



รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการย่อยที่ 3

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ
(Safety Improvement for Motorcycle Rental Service of Foreign Tourist)

โดย

รองศาสตราจารย์ ดร. ภาวิณี เอี่ยมตระกูล

กุมภาพันธ์ 2559

สัญญาเลขที่ RDG5750057

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการย่อยที่ 3

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ
(Safety Improvement for Motorcycle Rental Service of Foreign Tourist)

คณะผู้วิจัย

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

รองศาสตราจารย์ ดร.ภาวิณี เอี่ยมตระกูล

ชุดโครงการ การยกระดับความปลอดภัยในการท่องเที่ยวของชาวต่างชาติ
ตามมาตรฐานสากล(ระยะที่ 2)

สนับสนุนโดยสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.)
และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)
(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย วช. สกว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

บทสรุปผู้บริหาร

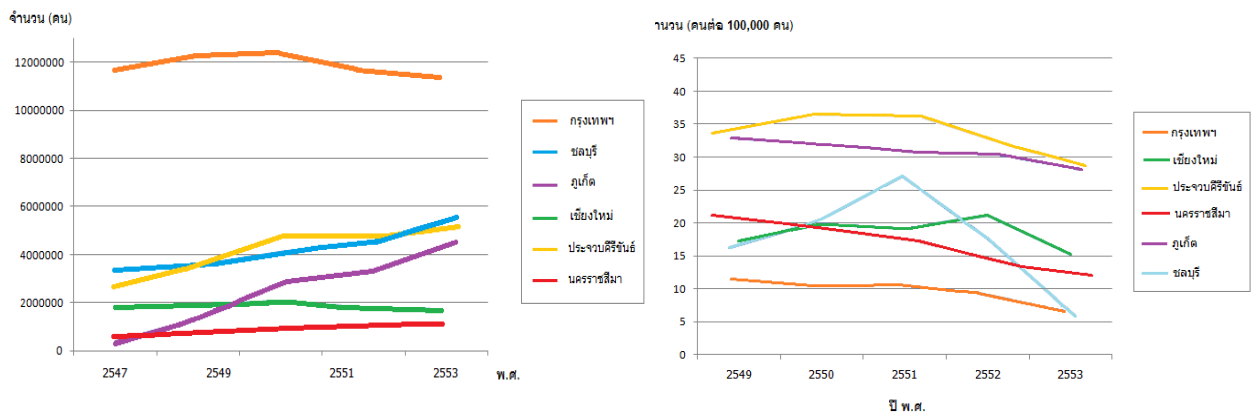
1. ที่มาและความสำคัญของปัญหา

การท่องเที่ยวนับได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมประเภทหนึ่งที่สามารถสร้างรายได้จำนวนมากให้กับประเทศไทย โดยพบว่ามียอดตราการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้เนื่องจากประเทศไทยเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมจากชาวต่างชาติมาก ประกอบกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตลอดจนภาครัฐได้สนับสนุนมาตรการต่างๆ อันถึงแม้ว่าสถานการณ์นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติจะมีแนวโน้มเพิ่มสูงอย่างต่อเนื่อง แต่พบว่าสิ่งหนึ่งที่เป็นภัยคุกคามด้านการท่องเที่ยวในปัจจุบัน คือ ปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนในการท่องเที่ยว ซึ่งประเทศไทยเป็นประเทศที่มีความเสี่ยงในด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับสูง โดยพบว่ามียอดตราการเสียชีวิตในอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร 100,000 คนต่อ พ.ศ.2556 มียอดตราการเสียชีวิตเป็นอันดับที่สองของโลก หรือเมื่อเทียบในระดับภูมิภาคเอเชียพบว่าประเทศไทยมียอดตราการเสียชีวิตสูงสุดเป็นอันดับที่ 1 โดยสัดส่วนการเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ (31%) รองลงมาคือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (23%) โดยหากเทียบสัดส่วนในแต่ละทวีปพบว่าทวีปเอเชียมีอัตราส่วนของผู้เสียชีวิตที่ขับขี่ด้วยรถจักรยานยนต์สูงสุด (33%) ซึ่งมีอัตราส่วนมากกว่าถึงสองเท่าจากผู้เสียชีวิตจากการขับขี่รถยนต์ (15%) โดยส่วนใหญ่เสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ซึ่งแตกต่างจากประเทศไทย โดยจะเห็นได้ว่าผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่ขับขี่รถจักรยานยนต์และมีสัดส่วนสูงสุดถึงร้อยละ 74 หรือมากกว่าครึ่งหนึ่งของสัดส่วนผู้เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด จึงจำเป็นต้องมีการยกระดับความปลอดภัยเพื่อลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ โดยศึกษาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ พฤติกรรมการขับขี่ กฎหมายที่ใช้ควบคุม รวมไปถึงแผนหรือนโยบายต่างๆ ที่ส่งเสริมความปลอดภัย โดยทางผู้วิจัยจึงมีวัตถุประสงค์ในการศึกษาครั้งนี้เพื่อ 1) รวบรวมข้อมูลด้านพฤติกรรมทัศนคติ และความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการใช้รถจักรยานยนต์เข้าเพื่อการเดินทางท่องเที่ยว 2) วิเคราะห์สาเหตุเชิงลึกของปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เข้าเพื่อการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 3) ศึกษาเปรียบเทียบแนวทางการยกระดับความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เข้าเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติระหว่างประเทศไทยและกรณีศึกษาจากต่างประเทศ 4) เสนอแนะแนวทางให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนสำหรับการใช้รถจักรยานยนต์เข้าเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในประเทศไทย

ซึ่งผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติของจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติและอัตราการเสียชีวิตจากการประสบอุบัติเหตุทางถนนจำแนกตามพื้นที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงของประเทศ พบว่าพื้นที่ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์และ จังหวัดภูเก็ต มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ และเหมาะสมที่จะเป็นตัวแทนการศึกษาเพื่อพัฒนาสู่การเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีการยกระดับความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล โดยพิจารณาจากศักยภาพของพื้นที่ที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนโดยปัจจัยสาเหตุมาจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุด คือจังหวัดภูเก็ต และพื้นที่ที่มีเครือข่ายความปลอดภัยทางถนนที่ค่อนข้างเป็นระบบครอบคลุมทุกปัจจัยสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และยังคงมีระดับความปลอดภัยทางถนนสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติสูงกว่าจังหวัดอื่นๆ ได้แก่ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวอันดับต้นๆของประเทศไทยที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเข้ามาท่องเที่ยวมากที่สุด ในการนี้จึงได้รวบรวมข้อมูลแบบสอบถามจากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าในประเทศไทยจำนวน 400 ชุด แบ่งเป็น 2 จังหวัดพื้นที่ศึกษา

ประกอบด้วย จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และจังหวัดภูเก็ต จังหวัดละ 200 ชุด จากผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง จังหวัดละ 45 ชุด และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทางด้านความปลอดภัยทางถนน จำนวนจังหวัดละ 45 ชุด รวมทั้งสิ้น 580 ชุด โดยได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งเชิงปริมาณและทฤษฎีด้วยการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติพรรณนา ในการอธิบายถึงระดับและความสัมพันธ์ของปัจจัยต่างๆ ที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อพฤติกรรมและทัศนคติของนักท่องเที่ยว ผู้ประกอบการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์เช่า เพื่อสรุปผลการศึกษาและเสนอแนวทางในการส่งเสริมด้านความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติรวมถึงนโยบายต่อภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

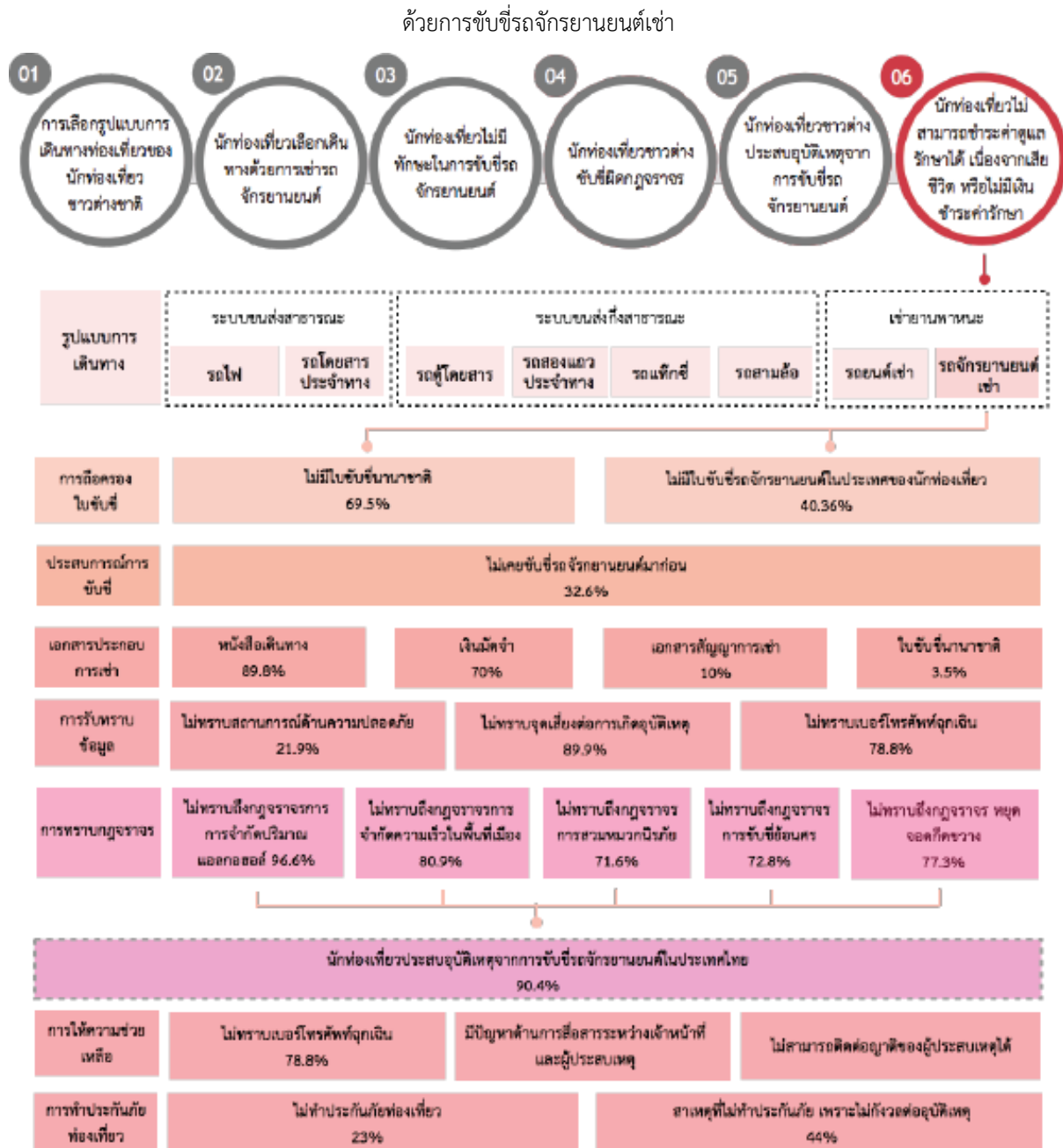
ภาพที่ 1 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ต่อ ประชากร 100,000 คนและสถิตินักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่ศึกษา



จากการวิเคราะห์ผลของการกำกับดูแลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและช่องว่างของข้อกำหนดและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ซึ่งส่งผลต่อการบังคับใช้และการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์เช่าในนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ สืบเนื่องไปยังรูปแบบการให้บริการและทัศนคติของผู้ประกอบการด้านการให้เช่ารถจักรยานยนต์ที่ทำให้เกิดความเสี่ยงต่อนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ซึ่งปัจจัยต่างๆ เหล่านี้ ล้วนส่งผลต่อการแบกรับความเสี่ยงของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์เช่าภายในประเทศไทย ซึ่งก่อให้เกิดความล้มเหลวของระบบในการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติด้วยการขับซิ่งรถจักรยานยนต์เช่า ซึ่งพบว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติส่วนใหญ่ไม่มีใบขับขี่นานาชาติถึงร้อยละ 69.5 ซึ่งไม่เคยมีประสบการณ์ในการขับซิ่งมาก่อนร้อยละ 32.6 โดยพบว่าที่สามารถเช่ารถจักรยานยนต์ได้เนื่องจากผู้ประกอบการตรวจสอบเอกสารประกอบการเช่าเพียงหนังสือเดินทาง (89.8%) และเงินมัดจำ (70%) เท่านั้น อีกทั้งยังพบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ยังไม่ทราบถึงข้อมูลในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์เช่าอย่างปลอดภัยในประเทศไทย ทั้งไม่ทราบถึงจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ (89.9%) และเบอร์โทรศัพท์ฉุกเฉิน (78.8%) สืบเนื่องไปจนถึงการไม่ทราบกฎจราจรและบทลงโทษหากฝ่าฝืนกฎจราจรซึ่งมีสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 90 ในแต่ละข้อจำกัดของกฎจราจร โดยให้เห็นถึงความล้มเหลวของวงจรที่เกิดขึ้นในภาพที่ 2 ซึ่งปัจจัยเสี่ยงต่างๆ เหล่านี้ล้วนเกิดขึ้นมาจากหลายสาเหตุของปัจจัยเชิงลึก ซึ่งรวมถึงปัญหาความไม่ครอบคลุมของกฎหมาย การขาดประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายจากเจ้าพนักงานของทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและการขาดความตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในแต่ละปัจจัยเสี่ยงของการใช้รถใช้ถนน ตลอดจนการละเลยต่อความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนนในการให้บริการของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งผู้ประกอบการด้านต่างๆ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องซึ่งส่งผลกระทบต่อองค์ประกอบของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนทั้งระบบ ทั้งในส่วนของการยานพาหนะที่ไม่เข้มงวดต่อมาตรการในการตรวจสอบสภาพยานพาหนะหรือไม่เข้มงวดต่อการให้บริการเช่ายานพาหนะในการตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่ รวมถึงการขาดความเข้าใจในการขับซิ่งอย่างถูกต้องของผู้เช่ายานพาหนะ และลักษณะทางกายภาพของถนนที่ขาดความปลอดภัยในการใช้งานล้วนส่งผลต่อพฤติกรรมและทัศนคติของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติอันเนื่องต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทั้ง

โดยตรงและโดยอ้อมจากการขับขีรถจักรยานยนต์เข้าในประเทศไทย อันเป็นข้อมูลสำคัญในการอธิบายสถานการณ์เชิงลึกของสาเหตุปัญหาที่เกิดขึ้นอย่างเป็นระบบและสามารถนำสู่การเสนอแนะแนวทางในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ และนโยบายต่อภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

ภาพที่ 2 สรุปปัญหาและวงจรความล้มเหลวของระบบในการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ



โดยแนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ที่สามารถดำเนินการและก่อให้เกิดความตระหนักของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติได้ทันทีคือการให้ข้อมูลด้านความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์เข้าแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ทั้งกฎจราจรและบทลงโทษในการขับขี จุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ รวมไปถึงการให้ข้อมูลในการทำประกันภัย โดยใช้วิธีการสื่อสารในรูปแบบที่ทันสมัยสะดวก และเข้าถึงนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมไปถึงการปรับปรุงระบบการจัดเก็บฐานข้อมูล รวมไปถึงการเพิ่มมาตรการหรือการเพิ่มความรุนแรงของ

บทลงโทษหากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติฝ่าฝืนหรือซ้ำซี้ผิดกฎจราจร ซึ่งแนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ จะครอบคลุมไปถึงปัจจัยเสี่ยงต่างๆที่ส่งผลต่อนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ซ้ำซี้รถจักรยานยนต์เช่า และครอบคลุมถึงองค์ประกอบการต่อการเกิดอุบัติเหตุทั้งคน ยานพาหนะ ถนนและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้แนวทางที่เกิดขึ้นสามารถแก้ไขปัญหาจากปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และยกระดับให้ได้มาตรฐานในระดับสากล

บทคัดย่อ

การท่องเที่ยว นับได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมประเภทหนึ่งที่สามารถสร้างรายได้จำนวนมากให้กับประเทศไทย โดยพบว่ามียอดการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้เนื่องจากประเทศไทยเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมจากชาวต่างชาติมาก ประกอบกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตลอดจนภาครัฐได้สนับสนุนมาตรการต่างๆ อนึ่งถึงแม้ว่าสถานการณ์นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติจะมีแนวโน้มเพิ่มสูงอย่างต่อเนื่อง แต่พบว่าสิ่งหนึ่งที่เป็นภัยคุกคามด้านการท่องเที่ยวในปัจจุบัน คือ ปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนในการท่องเที่ยว ซึ่งประเทศไทยเป็นประเทศที่มีความเสี่ยงในด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับสูง โดยพบว่ามียอดการเสียชีวิตในอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร 100,000 คนต่อ พ.ศ.2556 มียอดราสูงที่สุดเป็นอันดับที่สองของโลก หรือเมื่อเทียบในระดับภูมิภาคเอเชียพบว่าประเทศไทยมีจำนวนผู้เสียชีวิตสูงที่สุดเป็นอันดับที่ 1 โดยสัดส่วนการเสียชีวิตจากการขับขีรถจักรยานยนต์มีอัตราส่วนที่สูงที่สุด (31%) รองลงมาคือ ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ (23%) โดยหากเทียบสัดส่วนในแต่ละทวีปพบว่าทวีปเอเชียมีอัตราส่วนของผู้เสียชีวิตที่ขับขีรถจักรยานยนต์สูงที่สุด (33%) ซึ่งมีอัตราส่วนมากกว่าถึงสองเท่าจากผู้เสียชีวิตจากการขับขีรถจักรยานยนต์ (15%) โดยส่วนใหญ่เสียชีวิตจากการขับขีรถจักรยานยนต์ซึ่งแตกต่างจากประเทศไทย โดยจะเห็นได้ว่าผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่ขับขีรถจักรยานยนต์และมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 74 หรือมากกว่าครึ่งหนึ่งของสัดส่วนผู้เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด จึงจำเป็นต้องมีการยกระดับความปลอดภัยเพื่อลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ โดยศึกษาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ พฤติกรรมการขับขี กฎหมายที่ใช้ควบคุม รวมไปถึงแผนหรือนโยบายต่างๆ ที่ส่งเสริมความปลอดภัย โดยทางผู้วิจัยจึงมีวัตถุประสงค์ในการศึกษาครั้งนี้เพื่อ 1) รวบรวมข้อมูลด้านพฤติกรรม ทักษะ และความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการใช้รถจักรยานยนต์เข้าเพื่อการเดินทางท่องเที่ยว 2) วิเคราะห์สาเหตุเชิงลึกของปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เข้าเพื่อการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 3) ศึกษาเปรียบเทียบแนวทางการยกระดับความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เข้าเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติระหว่างประเทศไทยและกรณีศึกษาจากต่างประเทศ 4) เสนอแนะแนวทางให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนสำหรับการใช้รถจักรยานยนต์เข้าเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในประเทศไทย

ในการนี้ได้รวบรวมข้อมูลแบบสอบถามจากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ขับขีรถจักรยานยนต์เข้าในประเทศไทยจำนวน 400 ชุด แบ่งเป็น 2 จังหวัดพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วย จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และจังหวัดภูเก็ต จังหวัดละ 200 ชุด จากผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง จังหวัดละ 45 ชุด และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทางด้านความปลอดภัยทางถนน จำนวนจังหวัดละ 45 ชุด รวมทั้งสิ้น 580 ชุด โดยได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพด้วยการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติพรรณนา ในการอธิบายถึงระดับและความสัมพันธ์ของปัจจัยต่างๆ ที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อพฤติกรรมและทัศนคติของนักท่องเที่ยวผู้ประกอบการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติจากการขับขีรถจักรยานยนต์เข้า เพื่อสรุปผลการศึกษาและเสนอแนะแนวทางในการส่งเสริมด้านความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติรวมถึงนโยบายต่อภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

ผลจากการวิเคราะห์การกำกับดูแลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและช่องว่างของข้อกำหนดและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ พบว่าส่งผลต่อทัศนคติและการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการให้บริการและทัศนคติของผู้ประกอบการ และพฤติกรรม ทักษะและความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการขับขีรถจักรยานยนต์เข้าเพื่อท่องเที่ยวในประเทศไทย ซึ่งพบว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติส่วนใหญ่ไม่มีใบขับขี่นานาชาติถึงร้อยละ 69.5 ซึ่งไม่เคยมีประสบการณ์ในการขับขีมาก่อนร้อยละ 32.6 โดยพบว่าที่สามารถเช่ารถจักรยานยนต์ได้เนื่องจากผู้ประกอบการตรวจสอบเอกสารประกอบการเช่าเพียงหนังสือเดินทาง (89.8%) และเงินมัดจำ (70%) เท่านั้น อีกทั้งยังพบว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ยังไม่ทราบถึงข้อมูลในการขับขีรถจักรยานยนต์เข้าอย่างปลอดภัยในประเทศไทย ทั้งไม่ทราบถึงจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ (89.9%) และเบอร์โทรศัพท์ฉุกเฉิน (78.8%)

สืบเนื่องไปจนถึงการไม่ทราบกฎจราจรและบทลงโทษหากฝ่าฝืนกฎจราจรซึ่งมีสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 90 ในแต่ละข้อจำกัดของกฎจราจร ซึ่งปัจจัยเสี่ยงต่างๆ เหล่านี้ล้วนเกิดขึ้นมาจากหลายสาเหตุของปัจจัยเชิงลึก ซึ่งรวมถึงปัญหาความไม่ครอบคลุมของกฎหมาย การขาดประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายจากเจ้าพนักงานของทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและการขาดความตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในแต่ละปัจจัยเสี่ยงของการใช้รถใช้ถนน ตลอดจนการละเลยต่อความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนนในการให้บริการของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งผู้ประกอบการด้านต่างๆและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องซึ่งส่งผลกระทบต่อองค์ประกอบของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนทั้งระบบ ทั้งในส่วนของการยานพาหนะที่ไม่เข้มงวดต่อมาตรการในการตรวจสอบสภาพยานพาหนะหรือไม่เข้มงวดต่อการให้บริการเช่ายานพาหนะในการตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่ รวมถึงการขาดความเข้าใจในการขับขี่อย่างถูกต้องของผู้เช่ายานพาหนะ และลักษณะทางกายภาพของถนนที่ขาดความปลอดภัยในการใช้งานล้วนส่งผลต่อพฤติกรรมและทัศนคติของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติอันเอื้อต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทั้งโดยตรงและโดยอ้อมจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย อันเป็นข้อมูลสำคัญในการอธิบายสถานการณ์เชิงลึกของสาเหตุปัญหาที่เกิดขึ้นอย่างเป็นระบบและสามารถนำไปสู่การเสนอแนะแนวทางในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ และนโยบายต่อภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

Abstract

The tourism industry is one major source of revenue for Thailand. Although the foreign tourists have been increasing continuously but one thing which was a threat to the quality of journey in, The road fatality rate in Thailand is more than double the global average of 18, that made Thailand ranked number two in the World Health Organizations' report of road fatalities in the world, with 44 road deaths per 100,000 people. It was second only to Namibia, which had 45 road deaths per 100,000. Fatalities from road accidents made up 5.1 percent of Thailand's overall deaths in 2013. This is urgently required to raise the safety level to reduce the rate of deaths and injuries from road accidents. Moreover, Thailand's road traffic deaths occur among motorcyclist with 74 percent in 2014. This study aimed to Improving safety for motorcycle rental service of foreign tourist, understand of motorcycle accident risk, driving regulation and penalty, Including plans and policies to promote motorcycle safety for foreign tourist in Thailand. This research is focused on the studying of travel behavior and satisfaction of stakeholder to determine the risk factors that contributed on road accidents. Aims of this study were to 1) study the behavior, satisfaction and collect data attitudes and satisfaction of the differences on the issue of motorcycle safety system 2) to in-depth analysis and explore for the cause of the existing problem about motorcycle rental accidents of foreign tourists in Thailand 3) to study and comparative way to Improving safety for motorcycle rental service of foreign tourist with other foreign countries 4) to make recommendations for improve motorcycle rental safety for foreign tourists in Thailand

In this study, the data collection was performed from foreign tourists for 400 interview surveys in 2 provinces; Prachuap khiri khan and Phuket provinces with each 200 sets. Furthermore, the concerned organization which was privately run their business related to foreign tourists was also randomly selected for 90 sets. Also, the data of 90 sets was collected from public agencies involved in the road safety area in the study area. With all stakeholders' data collection, both primary and secondary data analysis with descriptive statistics to describe the relationship of the various factors that cause risk behaviors and attitudes of foreign tourists to motorcycle rental safety in Thailand and to summarize the results of the study are proposed guidelines for the promotion of road safety of foreign tourists, including policies related to sectors.

The result of study was analyze gaps in the law and policies implementation which involved with this problem situation that affect to satisfaction and implementation of the relevant organizations and also to public agencies involved in the road safety's satisfaction and service. Also, the study found that most of foreign tourists do not have international motorcycle driving license (69.5%) and did not have any driving experience with 32.6 percent and 89.8 percent of foreign tourist who driving motorcycle in Thailand use only passport for renting motorcycle. Moreover, they do not know about the hazardous location information (89.9%), Emergency call (78.8%) and traffic violation fines and penalties were more than 90 percent of foreign tourists who renting motorcycle in Thailand. This can be implied that the lack of effective law enforcement by concerned authorities or related the agencies involved would induced to

the lack of awareness of motorcycle rental safety by foreign tourists. Also, the neglect toward road safety in the service of stakeholder groups, among the various agencies which involved on all the main contributions of road accidents (human, vehicle and road & environment factors). This composition should be considered and performed in-depth analysis to explore for the cause of the existing problem as of the whole system of road accidents by include before crash, during and after crash. This is due to the reason that not only the regular maintenance of public vehicle for transportation service, but the regulation of vehicle rental services with a rigorous vehicle inspection license also the main cause of risk behavior. Including lack of understanding of the driving regulation and unsafe of the physical characteristics of the road and environments would lead most of the foreign tourists' unsafe behavior and attitude. This cause plays an important role as a main contributing to the risk of accidents both directly and indirectly.

Finally, this finding is a key challenge for all stakeholders to understand the big picture of the current problem in a systematic approach which will be useful to move forward to promote motorcycle rental safety of foreign tourists by all relevant policy sectors.

สารบัญ

หน้า

สารบัญ.....	ก
สารบัญตาราง.....	ง
สารบัญรูปภาพ.....	ช
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา.....	1-1
1.2 วัตถุประสงค์หลักของการวิจัย	1-4
1.3 ขอบเขตของการวิจัย.....	1-4
1.4 ขั้นตอนในการดำเนินการวิจัย	1-10
1.5 ระยะเวลาในการดำเนินการวิจัย.....	1-11
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย.....	1-12
บทที่ 2 การทบทวนแนวคิดและทฤษฎี	
2.1 แนวความคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยว	2-3
2.1.1 นิยามและความหมายเกี่ยวกับการท่องเที่ยว.....	2-3
2.1.2 ความสัมพันธ์ระหว่างการท่องเที่ยวกับการเดินทาง.....	2-4
2.1.3 พฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยว	2-5
2.2 การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน	2-10
2.2.1 การส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน	2-10
2.2.2 นโยบายที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน.....	2-11
2.3 ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน	2-11
2.3.1 สถานการณ์การท่องเที่ยวของประเทศไทยและความปลอดภัยทางถนน.....	2-11
2.3.2 ทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์	2-16
2.3.3 ประกันภัยและการเยียวยาการรักษา.....	2-23
2.4 กฎหมายและข้อกำหนดเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์เช่า.....	2-23
2.4.1 ข้อจำกัดด้านคุณสมบัติของผู้เช่ารถจักรยานยนต์	2-24
2.4.2 ข้อจำกัดด้านรถจักรยานยนต์สำหรับการเช่าจักรยานยนต์	2-32
2.5 การป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์.....	2-32
2.5.1 แผนงานการประกันภัยอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย	2-32
2.5.2 แผนและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์	2-33
2.5.3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย	2-35
2.5.4 มาตรการการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์	2-36
2.6 นโยบายและโครงสร้างองค์กร.....	2-40
2.6.1 หน่วยงานด้านการท่องเที่ยว	2-40

สารบัญ

	หน้า
2.6.2 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบการให้เช่ารถจักรยานยนต์	2-41
2.6.3 หน่วยงานด้านความปลอดภัย	2-41
2.6.4 หน่วยงานที่ควบคุมการบังคับใช้กฎหมาย	2-41
2.6.5 หน่วยงานด้านการให้ความช่วยเหลือ	2-41
บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย	
3.1 ประเพณีงานวิจัย	3-3
3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	3-4
3.2.1 พื้นที่ศึกษา	3-4
3.2.2 กลุ่มประชากรในการเก็บข้อมูล	3-5
3.3 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล	3-13
3.3.1 ข้อมูลปฐมภูมิ	3-13
3.3.2 ข้อมูลทุติยภูมิ	3-14
3.4 การวิเคราะห์และแปลผล	3-16
3.5 พื้นที่ศึกษา	3-20
3.5.1 ความสำคัญของพื้นที่ศึกษา	3-25
3.5.2 ลักษณะการเดินทางในพื้นที่ศึกษา	3-29
3.5.3 สถิติการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ศึกษา	3-36
3.5.4 ปัญหาที่พบด้านความปลอดภัยทางถนนตามองค์ประกอบทางถนนในพื้นที่ศึกษา	3-39
บทที่ 4 ผลการศึกษา	
4.1 วิเคราะห์การกำกับดูแลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและช่องว่างของข้อกำหนดและมาตรการที่เกี่ยวข้อง กับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ	4-2
4.1.1 วิเคราะห์การกำกับดูแลของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยในการใช้ รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ	4-2
4.1.2 วิเคราะห์ช่องว่างของข้อกำหนดและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ	4-6
4.2 วิเคราะห์ทัศนคติและการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของ นักท่องเที่ยวต่างชาติ	4-7
4.2.1 วิเคราะห์ทัศนคติ และความคิดเห็นของหน่วยงานต่อความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของ นักท่องเที่ยวต่างชาติ	4-8
4.3 วิเคราะห์ทัศนคติและการดำเนินงานของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องต่อความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ	4-12
4.3.1 วิเคราะห์รูปแบบการให้บริการของผู้ประกอบการในการให้เช่ารถจักรยานยนต์	4-12

สารบัญ

	หน้า
4.3.2 วิเคราะห์ทัศนคติของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องต่อความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของ นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในประเทศไทย	4-16
4.4 วิเคราะห์ทัศนคติและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถ จักรยานยนต์เช่าเพื่อท่องเที่ยวในประเทศไทย	4-20
4.4.1 ผลการวิเคราะห์ทัศนคติและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติทางสถิติเบื้องต้น	4-23
4.4.2 แบบจำลองการพยากรณ์ปัจจัยที่ส่งผลต่อทัศนคติและความเสี่ยงของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการขับขี่ รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อท่องเที่ยวในประเทศไทย	4-29
4.4.3 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมและทัศนคติของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ด้านความปลอดภัยทางถนน	4-41
บทที่ 5 บทสรุปและแนวทางการแก้ไขปัญหาต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	
5.1 สรุปผลการกำกับดูแลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและช่องว่างของข้อกำหนดและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับ ความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	5-2
5.2 สรุปผลการวิเคราะห์ถึงสาเหตุเชิงลึกของปัญหาด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของ นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	5-4
5.3 แนวทางการแก้ไขปัญหาและยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ในด้านของข้อกำหนด มาตรการและการกำกับดูแลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	5-12
5.3.1 แนวทางการยกระดับความปลอดภัยแจกแจงตามระยะของแผนการพัฒนา	5-12
5.3.2 แผนการดำเนินงานเพื่อนำแนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของ นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติไปสู่การปฏิบัติ	5-19
5.4 คู่มือการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่จะเดินทางมาท่องเที่ยว ในประเทศไทย	5-24
บรรณานุกรม	อ
ภาคผนวก ก	ก-1
ภาคผนวก ข	ข-1
ภาคผนวก ค	ค-1
ภาคผนวก ง	ง-1
ภาคผนวก จ	จ-1

สารบัญตาราง

ตารางที่.....	หน้า
1.1 ขอบเขตและปัจจัยด้านเนื้อหาเกี่ยวกับการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติ	1-5
1.2 กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในงานวิจัย	1-7
1.3 ขั้นตอนการศึกษาและแผนการดำเนินงาน.....	1-10
2.1 นิยามและความหมายการท่องเที่ยวในประเทศต่าง ๆ	2-3
2.2 ความแตกต่างของพฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวในแต่ละประเทศ	2-6
2.3 การเลือกรูปแบบการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวยุโรป	2-7
2.4 การเลือกรูปแบบการเดินทางของนักท่องเที่ยว.....	2-8
2.5 การจัดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนในประเทศต่าง ๆ	2-10
2.6 แผนและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนในประเทศไทย	2-11
2.7 ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร	2-17
2.8 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุเทียบกับช่วงเวลา (Haddon Matrix)	2-18
2.9 ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่และสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่มาจากปัจจัยด้านคน.....	2-19
2.10 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่มาจากปัจจัยด้านพาหนะ	2-20
2.11 ข้อจำกัดในการเข้าจากรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ	2-24
2.12 การตรวจสอบใบขับขี่ในการเข้าจากรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ	2-25
2.13 การขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในแต่ละประเทศ.....	2-27
2.14 การตรวจสอบใบขับขี่ในการเข้าจากรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ	2-28
2.15 ข้อจำกัดด้านความเร็วในการใช้จักรยานยนต์	2-29
2.16 กฎหมายควบคุมการเมาสุราขณะขับขี่จักรยานยนต์.....	2-30
2.17 เปรียบเทียบกฎหมายและประสิทธิผลของการบังคับใช้กฎหมายการสวมหมวกนิรภัย	2-31
2.18 เปรียบเทียบข้อจำกัดด้านรถจักรยานยนต์สำหรับการเข้าจากรยานยนต์.....	2-32
2.19 ความสัมพันธ์ระหว่างการป้องกันอุบัติเหตุด้านงานประกันภัยอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เทียบกับช่วงเวลา (Haddon Matrix)	2-32
2.20 สาระสำคัญโดยสังเขปของกฎหมายทั้ง 3 ฉบับตามปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความไม่ปลอดภัยทางถนน.....	2-36
3.1 สถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ปี 2554-2556 (มิถุนายน).....	3-4
3.2 สถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จังหวัดภูเก็ต ปี 2554-2556 (มิถุนายน)	3-5
3.3 กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในงานวิจัย	3-6
3.4 ตารางการลงพื้นที่ของแผนงาน	3-8
3.5 ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ.....	3-9
3.6 ปัจจัยและดัชนีชี้วัดการศึกษาเพื่อประเมินความเสี่ยงของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ในการใช้บริการรถจักรยานยนต์ในการท่องเที่ยว	3-10
3.7 ปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ประกอบการ	3-12
3.8 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	3-15
3.9 สถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ปี 2554-2556 (มิถุนายน).....	3-24

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
3.10 สถิติผู้ป่วยชาวต่างชาติจากอุบัติเหตุจราจร จังหวัดภูเก็ต ปี 2554-2556 (มิถุนายน)	3-24
3.11 ประเภทของถนนบริเวณสถานที่ท่องเที่ยวจังหวัดประจวบคีรีขันธ์	3-30
3.12 ประเภทของถนนบริเวณสถานที่ท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต	3-33
3.13 วิเคราะห์ลักษณะป้ายและเครื่องหมายจราจรของพื้นที่	3-39
3.14 วิเคราะห์ลักษณะการเชื่อมต่อระหว่างถนน	3-41
3.15 วิเคราะห์ลักษณะพื้นผิวถนน	3-42
3.16 วิเคราะห์ลักษณะทางเดินเท้า	3-44
3.17 วิเคราะห์ลักษณะของเส้นจราจรบนผิวถนน	3-45
3.18 วิเคราะห์ลักษณะของทัศนียภาพบริเวณริมเส้นทางจราจร	3-46
3.19 สรุปการวิเคราะห์องค์ประกอบด้านความปลอดภัยทางถนนจังหวัดประจวบคีรีขันธ์	3-47
3.20 วิเคราะห์ลักษณะป้ายและเครื่องหมายจราจรของพื้นที่	3-48
3.21 วิเคราะห์ลักษณะการเชื่อมต่อระหว่างถนน	3-49
3.22 วิเคราะห์ลักษณะพื้นผิวถนน	3-49
3.23 วิเคราะห์ลักษณะทางเดินเท้า	3-50
3.24 วิเคราะห์ลักษณะของเส้นจราจรบนผิวถนน	3-51
3.25 วิเคราะห์ลักษณะของทัศนียภาพบริเวณริมเส้นทางจราจร	3-52
3.26 สรุปการวิเคราะห์องค์ประกอบด้านความปลอดภัยทางถนนจังหวัดภูเก็ต	3-53
4.1 ระดับความคิดเห็นต่อความสำคัญของแต่ละปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้า ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในช่วงก่อนการเกิดอุบัติเหตุของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	4-8
4.2 ระดับความคิดเห็นต่อความสำคัญของแต่ละปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้า ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในช่วงระหว่างการเกิดอุบัติเหตุของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	4-9
4.3 ระดับความคิดเห็นต่อความสำคัญของแต่ละปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้า ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในช่วงหลังการเกิดอุบัติเหตุของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	4-10
4.4 ตารางแสดงความคิดเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อมาตรการด้านการตรวจสอบระบบการให้ชำระ จักรยานยนต์เพื่อยกระดับด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	4-11
4.5 ระดับความคิดเห็นต่อความสำคัญของแต่ละปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้า ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในช่วงก่อนการเกิดอุบัติเหตุของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง	4-16
4.6 ระดับความคิดเห็นต่อความสำคัญของแต่ละปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้า ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในช่วงระหว่างการเกิดอุบัติเหตุของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง	4-17
4.7 ระดับความคิดเห็นต่อความสำคัญของแต่ละปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้า ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในช่วงหลังการเกิดอุบัติเหตุของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง	4-18
4.8 ตารางแสดงความคิดเห็นของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องต่อมาตรการด้านการตรวจสอบระบบการให้ชำระ จักรยานยนต์เพื่อยกระดับด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	4-19

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
4.9 สัดส่วนของลักษณะทางสังคมเศรษฐกิจของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เดินทางโดยการเช่ารถจักรยานยนต์เพื่อขับขึ้นในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และจังหวัดภูเก็ต	4-23
4.10 ประสิทธิภาพในแต่ละด้านจากการขับขึ้นรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	4-25
4.11 ตารางแสดงสัดส่วนความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติต่อแนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการเช่ารถจักรยานยนต์เพื่อขับขึ้นในประเทศไทย	4-28
4.12 ปัจจัยที่เลือกใช้สำหรับการสร้างแบบจำลอง	4-32
4.13 ผลการทำนายการเกิดเหตุการณ์: การประสบอุบัติเหตุจากการขับขึ้นรถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย	4-34
4.14 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการประสบอุบัติเหตุจากการขับขึ้นรถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย	4-34
4.15 ผลการทำนายการเกิดเหตุการณ์: ความตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับขึ้นรถจักรยานยนต์เช่า	4-36
4.16 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อความตระหนักด้านความปลอดภัยในการขับขึ้นรถจักรยานยนต์เช่า	4-36
4.17 ผลการทำนายการเกิดเหตุการณ์: การรับทราบถึงสถานการณ์ด้านความปลอดภัยในการขับขึ้นรถจักรยานยนต์เช่า	4-37
4.18 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการรับทราบถึงสถานการณ์ด้านความปลอดภัยในการขับขึ้นรถจักรยานยนต์เช่า	4-38
4.19 ผลการทำนายการเกิดเหตุการณ์: การทำประกันภัยท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	4-39
4.20 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการทำประกันภัยท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	4-39
4.21 ตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ต่อความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	4-41
4.22 ตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ต่อความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	4-43
4.23 สรุปค่าสถิติความเหมาะสมของแบบจำลอง	4-44
4.24 คำนวณน้ำหนักของกลุ่มปัจจัยต่างๆ จากแบบจำลองที่ส่งผลต่อความตระหนักต่อด้านความปลอดภัยในการขับขึ้นรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	4-45
4.25 คำนวณน้ำหนักกลุ่มปัจจัยต่างๆ ซึ่งแสดงอิทธิพลต่อความตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับขึ้นรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในประเทศไทย	4-46
4.26 คำนวณน้ำหนักกลุ่มปัจจัยด้านความคิดเห็นต่อการยกระดับแนวทางการให้เช่ารถจักรยานยนต์ ซึ่งแสดงอิทธิพลต่อความตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับขึ้นรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในประเทศไทย	4-48
4.27 คำนวณน้ำหนักกลุ่มปัจจัยด้านประสพการณ์การขับขึ้นรถจักรยานยนต์ ซึ่งแสดงอิทธิพลต่อความตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับขึ้นรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในประเทศไทย	4-49
4.28 คำนวณน้ำหนักกลุ่มปัจจัยด้านการเตรียมความพร้อมในการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยว ซึ่งแสดงอิทธิพลต่อความตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับขึ้นรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในประเทศไทย	4-49
4.29 คำนวณน้ำหนักกลุ่มปัจจัยด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขึ้นรถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย ซึ่งแสดงอิทธิพลต่อความตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับขึ้นรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	4-50
4.30 คำนวณน้ำหนักกลุ่มปัจจัยด้านการทราบถึงกฎจราจรในการขับขึ้นรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย ซึ่งแสดงอิทธิพลต่อความตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับขึ้นรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	4-51
4.31 คำนวณน้ำหนักกลุ่มปัจจัยด้านความพึงพอใจต่อการขับขึ้นรถจักรยานยนต์เช่า ซึ่งแสดงอิทธิพลต่อความตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับขึ้นรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	4-52

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
5.1 แนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติในระยะสั้น.....	5-12
5.2 แนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติในระยะกลาง .	5-16
5.3 แนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติในระยะยาว ...	5-18
5.4 แผนการดำเนินงานเพื่อนำแนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติไปสู่การปฏิบัติ.....	5-19

สารบัญภาพ

ภาพที่.....	หน้า
1.1 จำนวนการเปลี่ยนแปลงและรายได้ของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมาประเทศไทย ปี 2550 – 2556 ..	1-1
1.2 จำนวนผู้เสียชีวิตในอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร 100,000 คน ต่อปี ปี ค.ศ.2012.....	1-2
1.3 สัดส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนแบ่งตามประเภทของยานพาหนะในการขับขี่ ในแต่ละทวีปทั่วโลก ปี ค.ศ.2012	1-3
1.4 สัดส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนแบ่งตามประเภทของยานพาหนะ ประเทศไทยปี ค.ศ.2012	1-3
1.5 การเก็บข้อมูลเชิงลึกในการศึกษา.....	1-7
2.1 กรอบแนวความคิดและทฤษฎีในการวิจัย	2-2
2.2 ตัวชี้วัดพฤติกรรมนักท่องเที่ยว	2-4
2.3 เปรียบเทียบแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทางระหว่าง MNL NL และข้อมูลจริง	2-7
2.4 การเลือกรูปแบบการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติในประเทศไทย.....	2-8
2.5 คุณภาพของการเดินทางเปรียบเทียบจากอัตราการตายจากการใช้ยานพาหนะแต่ละประเภท	2-9
2.6 การส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน.....	2-10
2.7 จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ.....	2-12
2.8 จำนวนผู้เสียชีวิตในอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร 100,000 คน ต่อปี ปี พ.ศ. 2556	2-13
2.9 การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำแนกตามประเภทของผู้ใช้ถนน	2-13
2.10 การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำแนกตามประเภทของผู้ใช้ถนน	2-14
2.11 จำนวนผู้ประสพภัยที่เป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติและมูลค่าการจ่ายชดเชยใน พ.ศ. 2551-2555.....	2-15
2.12 ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุที่นำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิต	2-16
2.13 องค์ประกอบของการเกิดอุบัติเหตุจราจร	2-17
2.14 วิธีการทดสอบการขอใบอนุญาตขับขี่แบบ General System	2-25
2.15 วิธีการทดสอบการขอใบอนุญาตขับขี่แบบ System with Probationary	2-26
2.16 วิธีการทดสอบการขอใบอนุญาตขับขี่แบบ Two-phase System with Provisional	2-26
2.17 วิธีการทดสอบการขอใบอนุญาตขับขี่แบบ Graduated Licensing.....	2-27
2.18 สรุปโครงสร้างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ.....	2-43
3.1 ระเบียบวิธีการวิจัย	3-2
3.2 การเก็บข้อมูลเชิงลึกในการศึกษา.....	3-6
3.3 วิธีการศึกษาสถานการณ์ด้านความปลอดภัย.....	3-15
3.4 ตารางการจำแนกความต้องการและลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสียต่อโครงการ.....	3-19
3.5 กระบวนการวิเคราะห์ในการเลือกพื้นที่ศึกษาและองค์ประกอบหลักในการวิเคราะห์.....	3-21
3.6 พื้นที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 10 อันดับของประเทศไทย	3-22
3.7 จำนวนนักท่องเที่ยวในประเทศไทย.....	3-23
3.8 กลุ่มนักท่องเที่ยวแบ่งตามภูมิภาคและอัตราจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ	3-25
3.9 ภาพลักษณ์ประจวบคีรีขันธ์.....	3-26

สารบัญภาพ

ภาพที่.....	หน้า
3.10 กลุ่มนักท่องเที่ยวแบ่งตามภูมิภาคและอัตราจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ.....	3-27
3.11 สรุปภาพลักษณะปัญหา.....	3-28
3.12 แผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดประจวบคีรีขันธ์.....	3-29
3.13 แผนที่โครงข่ายคมนาคมบริเวณสถานที่ท่องเที่ยวจังหวัดประจวบคีรีขันธ์.....	3-30
3.14 แผนที่สถานที่ท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต.....	3-32
3.15 แผนที่โครงข่ายคมนาคมบริเวณสถานที่ท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต.....	3-33
3.16 อัตราการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ บนทางหลวงแผ่นดิน ต่อ ปริมาณการเดินทาง 100 ล้านคันกิโลเมตร	3-36
3.17 อัตราการเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามประเภทยานพาหนะของผู้ขับขี่ในประเทศไทย ตามการใช้สิทธิ พรบ. ปี พ.ศ.2557.....	3-36
3.18 เปรียบเทียบสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์.....	3-37
3.19 เปรียบเทียบสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุในจังหวัดภูเก็ต.....	3-38
4.1 ขั้นตอนในการวิเคราะห์.....	4-1
4.2 สัดส่วนแสดงเอกสารประกอบการให้เช่ารถจักรยานยนต์สำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ.....	4-13
4.3 สัดส่วนการให้ข้อมูลด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าจากผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง.....	4-13
4.4 สัดส่วนการตรวจสอบและรูปแบบรถจักรยานยนต์ที่ให้เช่า.....	4-14
4.5 สัดส่วนความคิดเห็นต่อความเหมาะสมของรูปแบบการให้เช่ารถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย.....	4-15
4.6 พฤติกรรมและทัศนคติของนักท่องเที่ยวต่างชาติในการท่องเที่ยวต่อปัจจัยที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงในการขับขี่ รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย.....	4-22
4.7 สัดส่วนรับทราบข้อมูลด้านการขับขี่รถจักรยานยนต์และการท่องเที่ยวในประเทศไทยของนักท่องเที่ยว ชาวต่างชาติ.....	4-23
4.8 สัดส่วนการเตรียมความพร้อมในการเดินทางมาท่องเที่ยวด้านความปลอดภัยทางถนน.....	4-24
4.9 สัดส่วนรูปแบบการเช่ารถจักรยานยนต์เพื่อขับขี่ในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ.....	4-23
4.10 กราฟแสดงความพึงพอใจต่อประสิทธิภาพในแต่ละด้านจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า.....	4-26
4.11 สัดส่วนการรับทราบกฎจราจรและบทลงโทษในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยของนักท่องเที่ยว.....	4-27
4.12 การวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติก (Logistic regression analysis).....	4-30
4.13 ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อระดับความพึงพอใจค่าทดแทนต่างๆ.....	4-32
4.14 ความสัมพันธ์ของของกลุ่มปัจจัยต่างๆ จากแบบจำลองที่ส่งผลกระทบต่อความตระหนักต่อด้านความปลอดภัย.....	4-44
4.15 สมมติฐานของกลุ่มปัจจัยต่างๆ จากแบบจำลองที่ส่งผลกระทบต่อความตระหนักต่อด้านความปลอดภัยในการขับขี่ รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ.....	4-45
5.1 แนวทางการสรุปผลวิเคราะห์สาเหตุของปัจจัยเชิงลึกต่อปัญหาทางด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ.....	5-1
5.2 สรุปผลการกำกับดูแลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและช่องว่างของข้อกำหนดและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับ ความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ.....	5-2
5.3 วงจรความล้มเหลวของระบบในการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติด้วยการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า	5-4

สารบัญภาพ

ภาพที่.....	หน้า
5.4 สรุปการเลือกรูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติ	5-5
5.5 สรุปสาเหตุในการเลือกขับซีรี่ย์จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ	5-6
5.6 สรุปปัจจัยความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการไม่มีทักษะในการขับซีรี่ย์จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยว ..	5-7
5.7 สรุปปัจจัยความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซีรี่ย์จักรยานยนต์เช่าอย่างผิดกฎจราจร	5-8
5.8 สรุปสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวต่างชาติจากการขับซีรี่ย์จักรยานยนต์เช่า	5-9
5.9 สรุปปัญหาและความเสี่ยงที่เกิดขึ้นหลังจากการประสบอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวต่างชาติ	5-10
5.10 หน้าปกคู่มือการขับซีรี่ย์จักรยานยนต์อย่างปลอดภัยสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติที่จะเดินทางมาท่องเที่ยว ในประเทศไทย	5-24
5.11 การให้ข้อมูลเกี่ยวกับสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยในปัจจุบัน	5-25
5.12 การให้ข้อมูลเกี่ยวกับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่ในประเทศไทย	5-26
5.13 การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการทำใบขับขี่สำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติในประเทศไทย	5-27
5.14 การให้ข้อมูลเกี่ยวกับกฎจราจรและบทลงโทษหากฝ่าฝืนกฎจราจรในการขับซีรี่ย์จักรยานยนต์ในประเทศไทย ..	5-28
5.15 การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการทำประกันภัยท่องเที่ยวในประเทศไทย	5-29
5.16 การให้ข้อมูลเกี่ยวกับเบอร์โทรศัพท์ฉุกเฉิน และสายด่วนเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย	5-30

บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1

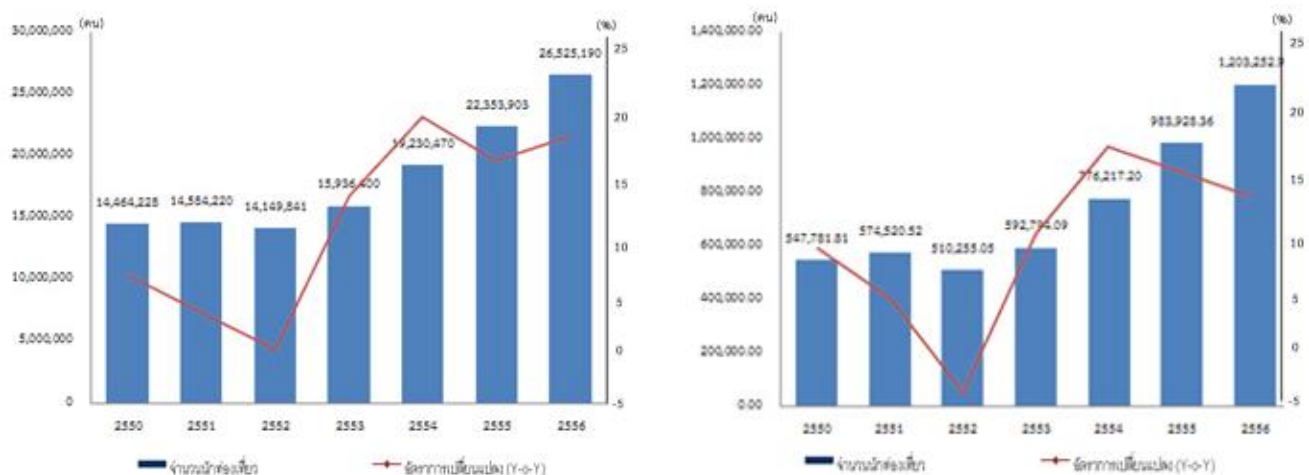
บทนำ

1.1 ที่มาของปัญหาและความสำคัญ

การท่องเที่ยวนับได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมประเภทหนึ่งที่สามารถสร้างรายได้จำนวนมากให้กับประเทศไทย ซึ่งจากการศึกษารายงานของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กรมการท่องเที่ยว (2556) พบว่า ในปี 2556 มีจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยมีจำนวนสูงถึง 26,525,190 คน โดยเพิ่มขึ้นจากปี 2555 จำนวน 22,353,903 คน (ร้อยละ 18.22) และสร้างรายได้ให้กับประเทศเป็นจำนวน 1,203,252.99 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากปี 2555 จำนวน 983,928.36 ล้านบาท (ร้อยละ 22.29) แนวโน้มการเติบโตดังกล่าวอาจได้รับอิทธิพลที่ได้รับความนิยมจากชาวต่างชาติ ประกอบกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอีกทั้งภาครัฐได้สนับสนุนมาตรการทางด้านการท่องเที่ยวในรูปแบบต่างๆซึ่งส่งผลให้เกิดการกระตุ้นและดึงดูดนักท่องเที่ยว ตลอดจนการสร้างเชื่อมั่นต่อการเดินทางท่องเที่ยวของชาวต่างชาติที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย ดังแสดงในภาพที่ 1.1

จากสถิติการเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นรายได้หลักในระดับประเทศ นโยบายในการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวจึงควรมีการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีและส่งเสริมความเชื่อมั่นในด้านการท่องเที่ยวให้กับประเทศ อย่างไรก็ตามประเทศไทยเป็นหนึ่งในกลุ่มประเทศภูมิภาคอาเซียนซึ่งมีศักยภาพสูงในการดึงดูดนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ แต่กลับมีความอ่อนไหวจากภัยคุกคามดังกล่าวค่อนข้างมาก

ภาพที่ 1.1 จำนวนการเปลี่ยนแปลงและรายได้ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ
ที่เดินทางมาประเทศไทย ปี 2550 – 2556



ก.จำนวนและอัตราการเปลี่ยนแปลงนักท่องเที่ยว
ชาวต่างชาติของไทย ปี 2550 – 2556

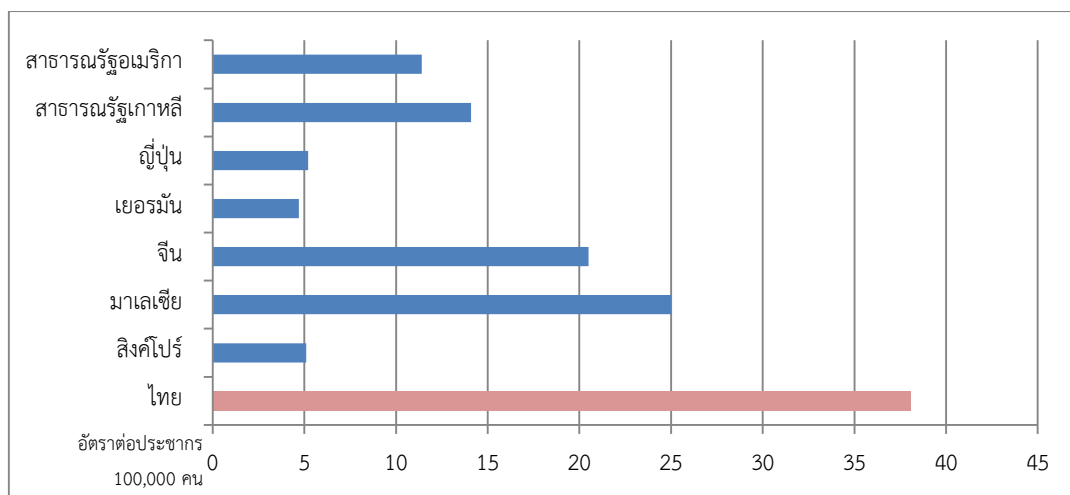
ข.รายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ
ที่เดินทางมาประเทศไทย ปี 2550 - 2556

ที่มา : สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง และกรมการท่องเที่ยว, 2557

อนึ่งแม้ว่าสถานการณ์นักท่องเที่ยวต่างชาติจะมีแนวโน้มเพิ่มสูงอย่างต่อเนื่อง แต่พบว่าสิ่งหนึ่งที่เป็นภัยคุกคามด้านการท่องเที่ยวในปัจจุบัน คือ ปัญหาด้านคุณภาพการเดินทางท่องเที่ยว โดยเฉพาะด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งองค์กรทางด้านความปลอดภัยทางถนน (Make Road Safety และ FIA Foundation, 2010) ได้ศึกษารายงานเรื่อง “การเดินทางที่เลวร้ายในประเทศกำลังพัฒนาและได้เผยแพร่ไปยังประเทศต่างๆทั่วโลก สถานการณ์ของปัญหาความปลอดภัยในการเดินทางทั่วโลก โดยเฉพาะข้อมูลการเสียชีวิตของนักท่องเที่ยวจากประเทศสหรัฐอเมริกาในปี 2010 พบว่ามีนักท่องเที่ยวเสียชีวิตระหว่างการท่องเที่ยวจำนวน 769 คน ซึ่งร้อยละ 72.6 ได้เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุโดยรถยนต์ และร้อยละ 12 เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุโดยรถจักรยานยนต์

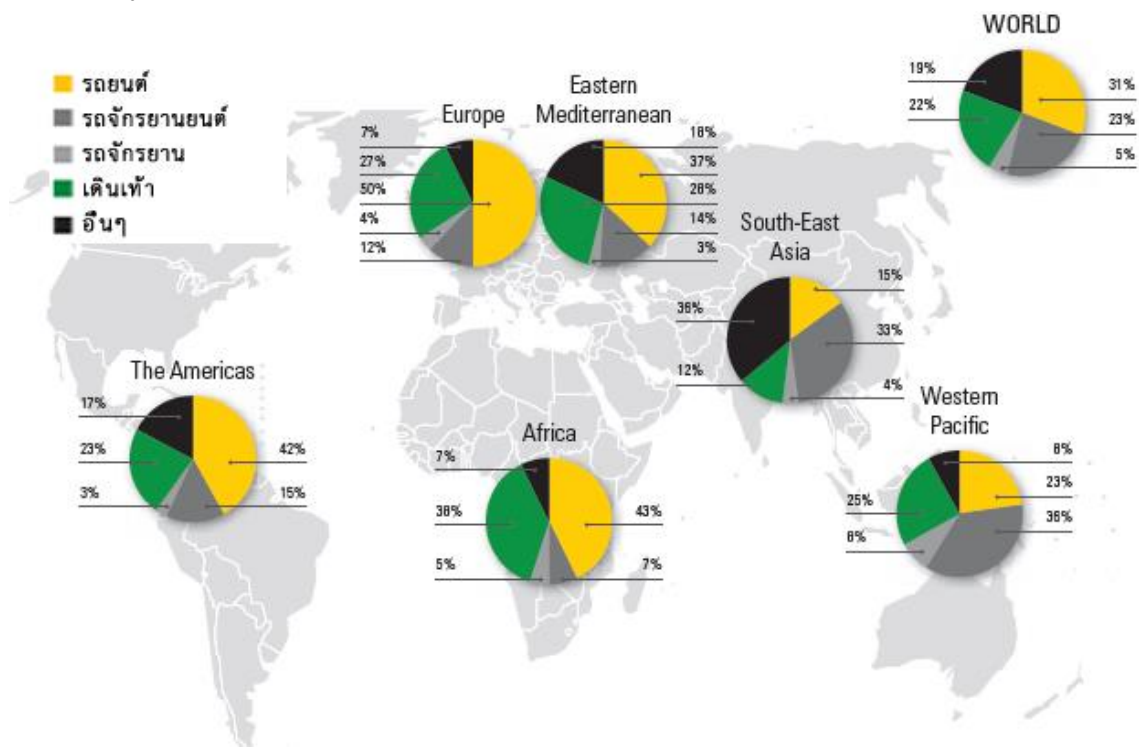
ภาพที่ 1.2 แสดงให้เห็นว่าประเทศไทยนั้นมีความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับสูงเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ ทั่วโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเทียบในระดับภูมิภาคเอเชีย ประเทศไทยมีจำนวนผู้เสียชีวิตสูงสุดเป็นอันดับที่ 1 ซึ่งแสดงให้เห็นว่ามาตรฐานความปลอดภัยของประเทศไทยยังอยู่ในระดับต่ำ นอกจากนี้ข้อมูลจากมูลนิธิเอฟไอเอ (FIA Foundation, 2554) พบว่าประเทศไทยถูกจัดอยู่ในกลุ่มที่มีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตของนักท่องเที่ยวต่างชาติจากอุบัติเหตุทางถนนอยู่ในอันดับต้นๆ โดยอัตราการเสียชีวิตของนักท่องเที่ยวมากถึง 48 คนต่อนักท่องเที่ยว 1 แสนคน ซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ และรถโดยสารสาธารณะที่ไม่ได้มาตรฐาน โดยนักท่องเที่ยวต่างชาติส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางท่องเที่ยวในจังหวัด

ภาพที่ 1.2 จำนวนผู้เสียชีวิตในอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร 100,000 คน ต่อปี ปี ค.ศ.2012

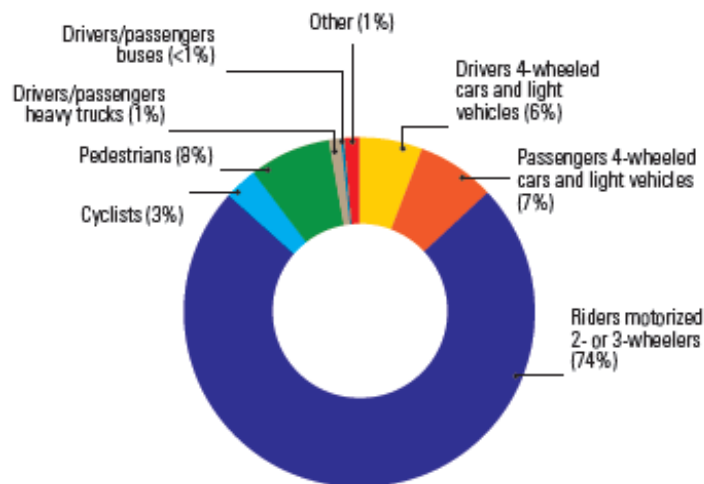


ที่มา : WHO., 2013

ภาพที่ 1.3 สัดส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนแบ่งตามประเภทของยานพาหนะในการขับขี่ ในแต่ละทวีปทั่วโลก ปี ค.ศ.2012



ภาพที่ 1.4 สัดส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนแบ่งตามประเภทของยานพาหนะ ประเทศไทยปี ค.ศ.2012



ที่มา : WHO., 2013

เมื่อพิจารณายานพาหนะที่เป็นสาเหตุหลักของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก ภาพที่ 1.3 แสดงให้เห็นว่า สัดส่วนการเสียชีวิตจากการขับขี่รถยนต์มีอัตราส่วนที่สูงที่สุด (ร้อยละ 31) รองลงมาคือผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 23) โดยหากเทียบสัดส่วนในแต่ละทวีปพบว่าทวีปเอเชียมีอัตราส่วนของผู้เสียชีวิตที่ขับขี่ด้วยรถจักรยานยนต์สูงที่สุด (ร้อยละ 33) ซึ่งมีอัตราส่วนมากกว่าถึงสองเท่าจากผู้เสียชีวิตด้วยการขับขี่รถยนต์ (ร้อยละ 15) โดยส่วนใหญ่เสียชีวิตจากการขับขี่รถยนต์ซึ่งแตกต่างจากประเทศไทย ดังแสดงในภาพที่ 1.4 โดยจะเห็นได้ว่าผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่ขับขี่รถจักรยานยนต์และมีสัดส่วนสูงสุดถึงร้อยละ 74 หรือมากกว่าครึ่งหนึ่งของสัดส่วนผู้เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด

ทั้งนี้ผลการวิจัยในโครงการที่ผ่านมาซึ่งเป็นโครงการการยกระดับความปลอดภัยในการท่องเที่ยวของชาวต่างชาติตามมาตรฐานสากลด้วยการศึกษาด้านพฤติกรรมและความพึงพอใจ (สกว., 2556) รายงานว่าสาเหตุสำคัญที่ส่งผลต่อพฤติกรรมและทัศนคติของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติส่งผลทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่ส่วนใหญ่เกิดจากการใช้รถจักรยานยนต์เช่า ซึ่งนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ไม่มีการครอบครองใบขับขี่สากล (ร้อยละ 23.6) รวมถึงการขาดความรู้ในการขับขี่ที่ถูกต้อง โดยพบว่าส่วนใหญ่ไม่ทราบกฎจราจรและบทลงโทษหากฝ่าฝืนกฎจราจร (ร้อยละ 4.7 และ 6.9 ตามลำดับ) รวมถึงสภาพของยานพาหนะที่ไม่ได้รับการตรวจสอบจากหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องอย่างเป็นรูปแบบตามมาตรฐานสากล ซึ่งจะเห็นได้ว่ารูปแบบโครงสร้างด้านการจัดการในการให้เช่ารถจักรยานยนต์ของผู้ประกอบการนั้นยังไม่มีมาตรการ และรูปแบบที่ชัดเจนในการให้เช่า รวมถึงการขาดความเข้มงวดในการตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่สากลและการบังคับใช้จากผู้ประกอบการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งองค์ประกอบต่างๆ เหล่านี้ล้วนเป็นตัวแปรสำคัญต่อระบบการเช่ารถจักรยานยนต์สำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย อันก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการใช้รถใช้ถนนในประเทศไทย ซึ่งแสดงให้เห็นถึงช่องว่างของการมาตรการและนโยบายในการบังคับใช้ด้านการเช่ารถจักรยานยนต์สำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการท่องเที่ยวในประเทศไทย

แม้ว่าปัจจุบันจะมีมาตรการและนโยบายจากทางภาครัฐในการกำหนดระบบและขั้นตอนของการเช่ารถจักรยานยนต์ระหว่างผู้ประกอบการและนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ดังนั้นการศึกษานี้จึงได้ทำการศึกษาพฤติกรรมและทัศนคติของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการเช่ารถจักรยานยนต์ในการขับขี่เพื่อท่องเที่ยวภายในประเทศไทย ให้เกิดความเข้าใจในบริบทของปัญหาอย่างเป็นระบบและสามารถนำสู่การเสนอแนะแนวทางในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ รวมไปถึงการวิเคราะห์มาตรการและนโยบายเพื่อลดช่องว่างและเพิ่มประสิทธิภาพ ในการกำหนดแนวทางมาตรการและนโยบายครอบคลุมในเชิงรุกเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุรวมถึงการลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เช่าในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

1.2 วัตถุประสงค์หลักของการวิจัย

- 1) รวบรวมข้อมูลด้านพฤติกรรม ทัศนคติ และความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อการเดินทางท่องเที่ยว
- 2) วิเคราะห์สาเหตุเชิงลึกของปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ
- 3) ศึกษาเปรียบเทียบแนวทางการยกระดับความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติระหว่างประเทศไทยและกรณีศึกษาจากต่างประเทศ
- 4) เสนอนโยบายให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนสำหรับการใช้รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในประเทศไทย

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาเพื่อยกระดับความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อการท่องเที่ยวในประเทศไทยตามมาตรฐานสากลด้วยการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องโดยมีเนื้อหาในงานวิจัยดังนี้

1) ขอบเขตด้านปัจจัยการศึกษาครั้งนี้ได้พิจารณาปัจจัยทางด้านพฤติกรรมทัศนคติต่อความปลอดภัยในการของนักท่องเที่ยวต่างชาติในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อการท่องเที่ยวซึ่งมีปัจจัยในการแบ่งกลุ่มเป้าหมายและกลุ่มปัจจัยดังนี้

ตารางที่ 1.1 ขอบเขตและปัจจัยด้านเนื้อหาเกี่ยวกับการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

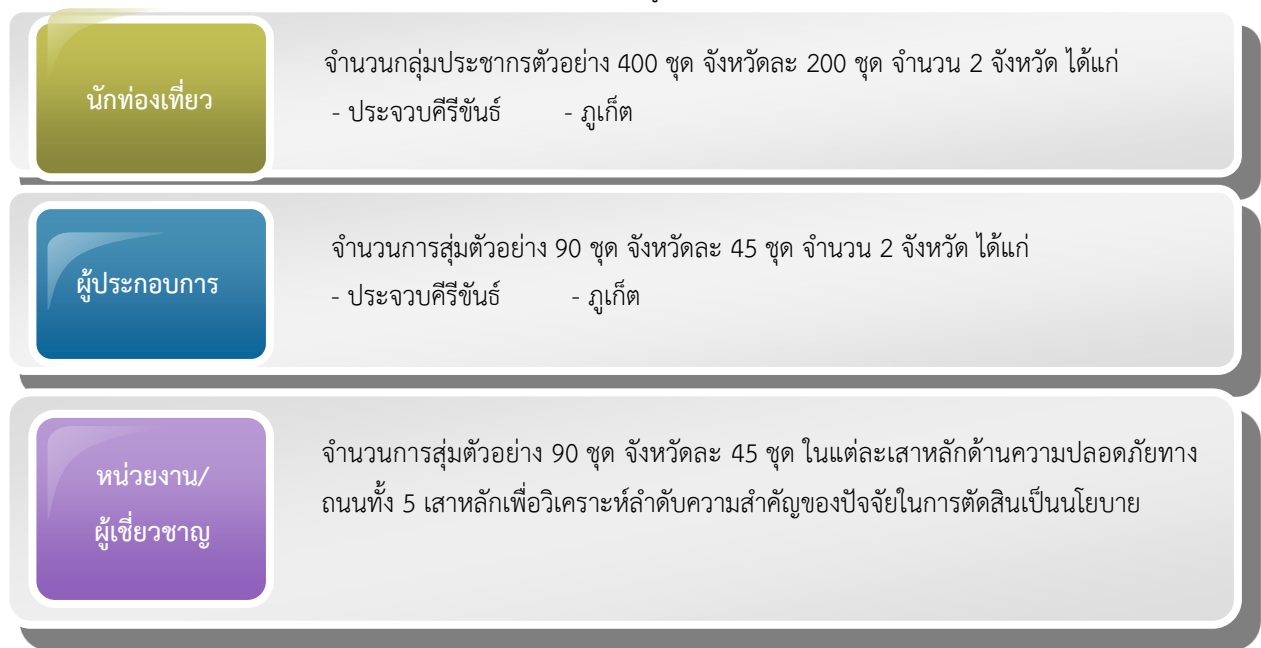
กลุ่มเป้าหมาย	ขอบเขตด้านเนื้อหา	ขอบเขตด้านปัจจัย
กลุ่มนักท่องเที่ยวต่างชาติ ในการใช้งานจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย	ข้อมูลทั่วไป	- ปัจจัยด้านสังคม-เศรษฐกิจของนักท่องเที่ยวต่างชาติ - การทำประกันภัยท่องเที่ยว
	ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว	- ประเภทของการท่องเที่ยว - พาหนะที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างและภายในจังหวัด - ค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยว - ความพึงพอใจในการท่องเที่ยว
	ทัศนคติด้านความปลอดภัยทางถนนในการขับขี่รถจักรยานยนต์	- ความตระหนักต่อความปลอดภัยทางถนนในการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย - องค์ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน - รูปแบบการปฏิบัติกับการเดินทางในการท่องเที่ยว
	ประสบการณ์การเช่ารถจักรยานยนต์	- รูปแบบการเช่ารถจักรยานยนต์เช่า - ทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์
	ประสบการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนน	- ประสบการณ์อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า - แนวคิดของการเกิดอุบัติเหตุ - ความตระหนักต่อความปลอดภัยทางถนนในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า
	ความพึงพอใจต่อการท่องเที่ยว	- ความพึงพอใจในการเดินทาง - ความพึงพอใจในมาตรการรักษาความปลอดภัย - ความพึงพอใจด้านการให้บริการ รูปแบบการเข้าถึง - ปัญหาด้านอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า
กลุ่มผู้ประกอบการการเดินทางและกิจการมการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้อง	ข้อมูลทั่วไป	- ประเภทผู้ประกอบการ - ขนาดของธุรกิจ/การประกอบกิจการ - รูปแบบวิธีการให้เช่ารถจักรยานยนต์ - ประเภทเส้นทางที่ให้บริการ - ประเภทรถที่ให้บริการ - ระยะเวลาที่ผู้ประกอบการวิ่งรถโดยสาร
	ประสบการณ์ด้านความปลอดภัย	- ประสบการณ์อุบัติเหตุ - แนวคิดของการเกิดอุบัติเหตุ - การปฏิบัติตามมาตรฐานการให้เช่ารถจักรยานยนต์

ตารางที่ 1.1 ขอบเขตและปัจจัยด้านเนื้อหาเกี่ยวกับการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

กลุ่มเป้าหมาย	ขอบเขตด้านเนื้อหา	ขอบเขตด้านปัจจัย
	ทัศนคติด้านความปลอดภัย	- ความตระหนักรู้ต่อความปลอดภัยทางถนน - การให้ความรู้ความเข้าใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อนักท่องเที่ยวต่างชาติ
	ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของมาตรฐานการให้บริการ	- การตรวจสอบพาหนะ อุปกรณ์ด้านความปลอดภัย และการให้บริการ - ปัจจัยด้านกฎหมายและการบังคับใช้ - การทำประกันภัยคุ้มครองจักรยานยนต์ให้เข้า
กลุ่มผู้เชี่ยวชาญ/ หน่วยงาน/สถาบันที่เกี่ยวข้อง	ลักษณะและรูปแบบขององค์กร	- รูปแบบขององค์กร - ทัศนคติต่อความปลอดภัยทางถนนในการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ
	ความสำคัญเชิงนโยบาย	- แนวทางการดำเนินงานเชิงนโยบายขององค์กร - การประเมินนโยบายที่ผ่านมาขององค์กร - การลำดับความสำคัญของนโยบาย
	มาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนในการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้า	- ข้อกำหนด กฎหมาย และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ - ปัจจัยด้านบทลงโทษในการกระทำผิดเกี่ยวกับการเข้ารถจักรยานยนต์
	ความพร้อมขององค์กร	- ความพร้อมและความเพียงพอของบุคลากรในองค์กร - ความรู้ความเข้าใจต่อการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน - งบประมาณการดำเนินงาน
	ความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน	- การประสานงานระหว่างหน่วยงาน - ความพร้อมและการร่วมมือระหว่างหน่วยงาน

2) กลุ่มประชากรตัวอย่าง การศึกษาครั้งนี้ได้ทำการวางแผนกระบวนการวิจัยให้มีกระบวนการในการรวบรวมข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ โดยเริ่มตั้งแต่การรวบรวมข้อมูล และนำข้อมูลที่ได้มาปรับฐานให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัลเพื่อนำเข้าข้อมูลและลำดับข้อมูลตามประเภทในคอมพิวเตอร์เพื่อให้ผู้วิจัยได้นำข้อมูลไปใช้ในการวิเคราะห์และสามารถลำดับข้อมูลตลอดจนประมวลข้อมูลเพื่อแก้ไข และสรุปผลได้ในที่สุด โดยการศึกษาครั้งนี้ได้ทำการเก็บข้อมูลของกลุ่มเป้าหมายเพื่อให้การวิเคราะห์มีประสิทธิภาพและอธิบายได้ในเชิงลึก

ภาพที่ 1.5 การเก็บข้อมูลเชิงลึกในการศึกษา



ในการนี้ได้รวบรวมข้อมูลแบบสอบถามจากนักท่องเที่ยวจำนวน 400 ชุด แบ่งเป็น 2 จังหวัดพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วย จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และจังหวัดภูเก็ต จังหวัดละ 200 ชุด และแบบสัมภาษณ์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในงานวิจัย ทั้งผู้ประกอบการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังแสดงจำนวนในตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 1.2 กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในงานวิจัย

กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย			สัดส่วน	รวม
กลุ่ม นักท่องเที่ยว ชาวต่างชาติ	- เคยขับขี่จักรยานยนต์ในประเทศไทย		รวมทั้งสิ้น 400 ชุด - จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 200 ชุด - จังหวัดภูเก็ต 200 ชุด	69 % ของประชากร กลุ่มตัวอย่าง
	- ไม่เคยขับขี่จักรยานยนต์ในประเทศไทย			
กลุ่ม ผู้ประกอบการ	การท่องเที่ยว	-บริษัททัวร์	รวมทั้งสิ้น 90 ชุด	16 % ของประชากร กลุ่มตัวอย่าง
	ยานพาหนะ	-กลุ่มผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์เช่า		
	การประกันภัย	-บริษัทประกันชีวิต -บริษัทประกันวินาศภัยทางถนน		
หน่วยงาน/ สถาบัน	การท่องเที่ยว	-กรมการท่องเที่ยว -การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย -การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์, จังหวัดภูเก็ต	รวมทั้งสิ้น 90 ชุด	16 % ของประชากร กลุ่มตัวอย่าง
		-ฝ่ายบังคับใช้กฎหมาย -สำนักงานตำรวจแห่งชาติ		

ตารางที่ 1.2 กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในงานวิจัย

กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย			สัดส่วน	รวม
	ด้านความปลอดภัยทางถนน	-สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม -กรมขนส่งทางบก -สำนักงานขนส่งจังหวัดประจวบคีรีขันธ์, จังหวัดภูเก็ต		
		ฝ่ายวิศวกรรมจราจร -กรมทางหลวงชนบท -หน่วยงานการปกครองท้องถิ่น		
		ฝ่ายการศึกษาและประชาสัมพันธ์ -หน่วยงานการปกครองท้องถิ่น -สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.)		
		ฝ่ายการแพทย์และสาธารณสุข -สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.) -กรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข -แพทย์ชุมชน / คลินิก / โรงพยาบาล -หน่วยแพทย์ฉุกเฉิน		
		ฝ่ายรายงานข้อมูลประเมินผลลัพธ์ -ป้องกันภัยจังหวัด -ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน		
	การประกันภัย	-กรมการประกันภัย -สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย		

3) ขอบเขตด้านการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัย ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ไปรวบรวมข้อมูลในแต่ละกลุ่มเป้าหมาย โดยข้อมูลดังกล่าวจะนำมาวิเคราะห์ผลดังกระบวนการต่อไปนี้

- การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ทางสถิติ ซึ่งนำข้อมูลจากกลุ่มปัจจัยของนักท่องเที่ยวและผู้ประกอบการ เพื่อให้ได้มาซึ่งการวิเคราะห์ถึงสาเหตุของปัญหาเชิงลึก อันนำไปสู่แนวทางการยกระดับความปลอดภัยความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเชิงนโยบาย มาตรการ และรูปแบบโครงสร้างการจัดการ โดยทำการวิเคราะห์ด้วยรูปแบบทางสถิติดังนี้
 - สถิติพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ การอธิบายระดับของปัจจัยด้วย ค่าเฉลี่ย ค่าสูงสุด ค่าต่ำสุด ค่ากลาง
 - สถิติวิเคราะห์ (Analytical Statistics) ได้แก่ การวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติก (Logistic Regression Analysis) หลักการของการวิเคราะห์ความถดถอยแบบพหุคูณ ตัวแปรตาม (ตัวแปรเกณฑ์) จะเป็นตัว

แปรเชิงปริมาณในขณะที่ตัวแปรอิสระ (ตัวแปรพยากรณ์) โดยมีวัตถุประสงค์และแนวคิดเหมือนกับการวิเคราะห์การถดถอยเชิงเส้น คือ เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรตามและตัวแปรอิสระ และนำสมการที่ได้ไปประมาณหรือพยากรณ์ตัวแปรตามเมื่อกำหนดค่าตัวแปรอิสระ

- การวิเคราะห์เชิงนโยบาย จากผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยทางสถิติทั้งในส่วนของนักท่องเที่ยวผู้ประกอบการ และหน่วยงานหรือสถาบันที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้ทราบถึงปัจจัยเสี่ยง และสาเหตุเชิงลึกที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ผนวกกับการวิเคราะห์ข้อบังคับใช้ กฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้องที่ทางภาครัฐได้บังคับใช้และดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน เพื่อวิเคราะห์หาแนวทางในการนำไปสู่การลดช่องว่างและเพิ่มประสิทธิภาพของมาตรการและนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวต่างชาติในการใช้รถจักรยานยนต์เข้าเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย

4) สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะในการสร้างระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวต่างชาติตามมาตรฐานสากลด้วยการศึกษาด้านพฤติกรรมและความพึงพอใจ ในนโยบายด้านต่างๆ ดังนี้

- รูปแบบและลักษณะที่เหมาะสมต่อการให้อนุญาตประกอบกิจการด้านการเช่ารถจักรยานยนต์ของผู้ประกอบการให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้งานและได้มาตรฐานตามระดับสากล
- นโยบายด้านความเข้มงวดในการตรวจจับ การบังคับใช้ตามมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องและเหมาะสมต่อการส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยต่อนักท่องเที่ยวต่างชาติในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า
- นโยบายส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวต่างชาติในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า รูปแบบการประกันภัยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ
- แนวทางการให้ความช่วยเหลือและการเยียวยาต่อนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าในการท่องเที่ยวในประเทศไทย

1.4 ขั้นตอนในการดำเนินการวิจัย

1. การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง / สรุบบ้าง 1) การทบทวนข้อมูลสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวต่างชาติจากการใช้รถจักรยานยนต์เช่า 2) ทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องการส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า 3) ทบทวนรูปแบบของกฎหมาย โครงสร้างการจัดการเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของไทยและต่างประเทศ
2. การเก็บรวบรวมข้อมูล ข้อมูลปฐมภูมิ • สัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ / หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง • การทำแบบสัมภาษณ์เชิงลึกเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไป พฤติกรรม และทัศนคติของนักท่องเที่ยว ข้อมูลทุติยภูมิ • การรวบรวมสถิติทางด้าน อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ • การรวบรวมข้อมูลพฤติกรรม กฎหมาย และมาตรฐานต่อพฤติกรรม ทัศนคติในการท่องเที่ยวของชาวต่างชาติ • มาตรการและการจัดการด้านความปลอดภัยในการเช่าจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ
3. การวิเคราะห์การศึกษา 1) การสรุบบ้างเชิงโครงสร้างสะท้อนให้เห็นพฤติกรรมและทัศนคติของการเดินทางในนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เสี่ยงต่อความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า 2) การสรุปพฤติกรรมและทัศนคติของการเดินทางในนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ต่อความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อท่องเที่ยวในประเทศไทย
4.การจัดสัมมนาและสรุปผลของการศึกษา 1) บัญญัติด้านพฤติกรรมและทัศนคติในการขับใช้รถจักรยานยนต์เช่าที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวต่างชาติ 2) มาตรการในการกำกับ ดูแลด้านความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวต่างชาติในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า 3) นโยบายในการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า
5. สรุปผลของการศึกษาและการต่อยอด การต่อยอดในเชิงนโยบาย มาตรการและการปฏิบัติอันก่อให้เกิดการลดลงของจำนวน และความรุนแรงของอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อการท่องเที่ยวของชาวต่างชาติ และสร้างภาพลักษณ์ของการท่องเที่ยวที่ดีแก่ประเทศไทย

1.5 ระยะเวลาในการดำเนินการวิจัย

ตารางที่ 1.3 ขั้นตอนการศึกษาและแผนการดำเนินงาน

เดือนที่ แผนการดำเนินงาน	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1) การทบทวนข้อมูลสถานการณ์และความรุนแรงของปัญหา • ข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ • ทบทวนข้อมูลจุดอันตรายและจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ศึกษา • ทบทวนรูปแบบการให้บริการรถจักรยานยนต์เช่าในพื้นที่ศึกษา												
2) ทบทวนระบบการจัดเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเช่ารถจักรยานยนต์ในการท่องเที่ยวที่มีอยู่												
3) ทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องการส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า												
4) ทบทวน กฎหมาย โครงสร้างการจัดการ (แผนหรือนโยบายที่เกี่ยวข้อง , พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีผลต่อความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า , ฯลฯ)												
5) สัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องหลัก / จัดเก็บข้อมูลในกลุ่มนักท่องเที่ยว												
6) วิเคราะห์ข้อมูล - ความพึงพอใจ ทัศนคติและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ												

เดือนที่ แผนการดำเนินงาน	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
-แนวทางการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานเกี่ยวกับการจัดการรถจักรยานยนต์เช่า											●	●
7) จัดเวทีสัมมนาและสรุปผลของการศึกษา ต่อหน่วยงานและสถาบันที่เกี่ยวข้องในระดับประเทศ											●	●
8) จัดทำรายงาน -รายงานความก้าวหน้า		●				●						
-ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์										●		
-รายงานฉบับสมบูรณ์												●

*หมายเหตุ: เดือนที่ 1 คือเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2557 ถึงเดือนที่ 12 คือ เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2558

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย

- 1) ทราบถึงพฤติกรรม ทักษะ และความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย
- 2) ทราบถึงสาเหตุเชิงลึกของปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย
- 3) ข้อเสนอแนะในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยชี้ให้เห็นแนวทางที่เหมาะสมในการให้เช่าใช้รถจักรยานยนต์เช่าในพื้นที่ท่องเที่ยวตามมาตรฐานระดับสากล รวมถึงสามารถนำผลการศึกษาย่อยในเชิงนโยบายและการปฏิบัติอันก่อให้เกิดการลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนในการเดินทางท่องเที่ยวของชาติ

บทที่ 2

การทบทวนแนวคิดและทฤษฎี

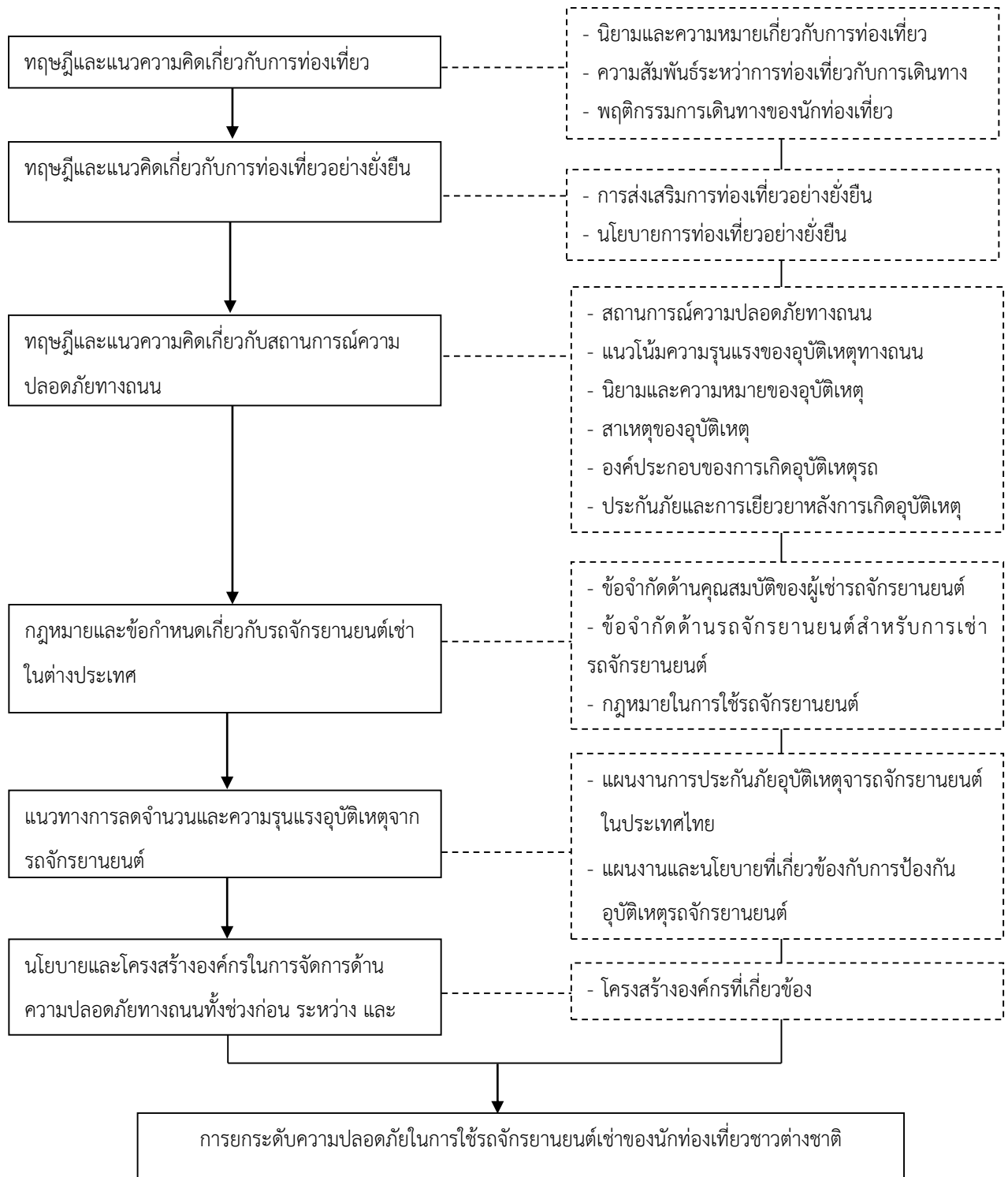
บทที่ 2

การทบทวนแนวคิดและทฤษฎี

การศึกษาระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี ข้อกำหนด กฎหมายและงานเขียนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องมาประยุกต์ใช้ร่วมกัน เพื่อกำหนดเป็นกรอบแนวคิด และข้อสรุปของการวิจัย โดยมีรายละเอียดดังนี้ (ภาพที่ 2.1)

- 2.1 ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยว
- 2.2 ทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน
- 2.3 ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน
- 2.4 กฎหมายและข้อกำหนดเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์เข้าในต่างประเทศ
- 2.5 แนวทางการลดจำนวนและความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์
- 2.6 นโยบายและโครงสร้างองค์กรในการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งช่วงก่อน ระหว่าง และหลังการเกิดอุบัติเหตุ

ภาพที่ 2.1 กรอบแนวความคิดและทฤษฎีในการวิจัย



2.1. แนวความคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยว

2.1.1 นิยามและความหมายเกี่ยวกับการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยว (Tourism) เป็นกิจกรรมรูปแบบหนึ่งของมนุษย์ที่มีความสัมพันธ์ใกล้เคียงกับคำอื่นๆ อีกหลายคำเช่น การนันทนาการ (Recreation) หมายถึงการพักผ่อนหย่อนใจเพื่อผ่อนคลายความตึงเครียดของร่างกายและจิตใจ องค์การการท่องเที่ยวโลก (World Tourism Organization : W.T.O) ได้ให้ความหมายของการท่องเที่ยวดังนี้ “Tourism comprises the activities of the person traveling to and staying in places outside their usual environment for not more than one consecutive year for leisure, business and other purpose.” จากความหมายนี้สรุปได้ว่า การท่องเที่ยว หมายถึง การเดินทางของบุคคลจากที่อยู่อาศัยปกติไปยังที่อื่นเป็นการชั่วคราว (ไม่มากกว่า 1 ปี ติดต่อกัน) เดินทางด้วยความสมัครใจเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ ติดต่อดูธรรมชาติและวัตถุประสงคใด ๆ ก็ได้ แต่ไม่ใช่เพื่อการประกอบอาชีพ หรือหารายได้ นอกจากนี้ Kathleen Lingle Pond (1993) กล่าวว่า การท่องเที่ยวหมายถึงกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการจัดบริการและการอำนวยความสะดวกเพื่อให้เกิดความสนุกสนานในการเดินทาง และ Robert Christie Mill (1995) ให้ความหมายการท่องเที่ยวไว้ว่าหมายถึงการจัดกิจกรรมทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการจัดบริการสร้างความประทับใจการบริการและการสร้างความพึงพอใจให้กับนักท่องเที่ยว

ในส่วนของสำนักงานพัฒนาการท่องเที่ยวไทย (2546) ได้ให้ความหมายการท่องเที่ยวว่า เป็นการเดินทางเพื่อผ่อนคลายความเครียด แสวงหาประสบการณ์แปลกใหม่ โดยมีเงื่อนไขว่า การเดินทางนั้น เป็นการเดินทางเพียงชั่วคราว ผู้เดินทางจะต้องไม่ถูกบังคับให้เดินทาง โพทูริส พงศบุตร และวิลาสวงศ์ พงศบุตร (2542) กล่าวว่า การท่องเที่ยว (Tourism) หมายถึง การเดินทางไปเยือนสถานที่ต่างถิ่นซึ่งไม่ใช่เป็นที่พักอาศัยประจำของบุคคลนั้น และเป็นการไปเยือนชั่วคราวโดยไม่ใช่เพื่อเป็นการประกอบอาชีพหารายได้

ตารางที่ 2.1 นิยามและความหมายการท่องเที่ยวในประเทศต่าง ๆ

นิยามการท่องเที่ยวในประเทศต่างๆ	สถานที่ท่องเที่ยว	การเดินทาง	ความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว	ภาพลักษณ์ การโฆษณาประชาสัมพันธ์	การจัดกิจกรรมและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว
World Tourism Organization		✓	✓		
อังกฤษ	✓	✓	✓	✓	✓
ฝรั่งเศส	✓	✓	✓	✓	✓
ไอซ์แลนด์	✓	✓			✓
นอร์เวย์	✓	✓	✓		
อิตาลี	✓	✓	✓	✓	✓
อินโดเนเซีย	✓	✓		✓	
เกาหลีใต้	✓	✓		✓	✓
ญี่ปุ่น	✓	✓	✓	✓	✓
ไทย	✓	✓		✓	

ที่มา : UNWTO, 2557

จากคำนิยามและความหมายของการท่องเที่ยว (Tourism) ข้างต้นสามารถสรุปได้ว่า การท่องเที่ยว (Tourism) หมายถึง การเดินทางของมนุษย์จากสถานที่ใดสถานที่หนึ่งไปยังสถานที่อื่นในระยะเวลาสั้น ๆ เพื่อวัตถุประสงค์ใดวัตถุประสงค์หนึ่ง

โดยมีกิจกรรมเกิดขึ้นระหว่างการเดินทางท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องสัมพันธ์กับสถานที่นั้น ๆ ทั้งทางตรงและทางอ้อม จะเห็นได้ว่าทุกประเทศได้คำนึงถึงการเดินทางเพื่อมาท่องเที่ยวเป็นสำคัญ

2.1.2 ความสัมพันธ์ระหว่างการท่องเที่ยวกับการเดินทาง

1) ทฤษฎีความพึงพอใจในการเดินทางท่องเที่ยว

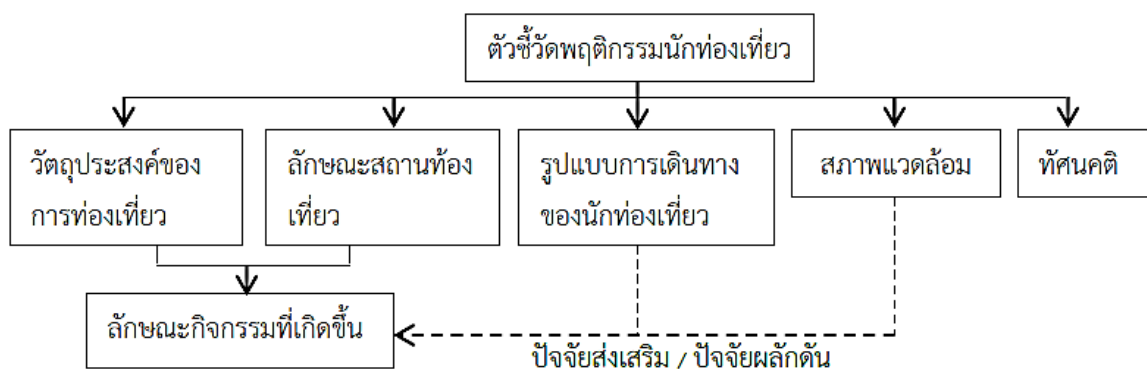
ฉลองศรี พิมลสมพงศ์ (2544) กล่าวว่าพฤติกรรมการเดินทางท่องเที่ยวเป็นพฤติกรรมที่มีเป้าหมายชัดเจนเพื่อตอบสนองความต้องการจำเป็นบางอย่างของแต่ละบุคคลทางด้านการท่องเที่ยวพฤติกรรมที่มีเป้าหมายนี้จะมีแรงจูงใจเป็นตัวผลักดันรวมกันอยู่จึงส่งเสริมเร่งเร้าให้บุคคลเดินทางมากขึ้นและยังมีอิทธิพลที่ทำให้แต่ละบุคคลมีพฤติกรรมที่ต่างกันไปทั้งในด้านพฤติกรรม การบริโภคสินค้าและการบริการการท่องเที่ยวและมุ่งหวังที่จะตอบสนองความต้องการเพื่อสร้างความสนใจสูงสุดให้แก่นักท่องเที่ยวจนมีความพร้อมและความต้องการที่จะกลับมาเยี่ยมเยือนแหล่งท่องเที่ยวเดิมอีกครั้งหนึ่งแรงจูงใจทางการท่องเที่ยวสามารถจัดกลุ่มได้ 2 ประเภทตามวัตถุประสงค์ของการเดินทางท่องเที่ยวดังนี้

1. แรงจูงใจเพื่อการพักผ่อนทั้งร่างกายและจิตใจโดยการแสวงหารูปแบบและกิจกรรมการท่องเที่ยวต่าง ๆ ที่ตอบสนองความต้องการจำเป็นของแต่ละบุคคลเช่นการเล่นกีฬาการเที่ยวชมสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติและแหล่งบันเทิงการเยี่ยมชมญาติพี่น้องและภูมิลำเนาเป็นต้น

2. แรงจูงใจเพื่อการติดต่อและการขยายงานทางธุรกิจแรงจูงใจด้านนี้มีความสำคัญมากขึ้นในยุคของการเปลี่ยนแปลงและการแข่งขันทางด้านเศรษฐกิจเนื่องจากเทคโนโลยีการสื่อสารสมัยใหม่ทำให้ภาคธุรกิจขยายตัวอย่างต่อเนื่องและผู้ประกอบการก็ยังจำเป็นต้องเดินทางเพื่อการติดต่อขยายงานให้กว้างขวางขึ้นแรงจูงใจด้านนี้ย่อมผสมผสานกับแรงจูงใจในข้อแรกไปด้วยในทุกครั้งที่มีการเดินทางเพราะการท่องเที่ยวเป็นความต้องการในจิตใจของมนุษย์ทุกคน

นฤมล สมิตินันทน์ (2527) กล่าวว่า พฤติกรรมของมนุษย์อาจแตกต่างกันไปตามสถานภาพทางสังคมของแต่ละคน ซึ่งการแสดงออกอาจมีเหตุผลหลายอย่างประกอบกัน กล่าวคือ ส่วนหนึ่งมาจากความพอใจส่วนตัว และอีกส่วนหนึ่งเพื่อต้องการแสดงสถานภาพของตนเพื่อให้สังคมยอมรับและยกย่อง สำหรับบางคนที่การเดินทางท่องเที่ยวมีเหตุผลมาจากความต้องการที่จะหลีกเลี่ยงกิจกรรมประจำวันที่ซ้ำซาก นอกจากนี้มีการเดินทางเพื่อตอบสนองความอยากรู้อยากมีประสบการณ์แปลกใหม่ ๆ แสดงให้เห็นว่ามนุษย์มีพฤติกรรม สัญชาตญาณที่คล้ายกันบ้าง แตกต่างกันบ้าง แต่เมื่อใดก็ตามที่มนุษย์เริ่มเดินทางย่อมมีเหตุผลอธิบายได้เสมอเพื่อพิจารณาถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุขึ้นอยู่กัปัจจัยด้านบุคคลเป็นหลักเช่นกัน เนื่องจากตัวบุคคลจะเป็นผู้กำหนดพฤติกรรมที่เกิดขึ้น และสามารถชี้วัดได้จากความเสี่ยงของพฤติกรรม หรือกิจกรรมที่นักท่องเที่ยวปฏิบัติ ซึ่งกิจกรรมอื่น ๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการเดินทาง เช่น การปีนเขา กระโดดร่ม ล่องแก่ง หรือกิจกรรมอื่น ๆ เหล่านี้ สามารถวิเคราะห์เชื่อมโยงไปสู่พฤติกรรมด้านการใช้รถใช้ถนนได้เช่นกัน กล่าวคือ หากนักท่องเที่ยว มีพฤติกรรมที่ชอบความท้าทาย หรือเล่นกีฬาผาดโผน อาจจะอนุมานได้ว่านักท่องเที่ยวผู้นั้นมีพฤติกรรมเสี่ยงในการขับรถหรือใช้ถนน ดังภาพที่ 2.2

ภาพที่ 2.2 ตัวชี้วัดพฤติกรรมนักท่องเที่ยว



ที่มา : ดัดแปลงจากนฤมล สมิตินันทน์, 2527

2.1.3 พฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยว

1) ความแตกต่างของพฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวในแต่ละประเทศ

สังคมแต่ละแห่งต่างมีบริบททางวัฒนธรรมเป็นของตนเอง อันเนื่องมาจากลักษณะภูมิศาสตร์ ถิ่นฐานที่ตั้ง องค์การทางสังคม สภาพเศรษฐกิจ ศาสนา ความเชื่อและค่านิยม ฯลฯ สะท้อนออกมาในรูปแบบวัฒนธรรม เช่น วัฒนธรรมชาติ วัฒนธรรมท้องถิ่น วัฒนธรรมองค์กร วัฒนธรรมจึงเป็นตัวกำหนดรูปแบบพฤติกรรมมนุษย์ในสังคม การศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ จากการประมวลผลงานการวิจัย พบผลการวิจัยหลายชิ้นชี้ให้เห็นถึงความแตกต่างทางวัฒนธรรมส่งผลพฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยว โดยส่วนใหญ่ศึกษาเชิงความสัมพันธ์เปรียบเทียบระหว่างพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวจากสังคมตะวันตกและสังคมตะวันออก แต่ที่ได้รับความนิยมคือการศึกษาเปรียบเทียบโดยใช้มิติด้านปัจเจกนิยม ซึ่งถูกกำหนดให้เป็นตัวแปรหลักในการวิเคราะห์ความแตกต่างที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมทางสังคม การสื่อสาร เจตคติ มนุษย์สัมพันธ์ การรับรู้ การแสดงความรู้สึก การดิ้นรนและอื่นๆ ผลการวิจัยโดยภาพรวมในแต่ละมิติวัฒนธรรมพบว่า มิติด้านปัจเจกนิยม คติรวมหมู่ มีอิทธิพลต่อการรับรู้คุณภาพการบริการ การค้นหาข้อมูลการเดินทาง การเลือกจุดหมายปลายทาง มิติวัฒนธรรมด้านการหลีกเลี่ยงความไม่แน่นอน พบว่ามีอิทธิพลต่อลักษณะการเดินทางและรูปแบบการค้นหาข้อมูล รวมถึงพฤติกรรมการดิ้นรนบริการ สำหรับมิติวัฒนธรรมด้านการให้ความสำคัญกับบุรุษ/สตรี พบว่ามีอิทธิพลต่อความภาคดีและความพึงพอใจต่อการเดินทางท่องเที่ยว อธิบายเพิ่มเติมดังนี้

1. ความแตกต่างระหว่างความเป็นปัจเจกนิยม คติรวมหมู่กับการค้นหาข้อมูลการเดินทาง

เมื่อมีการแสวงหาข้อมูลจากแหล่งภายนอกในการเดินทางท่องเที่ยว นักเดินทางประเภทนักธุรกิจจากประเทศที่อยู่ในสังคมแบบคตินิยมหมู่ระดับสูง เช่น ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ จะไว้วางใจบริษัทนำเที่ยว สำนักงานการท่องเที่ยว คู่มือนักท่องเที่ยว รวมทั้งคำแนะนำจากเพื่อนและคนใกล้ชิด ขณะที่นักเดินทางประเภทนักธุรกิจจากประเทศที่เป็นปัจเจกนิยม เช่น ออสเตรเลีย จะชอบการค้นหาข้อมูลโดยตรงจากแหล่ง เช่น สายการบิน หรือสำนักงานการท่องเที่ยวในเมืองที่เป็นจุดหมายปลายทาง นอกจากนี้ พบว่านักท่องเที่ยวชาวญี่ปุ่น (สังคมคตินิยมหมู่) และชาวออสเตรเลีย (สังคมปัจเจกนิยม) เมื่อมีเวลาว่างพวกเขาจะมีวิธีการและกลยุทธ์ในการค้นหาข้อมูลสำหรับเดินทางท่องเที่ยวในรูปแบบที่แตกต่างกัน (Chen, 2000)

2. ความแตกต่างระหว่างการใช้หลีกเลี่ยงความไม่แน่นอนกับลักษณะการเดินทาง

นักท่องเที่ยวที่มาจากวัฒนธรรมที่หลีกเลี่ยงความไม่แน่นอนระดับต่ำ (เยอรมัน) และนักท่องเที่ยวที่มาจากวัฒนธรรมที่หลีกเลี่ยงความไม่แน่นอนระดับสูง (ญี่ปุ่น) พบความแตกต่างในรูปแบบการค้นหาข้อมูล ระยะเวลาวางแผนการเดินทาง กลุ่มผู้ร่วมเดินทาง และลักษณะการเดินทาง กล่าวคือ นักท่องเที่ยวชาวญี่ปุ่นจะมีพฤติกรรมที่หลีกเลี่ยงความเสี่ยงโดยการแสวงหาข้อมูลก่อนการเดินทางจากหลายช่องทาง มีการชำระค่าใช้จ่ายล่วงหน้าเพื่อยืนยันการจอง นิยมเดินทางเป็นหมู่คณะ ใช้เวลาพักผ่อนและเยือนแหล่งท่องเที่ยวน้อยกว่านักท่องเที่ยวชาวเยอรมัน ซึ่งพวกเขารู้สึกว่าตนเองสามารถเผชิญกับความเสี่ยงได้มาก รวมทั้งนิยมเดินทางแบบอิสระ มีช่วงระยะเวลาพักผ่อนและเยือนแหล่งท่องเที่ยวมากกว่านักท่องเที่ยวชาวญี่ปุ่น (Money and Crofts, 2003)

3. ความแตกต่างระหว่างการใช้หลีกเลี่ยงความไม่แน่นอนกับการค้นหาข้อมูลการเดินทางท่องเที่ยว

จากการประมวลผลการวิจัยพบว่า นักท่องเที่ยวชาวญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ออสเตรเลีย และอเมริกัน ให้ความสำคัญต่อแหล่งข้อมูลภายนอกที่แตกต่างกัน (Chen, 2000) นักท่องเที่ยวจากวัฒนธรรมที่หลีกเลี่ยงความไม่แน่นอนระดับสูง (ญี่ปุ่น และกรีก) จะได้รับข้อมูลข่าวสารการท่องเที่ยวจากกลุ่มเพื่อน คนใกล้ชิด สำนักงานการท่องเที่ยว และบริษัทนำเที่ยว มากกว่านักท่องเที่ยวที่มาจากวัฒนธรรมที่หลีกเลี่ยงความไม่แน่นอนระดับต่ำ เช่น เยอรมัน และอังกฤษ ซึ่งพวกเขาจะค้นหาข้อมูลจากคู่มือท่องเที่ยว (travel guide) และได้รับข้อมูลจากการส่งเสริมการตลาด เช่น การโฆษณาหรือประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อโทรทัศน์/วิทยุ (Litvin et al., 2004)

ตารางที่ 2.2 ความแตกต่างของพฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวในแต่ละประเทศ

ประเทศนักท่องเที่ยว	ปัจเจกนิยม	การค้นหาข้อมูลการเดินทางท่องเที่ยว				การหลีกเลี่ยงกับลักษณะการเดินทางที่มีความเสี่ยงต่อความปลอดภัย	การวางแผนในระยะยาว
		บริษัทนำเที่ยว	คู่มือการเดินทาง	เพื่อนคนรู้จัก	สำนักงานการท่องเที่ยวในเมืองที่เป็นจุดหมายปลายทาง		
อังกฤษ	สูงมาก		✓		✓	ต่ำ	ต่ำ
ฝรั่งเศส	สูง		✓		✓	สูงมาก	ต่ำ
อเมริกา	สูงมาก		✓	✓	✓	ปานกลาง	ต่ำ
เยอรมันนี	สูง		✓		✓	สูง	ต่ำ
อิตาลี	สูง		✓		✓	สูง	ต่ำ
สิงคโปร์	ต่ำ		✓	✓	✓	ต่ำมาก	ปานกลาง
จีน	ปานกลาง	✓				ต่ำ	สูงมาก
เกาหลีใต้	ต่ำ	✓		✓		สูงมาก	สูง
ญี่ปุ่น	ปานกลาง	✓	✓	✓	✓	สูงมาก	สูงมาก
ไทย	ต่ำ	✓	✓	✓		สูง	ปานกลาง

ที่มา : Hofstede and Hofstede (2005)

จากทฤษฎีมิติวัฒนธรรมของ Hofstede แสดงให้เห็นว่าลักษณะทางวัฒนธรรมเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยว โดยพบว่ามิติวัฒนธรรมด้านปัจเจกนิยม คติรวมหมู่ เป็นปัจจัยที่นำมาศึกษาวิจัยอย่างแพร่หลาย เนื่องจากเป็นมิติที่สามารถบ่งบอกความแตกต่างทางวัฒนธรรมระหว่างสังคมตะวันตกและสังคมตะวันออกอย่างชัดเจน ผลการศึกษาในมิติดังกล่าว สะท้อนถึงความแตกต่างของพฤติกรรมนักท่องเที่ยวหลายด้าน เช่น นักท่องเที่ยวที่มาจากสังคมปัจเจกนิยม (ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวยุโรป) มักจะคาดหวังต่อการบริการสูงกว่านักท่องเที่ยวที่มาจากสังคมคตินิยม นักท่องเที่ยวกลุ่มนี้มีการค้นหาข้อมูลการเดินทางท่องเที่ยวด้วยตัวเองและมักเดินทางท่องเที่ยวด้วยตัวเอง การเดินทางของนักท่องเที่ยวกลุ่มนี้จะใช้การขนส่งสาธารณะของประเทศที่ไปท่องเที่ยว แต่ถ้าระบบขนส่งสาธารณะภายในประเทศนั้น ๆ เข้าถึงยากและไม่สะดวกสายนักท่องเที่ยวก็จะหันมาใช้บริการรถเช่าเพื่อเดินทางท่องเที่ยว สำหรับนักท่องเที่ยวที่มาจากสังคมคตินิยม (ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวเอเชีย) ส่วนใหญ่เดินทางมาเที่ยวเป็นกลุ่มหรือหมู่คณะ การค้นหาข้อมูลการเดินทางท่องเที่ยวและการเดินทางท่องเที่ยวจึงใช้บริการของบริษัทนำเที่ยว ซึ่งจะมีรูปแบบการเดินทางด้วย รถตู้หรือรถทัวร์ ของบริษัทนำเที่ยว (Geert Hofstede, 1980)

2) การเลือกรูปแบบการเดินทางของนักท่องเที่ยว

การเลือกรูปแบบการเดินทางเป็นขั้นตอนพื้นฐานที่สำคัญอย่างยิ่งสำหรับการวางแผนเดินทางท่องเที่ยว โดยนักท่องเที่ยวสามารถเลือกวิธีการเดินทางที่มีภายในสถานที่ท่องเที่ยว นั้น ๆ ได้แก่ รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถจักรยาน ระบบขนส่งสาธารณะ หรือ เดิน เป็นต้น ซึ่งรูปแบบการเดินทางที่เหมาะสมกับการท่องเที่ยว คือ การใช้รถโดยสารสาธารณะ แต่สำหรับประเทศที่กำลังพัฒนาส่วนใหญ่ยังขาดการพัฒนาด้านระบบขนส่งสาธารณะที่ให้บริการครอบคลุมสถานที่ท่องเที่ยวต่าง ๆ ไม่เชื่อมโยงถึงกันทำให้เกิดความยากลำบากในการเดินทาง นักท่องเที่ยวจึงจำเป็นต้องใช้การเดินทางด้วยรถส่วนตัว ได้แก่ รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์เช่า จากข้อมูลการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางและค่านิยมการเลือกรูปแบบการเดินทางของนักท่องเที่ยวสหภาพยุโรปของ LaMondia, Snell, and Bha, 2009 พบว่า รูปแบบการเดินทางที่นักท่องเที่ยวชาวยุโรปเลือกส่วนใหญ่เป็นการเดินทางด้วยรถส่วนตัว ทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์เช่า

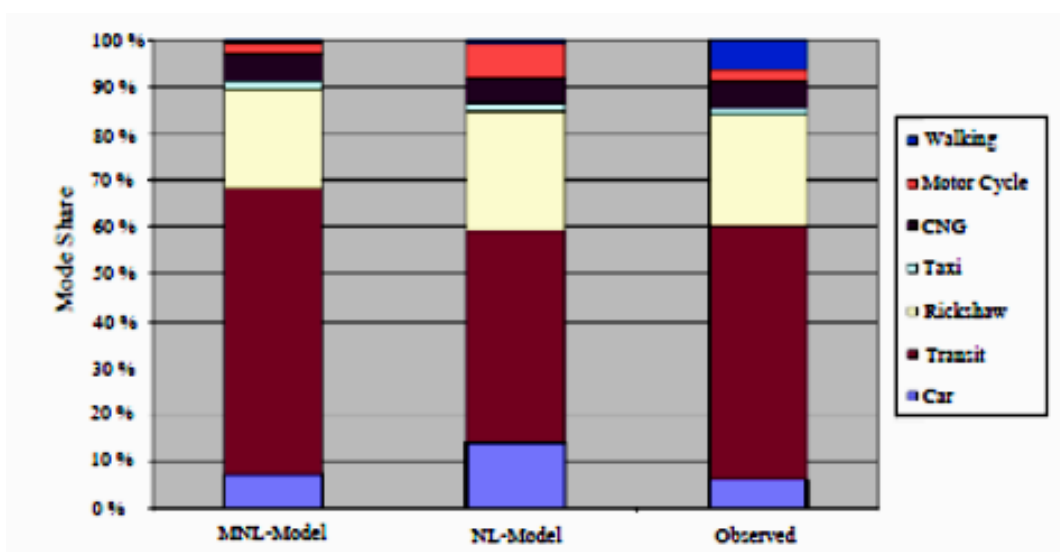
ตารางที่ 2.3 การเลือกรูปแบบการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวยุโรป

ประเทศของนักท่องเที่ยว	รูปแบบการเดินทาง					
	รถยนต์หรือจักรยานยนต์เช่า		เครื่องบิน		รถโดยสารสาธารณะ	
	จำนวนทริป	ร้อยละ	จำนวนทริป	ร้อยละ	จำนวนทริป	ร้อยละ
เยอรมนี	214	9.3%	8	0.4%	74	3.2%
กรีซ	153	6.7%	74	3.2%	95	4.1%
สเปน	260	11.3%	201	8.7%	66	2.9%
ฝรั่งเศส	403	17.5%	18	0.9%	79	3.4%
อิตาลี	268	11.7%	34	1.4%	84	3.7%
อังกฤษ	194	8.4%	24	1.1%	49	2.1%

ที่มา : The University of Texas at Austin , 2009

Md. SuidurRahman , 2008 ได้พัฒนาแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทางในเมือง Dhaka ประเทศญี่ปุ่นโดยใช้แบบจำลอง Multinomial Logit (MNL) และ Nest Logit (NL) ซึ่งรูปแบบการเดินทางที่พิจารณาได้แก่รถยนต์ส่วนบุคคล รถประจำทางรถลากแท็กซี่รถจักรยานยนต์การเดินพบว่าปัจจัยที่ทำให้บุคคลเลือกยานพาหนะที่แตกต่างกันได้แก่เวลาในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง สำหรับรูปแบบการเดินทางที่นักท่องเที่ยวเลือกมากที่สุด คือ การเดินเท้า รองลงมาคือรถจักรยานยนต์เช่า เป็นต้น ดังภาพที่ 2.3

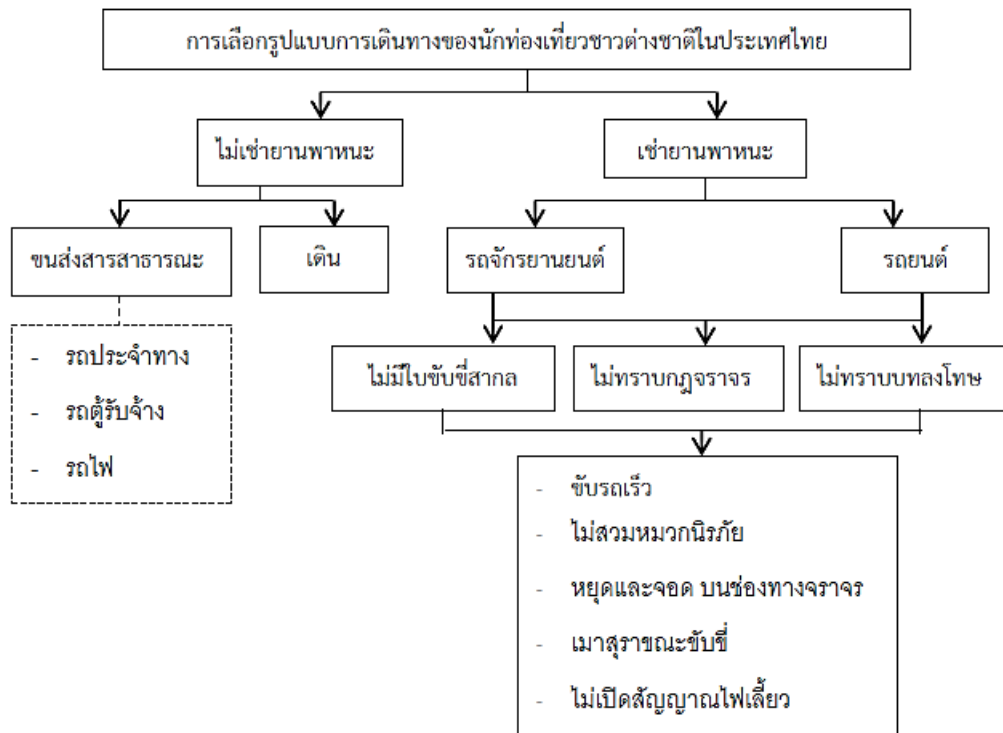
ภาพที่ 2.3 เปรียบเทียบแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทางระหว่าง MNL NL และข้อมูลจริง



ที่มา : Md. SuidurRahman , 2008

การเตรียมความพร้อมในการเดินทางมาท่องเที่ยวด้านความปลอดภัยทางถนนพบว่าการเลือกรูปแบบการเดินทางของนักท่องเที่ยวสำหรับนักท่องเที่ยวที่เช่ายานพาหนะเพื่อขับขี่ในการท่องเที่ยวไม่มีใบขับขี่ร้อยละ 23.6 และไม่ทราบกฎจราจรและบทลงโทษหากฝ่าฝืนจราจรถึงร้อยละ 4.7 และ 6.9 ตามลำดับและส่วนใหญ่มีพฤติกรรมในการขับขี่ที่ผิดกฎจราจรโดยไม่ขาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่ยานพาหนะถึงร้อยละ 60.4 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวที่มีลักษณะมาท่องเที่ยวในระยะยาวและวางแผนก่อนเดินทางอย่างละเอียดถึงร้อยละ 27.7 ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติทั้งหมดรวมถึงนักท่องเที่ยวที่ไม่เช่ายานพาหนะส่วนใหญ่เลือกรูปแบบการเดินทางด้วยการเดินเท้าถึงร้อยละ 40.5 ดังภาพที่ 2.4

ภาพที่ 2.4 การเลือกรูปแบบการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติในประเทศไทย



ที่มา : การเตรียมความพร้อมในการเดินทางมาท่องเที่ยวด้านความปลอดภัยทางถนน , 2556

ตารางที่ 2.4 การเลือกรูปแบบการเดินทางของนักท่องเที่ยว

ประเทศของนักท่องเที่ยว	รูปแบบการเดินทาง					
	เช่ายานพาหนะ		ไม่เช่ารถจักรยานยนต์			
	รถยนต์	รถจักรยานยนต์	เดิน	รถประจำทาง	รถตู้	รถไฟ
เยอรมนี		✓	✓	✓		✓
กรีซ		✓	✓			✓
สเปน		✓	✓			✓
ฝรั่งเศส		✓	✓			✓
อิตาลี		✓	✓			✓
อังกฤษ		✓	✓	✓		
ญี่ปุ่น	✓		✓	✓		✓
จีน	✓		✓		✓	
เกาหลีใต้		✓	✓	✓		✓

ที่มา : The University of Texas at Austin , 2009

3) ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง

Ortuzar และ Willumsen (1994) ได้กล่าวถึงปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบในการเดินทางออกเป็น 3 กลุ่มประกอบด้วย

1. คุณลักษณะของผู้เดินทาง ซึ่งเป็นลักษณะที่เชื่อว่ามีสำคัญที่ต้องพิจารณา ได้แก่ ความเป็นเจ้าของยานพาหนะ การครอบครองใบอนุญาตขับขี่ โครงสร้างครัวเรือน รายได้ การตัดสินใจในการทำกิจกรรมต่าง ๆ
2. คุณลักษณะของการเดินทางที่มีผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทาง ได้แก่ จุดประสงค์การเดินทาง ความรวดเร็วที่ต้องการเดินทาง และ ระยะทางในการเดินทางที่ต้องการหรือใช้เป็นประจำ
3. คุณลักษณะของสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการจราจรและขนส่ง ซึ่งจำแนกออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ปัจจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Factors) ประกอบด้วย ความสัมพันธ์ทางด้านเวลาการเดินทาง เช่น ความเร็วสูงสุดของยานพาหนะที่ทำได้ เวลาในการเพิ่มประสิทธิภาพ ระยะทางที่ขับเคลื่อน และความสัมพันธ์ทางด้านราคาค่าใช้จ่าย เช่น ค่าเชื้อเพลิง ค่าบำรุงรักษา ค่าธรรมเนียมที่จอดรถ เป็นต้น และปัจจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Factors) เป็นปัจจัยที่วัดค่าได้ยาก ประกอบด้วยความสะดวกและความสบายในการเดินทาง อายุการใช้งานของยานพาหนะ ความเป็นระเบียบเรียบร้อยและความปลอดภัยในการเดินทาง

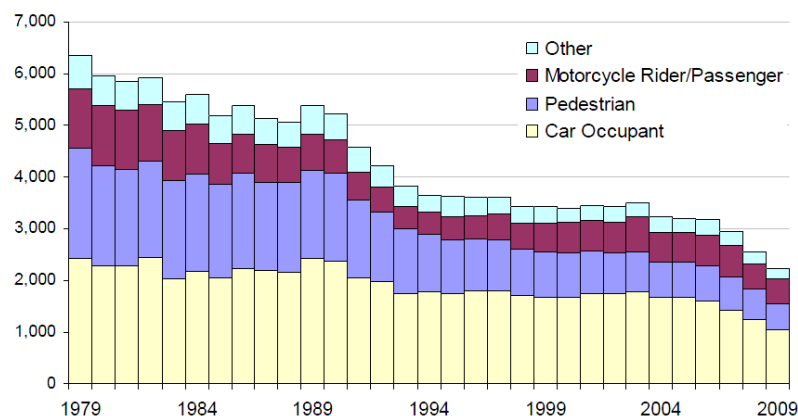
วิโรจน์ รุโจปการ (2544) ได้กล่าวถึงปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการเลือกประเภทการขนส่งแบ่งออกเป็น 3 กลุ่มตัวแปร คือ

1. ตัวแปรเกี่ยวกับลักษณะการเดินทาง เช่น ระยะการเดินทางและวัตถุประสงค์ของการเดินทาง
2. ตัวแปรเกี่ยวกับลักษณะผู้เดินทาง เช่น รายได้ครอบครัว จำนวนรถส่วนบุคคล ขนดครอบครัว โครงสร้างครอบครัว ความหนาแน่นบริเวณที่พักอาศัย อาชีพและตัวแปรที่เกี่ยวกับลักษณะด้านเศรษฐกิจ-สังคม อื่น ๆ
3. ตัวแปรเกี่ยวกับลักษณะระบบขนส่ง เช่น ระดับการให้บริการ เวลาที่ต้องสูญเสียในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ซึ่งในกรณีนี้จะพิจารณาในบุคคลที่ยังไม่มียานพาหนะส่วนบุคคล

4. คุณภาพของการเดินทาง

ศาสตราจารย์จอร์จฟรี ลิปแมน (Geoffrey Lipman, 1991) ที่ปรึกษาให้กับ UNWTO หรือ World Tourism Organization กล่าวว่า คุณภาพของการเดินทางที่มีความปลอดภัยจะทำให้เกิดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน การพัฒนาทางด้านการท่องเที่ยวจึงจำเป็นต้องพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะให้เข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยว ซึ่งจะช่วยลดปัญหาอุบัติเหตุการเสียชีวิตของนักท่องเที่ยวได้ ทั้งยังสร้างความสมดุลให้กับการท่องเที่ยวทั้งด้าน สังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม จากสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนประเทศอังกฤษพบว่าการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์เป็นรูปแบบการเดินทางที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตสูงสุด รองลงมาคือการเดินเท้า และรถยนต์ แสดงให้เห็นว่ารถจักรยานยนต์เป็นรูปแบบการเดินทางที่มีความเสี่ยงสูงที่สุด ดังภาพที่ 2.5

ภาพที่ 2.5 คุณภาพของการเดินทางเปรียบเทียบจากอัตราการตายจากการใช้ยานพาหนะแต่ละประเภท



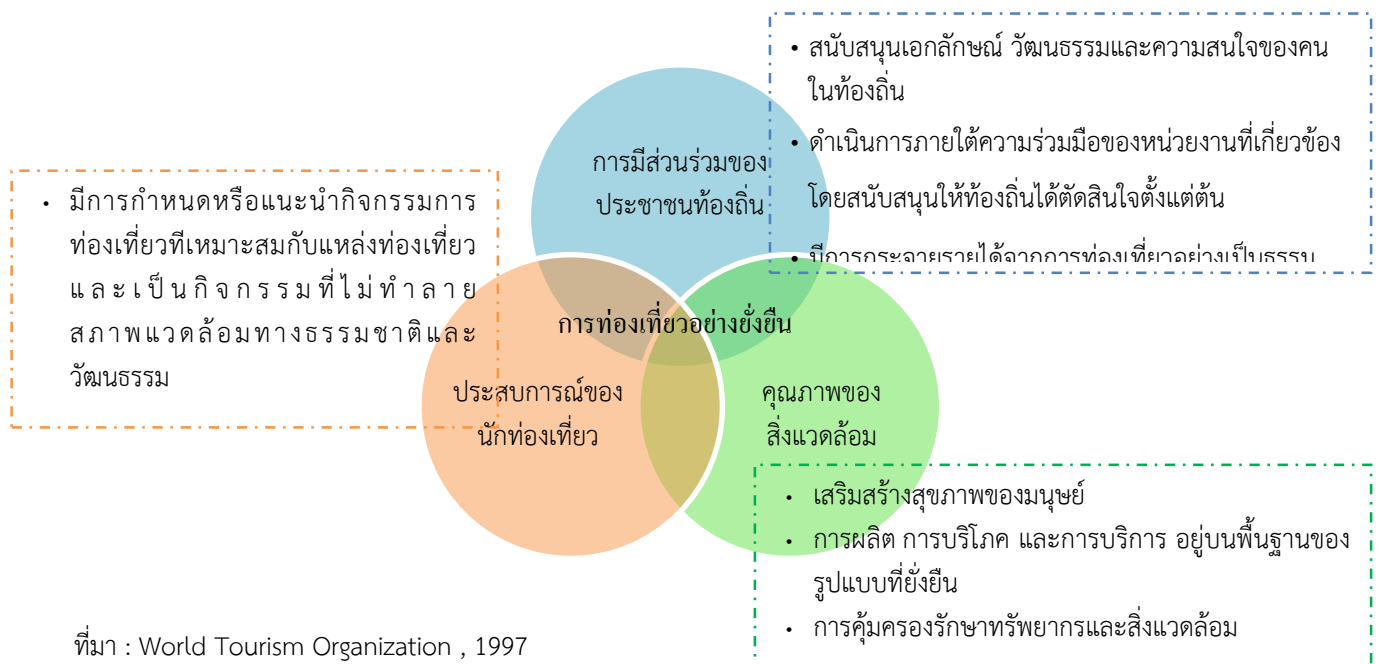
ที่มา : Geoffrey Lipman , 2009

2.2. การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

2.2.1 การส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

World Tourism Organization , 1997 ได้กล่าวว่าการจัดการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน เป็นการท่องเที่ยวที่ตอบสนองความต้องการทั้งนักท่องเที่ยวและผู้เป็นเจ้าของแหล่งท่องเที่ยว โดยเน้นการจัดการทรัพยากรธรรมชาติ เพื่อให้สามารถรักษาความมั่นคงของระบบนิเวศ ตลอดจนวัฒนธรรมและวิถีชีวิตของชุมชน เพื่อประโยชน์ทั้งในปัจจุบันและอนาคต ในปัจจุบันนักท่องเที่ยวมีความต้องการในการเดินทางท่องเที่ยวมากขึ้นจึงมีความซับซ้อนในการเลือกบริการและการเดินทางมากขึ้น สำหรับรายละเอียดการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนสามารถสรุปได้ ดังภาพที่ 2.6

ภาพที่ 2.6 ส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน



ที่มา : World Tourism Organization , 1997

ตารางที่ 2.5 การจัดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนในประเทศต่าง ๆ

การจัดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน	อังกฤษ	ไทย	สิงคโปร์	ญี่ปุ่น
คุณภาพสิ่งแวดล้อม	สูง	ปานกลาง	ปานกลาง	สูง
การมีส่วนร่วมของประชาชนท้องถิ่น	สูง	ต่ำ	สูง	สูง
ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว	สูง	ต่ำ	สูง	สูง
ส่งเสริมมาตรฐานการให้บริการ	ปานกลาง	สูง	ปานกลาง	สูง
ประสบการณ์ของนักท่องเที่ยว	สูง	ปานกลาง	สูง	สูง

ที่มา : Ms Anna Pollock , 2012

จากตารางข้างต้นจะเห็นได้ว่าการจัดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนในประเทศไทยมีการคำนึงถึงความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวในระดับต่ำเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ ซึ่งเป็นจุดอ่อนของการท่องเที่ยวในประเทศไทยและอาจจะเป็นอุปสรรคต่อภาพลักษณ์และการตัดสินใจมาเที่ยวเป็นไทยในอนาคตได้

2.2.2 นโยบายที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

ทรัพยากรการท่องเที่ยวจัดเป็นสิ่งดึงดูดใจทางการท่องเที่ยวที่มีความสำคัญในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การพัฒนาการท่องเที่ยวโดยใช้ประโยชน์จากทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดความคุ้มค่าและรักษาสมดุลของสิ่งแวดล้อมและวัฒนธรรม นับว่าเป็นการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยแนวคิดของการพัฒนาอย่างยั่งยืนนี้เกิดขึ้นในช่วงทศวรรษ 1980 ในการประชุมสุดยอดแห่งสหประชาชาติที่นครริโอเดจาเนโร ประเทศบราซิล ในปี พ.ศ. 2535 ที่เรียกว่า Rio Summit หรือ Earth Summit มีอนุสัญญา 1 ใน 5 ฉบับ คือ Agenda 21 หรือแผนแม่บทของโลกที่กล่าวถึงการพัฒนาทุกประเภท ซึ่งเป็นต้นแบบการพัฒนาอย่างยั่งยืน สำหรับประเทศไทยมีแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 2.6

ตารางที่ 2.6 แผนและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนในประเทศไทย

แผนและนโยบาย	รายละเอียดโดยสรุปของแผน
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 พ.ศ. 2555 - 2559	การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจให้เกิดขึ้นจากปัจจัยภายในประเทศเป็นสำคัญ ส่งเสริมการลงทุนที่ยั่งยืน และสร้างความสมดุลของการเจริญเติบโตในทุกมิติทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยให้ความสำคัญกับการลงทุนที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน การปรับโครงสร้างภาคบริการ ให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มกับสาขาบริการที่มีศักยภาพ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมบนฐานความคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรม
แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ พ.ศ. 2555-2559	คงความเป็นผู้นำทางการท่องเที่ยวของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกอย่างต่อเนื่อง โดยได้ให้การท่องเที่ยวของไทยมีการพัฒนาควบคู่ไปกับสาขาเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมเพื่อเป็นการเร่งรัดให้เกิดการกระจายรายได้และสนับสนุนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีความพร้อมและเข้มแข็งในการบริหารจัดการในธุรกิจท่องเที่ยวในพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพเพื่อผลประโยชน์ของท้องถิ่นโดยตรง และเป็นการอนุรักษ์ทรัพยากรของไทยให้คงความสมบูรณ์ ตลอดจนคงความเป็นเอกลักษณ์และวัฒนธรรมที่ชัดเจน

ที่มา : กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา , 2554

ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540 - 2544) ซึ่งได้ให้ความสำคัญกับการใช้อุตสาหกรรมท่องเที่ยวในมิติที่มีใช้เพียงเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจด้านเดียวแต่ยังมุ่งเน้นเพื่อการพัฒนาสังคม ธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนเพิ่มมากขึ้น และในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559) นอกจากนี้ประเทศไทยยังมีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว ทั้งที่พักแรม ร้านอาหาร การคมนาคม ระบบสาธารณูปโภค ระบบการเฝ้าระวังป้องกันควบคุมโรค มีการลงทุนภาคบริการของภาคเอกชนไทยอยู่ในระดับสูง มีความหลากหลายในสินค้าและบริการท่องเที่ยว

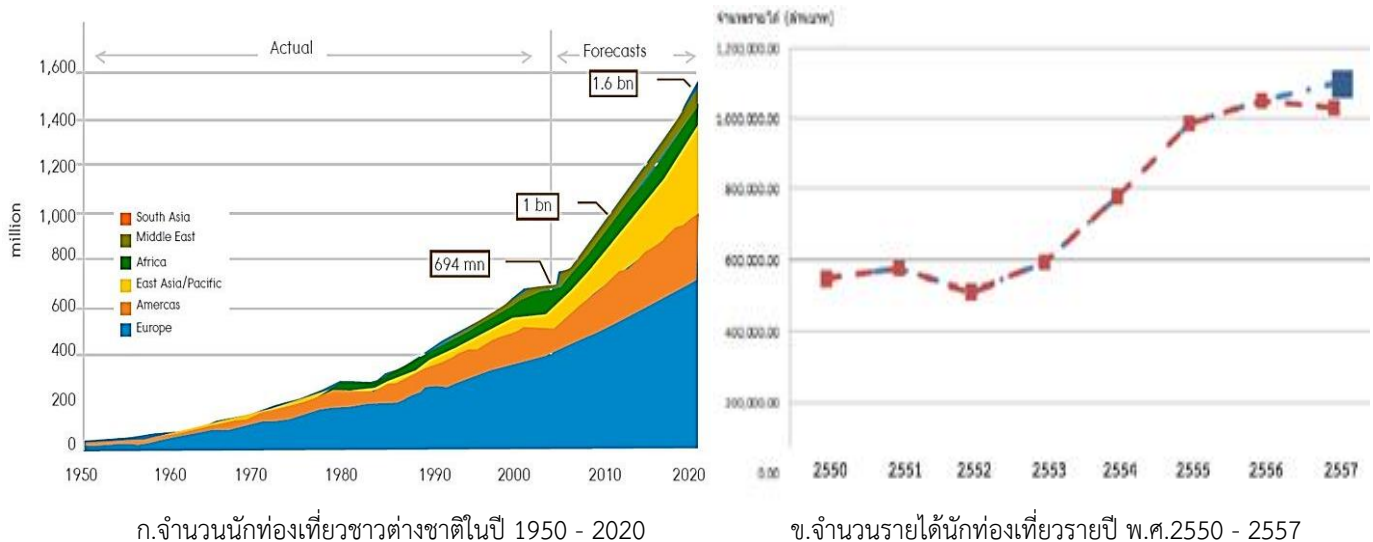
2.3. ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน

2.3.1 สถานการณ์การท่องเที่ยวของประเทศไทยและความปลอดภัยทางถนน

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวมีบทบาทที่สำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติ รายงาน World Tourism Barometer ขององค์การการท่องเที่ยวโลก (UNWTO) ระบุว่า ใน ค.ศ. 2010 ทั่วโลกมีนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศ (ขาเข้า) เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 หรือคิดเป็นจำนวนนักท่องเที่ยว 935 ล้านคน นอกจากนี้ งานวิจัย Tourism 2020 Vision ของ UNWTO คาดการณ์ว่า การท่องเที่ยวที่เติบโตอย่างช้า ๆ ในปี 2011 โดยในปี 2020 จำนวนนักท่องเที่ยวขาเข้าจะ

เพิ่มขึ้นเป็น 1.6 พันล้านคน ภูมิภาคที่คาดว่าจะมีจำนวนนักท่องเที่ยวมากที่สุดคือ ยุโรป (717 ล้านคน) รองลงมาคือ เอเชียตะวันออก และแปซิฟิก (397 ล้านคน) และอเมริกา (282 ล้านคน) ตามลำดับ รายงานของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กรมการท่องเที่ยว ปี 2556 พบว่า มีนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ จำนวน 2,056,241 คน เพิ่มขึ้นจากปีพ.ศ. 2555 จำนวน 411,508 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 25.02 และสร้างรายได้ให้กับประเทศ 1.16 ล้านล้านบาท สะท้อนให้เห็นการเติบโตของธุรกิจการท่องเที่ยวภายในประเทศไทย ดังภาพที่ 2.7

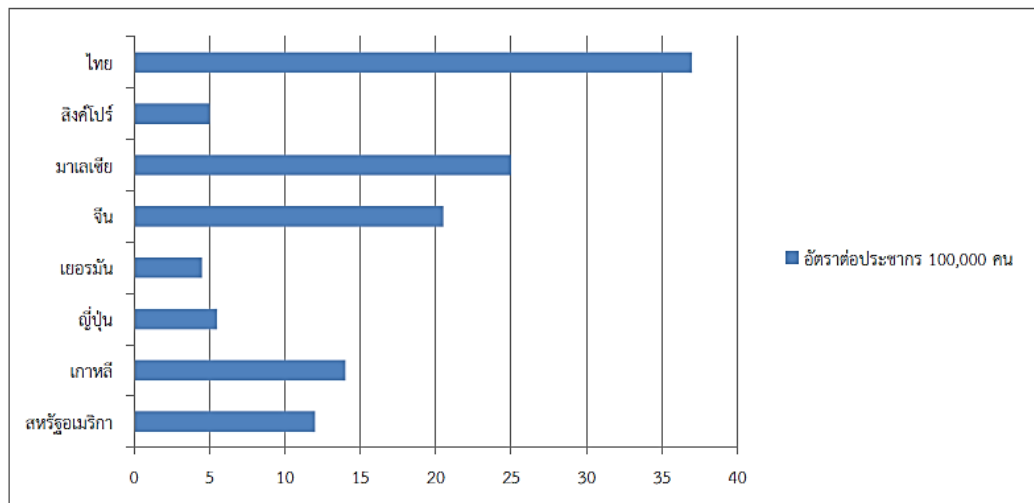
ภาพที่ 2.7 จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ



ที่มา : ที่มา: Tourism 2020 Vision, WTO.

แม้ว่าสถานการณ์นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติจะมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องแต่กลับพบว่าสิ่งหนึ่งที่เป็นภัยคุกคามด้านการท่องเที่ยวคือปัญหาด้านคุณภาพการเดินทางของนักท่องเที่ยวโดยเฉพาะความปลอดภัยทางถนนซึ่งข้อมูลจากมูลนิธิ FIA Foundation , 2554 พบว่าประเทศไทยถูกจัดให้อยู่ในกลุ่มที่มีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติจากอุบัติเหตุทางถนนอยู่ในอันดับต้น ๆ แสดงให้เห็นว่าประเทศไทยเป็นประเทศที่มีความเสี่ยงในด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับสูงเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ ทั่วโลกโดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเทียบกับระดับภูมิภาคเอเชียประเทศไทยมีจำนวนผู้เสียชีวิตสูงสุดเป็นอันดับ 1 สาเหตุส่วนใหญ่ในการเสียชีวิตเกิดจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ดังภาพที่ 2.8

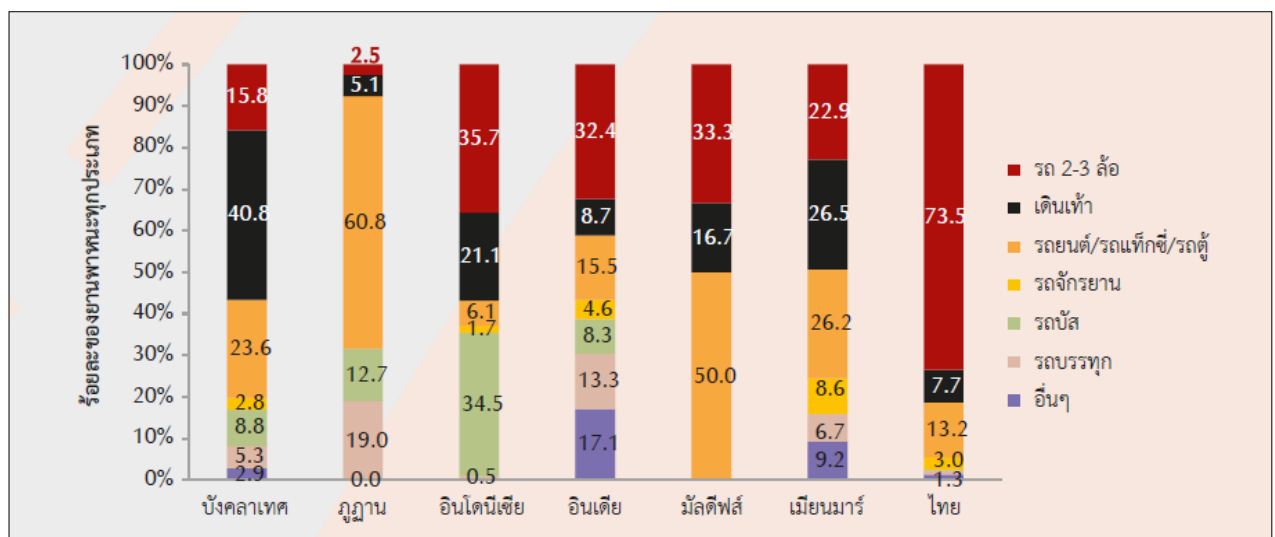
ภาพที่ 2.8 จำนวนผู้เสียชีวิตในอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร 100,000 คน ต่อปี ปี พ.ศ. 2556



ที่มา : WHO , 2557

WHO , 2004 พบว่ารถจักรยานยนต์มีจำนวนกว่าร้อยละ 95 ของยานพาหนะทั้งหมดและมีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 66 ของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนน ดังนั้นการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยควรคำนึงถึงยานพาหนะประเภทจักรยานยนต์เป็นหลักสำหรับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นอกจากนี้ เมื่อเปรียบเทียบระหว่างสัดส่วนจำนวนยานพาหนะกับอัตราเกิดอุบัติเหตุพบว่าภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มียานพาหนะเพียงร้อยละ 16 ของยานพาหนะบนโลกและมีระดับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนถึงร้อยละ 44 ของอัตราการเสียชีวิตทางถนนทั้งโลกเหือจากอุบัติเหตุทางถนนคิดเป็นอัตราเฉลี่ยร้อยละ 20-30 ของคนที่ต้องนอนในโรงพยาบาลการสูญเสียทางเศรษฐกิจของแต่ละประเทศในปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ 2.3 โดยเฉลี่ย ซึ่งจำนวนยานพาหนะอาจเป็นเพียงจำนวนยานพาหนะที่จดทะเบียน แต่มียานพาหนะที่ไม่จดทะเบียนจำนวนมากหรืออาจเนื่องมาจากการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งต่อจำนวนยานพาหนะ ดังภาพที่ 2.9

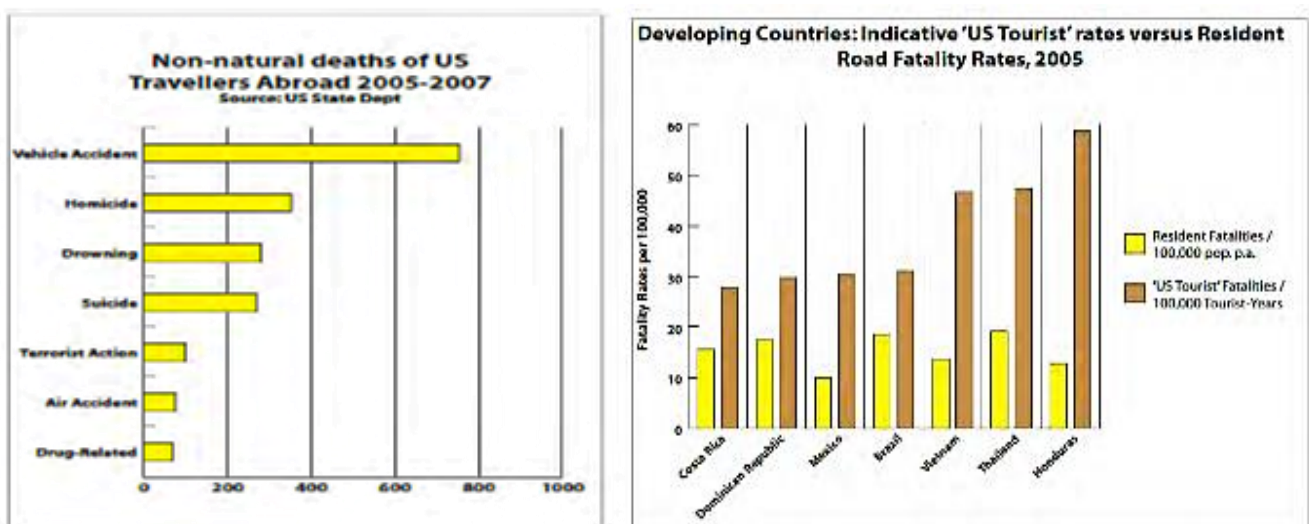
ภาพที่ 2.9 การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำแนกตามประเภทของผู้ใช้ถนน



ที่มา : รายงานการสำรวจสถานะความปลอดภัยทางถนนทั่วโลก, 2556

จากรายงานของมูลนิธิ FIA เรื่อง Bad Trips International Tourism and Road Deaths in developing World (2556) พบว่าอุบัติเหตุเป็นสาเหตุหลักของการตายที่ไม่ธรรมชาติเป็นอันดับที่ 1 ที่ทำให้นักท่องเที่ยวชาวอเมริกันเสียชีวิตในระหว่างท่องเที่ยวระหว่าง พ.ศ.2548 - 2550 โดยประเทศไทยถูกจัดให้อยู่ในอันดับที่ 2 รองจากประเทศฮอนดูรัสที่มีนักท่องเที่ยวชาวอเมริกันของกลุ่มที่มีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุมากที่สุดโดยการเปรียบเทียบอัตราการเสียชีวิตของนักท่องเที่ยวต่อจำนวนนักท่องเที่ยวแสนคนพบว่าอัตราการเสียชีวิตสูงถึง 48 คนซึ่งสูงมากหากเปรียบเทียบกับจำนวนผู้เสียชีวิตของคนไทยอยู่ที่ 18 คนต่อแสนประชากรหรือนักท่องเที่ยวเสียชีวิตสูงกว่าถึง 2.5 เท่านักท่องเที่ยวเสียชีวิตระหว่างท่องเที่ยวจำนวน 769 คนซึ่งร้อยละ 72.6 ตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนน (รถยนต์ร้อยละ 73 รถจักรยานยนต์ร้อยละ 12 เดินเท้าร้อยละ 7 และรถสาธารณะร้อยละ 3) นอกจากนี้ยังพบนักท่องเที่ยวต่างชาติเสียชีวิตหรือบาดเจ็บจากรถตู้โดยสารรถทัวร์เข้าจักรยานยนต์ขับโดยไม่สวมหมวกนิรภัยมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลต่าง ๆ นอกจากนี้รายงานของ ผศ.ดร.ทวีศักดิ์ ตะกระโทก เรื่องความปลอดภัยในการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติในประเทศไทยพบว่านักท่องเที่ยวต่างชาติในไทยนิยมใช้บริการของรถโดยสารประจำทางและไม่ประจำทางสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ร้อยละ 71 เกิดจากการขับเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดและร้อยละ 3 เกิดจากรถที่นำมาให้บริการมีอุปกรณ์ชำรุดคนขับหลับในและปัจจัยเสี่ยงหลักคือคนขับรถไม่ปฏิบัติตามกฎหมายของรถยนต์สาธารณะ ดังภาพที่ 2.10

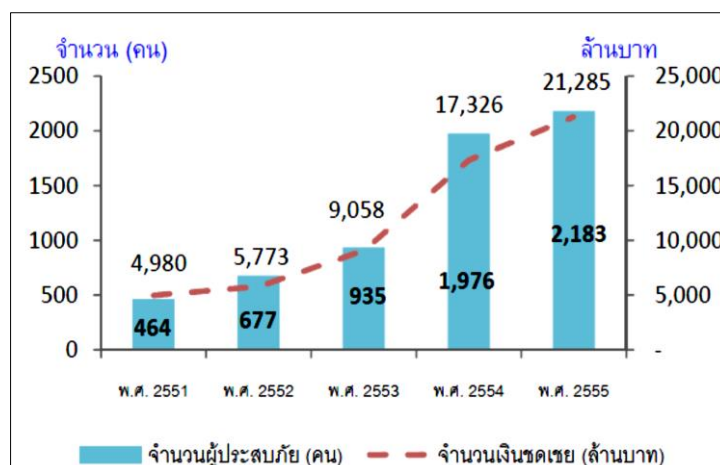
ภาพที่ 2.10 การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำแนกตามประเภทของผู้ใช้ถนน



ที่มา : FIA Foundation , 2554

จากข้อมูลด้านการประกันภัยสำหรับผู้ประสบอุบัติเหตุของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถจำกัดพบว่าแนวโน้มของนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาขอความช่วยเหลือเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 464 คนใน พ.ศ.2551 เป็น 2,183 คนใน พ.ศ.2555 หรือเพิ่มขึ้นถึง 4.7 เท่าเช่นเดียวกับมูลค่าการจ่ายเงินชดเชยที่สูงตามไปด้วยจาก 4,980 ล้านบาทใน พ.ศ.2551 เป็น 21,285 ล้านบาทใน พ.ศ.2555 ดังภาพที่ 2.11

ภาพที่ 2.11 จำนวนผู้ประสบภัยที่เป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติและมูลค่าการจ่ายชดเชยใน พ.ศ. 2551-2555



ที่มา : บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ , 2555

การประเมินอุบัติเหตุทางถนนของกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2555 พบว่าอุบัติเหตุทางถนนกว่าร้อยละ 80 เกิดจากความประมาทโดยรถที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดคือรถจักรยานยนต์ซึ่งผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่สูงถึงร้อยละ 82 ไม่สวมหมวกนิรภัยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จัดอยู่ในกลุ่มผู้ใช้ถนนไร้สิ่งป้องกัน (unprotected road user) มีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บและการตายสูงกว่าผู้ใช้รถยนต์ 10-50 เท่านอกจากนี้ยังพบว่าร้อยละ 30 ของผู้ประสบอุบัติเหตุเป็นชนชาวต่างชาติตามถนนสายรองต่าง ๆ ซึ่งสาเหตุที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนประกอบไปด้วยความผิดพลาดของผู้ใช้ถนนความบกพร่องของรถถนนและสิ่งแวดล้อมโดยอาจเกิดจากปัจจัยใดปัจจัยหนึ่งหรืออาจเกิดจากปัจจัยร่วมประกอบกันเป็นเหตุการณ์ลูกโซ่ (กัลยาณิวัฒโรสินทร์, 2535) ในการแก้ปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรให้ได้ผลอย่างยั่งยืนจึงเป็นเรื่องสำคัญที่จะต้องเริ่มจากตัวของผู้ขับขี่เองให้มีความตระหนักถึงความสำคัญของความปลอดภัยจากอุบัติเหตุจราจรเสียก่อน (Allen, 1996) เพราะหากบุคคลมีความตระหนักในความปลอดภัยจากอุบัติเหตุจราจรแล้วบุคคลก็จะมีแนวโน้มที่จะแสดงพฤติกรรมขับขี่อย่างปลอดภัยขึ้น (Lewis, 1997) ซึ่งสอดคล้องกับ Allen (1996) ที่พบว่าความตระหนักมีผลต่อพฤติกรรมขับขี่ของบุคคลเป็นอย่างมากบุคคลที่มีความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการขับขี่จะมีความรับผิดชอบและเห็นความสำคัญของการปฏิบัติตนให้เกิดความปลอดภัยจากอุบัติเหตุอย่างสม่ำเสมอจนกลายเป็นนิสัยติดตัวได้ Krysan (1965) กล่าวถึงการสร้างความตระหนักในความปลอดภัยจากอุบัติเหตุจราจรซึ่งอาจทำได้ด้วยการศึกษาอบรมให้ความรู้ในเรื่องของกฎหมายจราจรระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ บอกเตือนให้เกิดการตระหนักรู้ในการกระทำโดยสิ่งที่สำคัญในการสร้างความตระหนักในความปลอดภัยจากอุบัติเหตุจราจรให้เกิดขึ้นกับตัวผู้ขับขี่ได้คือการสร้างคุณธรรมรู้จักเห็นอกเห็นใจผู้อื่นมีความอดทนอดกลั้นมีระเบียบวินัยในตนเองปลูกฝังความรับผิดชอบต่ออย่างจริงจังและต่อเนื่องทำให้เกิดการยอมรับในสังคมทั่วไปในเรื่องความปลอดภัยในการขับขี่ดังนั้นการสร้างความตระหนักในความปลอดภัยจากอุบัติเหตุจราจรให้เกิดขึ้นในสังคมนอกจากจะทำให้มีพฤติกรรมขับขี่ที่ถูกต้องทำให้เกิดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินแล้วยังมีส่วนช่วยในการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับประเทศส่งผลให้มีการพัฒนาสังคมและเศรษฐกิจได้อย่างมั่นคงมากขึ้นด้วย (นงลักษณ์ทองคาคุณ, 2537) จากปัญหาที่กล่าวมาทั้งหมดชี้ให้เห็นความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นและจะมีผลกระทบโดยตรงต่ออุตสาหกรรมด้านการท่องเที่ยวของประเทศหากยังไม่ได้มีการดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรมเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.3.2 ทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

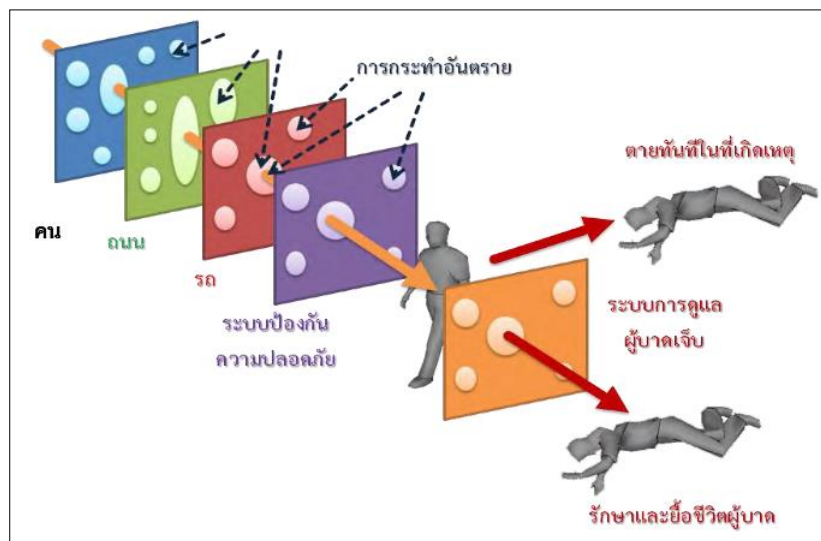
1) นิยามและความหมายของอุบัติเหตุ

ศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างมูลฐานอย่างยั่งยืน มหาวิทยาลัยขอนแก่น (2553) กล่าวว่า อุบัติเหตุจราจรเป็นสิ่งที่สามารถมองว่าเป็นความล้มเหลวของระบบการขนส่ง โดยกรมการขนส่งของประเทศไทย ได้นิยามอุบัติเหตุจราจรว่า เป็นเหตุการณ์ที่ประกอบด้วยหลายปัจจัยและเกิดขึ้นบ่อยมากและไม่มีความแน่นอนว่าจะเกิดขึ้นที่ใดหรือเมื่อไร แต่ทุกครั้งจะนำมาด้วยสถานการณ์ซึ่งบุคคลหนึ่งหรือมากกว่า ไม่สามารถจัดการกับสภาพแวดล้อมที่เขาเผชิญอยู่ได้ ในขณะนั้น (UK Department of Transport, 1986) แต่ในทางปฏิบัติประเทศไทยให้นิยาม อุบัติเหตุจราจรทางถนน คือ อุบัติเหตุทางถนนที่มีผู้บาดเจ็บ และเกี่ยวข้องกับยานพาหนะอย่างน้อยหนึ่งคัน และเกิดขึ้นบนถนนสาธารณะและได้รับการบันทึกโดยตำรวจ (The Royal Society for the Prevention of Accidents, 1998)

2) สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

เป็นที่ยอมรับกันทั่วไปว่า อุบัติเหตุจราจรมันเกิดขึ้นจากความผิดพลาด/บกพร่องอย่างน้อยหนึ่งใน 3 ปัจจัย อาจเป็นความผิดพลาดของผู้ใช้ถนน หรือความบกพร่องของโครงสร้างพื้นฐานด้านถนน หรือความบกพร่องของยานพาหนะ หรือสองในสามปัจจัยหรือสามปัจจัยที่กล่าวไว้แล้วข้างต้น ดังภาพที่ 2.12

ภาพที่ 2.12 ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุที่นำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิต

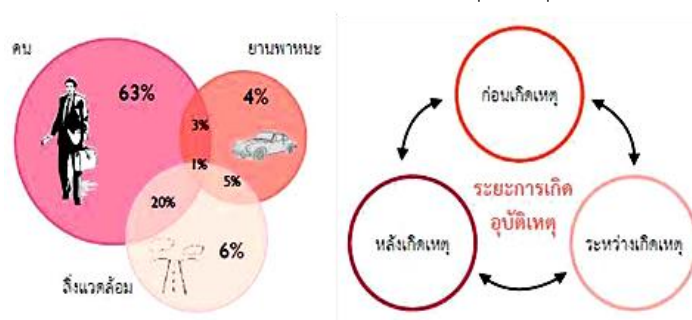


ที่มา : ศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างมูลฐานอย่างยั่งยืน มหาวิทยาลัยขอนแก่น , 2553

3) องค์ประกอบของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

องค์ประกอบของการเกิดอุบัติเหตุ ประกอบด้วย คน ถนนและสิ่งแวดล้อม และยานพาหนะ ซึ่งองค์ประกอบแต่ละส่วนมีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิดในระบบขนส่ง ดังนั้นการทำความเข้าใจถึงลักษณะและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกจึงจำเป็นต้องรู้ถึงองค์ประกอบและลักษณะต่าง ๆ ขององค์ประกอบที่มีความเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจรมัน ๆ เพื่อกำหนดมาตรการในการแก้ไขปรับปรุงระบบการจราจรให้มีความปลอดภัยมากที่สุด (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2548) นอกจากนี้ William Haddon, 1970 ยังกล่าวไว้ว่าช่วงของสถานการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุโดยตรง ซึ่งสามารถแยกออกเป็น 3 ช่วงด้วยกัน คือ ช่วงก่อนเกิดเหตุ (การป้องกันการเกิดเหตุ) ช่วงระหว่างเกิดเหตุ (การป้องกันการบาดเจ็บ) ช่วงหลังเกิดเหตุ (การให้ความช่วยเหลือ) ดังภาพที่ 2.13

ภาพที่ 2.13 องค์ประกอบของการเกิดอุบัติเหตุจราจร



ที่มา : TARC , 2007

องค์ประกอบที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรไม่ว่าจะเป็น คน ยานพาหนะ หรือถนน ได้ถูกนำมาวิเคราะห์เพื่อหาความสำคัญของแต่ละปัจจัย โดยผลการศึกษาประเทศอังกฤษ (Sabey, 1980) สหรัฐอเมริกา (Treat, 1980) และประเทศไทย (สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, 2545) สามารถสรุปได้ตารางที่ 2.7

ตารางที่ 2.7 ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร

ปัจจัย	อังกฤษ	สหรัฐอเมริกา	ไทย
สิ่งแวดล้อมของถนน	2	3	2
คน	65	57	57
ยานพาหนะ	2	2	2
ถนนและคน	24	27	14
คนและยานพาหนะ	4	6	19
ถนนและยานพาหนะ	1	1	0.4
ทั้งสามปัจจัย (สิ่งแวดล้อม คน ยานพาหนะ)	1	3	6

ที่มา : (Sabey, 1980; Treat, 1980; สจร, 2545)

จากตารางจะเห็นว่า ปัจจัยทางด้านถนนมีส่วนในการทำให้เกิดอุบัติเหตุร้อยละ 22-34 ปัจจัยทางด้านคน ร้อยละ 93-96 และปัจจัยทางด้านยานพาหนะร้อยละ 8-27 ผลจากการวิเคราะห์นี้แสดงให้เห็นว่าคนเป็นปัจจัยสำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุอย่างชัดเจน การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรโดยมาตรการดำเนินมาตรการกับปัจจัยทั้งสามของอุบัติเหตุ คือ คน รถ และถนนและสิ่งแวดล้อม สามารถทำได้ใน 3 ช่วงเวลา คือ ป้องกันก่อนที่อุบัติเหตุจะเกิด (Pre-crash) หลีกเลี่ยงหรือลดความรุนแรงขณะเกิด (During-Crash) และบรรเทาการบาดเจ็บหรือเสียชีวิต (Post-Crash) ทำให้สามารถจัดมาตรการทั้งหมดออกเป็น 9 กลุ่มมาตรการ แล้วนำเสนอในรูปของตารางโดยนักวิเคราะห์ชาวอเมริกัน William Haddon (Haddon, 1980) เรียกว่า Haddon Matrix ดังแสดงในตารางที่ 2.8

ตารางที่ 2.8 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุเทียบกับช่วงเวลา (Haddon Matrix)

The Haddon Matrix		องค์ประกอบของการเกิดอุบัติเหตุ	
เหตุการณ์	คน	ยานพาหนะ(รถจักรยานยนต์)	ถนนและสิ่งแวดล้อม
ก่อนเกิดเหตุ (การป้องกันการเกิดเหตุ)	- ข้อมูล - ทักษะ - การบังคับใช้กฎหมาย	- ความเข้าใจในการใช้ยานพาหนะ - มาตรฐานในการตรวจสอบยานพาหนะต่อการเดินทาง - การเข้มงวดในการเข้ายานพาหนะจากหน่วยงาน	- การบำรุงรักษาเส้นทางให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสมกับการใช้งานอยู่เสมอ - การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน - การพัฒนาอุปกรณ์ทางถนนให้ได้มาตรฐานสากล
ระหว่างเกิดเหตุ (การป้องกันการบาดเจ็บ)	- นักท่องเที่ยวประมาณ - ขาดทักษะการให้ความช่วยเหลือแก่นักท่องเที่ยว - การสื่อสารระหว่างรักษาพยาบาลกับเจ้าหน้าที่	- อุปกรณ์ฉุกเฉินยามเกิดอุบัติเหตุ - มาตรฐานในการติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวก - อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยอื่นๆ - การเข้าถึงพื้นที่เกิดอุบัติเหตุ	- อุปกรณ์ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุข้างถนน - การวางแผนออกแบบถนนให้ไม่อันตรายต่อผู้ประสบภัย - การใช้เทคโนโลยีในการแจ้งจุดเกิดเหตุไปยังหน่วยกู้ชีพ
หลังเกิดเหตุ (การให้ความช่วยเหลือ)	- การประสานงานระหว่างหน่วยงานเพื่อให้ความช่วยเหลือ - การติดตามหลังการรักษา	- การสืบสวนสาเหตุของอุบัติเหตุเกี่ยวกับยานพาหนะ	- การประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ความช่วยเหลือผู้ประสบเหตุชาวต่างชาติ

ที่มา : World Report on Road Traffic Injury Prevention, 2004

การทำความเข้าใจถึงลักษณะและสาเหตุของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เข้า จำเป็นต้องรู้ถึงองค์ประกอบและลักษณะต่าง ๆ ขององค์ประกอบที่มีความเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุนั้น ๆ เพื่อจะสามารถบ่งชี้ได้ว่ามีปัจจัยใดบ้างที่มีส่วนส่งเสริมให้เกิดอุบัติเหตุและมีผลต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุ ซึ่งองค์ประกอบหรือปัจจัยเหล่านั้น คือ

1) ปัจจัยด้านคน

คนที่มีส่วนโดยตรงต่อการส่งเสริมให้เกิดอุบัติเหตุมี 2 กลุ่ม ประกอบด้วย ผู้ขับขี่ และคนเดินเท้าซึ่งมีรายละเอียดดังนี้ (ตารางที่ 2.9)

ผู้ขับขี่เป็นตัวการเกิดอุบัติเหตุโดยตรง เพราะผู้ขับขี่เป็นคนบังคับและควบคุมยานพาหนะให้อยู่ในสถานการณ์ต่าง ๆ ทั้งการบังคับรถเพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุและการบังคับรถที่เป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุ

คนเดินเท้าเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุการจราจรในขณะที่มีได้ขับหรือขี่หรือโดยสารพาหนะ หรือสัตว์ใด ๆ คนเดินเท้าก็เป็นคนใช้ถนน ทั้งการเดินตามถนนหรือเดินข้ามถนนปัจจัยด้านคนที่พบว่ามีผลต่ออุบัติเหตุที่สำคัญๆ

ตารางที่ 2.9 ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่และสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่มาจากปัจจัยด้านคน

ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่	สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่มาจากปัจจัยด้านคน
สภาวะแวดล้อม	- ลักษณะการเดินทาง ความคุ้นเคยเส้นทาง - สภาพภูมิอากาศ ภูมิประเทศ ลักษณะการใช้ที่ดิน - สภาพการจราจร สภาพเส้นทางที่ใช้ในการเดินทาง
ปัจจัยทางด้านจิตใจ	- เพศ อายุ สถานภาพสมรส อาชีพ - การตอบสนองต่อสิ่งเร้า - การดื่มของมึนเมา ใขยา/สารเสพติด
ปัจจัยทางกายภาพ	- ความสามารถในการมองเห็น การได้ยิน และการมีปฏิกิริยาโต้ตอบ - พฤติกรรมการขับรถ/ใช้ถนน เช่น การเลือกใช้ความเร็ว การใช้เกียร์ การเบรก การเลี้ยว การให้สัญญาณ ขับรถผิดช่องทาง การเลี้ยวกลับรถ การใช้อุปกรณ์ความปลอดภัย - ประสบการณ์ในการขับขี่/ใบขับขี่/การเกิดอุบัติเหตุ - การไม่ทราบและไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น ฝ่าฝืนสัญญาณ ตามหลังกระชั้นชิด แชนจ์ในที่ห้ามแซง - ภาวะร่างกาย/โรคประจำตัว/อารมณ์ ความล้า ระยะเวลา/ระยะทางในการขับรถ

ที่มา : World Report on Road Traffic Injury Prevention, 2004

● ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์

1. ประสบการณ์การขับขี่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีประสบการณ์การขับขี่ต่างกันจะมีความเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุที่ต่างกัน ผู้ที่ฝึกหัดขับรถไม่เพียงพอ ทำให้ขาดความรู้ความชำนาญในการใช้รถใช้ถนน เช่น ขาดความรู้เรื่องการคาดคะเนความเร็ว หรือประมาณระยะทางไม่ถูกต้อง หรือไม่คุ้นเคยในเรื่องลักษณะของยานพาหนะทำให้ไม่สามารถบังคับรถได้ เช่น รถลื่นไถลตกถนน หรือแล่นออกนอกทาง เป็นต้น Munden (1962) พบว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ระหว่าง 0-3 ปี จะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงที่สุด แต่อัตราการเกิดอุบัติเหตุจะลดลงเมื่อผู้ขับขี่มีประสบการณ์การขับขี่เพิ่มมากขึ้น

2. การดื่มของมึนเมา ผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะมีเมินเมา เช่น การดื่มสุรา เบียร์ ไวน์ และเครื่องดื่มอื่น ๆ ที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ ไม่สามารถควบคุมสติสัมปชัญญะได้ จากการศึกษาของLapham (1995); Insurance Institute of Highway Safety (1993); Wells, et al. (1993);Dermott และ Hughes (1983); Evans (1990) พบว่าผู้ที่ขับรถขณะมีเมินมาจะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าคนขับที่ไม่ดื่มของมึนเมา Zador (1991); Zador, et al. (2000) พบว่าการเพิ่มขึ้นของระดับแอลกอฮอล์ทุก ๆ ร้อยละ 0.02 จะทำให้จำนวนการเกิดอุบัติเหตุจนเสียชีวิตเพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่า นอกจากนี้ยังมีผลการศึกษาของ Perrine (1975) ที่พบอีกว่าอัตราเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ที่มีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่า 0.1 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ขับรถที่ไม่เมินมาประมาณ 7 เท่า

3. การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเกี่ยวกับสัญญาณไฟจราจร กฎจราจรและการใช้สัญญาณไฟ ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงเนื่องจากผู้ขับขี่อาจจะบังคับรถไปในทิศทางหรือตำแหน่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายAl-Madani (2002) ได้ทำการทดสอบกลุ่มผู้ขับขี่ในประเทศบาห์เรน คูเวต โอมาน กาตาร์และสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ เกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจในป้ายจราจร พบว่า ค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างผู้ขับขี่มีความเข้าใจเพียงร้อยละ 56 ของป้ายจราจรทั้งหมด ซึ่งมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอย่างมาก

4. การใช้ยา ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ใช้ยาบางประเภท เช่น ยาแก้แพ้ ยาลดความดัน หรือยาอื่น ๆ ที่มีผลข้างเคียงทำให้ง่วงนอน ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับรถที่ไม่ใช้ยา

5. การใช้สารเสพติด ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ใช้สารเสพติด เช่น ยาแก้ปวดประสาท จะทำให้สมรรถภาพการขับรถลดลง Skegg, et al. (1972) พบว่าผู้ขับรถที่ใช้ยาแก้ปวดประสาทจะมีอัตราเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับรถที่ไม่ใช้ยาแก้ปวดประสาทประมาณ 5 เท่า

6. พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ Harano, et al. (1975) พบว่าผู้ขับรถที่มีความผิดพลาดขณะขับรถ เช่น ในการเบรก การเลี้ยว การใช้สัญญาณไฟ การแซง การใช้ความเร็ว การควบคุมรถ ขับรถผิดช่องทาง และการเลี้ยวกลับรถ จะทำให้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าผู้ขับรถด้วยความระมัดระวัง นอกจากนี้ Baxter, et al. (1990) พบว่ากลุ่มผู้ขับขี่รุ่นทั้งสองเพศชอบขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และชอบขับรถตามคันหน้าในระยะกระชั้นชิด

7. ภาวะร่างกาย ผู้ขับขี่ยานพาหนะขณะร่างกายไม่พร้อม เช่น ร่างกายอ่อนเพลียจากการขับรถเป็นเวลานาน และการพักผ่อนไม่เพียงพอ ทำให้มีโอกาสหลับใน หรือการตัดสินใจของผู้ขับขี่ช้าลง กลุ่มบุคคลเหล่านี้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับรถที่มีร่างกายสมบูรณ์ Grandjean (1968) พบว่า ความเหนื่อยล้าเป็นปัจจัยสำคัญปัจจัยหนึ่งที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ กล่าวคือ การขับขี่ยวดยานที่ติดต่อกันนาน 4 ชั่วโมง จะทำให้ระดับการตื่นตัวของร่างกายลดลง เป็นสาเหตุทำให้เกิดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น Connor, et al.(2002) พบว่า การง่วงนอนขณะขับขี่เป็นการเพิ่มความเสี่ยงต่อการได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากการชนของยานพาหนะ

8. โรคประจำตัว ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีสภาวะทางร่างกายที่ไม่สมบูรณ์ Gastaut (1982) พบว่าผู้ขับรถที่มีโรคประจำตัว เช่น โรคหัวใจ โรคไต โรคปอด และโรคลมชัก กลุ่มบุคคลเหล่านี้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับรถที่มีร่างกายสมบูรณ์

9. ประสาทการรับรู้ ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีปัญหาเกี่ยวกับประสาทการรับรู้ ซึ่งประกอบด้วยลักษณะการมองเห็น การได้ยิน การประเมินความเสี่ยงต่อสถานการณ์ต่าง ๆ ขณะขับรถและการควบคุมการขับรถ Hills (1975) พบว่าผู้ขับรถที่มีสติดี หรือมีการรับรู้ที่ดี จะมีความปลอดภัยในขณะที่ขับรถมาก นอกจากนี้ Gioia และ Morphew (1968) ยังพบอีกว่า ประสาทการรับรู้ด้านการมองเห็นมีความเกี่ยวข้องกับการประเมินสถานการณ์ขณะขับรถประมาณร้อยละ 90

2) ปัจจัยด้านยานพาหนะ(รถจักรยานยนต์)

รถจักรยานยนต์ (Motorcycles) เป็นปัจจัยที่สำคัญที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐาน มีการเพิ่มแต่งอุปกรณ์ใหม่ มีสภาพชำรุดบกพร่องขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดีก่อนใช้งาน อาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ

ตารางที่ 2.10 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่มาจากปัจจัยด้านพาหนะ

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่มาจากปัจจัยด้านพาหนะ	รายละเอียด
รถจักรยานยนต์มีอุปกรณ์ที่อยู่ในสภาพไม่สมบูรณ์ ชำรุด บกพร่อง	- ระบบห้ามล้อทำงานไม่ปกติ เช่น เบรกแตก มีการปรับแต่งสภาพยานพาหนะ - สภาพของยาง เช่น ยางแตก และยางรั่ว - ระบบไฟส่องสว่างและไฟสัญญาณ เช่น ระบบไฟส่องสว่างหรือไฟสัญญาณเสีย
รถจักรยานยนต์ไม่เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย	- ใช้งานผิดประเภท - มีการปรับแต่งสภาพยานพาหนะ - ช้อน 3 (บรรทุกคนเกินขนาด)

ที่มา : World Report on Road Traffic Injury Prevention, 2004

3) ปัจจัยด้านถนน

ถนน (Road) มีความสำคัญในการพัฒนาความเจริญเข้าสู่พื้นที่ก่อให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทาง การเพิ่มผลผลิต และช่วยยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนให้ดีขึ้น เมื่อพิจารณาถึงหลักเกณฑ์ในการออกแบบถนน จะต้องออกแบบแนวทางของถนนให้เป็นแนวทางตรงมากที่สุด แต่ในบางพื้นที่ไม่สามารถทำได้ ดังนั้นวิศวกรจราจรจะต้องศึกษาลักษณะการวางแนวถนน (Road Alignment) ลักษณะทางโค้งต่างๆ ตลอดจนระยะมองเห็นปลอดภัย (Sight Distance) และลักษณะต่าง ๆ ของทางแยก (Intersection) เพื่อสามารถออกแบบให้การใช้ถนนมีความสะดวกและความปลอดภัยมากที่สุดโดยองค์ประกอบด้านถนนที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร

- สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากปัจจัยถนนได้แก่ แนวเส้นทางและรูปตัด เช่น รัศมีโค้ง การยกโค้ง การขยายโค้งระยะมองเห็นอุปกรณ์ควบคุมจราจร เช่น เครื่องหมาย ป้าย สัญญาณไฟอุปกรณ์กั้นข้างทางสภาพข้างทาง หรือการจอดรถข้างทางสภาพผิวทาง ไหล่ทาง การระบายน้ำไฟฟ้าส่องสว่าง เป็นต้น

- ปัจจัยด้านถนนที่ส่งผลกระทบต่อ การเกิดอุบัติเหตุ

1. ความกว้างช่องจราจร จากผลการศึกษาผลกระทบของความกว้างช่องจราจรที่มีต่อการเกิดอุบัติเหตุ Zegeer, et al. (1981) และ Cirillo และ Council (1986) พบว่าความกว้างช่องจราจรระหว่าง 3.40-3.70 เมตร เป็นความกว้างที่เหมาะสมที่สุดสำหรับถนนขนาด 2 ช่องจราจร บริเวณนอกเมือง เนื่องจากมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุและมีความสมดุลระหว่างการไหลของกระแสจราจรกับความปลอดภัยต่อการจราจรมากที่สุด และจากการศึกษาของ Lay (1986) พบว่าถนนที่มีช่องจราจรกว้างน้อยกว่า 3.00 เมตร มีอิทธิพลทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรแต่ละครั้งมีรถเกี่ยวข้องมากกว่าหนึ่งคัน

2. ความกว้างไหล่ทาง จากผลการศึกษาผลกระทบของไหล่ทางที่มีต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร พบว่าขึ้นอยู่กับขนาดความกว้างและชนิดของผิวไหล่ทาง Ogden (1996) ได้กล่าวว่าไหล่ทางชนิดที่ไม่ปูผิวจะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าชนิดที่ปูผิวไหล่ทางอย่างชัดเจน Armour (1984) พบว่าสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุบนถนนที่มีไหล่ทางชนิดไม่ปูผิวและปูผิว มีค่าเท่ากับ 3 ต่อ 1 และ 4 ต่อ 1 สำหรับกรณีทางตรงที่เป็นทางราบ และทางโค้งหรือทางลาดชันตามลำดับ และนอกจากนี้พบว่าไหล่ทางที่กว้าง 0.00-2.00 ม. จะมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรสูง สำหรับไหล่ทางที่มีมากกว่า 2.50 ม. พบว่าจะมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรเพียงเล็กน้อย

3. ระยะมองเห็นในโค้งราบ จากการศึกษาของ Glennon (1987) พบว่าระยะมองเห็นที่ปลอดภัยมีความสำคัญอย่างมากสำหรับการควบคุมการขับยานพาหนะให้ปลอดภัยโดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับกรณีของรถบรรทุก ซึ่งมีความสามารถตอบสนองต่อการเบรกต่ำ โดยจากรายงานของ Federal Highway Administration (1986) ได้สรุปว่า ระดับสายตาของผู้ขับขี่รถบรรทุกสามารถมองเห็นวัตถุได้สูงกว่ารถยนต์ประเภทอื่นมีส่วนช่วยในการชดเชยการตอบสนองต่อการเบรกต่ำของรถบรรทุกชนิดต่าง ๆ ได้ แต่หลักเกณฑ์นี้อาจไม่สามารถใช้กับกรณีของรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้ ทั้งนี้เพราะเป็นรถที่มีขนาดใหญ่และมีน้ำหนักบรรทุกมาก ซึ่งจำเป็นต้องใช้ระยะทางหยุดรถที่ปลอดภัยยาวกว่ารถยนต์ทั่วไป

4. ระยะมองเห็นในโค้งดิ่ง Glennon (1987) พบว่าบนทางหลวงที่มีข้อจำกัดของระยะมองเห็นที่ปลอดภัยที่บริเวณทางโค้งดิ่ง (Crest curve) จะมีความถี่ต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงถึงร้อยละ 52 ของทางโค้งดิ่งหยาย (Sag curve)

5. แนวทางราบ จากการศึกษา Glennon (1987) พบว่าจำนวนอุบัติเหตุจราจรบนทางหลวงจะเกิดขึ้นที่บริเวณทางโค้งมากกว่าบริเวณทางตรงถึง 3 เท่า โดยส่วนใหญ่เกิดจากการวิ่งหลุดออกจากทางโค้ง นอกจากนี้ Neuman, et al. (1983) พบว่ารัศมีความโค้งเป็นปัจจัยหลักที่มีผลต่อความปลอดภัยของโค้งราบ โดยพบว่าทางโค้งราบที่มีรัศมีความโค้งต่ำกว่า 600 เมตร จะมีผลช่วยสนับสนุนให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้น

6. แนวทางดิ่ง โดยทั่วไปแล้วทางโค้งดิ่งหยาย (Sag curve) จะมีปัญหาด้านระยะมองเห็นปลอดภัยไม่มากนัก ในขณะที่ทางโค้งดิ่ง (Crest curve) นั้นจะมีข้อจำกัดของระยะมองเห็นปลอดภัยมากกว่าสำหรับช่วงลาดของถนนนั้น

7. จำนวนช่องจราจร สภาพเส้นทางที่ดีเรียบมักทำให้ผู้ขับขี่ขาดความระมัดระวังและขับรถด้วยความเร็วสูง และถนนที่มี 2 ช่องจราจรจะเกิดอุบัติเหตุมากกว่าถนนที่มี 4 ช่องจราจร

8. อุปกรณ์กันข้างทาง คือ อุปกรณ์ที่ติดตั้งเพื่อป้องกันมิให้รถที่เกิดอุบัติเหตุวิ่งออกนอกถนน โดยทั่วไปจะติดตั้งไว้บริเวณที่เป็นจุดเสี่ยงอันตราย เช่น บริเวณทางโค้ง สะพานและจุดที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอื่น ๆ ตัวอย่างของอุปกรณ์กันข้างทางเพื่อความปลอดภัย ได้แก่ ราวกันตก (Guard rail) และกำแพงคอนกรีต เป็นต้น

9. เครื่องหมายจราจร คือ เครื่องมือบอกข้อมูลด้าน การห้าม การเตือน และการแนะนำที่สำคัญสำหรับผู้ขับขี่รถใช้ถนนเพื่อช่วยให้การขับขี่มีความปลอดภัยมากขึ้น ลักษณะของเครื่องหมายจราจรจำเป็นต้องเข้าใจง่าย สังเกตได้ชัดทั้งกลางวันและกลางคืน ตำแหน่งของเครื่องหมายมีความเหมาะสมต่อผู้ขับขี่และคนเดินเท้าที่จะสามารถมองเห็นได้ชัดต้องมีความชัดเจนไม่ลบลบเลือนหายไป ตัวอย่างของเครื่องหมายจราจร เช่น ทางม้าลายเส้นแบ่งช่องจราจร เส้นแบ่งทิศทางการเดินรถ ลูกศร และข้อความเตือนต่าง ๆ เป็นต้น

10. ป้ายจราจร คือ เครื่องมือที่ช่วยบอกข้อมูลด้าน การห้าม การบังคับ การเตือน และการแนะนำที่สำคัญสำหรับผู้ขับขี่รถใช้ถนนเพื่อช่วยให้การขับขี่มีความปลอดภัยมากขึ้น ป้ายจราจรจะต้องเข้าใจง่าย สังเกตได้ชัดทั้งกลางวันและกลางคืน ตำแหน่งของป้ายมีความเหมาะสมต่อผู้ขับขี่และคนเดินเท้าที่จะสามารถมองเห็นได้ชัด ต้องมีความชัดเจนไม่ลบลบเลือนหายไป ตัวอย่างของป้ายจราจร เช่น ป้ายหยุด ป้ายห้ามเลี้ยว เป็นต้น

11. สัญญาณไฟจราจร คือ เครื่องมือควบคุมการจราจรที่มีความสำคัญโดยเฉพาะบริเวณทางแยกที่มีปริมาณยานพาหนะมากถึงจุดที่ต้องติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ตำแหน่งการติดตั้งระบบสัญญาณไฟควรให้ผู้ขับขี่และคนเดินเท้าสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนและต้องไม่ถูกบดบังจากสภาพแวดล้อมอื่น ๆ เช่น กิ่งไม้ เป็นต้น

12. สิ่งอำนวยความสะดวกคนเดินเท้า คือ อุปกรณ์หรือเครื่องมือด้านความปลอดภัยที่จัดเตรียมไว้สำหรับคนเดินเท้า ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของระบบการจราจร เช่น ทางเท้า ทางข้าม (สะพานลอย) และสัญญาณไฟคนเดินข้าม เป็นต้น

13. สภาพผิวถนน ผิวจราจรที่ไม่เหมาะสมกับการใช้งานหรือมีข้อบกพร่อง เช่น พื้นผิวถนนมีความเสียดทานน้อย ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ มีโคลนตม ถนนขาด และถนนกำลังซ่อมบำรุง เป็นต้น ข้อบกพร่องต่าง ๆ เหล่านี้อาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้

14. ไฟฟ้าส่องสว่างบนถนน แสงสว่างในถนนมีความสำคัญอย่างมาก เพราะเกี่ยวกับความสามารถในการมองเห็น การจัดแสงสว่างบนถนนให้เพียงพอจะช่วยลดอุบัติเหตุได้เพราะจะลดการใช้ไฟสูง ซึ่งแสงไฟสูงจากรถส่วนมากอาจส่งผลให้ผู้ขับขี่สายตาพร่ามัวได้ ทำให้มองไม่เห็นทางและเป็นอันตรายต่อการขับรถ

4) ปัจจัยอื่น ๆ

สิ่งแวดล้อม (Environment) เป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรยานยนต์ โดยส่วนใหญ่แล้วจะเกิดจากปัจจัยทางธรรมชาติเป็นสำคัญ เช่น ลักษณะทางภูมิศาสตร์ของแต่ละพื้นที่สภาพดินฟ้าอากาศ นอกจากนี้ยังเกิดจากมนุษย์เป็นผู้กระทำได้อีกด้วย เช่น การเผาไฟ การปลูกสร้างสิ่งบดบังสายตา เป็นต้น สิ่งแวดล้อมหรือสภาพแวดล้อมของถนนอาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้โดยองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมของถนนอาจแยกได้เป็น 2 ประเด็น ดังนี้

1. อุปสรรคทางธรรมชาติ คือ สิ่งที่บั่นทอนความสามารถในการขับขี่ให้ลดลงที่มีผลมาจากอุปสรรคทางธรรมชาติ เช่น ฝนตก มีหมอกปกคลุมหรือมีฝนมาก ต้นไม้บดบังป้ายหรือสัญญาณไฟจราจร ซึ่งสิ่งเหล่านี้ทำให้ทัศนวิสัยผู้ขับขี่ลดลงและอาจส่งผลต่ออุบัติเหตุได้

2. อุปสรรคที่เกิดจากการกระทำของคน คือ สิ่งที่บั่นทอนความสามารถในการขับขี่ให้ลดลงที่มีผลมากจากการกระทำของคน เช่น การเผาขยะหรือหญ้าริมทาง ควั่นดำจากท่อไอเสียรถยนต์ การติดตั้งป้ายโฆษณา ตู้โทรศัพท์หรือสิ่งปลูกสร้างอื่น ๆ บดบังป้ายและสัญญาณไฟจราจร เป็นต้น

- สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากปัจจัยสภาพแวดล้อมได้แก่สภาพอากาศ เช่น หมอก ฝน ลม อุณหภูมิ ความมืด สว่าง อุปสรรคจากมนุษย์ เช่น คิวไฟ เป็นต้น

2.3.3 ประกันภัยและการเยียวยาการรักษา

เมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วการให้ความช่วยเหลือนักท่องเที่ยวที่ประสบอุบัติเหตุอย่างทันท่วงที การประกันอุบัติเหตุ การรักษาพยาบาลเบื้องต้นอย่างถูกต้องและการนำผู้ได้รับบาดเจ็บไปส่งสถานพยาบาลที่มีความพร้อมในการรักษามากที่สุดที่อยู่ใกล้จะช่วยให้โอกาสรอดชีวิตและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บ รวมทั้งลดโอกาสที่จะเกิดความพิการลงได้ อุบัติเหตุบนถนนสามารถป้องกันได้และแม้หลังจากที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้ว อาจช่วยลดอัตราการตาย และผลกระทบของการบาดเจ็บจะลดลงได้โดยการดูแลรักษาอย่างเร่งด่วนและมีประสิทธิภาพเป้าหมายสูงสุดของการสร้างความปลอดภัยทางถนนไม่ใช่เพียงแค่การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุเท่านั้น แต่ยังรวมถึงการป้องกันการตายและความพิการด้วย ดังนั้นจึงควรลงมือทำอย่างเร่งด่วนเพื่อปรับปรุงการตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุและการรักษาผู้ป่วยให้ดียิ่งขึ้น บทบาทของหน่วยงานสุขภาพในการรักษาผู้ที่ตกเป็นเหยื่อของความผิดพลาดถนน จะเริ่มต้นจากจุดที่เกิดเหตุและต่อเนื่องไปยังศูนย์บริการการแพทย์ฉุกเฉิน หอผู้ป่วย และสถานที่พักฟื้นถ้าจำเป็น ระบบบริการผู้บาดเจ็บเป็นแผนงานที่รวมขั้นตอนเหล่านี้ทั้งหมดไว้ด้วยกันรวมทั้งการป้องกันและการดูแลให้การส่งต่อระหว่างหน่วยงานเป็นไปอย่างราบรื่น เมื่อเกิดอุบัติเหตุและมีผู้ได้รับบาดเจ็บบุคคลที่มักเข้าให้การช่วยเหลือแก่ผู้บาดเจ็บเป็นอันดับแรกคือบุคคลทั่วไป ก่อนที่ผู้ที่มีบทบาทและมีความสามารถที่แท้จริงจะมาถึงปัญหาอุปสรรคที่มักเกิดขึ้นจนอาจทำให้ผู้ได้รับบาดเจ็บมีอาการแย่ลงหรืออาจเสียชีวิตได้คือการขาดความรู้ของประชาชนทั่วไปที่เข้าช่วยเหลือ ความแตกต่างทางภาษาและวัฒนธรรมของผู้ให้การช่วยเหลือและผู้บาดเจ็บการติดต่อสื่อสารไปยังผู้รับผิดชอบที่เหมาะสมไม่เพียงพอและการบริการก่อนถึงโรงพยาบาลที่ต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน ปัจจัยกลุ่มนี้ยังอาจนำไปสู่การที่ประชาชนมองรายรอบผู้บาดเจ็บอย่างหนาแน่นและขัดขวางการทำงานของเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการการแพทย์ฉุกเฉิน อุปสรรคที่อาจเกิดขึ้นได้ในขั้นตอนของการนำส่งผู้ป่วยไปยังสถานรักษาพยาบาล ได้แก่ การจราจรที่หนาแน่นขาดการประสานงานที่ดี เป็นต้น สิ่งเหล่านี้ล้วนทำให้ความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บที่รุนแรงหรือการเสียชีวิตของนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นได้ (สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ, 2553)

2.4. กฎหมายและข้อกำหนดเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์เช่า

นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติจำนวนมากที่เดินทางมาประเทศไทยและใช้รถเช่าเพื่อท่องเที่ยว ซึ่งรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่นักท่องเที่ยวให้ความนิยมมากที่สุด จากการศึกษาการเตรียมความพร้อมในการเดินทางมาท่องเที่ยวด้านความปลอดภัยถนนพบว่า นักท่องเที่ยวเหล่านั้นส่วนใหญ่ไม่ทราบความแตกต่างหรือตระหนักถึงกฎจราจรในประเทศไทยเท่าที่ควรและผู้ประกอบการก็ไม่ได้ให้ข้อมูลที่เพียงพอแก่นักท่องเที่ยว การเช่ารถจักรยานยนต์สามารถทำได้ง่ายดายไม่มีกฎระเบียบที่ชัดเจน จนนำมาซึ่งการเกิดอุบัติเหตุกับนักท่องเที่ยวจำนวนมาก จากข้อมูลสถิติจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตของชาวไทยและชาวต่างชาติของสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (2556) พบว่า จักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตและบาดเจ็บของนักท่องเที่ยวต่างชาติมากที่สุด สูงถึงร้อยละ 95 รองลงมาคือ การไม่สวมหมวกนิรภัย และการดื่มสุรา ซึ่งทั้งหมดนี้เป็นสิ่งที่นักท่องเที่ยวต่างชาติไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรของไทย เมื่อพิจารณาการเช่ารถจักรยานยนต์ในประเทศไทยร่วมกับองค์ประกอบที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทั้ง 3 องค์ประกอบคือ คน ยานพาหนะ หรือถนน พบว่าประเทศไทยยังมีช่องว่างทั้งทางนโยบายและการปฏิบัติอันนำมาซึ่งปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.4.1 ข้อจำกัดด้านคุณสมบัติของผู้เช่ารถจักรยานยนต์

คนเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ นโยบายการเช่ารถจักรยานยนต์ ได้แก่ ประสิทธิภาพการพิจารณา อายุ และใบอนุญาตในการขับขี่เป็นสำคัญ นอกจากนี้ยังมีกฎหมายที่ใช้ในการควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่ของคนในแต่ละประเทศที่แตกต่างกันไป เช่น กฎหมายและนโยบายด้านการจำกัดความเร็ว กฎหมายและนโยบายเมาสุราขณะขับขี่ยานพาหนะ กฎหมายการสวมหมวกนิรภัย เป็นต้น

ตารางที่ 2.11 ข้อจำกัดในการเช่าจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

ข้อจำกัดการเช่ารถจักรยานยนต์	อังกฤษ	ญี่ปุ่น	ไทย	เยอรมนี	ออสเตรเลีย	ฝรั่งเศส	อเมริกา
การกำหนดอายุขั้นต่ำ	18	21	20	25	18	25	25
ใบอนุญาตในการขับขี่รถจักรยานยนต์	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
ใบขับขี่สากล	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
ใบขับขี่ชั่วคราว	✓			✓	✓		
การอบรมการใช้รถจักรยานยนต์ก่อนเช่า	✓	✓		✓	✓		
การกำหนดขนาดเครื่องยนต์สำหรับการขับขี่ภายในเมือง	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
ระยะเวลาถือครองใบขับขี่	2 ปี			2 ปี		2ปี	
ข้อจำกัดอื่น ๆ	ห้ามวิ่งบนมอเตอร์เวย์						

ที่มา : WHO , 2557

จากตารางข้างต้นเมื่อเปรียบเทียบการเช่ารถจักรยานยนต์ระหว่างประเทศไทยและประเทศอื่น ๆ พบว่าประเทศไทยมีการให้บริการเช่ารถจักรยานยนต์ง่ายมาก แม้ว่าประเทศไทยจะมีข้อกำหนดต่าง ๆ แต่ในทางปฏิบัติกลับไม่มีการใช้จริง ผู้เช่าเพียงแคมีเงินและ PASSPORT ก็สามารถเช่ารถจักรยานยนต์ได้แล้วยิ่งไปกว่านั้น ประเทศไทยไม่มีการอบรมการใช้รถจักรยานยนต์ให้แก่นักท่องเที่ยวก่อน จึงเป็นเหตุให้นักท่องเที่ยวไม่ทราบกฎจราจร นำมาซึ่งความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนแก่นักท่องเที่ยว เมื่อพิจารณารายละเอียดการเช่ารถจักรยานยนต์ในแต่ละด้าน สามารถอธิบายได้ดังนี้

1) ข้อจำกัดด้านอายุขั้นต่ำที่สามารถเช่ารถจักรยานยนต์ได้

Senserrick and Whelan พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อความสัมพันธ์ของอุบัติเหตุกับการจำกัดอายุขั้นต่ำที่น้อยเกินไป ได้แก่ การขาดความพร้อมด้านวุฒิภาวะ เป็นการเพิ่มจำนวนผู้ขับขี่มือใหม่บนท้องถนน ระยะเวลาในการถือครองใบขับขี่ประเภทชั่วคราวที่สั้นจนเกินไป ดังนั้นจะเห็นได้ว่า อายุของผู้เช่ารถจักรยานยนต์เป็นคุณสมบัติแรกที่ผู้ประกอบการในประเทศต่าง ๆ พิจารณาสำหรับการอนุญาตให้เช่ารถจักรยานยนต์ ซึ่งการพิจารณาแบ่งได้เป็น 2 แบบ คือ พิจารณาอายุขั้นต่ำเพียงอย่างเดียว และ การพิจารณาอายุควบคู่กับขนาดเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ที่ขอเช่า ประโยชน์ของการจำกัดอายุขั้นต่ำในการเช่ารถจักรยานยนต์ เป็นการวางมาตรฐานทางกฎหมายถึงความเหมาะสมของอายุผู้ขับขี่ที่ควรจะต้องขับขี่และยังทำให้ผู้ขับขี่มีพัฒนาการด้านวุฒิภาวะที่เพียงพอ

ตารางที่ 2.12 การตรวจสอบใบขับขี่ในการเข้าจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

ประเทศ	กำหนดอายุขั้นต่ำสำหรับผู้เข้าสำหรับเข้ารถจักรยานยนต์แต่ละประเภท			
	เครื่องยนต์ 50 cc	เครื่องยนต์ 125 cc	เครื่องยนต์ 250 cc	เครื่องยนต์ 400 cc
อังกฤษ	16	17	19	24
ญี่ปุ่น	21	-	-	-
ไทย	20	20	20	20

ที่มา : WHO , 2557

2) ข้อจำกัดด้านใบขับขี่รถจักรยานยนต์

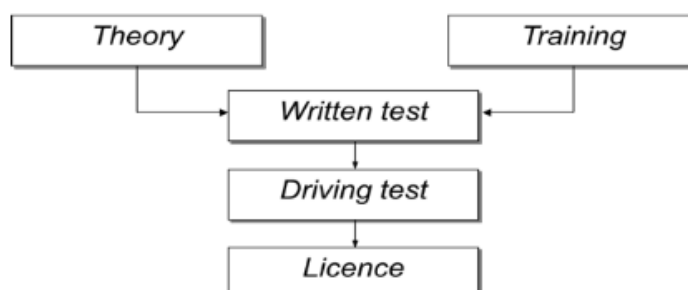
McGwin G, Whatley J , 1997 ศึกษาถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการให้ใบอนุญาตขับขี่ที่กัอัตราการเสียชีวิตพบว่า การกำหนดให้มีใบอนุญาตขับขี่เฉพาะรถจักรยานยนต์มีผลต่อการลดอัตราการเสียชีวิตในกลุ่มรถจักรยานยนต์ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Katherine Perez ได้ศึกษาถึงผลกระทบของการแก้ไขกฎหมายในประเทศสเปนที่อนุญาตให้ผู้มีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้โดยไม่ต้องมีการสอบการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่าอัตราการเสี่ยงต่อการบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ประเภท 50-125 ซีซีเพิ่มขึ้นหลังจากการแก้ไขกฎหมายดังกล่าว ชี้ให้เห็นถึงความแตกต่างของทักษะการขับขี่ของยานพาหนะทั้งสองประเภทที่ควรจะต้องมีการทดสอบที่แตกต่างกัน จึงสามารถสรุปได้ว่าทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยจำเป็นต้องใช้ทักษะที่สูงกว่าการขับขี่รถยนต์ จึงจำเป็นต้องมีการกำหนดระบบใบขับขี่ที่แยกออกจากระบบใบขับขี่ของรถยนต์และไม่สามารถใช้แนวทางในการกำกับดูแลเหมือนกันได้ทั้งหมด

1. การขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

การขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในแต่ละประเทศมีวิธีการทดสอบที่แตกต่างกันไป แต่โดยทั่วไปแล้วสามารถแบ่งออกเป็น 4 รูปแบบหลัก ๆ ได้แก่ General System System with Probationary Two-phase System with Provisional และ Graduated Licensing แต่ละรูปแบบมีรายละเอียด ดังนี้

- General System คือ ผู้ที่จะสอบเข้ารับการอบรมจากโรงเรียนสอนการขับขี่ จากนั้นจึงเข้าทำการทดสอบข้อเขียนเกี่ยวกับความรู้ทางทฤษฎีและการปฏิบัติ และการสอบการขับขี่ ในกรณีที่สอบผ่านจะได้รับใบอนุญาตทันที ดังภาพที่ 2.14

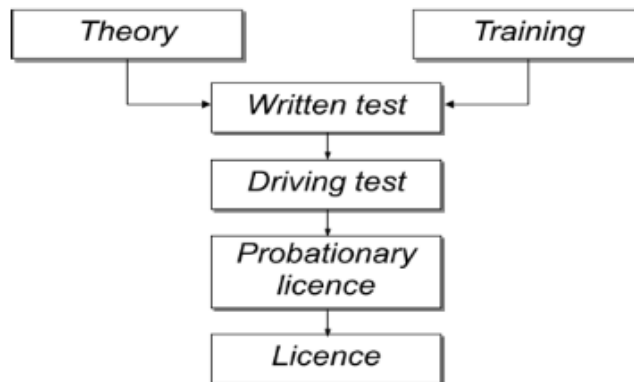
ภาพที่ 2.14 วิธีการทดสอบการขอใบอนุญาตขับขี่แบบ General System



ที่มา : B.Sexton et al , 2004

- System with Probationary เป็นการทดสอบเช่นเดียวกับการทดสอบแบบทั่วไป แต่จะมีช่วงเวลาในการถือใบขับขี่ชั่วคราวก่อนจะได้ใบขับขี่ถาวร ปกติประมาณ 2 ปี (Probationary license) โดยในช่วงของการถือใบขับขี่ชั่วคราวจะมีมาตรการในการกำกับดูแลที่เข้มข้นกว่าปกติ หากมีการฝ่าฝืนก็就会被ตัดคะแนน หากมีคะแนนสะสมในช่วงเวลาดังกล่าวมากเกินไปที่กำหนดจะต้องมีการเข้ารับการอบรมเพิ่มเติม ตัวอย่างมาตรการกำกับดูแลที่เข้มข้นได้แก่การกำหนดให้ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเป็น 0 ในช่วงเวลาดังกล่าว หรือการฝ่าฝืนกฎหมายที่มีความเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยโดยตรงอย่างเช่นการขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ดังภาพที่ 2.15

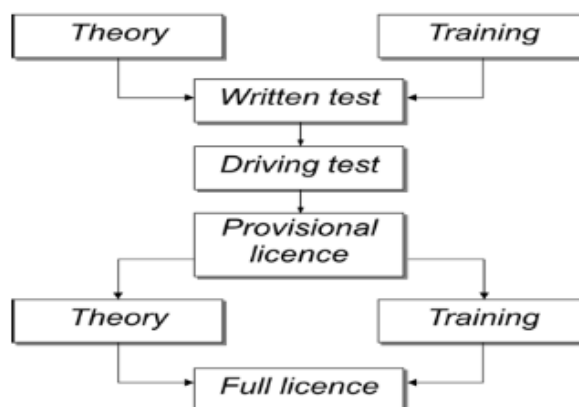
ภาพที่ 2.15 วิธีการทดสอบการขอใบอนุญาตขับขี่แบบ System with Probationary



ที่มา : B.Sexton et al , 2004

- Two-phase System with Provisional ประเภ่นี้มีลักษณะคล้ายกับ System with Probationary แตกต่างกันที่ช่วงถือครองใบขับขี่ชั่วคราวจะต้องเข้ารับการอบรมเพิ่มเติมทั้งภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติ เพื่อเพิ่มพูนทักษะระดับสูง เช่น การขับอย่างปลอดภัยในเวลากลางคืน การขับขึ้นถนนลิ้น การประเมินความปลอดภัยด้วยตนเอง การประเมินสถานการณ์อันตรายในขณะขับขี่ ดังภาพที่ 2.16

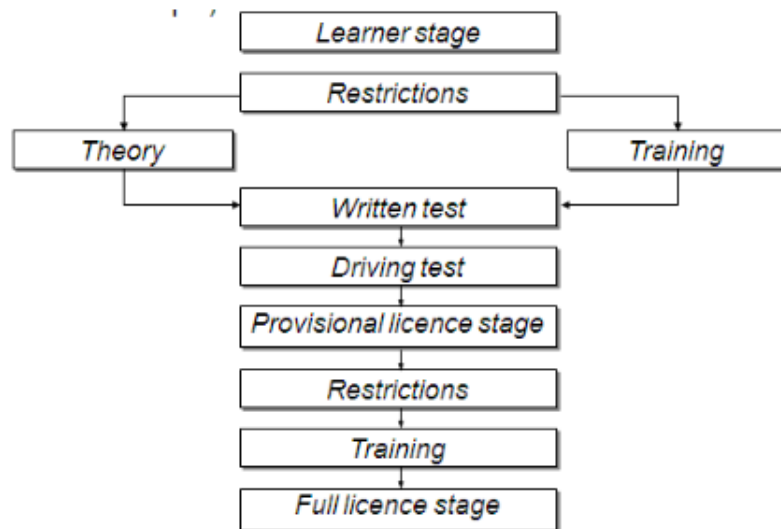
ภาพที่ 2.16 วิธีการทดสอบการขอใบอนุญาตขับขี่แบบ Two-phase System with Provisional



ที่มา : B.Sexton et al , 2004

● Graduated Licensing หรือ การออกใบอนุญาตขับขี่แบบเป็นลำดับขั้น ประกอบไปด้วย 3 ระดับในการออกใบขับขี่ โดยจะมีลักษณะใกล้เคียงกับประเภทก่อนหน้านี้ แต่มีความชัดเจนมากขึ้น นั่นคือ มีระดับเรียนรู้ learner stage ระดับควบคุมชั่วคราว provisional licence stage และระดับถาวร full licence stage การกำหนดระดับดังกล่าวเกิดขึ้นเนื่องจากความสามารถในการเรียนรู้และเพิ่มพูนประสบการณ์จะเกิดขึ้นตามระยะเวลาในการได้รับประสบการณ์ในการขับขี่ที่เพิ่มขึ้น ดังนั้นจึงควรมีการดูแลการขับขี่ของผู้ขับขี่ที่ได้รับประสบการณ์ที่สอดคล้องกับทักษะในขณะนั้น เมื่อประสบการณ์เพิ่มขึ้นการควบคุมดูแลก็จะได้รับการผ่อนผันมากขึ้นจนถึงระดับที่จะได้รับการครอบครองด้วยใบขับขี่แบบถาวร ดังภาพที่ 2.17

ภาพที่ 2.17 วิธีการทดสอบการขอใบอนุญาตขับขี่แบบ Graduated Licensing



ที่มา : B.Sexton et al , 2004

ตารางที่ 2.13 การขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในแต่ละประเทศ

ประเทศ	ประเภทของการสอบใบอนุญาตในการขับขี่รถจักรยานยนต์
สวีเดน	Two-phase System with Provisional
อังกฤษ	Two-phase System with Provisional
เนเธอร์แลนด์	Two-phase System with Provisional
นอร์เวย์	Two-phase System with Provisional
เยอรมัน	Graduated Licensing
ออสเตรเลีย	Two-phase System with Provisional
ฝรั่งเศส	Two-phase System with Provisional
ออสเตรีย	Two-phase System with Provisional
อเมริกา	System with Probationary
ไทย	General System

ที่มา : B.Sexton et al , 2004

2. การตรวจสอบใบขับขี่ในการเข้าจากรยานยนต์

การตรวจสอบใบขับขี่ในการเข้าจากรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในแต่ละประเทศโดยเทียบกับประเทศไทย ซึ่งประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตทางถนนต่อประชากร 100,000 คน ส่วนใหญ่ต้องการใบขับขี่จากรยานยนต์ในประเทศของนักท่องเที่ยวพร้อมใบอนุญาตขับขี่สากล นักท่องเที่ยวถึงจะสามารถขับขี่ในประเทศนั้น ๆ ได้ โดยประเทศไทยได้มีการกำหนดการตรวจสอบใบขับขี่ในการเข้าจากรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติไว้เช่นเดียวกับประเทศอื่น ๆ รวมถึงสามารถให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติใช้ใบขับขี่สากลเป็นเอกสารยืนยันในการขับขี่จากรยานยนต์ในประเทศไทยได้ แต่ในความเป็นจริงการบังคับใช้หรือตรวจสอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการอนุญาตให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติสามารถขับขี่ในประเทศไทยยังคงไม่มีความเข้มงวดในการตรวจสอบปัจจุบันนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เข้ามาท่องเที่ยวในสถานที่ท่องเที่ยวในประเทศไทยสามารถเข้าจากรยานยนต์โดยนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติสามารถเข้าจากรยานยนต์ได้โดยไม่ต้องใช้เอกสารดังกล่าวที่กำหนดไว้ โดยใช้เอกสารอย่างเดียว คือ หนังสือเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ซึ่งเป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่จะประสบอุบัติเหตุในประเทศไทย ดังตารางที่ 2.14

ตารางที่ 2.14 การตรวจสอบใบขับขี่ในการเข้าจากรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

ประเทศ	การตรวจสอบใบขับขี่ในการเข้าจากรยานยนต์ ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ			ประมาณการอัตราการ เสียชีวิตทางถนนต่อ ประชากร 100,000 คน
	ใบขับขี่ จากรยานยนต์	ใบอนุญาตขับขี่ สากล	ใบขับขี่สากล	
สวีเดน	มี	มี	-	3
อังกฤษ	มี	มี	-	3.7
เนเธอร์แลนด์	มี	มี	-	3.9
นอร์เวย์	มี	มี	-	4.3
เยอรมัน	มี	มี	-	4.7
ออสเตรเลีย	มี	มี	มี	6.1
ฝรั่งเศส	มี	มี	-	6.4
ออสเตรีย	มี	มี	มี	6.6
แคนาดา	มี	มี	-	6.8
ไทย	มี	มี	มี	43

ที่มา : WHO , 2556

3. กฎหมายและนโยบายด้านการจำกัดความเร็ว

ประเทศไทยมีกฎหมายด้านการจำกัดความเร็วทั้งในระดับชาติและระดับท้องถิ่น รวมไปถึงการกำหนดความเร็วสูงสุดบนถนนทั้งบริเวณพื้นที่เมืองและพื้นที่ชนบท แต่ยังคงมีการจำกัดความเร็วสูงสุดไว้อยู่ในอัตราที่สูงกว่าประเทศอื่น ๆ ในเขตพื้นที่เมือง อย่างไรก็ตามการแบ่งเขตพื้นที่ของถนนในพื้นที่เมืองและพื้นที่ชนบทยังคงขาดความชัดเจนเนื่องจากชุมชนมีการเกาะกลุ่มกันตามบริเวณสายถนน ส่งผลให้พื้นที่เมืองมีการขยายตัวอย่างไม่มีแบบแผนอันเป็นปัญหาต่อด้านความปลอดภัยทางถนน อีกทั้งในบริเวณโดยรอบสถานศึกษา ยังคงไม่มีการกำหนดความเร็วสูงสุด ซึ่งแสดงให้เห็นถึงช่องว่างของกฎหมายที่จะทำให้เกิดความเสี่ยงมากกว่าประเทศอื่น ๆ ในเรื่องของการจำกัดความเร็ว รวมไปถึงการวัดระดับประสิทธิภาพของการบังคับใช้โดยรวม จากสถิติของ

ประชาชนส่วนใหญ่พบว่าประเทศไทยมีประสิทธิผลที่ค่อนข้างต่ำพอสมควรเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ แสดงให้เห็นว่าประเทศไทยยังคงมีปัญหาในเรื่องของการนำกฎหมายหรือนโยบายด้านการจำกัดความเร็วไปสู่การบังคับใช้จริง

ตารางที่ 2.15 ข้อจำกัดด้านความเร็วในการใช้จักรยานยนต์

ประเทศ	การจำกัดความเร็วในระดับ ชาติ	การจำกัดความเร็วในระดับท้องถิ่น	ความเร็วสูงสุด			ประสิทธิผลของการบังคับใช้กฎหมายการโดยรวม (1-10)
			ถนนในพื้นที่เมือง (กม./ชม.)	ถนนในพื้นที่ชนบท (กม./ชม.)	ถนนบริเวณโรงเรียน (กม./ชม.)	
สวีเดน	มี	มี	50	80	30	6
อังกฤษ	มี	มี	48	97	48	-
เนเธอร์แลนด์	มี	มี	50	80	15-50	7
นอร์เวย์	มี	มี	50	80	40-50	7
เยอรมัน	มี	ไม่มี	50	100	-	-
ออสเตรเลีย	ไม่มี	มี	50	110	-	8
ฝรั่งเศส	มี	มี	50	90	30	9
แคนาดา	ไม่มี	มี	-	-	-	6
สิงคโปร์	มี	ไม่มี	70	-	-	7
ไทย	มี	มี	80	90	-	3

ที่มา : WHO., 2556

4. กฎหมายและนโยบายเมาสุราขณะขับขี่ยานพาหนะ

ส่วนใหญ่ทุกประเทศให้ความสำคัญต่อกฎหมายเกี่ยวกับการเมาสุราขณะขับขี่ยานพาหนะ โดยเมื่อเปรียบเทียบแล้ว พบว่าประเทศไทยยังไม่มีข้อกำหนดในเรื่องของระดับสูงสุดของแอลกอฮอล์ในเลือดสำหรับคนที่ประกอบอาชีพเกี่ยวกับการขับรถโดยเฉพาะ รวมไปถึงการวัดระดับประสิทธิผลของการบังคับใช้เกี่ยวกับกฎหมายการเมาสุราขณะขับขี่ยานพาหนะ จากมติของประชาชนส่วนใหญ่พบว่าอยู่ในระดับปานกลาง และสัดส่วนของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เสียชีวิตสาเหตุจากการเมาสุราขณะขับขี่ยานพาหนะซึ่งประเทศไทยมีสัดส่วนมากถึงร้อยละ 25.8 โดยเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ ยังคงเป็นสัดส่วนที่อยู่ในระดับสูง เช่นเดียวกับอีกหลาย ๆ ประเทศ

ตารางที่ 2.16 กฎหมายควบคุมการเมาสุราขณะขับขี่จักรยานยนต์

ประเทศ	กฎหมายเมาแล้วขับในระดับชาติ	การกำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดขณะขับขี่ยานพาหนะ	กฎหมายกำหนดระดับสูงสุดของแอลกอฮอล์ในเลือด		ประสิทธิผลของการบังคับใช้กฎหมายการโดยรวม (1-10)	ร้อยละการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุเมาแล้วขับ
			สำหรับบุคคลทั่วไป (g/dl)	สำหรับเด็กวัยรุ่น (g/dl)		
สวีเดน	มี	มี	0.02	0.02	5	22
อังกฤษ	มี	มี	0.08	0.08	-	19
นอร์เวย์	มี	มี	0.08	0	7	32
เยอรมัน	มี	มี	0.02	0.02	7	15
ออสเตรเลีย	มี	มี	0.05	0.05	5	20
ฝรั่งเศส	ไม่มี	มี	0.05	0	8	30
แคนาดา	มี	มี	0.05	0.05	8	30.8
เคนาดา	มี	มี	0.05-0.08	0	3	6
ญี่ปุ่น	มี	มี	0.08	0.08	9	11
ไทย	มี	มี	0.05	0	5	25.8

ที่มา : WHO., 2556

5. กฎหมายการสวมหมวกนิรภัย

ประเทศไทยมีกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่จักรยานยนต์ที่ค่อนข้างครอบคลุมเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ พบว่าประเทศไทยยังขาดกฎหมายในการกำหนดอายุต่ำสุดหรือระดับความสูงในการเป็นผู้โดยสารจักรยานยนต์เพียงเรื่องเดียวเท่านั้น แต่ประสิทธิผลในการบังคับใช้ยังอยู่ที่ระดับ 6 จาก 10 แสดงให้เห็นว่ายังไม่มีประสิทธิภาพจากการประมาณอัตราการสวมหมวกกันนิรภัยพบว่ามีเพียงร้อยละ 53 ของคนขับที่ใส่หมวกนิรภัย และร้อยละ 19 ของผู้โดยสารที่ใส่หมวกนิรภัยในการขับขี่จักรยานยนต์ ซึ่งเป็นอัตราส่วนที่แสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่จักรยานยนต์ในประเทศไทย ยังคงไม่ตระหนักถึงความปลอดภัยและไม่สวมหมวกนิรภัยอีกจำนวนมาก ดังตารางที่ 2.17

ตารางที่ 2.17 เปรียบเทียบกฎหมายและประสิทธิผลของการบังคับใช้กฎหมายการสวมหมวกนิรภัย

ประเทศ	กฎหมายการสวมหมวกนิรภัย บังคับใช้ต่อผู้ใช้รถใช้ถนน		กฎหมายการสวมหมวกนิรภัย บังคับกับถนน และยานพาหนะ		ประสิทธิผลของการบังคับ ใช้ด้านกฎหมายการสวม หมวกนิรภัยโดยรวม (1- 10)
	ผู้ขับขี่	ผู้โดยสาร	ถนนทุกประเภท	เครื่องยนต์ทุก ประเภท	
สวีเดน	มี	มี	มี	มี	7
อังกฤษ	มี	มี	มี	มี	-
เนเธอร์แลนด์	มี	มี	มี	-	7
นอร์เวย์	มี	มี	มี	มี	8
เยอรมัน	มี	มี	มี	มี	-
ออสเตรเลีย	มี	มี	มี	มี	8
ฝรั่งเศส	มี	มี	มี	มี	9
ออสเตรีย	มี	มี	มี	มี	8
แคนาดา	มี	มี	มี	มี	10
ไทย	มี	มี	มี	มี	6

ที่มา : WHO , 2556

จากข้อมูลของเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ปีพ.ศ. 2555 ประเทศไทยมีโครงการปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย 100 เปอร์เซ็นต์ เริ่มประกาศเมื่อปี 2554 และมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากร 100,000 คน ในปี 2563 โดยมีแนวทางที่สำคัญประการหนึ่ง คือ การส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย โดยมุ่งเน้นให้ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่จักรยานยนต์ ซึ่งจะช่วยลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตเมื่อประสบอุบัติเหตุ และถือเป็นการปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีในการร่วมรณรงค์ให้ปี 2554 เป็นปีแห่งการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 100 โดยเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Watch) ระบุว่าอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้จักรยานยนต์ในไทย ปี 2553 มีจำนวนร้อยละ 44 ในปี 2554 มีจำนวนเพิ่มขึ้นมาเป็นร้อยละ 46 และปี 2555 กลับมีจำนวนลดลงเหลือเพียงร้อยละ 43 เท่านั้น

2.4.2 ข้อจำกัดด้านรถจักรยานยนต์สำหรับการเข้าจักรยานยนต์

ตารางที่ 2.18 เปรียบเทียบข้อจำกัดด้านรถจักรยานยนต์สำหรับการเข้าจักรยานยนต์

มาตรฐานรถจักรยานยนต์	อังกฤษ	ญี่ปุ่น	ไทย
การกำหนดขนาดเครื่องยนต์สันดาป	50 cc - 125 cc	50 cc – 400 cc	50 cc – 400 cc
อุปกรณ์เสริม (หมวกนิรภัย)	มี	มี	มี
ลงนามในข้อตกลงระดับโลกเกี่ยวกับมาตรฐานยานพาหนะที่ตกลงร่วมกัน	ไม่มี	มี	มี
กำหนดอายุขั้นต่ำสำหรับผู้เข้าใช้รถจักรยานยนต์แต่ละประเภท	กำหนด	ไม่กำหนด	ไม่กำหนด
ข้อจำกัดอื่น ๆ	ห้ามวิ่งบนถนนมอเตอร์เวย์	-	-

ที่มา : WHO , 2557

จากตารางข้างต้นพบว่าประเทศไทยยังคงไม่มีนโยบายหรือกฎหมายในการตรวจสอบมาตรฐานของยานพาหนะที่ให้ใช้อย่างชัดเจน อีกทั้งในส่วนของผู้ประกอบการธุรกิจเช่ารถไม่ได้เข้มงวดเรื่องคุณสมบัติของผู้เช่า ก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อผู้เช่าเอง

2.5. การป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

2.5.1 แผนงานการประกันภัยอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย

การประกันภัยอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการเช่ารถจักรยานยนต์ ทั้ง ผู้เช่า ผู้ประกอบการ ภาครัฐ สามารถทำได้ใน 3 ช่วงเวลา คือ ก่อนเกิดเหตุ (การคุ้มครอง) ระหว่างเกิดเหตุ (การรักษา) และหลังเกิดเหตุ (การเยียวยา) ทำให้สามารถจัดมาตรการทั้งหมดออกเป็น 9 กลุ่มมาตรการ แล้วนำเสนอในรูปของตารางโดยนักวิเคราะห์ชาวอเมริกัน William Haddon (Haddon, 1980) เรียกว่า Haddon Matrix ดังแสดงในตารางที่

ตารางที่ 2.19 ความสัมพันธ์ระหว่างการป้องกันอุบัติเหตุด้านงานประกันภัยอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เทียบกับช่วงเวลา (Haddon Matrix)

The Haddon Matrix	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการเช่ารถจักรยานยนต์		
เหตุการณ์	ผู้เช่า	ผู้ประกอบการ	ภาครัฐ
ก่อนเกิดเหตุ (การคุ้มครอง)	- ความเข้าใจระบบประกันภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุ - การซื้อประกันอุบัติเหตุหรือประกันภัยส่วนบุคคล	- สัญญาเช่ารถจักรยานยนต์ - ประกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ - การขายประกันภัยเพิ่มเติมแก่ผู้เช่า	- พรบ.ประกันชีวิต พ.ศ. 2551 - พรบ.วินาศภัย พ.ศ. 2551
ระหว่างเกิดเหตุ (การรักษา)	- ข้อมูลการติดต่อสื่อสารกับหน่วยงานที่ให้ความช่วยเหลือ - การสื่อสารระหว่างโรงพยาบาลกับ	- หากผู้เช่าซื้อประกันไว้กับบริษัท บริษัทประกันจะจ่ายค่าสินไหมทดแทน (ยกเว้น ค่าปรับ) ไม่ว่าจะ	- พรบ.คุ้มครองผู้ประสบภัย พ.ศ. 2535 - จ่ายเงินค่ารักษาพยาบาลเท่าที่จำเป็น

The Haddon Matrix	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการเข้าร่วมการจราจรยานยนต์		
เหตุการณ์	ผู้เช่า	ผู้ประกอบการ	ภาครัฐ
	เจ้าหน้าที่ - การรักษาคุ้มครองถึงบุคคลที่ 3 (ไม่จ่ายทั้งหมด)	เป็น ค่าซ่อมรถ ค่าลากรถ ค่า รักษาพยาบาล ค่าชดเชย	
หลังเกิดเหตุ (การเยียวยา)	- หากผู้เช่าเป็นผู้ทำผิดผู้เช่า จะต้องเป็นผู้จ่ายค่าทำขวัญ ให้กับคู่กรณี	- ไม่ปรากฏ	- พรบ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2551 - พรบ.ประกันสังคม พ.ศ.2533

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา , 2557

2.5.2 แผนและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

1) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมีความสำคัญในฐานะที่เป็นแผนที่เป็นแผนที่ ซึ่งอธิบายถึงภาพรวมของการพัฒนาทั้งประเทศ และสามารถระบุไปถึงการพัฒนาในด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย โดยแผนพัฒนาฯ ฉบับแรก ๆ ได้ให้ความสำคัญกับการวางแผนโครงสร้างพื้นฐาน พยายามลดช่องว่างทางสังคม ด้วยการกระจายรายได้และการบริการทางสังคมสู่ท้องถิ่น แต่อย่างไรก็ตามแผนพัฒนาฯ ข้างต้น ยังมิได้ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยทางถนนมากนัก เนื่องจากการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคมเป็นหลัก แต่ต่อมาในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 เป็นต้นไป ได้มีการให้ความสำคัญและเริ่มตระหนักถึงด้านความปลอดภัยทางถนนเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากการก่อตั้งหน่วยงานหรือองค์กรที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถใช้ถนนจากโครงสร้างแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้องในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน จะเห็นว่าในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 - 11 หรือ พ.ศ. 2547 เป็นต้นมา ได้มีการให้ความสำคัญและมีแผนแม่บท หรือแผนงานต่าง ๆ ที่ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยทางถนนมากขึ้น โดยมีความสอดคล้องกับช่วงเวลาในการก่อตั้งกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการลดจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุ โดยครอบคลุมถึงนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติด้วยเช่นกันนอกจากแนวโน้มอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เพิ่มขึ้นในทุก ๆ ปีแล้ว ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนยังคงเป็นสาเหตุการเสียชีวิตตลอดระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา ซึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยที่เป็นองค์ประกอบของการเกิดอุบัติเหตุหลัก 3 ประการ อันได้แก่ ปัจจัยด้านรถหรือพาหนะ ปัจจัยด้านถนนหรือสิ่งแวดล้อม และปัจจัยด้านคนหรือผู้ขับขี่ โดยจากปัจจัยด้านคนนี่เองที่เป็นสาเหตุหลักที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด

2) การจัดตั้งองค์กร Global Road Safety Partnership

ธนาคารโลกได้มีการจัดตั้งองค์กร Global Road Safety Partnership ขึ้นในปี ค.ศ.1999 เพื่อช่วยแก้ปัญหาอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดขึ้นบนถนนในประเทศกำลังพัฒนา ซึ่งมีสมาชิกเข้าร่วมประกอบด้วยภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม มีจุดมุ่งหมายหลักเพื่อริเริ่มวิธีการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน จึงมีการก่อตั้งโครงการความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนด้านความปลอดภัยทางถนน Thailand Global Road Safety Partnership (Thailand GRSP) ต่อมาได้จดทะเบียนเป็น “มูลนิธิความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนน” โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อริเริ่มวิธีการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนซึ่งกิจกรรมหลักของ Thailand GRSP คือ

1. โครงการให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยแก่เด็กและเยาวชน
2. โครงการฝึกอบรมผู้ขับขี่ที่ขับรถบรรทุกและรถโดยสารเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ
3. โครงการฝึกอบรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ
4. โครงการโทรไม่ขับ

5. โครงการเมาไม่ขับ
6. โครงการคณูปลดอุบัติเหตุในยานยนต์
7. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการมองเห็นของผู้ขับขี่
8. โครงการปรับปรุงระบบอุปกรณ์นำทางในการขับขี่ที่ปลอดภัย
9. โครงการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนและการฝึกอบรมระบบการตรวจสอบความปลอดภัยทาง

ถนน

10. โครงการมอเตอร์ไซด์ปลอดภัยเปิดไฟ ใส่หมวก

นอกจากธนาคารโลก (World Bank) ที่ให้ความสนใจทางด้านความปลอดภัยทางถนนแล้วมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) ก็ได้มีการก่อตั้งศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) หรือ Road Safety Group Thailand (RSG) โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. เพื่อนำข้อมูลความรู้ที่เกิดขึ้นไปใช้ประโยชน์เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ จราจรทางบก และ ส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยทางถนน ทั้งในระดับประเทศและท้องถิ่น
2. เพื่อสร้างและพัฒนาองค์ความรู้ ที่สามารถนำไปสู่การดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบก ด้านกฎหมาย รวมทั้งมาตรการต่าง ๆ ทั้งในระดับประเทศและท้องถิ่น
3. เพื่อส่งเสริมให้สังคมได้รู้เท่าทันและมีความรู้ความเข้าใจ รวมทั้งตระหนักถึงปัญหาอุบัติเหตุจราจร และการสร้างความปลอดภัยทางถนน
4. เพื่อสร้างเครือข่ายนักวิชาการด้านอุบัติเหตุจราจรและด้านความปลอดภัยทาง ถนน ในสาขาวิชาชีพต่าง ๆ ให้ครอบคลุมทุกประเด็นของปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบก
5. เพื่อพัฒนาให้เกิดองค์กรประสานงานและเชื่อมโยงกับเครือข่ายต่าง ๆ

3) แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2548-2551

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2548-2551 เป็นแผนแม่บทแรกที่มีความสำคัญกับความปลอดภัยทางถนน เนื่องจากก่อนหน้านี้มีเพียงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหรือระบบคมนาคม ที่ไม่ครอบคลุมในเรื่องการส่งเสริมความปลอดภัย หรือกล่าวได้อีกนัยหนึ่งว่า ความปลอดภัยทางถนนยังเป็นประเด็นรองที่ภาครัฐให้ความสำคัญ เพราะมักเน้นการให้ความสำคัญในการก่อสร้างมากกว่าการบริหารจัดการ อีกทั้งจากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 ซึ่งมุ่งเน้นการจัดทำโครงการต่าง ๆ เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน รวมไปถึงการจัดตั้งหน่วยงานหรือองค์กรที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัย ได้แก่ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เป็นต้น จึงมีการผลักดันและให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนมากขึ้นกว่าในอดีต โดยภาครัฐมีความชัดเจนและให้ความสำคัญกับการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจังในเรื่องของการมุ่งลดอัตราอุบัติเหตุทางถนน เพื่อเสริมสร้างให้เกิดความปลอดภัยในการคมนาคม สำหรับผู้ใช้รถใช้ถนน ทั้งเพศชายและเพศหญิง เนื่องจากปัญหาความปลอดภัยทางถนนเป็นปัญหาหลักที่เกิดขึ้นในประเทศไทย โดยจะเห็นได้จากอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุหลักของการสูญเสีย ทั้งเพศชายและเพศหญิง โดยมีตัวเลขที่ค่อนข้างสูง เมื่อเปรียบเทียบกับสาเหตุการสูญเสียอื่น ๆ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องบริหารจัดการเพื่อลดอัตราการสูญเสีย จึงต้องแก้ไขที่ปัจจัยต้นเหตุ ที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของแผนแม่บทฉบับนี้ ที่ได้กำหนดเป้าหมายที่ต้องการลดความสูญเสียไว้อย่างจริงจัง พร้อมทั้งมีการกำหนดความรับผิดชอบทั้งในระดับประเทศ คือ นายกรัฐมนตรีหรือรองนายกรัฐมนตรีที่ได้รับมอบหมายเป็นผู้อำนวยการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และระดับท้องถิ่น รวมทั้งกำหนดให้ตัวชี้วัดด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นตัวชี้วัดในการประเมินของ ก.พ.ร. ในประเด็นความชัดเจนของภาครัฐนั้น รัฐบาลได้เล็งเห็นความสำคัญในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน เพื่อลดการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินทั้งภาคราชการ เอกชน ประชาชนรวมทั้งเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศเป็นจำนวนมาก จึงได้มอบให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนดำเนินการจัดทำแผนแม่บทฯ ขึ้น เพื่อเป็นกรอบการทำงานเชิง

นโยบายที่เน้นการบูรณาการของทุกหน่วยงานและทุกภาคส่วน เพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนโดยใช้ยุทธศาสตร์หลัก 5 ด้าน ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม ยุทธศาสตร์ด้านการช่วยเหลือ ยุทธศาสตร์ด้านการติดตามและประเมินผล

2.5.3 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย

กฎหมายที่จำเป็นเพื่อการป้องกันก่อนเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ มาตรการทางกฎหมายที่ควบคุมและมุ่งปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งปัจจุบันกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2552 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยส่วนที่มีสาระสำคัญในการควบคุมคนและรถจักรยานยนต์ คือ บทบัญญัติว่าด้วยใบอนุญาตขับรถ ซึ่งกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการขอและออกใบอนุญาตขับรถ บทบัญญัติว่าด้วยการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะ บทกำหนดโทษตาม พ.ร.บ.รถยนต์ บทบัญญัติว่าด้วยการใช้รถ การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ บทบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร บทบัญญัติว่าด้วยการใช้ทางเดินรถ ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ ข้อกำหนดเกี่ยวกับการขับรถผ่านทางร่วม ทางแยกหรือวงเวียน บทสนธิฐานความผิดกรณีอุบัติเหตุ ข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยใน พ.ร.บ.จราจรทางบก ซึ่งกำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวก บทบัญญัติว่าด้วยอำนาจของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในการสั่งให้หยุดรถเพื่อตรวจความสามารถในการขับขี่ และบทกำหนดโทษ อย่างไรก็ตาม โดยที่การควบคุมพฤติกรรมการใช้รถและการขับขี่รถจักรยานยนต์มีโทษปรับและจำคุก แต่ความผิดทางแพ่งภาระการพิสูจน์เพื่อเรียกร้องค่าเสียหายยังใช้หลักตามประมวลกฎหมายแพ่ง มาตรา 437 ที่ภาระการพิสูจน์เป็นของผู้เสียหาย เพื่อมุ่งเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถ มาตรการทางกฎหมายในการกำหนดมาตรฐานองค์ประกอบ อุปกรณ์และส่วนควบของรถจักรยานยนต์ มีกฎหมายเกี่ยวข้องที่สำคัญคือ กฎกระทรวงฉบับที่ 22 กำหนดลักษณะหรือคุณสมบัติของเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถจักรยานยนต์ กฎกระทรวง ฉบับที่ 4 กำหนดรายการตรวจสภาพรถ 9 รายการ กฎกระทรวงฉบับที่ 41 กำหนดให้ระบบสตาร์ทเครื่องกำเนิดพลังงานพร้อมสวิตช์ที่เมื่อเครื่องกำเนิดพลังงานทำงาน โคมไฟแสงพุ่งไกลหรือโคมไฟแสงพุ่งต่ำ ต้องให้แสงสว่างพร้อมกับโคมไฟท้าย กำหนดให้ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมหมวกนิรภัยต้องเป็นไปตามมาตรฐาน ทั้งนี้ควรให้ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการขับรถจักรยานยนต์ คือ กำหนดให้อุตสาหกรรมผลิตรถจักรยานยนต์ เครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และส่วนควบของรถจักรยานยนต์ทุกรายการต้องเป็นไปตามมาตรฐานอุตสาหกรรม ทบทวนและออกกฎหมายเพื่อกำหนดเกณฑ์มาตรฐานการตรวจสภาพรถใหม่ และการทำระบบประกันภัย เพื่อให้สามารถเป็นสิ่งจูงใจในการขับขี่อย่างปลอดภัยและลดค่าใช้จ่าย ควบคุมการเปลี่ยนแปลงตัวรถจักรยานยนต์หรือส่วนหนึ่งส่วนใดของรถจักรยานยนต์โดยการกำหนดค่านิยามให้ชัดเจน จัดทำบัญชีลักษณะของส่วนควบหรือเครื่องอุปกรณ์ที่ไม่ได้มาตรฐาน กำหนดให้ผู้ประกอบการที่มีส่วนในการดัดแปลงสภาพรถเป็นการกระทำความผิดอาญา ขึ้นมาอีกความผิดหนึ่ง ให้อำนาจเจ้าพนักงานตรวจสภาพสถานประกอบการได้ มาตรการทางกฎหมายในการกำหนดปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมหรือสภาพทาง ได้แก่ การวางผังเมือง มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องที่สำคัญ ได้แก่ พระราชบัญญัติผังเมือง พ.ศ. 2518 และการสร้างและปรับปรุงทางหรือถนนตามหลักวิศวกรรมจราจร และจัดให้มีสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร

กฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนและการใช้รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วยกฎหมาย 3 ฉบับหลัก ๆ คือ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2552 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับองค์ประกอบในการเกิดอุบัติเหตุ

ตารางที่ 2.20 สาระสำคัญโดยสังเขปของกฎหมายทั้ง 3 ฉบับตามปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความไม่ปลอดภัยทางถนน

กฎหมาย	ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง		
	คน	ยานยนต์ (รถจักรยานยนต์)	การจัดสรรทรัพยากร
พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2552	- ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง	- ใบอนุญาตและเครื่องหมายในการนำรถที่ยังไม่ได้จดทะเบียนหรือเลิกใช้มาใช้ - องค์ประกอบ อุปกรณ์ต่าง ๆ ของยานพาหนะ - ใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสภาพรถ	- ภาษีรถจักรยานยนต์การวางหลักประกันเพื่อความเสียหายอันเกิดแก่บุคคลภายนอกของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง
พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2552	- สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร - การใช้ทางเดินรถ - การจำกัดความเร็ว - ขับรถนำหวาดเสียวขณะเมาสุรหาย่อนความสามารถ - การสวมหมวกนิรภัย - การจราจรทางพิเศษ	- ลักษณะของรถที่ใช้ในทาง	- ค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายหรือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายหรือยึดรถ
พระราชบัญญัติรถยนต์	- ใบอนุญาตในการขับรถจักรยานยนต์ - การสวมหมวกนิรภัย	- การจดทะเบียนเครื่องหมายการใช้รถ - การตรวจสภาพรถที่จดทะเบียน - เครื่องยนต์ อุปกรณ์รถจักรยานยนต์โดยสารไม่เกิน 2 คน	- ภาษีประจำปี

ที่มา : ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล 2543, ทะลวงระบบกฎหมายจราจรไทย

2.5.4 มาตรการการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

ในปัจจุบันหน่วยงานหลักที่ดำเนินการด้านนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุของประเทศไทย ได้แก่ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กระทรวงมหาดไทย โดยคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2547 เห็นชอบแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2547 – 2551 ได้ดำเนินการบูรณาการงานให้เป็นบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้กำหนดยุทธศาสตร์หลักของการป้องกันและลดอุบัติเหตุการจราจรไว้ 5 ประการ คือ (ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, 2557)

1. ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) มุ่งเน้นการปฏิบัติตามหลักแห่งความปลอดภัย 3 ม. (หมวกนิรภัย เมาไม่ขับ มอเตอร์ไซค์) 2 ข. (เข็มขัดนิรภัย ใบขับขี่) 1 ร. (การไม่ขับเร็ว)
2. ยุทธศาสตร์การปรับปรุงแก้ไขโครงสร้างทางวิศวกรรม (Engineering) โดยเน้นที่ระบบวิศวกรรมทางถนน ป้ายสัญญาณ แสงสว่างและทัศนวิสัยในการมองเห็น หรืออุปกรณ์ช่วยในการลดความเร็ว เป็นต้น
3. ยุทธศาสตร์การรณรงค์และให้ความรู้ในการลดการเกิดอุบัติเหตุ (Education)
4. ยุทธศาสตร์การรับส่งผู้บาดเจ็บ ณ จุดเกิดเหตุ (Emergency Medical System) ลดความสูญเสียหลังการเกิดเหตุ

5. ยุทธศาสตร์การประเมินผล ติดตามและการบริหารจัดการ (Evaluation) ทั้งนี้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนยังได้มอบหมายให้คณะอนุกรรมการด้านการบังคับใช้กฎหมาย ผลักดันนโยบาย มาตรการ แนวทางปฏิบัติให้มีความเข้มงวดและยั่งยืน เช่น การเพิ่มโทษผู้ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ติดตัว การเพิ่มโทษผู้กระทำความผิดกฎจราจรหลายครั้ง การเก็บภาษีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ให้มีมาตรฐานเดียวกับสากล ส่งเสริมให้ท้องถิ่นเข้ามามีส่วนในการจัดตั้งจุดตรวจ กำหนดให้มีการจัดตั้งจุดตรวจเข้มงวด มาตรการ 3 ม 2 ข 1 ร ปรับปรุงแผนการตั้งจุดตรวจให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่ เข้มงวดการตรวจจับความเร็วของรถจักรยานยนต์ ผลักดันมาตรการลงโทษผู้ที่ขับขี่ในขณะเมาสุรา ให้ผู้กระทำความผิดกฎจราจรต้องชดใช้เงินหรือทรัพย์สินแก่เหยื่อ เป็นต้น

จากแผนปฏิบัติการดังกล่าว จะเห็นว่าเป็นการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับหลายฝ่าย ทั้งผู้รักษากฎหมาย ประชาชน ตลอดจนองค์กรภาครัฐและเอกชน โดยเฉพาะองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งมีบทบาทสำคัญและอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน เพื่อลดการสูญเสียด้านชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุ โดยอาจเป็นหน่วยดำเนินการเองหรือเป็นหน่วยสนับสนุนให้การป้องกันอุบัติเหตุทางถนนบรรลุผลอย่างเป็นรูปธรรมที่ผ่านมาหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการลดอุบัติเหตุได้เสนอมาตรการที่มีผลต่อการควบคุมและป้องกันอุบัติเหตุจราจรเป็น 6 กลุ่ม ตามปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. มาตรการที่มีประสิทธิภาพกับผู้ขับขี่ ซึ่งประกอบด้วย การควบคุมการขับขี่ให้ปลอดภัย การควบคุมการจราจรบนทางแยก และการลดความรุนแรงของการบาดเจ็บ ด้วยการคาดเข็มขัดนิรภัย และสวมหมวกนิรภัย เป็นการให้ประชาชนผู้ใช้รถ ใช้ถนนได้มีความรู้และมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างถูกต้องเพื่อจะได้ตระหนักถึงความสำคัญและความจำเป็นของสภาพปัญหา และปลูกฝังการเป็น “ผู้มีวินัยจราจร” ตลอดจนสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนตามมาตรการ 3 ม 2 ข 1 ร (มอเตอร์ไซค์ปลอดภัย สวมหมวกนิรภัย เมาไม่ขับ ใบอนุญาตขับขี่ เข็มขัดนิรภัย และความเร็วไม่เกินที่กำหนด) อันจะนำไปสู่การลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุได้อย่างแท้จริง

2. มาตรการความปลอดภัยของยานยนต์ เป็นการรณรงค์ให้ผู้ขับรถตรวจสอบสภาพรถก่อนออกเดินทาง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยด้านพาหนะ เช่น ตรวจระดับน้ำกลั่นในแบตเตอรี่ ตรวจระดับน้ำในถังพักน้ำ ตรวจระดับน้ำมันเบรกและน้ำมันเครื่อง เป็นต้น นอกจากนี้ อุบัติเหตุจราจรที่มีความรุนแรงในระดับเสียชีวิต ส่วนใหญ่เกิดในช่วงเวลา 18.00 น. เนื่องจากเป็นช่วงเวลาใกล้ค่ำ แสงสว่างไม่เพียงพอ ทำให้ผู้ขับขี่มองเห็นทัศนวิสัยการจราจรไม่ชัดเจน จึงควรรณรงค์ให้รถยนต์นั่งเปิดไฟหน้ารถ ตั้งแต่เวลา 18.00 น. สำหรับรถจักรยานยนต์ให้เปิด ไฟหน้ารถตลอดวัน

3. มาตรการการวางแผนและออกแบบถนนและสิ่งแวดล้อม โดยใช้กฎหมายที่สำคัญและเกี่ยวข้อง 3 ฉบับ ได้แก่ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 นอกจากนี้ยังมีการตรวจสอบเส้นทางคมนาคมที่อยู่ในความรับผิดชอบ โดยเฉพาะจุดที่เสี่ยงอันตรายหรือบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โดยพิจารณาจัดทำป้ายสัญญาณ เตือน เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดความระมัดระวัง กรณีถนนชำรุดเสียหายให้เร่งแก้ไขซ่อมแซมให้แล้วเสร็จก่อนถึงเทศกาลที่มีผู้ใช้งานเป็นจำนวนมาก แต่หากไม่สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จก็ให้ติดป้ายสัญญาณเตือน และขอความร่วมมือผู้รับจ้างหยุดดำเนินการก่อสร้างหรือซ่อมแซมในช่วงเทศกาล ดังกล่าวตามความเหมาะสม เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในการเดินทาง

4. มาตรการด้านการบำบัดรักษา มีการจัดให้มีอาสาสมัครป้องกันภัย เพื่อเป็นหน่วยเฝ้าระวังและสนับสนุนเข้าร่วมช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุอย่างทันท่วงที

5. มาตรการด้านระบบข้อมูล มีการจัดทำข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน จำนวนผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บ เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ ประเมินผล และวางแผนการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนให้ถูกต้อง ตามสภาพปัญหาของพื้นที่

6. มาตรการด้านการประชาสัมพันธ์ มีการพิจารณาจัดทำสื่อรณรงค์และประชาสัมพันธ์ทุกรูปแบบ เช่น แผ่นพับ ป้ายประชาสัมพันธ์ วิเทศุชน จัดกิจกรรมรณรงค์ เพื่อให้ประชาชน ประชาคม ตำบล – หมู่บ้าน ชุมชนได้เข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในช่วงวันหยุดเทศกาลที่จะมี ผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นจำนวนมาก ควรจัดให้มีการประชาสัมพันธ์เป็นพิเศษ เช่น จัดกิจกรรมรณรงค์ให้มีการตรวจสอบสภาพรถก่อนเดินทาง ตรวจสอบ สภาพรถโดยสารสาธารณะและคนขับก่อนเดินทางเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร เป็นต้น

ตามมาตรการความปลอดภัยทางถนนทั้ง 6 ข้อข้างต้น สามารถพิจารณาได้ว่าเป็นการดำเนินการเกี่ยวข้องกับ 3 ปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน คือ คน รถ และถนน โดยมาตรฐานฉบับนี้จะนำเสนอรายละเอียดเฉพาะมาตรการด้านถนน เพื่อให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นได้ทราบถึงเทคนิคและวิธีการเพิ่มความปลอดภัยด้วยอุปกรณ์ควบคุมจราจร มาตรการเพิ่มความปลอดภัยด้านถนน หัวใจสำคัญที่ช่วยให้ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น คือ อุปกรณ์ควบคุมจราจร ประกอบด้วยป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร บนพื้นทาง สัญญาณไฟจราจร เครื่องมือการยับยั้งจราจร และราวกันอันตราย โดยอุปกรณ์แต่ละประเภทมีวัตถุประสงค์การใช้ที่แตกต่างกันไป สรุปได้ดังนี้ ป้ายจราจร : การติดตั้งป้ายจราจรบนถนน เพื่อแนะนำให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทางได้สะดวก หรือสามารถเดินทางในขณะที่ทัศนวิสัย ไม่ดีหรือระยะการมองเห็นจำกัดได้อย่างปลอดภัย หลักการทั่วไปในการติดตั้งป้ายจราจรมี ดังนี้

- ติดตั้งสอดคล้องกับสภาพและการจราจรบนถนน
- ติดตั้งบริเวณทางโค้งราบและโค้งตั้ง
- ติดตั้งบริเวณที่มีการเปลี่ยนแปลงความกว้างของผิวจราจร
- ติดตั้งบริเวณที่ต้องการนำทาง เพื่อมีให้ยานพาหนะหลุดพลัดไปจากคันทางหรือในบริเวณทางแยกที่สับสน
- ติดตั้งบริเวณอื่นใดที่วิศวกรผู้ออกแบบ พิจารณาแล้วเห็นว่าอันตรายต่อผู้ใช้ทางหรือเพื่อเพิ่มความสะดวก

ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ดังนี้

1. เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง ติดตั้งเพื่อให้คนขับรถควบคุมยานพาหนะอยู่ในช่องจราจรอย่างถูกต้อง สามารถตัดสินใจ ที่จะเปลี่ยนช่องทาง แขนง หรือหยุดรถได้อย่างปลอดภัย นอกจากนี้ อาจใช้เป็นอุปกรณ์เตือนเมื่อยานพาหนะวิ่งออกจากช่องทางวิ่ง เป็นการป้องกันและลดความรุนแรงของอุบัติเหตุการตีเส้นบนผิวจราจรมีเหตุอันควรในการพิจารณาดังนี้ บริเวณย่านชุมชนและที่อยู่อาศัย บริเวณห้ามแซง ระยะ 30 เมตรก่อนถึงและภายในโค้งที่มีรัศมีต่ำกว่า 300 เมตร ระยะ 30 เมตรก่อนถึงป้ายหยุด บริเวณที่มีอุบัติเหตุบ่อยครั้ง

2. สัญญาณไฟจราจร การตัดสินใจติดตั้งสัญญาณไฟจราจร ต้องพิจารณาถึงความจำเป็นเป็นสำคัญ เพราะการติดตั้งสัญญาณไฟจราจรในบริเวณที่ไม่เหมาะสม จะทำให้เกิดความล่าช้าแก่คนข้ามทางและยวดยานที่เข้าสู่ทางแยก ซึ่งอาจทำให้เกิดการฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรและเกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้น ในการตัดสินใจติดตั้งสัญญาณไฟจราจรควรอยู่ในดุลยพินิจของวิศวกรหรือผู้เชี่ยวชาญที่รับผิดชอบและควรคำนึงถึงเหตุอันควรในการติดตั้งสัญญาณไฟ

3. ราวกันอันตราย การเลือกชนิดของราวกันอันตรายให้เหมาะสมกับสภาพของถนน สามารถช่วยลดความเสียหายจากอุบัติเหตุที่อาจเกิดกับยวดยานและผู้ขับขี่ยวดยานได้ อย่างไรก็ตาม ควรนำข้อมูลของสภาพถนนที่ได้จากการสำรวจในภาคสนามมาประกอบการตัดสินใจด้วย และอาจต้องพิจารณาถึง องค์ประกอบอื่น ๆ เช่น ค่าใช้จ่าย การบำรุงรักษา และความสวยงาม

- 1) หลักการสำคัญที่เอื้อต่อระบบความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์

สำนักแผนความปลอดภัย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) (ม.ป.ป.) ได้กล่าวถึงหลักการสำคัญที่เอื้อต่อระบบความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. ข้อจำกัดในสมรรถนะของมนุษย์ (The Limits of Human Performance) มนุษย์ย่อมทำให้เกิดความผิดพลาดได้ เราควรจะยอมรับถึงข้อจำกัดของความสามารถของมนุษย์ในส่วนนี้ การจัดการด้านความปลอดภัยที่ผ่านมาให้ความสนใจกับการจัดการพฤติกรรมเสี่ยง เช่น เมาแล้วขับ การขับเร็ว การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ซึ่งยังเป็นสิ่งที่จะต้องดำเนินการต่อไป แต่การดำเนินการดังกล่าวไม่สามารถที่จะแก้ไข้ปัญหาของระบบความปลอดภัยทางถนนในภาพรวม ผู้ขับขี่ย่อมเกิดความผิดพลาดได้ไม่ว่าจะเป็นการเสียสมาธิ การตัดสินใจแรงทั้งที่มีระยะไม่เพียงพอ การรักษารถให้อยู่ในช่องจราจรในขณะเลี้ยว สิ่งสำคัญคือต้องยอมรับว่าความผิดพลาดของมนุษย์ยังคงเกิดขึ้นได้บนท้องถนน

2. ความเปราะบางของร่างกายมนุษย์ในการตอบสนองต่อแรงกระทำที่รุนแรง (The Limits of Human Tolerance to Violent Forces) ในการชนแต่ละครั้งร่างกายมนุษย์สามารถทนต่อแรงที่มากกว่าได้ระดับหนึ่งเท่านั้นก่อนที่จะถึงระดับที่ทำให้บาดเจ็บ ระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยแสวงหาแนวทาง ในการพัฒนาระบบโครงข่ายถนนซึ่งทำให้แรงที่มากกว่าต่อร่างกายมนุษย์จากแบบแผนการชนที่ทราบได้ล่วงหน้าอยู่ในเกณฑ์ที่ร่างกายมนุษย์สามารถรับได้ นั้นหมายถึงความสามารถของยานพาหนะในการป้องกันผู้โดยสารจากแรงที่กระทำเกินจากขีดความสามารถที่มนุษย์จะรับได้ในแบบแผนการชนที่เกิดขึ้นทั่ว ๆ ไป ในขณะเดียวกันผู้ที่รับผิดชอบถนนจะต้องทราบและคำนึงถึงแรงที่มากกว่าจากความเร็วขณะชนในรูปแบบดังกล่าว นอกจากการป้องกันรถและผู้โดยสารในรถแล้วกลุ่มที่มีความเปราะบางต่อแรงกระทำที่ไม่ได้รับการป้องกันอย่างเช่น คนเดินเท้าผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ผู้ใช้รถจักรยาน ต้องได้รับความสนใจเป็นพิเศษ

3. ความรับผิดชอบร่วมกัน (Shared Responsibility) ที่ผ่านมามีความรับผิดชอบต่อการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยได้ถูกกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ใช้รถใช้ถนน ในระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยทุกคน มีส่วนในการรับผิดชอบต่อความปลอดภัยทางถนนร่วมกัน ผู้ใช้รถใช้ถนนยังคงต้องรับผิดชอบในการปฏิบัติตามกฎหมายเช่น การใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด การคาดเข็มขัดนิรภัย การไม่ขับซิ่งเมื่อร่างกายไม่พร้อม และการเลือกซื้อยานพาหนะที่ปลอดภัย ผู้ที่มีหน้าที่ในการดูแลระบบให้ปลอดภัยมีหน้าที่รับผิดชอบ ในการวางแผน ออกแบบ และดำเนินการเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าระบบยังคงมีความปลอดภัย

4. ระบบถนนที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Forgiving Road System) ถนนควรได้รับการออกแบบให้มีความปลอดภัยติดตั้งอยู่ในระบบเพื่อป้องกันการบาดเจ็บ เสียชีวิต เมื่อเกิดการชนขึ้น ในความเป็นจริงแล้วถนนคือ ภาพฉายที่ชี้ให้เห็นถึงกฎของธรรมชาติของการเคลื่อนไหวของวัตถุและพลวัตที่เกิดขึ้นระหว่างแรงกระทำของรถกับยานพาหนะ ผู้ขับขี่ยังต้องขับอย่างปลอดภัยแต่เมื่อเกิดความผิดพลาดขึ้นระบบต้องยอมให้เกิดความผิดพลาดในขณะที่ความปลอดภัย การป้องกันการบาดเจ็บรุนแรง การเสียชีวิต ยังคงมีอยู่

ดังนั้น การกำหนดแนวทางเพื่อเพิ่มความปลอดภัยตามแนวคิดของระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยควรเน้นการจัดการ 4 ด้าน คือ

1. การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Safe Road Use) โดยเน้นมาตรการที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน ดังนี้
 - ประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ กับผู้ใช้รถใช้ถนนให้เข้าใจและปฏิบัติตามกฎจราจร
 - สร้างความเข้าใจในทุกภาคส่วนถึงหลักของการรับผิดชอบร่วมกันเพื่อความปลอดภัยทางถนน
 - ส่งเสริมให้ผู้ขับขี่มีความตระหนักถึงการขับซิ่งในสภาพที่ร่างกายไม่พร้อม มีความตื่นตัวขณะขับขี่ และมีการปรับพฤติกรรมการขับขี่ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมจริงบนถนน
 - มีการจัดการในการนำผู้ขับขี่หน้าใหม่เข้าสู่ระบบอย่างค่อยเป็นค่อยไปและมีดูแลให้สอดคล้องกับระดับสมรรถนะของผู้ขับขี่เหล่านั้น
 - มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังกับผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย

2. ถนนและพื้นที่ข้างถนนที่ปลอดภัย (Safe Road and Roadside) โดยเน้นมาตรการปรับปรุงโครงสร้างถนน ดังนี้

- การออกแบบและบำรุงรักษาถนนและพื้นที่ด้านข้างเพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดการชนและลดระดับความรุนแรงที่อาจเกิดขึ้นหากเกิดการชนขึ้น

- จัดหาระบบขนส่งที่สนับสนุนให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง

3. ความเร็วที่ปลอดภัย (Safe Speed) สร้างความมั่นใจว่าขีดจำกัดความเร็วตามกฎหมายและความเร็วจริงบนถนนสะท้อนความปลอดภัยที่ถนนได้รับการออกแบบไว้ โดย

- ดำเนินการเรื่องการให้ความรู้และการบังคับใช้ กฎหมายเรื่องความเร็ว

- กำหนดความเร็วตามสภาพของถนนและพื้นที่ข้างทาง ความแข็งแรงของยานพาหนะและตามสมรรถนะ

จริงของผู้ขับขี่

4. ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle) เพิ่มความปลอดภัยยานพาหนะโดย

- ส่งเสริมระบบความปลอดภัยของยานพาหนะที่ลดความเสี่ยงต่อการเกิดการชนและลดความรุนแรงของผู้โดยสารหรือคนเดินเท้า

- สร้างความเข้าใจกับผู้ซื้อและบริษัทให้เลือกซื้อยานพาหนะที่มีความปลอดภัย

- กำหนดให้การจัดซื้อยานพาหนะของภาครัฐต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของยานพาหนะ รวมถึงการกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้โดยสาร

2.6. นโยบายและโครงสร้างองค์กร

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ล้วนมีความสำคัญในการผลักดันและส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมี 3 ส่วน ดังภาพที่ 2.18

2.6.1 หน่วยงานด้านการท่องเที่ยว

จากการศึกษาความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวพบว่า ความปลอดภัยของเมืองท่องเที่ยวเป็นปัจจัยที่สำคัญซึ่งนักท่องเที่ยวให้ความสนใจและคำนึงถึง แต่เมื่อศึกษาจากนโยบายของหน่วยงานด้านการท่องเที่ยวแล้ว กลับพบว่าไม่มีนโยบายที่ส่งเสริมการรักษาความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวเท่าที่ควร ดังนั้นสิ่งที่มีความจำเป็นยิ่งของหน่วยงานด้านการท่องเที่ยวที่จะสามารถยกระดับความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวได้ คือการสร้างมาตรการ โดยสามารถสรุปได้ ดังนี้

1. การเพิ่มการรักษาความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวและปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยของการบริการในเมืองท่องเที่ยว เช่น การเพิ่มจำนวนตำรวจท่องเที่ยว การปรับปรุงมาตรฐานของยานพาหนะและผู้ขับขี่รถโดยสารเรือโดยสาร/นำเที่ยว เป็นต้น

2. การกำหนดมาตรการลงโทษด้านความปลอดภัยและดำเนินการลงโทษอย่างจริงจังแก่ ผู้กระทำผิด เช่น ผู้ให้บริการนักท่องเที่ยวที่ละเลยการรักษาความปลอดภัย เช่น บริการคมนาคมขนส่ง เป็นต้น

3. การรณรงค์ให้เมืองท่องเที่ยวเป็นพื้นที่ที่มีความปลอดภัยโดยเน้นให้ผู้ประกอบการมีความรับผิดชอบต่อนักท่องเที่ยวและสังคม และประชาชนในพื้นที่ให้เป็นเจ้าบ้านที่ดีช่วยเหลือและเฝ้าระวัง เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ประชาชนและนักท่องเที่ยว

4. การจัดทำคู่มือป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นแก่นักท่องเที่ยวสูงอายุ เช่น การแนะนำและการระวังมิจฉวยชีพที่อาจทำให้นักท่องเที่ยวได้รับอันตรายทั้งชีวิตและทรัพย์สินได้

2.6.2 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบการให้เช่ารถจักรยานยนต์

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบการให้เช่ารถจักรยานยนต์ ได้แก่ กรมการขนส่งทางบกและ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ทั้งสองหน่วยงานมีหน้าที่ในการตรวจสอบผู้ประกอบการธุรกิจรถจักรยานยนต์เพื่อให้ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับ ต่าง ๆ

1. กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม มีภารกิจเกี่ยวกับการจัดระบบ การจัดระเบียบการขนส่งทางบก โดยการกำกับ ดูแล ตรวจสอบ ตรวจตรา ให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ รวมถึงออกใบอนุญาตประกอบกิจการธุรกิจรถจักรยานยนต์เช่า

2. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีภารกิจในการตรวจสอบผู้ประกอบการให้ปฏิบัติตามกฎหมาย และจำคุกหรือดำเนินการกับผู้ประกอบการธุรกิจรถจักรยานยนต์เช่าที่ไม่มีใบอนุญาตในการประกอบกิจการ

2.6.3 หน่วยงานด้านความปลอดภัย

หน่วยงานด้านความปลอดภัยสามารถแบ่งได้ 2 กลุ่มย่อย ได้แก่ หน่วยงานที่กำหนดนโยบายและมาตรการในการเสริมสร้างความปลอดภัยและ หน่วยงานที่แก้ไขและปรับปรุงปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม

1. หน่วยงานที่กำหนดนโยบายและมาตรการในการเสริมสร้างความปลอดภัย

การปฏิบัติงานของหน่วยงานด้านการกำหนดนโยบายเป็นขั้นตอนที่จำเป็นอย่างยิ่งที่จะช่วยเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน และยกระดับความปลอดภัยให้เกิดขึ้น ทั้งต่อประชาชนชาวไทยและนักท่องเที่ยวต่างชาติ เป็นหน่วยงานเริ่มแรกที่จะต้องเริ่มสร้างมาตรการและมาตรฐานที่สามารถนำไปปฏิบัติได้จริงสอดคล้องกับสถานการณ์ของประเทศไทย อีกทั้งสามารถลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุ ในปัจจัยด้านคน ด้านถนนและสิ่งแวดล้อม และด้านยานพาหนะได้ โดยหากมีการกำหนดมาตรการที่เข้มงวดและชัดเจนช่วยให้สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้ จะส่งผลให้แผนและมาตรการต่าง ๆ ประสบความสำเร็จในการนำไปใช้

2. หน่วยงานที่แก้ไขและปรับปรุงปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม

หน่วยงานหลักที่สำคัญในการปรับปรุงแก้ไขปัจจัยทางถนน คือ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท และหน่วยงานท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง โดยมีบทบาทหน้าที่ในการส่งเสริมความปลอดภัยด้านการพัฒนาเส้นทางถนน เชื่อมต่อเส้นทางเพื่อให้เกิดการสัญจรที่คล่องตัวและสะดวกสบาย รวมทั้งการจัดการกับพื้นที่บริเวณข้างทาง อุปกรณ์ต่าง ๆ บนท้องถนน ที่สามารถสร้างความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ อำนาจหน้าที่อาจจะสอดคล้องกับภารกิจของโครงการถนนสีขาว ซึ่งเป็นการปรับปรุงพื้นที่ถนนเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ

2.6.4 หน่วยงานที่ควบคุมการบังคับใช้กฎหมาย

หน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายที่สำคัญคือ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่จะกำกับดูแลและบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะปฏิบัติตามกฎ เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุและอัตราการบาดเจ็บ อัตราการเสียชีวิตนอกจากนี้ หน่วยงานจะควบคุมในช่วงเทศกาลหรือช่วงที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุคือ ศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน คอยให้คำแนะนำและกำกับดูแลปัจจัยด้านคน ยานพาหนะ เพื่อก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการขับขี่

2.6.5 หน่วยงานด้านการให้ความช่วยเหลือ

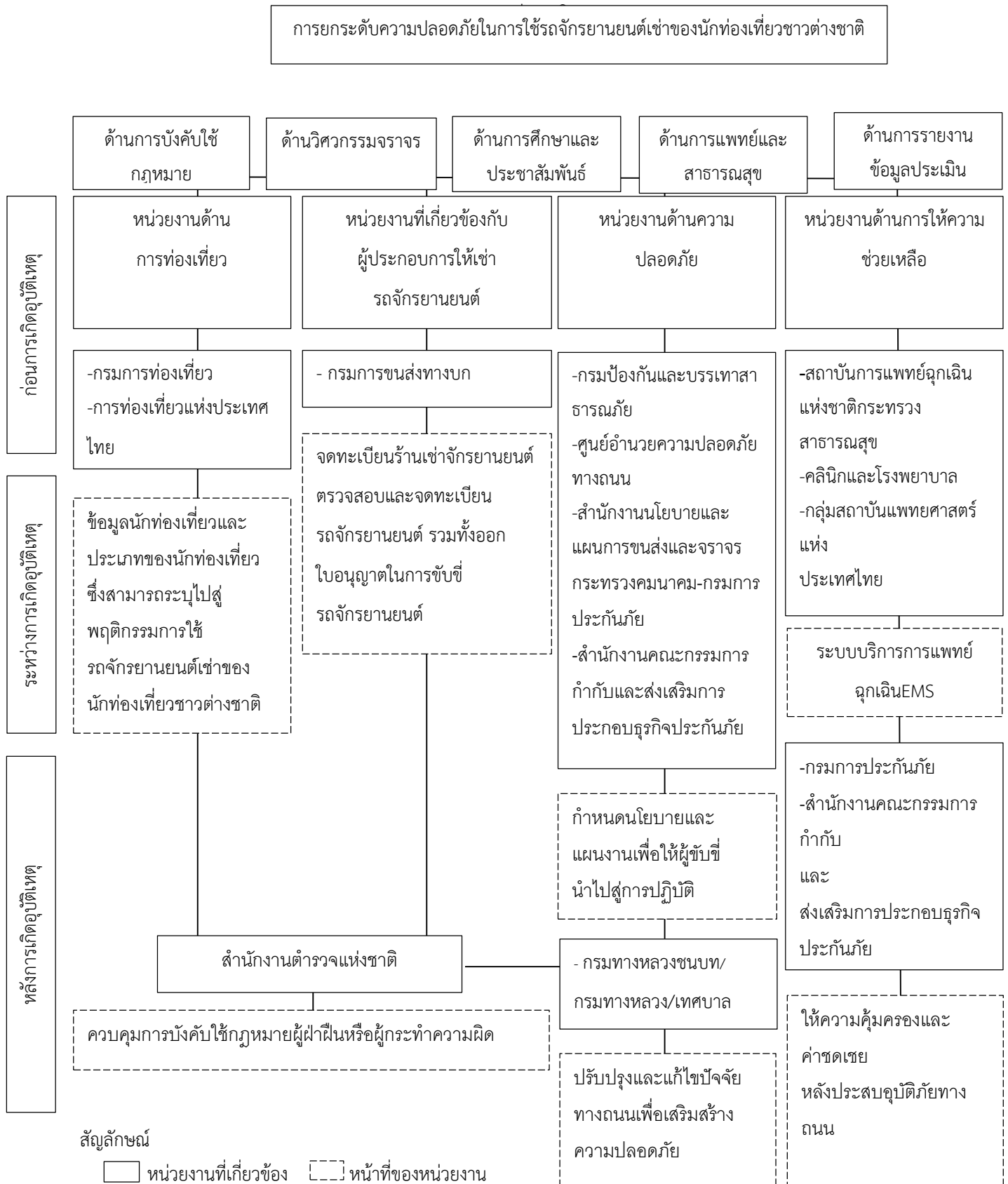
หน่วยงานด้านการให้ความช่วยเหลือจะเป็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือชีวิตเมื่อประสบอุบัติเหตุ ได้แก่ สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ สำนักงานแพทย์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข เป็นต้น และหน่วยงานที่ชดเชยความเสียหายหลังเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ หน่วยงานด้านความช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ จะอยู่ในความดูแลของกระทรวงสาธารณสุข ซึ่งครอบคลุมทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ โดยปฏิบัติงานจะให้ความสำคัญในการช่วยเหลือผู้ประสบภัยทุกรูปแบบ รวมถึงผู้ประสบภัยทางถนน ซึ่งสามารถขอความช่วยเหลือไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรง ซึ่ง รายละเอียดการดำเนินการเพื่อให้ความช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ มีดังนี้

1. พัฒนาระบบดูแลผู้ป่วยบาดเจ็บก่อนเข้าโรงพยาบาล (EMS) การบริการในโรงพยาบาล (in Hospital Care) การส่งต่อ (Referral system) การฟื้นฟูร่างกายและจิตใจ ตลอดจนการตรวจสอบสิทธิต่าง ๆ ของผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุทางถนน
2. จัดหาและสนับสนุนครุภัณฑ์ทางการแพทย์ให้ทันสมัยและเพียงพอกับการใช้งาน
3. พัฒนาศูนย์การแพทย์ทุกระดับในการดูแลผู้ป่วยอุบัติเหตุ
4. จัดให้มีคู่มือการให้บริการผู้ป่วยบาดเจ็บของสถานพยาบาลแต่ละระดับ และมีระบบเครือข่าย
5. พัฒนาระบบ Emergency Call Number

จากแนวทางการดำเนินงานทั้ง 5 ประการข้างต้น จัดทำขึ้นเพื่อที่จะตอบสนองเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย ดัชนีลดอัตราการเสียชีวิต และความพิการจากอุบัติเหตุทางถนนลดภาวะการบาดเจ็บซ้ำซ้อนจากการคัดกรอง (Triage) ผู้ประสบอุบัติเหตุ และจากการเคลื่อนย้ายผู้ป่วยบาดเจ็บผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนได้รับสินไหมทดแทนตามกฎหมายอย่างครบถ้วน

ส่วนของหน่วยงานด้านประกันภัย รวมทั้งบริษัทประกันภัยต่าง ๆ ทั้งประกันชีวิตและประกันยานพาหนะ จะเป็นผู้ดูแลในด้านการจ่ายค่าสินไหมทดแทน เมื่อผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารประสบอุบัติเหตุ โดยเป็นหน่วยงานที่จะตรวจสอบและดูแลธุรกิจประกันภัยต่าง ๆ เพื่อไม่ให้เกิดการเอาเปรียบผู้บริโภคหรือลูกค้า รวมทั้งสร้างความเป็นธรรมในการจ่ายเงินค่าเสียหายในกรณีที่ผู้ประสบอุบัติเหตุได้ทำประกันไว้ ไม่ว่าจะเป็นประกันชั้น 1 2 หรือ 3 โดยจะครอบคลุมความเสียหายของยานพาหนะและชีวิต นอกจากนี้ยังมีพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ขับขี่ที่จะครอบคลุมความเสียหายในส่วนของตัวบุคคล ในส่วนของประกันชีวิตก็เช่นกันจะต้องมีค่าชดเชยความเสียหายที่ผู้ขับขี่และผู้โดยสารได้รับ

ภาพที่ 2.18 สรุปโครงสร้างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยว



บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

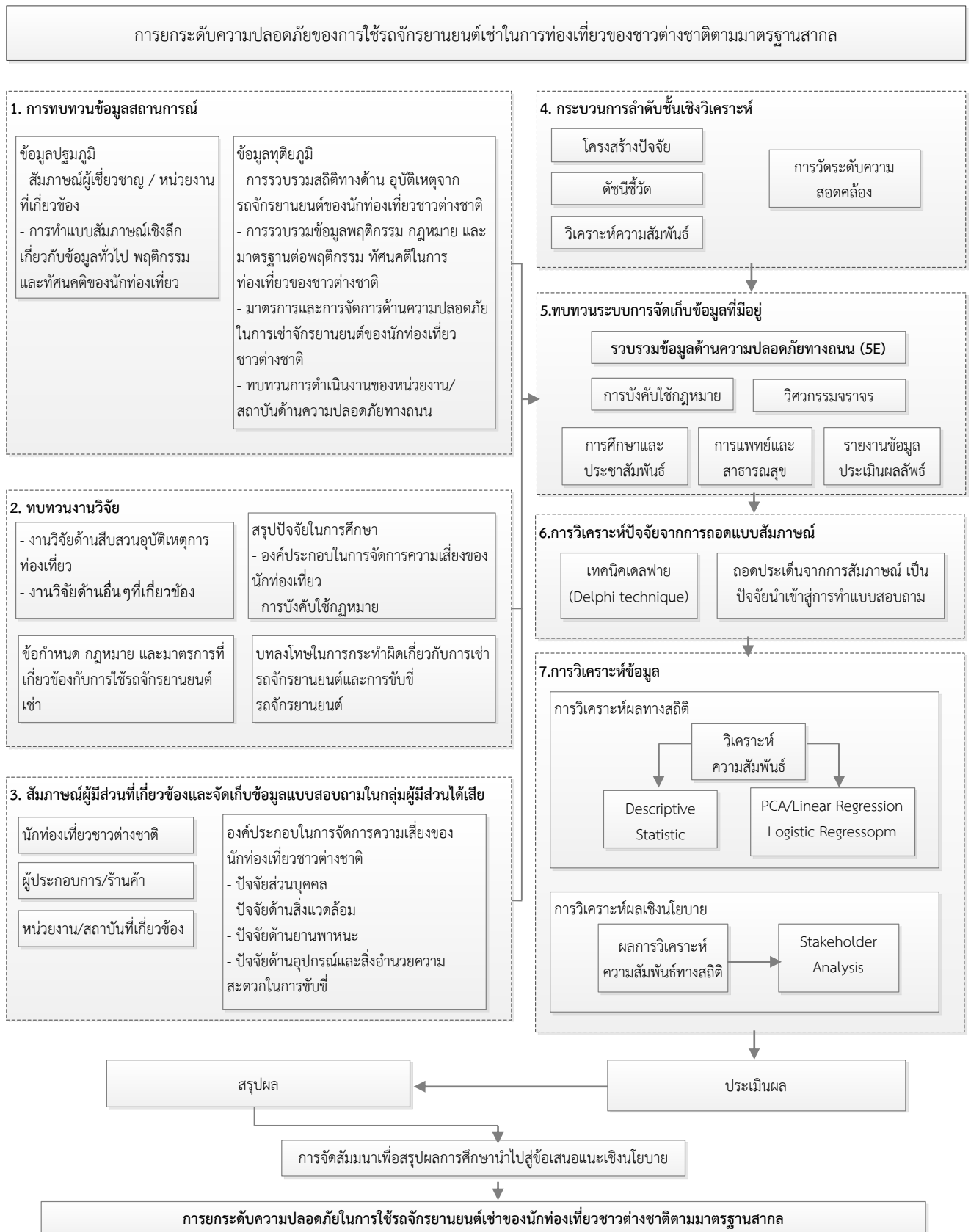
บทที่ 3

ระเบียบวิธีการศึกษาวิจัย

ในการศึกษาการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ด้วยการศึกษาด้านพฤติกรรมความพึงพอใจ และทัศนคติของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่อาจส่งผลต่อความปลอดภัยทางถนนในการท่องเที่ยวในประเทศไทย รวมถึงการศึกษาเชิงเปรียบเทียบถึงมาตรการในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติระหว่างประเทศไทยและนานาชาติที่มีความแตกต่างกันในส่วนของนโยบาย กฎหมายและการบังคับใช้ เพื่อให้ประเทศไทยสามารถพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยไปสู่ระดับสากล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดแนวทางในการให้เข้าขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่ท่องเที่ยวให้เกิดความเหมาะสมรวมถึงการช่วยลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตของนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยได้ผลจากการวิเคราะห์เชิงลึกทั้งด้านพฤติกรรมและทัศนคติ เพื่อนำไปสู่แนวทางการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนแก่นักท่องเที่ยว และเพื่อให้นักท่องเที่ยวต่างชาติเกิดความรู้ความเข้าใจในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าตามมาตรฐานที่ควรจะเป็น อีกทั้งยังรวมถึงการสร้างตระหนักรู้และการสร้างองค์ความรู้ต่อการใช้รถจักรยานยนต์เช่าภายใต้รูปแบบของวัฒนธรรมการท่องเที่ยวที่ปลอดภัยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

สำหรับงานวิจัยนี้จะคำนึงถึงกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 3 กลุ่ม ได้แก่ 1) กลุ่มนักท่องเที่ยวต่างชาติ 2) กลุ่มผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์เช่าและกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องและ 3) กลุ่มผู้เชี่ยวชาญ/หน่วยงาน/สถาบันที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ทราบถึงบทบาทหน้าที่ของในแต่ละกลุ่ม ที่จะช่วยส่งเสริมและยกระดับความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ซึ่งรายละเอียดของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียถูกระบุไว้ในตารางที่ 3.1 โดยมีการแบ่งกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งสามกลุ่มในด้านที่เกี่ยวข้อง เช่น ด้านการท่องเที่ยว และด้านการบริหารจัดการความปลอดภัย ประกอบด้วยยุทธศาสตร์ 5 ด้าน (5E) ดังนี้ ยุทธศาสตร์ที่ 1 ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านวิศวกรรม (Engineering) ยุทธศาสตร์ที่ 3 ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Public Relation) ยุทธศาสตร์ที่ 4 ด้านการช่วยเหลือฉุกเฉิน (Emergency Medical Service : EMS) ยุทธศาสตร์ที่ 5 ด้านการติดตามและประเมินผล (Evaluation and Information) ดังนั้นเพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการศึกษา จึงได้มีการออกแบบระเบียบวิธีการวิจัย ซึ่งมีรายละเอียดและขั้นตอนของการดำเนินการศึกษา ดังแสดงในภาพที่ 3.1

ภาพที่ 3.1 ระเบียบวิธีการวิจัย



3.1 ประเภทงานวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นการประยุกต์ด้านกระบวนการวิจัยระหว่าง การวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) เพื่อให้การวิจัยมีประสิทธิภาพมีความแม่นยำและเชื่อถือได้ อันจะนำสู่ผลการศึกษาที่สามารถพัฒนาต่อยอดไปสู่การดำเนินนโยบายต่อไป คณะผู้วิจัยจึงจำเป็นต้องมีการออกแบบระเบียบวิธีวิจัยแบบผสมวิธี (Mixed Methods) ทั้งวิธีเชิงคุณภาพ (Qualitative methods) และวิธีเชิงปริมาณ (Quantitative methods) เพื่ออธิบายความสัมพันธ์ของตัวแปรด้านต่างๆ ที่มีความซับซ้อน และยากต่อการอธิบายเชิงประจักษ์ โดยมีกลุ่มเป้าหมายหลัก ๆ ดังนี้

1) กลุ่มปัจจัยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ อาทิ ข้อมูลส่วนบุคคล รูปแบบกิจกรรม ข้อมูลการวางแผนการเดินทาง ข้อมูลด้านพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว ข้อมูลด้านความพึงพอใจ ข้อมูลด้านการรับรู้และตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนน และข้อมูลด้านทัศนคติของนักท่องเที่ยวต่างชาติ เป็นต้น

2) กลุ่มปัจจัยของผู้เชี่ยวชาญหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับลำดับความสำคัญของปัจจัยที่ให้ความสำคัญต่อการสร้างนโยบายหรือแนวทางการปฏิบัติ

3) กลุ่มผู้ประกอบการ อันได้แก่ มาตรฐานของการให้บริการ คุณภาพการให้บริการ การตระหนักด้านความปลอดภัย การให้ความช่วยเหลือ เป็นต้น

โดยในการวิจัยเชิงคุณภาพได้จัดให้มีการสนทนากลุ่มหน่วยงาน/ผู้เชี่ยวชาญระดับนโยบายและระดับปฏิบัติการ เกี่ยวกับปัญหาการบังคับใช้และการบริหารจัดการความปลอดภัยในการท่องเที่ยว และการเก็บข้อมูลจากกลุ่มนักท่องเที่ยว ข้อมูลดังกล่าวจำเป็นต้องอาศัยแบบจำลองทางสถิติในการอธิบายรูปแบบความสัมพันธ์ของปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นซึ่งในการศึกษานั้นต้องอาศัยข้อมูล 2 ประเภท คือ ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ได้แก่ ทัศนคติและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวต่างชาติและสาเหตุแห่งความเสี่ยงที่เกิดจากกิจกรรมของนักท่องเที่ยว เป็นต้น โดยเป็นข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมจากแหล่งข้อมูลโดยตรง ที่มาจากจุดกำเนิดของข้อมูลนั้นๆ ข้อมูลทุติยภูมิจะเป็นข้อมูลพื้นฐานเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ต่อไป และมีข้อมูลปฐมภูมิเพื่อให้ทราบถึงพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว และความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้น โดยเพื่อให้ได้มาซึ่งการลดความเสี่ยง ลดอัตราการบาดเจ็บและการเสียชีวิต ทั้งต่อนักท่องเที่ยวต่างชาติ และผู้ใช้รถใช้ถนนในประเทศไทย เพื่อให้สามารถตอบรับกับวัตถุประสงค์ของการวิจัยและข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) โดยเป็นข้อมูลที่ได้จากการสืบค้น ข้อมูลซึ่งมีผู้รวบรวมไว้แล้ว เช่น แผนหรือนโยบายที่เกี่ยวข้อง โครงการที่ส่งเสริมด้านความปลอดภัยทางถนน และสถิติการเกิดอุบัติเหตุ สถิติการบาดเจ็บและการตาย เป็นต้น

รวมไปถึงการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติรูปแบบนี้ สามารถใช้วิเคราะห์เพื่อหาผลลัพธ์และความสัมพันธ์ของข้อมูล ซึ่งเป็นข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามจากพฤติกรรมและทัศนคติต่อความปลอดภัยทางถนนในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อวิเคราะห์ถึงสาเหตุของปัญหาเชิงลึกจากความสัมพันธ์ของปัจจัยเพื่อนำไปสู่ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายต่อภาคส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

อีกทั้งการวิเคราะห์เชิงนโยบาย (gap analysis) เพื่อลดช่องว่างและเพิ่มประสิทธิภาพมาตรการและนโยบายที่เกี่ยวข้องต่อภาคส่วนที่รับผิดชอบด้วยวิธีการวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้เสียต่อนโยบาย (Stakeholder Analysis) เพื่อนำไปสู่ทิศทางการวางแผนเชิงนโยบายที่ตอบรับกับสภาพปัญหาและสามารถลดช่องว่างของนโยบายต่อการบังคับใช้และการปฏิบัติได้จริง

3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.2.1 พื้นที่ศึกษา

ในการศึกษานี้ได้นำการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาเพื่อเป็นตัวแทนการยกระดับความปลอดภัยในการท่องเที่ยวโดยการขับขี้อักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวต่างชาติตามมาตรฐานสากล เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนโดยการร่วมมือและการประสานงานอย่างเป็นระบบของ หน่วยงาน ผู้ประกอบการ และภาคส่วนที่เกี่ยวข้องโดยมีกระบวนการวิเคราะห์ในการคัดเลือกพื้นที่ศึกษา

ซึ่งผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติของจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติและอัตราการเสียชีวิตจากการประสบอุบัติเหตุทางถนนจำแนกตามพื้นที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงของประเทศ พบว่าพื้นที่ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์และจังหวัดภูเก็ต มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนแก่นักท่องเที่ยวต่างชาติ และเหมาะสมที่จะเป็นตัวแทนการศึกษาเพื่อพัฒนาสู่การเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีการยกระดับความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลและเป็นต้นแบบการปฏิบัติการในการสร้างความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวให้แก่พื้นที่ท่องเที่ยวอื่นๆในประเทศไทย และเพื่อเป็นการเปรียบเทียบพื้นที่ศึกษาทั้ง 2 จังหวัด เนื่องจากสามารถนำมาเป็นพื้นที่ตัวอย่างในการนำร่องโครงการ โดยพิจารณาจากศักยภาพของพื้นที่ที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนโดยมีสาเหตุมาจากการขับขี้อักรยานยนต์มากที่สุด คือจังหวัดภูเก็ต (ซึ่งรวมถึงในช่วง 7 วันอันตรายวันสงกรานต์ ปี พ.ศ.2557) และพื้นที่ที่มีเครือข่ายความปลอดภัยทางถนนที่ค่อนข้างเป็นระบบครอบคลุมทุกปัจจัยสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และยังคงมีระดับความปลอดภัยทางถนนสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติสูงกว่าจังหวัดอื่นๆ คือ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยเฉพาะบริเวณอำเภอหัวหิน ซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวอันดับต้นๆของประเทศไทยที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาท่องเที่ยวมากที่สุด จึงเลือกพื้นที่ศึกษาในสองจังหวัดข้างต้นเพื่อนำมาศึกษาและเป็นพื้นที่ตัวอย่างต่อไป

1.1) จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

สถิตินักท่องเที่ยว จังหวัดประจวบคีรีขันธ์จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาท่องเที่ยวในหัวหินจากตารางที่ 2.11 พบว่าจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ประสบเหตุจากอุบัติเหตุการจลาจลภายในจังหวัดเร่ด่วนในปี พ.ศ. 2555 มีจำนวนเพิ่มขึ้นถึง 2 เท่า จากปี พ.ศ. 2554 ซึ่งแนวโน้มในปี พ.ศ.2556 พบว่าภายใน 6 เดือน มีจำนวนผู้ป่วยฉุกเฉินเร่ด่วนถึง 42 คน ซึ่งถือว่ามียานักท่องเที่ยวต่างชาติที่ประสบอุบัติเหตุใกล้เคียงกันกับเมื่อปีที่ผ่านมาและหากคาดการณ์ไปถึงจำนวนที่จะเกิดขึ้นในปี พ.ศ.2556

ตารางที่ 3.1 สถิติผู้ป่วยชาวต่างชาติจากอุบัติเหตุจลาจล จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ปี 2554-2556 (มิถุนายน)

ลำดับ	ปี	ประเภทผู้ป่วย			
		ผู้ป่วยฉุกเฉิน วิกฤต	ผู้ป่วยฉุกเฉิน เร่ด่วน	ผู้ป่วยฉุกเฉินไม่ รุนแรง	ผู้ป่วยฉุกเฉินทั่วไป
1	2554	1	47	-	-
2	2555	3	100	-	-
3	2556(ถึงเดือน มิ.ย)	-	42	-	-

ที่มา : ระบบสารสนเทศการแพทย์ฉุกเฉิน, สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ, 2556

1.2) จังหวัดภูเก็ต

จากสถิติจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมาประสบอุบัติเหตุบนท้องถนนที่จังหวัดภูเก็ตในช่วงปี พ.ศ.2554 – 2556 พบว่าจำนวนอัตรานักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมีจำนวนที่เพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ โดยเมื่อเทียบผู้บาดเจ็บฉุกเฉินวิกฤตในปี พ.ศ.2554 พบว่ามีเพียง 2 รายเท่านั้น โดยในปี พ.ศ.2556 เพียงแค่ในระยะเวลา 6 เดือนพบผู้บาดเจ็บฉุกเฉินวิกฤตมากถึง 2 รายด้วยกัน ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความล้มเหลวต่อการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนในนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ เนื่องจากมีนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมาประสบอุบัติเหตุเป็นจำนวนมากในทุกๆปี แต่ยังคงพบว่าจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุมีอัตราเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงต้องมีการศึกษาวิเคราะห์ถึงปัญหาและสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ

ตารางที่ 3.2 สถิติผู้บาดเจ็บชาวต่างชาติจากอุบัติเหตุจราจร จังหวัดภูเก็ต ปี 2554-2556 (มิถุนายน)

ลำดับ	ปี	ประเภทผู้บาดเจ็บ			
		ผู้บาดเจ็บฉุกเฉินวิกฤต	ผู้บาดเจ็บฉุกเฉินเร่งด่วน	ผู้บาดเจ็บฉุกเฉินไม่รุนแรง	ผู้บาดเจ็บฉุกเฉินทั่วไป
1	2554	2	29	-	-
2	2555	3	81	-	-
3	2556 (ถึงเดือน มิ.ย.)	2	42	-	-

ที่มา : ระบบสารสนเทศการแพทย์ฉุกเฉิน, สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ, 2556

3.2.2 กลุ่มประชากรในการเก็บข้อมูล

การศึกษานี้ได้ทำการวางแผนการวิจัยให้มีกระบวนการในการรวบรวมข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ โดยเริ่มตั้งแต่การรวบรวมข้อมูล และนำข้อมูลที่ได้นำมาปรับฐานให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัลเพื่อนำเข้าข้อมูลและลำดับข้อมูลตามประเภทในคอมพิวเตอร์ เพื่อให้ผู้วิจัยได้นำข้อมูลไปใช้ในการวิเคราะห์และสามารถลำดับข้อมูลตลอดจนประมวลผลข้อมูลเพื่อแก้ไข และสรุปผลได้ในที่สุด โดยการศึกษานี้ได้ทำการเก็บข้อมูลของกลุ่มเป้าหมายเพื่อให้การวิเคราะห์มีประสิทธิภาพและอธิบายได้ในเชิงลึก

เมื่อพิจารณาจำนวนประชากรทั้งหมด พบว่า ประชากรกลุ่มตัวอย่างในการนี้ ได้รวบรวมข้อมูลแบบสอบถามจากนักท่องเที่ยวจำนวน 400 ชุด ซึ่งคิดเป็นค่าความยอมรับได้ตาม Yamane (1967)

$$(3.1) \quad \text{จากสูตร ;} \quad N = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

โดยที่ n = ขนาดตัวอย่างที่คำนวณได้

N = จำนวนประชากรที่ทราบค่า

e = ค่าความคลาดเคลื่อนที่จะยอมรับได้ (allowable error)

$$\text{จากจำนวนกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ;} \quad \frac{7,000,000}{1 + (7,000,000) (0.05)^2} = 400 \text{ ชุด}$$

โดยกำหนดระดับความคลาดเคลื่อนอยู่ที่ร้อยละ 98 จากจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์และจังหวัดภูเก็ตรวมต่อปีเฉลี่ย ประมาณ 7 ล้านคน (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2555) โดยสามารถแบ่งรายละเอียดของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และสามารถคิดสัดส่วนจำนวนผู้เขียนเฉลี่ยรายภูมิภาค ดังแสดงในภาพที่ 3.2

ภาพที่ 3.2 การเก็บข้อมูลเชิงลึกในการศึกษา

นักท่องเที่ยวนักท่องเที่ยว	จำนวนกลุ่มประชากรตัวอย่าง 400 ชุด จังหวัดละ 200 ชุด จำนวน 2 จังหวัด ได้แก่ - ประจวบคีรีขันธ์ - ภูเก็ต
ผู้ประกอบการผู้ประกอบการ	จำนวนการสุ่มตัวอย่าง 90 ชุดจังหวัดละ 45 ชุด จำนวน 2 จังหวัด ได้แก่ - ประจวบคีรีขันธ์ - ภูเก็ต
หน่วยงาน/ผู้เชี่ยวชาญ	จำนวนการสุ่มตัวอย่าง 90 ชุดจังหวัดละ 45 ชุด ในแต่ละเสาหลักด้านความปลอดภัยทางถนนทั้ง 5 เสาหลักเพื่อวิเคราะห์ลำดับความสำคัญของปัจจัยในการตัดสินใจแบ่งเป็นด้านวางแผน ด้านบังคับใช้ ด้านกฎหมาย

ในการนี้ได้รวบรวมข้อมูลแบบสอบถามจากนักท่องเที่ยวจำนวน 400 ชุด แบ่งเป็น 2 จังหวัดพื้นที่ศึกษา ประกอบไปด้วย จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และจังหวัดภูเก็ต จังหวัดละ 200 ชุด และแบบสัมภาษณ์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในงานวิจัย ทั้งผู้ประกอบการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังแสดงจำนวนในตารางต่อไปนี้ (ตารางที่ 3.3)

ตารางที่ 3.3 กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในงานวิจัย

กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย			สัดส่วน	รวม
กลุ่ม นักท่องเที่ยว ชาวต่างชาติ	- เคยขับขี่จักรยานยนต์ในประเทศไทย		รวมทั้งสิ้น 400 ชุด - จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 200 ชุด - จังหวัดภูเก็ต 200 ชุด	69 % ของประชากร กลุ่มตัวอย่าง
	- ไม่เคยขับขี่จักรยานยนต์ในประเทศไทย			
กลุ่ม ผู้ประกอบการ	การท่องเที่ยว	-บริษัททัวร์	รวมทั้งสิ้น 90 ชุด	16 % ของประชากร กลุ่มตัวอย่าง
	ยานพาหนะ	-กลุ่มผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์เช่า		
	การประกันภัย	-บริษัทประกันชีวิต -บริษัทประกันวินาศภัยทางถนน		
หน่วยงาน/ สถาบัน	การท่องเที่ยว	-กรมการท่องเที่ยว -การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย -การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์, จังหวัดภูเก็ต	รวมทั้งสิ้น 90 ชุด	16 % ของประชากร กลุ่มตัวอย่าง

ตารางที่ 3.3 กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในงานวิจัย

กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย			สัดส่วน	รวม
	ด้านความปลอดภัยทางถนน	ฝ่ายบังคับใช้กฎหมาย -สำนักงานตำรวจแห่งชาติ -สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม -กรมขนส่งทางบก -สำนักงานขนส่งจังหวัดประจวบคีรีขันธ์, จังหวัดภูเก็ต		
		ฝ่ายวิศวกรรมจราจร -กรมทางหลวงชนบท -หน่วยงานการปกครองท้องถิ่น		
		ฝ่ายการศึกษาและประชาสัมพันธ์ -หน่วยงานการปกครองท้องถิ่น -สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)		
		ฝ่ายการแพทย์และสาธารณสุข -สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.) -กรมอนามัย กระทรวงสาธารณสุข		
		ฝ่ายรายงานข้อมูลประเมินผลลัพธ์ -ป้องกันภัยจังหวัด -ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน		
	การประกันภัย	-กรมการประกันภัย -สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย		

สำหรับการลงพื้นที่เก็บแบบสอบถามและสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง มีระยะเวลา 3 เดือน กล่าวคือ ช่วงเดือนที่ 6-8 ของโครงการวิจัย ซึ่งจะรวมถึงการนำข้อมูลที่ได้จากการสอบถามและสัมภาษณ์กลุ่มประชากร มาวิเคราะห์ถึงความพึงพอใจ ทศนคติและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว และแนวทางการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน การเลือกพื้นที่ศึกษาและจำนวนประชากรขึ้นอยู่กับความเหมาะสม โดยการเลือกพื้นที่ศึกษา จะมีการตัดสินใจเลือกโดยการเป็นตัวแทนของภูมิภาคที่มีการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวในปริมาณมาก รวมทั้งความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุที่อยู่ในระดับสูง เพื่อศึกษาเหตุการณ์และนำไปสู่การหาวิธีการแก้ไขของปัญหาที่เกิดขึ้น

ตารางที่ 3.4 ตารางการลงพื้นที่ของแผนงาน

กิจกรรม	เดือนที่ 6 (ม.ค. 58)	เดือนที่ 7 (ก.พ. 58)	เดือนที่ 8 (มี.ค. 58)
1 สำรวจพื้นที่ก่อนวิจัย สำรวจสถานที่เก็บข้อมูล ได้แก่ บริเวณ สถานที่ท่องเที่ยว, บริเวณที่เสี่ยงต่อการ เกิดอุบัติเหตุและเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง, บริเวณที่ทำการประกอบกิจการให้เข้า รถจักรยานยนต์	สัปดาห์ ☐ ☒ ☐ ☐ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	สัปดาห์ ☒ ☐ ☐ ☐ จังหวัดภูเก็ต	สัปดาห์ ☐ ☐ ☐ ☐
2 ลงพื้นที่เก็บข้อมูลเบื้องต้น เก็บข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน เบื้องต้นจากจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงรูปแบบและลักษณะการให้บริการ รถจักรยานยนต์เข้าในพื้นที่	สัปดาห์ ☐ ☒ ☐ ☐ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	สัปดาห์ ☒ ☐ ☐ ☐ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จังหวัดภูเก็ต	สัปดาห์ ☒ ☐ ☐ ☐ จังหวัดภูเก็ต
3 ลงพื้นที่ศึกษาสถานการณ์ ศึกษาสถานการณ์ความรุนแรงของปัญหา ด้านความปลอดภัยทางถนนที่เกิดจาก การขับขี่จักรยานยนต์เข้า โดยขอข้อมูล จากหน่วยงาน รวมถึงการสำรวจ และ ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน เบื้องต้นในพื้นที่	สัปดาห์ ☐ ☐ ☐ ☐	สัปดาห์ ☐ ☒ ☐ ☐ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	สัปดาห์ ☐ ☒ ☐ ☐ จังหวัดภูเก็ต
4 ลงพื้นที่เก็บแบบสอบถาม เก็บแบบสอบถามจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่ จักรยานยนต์เข้า ได้แก่ นักท่องเที่ยว ชาวต่างชาติ ผู้ประกอบการ และ หน่วยงานหรือสถาบันที่เกี่ยวข้องในพื้นที่	สัปดาห์ ☐ ☐ ☐ ☐	สัปดาห์ ☐ ☐ ☒ ☒ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	สัปดาห์ ☐ ☐ ☒ ☒ จังหวัดภูเก็ต

ตารางที่ 3.5 ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ

The Haddon Matrix		องค์ประกอบเกิดการเกิดอุบัติเหตุ		
ช่วงสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุ		ปัจจัยด้านคน	ปัจจัยด้านยานพาหนะ	ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม
ก่อนเกิดเหตุ	การป้องกัน การเกิดเหตุ	- การรับทราบข้อมูลในการเดินทาง - ทักษะของผู้ใช้งาน - การบังคับใช้กฎหมาย	- ความเข้าใจในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ - มาตรฐานในการตรวจสอบรถจักรยานยนต์เช่า	- การบำรุงรักษาเส้นทางให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสมกับการใช้งานอยู่เสมอ - การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน
ระหว่างเกิดเหตุ	การป้องกัน การบาดเจ็บ	- นักท่องเที่ยวประมาท - ขาดทักษะการให้ความช่วยเหลือนักท่องเที่ยว - การสื่อสารระหว่างรักษาพยาบาลกับเจ้าหน้าที่	- อุปกรณ์ฉุกเฉินยามเกิดอุบัติเหตุ - มาตรฐานในการติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวก - อุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยอื่นๆ - การเข้าถึงพื้นที่เกิดอุบัติเหตุ	- อุปกรณ์ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุข้างถนน - การวางแผนออกแบบถนนให้ไม่อันตรายต่อผู้ประสพภัย - การใช้เทคโนโลยีในการแจ้งจุดเกิดเหตุไปยังหน่วยกู้ชีพ
หลังเกิดเหตุ	การให้ความช่วยเหลือ	- การติดตามหลังการรักษา	การสืบสวนสาเหตุของอุบัติเหตุเกี่ยวกับยานพาหนะ	การประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ที่มา : ดัดแปลงจาก World Report on Road Traffic Injury Prevention, 2555

จากปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุดังแสดงในตารางที่ 3.5 ประกอบด้วย องค์ประกอบเกิดการเกิดอุบัติเหตุแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ คน ยานพาหนะ และถนน-สิ่งแวดล้อม รวมถึงช่วงของสถานการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุโดยแยกออกเป็น 3 ช่วงด้วยกัน คือ ช่วงก่อนเกิดเหตุ (การป้องกันการเกิดเหตุ) ช่วงระหว่างเกิดเหตุ (การป้องกันการบาดเจ็บ) ช่วงหลังเกิดเหตุ (การให้ความช่วยเหลือ) พบว่ามีปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุดังแสดงในตารางที่ 3.5 (William Haddon, 1970)

ตารางที่ 3.6 ปัจจัยและดัชนีชี้วัดการศึกษาเพื่อประเมินความเสี่ยงของนักท่องเที่ยวต่างชาติ
ในการใช้บริการรถจักรยานยนต์ในการท่องเที่ยว

ปัจจัยที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์	ปัจจัยย่อยที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์	ดัชนีชี้วัด
ข้อมูลส่วนตัว	อายุ	ปี
	เพศ	ชาย/หญิง
	ประสบการณ์การขับขี่	ปี
	รายได้	บาท
	สัญชาติ	ชนชาติ
การเตรียมความพร้อมการก่อนการเดินทาง	การทำประกันภัยท่องเที่ยว	ทำ/ไม่ทำ
	การศึกษาข้อมูลรายละเอียดรูปแบบการเดินทางก่อนการท่องเที่ยว	ศึกษา/ไม่ศึกษามาก่อน
	การทราบถึงระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย	ทราบ/ไม่ทราบมาก่อน
	การถือครองใบขับขี่รถจักรยานยนต์สากล	มี/ไม่มี
รูปแบบการท่องเที่ยว	รูปแบบการท่องเที่ยว	กิจกรรมการท่องเที่ยว
	กิจกรรมการท่องเที่ยว	
	ประเภทของนักท่องเที่ยว	
	รูปแบบการเดินทางในการท่องเที่ยวระหว่างและภายในจังหวัด	ประเภทของยานพาหนะในการท่องเที่ยว
	ความพึงพอใจต่อการท่องเที่ยว	ระดับความพึงพอใจมากที่สุด-น้อยที่สุด
	ความพึงพอใจต่อการเดินทางในการท่องเที่ยว	ระดับความพึงพอใจมากที่สุด-น้อยที่สุด
	ระยะเวลา	วัน
ประสบการณ์การเช่ารถจักรยานยนต์	รูปแบบการเช่ารถจักรยานยนต์	ระบุ
	ระยะเวลาในการเช่ารถจักรยานยนต์	วัน
	เอกสารประกอบการเช่ารถจักรยานยนต์	ระบุ
	ค่าใช้จ่ายในการเช่ารถจักรยานยนต์	บาท/วัน
	การได้รับความรู้ความเข้าใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในการท่องเที่ยว	ระบุ
	ทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์	ระบุ
	ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า	เคย/ไม่เคย

ปัจจัยที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์	ปัจจัยย่อยที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์	ดัชนีชี้วัด
ประสบการณ์อุบัติเหตุ	ประสบการณ์อุบัติเหตุ	เคย/ไม่เคย
	ลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุ	มี/ไม่มีคู่มือ
	ระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุชนท้าย	มาก/น้อย
	รถประเภทที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	ประเภทยานพาหนะ
	สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ	ระบุ
	การได้รับความช่วยเหลือหลังจากการประสบอุบัติเหตุ	ระบุ
องค์ความรู้และความตระหนักต่ออุบัติเหตุ	- ทักษะคติเกี่ยวกับลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุและระดับความรุนแรง - ทักษะคติเกี่ยวกับลักษณะของถนนและประเภทของยานยนต์ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ - ปัจจัยแวดล้อมที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ - ลักษณะพื้นผิวของถนนและสภาพจราจรที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ - ระดับความอันตรายจากการ - ทักษะคติเกี่ยวกับสาเหตุที่เป็นจุดเริ่มต้นของอุบัติเหตุ	ระดับการให้ความสำคัญมากที่สุด-น้อยที่สุด

ดังนั้นหนึ่งในมาตรการหนึ่งของการลดความเสี่ยงดังกล่าวคือความเข้มงวดของการบังคับใช้ และออกมาตรฐานแก่ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการท่องเที่ยวและการเดินทาง โดยการศึกษาที่ผ่านมาได้จัดกลุ่มปัจจัยของข้อมูลในการศึกษาตามการวิเคราะห์ ดังแสดงในตารางที่ 3.7

ตารางที่ 3.7 ปัจจัยด้านการให้บริการของผู้ประกอบการ

ปัจจัยที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์	ปัจจัยย่อยที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์	ดัชนีชี้วัด
ข้อมูลทั่วไป/การประกอบกิจการ	ประเภทผู้ประกอบการ	ระบุ
	ขนาดของธุรกิจ	ระบุ
	รูปแบบวิธีการให้เช่ารถจักรยานยนต์	ระบุ
	ประเภทเส้นทางที่ให้บริการ	ระบุ
	ประเภทยานพาหนะที่ให้บริการ	ระบุ
	ระยะเวลาที่ประกอบการวิ่งรถโดยสาร	ปี
	การจดทะเบียนประกอบกิจการหรือใบอนุญาตประกอบกิจการ	ระบุ
มาตรฐาน	อายุเฉลี่ยของพาหนะที่ให้บริการ	อายุ/ปี
	ความถี่ในการเช็คสภาพ	ครั้ง/เดือน
	ความเหมาะสมในการคัดเลือกผู้รับบริการ	เกณฑ์การตัดสิน
	การให้ความรู้ ความเข้าใจต่อผู้รับบริการ	ระดับในการปฏิบัติ
	การทำประกันภัยรถจักรยานยนต์	ทำ/ไม่ทำ
การบังคับใช้	การปฏิบัติตามกฎหมาย	ระดับในการปฏิบัติ
	ความพึงพอใจ	ระดับความพึงพอใจ/แนวทางการแก้ไข
ความตระหนักในความปลอดภัย	ทัศนคติเกี่ยวกับลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุและระดับความรุนแรง	ระดับการให้ความสำคัญมากที่สุด-น้อยที่สุด
	ความคิดเห็นต่อการเพิ่มความปลอดภัย	เห็นด้วย/ไม่เห็นด้วย(เพราะ)
	เกณฑ์ในการให้ความสำคัญของการเพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการ	- ความต้องการสร้างชื่อเสียงของ บริษัทโดยการนำเทคโนโลยีที่สูงมาใช้ - ไม่ผ่านมาตรฐานด้านความปลอดภัย - การเพิ่มขึ้นอย่างมากของต้นทุนการบำรุงรักษา
การบริการหลังการเช่าและการคุ้มครองผู้รับบริการ	การติดต่อโรงพยาบาล	ระดับในการปฏิบัติ
	การติดต่อประกันภัย	ระดับในการปฏิบัติ
	ค่าใช้จ่ายในการรักษา	ระดับในการปฏิบัติ

ที่มา: โครงการศึกษาการกำหนดอายุรถโดยสาร , 2552

3.3 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

การวิจัยนี้มีการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการเก็บแบบสอบถาม (Questionnaires) การสังเกต (Observation) และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) โดยการวิจัยนี้ต้องอาศัยเครื่องมือเพื่อนำมาช่วยในการหาข้อมูล ทั้งข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิ เพื่อใช้ในการวิเคราะห์และสรุปผลต่อไป ซึ่งเครื่องมือที่ใช้จะแบ่งได้ตามข้อมูลและแหล่งที่มาดังนี้

3.3.1 ข้อมูลปฐมภูมิ

ข้อมูลที่ได้จากการรวบรวมหรือบันทึกจากแหล่งข้อมูลโดยตรง เป็นข้อมูลพื้นฐานที่ได้มาจากจุดกำเนิดของข้อมูลนั้นๆ ซึ่งจะได้จากการลงสำรวจภาคสนาม ประกอบด้วยข้อมูลจากการสัมภาษณ์และแบบสอบถาม ดังนี้

1) แบบสอบถาม (Questionnaire)

แบบสอบถามเป็นเครื่องมือที่ได้มาซึ่งข้อมูล และเพื่อทราบถึงความคิดเห็น ทศนคติและการรับรู้ต่างๆ ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 3 กลุ่ม โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กลุ่มนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ซึ่งผลของแบบสอบถามสามารถระบุได้ถึงการวางแผนการท่องเที่ยว พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน ความพึงพอใจในการท่องเที่ยว และความปลอดภัยของประเทศไทยในทัศนคติของนักท่องเที่ยว เป็นต้น โดยศึกษาผ่านแบบสอบถาม 4 ส่วน ดังนี้ ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวรวมถึงลักษณะและรูปแบบในการเดินทางท่องเที่ยว ส่วนที่ 3 ทศนคติด้านความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า ตามปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทั้งช่วงของสถานการณ์ ก่อน ระหว่าง และหลังการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงปัจจัยด้านคน ยานพาหนะและถนนหรือสิ่งแวดล้อม ส่วนที่ 4 ความพึงพอใจต่อการท่องเที่ยวและการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์เช่า

นอกจากนี้ยังมีการสร้างแบบสอบถามสำหรับกลุ่มผู้ประกอบการ และหน่วยงานหรือสถาบันที่เกี่ยวข้อง โดยแบบสอบถามสำหรับผู้ประกอบการจะมีการสอบถามเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ในการเสริมสร้างความปลอดภัย โดยศึกษาจากวิธีดำเนินงานของผู้ประกอบการ เช่น การตระหนักถึงความปลอดภัยของบริษัท การเพิ่มมาตรฐานการให้บริการการให้ความช่วยเหลือเมื่อลูกค้าชาวต่างชาติประสบเหตุ เป็นต้น และในส่วนแบบสอบถามของหน่วยงานหรือสถาบันที่เกี่ยวข้อง จะให้ความสำคัญกับนโยบาย และมาตรการที่หน่วยงานต่างๆ กำหนด เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัย โดยจะเน้นถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้อง ตั้งแต่การกำหนดนโยบาย การนำนโยบายไปปฏิบัติ การช่วยเหลือเมื่อเกิดเหตุ

2) การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview)

โดยอาศัยโครงสร้างคำถามจากแบบสัมภาษณ์ กำหนดขึ้นเพื่อให้ทราบถึงรายละเอียดเชิงลึกของแต่ละกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งคำถามในการสัมภาษณ์จะเน้นเกี่ยวกับการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน และความคิดเห็นในการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติตามมาตรฐานสากล ซึ่งสำหรับกลุ่มนักท่องเที่ยวจะสัมภาษณ์เชิงลึกเกี่ยวกับพฤติกรรมที่ และทัศนคติที่มีต่อความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า อีกทั้งสัมภาษณ์ถึงความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ โดยทำให้ทราบถึงปัญหาเชิงลึกและการแก้ไขที่ถูกต้องตามมาตรฐานสากล

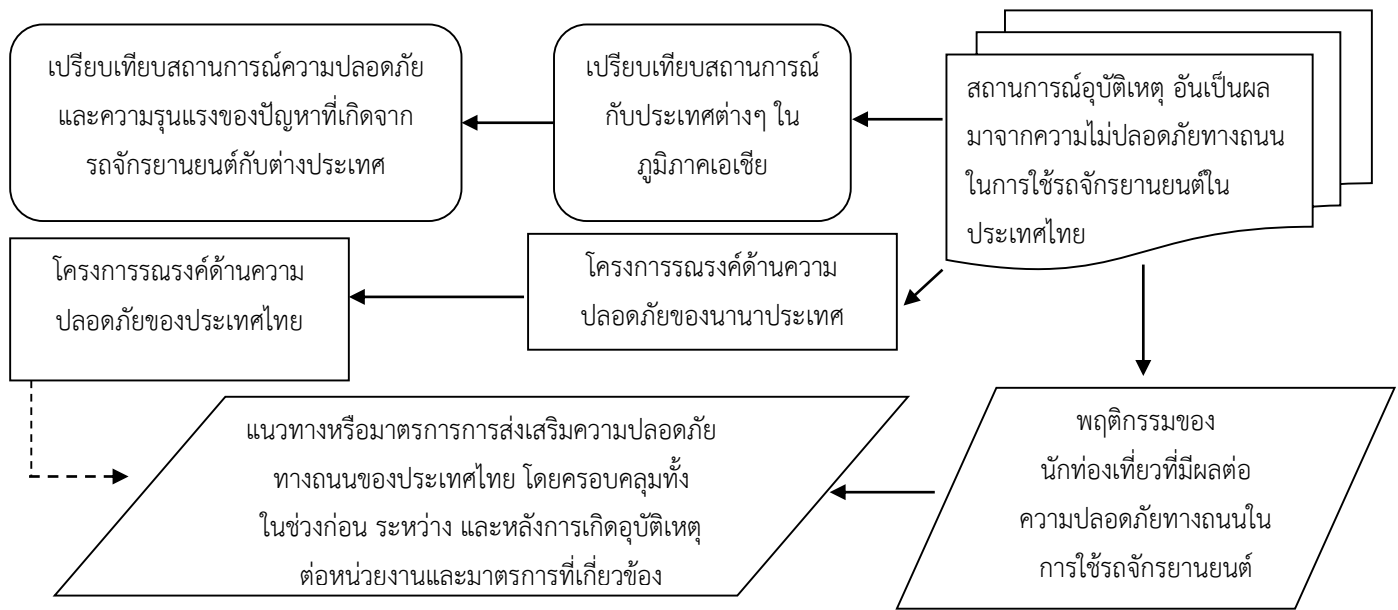
3.3.2 ข้อมูลทุติยภูมิ

ข้อมูลทุติยภูมิเป็นข้อมูลที่มีผู้อื่นรวบรวมไว้ให้แล้ว ซึ่งได้จากการค้นคว้าเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องหรือสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้ทราบถึงข้อมูลที่ชัดเจนในข้อมูลที่ต้องการจะนำมาวิเคราะห์ต่อไป ได้แก่ แผนหรือนโยบายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ซึ่งมีความจำเป็นที่จะต้องทบทวน เพื่อให้ทราบถึงแนวทางการบริหารจัดการ แนวทางการปฏิบัติงานด้านการส่งเสริมความปลอดภัยของภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งข้อมูลในการติดตามผลจากการปฏิบัติงาน เพื่อให้ทราบถึงความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ซึ่งสามารถเป็นการประเมินผลของแผนงานหรือโครงการต่างๆ ได้นอกจากนี้ยังรวมถึงการศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับมาตรการลดจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนนของนานาประเทศ ที่ประสบความสำเร็จในการนำไปปฏิบัติ ซึ่งการทบทวนจากการค้นคว้าเอกสารดังกล่าวนี้ จะสามารถนำไปต่อยอด เพื่อสร้างมาตรฐานในระดับสากลของประเทศไทย

1) แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ซึ่งแนวคิดหลัก 2 ประเด็นหลัก คือ แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย และแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรม โดยแนวคิดด้านความปลอดภัยจะเน้นที่แผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง โครงการที่เสริมสร้างความปลอดภัย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน รวมไปถึงการศึกษามาตรการเสริมสร้างความปลอดภัยของประเทศไทยและนานาประเทศทั่วโลกประกอบด้วย กฎหมายข้อกำหนดเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์เข้า ข้อจำกัดด้านคุณสมบัติของผู้เช่ารถจักรยานยนต์ ข้อจำกัดด้านใบขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อที่จะนำมาเปรียบเทียบ ให้เห็นความแตกต่าง ซึ่งจะสามารถนำมาเป็นกรณีศึกษา สำหรับประเทศที่มีการพัฒนาด้านการเสริมสร้างความปลอดภัย ให้สามารถนำมาปรับใช้กับประเทศไทย เพื่อที่จะยกระดับมาตรฐานและสร้างมาตรการด้านความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่สามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้ ส่วนแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว จะศึกษาทฤษฎีความพึงพอใจและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว รวมทั้งการศึกษาถึงการวางแผนการท่องเที่ยว ในส่วนขององค์ประกอบรูปแบบ และลักษณะการท่องเที่ยว เพื่อที่จะกำหนดไปถึงพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นในการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์เข้า

2) สถานการณ์ด้านความปลอดภัยในประเทศไทย โดยเป็นการเก็บข้อมูลของสถานการณ์ที่เกิดขึ้นจริงในอดีต ปัจจุบันและคาดการณ์ไปสู่ออนาคต โดยสามารถศึกษาได้ถึงสาเหตุ ความเสียหาย และผลกระทบ เพื่อที่จะเปรียบเทียบสถานการณ์ความปลอดภัยของประเทศไทยและนานาประเทศทั่วโลกในการให้เช่ารถจักรยานยนต์เข้าแก่นักท่องเที่ยวต่างชาติ เปรียบเสมือนการชี้ตำแหน่ง หรือการจัดลำดับด้านความปลอดภัยของประเทศไทย

ภาพที่ 3.3 วิธีการศึกษาสถานการณ์ด้านความปลอดภัย



ตารางที่ 3.8 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

ประเภทข้อมูล	ข้อมูลทุติยภูมิ	การสำรวจ	แบบสอบถาม	การสัมภาษณ์
ข้อมูลสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน				
จำนวนอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์	✓			
อัตราการบาดเจ็บจากรถจักรยานยนต์	✓			
อัตราการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์	✓			
การชดเชยความเสียหายจากรถจักรยานยนต์	✓		✓	✓
การให้ความช่วยเหลือหลังเกิดเหตุ			✓	✓
แผนหรือนโยบายที่เกี่ยวข้อง	✓			
ระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในองค์กร	✓		✓	✓
การปฏิบัติตามมาตรฐานของผู้ประกอบการให้เช่ารถจักรยานยนต์		✓	✓	✓
สภาพและลักษณะรถจักรยานยนต์ที่ให้บริการ			✓	
การตรวจสอบความพร้อมของรถจักรยานยนต์			✓	
กิจกรรมที่เสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน			✓	✓
ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเพิ่มมาตรฐานการให้บริการ			✓	✓
มาตรการ และรูปแบบโครงสร้างการให้เช่ารถจักรยานยนต์				
มาตรการ กฎหมาย และข้อบังคับเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์เช่า	✓	✓	✓	✓

ตารางที่ 3.8 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

ประเภทข้อมูล	ข้อมูลทุติยภูมิ	การสำรวจ	แบบสอบถาม	การสัมภาษณ์
ความเข้มงวดตรวจสอบตามมาตรการการบังคับใช้ในการให้เช่ารถจักรยานยนต์เช่า	✓			
บทลงโทษต่อการกระทำผิดในการให้เช่ารถจักรยานยนต์เช่า	✓	✓	✓	✓
ข้อมูลด้านพฤติกรรมและทัศนคติ				
การเตรียมความพร้อมในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า			✓	✓
วิธีการและขั้นตอนในการเช่ารถจักรยานยนต์			✓	✓
พฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยว			✓	✓
พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยว			✓	✓
ทัศนคติของนักท่องเที่ยวต่อความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า			✓	✓
ทัศนคติเกี่ยวกับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์เช่า			✓	✓
ความพึงพอใจในการท่องเที่ยวด้วยรถจักรยานยนต์เช่า			✓	✓
พฤติกรรมที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า	✓	✓	✓	✓
ความตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า			✓	✓
การตรวจสอบยานพาหนะ อุปกรณ์ด้านความปลอดภัย และการให้บริการ		✓	✓	✓
ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า				
- ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ			✓	✓
- การปฏิบัติตามมาตรฐานการให้เช่ารถจักรยานยนต์/การขับขี่รถจักรยานยนต์			✓	✓
- การให้ความช่วยเหลือหลังการเกิดอุบัติเหตุ		✓	✓	✓

3.4 การวิเคราะห์และแปลผล

การวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้มาข้างต้น โดยเริ่มต้นที่การวิเคราะห์เอกสารประกอบการศึกษาต่างๆ ที่ค้นคว้ามา ทั้งในเรื่องของแนวคิดและทฤษฎีที่จะนำไปวิเคราะห์ให้เชื่อมโยงกับการส่งเสริมความปลอดภัย หรืออาจจะวิเคราะห์ในมุมมองด้านความเสี่ยงในการเดินทางต่อนักท่องเที่ยว ซึ่งจะให้ความสำคัญกับพฤติกรรมความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากการท่องเที่ยว รวมถึงระบบมาตรฐานการเดินทางของประเทศไทย การวิเคราะห์ข้อมูลทั้งข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิ จะวิเคราะห์โดยวิธีการ PCA และ Logistic Regression จัดเก็บ

ข้อมูลแบบสอบถามในกลุ่มนักท่องเที่ยว จัดเก็บข้อมูลผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยว และหน่วยงานหรือสถาบันที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเมื่อมีการแปลผลแล้ว จะนำไปสู่การรับรู้และรับทราบทัศนคติและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวในการดำเนินกิจกรรมการท่องเที่ยว ตลอดจนแนวทางการแก้ไขเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า รวมทั้งการเข้าใจในกลไกและหลักการของหน่วยงาน ตลอดจนผู้มีส่วนเกี่ยวข้องต่างๆ มีแนวทางในการดำเนินการเพื่อยกระดับความปลอดภัยบนถนนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ และสุดท้ายเมื่อแล้วเสร็จการวิจัย จะสามารถนำผลการศึกษาต่อยอดในเชิงนโยบายและการปฏิบัติอันก่อให้เกิดการลดลงของจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุในการเดินทางท่องเที่ยวของชาวต่างชาติ และสร้างภาพลักษณ์ของการท่องเที่ยวที่ดีแก่ประเทศไทย รองรับกับการเข้าร่วมประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ของประเทศไทย

วิธีการวิเคราะห์ข้อมูลสำหรับงานวิจัยนี้สามารถแบ่งได้ 3 ประเภท ได้แก่

1) เทคนิคเดลฟาย (Delphi technique)

เทคนิคเดลฟาย เป็นเทคนิคการวิจัยที่ได้รับการยอมรับและเป็นที่ยอมรับแพร่หลาย ไม่ว่าจะเป็นด้านธุรกิจ การเมือง เศรษฐกิจ และการศึกษา สำหรับทางเทคโนโลยีการศึกษาได้มีการนำมาใช้อย่างกว้างขวาง เช่น การวิจัยเกี่ยวกับแนวโน้มของเทคโนโลยีการศึกษา โดยวิธีเดลฟายคือกระบวนการวิจัยที่มุ่งหวังในการสกัดปัจจัยโดยการลงความเห็นของผู้เชี่ยวชาญ ซึ่งเป็นเทคนิคที่มีขั้นตอนและระเบียบแบบแผนที่ชัดเจน โดยผู้เชี่ยวชาญตอบแบบสอบถามที่มีรอบการสอบถามหลายครั้ง โดยในแต่ละรอบผู้จัดทำจะสรุปปัจจัยที่ผู้เชี่ยวชาญได้ให้ความเห็นในแต่ละรอบ เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับตอบคำถามในรอบถัดไป โดยเชื่อว่าคำตอบในแต่ละรอบนั้นจะถูกกล่าให้เป็นอย่างน้อยที่มีความแม่นยำมากยิ่งขึ้น ซึ่งสุดท้าย การสอบถามจะหยุดลงเมื่อได้ข้อสรุปที่มั่นคง และคะแนนค่าเฉลี่ยหรือมัธยฐานจะเป็นตัวกำหนดคำตอบเป็นวิธีหนึ่งของการมองอนาคต ได้รับการพัฒนาโดย RAND Corporation ในคริสต์ทศวรรษที่ 1950 เป็นวิธีสำรวจความเห็นจากกลุ่มผู้เชี่ยวชาญในสาขาหนึ่งๆ เพื่อให้ได้คำตอบที่น่าเชื่อถือมากที่สุด โดยให้ผู้เชี่ยวชาญในสาขานั้นๆ ตอบแบบสอบถามชุดเดียวกันหลายครั้ง ในการสำรวจรอบที่หนึ่ง ผู้ตอบแบบสอบถามจะตอบคำถามพร้อมข้อคิดเห็นส่วนตัวเกี่ยวกับคำถาม จากนั้นคณะวิจัยจะคำนวณหาค่าควอไทล์ (quartile) ของคำตอบและรวบรวมข้อคิดเห็นเพิ่มเติมของผู้ตอบเพิ่มลงในชุดแบบสอบถามรอบที่สอง พร้อมส่งคำตอบที่ได้ในรอบแรกคืนให้ผู้ตอบ ผู้ตอบจะเปรียบเทียบคำตอบของตนกับผู้เชี่ยวชาญท่านอื่นและข้อคิดเห็นเพิ่มเติม เพื่อเป็นกระบวนการของการตัดสินใจ (Rowe and Wright, 1999)

จากการศึกษาเอกสารวิชาการที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดปัญหาและประเด็นที่นำไปสู่การประเมินความคิดเห็นของชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง คณะผู้วิจัยเลือกใช้เดลฟายเทคนิคแบบปรับปรุง (Modified Delphi Technique) ซึ่งเป็นเทคนิคถูกออกแบบมาเพื่อเป็นกระบวนการสื่อสารสนทนากันในกลุ่ม มุ่งที่จะนำไปสู่การทดสอบในรายละเอียดและปรึกษาหารือ ถกเถียงกันในประเด็นใดประเด็นหนึ่ง เพื่อวัตถุประสงค์ของการตั้งเป้าหมาย การค้นหานโยบาย หรือทำนายเหตุการณ์ในอนาคต การสำรวจวิจัยโดยทั่วไปแล้วพยายามที่จะหา “อะไร” (what is) แต่ในขณะที่ เทคนิคเดลฟายพยายามจะมีทำให้เห็นถึง “อะไรที่สามารถจะ / ควรจะเป็น อยู่ คือ” (Hsu & Sandford, 2007) ทั้งยังเป็นระบบที่ปราศจากการเผชิญหน้าโดยตรงของกลุ่มผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ที่เกี่ยวข้องโดยรวมและสอบถามความคิดเห็น (Celeste, 2008; Skulmoski, Hartman, & Krahn, 2007) โดยการศึกษาที่ผ่านมามีการใช้เทคนิคเดลฟายงานวิจัยที่ใช้เทคนิคเดลฟายระหว่าง พ.ศ. 2524 ถึงปัจจุบันมีงานวิจัยที่ใช้เทคนิค จำนวนรอบในการดำเนินการตั้งแต่ 2 ถึง 4 รอบ และจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามตั้งแต่ 3 ท่านไป 345 ท่าน (Skulmoski, et al., 2007) ซึ่งกระบวนการของเดลฟายสามารถดำเนินการได้

ต่อเนื่องจนกระทั่งฉันทามติได้รับการยอมรับ อย่างไรก็ตาม นักวิจัยทั้งหลาย ได้แก่ Cyphert & Gant (1971); Brooks (1979); Ludwig (1994, 1997) และ Custer, et al (1999) แสดงให้เห็นว่าการดำเนินการซ้ำตามเป็นจำนวน 3 รอบมีความเหมาะสมในการรวบรวมข้อมูลและไปถึงฉันทามติได้เป็นอย่างดี ซึ่งกระบวนการของเดลฟายประกอบด้วย 4 ขั้นตอน

- รอบที่ 1 เริ่มต้นด้วยการสร้างข้อคำถามปลายเปิดให้ผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความคิดเห็นโดยอิสระ ข้อคำถามจะต้องถูกสกัดมาเป็นคำถามเพื่อให้ได้สารสนเทศที่มีความสำคัญต่อเนื้อหาสาระที่สนใจศึกษา การสร้างข้อคำถามปลายเปิดในรอบที่หนึ่งจะได้มาจากหลังจากนำข้อคิดเห็นที่ได้จากขั้นตอนที่หนึ่งมาสร้างเป็นแบบสอบถาม ซึ่งเป็นข้อคำถามปลายปิด เพื่อนำไปสู่การสอบถามในรอบต่อไป

- รอบที่ 2 ผู้เชี่ยวชาญแต่ละคนจะได้รับแบบสอบถามซึ่งเป็นผลการวิเคราะห์จากขั้นตอนที่หนึ่งที่ผู้ศึกษาทำการสรุป ผู้เชี่ยวชาญจะทำการทบทวนว่าผู้ศึกษาได้ทำการสรุปครบถ้วนทุกประเด็นที่ตนเองให้ความคิดเห็นไปหรือไม่ และทำการให้ลำดับคะแนนที่ความคิดเห็น (Rate or Rank-order) ว่าเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยกับข้อความดังกล่าวอยู่ในระดับใด ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามอาจจะให้เหตุผลด้วยว่าทำไมจึงเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยกับข้อความดังกล่าว

- รอบที่ 3 ผู้ตอบแบบสอบถามแต่ละคนจะได้รับแบบสอบถามซึ่งมีทั้งข้อคำถามและผลสรุปความคิดเห็นของแต่ละคนในรอบที่ผ่านมา ซึ่งผู้วิจัยจะมีคำถามว่า ผู้เชี่ยวชาญจะทำการทบทวนความคิดเห็นของตนเองไปตามฉันทามติหรือไม่ หรือยังคงความคิดเห็นของตนเองเหมือนเดิม พร้อมถามเหตุผลว่าทำไมจึงยังคงความคิดเห็นของตนเองไว้ โดยไม่คล้อยตามฉันทามติของกลุ่ม

- รอบที่ 4 รอบสุดท้ายตามทฤษฎี ผู้วิจัยจะลำดับรายการที่ยังคงค้างอยู่ของข้อคำถาม การให้ลำดับของผู้เชี่ยวชาญผลการลงความคิดเห็น มีการระบุถึงความคิดเห็นของคนที่แตกต่างกันไปจากกลุ่ม โดยในรอบนี้ผู้เชี่ยวชาญยังสามารถเปลี่ยนแปลงความคิดเห็นได้อยู่ และข้อคำถามที่ผ่านเกณฑ์ที่เรียกว่าฉันทามติ จะเป็นข้อความที่จะใช้เป็นผลของการศึกษา และข้อความที่ไม่ผ่านเกณฑ์จะถูกตัดออกไป

2) วิธีวิเคราะห์เชิงสถิติ

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติรูปแบบนี้ สามารถใช้วิเคราะห์เพื่อหาผลลัพธ์และความสัมพันธ์ของข้อมูล ซึ่งเป็นข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม วิธีการที่ใช้สำหรับงานวิจัยนี้มี 2 วิธีย่อย ได้แก่

2.1) PCA / Linear Regression เป็นการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะหรือปัจจัยที่แทนด้วยตัวแปรตั้งแต่สองตัวแปรขึ้นไป เพื่อให้ทราบถึงความสัมพันธ์ ทิศทางความสัมพันธ์ และลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร

2.2) Factor analysis เป็นการวิเคราะห์องค์ประกอบเป็นเทคนิคทางสถิติ สำหรับวิเคราะห์ตัวแปรหลายตัว (Multivariate analysis techniques) สามารถใช้ในการวิเคราะห์หลายตัวแปรเพื่อการสรุปรายละเอียดของตัวแปรหลายตัว หรือเรียกว่าเป็นเทคนิคที่ใช้ในการลดจำนวนตัวแปรเทคนิคหนึ่งโดยการศึกษาถึงโครงสร้างความสัมพันธ์ของตัวแปร และสร้างตัวแปรใหม่เรียกว่า องค์ประกอบ โดยองค์ประกอบที่สร้างขึ้นจะเป็นการนำตัวแปรที่มีความสัมพันธ์กันหรือมีความร่วมกันสูงมารวมกันเป็นองค์ประกอบเดียวกัน ส่วนตัวแปรที่อยู่คนละองค์ประกอบมีความร่วมกันน้อย หรือไม่มีความสัมพันธ์กันเลย

3) วิธีวิเคราะห์เชิงพรรณนา

การวิเคราะห์รูปแบบนี้จะใช้แนวคิดและทฤษฎีทางสังคมศาสตร์ที่ได้เก็บรวบรวมไว้มาวิเคราะห์และสรุปผล ซึ่งเนื้อหาเหล่านี้ ได้แก่ แนวทางการดำเนินการหรือแนวทางการปฏิบัติเพื่อยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ เป็นต้น โดยเป็นทั้งข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก หรือข้อมูลจากการทบทวนงานวิจัย ซึ่งเมื่อได้รับการประเมินและสรุปผลแล้ว จะทำให้ทราบถึงแนวทางที่ถูกต้องที่จะสามารถนำไปปฏิบัติเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ และเกิดเป็นบรรทัดฐานเดียวกัน อีกทั้งยกระดับสู่มาตรฐานสากลเพื่อทัดเทียมนานาประเทศ เพื่อนำไปสู่แนวทางให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนสำหรับการใช้รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติในประเทศไทย

4) วิธีวิเคราะห์ช่องว่างทางนโยบาย (gap analysis)

การวิเคราะห์ช่องว่างทางนโยบาย (gap analysis) ด้วยวิธีการวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้เสียต่อนโยบาย (Stakeholder Analysis) เป็นเทคนิคที่ใช้ในการระบุบุคคลสำคัญที่จะต้องมีการวางแผนร่วมกัน การมีส่วนได้ส่วนเสียในการสร้างการสนับสนุนที่ช่วยให้งานประสบความสำเร็จ

4.1) การใช้เครื่องมือแผนที่ความคิดและตารางผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ดังแสดงในตัวอย่างภาพที่ 3.4

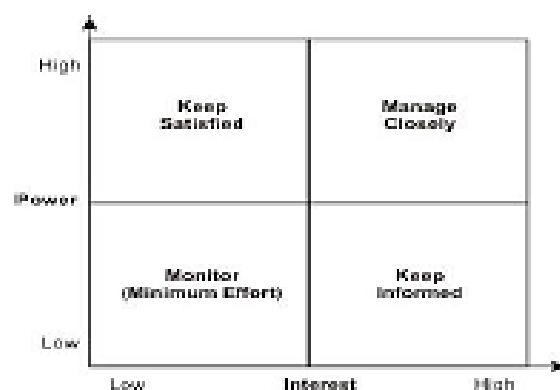
ขั้นตอนแรก ในการวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียคือ การระบุผู้มีส่วนได้เสียของโครงการ

ขั้นตอนที่สอง คือ ทาความเข้าใจพันธกิจ ขอบเขตการทำงาน อิทธิพลและผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อให้รู้ว่าใครที่คุณควรจะมีและให้ความสำคัญ

ขั้นตอนที่สาม คือ การสร้างสัมพันธ์ สื่อสาร ทาความเข้าใจกับผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญที่สุด เพื่อประเมินดูว่าพวกเขามีแนวโน้มที่จะตอบสนองและเพื่อให้เราสามารถทำงานได้ราบรื่น

วิธีที่จะได้รับการสนับสนุนจากพวกเขา – สามารถดูจากการบันทึก การวิเคราะห์นั้นบนแผนที่ผู้มีส่วนได้เสีย หลังจากที่คุณได้ใช้เครื่องมือนี้และสร้างแผนที่ผู้มีส่วนได้เสีย คุณสามารถใช้เครื่องมือในการวางแผนการสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียในแต่ละขั้นตอนของการวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีรายละเอียดดังนี้

ภาพที่ 3.4 ตารางการจำแนกความต้องการและลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสียต่อโครงการ



ที่มา : ศรีวิภา เลี้ยงพันธุ์สกุล, 2540

4.2) หลักการสำคัญของการจัดการผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

ความต้องการของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอาจมีความหลากหลาย และมีเป้าหมายที่แตกต่างกันไป ซึ่งบางครั้งขัดกับแนวทางปฏิบัติหรือเป้าหมายในการดำเนินงานขององค์กร ดังนั้นองค์กรจึงต้องทำการระบุ ความสำคัญและต้องให้ความสำคัญกับการใช้กลยุทธ์ เพื่อตอบสนองความต้องการของกลุ่มนั้น และการวิเคราะห์ อิทธิพลของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง จะทำให้สามารถระบุขั้นตอนของการสร้างกลยุทธ์เพื่อตอบสนองความต้องการได้ เริ่มตั้งแต่ การระบุผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง การระบุความสนใจของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง การระบุผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่สำคัญที่สุดต่อองค์กร การวิเคราะห์ดังกล่าวจะทำให้องค์กรสามารถตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องได้สูงสุด องค์กรส่วนใหญ่ที่ทำการวิเคราะห์ความต้องการของลูกค้า พบว่า ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่สำคัญที่สุดขององค์กร ได้แก่ ลูกค้า พนักงานและผู้ถือหุ้น

4.3) รูปแบบของการจัดการ (Stakeholder Model)

1. การพรรณนา (Descriptive) เป็นข้อมูลที่อธิบายถึงรายละเอียดขององค์กรและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง คล้ายกับหมวดนา (ลักษณะสำคัญ) ของแบบฟอร์ม PMQA เมื่อเข้าใจสิ่งเหล่านี้จะทำให้สามารถอธิบายได้ว่า องค์กรทำงานได้อย่างไร
2. มีเครื่องมือช่วยวิเคราะห์ (Instrumental) เช่นตารางผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (ตาราง 4 ช่อง 4 สี ที่แสดงในตัวอย่าง) เป็นเครื่องมือที่มีประโยชน์มากในการเชื่อมโยง ประสานผลประโยชน์ระหว่างการจัดการ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับผู้ที่ได้รับผลจากเป้าหมายในการดำเนินงานขององค์กร หรือจะใช้เครื่องมืออย่างง่าย เช่น force-field Analysis เป็นต้น
3. รูปแบบอย่างหยาบโดยปกติทั่วไป แสดงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยจำแนกได้จากผลประโยชน์ที่ได้รับจากองค์กร

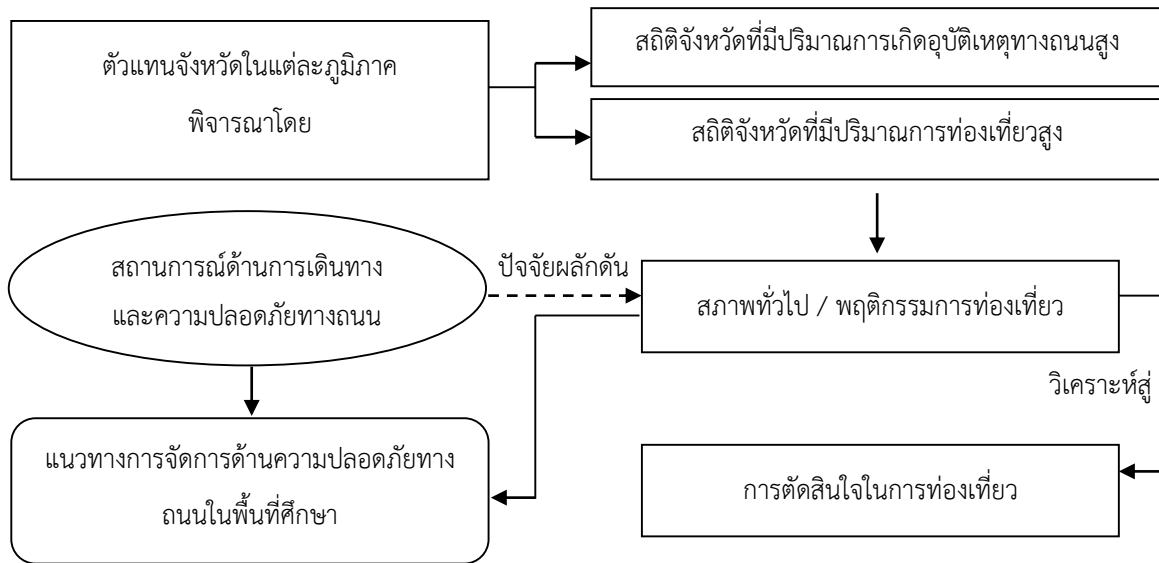
จากนโยบายและมาตรการของทางภาครัฐที่กำหนดไว้เพื่อป้องกันและบรรเทาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี้อักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติในการท่องเที่ยวในประเทศไทย ซึ่งในปัจจุบันพบว่ายังคงมีช่องว่างต่อการดำเนินการนำไปสู่การบังคับใช้ที่ก่อยังคงก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุต่อนักท่องเที่ยวต่างชาติ ทางผู้วิจัยจึงต้องการแนะนำแนวทางการลดช่องว่างนโยบายดังกล่าว ด้วยการรวบรวมมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนมาชี้ให้เห็นถึงปัญหาที่ไม่ตอบรับกับสภาพปัญหาที่เป็นจริง ผสมกับการสัมภาษณ์จากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องด้วยการประเมินมาตรการและนโยบายที่มีอยู่ในปัจจุบัน รวมถึงร่วมกันหาแนวทางในการกำหนดนโยบายต่อไปในอนาคตให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เพื่อลดปัญหาความไม่ปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

3.5 พื้นที่ศึกษา

ในการศึกษานี้ได้นำการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาเพื่อเป็นตัวแทนการยกระดับความปลอดภัยในการท่องเที่ยวโดยการขับขี้อักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวต่างชาติตามมาตรฐานสากล เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนโดยการร่วมมือและการประสานงานอย่างเป็นระบบของ หน่วยงาน ผู้ประกอบการ และภาคส่วนที่เกี่ยวข้องโดยมีกระบวนการวิเคราะห์ในการคัดเลือกพื้นที่ศึกษา ดังแสดงในภาพที่ 3.5

ภาพที่ 3.5

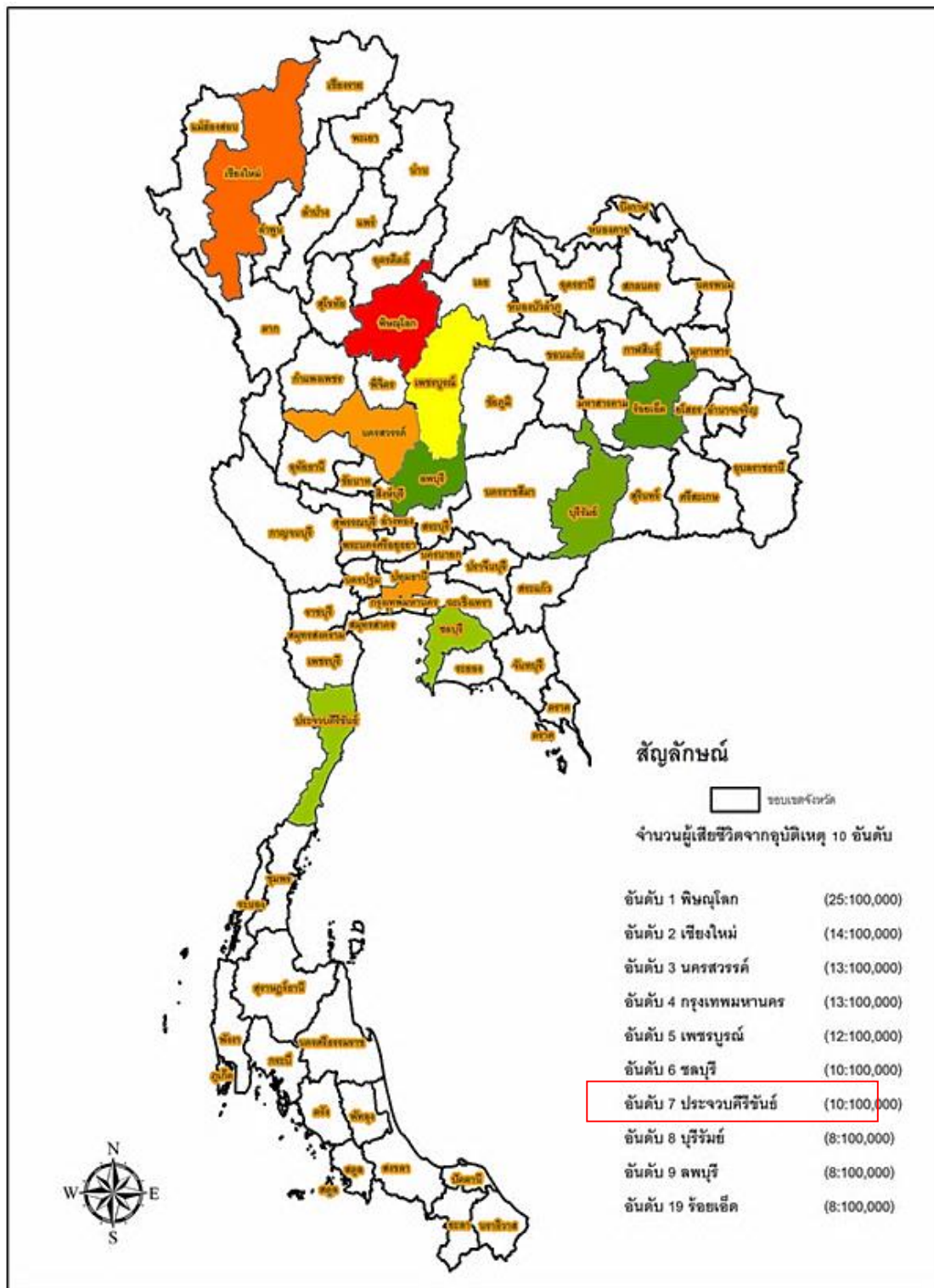
กระบวนการวิเคราะห์ในการเลือกพื้นที่ศึกษาและองค์ประกอบหลักในการวิเคราะห์



การวิจัยครั้งนี้จะศึกษาโดยการสัมภาษณ์ตัวอย่างประชากร 3 กลุ่ม คือ นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ผู้ประกอบการและหน่วยงาน / องค์กร ดังนั้นเพื่อให้เอื้อต่อการศึกษา

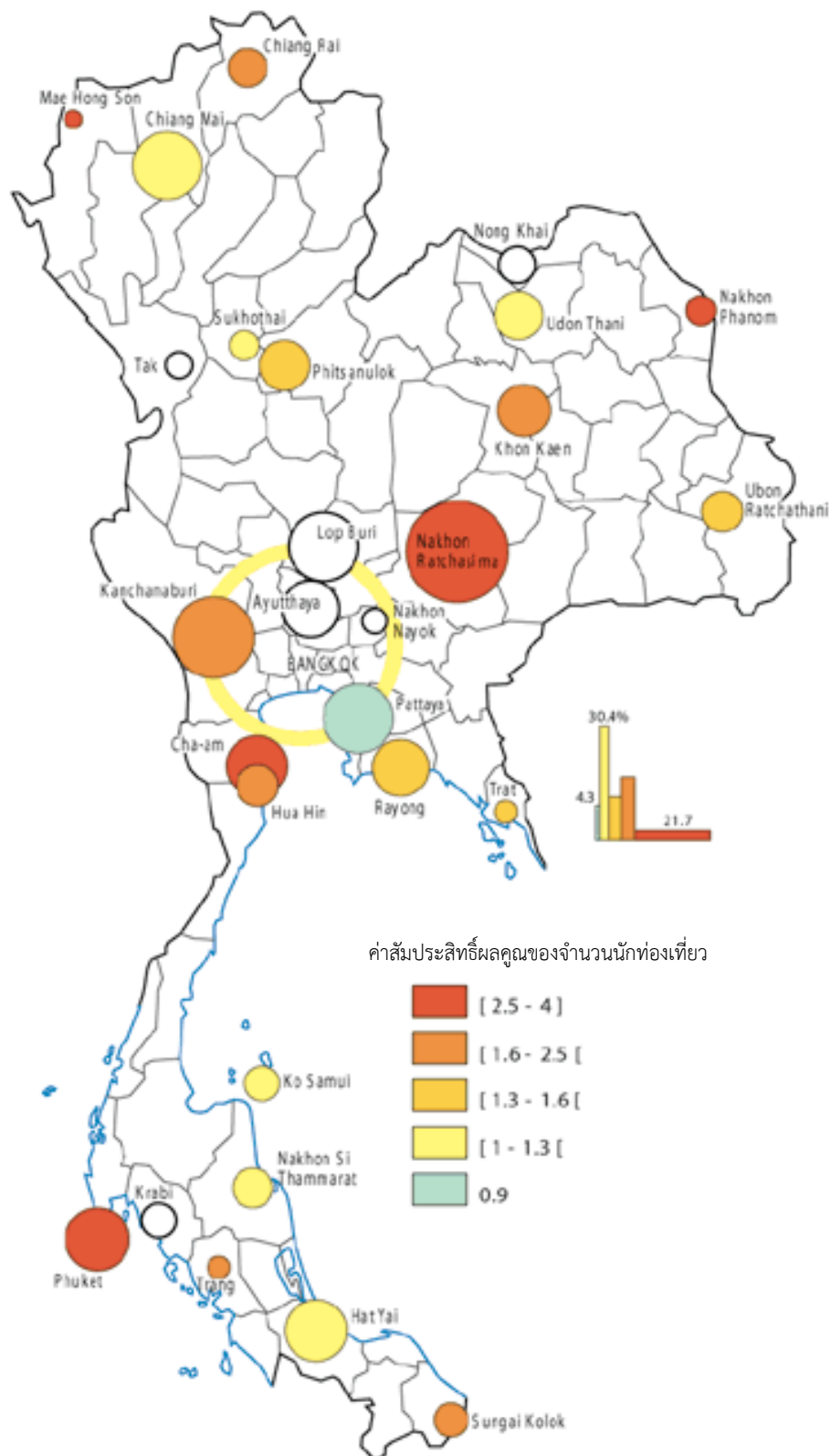
ซึ่งผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติของจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติและอัตราการเสียชีวิตจากการประสบอุบัติเหตุทางถนนจำแนกตามพื้นที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงของประเทศ พบว่าพื้นที่ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์และจังหวัดภูเก็ต มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ และเหมาะสมที่จะเป็นตัวแทนการศึกษาเพื่อพัฒนาสู่การเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีการยกระดับความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลและเป็นต้นแบบการปฏิบัติการในการสร้างความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวให้แก่พื้นที่ท่องเที่ยวอื่นๆในประเทศไทย และเพื่อเป็นการเปรียบเทียบพื้นที่ศึกษาทั้ง 2 จังหวัด สามารถนำมาเป็นพื้นที่ตัวอย่างในการนำร่องโครงการ โดยพิจารณาจากศักยภาพของพื้นที่ที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนโดยปัจจัยสาเหตุมาจากการขับขี่จักรยานยนต์มากที่สุดคือจังหวัดภูเก็ต (ซึ่งรวมถึงในช่วง 7 วันอันตรายวันสงกรานต์ ปี พ.ศ.2557) และพื้นที่ที่มีเครือข่ายความปลอดภัยทางถนนที่ค่อนข้างเป็นระบบครอบคลุมทุกปัจจัยสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และยังคงมีระดับความปลอดภัยทางถนนสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติสูงกว่าจังหวัดอื่นๆ คือ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยเฉพาะบริเวณอำเภอหัวหิน ซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวอันดับต้นๆของประเทศไทยที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเข้ามาท่องเที่ยวมากที่สุด จึงให้ทำการเลือกพื้นที่ศึกษาในสองจังหวัดข้างต้นเพื่อนำมาศึกษาและเป็นพื้นที่ตัวอย่างต่อไป

ภาพที่ 3.6 พื้นที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 10 อันดับของประเทศไทย



ที่มา : ดัดแปลงจากกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2552

ภาพที่ 3.7 จำนวนนักท่องเที่ยวในประเทศไทย



ที่มา : TAT, 1995

1.1) จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

เมื่อพิจารณาสถิตินักท่องเที่ยว จังหวัดประจวบคีรีขันธ์จำนวนนักท่องเที่ยวที่เข้ามาท่องเที่ยวในหัวหินจากตารางที่ 2.11 พบว่าจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ประสบเหตุจากอุบัติเหตุการจราจรภายในจังหวัดเร่งด่วนในปี พ.ศ. 2555 มีจำนวนเพิ่มขึ้นถึง 2 เท่า จากปี พ.ศ. 2554 ซึ่งแนวโน้มในปี พ.ศ.2556 พบว่าภายใน 6 เดือน มีจำนวนผู้ป่วยฉุกเฉินเร่งด่วนถึง 42 คน ซึ่งถือว่ามีความเสี่ยงสูง นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ประสบอุบัติเหตุใกล้เคียงกันเมื่อเทียบกับเมื่อปีที่ผ่านมาและหากคาดการณ์ไปถึงจำนวนที่จะเกิดขึ้นในปี พ.ศ.2556 แต่เมื่อเทียบจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ประสบอุบัติเหตุทางถนนกับจังหวัดพื้นที่ศึกษาอื่นๆ อีก 2 จังหวัด พบว่า จังหวัดประจวบคีรีขันธ์เป็นจังหวัดที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติประสบอุบัติเหตุต่ำที่สุด

ตารางที่ 3.9 สถิติผู้ป่วยชาวต่างชาติจากอุบัติเหตุจราจร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ปี 2554-2556 (มิถุนายน)

ลำดับ	ปี	ประเภทผู้ป่วย			
		ผู้ป่วยฉุกเฉิน วิกฤต	ผู้ป่วยฉุกเฉิน เร่งด่วน	ผู้ป่วยฉุกเฉินไม่ รุนแรง	ผู้ป่วยฉุกเฉินทั่วไป
1	2554	1	47	-	-
2	2555	3	100	-	-
3	2556 (ถึงเดือน มิ.ย)	-	42	-	-

ที่มา : ระบบสารสนเทศการแพทย์ฉุกเฉิน, สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ, 2556

1.2) จังหวัดภูเก็ต

จากสถิติจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมาประสบอุบัติเหตุบนท้องถนนที่จังหวัดภูเก็ตในช่วงปี พ.ศ.2554 – 2556 พบว่าจำนวนอัตรานักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมีจำนวนที่เพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ โดยเมื่อเทียบผู้ป่วยฉุกเฉินวิกฤตในปี พ.ศ.2554 พบว่ามีเพียง 2 ราย เท่านั้น โดยในปี พ.ศ.2556 เพียงในระยะเวลา 6 เดือนพบผู้ป่วยฉุกเฉินวิกฤตมากถึง 2 รายด้วยกัน ซึ่งแสดงให้เห็นถึงช่องว่างของการรองรับกับปัญหาที่เกิดขึ้นต่อการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนในนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ เนื่องจากมีนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมาประสบอุบัติเหตุเป็นจำนวนมากในทุกๆ ปี แต่ยังคงพบว่าจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุมีอัตราเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงต้องมีการศึกษาวิเคราะห์ถึงปัญหาและสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุ

ตารางที่ 3.10 สถิติผู้ป่วยชาวต่างชาติจากอุบัติเหตุจราจร จังหวัดภูเก็ต ปี 2554-2556 (มิถุนายน)

ลำดับ	ปี	ประเภทผู้ป่วย			
		ผู้ป่วยฉุกเฉิน วิกฤต	ผู้ป่วยฉุกเฉิน เร่งด่วน	ผู้ป่วยฉุกเฉินไม่ รุนแรง	ผู้ป่วยฉุกเฉินทั่วไป
1	2554	2	29	-	-
2	2555	3	81	-	-
3	2556 (ถึงเดือน มิ.ย)	2	42	-	-

ที่มา : ระบบสารสนเทศการแพทย์ฉุกเฉิน, สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ, 2556

3.5.1 ความสำคัญของพื้นที่ศึกษา

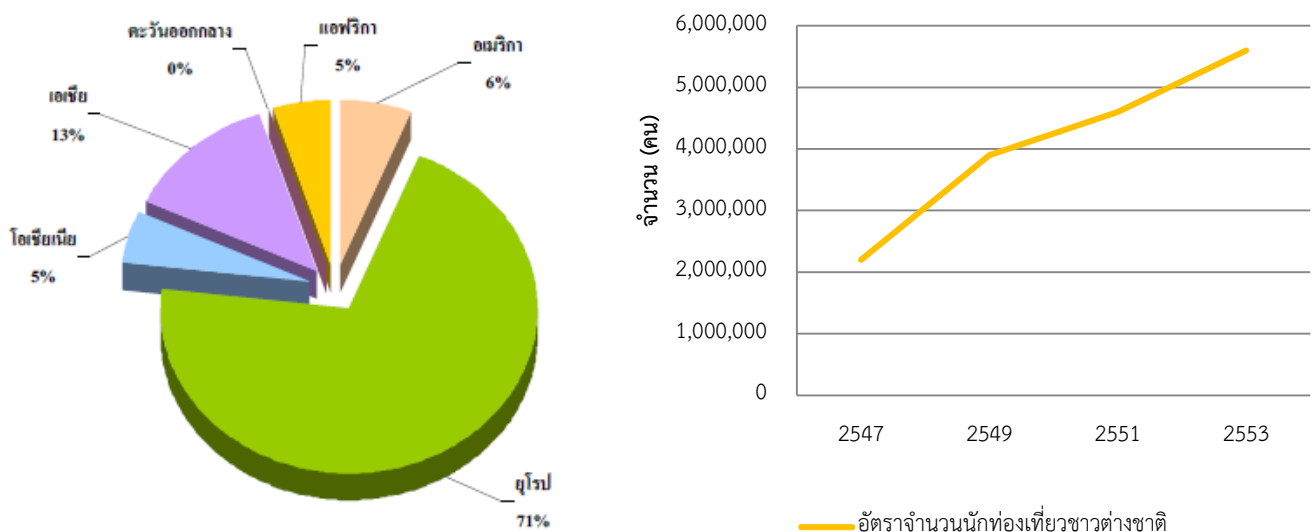
3.5.1.2 จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

สภาพทั่วไป

จังหวัดประจวบคีรีขันธ์นับว่าเป็นจังหวัดที่มีสถานที่พักผ่อนตากอากาศที่เก่าแก่ที่สุดแห่งหนึ่งในประเทศไทย จากแต่เดิมที่เป็นเพียงหมู่บ้านชาวประมง นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มักจะนึกถึงทะเลและหาดทรายที่หัวหินและชะอำ เนื่องจากหัวหินและชะอำนับว่าเป็นสถานที่ที่มีชื่อเสียงมากที่สุดในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ การขยายตัวของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีลักษณะเป็นแนวยาวทอดตัวไปตามถนนเพชรเกษม พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่ว่างและพื้นที่เขตทหาร มีสถานที่ท่องเที่ยวหลายแห่งรวมทั้งโรงแรม บ้านพัก ร้านอาหาร และสถานประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวจำนวนมาก อีกทั้งอยู่ไม่ไกลจากกรุงเทพมหานครนัก

ภาพรวมการเดินทางท่องเที่ยวในหัวหินและชะอำ ยังคงมีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่อง จะเห็นได้ว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวต่างชาติมีแนวโน้มสูงขึ้น นักท่องเที่ยวมักนิยมเดินทางท่องเที่ยวในวันหยุดสุดสัปดาห์มากกว่าวันธรรมดา ประกอบกับตลอดทั้งปีมีการจัดกิจกรรมส่งเสริมการขาย และรณรงค์ให้เดินทางท่องเที่ยวบ่อยครั้งขึ้น และเน้นกลุ่มนักท่องเที่ยวเฉพาะมากขึ้น อาทิ เทศกาลกอล์ฟหัวหิน-ชะอำ โครงการเที่ยวเมืองไทยใกล้กรุงเทพฯ การแข่งขันเรือใบ Hua Hin Regatta และอีกหลากหลายกิจกรรมที่สามารถส่งผลให้เกิดกระแสการเดินทางมาหัวหิน เช่น Hua Hin Jazz Festival เป็นต้น ตลอดจนแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยม ได้แก่ สวนสนประดิพัทธ์ เขาเต่า เขาตะเกียบ ปากน้ำปราณบุรี และอุทยานแห่งชาติเขาสามร้อยยอด เป็นต้น

ภาพที่ 3.8 กลุ่มนักท่องเที่ยวแบ่งตามภูมิภาคและอัตราจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ



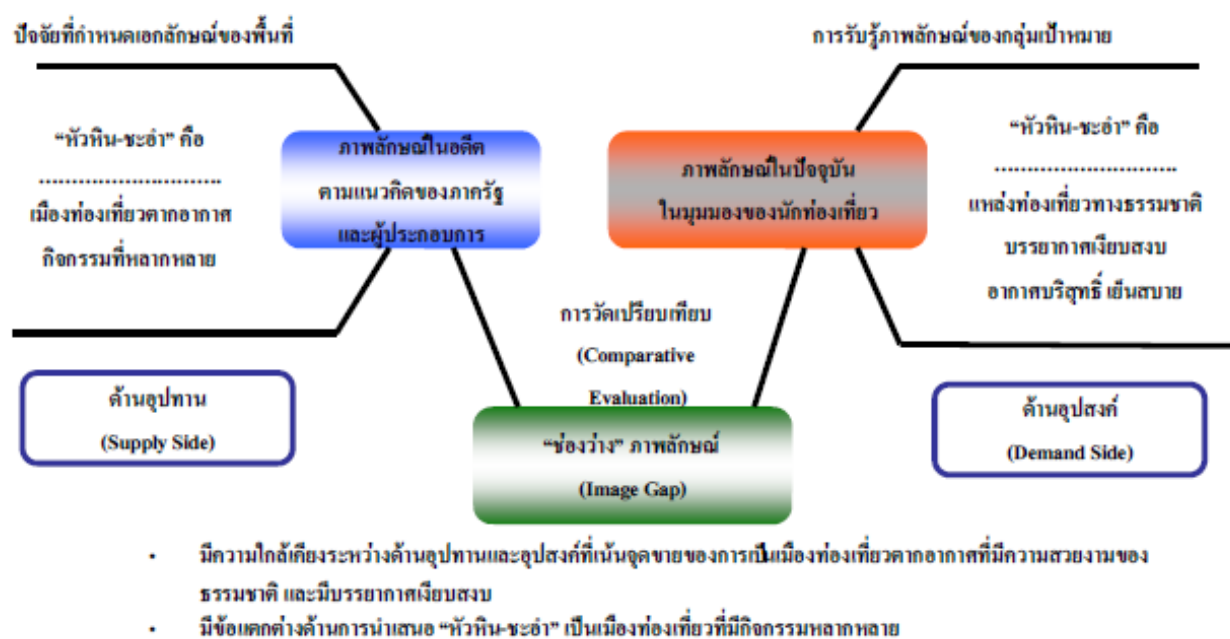
ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2552

พฤติกรรมการท่องเที่ยว

วัตถุประสงค์ของการเยี่ยมชมของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาตินั้น มีเหตุผลที่คล้ายคลึงกับนักท่องเที่ยวชาวไทย นั่นคือ โดยรวมต้องการได้มาสัมผัสกับบรรยากาศเงียบสงบ อากาศอบอุ่น อากาศบริสุทธิ์ คนไม่แออัด ไม่พลุกพล่าน และเหตุผลสำคัญอีกประการที่ทำให้นักท่องเที่ยวต่างชาติประมาณ 1 ใน 4 สนใจเดินทางมาท่องเที่ยว คือ การเดินทางที่สะดวกสบาย เนื่องจากอยู่ไม่ไกลจากกรุงเทพฯ มากนัก รวมถึงการคมนาคมสะดวก เนื่องจากมีระบบขนส่งมวลชนหลายประเภท และยังพบอีกว่าร้อยละ 19 ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเดินทางมาเที่ยวที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยเฉพาะหัวหินและชะอำ เนื่องจากเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สวยงาม หาดสวย สะอาด ขาว น้ำทะเลใส สีฟ้าคราม ไม่มีขยะ ในขณะที่นักท่องเที่ยวร้อยละ 43 คิดว่ามาท่องเที่ยวเนื่องจาก ได้รับความเพลิดเพลิน สนุกสนาน ได้พักผ่อนคลายเครียด และเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่ได้รับคำแนะนำจากคนที่รู้จัก

ศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี คือ การเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวสูงที่สามารถสร้างรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่ และประเทศเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ยังมีจุดแข็งในเรื่องของความสงบและความปลอดภัยในชีวิต รวมถึงความหลากหลายทางวัฒนธรรมและประเพณี

ภาพที่ 3.9 ภาพลักษณ์ประจวบคีรีขันธ์



ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2552

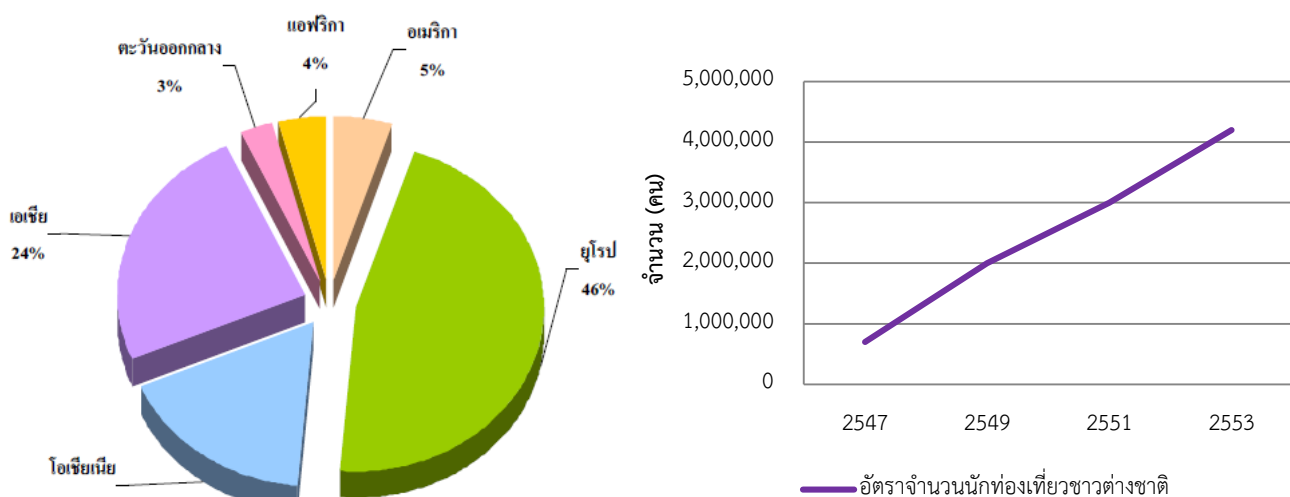
3.5.1.2 จังหวัดภูเก็ต

สภาพทั่วไป

จังหวัดภูเก็ต ได้ชื่อว่าเป็นไข่มุกแห่งอันดามัน และเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงในด้านความสวยงามของทิวทัศน์ หาดทรายและน้ำทะเลสีฟ้าใส พร้อมด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกทางการท่องเที่ยวที่ครบครัน และเป็นเกาะใหญ่ที่สุดของประเทศไทย ตั้งอยู่ทางชายฝั่งทะเลตะวันตกในน่านน้ำทะเลอันดามัน มหาสมุทรอินเดีย ภูเก็ตนับว่าเป็นเมืองท่องเที่ยวทางภาคใต้ที่มีความโดดเด่น อีกทั้งยังเป็นแหล่งศูนย์รวมของกิจกรรมบันเทิงหลากหลายที่สามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวได้ทุกประเภท นอกเหนือจากแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่งดงามแล้ว จังหวัดภูเก็ตยังมีจุดเด่นที่เกาะต่างๆ ที่อยู่ล้อมรอบ รวมถึงธรรมชาติของป่าเขา แม่น้ำ ทะเลสาบ ซึ่งความหลากหลายของแหล่งท่องเที่ยวนี้ยังรวมถึงแหล่งท่องเที่ยวเชิงกิจกรรมที่ถูกสร้างโดยมนุษย์ด้วย เช่น ภูเก็ตแฟนตาซี การท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับวิถีชีวิตชุมชน ตลาด หมู่บ้านและแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม เช่น ศูนย์วัฒนธรรม สิ่งก่อสร้าง วัด วัง พิพิธภัณฑ์ โบราณคดี และอนุสาวรีย์

วิสัยทัศน์ของภูเก็ต คือ การเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางทะเลระดับโลก ที่มีคุณภาพชีวิตที่ดี มีเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรม และมีการพัฒนาที่ยั่งยืน จากวิสัยทัศน์ที่มีความสอดคล้องกับพื้นที่ที่มีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวสูงอย่างภูเก็ต จึงส่งผลให้เป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวทั่วโลกในการเป็นแหล่งดึงดูดนักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยวในพื้นที่ สามารถสร้างรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่และประเทศเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ยังมีจุดแข็งในเรื่องของความสงบปลอดภัยในชีวิต รวมถึงความหลากหลายทางวัฒนธรรมและประเพณี โดยอาศัยการมีส่วนร่วมของภาครัฐและเอกชนในพื้นที่ในการสร้างภาพลักษณ์ ประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว ทั้งตลาดภายในและต่างประเทศ ซึ่งหากมีการบริหารจัดการแหล่งท่องเที่ยวไม่ให้อยู่ในสภาพเสื่อมโทรม เช่น ด้านการจัดระเบียบแหล่งท่องเที่ยว ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อม การเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว รวมทั้งการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าเต็มศักยภาพที่มีอยู่ มีกิจกรรมที่เหมาะสมกับสภาพของพื้นที่จังหวัดภูเก็ต ก็จะเป็นต้นทุนของการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวได้อย่างยั่งยืน

ภาพที่ 3.10 กลุ่มนักท่องเที่ยวแบ่งตามภูมิภาคและอัตราจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ



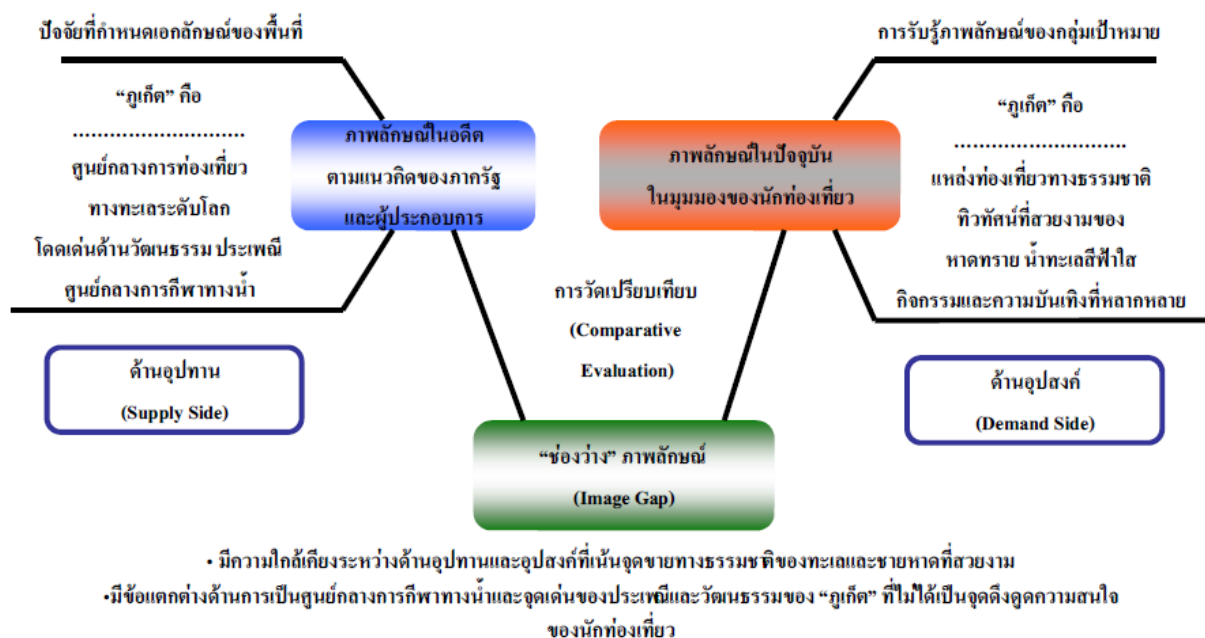
ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2552

พฤติกรรมการท่องเที่ยว

วัตถุประสงค์หลักของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ พบว่า ร้อยละ 55 ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ นิยมเดินทางมาเที่ยวจังหวัดภูเก็ต เพื่อสัมผัสแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ โดยเฉพาะชายหาดที่สวยงามและสะอาด นอกเหนือจากนี้แล้ว เหตุผลสำคัญอีกหนึ่งประการที่ทำให้นักท่องเที่ยวสนใจเดินทางมาเที่ยวภูเก็ต คือ แหล่งท่องเที่ยวทางบันเทิงและกิจกรรม เนื่องจากภูเก็ตเป็นแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติที่มีกิจกรรมทางบกและทางน้ำมากมาย อีกทั้งเป็นเมืองแห่งแสงสีเสียง เป็นแหล่งรวมความบันเทิงในยามราตรีที่ให้ความสนุกสนานเพลิดเพลิน

อย่างไรก็ตาม ปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการท่องเที่ยวคือ ความมั่นใจในความปลอดภัยด้านภัยธรรมชาติ เนื่องจากจังหวัดภูเก็ตเป็นพื้นที่ที่เคยเกิดสึนามิ นอกนั้นไม่พบปัญหาใดในการท่องเที่ยว อย่างไรก็ตามมีเพียงร้อยละ 2 ที่ประสบปัญหาเรื่องการอำนวยความสะดวกด้านรถโดยสารประจำทางและการโกงราคา

ภาพที่ 3.11 สรุปภาพลักษณ์ภูเก็ต



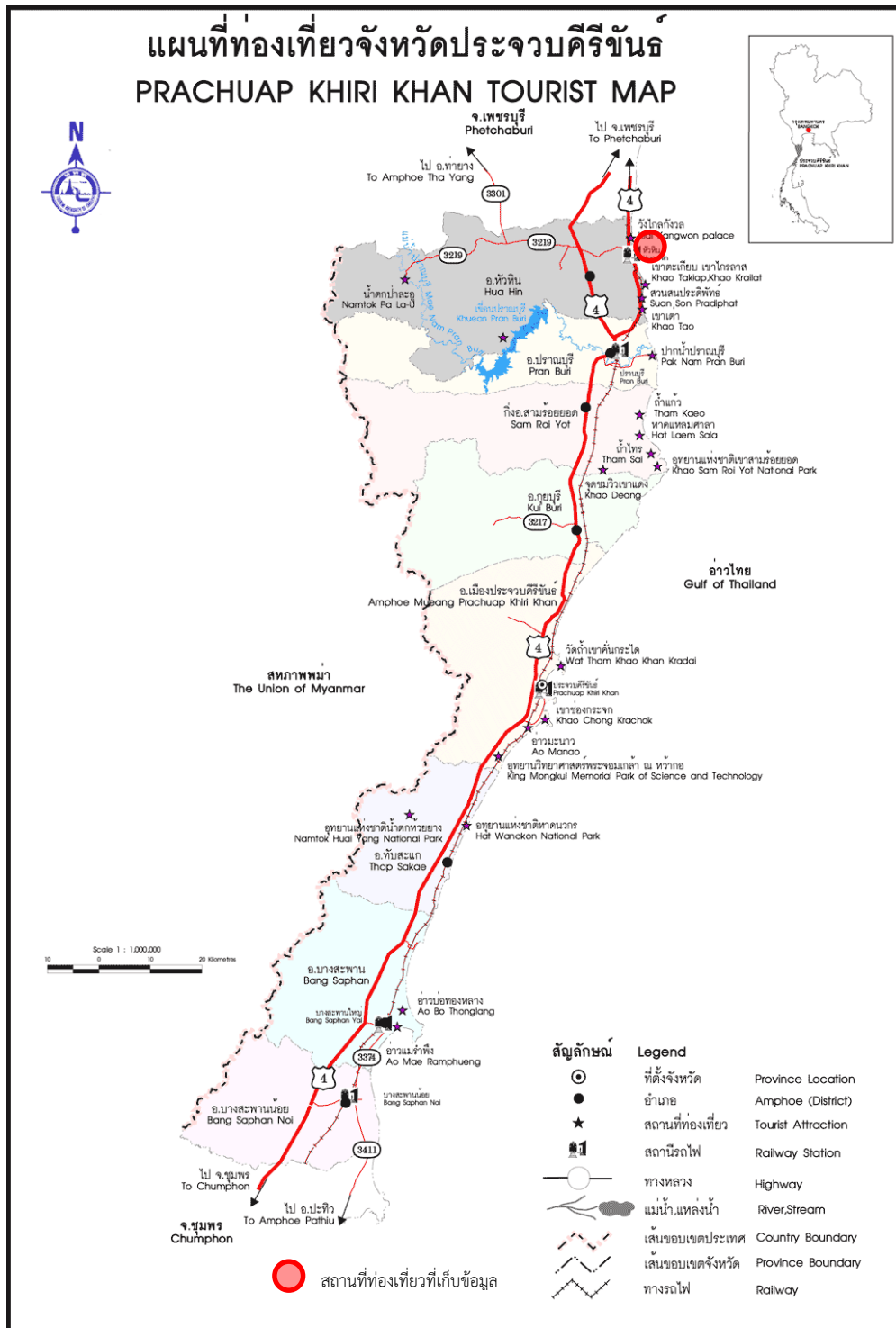
ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2552

3.5.2 ลักษณะการเดินทางในพื้นที่ศึกษา

3.5.2.1 โครงข่ายคมนาคม

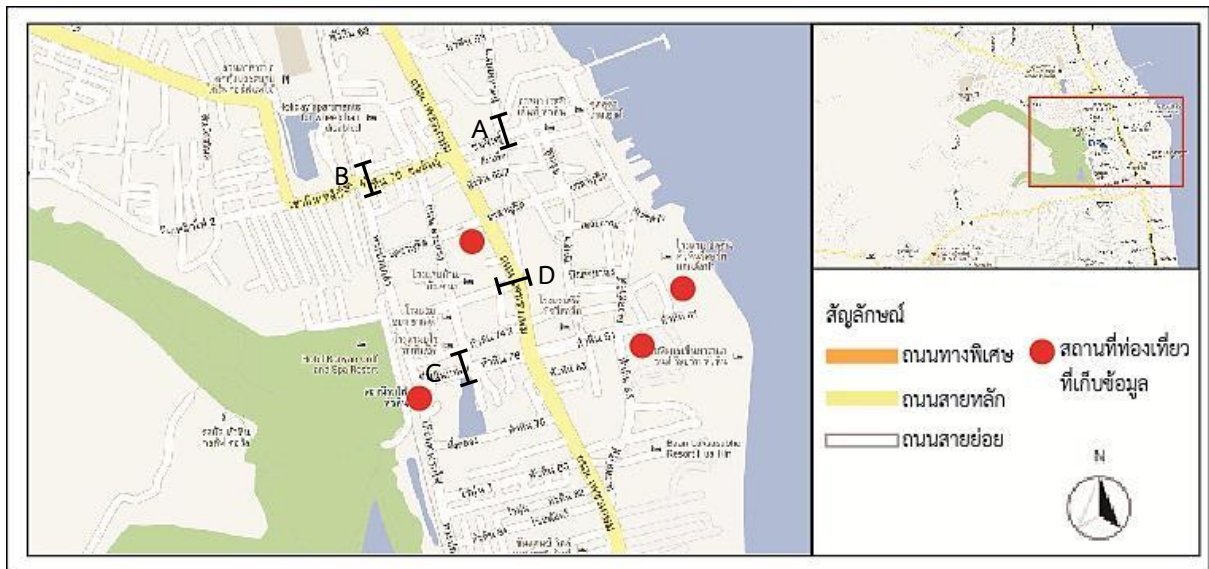
- จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ภาพที่ 3.12 แผนที่ท่องเที่ยวจังหวัดประจวบคีรีขันธ์



ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2552

ภาพที่ 3.13 แผนที่โครงข่ายคมนาคมบริเวณสถานที่ท่องเที่ยวจังหวัดประจวบคีรีขันธ์



ตารางที่ 3.11 ประเภทของถนนบริเวณสถานที่ท่องเที่ยวจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

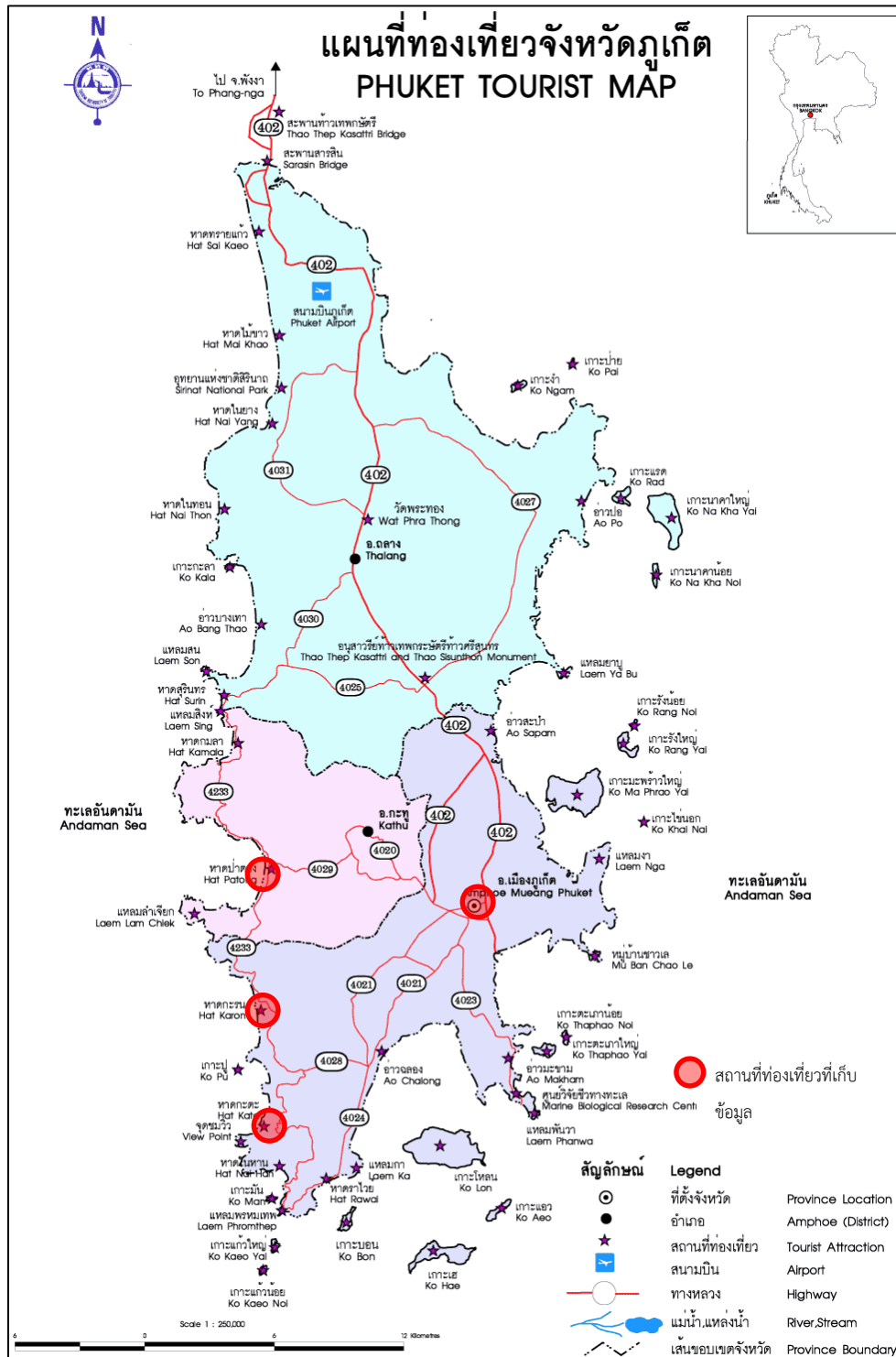
ภาพตัดถนนบริเวณพื้นที่ศึกษา	รายละเอียด
A	ถนนขนาด 8 เมตร ประกอบด้วย 2 ช่องทางจราจรและทางเท้าขนาด 1 เมตรริมสองฝั่งถนน
B	ถนนขนาด 10 เมตร ประกอบด้วย 4 ช่องทางจราจรและทางเท้าขนาด 1.25 เมตรริมสองฝั่งถนน
C	ถนนขนาด 11.5 เมตร ประกอบด้วย 4 ช่องทางจราจรทางเท้าขนาด 1.5 เมตรริมสองฝั่งถนน และเกาะกลางถนนขนาด 1.5 เมตร
D	ถนนขนาด 24 เมตร ประกอบด้วย 6 ช่องทางจราจร ทางเท้าขนาด 3 เมตรริมสองฝั่งถนนและเกาะกลางถนนขนาด 0.25 เมตร

สถานที่ท่องเที่ยวภายในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ที่เป็นที่นิยมต่อนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติคือบริเวณ หัวหิน ซึ่งกิจกรรมของสถานที่ท่องเที่ยวในบริเวณหัวหินเป็นกิจกรรมที่มีความเชื่อมต่อกันในระยะทางที่นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางได้โดยทางเท้าในการทำกิจกรรมในแต่ละสถานที่ท่องเที่ยว แต่เนื่องด้วยการขาดความเชื่อมต่อของทางเท้าในบริเวณหัวหิน ส่งผลให้นักท่องเที่ยวเกิดความเสี่ยงในการเดินทางเท้า หรือทำให้นักท่องเที่ยวเลือกที่จะใช้รูปแบบการเดินทางประเภทอื่นๆ แทนการเดินทางเท้าในการเปลี่ยนถ่ายกิจกรรมในแต่ละสถานที่ท่องเที่ยว โดยโครงข่ายคมนาคมในบริเวณหัวหินจะประกอบด้วยถนนสายหลักคือถนนเพชรเกษมเป็นถนนเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดอื่นๆคือจังหวัดเพชรบุรีไปยังสู่จังหวัดชุมพรโดยผ่านจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ทั้งจังหวัด และมีถนนสายรองและถนนสายย่อยเชื่อมต่อไปยังสู่สถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ รวมถึงบริเวณหาดหัวหิน ซึ่งทำให้เกิดความสะดวกต่อนักท่องเที่ยวในการเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวภายในหัวหิน ประกอบกับรูปแบบการเดินทางต่างๆที่สามารถเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวทุกที่ได้อย่างสะดวก

● จังหวัดภูเก็ต

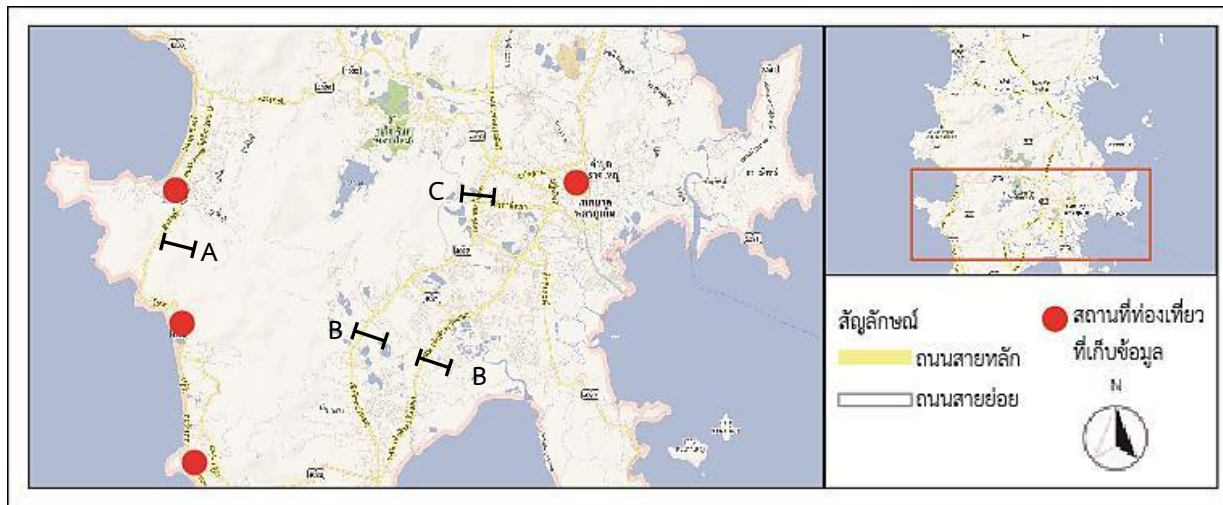
ภาพที่ 3.14

แผนที่สถานที่ท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต



ที่มา : การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2552

ภาพที่ 3.15
แผนที่โครงข่ายคมนาคมบริเวณสถานที่ท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต



ตารางที่ 3.12
ประเภทของถนนบริเวณสถานที่ท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต

ภาพตัดถนนบริเวณพื้นที่ศึกษา	รายละเอียด
A 1 เมตร 8 เมตร 1 เมตร	ถนนขนาด 9 เมตร ประกอบด้วย 2 ช่องทางจราจรและทางเท้าขนาด 1 เมตรริมสองฝั่งถนน
B 1.25 เมตร 5 เมตร 5 เมตร 1.25 เมตร 10 เมตร	ถนนขนาด 10 เมตร ประกอบด้วย 4 ช่องทางจราจรและทางเท้าขนาด 1.25 เมตรริมสองฝั่งถนน
C 1.5 เมตร 5 เมตร 1.5 เมตร 5 เมตร 1.5 เมตร 11.5 เมตร	ถนนขนาด 11.5 เมตร ประกอบด้วย 4 ช่องทางจราจรทางเท้าขนาด 1.5 เมตรริมสองฝั่งถนน และเกาะกลางถนนขนาด 1.5 เมตร

สถานที่ท่องเที่ยวภายในจังหวัดภูเก็ตพบว่า บริเวณหาดป่าตอง เป็นบริเวณที่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติส่วนใหญ่มักเดินทางมาท่องเที่ยวบริเวณริมหาด โดยสามารถเดินทางมาจากถนนสายหลักที่เชื่อมจากตัวเมืองภูเก็ตมายังบริเวณหาดป่าตอง โดยโครงข่ายคมนาคมส่วนใหญ่ในหาดป่าตองจะประกอบไปด้วย 2 ช่องจราจร ซึ่งสะดวกในการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวและสามารถเดินทางมาท่องเที่ยวได้รูปแบบการเดินทาง โดยถนนบริเวณหาดป่าตองส่วนใหญ่จะมีขนาดไม่กว้างมากประกอบด้วยช่องทางจราจร 2 ช่องทางแต่เส้นทางของทางเดินทางริมถนนสายย่อย

ยังคงไม่เชื่อมต่อ เนื่องจากถนนสายย่อยบางเส้นไม่มีทางเท้าหรือมีทางเท้าเพียง 1 ฟุตในบริเวณริมถนน ซึ่งส่งผลให้นักท่องเที่ยวต้องเดินบริเวณถนนหรือบริเวณที่รถยนต์สัญจรทำให้เกิดความเสียด้านนักท่องเที่ยวต่างชาติในการเดินทางด้วยทางเท้าในการท่องเที่ยวบริเวณรอบหาดป่าตอง

3.5.2.2 รูปแบบการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว

● จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

- รถยนต์ จากกรุงเทพฯ สามารถเดินทางได้ 2 เส้นทาง คือ

เส้นทางแรก ใช้เส้นทางสายธนบุรี-ปากท่อ (ทางหลวงหมายเลข 35) ผ่านจังหวัดสมุทรสาคร สมุทรสงครามแล้วเลี้ยวซ้ายเข้าถนนเพชรเกษม (ทางหลวงหมายเลข 4) ผ่านจังหวัดเพชรบุรี เข้าสู่ตัวจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ รวมระยะทางประมาณ 280 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 3 ชั่วโมงครึ่งจากกรุงเทพมหานคร

เส้นทางที่สอง ใช้เส้นทางสายเพชรเกษม ทางหลวงหมายเลข 4 ผ่านพุทธมณฑล นครปฐม ราชบุรี เพชรบุรี เข้าสู่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ รวมระยะทางประมาณ 320 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 4 ชั่วโมงจากกรุงเทพมหานคร

- รถโดยสารประจำทาง

จากสถานีขนส่งสายใต้ ถนนบรมราชชนนี มีบริการรถโดยสารประจำทางสายกรุงเทพฯ-ประจวบคีรีขันธ์ กรุงเทพฯ-หัวหิน กรุงเทพฯ-ปราณบุรี และกรุงเทพฯ-บางสะพาน เป็นประจำทุกวัน

- รถไฟ

จากสถานีรถไฟหัวลำโพงมีบริการขบวน รถไฟสายใต้ผ่านหัวหิน ปราณบุรีและประจวบคีรีขันธ์ ทุกวัน รถไฟท้องถิ่นมีขบวนรถกรุงเทพฯ-หัวหิน ออกจากกรุงเทพฯ 09.25 น. ถึงหัวหิน 13.45 น. และวันเสาร์-อาทิตย์และวันหยุดนักขัตฤกษ์ มีขบวนรถนำเที่ยวสวนสนประดิพัทธ์แบบเข้าไปเย็นกลับ หรือ จากสถานีรถไฟธนบุรี มีขบวนรถไฟธนบุรี-หลังสวน ออกเวลา 07.20 น. ถึงหัวหิน 11.52 น. ซึ่งบริเวณสถานีรถไฟหัวหินตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษาโดยอยู่บริเวณทิศตะวันตกของพื้นที่

- รถตู้โดยสารสาธารณะ

การเดินทางไปหัวหินโดยรถตู้เป็นอีกทางเลือกหนึ่งที่มีความนิยม เพราะทั้งสะดวกและรวดเร็ว มีจุดจอดอยู่ 2 แห่งคือ

จุดให้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะที่ 1 บริเวณด้านข้างห้างเซ็นจูรี เดอะมูฟวี่พลาซ่า ใกล้อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ และด้านข้างโรงพยาบาลราชวิถี

จุดให้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะที่ 2 มีเที่ยวรถทุกวันตั้งแต่เวลา 5.00 น. -20.00 น. ใช้เวลาเดินทางประมาณสองชั่วโมงครึ่งจากกรุงเทพมหานคร ขึ้นรถได้ ปีม้ำมันบางจากข้าง Big C พระราม 2 โดยถ้าเดินทางไปหัวหิน รถตู้โดยสารสาธารณะจะไปจอดที่จุดจอดรถทัวร์ ซึ่งอยู่หลังตลาดโต้รุ่ง โดยถ้าไปถึงหัวหินเวลาหนึ่งทุ่มขึ้นไปรถตู้โดยสารสาธารณะจะไปจอดตรงบริเวณหน้าท่าอากาศยาน หัวหิน ดังแสดงในภาพที่ 4.4

- รถจักรยานยนต์เช่า

- รถยนต์เช่า

- จังหวัดภูเก็ต

ภูเก็ตอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ประมาณ 862 กิโลเมตร นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางสู่จังหวัดภูเก็ตได้หลายวิธี ทั้งทางรถยนต์ส่วนตัว รถประจำทาง และเครื่องบิน

- รณยนตร์

จากกรุงเทพฯ สามารถไปได้ 2 เส้นทาง คือ

1) ใช้ทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2 หรือถนนธนบุรี-ปากท่อ) ผ่านสมุทรสาคร สมุทรสงคราม อำเภอบางท้อ แล้วแยกซ้ายเข้าทางหลวงหมายเลข 4 (เพชรเกษม) ผ่านจังหวัดเพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ จนถึงชุมพร แล้วใช้ทางหลวงหมายเลข 41 ผ่านอำเภอหลังสวน อำเภอท่าฉาง แล้วแยกขวาเข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 401 ไปจนบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 4 ที่อำเภอตะกั่วป่า แยกซ้ายผ่านอำเภอท้ายเหมือง บ้านโคกกลอย แล้วข้ามสะพานสารสินเข้าสู่จังหวัดภูเก็ต

2) ใช้ทางหลวงหมายเลข 35 (ถนนพระราม 2 หรือถนนธนบุรี-ปากท่อ) ผ่านสมุทรสาคร สมุทรสงคราม อำเภอบางแพ
แล้วแยกซ้ายเข้าทางหลวงหมายเลข 4 (เพชรเกษม) ผ่านจังหวัดเพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ระนอง พังงา ไปจนถึงภูเก็ต รวม
ระยะทางประมาณ 862 กิโลเมตร

- รถประจำทาง

มีรถโดยสารธรรมดาและรถโดยสารปรับอากาศของบริษัท ขนส่ง จำกัด และของเอกชน สายกรุงเทพฯ-ภูเก็ต ออกจาก
สถานีขนส่งสายใต้ ถนนบรมราชชนนี ทุกวัน วันละหลายเที่ยว ใช้เวลาเดินทางประมาณ 12 ชั่วโมง

- เครื่องบิน

การบินไทย บางกอกแอร์เวย์ ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ และวัน ทู โก มีเที่ยวบินไป-กลับ กรุงเทพฯ-ภูเก็ต ทุกวัน
การเดินทางภายใน ภูเก็ต

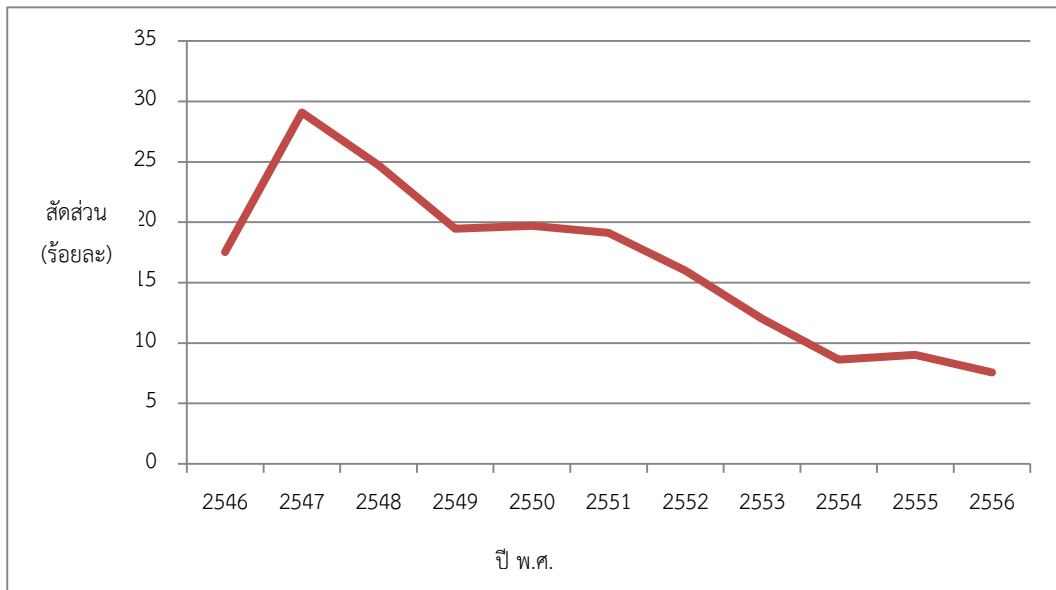
ในตัวจังหวัดภูเก็ตมีรถชนิดต่างๆ ให้บริการ นักท่องเที่ยวจะสามารถเลือกใช้บริการยานพาหนะต่างๆ ได้หลายรูปแบบตามความเหมาะสม

มอเตอร์ไซค์รับจ้าง มีจอดอยู่ตามจุดต่างๆ และมีรถตุ๊กตุ๊กและรถสองแถวบริการไปตามสถานที่ต่างๆ ทิวเกาะภูเก็ตสามารถขึ้นรถได้บริเวณตลาดสดใกล้วงเวียนน้ำพุ ถนนระนอง ค่าโดยสารขึ้นอยู่กับระยะทาง นักท่องเที่ยวอาจเหมารถสองแถวไปเที่ยวได้ทั้งในเมืองและต่างอำเภอ คิตราคาขึ้นอยู่กับระยะทางและการต่อรอง

จากสนามบิน สามารถใช้บริการรถแท็กซี่เข้าตัวเมืองภูเก็ตหรือไปยังหาดต่างๆ ในอัตราค่าบริการตามระยะทาง และมีบริการ Airport Bus เข้าตัวเมืองภูเก็ต ส่วนในตัวเมืองก็มีบริการรถปรับอากาศและรถแท็กซี่รับส่งไปสนามบิน

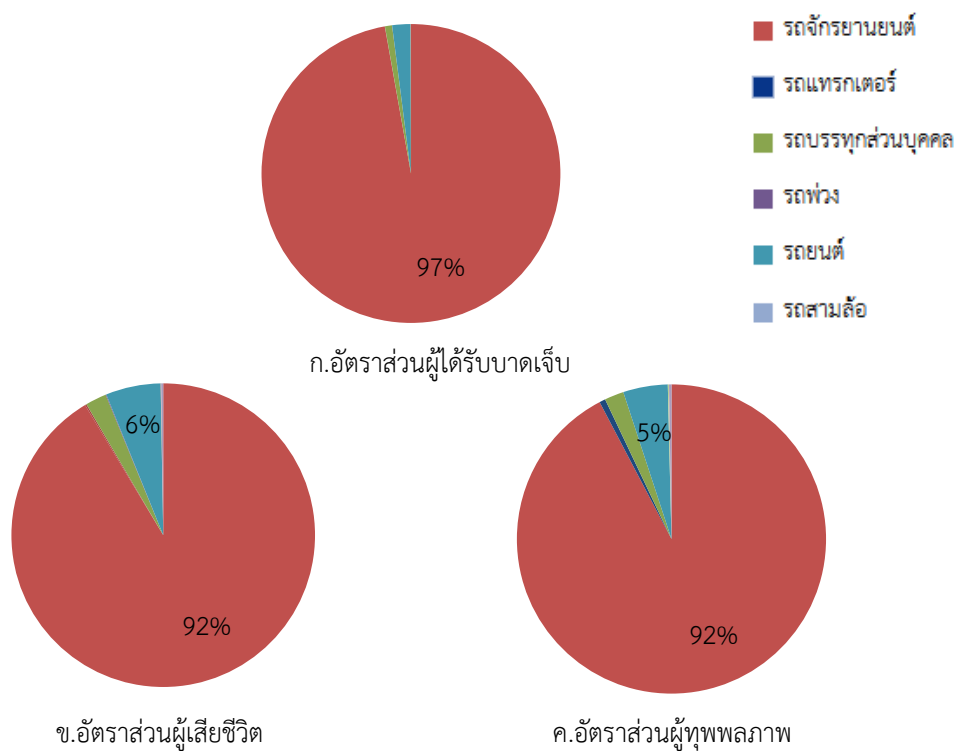
3.5.3 สถิติการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ศึกษา

ภาพที่ 3.16 อัตราการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์บนทางหลวงแผ่นดิน ต่อ ปริมาณการเดินทาง 100 ล้านคันกิโลเมตร



ที่มา : หน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน, 2557

ภาพที่ 3.17 อัตราการเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามประเภทยานพาหนะของผู้ขับขี่ในประเทศไทย ตามการใช้สิทธิ พรบ. ปี พ.ศ.2557

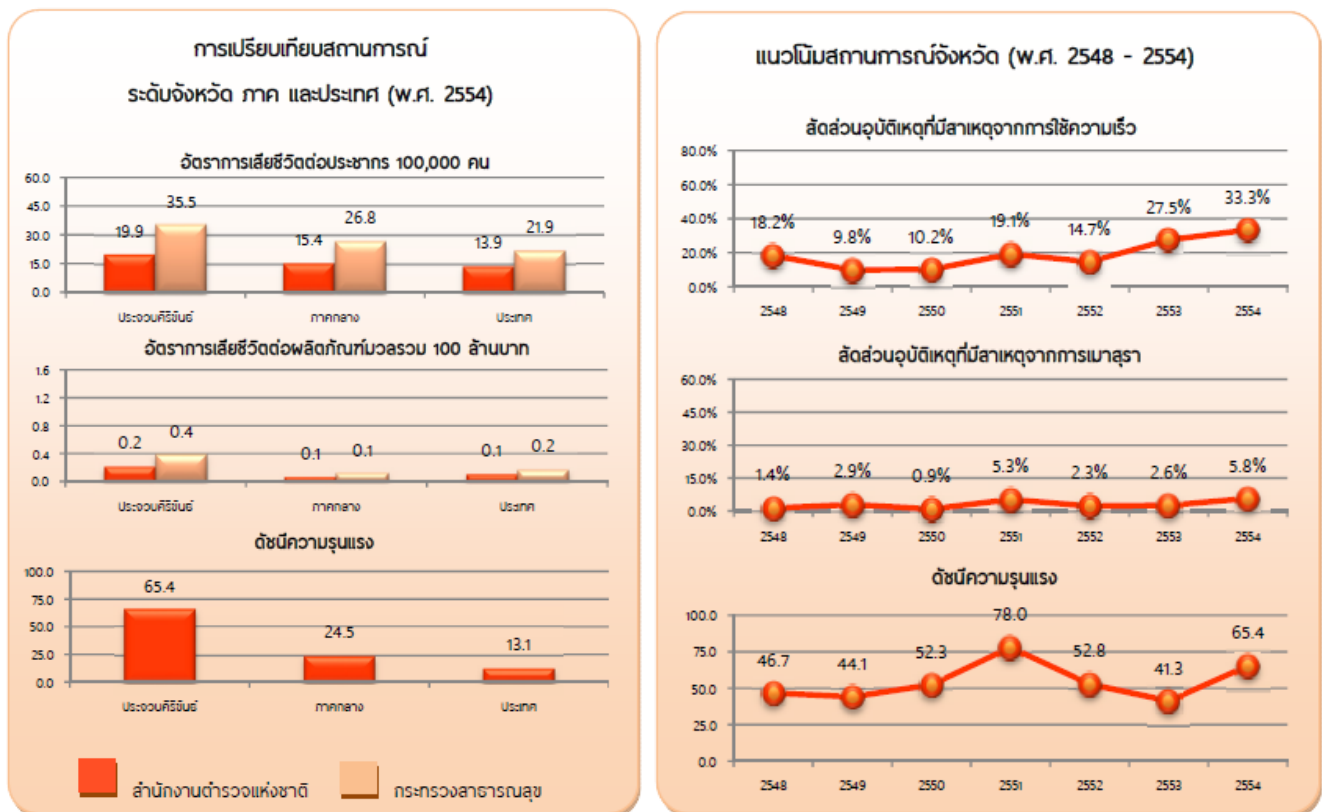


ที่มา : ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน, 2558

จากภาพที่ 4.11 แสดงให้เห็นถึงอัตราส่วนการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์บนทางหลวงแผ่นดิน ต่อ ปริมาณการเดินทาง 100 ล้านคันกิโลเมตร ในปี พ.ศ.2546 ถึง 2556 พบว่าอัตราส่วนมีแนวโน้มลดลงจากอดีตเนื่องมาจากมาตรการและนโยบายจากทางภาครัฐที่มีประสิทธิภาพและบังคับใช้อย่างเข้มงวดมากยิ่งขึ้น โดยเมื่อเทียบในช่วงสามปีที่ผ่านมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554 พบว่ามีอัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่จักรยานยนต์ที่คงที่ แต่หากดูถึงสัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามประเภทยานพาหนะของผู้ขับขี่ของประเทศไทยในปี พ.ศ.2557 พบว่าอัตราส่วนของผู้ประสบเหตุที่ขับขี่จักรยานยนต์มีอัตราส่วนที่สูงที่สุด โดยส่วนของผู้ได้รับบาดเจ็บมีอัตราส่วนถึงร้อยละ 97 ของผู้บาดเจ็บทั้งหมด และอัตราส่วนของผู้เสียชีวิตที่ขับขี่รถจักรยานยนต์สูงสุดถึงร้อยละ 92 เช่นเดียวกันกับผู้ได้รับอุบัติเหตุทางถนนจนกลายเป็นผู้ทุพพลภาพซึ่งเกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีอัตราส่วนสูงสุดเช่นเดียวกันที่ร้อยละ 92 ของผู้ประสบเหตุทั้งหมด จากสถิติดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงความรุนแรงและความเสี่ยงของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยที่ยังคงมีอัตราความเสี่ยงที่สูง ซึ่งส่งผลต่อภาพลักษณ์ด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่ท่องเที่ยว รวมไปถึงนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยเช่ารถจักรยานยนต์ขับขี่ท่องเที่ยวในประเทศไทย

3.5.3.1 สถิติการเกิดอุบัติเหตุในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ภาพที่ 3.18 เปรียบเทียบสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์



ที่มา : หน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน, 2557

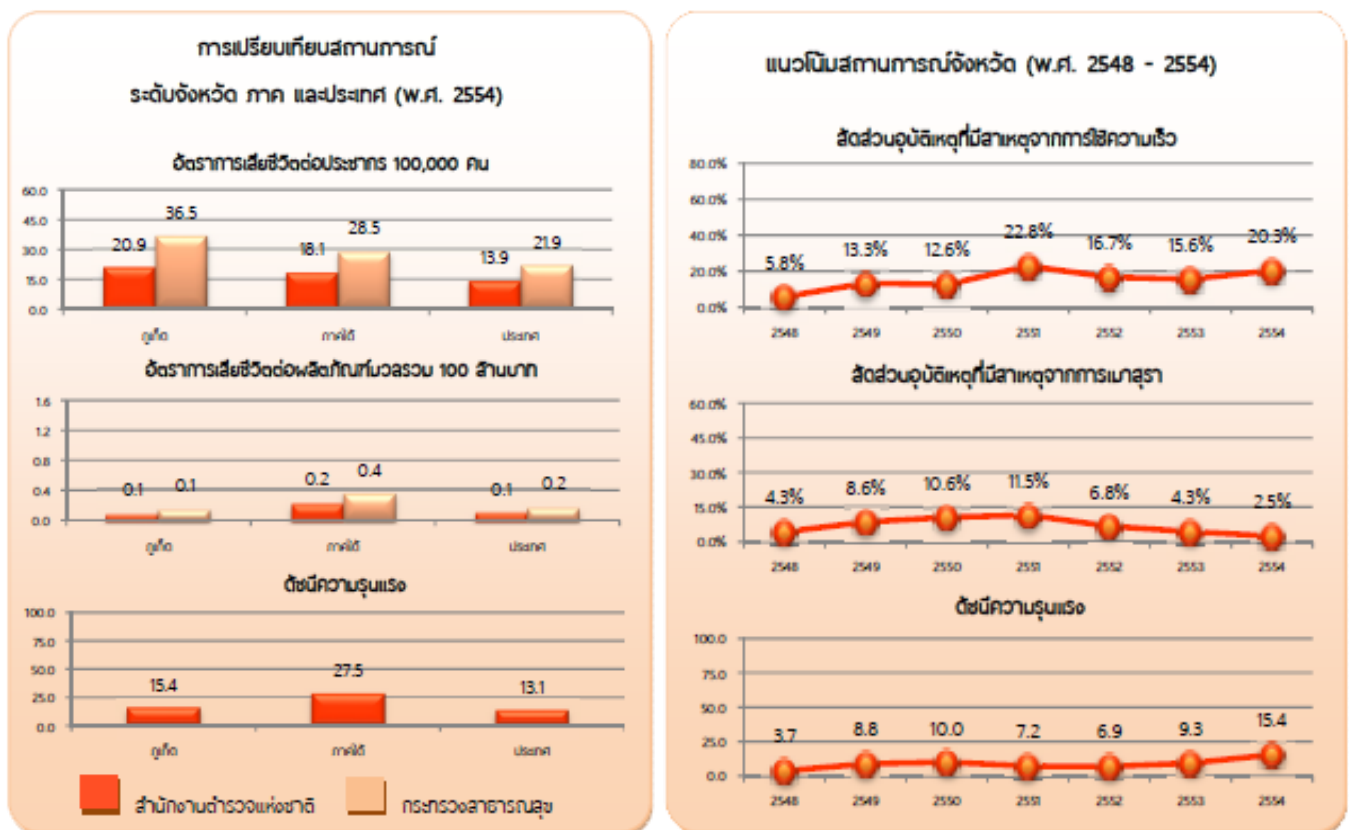
จากภาพที่ 3.17 แสดงให้เห็นถึงสถานการณ์ความรุนแรงด้านความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์อยู่ในอัตราส่วนที่สูง (ร้อยละ 19.9,35.5) เมื่อเทียบกับอัตราส่วนการเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุเฉลี่ยภาคกลาง (ร้อยละ 15.4,26.8) และเฉลี่ยในระดับประเทศ (ร้อยละ 13.9,21.9) รวมถึงดัชนีความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุพบว่า จังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีอัตราส่วนสูงถึงร้อยละ 65.4 ซึ่งมากกว่าอัตราเฉลี่ยในระดับภาคกลางและประเทศถึงสามเท่า คือ ร้อยละ 24.5 และ 13.1 ตามลำดับ อีกทั้งแนวโน้มของสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ยังมีแนวโน้มที่เพิ่มสูงขึ้นทั้งที่มีสาเหตุมาจากการใช้ความเร็วเกิน

ขนาดกำหนดและการเมาสุราขณะขับขี่ยานพาหนะด้วยร้อยละ 33.3 และ 5.8 ตามลำดับในปี พ.ศ. 2554 ซึ่งดัชนีความรุนแรงยังคงมีแนวโน้มที่เพิ่มสูงขึ้นในระหว่างปี พ.ศ.2552 ถึง 2554 โดยในปี พ.ศ.2554 มีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 6.5

อีกทั้งสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ตั้งแต่วันที่ 30 ธันวาคม พ.ศ. 2557 ถึง 3 มกราคม พ.ศ. 2558 จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เกิดอุบัติเหตุ 59 ครั้ง บาดเจ็บ 65 คน เสียชีวิต 5 คน ซึ่งมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงสุดเป็นอันดับแรก ของประเทศไทย โดยอุบัติเหตุส่วนใหญ่บนถนนเพชรเกษม และ ถนนสายรอง สาเหตุมาจากการขับรถเร็ว ขับรถประมาท และไม่สวมหมวกนิรภัยตามลำดับ (สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดประจวบคีรีขันธ์, 2558)

3.5.3.2 สถิติการเกิดอุบัติเหตุในจังหวัดภูเก็ต

ภาพที่ 3.19 เปรียบเทียบสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุในจังหวัดภูเก็ต



ที่มา : หน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน, 2557

จากภาพที่ 3.18 แสดงให้เห็นถึงสถานการณ์ความรุนแรงด้านความปลอดภัยทางถนนในจังหวัดภูเก็ตอยู่ในอัตราส่วนที่สูง (ร้อยละ 20.9,36.5) เมื่อเทียบกับอัตราส่วนการเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุเฉลี่ยภาคใต้ (ร้อยละ 16.1,26.5) และเฉลี่ยในระดับประเทศ (ร้อยละ 13.9,21.9) รวมถึงดัชนีความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุพบว่า จังหวัดภูเก็ตมีอัตราส่วนสูงถึงร้อยละ 15.4 ซึ่งถึงแม้ว่าจะมีอัตราส่วนที่น้อยกว่าอัตราส่วนเฉลี่ยของภาคใต้ถึงสองเท่า (ร้อยละ 27.5) แต่ยังคงมีดัชนีความรุนแรงที่มากกว่าอัตราส่วนเฉลี่ยในระดับประเทศ (ร้อยละ 13.1) อีกทั้งแนวโน้มของสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุในจังหวัดภูเก็ตยังมีแนวโน้มที่เพิ่มสูงขึ้นทั้งที่มีสาเหตุมาจากการใช้ความเร็วเกินขนาดกำหนดและการเมาสุราขณะขับขี่ยานพาหนะด้วยร้อยละ 20.3 และ 2.5 ตามลำดับในปี พ.ศ. 2554 ซึ่งดัชนีความรุนแรงยังคงมีแนวโน้มที่เพิ่มสูงขึ้นในระหว่างปีโดยในปี 2554 มีอัตราส่วนอยู่ที่ร้อยละ 15.4

3.5.4 ปัญหาที่พบด้านความปลอดภัยทางถนนตามองค์ประกอบทางถนนในพื้นที่ศึกษา

การศึกษานี้ได้ทำการวิเคราะห์ปัญหาที่พบด้านความปลอดภัยทางถนนตามองค์ประกอบทางถนนในพื้นที่ศึกษาทั้ง 6 จังหวัด โดยพิจารณาตามองค์ประกอบทางถนน 5 ด้านดังนี้

- ป้ายและเครื่องหมายจราจร
- การเชื่อมต่อระหว่างถนน
- ลักษณะพื้นผิวถนน
- ลักษณะของเส้นจราจรบนผิวถนน
- ลักษณะของทัศนียภาพบริเวณริมเส้นทางจราจร

โดยมีรายละเอียดการวิเคราะห์ดังต่อไปนี้

- จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ตารางที่ 3.13

วิเคราะห์ลักษณะป้ายและเครื่องหมายจราจรของพื้นที่

ป้ายและเครื่องหมายจราจร	
1)	จากการสำรวจสถานที่ท่องเที่ยวจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ พบว่าโดยทั่วไปแล้วจะเป็นในเรื่องของการติดป้ายไม่เป็นระเบียบ รวมไปถึงข้อความในป้ายไม่สามารถสื่อสารต่อนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ใช้รถใช้ถนนให้ทราบได้ เนื่องจากไม่มีการใช้ภาษาทางสากล - ป้ายและเครื่องหมายจราจรใช้ภาษาไม่สากลส่งผลเสียต่อการสื่อสารให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ใช้รถใช้ถนนเกิดความไม่เข้าใจ

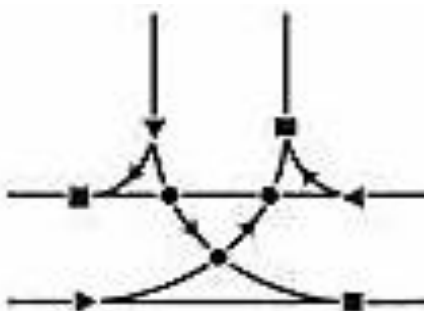


ตารางที่ 3.13

วิเคราะห์ลักษณะป้ายและเครื่องหมายจราจรของพื้นที่ (ต่อ)

ป้ายและเครื่องหมายจราจร	
1)	- ตัวอักษรในป้ายเตือนรางจนไม่สามารถสังเกตเห็นได้  - ป้ายก่อสร้างถนนกีดขวางเส้นทางจราจรบริเวณถนนสายหลักในพื้นที่ (ถนนขนาด 24 เมตร)  - ตั้งป้ายรณรงค์บนทางเท้า รวมถึงเนื้อหาของป้ายรณรงค์ไม่ก่อให้เกิดองค์ความรู้หรือความเข้าใจเพื่อลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้ยังไม่สามารถทราบถึงข้อมูลที่จะเป็นประโยชน์ในการติดต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเมื่อเกิดเหตุอีกด้วย 

ตารางที่ 3.14
วิเคราะห์ลักษณะการเชื่อมต่อระหว่างถนน

การเชื่อมต่อระหว่างถนน	
2)	จากการสำรวจสถานที่ท่องเที่ยวจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ พบว่าบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อของถนน มีการแบ่งระดับพื้นถนน บริเวณทางเชื่อมไม่มีการปรับสภาพผิวให้เหมาะสมและปลอดภัยรวมทั้งไม่มีไฟสัญญาณหรือเครื่องหมายบอกเตือนว่าจะถึงทางเลี้ยว   จุด ขัดแย้งบริเวณสามแยกในพื้นที่ที่ไม่มีสัญญาณไฟจราจร   (Junction conflict point)  ● 3 จุดตัดกัน (Crossing) ■ 3 จุดรวม (Merging) ▲ 3 จุดแยกออกจากกัน (Diverging) บริเวณสามแยกในพื้นที่ศึกษาประกอบด้วย จุดขัดแย้งทั้งหมด 9 จุด ซึ่งแสดงให้เห็นถึง ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่

ตารางที่ 3.15 วิเคราะห์ลักษณะพื้นผิวถนน

พื้นผิวของถนน	
3)	จากการสำรวจสถานที่ท่องเที่ยวจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ พบว่าสภาพถนนโดยทั่วไปแล้วพบว่าสภาพพื้นผิวถนนมีสภาพที่เป็นอุปสรรคต่อการขับขี่ เช่น ขรุขระ หรือ บริเวณที่เป็นฝาท่อระบายน้ำที่เป็นตะแกรงนั้นอาจส่งผลให้ผู้ขับขี่พาหนะทั่วไปบนท้องถนน - ถนนมีสภาพขรุขระ  - ระดับของผิวถนนมีความแตกต่างกัน 

ตารางที่ 3.15 วิเคราะห์ลักษณะพื้นผิวถนน (ต่อ)

พื้นผิวของถนน	
3)	- ตะแกรงฝาท่อระบายน้ำโพลีเอทิลีนบริเวณพื้นผิวถนน  - การจอดรถข้างทางบนพื้นผิวถนนที่ใช้ในการสัญจร 

ตารางที่ 3.16
วิเคราะห์ลักษณะทางเดินเท้า

ลักษณะทางเดินเท้า	
4)	จากการสำรวจสถานที่ท่องเที่ยวจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ พบว่าบริเวณพื้นที่ทางเท้านั้นมีการตั้งร้านค้าขวางทางเดินของผู้คนที่ใช้เส้นทางสัญจรบนฟุตบาท - การตั้งร้านค้าบนทางเท้าส่งผลให้ขัดขวางการเดินเท้าหรือความกว้างในทางเดินเท้าลดลง รวมถึงร้านค้าบางส่วนยังล้ำไปอยู่ในบริเวณเส้นทางจราจรซึ่งทำให้เกิดขวางทางจราจรอีกด้วย

ตารางที่ 3.17

วิเคราะห์ลักษณะของเส้นจราจรบนผิวถนน

ลักษณะของเส้นจราจรบนผิวถนน	
5)	จากการสำรวจสถานที่ท่องเที่ยวจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ พบว่าส่วนใหญ่สัญลักษณ์จราจรบนผิวถนนไม่ชัดเจน ทำให้สังเกตเห็นได้ยากซึ่งอาจทำให้ผู้ใช้ถนนนั้นไม่สามารถสังเกตเห็นและส่งผลให้เกิดความอันตรายในการขับขี่ - สัญลักษณ์เตือนบนผิวถนนเลือนราง เช่น บริเวณทางม้าลายทำให้ผู้ใช้งานสับสนและข้ามถนนโดยไม่ตรงทางม้าลาย

ตารางที่ 3.18

วิเคราะห์ลักษณะของทัศนียภาพบริเวณริมเส้นทางจราจร

ลักษณะของทัศนียภาพบริเวณริมเส้นทางจราจร	
6)	จากการสำรวจสถานที่ท่องเที่ยวจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ พบว่าต้นไม้บริเวณข้างทางนั้น บางส่วนไม่มีการดูแลรักษาปล่อยให้มีการล้มเข้ามาในพื้นที่ทางสัญจรเป็นอุปสรรคต่อการขับขี่รวมถึงเป็นอันตรายได้ - ต้นไม้ที่ไม่ได้รับการดูแลรักษาบดบังทัศนียภาพในการขับขี่และไม่สามารถมองเห็น  - ต้นไม้ที่อยู่บนทางเท้าไม่มีการดูแลรักษาทำให้บดบังป้ายจราจรข้างทางและมีระดับเดียวกับสายไฟบนเสาไฟฟ้า 

จากการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนจากองค์ประกอบด้านความปลอดภัยทางถนนบริเวณพื้นที่ศึกษา จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ สามารถสรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 3.19

สรุปการวิเคราะห์องค์ประกอบด้านความปลอดภัยทางถนนจังหวัดประจวบคีรีขันธ์

องค์ประกอบด้านความปลอดภัยทางถนน	ลักษณะที่พบในพื้นที่	ข้อเสนอแนะ/แนวทางการแก้ไข
ป้ายและเครื่องหมายจราจร	พบว่าป้ายและเครื่องหมายจราจรใช้ภาษาไม่สากล และความไม่ชัดเจนของป้ายจราจร รวมถึงตำแหน่งการวางป้ายกีดขวางทางจราจรบนถนนเส้นหลักรวมถึงกีดขวางทางเดินเท้าบริเวณถนนสายย่อย	ปรับเปลี่ยนป้ายจราจรที่พบว่ามีเพียงภาษาไทยในการให้ข้อมูลโดยเพิ่มคำอธิบายภาษาอังกฤษหรือสัญลักษณ์ที่เป็นสากลของป้ายจราจร
การเชื่อมต่อระหว่างถนน	บริเวณพื้นที่เชื่อมต่อของถนน มีการแบ่งระดับพื้นถนนบริเวณทางเชื่อมไม่มีการปรับสภาพผิวให้เหมาะสมและปลอดภัยรวมถึงไม่มีไฟสัญญาณหรือเครื่องหมายบอกเตือนในบริเวณทางแยก	เพิ่มเกาะแบ่งช่องจราจร (Barrier) และเส้นจราจรเพื่อให้บริเวณทางแยกที่มีการเชื่อมต่อระหว่างถนนไม่ชัดเจนเกิดความปลอดภัยทางถนนต่อผู้ใช้รถใช้ถนนบริเวณดังกล่าว
ลักษณะพื้นผิวถนน	พบว่าสภาพถนนโดยทั่วไปแล้วพบว่าสภาพพื้นผิวถนนมีสภาพที่เป็นอุปสรรคต่อการขับขี่ เช่น ขรุขระ	ปรับสภาพผิวถนนบริเวณที่ขรุขระ ให้มีสภาพผิวที่เท่ากันเพื่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในการขับขี่ยานพาหนะในพื้นที่
ลักษณะทางเดินเท้า	ทางเท้าไม่ต่อเนื่องหรือขาดช่วงทำให้นักท่องเที่ยวต้องเดินบริเวณเส้นทางจราจรเนื่องจากไม่มีทางเท้า	ปรับปรุงอุปกรณ์ประกอบถนนที่ตั้งกีดขวางบริเวณทางเท้าที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของการเดินทางที่ลดลง ให้บริเวณทางเดินเท้าสามารถใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพหรือมีความกว้างที่เพียงพอต่อการใช้งานในพื้นที่เชื่อมต่อ
ลักษณะของเส้นจราจรบนผิวถนน	พบว่าส่วนใหญ่สัญลักษณ์จราจรบนผิวถนนไม่ชัดเจน ทำให้สังเกตเห็นได้ยากซึ่งอาจทำให้ผู้ใช้ถนนนั้นไม่สามารถสังเกตเห็นและส่งผลให้เกิดความอันตรายในการขับขี่	เพิ่มเส้นจราจรบนพื้นผิวถนนที่พบว่าเส้นจราจรไม่ชัดเจนหรือไม่ปรากฏอยู่ เพื่อให้เกิดการแบ่งแยกช่องจราจรอย่างชัดเจน รวมถึงสัญลักษณ์ในช่องทางเลี้ยวหรือทางกลับรถ และเส้นทางสำหรับจักรยาน เป็นต้น
ลักษณะของทัศนียภาพบริเวณริมเส้นทางจราจร	ไม่มีการดูแลรักษาต้นไม้ส่งผลต่อทัศนียภาพรวมถึงบดบังป้ายจราจร	ปรับปรุงทัศนียภาพบริเวณเส้นทางจราจร เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบบริเวณริมทางและเพื่อลดการบดบังของต้นไม้ริมเส้นทางจราจร

- จังหวัดภูเก็ต

ตารางที่ 3.20

วิเคราะห์ลักษณะป้ายและเครื่องหมายจราจรของพื้นที่

ป้ายและเครื่องหมายจราจร	
1)	จากการสำรวจสถานที่ท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต พบว่าโดยทั่วไปแล้วจะเป็นในเรื่องของการติดป้ายไม่เป็นระเบียบ และข้อความในป้ายไม่สามารถสื่อสารต่อนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ใช้รถใช้ถนนให้ทราบได้ เนื่องจากการใช้ภาษาทางสากล - ป้ายและเครื่องหมายจราจรใช้ภาษาไม่สากลส่งผลเสียต่อการสื่อสารให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ใช้รถใช้ถนนเกิดความไม่เข้าใจ  

ตารางที่ 3.21

วิเคราะห์ลักษณะการเชื่อมต่อระหว่างถนน

การเชื่อมต่อระหว่างถนน	
2)	จากการสำรวจสถานที่ท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต พบว่าบริเวณพื้นที่เชื่อมต่อของถนน มีการแบ่งระดับพื้นถนนบริเวณทางเชื่อมไม่มีการปรับสภาพผิวให้เหมาะสมและปลอดภัยรวมทั้งไม่มีไฟสัญญาณหรือเครื่องหมายบอกเตือนว่าจะถึงทางเลี้ยว 

ตารางที่ 3.22

วิเคราะห์ลักษณะพื้นผิวถนน

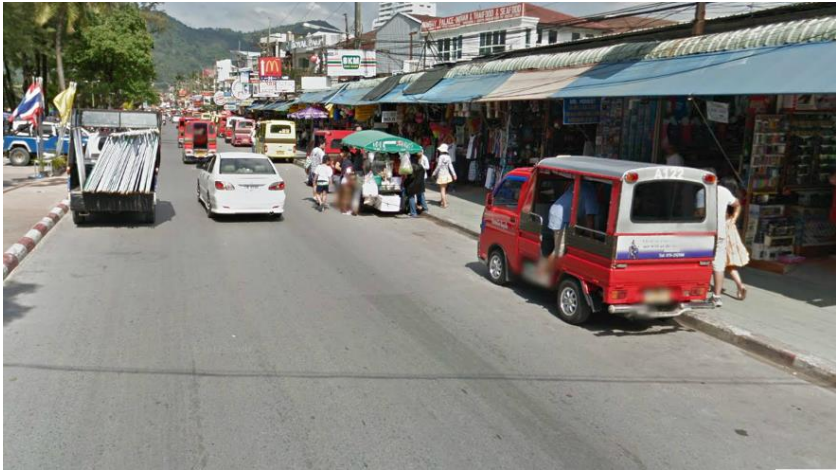
พื้นผิวของถนน	
3)	จากการสำรวจสถานที่ท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต พบว่าสภาพถนนโดยทั่วไปแล้วพบว่าสภาพพื้นผิวถนนมีสภาพที่เป็นอุปสรรคต่อการขับขี่ เช่น ขรุขระ 

ตารางที่ 3.23
วิเคราะห์ลักษณะทางเดินเท้า

ลักษณะทางเดินเท้า	
4)	จากการสำรวจสถานที่ท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต พบว่าบริเวณพื้นที่ทางเท้านั้นมีการตั้งร้านค้าขวางทางเดินของผู้คนที่ใช้เส้นทางสัญจรบนฟุตบาท - ทางเท้าไม่ต่อเนื่องหรือขาดช่วงทำให้นักท่องเที่ยวต้องเดินบริเวณเส้นทางจราจรเนื่องจากไม่มีทางเท้า  This photograph shows a street in Phuket where the sidewalk is narrow and cluttered with parked motorcycles and a car, illustrating the lack of proper pedestrian infrastructure.  This photograph shows another street in Phuket where the sidewalk is narrow and cluttered with parked motorcycles and a car, illustrating the lack of proper pedestrian infrastructure.

ตารางที่ 3.24

วิเคราะห์ลักษณะของเส้นจราจรบนผิวถนน

ลักษณะของเส้นจราจรบนผิวถนน	
5)	จากการสำรวจสถานที่ท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต พบว่าส่วนใหญ่สัญลักษณ์จราจรบนผิวถนนไม่ชัดเจน ทำให้สังเกตเห็นได้ยากซึ่งอาจทำให้ผู้ใช้ถนนนั้นไม่สามารถสังเกตเห็นและส่งผลให้เกิดความอันตรายในการขับขี่  

ตารางที่ 3.25

วิเคราะห์ลักษณะของทัศนียภาพบริเวณริมเส้นทางจราจร

ลักษณะของทัศนียภาพบริเวณริมเส้นทางจราจร	
6)	จากการสำรวจสถานที่ท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต พบว่ามีรถยนต์จอดอยู่บริเวณริมเส้นทางจราจรตลอดแนว บริเวณถนนสายหลักตัวเมืองส่งผลทำให้จราจรติดขัดและเป็นอันตรายต่อผู้ที่สัญจร 

จากการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนจากองค์ประกอบด้านความปลอดภัยทางถนนบริเวณพื้นที่ศึกษา จังหวัดภูเก็ต สามารถสรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 3.26

สรุปการวิเคราะห์องค์ประกอบด้านความปลอดภัยทางถนนจังหวัดภูเก็ต

องค์ประกอบด้านความปลอดภัยทางถนน	ลักษณะที่พบในพื้นที่	ข้อเสนอแนะ/แนวทางการแก้ไข
ป้ายและเครื่องหมายจราจร	พบว่าป้ายและเครื่องหมายจราจรใช้ภาษาไม่สากล และความไม่ชัดเจนของป้ายจราจร รวมถึงตำแหน่งการวางป้ายกีดขวางทางจราจรบนถนนเส้นหลักรวมถึงกีดขวางทางเดินเท้าบริเวณถนนสายย่อย	ปรับเปลี่ยนป้ายจราจรที่พบว่ามีเพียงภาษาไทย ในการให้ข้อมูลโดยเพิ่มคำอธิบายภาษาอังกฤษ หรือสัญลักษณ์ที่เป็นสากลของป้ายจราจร
การเชื่อมต่อระหว่างถนน	บริเวณพื้นที่เชื่อมต่อของถนน มีการแบ่งระดับพื้นถนนบริเวณทางเชื่อมไม่มีการปรับสภาพผิวให้เหมาะสมและปลอดภัยรวมทั้งไม่มีไฟสัญญาณหรือเครื่องหมายบอกเตือนว่าจะถึงทางเลี้ยว	เพิ่มเกาะแบ่งช่องจราจร (Barrier) และเส้นจราจร เพื่อให้บริเวณทางแยกที่มีการเชื่อมต่อระหว่างถนนไม่ชัดเจนเกิดความปลอดภัยทางถนนต่อผู้ใช้รถใช้ถนนบริเวณดังกล่าว
ลักษณะพื้นผิวถนน	ผิวถนนมีสภาพที่เป็นอุปสรรคต่อการขับขี่ เนื่องจากชำรุดในบริเวณถนนสายย่อยในพื้นที่	ปรับสภาพผิวถนนบริเวณที่ชำรุด ให้มีสภาพผิวที่เท่ากันเพื่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในการขับขี่ยานพาหนะในพื้นที่
ลักษณะทางเดินเท้า	มีสภาพชำรุดบางส่วน และมีการตั้งร้านค้าบนทางเท้าส่งผลทำให้เกิดกีดขวางต่อการเดินบนทางเท้า	ปรับปรุงอุปกรณ์ประกอบถนนที่ตั้งกีดขวางบริเวณทางเท้าที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพของการเดินทางที่ลดลง ให้บริเวณทางเดินเท้าสามารถใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพหรือมีความกว้างที่เพียงพอต่อการใช้งานในพื้นที่เชื่อมต่อ
ลักษณะของเส้นจราจรบนผิวถนน	เส้นจราจรมีความเลือนรางทั้งบริเวณทางข้ามคนเดิน(ทางม้าลาย) รวมถึงเส้นจราจรบนทางสัญจรทั้งบริเวณถนนสายหลักและบริเวณถนนสายรอง	เพิ่มเส้นจราจรบนพื้นผิวถนนที่พบว่าเส้นจราจรไม่ชัดเจนหรือไม่ปรากฏอยู่ เพื่อให้เกิดการแบ่งแยกช่องจราจรอย่างชัดเจน รวมถึงสัญลักษณ์ในช่องทางเลี้ยวหรือทางกลับรถ และเส้นทางสำหรับจักรยาน เป็นต้น
ลักษณะของทัศนียภาพบริเวณริมเส้นทางจราจร	พบว่ามีรถยนต์จอดอยู่บริเวณริมเส้นทางจราจรตลอดแนวบริเวณถนนสายหลักตัวเมืองส่งผลทำให้จราจรติดขัดและเป็นอันตรายต่อผู้ที่สัญจร	จัดระเบียบการจอดรถบริเวณริมเส้นทางจราจร เพื่อไม่ให้จราจรติดขัดและลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนน

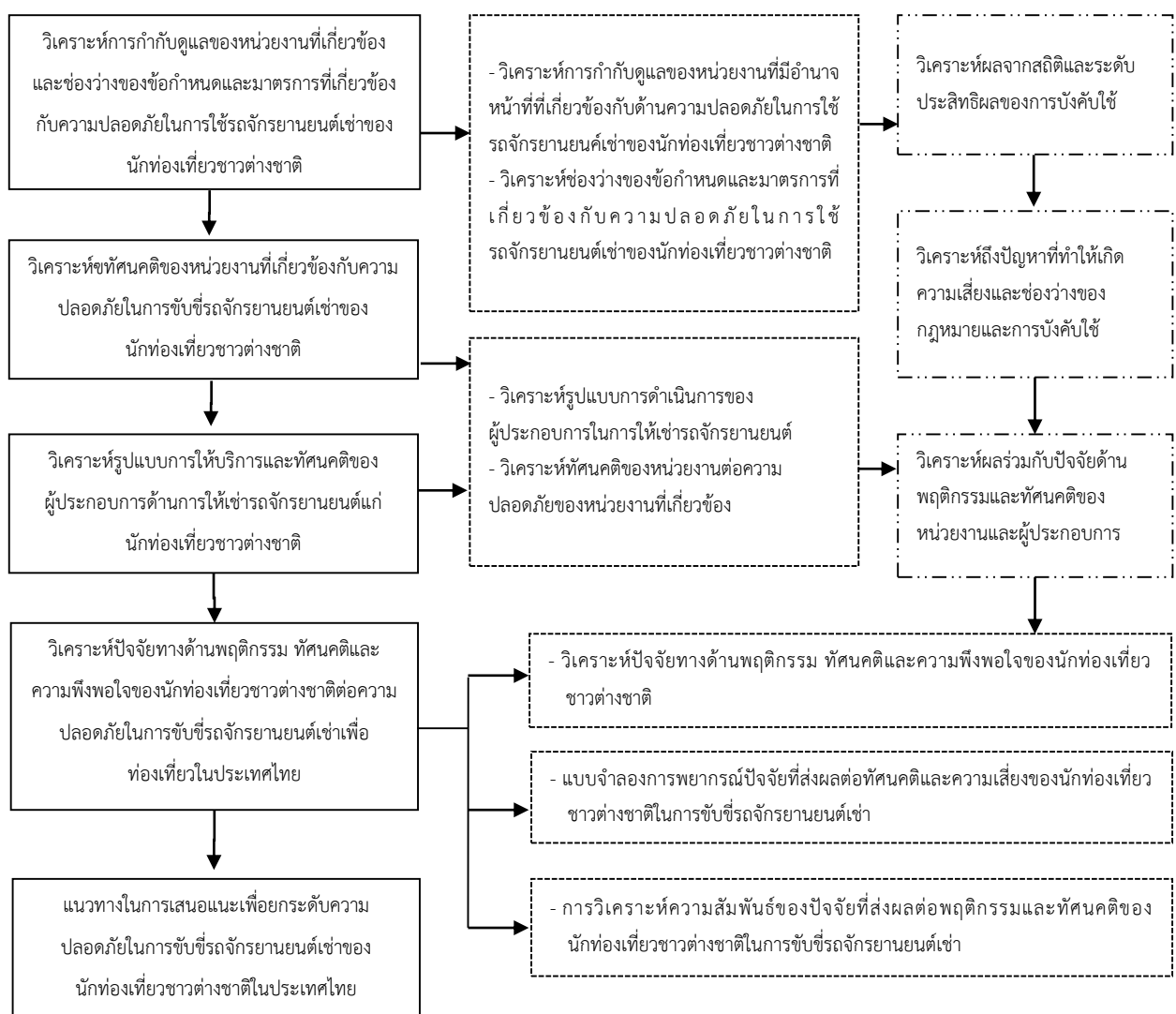
บทที่ 4

ผลการศึกษา

บทที่ 4 ผลการศึกษา

การศึกษานี้ให้ความสำคัญกับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียกับด้านความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เช่า ประกอบด้วย นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ผู้ประกอบการ และหน่วยงานหรือสถาบันที่เกี่ยวข้อง โดยพิจารณาจากการใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือวิจัยเพื่อให้ทราบถึงพฤติกรรมและทัศนคติของผู้ที่เกี่ยวข้องต่อความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ซึ่งได้มีการเก็บข้อมูลแบบสอบถามในส่วนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ จำนวน 400 ชุด ผู้ประกอบการ 90 ชุด และหน่วยงานหรือสถาบัน 90 ชุด เพื่อนำมาวิเคราะห์ถึงปัญหาเชิงลึกและปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยทางถนนต่อนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ขับซึ่รถจักรยานยนต์เช่า เพื่อนำไปสู่แนวทางข้อเสนอแนะเพื่อยกระดับความปลอดภัยต่อนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เช่า รวมถึงการเสนอแนะแนวทางมาตรการและนโยบายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดช่องว่างเพื่อนำไปสู่การบังคับใช้ต่อไปแก่ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยมีขั้นตอนการวิเคราะห์แสดงในภาพที่ 4.1

ภาพที่ 4.1 ขั้นตอนในการวิเคราะห์



4.1 วิเคราะห์การกำกับดูแลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและช่องว่างของข้อกำหนดและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

จากสถานการณ์และสภาพปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยที่มีอัตราเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง แสดงให้เห็นถึงความเสี่ยงต่อนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวภายในประเทศไทย โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เดินทางท่องเที่ยวด้วยการเช่ารถจักรยานยนต์ ซึ่งหนึ่งในสาเหตุเชิงลึกของปัจจัยที่ส่งผลต่อความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าวคือ ปัจจัยด้านการกำกับดูแลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและช่องว่างของข้อกำหนดและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ซึ่งปัจจุบันจากการวิเคราะห์เบื้องต้นพบว่ายังคงมีช่องว่างของพระราชบัญญัติ นโยบายและมาตรการ การกำกับดูแล การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ทางภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึงการประสานงาน ระหว่างหน่วยงาน ซึ่งปัจจัยต่างๆ เหล่านี้ ล้วนส่งผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย ซึ่งสามารถวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องประกอบด้วยปัจจัย ดังนี้

1. วัฒนธรรมการเฝ้าต่อประโยชน์ให้แก่คนบางกลุ่มเพื่อให้เกิดความพึงพอใจ การรณรงค์ของนโยบายทางภาครัฐที่ส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ เนื่องจากรายได้ทางด้านอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวซึ่งมีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ส่งผลต่อการทำกิจกรรมและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่อาจทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทย เช่น ขั้นตอนของการให้เช่ารถจักรยานยนต์เพื่อการขับขี่สามารถดำเนินการได้โดยง่าย

2. ความขัดแย้งระหว่างการจัดลำดับทางการเงิน การขัดแย้งกันระหว่างการคมนาคมและความปลอดภัย โดยการคมนาคมส่วนใหญ่เห็นผลต่อประโยชน์ทางการเงินชัดเจนกว่าจึงจัดลำดับและให้ความสำคัญที่สูงกว่าด้านความปลอดภัย

3. กระทุ้งของความรับผิดชอบความรับผิดชอบ สำหรับความปลอดภัยทางถนนมักจะแยกส่วนในหลาย ๆ หน่วยงานที่แตกต่างกันและมีไม่กี่ประเทศที่มีประสิทธิภาพหน่วยงานที่นำไปสู่การจัดการและการประสานงานความปลอดภัยทางถนน

4. การขาดการสนับสนุน นักรัฐศาสตร์และนิติกรให้ความสำคัญกับการรณรงค์หรือโครงการสาธารณะค่อนข้างน้อยมาก เพราะผู้ประสบอุบัติเหตุส่วนใหญ่ไม่สามารถ

5. การขาดการสนับสนุนงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนน ผู้ออกกฎหมายไม่สนับสนุนต่อการโยกย้ายงบประมาณ ส่งผลทำให้งบประมาณไม่เพียงพอต่อการนำไปสู่การปฏิบัติ และยิ่งทำให้เกิดความไม่เพียงพอของงบประมาณหากเกิดการเปลี่ยนแปลงระหว่างปีงบประมาณ โดยงบประมาณทางด้านความปลอดภัยทางถนนนั้นได้รับมาจากองค์กรอิสระนานาชาติในบางส่วน ซึ่งส่งผลต่อทรัพยากรเพียงเล็กน้อยสำหรับหน่วยงานท้องถิ่นและภาครัฐในการจัดการและแก้ไขปัญหาทางด้านนี้

4.1.1 วิเคราะห์การกำกับดูแลของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

4.1.1.1 หน่วยงานด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement)

- อำนาจหน้าที่ภายใต้ข้อกำหนดและกฎหมาย

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดอำนาจ หน้าที่ของผู้ปฏิบัติงาน ได้แก่ เจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงาน ในการให้อำนวยความสะดวกต่อผู้ขับขี่ในการสัญจร การออกข้อบังคับให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ สัญญาณไฟหรือสัญญาณมือ รวมถึงให้อำนาจในการตรวจสอบผู้ขับขี่ในกรณีที่มีเหตุอันควรให้เชื่อว่าผู้ขับขี่มีการฝ่าฝืน (การฝ่าฝืน ได้แก่ การขับขี่รถขณะหย่อนความสามารถอันจะขับ การขับขี่ในขณะเมาสุราหรือเมาอย่างอื่น การขับขี่ที่กีดขวางทางจราจร การขับขี่โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว การขับคร่อมเส้นแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถ หรือกลับรถ การขับขึ้นทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร การขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ใช้ และการขับรถในขณะใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น) (มาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522) นอกจากนี้ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ยังได้กำหนดลักษณะของยานพาหนะที่ไม่สามารถใช้งานได้นับต้องถนน อันได้แก่ รถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตรายหรืออาจทำให้เสื่อมเสียสภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในการเดินรถ (มาตรา 6) รวมถึงการกำหนดบทลงโทษหากผู้ขับขี่ฝ่าฝืนการปฏิบัติตามกฎจราจร โดยมีโทษปรับเป็นสำคัญ

ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุใดๆ อันเนื่องจากการขับขี่ จากการทบทวนกฎหมายต่างๆ พบว่า นอกเหนือจากบทกำหนดโทษตามความในพระราชบัญญัติจราจรแล้ว หากเกิดการสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สิน ไม่ว่าผู้ประสบอุบัติเหตุ หรือทรัพย์สินใดๆ จะเข้าข่ายความผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ในกรณีที่เกี่ยวข้องกับการเสียหายที่เกิดกับทรัพย์สิน) และเข้าข่ายความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา (ในกรณีที่ความเสียหายเกี่ยวข้องกับชีวิต) โดยในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ได้กำหนดไว้ว่า บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะใดอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแก่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดเหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง (มาตรา 437) ในกรณีที่จำเป็นต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนนั้น ให้ขึ้นกับดุลยพินิจของศาลในกรณีที่เกิดการฟ้องร้อง (มาตรา 438) ซึ่งผู้ขับขี่ซึ่งต้องชดเชยค่าเสียหายนั้น ในขณะที่ผู้ให้เช่า อันได้แก่ ผู้ประกอบการ จะต้องรับผิดชอบในความชำรุดบกพร่องอันเกิดขึ้นในระหว่างเวลาเช่าและผู้ให้เช่าต้องจัดการซ่อมแซมทุกอย่างอย่างบรรดาซึ่งเป็นการจำเป็นขึ้น (มาตรา 550) จะเห็นได้ว่า หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น ผู้ขับขี่จะต้องรับผิดชอบในเบื้องต้น โดยผู้เสียหายหรือผู้ให้เช่านั้นสามารถฟ้องร้องผู้ขับขี่ทางแพ่งได้ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ตามมาตรา 562 ผู้เช่าจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือบุบสลายอย่างใดๆ อันเกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินที่เช่า เพราะความผิดของผู้เช่าเอง หรือของบุคคลซึ่งอยู่กับผู้เช่าหรือผู้เช่าช่วง โดยความผิดของผู้เช่าในกรณีนี้สามารถอิงจาก พระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 ตามมาตรา 43

นอกจากนี้ ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุอันส่งผลต่อชีวิต ทั้งการบาดเจ็บ เสียชีวิต พิการหรือทุพพลภาพก็จักเข้าข่ายความผิดทางกฎหมายอาญา ตามประมวลกฎหมายอาญา พ.ศ. 2499 โดยไม่เว้นว่าผู้ที่กระทำความผิดเป็นผู้ที่มีสัญชาติไทยหรือไม่ โดยมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายอาญา พ.ศ. 2499 กำหนดว่า ผู้ใดกระทำความผิดในราชอาณาจักร ต้องได้รับโทษตามกฎหมาย ดังที่กำหนดไว้ในมาตรา 291 แห่งประมวลกฎหมายอาญา พ.ศ. 2499 คือ ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี และปรับไม่เกินสองหมื่นบาท และมาตรา 300 ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายสาหัส ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ นอกจากนี้ ตามมาตรา 358 กำหนดไว้ว่า ผู้ใดทำให้เสียหาย ทำลาย ทำให้เสื่อมเสียค่าหรือทำให้ไร้ประโยชน์ ซึ่งทรัพย์สินของผู้อื่นซึ่ง

เป็นเจ้าของรวมอยู่ด้วย ผู้นั้นกระทำความผิดฐานทำให้เสียทรัพย์ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ อย่างไรก็ตาม ความผิดตามมาตรา 358 นี้เป็นความผิดอันยอมความได้ (มาตรา 361)

นอกจากนี้ ตามพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 ได้ให้อำนาจเจ้าพนักงาน เจ้าหน้าที่ ผู้ตรวจสอบ ในการอำนวยความสะดวก การตรวจสอบเข้มงวดกวดขันต่อผู้ขับขี่ ตลอดจนให้อำนาจในการเปรียบเทียบปรับ การรักษาความปลอดภัยบนท้องถนน ทำให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อย จะเห็นว่า บุคคลที่เป็นเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายภายใต้การกำหนดในพระราชบัญญัตินี้ อันได้แก่ ตำรวจ ผู้ตรวจการต่างๆ เจ้าพนักงานขนส่ง นั้นมีอำนาจในการตรวจสอบและเปรียบเทียบปรับ มีอำนาจในการตั้งด่านตรวจหรือจุดสกัด ดังนั้น ผลสัมฤทธิ์ที่เกิดจากการควบคุมภายใต้กฎหมายนั้นขึ้นอยู่กับทัศนคติของเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติงานเป็นสำคัญ

จากการทบทวนนโยบายและยุทธศาสตร์ตามแผนปฏิบัติราชการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 โดยกำหนดทั้งสิ้น 4 ยุทธศาสตร์หลัก ได้แก่ 1. ยกระดับขีดความสามารถในการปฏิบัติการหลักเพื่อตอบสนองนโยบายรัฐบาล 2. การพัฒนางานตำรวจให้โปร่งใส มีมาตรฐาน 3. การมีส่วนร่วมของประชาชนและเครือข่ายการปฏิบัติงานของตำรวจ และ 4. การสร้างความเข้มแข็งในการบริหาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งยุทธศาสตร์ที่ 3 ด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนและเครือข่ายการปฏิบัติงานของตำรวจ มีเป้าประสงค์ที่เกี่ยวกับการเอื้อให้เกิดการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาอาชญากรรม การเชื่อมโยง บูรณาการกลไกที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกองค์การให้มีการเชื่อมโยงการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อลดความซ้ำซ้อนในการปฏิบัติงาน นอกจากนี้ยังสนับสนุนให้เกิดการปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย กฎ ระเบียบ คำสั่งและข้อบังคับต่างๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการเปิดโอกาสให้ประชาชน เครือข่ายภาครัฐและภาคเอกชน ดังนั้น จะเห็นได้ว่า ในมุมมองของผู้ใช้กฎหมาย มีแนวคิดที่เอื้อให้หน่วยงานต่างๆ เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการร่วมกันในการลดและแก้ไขปัญหาต่างๆ ในระดับของนโยบาย (แผนปฏิบัติราชการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2558, สำนักงานตำรวจแห่งชาติ)

จากการทบทวนโครงการและแผนงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการในเชิงของกฎหมายที่ส่งผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่างๆ ของการดำเนินการนั้น พบว่าหน่วยงานผู้ควบคุมกฎหมาย ได้แก่ ตำรวจจราจร และเจ้าหน้าที่ตำรวจ ได้มีการดำเนินการในลักษณะต่างๆ เพื่อสร้างจิตสำนึกให้ผู้ที่มีส่วนได้เสียต่างๆ รับทราบและเข้าใจในประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ การกวดขันวินัยจราจร มีการจัดชุดตรวจจราจร การประชาสัมพันธ์โทษของการขับขี่ที่ไม่ถูกสุขลักษณะ การขับขี่โดยประมาทเป็นเหตุให้ผู้อื่นพิการหรือเสียชีวิต การควบคุมการฝ่าฝืน รวมถึงการประสานหน่วยงานด้านการศึกษาในการให้ความรู้ ความเข้าใจแก่นักเรียนผู้ปกครองในการจราจร มีการประชุมสัมมนาเชิงปฏิบัติการการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน การบรรยายกฎหมายจราจร เป็นต้น (สถานีตำรวจภูธรเมืองภูเก็ต, 2558)

4.1.1.2 หน่วยงานด้านวิศวกรรม (Engineering)

หน่วยงานด้านวิศวกรรมที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการขับขี่ คือ กรมทางหลวง โดยเกี่ยวข้องทั้งส่วนกลางและส่วนท้องถิ่น โดยแผนยุทธศาสตร์ของการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554 – 2563 ได้แก่ 1. เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง (Hub for connectivity) 2. เพื่อให้มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและระดับการให้บริการที่ดี เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน (Accessibility) 3. เพื่อปรับปรุงความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่ง (Safety)

4. เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental friendly) 5. เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (Public transit) และ 6. เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่ง (Mobility) (แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ.2555-2559) และจากการทบทวนและค้นคว้าข้อมูล พบว่า กรมทางหลวงและแขวงทางหลวงมีหน้าที่ด้านการบำรุงทาง (ได้แก่ งานบำรุงปกติ งานบำรุงตามกาลเวลา งานบำรุงพิเศษและบูรณะ งานรักษาสภาพงานฉุกเฉิน และงานจราจรสงเคราะห์) รวมไปถึงการปรับปรุงเครื่องจักร ยานพาหนะเพื่อประโยชน์ในการพัฒนาประเทศ ด้านคมนาคม การเศรษฐกิจ การศึกษา การปกครอง และการป้องกันประเทศ ตลอดจนอำนวยความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทางหลวง รวมไปถึงการควบคุมการใช้ทางหลวงให้เป็นไปโดยถูกต้องตามกฎหมายเกี่ยวกับทางหลวง และการดูแลในเขตรับผิดชอบ (แขวงทางหลวงภูเก็ต, 2558) โดยเฉพาะงานด้านจราจรสงเคราะห์ โดยมีภารกิจและหน้าที่ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการด้านจราจร ได้แก่ การควบคุมการปฏิบัติงานจราจรสงเคราะห์ เช่น ป้ายจราจร เครื่องหมายจราจร ไฟสัญญาณ ตลอดจนหลักเขต หลักโค้ง รวากันอันตราย หลักกิโลเมตร รวมไปถึงหมุดหลักฐานอื่นๆ การควบคุมดูแลการรักษาสวน การเพาะชำต้นไม้ ถางหญ้า การปฏิบัติงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น การก่อสร้างศาลาทางหลวง การควบคุมการใช้ยานพาหนะ รวมไปถึงการรายงานผลการปฏิบัติงาน และสถิติต่างๆ ตามที่ทางราชการกำหนด และการประสานงานกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง จะเห็นได้ว่า อำนาจหน้าที่ของหน่วยงานด้านวิศวกรรมที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับความปลอดภัยทางท้องถนนจะเป็นการติดตั้ง การเก็บรวบรวมข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้ทาง และการดำเนินการเพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยในการจราจรบนทางหลวง ซึ่งจากการรวบรวมและทบทวนเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานทางวิศวกรรมนั้นจะเกี่ยวข้องกับการให้บริการ การรักษาสภาพเส้นทาง รวมถึงการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อประสานงานกับส่วนอื่นเป็นสำคัญ

4.1.1.3 หน่วยงานด้านการช่วยเหลือฉุกเฉิน (Emergency Medical Service: EMS)

จากการทบทวนรายงานและข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการให้ความช่วยเหลือมีการจัดตั้งหน่วยงานให้ความช่วยเหลือฉุกเฉินเพื่อให้ความช่วยเหลือในกรณีที่เกิดปัญหาโดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุฉุกเฉิน โดยในโรงพยาบาลรัฐจะมีหน่วยงานด้านการช่วยเหลือฉุกเฉิน (Emergency Medical Service; EMS) ในการรองรับความช่วยเหลือ โดยจะแบ่งออกเป็น 4 ส่วนหลัก ได้แก่ หน่วยระดับบุคคลกรด่านหน้า (First Responder Provider) หน่วยปฏิบัติการเบื้องต้น (Basic Life Service; BLS) มีหน้าที่เน้นการลำเลียง ปฐมพยาบาลผู้ป่วยที่บาดเจ็บเล็กน้อย และหน่วยปฏิบัติการระดับสูง (Advance Life Service; ALS) มีหน้าที่เน้นการลำเลียงผู้ป่วยที่มีอาการหนักหรือสาหัส และหน่วยระดับ Mobile ICU โดยขั้นตอนการดำเนินงานของระบบแพทย์ฉุกเฉินจะประกอบไปด้วยกัน 6 ลักษณะ ได้แก่ การเจ็บป่วยฉุกเฉินและการพบเหตุ (Detection) การแจ้งเหตุขอความช่วยเหลือ (Reporting) การออกปฏิบัติการของหน่วยการแพทย์ฉุกเฉิน (Response) การรักษาพยาบาลฉุกเฉิน ณ จุดเกิดเหตุ (On scene care) การลำเลียงขนย้ายและการดูแลระหว่างการนำส่ง (Care in transit) และการนำส่งสถานพยาบาล (Transfer to definitive care) โดยจะเน้นการรับแจ้งเหตุให้ต้องดำเนินการช่วยเหลือ การคัดกรองผู้บาดเจ็บ การส่งหน่วยปฏิบัติการ และการนำส่งผู้บาดเจ็บ นอกจากนี้ ยังมีการนำส่งผู้ป่วยไปยังโรงพยาบาลที่สามารถรักษาผู้ป่วยตรงตามอาการได้

การกำหนดกลยุทธ์ของสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินนั้นกำหนดกลยุทธ์ในการดำเนินการทั้งสิ้น 7 กลยุทธ์ ได้แก่ 1.การพัฒนากระบวนการปฏิบัติการฉุกเฉินให้ได้มาตรฐานอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม 2. การพัฒนาหลักเกณฑ์กลไก และการบริหารจัดการการแพทย์ฉุกเฉินที่ดี 3. การพัฒนาการเตรียมการด้านการแพทย์ฉุกเฉินให้พร้อมรับสาธารณภัย 4. การพัฒนาระบบการเงินและงบประมาณให้มีประสิทธิภาพ 5. การประสานความร่วมมือกับประชาคมอาเซียนและนานาชาติ 6. การพัฒนาระบบสารสนเทศ

และการสื่อสารให้รองรับการตัดสินใจเชิงนโยบาย การบริหารจัดการ การปฏิบัติการ และการประเมินผลได้ 7. การสร้างเสริมบทบาทการมีส่วนร่วมและการจัดการความรู้ (สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ, 2557) และจากการทบทวนด้านกลยุทธ์และนโยบายในการให้บริการด้านการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยนั้น มีการใช้การประเมินศักยภาพในการให้บริการโดยใช้ Key Performance Index (KPI) ในการวิเคราะห์ผลสัมฤทธิ์ในการปฏิบัติการ โดยมีการวัดทั้งสิ้น 5 ด้าน อันได้แก่ ระดับความสำเร็จในการพัฒนาและควบคุมกำกับระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินแบบมีส่วนร่วม สัดส่วนของหน่วยปฏิบัติการระดับสูง (Advance Life Service; ALS) และหน่วยปฏิบัติการระดับพื้นฐาน (Basic Life Service; BLS) เพิ่มขึ้นตามสัดส่วนเกณฑ์ที่กำหนด การประเมินระดับความสำเร็จในการพัฒนาศักยภาพศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการระดับจังหวัดผ่านเกณฑ์ที่กำหนด การประเมินค่าเฉลี่ยความครอบคลุมการให้บริการการแพทย์ฉุกเฉินที่เพิ่มขึ้น รวมถึงการประสานให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมในการเข้าร่วมบริหารการแพทย์ฉุกเฉิน (โรงพยาบาลชิริะกุเก็ต, 2552)

ในเรื่องการดำเนินการและการส่งผลต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่นๆ ของการดำเนินการ ภายใต้อำนาจรับผิดชอบของหน่วยงานด้านการให้ความช่วยเหลือฉุกเฉินนั้นจะเป็นการประสานงานกับหน่วยงานอื่นๆ ในการประสานผู้ป่วยเพื่อรักษาตามอาการและความเร่งด่วนของแต่ละกรณี อย่างไรก็ตาม ในส่วนของการประสานข้อมูลของผู้ป่วย มีระเบียบข้อบังคับและกฎหมายต่างๆ ดังเช่น ประเด็นด้านการเปิดเผยความลับของผู้ป่วย การเปิดเผยข้อมูลข่าวสารของบุคคล ข้อปฏิบัติสำหรับแพทย์ในกรณีที่เกิดพิพาทในการให้บริการด้านสาธารณสุข อย่างไรก็ตาม บทบาทหน้าที่ของหน่วยงานด้านการช่วยเหลือผู้ประสบภัยนั้นเป็นไปในลักษณะของการปฐมพยาบาล (First-aid) ก่อนที่จะนำไปสู่การรักษาพยาบาลในขั้นต่อไป ซึ่งจะดำเนินการประสานกับผู้รับแจ้งเหตุโรงพยาบาลที่สามารถรองรับผู้ป่วยในกรณีนั้นได้ และตำรวจ โดยเป็นการเกี่ยวข้องกับผู้ให้บริการความปลอดภัยเป็นสำคัญ

4.1.2 วิเคราะห์ช่องว่างของข้อกำหนดและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

4.1.2.1 ข้อกำหนดและมาตรการที่เกี่ยวข้องต่อด้านบุคคลและผู้ขับขี่

จากการทบทวนตัวบทกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่แล้วพบว่า ในช่วงของก่อนเกิดเหตุ (Pre-crash) นั้น มีการออกพระราชบัญญัติฉบับต่างๆ ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะมีการกำหนดลักษณะการขับขี่ที่ปลอดภัย การให้อำนาจเจ้าหน้าที่ในการดำเนินการตรวจสอบ ตรวจตราการขับขี่ของผู้ขับขี่เพื่อให้เป็นไปตามความเรียบร้อย อย่างไรก็ตาม เมื่อกรณีหลังการเกิดอุบัติเหตุ (Post-crash) หรือเมื่อความเสียหายเกิดขึ้นทั้งทางทรัพย์สินหรือชีวิตก็ดี จะเข้าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และประมวลกฎหมายอาญา เนื่องจากมีเจ้าทุกข์ และผู้กระทำความผิด แม้ว่าในกรณีของการเกิดอุบัติเหตุจะไม่ใช่อุบัติเหตุที่เกิดจากการชนกันโดยผู้ขับขี่หรือรถยนต์คู่กรณี ผู้ขับขี่อาจมีความผิดทางแพ่งเนื่องจากการขับขี่ของตนทำให้เกิดการเสียชีวิต ในกรณีที่ชาวต่างชาติขับขี่และเกิดอุบัติเหตุในลักษณะของการชนกันเอง อาจสามารถดำเนินการฟ้องร้องทางแพ่งได้หากผู้เสียหายเป็นผู้ที่ถือสัญชาติไทยได้เท่านั้น ประกอบกับความเสียหายในทรัพย์สินถือเป็นคดีความที่ยอมกันได้ ทำให้โอกาสที่ผู้กระทำความผิดจะไม่ถูกลงโทษในกรณีของการจ่ายโทษปรับค่าสินไหมทดแทนนั้นมีความเป็นไปได้ ดังนั้นจะเห็นได้ว่า แม้ว่าจะมีกฎหมายหลายมาตราที่สามารถลงโทษผู้กระทำความผิดได้ หากแต่อุบัติเหตุของการขับขี่ส่วนมากเป็นการขับขี่ที่ผู้เสียหายคือผู้ที่ขับขี่เอง ไม่ใช่การเกิดอุบัติเหตุที่ประสบกับผู้อื่น ทำให้ความผิดส่วนมากเป็นความผิดทางแพ่งที่เกิดขึ้นระหว่างผู้เสียหายและเจ้าทรัพย์ อีกทั้งหาปรับในความผิดต่าง ๆ นั้นเป็นโทษที่มีความรุนแรงน้อย และความเสียหายที่เกิดต่อสินทรัพย์นั้นเป็นความผิดที่สามารถยอมความได้ ทำให้มาตรการหรือการ

เอาโทษนั้น ผู้เสียหายสามารถจะเรียกร้องหรือไม่ก็ได้ นอกจากนี้ ควรส่งเสริมให้ผู้ขับขี่ดำเนินการทำประกันภัย ซึ่งสามารถช่วยลดหรือแบ่งเบาภาระหน่วยงานพยาบาลที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการและการรักษาในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุด้วย

4.1.2.2 ข้อกำหนดและมาตรการที่เกี่ยวข้องต่อด้านยานพาหนะ

แม้ว่าตามพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 จะมีการกำหนดลักษณะของพาหนะขับขี่ที่ถูกสุขลักษณะ มีการกำหนดคุณลักษณะของการต่อทะเบียนรถจักรยานยนต์ อย่างไรก็ตาม ไม่มีการกำหนดรอบปีของการตรวจสอบสภาพยานพาหนะในการใช้งาน และการตรวจสอบสมรรถนะของเครื่องยนต์ ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญในการบำรุงรักษา นอกจากนี้ ประเด็นด้านการตรวจสอบสมรรถนะของเครื่องยนต์ก่อนให้ผู้ขับขี่ทำการเช่ายังไม่มีรูปแบบที่ชัดเจน ไม่มีแบบประเมินเครื่องยนต์ ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญที่ต้องทำการตรวจสอบก่อนการขับขี่ ไม่เพียงแต่เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่ แต่ยังเป็นประโยชน์ในการตรวจสอบสภาพทรัพย์สินของผู้ให้เช่า ในกรณีที่เกิดความเสียหายทางแพ่งได้ด้วย นอกจากนี้ ปัญหาด้านสมรรถนะของเครื่องยนต์ที่สามารถจดทะเบียนได้นั้นไม่สอดคล้องกับการใช้งานรถจักรยานยนต์เช่า ซึ่งมีปัญหาเกี่ยวข้องกับการประกัน และกฎหมายต่างๆ ดังนั้น จึงควรให้ข้อคิดและคำชี้แนะแก่ผู้เช่าและผู้ให้เช่า ในประเด็นและสิทธิประโยชน์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องต่อการจดทะเบียนที่เป็นไปตามกฎหมาย

4.1.2.3 ข้อกำหนดและมาตรการที่เกี่ยวข้องต่อด้านถนนและสิ่งแวดล้อม

การกำหนดมาตรการที่เกี่ยวข้องต่อถนนและสิ่งแวดล้อม เป็นหน้าที่และความรับผิดชอบโดยตรงของแขวงทางหลวงจังหวัด โดยลักษณะการปฏิบัติงานจะเป็นไปในลักษณะของการบำรุงรักษา การซ่อมแซม การช่วยเหลือในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทางต่างๆ แม้ว่าการตรวจสอบสภาพถนนและการบำรุงรักษาบางประการจะมีการดำเนินการเป็นปกติ และมีการบำรุงรักษาและซ่อมแซมในกรณีเร่งด่วน อย่างไรก็ตาม การปรับและสร้างภูมิทัศน์ที่เอื้อต่อการขับขี่ โดยเฉพาะในเวลากลางคืนนั้นเป็นสิ่งที่สำคัญ นอกจากนี้ หน่วยงานดังกล่าวนี้ถือได้ว่าเป็นหน่วยงานที่มีความรู้ ความเข้าใจในประเด็นปัญหาและอุปสรรคในเส้นทางมากที่สุด ดังนั้น จึงเป็นหน่วยงานสำคัญในการเข้ามามีส่วนร่วมในการสร้างเสริมความปลอดภัยทางท้องถนน นอกจากนี้ การติดตั้งสัญญาณไฟ การติดตั้งไฟส่องสว่าง การติดตั้งเตือนต่างๆ การประสานกับตำรวจเรื่องการจำกัดความเร็ว รวมถึงการประชาสัมพันธ์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางท้องถนนนั้นเป็นสิ่งสำคัญต่อการสร้างข้อกำหนดและมาตรการที่เกี่ยวข้องต่อความปลอดภัยทางท้องถนน

4.2 วิเคราะห์ทัศนคติและการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

จากการคำนวณกลุ่มประชากรในการเก็บสัมภาษณ์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้วยแบบสอบถามเพื่อนำมาวิเคราะห์ถึงการดำเนินงานตามบทบาท ทัศนคติ สาเหตุและปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติซึ่งมีจำนวนแบบสอบถามทั้งสิ้น 90 ชุด โดยแบ่งเป็นจังหวัดพื้นที่ศึกษาจังหวัดละ 45 ชุด ซึ่งสามารถแบ่งกลุ่มของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องออกเป็น 5 กลุ่มตัวอย่าง คือ 1.หน่วยงานท้องถิ่น 2.หน่วยงานด้านการให้ความช่วยเหลือ 3.หน่วยงานด้านความปลอดภัยและบังคับใช้กฎหมาย 4.หน่วยงานด้านกายภาพและสิ่งแวดล้อมที่ส่งผลต่อด้านความปลอดภัยทางถนน 5.หน่วยงานด้านการท่องเที่ยว

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	จำนวนแบบสอบถาม(ชุด)	
	จังหวัด ประจวบคีรีขันธ์	จังหวัดภูเก็ต
หน่วยงานท้องถิ่น/ เทศบาล/ ที่ว่าการอำเภอ	10	10
หน่วยงานด้านการให้ความช่วยเหลือ/โรงพยาบาล/ ภูมิปัญญา	10	13
หน่วยงานด้านความปลอดภัยและบังคับใช้/ ตำรวจจราจร/ ตำรวจ ท่องเที่ยว	10	15
หน่วยงานด้านวิศวกรรมที่เกี่ยวข้อง/ แขวงทางหลวงจังหวัด	5	2
หน่วยงานด้านการท่องเที่ยว/ ททท.ประจำจังหวัด	10	5
รวม	45	45

4.2.1 วิเคราะห์ทัศนคติ และความคิดเห็นของหน่วยงานต่อความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

การวิเคราะห์หาสาเหตุเชิงลึกของปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย และการประเมินทัศนคติของการปฏิบัติตามอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนนั้น เพื่อแสดงให้เห็นถึงความตระหนักและช่องว่างของการปฏิบัติหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจากทัศนคติและความคิดเห็นต่อปัจจัยต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติโดยสามารถจำแนกประเภทของปัจจัยออกเป็น 3 ส่วนด้วยกัน โดยเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติใน 3 ช่วงของการเกิดอุบัติเหตุ คือ 1.ช่วงก่อนเกิดอุบัติเหตุ 2.ช่วงระหว่างการเกิดอุบัติเหตุ 3.ช่วงหลังการเกิดอุบัติเหตุ โดยมีระดับความคิดเห็นของสำคัญในแต่ละปัจจัยดังแสดงในตารางดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.1 ระดับความคิดเห็นต่อความสำคัญของแต่ละปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในช่วงก่อนการเกิดอุบัติเหตุของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ปัจจัยที่เป็นอุปสรรค (ผู้ใช้รถใช้ถนนต่างชาติ)	ระดับความสำคัญ ของปัจจัย	
	$\bar{X}$	SD
1 ผู้ประกอบการขาดความตระหนักด้านความปลอดภัยทางถนนต่อนักท่องเที่ยวต่างชาติ	3.61	0.672
2 ขาดความรู้และความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย	3.23	0.869
3 ขาดข้อมูลจากผู้ประกอบการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	2.29	0.861
4 ขาดการเข้มงวดจากพนักงานเจ้าหน้าที่	2.35	0.918
5 ค่าปรับและบทลงโทษไม่เหมาะสมหรือไม่เข้มงวดพอต่อผู้ฝ่าฝืนและกระทำผิดในการใช้รถใช้ถนน	3.40	0.983
6 ความเข้าใจในการใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในประเทศไทย	2.87	0.412

7 ขาดการเข้มงวดในการเช่ารถจักรยานยนต์จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและ พนักงานเจ้าหน้าที่	2.98	0.572
8 ขาดมาตรฐานในการตรวจสอบรถจักรยานยนต์ว่ามีความพร้อมหรือไม่ในการให้เช่าหรือการขับขี่ต่อนักท่องเที่ยวต่างชาติ	3.25	0.867
9 การใช้อุปกรณ์ทางถนนที่สามารถสื่อสารกับชาวต่างชาติในการใช้รถใช้ถนนได้อย่างถูกต้อง	3.21	0.724
10 การบำรุงรักษาเส้นทางให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสมกับการใช้งานอยู่เสมอ	2.87	0.688
11 การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนเป็นประจำเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งาน	3.19	0.617
12 ความเข้าใจของนักท่องเที่ยวในข้อมูลเกี่ยวกับอุปกรณ์ความปลอดภัยทางถนนเช่นป้าย เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ฯลฯ	3.20	0.786

ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นต่อความสำคัญของแต่ละปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในช่วงก่อนเกิดอุบัติเหตุตามตารางข้างต้น พบว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องส่วนใหญ่เห็นว่า การขาดความตระหนักด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติของผู้ประกอบการ ที่คำนึงถึงรายได้เป็นหลักมากกว่าความปลอดภัยของลูกค้า ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความจำเป็นเร่งด่วนในการแก้ไขปัญหาเพื่อเพิ่มความตระหนักต่อผู้ประกอบการ โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องส่วนใหญ่เล็งเห็นปัญหาถึงเรื่องของการขาดมาตรการที่ได้มาตรฐานและเป็นระบบตามมาตรฐานต่อการตรวจสอบรถจักรยานยนต์ว่ามีความพร้อมต่อการนำมาประกอบกิจการให้เช่าหรือไม่ ซึ่งเป็นการส่งผลมาจากการขาดความตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติและเล็งเห็นว่าควรมีการแก้ไขปัญหาในทันที โดยที่ปัจจัยทางด้านถนนและสิ่งแวดลอมที่ส่งผลต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ทั้งอุปกรณ์ถนน การบำรุงรักษาเส้นทาง การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนเป็นประจำ และเครื่องหมายทางจราจร เป็นปัจจัยที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเล็งเห็นถึงความสำคัญในลำดับที่รองลงมาจากรื่องของการสร้างความตระหนัก และการเพิ่มค่าปรับและบทลงโทษไม่เหมาะสมหรือไม่เข้มงวดพอต่อผู้ฝ่าฝืนและกระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนน ที่ผู้ประกอบการส่วนใหญ่เล็งเห็นว่าสำคัญและควรแก้ไขปัญหาเป็นลำดับแรกๆ

ในขณะที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าการขาดความรู้ความเข้าใจของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ รวมไปถึงการให้ข้อมูลจากผู้ประกอบการและหน่วยงานเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญในลำดับท้ายที่สุดเมื่อเทียบกับปัจจัยอื่นๆ ที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในช่วงก่อนเกิดอุบัติเหตุ

ตารางที่ 4.2 ระดับความคิดเห็นต่อความสำคัญของแต่ละปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในช่วงระหว่างการเกิดอุบัติเหตุของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ปัจจัยที่เป็นอุปสรรค (ผู้ใช้รถใช้ถนนต่างชาติ)	ระดับความสำคัญของปัจจัย	
	$\bar{X}$	SD
1 ขาดพนักงานในการให้ความช่วยเหลือนักท่องเที่ยวต่างชาติที่สามารถสื่อสารกับชาวต่างชาติได้	3.42	0.942
2 ระบบประกันภัยอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวต่างชาติ	3.23	0.869
3 ขาดมาตรฐานในการติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกภายในพาหนะในการให้ความช่วยเหลือ	2.77	0.631
4 ขาดอุปกรณ์ฉุกเฉินในการช่วยเหลือยามเกิดอุบัติเหตุ	2.89	0.614
5 ขาดการสืบสวนสาเหตุของอุบัติเหตุเกี่ยวกับยานพาหนะถนน	3.40	0.937

ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นต่อความสำคัญของแต่ละปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติในช่วงระหว่างการเกิดอุบัติเหตุตามตารางข้างต้น พบว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องส่วนใหญ่เห็นว่า ปัญหาด้านการขาดทรัพยากรบุคคลหรือเจ้าหน้าที่ที่สามารถสื่อสารกับนักท่องเที่ยวต่างชาติได้ เพื่อให้การช่วยเหลือ ซึ่งเป็นปัญหาหลักที่นักท่องเที่ยวต่างชาติที่ได้ประสบอุบัติเหตุในประเทศไทยต้องเผชิญอยู่ในปัจจุบัน รวมไปถึงการขาดการสืบสวนถึงสาเหตุที่แท้จริงของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะ ซึ่งปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุอีกปัจจัยหนึ่งคือยานพาหนะ ซึ่งถูกละเลยจากการตรวจสอบสภาพตามมาตรฐานจากผู้ประกอบการ และขาดการสืบสวนถึงสาเหตุของอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากยานพาหนะจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในส่วนของอุปกรณ์การให้ความช่วยเหลือนักท่องเที่ยวต่างชาติ ผู้ประกอบการส่วนใหญ่เล็งเห็นว่าเป็นปัจจัยที่มีระดับความสำคัญน้อยกว่าด้านอื่นๆ เนื่องจากปัจจัยหน่วยงานที่ให้ความช่วยเหลือส่วนใหญ่ในจังหวัดพื้นที่ท่องเที่ยวมักมีอุปกรณ์ที่ทันสมัย ครบครันและพร้อมต่อการรักษานักท่องเที่ยวต่างชาติที่ประสบอุบัติเหตุอยู่แล้วในปัจจุบัน

ตารางที่ 4.3 ระดับความคิดเห็นต่อความสำคัญของแต่ละปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติในช่วงหลังการเกิดอุบัติเหตุของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ปัจจัยที่เป็นอุปสรรค (ผู้ใช้รถใช้ถนนต่างชาติ)	ระดับความสำคัญของปัจจัย	
	$\bar{X}$	SD
1 ขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ความช่วยเหลือผู้ประสบเหตุชาวต่างชาติ	2.87	0.672
2 ขาดการวางแผนและออกแบบถนนในการแก้ไขจุดอันตรายต่อการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ	3.23	0.869
3 ขาดการใช้เทคโนโลยีในการแจ้งจุดเกิดเหตุไปยังหน่วยกู้ชีพกู้ภัย เพื่อความสะดวกในการให้ความช่วยเหลือและกระชับเวลา เยียวยา แก้ไข บรรเทา บำรุงการซ่อมเพื่อปรับปรุงเยียวยา	2.29	0.642
4 การแจ้งข้อมูลแก่ญาติพี่น้องของนักท่องเที่ยวต่างชาติ	2.89	0.686
5 ขาดการติดตามผลเพื่อเสริมสร้างภาพลักษณ์ของการเป็นแหล่งท่องเที่ยวชั้นนำ	2.97	0.412
8 ขาดการเก็บฐานข้อมูลเกี่ยวกับผู้ประสบเหตุเพื่อนำไปวิเคราะห์หาสาเหตุเชิงลึก จุดเสี่ยง และวางแผนในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว	3.42	0.931

ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นต่อความสำคัญของแต่ละปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติในช่วงหลังของการเกิดอุบัติเหตุตามตารางข้างต้น พบว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องส่วนใหญ่เห็นว่า ปัจจุบันการเก็บฐานข้อมูลของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ประสบอุบัติเหตุในประเทศไทยยังขาดการเก็บอย่างเป็นระบบที่อยู่ในรูปแบบหรือมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งในปัจจุบันสามารถสรุปได้เพียงจำนวนหรือยอดผู้ประสบอุบัติเหตุเท่านั้น โดยยังคงมีความตกหล่นของการเก็บข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอยู่มาก ซึ่งการเก็บข้อมูลในรูปแบบของปัจจุบันจะไม่สามารถนำไปวิเคราะห์ได้ถึงสาเหตุของปัญหาที่เกิดขึ้นในเชิงลึก ซึ่งสามารถนำไปวิเคราะห์และวางแผนเพื่อรองรับกับปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อให้เห็นภาพใหญ่ในองค์กรรวมของสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุและสามารถแก้ไขปัญหาได้จากต้นเหตุ รวมไปถึงยังเป็นการยกระดับความปลอดภัยให้แก่นักท่องเที่ยวต่างชาติในการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเล็งเห็นว่าควรผลักดันและให้ความสำคัญกับปัจจัยนี้สูงที่สุด ในส่วนของปัจจัยที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเล็งเห็นถึงความสำคัญรองลงมาคือ การวางแผนและออกแบบถนนในการแก้ไขจุด

อันตรายต่อการขับชี้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ในขณะที่ปัจจัยอื่นๆ ทั้งทางด้านการประสานงานระหว่างหน่วยงานในการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ การขาดเทคโนโลยีแจ้งจุดเกิดเหตุ รวมไปถึงการแจ้ง ติดต่อญาติผู้ประสบเหตุ และการติดตามผลการรักษาและดำเนินคดีเพื่อเสริมสร้างภาพลักษณ์ของการเป็นแหล่งท่องเที่ยวขึ้นดี ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยเล็งเห็นความยังคงเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อปัญหาความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุที่ไม่สำคัญมากหรือไม่ได้เร่งด่วน แต่ภาครัฐหรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องควรมีการดำเนินการและแก้ไขปัญหาดังต่อไป

ตารางที่ 4.4 ตารางแสดงความคิดเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อมาตรการด้านการตรวจสอบระบบการให้เช่ารถจักรยานยนต์เพื่อยกระดับด้านความปลอดภัยในการขับชี้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

แนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการเช่ารถจักรยานยนต์	ระดับที่ส่งผลต่อหน่วยงานในการจัดการการให้เช่ารถจักรยานยนต์แก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ		ความคิดเห็น	
	$\bar{X}$	SD	เห็นด้วย (ร้อยละ)	ไม่เห็นด้วย (ร้อยละ)
1. การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการขับชี้รถจักรยานยนต์อย่างถูกกฎจราจรในประเทศไทยด้วยแผ่นพับ	3.61	0.672	89.1	10.9
2. จัดอบรมการขับชี้รถจักรยานยนต์แก่นักท่องเที่ยวเพื่อการออกใบอนุญาตขับชี้ชั่วคราว	3.39	0.869	83	17
3. จัดระบบการตัดแต้มและยึดใบขับชี้ชั่วคราวสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	3.25	0.861	82.2	17.8
4. การเพิ่มความรุนแรงของบทลงโทษในการขับชี้ผิดกฎจราจร	3.27	0.918	75	25
5. ตรวจสอบใบอนุญาตขับขึ้นานาชาติในการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	3.40	0.983	85.3	14.7

จากสัดส่วนความคิดเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อแนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการเช่ารถจักรยานยนต์เพื่อขับขึ้นในประเทศไทยพบว่าเห็นด้วยกับแนวทางการให้เช่ารถจักรยานยนต์ที่เข้มงวดมากยิ่งขึ้นด้วยสัดส่วนที่มากกว่าร้อยละ 80 ขึ้นไป ยกเว้นเพียงแนวทางการเพิ่มความรุนแรงของบทลงโทษในการขับชี้ผิดกฎจราจร พบว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเห็นด้วยกับแนวทางนี้ในลำดับท้ายสุด (ร้อยละ 75)

โดยในส่วนของระดับความคิดเห็นของแนวทางการเพิ่มมาตรการในการเช่ารถจักรยานยนต์ที่ส่งผลต่อการตัดสินใจในการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติพบว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ให้ระดับที่ส่งผลอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งมีค่ากลางอยู่ที่ประมาณ 3 โดยแนวทางการให้ข้อมูลเกี่ยวกับการขับชี้รถจักรยานยนต์อย่างถูกกฎจราจรในประเทศไทยด้วยแผ่นพับ มีค่ากลางที่สูงที่สุดอยู่ที่ 3.61 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยทางถนนส่วนใหญ่เห็นว่าการให้ข้อมูล ความรู้ในการขับชี้

รถจักรยานยนต์เช่าอย่างปลอดภัยในประเทศไทยแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเป็นเรื่องสำคัญ และเป็นแนวทางการแก้ไขในระยะสั้นที่สามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว เพื่อให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเกิดความตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย โดยแนวทางที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ระดับที่ส่งผลต่อการจัดการในลำดับต่อมาคือ การตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่นานาชาติในการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ซึ่งถือว่าเป็นมาตรการเบื้องต้นตามข้อกำหนดในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย และควรดำเนินการตรวจสอบตั้งแต่ผู้ประกอบการให้เช่ารถจักรยานยนต์ ไปจนถึงการตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ ซึ่งส่งผลโดยตรงต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจในการตรวจสอบและดำเนินการตามมาตรการและแนวทางดังกล่าว โดยแนวทางที่จะส่งผลกระทบต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องน้อยที่สุดคือ การจัดระบบการตัดแต้มและยึดใบขับขี่ชั่วคราวสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ (3.25)

4.3 วิเคราะห์ทัศนคติและการดำเนินงานของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องต่อความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

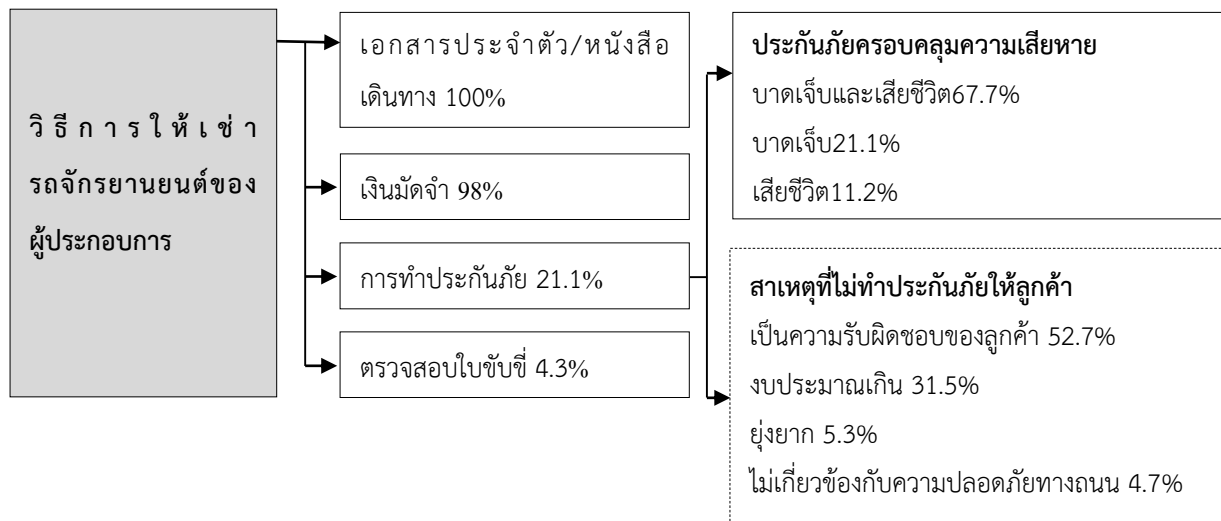
จากการคำนวณกลุ่มประชากรในการเก็บสัมภาษณ์ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องด้วยแบบสอบถามเพื่อนำมาวิเคราะห์ถึงพฤติกรรมรูปแบบการให้เช่ารถจักรยานยนต์ ทัศนคติ สาเหตุและปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าจากผู้ประกอบการ โดยมีจำนวนแบบสอบถามจำนวนทั้งสิ้น 90 ชุด โดยแบ่งเป็นจังหวัดพื้นที่ศึกษาจังหวัดละ 45 ชุด ซึ่งสามารถแบ่งกลุ่มของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องออกเป็น 3 กลุ่มตัวอย่าง คือ 1.ผู้ประกอบการให้เช่ารถจักรยานยนต์ 2.ผู้ประกอบการด้านการนำเที่ยว 3.ผู้ประกอบการด้านโรงแรม โดยสัดส่วนของผู้ประกอบการให้เช่ารถจักรยานยนต์

ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง	จำนวนแบบสอบถาม (ชุด)	
	จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	จังหวัดภูเก็ต
ผู้ประกอบการให้เช่ารถจักรยานยนต์	35	40
ผู้ประกอบการด้านการนำเที่ยว	5	3
ผู้ประกอบการด้านโรงแรม	5	2
รวม	45	45

4.3.1 วิเคราะห์รูปแบบการให้บริการของผู้ประกอบการในการให้เช่ารถจักรยานยนต์

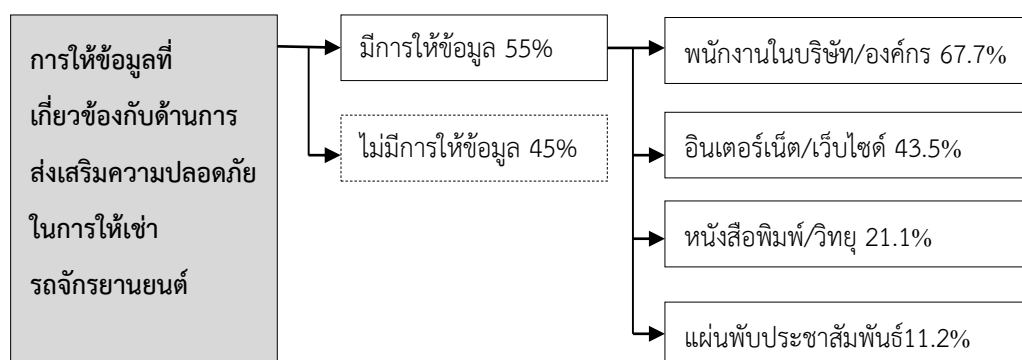
จากการลงพื้นที่เพื่อสำรวจในพื้นที่ศึกษาทั้ง 2 จังหวัด ทั้งจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และจังหวัดภูเก็ต พบว่ารูปแบบและขั้นตอนการให้เช่ารถจักรยานยนต์ของผู้ประกอบการที่มีส่วนเกี่ยวข้องยังคงมีช่องว่างที่ส่งผลให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เช่ารถจักรยานยนต์เพื่อขับขี่ท่องเที่ยวในประเทศไทย โดยสามารถวิเคราะห์รูปแบบการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยในการขับขี่ได้เป็นประเด็นทั้งสิ้น 4 ประเด็น ดังนี้ 1.วิธีการให้เช่ารถจักรยานยนต์และการทำประกันภัยให้แก่ลูกค้านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติของผู้ประกอบการ 2.การให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย 3.การตรวจสอบและรูปแบบรถจักรยานยนต์ที่ให้เช่า 4.ความคิดเห็นต่อความเหมาะสมของรูปแบบการให้เช่ารถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

ภาพที่ 4.2 สัดส่วนแสดงเอกสารประกอบการให้เช่ารถจักรยานยนต์สำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ



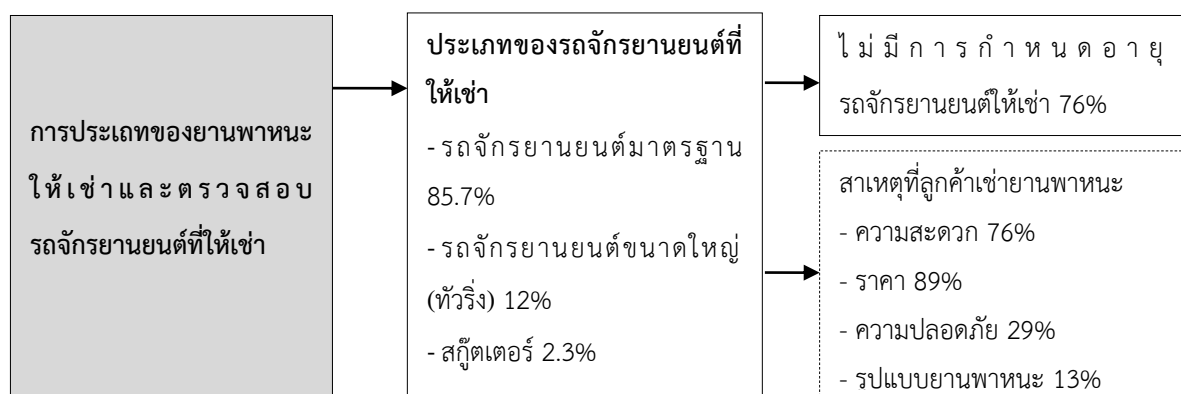
จากภาพที่ 4.2 พบว่ารูปแบบและวิธีการให้เช่ารถจักรยานยนต์ของผู้ประกอบการให้เช่ายานพาหนะส่วนใหญ่ตรวจสอบหรือใช้เอกสารเพียงหนังสือเดินทาง หรือเอกสารประจำตัวของนักท่องเที่ยวต่างชาติเพียงอย่างเดียวเท่านั้น (ร้อยละ 100) ซึ่งแสดงให้เห็นถึงช่องว่างของการตรวจสอบและเป็นปัจจัยหลักที่ก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อนักท่องเที่ยวต่างชาติในการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อท่องเที่ยวในประเทศไทย เนื่องจากไม่มีการตรวจสอบใบขับขี่รถจักรยานยนต์นานาชาติถึงร้อยละ 95.7 ของผู้ประกอบการให้เช่ารถจักรยานยนต์ทั้งหมด ซึ่งนักท่องเที่ยวที่เช่ารถจักรยานยนต์อาจไม่เคยมีประสบการณ์ในการขับขี่และการไม่มีทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์มาก่อน รวมไปถึงรูปแบบทางกายภาพและสิ่งแวดล้อมในการขับขี่ในประเทศไทยที่แตกต่างไปจากประเทศของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ซึ่งปัจจัยต่างๆ เหล่านี้ ล้วนส่งผลกระทบต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุหรือความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวต่างชาติในประเทศไทย โดยการทำประกันภัยอุบัติเหตุสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ พบว่ามีผู้ประกอบการเพียงร้อยละ 21.1 เท่านั้นที่มีการทำประกันภัยให้แก่ลูกค้านักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยผู้ประกอบการที่มีการทำประกันภัยมีการครอบคลุมความเสียหายทั้งบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นส่วนใหญ่ถึงร้อยละ 67.7 ทั้งนี้ผู้ประกอบการที่ไม่ดำเนินการจัดทำประกันภัยให้แก่ลูกค้าส่วนใหญ่ให้เหตุผลว่า เป็นความรับผิดชอบของลูกค้าเองถึงร้อยละ 52.7 รองลงมาคือความขีดความสามารถด้านงบประมาณเกินกว่าการจัดการบริหารขององค์กรร้อยละ 31.5 ของหน่วยงานทั้งหมด

ภาพที่ 4.3 สัดส่วนการให้ข้อมูลด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าจากผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง



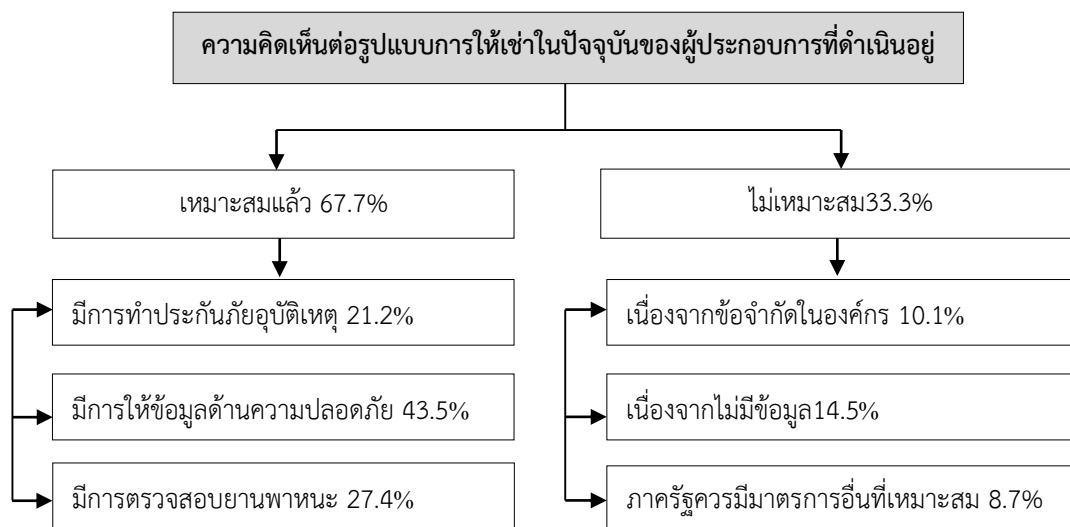
จากภาพที่ 4.3 พบว่าผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการให้เช่ารถจักรยานยนต์แก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการขับขี่ท่องเที่ยวในประเทศไทยร้อยละ 45 ไม่มีการให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยแก่ลูกค้านักท่องเที่ยวต่างชาติ แสดงให้เห็นว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติส่วนใหญ่ที่ไม่มีทักษะ หรือไม่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์มาก่อน และสามารถเช่ารถจักรยานยนต์เพื่อขับขี่ได้ในประเทศไทยจากการไม่ตรวจสอบใบขับขี่นานาชาติของผู้ประกอบการ แล้วนั้น นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติยังไม่ทราบถึงข้อมูลการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย เนื่องจากไม่มีการให้ข้อมูลจากผู้ประกอบการ ซึ่งสถานการณ์ดังกล่าวเป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่ส่งผลให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติต้องเผชิญกับความเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทยโดยในส่วนของผู้ประกอบการที่ให้ข้อมูลด้านการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ (ร้อยละ 55) ส่วนใหญ่เป็นการสื่อสารโดยตรงจากพนักงานในบริษัทหรือองค์กรของผู้ประกอบการที่ให้เช่าถึงร้อยละ 67.7 ของผู้ประกอบการให้เช่ายานพาหนะทั้งหมด โดยการสื่อสารในที่นี่เป็นการศึกษาด้วยลักษณะของการบอกกล่าวโดยไม่มีเอกสารหรือคู่มือเพื่อให้เกิดความรู้ ความเข้าใจ และความตระหนักในการขับขี่อย่างปลอดภัยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ซึ่งมีเพียงร้อยละ 11.2 ของผู้ประกอบการที่มีการให้ข้อมูลในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยด้วยเอกสารหรือแผ่นพับโดยรายละเอียดของข้อมูลในเอกสารที่แจกให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยพบว่ามีเนื้อหาที่ไม่ครบถ้วนหรือไม่เพียงพอต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

ภาพที่ 4.4 สัดส่วนการตรวจสอบและรูปแบบรถจักรยานยนต์ที่ให้เช่า



จากภาพที่ 4.4 พบว่าผู้ประกอบการมีการตรวจสอบสภาพยานพาหนะให้พร้อมต่อการให้เช่าทุกครั้ง แต่ผู้ประกอบการให้เช่ารถจักรยานยนต์แก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติส่วนใหญ่ถึงร้อยละ 76 ไม่มีการกำหนดอายุของยานพาหนะในการให้บริการ ซึ่งถือว่างอาจก่อให้เกิดความเสี่ยงหรือเป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่หรือนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ เนื่องมาจากสภาพยานพาหนะภายนอกอาจจะมีสภาพที่พร้อมใช้งาน แต่หากยานพาหนะมีอายุเกินกว่าการใช้งาน หรือมีความเสื่อมสภาพต่อการใช้งานในส่วนของระบบเครื่อง ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ขับขี่ได้ โดยประเภทของรถจักรยานยนต์ที่ผู้ประกอบการนำมาให้เช่าส่วนใหญ่เป็นประเภทมาตรฐาน ขนาดไม่เกิน 150 CC มีสัดส่วนถึงร้อยละ 85.7 ซึ่งมีสัดส่วนที่มากกว่ารถจักรยานยนต์อีกสองประเภทอย่างเห็นได้ชัด โดยผู้ประกอบการมีความคิดเห็นว่าลูกค้าที่เป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติส่วนใหญ่เลือกขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าเนื่องจากค่าใช้จ่ายที่คุ้มค่า (ร้อยละ 89) และความสะดวก (ร้อยละ 76) ในการเดินทางท่องเที่ยวตามสถานที่ท่องเที่ยวในประเทศไทย

ภาพที่ 4.5 สัดส่วนความคิดเห็นต่อความเหมาะสมของรูปแบบการให้เช่ารถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย



จากภาพข้างต้นแสดงให้เห็นถึงความคิดเห็นและทัศนคติของผู้ประกอบการต่อรูปแบบการให้บริการเช่ารถจักรยานยนต์ต่อนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในปัจจุบันโดยพบว่าผู้ประกอบการด้านการให้เช่ารถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ถึงร้อยละ 67.7 เห็นว่าเหมาะสมแล้วถึงรูปแบบการดำเนินการในปัจจุบันของแต่ละบริษัทหรือองค์กรนั้นๆ โดยให้เหตุผลว่าส่วนใหญ่มีการให้ข้อมูลด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยจากรายละเอียดดังข้างต้นที่กล่าวมาแล้วนั้นว่าถึงแม้ว่าส่วนใหญ่จะมีการให้ข้อมูล แต่รูปแบบของการให้ข้อมูลเป็นเพียงการบอกกล่าวทางวาจาเพื่อแจ้งให้กับนักท่องเที่ยวได้ทราบถึงการปฏิบัติ และขับขี่รถจักรยานยนต์ได้อย่างปลอดภัยในประเทศไทย แต่ไม่ได้เป็นการสร้างความรู้ หรือทำให้เกิดความตระหนักต่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน หรือการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าอย่างปลอดภัยในประเทศไทย

ในขณะเดียวกันยังพบว่ามีผู้ประกอบการถึงร้อยละ 33.3 ที่เปิดบริการให้เช่ารถจักรยานยนต์แก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเห็นว่ารูปแบบการให้บริการเช่ารถจักรยานยนต์ดังกล่าวที่ตนปฏิบัติอยู่นั้นยังไม่เหมาะสม โดยส่วนใหญ่ให้เหตุผลว่าเนื่องจากทางผู้ประกอบการเองไม่มีข้อมูลถึงมาตรการที่ชัดเจน หรือไม่มีข้อมูลพื้นฐาน รวมไปถึงสื่อสิ่งพิมพ์ หรือช่องทางการสื่อสารอื่นๆ ในการให้ความรู้หรือแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าอย่างปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในประเทศไทย ซึ่งจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการให้เช่ารถจักรยานยนต์เช่าส่วนใหญ่เห็นว่าการให้ข้อมูลการขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่ว่าจะเป็นกฎจราจรเบื้องต้นในการขับขี่ หรือการตรวจสอบยานพาหนะของตนเบื้องต้นทุกครั้งก่อนการขับขี่ และอื่นๆ เป็นต้น จากจุดให้เข้าด้วยผู้ประกอบการ จะส่งผลให้ความเสี่ยงของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่จะเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อท่องเที่ยวในประเทศไทยลดน้อยลง ซึ่งอีกเหตุผลที่ผู้ประกอบการเห็นว่ารูปแบบการให้เช่าในปัจจุบันยังไม่เหมาะสมเนื่องมาจากข้อจำกัดของผู้ประกอบการในแต่ละบริษัทหรือองค์กร (ร้อยละ 10.1) ทั้งข้อจำกัดในเรื่องของงบประมาณและเจ้าหน้าที่ในการดำเนินการส่งผลให้เกิดช่องว่างต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวต่างชาติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย ทั้งนี้เป็นผลมาจากช่องว่างของมาตรการการดำเนินการตรวจสอบผู้ประกอบการให้สามารถดำเนินการให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ไม่มีใบขับขี่รถจักรยานยนต์นานาชาติสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยได้ ซึ่งผู้ประกอบการบางส่วนเล็งเห็นว่าผู้มีอำนาจหรือทางภาครัฐควรมีมาตรการการจัดการที่ชัดเจนที่สามารถนำมาสู่การปฏิบัติและบังคับใช้ได้จริง

4.3.2 วิเคราะห์ทัศนคติของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องต่อความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในประเทศไทย

การวิเคราะห์ทัศนคติผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องต่อความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในประเทศไทย เพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุเชิงลึกของการเกิดความเสี่ยงต่อนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ และทำให้ทราบถึงความตระหนักของผู้ประกอบการต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาตินั้น สามารถจำแนกประเภทของปัจจัยออกเป็น 3 ส่วนด้วยกัน โดยเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติใน 3 ช่วงของการเกิดอุบัติเหตุ คือ 1.ช่วงก่อนเกิดอุบัติเหตุ 2.ช่วงระหว่างการเกิดอุบัติเหตุ 3.ช่วงหลังการเกิดอุบัติเหตุ โดยมีระดับความคิดเห็นของสำคัญในแต่ละปัจจัยดังแสดงในตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.5 ระดับความคิดเห็นต่อความสำคัญของแต่ละปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในช่วงก่อนการเกิดอุบัติเหตุของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง

ปัจจัยที่เป็นอุปสรรค (ผู้ใช้รถใช้ถนนต่างชาติ)	ระดับความสำคัญของปัจจัย	
	$\bar{X}$	SD
1 ผู้ประกอบการขาดความตระหนักด้านความปลอดภัยทางถนนต่อนักท่องเที่ยวต่างชาติ	2.54	0.561
2 ขาดความรู้และความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย	3.42	0.869
3 ขาดข้อมูลจากผู้ประกอบการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	2.76	0.572
4 ขาดการเข้มงวดจากพนักงานเจ้าหน้าที่	3.24	0.918
5 ค่าปรับและบทลงโทษไม่เหมาะสมหรือไม่เข้มงวดพอต่อผู้ฝ่าฝืนและกระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนน	3.71	0.983

ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นต่อความสำคัญของแต่ละปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในช่วงก่อนเกิดอุบัติเหตุตามตารางข้างต้น พบว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่เห็นว่า ปัญหาทางในเรื่องของค่าปรับและบทลงโทษไม่เหมาะสมหรือไม่เข้มงวดพอต่อผู้ฝ่าฝืนและกระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนนโดยเฉพาะสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติซึ่งมีค่ากลางมากที่สุดอยู่ที่ 3.71 ซึ่งผู้ประกอบการเห็นว่าปัญหาดังกล่าวควรได้รับการแก้ไข ซึ่งหากได้รับการแก้ไขแล้วจะส่งผลทำให้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าลดน้อยลง ปัจจัยที่ผู้ประกอบการเล็งเห็นถึงความสำคัญของปัญหารองลงมาคือ การขาดความรู้ความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนนเพื่อการขับขี่อย่างปลอดภัยในประเทศไทย (3.42) ซึ่งอาจส่งผลทำให้นักท่องเที่ยวประมาท หรือไม่ตระหนักถึงอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นหากไม่ระมัดระวัง หรือปฏิบัติตามข้อกำหนด รวมไปถึงการขาดความเข้มงวดจากพนักงานเจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบหรือกำกับดูแลตามอำนาจหน้าที่ (3.24) และส่วนที่ผู้ประกอบการเล็งเห็นถึงความสำคัญของปัญหาในระดับน้อยที่สุดจากปัจจัยอื่นๆ คือการขาดข้อมูลจากผู้ประกอบการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (2.76) และผู้ประกอบการขาดความตระหนักด้านความปลอดภัยทางถนนต่อนักท่องเที่ยวต่างชาติ (2.54) ซึ่งผู้ประกอบการมีความเห็นว่าอาจส่งผลต่อระดับความเสี่ยงของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทยในระดับที่น้อยกว่าปัจจัยอื่นๆ ข้างต้น

ตารางที่ 4.6 ระดับความคิดเห็นต่อความสำคัญของแต่ละปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวต่างชาติในช่วงระหว่างเหตุการณ์อุบัติเหตุของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง

ปัจจัยที่เป็นอุปสรรค (ผู้ใช้รถใช้ถนนต่างชาติ)	ระดับความสำคัญของปัจจัย	
	$\bar{X}$	SD
1 ขาดความเข้มงวดในการเช่ารถจักรยานยนต์จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและ พนักงานเจ้าหน้าที่	3.42	0.869
2 ขาดมาตรฐานในการตรวจสอบรถจักรยานยนต์ว่ามีความพร้อมหรือไม่ในการให้เช่าหรือการขับชื่อนักท่องเที่ยวต่างชาติ	3.12	0.734
3 การใช้อุปกรณ์ทางถนนที่สามารถสื่อสารกับชาวต่างชาติในการใช้รถใช้ถนนได้อย่างถูกต้อง	2.98	0.572
4 การบำรุงรักษาเส้นทางให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสมกับการใช้งานอยู่เสมอ	2.76	0.618
5 การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนเป็นประจำเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งาน	2.78	0.683
6 ขาดพนักงานในการให้ความช่วยเหลือนักท่องเที่ยวต่างชาติที่สามารถสื่อสารกับชาวต่างชาติได้	3.22	0.861
7 ระบบประกันภัยอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวต่างชาติ	3.17	0.769
8 ขาดมาตรฐานในการติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกภายในพาหนะในการให้ความช่วยเหลือ	2.79	0.572
9 ขาดอุปกรณ์ฉุกเฉินในการช่วยเหลือยามเกิดอุบัติเหตุ	2.84	0.618
10 ขาดการสืบสวนสาเหตุของอุบัติเหตุเกี่ยวกับยานพาหนะถนน	2.90	0.683

ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นต่อความสำคัญของแต่ละปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวต่างชาติในช่วงระหว่างเหตุการณ์อุบัติเหตุตามตารางข้างต้น พบว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่เห็นว่า ปัจจัยที่เป็นส่งผลต่อความเสี่ยงของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เข้ามามากที่สุด คือ การขาดความเข้มงวดในการเช่ารถจักรยานยนต์จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและ พนักงานเจ้าหน้าที่ (3.42) รวมไปถึงการขาดพนักงานในการให้ความช่วยเหลือนักท่องเที่ยวต่างชาติที่สามารถสื่อสารกับชาวต่างชาติได้ (3.22) และระบบประกันภัยอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวต่างชาติ (3.17) ซึ่งปัจจัยทั้งสามด้านนั้นผู้ประกอบการเห็นถึงความสำคัญเป็นลำดับต้นๆ ต่อการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือเจ้าหน้าที่ทางภาครัฐควรเร่งหาแนวทางการแก้ไขปัญหา เพื่อจัดการปัญหาที่เกิดขึ้นให้ได้ อย่างมีประสิทธิภาพและมีระบบมากยิ่งขึ้น ในส่วนของปัญหาหรืออุปสรรคทางด้านถนนและสิ่งแวดล้อมที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าในประเทศไทย มีความสำคัญของปัจจัยรองลงมา หรืออาจส่งผลกระทบต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวต่างชาติน้อยกว่าจากความคิดเห็นของผู้ประกอบการ ทั้งเรื่องของ การใช้อุปกรณ์ทางถนนที่สามารถสื่อสารกับชาวต่างชาติในการใช้รถใช้ถนนได้อย่างถูกต้อง (2.98) การขาดอุปกรณ์ฉุกเฉินในการช่วยเหลือยามเกิดอุบัติเหตุ (2.84) การขาดมาตรฐานในการติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกภายในพาหนะในการให้ความช่วยเหลือ (2.79) การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนเป็นประจำเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งาน (2.78) และการบำรุงรักษาเส้นทางให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสมกับการใช้งานอยู่เสมอ (2.76) ตามลำดับ

ตารางที่ 4.7 ระดับความคิดเห็นต่อความสำคัญของแต่ละปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในช่วงหลังการเกิดอุบัติเหตุของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง

แนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการเข้ารถจักรยานยนต์	ระดับความสำคัญของปัจจัย	
	$\bar{X}$	SD
1 ขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ความช่วยเหลือผู้ประสบเหตุชาวต่างชาติ	2.98	0.761
2. ขาดการวางแผนและออกแบบถนนในการแก้ไขจุดอันตรายต่อการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	2.76	0.669
3 ขาดการใช้เทคโนโลยีในการแจ้งจุดเกิดเหตุไปยังหน่วยกู้ชีพกู้ภัย เพื่อความสะดวกในการให้ความช่วยเหลือและกระชับเวลา เยียวยา แก้ไข บรรเทา บำรุงการข้อมูลเพื่อปรับปรุงเยียวยา	2.32	0.472
4 การแจ้งข้อมูลแก่ญาติพี่น้องของนักท่องเที่ยวต่างชาติ	3.24	0.818
6 ขาดการติดตามผลเพื่อเสริมสร้างภาพลักษณ์ของการเป็นแหล่งท่องเที่ยวชั้นนำ	3.14	0.972
7 ขาดการสืบสวนสาเหตุจากรถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการเกิดอุบัติเหตุ	2.80	0.618
8 ขาดการเก็บฐานข้อมูลเกี่ยวกับผู้ประสบเหตุเพื่อนำไปวิเคราะห์หาสาเหตุเชิงลึก จุดเสี่ยง และวางแผนในการแก้ไขปัญหาต่อไป	3.08	0.811

ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นต่อความสำคัญของแต่ละปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในช่วงหลังการเกิดอุบัติเหตุตามตารางข้างต้น พบว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่เห็นว่า การแจ้งข้อมูลแก่ญาติพี่น้องของนักท่องเที่ยวต่างชาติ (3.24) เป็นสิ่งที่สำคัญที่ภาครัฐควรให้ความสำคัญและปรับปรุงรูปแบบหรือระบบการจัดการสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ประสบอุบัติเหตุในประเทศไทย รวมไปถึงการขาดการติดตามผลทั้งผลการรักษา และการดำเนินคดี (3.14) ซึ่งพบว่าในปัจจุบันเป็นการจัดการในรูปแบบที่แตกต่างกันในแต่ละโรงพยาบาลหรือท้องถิ่น ส่งผลทำให้ไม่เกิดมาตรฐานการติดตามและสืบสวนต่อไป ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ด้านการท่องเที่ยวในประเทศไทย เนื่องจากไม่มีการติดตามการดูแลรักษา และการดำเนินคดีของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ประสบอุบัติเหตุอย่างเป็นระบบ อีกทั้งการประสบปัญหาในเรื่องของการขาดการเก็บฐานข้อมูลเกี่ยวกับผู้ประสบเหตุเพื่อนำไปวิเคราะห์หาสาเหตุเชิงลึก จุดเสี่ยง และวางแผนในการแก้ไขปัญหาต่อไป (3.08) ซึ่งมีความคิดเห็นที่สอดคล้องกันกับทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่เล็งเห็นถึงสภาพปัญหาในปัจจุบันที่ไม่สามารถนำฐานข้อมูลจากการเก็บข้อมูลอย่างไม่เป็นระบบมาวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในเชิงลึก เพื่อนำไปสู่การวางแผนการรองรับหรือป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในอนาคตต่อนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการเดินทางในประเทศไทยอย่างยั่งยืน

และในส่วนของการขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ความช่วยเหลือผู้ประสบเหตุชาวต่างชาติ (2.98) การขาดการสืบสวนสาเหตุจากรถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการเกิดอุบัติเหตุ (2.80) และการขาดการวางแผนและออกแบบถนนในการแก้ไขจุดอันตรายต่อการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ (2.76) โดยผู้ประกอบการเห็นว่าปัจจัยดังกล่าวที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการหรือการกำกับดูแลโดยเจ้าหน้าที่ทางภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญรองลงมา ซึ่งทางภาครัฐควรให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบต่อไป

ตารางที่ 4.8 ตารางแสดงความคิดเห็นของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องต่อมาตรการด้านการตรวจสอบระบบการให้เช่ารถจักรยานยนต์เพื่อยกระดับด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

แนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการเช่ารถจักรยานยนต์	ระดับที่ส่งผลต่อผู้ประกอบการในการให้เช่ารถจักรยานยนต์แก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ		ความคิดเห็น	
	$\bar{X}$	SD	เห็นด้วย (ร้อยละ)	ไม่เห็นด้วย (ร้อยละ)
1. การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างถูกกฎจราจรในประเทศไทยด้วยแผ่นพับ	3.78	0.672	84.1	15.9
2. จัดอบรมการขับขี่รถจักรยานยนต์แก่นักท่องเที่ยวเพื่อการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว	2.87	0.869	83	17
3. จัดระบบการตัดแต้มและยึดใบขับขี่ชั่วคราวสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	2.98	0.861	82.2	17.8
4. การเพิ่มความรุนแรงของบทลงโทษในการขับขี่ผิดกฎจราจร	3.10	0.918	81	19
5. ตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่นานาชาติในการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	3.81	0.983	83.3	16.7

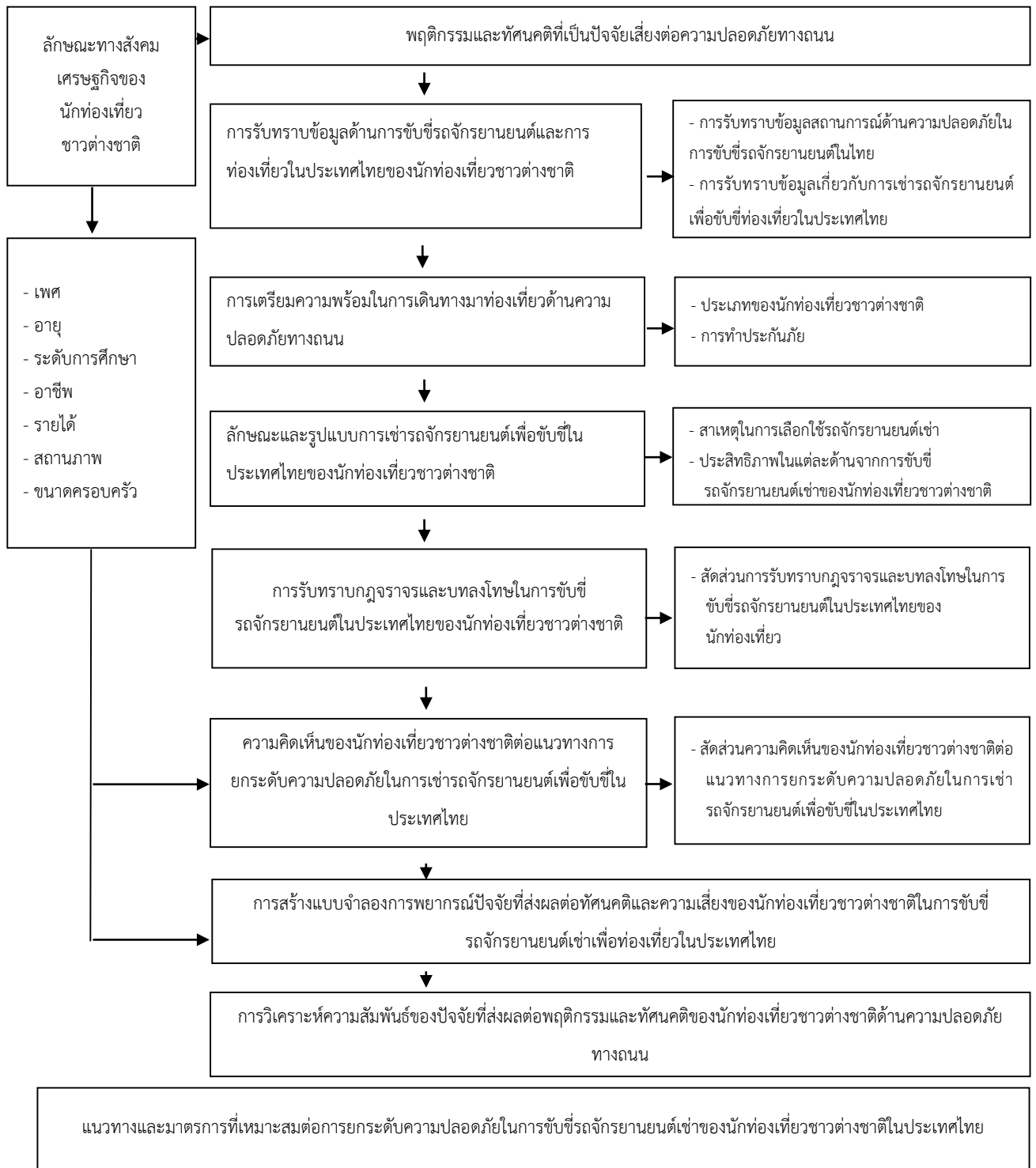
จากสัดส่วนความคิดเห็นของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องต่อแนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการเช่ารถจักรยานยนต์เพื่อขับขี่ในประเทศไทยพบว่าเห็นด้วยกับแนวทางการให้เช่ารถจักรยานยนต์ที่เข้มงวดมากยิ่งขึ้นด้วยสัดส่วนที่มากกว่าร้อยละ 80 ขึ้นไป โดยส่วนใหญ่เห็นด้วยต่อแนวทางในการให้ข้อมูลเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างถูกกฎจราจรในประเทศไทยด้วยแผ่นพับซึ่งมีสัดส่วนที่เห็นด้วยกับแนวทางนี้มากถึงร้อยละ 84.1 ของผู้ประกอบการทั้งหมดที่เกี่ยวข้อง เพื่อทำให้เกิดความตระหนักต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุและขับขี่อย่างระมัดระวังตามกฎหมายจราจรและข้อบังคับของประเทศไทย

โดยในส่วนของระดับความคิดเห็นของแนวทางการเพิ่มมาตรการในการเช่ารถจักรยานยนต์ที่ส่งผลต่อการตัดสินใจในการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติพบว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ให้ระดับที่ส่งผลอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งมีค่ากลางอยู่ที่ประมาณ 3 โดยแนวทางการเพิ่มมาตรการในตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่นานาชาติในการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ มีค่ากลางที่สูงที่สุดอยู่ที่ 3.81 ซึ่งมาตรการดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อกลุ่มผู้ประกอบการด้านการให้เช่ารถจักรยานยนต์โดยตรง เนื่องจากความเข้มงวดในการตรวจสอบใบขับขี่รถจักรยานยนต์นานาชาติในการให้เช่ารถจักรยานยนต์จากผู้ประกอบการนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติส่วนใหญ่ที่เดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทยและต้องการที่จะเดินทางท่องเที่ยวโดยเช่ารถจักรยานยนต์ ไม่มีการทำใบอนุญาตขับขี่มาก่อน ซึ่งหากต้องมาดำเนินการทำใบขับขี่รถจักรยานยนต์สำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในประเทศไทยนั้น ถือว่าเป็นภาระที่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติจะต้องแบกรับ รวมถึงการเสียทั้งเวลาและค่าใช้จ่าย ที่เพิ่มเติมมานอกเหนือจากการวางแผนมาก่อน ทั้งนี้จากปัจจัยทั้งหมดในข้างต้น อาจส่งผลให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเลือกรูปแบบการเดินทางอื่นๆ ในการท่องเที่ยวใน

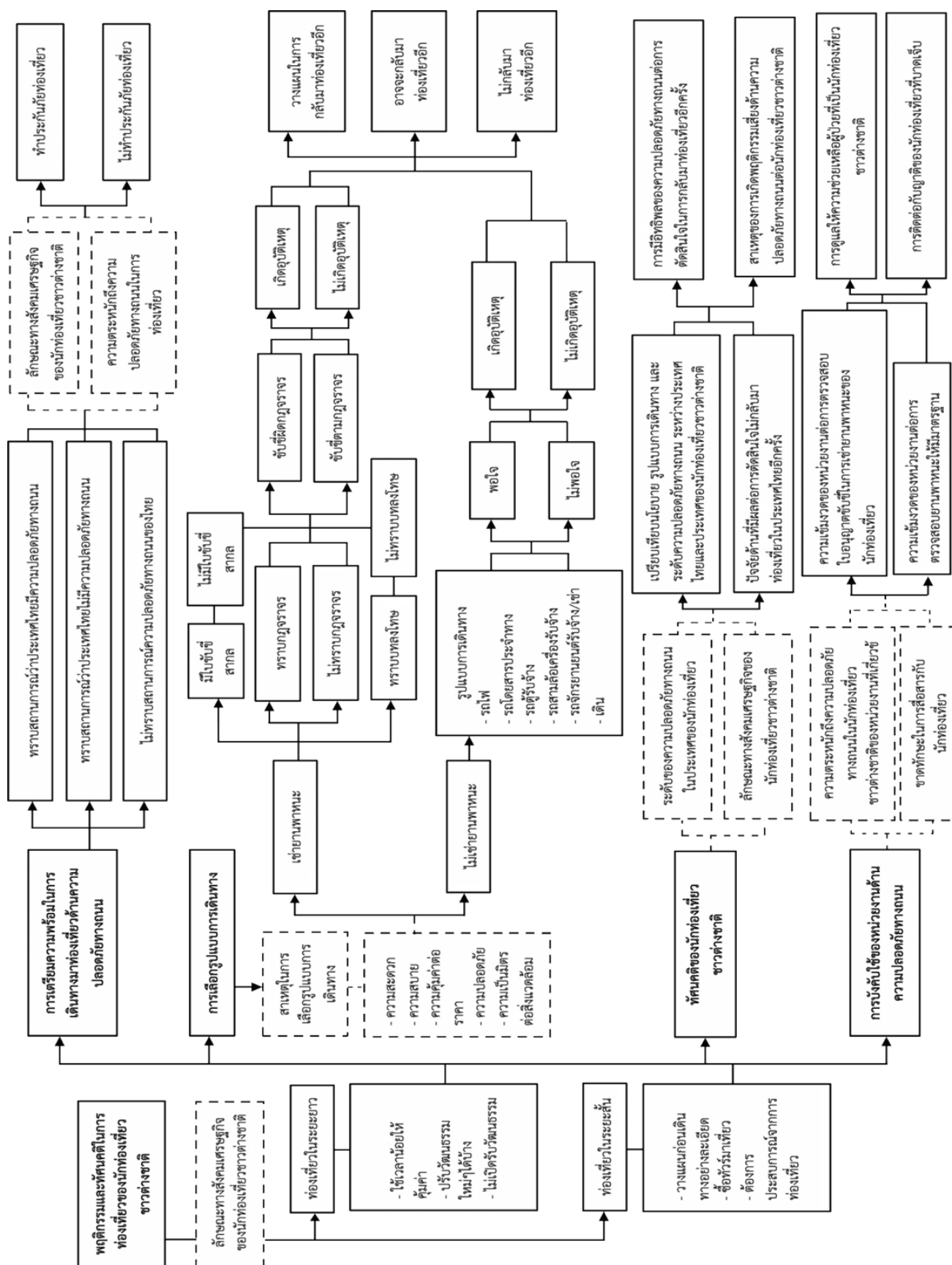
ประเทศไทย เพื่อความสะดวกในการท่องเที่ยวและประหยัดเวลาในการดำเนินการทำขัขึ้นนาคาติ รวมไปถึงการให้ข้อมูลเกี่ยวกับการขัขึ้นนาคาติอย่างถูกกฏจรรยาในประเทศไทยด้วยผ่านพับ (3.78) เป็นแนวทางที่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการโดยตรงซึ่งเบื้องต้นหากค่าใช้จ่ายในการผลิตสื่อหรือข้อมูลต่างๆ นั้นเป็นภาระของทางผู้ประกอบการ ซึ่งผู้ประกอบการส่วนใหญ่ไม่สามารถรับภาระเพิ่มเติมทางด้านนี้ได้ ทางภาครัฐจึงต้องมีการจัดระบบและมาตรฐานการทำคู่มือเพื่อให้ข้อมูลดังกล่าว

4.4 วิเคราะห์ทัศนคติและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการขัขึ้นนาคาติเข้าเพื่อท่องเที่ยวในประเทศไทย

จากการเก็บข้อมูลแบบสอบถามจำนวน 400ชุด สามารถวิเคราะห์ทัศนคติและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติถึงปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อความปลอดภัยทางถนนขณะท่องเที่ยวในประเทศไทย โดยวิเคราะห์จากกลุ่มปัจจัยในด้านต่างๆ ที่ส่งผลต่อความเสี่ยงและความปลอดภัยในการขัขึ้นนาคาติเข้าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ซึ่งประกอบด้วยพฤติกรรม ทัศนคติ และความตระหนักของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ และความคิดเห็นต่างๆ ต่อความปลอดภัยในการขัขึ้นนาคาติเข้าในประเทศไทย รวมไปถึงการสร้างแบบจำลองการพยากรณ์ปัจจัยที่ส่งผลต่อทัศนคติและความเสี่ยงของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการขัขึ้นนาคาติเข้าเพื่อท่องเที่ยวในประเทศไทย และการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมและทัศนคติของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อนำไปสู่การหาแนวทางและมาตรการที่เหมาะสมต่อการยกระดับความปลอดภัยในการขัขึ้นนาคาติเข้าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในประเทศไทย



ภาพที่ 4.6 พฤติกรรมและทัศนคติของนักท่องเที่ยวต่างชาติในการท่องเที่ยว
ต่อปัจจัยที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงในการขับชื้อรถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย



ตารางที่ 9 สัดส่วนของลักษณะทางสังคมเศรษฐกิจของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เดินทาง

โดยการเข้ารถจักรยานยนต์เพื่อขี่ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และจังหวัดภูเก็ต

ลักษณะทางสังคมเศรษฐกิจ	สัดส่วนที่สูงที่สุดของลักษณะทางสังคมเศรษฐกิจ		
	จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	จังหวัดภูเก็ต	รวม
เพศ	เพศชาย (69%)	เพศชาย (72%)	เพศชาย (70.5%)
อายุ (ปี)	21-30ปี (53%)	21-30ปี (32%)	21-30ปี (42.5%)
ระดับการศึกษา	ปริญญาตรี (36%)	ปริญญาตรี (60%)	ปริญญาตรี (42.5%)
อาชีพ	พนักงานบริษัท (30%)	พนักงานบริษัท (31%)	พนักงานบริษัท (30%)
รายได้ (ดอลลาร์สหรัฐต่อเดือน)	สูงกว่า 3,000 (45%)	สูงกว่า 3,000 (29%)	สูงกว่า 3,000 (34.6%)
สถานภาพ	แต่งงานแล้ว (59%)	โสด (52%)	แต่งงานแล้ว (57%)
ขนาดครอบครัว (คน)	2 คน (40%)	4 คน (30%)	2 คน (31.7%)

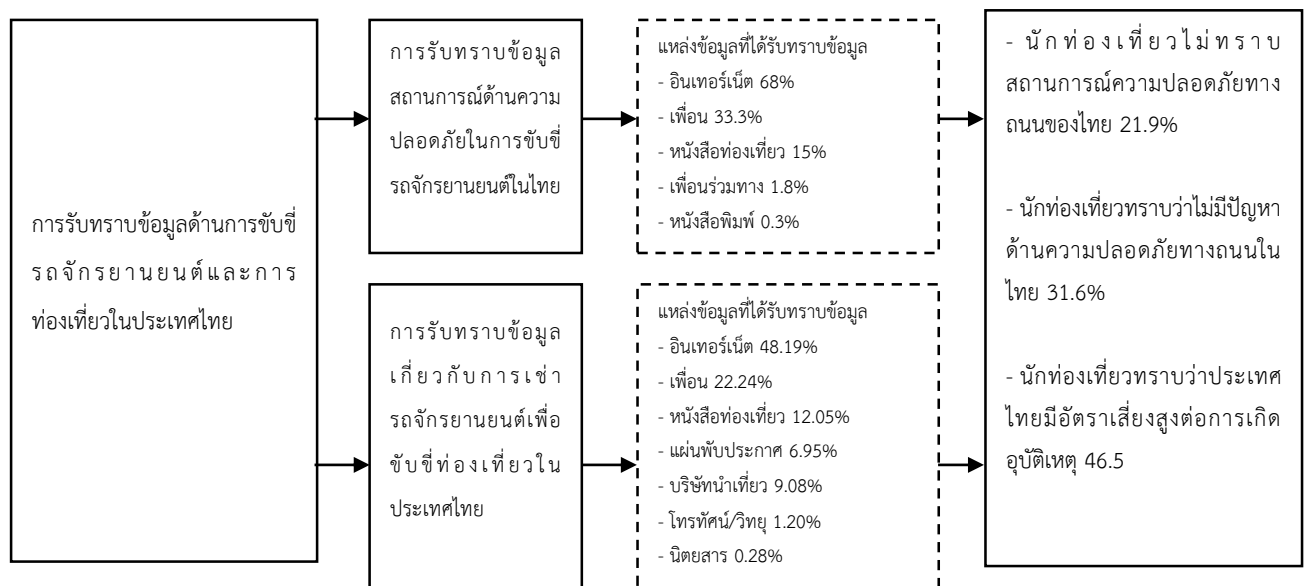
**หมายเหตุ ค่าความสัมพันธ์ของปัจจัยมีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95

จากตารางที่ 4.9 พบว่าลักษณะทางสังคมและเศรษฐกิจของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติโดยวิเคราะห์จากแบบสอบถามจำนวน 400 ชุด พบว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติส่วนใหญ่ที่ขี่รถจักรยานยนต์เข้าเป็นเพศชายถึงร้อยละ 70.5 และมีช่วงอายุอยู่ที่ 21-30 ปี ซึ่งมีสัดส่วนที่ร้อยละ 42.5 ในขณะเดียวกันนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในกลุ่มดังกล่าวส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี (ร้อยละ 42.5) และมีอาชีพส่วนใหญ่เป็นพนักงานบริษัท (ร้อยละ 30) โดยมีรายได้ต่อเดือนสูงกว่า 3,000 เหรียญสหรัฐ (ร้อยละ 34.6) ซึ่งส่วนใหญ่มีสถานะที่แต่งงานแล้ว (ร้อยละ 57) และมีขนาดครอบครัวอยู่ที่จำนวน 2 คน โดยมีสัดส่วนอยู่ที่ 31.7

4.4.1 ผลการวิเคราะห์ทัศนคติและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติทางสถิติเบื้องต้น

4.4.1.1 การวิเคราะห์ถึงการรับทราบข้อมูลด้านการขี่รถจักรยานยนต์และการท่องเที่ยวในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

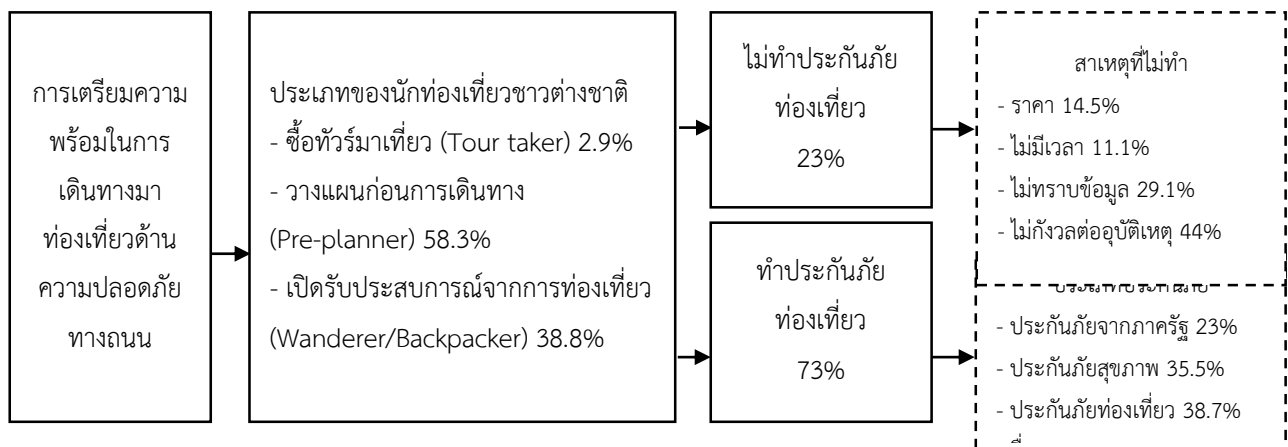
ภาพที่ 4.7 สัดส่วนรับทราบข้อมูลด้านการขี่รถจักรยานยนต์และการท่องเที่ยวในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ



การรับทราบถึงข้อมูลและสถานการณ์ด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อท่องเที่ยวในประเทศไทยนั้นยังพบว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติยังคงไม่ทราบถึงสถานการณ์หรือไม่เคยได้รับข้อมูลในด้านนี้มาก่อนถึงร้อยละ 21.9 และนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติอีกร้อยละ 31.6 ได้รับข้อมูลถึงสถานการณ์ดังกล่าวแต่รับทราบว่าประเทศไทยไม่มีปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความตระหนักของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าอย่างระมัดระวังและขับอย่างปลอดภัย โดยนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ได้รับข้อมูลด้านสถานการณ์ความปลอดภัยส่วนใหญ่ได้รับข้อมูลมาจากทางอินเทอร์เน็ต (ร้อยละ 68) เนื่องจากเป็นช่องทางการสืบค้นข้อมูลด้านการท่องเที่ยวและการเตรียมการท่องเที่ยวสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ รวมไปถึงการรับทราบข้อมูลรายละเอียดการเช่ารถจักรยานยนต์เพื่อขับขี่ท่องเที่ยวในประเทศไทยจากทางอินเทอร์เน็ตซึ่งมีสัดส่วนสูงสุดเช่นกัน (ร้อยละ 48.19) ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าอินเทอร์เน็ตเป็นสื่อที่สามารถเข้าถึงนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติได้สะดวกและเข้าถึงนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติส่วนใหญ่ที่เช่ารถจักรยานยนต์เพื่อขับขี่ท่องเที่ยวในประเทศไทยได้มากที่สุด ดังนั้นแนวทางในการยกระดับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในด้านการให้ข้อมูล และความรู้ที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าอย่างปลอดภัยในประเทศไทย ควรใช้ช่องทางการสื่อสารหรือให้ข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต เพื่อให้สามารถสื่อสารข้อมูลต่างๆ ถึงนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติได้สะดวก รวดเร็ว และทั่วถึงมากที่สุด

4.4.1.2 การวิเคราะห์ถึงการเตรียมความพร้อมในการเดินทางมาท่องเที่ยวด้านความปลอดภัยทางถนน

ภาพที่ 4.8 สัดส่วนการเตรียมความพร้อมในการเดินทางมาท่องเที่ยวด้านความปลอดภัยทางถนน

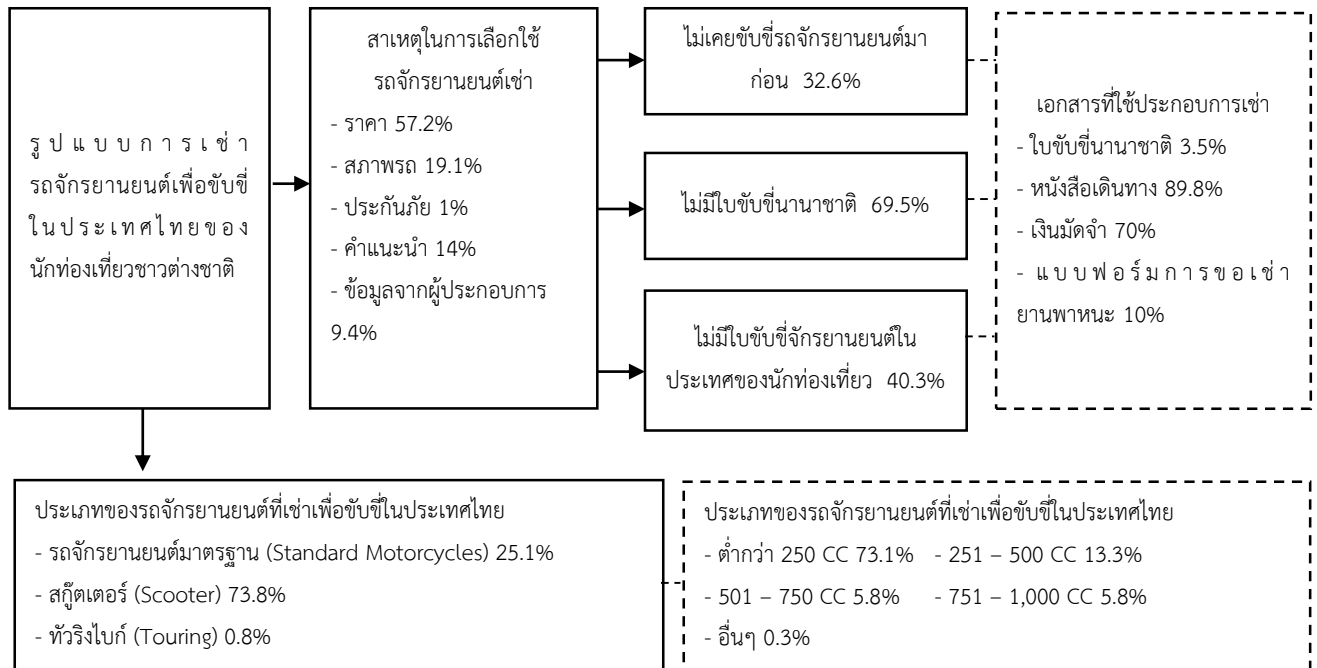


การเตรียมความพร้อมในการเดินทางมาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติต่อด้านความปลอดภัยทางถนนพบว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติส่วนใหญ่มีลักษณะการมาท่องเที่ยวแบบวางแผนมาก่อนสำหรับสถานที่ท่องเที่ยว ที่พัก และการเดินทาง โดยมีสัดส่วนมากถึงร้อยละ 58.3 ของนักท่องเที่ยวที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าทั้งหมด ในขณะที่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ขับขี่รถจักรยานยนต์บางส่วนถึงร้อยละ 38.8 ยังคงมาท่องเที่ยวในประเทศไทยอย่างไม่มีการวางแผนเรื่องที่พัก และการเดินทางมาก่อน และยังพบว่านักท่องเที่ยวบางส่วนที่เช่ารถจักรยานยนต์เพื่อขับขี่ที่ซื้อทัวร์มาเที่ยวเพียงร้อยละ 2.9 เนื่องมาจากการเดินทางเฉพาะที่ในช่วงเวลาสั้น ที่นอกเหนือจากตารางการเที่ยวที่ทางบริษัทนำเที่ยวได้จัดไว้ และยังพบว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าบางส่วนยังเลือกที่จะไม่ทำประกันภัยท่องเที่ยวถึงร้อยละ 23 ซึ่งส่วนใหญ่ให้สาเหตุว่าไม่กังวลต่ออุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าถึงร้อยละ 44 และสาเหตุรองลงมาคือไม่ทราบข้อมูล และรายละเอียดในการทำประกันภัยท่องเที่ยวในประเทศไทยจึงเลือกที่จะไม่ทำประกันภัยขณะท่องเที่ยวในประเทศไทย ซึ่งถือว่าเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงต่อการเกิด

อุบัติเหตุสูง เนื่องจากความไม่ตระหนักรู้ต่อความปลอดภัยในการขับขี่ ในขณะเดียวกันนักท่องเที่ยวที่มีการทำประกันภัยท่องเที่ยว (ร้อยละ 73) ส่วนใหญ่ทำประกันภัยประเภทท่องเที่ยวถึงร้อยละ 38.7

4.4.1.3 การวิเคราะห์ถึงรูปแบบการเช่ารถจักรยานยนต์เพื่อขับขี่ในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

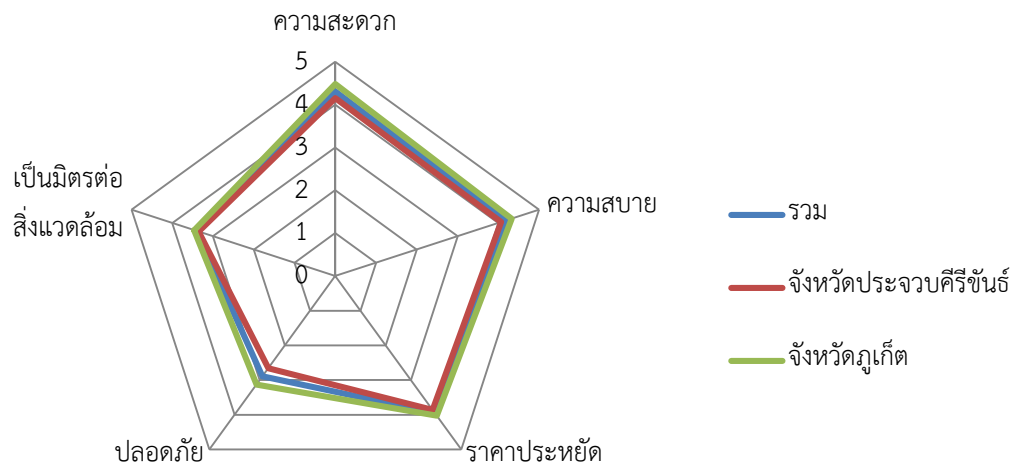
ภาพที่ 4.9 สัดส่วนรูปแบบการเช่ารถจักรยานยนต์เพื่อขับขี่ในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ



ตารางที่ 4-10 ประสิทธิภาพในแต่ละด้านจากการขับี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

ปัจจัยของประสิทธิภาพในการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย	ระดับของประสิทธิภาพในแต่ละปัจจัยในการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย					
	จังหวัดประจวบคีรีขันธ์		จังหวัดภูเก็ต		รวม	
	$\bar{X}$	SD	$\bar{X}$	SD	$\bar{X}$	SD
ความสะดวก	4.15	0.810	4.48	0.700	4.24	0.764
ความสบาย	4.07	0.758	4.33	0.704	4.05	0.712
ราคา	3.86	0.855	4.03	0.662	3.50	0.928
ความปลอดภัย	2.66	1.154	3.13	0.851	3.06	1.068
เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	3.35	0.845	3.46	0.794	3.47	0.831

ภาพที่ 4.10 กราฟแสดงความพึงพอใจต่อประสิทธิภาพในแต่ละด้านจากการใช้บริการจักรยานยนต์เช่า



การวิเคราะห์ถึงรูปแบบการเช่ารถจักรยานยนต์เพื่อขับขี่ในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ พบว่าสาเหตุที่นักท่องเที่ยวต่างชาติส่วนใหญ่เลือกเดินทางท่องเที่ยวด้วยการเช่ารถจักรยานยนต์เนื่องมาจากราคาที่คุ้มค่าต่อค่าใช้จ่าย ซึ่งมีสัดส่วนมากถึงร้อยละ 57.2 เนื่องมาจากนักท่องเที่ยวต่างชาติสามารถเช่ารถจักรยานยนต์ท่องเที่ยวในสถานที่ท่องเที่ยวได้หลายจุดและอิสระในการเดินทาง ซึ่งนักท่องเที่ยวคิดว่าการเสียค่าใช้จ่ายเพื่อเช่ารถจักรยานยนต์รายวันนั้นคุ้มค่ากว่าการเดินทางโดยขนส่งสาธารณะที่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในทุกจุดหรือสถานที่ท่องเที่ยวตลอดการเดินทาง

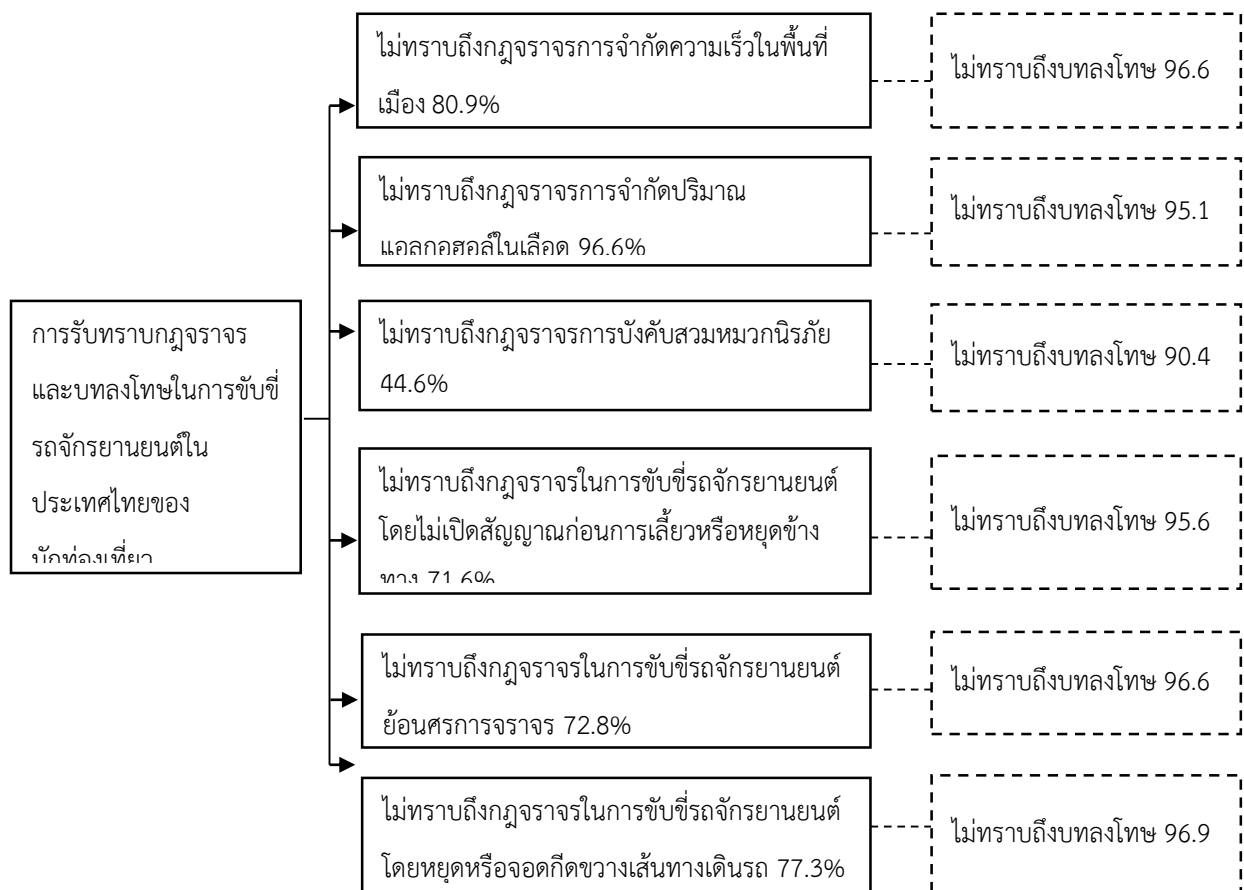
โดยขณะที่ยังพบว่านักท่องเที่ยวที่เช่ารถจักรยานยนต์ขับขี่ท่องเที่ยวในประเทศไทยถึงร้อยละ 32.6 ไม่เคยรับเช่ารถจักรยานยนต์มาก่อน รวมไปถึงการไม่มีใบอนุญาตขับขี่ขึ้นานาชาติมากถึงร้อยละ 69.5 ซึ่งถือว่าการกระทำที่ผิดต่อกฎหมายหรือพระราชบัญญัติจราจรทางบก ซึ่งถึงแม้ว่านักท่องเที่ยวบางส่วนมีการถือครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศของนักท่องเที่ยวถึงร้อยละ 59.7 แต่นักท่องเที่ยวต่างชาติที่เช่ารถจักรยานยนต์เช่าที่มีสัดส่วนอีกเกือบครึ่งหนึ่ง (ร้อยละ 40.3) ที่ไม่มีทั้งใบขับขี่จากประเทศของตนและใบขับขี่นานาชาติ แสดงให้เห็นว่านักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ที่เช่ารถจักรยานยนต์เพื่อขับขี่ในประเทศไทยมีพฤติกรรมและเป็นกลุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องมาจากการไม่มีทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์มาก่อน ซึ่งถือว่าเป็นอันตรายอย่างมากต่อผู้ใช้รถใช้ถนนในประเทศไทยและความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวต่างชาติด้วยเช่นกัน ซึ่งสาเหตุที่นักท่องเที่ยวที่ไม่มีการถือครองใบขับขี่นานาชาติแต่สามารถเช่ารถจักรยานยนต์เช่าได้นั้น เนื่องมาจากการตรวจสอบจากผู้ประกอบการให้เช่ารถจักรยานยนต์ ซึ่งส่วนใหญ่ไม่มีการตรวจสอบใบขับขี่นานาชาติถึงร้อยละ 96.5 ซึ่งผู้ประกอบการส่วนใหญ่ตรวจสอบและขอเอกสารเพียงหนังสือเดินทาง (ร้อยละ 89.8) และเงินมัดจำ (ร้อยละ 70) แสดงให้เห็นถึงช่องว่างหรือข้อบกพร่องจากการบังคับใช้ของมาตรการและกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อการให้เช่ารถจักรยานยนต์แก่นักท่องเที่ยวต่างชาติ ที่เปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการให้เช่ารถจักรยานยนต์ดำเนินการอย่างไม่ถูกต้องและเกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการเช่ารถจักรยานยนต์แก่นักท่องเที่ยวต่างชาติ

ในขณะเดียวกันจากตารางที่ 4.10 ยังแสดงให้เห็นว่านักท่องเที่ยวต่างชาติที่เช่ารถจักรยานยนต์เช่ามีระดับความพึงพอใจต่อความสะดวกมากที่สุด (4.24) รองลงมาคือความสบายในการเช่ารถจักรยานยนต์เช่า (4.05) เนื่องมาจากความสะดวกในการเดินทางระหว่างจุดสถานที่ท่องเที่ยวที่รถจักรยานยนต์สามารถขับขี่ไปสู่อีกจุดได้ จะสร้างความสะดวกในการเข้าถึงและความสบายของ

นักท่องเที่ยวในการเดินทาง เนื่องจากการไม่ต้องกังวลต่อระยะเวลาในแต่ละจุดสถานที่ท่องเที่ยวหากต้องเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะจะต้องมีการคำนึงถึงระยะเวลาการเดินทางและมารับ-ส่งในแต่ละจุดสถานที่ท่องเที่ยว และความสบายของความสะดวกสบายของการเดินทาง ที่รถจักรยานยนต์สามารถขับไปยังสถานที่ท่องเที่ยวจากจุดหนึ่งไปสู่อีกจุดได้โดยง่าย ซึ่งต่างไปจากระบบขนส่งสาธารณะ ที่อาจจะต้องเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมากกว่า 1 เพื่อเดินทางจากสถานที่ท่องเที่ยวแห่งหนึ่งไปสู่อีกแห่งหนึ่งได้ โดยที่ความพึงพอใจต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าในประเทศไทยมีระดับที่น้อยที่สุดเมื่อเทียบกับปัจจัยในด้านอื่นๆ (3.06) ซึ่งอยู่ในระดับความพึงพอใจปานกลาง โดยที่ปัจจัยด้านราคา (4.07) มีระดับความพึงพอใจมาก และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (3.47) มีระดับความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และจังหวัดภูเก็ตในระดับปานกลาง

4.4.1.4 การวิเคราะห์ถึงการรับทราบกฎจราจรและบทลงโทษในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

ภาพที่ 4.11 สัดส่วนการรับทราบกฎจราจรและบทลงโทษในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยของนักท่องเที่ยว



การวิเคราะห์ถึงการรับทราบกฎจราจรและบทลงโทษในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเบื้องต้นใน 6 หัวข้อ พบว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติส่วนใหญ่ไม่ทราบถึงกฎจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย โดยกฎจราจรที่มีสัดส่วนที่นักท่องเที่ยวไม่ทราบมากที่สุดคือ การจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ซึ่งมีสัดส่วนถึงร้อยละ 80.9 รองลงมาคือการไม่ทราบถึงกฎจราจรการจำกัดความเร็วในพื้นที่เมือง ร้อยละ 80.9 ของนักท่องเที่ยวที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าทั้งหมด ในขณะที่การไม่ทราบถึงกฎจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยหยุดหรือจอดกีดขวางเส้นทางเดินรถ

(ร้อยละ 77.3) กฎจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศรการจราจร (ร้อยละ 72.8) และไม่ทราบถึงกฎจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่เปิดสัญญาณก่อนการเลี้ยวหรือหยุดข้างทาง (ร้อยละ 71.6) มีสัดส่วนที่ใกล้เคียงกันซึ่งมีสัดส่วนถึงสามในสี่ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย

ในส่วนของการรับทราบบทลงโทษของการกระทำผิดกฎจราจรในแต่ละข้อกำหนด พบว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าประเทศไทยเกือบทั้งหมด (มากกว่าร้อยละ 90) ไม่ทราบถึงบทลงโทษหากกระทำความผิดข้อกำหนดในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย ซึ่งสัดส่วนดังกล่าวถือว่าเป็นความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุหรือความไม่ปลอดภัยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ และยังส่งผลต่อความตระหนักในการขับขี่ที่ลดน้อยลงหากนักท่องเที่ยวไม่ทราบถึงบทลงโทษดังกล่าว และยังเป็นการส่งผลให้นักท่องเที่ยวที่มีพฤติกรรมขับขี่ที่ผิดกฎจราจรจากการไม่ทราบข้อมูลดังกล่าวอีกด้วย

4.4.1.5 ความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติต่อแนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการเข้ารถจักรยานยนต์เพื่อขับขี่ในประเทศไทย

ตารางที่ 4.11 ตารางแสดงสัดส่วนความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติต่อแนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการเข้ารถจักรยานยนต์เพื่อขับขี่ในประเทศไทย

แนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการเข้ารถจักรยานยนต์	ระดับที่ส่งผลต่อการตัดสินใจในการเข้ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ		ความคิดเห็น	
	$\bar{X}$	SD	เห็นด้วย (ร้อยละ)	ไม่เห็นด้วย (ร้อยละ)
1. การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างถูกกฎจราจรในประเทศไทยด้วยแผ่นพับ	3.28	0.885	88.9	11.1
2. จัดอบรมการขับขี่รถจักรยานยนต์แก่นักท่องเที่ยวเพื่อการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว	3.25	0.869	82.7	17.3
3. จัดระบบการตัดแต้มและยึดใบขับขี่ชั่วคราวสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	3.23	0.861	82.2	17.8
4. การเพิ่มความรุนแรงของบทลงโทษในการขับขี่ผิดกฎจราจร	3.35	0.918	75.5	24.5
5. ตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่นานาชาติในการเข้ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	3.61	0.983	83.7	16.3

จากสัดส่วนความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติต่อแนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการเข้ารถจักรยานยนต์เพื่อขับขี่ในประเทศไทยพบว่าเห็นด้วยกับแนวทางการให้เข้ารถจักรยานยนต์ที่เข้มงวดมากยิ่งขึ้นด้วยสัดส่วนที่มากกว่าร้อยละ 80 ขึ้นไป ยกเว้นเพียงแนวทางการเพิ่มความรุนแรงของบทลงโทษในการขับขี่ผิดกฎจราจร พบว่านักท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ตที่ขับ

รถจักรยานยนต์เข้าเห็นด้วยต่อแนวทางดังกล่าวเพียงร้อยละ 66.3 ซึ่งมีความคิดเห็นที่แตกต่างกับนักท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ตที่เห็นด้วยกับแนวทางดังกล่าวถึงร้อยละ 84.5 โดยในส่วนของระดับความคิดเห็นของแนวทางการเพิ่มมาตรการในการเช่ารถจักรยานยนต์ที่ส่งผลต่อการตัดสินใจในการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติพบว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ให้ระดับที่ส่งผลอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งมีค่ากลางอยู่ที่ประมาณ 3 โดยแนวทางการตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่นานาชาติในการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ มีค่ากลางที่สูงที่สุดอยู่ที่ 3.61 (จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ = 3.60, จังหวัดภูเก็ต 3.62) ซึ่งแสดงให้เห็นว่าแนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการให้เช่ารถจักรยานยนต์จากผู้ประกอบการเช่ารถจักรยานยนต์แก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติจะส่งผลกระทบต่อตัดสินใจเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมากที่สุด เนื่องมาจากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติส่วนใหญ่ที่เช่ารถจักรยานยนต์เพื่อขับขี่ในประเทศไทยโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่สากลซึ่งมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 30.3 ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติทั้งหมด ซึ่งหากประเทศไทยมีมาตรการการตรวจสอบใบขับขี่สากลของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการเช่ารถจักรยานยนต์อาจส่งผลทำให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวเป็นรูปแบบอื่นๆ เช่น ระบบขนส่งสาธารณะ เป็นต้น ซึ่งในขณะเดียวกันนักท่องเที่ยวกลับเห็นว่ามาตรการดังกล่าวจะส่งผลต่อความปลอดภัยของผู้เช่ารถจักรยานยนต์ชาวต่างชาติที่สูงขึ้นหากมีการตรวจสอบใบขับขี่รถจักรยานยนต์สากลก่อนให้เช่ารถจักรยานยนต์แก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ดังแสดงในตารางที่ 4.11

4.4.2 แบบจำลองการพยากรณ์ปัจจัยที่ส่งผลต่อทัศนคติและความเสี่ยงของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อท่องเที่ยวในประเทศไทย

แบบจำลองการพยากรณ์ปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ โดยศึกษาจากปัจจัยด้านต่างๆ ที่ส่งผลต่อความตระหนัก และทัศนคติของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อท่องเที่ยวในประเทศไทย จากการเก็บข้อมูลแบบสอบถามจำนวน 400 ชุด ในจังหวัดประจวบคีรีขันธ์และจังหวัดภูเก็ต

การสร้างแบบจำลอง (แบบจำลองทางสถิติ) สำหรับการวิเคราะห์ เพื่อทำการวิเคราะห์จากการใช้สถิติแบบการวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติกเพื่อหาปัจจัยหลัก (ตัวแปรต้น) ที่ส่งผลต่อความตระหนักและความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติอย่างแท้จริง โดยการสร้างแบบจำลองการวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติกจะอยู่ในรูปของสมการ ดังต่อไปนี้

$$\text{Prob (event)} = [e^{(\beta_0 + \beta_1 X)}] / [1 + e^{(\beta_0 + \beta_1 X)}] \quad \text{สมการที่ 1}$$

โดยที่	Prob (event)	หมายถึง ค่าความเป็นไปได้ของการคาดการณ์ด้านความตระหนักและความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ
	β_0 และ β_1	หมายถึงค่าพารามิเตอร์
	X	หมายถึง ตัวแปรอิสระ (กลุ่มปัจจัยที่สามารถอธิบายเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนได้)
	e	หมายถึง ค่า natural logarithm ในทางคณิตศาสตร์ค่าประมาณ 2.71828

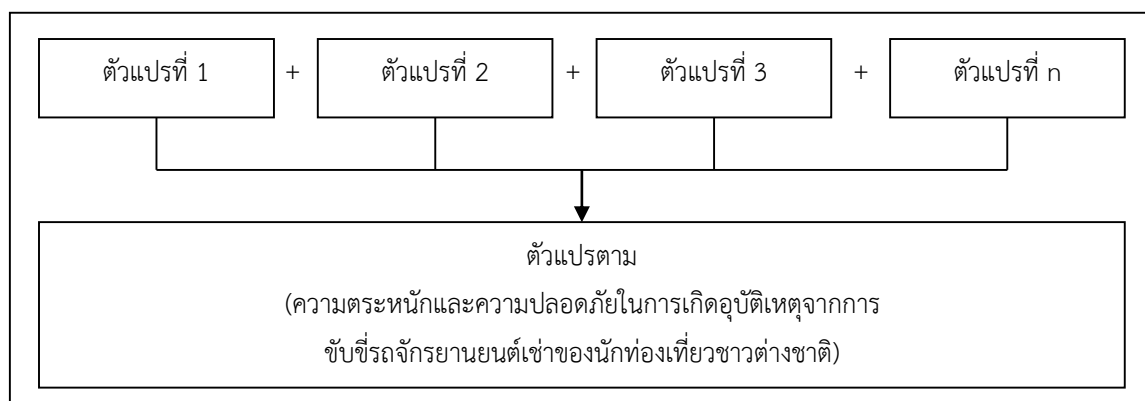
การวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติก เป็นการทำนายว่าเหตุการณ์นั้นๆ จะสามารถเกิดขึ้นได้หรือไม่ หรือมีโอกาสเกิดขึ้นมากน้อยเพียงใด โดยกำหนดว่าตัวแปรหนึ่งตัวหรือมากกว่า มีนัยสำคัญที่ส่งผลต่อเหตุการณ์นั้นๆ ซึ่งเป็นแบบจำลองที่ใช้กันกันอย่างแพร่หลายสำหรับในด้านการวัดค่าที่มีผลออกมาเป็น 2 ค่า สำหรับแบบจำลองการพยากรณ์ปัจจัยที่ส่งผลต่อความตระหนักและความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ สามารถจำแนกตัวแปรที่ใช้สำหรับการสร้างแบบจำลองได้ 3 ประเภทดังนี้

1) ตัวแปรอิสระ (Independent variable) หมายถึง ตัวแปรที่แตกต่างกัน ไม่ขึ้นอยู่กับสิ่งใด มีความเป็นอิสระในตัวเอง ซึ่งเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดผลการทดลองหรือตัวแปร โดยในที่นี้ ตัวแปรต้นจะเป็นตัวแปรที่ส่งผลกระทบต่อความตระหนักและความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

2) ตัวแปรตาม (Dependent variable) หมายถึง ผลที่เกิดจากการทดลอง ซึ่งต้องใช้วิธีการสังเกตหรือวัดผลด้วยวิธีการต่างๆ เพื่อเก็บข้อมูลไว้ ซึ่งตัวแปรตามจะเปลี่ยนแปลงไปตามตัวแปรอิสระ โดยในที่นี้ ตัวแปรตามจะเป็นปัจจัยด้านความตระหนักและความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนในเรื่องต่างๆ

3) ตัวแปรควบคุม (Control variable) หมายถึง ปัจจัยอื่นๆ ที่นอกเหนือจากตัวแปรต้นที่มีผลต่อการทดลอง และต้องควบคุมให้เหมือนกันทุกชุดการทดลอง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดผลการทดลองเกิดความคลาดเคลื่อน โดยในที่นี้ ตัวแปรควบคุมจะเป็นข้อมูลลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคมของผู้ตอบแบบสอบถาม เช่น เพศ อายุ ระดับการศึกษา ฯลฯ

ภาพที่ 4.12 การวิเคราะห์การถดถอยโลจิสติก (Logistic regression analysis)



4.4.2.1 แบบจำลองเพื่อการพยากรณ์ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความตระหนักและความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

ในส่วนนี้จะเป็นการอธิบายถึงที่มาและสมมติฐานที่สำคัญของการเลือกตัวแปรต้น ที่ใช้ในการนำมาสร้างเป็นแบบจำลองในครั้งนี้ โดยตัวแปรต้นประกอบด้วยกลุ่มปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อความตระหนักและความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนสามารถแบ่งเป็น 3 ประเภทดังนี้

1) ตัวแปรข้อมูลด้านการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติประกอบไปด้วย รูปแบบการมาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ประสบการณ์การมาท่องเที่ยวในประเทศไทย ผู้ร่วมเดินทางในการท่องเที่ยวในประเทศไทย ระยะเวลาในการท่องเที่ยวในประเทศไทย ค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวในประเทศไทย เป็นต้น จากสมมติฐานที่ว่า ข้อมูลด้านการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่แตกต่างกันจะส่งผลกระทบต่อระดับความเสี่ยงทางถนนในการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่แตกต่างกัน ดังนั้นการศึกษาในครั้งนี้จึงเลือกตัวแปรในชุดดังกล่าวมาเพื่อทำการทดสอบดังกล่าว

2) ตัวแปรด้านการเตรียมความพร้อมในการเดินทางมาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติประกอบด้วย การรับทราบถึงสถานการณ์ของประเทศไทยด้านความปลอดภัยทางถนนในนักท่องเที่ยวต่างชาติ การรับทราบกฎจราจรของประเทศไทย การทราบถึงบทลงโทษในการกระทำความผิดกฎจราจรของประเทศไทย การทราบถึงเบอร์โทรศัพท์ฉุกเฉินเมื่อประสบอุบัติเหตุในประเทศไทย เป็นต้น ทั้งนี้จากสมมติฐานในเรื่องของการเตรียมความพร้อมในการ

เดินทางมาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวที่ต่างกัน จะส่งผลต่อระดับความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางถนนในนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ต่างกัน ดังนั้นชุดตัวแปรนี้จึงได้รับการเลือกเข้ามาเป็นตัวแปรต้นในการศึกษาครั้งนี้ด้วย

3) ตัวแปรควบคุม ลักษณะทางสังคมและเศรษฐกิจของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ได้แก่ เพศ ช่วงอายุ สัญชาติแบ่งตามกลุ่มประเทศในแต่ละระดับความปลอดภัยทางถนน ระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถาม อาชีพ รายได้เฉลี่ย และสถานะของนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยมีสมมุติฐานว่าความแตกต่างของตัวแปรดังกล่าวจะส่งผลต่อพฤติกรรมและทัศนคติของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

สำหรับตัวแปรตาม ที่ใช้ในการนำมาสร้างเป็นแบบจำลองในครั้งนี้ สามารถสร้างสมมุติฐานด้านความตระหนักและความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ได้ทั้งหมด 4 สมมุติฐานด้วยกันดังนี้

H_1 :การประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย

ดังนั้น 0 = ไม่เคยประสบอุบัติเหตุในประเทศไทยมาก่อน

1 = เคยประสบอุบัติเหตุในประเทศไทย

H_2 :ความตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย

ดังนั้น 0 = ไม่ตระหนัก

1 = ตระหนัก

H_3 :การรับรู้ถึงสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนน

ดังนั้น 0 = ไม่ทราบ

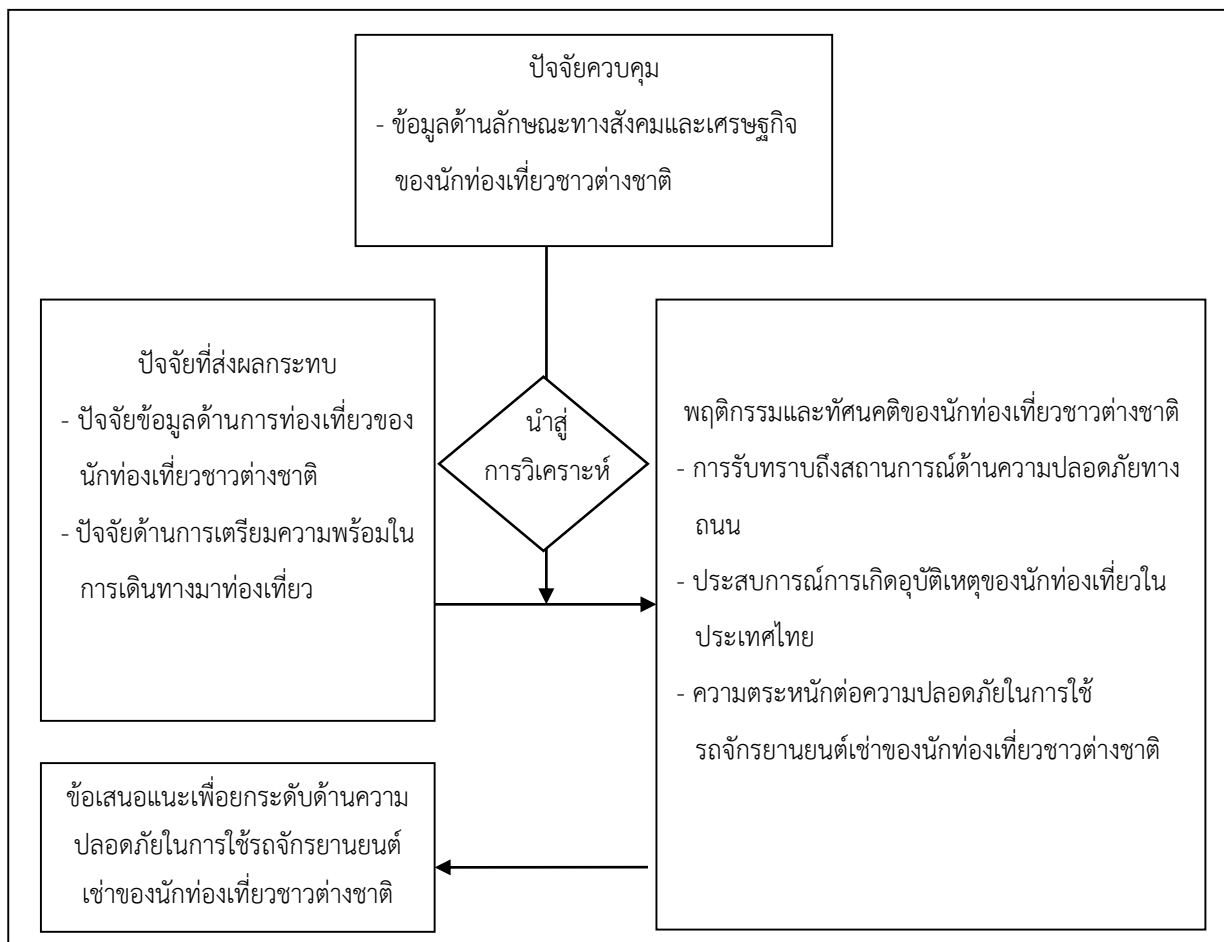
1 = ทราบ

H_4 :การทำประกันภัยท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

ดังนั้น 0 = ไม่ทำ

1 = ทำ

ภาพที่ 4.13 ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อระดับความพึงพอใจค่าทดแทนต่างๆ



ปัจจัยที่ใช้สำหรับการสร้างแบบจำลองเพื่อการพยากรณ์ถูกคัดกรองจากกลุ่มปัจจัยที่ส่งผลต่อความตระหนักและความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติซึ่งมีการใช้ชุดปัจจัยที่คล้ายคลึงกัน โดยนำมาเลือกใช้ให้เหมาะสมสำหรับแต่ละแบบจำลอง ซึ่งชุดปัจจัยที่เลือกใช้สำหรับการสร้างแบบจำลอง แสดงดังตารางที่ 4.12

ตารางที่ 4.12 ปัจจัยที่เลือกใช้สำหรับการสร้างแบบจำลอง

ปัจจัย		H ₁	H ₂	H ₃	H ₄
1. การรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับสถานการณ์ด้านความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย	X ₁	✓	✓		✓
2. การมาท่องเที่ยวครั้งแรกในประเทศไทย	X ₂	✓	✓	✓	✓
3. รูปแบบการมาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ		✓	✓	✓	✓
1) ซื้อทัวร์มาเที่ยว (Tour Taker)	X ₃	✓	✓	✓	✓
2) วางแผนก่อนการเดินทางอย่างละเอียด (Pre-planner)	X ₄	✓	✓	✓	✓
3) เปิดรับประสบการณ์จากการท่องเที่ยว (Wanderer/Backpacker)	X ₅	✓	✓	✓	✓
4. การทำประกันภัยท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	X ₆	✓	✓	✓	
5. การรับทราบถึงข้อมูลในการเช่ารถจักรยานยนต์ในประเทศ	X ₇	✓	✓	✓	✓

ตารางที่ 4.12 ปัจจัยที่เลือกใช้สำหรับการสร้างแบบจำลอง

ปัจจัย		H ₁	H ₂	H ₃	H ₄
ไทยก่อนเดินทางมาท่องเที่ยว					
6. เคยขับขีรถจักรยานยนต์มาก่อน	X ₈	✓	✓	✓	✓
7.การถือครองใบขับขีรถจักรยานยนต์นานาชาติ	X ₉	✓	✓	✓	✓
8. การถือครองใบขับขีรถจักรยานยนต์ในประเทศของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	X ₁₀	✓	✓	✓	✓
9. การรับทราบถึงกฎจราจรและบทลงโทษในการขับขีรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย					
1) การทราบถึงข้อจำกัดความเร็วในพื้นที่เมือง	X ₁₁	✓	✓	✓	✓
2) การทราบถึงข้อจำกัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด	X ₁₂	✓	✓	✓	✓
3)การทราบถึงการสวมหมวกนิรภัย	X ₁₃	✓	✓	✓	✓
4)การทราบถึงการขับขี่โดยไม่เปิดสัญญาณไฟเพื่อเปลี่ยนเลนส์เลี้ยวหรือหยุดจอด	X ₁₄	✓	✓	✓	✓
5)การทราบถึงการขับขี่ผิดหรือสวนช่องจราจร	X ₁₅	✓	✓	✓	✓
6)การทราบถึงการจอดในบริเวณที่ห้ามจอดหรือกีดขวางเส้นทางจราจร	X ₁₆	✓	✓	✓	✓
10. ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย	X ₁₇		✓	✓	✓
11. ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในประเทศของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	X ₁₈	✓	✓	✓	✓
12. อายุ					
1) ต่ำกว่า 30 ปี	X ₁₉	✓	✓	✓	✓
2) สูงกว่า 30 ปี	X ₂₀	✓	✓	✓	✓
13. ระดับการศึกษา					
1) ต่ำกว่าหรือเท่ากับมัธยมศึกษา	X ₂₁	✓	✓	✓	✓
/) สูงกว่าหรือเท่ากับปริญญาตรี	X ₂₂	✓	✓	✓	✓
14. รายได้					
1) น้อยกว่า 1,000\$ ต่อเดือน	X ₂₃	✓	✓	✓	✓
2) 1,001 – 2,000 \$ ต่อเดือน	X ₂₄	✓	✓	✓	✓
3) 2,001 – 3,000 \$ ต่อเดือน	X ₂₅	✓	✓	✓	✓
4) มากกว่า 3,001 \$ ต่อเดือน	X ₂₆	✓	✓	✓	✓

✓ หมายถึงเลือกใช้ในการสร้างแบบจำลอง

หมายเหตุ: การเลือกใช้ปัจจัยสำหรับการสร้างแบบจำลองพยากรณ์แต่ละประเภทมีความแตกต่างกันขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ที่ต้องการ การเลือกใช้ปัจจัยจึงมีความแตกต่างกัน

4.4.2.2 ผลการสร้างแบบจำลอง

การสร้างแบบจำลองพยากรณ์ความสัมพันธ์ของปัจจัยต่างๆ ที่ส่งผลต่อความตระหนักและความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติปรากฏแบบจำลองที่เหมาะสมอันส่งผลต่อระดับความเสี่ยงในความตระหนักและทัศนคติต่อด้านความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ โดยผลของแบบจำลองจะอยู่ในรูปแบบดังแสดงในสมการที่ 1 ข้างต้น ทั้งนี้ผลของการสร้างแบบจำลองจะแสดงในส่วนการวิเคราะห์ถัดไป

1) ผลการสร้างแบบจำลอง:การประสพอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าในประเทศไทย (H_1)

จากชุดตัวแปรต้นทั้งหมดที่แสดงในตาราง 4.12 โดยผ่านกระบวนการสร้างแบบจำลองทางคณิตศาสตร์เชิงประจักษ์ (Empirical method) สามารถนำเสนอแบบจำลองที่มีผลมาจากตัวแปรต้นที่มีนัยสำคัญทางสถิติจำนวนหนึ่ง โดยสามารถแสดงผลการทำนายการเกิดเหตุการณ์ได้โดยมีรายละเอียดในส่วนถัดไป

ตารางที่ 4.13 ผลการทำนายการเกิดเหตุการณ์: การประสพอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าในประเทศไทย

ชุดข้อมูล			ผลการทำนาย		
			การประสพอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าในประเทศไทย		ร้อยละความถูกต้อง
			0	1	
Step 1	ไม่เคยประสพอุบัติเหตุ	0	298	5	98.3
	เคยประสพอุบัติเหตุ	1	67	8	10.7
	ร้อยละโดยรวม				81.0

a. The cut value is .500

จากตารางที่ 4.13 พบว่าจำนวนชุดข้อมูลที่สามารถนำมาใช้ในการสร้างแบบจำลองมีจำนวนทั้งสิ้น 400 ชุด โดยผลการวิเคราะห์ของการสร้างแบบจำลองแสดงให้เห็นว่าร้อยละของความถูกต้องในการคาดการณ์โดยรวมทั้งกรณีที่เกิดเหตุการณ์และไม่เกิดเหตุการณ์ร้อยละ 81.0 โดยผลของการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการประสพอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ แสดงดังตารางที่ 4.13

ตารางที่ 4.14 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการประสพอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าในประเทศไทย

ตัวแปร		β	Sig.	Exp(β)
การมาท่องเที่ยวครั้งแรกในประเทศไทย	X_2	0.802	.006	.449
ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	X_{18}	-1.601	.000	4.959
ระดับการศึกษาต่ำกว่าหรือเท่ากับมัธยมศึกษา	X_{21}	1.763	.025	.172
รายได้ของนักท่องเที่ยว 2,001 – 3,000\$ ต่อเดือน	X_{25}	-1.147	.002	.318
รายได้ของนักท่องเที่ยวมากกว่า 3,000\$ ต่อเดือน	X_{26}	-1.427	.002	.240
ค่าคงที่		-.519	.022	.595

จากตารางที่ 4.14 นำเสนอแบบจำลองการพยากรณ์ โดยแสดงผลเฉพาะปัจจัยที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.5 หรือมีความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95 ขึ้นไปเท่านั้น พบว่าความเป็นไปได้ (β) มีทั้งค่าติดลบ และค่าเป็นบวก โดยค่าที่ติดลบ ได้แก่ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรยานยนต์ในประเทศของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ (X_{18}) รายได้ของนักท่องเที่ยว 2,001 – 3,000\$ ต่อเดือน (X_{25}) และรายได้ของนักท่องเที่ยวมากกว่า 3,000\$ ต่อเดือน (X_{26}) และค่าที่เป็นบวก ได้แก่ การมาท่องเที่ยวครั้งแรกในประเทศไทย (X_2) และระดับการศึกษาต่ำกว่าหรือเท่ากับมัธยมศึกษา (X_{21}) แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยทั้ง 5 ปัจจัยนี้ส่งผลต่อการประสบอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติจากการขับซิ่งจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย

โดยสามารถวิเคราะห์ได้ว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อการประสบอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวจากการขับซิ่งจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทยมากที่สุด คือ ระดับการศึกษาต่ำกว่าหรือเท่ากับมัธยมศึกษาของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ซึ่งแสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่าระดับอื่นๆ อาจมีเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทยสูง รวมไปถึงปัจจัยในเรื่องของการมาท่องเที่ยวครั้งแรกในประเทศไทย (0.802) ของนักท่องเที่ยวและเดินทางด้วยการขับซิ่งจักรยานยนต์เช่า เนื่องมาจากรูปแบบการให้เช่าที่ไม่มีการตรวจสอบอย่างเข้มงวดถึงทักษะและการขับขี่ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ อีกทั้งความสะดวก และราคาในการเช่ารถจักรยานยนต์ เอื้อให้นักท่องเที่ยวสามารถเช่ารถจักรยานยนต์ในการขับซิ่งเพื่อท่องเที่ยวในประเทศไทย ส่งผลให้นักท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวในประเทศไทยเป็นครั้งแรกไม่มีทักษะ และไม่ทราบข้อมูล การขับซิ่งจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

ในส่วนของปัจจัยที่ส่งผลต่อการประสบอุบัติเหตุจากการขับซิ่งจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในประเทศไทยอย่างผกผัน คือ นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรยานยนต์ในประเทศของนักท่องเที่ยวมาก่อน ซึ่งแสดงให้เห็นว่านักท่องเที่ยวที่เคยประสบอุบัติเหตุมาก่อนจะมีความระมัดระวังและความตระหนักรู้ในการขับซิ่งจักรยานยนต์ส่งผลให้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุค่อยๆ ลดลงตามไปด้วย รวมไปถึงนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีรายได้มากกว่า 2,001 เหรียญสหรัฐต่อเดือน ซึ่งถือว่าเป็นนักท่องเที่ยวที่มีรายได้ต่อเดือนในระดับที่สูง จะมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุต่อนักท่องเที่ยวที่มีระดับรายได้ที่ต่ำ เนื่องมาจากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีรายได้สูงมักเลือกการเดินทางโดยรูปแบบอื่นๆ ซึ่งส่วนใหญ่จะเดินทางโดยรูปแบบการเดินทางสาธารณะ

ซึ่งผลของการสร้างแบบจำลองในครั้งนี้จะนำไปใช้ในการสร้างข้อเสนอแนะถึงมาตรการด้านความปลอดภัยในการสร้างความตระหนัก โดยเฉพาะต่อกลุ่มเสี่ยงจากปัจจัยในข้างต้น ทั้งผู้ที่มาท่องเที่ยวในประเทศไทยเป็นครั้งแรก และผู้ที่มีระดับการศึกษาที่ต่ำกว่าหรือเท่ากับมัธยมศึกษา โดยเพิ่มมาตรการทางด้านความปลอดภัยทั้งในเรื่องของการให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องต่อการเช่า และขับซิ่งจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทยอย่างปลอดภัย

2) ผลการสร้างแบบจำลอง : ความตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับซิ่งจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ (H_2)

จากชุดตัวแปรต้นทั้งหมดที่แสดงในตาราง 4.12 โดยผ่านกระบวนการสร้างแบบจำลองทางคณิตศาสตร์เชิงประจักษ์ (empirical method) สามารถนำเสนอแบบจำลองที่มีผลมาจากตัวแปรต้นที่มีนัยสำคัญทางสถิติจำนวนหนึ่ง โดยสามารถแสดงผลการทำนายการเกิดเหตุการณ์ได้โดยมีรายละเอียดในส่วนถัดไป

ตารางที่ 4.15 ผลการทำนายการเกิดเหตุการณ์: ความตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เช่า

ชุดข้อมูล			ผลทำนาย		
			ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ		ร้อยละความถูกต้อง
			0	1	
Step	ไม่เคยประสบอุบัติเหตุทางถนนในไทย	0	0	45	00.0
1	เคยประสบอุบัติเหตุในไทย	1	0	355	100.0
	ร้อยละโดยรวม				88.8

a. The cut value is .500

จากตารางที่ 4.15 พบว่าจำนวนชุดข้อมูลที่สามารถนำมาใช้ในการสร้างแบบจำลองมีจำนวนทั้งสิ้น 400 ชุด โดยผลการวิเคราะห์ของการสร้างแบบจำลองแสดงให้เห็นว่าร้อยละของความถูกต้องในการคาดการณ์โดยรวมทั้งกรณีที่เกิดเหตุการณ์และไม่เกิดเหตุการณ์ร้อยละ 88.8 โดยผลของการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อความตระหนักด้านความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติแสดงดังตารางที่ 4.15

ตารางที่ 4.16 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อความตระหนักด้านความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เช่า

ตัวแปร		β	Sig.	Exp(β)
การทำประกันภัยท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	X_6	0.927	.008	2.528
การถือครองใบขับซึ่รถจักรยานยนต์ในประเทศของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	X_{10}	1.166	.001	3.209
การทราบถึงข้อจำกัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด	X_{12}	0.998	.045	.369
นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีอายุมากกว่า 30 ปี	X_{20}	1.268	.000	3.553
ค่าคงที่		.164	.686	1.178

จากตารางที่ 4.16 นำเสนอแบบจำลองการพยากรณ์ โดยแสดงผลเฉพาะปัจจัยที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.5 หรือมีความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95 ขึ้นไปเท่านั้น พบว่าความเป็นไปได้ (β) โดยค่าที่เป็นบวก ได้แก่ การทำประกันภัยท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ (X_6) การถือครองใบขับซึ่รถจักรยานยนต์ในประเทศของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ (X_{10}) นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในช่วงอายุ 21-40 ปี (X_{20}) และ การทราบถึงข้อจำกัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด (X_{12}) ซึ่งแสดงให้เห็นว่าปัจจัยทั้ง 4 ปัจจัยส่งผลต่อความตระหนักด้านความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

ซึ่งสามารถวิเคราะห์ได้ว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อความตระหนักด้านความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติอย่างแปรผันตรงมากที่สุดคือ ปัจจัยด้านอายุของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีอายุมากกว่า 30 ปีซึ่งแสดงให้เห็นว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีอายุมากกว่า 30 ปี มีความตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์

เข้าเพื่อท่องเที่ยวในประเทศไทยมากที่สุดจากช่วงอายุอื่นๆของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ โดยปัจจัยที่ส่งผลอย่างแปรผันตรงที่มีลำดับรองลงมาอีกสองปัจจัยคือ การถือครองใบขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ และการทำประกันภัยท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ซึ่งแสดงให้เห็นว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีความสามารถและทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์มาก่อน หรือการถือครองใบขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ จะส่งผลให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมีความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าในประเทศไทย เนื่องจากมีประสบการณ์ในการขับขี่มาก่อนในประเทศของตน รวมไปถึงนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีการวางแผนและทำประกันภัยท่องเที่ยว จะส่งผลต่อความตระหนักทางด้านความปลอดภัยในการเดินทาง เนื่องมาจากเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีการเตรียมการหรืออาจจะได้รับข้อมูลข่าวสารของสถานการณ์ด้านความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทยมาก่อน จึงได้มีการทำประกันภัยท่องเที่ยวไว้ก่อนเดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทย ซึ่งมีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 67.3 ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติทั้งหมดที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย โดยอีกร้อยละ 32.7 ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ไม่ทำประกันภัยท่องเที่ยวอาจจะไม่เกิดความตระหนักต่อความปลอดภัยระหว่างการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย จึงเป็นนักท่องเที่ยวกลุ่มเสี่ยงทั้งไม่มีความตระหนักต่อความปลอดภัยตลอดการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทยซึ่งอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุจากความประมาท โดยอาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพร่างกายและค่าพยาบาลหลังเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากไม่มีประกันภัยมารองรับทั้งด้านของค่าใช้จ่ายในการรักษาและการติดต่อญาติหากเกิดอุบัติเหตุ รวมไปถึงปัจจัยของการทราบถึงข้อจำกัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดขณะขับขี่ยานพาหนะของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ซึ่งส่งผลให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมีความตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในประเทศไทยอย่างถูกกฎจราจรและส่งผลมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุลดน้อยลง

3) ผลการสร้างแบบจำลอง :การรับทราบถึงสถานการณ์ด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าในประเทศไทย (H_1)

จากชุดตัวแปรต้นทั้งหมดที่แสดงในตาราง 4.12 โดยผ่านกระบวนการสร้างแบบจำลองทางคณิตศาสตร์เชิงประจักษ์ (Empirical method) สามารถนำเสนอแบบจำลองที่มีผลมาจากตัวแปรต้นที่มีนัยสำคัญทางสถิติจำนวนหนึ่ง โดยสามารถแสดงผลการทำนายการเกิดเหตุการณ์ได้โดยมีรายละเอียดในส่วนถัดไป

ตารางที่ 4.17 ผลการทำนายการเกิดเหตุการณ์: การรับทราบถึงสถานการณ์ด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้า

ชุดข้อมูล			ผลการทำนาย		
			การรับทราบถึงสถานการณ์ด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าในประเทศไทย		ร้อยละความถูกต้อง
Step 1	ไม่ทราบสถานการณ์	0	0	1	
			277	2	99.3
	ทราบสถานการณ์	1		1	.8
	ร้อยละโดยรวม				69.5

a. The cut value is .500

จากตารางที่ 4.17 พบว่าจำนวนชุดข้อมูลที่สามารถนำมาใช้ในการสร้างแบบจำลองมีจำนวนทั้งสิ้น 400 ชุด โดยผลการวิเคราะห์ของการสร้างแบบจำลองแสดงให้เห็นว่าร้อยละของความถูกต้องในการคาดการณ์โดยรวมทั้งกรณีที่เกิดเหตุการณ์และไม่เกิดเหตุการณ์ร้อยละ 69.5 โดยผลของการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการรับทราบถึงสถานการณ์ด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในแสดงดังตารางที่ 4.18

ตารางที่ 4.18 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการรับทราบถึงสถานการณ์ด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า

ตัวแปร		β	Sig.	Exp(β)
นักท่องเที่ยวประเภทซื้อทัวร์มาเที่ยว	X_3	2.495	.010	12.121
นักท่องเที่ยวประเภทวางแผนก่อนการเดินทางอย่างละเอียด	X_4	1.772	.019	5.880
รายได้ของนักท่องเที่ยวมากกว่า 3,000\$ ต่อเดือน	X_{26}	.636	.013	1.889
ค่าคงที่		-2.872	.000	.057

จากตารางที่ 4.18 นำเสนอแบบจำลองการพยากรณ์ โดยแสดงผลเฉพาะปัจจัยที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.5 หรือมีความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95 ขึ้นไปเท่านั้น พบว่าความเป็นไปได้ (β) โดยที่ค่าบวก ได้แก่ นักท่องเที่ยวประเภทซื้อทัวร์มาเที่ยว (X_3) นักท่องเที่ยวประเภทวางแผนก่อนการเดินทางอย่างละเอียด (X_4) รายได้ของนักท่องเที่ยว 2,001 – 3,000\$ ต่อเดือน (X_{26}) และรายได้ของนักท่องเที่ยวมากกว่า 3,000\$ ต่อเดือน (X_{26}) แสดงให้เห็นว่าปัจจัยทั้ง 4 ปัจจัยส่งผลต่อการรับทราบถึงสถานการณ์ด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย

ซึ่งสามารถวิเคราะห์ได้ว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อการรับทราบถึงสถานการณ์ด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในประเทศไทยมากที่สุด คือ นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติประเภทซื้อทัวร์มาเที่ยวในประเทศไทย ด้วยรูปแบบการท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวซื้อทัวร์มาจึงมีกำหนดการและสถานที่ท่องเที่ยว รวมถึงรูปแบบการเดินทางที่ทางทัวร์ได้จัดการวางแผนไว้ให้แล้วนั้น ส่งผลให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติกลุ่มนี้เดินทางด้วยรูปแบบการเดินทางอื่นๆ ที่ไม่ใช่รถจักรยานยนต์เช่าเป็นหลัก จึงเป็นนักท่องเที่ยวที่อยู่ในกลุ่มเสี่ยงในลำดับน้อยที่สุด รวมไปถึงการมีผู้นำเที่ยวคอยให้ข้อมูลถึงการท่องเที่ยว และการทำพฤติกรรมเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยวเองอยู่ตลอดเวลา ซึ่งจากการวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นพบว่านักท่องเที่ยวประเภทซื้อทัวร์มาเที่ยวมีเพียงร้อยละ 3.6 เท่านั้นที่เคยเช่ารถจักรยานยนต์ขี่เพื่อท่องเที่ยวในประเทศไทยโดยส่วนใหญ่จะเช่าในระยะเวลาสั้นๆ ช่วงที่นอกเหนือจากโปรแกรมที่ทางบริษัทนำเที่ยวได้จัดไว้

ส่วนปัจจัยที่ส่งผลอย่างแปรผันโดยตรงลงมาคือ นักท่องเที่ยวประเภทวางแผนการเดินทางท่องเที่ยวมาอย่างละเอียดก่อนเดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทย เนื่องมาจากนักท่องเที่ยวประเภทนี้ได้มีการสืบค้นข้อมูลเพื่อวางแผนสถานที่ท่องเที่ยวและการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทยมาอย่างละเอียด ทำให้นักท่องเที่ยวประเภทนี้ที่เลือกขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทยได้ทราบถึงข้อมูลด้านสถานการณ์ความปลอดภัยจากการเดินทางในประเทศไทย แต่ด้วยข้อจำกัดของแหล่งข้อมูลด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทยที่อาจมีข้อมูลด้านสถานการณ์ความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าที่ไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้อง ซึ่งถึงแม้ว่านักท่องเที่ยวจะทราบถึงความปลอดภัยแต่ยังคงไม่ทราบว่าเส้นทางท่องเที่ยวด้วยรถจักรยานยนต์เช่าหรือการเดินทางประเภทอื่นๆ อย่างไรให้ปลอดภัยตลอดการท่องเที่ยวในประเทศไทยของนักท่องเที่ยว

ชาวต่างชาติ โดยอีก 2 ส่วนปัจจัยคือ รายได้ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมากกว่า 3,000 เหรียญสหรัฐต่อเดือน แสดงให้เห็นว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีรายได้สูงจะมีการรับทราบถึงสถานการณ์ด้านความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย มากกว่านักท่องเที่ยวที่มีรายได้ลดลง

โดยผลของการสร้างแบบจำลองในครั้งนี้จะนำไปใช้ในการสร้างข้อเสนอแนะในการให้ข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เป็นกลุ่มเสี่ยงจากปัจจัยดังกล่าวที่ไม่ทราบถึงสถานการณ์ด้านความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย

4) ผลการสร้างแบบจำลอง : การทำประกันภัยท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ (H_2)

จากชุดตัวแปรต้นทั้งหมดที่แสดงในตาราง 4.12 โดยผ่านกระบวนการสร้างแบบจำลองทางคณิตศาสตร์เชิงประจักษ์ (Empirical method) สามารถนำเสนอแบบจำลองที่มีผลมาจากตัวแปรต้นที่มีนัยสำคัญทางสถิติจำนวนหนึ่ง โดยสามารถแสดงผลการทำนายการเกิดเหตุการณ์ได้โดยมีรายละเอียดในส่วนถัดไป

ตารางที่ 4.19 ผลการทำนายการเกิดเหตุการณ์: การทำประกันภัยท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

ชุดข้อมูล			ผลการทำนาย		
			การทำประกันภัยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ		ร้อยละความถูกต้อง
			0	1	
Step 1	ไม่ทำประกันภัยท่องเที่ยว	0	20	89	18.3
	ทำประกันภัยท่องเที่ยว	1	12	257	95.5
	ร้อยละโดยรวม				73.3

a. The cut value is .500

จากตารางที่ 4.19 พบว่าจำนวนชุดข้อมูลที่สามารถนำมาใช้ในการสร้างแบบจำลองมีจำนวนทั้งสิ้น 400 ชุด โดยผลการวิเคราะห์ของการสร้างแบบจำลองแสดงให้เห็นว่าร้อยละของการทำนายถูกโดยรวมทั้งกรณีที่เกิดเหตุการณ์และไม่เกิดเหตุการณ์ร้อยละ 73.3 โดยผลของการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการทำประกันภัยท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติแสดงดังตารางที่ 4.20

ตารางที่ 4.20 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการทำประกันภัยท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

ตัวแปร		β	Sig.	Exp(β)
การรับทราบถึงข้อมูลในการเช่ารถจักรยานยนต์ในประเทศไทยก่อนเดินทางมาท่องเที่ยว	X_7	0.529	.038	1.696
การถือครองใบขับขีรถจักรยานยนต์นานาชาติ	X_9	0.879	.003	2.409
ระดับการศึกษาของนักท่องเที่ยวสูงกว่าหรือเท่ากับปริญญาตรี	X_{22}	1.484	.003	4.409
ค่าคงที่		-.384	.380	.681

จากตารางที่ 4.20 ได้นำเสนอแบบจำลองการพยากรณ์ โดยแสดงผลเฉพาะปัจจัยที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.5 หรือมีความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95 ขึ้นไปเท่านั้น พบว่าความเป็นไปได้ (β) มีทั้งค่าติดลบ และค่าเป็นบวก โดยค่าที่เป็นบวก ได้แก่ การรับทราบถึงข้อมูลในการเช่ารถจักรยานยนต์ในประเทศไทยก่อนเดินทางมาท่องเที่ยว (X_7) การถือครองใบขับขี่รถจักรยานยนต์นานาชาติ (X_9) ระดับการศึกษาของนักท่องเที่ยวในระดับสูงกว่าหรือเท่ากับปริญญาตรี (X_{22}) แสดงให้เห็นว่าปัจจัยทั้ง 5 ปัจจัยส่งผลต่อการทำประกันภัยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

ซึ่งสามารถวิเคราะห์ได้ว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อการทำประกันภัยท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมากที่สุดคือนักท่องเที่ยวที่มีระดับการศึกษาที่สูงกว่าหรือเท่ากับปริญญา และปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อผลรองลงมาคือ การถือครองใบขับขี่รถจักรยานยนต์นานาชาติ เนื่องจากนักท่องเที่ยวที่มีการทำใบขับขี่รถจักรยานยนต์นานาชาติมาก่อนการท่องเที่ยวในประเทศไทย มีความตระหนักต่อความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า ซึ่งอาจมาจากการรับทราบถึงสถานการณ์และข้อมูลการเตรียมการและวางแผนที่จะเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทยด้วยรถจักรยานยนต์เช่า และนักท่องเที่ยวที่มีระดับการศึกษาสูงมักตัดสินใจทำประกันภัยท่องเที่ยว เนื่องจากมีความตระหนักถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย ซึ่งรวมไปถึงความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในระหว่างการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อท่องเที่ยวในประเทศไทย

โดยผลของการสร้างแบบจำลองในครั้งนี้จะนำไปใช้ในการสร้างข้อเสนอแนะในการให้ข้อมูลต่อการลดความเสี่ยงที่ยังคงไม่ตระหนักถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการเดินทางในระหว่างการท่องเที่ยว เพื่อป้องกันความสูญเสียในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในการท่องเที่ยวในประเทศไทย โดยผลของการสร้างแบบจำลองในครั้งนี้จะนำไปใช้ในการสร้างข้อเสนอแนะเพื่อให้นักท่องเที่ยวที่เป็นกลุ่มเสี่ยงจากปัจจัยดังกล่าวตระหนักต่อความปลอดภัยทางถนนของการท่องเที่ยวในประเทศไทย

4.4.3 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมและทัศนคติของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติด้านความปลอดภัยทางถนน

ในส่วนนี้จะเป็นการอธิบายที่มาและสมมุติฐานที่สำคัญของการเลือกตัวแปรต้น ที่ใช้ในการนำมาสร้างแบบจำลอง ประกอบด้วยปัจจัยทั้งหมด 18 ปัจจัยด้วยกัน โดยมีการกำหนดปัจจัยและมีรายละเอียดดังตารางที่ 4.21

ตารางที่ 4.21 ตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ต่อความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

ตัวแปร		ปัจจัย
Q4.1	ความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย	- ไม่ตระหนักและยังคงขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย - ตระหนักและยังคงขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย - ตระหนักและจะไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์อีกในประเทศไทย
ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ(Experience)		
Q2.2	ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	- เคยขับขี่มาก่อนในประเทศของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ - ตระหนักและยังคงขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย
Q3.1	ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทยจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	- เคยประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย - ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย
Q3.4	ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	- เคยประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในประเทศของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ - ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในประเทศของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ
การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย(Information)		
Q1.2	การได้รับข้อมูลข่าวสารด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์	- ทราบมาก่อนว่าไม่มีปัญหาด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย - ทราบว่ามีปัญหาด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย - ไม่เคยได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์มาก่อน
Q2.1	การได้รับข่าวสารการเช่ารถจักรยานยนต์เพื่อขับขี่ในประเทศไทย	- ทราบข้อมูลมาก่อน - ไม่เคยทราบข้อมูลมาก่อน
Q2.10	การทราบถึงข้อมูลด้านกฎจราจรและการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย	- ทราบข้อมูลมาก่อน - ไม่เคยทราบข้อมูลมาก่อน
การเตรียมความพร้อมในการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ(Preparation)		
Q1.8	การเตรียมตัวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	- ซื้อทัวร์มาเที่ยว - วางแผนมาก่อน - ไม่ได้วางแผนมาก่อน

ตารางที่ 4.21 ตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ต่อความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

ตัวแปร		ปัจจัย
Q1.9	การทำประกันภัยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติก่อนเดินทางมายังประเทศไทย	- ทำประกันภัย - ไม่ทำประกันภัย
Q2.8	การถือครองใบขับขี่จักรยานยนต์นานาชาติ/ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ในต่างประเทศของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	- มีใบขับขี่สากล - ไม่มีใบขับขี่สากล
การทราบถึงกฎจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ (Regulation)		
Q2.11.1	การทราบถึงข้อจำกัดทางด้านความเร็วในการขับขี่บริเวณภายในเมือง	- ทราบ - ไม่ทราบ
Q2.11.2	การทราบถึงข้อจำกัดของปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด	- ทราบ - ไม่ทราบ
Q2.11.3	การทราบถึงการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่	- ทราบ - ไม่ทราบ
ความคิดเห็นต่อแนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการให้เช่ารถจักรยานยนต์แก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ(Alleviate)		
Q4.3.4	การเพิ่มความรุนแรงของบทลงโทษในการขับขี่รถจักรยานยนต์ผิดกฎจราจร	- เห็นด้วย - ไม่เห็นด้วย
Q4.3.5	การตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่นานาชาติในการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	- เห็นด้วย - ไม่เห็นด้วย
ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าในประเทศไทย(Satisfaction)		
Q2.6.1	ความสะดวกในการเข้าถึงเพื่อใช้บริการ และการใช้งาน	- มากที่สุด - มาก - ปานกลาง - น้อย - ควรปรับปรุง
Q2.6.3	ความเหมาะสมต่อค่าใช้จ่าย	- มากที่สุด - มาก - ปานกลาง - น้อย - ควรปรับปรุง
Q2.6.4	ความปลอดภัยในการขับขี่เพื่อเดินทางท่องเที่ยว	- มากที่สุด - มาก - ปานกลาง - น้อย - ควรปรับปรุง

4.4.3.1 ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมของแบบจำลอง

เพื่อการพิจารณาความสอดคล้องของตัวแบบกับข้อมูลเชิงประจักษ์ ควรใช้ดัชนีการเปรียบเทียบ ดังแสดงในตารางดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.22 ตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ต่อความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

วิธี	ค่า อยู่ระหว่าง	H_0 : ตัวแบบตาม ทฤษฎีกับข้อมูล	Reject H_0 เมื่อมีค่า	สูตรในการคำนวณ
χ^2		สอดคล้องกัน	มากเกินไป	$\chi^2 = (n-1)F[S, \Sigma(\theta)]$ $df = \frac{1}{2}(p+q)(p+q+1) - t$
GFI	0 ถึง 1	สอดคล้องกัน	$0.90 >$	$GFI = 1 - \frac{(s - \hat{\sigma})' W^{-1} (s - \hat{\sigma})}{s' W^{-1} s}$ หรือ $GFI = 1 - \{F[S, \Sigma(\theta)] / F[S, \Sigma(0)]\}$
RMSEA	0 ถึง 1	สอดคล้องกัน	$0.05 >$	$RMSEA = \sqrt{\frac{F_0}{(p-q)}}$
RFI	0 ถึง 1	สอดคล้องกัน	$0.90 >$	$RFI = \frac{(\chi_{null}^2 - \chi_{model}^2) - [df_{null} - (df_{model} / n)]}{\chi_{null}^2 - (df_{null} / n)}$

เมื่อ	n	แทน	ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง
	S	แทน	เมทริกซ์ความแปรปรวน-ความแปรปรวนร่วมจากกลุ่มตัวอย่าง
	Σ	แทน	เมทริกซ์ความแปรปรวน-ความแปรปรวนร่วมที่ได้จากค่าประมาณพารามิเตอร์
	$F = F[S, \Sigma(\theta)]$	แทน	ค่าต่ำสุดของฟังก์ชันความกลมกลืนของตัวแบบจากพารามิเตอร์
	$F = F[S, \Sigma(\theta)]$	แทน	ค่าต่ำสุดของฟังก์ชันความกลมกลืนของตัวแบบจากพารามิเตอร์ทั้งหมด
	F_0	แทน	ค่าสูงสุดของฟังก์ชันความกลมกลืนของตัวแบบจากตัวแบบทั้งหมด
	p	แทน	จำนวนตัวแปรที่สังเกตได้ที่เป็นตัวแปรอิสระ X
	q	แทน	จำนวนตัวแปรที่สังเกตได้ที่เป็นตัวแปรตาม Y
	S	แทน	สมาชิกในแนวทแยง และได้แนวทแยงของเมทริกซ์ S
		แทน	สมาชิกในแนวทแยง และได้แนวทแยงของเมทริกซ์
	t	แทน	จำนวนพารามิเตอร์ที่ถูกประมาณค่าอย่างอิสระ
	i	แทน	เส้นทางที่ i (สมการที่ i) ในตัวแบบโครงสร้างแบบเต็มรูปแบบ
	j	แทน	เส้นทางที่ j (สมการที่ j) ในตัวแบบโครงสร้างแบบตามสมมุติฐาน
	d	แทน	degree of freedom ของตัวแบบ

X^2_{model}	แทน	ค่า Chi-square ของตัวแบบตามสมมติฐาน
df_{model}	แทน	จำนวนเส้นทางที่มีสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ที่คำนวณได้เป็น 0 ในตัวแบบ โครงสร้างแบบตามสมมติฐาน

ตารางที่ 4.23 สรุปค่าสถิติความเหมาะสมของแบบจำลอง

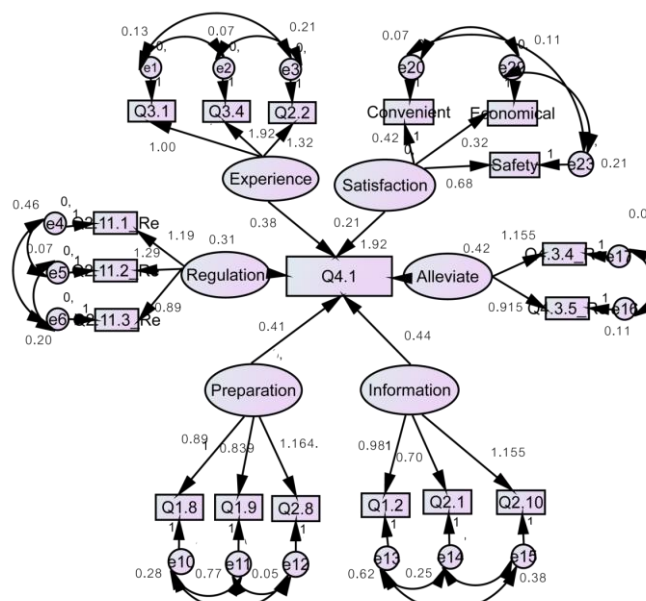
สถิติความเหมาะสมของแบบจำลอง	ค่าของสถิติ
Chi-square (X^2)	3.4
Degree of Freedom (df)	1.131
Root Mean Square Error of Approximation (RMSEA)	0.022
GFI	0.918
RFI	0.911
P-Value for Test of Close Fit	0.0646

เมื่อแบ่งและจำแนกปัจจัยในแต่ละประเภท แล้วนำข้อมูลทุกตัวเข้าสู่แบบจำลองที่ใช้ในการประเมินความเหมาะสมของตัวแบบซึ่งได้ค่าสถิติความเหมาะสมของแบบจำลองดังแสดงในตารางที่ 4.23

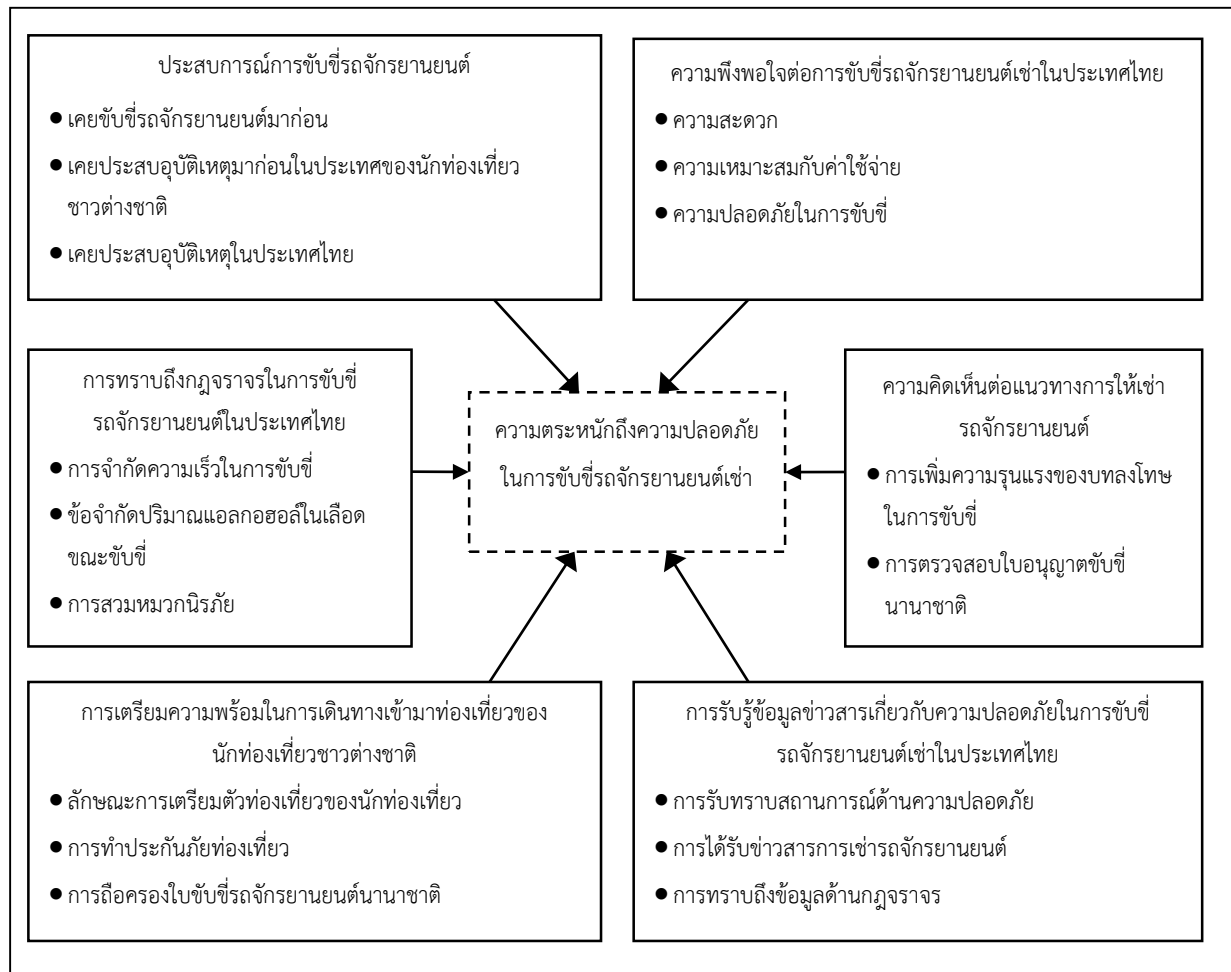
จะเห็นว่าค่า X^2 และค่า df มีน้อยและ ค่า RMSEA มีค่าน้อยกว่า 0.05 และค่า GFI และ RFI มีค่ามากกว่า 0.9 แสดงว่าแบบจำลองมีตัวแบบที่สอดคล้องกับข้อมูล (สมมติฐานที่ตั้งไว้) ซึ่งจากการสรุปผลให้ความหมายสอดคล้องกัน โดยสามารถสรุปผลการวิเคราะห์จากค่าความสัมพันธ์ทั้งทางตรงและทางอ้อมของแต่ละปัจจัยของแบบจำลองดังกล่าว โดยสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ในส่วนต่อไปของงานวิจัย

4.4.3.2 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อความตระหนักของนักท่องเที่ยวต่างชาติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย

ภาพที่ 4.14 ความสัมพันธ์ของของกลุ่มปัจจัยต่างๆ จากแบบจำลองที่ส่งผลต่อความตระหนักต่อด้านความปลอดภัย



ภาพที่ 4.15 สมมติฐานของกลุ่มปัจจัยต่างๆ จากแบบจำลองที่ส่งผลต่อความตระหนักต่อด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ



ตารางที่ 4.24 ค่าน้ำหนักของกลุ่มปัจจัยต่างๆ จากแบบจำลองที่ส่งผลต่อความตระหนักต่อด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

ตัวแปรต้น	ตัวแปรตาม	Estimate	S.E.	C.R.	P
Experience	Q4.1	0.82	0.266	1.958	0.05
Satisfaction	Q4.1	-0.21	0.49	1.766	0.077
Regulation	Q4.1	0.32	0.148	1.465	0.143
Preparation	Q4.1	0.64	0.235	1.221	0.222
Information	Q4.1	0.48	0.275	-1.629	0.103
Alleviate	Q4.1	0.89	0.676	4.408	0.893
Experience	Q3.1	0.86	0.101	13.209	***
Experience	Q3.4	0.42	0.095	12.249	***
Experience	Q2.2	0.12	0.064	-0.962	0.336
Satisfaction	Q2.6.1	0.87	0.106	2.161	0.031
Satisfaction	Q2.6.3	0.43	0.077	-1.76	0.078

ตารางที่ 4.24 ค่าน้ำหนักของกลุ่มปัจจัยต่างๆ จากแบบจำลองที่ส่งผลต่อความตระหนักต่อด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

ตัวแปรต้น	ตัวแปรตาม	Estimate	S.E.	C.R.	P
Satisfaction	Q2.6.4	0.67	0.112	0.094	0.925
Regulation	Q2.11.1	0.24	0.118	1.141	0.254
Regulation	Q2.11.2	0.76	0.112	-0.125	0.9
Regulation	Q2.11.3	0.22	0.112	2.127	0.033
Preparation	Q1.8	0.42	0.08	11.181	***
Preparation	Q1.9	0.21	0.104	11.347	***
Preparation	Q2.8	0.53	0.098	1.442	0.149
Information	Q1.2	0.22	0.065	0.643	0.52
Information	Q2.1	0.34	0.05	-0.778	0.436
Information	Q2.10	0.41	0.041	1.561	0.119
Alleviate	Q4.3.4	0.84	0.058	-0.135	0.893
Alleviate	Q4.3.5	0.98	0.06	1.629	0.103

ตารางที่ 4.25 ค่าน้ำหนักกลุ่มปัจจัยต่างๆ ซึ่งแสดงอิทธิพลต่อความตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในประเทศไทย

ตัวแปรต้น	ตัวแปรตาม	Estimate	S.E.	C.R.	P
ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์	ความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า	0.82	0.266	1.958	0.05
ความพึงพอใจต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า		-0.21	0.49	-1.766	0.077
การทราบถึงกฎจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย		0.32	0.148	1.465	0.143
การเตรียมความพร้อมในการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยว		0.64	0.235	1.221	0.222
การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย		0.48	0.275	1.629	0.103
ความคิดเห็นต่อการยกระดับแนวทางการให้เช่ารถจักรยานยนต์		0.89	0.676	4.408	0.893

จากผลการวิเคราะห์แบบจำลอง แสดงให้เห็นถึงควมมีอิทธิพลของแต่ละปัจจัยที่ส่งผลความตระหนักด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ จาก 5 กลุ่มปัจจัยหลัก ดังนี้

- ประสพการณ์การขับซื้อรถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมีอิทธิพลเชิงบวกต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับซื้อรถจักรยานยนต์เช่า (0.82) แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เคยขับซื้อรถจักรยานยนต์ หรือเคยประสบอุบัติเหตุจากการขับซื้อรถจักรยานยนต์มาก่อนจะมีความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับซื้อมากกว่าผู้ที่ไม่มีประสบการณ์มาก่อน
- ความพึงพอใจต่อการขับซื้อรถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในประเทศไทยมีอิทธิพลเชิงลบต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับซื้อรถจักรยานยนต์เช่า (-0.21) แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีความพึงพอใจต่อการขับซื้อทั้งด้านความสะดวก ราคา และความปลอดภัยที่สูงมีโอกาที่จะตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับซื้อรถจักรยานยนต์เข้าน้อยกว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่พึงพอใจต่อการขับซื้อรถจักรยานยนต์เข้าน้อย
- การทราบถึงกฎจราจรในการขับซื้อรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยมีอิทธิพลเชิงบวกต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับซื้อรถจักรยานยนต์เช่า (0.32) แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ทราบกฎจราจรในการขับซื้อรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยจะมีความตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับซื้อมากกว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ไม่ทราบกฎจราจร
- การเตรียมความพร้อมในการเดินทางท่องเที่ยวมีอิทธิพลเชิงบวกต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับซื้อรถจักรยานยนต์เช่า (0.64) แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีการเตรียมความพร้อมในการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทยมาก่อนจะมีความตระหนักต่อความปลอดภัยทางถนนสูงกว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ไม่เตรียมความพร้อมด้านการเดินทางมาก่อนการท่องเที่ยวในประเทศไทย
- การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับซื้อรถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทยมีอิทธิพลเชิงบวกต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับซื้อรถจักรยานยนต์เช่า (0.48) แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ทราบข่าวสารหรือข้อมูลในการขับซื้อรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในประเทศไทยจะมีความตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับซื้อมากกว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ไม่ทราบข้อมูลข่าวสารด้านความปลอดภัยในการขับซื้อรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยมาก่อน
- ความคิดเห็นต่อการยกระดับแนวทางและเพิ่มมาตรการการให้เช่ารถจักรยานยนต์มีอิทธิพลเชิงบวกต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับซื้อรถจักรยานยนต์เช่า (0.89) แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เห็นด้วยกับการยกระดับแนวทางและเพิ่มมาตรการการให้เช่ารถจักรยานยนต์ต่อนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติให้มีความเข้มข้นหรือมีโทษสูงขึ้น จะมีความตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับซื้อรถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทยมากกว่านักท่องเที่ยวที่ไม่เห็นด้วย

จากผลการวิเคราะห์ข้างต้นพบว่ากลุ่มปัจจัยที่มีอิทธิพลทางตรงต่อความตระหนักด้านความปลอดภัยในการขับซื้อรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติสูงสุดคือ กลุ่มปัจจัยด้านความคิดเห็นต่อการยกระดับแนวทางและเพิ่มมาตรการการให้เช่ารถจักรยานยนต์จากที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน (0.89) รองลงมาคือกลุ่มปัจจัยด้านการมีประสบการณ์การขับซื้อรถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ (0.82) กลุ่มปัจจัยต่อมาคือ ปัจจัยด้านการเตรียมความพร้อมในการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย (0.64) โดยปัจจัยที่มีอิทธิพลทางตรงลำดับที่ 4 คือ กลุ่มปัจจัยด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับซื้อรถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย (0.48) และกลุ่มปัจจัยสุดท้ายที่มีผลโดยตรงลำดับสุดท้ายคือการทราบถึงกฎจราจรในการขับซื้อรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย (0.32) ซึ่งในแต่ละกลุ่มปัจจัยดังกล่าวนี้สามารถนำมาเป็นแนวทางหรือมาตรการเพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในการขับซื้อรถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทยของนักท่องเที่ยว

ชาวต่างชาติ เช่น การให้ข้อมูล หรือความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในประเทศไทยแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติจะส่งผลให้นักท่องเที่ยวมีความระมัดระวัง และมีความตระหนักในการขับขี่อย่างปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

และในขณะเดียวกันพบว่า กลุ่มปัจจัยด้านความพึงพอใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมีอิทธิพลในเชิงกลับกันหรือเชิงลบต่อความตระหนักด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่พึงพอใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าสูง จะมีความตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าน้อยกว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีความพึงพอใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์น้อยทั้งในเรื่องของความสะดวก ความเหมาะสมต่อค่าใช้จ่ายที่เสียไป และความปลอดภัย

ตารางที่ 4.26 คำนวณค่ากลุ่มปัจจัยด้านความคิดเห็นต่อการยกระดับแนวทางการให้เข้ารถจักรยานยนต์ ซึ่งแสดงอิทธิพลต่อความตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในประเทศไทย

ตัวแปรต้น	ตัวแปรตาม	Estimate	S.E.	C.R.	P
ความคิดเห็นต่อการยกระดับ แนวทางการให้เข้า รถจักรยานยนต์	ความตระหนักถึงความปลอดภัยใน การขับขี่รถจักรยานยนต์เข้า	0.89	0.676	4.408	0.893
	การเพิ่มความรุนแรงของบทลงโทษ ในการขับขี่	0.84	0.058	-0.135	0.893
	การตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่ นานาชาติ	0.98	0.06	1.629	0.103

จากผลการวิเคราะห์แบบจำลอง ความคิดเห็นต่อการยกระดับแนวทางและเพิ่มมาตรการการให้เข้ารถจักรยานยนต์มีอิทธิพลเชิงบวกต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้า (0.89) โดยมีผลมาจาก 2 ปัจจัยหลัก ดังนี้

- การเพิ่มความรุนแรงของบทลงโทษในการขับขี่ที่ผิดกฎจราจรมีอิทธิพลเชิงบวกต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้า (0.84) แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เห็นด้วยกับการเพิ่มความรุนแรงของบทลงโทษในการขับขี่ที่ผิดกฎจราจรเพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนนั้นจะมีความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าในประเทศไทย
- การตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่นานาชาติมีอิทธิพลเชิงบวกต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้า (0.98) แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เห็นด้วยกับการตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่นานาชาติในการให้เข้ารถจักรยานยนต์แก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนนั้นจะมีความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าในประเทศไทย

ตารางที่ 4.27 คำนวณน้ำหนักกลุ่มปัจจัยด้านประสบการณ์การขับซึ่รถจักรยานยนต์ ซึ่งแสดงอิทธิพลต่อความตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในประเทศไทย

ตัวแปรต้น	ตัวแปรตาม	Estimate	S.E.	C.R.	P
ประสบการณ์การขับซึ่รถจักรยานยนต์	ความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เข้า	0.82	0.266	1.958	0.05
	เคยประสบอุบัติเหตุในประเทศไทย	0.86	0.101	13.209	***
	เคยประสบอุบัติเหตุมาก่อนในประเทศของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	0.42	0.095	12.249	***
	เคยขับซึ่รถจักรยานยนต์มาก่อน	0.12	0.064	-0.962	0.336

จากผลการวิเคราะห์แบบจำลอง ประสบการณ์การขับซึ่รถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมีอิทธิพลเชิงบวกต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เข้า (0.82) โดยมีผลมาจาก 3 ปัจจัยหลัก ดังนี้

- นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เคยประสบอุบัติเหตุในประเทศไทยมาก่อนมีอิทธิพลเชิงบวกต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เข้า (0.86) แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เคยประสบอุบัติเหตุในประเทศไทยมาก่อนนั้นจะมีความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เข้าในประเทศไทย
- นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เคยประสบอุบัติเหตุมาก่อนในประเทศของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมีอิทธิพลเชิงบวกต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เข้า (0.42) แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เคยประสบอุบัติเหตุมาก่อนในประเทศของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาตินั้นจะมีความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เข้าในประเทศไทย
- นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เคยขับซึ่รถจักรยานยนต์มาก่อนมีอิทธิพลเชิงบวกต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เข้าโดยมีค่าเพียง 0.12 แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เคยขับซึ่รถจักรยานยนต์มาก่อนนั้นจะมีความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เข้าในประเทศไทยโดยเป็นปัจจัยที่ส่งผลทางตรงที่มีค่าน้อยที่สุดในกลุ่มปัจจัยนี้

ตารางที่ 4.28 คำนวณน้ำหนักกลุ่มปัจจัยด้านการเตรียมความพร้อมในการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยว ซึ่งแสดงอิทธิพลต่อความตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในประเทศไทย

ตัวแปรต้น	ตัวแปรตาม	Estimate	S.E.	C.R.	P
การเตรียมความพร้อมในการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยว	ความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เข้า	0.64	0.235	1.221	0.222
	ลักษณะการเตรียมตัวท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว	0.42	0.08	11.181	***
	การทำประกันภัยท่องเที่ยว	0.21	0.104	11.347	***
	การถือครองใบขับซึ่รถจักรยานยนต์นานาชาติ	0.53	0.098	1.442	0.149

จากผลการวิเคราะห์แบบจำลอง การเตรียมความพร้อมในการเดินทางท่องเที่ยวมีอิทธิพลเชิงบวกต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์เช่า (0.64) โดยมีผลมาจาก 3 ปัจจัยหลัก ดังนี้

- นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่วางแผนการเดินทางท่องเที่ยวอย่างละเอียดมาก่อนมีอิทธิพลเชิงบวกต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์เช่า (0.42) แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่วางแผนการเดินทางท่องเที่ยวอย่างละเอียดมาก่อนนั้นจะมีความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย
- นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีการทำประกันภัยท่องเที่ยวมาก่อนมีอิทธิพลเชิงบวกต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์เช่า (0.21) แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีการทำประกันภัยท่องเที่ยวมาก่อนนั้นจะมีความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย
- นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีการถือครองใบขับขีรถจักรยานยนต์นานาชาติมาก่อนมีอิทธิพลเชิงบวกต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์เช่า (0.21) แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีการถือครองใบขับขีรถจักรยานยนต์นานาชาติมาก่อนนั้นจะมีความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย

ตารางที่ 4.29 คำนวณน้ำหนักกลุ่มปัจจัยด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย ซึ่งแสดงอิทธิพลต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยว

ชาวต่างชาติ

ตัวแปรต้น	ตัวแปรตาม	Estimate	S.E.	C.R.	P
การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย	ความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์เช่า	0.48	0.275	1.629	0.103
	การรับทราบสถานการณ์ด้านความปลอดภัยการขับขีรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย	0.22	0.065	0.643	0.52
	การได้รับข่าวสารการเช่ารถจักรยานยนต์	0.34	0.05	-0.778	0.436
	การทราบถึงข้อมูลด้านกฎจราจร	0.41	0.041	1.561	0.119

จากผลการวิเคราะห์แบบจำลอง การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทยมีอิทธิพลเชิงบวกต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์เช่า (0.48) โดยมีผลมาจาก 3 ปัจจัยหลัก ดังนี้

- นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่รับทราบสถานการณ์ด้านความปลอดภัยการขับขีรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยมีอิทธิพลเชิงบวกต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์เช่า (0.22) แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่รับทราบสถานการณ์ด้านความปลอดภัยการขับขีรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยนั้นจะมีความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย

- นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ได้รับข่าวสารการเข้ารถจักรยานยนต์มีอิทธิพลเชิงบวกต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า (0.34) แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ได้รับข่าวสารการเข้ารถจักรยานยนต์นั้นจะมีความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย
- นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ทราบถึงข้อมูลด้านกฎจราจรมาก่อนมีอิทธิพลเชิงบวกต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า (0.41) แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ทราบถึงข้อมูลด้านกฎจราจรมาก่อนนั้นจะมีความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย

ตารางที่ 4.30 คำนวณกลุ่มปัจจัยด้านการทราบถึงกฎจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย ซึ่งแสดงอิทธิพลต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

ตัวแปรต้น	ตัวแปรตาม	Estimate	S.E.	C.R.	P
การทราบถึงกฎจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย	ความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า	0.32	0.148	1.465	0.143
	การจำกัดความเร็วในการขับขี่	0.24	0.118	1.141	0.254
	ข้อจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดขณะขับขี่	0.76	0.112	-0.125	0.9
	การสวมหมวกนิรภัย	0.22	0.112	2.127	0.033

จากผลการวิเคราะห์แบบจำลอง การทราบถึงกฎจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยมีอิทธิพลเชิงบวกต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า (0.32) โดยมีผลมาจาก 3 ปัจจัยหลัก ดังนี้

- นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่รับทราบการจำกัดความเร็วในการขับขี่มีอิทธิพลเชิงบวกต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า (0.24) แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่รับทราบการจำกัดความเร็วในการขับขี่นั้นจะมีความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย
- นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่รับทราบข้อจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดขณะขับขี่มีอิทธิพลเชิงบวกต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า (0.76) แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่รับทราบข้อจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดขณะขับขี่นั้นจะมีความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย
- นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่รับทราบการสวมหมวกนิรภัยมีอิทธิพลเชิงบวกต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า (0.22) แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่รับทราบการสวมหมวกนิรภัยนั้นจะมีความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย

ตารางที่ 4.31 ค่าน้ำหนักกลุ่มปัจจัยด้านความพึงพอใจต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า ซึ่งแสดงอิทธิพลต่อความตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

ตัวแปรต้น	ตัวแปรตาม	Estimate	S.E.	C.R.	P
ความพึงพอใจต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า	ความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า	-0.21	0.49	-1.766	0.077
	ความสะดวก	0.24	0.118	1.141	0.254
	ความเหมาะสมกับค่าใช้จ่าย	0.76	0.112	-0.125	0.9
	ความปลอดภัยในการขับขี่	0.22	0.112	2.127	0.033

จากผลการวิเคราะห์แบบจำลอง ความพึงพอใจต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในประเทศไทยมีอิทธิพลเชิงลบต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า (-0.21) โดยมีผลมาจาก 3 ปัจจัยหลักดังนี้

- นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีความพึงพอใจต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในด้านความสะดวกในการเข้าถึงการบริการและการขับขี่ที่มีอิทธิพลเชิงลบต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า (0.24) แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีความพึงพอใจต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในด้านความสะดวกในการเข้าถึงการบริการและการขับขี่นั้นจะมีความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทยอยู่ในระดับน้อย
- นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีความพึงพอใจต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในด้านความเหมาะสมกับค่าใช้จ่ายมีอิทธิพลเชิงลบต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า (0.76) แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีความพึงพอใจต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในด้านความสะดวกในการเข้าถึงการบริการและการขับขี่นั้นจะมีความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทยอยู่ในระดับน้อย
- นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีความพึงพอใจต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในด้านความปลอดภัยในการขับขี่ที่มีอิทธิพลเชิงลบต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า (0.22) แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีความพึงพอใจต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในด้านความสะดวกในการเข้าถึงการบริการและการขับขี่นั้นจะมีความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทยอยู่ในระดับน้อย

บทที่ 5

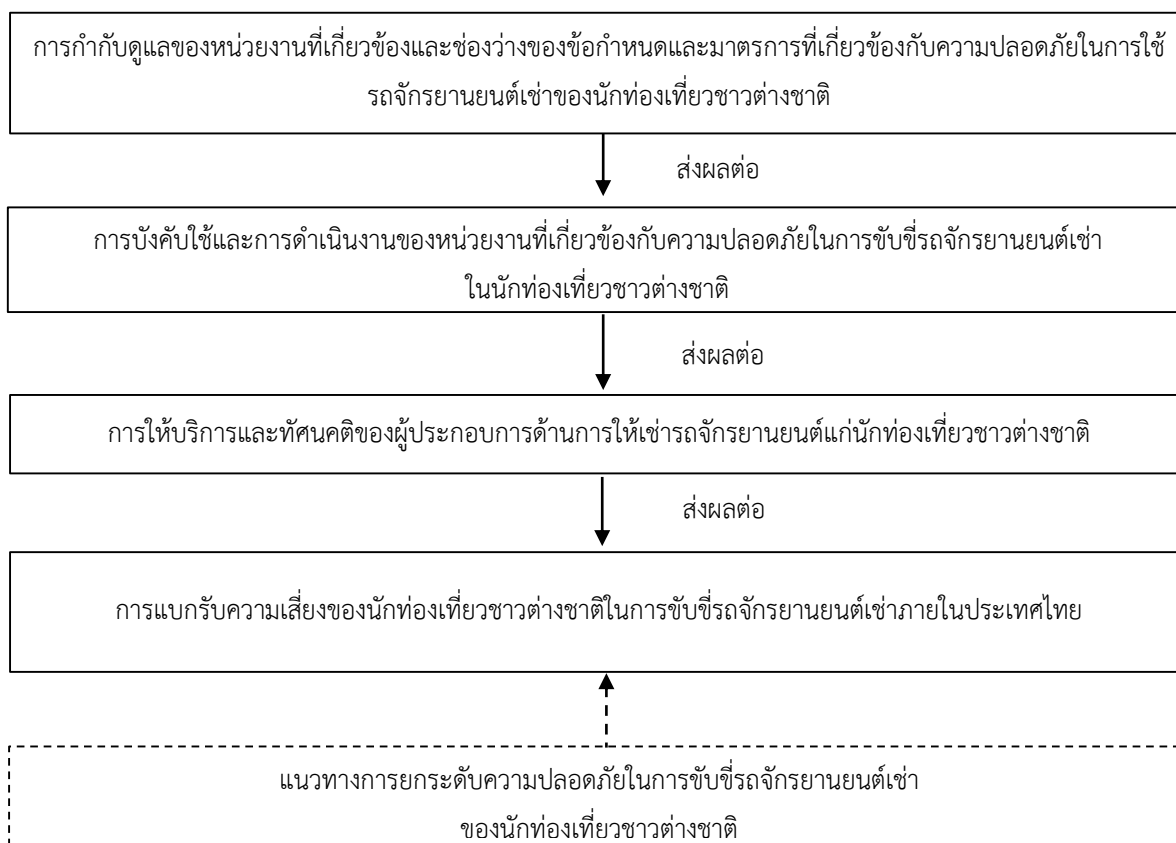
บทสรุปและแนวทางการแก้ไข
ปัญหาต่อความปลอดภัย
ในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า
ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

บทที่ 5

บทสรุปและแนวทางการแก้ไขปัญหาต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

การศึกษาเพื่อหาแนวทางในการยกระดับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ โดยสรุปได้จากการวิเคราะห์การกำกับดูแลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและช่องว่างของข้อกำหนดและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ที่จะส่งผลต่อทัศนคติและการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการให้บริการและทัศนคติของผู้ประกอบการ และพฤติกรรม ทัศนคติและความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อท่องเที่ยวในประเทศไทย เพื่อนำไปสู่แนวทางการสร้างความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ และนโยบายต่อภาคส่วนที่เกี่ยวข้องอันประกอบด้วย หน่วยงานและสถาบันที่เกี่ยวข้องผู้ประกอบการ และนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ต้องการเดินทางท่องเที่ยวด้วยรถจักรยานยนต์เช่า

ภาพที่ 5.1 แนวทางการสรุปผลวิเคราะห์สาเหตุของปัจจัยเชิงลึกต่อปัญหาทางด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ



5.1 สรุปผลการกำกับดูแลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและช่องว่างของข้อกำหนดและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

ภาพที่ 5.2 สรุปผลการกำกับดูแลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและช่องว่างของข้อกำหนดและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

	หน่วยงานด้านการบังคับใช้กฎหมาย	หน่วยงานด้านวิศวกรรม	หน่วยงานด้านการช่วยเหลือฉุกเฉิน
อำนาจหน้าที่ภายใต้ข้อกำหนดและกฎหมาย	พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2552 ให้อำนวยความสะดวกต่อผู้ขับขี่ในการสัญจร การออกข้อบังคับให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ สัญญาณไฟ หรือสัญญาณมือ รวมถึงให้อำนาจในการตรวจสอบผู้ขับขี่ในกรณีที่มีเหตุอันควรให้เชื่อว่าผู้ขับขี่มีการฝ่าฝืน	แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่ง งานบำรุงรักษาและบูรณะ งานรักษาสภาพงานฉุกเฉิน และงานจราจรสงเคราะห์ รวมไปถึงการปรับซ่อมเครื่องจักร ยานพาหนะเพื่อประโยชน์ในการพัฒนาประเทศ ด้านคมนาคม การเศรษฐกิจ การศึกษา การปกครอง และการป้องกันประเทศ	การจัดตั้งหน่วยงานให้ความช่วยเหลือฉุกเฉินเพื่อให้ความช่วยเหลือในกรณีที่เกิดปัญหาโดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุฉุกเฉิน โดยในโรงพยาบาลรัฐจะมีหน่วยงานด้านการช่วยเหลือฉุกเฉิน
กลยุทธ์และนโยบายขององค์กรด้านความปลอดภัย	1. ยกระดับขีดความสามารถในการปฏิบัติการหลักเพื่อตอบสนองนโยบายรัฐบาล 2. การพัฒนางานตำรวจให้โปร่งใส มีมาตรฐาน 3. การมีส่วนร่วมของประชาชนและเครือข่ายการปฏิบัติงานของตำรวจ	ยุทธศาสตร์ของการพัฒนาระบบขนส่ง และจราจร พ.ศ. 2554 – 2563, ปรับปรุงความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่ง, เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่ง	มีการใช้การประเมินศักยภาพในการให้บริการโดยใช้ Key Performance Index (KPI) ในการวิเคราะห์ผลสัมฤทธิ์ในการปฏิบัติการ
ช่องว่างและข้อจำกัด	กฎหมายหลายมาตราที่สามารถลงโทษผู้กระทำความผิดได้ หากแต่พฤติการณ์ของการขับขี่ส่วนมากเป็นการขับขี่ที่ผู้เสียหายคือผู้ขับขี่เอง ไม่ใช่การเกิดอุบัติเหตุที่ประสบกับผู้อื่น ทำให้ความผิดส่วนมากเป็นความผิดทางแพ่งที่เกิดขึ้นระหว่างผู้เสียหายและเจ้าทรัพย์ อีกทั้งหาปรับในความผิดต่างๆ นั้นเป็นโทษที่มีความรุนแรงน้อย และความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อสินทรัพย์นั้นเป็นความผิดที่สามารถยอมความได้	ไม่มีการกำหนดรอบปีของการตรวจสภาพยานพาหนะในการใช้งาน และการตรวจสอบสมรรถนะของเครื่องยนต์ ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญในการบำรุงรักษา นอกจากนี้ ประเด็นด้านการตรวจสอบสมรรถนะของเครื่องยนต์ก่อนให้ผู้ขับขี่ทำการเข้านั้นยังไม่มีรูปแบบที่ชัดเจน ไม่มีแบบประเมินเครื่องยนต์	เป็นหน่วยงานสำคัญในการเข้ามามีส่วนร่วมในการสร้างเสริมความปลอดภัยทางท้องถนน นอกจากนี้ การติดตั้งสัญญาณไฟ การติดตั้งไฟส่องสว่าง การติดตั้งสัญญาณจราจร รวมถึงการประชาสัมพันธ์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางท้องถนนนั้นเป็นสิ่งสำคัญต่อการสร้างข้อกำหนดและมาตรการที่เกี่ยวข้องต่อความปลอดภัยทางท้องถนน
การดำเนินการและส่งผลต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอื่นๆ	ผู้ประกอบการ นักท่องเที่ยวต่างชาติ ผู้ใช้รถใช้ถนน	ผู้ประกอบการ นักท่องเที่ยวต่างชาติ ผู้ใช้รถใช้ถนน ประกันภัย สคบ.	นักท่องเที่ยวต่างชาติ ผู้ใช้รถใช้ถนน โรงพยาบาลท้องถิ่น

จากการวิเคราะห์การกำกับดูแลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและช่องว่างของข้อกำหนดและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวต่างชาติพบว่า ช่องว่างและข้อจำกัดของหน่วยงานอันประกอบด้วย ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ด้านวิศวกรรม และด้านการให้ความช่วยเหลือ ซึ่งช่องว่างที่เกิดขึ้นจากข้อกำหนดและมาตรการที่เกี่ยวข้องต่อด้านบุคคลและผู้ขับขี่ คือ จากการทบทวนตัวบทกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่แล้วพบว่า ในช่วงของก่อนเกิดเหตุ (Pre-crash) นั้นมีการออกพระราชบัญญัติฉบับต่างๆ ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 จะมีการกำหนดลักษณะการขับขี่ที่ปลอดภัย ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ในการดำเนินการตรวจสอบ ตรวจตราการขับขี่ของผู้ขับขี่เพื่อให้เป็นไปตามความเรียบร้อย อย่างไรก็ตามเมื่อกรณีหลังการเกิดอุบัติเหตุ (Post-crash) หรือเมื่อความเสียหายเกิดขึ้นทั้งทางทรัพย์สินรวมถึงชีวิต จะนำไปสู่การพิจารณาข้อประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และประมวลกฎหมายอาญา เนื่องจากมีเจ้าทุกข์ และผู้กระทำความผิด แม้ว่าในกรณีของการเกิดอุบัติเหตุ

นั้นจะไม่ใช่อุบัติเหตุที่เกิดจากการชนกันโดยผู้ขับขี่หรือรถยนต์คู่กรณี ผู้ขับขี่อาจมีความผิดพลาดเนื่องจากการขับขี่ของตนทำให้เกิดการเสียชีวิต ในกรณีที่ชาวต่างชาติขับขี่และเกิดอุบัติเหตุในลักษณะของการชนกันเอง อาจสามารถดำเนินการฟ้องร้องทางแพ่งได้ หากผู้เสียหายเป็นผู้ที่ถือสัญชาติไทยได้เท่านั้น ประกอบกับความเสียหายในทรัพย์สินถือเป็นคดีความที่ยอมกันได้ ทำให้โอกาสที่ผู้กระทำความผิดจะไม่ถูกลงโทษในกรณีของการจ่ายโทษปรับค่าสินไหมทดแทนนั้นมีความเป็นไปได้ ดังนั้นจะเห็นได้ว่า แม้ว่าจะมีกฎหมายหลายมาตราที่สามารถบังคับผู้กระทำความผิดได้ หากแต่อุบัติเหตุของการขับขี่ส่วนมากเป็นการขับขี่ที่ผู้เสียหายคือผู้ขับขี่เอง ไม่ใช่การเกิดอุบัติเหตุที่ประสบกับผู้อื่น ทำให้ความผิดส่วนมากเป็นความผิดพลาดที่เกิดขึ้นระหว่างผู้เสียหายและเจ้าทรัพย์ ซึ่งค่าปรับจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าอย่างผิดกฎจราจรนั้นเป็นโทษที่มีความรุนแรงน้อย และความเสียหายที่เกิดต่อสินทรัพย์นั้นเป็นความผิดที่สามารถยอมความได้ ทำให้มาตรการหรือการเอาโทษนั้น ผู้เสียหายสามารถจะเรียกร้องหรือไม่ก็ได้ ในส่วนของการให้ความช่วยเหลือ และการชำระค่าดูแลรักษา ซึ่งภาครัฐควรส่งเสริมให้ผู้ขับขี่ดำเนินการทำประกันภัย ซึ่งสามารถช่วยลดหรือแบ่งเบาภาระหน่วยงานพยาบาลที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการและการรักษาในกรณีหลังการเกิดอุบัติเหตุ

ในส่วนของการกำหนดและมาตรการที่เกี่ยวข้องต่อด้านยานพาหนะ ถึงแม้ว่าตามพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 จะมีการกำหนดลักษณะของพาหนะขับขี่ที่ถูกสุกัลักษณะ มีการกำหนดคุณลักษณะของการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ อย่างไรก็ตาม ไม่มีการกำหนดรอบปีของการตรวจสอบสภาพยานพาหนะในการใช้งาน และการตรวจสอบสมรรถนะของเครื่องยนต์ ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญในการบำรุงรักษา นอกจากนี้ ประเด็นด้านการตรวจสอบสมรรถนะของเครื่องยนต์ก่อนให้ผู้ขับขี่ทำการเช่านั้นยังไม่มีรูปแบบที่ชัดเจน ไม่มีแบบประเมินเครื่องยนต์ ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญที่ควรต้องทำการตรวจสอบก่อนการขับขี่ ไม่เพียงแต่เพื่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่ แต่ยังเป็นประโยชน์ในด้านการตรวจสอบสภาพทรัพย์สินของผู้ให้เช่าในกรณีที่เกิดความเสียหายทางแพ่งได้ด้วย นอกจากนี้ ปัญหาด้านสมรรถนะของเครื่องยนต์ที่สามารถจดทะเบียนได้นั้นไม่สอดคล้องกับการใช้งานรถจักรยานยนต์เช่า ซึ่งมีปัญหาเกี่ยวข้องกับการประกัน และกฎหมายต่างๆ ดังนั้น จึงควรให้ข้อคิดและคำชี้แนะแก่ผู้เช่า และผู้ให้เช่า ในประเด็นและสิทธิประโยชน์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องต่อการจดทะเบียนที่เป็นไปตามกฎหมาย

โดยที่ข้อกำหนดและมาตรการที่เกี่ยวข้องต่อด้านถนนและสิ่งแวดล้อม การกำหนดมาตรการที่เกี่ยวข้องต่อถนนและสิ่งแวดล้อม เป็นหน้าที่และความรับผิดชอบโดยตรงของแขวงทางจังหวัด โดยลักษณะการปฏิบัติงานจะเป็นไปในลักษณะของการบำรุงรักษา การซ่อมแซม การช่วยเหลือในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทางต่างๆ แม้ว่าการตรวจสอบสภาพถนนและการบำรุงรักษาบางประการจะมีการดำเนินการเป็นปกติ และมีการบำรุงรักษาและซ่อมแซมในกรณีเร่งด่วน อย่างไรก็ตาม การปรับและสร้างภูมิทัศน์ที่เอื้อต่อการขับขี่ โดยเฉพาะในเวลากลางวันนั้นเป็นสิ่งสำคัญ นอกจากนี้ หน่วยงานดังกล่าวนี้ถือได้ว่าเป็นหน่วยงานที่มีความรู้ความเข้าใจในประเด็นปัญหาและอุปสรรคในเส้นทางมากที่สุด ดังนั้นจึงเป็นหน่วยงานสำคัญในการเข้ามามีส่วนร่วมในการสร้างเสริมความปลอดภัยทางท้องถนน นอกจากนี้ การติดตั้งสัญญาณไฟ การติดตั้งไฟส่องสว่าง การติดป้ายเตือนต่างๆ การประสานกับตำรวจ เรื่องการจำกัดความเร็ว รวมถึงการประชาสัมพันธ์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางท้องถนนนั้นเป็นสิ่งสำคัญต่อการสร้างข้อกำหนดและมาตรการที่เกี่ยวข้องต่อความปลอดภัยทางท้องถนน

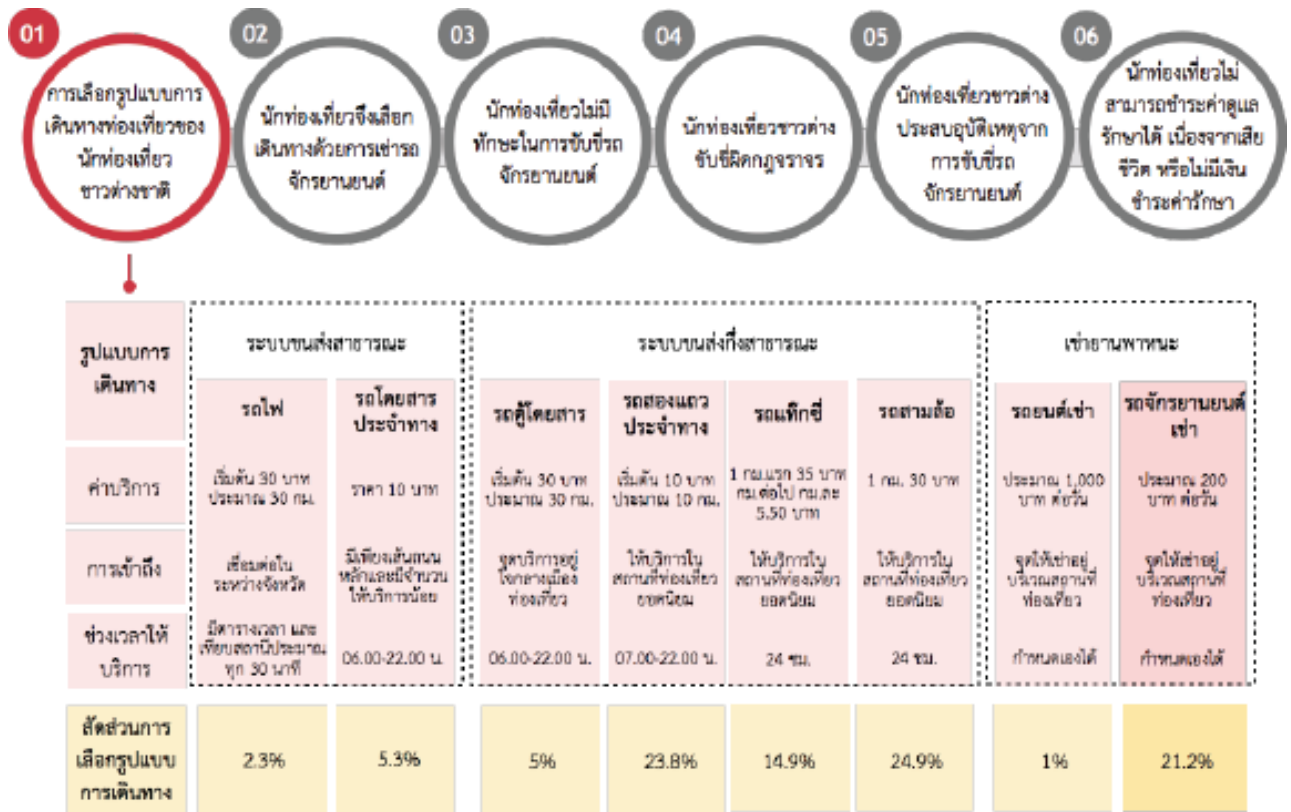
5.2 สรุปผลการวิเคราะห์ถึงสาเหตุเชิงลึกของปัญหาด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

จากการสรุปผลการกำกับดูแลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและช่องว่างของข้อกำหนดและมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ซึ่งส่งผลต่อการบังคับใช้และการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ สืบเนื่องไปยังรูปแบบการให้บริการและทัศนคติของผู้ประกอบการด้านการให้เช่ารถจักรยานยนต์ที่ทำให้เกิดความเสี่ยงต่อนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ซึ่งปัจจัยทั้งหลายเหล่านี้จะส่งผลกระทบต่อการแบกรับความเสี่ยงของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าภายในประเทศไทยอย่างเป็นระบบวงจร ซึ่งก่อให้เกิดวงจรความล้มเหลวของระบบในการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติด้วยการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า โดยสามารถแบ่งลำดับขั้นตอนความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นต่อนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 6 ช่วงของความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นดังแสดงในภาพที่ 5.3

ภาพที่ 5.3 วงจรความล้มเหลวของระบบในการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติด้วยการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า



ภาพที่ 5.4 สรุปการเลือกรูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ



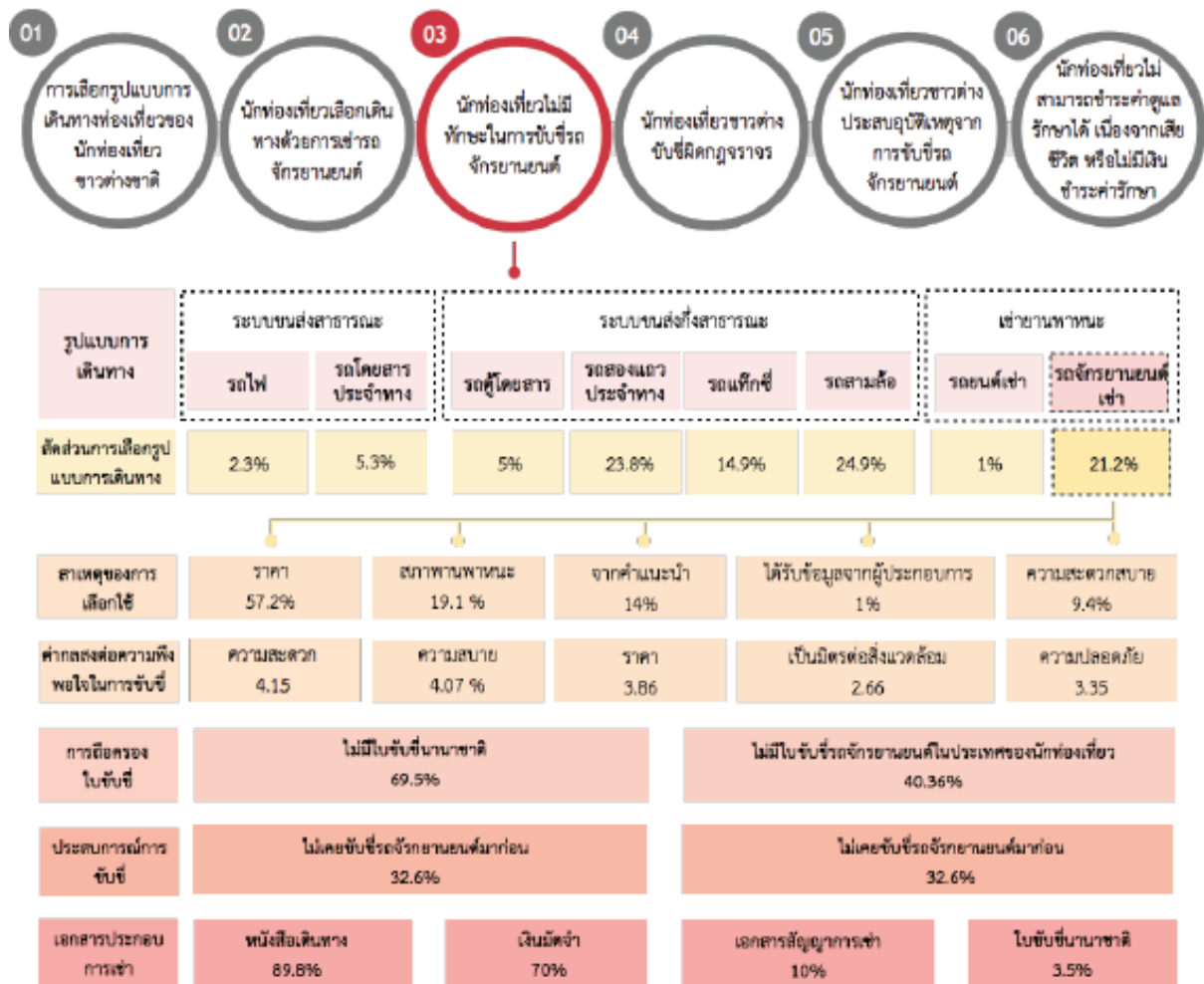
1) การเลือกรูปแบบการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ภายในจังหวัดที่เป็นสถานที่ท่องเที่ยวของประเทศไทย จากผลการศึกษาในโครงการการยกระดับความปลอดภัยในการท่องเที่ยวของชาวต่างชาติตามมาตรฐานสากลด้วยการศึกษาด้านพฤติกรรมและความพึงพอใจ พบว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติบางกลุ่มเลือกเดินทางท่องเที่ยวโดยการเช่ารถจักรยานยนต์ถึงร้อยละ 21.2 เนื่องจากการไม่มีทางเลือกในระบบขนส่งสาธารณะจากภาครัฐไม่ทำให้เกิดความเชื่อมต่อ และไม่เอื้อต่อสะดวกในการใช้งานแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ หรือระบบขนส่งสาธารณะจากภาคเอกชน ของรถให้บริการต่างๆ ที่มีราคาค่อนข้างสูง โดยเมื่อเทียบกับราคาในการเช่ารถจักรยานยนต์เช่าเพียงประมาณ 200 บาทต่อวัน ซึ่งสามารถเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวได้หลายแห่งและสามารถเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวและวางแผนได้อย่างยืดหยุ่น จึงส่งผลให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติกลุ่มนี้เลือกเดินทางด้วยการเช่ารถจักรยานยนต์เพื่อท่องเที่ยวในประเทศไทย โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวในกลุ่มวัยรุ่น อายุประมาณ 20 – 30 ปี

ภาพที่ 5.5 สรุปสาเหตุในการเลือกขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ



2) เมื่อนักท่องเที่ยวไม่มีทางเลือกในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะหรือกึ่งสาธารณะ จึงเช่ารถจักรยานยนต์มาขับขี่ด้วยสาเหตุมาจากราคาที่เหมาะสมต่อค่าใช้จ่ายที่เสียไปถึงร้อยละ 57.2 หรือมีราคาถูกเมื่อเทียบกับการเดินทางด้วยรูปแบบขนส่งกึ่งสาธารณะ รวมไปถึงความสะดวกสบายในการใช้บริการรถจักรยานยนต์เช่า (โดยมีค่ากลางจากการประเมินประสิทธิภาพในการขับขี่รถจักรยานยนต์ถึง 4.15 หรืออยู่ในระดับความพึงพอใจสูง) ที่สามารถเข้าถึงร้านค้าหรือผู้ประกอบการในบริเวณสถานที่ท่องเที่ยวยอดนิยม หรือบริเวณใกล้ที่พัก และบริเวณย่านใจกลางเมืองของสถานที่ท่องเที่ยว ซึ่งปัจจัยในข้างต้นส่งผลให้นักท่องเที่ยวต่างชาติเลือกที่จะเดินทางด้วยการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า อีกทั้งยังเป็นการเอื้อต่อความสบาย และความยืดหยุ่นต่อการวางแผนท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ซึ่งสามารถขับขี่ไปยังจุดสถานที่ท่องเที่ยวใกล้เคียงและสามารถใช้เวลาในการท่องเที่ยวในแต่ละจุดพื้นที่ได้ตามความต้องการของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

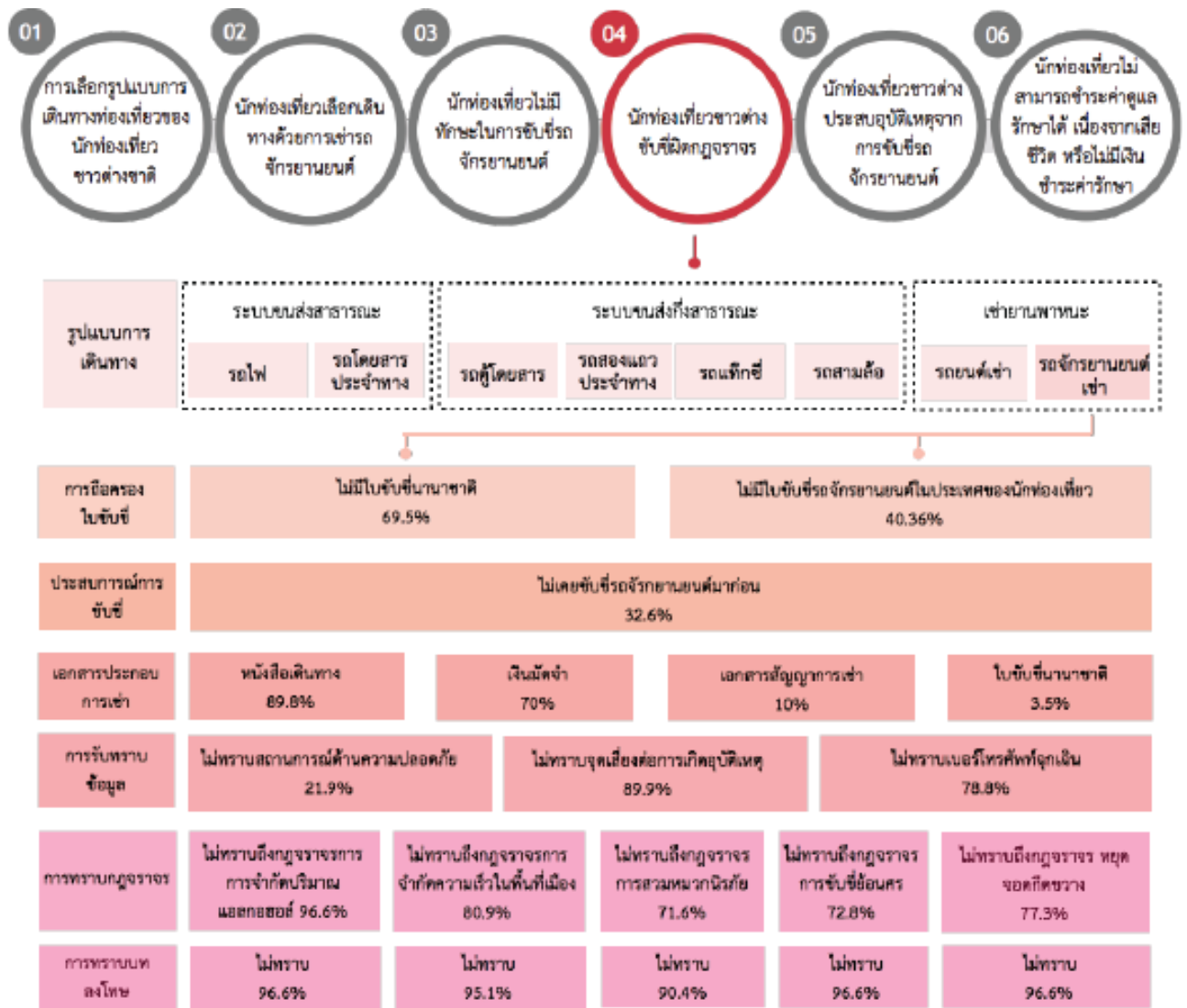
ภาพที่ 5.6 สรุปปัจจัยความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการไม่มีทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยว



3) นักท่องเที่ยวไม่มีทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า เนื่องจากช่วงว่างของระบบการให้เช่ารถจักรยานยนต์จากผู้ประกอบการให้เช่า ไม่มีการตรวจสอบใบขับขี่รถจักรยานยนต์นานาชาติ ซึ่งผู้ประกอบการตรวจสอบเอกสารเพียงหนังสือเดินทาง (ร้อยละ 89.9) และเงินมัดจำ (ร้อยละ 70) ส่งผลให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อท่องเที่ยวได้ในประเทศไทยโดยไม่จำเป็นต้องมีการถือครองใบขับขี่นานาชาติซึ่งพบว่ามีนักท่องเที่ยวกลุ่มดังกล่าวมากถึงร้อยละ 69.5 อีกทั้งยังพบว่า มีนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติบางกลุ่มที่ไม่เคยมีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มาก่อน ซึ่งมาขับขี่ในประเทศไทยเป็นครั้งแรกมากถึงร้อยละ 32 ของนักท่องเที่ยวที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย โดยถือนักท่องเที่ยวในกลุ่มข้างต้นเป็นกลุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในประเทศไทยเป็นอย่าง

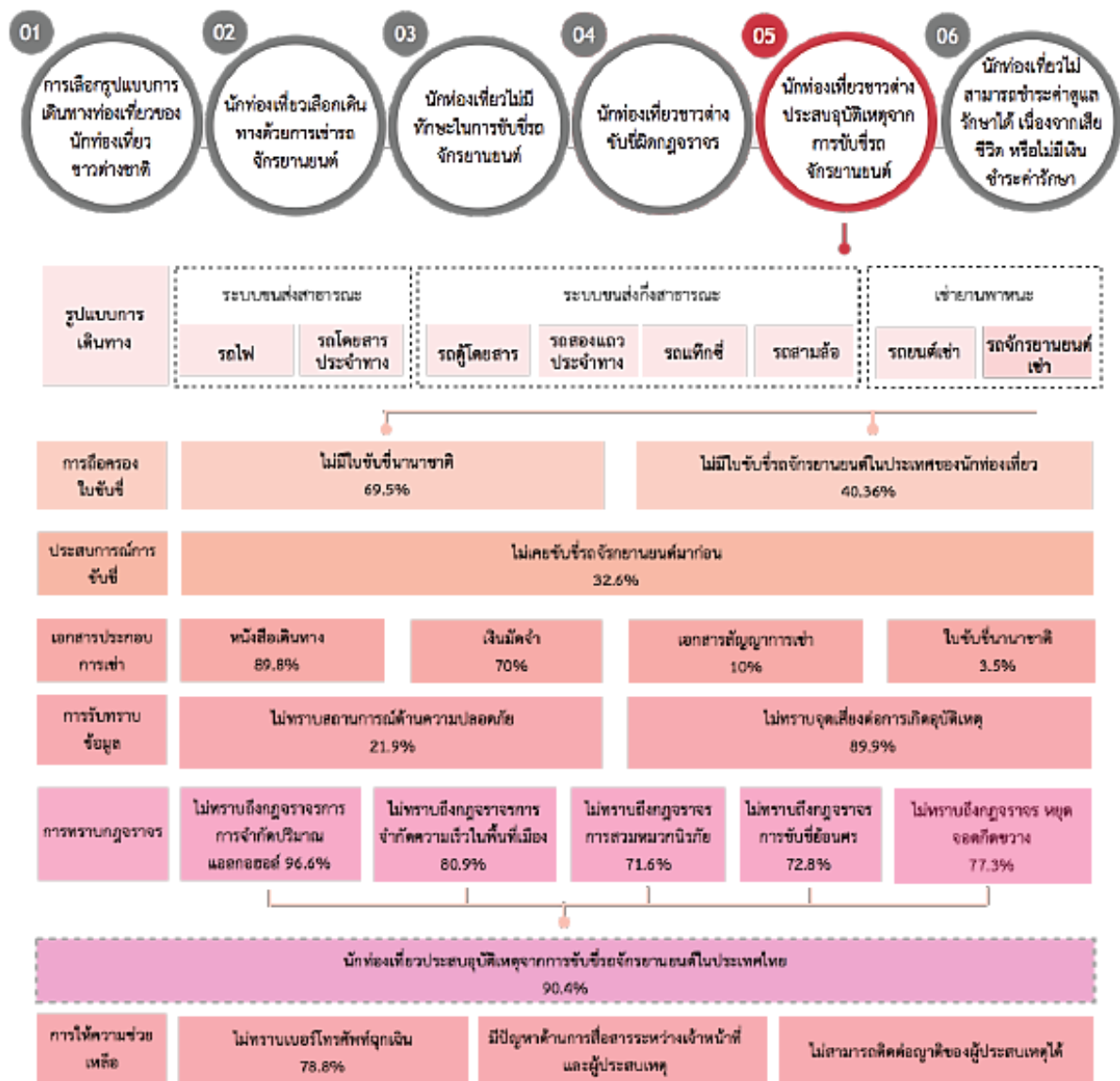
ทั้งนี้ในปัจจุบันยังพบว่าการดำเนินการตรวจสอบใบขับขี่นานาชาติประเภทรถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ โดยเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องยังขาดความเข้มข้นในการตรวจสอบ ซึ่งการดำเนินการส่วนใหญ่ในพื้นที่ท่องเที่ยวในประเทศไทยคือการรณรงค์และนโยบายการส่งเสริมให้สวมหมวกนิรภัย และการตั้งด่านตรวจสำหรับผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดและไม่ขับขี่ตามกฎหมายจราจรเพียงเท่านั้น

ภาพที่ 5.7 สรุปปัจจัยความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าอย่างผิดกฎจราจร



4) นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าอย่างผิดกฎจราจร โดยจากการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติส่วนใหญ่ไม่ทราบกฎจราจร ทั้งข้อกำหนดของปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดขณะขับขี่ยานพาหนะถึงร้อยละ 96.6 และไม่ทราบถึงกฎการจำกัดความเร็วในพื้นที่เมืองถึงร้อยละ 80.9 ซึ่งแสดงให้เห็นว่านักท่องเที่ยวที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทยไม่ได้รับข้อมูลด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยในประเทศไทย ทั้งด้านสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยมากถึงร้อยละ 21.9 และรับทราบถึงสถานการณ์แต่ทราบว่าไม่มีปัญหาด้านการปลอดภัยถึงร้อยละ 31.6 และการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในประเทศไทย ทั้งข้อบังคับ กฎจราจร และบทลงโทษหากฝ่าฝืนกฎจราจร ในขณะที่นักท่องเที่ยวบางกลุ่มที่ทราบถึงข้อมูลในการขับขี่ท่องเที่ยวในประเทศไทยอย่างปลอดภัยแล้วแต่ยังคงมีพฤติกรรมการขับขี่อย่างผิดกฎจราจร ซึ่งหนึ่งในสาเหตุหลักของการเกิดพฤติกรรมดังกล่าว เนื่องมาจากการไม่เกรงกลัวต่อกฎจราจรที่สามารถจ่ายค่าปรับได้ ซึ่งเป็นสาเหตุมาจากความเข้มข้นของบทลงโทษในการกระทำผิดกฎจราจร ซึ่งการไม่รับทราบข้อมูลดังกล่าวจะส่งผลทำให้นักท่องเที่ยวไม่เกิดความรู้สึกตระหนักในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าอย่างปลอดภัยในประเทศไทย

ภาพที่ 5.8 สรุปสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า

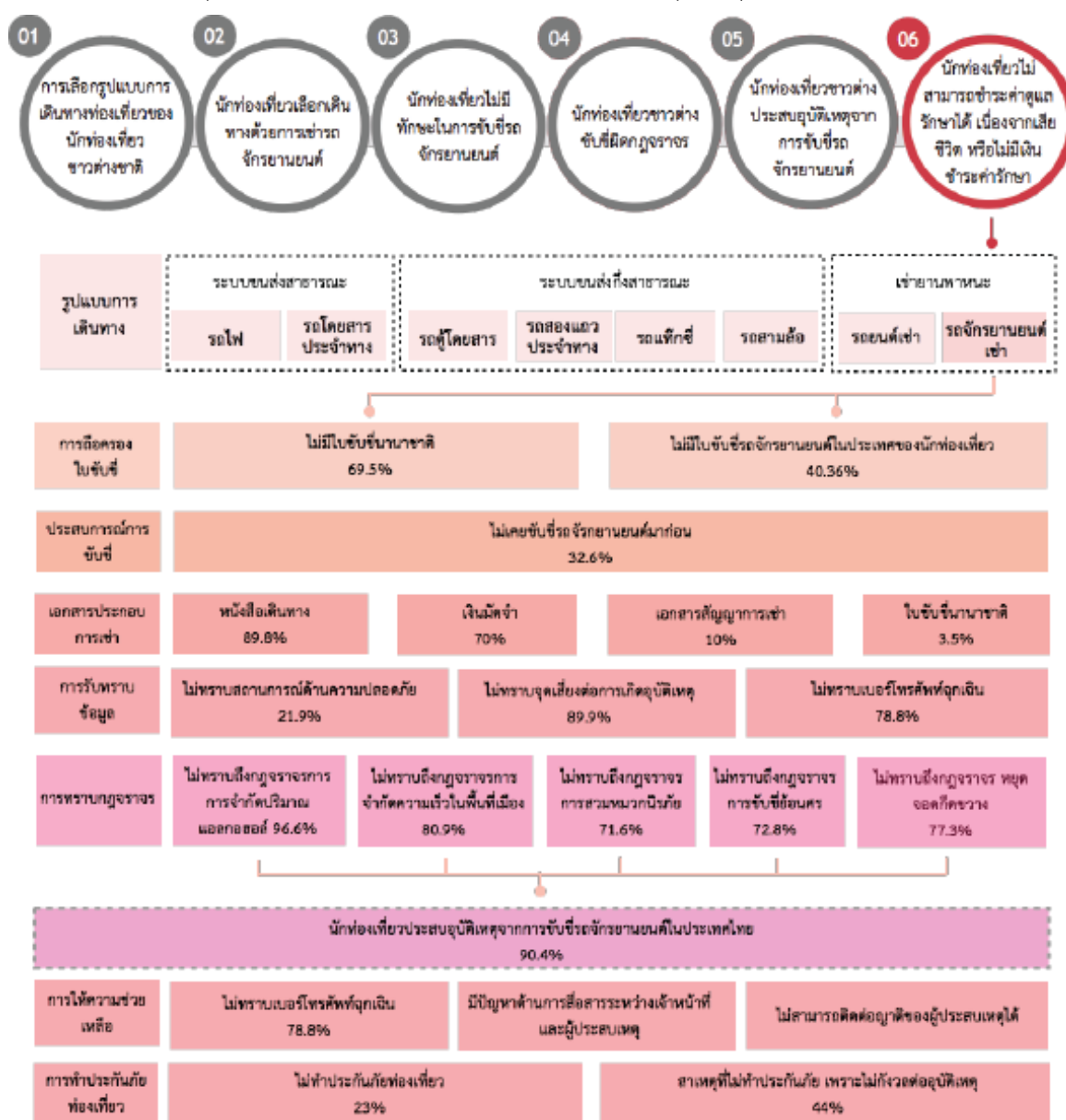


5) นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย เป็นผลสืบเนื่องมาจากการไม่รับทราบข้อมูลด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนในประเทศไทย ส่งผลให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติไม่เกิดความตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับขี่ ซึ่งทำให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเกิดความประมาทในการขับขี่รถจักรยานยนต์ หรือมีพฤติกรรมในการขับขี่ที่ผิดกฎจราจรของประเทศไทย โดยผลจากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมและทัศนคติของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติด้านความปลอดภัยทางถนน พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าคือ ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าโดยมีค่าความสัมพันธ์ของปัจจัยอยู่ที่ 0.82 รวมไปถึงปัจจัยทางด้านการเตรียมความพร้อมในการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย (0.64) โดยประกอบด้วยลักษณะในการการท่องเที่ยวในประเทศไทย และการถือครองใบขับขี่รถจักรยานยนต์นานาชาติ และปัจจัยด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย (0.48) ซึ่งมีปัจจัยย่อยประกอบด้วย การรับทราบถึงสถานการณ์ด้านความปลอดภัยในประเทศไทย (0.22) การได้รับข่าวสารการเช่ารถจักรยานยนต์ก่อนเดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทย (0.34) และการทราบถึงข้อมูลด้านกฎจราจร (0.41) โดยหาก

มีการกำหนดแนวทางการแก้ไขปัญหาจากปัจจัยทางข้างต้นเพื่อส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเกิดความตระหนักต่อการขับขี่อย่างปลอดภัยในประเทศไทย จะส่งผลให้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติลดลง

ในขณะเดียวกันปัญหาที่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติประสบหลังจากเกิดอุบัติเหตุคือปัญหาด้านการให้ความช่วยเหลือ ทั้งด้านการทราบเบอร์โทรศัพท์ฉุกเฉิน (พบว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติไม่ทราบถึงร้อยละ 76) การติดต่อหรือแจ้งญาติของผู้ประสบเหตุให้ทราบถึงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ปัญหาทางด้านการสื่อสารระหว่างนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ซึ่งถึงแม้ว่าโรงพยาบาลทางภาครัฐในจังหวัดท่องเที่ยวของประเทศไทย เช่น โรงพยาบาลหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จะมีการเตรียมพร้อมและสามารถรองรับผู้ป่วยที่เป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ โดยมีแผนสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติโดยเฉพาะ ซึ่งมีเจ้าหน้าที่ที่สามารถสื่อสารและดำเนินการให้แก่ผู้ป่วยที่เป็นชาวต่างชาติโดยเฉพาะ ซึ่งเป็นการจัดการที่โรงพยาบาลจัดทำขึ้นมาเอง โดยไม่ได้เป็นระบบหรือมาตรฐานของทางภาครัฐที่ชัดเจนในการแก้ไขปัญหาด้านการให้ความช่วยเหลือสำหรับผู้ประสบอุบัติเหตุที่เป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติอย่างเป็นระบบและเป็นรูปธรรม

ภาพที่ 5.9 สรุปปัญหาและความเสี่ยงที่เกิดขึ้นหลังจากการประสบอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ



6) นักท่องเที่ยวที่ประสบอุบัติเหตุและเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลในประเทศไทย ไม่สามารถชำระ ค่ารักษาทางการแพทย์ได้ ทั้งนี้เนื่องจากนักท่องเที่ยวเสียชีวิตหลังจากได้รับการรักษาจากทางโรงพยาบาล และไม่สามารถติดต่อญาติของผู้เสียชีวิตได้ รวมไปถึงนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ไม่มีกำลังทรัพย์ในการชำระค่ารักษาพยาบาลที่เกิดขึ้น ส่งผลทำให้เกิดภาวะหนี้ โดยสาเหตุส่วนหนึ่งที่นักท่องเที่ยวไม่สามารถชำระค่ารักษาพยาบาลได้คือการไม่ทำประกันภัยท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ซึ่งเกิดจากความไม่ตระหนักถึงอันตรายต่ออุบัติเหตุในการเดินทางหรือการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าในประเทศไทย โดยพบว่าร้อยละ 23 ของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เช่ารถจักรยานยนต์เพื่อขับขี่ในประเทศไทยไม่ทำประกันภัยท่องเที่ยว โดยให้สาเหตุว่าไม่กังวลต่ออุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นถึงร้อยละ 44 และไม่ทราบข้อมูลถึงรายละเอียดในการทำประกันภัยในประเทศไทยถึงร้อยละ 29.1 ซึ่งจากการวิเคราะห์จากแบบจำลองการพยากรณ์ปัจจัยที่ส่งผลต่อทัศนคติและความเสี่ยงของนักท่องเที่ยวต่างชาติต่อการทำประกันภัยท่องเที่ยว พบว่านักท่องเที่ยวที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าหรือเท่ากับปริญญาตรี และการถือครองใบขับขี่ จะมีโอกาสในการทำประกันภัยสูงกว่านักท่องเที่ยวกลุ่มอื่นๆ รวมไปถึงการรับทราบถึงข้อมูลในการเช่ารถจักรยานยนต์ในประเทศไทยจะส่งผลให้นักท่องเที่ยวตัดสินใจทำประกันภัยท่องเที่ยวเพิ่มสูงขึ้น

โดยเมื่อนักท่องเที่ยวไม่สามารถชำระค่ารักษาพยาบาลได้ ภาระการแบกรับหนี้ที่เกิดขึ้นจึงส่งผลกระทบต่อโรงพยาบาลรัฐโดยเฉพาะโรงพยาบาลในจังหวัดท่องเที่ยวที่นิยมสำหรับชาวต่างชาติ และกระทรวงสาธารณสุข เช่น โรงพยาบาลป่าตอง จังหวัดภูเก็ต มีภาระหนี้สะสมที่ไม่สามารถเก็บค่าใช้จ่ายนักท่องเที่ยวต่างชาติได้ ตั้งแต่ ปี พ.ศ.2553 ถึง พ.ศ.2557 ถึง 17,617,846 บาท

5.3 แนวทางการแก้ไขปัญหาและยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติในด้านของข้อกำหนด มาตรการและการกำกับดูแลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

เพื่อให้เกิดแนวทางในการแก้ไขปัญหาและยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ เบื้องต้นจะต้องพิจารณาถึงแนวทางในด้านของข้อกำหนด มาตรการและการกำกับดูแลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งส่งผลต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย อันประกอบด้วย หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการ และผู้ใช้รถใช้ถนนโดยเฉพาะอย่างยิ่งนักท่องเที่ยวต่างชาติ และเพื่อให้การกำหนดทิศทางหรือแนวทางในการแก้ไขปัญหาอย่างมีประสิทธิภาพและนำไปสู่ข้อบังคับหรือการปฏิบัติอย่างแท้จริง ทางผู้วิจัยจึงแบ่งระยะของแนวทางในการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาในแต่ละด้านออกเป็น 3 ช่วง คือ 1.แผนในระยะสั้น 2.แผนในระยะกลาง และ 3.แผนในระยะยาว ซึ่งแผนหรือแนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ จะครอบคลุมไปถึงปัจจัยเสี่ยงต่างๆที่ส่งผลต่อนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ขับใช้รถจักรยานยนต์เช่า และครอบคลุมถึงองค์ประกอบต่อการเกิดอุบัติเหตุทั้งคนยานพาหนะ ถนนและสิ่งแวดล้อม และคำนึงถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อช่วงของการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งก่อน ระหว่าง และหลังการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อให้แนวทางที่เกิดขึ้นสามารถแก้ไขปัญหาจากปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ได้อย่างเป็นระบบและครอบคลุมในทุกช่วงของการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติได้อย่างมีประสิทธิภาพ และยกระดับให้ได้มาตรฐานในระดับสากล

5.3.1 แนวทางการยกระดับความปลอดภัยแจกแจงตามระยะของแผนการพัฒนา

- แผนในระยะสั้น

ตารางที่ 5.1 แนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติในระยะสั้น

แผนในระยะสั้น	รูปแบบการจัดการและการดำเนินการ	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	บทบาทและหน้าที่ในการดำเนินการ
1. การให้ข้อมูลถึงสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนน รวมถึงการขับใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย และข้อมูลด้านการท่องเที่ยวอย่าง	- จากการวิเคราะห์การรับทราบข้อมูลด้านการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติรับทราบข้อมูลจากทางอินเทอร์เน็ตถึงร้อยละ 68 จึงควรมีการแทรก	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - กระทรวงคมนาคม	ร่วมกันดำเนินการในการจัดการระบบการให้ข้อมูลแก่นักท่องเที่ยวต่างชาติ

ตารางที่ 5.1 แนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติในระยะสั้น

แผนในระยะสั้น	รูปแบบการจัดการและการดำเนินการ	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	บทบาทและหน้าที่ในการดำเนินการ
ปลอดภัยในประเทศไทย ช่วงก่อนการเดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทย เพื่อให้นักท่องเที่ยวตระหนักถึงความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้น และเดินทางท่องเที่ยวอย่างระมัดระวัง	ข้อมูลเพื่อแจ้งเตือน และให้เกิดความตระหนักตลอดการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทยอย่างระมัดระวัง - การให้ข้อมูลแก่นักท่องเที่ยวต่างชาติด้วยการเตือนทางข้อความจากสมาร์ตโฟน ด้วยระบบการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตฟรีที่บริเวณสนามบินเมื่อนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาในประเทศไทย	ผู้ประกอบการ - บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) - ผู้ประกอบการโรงแรม - ผู้ประกอบการให้เช่ายานพาหนะ - ผู้ประกอบการร้านค้าร้านอาหารและห้ามสรรพสินค้า	ร่วมกันรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง และกระจายข้อมูล เพื่อทั้งเป็นการสร้างความตระหนักต่อนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยผู้ประกอบการยังสามารถได้รับผลประโยชน์จากการโฆษณาและการสร้างแรงผลักดันทางการตลาดในการค้าขายอีกด้วย
2. การให้ข้อมูลสำหรับการเดินทางด้วยรูปแบบขนส่งสาธารณะและกึ่งสาธารณะ รวมไปถึงการเช่ายานพาหนะแก่นักท่องเที่ยวต่างชาติแบบครบวงจร	- โดยให้ข้อมูลทั้งรูปแบบของการใช้เทคโนโลยีในการสื่อสาร เช่น การทำแอปพลิเคชันในสมาร์ตโฟน เป็นต้น รวมไปถึงการให้ข้อมูลในรูปแบบของเอกสารแผ่นพับให้นักท่องเที่ยวต่างชาติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ผู้ประกอบการ - ผู้ประกอบการโรงแรม - ผู้ประกอบการให้เช่ายานพาหนะ - ผู้ประกอบการร้านค้าร้านอาหารและห้ามสรรพสินค้า - ผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยว	ร่วมกันดำเนินการพัฒนาสื่อและรวบรวมข้อมูลเพื่อเป็นการข้อมูลในระบบดิจิทัล เพื่อเพิ่มช่องทางการเข้าถึงของข้อมูลสู่นักท่องเที่ยวต่างชาติ ได้อย่างรวดเร็วและทันต่อยุคสมัยในปัจจุบัน
3. การให้ข้อมูลถึงจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุตามบริเวณสถานที่ท่องเที่ยวในประเทศไทย	- จากการรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในระดับประเทศ และหน่วยงานท้องถิ่น ทั้งจากด้านตำรวจ ประกอบด้วยตำรวจจราจรและตำรวจท่องเที่ยว หน่วยงานท้องถิ่นเทศบาล ที่ว่าการอำเภอ โรงพยาบาล	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - สำนักงานตำรวจแห่งชาติ - ตำรวจจราจรในพื้นที่ท่องเที่ยว	รวบรวมสถิติจุดเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละพื้นที่ท่องเที่ยวและจัดทำแผนที่ทั้งสื่อสิ่งพิมพ์และพัฒนาสู่ระบบดิจิทัล เพื่อให้นักท่องเที่ยวต่างชาติมีข้อมูลต่อการตัดสินใจในการขับขี่ รวมไปถึงการเกิดความตระหนัก

ตารางที่ 5.1 แนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติในระยะสั้น

แผนในระยะสั้น	รูปแบบการจัดการและการดำเนินการ	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	บทบาทและหน้าที่ในการดำเนินการ
	และกู้ชีพกู้ภัยจังหวัดพื้นที่ท่องเที่ยว จากการเก็บสถิติจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพื่อนำมาประกอบการทำแผนที่ด้วยสื่อสิ่งพิมพ์และพัฒนาเป็นข้อมูลในระบบดิจิทัล เพื่อให้ให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเกิดความไม่ประมาทในการขับขี่ เนื่องจากความไม่คุ้นชินถนนและสภาพพื้นที่ในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย	- โรงพยาบาลและกู้ชีพกู้ภัย ผู้ประกอบการ - ผู้ประกอบการโรงแรม - ผู้ประกอบการให้เช่ายานพาหนะ - ผู้ประกอบการร้านค้าร้านอาหารและห้ามสรรพสินค้า - ผู้ประกอบการด้านกานท่องเที่ยว	ในการขับขี่และไม่ประมาทต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย
4. การให้ข้อมูลถึงรายละเอียดในการเช่ารถจักรยานยนต์เพื่อขับขี่ในประเทศไทยอย่างปลอดภัย	- การให้ข้อมูลการเช่ารถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องต่อนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ทั้งเรื่องของเอกสารประกอบการเช่า การตรวจสอบร้านค้าผู้ประกอบการและยานพาหนะเบื้องต้น - การให้ข้อมูลรายละเอียดการทำใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์สำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - สำนักงานตำรวจแห่งชาติ - ตำรวจจราจรในพื้นที่ท่องเที่ยว ผู้ประกอบการ - ผู้ประกอบการด้านให้เช่ารถจักรยานยนต์	ให้ข้อมูลด้านการเช่ารถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยต่อการขับขี่ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ทั้งด้านการเอกสารในการประกอบการ และข้อมูลการทำใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์
5. การให้ข้อมูลในการทำประกันภัยท่องเที่ยวต่อนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ เพื่อลดภาระค่าใช้จ่าย	- การให้ข้อมูลถึงความสำคัญและการได้รับการคุ้มครองจากการทำประกันภัยท่องเที่ยว รวมไปถึงการให้ข้อมูลการทำประกันภัยท่องเที่ยวในประเทศไทย	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย	เพื่อให้ให้นักท่องเที่ยวเกิดความตระหนักต่อความเสี่ยงจากอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นจากการขับขี่รถจักรยานยนต์รวมไปถึง ภาระทั้งค่าใช้จ่ายและอื่นๆ ที่จะเกิดขึ้นหลังจากประสบอุบัติเหตุในประเทศไทย เพื่อเป็นการเตรียมพร้อม

ตารางที่ 5.1 แนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติในระยะสั้น

แผนในระยะสั้น	รูปแบบการจัดการและการดำเนินการ	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	บทบาทและหน้าที่ในการดำเนินการ
หากเกิดอุบัติเหตุต่อนักท่องเที่ยวต่างชาติ		ผู้ประกอบการ - บริษัท กลาง คู้ม ครอง ผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด	การรับมือกับปัญหาที่จะเกิดขึ้นในอนาคต หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรรณรงค์ และการให้ข้อต่อนักท่องเที่ยวอย่างละเอียด เนื่องจากมีผลต่อการตัดสินใจการดำเนินการของนักท่องเที่ยวต่างชาติในการทำประกันภัยท่องเที่ยว
6. การปรับปรุงระบบการเก็บฐานข้อมูลนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ได้รับอุบัติเหตุในประเทศไทยอย่างเป็นระบบและมีมาตรฐาน	เพื่อให้สามารถวิเคราะห์ให้เห็นถึงสาเหตุและปัจจัยของปัญหาในเชิงลึก การเก็บข้อมูลอย่างเป็นระบบและเป็นมาตรฐานเดียวกัน จึงเป็นเรื่องสำคัญที่ทางภาครัฐควรให้ความสำคัญและร่วมมือกันพัฒนาระบบ โดยอาจจะเริ่มดำเนินการในจังหวัดที่เป็นสถานที่ท่องเที่ยวยอดนิยมจากนักท่องเที่ยวต่างชาติ เพื่อให้สามารถนำข้อมูลมาวิเคราะห์ให้เห็นถึงสาเหตุเชิงลึก ซึ่งมากกว่าการบอกอัตราจำนวนการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ที่เป็นระบบการจัดการของแต่ละหน่วยงานแยกกันดำเนินการของตนเองในปัจจุบัน	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - กระทรวงสาธารณสุข - โรงพยาบาลในประเทศไทย - สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สผจ.) - สถานีตำรวจภูธร ผู้ประกอบการ - ผู้ประกอบการโรงแรม - ผู้ประกอบการให้เช่ายานพาหนะ - ผู้ประกอบการร้านค้าร้านอาหารและห้ามสรรพสินค้า - ผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยว	ควรมีการพัฒนากระบวนการจัดเก็บข้อมูลอย่างเป็นมาตรฐานและรูปแบบเดียวกันในการจัดเก็บ เพื่อให้เกิดความสะดวกในการรวบรวมข้อมูลมาวิเคราะห์ ซึ่งควรพัฒนาโดยใช้ระบบของเทคโนโลยีในการเป็นเครื่องมือสำหรับการพัฒนาดังกล่าว โดยเพื่อให้เกิดความสะดวกทั้งการรวมข้อมูลและการกรอกข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในท้องถิ่น ทั้งด้านของตำรวจ โรงพยาบาล และ กู้ชีพกู้ภัย ซึ่งเบื้องต้นควรมีการออกแบบมาตรฐานและลักษณะการเก็บของข้อมูลในรูปแบบที่ง่ายต่อการใช้งาน เนื่องจากข้อจำกัดของบุคลากรที่ต้องดำเนินการหน้าที่หลักและต้องมีการทำระบบการเก็บข้อมูลเพิ่มเติม รวมไปถึงเพื่อให้เกิดสะดวกต่อการสืบค้นข้อมูลต่อทั้งเจ้าหน้าที่ นักวิจัย และผู้ที่สนใจอื่น ๆ เพื่อต้องการนำข้อมูลไปวิเคราะห์ต่อไป รวมไปถึงการพัฒนาสู่การจัดอบรมการจัดเก็บข้อมูลให้อยู่ในมาตรฐานเดียวกัน

- แผนในระยะกลาง

ตารางที่ 5.2 แนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติในระยะกลาง

แผนในระยะกลาง	รูปแบบการจัดการและการดำเนินการ	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	บทบาทและหน้าที่ในการดำเนินการ
1. การเพิ่มมาตรการตรวจสอบเอกสารและรูปแบบการให้เช่ารถจักรยานยนต์เช่าจากผู้ประกอบการแก่นักท่องเที่ยวต่างชาติ	- การเพิ่มมาตรการตรวจสอบเอกสารและรูปแบบการให้เช่ารถจักรยานยนต์เช่าจากผู้ประกอบการแก่นักท่องเที่ยวต่างชาติด้วยรูปแบบที่เหมาะสมต่อความพึงพอใจในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวอย่างปลอดภัย รวมไปถึงผู้ประกอบการด้านการให้เช่ารถจักรยานยนต์ เพื่อให้ผู้ประกอบการพึงพอใจและไม่ได้รับผลกระทบจากการปรับเปลี่ยนการเลือกรูปแบบการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติ หากมีมาตรการที่ตรวจสอบเอกสารเพิ่มเติมหรือยุ่งยากมากขึ้น	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - กรมการกงสุล - สำนักงานตำรวจแห่งชาติ - กรมการขนส่งทางบก ผู้ประกอบการ - ผู้ประกอบการด้านการให้เช่ารถจักรยานยนต์	ด้วยการใช้มาตรการตรวจสอบเอกสารและรูปแบบการให้เช่ารถจักรยานยนต์จากผู้ประกอบการ จะส่งผลให้นักท่องเที่ยวต่างชาติแบกรับความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุที่ลดน้อยลง โดยการให้ความรู้และตรวจสอบทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ รวมไปถึงใบขับขี่รถจักรยานยนต์
2. การจัดอบรมการขับขี่รถจักรยานแก่นักท่องเที่ยวเพื่อการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว	- การทำใบขับขี่สำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติในปัจจุบัน ไม่เป็นที่นิยมต่อนักท่องเที่ยวต่างชาติ เนื่องจากนักท่องเที่ยวเห็นถึงความไม่จำเป็นในการต้องครอบครองใบขับขี่แต่สามารถเช่ารถจักรยานยนต์มาขับขี่ในประเทศไทยได้ ประจวบกับการดำเนินการที่ยากลำบากทั้งสถานที่การดำเนินการที่ไกลกับแหล่งท่องเที่ยว รวมไปถึงระยะเวลาในการจัดทำ จึงควรมีการจัดทำใบขับขี่ชั่วคราวเฉพาะสำหรับนักท่องเที่ยว บริเวณใกล้สถานที่ท่องเที่ยว ในจังหวัดท่องเที่ยวอดนิยม	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - กรมการกงสุล - สถานเอกอัครราชทูต ผู้ประกอบการ - บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด	เพื่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยต่อนักท่องเที่ยวต่างชาติในการเช่ารถจักรยานยนต์เพื่อขับขี่ในประเทศไทย โดยจำเป็นต้องมีใบขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อทำการยืมรถจักรยานยนต์เข้ามาขับขี่ได้ ซึ่งหน่วยงานควรเอื้อประโยชน์เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาดังกล่าวในระยะกลาง จึงควรมีการจัดอบรมระยะสั้นในพื้นที่ท่องเที่ยวเพื่อออกใบขับขี่ชั่วคราวแก่นักท่องเที่ยว ทั้งนี้เพื่อเอื้อประโยชน์ต่อนักท่องเที่ยว และเป็นการเพิ่มทักษะ และความรู้ในการขับขี่อย่างปลอดภัยรวมถึงการไม่เสียผลประโยชน์ต่อผู้ประกอบการให้เช่ารถจักรยานยนต์ในพื้นที่ท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.2 แนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติในระยะกลาง

แผนในระยะกลาง	รูปแบบการจัดการและการดำเนินการ	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	บทบาทและหน้าที่ในการดำเนินการ
3. การติดตามนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ค้างชำระค่ารักษา และไม่สามารถชำระค่ารักษาได้	- เพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระค่าใช้จ่ายในการรักษานักท่องเที่ยวต่างชาติที่ประสบอุบัติเหตุในประเทศไทยโดยไม่มีการเตรียมประกันภัย ซึ่งทางโรงพยาบาลรัฐจะเป็นผู้รับดูแล ซึ่งนักท่องเที่ยวบางส่วน ไม่สามารถชำระค่ารักษาได้ ทั้งเนื่องจากเสียชีวิตระหว่างการดูแลรักษาและไม่สามารถติดต่อญาติได้ รวมไปถึงนักท่องเที่ยวที่ไม่สามารถผ่อนจ่ายได้ตามกำหนด แล้วหลบหนีไป ซึ่งส่งผลทำให้เป็นภาระอย่างมากต่อโรงพยาบาลรัฐในจังหวัดท่องเที่ยวของประเทศไทย ในการแบกรับภาระดังกล่าว จึงต้องมีแนวทางในการติดตามนักท่องเที่ยวอย่างเป็นระบบ ทั้งป้องกันการหลบหนี ด้วยการไม่สามารถให้เข้า-ออก จากประเทศไทยได้ หรือลดการให้บริการอื่นๆ ต่อนักท่องเที่ยวในกลุ่มนี้ (Black List) โดยต้องเกิดจากความร่วมมือระหว่างหน่วยงานในหลายฝ่ายด้วยกัน	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - กระทรวงสาธารณสุข - กรมการกงสุล - สถานเอกอัครราชทูต - สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	อาศัยการประสานงานระหว่างหน่วยงาน ระหว่างผู้ปฏิบัติการในพื้นที่ด้านการให้การดูแลรักษา โรงพยาบาลรัฐในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาดังกล่าว ด้วยการจัดเก็บข้อมูลเป็นระบบฐานข้อมูลอย่างเป็นมาตรฐานในรูปแบบดิจิทัล เพื่อให้สามารถเข้าถึงและส่งต่อข้อมูลได้อย่างเป็นระบบ และรวดเร็วต่อการสืบค้นจากในงานที่ร่วมประสานงานด้วย เพื่อให้หน่วยงานด้านการตรวจสอบประสานงานระหว่างกรมการกงสุล หรือสถานเอกอัครราชทูต เพื่อดำเนินคดี หรือควบคุมนักท่องเที่ยว ไม่ให้สามารถเข้า-ออก จากประเทศได้ต่อไป
4. ตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่นานาชาติในการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ	เนื่องมาจากการขาดความเข้มงวดต่อการตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่นานาชาติจากผู้ประกอบการให้เช่ารถจักรยานยนต์จากเจ้าหน้าที่ทางภาครัฐอย่างจริงจัง ส่งผลให้นักท่องเที่ยวที่ไม่มีทักษะ และไม่เคยขับขี่รถจักรยานยนต์มาก่อน สามารถเช่ารถจักรยานยนต์และขับขี่ในประเทศไทยได้ ซึ่งถือว่าเป็นปัจจัยเสี่ยงและเป็นสาเหตุสำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุต่อนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ผู้ประกอบการ - ผู้ประกอบการโรงแรม - ผู้ประกอบการให้เช่ายานพาหนะ	ดำเนินการตรวจสอบต่อผู้ประกอบการด้านการให้เช่ารถจักรยานยนต์อย่างจริงจัง รวมไปถึงการออกมาตรการหากไม่ดำเนินการตามนโยบาย หรือมาตรการที่ควบคุมไว้ สามารถเอาผิดและดำเนินคดีต่อผู้ประกอบการได้ รวมไปถึงการเข้มงวดในการตรวจสอบใบขับขี่รถจักรยานยนต์จากนักท่องเที่ยวต่างชาติระหว่างขับขี่รถจักรยานยนต์โดยเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจหน้าที่ดังกล่าว ซึ่งตำรวจควรมีการวางนโยบายและแผนรองรับ รวมถึงตั้งด่านตรวจใบขับขี่เพื่อดำเนินคดี หรือปรับ นักท่องเที่ยวต่างชาติที่ไม่มีใบขับขี่อย่างเหมาะสมต่อไป

- แผนในระยะยาว

ตารางที่ 5.3 แนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติในระยะยาว

แผนในระยะกลาง	รูปแบบการจัดการและการดำเนินการ	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	บทบาทและหน้าที่ในการดำเนินการ
การเพิ่มความรุนแรงของบทลงโทษในการกระทำผิดกฎจราจร			
1. การ บังคับให้ทำประกันภัยท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติก่อนเข้ามาเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย	- บังคับการทำประกันภัยของนักท่องเที่ยวต่างชาติก่อนการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย ทั้งในช่วงของการทำวีซ่าเข้าประเทศ และ เพื่อป้องกันการแบกรับภาระหนี้ของทางโรงพยาบาลและกระทรวงสาธารณสุขในส่วนของการค่าใช้จ่ายในการรักษาของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ไม่สามารถชำระได้ หรืออาจจะเสียชีวิตหลังจากเข้ารับการรักษาจากโรงพยาบาล ตัวอย่างเช่น โรงพยาบาลป่าตอง จังหวัดภูเก็ต มีภาระหนี้สะสมที่ไม่สามารถเก็บค่าใช้จ่ายนักท่องเที่ยวต่างชาติได้ ตั้งแต่ ปี พ.ศ.2553 ถึง พ.ศ.2557 ถึง 17,617,846 บาท	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - กรมการกงสุล - สถานเอกอัครราชทูต ผู้ประกอบการ - บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) - ผู้ประกอบการด้านประกันภัย	การประสานงานระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบทั้งในการตรวจสอบนักท่องเที่ยวมายังประเทศไทย ด้วยการบังคับการทำประกันภัยท่องเที่ยวมาก่อนการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมและป้องกันปัญหาหลังการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งด้านค่ารักษาและการติดต่อญาติผู้ประสบเหตุ และเพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระจากทางสาธารณสุขในการแบกรับงบประมาณค่าดูแลรักษาผู้ป่วยนักท่องเที่ยวต่างชาติที่มาประสบอุบัติเหตุในประเทศไทย
2. การเพิ่มความรุนแรงของบทลงโทษหากฝ่าฝืนหรือซ้ำผิดกฎจราจร	จากผลการวิเคราะห์พบว่า นักท่องเที่ยวต่างชาติบางส่วนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทยอย่างผิดกฎจราจร หรือไม่มีใบอนุญาตขับขี่ เนื่องจากทัศนคติที่ว่าประเทศไทยเป็นประเทศแห่งอิสระ และจากคำบอกกล่าวจากเพื่อนและคนรู้จักว่าสามารถทำพฤติกรรมดังกล่าวได้ในประเทศไทย รวมไปถึงการให้เหตุผลว่าบทลงโทษไม่รุนแรงพอต่อการทำให้เกิดความตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับขี่ของนักท่องเที่ยวต่างชาติได้ ทางผู้วิจัยจึงขอเสนอแนวทางการเพิ่มระดับความรุนแรงของบทลงโทษหากฝ่าฝืนกฎจราจรหรือข้อบังคับต่างๆ ให้เหมาะสมต่อเพื่อส่งผลให้นักท่องเที่ยวต่างชาติเกิดความตระหนักต่อความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - กรมการกงสุล - สำนักงานตำรวจแห่งชาติ - กรมการขนส่งทางบก ผู้ประกอบการ - บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด - ผู้ประกอบการให้เช่ารถจักรยานยนต์	การปรับเปลี่ยนหรือเพิ่มความรุนแรงของบทลงโทษ อาจจำเป็นต้องผ่านกระบวนการในการแก้ไขหรือเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรวมไปถึงข้อกำหนดบางข้อ เพื่อให้เกิดความตระหนักต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าอย่างปลอดภัยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ซึ่งต้องเกิดจากการได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานในหลายฝ่าย เพื่อวิเคราะห์หาความเหมาะสมของความรุนแรงต่อมาตรการที่ใช้กำหนดขึ้น ซึ่งอาจจำเป็นต้องการใช้ระยะเวลาเนื่องจากต้องอาศัยกระบวนการหลายขั้นตอน แต่ในทางเดียวกันทางภาครัฐควรให้ความสำคัญและเล็งเห็นต่อประโยชน์จะเกิดขึ้นต่อไปในอนาคต

5.3.2 แผนการดำเนินงานเพื่อนำแนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติไปสู่การปฏิบัติ

เพื่อให้แนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ สามารถนำไปสู่การปฏิบัติและนำไปใช้จริงต่อเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง หรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อแนวทางนั้นๆ ซึ่งการนำแนวทางการแก้ไขปัญหาสามารถนำไปใช้จริงได้มากยิ่งขึ้น ทางผู้วิจัยจึงวิเคราะห์และสรุปถึงความเหมาะสมในความเป็นไปได้ และความยากง่าย ต่อการปฏิบัติจริง เพื่อให้ในแต่ละแนวทางที่เกิดขึ้นเพื่อลดปัญหาจากปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ที่อาจส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ สามารถปฏิบัติ ได้อย่างยั่งยืน และทำได้จริงในทันที ตั้งแต่การแก้ไขปัญหาและการพัฒนาในระดับประเทศ ไปจนถึงในระดับองค์กรท้องถิ่น เนื่องด้วยบางแนวทางการแก้ไขปัญหาในพื้นที่จังหวัดท่องเที่ยว ทาง ผู้วิจัยเล็งเห็นว่าองค์กรหรือหน่วยงานในท้องถิ่นสามารถรองรับและแก้ไขปัญหาได้จากตั้งแต่ท้องถิ่นเองหรือสามารถเริ่มแก้ไขปัญหาได้ ก่อน ไม่เพียงแต่รอการแก้ไขจากส่วนกลาง โดยสามารถ วิเคราะห์และสรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 5.4

ตารางที่ 5.4 แผนการดำเนินงานเพื่อนำแนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติไปสู่การปฏิบัติ

แนวทางการความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ		ระยะเวลาและกระบวนการนำไปสู่การปฏิบัติ	ความเหมาะสมต่อการพัฒนาในระดับประเทศ	โอกาสในการดำเนินการด้วยหน่วยท้องถิ่นเอง
1.แผนในระยะสั้น				
1.1 การให้ข้อมูลแก่นักท่องเที่ยวต่างชาติที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในประเทศไทย	การให้ข้อมูลเพื่อแจ้งเตือน และให้เกิดความตระหนักตลอดการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทยอย่างระมัดระวัง	(5) สามารถดำเนินการได้เลย ด้วยงบประมาณจากการลงทุนที่ไม่สูงมาก และกระบวนการไม่มากสามารถดำเนินการได้เลย	(5) ควรมีการจัดการระบบข้อมูลอย่างเป็นระบบและมาตรฐานมาก เพื่อนำไปสู่การดำเนินการระดับชุมชน	(5) หน่วยงานท้องถิ่นมีความสำคัญอย่างมากต่อการให้รวบรวมและกระจายข้อมูลพื้นฐานในพื้นที่ท่องเที่ยว
	การให้ข้อมูลแก่นักท่องเที่ยวต่างชาติด้วยการเตือนทางข้อความจากสมาร์ทโฟน ด้วยระบบการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตฟรีที่บริเวณสนามบินเมื่อนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาในประเทศไทย	(4) สามารถดำเนินการได้เลย รวมไปถึงการต้องใช้เทคโนโลยีเป็นเครื่องมือในการพัฒนา ซึ่งอาจจะใช้เวลาในการดำเนินการ	(5) หน่วยงานระดับประเทศจัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนาระบบให้เกิดความมั่นคงและสามารถใช้งานได้อย่างเสถียร	(3) ท้องถิ่นสามารถเป็นฝ่ายสนับสนุนการดำเนินการและการให้ข้อมูลเชิงพื้นที่
	ให้ข้อมูลสำหรับการเดินทางด้วยรูปแบบขนส่งสาธารณะและกึ่งสาธารณะ รวมไปถึงการเช่ายานพาหนะแก่นักท่องเที่ยวต่างชาติแบบครบวงจร	(5) สามารถดำเนินการได้เลย ด้วยงบประมาณจากการลงทุนที่ไม่สูงมาก และกระบวนการไม่มากสามารถดำเนินการได้เลย	(5) ควรมีการจัดการระบบข้อมูลอย่างเป็นระบบและมาตรฐานมาก เพื่อนำไปสู่การดำเนินการระดับชุมชน	(5) หน่วยงานท้องถิ่นมีความสำคัญอย่างมากต่อการให้รวบรวมและกระจายข้อมูลพื้นฐานในพื้นที่ท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.4 แผนการดำเนินงานเพื่อนำแนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติไปสู่การปฏิบัติ

แนวทางการความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ		ระยะเวลาและกระบวนการนำไปสู่การปฏิบัติ	ความเหมาะสมต่อการพัฒนาในระดับประเทศ	โอกาสในการดำเนินการด้วยหน่วยงานอื่น
1.1 การให้ข้อมูลแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในประเทศไทย	ให้ข้อมูลถึงจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุตามบริเวณสถานที่ท่องเที่ยวในประเทศไทย	(5) สามารถดำเนินการได้เลย ด้วยงบประมาณจากการลงทุนที่ไม่สูงมาก และกระบวนการไม่มากสามารถดำเนินการได้เลย	(5) ควรมีการจัดการระบบข้อมูลอย่างเป็นระบบและมาตรฐานมาก เพื่อนำไปสู่การดำเนินการระดับชุมชน	(5) หน่วยงานท้องถิ่นมีความสำคัญอย่างมากต่อการให้รวบรวมและกระจายข้อมูลพื้นฐานในพื้นที่ท่องเที่ยว
	การให้ข้อมูลถึงรายละเอียดในการเช่ารถจักรยานยนต์เพื่อขี่ในประเทศไทยอย่างปลอดภัย	(5) สามารถดำเนินการได้เลย ด้วยงบประมาณจากการลงทุนที่ไม่สูงมาก และกระบวนการไม่มากสามารถดำเนินการได้เลย	(5) ควรมีการจัดการระบบและประเมินเพื่อหารูปแบบที่เหมาะสมต่อการดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อนักท่องเที่ยวอย่างแท้จริง	(5) หน่วยงานท้องถิ่นมีความสำคัญอย่างมากต่อการให้รวบรวมและกระจายข้อมูลพื้นฐานในพื้นที่ท่องเที่ยว
	การให้ข้อมูลในการทำประกันภัยท่องเที่ยวต่อนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายหากเกิดอุบัติเหตุต่อนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	(5) สามารถดำเนินการได้เลย ด้วยงบประมาณจากการลงทุนที่ไม่สูงมาก และกระบวนการไม่มากสามารถดำเนินการได้เลย	(5) ควรมีการจัดการระบบข้อมูลอย่างเป็นระบบและมาตรฐานมาก เพื่อนำไปสู่การดำเนินการระดับชุมชน	(5) หน่วยงานท้องถิ่นมีความสำคัญอย่างมากต่อการให้รวบรวมและกระจายข้อมูลพื้นฐานในพื้นที่ท่องเที่ยว
1.2 การปรับปรุงระบบการจัดเก็บฐานข้อมูลนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ได้รับอุบัติเหตุในประเทศไทยอย่างเป็นระบบและมีมาตรฐาน	เริ่มดำเนินการในจังหวัดที่เป็นสถานที่ท่องเที่ยวยอดนิยมจากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ เพื่อให้สามารถนำข้อมูลมาวิเคราะห์ให้เห็นถึงสาเหตุเชิงลึก ซึ่งมากไปกว่าการบอกอัตราจำนวนการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ที่เป็นระบบการจัดการของแต่ละหน่วยงานแยกกันดำเนินการของตนเองในปัจจุบัน	(5) เพื่อให้สามารถเกิดการจัดการอย่างเป็นระบบและเทคโนโลยีการจัดการในปัจจุบันสามารถดำเนินการและพัฒนาเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด	(5) ควรมีการจัดการระบบข้อมูลอย่างเป็นระบบและมาตรฐานมาก เพื่อนำไปสู่การดำเนินการระดับชุมชน	(5) หน่วยงานท้องถิ่นบริหารจัดการทรัพยากรทั้งบุคคลและงบประมาณฝ่ายการจัดการระบบฐานข้อมูลดังกล่าว เพื่อเตรียมความพร้อมการดำเนินการได้อย่างเป็นระบบ

ตารางที่ 5.4 แผนการดำเนินงานเพื่อนำแนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติไปสู่การปฏิบัติ

แนวทางการความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ	ระยะเวลาและกระบวนการนำไปสู่การปฏิบัติ	ความเหมาะสมต่อการพัฒนาในระดับประเทศ	โอกาสในการดำเนินการด้วยหน่วยท้องถิ่นเอง	
2.แผนในระยะกลาง				
2.1 การเพิ่มมาตรการตรวจสอบเอกสารและรูปแบบการให้เช่ารถจักรยานยนต์เช่าจากผู้ประกอบการแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	ด้วยการใช้มาตรการตรวจสอบเอกสารและรูปแบบการให้เช่ารถจักรยานยนต์จากผู้ประกอบการ จะส่งผลให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติแบกรับความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุที่ลดน้อยลง โดยการให้ความรู้และตรวจสอบทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ รวมไปถึงใบขับขี่รถจักรยานยนต์	(3) การประกาศใช้มาตรการและข้อกำหนดต่างๆ อาจต้องใช้เวลาดำเนินการพิจารณาข้อกำหนดต่างๆ	(5) ควรมีจัดการตรวจสอบเอกสารและรูปแบบการให้เช่าอย่างเหมาะสมและได้มาตรฐานเพื่อให้เกิด	(5) หน่วยงานท้องถิ่นดำเนินการสืบเนื่องต่อจากการวางแผนมาตรการตรวจสอบการให้เช่าในพื้นที่ท่องเที่ยวของตนอย่างเข้มงวด
2.2 การจัดอบรมการขับขี่รถจักรยานแก่นักท่องเที่ยวเพื่อการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว	การทำใบขับขี่สำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในปัจจุบัน ไม่เป็นที่นิยมต่อนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเนื่องจากนักท่องเที่ยวเห็นถึงความไม่จำเป็นในการต้องครอบครองใบขับขี่แต่สามารถเช่ารถจักรยานยนต์มาขับขี่ในประเทศไทยได้	(3) อาศัยทรัพยากรทั้งงบประมาณและบุคลากรในการพัฒนาตามแนวทางดังกล่าว	(5) พัฒนารูปแบบการจัดอบรมและทำใบขับขี่ให้แก่ นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในสถานที่ท่องเที่ยว (On-site)	(4) หน่วยงานท้องถิ่นประสานงานและปฏิบัติตามหน่วยงานระดับประเทศเตรียมพร้อมบุคลากรและการจัดสรรงบประมาณจากระดับประเทศ
2.3 การติดตามนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ค้างชำระค่ารักษา และไม่สามารถชำระค่ารักษาได้	ติดตามนักท่องเที่ยวกลุ่มดังกล่าวด้วยการจัดเก็บข้อมูลเป็นระบบฐานข้อมูลอย่างเป็นมาตรฐานในรูปแบบดิจิทัล เพื่อให้สามารถเข้าถึงและส่งต่อข้อมูลได้อย่างเป็นระบบและรวดเร็วต่อการสืบค้นจากในงานที่ร่วมประสานงานด้วย เพื่อให้หน่วยงานด้านการตรวจสอบประสานงานระหว่างกรมการกงสุล หรือสถานเอกอัครราชทูต เพื่อดำเนินคดี หรือควบคุม	(3) การประกาศใช้มาตรการและข้อกำหนดต่างๆ อาจต้องใช้เวลาดำเนินการพิจารณาข้อกำหนดต่างๆ	(5) ควรมีจัดการตรวจสอบเอกสารและรูปแบบการให้เช่าอย่างเหมาะสมและได้มาตรฐานเพื่อให้เกิด	(5) หน่วยงานท้องถิ่นดำเนินการสืบเนื่องต่อจากการวางแผนมาตรการตรวจสอบการให้เช่าในพื้นที่ท่องเที่ยวของตนอย่างเข้มงวด

ตารางที่ 5.4 แผนการดำเนินงานเพื่อนำแนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติไปสู่การปฏิบัติ

แนวทางการความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ		ระยะเวลาและกระบวนการนำไปสู่การปฏิบัติ	ความเหมาะสมต่อการพัฒนาในระดับประเทศ	โอกาสในการดำเนินการด้วยหน่วยงานอื่น
	นักท่องเที่ยวไม่สามารถเข้า-ออก จากประเทศได้ต่อไป			
2.4 ตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่นานาชาติในการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ	ดำเนินการตรวจสอบต่อผู้ประกอบการด้านการให้เช่ารถจักรยานยนต์อย่างจริงจัง รวมไปถึงการออกมาตรการหากไม่ดำเนินการตามนโยบาย หรือมาตรการที่ควบคุมไว้ สามารถเอาผิดและดำเนินคดีต่อผู้ประกอบการได้ รวมไปถึงการเข้มงวดในการตรวจสอบใบขับขี่รถจักรยานยนต์จากนักท่องเที่ยวต่างชาติระหว่างใช้รถจักรยานยนต์โดยเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจหน้าที่ดังกล่าว ซึ่งตำรวจควรมีการวางนโยบายและแผนรณรงค์ รวมถึงตั้งด่านตรวจใบขับขี่เพื่อดำเนินคดี หรือปรับ นักท่องเที่ยวต่างชาติที่ไม่มีใบขับขี่อย่างเหมาะสมต่อไป	(4) ด้วยมาตรการการจัดการค่อนข้างเข้มงวดและส่งผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในทุกส่วน ซึ่งต้องใช้ระยะเวลาในการพิจารณา	(5) วิเคราะห์หามาตรการและแนวทางในการนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเหมาะสม และขั้นตอนในการดำเนินการ	(5) หน่วยงานท้องถิ่นดำเนินการสืบเนื่องต่อการวางแผนมาตรการกาตรวจสอบในพื้นที่ท่องเที่ยวของตนอย่างเข้มงวด
3.แผนในระยะยาว				

ตารางที่ 5.4 แผนการดำเนินงานเพื่อนำแนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติไปสู่การปฏิบัติ

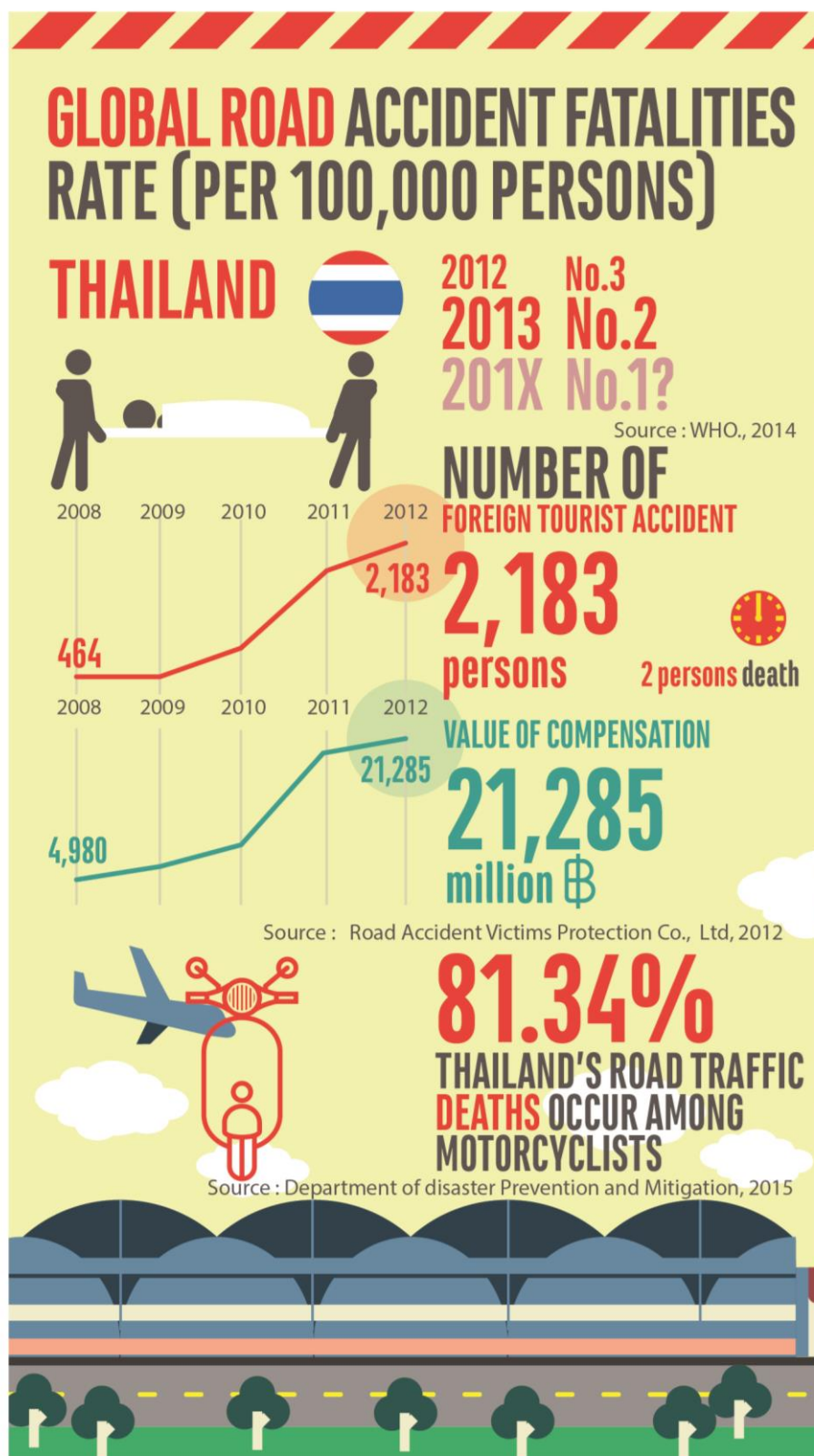
แนวทางการความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ	ระยะเวลาและกระบวนการนำไปสู่การปฏิบัติ	ความเหมาะสมต่อการพัฒนาในระดับประเทศ	โอกาสในการดำเนินการด้วยหน่วยงานอื่น
3.1 การบังคับให้ทำประกันภัยท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติก่อนเข้ามาเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย	การประสานงานระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบทั้งในการตรวจสอบนักท่องเที่ยวมายังประเทศไทย ด้วยการบังคับการทำประกันภัยท่องเที่ยวก่อนการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมและป้องกันปัญหาหลังการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งด้านค่ารักษา และการติดต่อญาติผู้ประสบเหตุ และเพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระจากทางสาธารณสุขในการแบกรับงบประมาณค่าดูแลรักษาผู้ป่วยนักท่องเที่ยวต่างชาติที่มาประสบอุบัติเหตุในประเทศไทย	(3) ด้วยรูปแบบของมาตรการดังกล่าวมีความเข้มงวดสูงต่อการบังคับใช้ รวมไปถึงการส่งผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหน่วยงาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งนักท่องเที่ยวต่างชาติ ซึ่งจำเป็นต้องดำเนินการทำประกันภัยมาก่อนท่องเที่ยวในประเทศไทย	(5) หน่วยงานควรมีการประสานงานในระดับประเทศเพื่อให้มาตรการสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้จริง (3) หน่วยงานท้องถิ่นให้ข้อมูลต่อนักท่องเที่ยวต่างชาติในการทำประกันภัยท่องเที่ยว
3.2 การเพิ่มความรุนแรงของบทลงโทษหากฝ่าฝืนหรือซ้ำผิดกฎจราจร	การปรับเปลี่ยนหรือเพิ่มความรุนแรงของบทลงโทษอาจจำเป็นต้องผ่านกระบวนการในการแก้ไขหรือเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรวมถึงข้อกำหนดบางข้อเพื่อให้เกิดความตระหนักต่อการใช้รถจักรยานยนต์เช่าอย่างปลอดภัยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ซึ่งต้องเกิดจากการได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานในหลายฝ่าย เพื่อวิเคราะห์หาความเหมาะสมของความรุนแรงต่อมาตรการที่ใช้กำหนดขึ้น ซึ่งอาจจำเป็นต้องใช้ระยะเวลาเนื่องจากต้องอาศัยกระบวนการหลายขั้นตอน แต่ในทางเดียวกันทางภาครัฐควรให้ความสำคัญและเล็งเห็นต่อประโยชน์จะเกิดขึ้นต่อไปในอนาคต	(2) การเพิ่มความรุนแรงของบทลงโทษหากนักท่องเที่ยวต่างชาติฝ่าฝืนกฎจราจรในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย ซึ่งประกอบด้วยกระบวนการในหลายขั้นตอนซึ่งต้องใช้ระยะเวลาในการนำไปสู่การปฏิบัติได้จริง	(5) หน่วยงานควรมีการประสานงานในระดับประเทศเพื่อกำหนดทิศทางและหามาตรการที่เหมาะสมต่อบทลงโทษดังกล่าว (3) หน่วยงานท้องถิ่นให้ข้อมูลดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดขึ้นจากหน่วยงานในระดับประเทศ

5.4 คู่มือการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่จะเดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทย

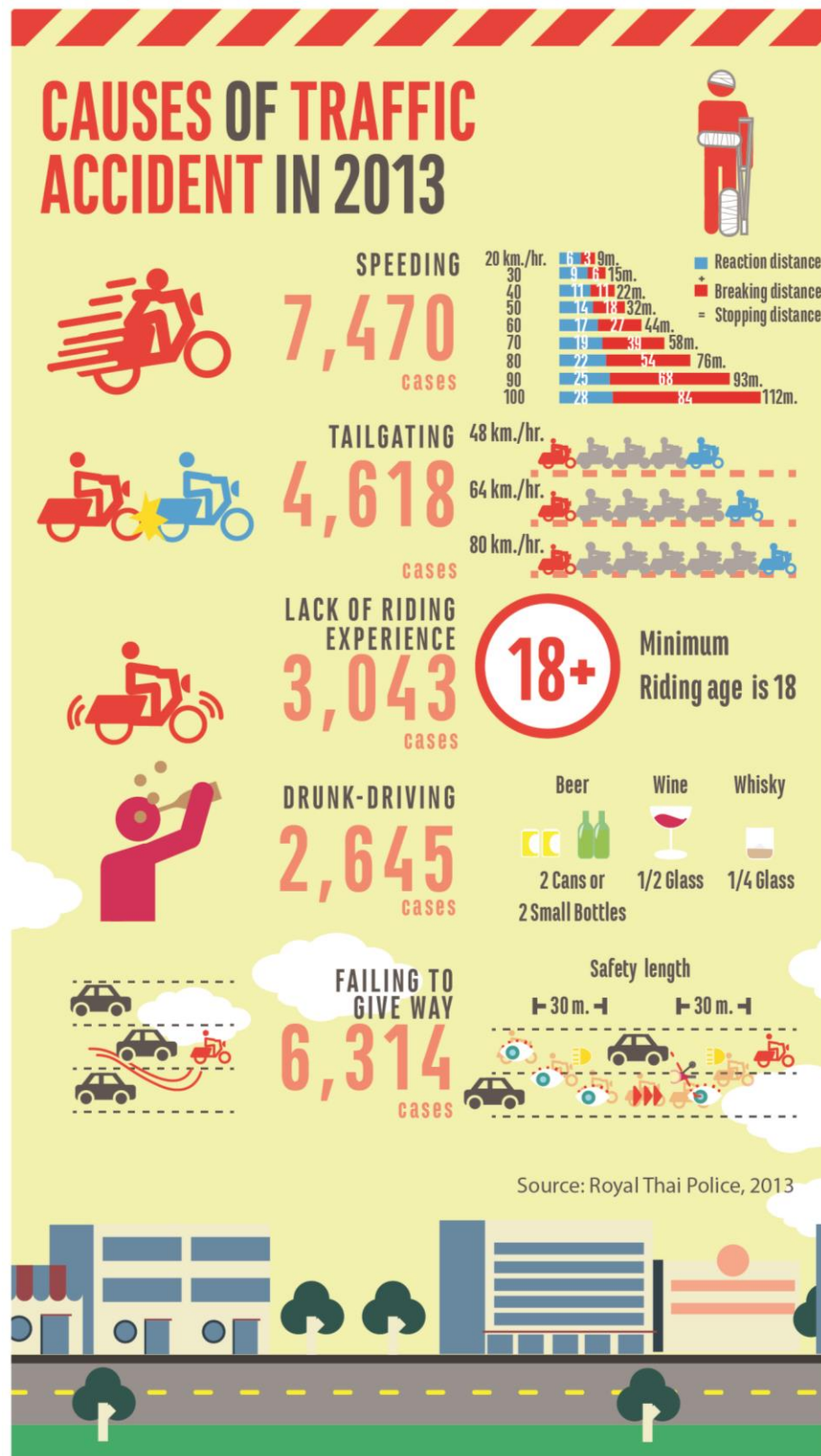
ภาพที่ 5.10 หน้าปกคู่มือการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย
สำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่จะเดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทย



ภาพที่ 5.11 การให้ข้อมูลเกี่ยวกับสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยในปัจจุบัน



ภาพที่ 5.12 การให้ข้อมูลเกี่ยวกับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทย



ภาพที่ 5.13 การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการทำใบขับขี่สำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในประเทศไทย

GETTING YOUR MOTORCYCLE DRIVING LICENSE

To apply a license at the local Department of Land Transport

- an international driver's license for up to 6 months
- do not even need to take a driving test as a foreign or international license is usually enough
- bring an interpreter to the appointment
- fill out forms in Thai only

Application:

-  passport + valid non-immigrant visa
-  residence address in Thailand (certified by embassy or local Thai Immigration Office)
-  two passport size photos
-  home country's riding license
-  good health (a medical certificate from a General Practitioner in Thailand)
-  application fee (please ask for detail)

Location:



Fee:
105 ฿ / YEAR
temporary Thai driver's license

Qualification:

-  no physical or mental handicap(s)
18+ years of age
-  hold a valid Non-Immigrant Visa (tourists can not apply)
-  take a short class about riding laws
-  color blindness test
-  written test (in Thai)




ภาพที่ 5.14 การให้ข้อมูลเกี่ยวกับกฎจราจรและบทลงโทษหากฝ่าฝืนกฎจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย



ภาพที่ 5.15 การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการทำประกันภัยท่องเที่ยวในประเทศไทย

INSURANCE

PLEASE APPLY INSURANCE BEFORE TRAVEL

AFTER IS UNAPPLICABLE

24 Hr. coverage during the trip

1-70 years old is insurable

No medical examination required

☒ ☐

Single Trip/Annual
cover plan is yours

JAN

FEB

Cover up 60 days

IN CASE YOU ARE IN AN ACCIDENT

- 1** Check if anyone is injured
- 2** If necessary, call **1669** for an ambulance/emergency services
- 3** If possible, **move vehicle** off the road
- 4** Exchange name, address, driver's license number, vehicle registration, and insurance information **with all drivers or property owners who are involved.** Show your driver's license and registration property if asked to do so

ESSENTIALS OF INSURANCE

1. Loss of life, dismemberment (hand, foot), loss of sight or total permanent disability during the trip from accident
2. Medical expenses from accident and sickness
3. Trip cancellation

Source:
 1) <http://www.tourismthailand.org/ThailandTravelShield/>
 2) <http://www.tatnews.org/thailand-launches-tourist-insurance-coverage-scheme/>

ภาพที่ 5.16 การให้ข้อมูลเกี่ยวกับเบอร์โทรศัพท์ฉุกเฉิน และสายด่วนเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย

EMERGENCY CALL

EMERGENCY MEDICAL SERVICES	1669
POLICE EMERGENCY	191
HIGHWAY POLICE	1193
EXPRESSWAY AUTHORITY	1543
TOURIST POLICE DIVISION	1155

Websites
www.tourismthailand.org
www.tatnews.org

HOW TO MAKE A JOURNEY?

USE PUBLIC TRANSPORTATION! (Icons: Motorcycle, Boat, Taxi, Bus, Ferry, M) **MOTORCYCLE RENTAL? LICENSE? INSURANCE? KNOW HOW TO RENT?** (Icons: Motorcycle, License, Insurance)

RIDING ESSENTIAL SKILLS (Icons: Person with helmet, Hand)

- 1 GOOD RIDING TECHNIQUES
- 2 HAZARDOUS LOCATION INFORMATION
- 3 WHAT TO DO IN AN INCIDENT, ACCIDENT OR EMERGENCY
- 4 MAINTENANCE OF VEHICLE
- 5 LAW AND REGULATION

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

- A. James McKnight, Raymond C. Peck , Graduated Driver Licensing and Safer Driving, Journal of Safety Research 34 (2003) 85– 89, 2003
- B.Sexton et al. The Accident Risk of Motorcyclists, TRL Report 607, 2004
- G. Bartl, DAN-Report Results of EU-Project: Description and Analysis of Post Licensing Measures for Novice Drivers, Austrian Road Safety Board, 2000
- Haddon, W. (1980). Advance in the epidemiology of injury as a basis for public policy.
- Hofstede, G. & Hofstede, G.J. (2005). Cultures and organizations: Software of the mind. Revised and expanded 2nd ed. New York: McGraw-Hill.
- Justin D. Baer Andrea L. Cook Stéphane Baldi, Motorcycle Rider Education and Licensing: A Review of Programs and Practices, DOT HS 809 852 , 2005
- Management System Certification Institute (Thailand). (2010). มาตรฐานระบบการจัดการใหม่สำหรับการบริหารจัดการความปลอดภัยคมนาคม ISO 39001, สืบค้นเมื่อ 4 กันยายน 2557 .จาก http://www.masci.or.th/intelligence_news_details
- Paul H. Wright, Highway Engineering, John Wiley and Sons, 1996.
- World Report on Road Traffic Injury Prevention, 2004
- กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. ข้อมูลสถิติการเสียชีวิตของผู้ ขับขี่รถจักรยานยนต์ ปี 2556. กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข, 2556.
- โครงการวิจัยปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออุบัติเหตุโดยสารในประเทศไทย. กรุงเทพฯ., กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ทีวีศักดิ์ เตชะกระโทก การศึกษาทบทวนความรู้เกี่ยวกับสถานการณ์ปัจจุบันของงานวิจัยด้านอุบัติเหตุทาง ถนนของ ประเทศไทย. พิษณุโลก : คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร., 2551
- แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552 – 2555. กรุงเทพฯ. กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย.
- พิชัย ชานีรณานนท์. ถนนปลอดภัยด้วยหลักวิศวกรรม Engineering Safer Road. บริษัท ลิ้มปรางเดอ์ การ พิมพ์ จำกัด. , 2549
- ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน <http://www.roadsafetythai.org/node/22>สืบค้นเมื่อวันที่ 4 กันยายน พ.ศ. 2557
- สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ. มาตรฐานและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับระบบการแพทย์ฉุกเฉิน ฉบับที่ 1 พิมพ์ครั้งที่ 1, 2553
- สำนักแผนความปลอดภัย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) (ม.ป.ป.) เอกสาร ประกอบการ อบรม การ ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit), 2553

ภาคผนวก ก

CODE:

--	--	--

Name



The Study of Improvement for motorcycle rental service of foreign tourist
Faculty of Architecture and Planning, Thammasat University

Location Name.....Province..... Date...../...../..... Time.....

The objective of this questionnaire is to assess the behavior and satisfaction of tourists. With this in-depth information, the understanding will help to improve the road safety system in Thailand in order to launch the suitable plan for foreign tourists who travel by motorcycle rental to reach the international standard. Your answers will be used for academic purpose only which will help to improve the road safety situation in the country.

Part 1 Tourism Information

1.1 How did you get the information of this trip? (You can choose more than one answer.)

- ☐ Internet/Website ☐ Guidebook ☐ Newspaper/TV/Radio
☐ Friends/Relatives ☐ College ☐ Others.....

1.2 Have you heard any information about motorcycle safety situation in Thailand based on source of information in 2.1?

- ☐ Yes. There is no problem about motorcycle safety travel in Thailand
☐ Yes. It is unsafe to travel in Thailand ☐ No, never heard

1.3 Is this your first time to visit Thailand?

- ☐ Yes ☐ No

1.4 If "NO", how many times have you ever come to Thailand? Specify.....

1.5 How long will you stay in Thailand for this Trip? Specify..... Months..... Days

1.6 How long will you stay at this current site for this trip? Specify..... Months..... Days

1.7 How much money did you estimate to spend for this trip (to Thailand)? Specify.....Baht orBaht/day

1.8 How do you prepare your travel plan for this trip?

- ☐ Tour Taker ☐ Preplanner ☐ Wanderer/Backpacker

1.9. Have you prepared your travel insurance before coming to Thailand?

- ☐ Yes ☐ No, buy after coming to Thailand ☐ No, do not have during the whole trip ☐ Others.....

1.9.1 If "Yes", which types of your insurance?

- ☐ Government insurance ☐ General-life Insurance ☐ Travelling Insurance ☐ Others.....

1.9.2 If you buy after coming to Thailand, please explain how to you get the travel insurance.

- ☐ Already include in the rental package ☐ Buy separately.....
☐ Others.....

1.9.3 Which level of your insurance cover the damages caused by the road accident?

- ☐ Injury ☐ Death ☐ Both ☐ Others.....

1.10. In 1.9, if you "DID NOT" have the travel insurance, please state your reason to ignore about the insurance.

- ☐ Costly ☐ No time ☐ Have no information ☐ Do not concern about accident ☐ Others.....

1.10.1 Are you aware that you "DID NOT" have the travel insurance if you get an accident?

- ☐ Yes ☐ No

Part 2 Transportation Behavior**2.1 Did you have any information about how to rent a Motorcycle in THAILAND?**

[] Yes [] No

2.1.1 Which source of information have you considered before making decision to ride motorcycle in THAILAND?

(You can choose more than one answer.)

[] Internet/Website [] Guidebook [] Brochure/Leaflet [] Friends/Relatives
 [] Television/Radio [] Travel Agent [] Motorcycle Magazine [] Others.....

2.1.2 What is your criteria to select operator or motorcycle rental shop?

(You can choose more than one answer.)

[] Cost [] motorcycle conditions [] Insurance [] Recommended by source of information in 2.2.1
 [] Information form operator/ motorcycle rental shop [] Others.....

2.2 Have you had any experience on riding motorcycle in your home country?

[] Yes [] No

2.3 What type of motorcycle did you rent during this trip?

[] Standard Motorcycles [] Scooter [] Touring [] Others.....

2.3.1 What is the motorcycles' engine capacity you frequently ride in YOUR HOME COUNTRY?

[] Less than 250 cc [] 251-500 cc [] 501-750 cc [] 751-1,000 cc [] Over 1,000 cc [] Others.....

2.3.2 What is the motorcycles' engine capacity you ride in THIS TRIP?

[] Less than 250 cc [] 251-500 cc [] 501-750 cc [] 751-1,000 cc [] Over 1,000 cc [] Others.....

2.4 Have you had any safety information about Motorcycle riding in THAILAND from Motorcycle Rental Operator?

[] Yes [] No

2.4.1 In 2.4, if "YES" which information that you obtained from Motorcycle Rental Operator?

[] Traffic Rules [] Penalty [] Rules of Renting a Motorcycle [] Type of Motorcycle
 [] Insurance [] Safety Equipment [] Others.....

2.5 What are documents that you applied for Motorcycle Rental Operator? (You can choose more than one answer.)

[] Motorcycle license [] Passport [] Deposit
 [] Application for Motorcycle rental [] Others (Specify.....)

2.6 How much money that you pay for Motorcycle RentalBaht/day**2.7 Please rate the performance of usage Motorcycle Rental based on the following criteria :**

No.	criteria	Very Good	Good	Moderate	Poor	Very Poor
2.7.1	Convenient					
2.7.2	Comfortable					
2.7.3	Economical					
2.7.4	Safety					
2.7.5	Environmentally friendly					
2.7.6	Social Environment/Availability					
2.7.7	Others (Specify.....)					

2.8 Do you have an international motorcycle license for riding in Thailand?

☐ Yes (Please specify type of license :) ☐ No

2.9 Have you have motorcycle riding license in your country?

☐ Yes ☐ No

2.10 Have you ever received any information about the motorcycle safety regulation/traffic regulation before coming to Thailand?

☐ Yes ☐ No ☐ Not sure

2.11 Please state the information which you "HAVE KNOWN" or "NOT KNOWN" about the motorcycle safety in Thailand

No.	List	Traffic Rules of motorcycle riding			Rules of discipline and punishment of illegal motorcycle riding		
		Yes	No	Riding limit	Yes	No	Penalty
2.11.1	Speed limit in the urban area			_____km/hr			☐ Imprison less than 3 months and fine less than 5,000 baht or both. ☐ Fine less than 5,000 baht. ☐ Revocation of license and fine less than 1,000 baht.
2.11.2	Blood alcohol limit			_____mg% (_____glass of beer/wine)			☐ Imprison less than 3 months and fine 2,000-10,000 baht or both. ☐ Fine less than 1,000 baht. ☐ License suspension for one month.
2.11.3	Helmet usage			Both drivers and passenger/only driver			☐ Fine less than 500 baht. ☐ License suspension for one month.
2.11.4	Driving without a signal before turning or stopping			-			☐ Fine less than 500 baht. ☐ License suspension for one month.
2.11.5	Driving against the lane direction			-			☐ Fine less than 500 baht. ☐ License suspension for one month.
2.11.6	Stopping or parking traffic obstruction			-			☐ Fine less than 1,000 baht. ☐ Fine less than 400 baht.

2.12 Which level of your understanding with traffic sign in Thailand?

☐ Very low ☐ Below Average ☐ Average ☐ Above average ☐ Very high

2.13 Do you know about the emergency number when you face an traffic accident?

☐ Yes ☐ No

2.14 If "Yes", what was the emergency agency which you contact, please give the number of calling?

☐ EMS(_____) ☐ Police (_____) ☐ Hospital (_____) ☐ Call 1669

☐ Family/Relations(_____) ☐ Friends(_____) ☐ Others.....

Part 3 Motorcycle Accident Experience

3.1 Have you had any experience in the accident scene?

[] Yes (Slightly injury/Serious injury/ _____) [] No

3.2 If "Yes", what is the cause of your accident? Specify.....

[] Human [] Vehicle [] Road and Environment [] Others.....

3.3 Which mode of transportation involved in your accident?

[] Train [] Bus [] Van

[] Private Car/ Rental car [] Three-wheeler taxi (Tuk-Tuk) [] Motorcycle Taxi/Rental Motorcycle

[] Others.....

3.4 Have you ever had any injure experience from transportation in your country?

[] Yes (Slightly injury/Serious injury _____) [] No

3.5 How did you get to hospital (OR other medical care.....) when you had an accident?

[] By yourself [] People on accident scene

[] Police [] EMS staff from hospital [] Others.....

3.6 Please give the information of your traffic accident?

3.6.1	Time of accident	Day	Night
3.6.2	Mode of your transport		
3.6.3	Vehicle involve during accident	Number of vehicle	Type of vehicles.....
3.6.4	Alcohol impairment	Yes/No	
3.6.5	Drowsy riding	Yes/No	
3.6.7	Number of passengers (Motorcycle)		
3.6.8	Others.....		

3.7 Have you ever had any injure experience from traffic accident in your country?

[] Yes (Slightly injury/Serious injury _____) [] No

3.8 How did you get to hospital (OR other medical care.....) when you had an accident?

[] By yourself [] People on accident scene [] Police [] EMS staff from hospital [] Others.....

3.9 How fast of emergency relief reach you when the accident happened? (in case of accident)

[] <10 min [] 11-30 min [] 30 min-1 hour [] > 1 hour [] Others.....

Part 4 Tourist attitude to improve motorcycle safety situation of travel in THAILAND

4.1 Do you realize that it is unsafe to ride motorcycle in Thailand?

[] Yes it is unsafe but still riding motorcycle in Thailand.

[] Yes it is unsafe and I will not riding motorcycle in Thailand again.

[] No there is no problem and still riding motorcycle in Thailand.

4.1.1 If yes, why you stil riding?

[] Low Enforcement [] Low fine [] Land of freedom/ Culture of low safety

[] Others.....

4.2 If you have some “risk behavior” during you riding motorcycle in Thailand, please give the supportive reason about the experience during accident. Please make a RANKING 3 of THE MOST INFLUENT FACTOR (3) TO THE LEAST INFLUENCE (1), SCALE OF 3,2,1.

- ☐ No information about the law and regulation ☐ Poor enforcement by the police
☐ Lower fare and punishment in Thailand ☐ Attitude of freedom outside home country
☐ Do not understand traffic sign ☐ Others.....

4.3 Please rate improve motorcycle rental safety system in THAILAND?

No.	Ways to alleviate	Opinion		Level of Impact to your decision for Rent a motorcycle in Thailand				
		Agreed	Dis agreed	Lowest	Low	Medium	High	Highest
4.3.1	Provide information about traffic regulation riding motorcycle in Thailand by Brochure/Leaflet							
4.3.2	Motorcycle Training for launching temporary license in Thailand							
4.3.3	Suspended & Revoked temporary rider's license							
4.3.4	Higher level of penalty (fine and period of imprison)							
4.3.5	Require international motorcycle riding permit for riding in Thailand							
4.3.6	Others (Specify.....)							

4.4 What is the best way to improve motorcycle safety in term of ROAD AND ENVIRONMENT in THAILAND?

- ☐ Improve traffic sign to more international system ☐ Improve quality of road conditions
☐ Provide motorcycle lane ☐ Others.....

4.5 What is the best way to improve motorcycle safety in term of RIDERS' BEHAVIOR in THAILAND?

- ☐ Provide information about the law and regulation ☐ More enforcement by the police
☐ More fine and punishment in Thailand ☐ Improve database system of motorcycle safety
☐ Others.....

4.6 What is the best way to improve motorcycle safety in term of VEHICLE in THAILAND?

- ☐ Regulation check ☐ Technology to track speed
☐ Control vehicle speed (engine) ☐ Others.....

Part 5 General Information

5.1 Gender ☐ Male ☐ Female

5.2 Age (years) ☐ <20 ☐ 21-30 ☐ 31-40 ☐ 41-50
☐ 51-60 ☐ 61-70 ☐ 71-80 ☐ Over 80

5.3 Nationality Specify.....

5.4 Country of origin Specify.....

5.5 Education

☐ High School ☐ Vocation/Technical College ☐ Bachelor's Degree ☐ Others.....

5.6 Occupation

☐ Unemployed ☐ Government / State ☐ Business Owner ☐ University students/staffs
☐ Company's Employee ☐ Housewife ☐ Retired ☐ Others.....

5.7 Income (\$/Month)

☐ <500 \$/month ☐ 501-1,000 \$/month ☐ 1,001-1,500 \$/month ☐ 1,501-2,000 \$/month
☐ 2,001-2,500 \$/month ☐ 2,501-3,000 \$/month ☐ >3,000 \$/month ☐ Others.....

5.8 Marital status

☐ Single ☐ Marriage/Couple ☐ Divorce ☐ Others.....

5.9 Size of Household/Family members Specify.....(Persons/house)

5.10 Number of Children Specify.....(Persons/house)

5.11 Number of accompany person Specify.....(Persons)

5.12 Accompany person for this trip Specify.....

Thank you very much for your kind cooperation



ภาคผนวก ข



โครงการวิจัยเรื่อง การยกระดับความปลอดภัย
ในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยว
ดำเนินการโดย คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
(หน่วยงานและสถาบันที่เกี่ยวข้อง)

สถานที่สัมภาษณ์ วันที่...../...../..... เวลา น. หมายเลข

แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยว โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนในการท่องเที่ยวของชาวต่างชาติตามมาตรฐานสากล จึงได้ทำการสำรวจความคิดเห็นของหน่วยงานและสถาบันด้วยแบบสอบถาม ซึ่งข้อมูลของท่านจะเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาวิจัย และเป็นการวิเคราะห์เพื่อเสริมสร้างมาตรฐานความปลอดภัยในการให้บริการ ต่อนักท่องเที่ยวที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยต่อไป

ส่วนที่ 1 การให้ความสำคัญด้านการท่องเที่ยว

คำชี้แจง โปรดระบุคำตอบที่ตรงกับความเป็นจริงของท่านด้วยการทำเครื่องหมาย ☐ ในระดับความสำคัญของแต่ละปัจจัยและกรณาคำถามในช่องว่างที่กำหนดให้ตรงตามความเป็นจริงมากที่สุด

1.1. หน่วยงานของท่านได้ “เคยมีการให้ข้อมูล” ที่เกี่ยวข้องกับด้านการส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าหรือไม่

☐ เคย ☐ ไม่เคย

1.1.1. หากท่านตอบ “เคย” ในคำตอบในข้อ 1.1 หน่วยงานของท่านได้ “ให้ข้อมูล” โดย/ด้วยสื่อใด

☐ อินเทอร์เน็ต/เว็บไซต์ ☐ หนังสือพิมพ์ ☐ โทรทัศน์/วิทยุ
☐ พนักงานในบริษัท/องค์กร ☐ เพื่อน/ญาติ/พี่น้อง ☐ อื่นๆ.....

1.1.2. หากท่านตอบ “ไม่เคย” ในคำตอบในข้อ 1.1 เหตุใดหน่วยงานของท่านจึงไม่ให้การส่งเสริมดังกล่าว

☐ ใช้งบประมาณเกินความสามารถในการบริหารจัดการ ☐ ไม่มีบุคคลากร
☐ ไม่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน ☐ อื่นๆ.....

1.2 หน่วยงานของท่านมีความเกี่ยวข้องกับการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมากน้อยเพียงใด

☐ มากที่สุด ☐ มาก ☐ ปานกลาง ☐ น้อย ☐ น้อยที่สุด

1.3 หน่วยงานของท่านมีความเกี่ยวข้องกับการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในด้านใด

☐ การให้ข้อมูลและความรู้ในการเช่า ☐ การตรวจสอบระบบและเอกสารการให้เช่ารถจักรยานยนต์
☐ กฎหมายและบทลงโทษในการขับขี่ ☐ การตรวจสอบผู้ประกอบการในการให้เช่ารถจักรยานยนต์
☐ ความเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า ☐ การให้ความช่วยเหลือหากเกิดอุบัติเหตุ
☐ ระบบประกันภัยอุบัติเหตุแก่นักท่องเที่ยว ☐ การตรวจสอบสภาพถนนและสิ่งแวดล้อมรวมถึงป้ายจราจร
☐ อื่นๆ.....

1.4 หน่วยงานของท่านมีการดำเนินการหรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่ามากน้อยเพียงใด

☐ มากที่สุด ☐ มาก ☐ ปานกลาง ☐ น้อย ☐ น้อยที่สุด

1.5 หน่วยงานของท่านมีความเกี่ยวข้องกับการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

☐ คน ☐ รถ ☐ ถนน

1.6 ท่านทราบหรือไม่ว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีระบบในการให้เชารถจักรยานยนต์สำหรับชาวต่างชาติอย่างไร

ระบบการให้เชารถจักรยานยนต์ของผู้ประกอบการ	การรับรู้ สถานการณ์		รายละเอียด
	ทราบ	ไม่ทราบ	
1.6.1. เอกสารประกอบการเชารถจักรยานยนต์ต่อผู้ประกอบการ			[] มีเอกสารประจำตัวเช่น หนังสือเดินทาง [] ทำประกันภัย [] มีเงินมัดจำ [] อื่นๆ.....
1.6.2. ผู้ประกอบการให้เชารถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีการทำประกันภัยอุบัติเหตุให้แก่ผู้เช่าหรือไม่			[] ทำ [] ไม่ทำ
1.6.3 ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ได้มีการให้ความช่วยเหลืออย่างไร เมื่อลูกค้าเกิดอุบัติเหตุ			[] ไม่มีการให้ความช่วยเหลือ [] ติดต่อโรงพยาบาล [] ติดต่อประกันภัยอุบัติเหตุ [] ติดต่อญาตินักท่องเที่ยว
1.6.4 ผู้ประกอบการมีการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์หรือไม่			[] มี ระบุ.....ปี [] ไม่มี
1.6.5 ผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีการกำหนดอายุรถจักรยานยนต์ที่ให้เช่าหรือไม่ อย่างไร			[] มี ระบุ.....ปี [] ไม่มี

1.7 หน่วยงานของท่านมีความกังวลด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่ามากน้อยเพียงใด

[] มากที่สุด [] มาก [] ปานกลาง [] น้อย [] น้อยที่สุด

1.8 หน่วยงานของท่านมีความตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนนอย่างไร

ข้อ	รายการ	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
1.8.1	ตรวจสอบสภาพอุปกรณ์หรือยานพาหนะให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย					
1.8.2	ฝึกอบรมบุคลากรด้านการเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน					
1.8.3	การเตรียมการเรื่องการให้ความช่วยเหลือเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน					
1.8.4	การเข้มงวดตรวจสอบคุณสมบัติของลูกค้า					
1.8.5	อื่นๆ.....					

1.9 ท่านคิดว่าปัญหาด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าจะส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์และการท่องเที่ยวในประเทศไทยต่อนักท่องเที่ยวต่างชาติหรือไม่ อย่างไร

- [] ไม่ส่งผล นักท่องเที่ยวต่างชาติขอการท่องเที่ยวในประเทศไทย
- [] ส่งผลบ้าง หากเปิดประเทศ AEC อาจทำให้เดินทางไปเที่ยวประเทศในภูมิภาคใกล้เคียงมากขึ้น
- [] ส่งผลกระทบเด่นชัด อาจทำให้ตัดสินใจไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่นแทนประเทศไทย
- [] อื่นๆ.....

ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์

2.1 หน่วยงานของท่านมีส่วนในการลดอุบัติเหตุและความรุนแรงในขั้นตอนใดมากที่สุด (เรียงลำดับจากความสำคัญ โดย มากที่สุด =3 ปานกลาง=2 และ น้อยที่สุด =1)

[] ก่อนเกิดเหตุ (Pre crash) [] ระหว่างเกิดเหตุ (On crash) [] หลังเกิดเหตุ (Post crash) [] อื่นๆ.....

2.2 ท่านช่วยแสดงความคิดเห็นต่อความสำคัญของแต่ละปัจจัยในการส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์เข้าในประเทศไทย

ปัจจัยที่เป็นอุปสรรค (ผู้ใช้รถใช้ถนนต่างชาติ)		ระดับความสำคัญของปัจจัย				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
ก่อนเกิดเหตุ	2.2.1 ผู้ประกอบการขาดความตระหนักด้านความปลอดภัยทางถนน ต่อนักท่องเที่ยวต่างชาติ					
	2.2.2 ขาดความรู้และความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย					
	2.2.3 ขาดข้อมูลจากผู้ประกอบการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง					
	2.2.4 ขาดการเข้มงวดจากพนักงานเจ้าหน้าที่					
	2.2.5 ค่าปรับและบทลงโทษไม่เหมาะสมหรือไม่เข้มงวดต่อผู้ฝ่าฝืน และกระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนน					
	2.2.6 ความเข้าใจในใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในประเทศไทย					
	2.2.7 ขาดการเข้มงวดในการเช่ารถจักรยานยนต์จากหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องและ พนักงานเจ้าหน้าที่					
	2.2.8 ขาดมาตรฐานในการตรวจสอบรถจักรยานยนต์ว่ามีความพร้อม หรือไม่ในการให้เช่าหรือการขับขึ้นรถต่อนักท่องเที่ยวต่างชาติ					
	2.2.9 การใช้อุปกรณ์ทางถนนที่สามารถสื่อสารกับชาวต่างชาติในการ ใช้รถใช้ถนนได้อย่างถูกต้อง					
	2.2.10 การบำรุงรักษาเส้นทางให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสมกับการใช้ งานอยู่เสมอ					
	2.2.11 การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนเป็นประจำเพื่อให้เกิด ความปลอดภัยในการใช้งาน					
	2.2.12 ความเข้าใจของนักท่องเที่ยวในข้อมูลกำกับอุปกรณ์ความ ปลอดภัยทางถนน เช่น ป้าย เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ฯลฯ					
	2.2.13 อื่นๆ.....					
ระหว่างเกิดเหตุ	2.2.14 ขาดพนักงานในการให้ความช่วยเหลือนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ สามารถสื่อสารกับชาวต่างชาติได้					
	2.2.15 ระบบประกันภัยอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวต่างชาติ					
	2.2.16 ขาดมาตรฐานในการติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกภายในพาหนะ ในการให้ความช่วยเหลือ					

ปัจจัยที่เป็นอุปสรรค (ผู้ใช้รถใช้ถนนต่างชาติ)	ระดับความสำคัญของปัจจัย				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
2.2.17 ขาดอุปกรณ์ฉุกเฉินในการช่วยเหลือยามเกิดอุบัติเหตุ					
2.2.18 ขาดการสืบสวนสาเหตุของอุบัติเหตุเกี่ยวกับยานพาหนะถนน					
หลังการเกิดเหตุ	2.2.19 ขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ความช่วยเหลือผู้ประสบเหตุชาวต่างชาติ				
	2.2.20 ขาดการวางแผนและออกแบบถนนในการแก้ไขจุดอันตรายต่อการขับซึ่งรถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				
	2.2.21 ขาดการใช้เทคโนโลยีในการแจ้งจุดเกิดเหตุไปยังหน่วยกู้ชีพกู้ภัยเพื่อความสะดวกในการให้ความช่วยเหลือและกระชับเวลา เยียวยา แก้ไข บรรเทา บำรุงการข้อมูลเพื่อปรับปรุงเยียวยา				
	2.2.22 การแจ้งข้อมูลแก่ญาติพี่น้องของนักท่องเที่ยวต่างชาติ				
	2.2.23 การประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ความช่วยเหลือผู้ประสบเหตุชาวต่างชาติ				
	2.2.24 ขาดการติดตามผลเพื่อเสริมสร้างภาพลักษณ์ของการเป็นแหล่งท่องเที่ยวชั้นนำ				
	2.2.25 ขาดการสืบสวนสาเหตุจากรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการเกิดอุบัติเหตุ				
	2.2.26 ขาดการเก็บฐานข้อมูลเกี่ยวกับผู้ประสบเหตุเพื่อนำไปวิเคราะห์หาสาเหตุเชิงลึก จุดเสี่ยง และวางแผนในการแก้ไขปัญหาต่อไป				
	2.2.27 อื่นๆ.....				

ส่วนที่ 3 มาตรการและแนวทางในการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า

- 3.1. ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเพิ่มของมาตรฐานการให้บริการ (ใส่ค่าความสำคัญ 1-5 โดยสำคัญมากที่สุด = 5 และสำคัญน้อยที่สุด = 1)
- | | |
|---|--|
| ☐ ปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมาย | ☐ ปัจจัยด้านเศรษฐศาสตร์และความคมทน |
| ☐ การพัฒนาระบบสารสนเทศและการประชาสัมพันธ์ | ☐ การพัฒนาระบบเทคโนโลยีและฐานข้อมูล |
| ☐ ปัจจัยด้านเทคโนโลยีในการให้ความช่วยเหลือหลังเกิดเหตุ | ☐ การให้ความรู้และความเข้าใจ |
| ☐ ความร่วมมือกันของแต่ละองค์กร | ☐ การพัฒนาบุคลากรในองค์กร |
- 3.2. ท่านคิดว่าแนวทางใดคือแนวทางที่ดีที่สุดที่สามารถยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า **ด้านถนนและสิ่งแวดล้อม** ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในประเทศไทย
- | | |
|---|--|
| ☐ การปรับปรุงแก้ไขป้ายจราจรให้มีความหลากหลายยิ่งขึ้น | ☐ การแก้ไขสภาพถนนที่มีปัญหา |
| ☐ จัดช่องจราจรสำหรับรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะ | ☐ อื่นๆ..... |
- 3.3. ท่านคิดว่าแนวทางใดคือแนวทางที่ดีที่สุดที่สามารถยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า **ด้านพฤติกรรมรถจักรยานยนต์** ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในประเทศไทย
- | | |
|--|--|
| ☐ ให้ข้อมูลด้านกฎหมายและกฎจราจรอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ | ☐ เพิ่มความเข้มงวดในการตรวจจับจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ |
|--|--|

[] เพิ่มค่าปรับและบทลงโทษต่อผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร

[] ปรับปรุงฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องต่อความปลอดภัยในการขับขี่

[] อื่นๆ.....

3.4. ท่านคิดว่าแนวทางคือแนวทางที่ดีที่สุดที่สามารถยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เข้า ด้านยานพาหนะ

[] การตรวจสอบสภาพยานพาหนะให้เข้าตามกฎหมาย

[] การกำหนดข้อจำกัดความเร็ว

[] อื่นๆ.....

3.5. ท่านคิดว่ามาตรการด้านการตรวจสอบระบบการให้เช่ารถจักรยานยนต์มาตรการใดสามารถยกระดับด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวต่างชาติในประเทศไทย

ข้อ	มาตรการด้านการให้เช่ารถจักรยานยนต์	เห็นด้วยหรือไม่		ท่านคิดว่ามีผลต่อหน่วยงานของท่านหรือไม่ในการจัดการให้เช่ารถจักรยานยนต์				
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
3.5.1	การให้ข้อมูลด้านกฎจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างถูกต้องด้วยแผ่นพับ จากผู้ประกอบการ							
3.5.2	การกำหนดมาตรฐานการทำประกันภัยอุบัติเหตุให้แก่ผู้เช่ารถจักรยานยนต์							
3.5.3	การให้ข้อมูล สถานที่จัดอบรมให้ใบขับขี่ชั่วคราวรถจักรยานยนต์แก่นักท่องเที่ยว จากสนามบิน							
3.5.4	การกำหนดใบอนุญาตที่ถูกต้องแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ							
	- จากขนส่งกรมขนส่งทางบก กรุงเทพมหานคร							
	- จากขนส่งจังหวัด							
3.5.5	- จากบริเวณสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ หรือบริเวณใกล้กับจุดให้บริการเช่ารถจักรยานยนต์							
	การกำหนดบทลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรให้มีความเข้มข้นเพิ่มขึ้น							
	การหักคะแนนหรือยึดใบขับขี่ชั่วคราว							
3.5.6	การเพิ่มความรุนแรงของบทลงโทษ							
	การตรวจสอบใบขับขี่สากลประเภทรถจักรยานยนต์ที่นักท่องเที่ยวมีการดำเนินการมาจากประเทศของตนเอง							
3.5.7	อื่นๆ (ระบุ.....)							

ส่วนที่ 4 ข้อมูลพื้นฐานของผู้ให้ข้อมูล

คำชี้แจง โปรดระบุคำตอบที่ตรงกับความเป็นจริงของท่านด้วยการทำเครื่องหมาย ☐ และตอบคำถามในช่องว่างที่กำหนด

4.1 เพศ [] ชาย [] หญิง

4.2 อายุ ปี

4.3 ระดับการศึกษา [] มัธยมศึกษาตอนปลาย [] ปวช./ปวส. []ปริญญาตรี
[] ปริญญาโท [] ปริญญาเอก [] อื่นๆ.....

4.4 ตำแหน่งงาน/แผนก/กอง/ฝ่าย

4.5 ประสบการณ์ในการทำงาน.....ปี

4.6 หน่วยงานของท่านมีความเกี่ยวข้องกับการส่งเสริมด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างไร

[] ด้านการให้ความช่วยเหลือผู้ป่วย (ระบุ.....) [] ด้านการเดินทางของนักท่องเที่ยว(ระบุ.....)
[] ด้านการท่องเที่ยว (ระบุ.....) [] อื่นๆ (ระบุ.....)

ขอบคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม หากมีข้อสงสัยกรุณาติดต่อ
อาคารคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต

ภาคผนวก ค



โครงการวิจัยเรื่อง การยกระดับความปลอดภัย
ในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยว
ดำเนินการโดย คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
(ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง)

สถานที่สัมภาษณ์ วันที่...../...../..... เวลา น. หมายเลข

--	--	--

แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยว โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนในการท่องเที่ยวของชาวต่างชาติตามมาตรฐานสากล จึงได้ทำการสำรวจความคิดเห็นของผู้ประกอบการด้วยแบบสอบถาม ซึ่งข้อมูลของท่านจะเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาวิจัย และเป็นการวิเคราะห์เพื่อเสริมสร้างมาตรฐานความปลอดภัยในการให้บริการ ต่อนักท่องเที่ยวที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยต่อไป

ส่วนที่ 1 การให้ข้อมูลความรู้สถานการณ์ด้านความปลอดภัยในการเช่ารถจักรยานยนต์

1.1. บริษัทของท่านได้ “รับทราบข้อมูล” ที่เกี่ยวข้องกับด้านการส่งเสริมความปลอดภัยในการให้เช่ารถจักรยานยนต์หรือไม่ อย่างไร

- | | | |
|---|--|-------------------------------------|
| ☐ อินเทอร์เน็ต/เว็บไซต์ | ☐ หนังสือพิมพ์/วิทยุ | ☐ โทรทัศน์ |
| ☐ พนักงานในบริษัท/องค์กร | ☐ เพื่อน/ญาติ/พี่น้อง | ☐ อื่นๆ..... |

1.2. บริษัทของท่านได้ “ให้ข้อมูล” ที่เกี่ยวข้องกับด้านการส่งเสริมความปลอดภัยในการให้เช่ารถจักรยานยนต์หรือไม่ อย่างไร

- | | | |
|---|--|-------------------------------------|
| ☐ อินเทอร์เน็ต/เว็บไซต์ | ☐ หนังสือพิมพ์/วิทยุ | ☐ โทรทัศน์ |
| ☐ พนักงานในบริษัท/องค์กร | ☐ เพื่อน/ญาติ/พี่น้อง | ☐ อื่นๆ..... |

1.3 บริษัทของท่านมีความเกี่ยวข้องกับการให้เช่ารถจักรยานยนต์หรือไม่ อย่างไร

- | | |
|--|---|
| ☐ เกี่ยวข้อง ให้เช่า | ☐ เกี่ยวข้อง ในการให้ข้อมูลในการเช่ารถจักรยานยนต์ |
| ☐ เกี่ยวข้อง ในการทำประกันภัยอุบัติเหตุ | ☐ เกี่ยวข้อง ในการดูแลหากนักท่องเที่ยวได้รับอุบัติเหตุ |
| ☐ ไม่เกี่ยวข้อง | ☐ อื่นๆ..... |

1.4 ท่านทราบหรือไม่ว่าลูกค้าชาวต่างชาติส่วนใหญ่เช่ารถจักรยานยนต์ประเภทใด

- | | | | |
|--|-------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|
| ☐ รถจักรยานยนต์มาตรฐาน (ครอบครัว) | ☐ สกู๊ตเตอร์ | ☐ ทัวริง | ☐ อื่นๆ..... |
|--|-------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|

1.5 ลูกค้าชาวต่างชาติส่วนใหญ่เช่ารถเป็นระยะเวลาเท่าใด ระบุ.....วัน/เดือน/ปี

1.6 ท่านคิดว่าลูกค้าชาวต่างชาติเลือกเช่ายานพาหนะด้วยปัจจัยใด

- | | | | | |
|--|---|-------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| ☐ ความสะดวกสบาย | ☐ รูปแบบยานพาหนะ | ☐ ราคา | ☐ ความปลอดภัย | ☐ อื่นๆ..... |
|--|---|-------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|

1.7 วิธีการเช่าพาหนะของกลุ่มนักท่องเที่ยวต่างชาติมีการดำเนินการอย่างไร

- | | | | |
|--|--------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| ☐ มีเอกสารประจำตัวเช่น หนังสือเดินทาง | ☐ ทำประกันภัย | ☐ มีเงินมัดจำ | ☐ อื่นๆ..... |
|--|--------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|

1.8 บริษัทของท่านได้ทำประกันภัยแก่ลูกค้าชาวต่างชาติที่เช่ารถจักรยานยนต์หรือไม่ (หากไม่ได้ทำ ให้กรอกข้อมูลในข้อที่ 1.7.1)

- | | |
|-----------------------------|-----------------------------------|
| ☐ ทำ | ☐ ไม่ได้ทำ |
|-----------------------------|-----------------------------------|

1.8.1 เหตุใดบริษัทของท่านจึงไม่ทำประกันให้กับลูกค้าชาวต่างชาติ

- | | | |
|---|-------------------------------------|---|
| ☐ ใช้งบประมาณเกินความสามารถในการบริหารจัดการ | ☐ ยุ่งยาก | ☐ เป็นความรับผิดชอบของลูกค้า |
| ☐ ไม่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน | ☐ อื่นๆ..... | |

1.9 ประกันภัยที่ท่านทำให้กับลูกค้าชาวต่างชาติ ครอบคลุมความเสียหายในระดับใด

- | | | | |
|----------------------------------|------------------------------------|--|-------------------------------------|
| ☐ บาดเจ็บ | ☐ เสียชีวิต | ☐ บาดเจ็บและเสียชีวิต | ☐ อื่นๆ..... |
|----------------------------------|------------------------------------|--|-------------------------------------|

1.10 บริษัทของท่านมีประวัติด้านอุบัติเหตุทางถนนหรือไม่

[] มี [] ไม่มี

1.10.1 หากท่านตอบ “มี” ในคำตอบในข้อ 1.9 กรุณาระบุถึงความรุนแรงของนักท่องเที่ยวที่ประสบอุบัติเหตุ

[] บาดเจ็บเล็กน้อย [] บาดเจ็บสาหัส [] เสียชีวิต [] อื่นๆ

1.11 บริษัทของท่านได้มีการให้ความช่วยเหลืออย่างไร เมื่อลูกค้าเกิดอุบัติเหตุ ระบุ.....

[] ติดต่อโรงพยาบาล [] ติดต่อประกันภัยอุบัติเหตุ [] ติดต่อญาตินักท่องเที่ยว [] อื่นๆ.....

1.12 ท่านมีการกำหนดอายุรถจักรยานยนต์ที่ให้เช่าหรือไม่ หากมี โปรดระบุ

[] มี ระบุ..... [] ไม่มี

1.13 บริษัทของท่านมีความกังวลด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่ามากน้อยเพียงใด

[] มากที่สุด [] มาก [] ปานกลาง [] น้อย [] น้อยที่สุด

1.14 บริษัทของท่านมีความตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนนอย่างไร

ข้อ	รายการ	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
1.14.1	ตรวจสอบสภาพอุปกรณ์หรือยานพาหนะให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย					
1.14.2	ฝึกอบรมบุคลากรด้านการเสริมสร้างความปลอดภัย					
1.14.3	การเตรียมการเรื่องการให้ความช่วยเหลือเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน					
1.14.4	การเข้มงวดตรวจสอบคุณสมบัติของลูกค้า					
1.14.5	อื่นๆ.....					

1.15 ท่านคิดว่าปัญหาด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าจะส่งผลกระทบต่อการเดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทยหรือไม่

- [] ไม่ส่งผล นักท่องเที่ยวต่างชาติขอการท่องเที่ยวในประเทศไทย
- [] ส่งผลบ้าง หากเปิดประเทศ AEC อาจทำให้เดินทางไปเที่ยวประเทศในภูมิภาคใกล้เคียงมากขึ้น
- [] ส่งผลกระทบเด่นชัด อาจทำให้ตัดสินใจไปยังแหล่งท่องเที่ยวอื่นแทนประเทศไทย
- [] อื่นๆ.....

ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านความปลอดภัยในการเช่ารถจักรยานยนต์

2.1 บริษัทของท่านมีส่วนในการลดอุบัติเหตุในขั้นตอนใดมากที่สุด (เรียงลำดับจากความสำคัญ โดย มากที่สุด =3

ปานกลาง=2 และ น้อย =1)

[] ก่อนเกิดเหตุ (Pre crash) [] ระหว่างเกิดเหตุ (On crash) [] หลังเกิดเหตุ (Post crash) [] อื่นๆ.....

2.2 ท่านช่วยแสดงความคิดเห็นต่อความสำคัญของแต่ละปัจจัยในการส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางด้วยรถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย

ปัจจัยที่เป็นอุปสรรค (ผู้ใช้รถใช้ถนนต่างชาติ)		ระดับความสำคัญของปัจจัย				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
ก่อนเกิดเหตุ	2.2.1 ผู้ประกอบการขาดความตระหนักด้านความปลอดภัยทางถนนต่อนักท่องเที่ยวต่างชาติ					
	2.2.2 ขาดความรู้และความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย					
	2.2.3 ขาดข้อมูลจากผู้ประกอบการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง					
	2.2.4 ขาดการเข้มงวดจากพนักงานเจ้าหน้าที่					

ปัจจัยที่เป็นอุปสรรค (ผู้ใช้รถใช้ถนนต่างชาติ)	ระดับความสำคัญของปัจจัย				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
2.2.5 ค่าปรับและบทลงโทษไม่เหมาะสมหรือไม่เข้มงวดพอต่อผู้ฝ่าฝืนและกระทำความผิดในการใช้รถใช้ถนน					
2.2.6 ความเข้าใจในใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในประเทศไทย					
ก่อนเกิดเหตุ	2.2.7 ขาดการเข้มงวดในการเช่ารถจักรยานยนต์จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและ พนักงานเจ้าหน้าที่				
	2.2.8 ขาดมาตรฐานในการตรวจสอบรถจักรยานยนต์ว่ามีความพร้อมหรือไม่ในการให้เช่าหรือการขับขึ้นท้องถนนเที่ยวต่างชาติ				
	2.2.9 การใช้อุปกรณ์ทางถนนที่สามารถสื่อสารกับชาวต่างชาติในการใช้รถใช้ถนนได้อย่างถูกต้อง				
	2.2.10 การบำรุงรักษาเส้นทางให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสมกับการใช้งานอยู่เสมอ				
	2.2.11 การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนเป็นประจำเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้งาน				
	2.2.12 ความเข้าใจของนักท่องเที่ยวในข้อมูลเกี่ยวกับอุปกรณ์ความปลอดภัยทางถนน เช่น ป้าย เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ฯลฯ				
	2.2.13 อื่นๆ.....				
ระหว่างการเดินทาง	2.2.14 ขาดพนักงานในการให้ความช่วยเหลือนักท่องเที่ยวต่างชาติที่สามารถสื่อสารกับชาวต่างชาติได้				
	2.2.15 ระบบประกันภัยอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวต่างชาติ				
	2.2.16 ขาดมาตรฐานในการติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกภายในพาหนะในการให้ความช่วยเหลือ				
	2.2.17 ขาดอุปกรณ์ฉุกเฉินในการช่วยเหลือยามเกิดอุบัติเหตุ				
	2.2.18 ขาดการสืบสวนสาเหตุของอุบัติเหตุเกี่ยวกับยานพาหนะถนน				
หลังการเดินทาง	2.2.19 ขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ความช่วยเหลือผู้ประสบเหตุชาวต่างชาติ				
	2.2.20 ขาดการวางแผนและออกแบบถนนในการแก้ไขจุดอันตรายต่อการขับใช้รถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				
	2.2.21 ขาดการใช้เทคโนโลยีในการแจ้งจุดเกิดเหตุไปยังหน่วยกู้ชีพกู้ภัยเพื่อความสะดวกในการให้ความช่วยเหลือและกระชับเวลา เยียวยา แก้ไข บรรเทา บำรุงการข้อมูลเพื่อปรับปรุงเยียวยา				
	2.2.22 การแจ้งข้อมูลแก่ญาติพี่น้องของนักท่องเที่ยวต่างชาติ				
	2.2.23 การประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ความช่วยเหลือผู้ประสบเหตุชาวต่างชาติ				

ปัจจัยที่เป็นอุปสรรค (ผู้ใช้รถใช้ถนนต่างชาติ)		ระดับความสำคัญของปัจจัย				
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
หลังการเกิดเหตุ	2.2.24 ขาดการติดตามผลเพื่อเสริมสร้างภาพลักษณ์ของการเป็นแหล่งท่องเที่ยวชั้นนำ					
	2.2.25 ขาดการสืบสวนสาเหตุจากรถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการเกิดอุบัติเหตุ					
	2.2.26 ขาดการเก็บฐานข้อมูลเกี่ยวกับผู้ประสบเหตุเพื่อนำไปวิเคราะห์หาสาเหตุเชิงลึก จุดเสี่ยง และวางแผนในการแก้ไขปัญหาต่อไป					
	2.2.27 อื่นๆ.....					

ส่วนที่ 3 มาตรการและแนวทางในการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า

3.1. รูปแบบที่ท่านดำเนินการอยู่เหมาะสมต่อความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์หรือไม่

- ☐ เหมาะสม มีการทำประกันภัยอุบัติเหตุแก่นักท่องเที่ยว ☐ ไม่เหมาะสม เนื่องจากข้อจำกัดในองค์กร
☐ เหมาะสม มีการให้ข้อมูลด้านความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยว ☐ ไม่เหมาะสม เนื่องจากไม่มีข้อมูล
☐ เหมาะสม ตรวจสอบยานพาหนะให้พร้อมต่อการใช้งานอยู่เสมอ ☐ ไม่เหมาะสม ภาครัฐควรมีมาตรการอื่นที่เหมาะสม
☐ เหมาะสม อื่นๆ..... ☐ ไม่เหมาะสม อื่นๆ.....

3.2. ท่านมีความคิดเห็นต่อปัญหาความไม่ปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติและแนวโน้มในอนาคตอย่างไร

ข้อ	มาตรการด้านการให้เช่ารถจักรยานยนต์	เห็นด้วยหรือไม่		ท่านมีความพร้อมที่จะดำเนินการตามหรือไม่				
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
3.2.1	การให้ข้อมูลด้านกฎจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างถูกต้องด้วยแผ่นพับ จากผู้ประกอบการ							
3.2.2	การกำหนดมาตรฐานการทำประกันภัยอุบัติเหตุให้แก่ผู้เช่ารถจักรยานยนต์							
3.2.3	การให้ข้อมูล สถานที่จัดอบรมให้ใบขับขี่ชั่วคราวรถจักรยานยนต์แก่นักท่องเที่ยว จากสนามบิน							
3.2.4	การกำหนดใบอนุญาตที่ถูกต้องแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ							
	- จากขนส่งกรมขนส่งทางบก กรุงเทพมหานคร							
	- จากขนส่งจังหวัด							
3.2.5	- จากบริเวณสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ หรือบริเวณใกล้กับจุดให้บริการเช่ารถจักรยานยนต์							
	การกำหนดบทลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรให้มีความเข้มข้นเพิ่มขึ้น							
	การหักคะแนนหรือยึดใบขับขี่ชั่วคราว							

ข้อ	มาตรการด้านการให้เข้าถึงจักรยานยนต์	เห็นด้วยหรือไม่		ท่านมีความพร้อมที่จะดำเนินการตามหรือไม่				
		เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
	การเพิ่มความรุนแรงของบทลงโทษ							
3.2.6	การตรวจสอบใบขับขี่สากลประเภทรถจักรยานยนต์ที่นักท่องเที่ยวมีการดำเนินการมาจากประเทศของตนเอง							
3.2.7	อื่นๆ (ระบุ.....)							

3.3. ท่านคิดว่าแนวทางคือแนวทางที่ดีที่สุดที่สามารถยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า ด้านถนนและสิ่งแวดล้อมของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในประเทศไทย (กรุณาเลือกเพียงข้อเดียว)

- [] การปรับปรุงแก้ไขป้ายจราจรให้มีความสากหลวมยิ่งขึ้น [] การแก้ไขสภาพถนนที่มีปัญหา
[] จัดช่องจราจรสำหรับรถจักรยานยนต์โดยเฉพาะ [] อื่นๆ.....

3.4. ท่านคิดว่าแนวทางคือแนวทางที่ดีที่สุดที่สามารถยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า ด้านพฤติกรรมจราจรของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในประเทศไทย (กรุณาเลือกเพียงข้อเดียว)

- [] ให้ข้อมูลด้านกฎหมายและกฎจราจรอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่ [] เพิ่มความเข้มงวดในการตรวจจับจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ
[] เพิ่มค่าปรับและบทลงโทษต่อผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร [] ปรับปรุงฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องต่อความปลอดภัยในการขับขี่
[] อื่นๆ.....

ส่วนที่ 4 ข้อมูลพื้นฐานของผู้ให้ข้อมูล

- 4.1. เพศ [] ชาย [] หญิง
4.2. อายุ ปี
4.3. ระดับการศึกษา [] มัธยมศึกษาตอนปลาย [] ปวช./ปวส. []ปริญญาตรี
[] ปริญญาโท [] ปริญญาเอก [] อื่นๆ.....
4.4. สถานะของผู้ตอบ [] เจ้าของกิจการ [] พนักงาน (ระบุตำแหน่ง) [] อื่นๆ.....
4.5. ประสบการณ์ในการทำงาน.....ปี
4.6. หน่วยงานของท่านมีความเกี่ยวข้องกับการส่งเสริมด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าอย่างไร

ปัจจัย	ระดับความสำคัญของปัจจัย				
	5	4	3	2	1
4.6.1 ด้านการให้ความช่วยเหลือผู้ป่วย (ระบุ.....)					
4.6.2 ด้านการเดินทางของนักท่องเที่ยว(ระบุ.....)					
4.6.3 ด้านการท่องเที่ยว (ระบุ.....)					

- 4.7. ท่านมีระยะเวลาการทำงานในหน่วยงานนี้มาแล้ว.....ปี
4.8. ชื่อบริษัท ระบุ..... เบอร์ติดต่อ.....
4.9. ขนาดของกิจการ
4.9.1 จำนวนหน่วยของการบริการ.....ต่อวัน มีรูปแบบให้รถจักรยานยนต์เช่ากี่แบบ.....
4.9.2 จำนวนลูกค้า.....ต่อวัน
4.10. ระยะเวลาในการดำเนินกิจการปี

4.11. ประเภทการให้บริการของผู้ประกอบการ

☐ ด้านการท่องเที่ยว / บริษัททัวร์ ☐ ด้านประกันภัย ☐ ให้เช่ายานพาหนะ ☐ อื่นๆ.....

4.12. ที่มาของนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มาจากประเทศในภูมิภาคใด

☐ เอเชีย ☐ ยุโรป ☐ อเมริกา ☐ อื่นๆ.....

4.13. ค่าใช้จ่ายหลัก คือ ☐ ซ่อมบำรุง% ของรายได้ต่อเดือน

☐ อุบัติเหตุ% ของรายได้ต่อเดือน

☐ อื่นๆ (ระบุ.....)% ของรายได้ต่อเดือน

4.14. รายได้ต่อเดือนบาท

ขอขอบคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม หากมีข้อสงสัยกรุณาติดต่อ
อาคารคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต

ภาคผนวก ง

ภาคผนวก ง
ผลการวิเคราะห์ทางสถิติเบื้องต้น

ตารางที่ ง-1 สัดส่วนการได้รับข้อมูลจากแหล่งข้อมูลด้านการท่องเที่ยวในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

แหล่งข้อมูล	จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (ร้อยละ)	จังหวัดภูเก็ต (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)
อินเทอร์เน็ต	64.4	72	68
เพื่อน	26.7	44.5	33.3
หนังสือท่องเที่ยว	16.8	12.5	15
เพื่อนร่วมทาง	2	2	1.8
หนังสือพิมพ์	0	0.5	0.3

ตารางที่ ง-2 สัดส่วนการได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการเช่ารถจักรยานยนต์เพื่อขี่ในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

แหล่งข้อมูล	จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (ร้อยละ)	จังหวัดภูเก็ต (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)
อินเทอร์เน็ต	41.59	48.64	48.19
เพื่อน	23.03	25.45	22.24
หนังสือท่องเที่ยว	11.47	10.45	12.05
แผ่นพับประกาศ	7.09	8.64	6.95
บริษัทนำเที่ยว	15.06	5	9.08
โทรทัศน์/วิทยุ	0.88	1.82	1.20
นิตยสาร	0.88	0	0.28

ตารางที่ ง-3 สัดส่วนการรับทราบถึงสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย

การรับทราบถึงสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย	จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (ร้อยละ)	จังหวัดภูเก็ต (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)
ไม่มีปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย	38.3	54.7	46.5
ประเทศไทยประสบปัญหาต่อด้านความปลอดภัยทางถนน	38.9	24.2	31.6
ไม่เคยทราบมาก่อน	22.8	21.1	21.9

ตารางที่ ง-4 สัดส่วนประเภทของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

ประเภทของนักท่องเที่ยวต่างชาติ	จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (ร้อยละ)	จังหวัดภูเก็ต (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)
ซื้อทัวร์มาเที่ยว (Tour Taker)	3.6	2.2	2.9
วางแผนมาก่อนการเดินทาง (Pre-planner)	70.3	45.3	58.3
เปิดรับประสบการณ์จากการท่องเที่ยว (Wanderer/Backpacker)	26.2	52.5	38.8

ตารางที่ ง-5 สัดส่วนการทำประกันภัย

การทำประกันภัยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ	จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (ร้อยละ)	จังหวัดภูเก็ต (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)
การทำประกันภัยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ			
ทำประกันภัย ก่อนเดินทางมายังประเทศไทย	61.8	73	67.3
ทำประกันภัย หลังจากเข้าสู่ประเทศไทย	5	6.3	5.7
ไม่ได้ทำประกันภัยตลอดการท่องเที่ยวครั้งนี้	33.2	20.6	27.1
ประเภทการทำประกันภัยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ			
ประกันภัยจากภาครัฐ	18.4	26.8	23
ประกันภัยสุขภาพ	34.2	36.6	35.5
ประกันภัยท่องเที่ยว	43.2	34.5	38.7
อื่นๆ	3.5	2.1	2.7
ลักษณะการทำประกันภัยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ			
รูปแบบพร้อมกับการซื้อทัวร์	43.5	80	50
แยกจากการซื้อทัวร์	50	10	42.9
อื่นๆ	6.5	10	7.1
ระดับการคุ้มครองอุบัติเหตุของประกันภัยที่นักท่องเที่ยวต่างชาติได้ทำประกันภัยไว้			
บาดเจ็บ	6.6	8.2	7.5
เสียชีวิต	0.8	2	1.5
บาดเจ็บและเสียชีวิต	92.6	89.8	91
สาเหตุที่ไม่ทำประกันภัย			
ราคา	20.3	6.3	14.5
ไม่มีเวลา	15.9	4.2	11.1
ไม่ทราบข้อมูล	21.7	39.6	29.1

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า
ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

รายงานฉบับสมบูรณ์
(Final Report)

การทำประกันภัยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (ร้อยละ)	จังหวัดภูเก็ต (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)
ไม่กังวลถึงอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น	42	47.9	44.4
มีความกังวลต่อการเกิดอุบัติเหตุหรือไม่หากไม่ทำประกันภัยอุบัติเหตุ			
มีความกังวล	73	17.8	50
ไม่กังวลต่ออุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้น	27	82.2	50

ตารางที่ ง-6 การได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการเช่ารถจักรยานยนต์ในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

การได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการเช่ารถจักรยานยนต์	จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (ร้อยละ)	จังหวัดภูเก็ต (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)
เคยรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับการเช่ารถจักรยานยนต์ในประเทศไทยหรือไม่			
เคยทราบข้อมูล	66.2	45.6	56
ไม่เคยทราบข้อมูล	33.8	54.4	44
สาเหตุในการเลือกใช้รถจักรยานยนต์เช่า			
ราคา	37.54	69.61	57.2
สภาพรถจักรยานยนต์เช่า	34.98	8.29	19.1
ประกันภัย	2.48	0	1
จากคำแนะนำ	14.19	13.81	14
ข้อมูลจากผู้ประกอบการ	10.81	8.29	9.4
เคยมีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ			
เคยมีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์	75.1	59.7	67.4
ไม่เคยมีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์	24.9	40.3	32.6
ประเภทของรถจักรยานยนต์ที่เช่าเพื่อขับขี่ในประเทศไทย			
รถจักรยานยนต์มาตรฐาน (Standard Motorcycles)	27	23.2	25.1
สกู๊ตเตอร์ (Scooter)	71.4	76.3	73.8
ทัวร์ริงไบค์ (Touring)	1.5	0.5	0.8
ประเภทของรถจักรยานยนต์ที่เช่าเพื่อขับขี่ในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ			
ต่ำกว่า 250 CC	61.3	85	73.1
251 – 500 CC	16.1	10.5	13.3
501 – 750 CC	10.3	1.3	5.8
751 – 1,000 CC	11	0.7	5.8
อื่นๆ	1.3	0.7	0.3
ประเภทของรถจักรยานยนต์ที่เช่าเพื่อขับขี่ในประเทศไทย			

การได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการเช่ารถจักรยานยนต์	จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (ร้อยละ)	จังหวัดภูเก็ต (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)
ต่ำกว่า 250 CC	81.1	94.4	88.2
251 – 500 CC	1.9	3.4	2.7
501 – 750 CC	12.6	2.2	7.1
751 – 1,000 CC	3.8	0	1.8
อื่นๆ	0.6	0	0.3
การได้รับข้อมูลในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในประเทศไทยจากผู้ประกอบการให้เช่ารถจักรยานยนต์			
ได้รับข้อมูลการขับขี่รถจักรยานยนต์	42.2	25.3	34.1
ไม่มีการให้ข้อมูลจากผู้ประกอบการ	57.8	74.7	65.9
ข้อมูลในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยที่ได้รับจากรถจักรยานยนต์			
กฎจราจร	34.6	76.2	49.2
บทลงโทษหากฝ่าฝืนกฎจราจร	3.8	2.4	3.3
กฎหมายการเช่ารถจักรยานยนต์ในประเทศไทย	21.8	2.4	15
ประเภทของรถจักรยานยนต์	7.7	0	5
อุปกรณ์ด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์	29.5	14.3	24.2
อื่นๆ	2.6	4.8	3.3
เอกสารที่ใช้ประกอบการเช่ารถจักรยานยนต์ในประเทศไทย			
ใบขับขี่รถจักรยานยนต์	8.29	4.28	6.5
หนังสือเดินทาง	78.35	88.24	83.8
เงินมัดจำ	6.91	6.95	7
กรอกเอกสารการเช่ารถจักรยานยนต์กับผู้ประกอบการ	6.45	0.53	3.8
การถือครองใบขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อขับขี่ในประเทศไทย			
มี	27.7	32.8	30.3
ไม่มี	72.3	67.2	69.5
การถือครองใบขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ			
มี	72.3	63.1	67.7
ไม่มี	27.7	36.9	32.3
การรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับกฎจราจรในการขับขี่ในประเทศไทย ก่อนเดินทางมายังประเทศไทย			
เคยได้รับข้อมูลเกี่ยวกับกฎจราจรในประเทศไทยมาก่อน	21.6	13	17.3
ไม่เคยได้รับข้อมูลเกี่ยวกับกฎจราจรในประเทศไทยมาก่อน	57.7	65.3	61.5
ไม่แน่ใจ	20.6	21.8	21.2

ตารางที่ ง-7 ประสิทธิภาพในแต่ละด้านจากการขับซื้อรถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเลือกเช่า รถจักรยานยนต์ในการเดินทาง ท่องเที่ยวในประเทศไทย	ระดับของประสิทธิภาพในแต่ละปัจจัย ในการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์เข้าในประเทศไทย					
	จังหวัดประจวบคีรีขันธ์		จังหวัดภูเก็ต		รวม	
	$\bar{X}$	SD	$\bar{X}$	SD	$\bar{X}$	SD
ความสะดวก	4.15	0.810	4.48	0.700	4.24	0.764
ความสบาย	4.07	0.758	4.33	0.704	4.05	0.712
ราคา	3.86	0.855	4.03	0.662	3.50	0.928
ความปลอดภัย	2.66	1.154	3.13	0.851	3.06	1.068
เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	3.35	0.845	3.46	0.794	3.47	0.831
จากสภาพรถข้าง และความพร้อมใน พื้นที่ (Social Shock)	3.53	0.796	3.61	0.797	3.53	0.796

ตารางที่ ง-8 การทราบถึงกฎจราจรและบทลงโทษในการขับซื้อรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

กฎจราจรในการขับซื้อรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย	จังหวัด ประจวบคีรีขันธ์ (ร้อยละ)	จังหวัดภูเก็ต (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)
1.การทราบถึงกฎจราจรการจำกัดความเร็วในพื้นที่เมือง			
ทราบ	21.8	16.4	19.1
ไม่ทราบ	78.2	83.6	80.9
การทราบถึงบทลงโทษหากฝ่าฝืนกฎจราจรการจำกัดความเร็วในพื้นที่เมือง			
ทราบ	4.3	1.9	3.4
ไม่ทราบ	95.7	98.1	96.6
2.การทราบถึงกฎจราจรการจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด			
ทราบ	10.2	6.2	8.2
ไม่ทราบ	89.8	93.8	91.8
การทราบถึงบทลงโทษหากฝ่าฝืนกฎจราจรการจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด			
ทราบ	6	2.9	4.9
ไม่ทราบ	94	97.1	95.1
3.การทราบถึงกฎจราจรการบังคับสวมหมวกนิรภัย			
ทราบ	56.4	54.3	55.4
ไม่ทราบ	43.6	45.7	44.6

กฎจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย	จังหวัด ประจวบคีรีขันธ์ (ร้อยละ)	จังหวัดภูเก็ต (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)
การทราบถึงบทลงโทษหากฝ่าฝืนกฎจราจรการบังคับสวมหมวกนิรภัย			
ทราบ	10.9	7.5	9.6
ไม่ทราบ	89.1	92.5	90.4
4.การทราบถึงกฎจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่เปิดสัญญาณก่อนการเลี้ยวหรือหยุดข้างทาง			
ทราบ	35.7	20.8	28.4
ไม่ทราบ	64.3	79.2	71.6
การทราบถึงบทลงโทษหากฝ่าฝืนกฎจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่เปิดสัญญาณก่อนการเลี้ยวหรือหยุดข้างทาง			
ทราบ	7.1	0	4.4
ไม่ทราบ	92.9	100	95.6
5.การทราบถึงกฎจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศรการจราจร			
ทราบ	36.9	17.3	27.2
ไม่ทราบ	63.1	82.7	72.8
การทราบถึงบทลงโทษหากฝ่าฝืนกฎจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศรการจราจร			
ทราบ	5.4	0	3.4
ไม่ทราบ	94.6	100	96.6
6.การทราบถึงกฎจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยหยุดหรือจอดกีดขวางเส้นทางเดินรถ			
ทราบ	32.3	13	22.7
ไม่ทราบ	67.7	87	77.3
การทราบถึงบทลงโทษหากฝ่าฝืนกฎจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยหยุดหรือจอดกีดขวางเส้นทางเดินรถ			
ทราบ	4.9	0	3.1
ไม่ทราบ	95.1	100	96.9

ตารางที่ ง-9 ความตระหนักถึงความเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

	จังหวัด ประจวบคีรีขันธ์ (ร้อยละ)	จังหวัดภูเก็ต (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)
1.ความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เข้าในประเทศไทย			
ปลอดภัยดี และจะขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยต่อไป	67.2	78.8	73

	จังหวัด ประจวบคีรีขันธ์ (ร้อยละ)	จังหวัดภูเก็ต (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)
ไม่ปลอดภัย แต่ยังคงจะขับซื้อรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยต่อไป	18.7	2	10.4
ไม่ปลอดภัย และจะไม่ขับซื้อรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยต่อไป	14.1	19.2	16.7
2.เหตุผลที่ยังคงเลือกจะขับซื้อรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยต่อไป			
การบังคับใช้ของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องอยู่ในระดับที่ต่ำ	32.7	16.4	24.2
บทลงโทษไม่รุนแรง ทำให้ไม่เกิดความตระหนัก	17.9	42.1	30.6
ประเทศไทยเป็นเมืองแห่งอิสระ	39.7	39.8	39.8
อื่นๆ	9.6	1.8	5.5

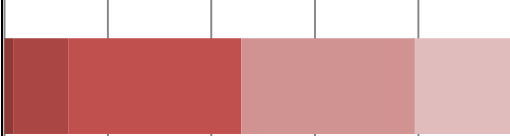
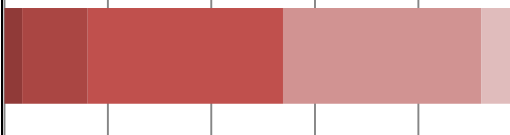
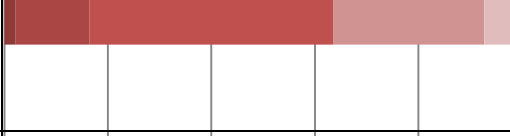
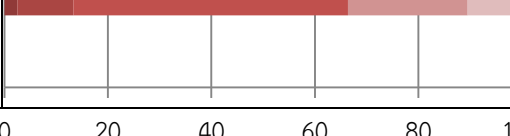
ตารางที่ ง-10 ความตระหนักถึงความเสี่ยงในการขับซื้อรถจักรยานยนต์เข้าในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

	จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (ร้อยละ)	จังหวัดภูเก็ต (ร้อยละ)	รวม (ร้อยละ)
1.ความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับซื้อรถจักรยานยนต์เข้าในประเทศไทย			
ปลอดภัยดี และจะขับซื้อรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยต่อไป	67.2	78.8	73
ไม่ปลอดภัย แต่ยังคงจะขับซื้อรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยต่อไป	18.7	2	10.4
ไม่ปลอดภัย และจะไม่ขับซื้อรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยต่อไป	14.1	19.2	16.7
2.เหตุผลที่ยังคงเลือกจะขับซื้อรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยต่อไป			
การบังคับใช้ของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องอยู่ในระดับที่ต่ำ	32.7	16.4	24.2
บทลงโทษไม่รุนแรง ทำให้ไม่เกิดความตระหนัก	17.9	42.1	30.6
ประเทศไทยเป็นเมืองแห่งอิสระ	39.7	39.8	39.8
อื่นๆ	9.6	1.8	5.5

ตารางที่ ง-11 ความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติต่อแนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการเช่ารถจักรยานยนต์เพื่อขับขี่ในประเทศไทย

แนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการเช่ารถจักรยานยนต์เพื่อขับขี่ในประเทศไทย	เห็นด้วย (ร้อยละ)	ไม่เห็นด้วย (ร้อยละ)	ระดับที่ส่งผลต่อการตัดสินใจในการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	
			$\bar{X}$	SD
1. การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างถูกกฎจราจรในประเทศไทยด้วยแผ่นพับ				
จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	94.9	5.1	3.16	0.913
จังหวัดภูเก็ต	82.9	17.1	3.42	0.833
รวม	88.9	11.1	3.28	0.885
2. จัดอบรมการขับขี่รถจักรยานยนต์แก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเพื่อการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว				
จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	86.2	13.8	3.15	0.931
จังหวัดภูเก็ต	79.3	20.7	3.36	0.780
รวม	82.7	17.3	3.25	0.869
3. จัดระบบการตัดแต้มและยึดใบขับขี่ชั่วคราวสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				
จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	82.5	17.5	3.17	0.901
จังหวัดภูเก็ต	82	18	3.30	0.811
รวม	82.2	17.8	3.23	0.861
4. การเพิ่มความรุนแรงของบทลงโทษในการขับขี่ผิดกฎจราจร				
จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	84.5	15.5	3.39	0.894
จังหวัดภูเก็ต	66.3	33.7	3.30	0.945
รวม	75.5	24.5	3.35	0.918
5. ตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่นานาชาติในการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				
จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	84.5	15.5	3.60	1.010
จังหวัดภูเก็ต	83.0	17.0	3.62	0.957
รวม	83.7	16.3	3.61	0.983

ตารางที่ ง-12 ตารางแสดงสัดส่วนความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติต่อแนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการเช่ารถจักรยานยนต์เพื่อขับขี่ในประเทศไทย

แนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการเช่ารถจักรยานยนต์	ระดับที่ส่งผลต่อการตัดสินใจในการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ			ความคิดเห็น	
	ร้อยละ (ระดับน้อยที่สุดถึงมากที่สุด)	$\bar{X}$	SD	เห็นด้วย (ร้อยละ)	ไม่เห็นด้วย (ร้อยละ)
1. การให้ข้อมูลเกี่ยวกับ การ ขับขี่ เช่ารถจักรยานยนต์อย่างถูกกฎจราจรในประเทศไทยด้วยแผ่นพับ		3.28	0.885	88.9	11.1
2. จัดอบรมการขับขี่รถจักรยานยนต์แก่นักท่องเที่ยวเพื่อการออกใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว		3.25	0.869	82.7	17.3
3. จัดระบบการตัดแต้มและยึดใบขับขี่ชั่วคราวสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ		3.23	0.861	82.2	17.8
4. การเพิ่มความรุนแรงของบทลงโทษในการขับขี่ผิดกฎจราจร		3.35	0.918	75.5	24.5
5. ตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่นานาชาติในการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ		3.61	0.983	83.7	16.3
0 20 40 60 80 100 ■ น้อยที่สุด ■ น้อย ■ ปานกลาง ■ มาก ■ มากที่สุด					

ภาคผนวก จ

ภาคผนวก จ
บทความสำหรับการเผยแพร่

พฤติกรรมและทัศนคติของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ส่งผลต่อความตระหนัก

ด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย

Travel Behavior and Tourist Satisfaction Affected awareness of Foreign Tourists to
Motorcycle rental Safety Journeys in Thailand

บทคัดย่อ

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมหลักของประเทศไทย ซึ่งพบว่าสิ่งที่เป็นภัยคุกคามต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในปัจจุบันคือ ปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่ขับขี่โดยรถจักรยานยนต์ อันจำเป็นต้องได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน การศึกษานี้จึงได้ทำการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาจากจังหวัดที่เป็นจุดดึงดูดการท่องเที่ยวและมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงโดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าด้วยแบบสอบถามจำนวน 400 ชุด ผลการศึกษาพบว่าปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวกับพฤติกรรมและทัศนคติของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติล้วนมีอิทธิพลต่อระดับความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งสิ้นอันประกอบด้วย ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ การเตรียมความพร้อมในการเดินทาง การทราบถึงกฎจราจร การทราบถึงข้อมูล ความพึงพอใจต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า ความคิดเห็นต่อแนวทางการให้เช่ารถจักรยานยนต์ ดังนั้นในการส่งเสริมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าจึงควรส่งเสริมให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติปรับพฤติกรรมและทัศนคติในการเดินทางที่อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงการสนับสนุนนโยบายด้านการท่องเที่ยวให้สอดคล้องต่อการส่งเสริมความปลอดภัยอันเป็นมาตรการที่สำคัญต่อภาพลักษณ์ของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในประเทศไทยรวมถึง เพื่อเป็นการเพิ่มความมั่นใจให้กับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติและลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

คำสำคัญ: การท่องเที่ยว รถจักรยานยนต์เช่า ความปลอดภัยทางถนน พฤติกรรมและทัศนคติของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ การวิเคราะห์สมการโครงสร้าง

Abstract

Tourism industry is major source of revenues for Thailand. Although, the foreign tourists have been increasing continuously but one thing which was threat to the quality of journey in Thailand is the high level of risk on road safety. Moreover, Thailand's road traffic deaths occur among motorcyclist with 74 percent in 2014. The urgent mitigation approach is required to attack this high problematic. Thus, this study attempted to understand the behavior and satisfaction of foreign tourists which was the key information for further recommendation of tourism promoting in the country. This study has collected data from 400 sets by questionnaire interview of foreign tourists during their traveling by selecting from the main tourist attractions with high number of foreign tourists and high accident rate. The result of study revealed that the travel information, driving experience, traffic regulation and satisfaction of motorcycle rental usage have influence on accident occurrences. Therefore, in order to promote motorcycle rental safety in the country, the foreign tourists need to change their attitude and travel behavior in complying with road safety policy. Consequently, it will enhance motorcycle rental safety confidence to attract the foreign tourists and finally reduce the risk on road accidents.

Keyword: Tourism, motorcycle rental, Attitude and Behavior of Foreign Tourists, Structure Equation Model Analysis

1. บทนำ

การท่องเที่ยวนับได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมประเภทหนึ่งที่สามารถสร้างรายได้จำนวนมากให้กับประเทศไทย โดยพบว่ามียอดการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้เป็นผลมาจากการที่ประเทศไทยเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมสูงจากชาวต่างชาติ ประกอบกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตลอดจนภาครัฐได้มีมาตรการต่าง ๆ ในการสนับสนุนอย่างต่อเนื่องพบว่าสิ่งหนึ่งที่เป็นภัยคุกคามด้านการท่องเที่ยวในปัจจุบันคือปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนในการท่องเที่ยวซึ่งประเทศไทยเป็นประเทศที่มีความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับสูงจากรายงานด้านความปลอดภัยทางถนนขององค์การอนามัยโลกในปีพ.ศ.2557 โดยพบว่ามียอดการเสียชีวิตในอุบัติเหตุทางถนนต่อ 36.2 คนต่อประชากร 100,000 คน ซึ่งมีอัตราสูงสุดเป็นอันดับที่สองของโลก เมื่อพิจารณาจากสาเหตุหลักของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกแสดงให้เห็นว่าสัดส่วนการเสียชีวิตจากการขับขี่ยานยนต์มีอัตราส่วนที่สูงที่สุด (ร้อยละ 31) รองลงมาคือผู้ขับขี่ยานยนต์ (ร้อยละ 23) ซึ่งจะเห็นได้ว่ารูปแบบโครงสร้างด้านการจัดการในการให้เช่ารถจักรยานยนต์ของผู้ประกอบการนั้นยังไม่มีมาตรการ และรูปแบบที่ชัดเจนในการให้เช่า รวมถึงการขาดความเข้มงวดในการตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่สากลและการบังคับใช้จากผู้ประกอบการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งองค์ประกอบต่าง ๆ เหล่านี้ล้วนเป็นตัวแปรสำคัญต่อระบบการเช่ารถจักรยานยนต์สำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย อันก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการใช้รถใช้ถนนในประเทศไทย ซึ่งแสดงให้เห็นถึงช่องว่างของการมาตรการและนโยบายในการบังคับใช้ด้านการเช่ารถจักรยานยนต์สำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการท่องเที่ยวในประเทศไทย แม้ว่าปัจจุบันจะมีมาตรการและนโยบายจากทางภาครัฐในการกำหนดระบบและขั้นตอนของการเช่ารถจักรยานยนต์ระหว่างผู้ประกอบการและนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ดังนั้นการศึกษานี้จึงได้ทำการศึกษาพฤติกรรมและทัศนคติของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการเช่ารถจักรยานยนต์ในการขับขี่ยานยนต์เพื่อท่องเที่ยวภายในประเทศไทย ให้เกิดความเข้าใจในบริบทของปัญหาอย่างเป็นระบบและสามารถนำสู่การ

เสนอแนะแนวทางในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ รวมไปถึงการวิเคราะห์มาตรการและนโยบาย เพื่อลดช่องว่างและเพิ่มประสิทธิภาพ ในการกำหนดแนวทางมาตรการและนโยบายครอบคลุมในเชิงรุกเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงการลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เข้าในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

2. แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

2.1 พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวที่มีผลต่อความปลอดภัยทางถนน

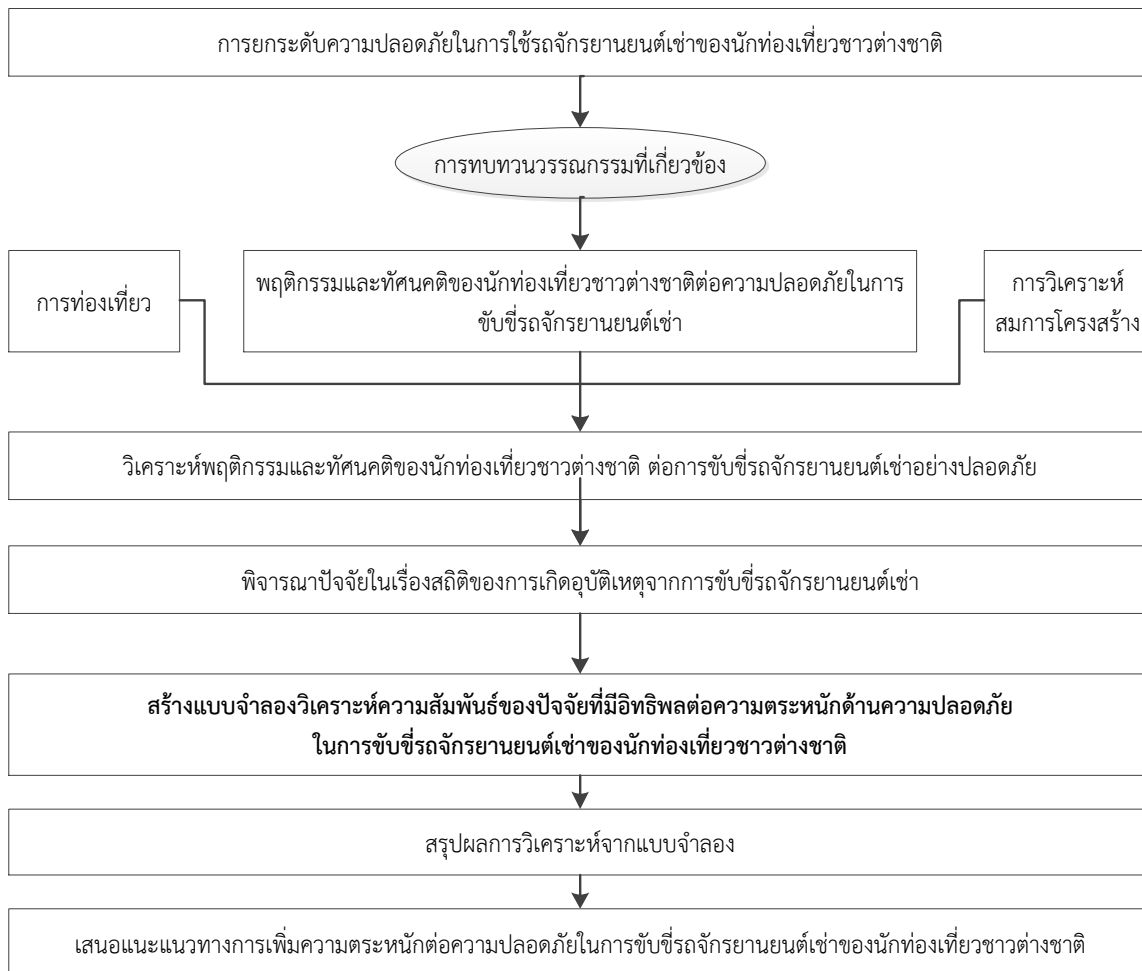
จากพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวนั้นมีหลายปัจจัยที่ส่งผลต่อความไม่ปลอดภัย ทั้งลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ การใช้เวลา งบประมาณและค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวรวมถึงระยะเวลาในการเตรียมตัวและความพร้อมของข้อมูล ซึ่งเป็นเหมือนข้อจำกัดของ นักท่องเที่ยว (Cook and McCleary, 1983) นอกจากนี้ Kantowitz, et al. (1997) กล่าวว่าประสบการณ์และข้อมูลมีส่วนช่วยในการตัดสินใจในการเดินทางซึ่งช่วยเพิ่มความปลอดภัยให้กับนักท่องเที่ยวได้ ดังนั้นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มาจากการที่ผู้ขับขี่ขาดความตระหนักในเรื่องของความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน มีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ถูกต้องรวมถึงความ เคารพในกฎระเบียบและข้อบังคับที่กำหนดไว้เพื่อความปลอดภัย (วิจิตร บุญโหดระ, 2536) ซึ่งสอดคล้องกับ Allen (1996) ที่พบว่า ความตระหนักมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ของบุคคลเป็นอย่างมากบุคคลที่มีความตระหนักถึงความปลอดภัยจากการขับขี่จะมีความ รับผิดชอบและเห็นความสำคัญของการปฏิบัติตนให้เกิดความปลอดภัยจากอุบัติเหตุอย่างสม่ำเสมอจนกลายเป็นนิสัยติดตัวได้ อีกทั้ง Krysan (1965) ยังได้กล่าวถึงการสร้างความตระหนักในความปลอดภัยจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ซึ่งอาจทำได้ด้วยการศึกษาอบรมให้ความรู้ใน เรื่องของกฎหมายจราจรระเบียบข้อบังคับต่างๆการบอกเตือนให้เกิดการตระหนักรู้ในการกระทำโดยสิ่งสำคัญในการสร้างความ ตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยจากอุบัติเหตุทางถนนให้เกิดขึ้นกับตัวผู้ขับขี่ได้คือการสร้างคุณธรรมรู้จักเห็นอกเห็นใจผู้อื่นมีความอดทน อดกลั้นมีระเบียบวินัยในตนเองทางด้านการปลูกฝังความรับผิดชอบต่ออย่างจริงจังและต่อเนื่อง

2.2 การวิเคราะห์สมการโครงสร้าง (Structural Equation Model)

การวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง (Structural Equation Model: SEM) พัฒนาโดย Karl G. Joreskog เมื่อ ปี ค.ศ. 1960 เป็นโมเดลที่บูรณาการ โมเดลการวัดตามหลักการวิเคราะห์องค์ประกอบและโมเดลโครงสร้างตามหลักการวิเคราะห์เส้นทาง กับ วิธีการประมาณค่าพารามิเตอร์ตามหลักวิชาเศรษฐมิติ กล่าวได้ว่า การวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง เป็นสถิติวิเคราะห์ขั้นสูงที่ ได้รับการพัฒนาใหม่ แต่ยังคงมีหลักการพื้นฐานทางสถิติแบบเดิม (Kuhnel, 2001 อ้างถึงในนงลักษณ์ วิรัชชัย, 2548) สรุปว่า “การ เรียนรู้เรื่องการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้างไม่เพียงแต่จะช่วยให้ผู้เรียนสามารถวิเคราะห์ข้อมูลที่มีตัวแปรจำนวนมากในการวิจัยที่ มีพื้นฐานทางทฤษฎีรองรับเท่านั้น แต่การเรียนรู้เรื่องการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้างยังจะเป็นประโยชน์ช่วยให้ผู้เรียนเรียนรู้ หลักการพื้นฐานของสถิติวิเคราะห์ทั้งหมดและมีประสบการณ์ตรงในการทำความเข้าใจบทบาทของสถิติวิเคราะห์ต่อการวิจัยด้วย”

สถิติวิเคราะห์ SEM ยังมีศักยภาพสามารถวิเคราะห์โมเดลความสัมพันธ์เชิงสาเหตุพหุระดับ (multi-level causal model) โมเดลการวิเคราะห์องค์ประกอบระยะยาว (longitudinal factor analysis model) โมเดลกลุ่มพหุ (multiple population model) โมเดลโค้งพัฒนาการแบบมีตัวแปรแฝง (latent growth curve model) และโมเดลอื่น ๆ อีกมาก

3. กรอบแนวคิดการวิจัย



4. ขอบเขตการศึกษา

4.1 ขอบเขตการศึกษาเชิงพื้นที่

ในการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาให้เป็นตัวแทนเชิงพื้นที่ในการเก็บรวบรวมข้อมูลด้านพฤติกรรมและทัศนคติของนักท่องเที่ยวต่างชาติจากจังหวัดต่างๆ ในประเทศไทยเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนนั้น การศึกษานี้ได้ทำการคัดเลือกจากปัจจัยในเรื่องของสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากพื้นที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ของประเทศไทยและสถิติปริมาณการท่องเที่ยวของจังหวัดที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวในภูมิภาคนั้น ซึ่งหลังจากที่ได้ทำการคัดกรองข้อมูลเบื้องต้น มีรายละเอียดพื้นที่ศึกษา 2 พื้นที่ดังนี้ จังหวัดภูเก็ตและจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ซึ่งมีความเหมาะสมในการเป็นตัวแทนการศึกษา

4.2 กลุ่มตัวอย่างในการศึกษา

ในการศึกษานี้ได้กำหนดกลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ขี่รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อท่องเที่ยวในประเทศไทยเป็นจำนวนทั้งสิ้น 400 ชุด โดยใช้เทคนิคการสุ่มกลุ่มตัวอย่างอย่างง่าย (Simple Random Sampling) ในการเก็บแบบสอบถาม โดยแบ่งการเก็บรวบรวมจากพื้นที่ศึกษาทั้ง 2 จังหวัด

โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลของกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติทั้งที่เคยประสบอุบัติเหตุและไม่เคยประสบอุบัติเหตุเพื่อให้ครอบคลุมข้อมูลประสบการณ์ในการท่องเที่ยวและการเดินทางของทุกกลุ่มตัวอย่างที่เป็นตัวแทนในการศึกษา

5. ผลการวิเคราะห์

ตารางที่ 1 ค่าสถิติความเหมาะสมของแบบจำลอง

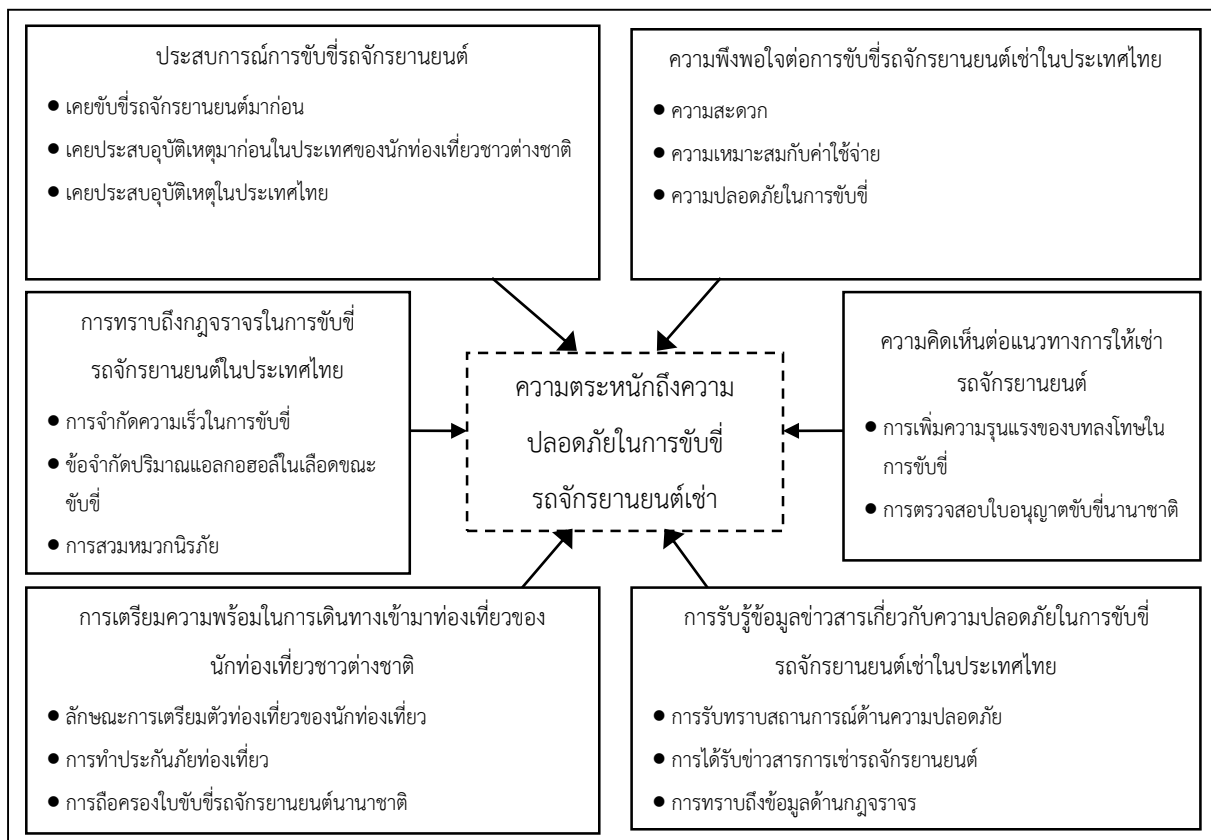
สถิติความเหมาะสมของแบบจำลอง	ค่าของสถิติ
Chi-square (X^2)	3.4
Degree of Freedom (df)	1.131
Root Mean Square Error of Approximation (RMSEA)	0.022
GFI	0.918
P-Value for Test of Close Fit	0.0646

การพิจารณาความสอดคล้องของตัวแบบกับข้อมูลเชิงประจักษ์ ควรใช้ดัชนีการเปรียบเทียบดังแสดงในตารางต่อไปนี้เมื่อแบ่งและจำแนกปัจจัยในแต่ละประเภท แล้วนำข้อมูลทุกตัวเข้าสู่แบบจำลองที่ใช้ในการประเมินความเหมาะสมของตัวแบบซึ่งได้ค่าสถิติความเหมาะสมของแบบจำลองดังแสดงในตารางที่ 1 จะเห็นว่าค่า X^2 และค่า df มีน้อยและ ค่า RMSEA มีค่าน้อยกว่า 0.05 และค่า GFI มีค่ามากกว่า 0.9 แสดงว่าแบบจำลองมีตัวแบบที่สอดคล้องกับข้อมูล (สมมุติฐานที่ตั้งไว้) ซึ่งจากการสรุปผลให้ความหมายสอดคล้องกัน โดยสามารถสรุปผลการวิเคราะห์จากค่าความสัมพันธ์ทั้งทางตรงและทางอ้อมของแต่ละปัจจัยของแบบจำลองดังกล่าว โดยสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ในส่วนต่อไปของงานวิจัย

ตารางที่ 2 ค่าน้ำหนักกลุ่มปัจจัยต่างๆ ซึ่งแสดงอิทธิพลต่อความตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในประเทศไทย

ตัวแปรต้น	ตัวแปรตาม	Estimate	S.E.	C.R.	P
ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์	ความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า	0.82	0.266	1.958	0.05
ความพึงพอใจต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า		-0.21	0.49	-1.766	0.077
การทราบถึงกฎจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย		0.32	0.148	1.465	0.143
การเตรียมความพร้อมในการเดินทางเข้ามาท่องเที่ยว		0.64	0.235	1.221	0.222
การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย		0.48	0.275	1.629	0.103
ความคิดเห็นต่อการยกระดับแนวทางการให้เช่ารถจักรยานยนต์		0.89	0.676	4.408	0.893

รูปที่ 1 สมมุติฐานของกลุ่มปัจจัยต่างๆ จากแบบจำลองที่ส่งผลต่อความตระหนักต่อด้านความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ



จากผลการวิเคราะห์แบบจำลอง แสดงให้เห็นถึงสมมติฐานของแต่ละปัจจัยที่ส่งผลต่อความตระหนักด้านความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ จาก 5 กลุ่มปัจจัยหลัก ดังนี้

- ประสบการณ์การขับซึ่รถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมีอิทธิพลเชิงบวกต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เช่า (0.82) แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เคยขับซึ่รถจักรยานยนต์ หรือเคยประสบอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์มาก่อนจะมีความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับซึ่มากกว่าผู้ที่ไม่เคยมีประสบการณ์มาก่อน
- ความพึงพอใจต่อการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในประเทศไทยมีอิทธิพลเชิงลบต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เช่า (-0.21) แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีความพึงพอใจต่อการขับซึ่ทั้งด้านความสะดวก ราคา และความปลอดภัยที่สูงมีโอกาสน้อยที่จะตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เช่า น้อยกว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่พึงพอใจต่อการขับซึ่รถจักรยานยนต์เช่าน้อย
- การทราบถึงกฎจราจรในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยมีอิทธิพลเชิงบวกต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เช่า (0.32) แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ทราบถึงกฎจราจรในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยจะมีความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับซึ่มากกว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ไม่ทราบถึงกฎจราจร

- การเตรียมความพร้อมในการเดินทางท่องเที่ยวมีอิทธิพลเชิงบวกต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เช่า (0.64) แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีการเตรียมความพร้อมในการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทยมาก่อนจะมีความตระหนักต่อความปลอดภัยทางถนนสูงกว่านักท่องเที่ยวต่างชาติที่ไม่เตรียมความพร้อมด้านการเดินทางมาก่อนการท่องเที่ยวในประเทศไทย
- การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทยมีอิทธิพลเชิงบวกต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เช่า (0.48) แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ทราบข่าวสารหรือข้อมูลในการขับซึ่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในประเทศไทยจะมีความตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์มากกว่านักท่องเที่ยวต่างชาติที่ไม่ทราบข้อมูลข่าวสารด้านความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยมาก่อน
- ความคิดเห็นต่อการยกระดับแนวทางและเพิ่มมาตรการการให้เช่ารถจักรยานยนต์มีอิทธิพลเชิงบวกต่อความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เช่า (0.89) แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เห็นด้วยกับการยกระดับแนวทางและเพิ่มมาตรการการให้เช่ารถจักรยานยนต์ต่อนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติให้มีความเข้มข้นหรือมีโทษสูงขึ้น จะมีความตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทยมากกว่านักท่องเที่ยวที่ไม่เห็นด้วย

5. สรุปผลการวิเคราะห์

จากผลการวิเคราะห์ข้างต้นพบว่ากลุ่มปัจจัยที่มีอิทธิพลทางตรงต่อความตระหนักด้านความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติสูงสุดคือ กลุ่มปัจจัยด้านความคิดเห็นต่อการยกระดับแนวทางและเพิ่มมาตรการการให้เช่ารถจักรยานยนต์จากที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน (0.89) รองลงมาคือกลุ่มปัจจัยด้านการมีประสบการณ์การขับซึ่รถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ (0.82) กลุ่มปัจจัยต่อมาคือ ปัจจัยด้านการเตรียมความพร้อมในการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย (0.64) โดยปัจจัยที่มีอิทธิพลทางตรงลำดับที่ 4 คือ กลุ่มปัจจัยด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย (0.48) และกลุ่มปัจจัยสุดท้ายที่มีผลโดยตรงลำดับสุดท้ายคือ การทราบถึงกฎจราจรในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย (0.32) ซึ่งในแต่ละกลุ่มปัจจัยดังกล่าวนี้สามารถนำมาเป็นแนวทางหรือมาตรการเพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ เช่น การให้ข้อมูล หรือความรู้ในการขับซึ่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในประเทศไทยแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติจะส่งผลให้นักท่องเที่ยวมีความระมัดระวัง และมีความตระหนักในการขับซึ่อย่างปลอดภัยยิ่งขึ้น และในขณะเดียวกันพบว่า กลุ่มปัจจัยด้านความพึงพอใจในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมีอิทธิพลในเชิงกลับกันหรือเชิงลบต่อความตระหนักด้านความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ แสดงให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่พึงพอใจในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เช่าสูงจะมีความตระหนักต่อความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เช่าน้อยกว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีความพึงพอใจในการขับซึ่รถจักรยานยนต์น้อยทั้งในเรื่องของความสะดวก ความเหมาะสมต่อค่าใช้จ่ายที่เสียไป และความปลอดภัย

6. กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณสำนักคณะกรรมการการวิจัยแห่งชาติ (วช.) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ที่ได้รับการสนับสนุนทุนวิจัยให้ดำเนินการศึกษาพฤติกรรมและทัศนคติของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ส่งผลต่อความตระหนักด้านความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย

7. บรรณานุกรม

- [1] กรมการท่องเที่ยว, กรมการท่องเที่ยว. สรุปสถานการณ์นักท่องเที่ยวต่างชาติปี 2555, 2556.
- [2] กัลยา วานิชย์บัญชา, กัลยา วานิชย์บัญชา. การวิเคราะห์ข้อมูลหลายตัวแปร, โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551.
- [3] World Tourism Organization (WTO), World Tourism Organization (WTO). Tourist Safety and Security: Practical Measures for Destinations, Madrid, Spain: World Tourism Organization, 1996
- [4] World Tourism Organization (WTO), World Tourism Organization (WTO). Global status report on road safety, Madrid, Spain: World Tourism Organization, Switzerland: Department of Violence and Injury Prevention and Disability, 1996