึ่งจะมีผลกระทบต่อภูมิภาคอาเซียนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้นในปีพ.ศ. 2540 อาเซียนจึงได้กำหนดวิสัยทัศน์อาเซียน ค.ศ. 2020 (ASEAN Vision 2020) ขึ้นโดยมีเป้าหมายให้อาเซียนเป็นกลุ่มหุ้นส่วนที่มีความสมานฉันท์ ร่วมกันพัฒนาอย่างเอื้ออาทรซึ่งกันและกันให้ได้ภายในปี พ.ศ. 2563 ซึ่งจากจุดเริ่มของการกำหนดวิสัยทัศน์ดังกล่าวนี้ จึงเป็นแรงขับเคลื่อนให้อาเซียนมีพัฒนาการอย่างรวดเร็วในการเตรียมตัวเข้าสู่รูปแบบของประชาคมที่มีความเป็นหนึ่งเดียวกัน อาเซียนต่อก่อตั้งเพื่อส่งเสริมความร่วมมือทางด้านการเมือง เศรษฐกิจและสังคม ส่งเสริมสันติภาพและความมั่นคงของภูมิภาค ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างอาเซียนกับต่างประเทศและองค์กรระหว่างประเทศ นโยบายการดำเนินงานของอาเซียนจะเป็นผลจากการประชุมหรือในระดับหัวหน้ารัฐบาล ระดับรัฐมนตรีและเจ้าหน้าที่อาวุโสอาเซียน (จุฬา สุขมานพ, 2556) ทั้งนี้ การประชุมสุดยอด (ASEAN Summit) หรือ การประชุมของผู้นำประเทศสมาชิกอาเซียนเป็นการประชุมระดับสูงสุดเพื่อกำหนดแนวนโยบายในภาพรวม และเป็นโอกาสที่ประเทศสมาชิกจะได้ร่วมกันประกาศเป้าหมายและแผนงานของอาเซียนในระยะยาวซึ่งจะปรากฏเป็นเอกสารในรูปแบบต่าง ๆ อาทิ แผนปฏิบัติการ แลกเปลี่ยนร่วมปฏิญญา ความตกลง หรือ อนุสัญญา ส่วนการประชุมในระดับรัฐมนตรีและเจ้าหน้าที่อาวุโสจะเป็นการประชุมเพื่อพิจารณาทั้งนโยบายในภาพรวมและนโยบายเฉพาะด้านจะเห็นได้ว่าทุกรัฐบาลเน้นการส่งเสริมการท่องเที่ยวเพราะการท่องเที่ยวเป็นแหล่งสำคัญที่มาของรายได้และการสร้างงาน ชี้ให้เห็นว่าการท่องเที่ยวทำให้เกิดรายได้ถึง 5.8 แสนล้านบาท หรือร้อยละ 5 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) (ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, 2557)

แต่สถานการณ์ที่กำลังเป็นภัยคุกคามที่สำคัญคือความปลอดภัยในการเดินทางของนักท่องเที่ยว โดยเฉพาะการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ทางด้านองค์กรความปลอดภัย ได้มีการทำบันทึกชื่อ “การเดินทางที่เลวร้าย” ส่งไปถึงประเทศต่างๆทั่วโลก โดยเนื้อหาในหนังสือได้ระบุถึงปัญหาความปลอดภัยในการเดินทางเฉพาะข้อมูลการเสียชีวิตของนักท่องเที่ยวที่น่าตกใจคือในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา ประเทศไทยถูกจัดอันดับความเสี่ยงในลำดับที่ 2 รองจากประเทศลิเบีย (สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ, 2558) โดยพบว่านักท่องเที่ยวอเมริกามีอัตราการตายในประเทศไทยถึง 50 คนต่อประชากรนักท่องเที่ยว 1 แสนคน ซึ่งสูงกว่าอัตราการตายของคนไทย 18.7 ต่อประชากร 1 แสนคน โดยระบุสาเหตุที่สำคัญคือประเทศที่มีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวแต่กลับไม่ให้ความสำคัญในการกำหนดนโยบายและมาตรการที่เป็นรูปธรรมในการจัดการความปลอดภัยทางถนน

ให้นักท่องเที่ยวปล่อยให้เป็นภาระของภาคเอกชนและธุรกิจท่องเที่ยวต้องลงทุนด้านความปลอดภัยรวมทั้ง  
ขาดระบบติดตามกำกับในเรื่องนี้ (ชนะพงศ์ จินวงษ์, 2554)

## บทสรุป

อุบัติเหตุเป็นสิ่งที่สำคัญที่ควรตระหนัก ถึงเวลาแล้วที่จะต้องลงมือแก้ไขเพื่อไม่ให้เกิดอุบัติเหตุและลด  
ความสูญเสียจากอุบัติเหตุจากการเดินทางท่องเที่ยว ซึ่งสอดคล้องกับปฏิญญาอัสโกขององค์กรสหประชาชาติที่  
กำหนดให้ปีพ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน เป็นการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย  
ด้านการเดินทางในสังคมไทยอย่างยั่งยืน และเกิดการจัดการทางด้านความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวที่  
เป็นหนึ่งในเป้าประสงค์ที่ควรจะมีการจัดการเพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับนักท่องเที่ยว ให้การท่องเที่ยวมี  
คุณภาพและปลอดภัย ได้มาตรฐานระดับสากลโดยการสนับสนุนและกำหนดมาตรการสร้างความเชื่อมั่นในเรื่อง  
ของความปลอดภัยในเส้นทางการเดินทางบนท้องถนน ช่วยเพิ่มความมั่นใจในการเดินทางท่องเที่ยวแก่นัก  
ท่องเที่ยว ดังภาพที่ 1



ภาพที่ 1 แสดงถึงผลของการจัดการความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ

## เอกสารอ้างอิง

### ภาษาไทย

กรมประชาสัมพันธ์. (2558). การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาล. กรุงเทพมหานคร.

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

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

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2559). สรุปสถานการณ์ท่องเที่ยวไทยปี 2558. กรุงเทพมหานคร.

\_\_\_\_\_. (2559). ยุทธศาสตร์กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา พ.ศ. 2555-2559. กรุงเทพมหานคร.

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

กรุงเทพมหานคร.

กระทรวงศึกษาธิการ. (2554). การบรรยายทางวิชาการเพื่อสร้างความตระหนัก เรื่องการก้าวสู่ประชาคม  
อาเซียน. 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 กลีกรม. (2559). "แรงจูงใจด้านนันทนาการและปัจจัยที่ส่งผลต่อการกลับมาเยือนพื้นที่ของ  
นักท่องเที่ยวที่ไปเยือนน้ำตกห้วยแม่ขมิ้น อุทยานแห่งชาติเขื่อนศรีนครินทร์." วารสารเวอร์ริเดียน  
มหาวิทยาลัยศิลปากร ปีที่ 9 ฉบับที่ 2 (พฤษภาคม-สิงหาคม).

ขจรศักดิ์ จันทร์พาณิชย์ และคณะ. (2552). การประเมินความตระหนักในความปลอดภัยในการเดินทางและ  
การใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ. กรุงเทพมหานคร: กรมควบคุมโรค  
กระทรวงสาธารณสุข.

จุฬา สุขมานพ. (2556). การพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงโลจิสติกส์ไทยกับ AEC. สำนักนโยบายแผนและการขนส่ง  
จราจร. กรุงเทพมหานคร.

ธนะพงศ์ จินวงษ์. (2554). TPBS พร้อมหนุนภาคีขับเคลื่อนกิจกรรม "อุบัติเหตุทางถนน" เต็มตัว.  
กรุงเทพมหานคร.

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

ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน. (2557). นโยบายด้านการท่องเที่ยวเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินทาง ..  
ระวัง “วิหัยล้อมคอก”. กรุงเทพมหานคร.

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

สำนักงานเครือข่ายลดอุบัติเหตุ. (2558). สถิติการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล. กรุงเทพมหานคร.

สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2557). สถิติข้อมูลการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวภูมิภาคตะวันตก.  
กรุงเทพมหานคร.

เอมอัชมา 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.