



รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการวิจัยย่อยที่ 3

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า

ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

(The Study of Improvement for Motorcycle Rental Service
of Foreign Tourist in Chiang Mai)

โดย

รองศาสตราจารย์ ดร. ภาวิณี เอี่ยมตระกูล และคณะ

มกราคม 2562

สัญญาเลขที่ RDG60T0035

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า
ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่
(The Study of Improvement for Motorcycle Rental Service
of Foreign Tourist in Chiang Mai)

โดย

รองศาสตราจารย์ ดร. ภาวิณี เอี่ยมตระกูล และคณะ

ชุดโครงการ

การจัดการความปลอดภัยของการท่องเที่ยวทางถนนในจังหวัดเชียงใหม่
(Road Travel Safety Management in Major Tourist City Chiang Mai)

สนับสนุนโดย

สำนักงานคณะกรรมการการวิจัยแห่งชาติ (วช.)

และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย วช.-สกว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

คำนำ

การท่องเที่ยวนับได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมที่สร้างรายได้จำนวนมากให้กับประเทศไทย ซึ่งรายงานของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (กรมการท่องเที่ยว, 2560) พบว่า มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยมีจำนวนสูงถึง 35,381,210 คน โดยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ +8.77 ส่งผลให้ประเทศสามารถสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวรวม 1,824,042 ล้านบาท โดยในปี 2561 คาดว่ารายได้จากการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติจะสามารถสร้างได้มากถึง 2 ล้านล้านบาท (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2560) ซึ่งแนวโน้มการเติบโตดังกล่าวอาจได้รับอิทธิพลจากความนิยมของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เพิ่มขึ้นอย่างไรก็ตามนโยบายในการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวจึงควรมีการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีและส่งเสริมความเชื่อมั่นในด้านการท่องเที่ยวให้กับประเทศ แม้ว่าประเทศไทยมีศักยภาพสูงในการดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติ แต่กลับมีความอ่อนไหวจากภัยคุกคามด้านคุณภาพการเดินทางท่องเที่ยวโดยเฉพาะด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลจากองค์การอนามัยโลก (WHO) พบว่าในปี 2558 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกปีละ 1.25 ล้านคน ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 2 ของโลกรองจากลิเบีย ซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการขับซิ่งจักรยานยนต์ และรถโดยสารสาธารณะที่ไม่ได้มาตรฐาน รวมถึงการส่งเสริมนโยบายการท่องเที่ยวโดยไม่ให้ความสำคัญในการกำหนดนโยบาย และมาตรการที่เป็นรูปธรรมในการจัดการความปลอดภัยทางถนนให้นักท่องเที่ยว ดังนั้นการศึกษานี้จึงมีวัตถุประสงค์ของการศึกษาเพื่อยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ โดยเก็บรวบรวมข้อมูลด้านพฤติกรรม ทักษะคนขับ ชาวต่างชาติในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงใหม่ และวิเคราะห์ระบบความปลอดภัย รวมถึงสาเหตุเชิงลึกของปัญหาเพื่อเสนอแนะแนวทางให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนสำหรับการใช้รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่

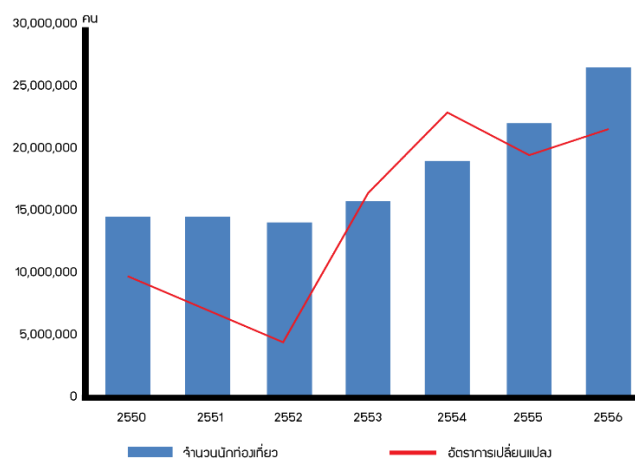
คณะวิจัย

มกราคม 2562

บทสรุปผู้บริหาร

1. ที่มาและความสำคัญ

การท่องเที่ยว นับได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมที่สร้างรายได้จำนวนมากให้กับประเทศไทย ซึ่งจากการศึกษา รายงานของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กรมการท่องเที่ยว (2560) พบว่า มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ +8.77 ส่งผลให้ประเทศสามารถสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวรวม 1,824,042 ล้านบาท โดยในปี 2561 คาดว่าการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติสามารถสร้างได้มากถึง 2 ล้านล้านบาท (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2560) อนึ่งแนวโน้มการเติบโตดังกล่าวอาจได้รับอิทธิพลที่ได้รับความนิยมจากชาวต่างชาติ ประกอบกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอีกทั้งภาครัฐได้สนับสนุนมาตรการทางด้านการท่องเที่ยวในรูปแบบต่าง ๆ ซึ่งส่งผลให้เกิดการกระตุ้นและดึงดูดนักท่องเที่ยว ตลอดจนการสร้างความมั่นใจต่อการเดินทางท่องเที่ยวของชาวต่างชาติที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย ดังแสดงในภาพที่ 1



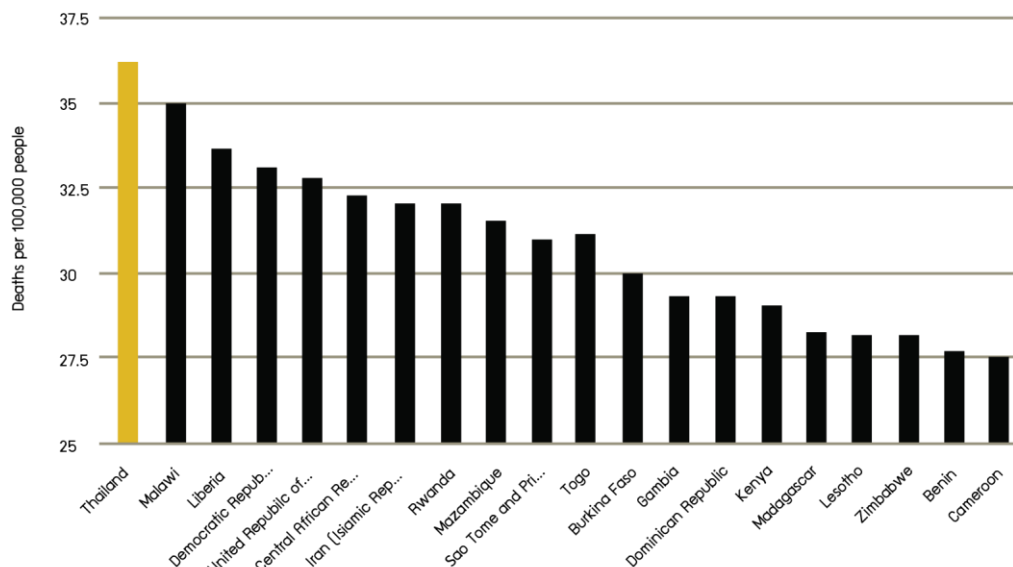
ภาพที่ 1 จำนวนการเปลี่ยนแปลงและรายได้ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ
ที่เดินทางมาประเทศไทย ปี 2550 - 2556

ที่มา: สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง และกรมการท่องเที่ยว, 2557.

จากสถิติการเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นรายได้หลักในระดับประเทศ นโยบายในการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวจึงควรมีการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีและส่งเสริมความเชื่อมั่นในด้านการท่องเที่ยวให้กับประเทศ อย่างไรก็ตามประเทศไทยเป็นหนึ่งในกลุ่มประเทศภูมิภาคอาเซียนซึ่งมีศักยภาพสูงในการดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติ แต่กลับมีความอ่อนไหวจากภัยคุกคามดังกล่าวค่อนข้างมาก

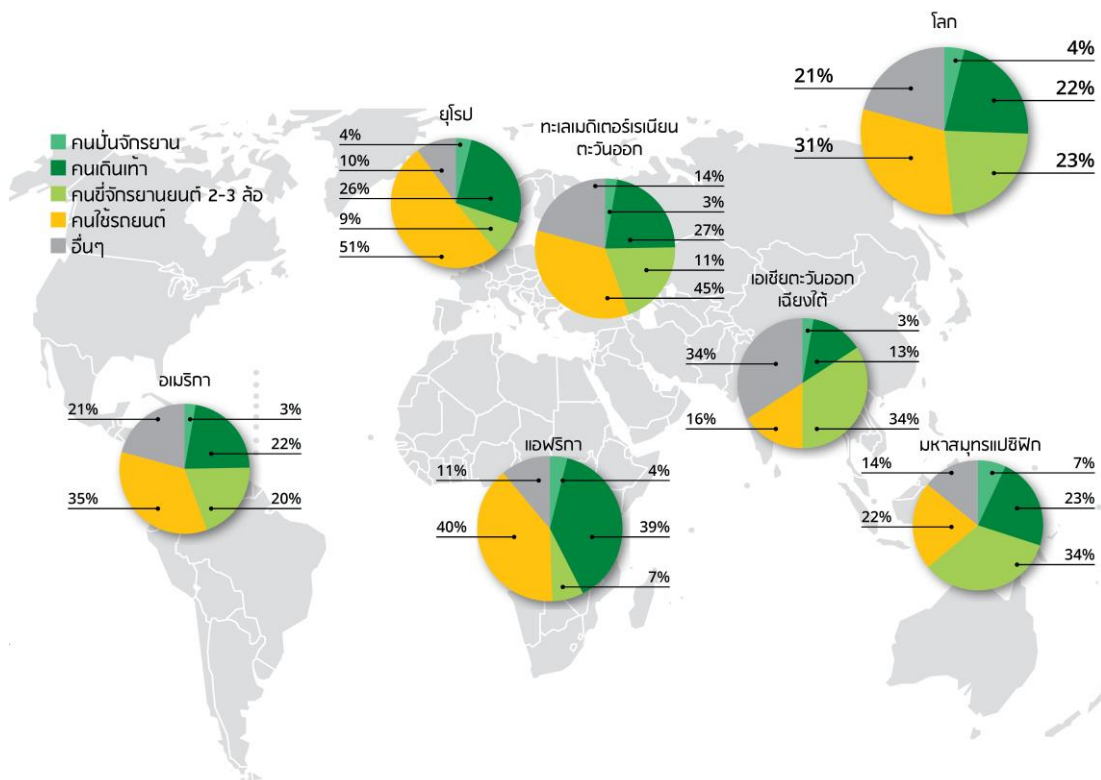
โดยพบว่าแม้ว่าสถานการณ์นักท่องเที่ยวต่างชาติจะมีแนวโน้มเพิ่มสูงอย่างต่อเนื่อง แต่พบว่าสิ่งหนึ่งที่เป็นภัยคุกคามด้านการท่องเที่ยวในปัจจุบัน คือ ปัญหาด้านคุณภาพการเดินทางท่องเที่ยว

โดยเฉพาะด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งองค์กรทางด้านความปลอดภัยทางถนน (Make Road Safety และ FIA Foundation, 2010) ได้ทำการศึกษาเรื่อง การเดินทางที่เลวร้ายในประเทศกำลังพัฒนาและได้เผยแพร่ไปยังประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกซึ่งได้รายงานสถานการณ์ของปัญหาความปลอดภัยในการเดินทางทั่วโลก โดยเฉพาะข้อมูลการเสียชีวิตของนักท่องเที่ยวจากประเทศสหรัฐอเมริกา พบว่ามีนักท่องเที่ยวเสียชีวิตระหว่างการท่องเที่ยวจำนวน 769 คน ซึ่งร้อยละ 72.6 ได้เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุโดยรถยนต์ และร้อยละ 12 เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุโดยรถจักรยานยนต์ ข้อมูลดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าประเทศไทยนั้นมีความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับสูงเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ ทั่วโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเทียบกับในระดับภูมิภาคเอเชียพบว่า ประเทศไทยมีจำนวนผู้เสียชีวิตสูงสุดเป็นอันดับที่ 1 ซึ่งแสดงให้เห็นว่ามาตรฐานความปลอดภัยของประเทศไทยยังอยู่ในระดับต่ำ



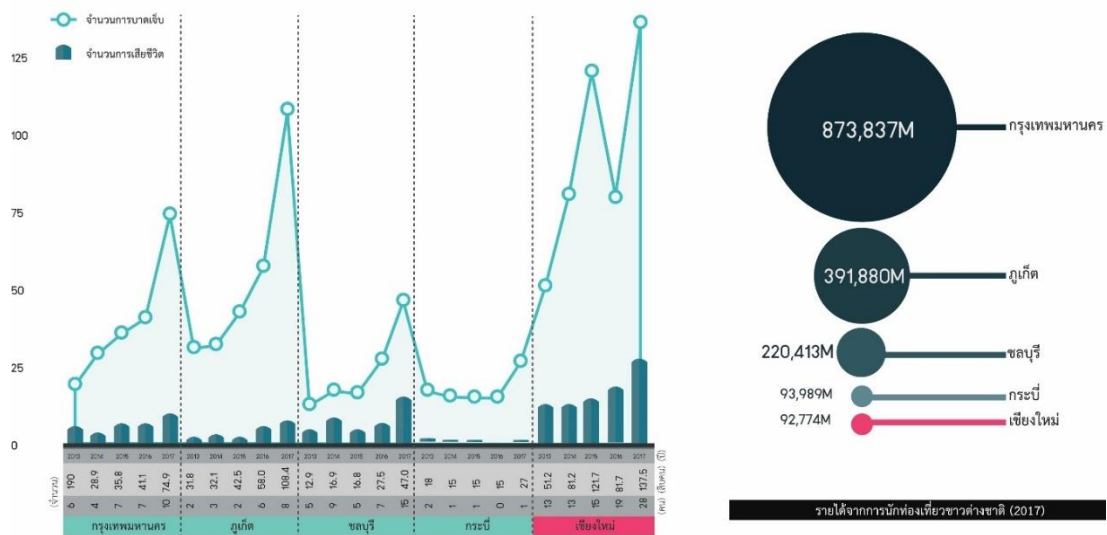
ภาพที่ 2 จำนวนผู้เสียชีวิตในอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร 100,000 คน ต่อปี ปี ค.ศ. 2017

ที่มา: The World Atlas, 2017.



ภาพที่ 3 สัดส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนแบ่งตามประเภทของยานพาหนะในการขับขี่ทั่วโลก
ที่มา: WHO., 2016.

เมื่อพิจารณายานพาหนะที่เป็นสาเหตุหลักของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก (ภาพที่ 3) แสดงให้เห็นว่าสัดส่วนการเสียชีวิตจากการขับขี่รถยนต์มีอัตราส่วนที่สูงที่สุด (ร้อยละ 31) รองลงมาคือผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 23) โดยหากเทียบสัดส่วนในแต่ละทวีป พบว่าทวีปเอเชียมีอัตราส่วนของผู้เสียชีวิตที่ขับขี่ด้วยรถจักรยานยนต์สูงที่สุด (ร้อยละ 33) ซึ่งมีอัตราส่วนมากกว่าถึงสองเท่าจากผู้เสียชีวิตด้วยการขับขี่รถยนต์ (ร้อยละ 15) โดยเมื่อพิจารณาข้อมูลของจังหวัดที่สร้างรายได้จากการท่องเที่ยว 5 อันดับแรกพบว่า มี กรุงเทพมหานคร ภูเก็ต ชลบุรี กระบี่ และเชียงใหม่ (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2560) แต่เมื่อพิจารณาแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติพบว่า จังหวัดเชียงใหม่มีแนวโน้มจำนวนการเสียชีวิตและบาดเจ็บมากที่สุด (ภาพที่ 4) โดยเฉพาะอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ (ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ, 2560) และจากสถิติอุบัติเหตุบนท้องถนนตลอดปี 2560 พบว่า มีจำนวนผู้เสียชีวิต 15,256 คน บาดเจ็บ 1,002,193 คน โดยจังหวัดเชียงใหม่อยู่อันดับ 5 ซึ่งปรากฏจำนวนผู้เสียชีวิตมากที่สุด และมีผู้บาดเจ็บอยู่ในอันดับที่ 4 จากทั้งหมด 77 จังหวัด (ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ, 2560) ซึ่งพบสาเหตุผู้เสียชีวิตเกิดจากผู้ขับขี่รถเมาสุรา ขับรถเร็ว ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ไม่สวมหมวกนิรภัย โดยปัจจัยเหล่านี้ล้วนเป็นตัวแปรสำคัญอันก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อความปลอดภัยทางถนน



ภาพที่ 4 สถิติจำนวนการเสียชีวิต บาดเจ็บ และรายได้ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติใน 5 จังหวัดที่มีรายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมากที่สุด ปี พ.ศ. 2556-2560

ดังนั้นการศึกษานี้จึงได้ทำการศึกษาพฤติกรรมและทัศนคติของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการเช่าจักรยานยนต์สำหรับขับขี่เพื่อท่องเที่ยวภายในประเทศไทยให้เกิดความเข้าใจในบริบทของปัญหาอย่างเป็นระบบและสามารถนำสู่การเสนอแนะแนวทางในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวต่างชาติ รวมไปถึงการวิเคราะห์มาตรการและนโยบายเพื่อลดช่องว่างและเพิ่มประสิทธิภาพในการกำหนดแนวทางมาตรการและนโยบายครอบคลุมเชิงรุกเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงการลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เช่าในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) รวบรวมข้อมูลด้านพฤติกรรม ทัศนคติ และความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงใหม่
- 2) วิเคราะห์สาเหตุเชิงลึกของปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่
- 3) ศึกษาเปรียบเทียบแนวทางการยกระดับความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศไทยและกรณีศึกษาจากต่างประเทศ
- 4) เสนอแนะแนวทางให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนสำหรับการใช้รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่

3. วิธีการศึกษา

จากการทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวข้องกับแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน/การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ สถานการณ์และแนวโน้มของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และสถานการณ์และแนวโน้มความปลอดภัยทางถนน รวมถึงแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจน แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวละนักท่องเที่ยว สามารถนำมาสรุปปัจจัยที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน

โดยการวิจัยนี้ได้มีการประยุกต์ใช้การวิจัยเชิงสำรวจ (Survey research) โดยใช้ระเบียบของการวิจัยในเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) และสถิติเชิงวิเคราะห์ (Analytical Statistics) เพื่อนำมาใช้ในการอธิบายหรือบรรยายผลการวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นเพื่อให้ทราบลักษณะโดยทั่วไปของตัวแปรที่เก็บรวบรวมได้และเป็นการทดสอบข้อตกลงเบื้องต้นของการใช้การวิเคราะห์สมการโครงสร้าง (Structural Equation Modeling: SEM) (สุวิมล ติรกันันท์, 2555; กริช แรงสูงเนิน, 2554) โดยสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ประกอบด้วย จำนวนความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าต่ำสุด ค่าสูงสุด ค่าความเบ้ และค่าความโด่ง เพื่ออธิบายถึงลักษณะของการแจกแจงและการกระจายของตัวแปร โดยการวิจัยครั้งนี้พิจารณาการแจกแจงปกติของตัวแปรจากค่าความเบ้มีค่าอยู่ระหว่าง -3 ถึง +3 ที่แสดงถึงการแจกแจงปกติ (Kline, 2005) และพิจารณาค่าสหสัมพันธ์ หรือค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) ระหว่างตัวแปรในการวิเคราะห์สมการโครงสร้าง (Structural Equation Modeling : SEM) ซึ่งจะต้องมีค่าไม่ควรเกิน +0.80 (กริช แรงสูงเนิน, 2554) และทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้การวิเคราะห์สมการโครงสร้าง (Structural Equation Modeling: SEM) โดยการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน (Confirmatory Factor Analysis: CFA) เพื่อทำการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรสังเกตกับตัวแปรแฝง ซึ่งข้อมูลปัจจัยที่นำมาวิเคราะห์ศึกษาจากการทบทวนวรรณกรรมเพื่อกำหนดปัจจัยในการเก็บข้อมูลด้วยด้วยแบบสอบถาม โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถามและการสนทนากลุ่ม ซึ่งทำการเก็บแบบสอบถามจำนวน 500 ชุด ด้วยการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง 3 กลุ่ม ดังนี้

(1) นักท่องเที่ยวจำนวน 400 ตัวอย่าง โดยกำหนดกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาด้วยการใช้สูตรของ Taro Yamane (Taro Yamane, 1973) และทำการทบทวนจำนวนสภานักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ พ.ศ. 2559 (สำนักงานสถิติจังหวัดเชียงใหม่, 2560) มีนักท่องเที่ยวจำนวน 2,902,139 คน โดยการคำนวณได้ระดับความคลาดเคลื่อน (e) เท่ากับ 0.5 และระดับความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95 ทำให้ได้จำนวนกลุ่มตัวอย่าง 399 ชุด ดังนั้นผู้วิจัย จึงทำการเก็บแบบสอบถามจำนวน 400 ชุด

(2) ผู้ประกอบการ 50 คน ซึ่งเป็นการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive sampling) โดยเลือกจากกลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการทำธุรกิจการให้เช่าจักรยานยนต์ ได้แก่ กลุ่มผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์เช่า กลุ่มบริษัททัวร์ และบริษัทประกันชีวิตที่เกี่ยวข้อง โดยพิจารณาจากสถิติจำนวนธุรกิจในพื้นที่

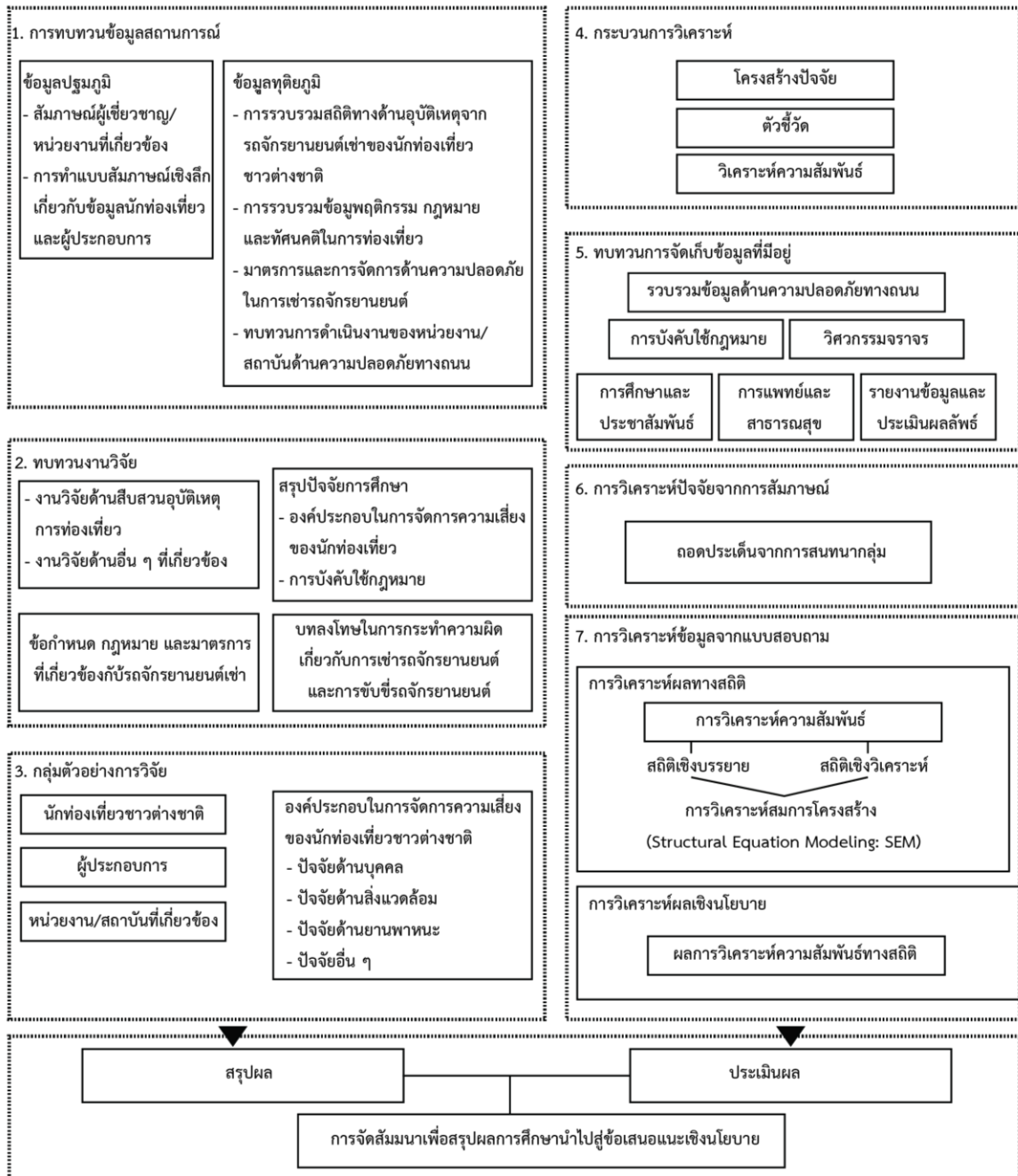
(3) กลุ่มหน่วยงานภาครัฐ 50 ชุด ซึ่งเป็นการเก็บแบบสอบถามจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และเครือข่าย

ในการศึกษานี้ได้ทำการวางแผนกระบวนการวิจัยให้มีการเก็บรวบรวมข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ ตั้งแต่กระบวนการของการทบทวนวรรณกรรม การวิเคราะห์ช่องว่างเชิงแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง (Gap analysis) เพื่อศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์นำไปสู่การวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและการสนทนากลุ่ม เพื่อให้ได้ข้อมูลที่สามารถนำไปสู่การวิเคราะห์ปัญหาที่แท้จริงของความปลอดภัยทางถนนที่เกิดขึ้น

4. ขั้นตอนของการศึกษา

ในการศึกษาเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ จำเป็นต้องมีการบูรณาการองค์ความรู้ในการวิเคราะห์เชิงกายภาพของถนนและสิ่งแวดล้อม ผสมกับการวิเคราะห์ด้านทัศนคติ และพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวต่างชาติ เพื่ออธิบายถึงสาเหตุเชิงลึกของปัญหาที่เกิดขึ้น โดยมีขั้นตอนการศึกษา (ภาพที่ 5) อย่างเป็นระบบเพื่อสามารถวิเคราะห์ผลและเสนอแนะแนวทางการดำเนินการหรือแนวทางการปฏิบัติเพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนที่สามารถนำไปสู่การเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ และเกิดเป็นบรรทัดฐานเดียวกัน อีกทั้งยกระดับสู่มาตรฐานสากลเพื่อทัดเทียมนานาชาติ

การยกระดับความปลอดภัยของการใช้รถจักรยานยนต์เช่าในการท่องเที่ยวของชาวต่างชาติ



ภาพที่ 5 ขั้นตอนของการศึกษา

5. การวิเคราะห์ช่องว่างเชิงแผน นโยบาย ในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าระหว่างประเทศไทยและกรณีศึกษา

แม้ว่าประเทศไทยจะมีกฎหมายหรือเงื่อนไขของการเช่ารถจักรยานยนต์คล้ายกับประเทศอื่น ๆ ดังตารางที่ 1 แต่กลับพบว่าประเทศไทยมีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เสียชีวิตหรือได้บาดเจ็บสูงเป็นอันดับ 2 ของโลก (องค์กรด้านความปลอดภัย, 2011) เมื่อพิจารณาสาเหตุที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เนื่องมาจากการไม่สวมหมวกนิรภัยและดื่มสุราเป็นส่วนใหญ่ (สถาบันการแพทย์ฉุกเฉิน, 2556) แม้ว่าประเทศไทยมีกฎหมายและการบังคับสวมหมวกนิรภัยและมีกฎหมายการเมาแล้วขับก็ตาม อีกทั้งยังมีการรณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยและเมาไม่ขับ แต่การบังคับใช้กฎหมายของประเทศไทยหรือการตรวจสอบการอนุญาตให้นักท่องเที่ยวต่างชาติสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยยังไม่เข้มงวด กล่าวคือ ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินการทางกฎหมายที่เหมาะสมของประเทศไทยค่อนข้างต่ำเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ เช่น นักท่องเที่ยวสามารถเช่าจักรยานยนต์โดยใช้เอกสารหนังสือเดินทางในการเช่าจักรยานยนต์เพียงอย่างเดียว รวมถึงระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูงสุดที่ประเทศไทยจำกัดมีระดับที่สูงเกินไป กล่าวคือ ความเสี่ยงของพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะอันเกิดจากการดื่มแอลกอฮอล์นั้นสูงตามปริมาณแอลกอฮอล์ที่บริโภค โดยระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูงสุดควรน้อยกว่า 0.05 (g/dl) (WHO, 2015)

หากพิจารณาในด้านการจำกัดความเร็วของประเทศไทย พบว่ามีการจำกัดความเร็วสูงสุดที่สูงกว่าประเทศอื่น ๆ ในเขตพื้นที่เมือง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีปริมาณจราจรเป็นจำนวนมาก อันส่งผลให้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้นตามกัน ประกอบกับนักท่องเที่ยวบางส่วนไม่ได้ศึกษากฎหมายหรือกฎจราจรก่อนการเดินทางและปัญหาด้านการให้ข้อมูลด้านกฎหมายหรือกฎจราจรและความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์ให้กับนักท่องเที่ยว ทำให้นักท่องเที่ยวไม่ทราบกฎหมายหรือกฎจราจรของประเทศ รวมถึงการจัดการด้านความปลอดภัยของประเทศไทยยังขาดประสิทธิภาพเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ จึงเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนกับนักท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก

ตารางที่ 1 การเปรียบเทียบเงื่อนไขการเช่าและการใช้รถจักรยานยนต์ของแต่ละประเทศ

ประเด็น	ไทย	ออสเตรเลีย	สหราชอาณาจักร	สิงคโปร์	ญี่ปุ่น	แคนาดา
อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร 1 แสนคน	36.2	5.4	2.9	3.6	4.7	6.0
เงื่อนไขการเช่าและการใช้รถจักรยานยนต์						
แสดงหนังสือเดินทาง	✓	✓	✓	✓	✓	
ใบอนุญาตขับขี่สากล	✓	✓	✓	✓	✓	✓
อายุขั้นต่ำในการเช่ารถจักรยานยนต์ (ปี)	15	16*	17	18	16	16

ตารางที่ 1 การเปรียบเทียบเงื่อนไขการเช่าและการใช้รถจักรยานยนต์ของแต่ละประเทศ (ต่อ)

ประเด็น	ไทย	ออสเตรเลีย	สหราชอาณาจักร	สิงคโปร์	ญี่ปุ่น	แคนาดา
ใบอนุญาตใช้รถจักรยานยนต์ (เป็นภาษาอังกฤษ)	✓	✓				✓
การกำหนดประเภทเครื่องยนต์/ขนาดรถจักรยานยนต์		✓	✓			
การบังคับใช้กฎหมาย						
คะแนนการบังคับใช้กฎหมาย (อันดับโลก)	0.50 (56)	0.82 (9)	0.79 (14)	0.90 (1)	0.82 (10)	0.79 (13)
คะแนนประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมาย	0.53	0.73	0.73	0.83	0.73	0.69
การบังคับใช้กฎหมายโดยไม่มี การติดสินบนหรือกระทำใด ๆ ที่ไม่เหมาะสม	0.59	0.89	0.91	0.97	0.94	0.87
กฎหมายเมาแล้วขับ	✓	✓	✓	✓	✓	✓
ระดับสูงสุดของปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของกฎหมายเมาแล้วขับ (good drink-driving law)	✗	✓	✗	✗	✗	✓
ระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูงสุดของบุคคลทั่วไป (g/dl)	0.05	0.049	0.08	0.08	0.03	0.04-0.08
ระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูงสุดของเยาวชน (g/dl)	0.05	0.00	0.08	0.08	0.03	0.00-0.08
กฎหมายบังคับสวมหมวกนิรภัย	✓	✓	✓	✓	✓	✓
ความเร็วสูงสุดในพื้นที่เมือง (กม./ชม.)	80	50	48	50-90	40	50
ความเร็วสูงสุดในพื้นที่ชนบท (กม./ชม.)	90	100	96-112	✗	60-50	80
ความเร็วสูงสุดในเขตพิเศษ (กม./ชม.) เช่น รร.	✗	40-60	32	40	✗	30-40 (เมือง) 50 (ชนบท)

ที่มา: Nova Scotia , 2011, CAA Atlantic, 2012, WHO, 2015, GOV.UK, 2016 LTA of Singapore, 2016 และ World Justice Project, 2016.

หมายเหตุ: * แต่ละรัฐของออสเตรเลียมีอายุขั้นต่ำไม่เท่ากันโดยส่วนใหญ่กำหนดที่ 16 ปี

เมื่อพิจารณาการดำเนินการขององค์กรที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน สามารถกล่าวได้ว่าภารกิจของหน่วยงาน มีการกำหนดภารกิจหน่วยงานตามกระทรวงที่หน่วยงานดำรงอยู่ โดยส่วนใหญ่ในด้านการจัดการเรื่องความปลอดภัยทางถนนถูกระบุให้ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสภาพแวดล้อมของถนนเพื่อยกระดับคุณภาพของการเดินทาง ซึ่งเป็นเพียงส่วนหนึ่งปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเท่านั้น ซึ่งหากวิเคราะห์ในเชิงความปลอดภัยของจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติไม่ได้มีการระบุถึงแนวทางการดำเนินของแต่ละหน่วยงาน รวมถึงไม่มีการกำหนดอยู่ในภารกิจของการดำเนินงาน จึงทำให้ปัญหาจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติยังไม่ได้รับความตระหนักจากหน่วยงานของภาครัฐ ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีผลต่อการผลักดันต่อการกำหนดนโยบาย โดยจากการวิเคราะห์ช่องว่างทั้งเชิงแผน นโยบาย กฎหมายและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเริ่มต้นตั้งแต่กระบวนการการเก็บรวบรวมข้อมูล แผน นโยบาย และมาตรการทางกฎหมาย ซึ่งไม่มีการระบุถึงการให้บริการจักรยานยนต์เช่า โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) ช่องว่างของแผน และนโยบาย คือ (1) การเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อกำหนดนโยบายในการปฏิบัติ พบว่า การเก็บข้อมูลไม่มีมาตรฐานของการรวบรวมและอ้างอิงการใช้นโยบาย นอกจากนี้ ยังไม่สามารถสร้างความตระหนักให้แก่ประชาชนได้ รวมถึง (2) การวางแผนที่ขาดความมุ่งเป้าของการลดปัญหาอุบัติเหตุของจักรยานยนต์เช่าในกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ เนื่องจากข้อมูลที่ได้รับการจัดการปัญหาอยู่ในระดับท้องถิ่นของแต่ละโรงพยาบาล จึงทำให้ไม่ได้เกิดการสะท้อนของการแก้ปัญหาที่มาจากระดับนโยบาย

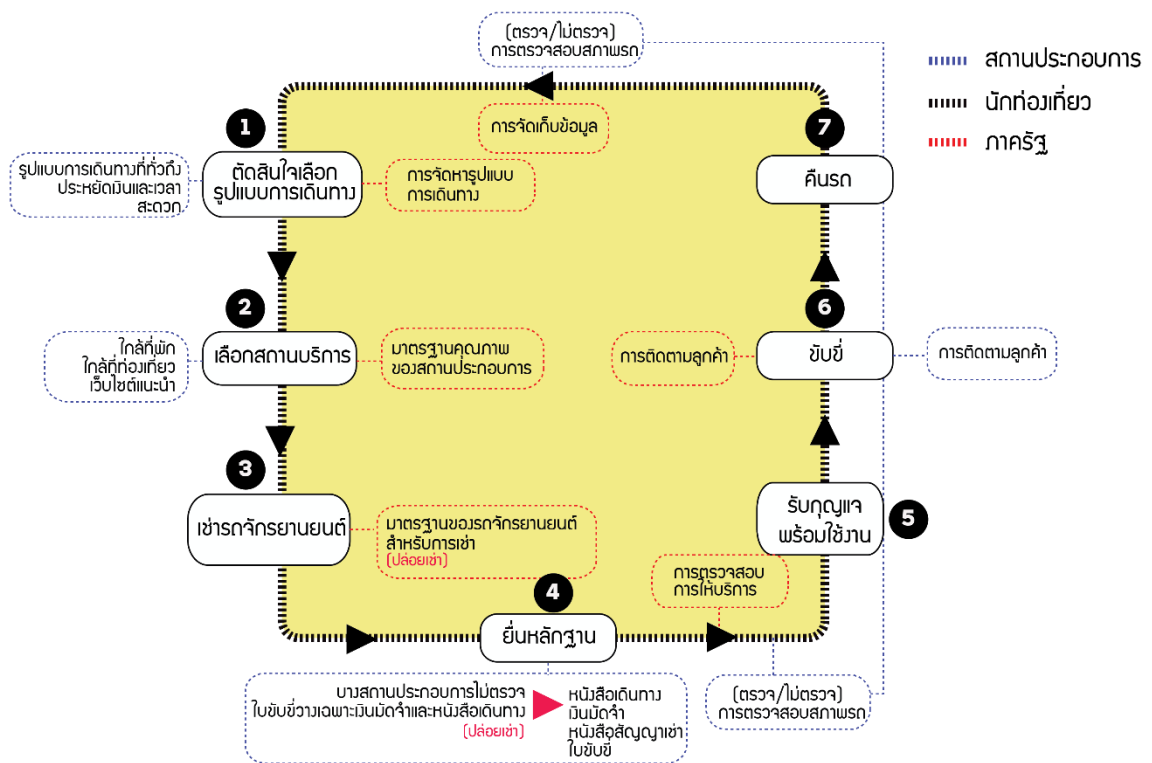
2) ช่องว่างของกฎหมาย คือ (1) กฎหมายบังคับใช้ยังคงล้าหลัง ตัวบทกฎหมายที่เกี่ยวข้องประเด็นด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นพระราชบัญญัติที่กำหนดใช้มาแล้วเป็นระยะเวลาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2522 ทำให้ไม่ทันการต่อประเด็นปัญหาที่มีอยู่ในปัจจุบัน (2) ไม่มีตัวบทกฎหมายที่กำหนดแน่นอนโดยเฉพาะที่เกี่ยวกับการให้บริการรถจักรยานยนต์เช่า ทั้งการให้ใบอนุญาตการประกอบการจักรยานยนต์เช่า การอนุญาตเช่ารถจักรยานยนต์ และการจดทะเบียนสำหรับเป็นรถเช่า จึงทำให้การเช่ารถจักรยานยนต์ไม่ได้มีการระบุถึงบทลงโทษหากมีการฝ่าฝืนหรือแนวทางการบังคับใช้ปฏิบัติ จึงทำให้เมื่อเกิดอุบัติเหตุผู้นำปัญหาในการดำเนินการตามขั้นตอนของการสืบสวนได้อย่างสมบูรณ์

3) ช่องว่างของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยทางถนน (1) ขาดหน่วยงานกลางในการประสานงานข้อมูลที่รวบรวมได้จากจุดเกิดเหตุ และไม่มีระบบของการจัดเก็บข้อมูลอย่างเป็นมาตรฐาน (2) ความทับซ้อนของการดำเนินงานในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

6. สภาพปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่

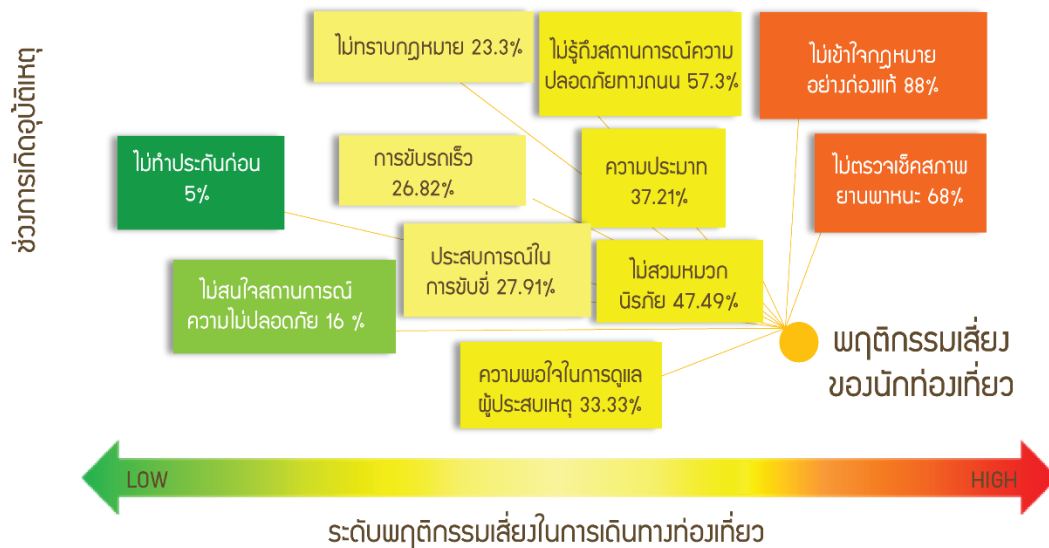
จังหวัดเชียงใหม่ถือเป็นจังหวัดที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติซึ่งเดินทางเข้ามาท่องเที่ยว เนื่องจากมีทรัพยากรธรรมชาติ วัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ที่มีคุณค่า งดงาม แต่อย่างไรก็ตามการ

ท่องเที่ยวที่นั่นควบคู่ไปกับการเดินทางซึ่งสถานการณ์ปัจจุบันมีแนวโน้มความเสี่ยงจากภัยคุกคามของปัญหาคุณภาพด้านการเดินทาง โดยจากการเก็บรวบรวมข้อมูลและการวิเคราะห์ลักษณะพฤติกรรม ทักษะ และความคิดเห็นเกี่ยวกับความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวอันสะท้อนให้เห็นถึงวงจรสำคัญของความผิดพลาดที่นำมาสู่ความเสี่ยงต่อความไม่ปลอดภัยของนักท่องเที่ยวต่างชาติในการเช่ารถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยวซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นผลจากความผิดพลาดของระบบของความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นนักท่องเที่ยว ผู้ประกอบการ และภาครัฐ ซึ่งล้วนมีส่วนต่อความผิดพลาดที่เกิดขึ้น (ภาพที่ 6) ซึ่งพบว่าในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาตินิยมเลือกใช้บริการรถจักรยานยนต์เช่าเนื่องจากสะดวก รวดเร็วเดินทางได้ทั่วถึง ประกอบกับราคาย่อมเยา มากกว่ารูปแบบทางเลือกอื่น ๆ อีกทั้งขั้นตอนในการเลือกเช่ารถจักรยานยนต์มีความสะดวก และใช้เอกสารอื่น ๆ แทนใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งเป็นผลให้ผู้เช่ามีความเสี่ยงต่อประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า เพราะนักท่องเที่ยวบางคนอาจขับไม่มีความชำนาญและขาดทักษะในการขับอย่างปลอดภัย และภาครัฐขาดความเข้มงวดในการตรวจสอบมาตรฐานของรถจักรยานยนต์เช่าในสถานประกอบการ นอกจากนี้ นักท่องเที่ยวที่เลือกเช่ารถเช่าบางส่วนไม่มีข้อมูลหรือรับรู้ข้อมูล/สถานการณ์ความเสี่ยงต่อความไม่ปลอดภัยทางถนน ซึ่งอาจสืบเนื่องมาจากความไม่ตระหนักถึงความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว และสะท้อนให้เห็นถึงการเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ของภาครัฐไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควรในการกระจายข้อมูลอย่างทั่วถึง ซึ่งในส่วนนี้บางสถานประกอบการมีการให้ข้อมูลคร่าว ๆ เป็นภาษาอังกฤษแก่ลูกค้าและพบว่าบางส่วนไม่มีการให้ข้อมูลจึงเป็นสาเหตุสำคัญอันเพิ่มความเสี่ยงต่อพฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า ไม่ว่าจะเป็น ขับรถเร็ว เมาแล้วขับ และไม่สวมหมวกนิรภัย โดยวงจรความผิดพลาดนี้ถือเป็นสิ่งสำคัญที่จะต้องทำการแก้ไขและจัดการเพื่อลดความสูญเสียที่จะตามมาโดยควรเน้นไปที่การป้องกันมากกว่าการแก้ไขที่ปลายเหตุ



ภาพที่ 6 วงจรความเสี่ยงในการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

สำหรับในรายละเอียดของการวิเคราะห์สภาพปัญหาของความปลอดภัยซึ่งพบว่า ปัญหาสำคัญที่เป็นปัจจัยเสี่ยงคือความประมาท คิดเป็นร้อยละ 38 ซึ่งจะเห็นได้ว่านักท่องเที่ยวมีพฤติกรรมเสี่ยงทั้งขับรถเร็ว เมาแล้วขับ และไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งพฤติกรรมดังกล่าวส่วนใหญ่อ้างอิงมาจากความไม่ตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนนของการเช่ารถจักรยานยนต์เพื่อการเดินทางท่องเที่ยวภายในจังหวัด ซึ่งพบว่ามีนักท่องเที่ยวเพียงร้อยละ 6.8 ที่รับรู้ถึงสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน ไม่ทราบกฎหมายจราจรมากถึงร้อยละ 23.3 และไม่มีการตรวจเช็คสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนเดินทางมากถึงร้อยละ 38.8 อย่างไรก็ตามพบว่านักท่องเที่ยวมีการเตรียมความพร้อมที่ค่อนข้างดีในการเดินทางท่องเที่ยว เพราะมีการทำประกันภัยก่อนการเดินทางมากถึงร้อยละ 64.8 โดยการวิเคราะห์เชิงลึกพบว่าหากนักท่องเที่ยวได้รับข้อมูลสถานการณ์ความปลอดภัย ข้อมูลกฎจราจร รวมไปถึงข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยต่าง ๆ จะส่งผลให้นักท่องเที่ยวมีพฤติกรรมเสี่ยงลดน้อยลงได้ แต่ทว่าเอกสาร หรือข้อมูลที่ให้นักท่องเที่ยวเป็นเพียงข้อมูลคร่าว ๆ ที่เป็นภาษาอังกฤษ ดังนั้นเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการลดความเสี่ยงควรมีการคำนึงถึงการนำเสนอข้อมูลในภาษาที่หลากหลายมากยิ่งขึ้นเนื่องจากจังหวัดเชียงใหม่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวจากนานาประเทศ โดยเฉพาะประเทศจีน ประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น



ภาพที่ 7 สรุปสภาพปัญหาของนักท่องเที่ยวต่างชาติในการเช่ารถจักรยานยนต์เพื่อเดินทางท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่

7. การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่

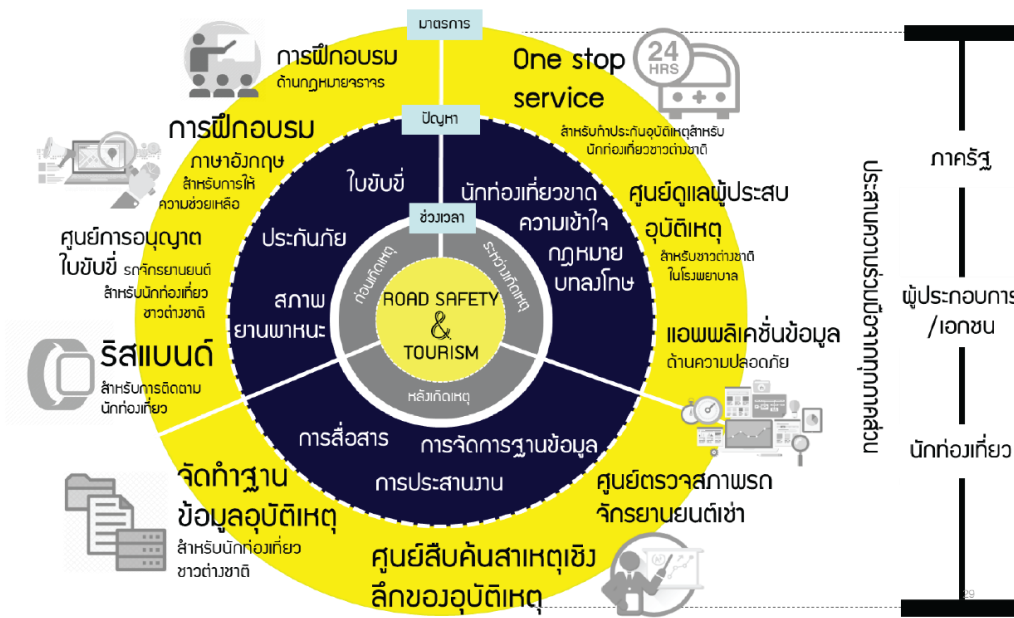
จากการวิเคราะห์สภาพปัญหาที่ส่งผลต่ออุบัติเหตุเสี่ยงในการเดินทางของนักท่องเที่ยวชี้ให้เห็นว่าการแก้ปัญหาดังกล่าวไม่สามารถดำเนินการได้เพียงหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเพียงเท่านั้นแต่จะต้องมีการบูรณาการความร่วมมือกันของภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดการประสานงานที่มีประสิทธิภาพและเข้าใจตรงกัน ตระหนักถึงปัญหาที่เกิดขึ้นร่วมกัน เพื่อแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบ โดยในส่วนของนักท่องเที่ยวนั้น ลักษณะสังคมและเศรษฐกิจส่งผลต่อการเตรียมความพร้อมในการเดินทาง การรับรู้สถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนน รวมถึงความตระหนักถึงความสำคัญของการเตรียมความพร้อมที่ดีก่อนการเดินทางท่องเที่ยวไม่ว่าจะเป็น การรับรู้สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน การรับทราบกฎหมายจราจรซึ่งจะส่งผลให้พฤติกรรมเสี่ยงของนักท่องเที่ยวลดน้อยลงได้

โดยปัญหาและความสัมพันธ์ของปัจจัยเสี่ยงของนักท่องเที่ยวนั้นส่วนหนึ่งมาจากความละเอียดของสถานประกอบการและภาครัฐ ซึ่งจากการเก็บรวบรวมข้อมูลชี้ให้เห็นว่าหากนักท่องเที่ยวได้รับข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยที่มากพอจะส่งผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงในเชิงบวกมากขึ้น แต่อย่างไรก็ตามสถานประกอบการได้มีแนวทางในการวางแผนยกระดับความปลอดภัยในการเดินทางของนักท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 41 โดยมีแผนการยกระดับความปลอดภัย คือ เรื่องการทำความเข้าใจและการให้คำแนะนำลูกค้าเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน แต่ทว่าการดำเนินงานของสถานประกอบการยังคงพบปัญหาในการประกอบกิจการ โดยเฉพาะการละเลยการตรวจใบขับขี่นานาชาติของลูกค้าในการเช่ายานพาหนะ และ

การสื่อสารทางภาษารวมถึงการเบี่ยงนัดชำระเงิน ซึ่งทางสถานประกอบการได้มีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนว่าส่วนใหญ่อุบัติเหตุเกิดจากความประมาทของลูกค้ ดังนั้นแนวทางยกระดับความปลอดภัยต้องเน้นไปที่กลุ่มลูกค้ โดยมีการตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่สากลจากนักท่องเที่ยวทุกคนอย่างเคร่งครัด และตรวจสอบความเหมาะสมของใบขับขี่กับประเภทรถที่จะขับขี่ เนื่องจากรถจักรยานยนต์บางประเภทต้องใช้ความชำนาญในการขับขี่ รวมถึงข้อมูลสำหรับการติดตามหรือติดต่อผู้เช่ารถ พร้อมกับการให้ข้อมูลกฎจราจรพื้นฐาน เนื่องจากปัจจุบันสถานประกอบการบางส่วนใช้หลักฐานเพียงหนังสือเดินทางเท่านั้น ตลอดจนมีบทลงโทษที่รุนแรงต่อสถานประกอบการที่มีการดำเนินการไม่ได้มาตรฐานหรือทำผิดกฎ เพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนในการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์เช่าในจังหวัดเชียงใหม่

สำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานภาครัฐพบว่าการบริหารจัดการยังคงพบช่องว่างในการดำเนินงาน ไม่ว่าจะเป็นระบบฐานข้อมูลเกี่ยวกับการขาดประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย และพบว่ามี ความทับซ้อนของข้อมูล แผนและมาตรการไม่สามารถสร้างความตระหนักด้านความปลอดภัยทางถนนให้แก่ประชาชนและนักท่องเที่ยวได้เท่าที่ควร ไม่มีกฎหมายโดยเฉพาะที่เกี่ยวกับการเช่ารถจักรยานยนต์ อีกทั้งแนวทางการบังคับใช้ไม่เข้มงวด และไม่มีบทลงโทษที่ชัดเจนหรือรุนแรงแก่สถานประกอบการและนักท่องเที่ยวที่ละเลยกระทำตามกฎหมาย

โดยจากปัญหาดังกล่าวที่กล่าวไปในข้างต้นได้มีการศึกษาและเสนอแนะแนวทางเบื้องต้นในการยกระดับความปลอดภัย 9 มาตรการ (ภาพที่ 8) คือ 1) ริสแบนด์ติดตามตัว 2) จัดตั้งศูนย์อนุญาตใบขับขี่ 3) การให้ข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัย 4) การอบรมข้อกำหนด กฎหมายจราจร 5) แอปพลิเคชันข้อมูลความปลอดภัย 6) จัดตั้งศูนย์สำหรับประกันภัย 7) ศูนย์สืบค้นหาสาเหตุเชิงลึก 8) อบรมภาษา 9) ศูนย์ดูแลชาวต่างชาติในโรงพยาบาล แต่อย่างไรก็ตามไม่ว่าแผนหรือมาตรการจะตอบโจทย์ต่อการแก้ไขปัญหา มากน้อยเพียง หากการบังคับใช้ไม่เข้มงวดและจริงจัง มาตรการดังกล่าวนี้คงมีอำนาจไปสู่ผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพได้



ภาพที่ 8 ข้อเสนอแนะมาตรการในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนในการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

8. แนวทางในการสร้างนโยบาย และมาตรการในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

ในการสร้างแนวทางและมาตรการที่สามารถนำเสนอเพื่อให้เกิดการสร้างนโยบายเพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนน จำเป็นที่ต้องมีการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการทบทวนแนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการใช้แบบสอบถาม และแบบสัมภาษณ์แก่หน่วยงานและภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อวิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยเสี่ยงต่อความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ อุปสรรค ความพร้อมของสถานประกอบการ รวมถึงการดำเนินงานบริหารจัดการของภาครัฐในการแก้ปัญหาความปลอดภัยทางถนน เพื่อนำไปสู่แนวทางการพัฒนาแผน และมาตรการ และการยอมรับเพื่อให้เกิดความร่วมมือของทุกภาคส่วน ในการร่วมกันในการยกระดับความปลอดภัยทางถนน โดยสามารถเสนอแนะแนวทางในการสร้างนโยบาย และมาตรการในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ การสร้างระบบวิถีความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ คือ แนวทางการสร้างประสิทธิภาพที่ดีที่สุดของการพิจารณาและการตอบสนองต่อการเสียชีวิตและความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ดังนี้

1. สร้างระบบวิถีความปลอดภัยเป็นพื้นฐานตามหลักจรรยาบรรณที่มนุษย์ไม่สามารถยอมรับได้โดยเฉพาะในการที่มนุษย์จะต้องได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากการเดินทางบนโครงข่ายถนน ซึ่งสามารถถูกออกแบบและจัดการด้วยแนวทางในการตั้งเป้าหมายในระยะยาว โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหา

รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ที่พื้นฐานทางจรรยาบรรณ คือ การตระหนักถึงความปลอดภัยยังไม่สามารถนำสู่การสร้างความตระหนักแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติได้ จึงจำเป็นต้องใช้กฎหมาย ข้อบังคับเพื่อกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเกิดความตระหนักตั้งแต่การวางแผนการเดินทาง

2. สร้างระบบวิถีความปลอดภัยด้วยการตั้งเป้าหมายในระยะยาว โดยจะต้องเน้นหลักการของการมีส่วนร่วมระหว่างหน่วยงาน และภาคส่วนต่าง ๆ โดยการสร้างให้ภาครัฐเป็นผู้นำและสร้างแนวทางในแต่ละบทบาทให้แก่หน่วยงานให้เกิดความเข้าใจในภาพรวม ก่อนในเบื้องต้น รวมถึงการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งยังไม่มีการสร้างเป้าหมายร่วมกันในระยะยาว รวมถึงภาครัฐยังไม่ได้เป็นผู้นำของการสร้างแนวทางในการปฏิบัติอย่างเคร่งครัด จึงทำให้นโยบายและ มาตรการยังไม่สามารถควบคุมผู้ใช้รถใช้ถนนได้ ดังนั้น ภาครัฐจึงต้องสร้างความเข้มแข็งให้กับหน่วยงานตนเอง เพื่อเป็นผู้นำของการสร้างแนวทางร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3. มุ่งเป้า โดยการพิจารณาที่กฎหมายสำคัญของประเภทการชนในโครงข่ายถนนจะช่วยให้สามารถวิเคราะห์สาเหตุและช่องว่างของแต่ละองค์ประกอบของการสร้างระบบวิถีความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะการเน้นย้ำถึงการลดอัตราการเสียชีวิตและการบาดเจ็บรวมถึงตัวเลขของจำนวนการชนทั้งหมด โดยจะต้องมีการเป้าหมายในการลดจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ หากพิจารณาถึงการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในเบื้องต้นซึ่งได้มีการวิเคราะห์ถึงช่องว่างของนโยบาย กฎหมาย และการดำเนินงานขององค์กร ดังนั้น จึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะต้องหาแนวทางในการชีวิตถึงผลกระทบและลดช่องว่างที่เกิดขึ้น

4. ระบบวิถีความปลอดภัยทางถนนเป็นการสร้างระบบการออกแบบเพื่อสร้างสภาพแวดล้อมที่ทำให้ผู้ใช้ถนนเกิดความปลอดภัย และเพื่อที่จะพิจารณาถึงระบบการวิเคราะห์ปัจจัยหลัก ๆ ในการชนเพื่อตอบสนองต่อการสร้างความปลอดภัยของการใช้ถนน โดยหากพิจารณาในส่วนของการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ จากผลการวิเคราะห์ พบว่า ปัจจัยด้านคนเป็นปัจจัยสำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากการขาดทักษะในการขับขี่ และความรู้ ความเข้าใจของกฎหมายจราจรในประเทศไทย

ดังนั้น จากแนวทางของการสร้างระบบวิถีความปลอดภัยทางถนนจะต้องได้รับการสนับสนุนจากหลายภาคส่วน หน่วยงาน จึงสามารถสรุปแนวทางของการยกระดับของความปลอดภัยทางถนนจากปัญหาอุบัติเหตุในกลุ่มของรถจักรยานยนต์เช่า โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) ต้องมีการกำหนดกฎหมาย มาตรการ ข้อบังคับ ต่อผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการบังคับใช้ด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อหาองค์ประกอบของการเกิดอุบัติเหตุที่ทำให้เกิดความปลอดภัย โดยเฉพาะข้อบังคับเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ดังนั้น กฎหมายควรเป็นกฎระเบียบที่มีความชัดเจน โดยควรดำเนินการแปลเป็นภาษาต่างชาติ เพื่อให้ชาวต่างชาติรับทราบถึงข้อควรปฏิบัติในการขับขี่อย่างปลอดภัย

2) ต้องจัดหาระบบบริการด้านสาธารณสุขเพื่อให้ความช่วยเหลือเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในบริเวณที่มีจุดเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุอย่างบ่อยครั้ง เพื่อให้สามารถเข้าถึงผู้ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุได้รวดเร็วมากยิ่งขึ้น

3) การปรับปรุงระบบการอนุญาตใบขับขี่ให้เกิดความปลอดภัยต่อการใช้นานมากขึ้น ด้วยการทดสอบอย่างเคร่งครัดและมีมาตรการและมาตรฐานในการทดสอบแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

4) การตัดสินใจในการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน ที่คำนึงถึงการออกแบบและการสร้างถนนที่มีกับลำดับศักยภาพและความหนาแน่นของกิจกรรมในแต่ละประเภทการใช้ประโยชน์ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและความคล่องตัวในการเดินทาง

5) การสนับสนุนให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติสามารถแจ้งความต้องการหรือสถานการณ์เสี่ยงผ่านแอปพลิเคชัน (Safety Apps) สำหรับการรับทราบ การแจ้งข้อมูลด้านอุบัติเหตุต่าง ๆ และ การใช้เป็น Platform ในการประสานงานและการแลกเปลี่ยนความต่าง ๆ เพื่อให้การสื่อสารง่ายขึ้น

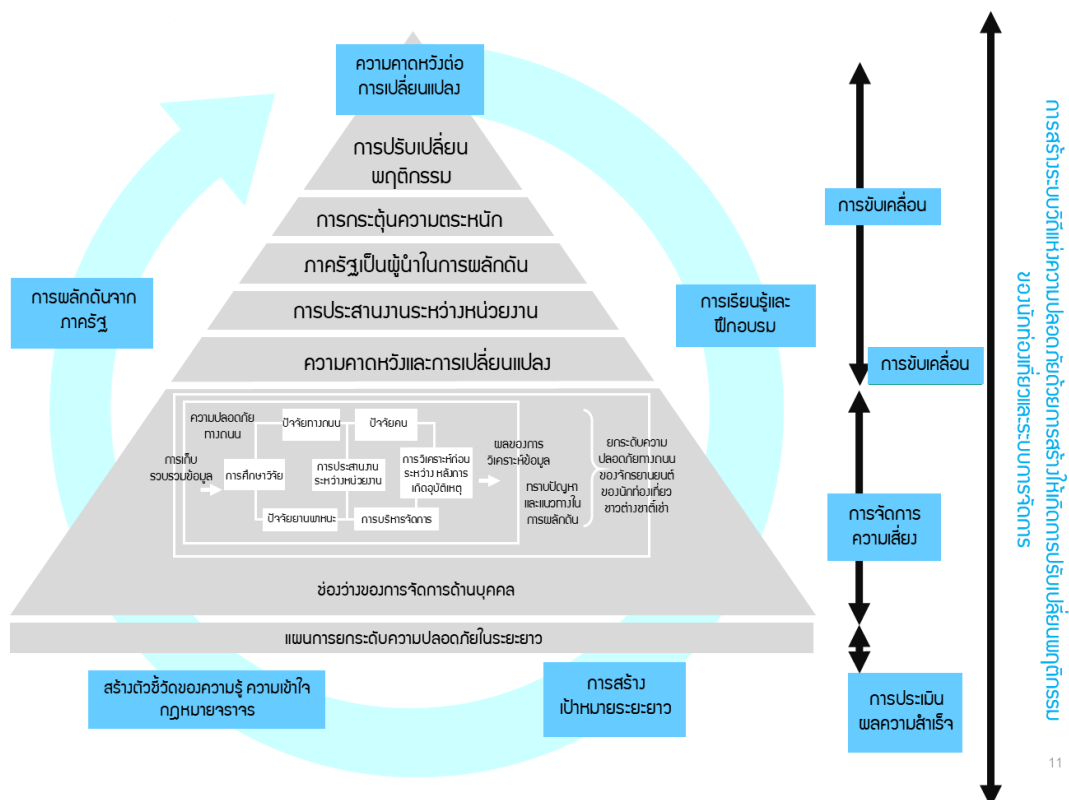
6) การจัดทำฐานข้อมูลและการดำเนินการ ด้วยการสร้างความเชื่อมต่อของระบบเพื่อให้เกิดความสะดวกต่อผู้ใช้งาน ลดความทับซ้อน ตลอดจนความรวดเร็วของการดำเนินงานเป็นสิ่งที่สำคัญ โดยในการยกระดับในเชิงนโยบายนั้นสมควรอย่างยิ่งที่ต้องสร้างความเข้มงวดของการตรวจสอบ ความเอาใจจริงของเจ้าพนักงาน

ในกรณีของด้านการท่องเที่ยว ควรให้ข้อมูลที่สำคัญแก่นักท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับอันตรายที่สามารถเกิดขึ้นได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การกำหนดให้นักท่องเที่ยวต้องดำเนินการทำประกันด้านการเดินทาง ซึ่งหมายรวมถึง การขับขี่ในประเทศไทย หากจำเป็นต้องดำเนินการออกกฎหมายเป็นในลักษณะของกฎกระทรวง ควรแจ้งให้นักท่องเที่ยวรับทราบ

นอกจากนี้ การใช้ระบบการสื่อสารเป็นสิ่งที่ต้องดำเนินการ โดยควรสามารถตรวจสอบได้ตลอด 24 ชั่วโมง ซึ่งจากการทบทวนในด้านการบังคับใช้พบว่า ลักษณะของการดำเนินการด้านการรักษาความปลอดภัยของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ นั้น จะเป็นการรักษาความปลอดภัยในภาพรวม ทั้งในด้านการอำนวยความสะดวก การรักษาสิทธิของนักท่องเที่ยว แต่ในกรณีของการเกิดอุบัติเหตุขึ้นจำเป็นต้องมีการควบคุมในทุกกระบวนการและขั้นตอนของการอนุญาต (Allowance) การตรวจสอบ (Validation) และการตรวจตรา (Inspection) โดยการใช้ระบบในการตรวจสอบ ด้วยการจัดทำ Applications สำหรับการแจ้งเหตุภัยและประสานงาน การเตือน เพื่อดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลพฤติกรรมจราจรที่สามารถตรวจสอบได้ ทั้งนี้ ควรดำเนินการกระจายองค์ความรู้ด้านการขับขี่อย่างปลอดภัย โดยเป็นในลักษณะของ Knowledge Management ซึ่งเน้นการขับขี่อย่างปลอดภัยในประเทศไทย

9. การผลักดันนโยบายในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

ในการผลักดันนโยบายเพื่อการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาตินั้นควรมีกระบวนการในการขับเคลื่อนโดยเริ่มตั้งแต่การทำความเข้าใจบริบทของปัญหาที่แท้จริงที่เกิดขึ้นเพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุในการเกิดปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อนำไปสู่การสร้างมาตรการการยกระดับความปลอดภัยที่จะต้องมีการสร้างเป้าหมายในระยะยาวพร้อมทั้งมีตัวชี้วัดในการประเมินผล ทั้งนี้ในการขับเคลื่อนนั้นจะต้องเน้นการมีส่วนร่วมเข้ามาเกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็น กลุ่มนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ สถานประกอบการรถเช่า สถานประกอบการประกันภัย สถานประกอบการท่องเที่ยว โดยมีภาครัฐเป็นผู้นำในการดำเนินการและการขับเคลื่อนไปด้วยกัน ซึ่งในการประเมินแนวนางนั้นจะต้องมีดัชนีที่ใช้ในการประเมินที่ชัดเจน อาทิ (1) อัตราการสวมใส่หมวกกันน็อค (2) การตรวจสอบความเร็วในการขับขี่ (3) การเปรียบเทียบระดับแอลกอฮอล์ของผู้เสียชีวิต ผู้บาดเจ็บและการสวมเข็มขัดนิรภัย เป็นต้น ซึ่งมาตรการในการยกระดับจะต้องยึดหลักปรัชญาการป้องกันดีกว่าแก้ไข โดยถือว่าเป็นแนวทางที่สามารถนำมาใช้ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ และหลักการนั้นจะต้องเน้นที่การกระตุ้นความตระหนักถึงความสำคัญในการขับขี่อย่างปลอดภัยและนำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการขับขี่ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ (ภาพที่ 9)



ภาพที่ 9 วงจรการประเมินแนวทางการส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติจังหวัดเชียงใหม่

ดังนั้น แนวทางในการประเมินระบบการใช้รถจักรยานยนต์เช่า ถือเป็นแนวทางต้นแบบที่สร้างให้เกิดแนวทางในการปฏิบัติแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ผู้ประกอบการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยสร้างระบบของการดำเนินการที่สามารถจัดเก็บข้อมูลด้วยการใช้ระบบการศึกษาและการพัฒนาของระบบ ซึ่งสามารถเริ่มต้นตั้งแต่การจัดเก็บข้อมูลบุคคล ตลอดจนการสร้างความรู้ ความเข้าใจของนักท่องเที่ยว เพื่อให้สามารถเกิดทักษะของการใช้รถใช้ถนนในประเทศไทย และลดความเสี่ยงในการสูญเสียที่มีอาภพประเมินมูลค่าได้

10. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวในการเช่ารถจักรยานยนต์

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายมีข้อพิจารณาสำคัญ คือ ควรจะต้องลงทุนแก้ไขตั้งแต่ต้นเหตุ โดยการสร้างความตระหนักเพื่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการเดินทางที่ปลอดภัยตั้งแต่ระดับเยาวชน ไปสู่ระดับผู้สูงอายุ นอกจากนี้ควรสร้างและออกแบบถนนให้ได้มาตรฐาน ควบคุมพฤติกรรมผู้ใช้รถ และออกแบบยานพาหนะให้ปลอดภัย ทั้งนี้ประเทศไทยยังขาดการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มแข็ง เนื่องจากพบว่ามีผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจำนวนมาก และมีความเคยชินกับการกระทำผิดกฎหมาย เช่น ขับขี่รถย้อนศร ดังนั้นต้องมีกลไกทางสังคมและกฎหมายเข้ามาจัดการกับเรื่องดังกล่าวนี้ และเน้นแก้ไขปัญหาระยะยาว โดยผลักดันแผนหรือมาตรการไปสู่การปฏิบัติ และอาศัยการสร้างการมีส่วนร่วมในการวางแผนจากทุกภาคส่วนโดยเฉพาะภาคประชาชนเพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่ยั่งยืน ซึ่งมีรายละเอียดในการเสนอแนะดังนี้

เสาหลักที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

ภาครัฐจะต้องมีระบบบริหารจัดการ โดยมุ่งเน้นและให้ความสำคัญด้านความปลอดภัยทางถนนให้มากขึ้น ด้วยการแก้ปัญหาที่ต้นเหตุซึ่งจะต้องมีแผนในการสร้างความตระหนักถึงความเสี่ยงและความไม่ปลอดภัยของการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ให้นักท่องเที่ยวและประชาชนในพื้นที่ เพราะจะเห็นได้ว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุกว่าร้อยละ 21 มาจากความประมาทของผู้ขับขี่ โดยการวางแผนควรเน้นไปที่แผนหรือมาตรการในการป้องกันมากกว่าการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นแล้ว โดยมาตรการป้องกันจะต้องสร้างความร่วมมือกันระหว่างภาคส่วนที่มีประสิทธิภาพและเกิดความยั่งยืนของการดำเนินงานในระยะยาว อีกทั้งควรมีการนำกลยุทธ์เชิงสื่อมวลชน และสื่อออนไลน์ (Social Media) เข้ามาช่วยในการประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ข้อมูล รวมถึงแผนในการนำนวัตกรรม หรือเทคโนโลยีเข้ามามีส่วนช่วย อาทิ ริสแบนด์ติดตามหรือให้ข้อมูลแก่นักท่องเที่ยว แอปพลิเคชัน เป็นต้น

เสาหลักที่ 2 ถนนและการเดินทาง

ในด้านของถนนและการเดินทางนั้นโครงสร้างถนนควรมีระบบตรวจสอบความปลอดภัยและคุณภาพของถนนอย่างละเอียดในแต่ละพื้นที่ พร้อมติดตั้งอุปกรณ์ เพื่อลดความเสี่ยง รวมถึงการสร้างรูปแบบการเดินทาง โดยเฉพาะระบบขนส่งสาธารณะให้นักท่องเที่ยวมีตัวเลือกในการเดินทางที่มีความปลอดภัยมากขึ้น ซึ่งการวางโครงข่ายสำหรับระบบขนส่งสาธารณะจะต้องมีความทั่วถึงที่สามารถ

เข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยว ที่พัก เนื่องจากเหตุผลสำคัญของการเลือกใช้รถจักรยานยนต์นั้นเพราะสามารถเดินทางได้สะดวก ทัวถึง การจราจรมีความคล่องตัว อีกทั้งราคาไม่แพง

เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัย

การวางแผนเกี่ยวกับยานพาหนะจะต้องมีข้อกำหนดที่ชัดเจนโดยเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์เช่า ไม่ว่าจะเป็นบดลงโทษที่รุนแรง มาตรการที่เข้มงวดมากขึ้น ที่จะเอาผิดกับผู้กระทำผิดให้เด็ดขาด และต้องมีศูนย์หรือหน่วยงานตรวจสอบเกี่ยวกับใบขับขี่ที่เหมาะสมแก่การขับขี่รถในแต่ละประเภท มีการกำหนดมาตรฐานของประสิทธิภาพของยานพาหนะที่ชัดเจนสำหรับรถจักรยานยนต์เช่า

เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนน

ผู้ใช้รถใช้ถนนถือเป็นกลุ่มเสี่ยงที่สำคัญมากที่สุดที่ทำให้เกิดความเสี่ยงต่อความปลอดภัยทางถนนเพราะความประมาทของผู้ใช้รถ ใช้ถนน ดังนั้นมาตรการในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนจะต้องเน้นไปที่การสร้างตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ทั้งนักท่องเที่ยว และผู้ประกอบการเช่ารถจักรยานยนต์ เพื่อชี้ให้เห็นถึงปัญหาที่เกิดขึ้น และส่งเสริมให้เกิดการเรียนรู้ถึงข้อบังคับกฎหมายจราจร อาทิ ความเร็วรถยนต์ เมาสุรา และอุปกรณ์นิรภัย เป็นต้น

เสาหลักที่ 5 การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ

การดูแลเยียวยา ให้การช่วยเหลืออย่างทันท่วงที และรู้วิธีการอย่างถูกต้องเพื่อลดการเสียชีวิตจากจุดเกิดเหตุได้ หรือผู้ช่วยเหลือรู้จักป้องกันตนเองในสถานการณ์เสี่ยง โดยเฉพาะการสื่อสารกับชาวต่างชาติ

ทั้งนี้ ข้อเสนอแนะสามารถจำแนกลักษณะของการพัฒนาออกเป็นช่วงระยะสั้น (Short term period) ระยะกลาง (Medium term period) และช่วงระยะยาว (Long term period) ได้ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ข้อเสนอแนะในการยกระดับความปลอดภัยทางถนน

ช่วง	ระยะสั้น (Short term period)	ระยะกลาง (Medium term period)	ระยะยาว (Long term period)
ก่อน	- จัดทำริสแบนด์ในการติดตามตัวนักท่องเที่ยว - การพัฒนารูปแบบการเผยแพร่ข้อมูล ประชาสัมพันธ์ วัฒนธรรมในเชิงรุกมากขึ้นเพื่อเพิ่มการเข้าถึงข้อมูลความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยว โดยเพิ่มความหลากหลายของภาษา	- เพิ่มฟังก์ชันของริสแบนด์โดยสามารถทำให้เป็นเครื่องมือในการตรวจสอบข้อมูล ให้ข้อมูล รวมไปถึงการตรวจวัดพฤติกรรมเสี่ยงได้ อาทิ ตรวจจับความเร็ว เป็นต้น - เพิ่มช่องทางในการให้ข้อมูล อาทิ ริสแบนด์สำหรับให้ข้อมูล หรือแอปพลิเคชัน เป็นต้น	- นำนวัตกรรมและเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ในงานด้านความปลอดภัยทางถนนมากขึ้น ทั้งในส่วน of เครื่องมือ รวมถึงรถจักรยานยนต์เพื่อการเช่าโดยเฉพาะ - จัดทำระบบฐานข้อมูลนักท่องเที่ยวขนาดใหญ่ ที่มีความแม่นยำ มีมาตรฐานการเก็บข้อมูล และสามารถแบ่งปัน

ตารางที่ 2 ข้อเสนอแนะในการยกระดับความปลอดภัยทางถนน (ต่อ)

ช่วง	ระยะสั้น (Short term period)	ระยะกลาง (Medium term period)	ระยะยาว (Long term period)
	- มีการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์เช่าทุกสถานประกอบการอย่างเข้มงวด - สร้างความร่วมมือ (MOU) ระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ทั้งนักท่องเที่ยว ผู้ประกอบการ เอกชน หน่วยงานภาครัฐอย่างจริงจังในเชิงรุกโดยมีการให้ข้อมูลหรือนำเสนอข้อมูลสถานการณ์ที่ชี้ให้เห็นถึงความรับผิดชอบต่อชีวิตตนเองและผู้อื่น	- สร้างรูปแบบทางเลือกของการเดินทางให้มีความหลากหลายสะดวกในการเดินทาง สามารถเดินทางได้ทั่วถึง ราคาประหยัดเพื่อตอบโจทย์ต่อการเลือกใช้รูปแบบการเดินทางที่ปลอดภัยมากขึ้น	- ข้อมูลแก่ทุกภาคส่วนเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ได้ - สร้างมาตรฐานสำหรับรถจักรยานยนต์เช่าเพื่อการท่องเที่ยว ทั้งสภาพรถจักรยานยนต์ รูปแบบการให้บริการ ระบบความปลอดภัยสำหรับรถจักรยานยนต์เช่า
ระหว่าง	- มาตรการในการสร้างความรู้ด้านการปฐมพยาบาลให้นักท่องเที่ยวสามารถช่วยเหลือตนเองได้ในเบื้องต้น	- พัฒนาระบบติดตามที่ช่วยให้สามารถแจ้งเหตุหรือให้ข้อมูลเพื่อติดต่อเมื่อเกิดอุบัติเหตุ สามารถเข้าช่วยเหลือได้ทันที	- พัฒนานวัตกรรมหรือเทคโนโลยีในการเข้าถึงผู้ประสบเหตุและขนย้ายผู้ประสบเหตุได้รวดเร็ว อาทิ โดรนขนส่งผู้ป่วย เป็นต้น
หลัง	- มาตรการในการตรวจสอบคุณภาพสถานประกอบการรถจักรยานยนต์เช่า - เพิ่มความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายรวมถึงความรุนแรงของบทลงโทษทั้งนักท่องเที่ยวที่ฝ่าฝืนกฎและสถานประกอบการที่ละเลยการให้บริการที่ถูกต้อง - ให้ความช่วยเหลือ ดูแล และเยียวยานักท่องเที่ยว	- ควบคุมการจำนวนการเปิดกิจการของสถานประกอบการและประสานความร่วมมือกันเป็นเครือข่ายเพื่อสร้างระบบในการตรวจสอบ - เน้นการส่งเสริมมาตรการการมีส่วนร่วมในทุกมาตรการเพื่อสร้างการยอมรับของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องที่จะนำไปสู่การปฏิบัติจริง	- จัดตั้งศูนย์ดูแลและเยียวยาผู้ประสบเหตุในระยะยาว - จัดตั้งศูนย์สืบสวนอุบัติเหตุ โดยเฉพาะและมีมาตรฐานในการสืบสวนสากล - มีการกำหนดกฎหมายสำหรับรถจักรยานยนต์เช่าโดยเฉพาะทั้งในเรื่องของความเข้มงวดของบทลงโทษ มาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รูปแบบการให้บริการ ข้อกำหนดในการให้บริการ

บทคัดย่อ

การท่องเที่ยวนับได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมที่สร้างรายได้จำนวนมากให้กับประเทศไทย โดยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ +8.77 ส่งผลให้ประเทศสามารถสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวราว 1,824,042 ล้านบาท และในปี 2561 คาดว่าการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติจะสามารถสร้างรายได้มากถึง 2 ล้านล้านบาท (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2560) แนวโน้มการเติบโตดังกล่าวอาจได้รับอิทธิพลจากความนิยมของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ดังนั้นนโยบายในการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวจึงควรสร้างภาพลักษณ์ที่ดีและส่งเสริมความเชื่อมั่นในการท่องเที่ยวให้กับประเทศ แม้ว่าประเทศไทยมีศักยภาพสูงในการดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติ ทว่ากลับมีความอ่อนไหวจากภัยคุกคามต่อการท่องเที่ยวในปัจจุบัน คือ ปัญหาด้านคุณภาพการเดินทางท่องเที่ยว โดยเฉพาะด้านความปลอดภัยทางถนน จึงนับได้ว่าการท่องเที่ยวในประเทศไทยถือเป็นประเทศที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงสำหรับนักท่องเที่ยว (GRSP Road Safety, 2559) ซึ่งปัจจัยความเสี่ยงมาจากการบังคับใช้กฎหมาย โครงสร้างพื้นฐาน และพฤติกรรมของผู้ใช้ถนน อันเป็นปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นการศึกษานี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อเสนอแนะแนวทางในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนสำหรับการใช้รถจักรยานยนต์เช่าในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่จังหวัดเชียงใหม่ โดยการวิจัยนี้ได้มีการประยุกต์ใช้การวิจัยเชิงสำรวจ (Survey research) ซึ่งใช้ระเบียบของการวิจัยในเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) และสถิติเชิงวิเคราะห์ (Analytical Statistics) เพื่อนำมาใช้ในการอธิบายหรือบรรยายผลการวิเคราะห์ข้อมูลให้ทราบลักษณะของตัวแปรที่เก็บรวบรวมได้และเป็นการทดสอบสมมติฐานด้วยการวิเคราะห์สมการโครงสร้าง (Structural Equation Modeling: SEM) โดยทำการเก็บข้อมูลของกลุ่มเป้าหมาย คือ 1) นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 2) ผู้ประกอบการ 3) ภาครัฐ จำนวนทั้งสิ้น 500 ชุด โดยผลการศึกษาพบว่า สภาพปัญหาที่ส่งผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการเดินทางของนักท่องเที่ยวชี้ให้เห็นว่าการแก้ปัญหาดังกล่าวไม่สามารถดำเนินการได้เพียงหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเพียงเท่านั้นแต่จะต้องมีการบูรณาการความร่วมมือกันของภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดการประสานงานที่มีประสิทธิภาพและตระหนักถึงปัญหาที่เกิดขึ้นร่วมกัน โดยในภาคส่วนของนักท่องเที่ยวนั้น การเตรียมความพร้อมในการเดินทางท่องเที่ยวถือเป็นส่วนสำคัญที่ช่วยลดความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นได้ ซึ่งหากนักท่องเที่ยวมีการเตรียมความพร้อมที่ดีก่อนการเดินทางท่องเที่ยวไม่ว่าจะเป็น การรับรู้สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน การรับทราบกฎหมายจราจร ความตระหนักถึงความปลอดภัย จะส่งผลเชิงบวกต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่อันประกอบด้วย เมาแล้วขับ การใช้ความเร็ว และการสวมหมวกนิรภัย และหากนักท่องเที่ยวเป็นผู้มีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจะมีการเตรียมความพร้อมในการเดินทาง รวมไปถึงมีความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในทิศทางที่ดี ทั้งนี้นอกจากนักท่องเที่ยวแล้วปัญหาด้านความปลอดภัยส่วนหนึ่งมาจากความละเลยของสถานประกอบการซึ่งจากการเก็บรวบรวมข้อมูล (จำนวน 50 ชุด) ชี้ให้เห็นว่าหาก

นักท่องเที่ยวได้รับข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยที่มากพอจะส่งผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงในเชิงบวกมากขึ้น แต่อย่างไรก็ตามสถานประกอบการได้มีแนวทางในการวางแผนยกระดับความปลอดภัยทางถนน โดยได้มีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนโดยอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากความประมาท ดังนั้นแนวทางการยกระดับความปลอดภัยต้องเน้นไปที่ผู้เช่ารถจักรยานยนต์ โดยมีการตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่ที่สากลจากนักท่องเที่ยวทุกคนอย่างเคร่งครัด และตรวจสอบความเหมาะสมของใบขับขี่กับประเภทรถที่จะขับขี่ เนื่องจากรถจักรยานยนต์บางประเภทต้องใช้ความชำนาญในการขับขี่ รวมถึงข้อมูลของผู้เช่ารถจักรยานยนต์สำหรับการติดตามหรือติดต่อลูกค้า พร้อมกับการให้ข้อมูลกฎจราจรพื้นฐาน เนื่องจากปัจจุบันสถานประกอบการบางส่วนใช้หลักฐานเพียงหนังสือเดินทางเท่านั้น ตลอดจนควรมีบทลงโทษที่รุนแรงต่อสถานประกอบการที่มีการดำเนินการไม่ได้มาตรฐานหรือทำผิดกฎเพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนในการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์เช่าในจังหวัดเชียงใหม่

นอกจากนี้การบริหารจัดการของหน่วยงานภาครัฐยังคงพบช่องว่างในการดำเนินงาน ไม่ว่าจะเป็นระบบฐานข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยไม่มีประสิทธิภาพ มีความทับซ้อนเกี่ยวกับข้อมูลผู้ประสบเหตุ ตลอดจนแผนและมาตรการไม่สามารถสร้างความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนให้แก่ประชาชนและนักท่องเที่ยวได้เท่าที่ควร ไม่มีกฎหมายโดยเฉพาะที่เกี่ยวกับการเช่ารถจักรยานยนต์ อีกทั้งแนวทางการบังคับใช้ไม่เข้มงวด และไม่มีบทลงโทษที่ชัดเจนหรือรุนแรงแก่สถานประกอบการและนักท่องเที่ยวที่ละเลยต่อกฎหมายและข้อบังคับที่กำหนด ดังนั้นการส่งเสริมความปลอดภัยในการเดินทางสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ จำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากทุกภาคส่วนและมีความเข้มงวดต่อการบังคับใช้มาตรการเพื่อบรรเทาปัญหาอย่างเป็นระบบ

คำสำคัญ : ความปลอดภัยทางถนน การเช่ารถจักรยานยนต์ นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่

Abstract

The tourism is a main type of industry that generates a huge revenue to Thailand. Which is expected to increase by +8.77%. The country will generate revenue from tourism by 1,824,042 million baht. In 2018, it is expected that the number of foreign tourists will reach 2 trillion baht. (Ministry of Tourism and Sports, Thailand, 2017). The growth prospects may be influenced by the popularity of foreign tourists. Therefore, the policy of tourism promotion should create a good image and promote tourism confidence in the country. Although Thailand has a high potential to attract foreign tourists. However, the current threat to tourism is the problem of the quality of travel especially for road safety. Thailand is a country with high risk of road accidents (GRSP Road Safety, 2559). Risk factors come from the enforcement of the law and the

behavior of road users that the main cause of the accident. The purpose of this study is to provide guidance on improving road safety for motorcycles used for tourist trips of foreign tourists in Chiang Mai. The research was survey research that used to descriptive statistics and analytical statistics for describe the results of the characteristics of the collected variables and the hypothesis testing by structural equation modeling (SEM). The collected by questionnaires from research example were 1) tourists 2) entrepreneurs 3) government that total 500 sets. The results showed were the problems that affect the risk behavior of travelers suggest that such solutions can not be implemented by only one agency, but that there should be integration of all sectors to provide effective coordination and awareness of common problems. In the sector of tourists founded that travel preparation was an important part of reducing the risk. If tourists are prepared well before the trip, whether it be road safety awareness, acknowledgment of traffic law, and safety awareness. That It has a positive influence on driving behaviors such as drunken driving, fast driving, and helmet wearing. And If tourists are experienced in the accident they will be prepared to travel. As well as being aware of the safety of riding a motorcycle in a good direction. In addition to tourists, some of the safety problems are attributable to the neglect of the establishment. That The data collection (50 copies) suggests that if visitors receive sufficient safety information they may be affected more positive risk. However, the establishment has a plan to increase security. There are suggestions on road safety that most accidents are caused by carelessness. Therefore, the guideline for upgrading safety must focus on motorcycle tenants. The international driver's license is strictly enforced and check the suitability of driving license with the type of car to drive. Because some types of motorcycles require expertise in driving. Include information of motorcycle tenants for tracking or contacting customers. Along with providing basic traffic rules information. Currently some establishments use only passport. There are serious penalties for establishments that are not operating properly or to break the rules to improve road safety on motorbike rentals in Chiang Mai. In addition, the management of government agencies still find a gap in the operation. Whether it be an inefficient database security system, there are overlaps with the victim data along with the plan and measures can not provide road safety awareness to the public and tourists as they should. Also, there is no law specifically on motorcycle rental and the

guidelines are not strict, clear or severe penalties for establishments and tourists who neglect the laws and regulations. Therefore, promoting travel safety for foreign tourists. It requires cooperation from all sectors and there is a strict enforcement of systematic mitigation measures.

Keyword: Road Safety, Rental Motorcycle, Foreign Tourists in Chiang Mai

สารบัญ

	หน้า
คำนำ	ก
บทสรุปผู้บริหาร	ข
บทคัดย่อภาษาไทย	บ
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ป
สารบัญ	พ
สารบัญภาพ	ร
สารบัญตาราง	ส
บทที่ 1 ที่มาและความสำคัญ	
1.1 ที่มาและความสำคัญของการศึกษา	1
1.2 วัตถุประสงค์	5
1.3 ขอบเขตของการศึกษา	6
1.4 ขั้นตอนการศึกษา	7
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	8
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	
2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์	9
2.1.1 นิยามและความหมายของอุบัติเหตุทางถนน	9
2.1.2 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์	10
2.1.3 องค์ประกอบของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์	13
2.2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน/ การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์	20
2.2.1 นิยามและความหมายของความปลอดภัยทางถนน	20
2.2.2 องค์ประกอบของความปลอดภัยทางถนน	21
2.2.3 ตัวชี้วัดความปลอดภัยทางถนน	25
2.3 สถานการณ์และแนวโน้มความปลอดภัยทางถนน	27
2.3.1 สถานการณ์และแนวโน้มความปลอดภัยทางถนนของโลก	27
2.3.2 สถานการณ์และแนวโน้มความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย	29
2.3.3 สถานการณ์และแนวโน้มความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่	31
2.4 สถานการณ์และแนวโน้มของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์	33

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
2.4.1 สถานการณ์และแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของโลก	33
2.4.2 สถานการณ์และแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย	34
2.4.3 สถานการณ์และแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของจังหวัดเชียงใหม่	36
2.5 แผนและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์	37
2.5.1 แผนและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนระดับโลก	37
2.5.2 แผนและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย	45
2.5.3 แผนและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่	50
2.6 กรณีศึกษา	53
2.6.1 ประเทศออสเตรเลีย	53
2.6.2 ประเทศอังกฤษ	60
2.6.3 การเปรียบเทียบเงื่อนไขการเช่ารถจักรยานยนต์ของต่างประเทศกับประเทศไทย	68
2.7 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว	70
2.7.1 นิยามและความหมายของการท่องเที่ยว	70
2.7.2 การท่องเที่ยวที่ยั่งยืน	75
2.8 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับนักท่องเที่ยว	76
2.8.1 นิยามและความหมายของนักท่องเที่ยว	76
2.8.2 องค์ประกอบของนักท่องเที่ยว	77
2.8.3 รูปแบบพฤติกรรมของการท่องเที่ยว	78
2.9 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	80
2.9.1 หน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนน	80
2.9.2 หน่วยงานด้านการท่องเที่ยว	85
2.9.3 หน่วยงานด้านการดูแลความปลอดภัยนักท่องเที่ยว	86
2.9.4 หน่วยงานด้านการให้ความช่วยเหลือแก่นักท่องเที่ยว	87
บทที่ 3 กระบวนการศึกษาวิจัย	
3.1 การกำหนดกลุ่มตัวอย่าง	90

สารบัญ (ต่อ)

บทที่		หน้า
	3.2 ขอบเขตของการศึกษา	95
	3.2.1 ขอบเขตทางด้านเนื้อหา	95
	3.2.2 ขอบเขตทางด้านพื้นที่ศึกษา	96
	3.3 ขั้นตอนการศึกษาวิจัย	98
	3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล	99
บทที่ 4	การวิเคราะห์ช่องว่างเชิงแผน นโยบาย ในการยกระดับความปลอดภัยทางถนน สำหรับการใช้รถจักรยานยนต์เช่าระหว่างประเทศไทยและกรณีศึกษา	
	4.1 วิธีระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach)	104
	4.1.1 หลักการของถนนที่ปลอดภัย	106
	4.1.2 องค์ประกอบของถนนที่ปลอดภัย	107
	4.1.3 การกำหนดแนวทางเพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางถนน	108
	4.2 การวิเคราะห์แผน นโยบาย กฎหมายและองค์กรที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทาง ถนน	113
	4.2.1 แนวทางการกำหนดนโยบายสาธารณะ	113
	4.2.2 เทคนิควิเคราะห์นโยบาย	114
	4.2.3 แผน และนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย	115
	4.3 การวิเคราะห์กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน	130
	4.4 การวิเคราะห์องค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน	132
	4.5 การเปรียบเทียบกรณีศึกษาของประเทศที่ประสบความสำเร็จด้านความ ปลอดภัยทางถนน	142
บทที่ 5	วิเคราะห์สาเหตุเชิงลึกและความสัมพันธ์เชิงโครงสร้างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อ ความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อการท่องเที่ยวของ นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่	
	5.1 การวิเคราะห์สภาพปัญหาและปัจจัยเสี่ยงต่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว ชาวต่างชาติในการเช่าจักรยานยนต์ จังหวัดเชียงใหม่	153
	5.2 การวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงของการดำเนินงานของผู้ประกอบการเอกชนเกี่ยวกับ ความปลอดภัยในการเช่าจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในจังหวัด เชียงใหม่	162

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
5.3	การวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงต่อการจัดการด้านความปลอดภัยของหน่วยงานภาครัฐในการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่ 168
5.4	การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการยกระดับความปลอดภัยในการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 179
5.4.1	แบบจำลองการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยที่ส่งผลต่อการเตรียมความพร้อมพฤติกรรมนักท่องเที่ยว และแนวทางการลดความเสี่ยงของความปลอดภัยในการเช่ารถจักรยานยนต์ 179
5.4.2	ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการยกระดับความปลอดภัยในการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 181
5.4.2.1	แบบจำลองที่ 1: ลักษณะทางสังคมเศรษฐกิจส่งผลต่อการเตรียมความพร้อมในการท่องเที่ยวและพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า 181
5.4.2.2	แบบจำลองที่ 2: ประสิทธิภาพการเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมเสี่ยงส่งผลต่อการเตรียมความพร้อมและพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 183
5.4.2.3	แบบจำลองที่ 3: การเตรียมความพร้อมในการท่องเที่ยวส่งผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยว 185
5.4.2.4	แบบจำลองที่ 4: ประสิทธิภาพในการเกิดอุบัติเหตุส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกมาตรการในการเพิ่มความปลอดภัยทางถนน 186
5.4.3	สรุปผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการยกระดับความปลอดภัยในการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 188
5.5	รูปแบบและมาตรการในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติให้มีคุณภาพระดับสากล 189
5.6	การผลักดันในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 191
บทที่ 6	บทสรุปและแนวทางการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวในการเช่ารถจักรยานยนต์

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
6.1 การรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิเคราะห์ความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่	193
6.2 สรุปสภาพปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่	195
6.3 ภาพรวมผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	197
6.4 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวในการเช่ารถจักรยานยนต์	201
ภาคผนวก	
ก. แบบสอบถามภาครัฐ	207
ข. แบบสอบถามภาคเอกชน	217
ค. แบบสอบถามนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	223
ง. ภาพการดำเนินงานการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น	228
จ. คู่มือองค์ความรู้พฤติกรรมที่ปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	236
ฉ. ตารางสถิติ	245
บรรณานุกรม	251

สารบัญญภาพ

ภาพที่	หน้า
บทที่ 1 ที่มาและความสำคัญ	
1.1 จำนวนการเปลี่ยนแปลงและรายได้ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เดินทางมาประเทศไทย ปี 2550 - 2556	1
1.2 จำนวนผู้เสียชีวิตในอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร 100,000 คน ต่อปี ปี ค.ศ. 2012	2
1.3 สัดส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนแบ่งตามประเภทของยานพาหนะในการขับขี่แต่ละทวีปทั่วโลก	3
1.4 สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่ ปี พ.ศ. 2556	5
1.5 ขั้นตอนของการศึกษา	7
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	
2.1 ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุที่นำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิต	11
2.2 องค์ประกอบการเกิดอุบัติเหตุ	14
2.3 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในภูมิภาคต่าง ๆ	28
2.4 จำนวนการจดทะเบียนของยานพาหนะใหม่ในภูมิภาคต่าง ๆ	28
2.5 ประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร 1 แสนคน น้อยที่สุดของโลก พ.ศ. 2558	28
2.6 ประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร 1 แสนคนมากที่สุดของโลก พ.ศ. 2558	29
2.7 อัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 1 แสนคนของแต่ละจังหวัด พ.ศ. 2557	30
2.8 อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย	31
2.9 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ต่อประชากร 1 แสนคนในประเทศไทย	35
2.10 สัดส่วนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนแยกตามกลุ่มผู้ใช้ถนน	36
2.11 การคาดการณ์จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน	40
2.12 เป้าหมายของการลดอัตราการเสียชีวิตจากปี พ.ศ. 2553 - 2563	40
2.13 ภาพรวมการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของประเทศไทย พ.ศ. 2554 - 2563	42

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่		หน้า
2.14	จำนวนการรับแจ้งการเกิดอุบัติเหตุ	46
2.15	ดัชนีการเสียชีวิตต่อจากอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2550 - 2559 จากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ	47
2.16	สถิติการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ ในจังหวัดเชียงใหม่	52
2.17	โครงสร้างองค์กรที่เกี่ยวข้องกับแผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยระดับอำเภอสันป่าตอง	52
2.18	อัตราการเสียชีวิตต่อประชาชน 100,000 คน ของประเทศกลุ่มสมาชิกองค์กรเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (Organization for Economic Co-operation and Development - OECD) ปี พ.ศ. 2552	53
2.19	อัตราการเสียชีวิตสุทธิในประเทศออสเตรเลีย	54
2.20	อัตราการเสียชีวิตต่อประชาชน 100,000 คน ของประเทศออสเตรเลียตั้งแต่ปี พ.ศ. 2544 - 2553	54
2.21	โครงสร้างองค์กรของกระทรวงคมนาคม	55
2.22	ระบบความปลอดภัยทางถนน	57
2.23	โครงสร้างองค์กรของกระทรวงคมนาคม	60
2.24	อัตราการเสียชีวิตทางถนนตามประเภทของยานพาหนะของสหราชอาณาจักร พ.ศ. 2522 -2552	62
2.25	ค่าเฉลี่ยอัตราการเสียชีวิตทางถนนต่อประชากร 1 ล้านคน ปี พ.ศ. 2548 - 2552	62
2.26	อัตราการเสียชีวิตต่อจำนวนประชากร 1 ล้านคนปี พ.ศ. 2556 - 2557	63
2.27	จำนวนผู้เสียชีวิตตั้งแต่ปี ค.ศ. 1940 - 2015	64
บทที่ 3	กระบวนการศึกษาวิจัย	
3.1	การเก็บข้อมูลเชิงลึกในการศึกษา	95
3.2	พื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดในประเทศไทยและสัดส่วนจำนวนนักท่องเที่ยวในประเทศ	96
3.3	กระบวนการวิเคราะห์ในการคัดเลือกพื้นที่ศึกษา	97
3.4	พื้นที่ศึกษา	98
3.5	กรอบแนวทางการดำเนินงาน	103

สารบัญญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
บทที่ 4	การวิเคราะห์ช่องว่างเชิงแผน นโยบาย ในการยกระดับความปลอดภัยทางถนน สำหรับการใช้รถจักรยานยนต์เช่าระหว่างประเทศไทยและกรณีศึกษา
4.1	กรอบแนวทางการวิเคราะห์ช่องว่างนโยบาย 104
4.2	วิธีระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) 105
4.3	วิวัฒนาการของวิธีระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) 106
4.4	องค์ประกอบของวิธีระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach) 107
4.5	สถิติจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2530 - 2558 110
4.6	สถิติประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2550 - 2558 111
4.7	กระบวนการวิเคราะห์นโยบาย 115
4.8	สรุปกระบวนการของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 - 12 120
4.9	ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 121
4.10	โครงสร้างของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 1 พ.ศ. 2548 - 2551 126
4.11	โครงสร้างของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2552 - 2555 127
4.12	สรุปภาพรวมของแผน และนโยบายที่กำหนดของแต่ละหน่วยงานในประเทศ ไทยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2500 - 2564 129
4.13	หน่วยงานและพันธกิจด้านความปลอดภัยทางถนน 139
4.14	ช่องว่างการดำเนินงานของการยกระดับความปลอดภัยทางถนน 142
4.15	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2513 - 2553 143
4.16	โครงสร้างกระทรวงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งแวดล้อม 144
4.17	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2513 - 2553 146
4.18	กรอบการทำงานในการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุและการแปลงออกเป็นมาตรการ 147
4.19	โครงสร้างองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้านความปลอดภัย 148
4.20	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ พ.ศ. 2530 - 2558 รัฐวิศตอเรีย ประเทศออสเตรเลีย 149
4.21	กรอบการประสานงานขององค์กรด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน 150
บทที่ 5	วิเคราะห์สาเหตุเชิงลึกและความสัมพันธ์เชิงโครงสร้างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อ ความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อการท่องเที่ยวของ นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่

สารบัญญภาพ (ต่อ)

ภาพที่		หน้า
5.1	ภาพรวมการวิเคราะห์สาเหตุเชิงลึกและความสัมพันธ์เชิงโครงสร้างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า	153
5.2	กรอบการวิเคราะห์สภาพปัญหาและปัจจัยเสี่ยงต่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการเช่าจักรยานยนต์	154
5.3	ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย	160
5.4	สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ	160
5.5	สรุปสภาพปัญหาของความปลอดภัยทางถนนในการเช่ารถจักรยานยนต์	162
5.6	กรอบการวิเคราะห์การดำเนินงานของผู้ประกอบการเอกชนเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเช่าจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่	162
5.7	หลักฐานในการเช่ารถจักรยานยนต์จากสถานประกอบการร้านเช่า	163
5.8	การดูแลรักษาและซ่อมบำรุงสถานประกอบการ	165
5.9	กรอบการวิเคราะห์ความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานภาครัฐในการเช่ารถจักรยานยนต์	168
5.10	โครงสร้างของหน่วยงานภาครัฐสำหรับการเก็บข้อมูล	169
5.11	การรับรู้สถานการณ์ด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในการเช่ารถจักรยานยนต์เช่า	169
5.12	สมมติฐานของปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	181
5.13	แบบจำลองที่ 1: ลักษณะทางสังคมเศรษฐกิจที่ส่งผลต่อการเตรียมความพร้อมในการท่องเที่ยวและพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า	182
5.14	แบบจำลองที่ 2: ประสพการณ์การเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมเสี่ยงส่งผลต่อการเตรียมความพร้อมและพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่	184
5.15	แบบจำลองที่ 3: การเตรียมความพร้อมในการท่องเที่ยวส่งผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยว	185
5.16	แบบจำลองที่ 4: ประสพการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกมาตรการในการเพิ่มความปลอดภัยทางถนน	187

สารบัญญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
5.17	192
ภาพที่ 6	
5.17	192
6.1	196
6.2	197
6.3	199
6.4	200

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
บทที่ 1	ที่มาและความสำคัญ	
บทที่ 2	แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	
2.1	ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร	14
2.2	ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่และสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากปัจจัยด้านคน	15
2.3	มาตรการที่ควรพิจารณาเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนเทียบกับช่วงเวลา	21
2.4	มาตรการการป้องกันปัจจัยที่มีความเสี่ยงและก่อให้เกิดอุบัติเหตุของปัจจัยด้านคน	21
2.5	มาตรการการป้องกันปัจจัยที่มีความเสี่ยงและก่อให้เกิดอุบัติเหตุของปัจจัยด้านยานพาหนะ	22
2.6	มาตรการการป้องกันปัจจัยที่มีความเสี่ยงและก่อให้เกิดอุบัติเหตุของปัจจัยด้านถนน	23
2.7	มาตรการการป้องกันปัจจัยที่มีความเสี่ยงและก่อให้เกิดอุบัติเหตุของปัจจัยด้านอื่นๆ	24
2.8	ตัวอย่างประเทศส่งข้อมูลให้ ETSC ในการทำ SPIs	26
2.9	จำนวนการเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนในประเทศต่าง ๆ พ.ศ. 2553 - 2556	27
2.10	เปรียบเทียบจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ได้ประสบอุบัติเหตุทางถนนระหว่างจังหวัดท่องเที่ยวยอดนิยมสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ พ.ศ. 2556 - 2558	32
2.11	ร้อยละของอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ต่อประชากร 1 แสนคน (แบ่งตามภูมิภาค WHO: WHO Regions)	34
2.12	สถิติอุบัติเหตุและจำนวนผู้เสียชีวิตของประเทศไทย พ.ศ. 2553 - 2558	35
2.13	สถิติอุบัติเหตุและจำนวนผู้เสียชีวิตของจังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2556 - 2559	37
2.14	จำนวนอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ปี พ.ศ. 2550 - 2557	46
2.15	อัตราการเกิดอุบัติเหตุต่อยานพาหนะที่จดทะเบียน	47
2.16	ประโยชน์จากยุทธศาสตร์การพัฒนความปลอดภัยทางถนน	57
2.17	ยุทธศาสตร์การพัฒนความปลอดภัยทางถนน แบ่งตามภูมิภาค	58
2.18	แผนการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2554	64
2.19	แผนการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน	66
2.20	การเปรียบเทียบเงื่อนไขการเช่าและการใช้รถจักรยานยนต์ของแต่ละประเทศ	69
บทที่ 3	กระบวนการศึกษาวิจัย	
3.1	ขอบเขตและปัจจัยด้านเนื้อหาเกี่ยวกับการเดินทางของนักท่องเที่ยว	90
3.2	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในงานวิจัย	93

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
บทที่ 4	การวิเคราะห์ช่องว่างเชิงแผน นโยบาย ในการยกระดับความปลอดภัยทางถนน สำหรับการใช้รถจักรยานยนต์เช่าระหว่างประเทศไทยและกรณีศึกษา	
4.1	สรุปสาระสำคัญของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1-12 พ.ศ. 2506 -2564	116
4.2	อนุกรรมการในคณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน	122
4.3	เป้าประสงค์และประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน ของยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 1 พ.ศ. 2554 - 2558	123
4.4	เป้าประสงค์และประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน ของยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2559-2563	124
4.5	สรุปเป้าประสงค์และประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทาง ถนนของยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2560 - 2564	124
4.6	สาระโดยสังเขปของกฎหมาย 3 ฉบับตามปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน	130
4.7	กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ 5 ปัจจัยเสี่ยง	131
4.8	อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตาม พรบ. พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ. 2521	133
4.9	บทบาทขององค์กรรัฐจำแนกตาม 5 เสาหลักความปลอดภัยทางถนน	140
บทที่ 5	วิเคราะห์สาเหตุเชิงลึกและความสัมพันธ์เชิงโครงสร้างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อ ความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อการท่องเที่ยวของ นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่	
5.1	การวิเคราะห์การเตรียมตัวและการรับรู้ข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน	156
5.2	ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่ในประเทศไทยพิจารณา ร่วมกับการได้รับข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัย	157
5.3	ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่ในประเทศไทยของ นักท่องเที่ยว	158
5.4	ระดับความปลอดภัยเกี่ยวกับองค์ประกอบในการเกิดอุบัติเหตุจาก ประสบการณ์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	159
5.5	ความพึงพอใจสำหรับการดำเนินการระหว่างเกิดอุบัติเหตุและหลังเกิดเหตุ	161

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
5.6	การให้ข้อมูลการขับขี่และกฎจราจรเบื้องต้นของสถานประกอบการ	164
5.7	การดำเนินการของสถานประกอบการเมื่อเกิดอุบัติเหตุ	165
5.8	อุปสรรคต่อการยกระดับความปลอดภัยของการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยว	166
5.9	ความพร้อมในการปรับตัวต่อมาตรการในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่าในจังหวัดเชียงใหม่	167
5.10	การจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน	170
5.11	การให้ความสำคัญกับแผนในการจัดการความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่า	171
5.12	การประสานงานของหน่วยงานด้านความปลอดภัย	173
5.13	กฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัย	174
5.14	การระดมทุนเพื่อจัดสรรทรัพยากรในการยกระดับความปลอดภัยและการส่งเสริมความปลอดภัย	176
5.15	การตรวจสอบ ติดตามและประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางถนน	178
5.16	ตัวแปรที่นำมาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการยกระดับความปลอดภัยในการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	180
5.17	ค่าน้ำหนักของกลุ่มปัจจัยต่าง ๆ (Regression Weights) ของแบบจำลองที่ 1: ลักษณะทางสังคมเศรษฐกิจส่งผลต่อการเตรียมความพร้อมในการท่องเที่ยวและพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า	182
5.18	ค่าน้ำหนักของกลุ่มปัจจัยต่าง ๆ (Regression Weights) ของแบบจำลองที่ 2: ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมเสี่ยงส่งผลต่อการเตรียมความพร้อมและพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่	184
5.19	ค่าน้ำหนักของกลุ่มปัจจัยต่าง ๆ (Regression Weights) ของแบบจำลองที่ 3: การเตรียมความพร้อมในการท่องเที่ยวส่งผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยว	186

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
5.20	ค่าน้ำหนักของกลุ่มปัจจัยต่าง ๆ (Regression Weights) ของแบบจำลองที่ 4: ประสิทธิภาพในการเกิดอุบัติเหตุส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกมาตรการในการเพิ่มความปลอดภัยทางถนน	187
บทที่ 6	บทสรุปและแนวทางการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวในการเช่ารถจักรยานยนต์	
6.1	ข้อเสนอแนะในการยกระดับความปลอดภัยทางถนน	202
6.2	ข้อเสนอแนะในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนแบ่งตามบทบาทของหน่วยงานภาครัฐ	203

บทที่ 1

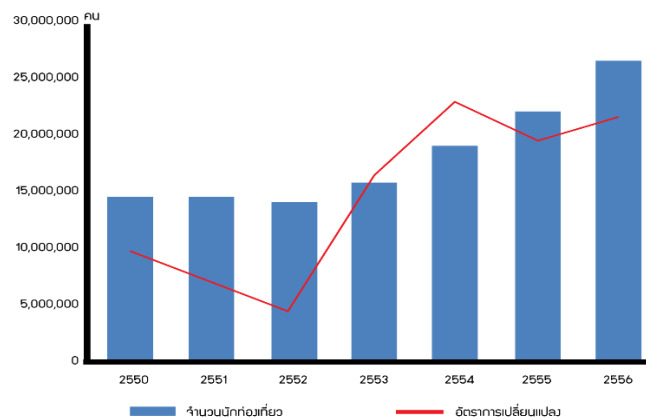
ที่มาและความสำคัญ

บทที่ 1

ความสำคัญในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่า

1.1 ที่มาและความสำคัญ

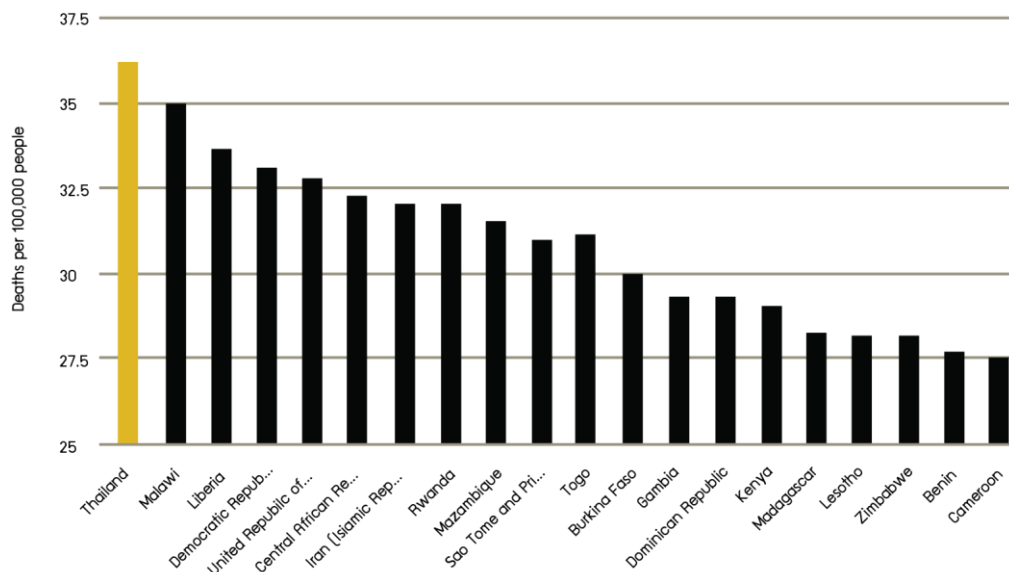
การท่องเที่ยวนับได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมประเภทหนึ่งที่สามารถสร้างรายได้จำนวนมากให้กับประเทศไทย ซึ่งจากการศึกษารายงานของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กรมการท่องเที่ยว (2560) พบว่า ในปี 2560 มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยมีจำนวนสูงถึง 35,381,210 คน โดยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ +8.77 ส่งผลให้ประเทศสามารถสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวรวม 1,824,042 ล้านบาท โดยในปี 2561 คาดว่าการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติจะสามารถสร้างได้มากถึง 2 ล้านล้านบาท (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2560) แนวโน้มการเติบโตดังกล่าวอาจได้รับอิทธิพลที่ได้รับความนิยมจากชาวต่างชาติ ประกอบกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งภาครัฐได้สนับสนุนมาตรการทางด้านการท่องเที่ยวในรูปแบบต่าง ๆ ซึ่งส่งผลให้เกิดการกระตุ้นและดึงดูดนักท่องเที่ยว ตลอดจนการสร้างความมั่นใจต่อการเดินทางท่องเที่ยวของชาวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย ดังแสดงในภาพที่ 1.1



ภาพที่ 1.1 จำนวนการเปลี่ยนแปลงและรายได้ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ
ที่เดินทางมาประเทศไทย ปี 2550 - 2556
ที่มา: สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง และกรมการท่องเที่ยว, 2557.

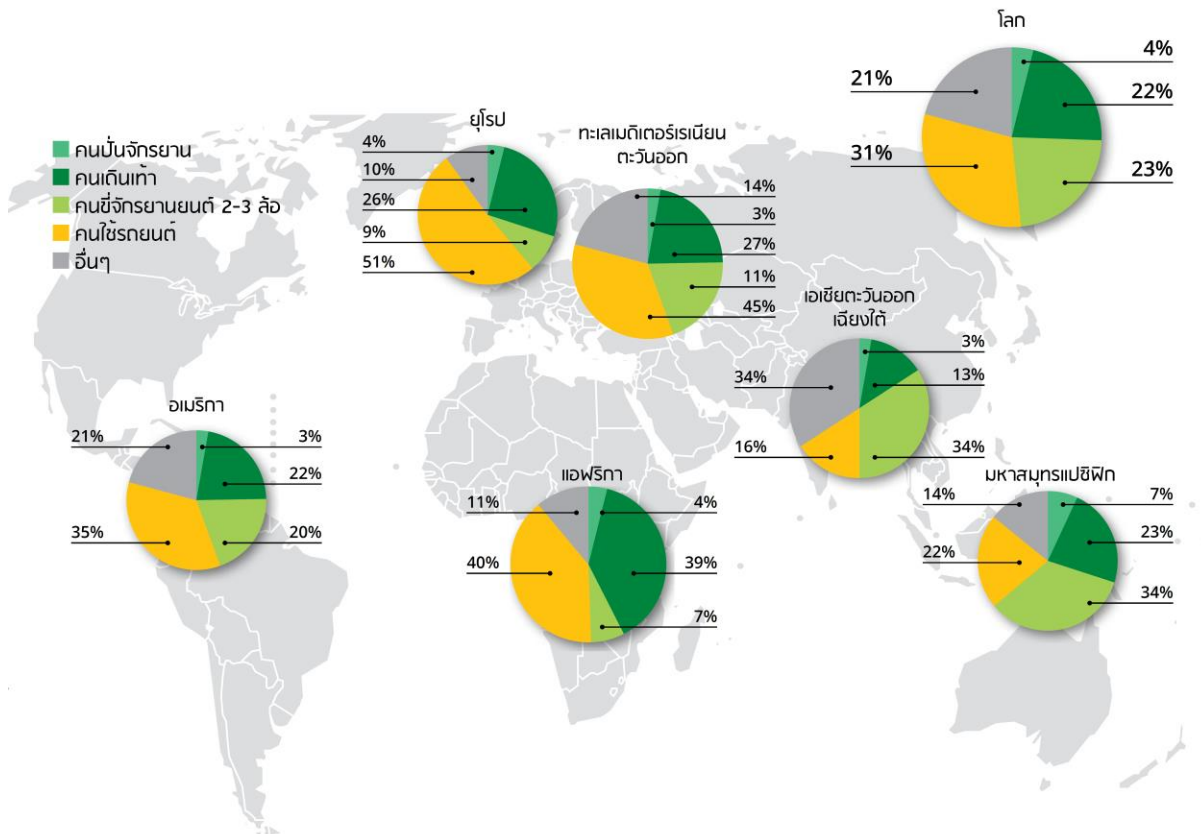
จากสถิติการเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้จากการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นรายได้หลักในระดับประเทศ นโยบายในการส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวจึงควรมีการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีและส่งเสริมความเชื่อมั่นในด้านการท่องเที่ยวให้กับประเทศ อย่างไรก็ตามประเทศไทยเป็นหนึ่งในกลุ่มประเทศภูมิภาคอาเซียนที่มีศักยภาพสูงในการดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติ แต่กลับมีความอ่อนไหวจากภัยคุกคามดังกล่าวอย่างมาก

อนึ่ง แม้ว่าสถานการณ์นักท่องเที่ยวต่างชาติจะมีแนวโน้มเพิ่มสูงอย่างต่อเนื่อง แต่พบว่าสิ่งหนึ่งที่เป็นภัยคุกคามด้านการท่องเที่ยวในปัจจุบัน คือ ปัญหาด้านคุณภาพการเดินทางท่องเที่ยว โดยเฉพาะด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งองค์กรทางด้านความปลอดภัยทางถนน (Make Road Safety และ FIA Foundation, 2010) ได้ศึกษารายงานเรื่อง การเดินทางที่เลวร้ายในประเทศกำลังพัฒนาและได้เผยแพร่ไปยังประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก เกี่ยวกับสถานการณ์ของปัญหาความปลอดภัยในการเดินทางทั่วโลก โดยเฉพาะข้อมูลการเสียชีวิตของนักท่องเที่ยวจากประเทศสหรัฐอเมริกา พบว่านักท่องเที่ยวเสียชีวิตระหว่างการท่องเที่ยวจำนวน 769 คน ซึ่งร้อยละ 72.6 ได้เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุโดยรถยนต์ และร้อยละ 12 เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุโดยรถจักรยานยนต์ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าประเทศไทยนั้นมีความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับสูงเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ ทั่วโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเทียบกับระดับภูมิภาคเอเชีย ประเทศไทยมีจำนวนผู้เสียชีวิตสูงสุดเป็นอันดับที่ 1 ซึ่งแสดงให้เห็นว่ามาตรฐานความปลอดภัยของประเทศไทยยังอยู่ในระดับต่ำ



ภาพที่ 1.2 จำนวนผู้เสียชีวิตในอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร 100,000 คน ต่อปี ปี ค.ศ. 2017

ที่มา: The World Atlas, 2017.

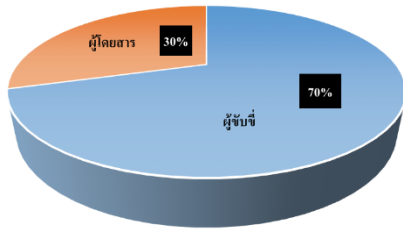


ภาพที่ 1.3 สัดส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนแบ่งตามประเภทของยานพาหนะในการขับขี่แต่ละทวีปทั่วโลก
ที่มา: WHO., 2016.

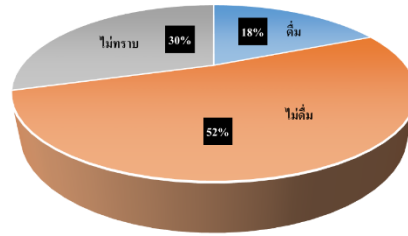
เมื่อพิจารณายานพาหนะที่เป็นสาเหตุหลักของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก (ภาพที่ 1.3) แสดงให้เห็นว่าสัดส่วนการเสียชีวิตจากการขี่รถจักรยานยนต์มีอัตราส่วนที่สูงที่สุด (ร้อยละ 31) รองลงมาคือผู้ขี่รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 23) โดยหากเทียบสัดส่วนในแต่ละทวีป พบว่า ทวีปเอเชียมีอัตราส่วนของผู้เสียชีวิตที่ขี่ด้วยรถจักรยานยนต์สูงที่สุด (ร้อยละ 33) ซึ่งมีอัตราส่วนมากกว่าถึงสองเท่าจากจำนวนผู้เสียชีวิตด้วยการขี่รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 15) ทั้งนี้ผลการวิจัยในโครงการที่ผ่านมา ซึ่งเป็นโครงการการยกระดับความปลอดภัยในการท่องเที่ยวของชาวต่างชาติตามมาตรฐานสากลด้วยการศึกษาด้านพฤติกรรมและความพึงพอใจ (สกว., 2556) รายงานว่าสาเหตุสำคัญที่ส่งผลต่อพฤติกรรมและทัศนคติของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติส่งผลทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการใช้รถจักรยานยนต์เช่า ซึ่งนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ไม่มีการครอบครองใบขับขี่สากล (ร้อยละ 23.6) รวมถึงการขาดความรู้ในการขับขี่ที่ถูกต้อง โดยพบว่าส่วนใหญ่ไม่ทราบกฎจราจรและบทลงโทษหากฝ่าฝืนกฎจราจร (ร้อยละ 4.7 และ 6.9 ตามลำดับ) รวมถึงสภาพของยานพาหนะที่ไม่ได้รับการตรวจสอบจากหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องอย่างเป็นรูปแบบตามมาตรฐานสากล ซึ่งจะเห็นได้ว่ารูปแบบโครงสร้างด้านการจัดการในการให้เช่ารถจักรยานยนต์ของผู้ประกอบการนั้นยังขาดมาตรการ และรูปแบบที่ชัดเจนในด้านความปลอดภัยการให้เช่า รวมถึงการขาดความเข้มงวดในการตรวจสอบ

ใบอนุญาตขับขี่ขึ้นานาชาติและการบังคับใช้จากผู้ประกอบการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องซึ่งองค์ประกอบต่าง ๆ เหล่านี้ล้วนเป็นตัวแปรสำคัญต่อระบบการเช่ารถจักรยานยนต์สำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทยอันก่อให้เกิดความเสี่ยง ซึ่งแสดงให้เห็นถึงช่องว่างของการมาตรการและนโยบายในการบังคับใช้ด้านการเช่ารถจักรยานยนต์สำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย

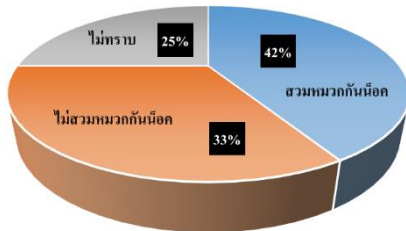
อย่างไรก็ตามกรมคุมประพฤติ กระทรวงยุติธรรม ได้เปิดเผยข้อมูลสถิติดื่มแล้วขับ ในช่วงปีใหม่ (30 ธันวาคม 2559 - 5 มกราคม 2560) มีทั้งสิ้น 4,342 คดี ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีที่แล้ว 871 คดี เพิ่มขึ้นร้อยละ 25.9 และจากสถิติของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย จำนวนผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตในช่วง 7 วันอันตรายเทศกาลปีใหม่ 5 ปีย้อนหลัง (2556 - 2560) มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น โดยมีผู้บาดเจ็บรวมทั้งสิ้น 3,329 3,345 3,117 3,505 และ 4,128 คน ตามลำดับ และตัวเลขผู้เสียชีวิตทั้งหมด 365 366 341 380 และ 478 คน ตามลำดับ โดยปีล่าสุดอุบัติเหตุที่เกิดจากการดื่มแล้วขับคิดเป็นร้อยละ 36.59 ซึ่งเป็นสาเหตุอันดับ 1 ของการเกิดอุบัติเหตุในช่วงปีใหม่ และจากสถิติอุบัติเหตุทางถนนตลอดปี 2560 มีจำนวนผู้เสียชีวิต 15,256 คน บาดเจ็บ 1,002,193 คน โดยจังหวัดเชียงใหม่อยู่อันดับ 5 ที่มีผู้เสียชีวิตมากที่สุด และมีผู้บาดเจ็บอยู่ในอันดับที่ 4 จากทั้งหมด 77 จังหวัด (ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ, 2560) จะเห็นว่าจังหวัดเชียงใหม่เป็นจังหวัดที่มีความเสี่ยงต่อความปลอดภัยทางถนน และเมื่อพิจารณาในส่วนของสถิติการเกิดอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่ (2560) พบว่า นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ประสบอุบัติเหตุเสียชีวิตร้อยละ 7 และบาดเจ็บร้อยละ 9 ส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ร้อยละ 82 ทั้งนี้จากสถิติ (ทวิศักดิ์ ตะทะระโทก และคณะ, 2556) ดังกล่าว (ภาพที่ 1.4) แสดงให้เห็นว่าสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในช่วงเทศกาลสงกรานต์อยู่ในเกณฑ์ที่สูง ดังนั้นจึงควรมีการศึกษาเชิงลึกถึงสาเหตุของการนำไปสู่พฤติกรรมเสี่ยงอันนำมาซึ่งความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของทุกคนในพื้นที่และนักท่องเที่ยวที่เข้ามาเยือนจังหวัดเชียงใหม่



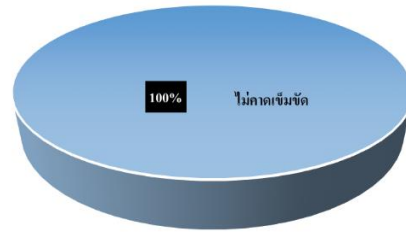
ก. สถานะของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เกิดอุบัติเหตุ



ข. มาตรการการควบคุมการสวมหมวกนิรภัย



ค. มาตรการควบคุมการสวมหมวกนิรภัย



ง. มาตรการควบคุมการคาดเข็มขัดนิรภัย

ภาพที่ 1.4 สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนของนักท่องเที่ยวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่ ปี พ.ศ. 2556
ที่มา: ทวีศักดิ์ ตะกระโทก และคณะ, 2556.

ดังนั้นการศึกษานี้จึงได้ทำการศึกษาพฤติกรรมและทัศนคติของนักท่องเที่ยวต่างชาติในการเข้าใช้รถจักรยานยนต์เพื่อเดินทางท่องเที่ยวภายในจังหวัดเชียงใหม่ให้เกิดความเข้าใจในบริบทของปัญหาอย่างเป็นระบบและสามารถนำไปสู่การเสนอแนะแนวทางในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวต่างชาติ รวมไปถึงการวิเคราะห์มาตรการและนโยบาย เพื่อลดช่องว่างและเพิ่มประสิทธิภาพในการกำหนดแนวทางมาตรการและนโยบายที่ครอบคลุมเชิงรุก เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุรวมถึงการลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เข้าในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) รวบรวมข้อมูลด้านพฤติกรรม ทัศนคติ และความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวต่างชาติในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า เพื่อการเดินทางท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงใหม่
- 2) วิเคราะห์สาเหตุเชิงลึกของปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า เพื่อการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่
- 3) ศึกษาเปรียบเทียบแนวทางการยกระดับความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า เพื่อการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศไทยและกรณีศึกษาจากต่างประเทศ
- 4) เสนอแนะแนวทางในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนสำหรับการใช้รถจักรยานยนต์เช่า เพื่อการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษาเพื่อยกระดับความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่จังหวัดเชียงใหม่ในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า เพื่อการท่องเที่ยวตามมาตรฐานสากลด้วยการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องโดยมีเนื้อหาในงานวิจัยดังนี้

1) ขอบเขตด้านปัจจัย : การศึกษาครั้งนี้ได้พิจารณาจากการศึกษาปัจจัยทางด้านพฤติกรรมทัศนคติต่อความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวด้วยรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

2) กลุ่มประชากรตัวอย่าง : การศึกษาครั้งนี้ได้วางกระบวนการวิจัยให้มีกระบวนการในการรวบรวมข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ โดยเริ่มตั้งแต่การรวบรวมข้อมูล การนำเข้าข้อมูลเพื่อการวิเคราะห์ เพื่อให้ผู้วิจัยได้นำข้อมูลไปใช้ในการวิเคราะห์และสามารถลำดับข้อมูล ตลอดจนประมวลข้อมูลเพื่อแก้ไขและสรุปผลได้ในที่สุด โดยการศึกษานี้ได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลของกลุ่มเป้าหมาย เพื่อให้การวิเคราะห์มีประสิทธิภาพและอธิบายในเชิงลึก โดยสามารถแบ่งกลุ่มในการเก็บแบบสอบถามทั้งหมด 3 กลุ่ม คือ กลุ่มนักท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 400 ชุด กลุ่มผู้ประกอบการ จำนวน 50 ชุด กลุ่มหน่วยงาน/ผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 50 ชุด

3) ขอบเขตด้านการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัย ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ได้รวบรวมข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมายเพื่อนำมาวิเคราะห์ผลด้วยกระบวนการต่อไปนี้

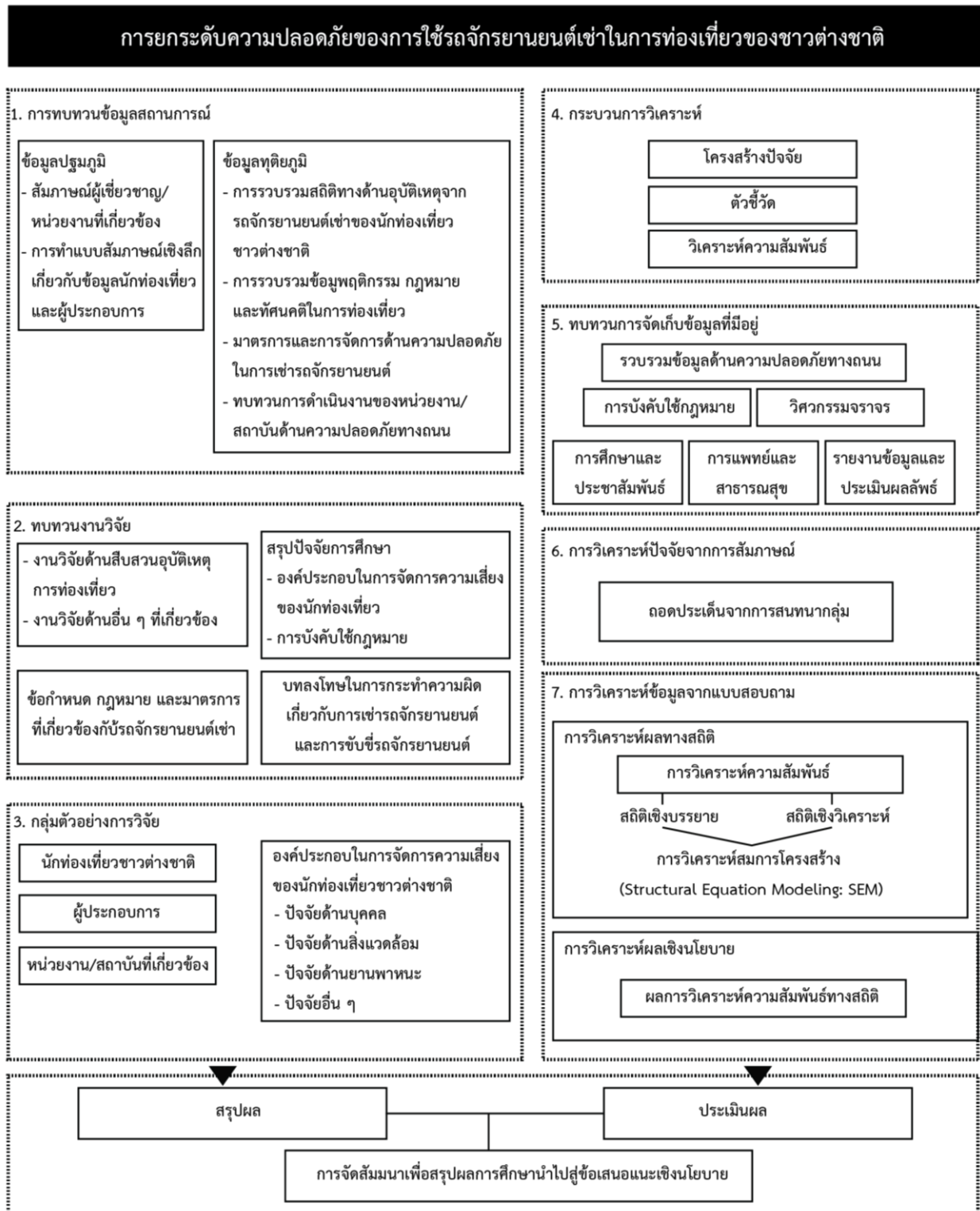
- การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ทางสถิติ ซึ่งนำข้อมูลจากกลุ่มปัจจัยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติและผู้ประกอบการ เพื่อให้ได้มาซึ่งการวิเคราะห์ถึงสาเหตุของปัญหาเชิงลึก อันนำไปสู่แนวทางการยกระดับความปลอดภัยความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวเชิงนโยบาย มาตรการ และรูปแบบโครงสร้างการจัดการ โดยทำการวิเคราะห์ด้วยรูปแบบทางสถิติดังนี้

- สถิติพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ การอธิบายระดับของปัจจัยด้วย ค่าเฉลี่ย ค่าสูงสุด ค่าต่ำสุด ค่ากลาง
- สถิติวิเคราะห์ (Analytical Statistics) ได้แก่ การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแปร โดยการใช้การหาความสัมพันธ์ และการวิเคราะห์สมการโครงสร้าง (Structural Equation Model: SEM) เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อกัน

- การวิเคราะห์เชิงนโยบาย จากผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยทางสถิติทั้งในส่วนของกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ กลุ่มผู้ประกอบการ และกลุ่มหน่วยงานหรือสถาบันที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อให้ทราบถึงปัจจัยเสี่ยงและสาเหตุเชิงลึกที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวผนวกกับการวิเคราะห์ข้อบังคับใช้ กฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้องที่ทางภาครัฐบังคับใช้และดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน เพื่อวิเคราะห์หาแนวทางในการนำไปสู่การลดช่องว่างและเพิ่มประสิทธิภาพของมาตรการและนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าเดินทางท่องเที่ยวที่จังหวัดเชียงใหม่

4) สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะในการสร้างยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติตามมาตรฐานสากลด้วยการศึกษาด้านพฤติกรรมและความพึงพอใจต่อนโยบายในด้านต่าง

1.4 ขั้นตอนของการศึกษา



ภาพที่ 1.5 ขั้นตอนของการศึกษา

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) ทราบถึงพฤติกรรม ทักษะ และความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่
- 2) ทราบถึงสาเหตุเชิงลึกของปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่
- 3) ข้อเสนอแนะในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยชี้ให้เห็นแนวทางที่เหมาะสมในการให้เช่าขี่รถจักรยานยนต์เช่าในพื้นที่ท่องเที่ยวตามมาตรฐานระดับสากล รวมถึงสามารถนำผลการศึกษาต่อยอดในเชิงนโยบายและการปฏิบัติอันก่อให้เกิดการลดจำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนในการเดินทางท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ได้

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ได้มีการศึกษาและค้นคว้า แนวคิดและทฤษฎีต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย ประกอบกับศึกษากฎหมายและข้อกำหนดต่าง ๆ เพื่อทำความเข้าใจและสามารถเชื่อมโยงกับเรื่องที่ได้ศึกษาได้ ประกอบไปด้วย

- 2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
- 2.2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน/การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
- 2.3 สถานการณ์และแนวโน้มของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์
- 2.4 สถานการณ์และแนวโน้มความปลอดภัยทางถนน
- 2.5 แผนและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์
- 2.6 กรณศึกษา
- 2.7 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว
- 2.8 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับนักท่องเที่ยว
- 2.9 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

2.1.1 นิยามและความหมายของอุบัติเหตุทางถนน

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525 นิยามอุบัติเหตุตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน หมายถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดโดยความบังเอิญในขณะที่ศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างมูลฐานอย่างยั่งยืน มหาวิทยาลัยขอนแก่น (2553) กล่าวว่า อุบัติเหตุจราจรเป็นสิ่งที่สามารถมองว่าเป็นความล้มเหลวของระบบการขนส่ง โดยกรมการขนส่งของประเทศไทยได้ให้นิยามอุบัติเหตุจราจรว่า เป็นเหตุการณ์ที่ประกอบด้วยหลายปัจจัยและเกิดขึ้นบ่อยมากและไม่มีแนวโน้มว่าจะเกิดขึ้นที่ใดหรือเมื่อไร แต่ทุกครั้งจะนำมาด้วยสถานการณ์ซึ่งบุคคลหนึ่งหรือมากกว่าที่ไม่สามารถจัดการกับสภาพแวดล้อมที่เผชิญอยู่

หน่วยงาน National Institute of Statistics and Economic Studies (2016) ได้ให้นิยามของอุบัติเหตุทางถนนว่า อุบัติเหตุใด ๆ ที่เกิดขึ้นและมีความเกี่ยวข้องกับถนน หรือยานพาหนะ ที่ปรากฏอยู่บนถนน รวมถึงมีความเกี่ยวข้องกับผู้ที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตอย่างน้อย 1 คน แต่การกระทำที่ตั้งใจ เช่น การฆาตกรรม การฆ่าตัวตาย และอุทกภัยทางธรรมชาติ ไม่ถือว่าเป็นอุบัติเหตุทางถนน

องค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) ได้ให้นิยามของอุบัติเหตุทางถนนว่า มีการเสียชีวิต หรือได้รับบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและมียานพาหนะอย่างน้อย 1 คันในเหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุความหมายในทางการแพทย์ ตรงกับคำว่า accident ใน ภาษาอังกฤษ ซึ่งทางการแพทย์หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นโดยมิได้คาดฝัน ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเนื้อเยื่อและทางเมแทบอลิซึมของร่างกาย

ให้ปรากฏอุบัติเหตุ หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่ทันคิดถือกันว่าเป็นความบังเอิญที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้ตั้งใจและไม่คาดฝันมาก่อน

สำนักงานมาตรฐานอุตสาหกรรม (2542) ได้ให้ความหมายของอุบัติเหตุไว้ว่า อุบัติเหตุหมายถึง เหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ที่อาจเกิดจากการที่ไม่ได้คาดคิดไว้ล่วงหน้า หรือไม่ทราบล่วงหน้าหรือขาดการควบคุม แต่เมื่อเกิดขึ้นแล้วมีผลทำให้เกิดการบาดเจ็บหรือความเจ็บป่วยจากการทำงานหรือการเสียชีวิต หรือความสูญเสียต่อทรัพย์สินหรือความเสียหายต่อสภาพแวดล้อมในการทำงานหรือต่อสาธารณชน

คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (2553) กล่าวว่า อุบัติเหตุ หมายถึง ภัยอันตราย จากการขาดความสำนึกของความปลอดภัยเกิดขึ้นโดยไม่ เจตนากระทำแต่อาจกระทำโดยประมาท เลินเล่อ ขาดความรู้ ไม่มีสติควบคุม รีบร้อน เหน็ดเหนื่อย และง่วงนอน อุบัติเหตุเป็นสิ่งที่ทุกคนไม่ปรารถนาให้เกิดขึ้นกับตนเอง ครอบครัว ญาติมิตรเพื่อน ร่วมงานและประชาชนทั่วไป

ณรงค์ ณ เชียงใหม่ (2525) ได้กล่าวว่า อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดฝันแล้วมีผลกระทบกระเทือนต่อการทำงาน โดยให้งานหยุดชะงัก เครื่องมือเครื่องจักรชำรุดเสียหาย ผลผลิตตกต่ำ ราคาต้นทุนสินค้าเพิ่มสูงขึ้น ผู้ประสบอุบัติเหตุอาจจะรอดชีวิต บาดเจ็บ หรือพิการ หรือเสียชีวิตได้

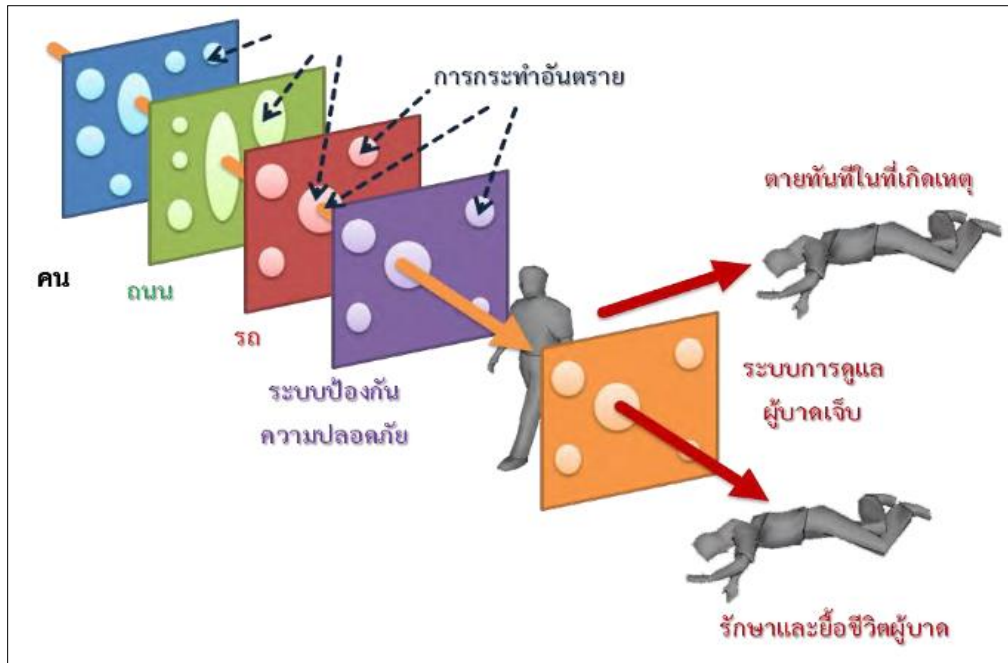
เฉลิมชัย ชัยกิตติภรณ์ และชัยยะ พงษ์พานิช (2533) ได้กล่าวว่าอุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่มีการคาดคิดไม่ได้ตั้งใจให้เกิดขึ้น ไม่มีการวางแผนไว้ล่วงหน้า ไม่สามารถควบคุมได้

Wilfried Echterhoff ผู้อำนวยการสถาบันดูแลช่วยเหลือทางจิตใจแก่ผู้ประสบอุบัติเหตุประเทศเยอรมัน ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี ค.ศ. 1994 เพื่อให้ความช่วยเหลือทางจิตใจแก่ผู้ประสบอุบัติเหตุ ได้กล่าวว่ายามของอุบัติเหตุในที่นี้จะประกอบด้วยลักษณะ 3 ลักษณะ คือ เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้คาดคิดมาก่อน เกิดขึ้นทันทีทันใด และมีพลังที่ทำให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรง

สรุปได้ว่า “อุบัติเหตุ” หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างไม่คาดหวังและไม่ตั้งใจในเวลาและสถานที่แห่งหนึ่ง เกิดขึ้นโดยไม่มีสิ่งบอกเหตุล่วงหน้าแต่มีสาเหตุและส่งผลกระทบที่สามารถชี้วัดได้ไม่มีการวางแผนไว้ล่วงหน้าและไม่สามารถควบคุมยับยั้งได้ อุบัติเหตุเป็นผลเชิงลบของความเป็นไปได้อย่างหนึ่ง เป็นผลให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินและร่างกายซึ่งอาจได้รับอันตรายทั้งร่างกายและจิตใจ อาจบาดเจ็บ พิการ หรือรุนแรงถึงขั้นเสียชีวิต ซึ่งควรจะหลีกเลี่ยงหรือป้องกันไว้แต่แรก โดยพิจารณาจากปัจจัยสาเหตุต่าง ๆ อันที่จะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ

2.1.2 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

เป็นที่ยอมรับกันทั่วไปว่า อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์นั้นเกิดขึ้นจากความผิดพลาด/บกพร่องอย่างน้อยหนึ่งใน 3 ปัจจัย อาจเป็นความผิดพลาดของผู้ใช้ถนน หรือความบกพร่องของโครงสร้างพื้นฐานด้านถนน หรือความบกพร่องของยานพาหนะ หรือสองในสามปัจจัยหรือสามปัจจัย ดังภาพที่ 2.1



ภาพที่ 2.1 ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุที่นำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิต

ที่มา: ศูนย์วิจัยและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างยั่งยืน จาก มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 2553.

เมื่อพิจารณาถึงสาเหตุของอุบัติเหตุและการขับรถตามกฎหมายจราจรโดยถ่องแท้แล้ว ปรากฏว่าอุบัติเหตุจราจรทางบกไม่ได้เกิดจากเคราะห์กรรม แต่เกิดขึ้นได้จากหลายสาเหตุด้วยกัน จากสถิติของกรมทางหลวง พบว่า สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางหลวงมากที่สุด คือการขับเร็ว รองลงมาคือการขับระยะกระชั้นชิด โดยอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในการจราจรทางบกนั้น มักเกิดขึ้นจากสาเหตุที่สำคัญ 3 ประการคือ คน ยานพาหนะ ถนนและสิ่งแวดล้อม ที่นำไปสู่ความสูญเสียของทรัพย์สินและชีวิตได้ ซึ่งพอสรุปสาเหตุได้ดังนี้

1) บุคคล ทั้งจากผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร คนเดินเท้า ซึ่งสาเหตุที่เกิดจากบุคคลมีจำนวนอุบัติเหตุสูงถึง 43,000 ครั้งต่อปี หรืออาจคิดเป็นร้อยละ 67 ของสาเหตุทั้งหมด ซึ่งเป็นอันดับ 1 (TARC, 2007) จากการศึกษาในประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศอังกฤษ พบว่า ร้อยละ 94 – 95 มีสาเหตุมาจากผู้ใช้ถนน โดยที่ร้อยละ 57 – 65 ของอุบัติเหตุเกิดจากผู้ใช้ถนนเพียงด้านเดียว ส่วนที่เหลือร้อยละ 30 เป็นการเกิดโดยมีสาเหตุอื่นร่วมด้วย (Wetteland T., Lundebye S., 1997) โดยลักษณะสาเหตุที่มาจากบุคคล (Road Traffic Collision Statistics Annual Report, 2003) มีดังนี้

1.1 ผู้ขับขี่

1.1.1 มีความบกพร่องทางด้านร่างกาย เช่น ร่างกายอ่อนเพลีย ง่วงนอน หรือหลับใน สุขภาพไม่ดี มีโรคประจำตัว โรคลมชัก ตาบอดสี ตาพร่า น้ำตาลในเลือดต่ำ

1.1.2 มีความบกพร่องทางด้านจิตใจและอารมณ์ เช่น มีความกลัดกลุ้มใจ วิตกกังวล อารมณ์หงุดหงิด ฉุนเฉียว มีความตึงเครียดทางอารมณ์ ประมาท ขับเร็ว เป็นต้น

1.1.3 ขาดความรู้ความชำนาญและประสบการณ์ในการใช้ถนน ในปัจจุบันผู้ที่ได้รับ

ใบอนุญาตนั้นอาจจะเป็นผู้ที่มีความรู้ในกฎจราจรความเข้าใจในการขับรถความเข้าใจในการจราจรที่ไม่สมบูรณ์เนื่องจากผู้ที่จะได้ใบอนุญาตนั้นสามารถศึกษากฎจราจรจากหนังสือด้วยตนเองเพ่งหัดขับรด ดังนั้น ผู้ที่ผ่านการทดสอบจึงอาจจะเป็นผู้ที่ไม่เข้าใจในการจราจรที่ถูกต้องสมบูรณ์ได้

1.1.4 ขาดจิตสำนึกในการใช้รถใช้ถนนที่ดีและปลอดภัยขาดจิตสำนึกความรับผิดชอบที่ดีที่มีต่อตนเองและสังคม ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบหรือข้อบังคับของทั้งผู้ขับขี่และคนเดินถนนหรือข้ามถนน ไม่ข้ามถนนตรงทางม้าลายหรือสะพานลอย นอกจากนี้การฝ่าไฟแดงเป็นอีกสาเหตุของอุบัติเหตุที่พบค่อนข้างบ่อย (Retting R.A., Ferguson S.A. and Hakkert A.S. , 2003)

1.2 ผู้โดยสาร เป็นผู้เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุโดยทางอ้อม เช่น การเร่งรัดให้ผู้ขับขี่มีความคึกคะนองให้ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร ขับรถแข่งกับคนอื่น เสพสารเสพติดมีเมามา เปิดประตูลงไม่ระมัดระวังหรืออาจจะห้อยโหนยื่นอวัยวะบางส่วนออกจากตัวรถ หรือพฤติกรรมที่ประมาทในการโดยสาร

1.3 คนเดินเท้า คนเดินเท้ามักจะมีส่วนในการก่อให้เกิดอุบัติเหตุ โดยมีสาเหตุดังนี้

1.3.1 การขาดความรู้เรื่องกฎจราจรอัน เช่น การไม่รู้ไม่ยอมทำความเข้าใจต่อเครื่องหมายจราจรหรือสัญญาณไฟต่าง ๆ หรือแม้กระทั่งการไม่สนใจศึกษากฎจราจร ทำให้กฎเหล่านั้นไม่มีผลในทางปฏิบัติเพื่อก่อให้เกิดความปลอดภัย

1.3.2 การปฏิบัติตน พบว่า การปฏิบัติตนในการใช้ถนนของผู้เดินเท้านั้นมีพื้นฐานคือ เจตคติของคน ๆ นั้น หากบุคคลมีเจตคติไม่ดีต่อการใช้ถนนแล้วย่อมก่อให้เกิดผลหลายประการ เช่น การที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรการไม่ยอมรับและรับรู้เกี่ยวกับสภาพหรือกฎของการจราจรทั้ง ๆ ที่มีความรู้ เช่น การข้ามถนนตามสะดวก ไม่ข้ามทางม้าลาย ไม่เดินบนบาทวิถี ไม่ข้ามสะพานลอย ซึ่งการละเลยการปฏิบัติตามกฎจราจรนี้เองก่อให้เกิดอุบัติเหตุตามมาได้ง่ายมากขึ้น ส่งผลให้เกิดการหักหลบไปเกิดอุบัติเหตุกับรถคนอื่น หรือเฉี่ยวชนคนเดินถนนได้

2) ยานพาหนะ สาเหตุที่เกิดจากยานพาหนะมีจำนวนอุบัติเหตุ 11,000 ครั้งต่อปี หรือคิดเป็นร้อยละ 17 ของสาเหตุทั้งหมด (TARC, 2007) ซึ่งมีสาเหตุ ดังนี้

2.1 สภาพยานพาหนะที่ไม่ได้มาตรฐานในการขับขี่ปลอดภัยในประเทศที่พัฒนาแล้วได้มีการพัฒนาเทคโนโลยีเกี่ยวกับยานพาหนะให้มีความปลอดภัยสูงกว่า เช่น ไม่มีเบาะนั่งสำหรับเด็ก ระบบถุงนิรภัยไม่มีประสิทธิภาพ

2.2 การเปลี่ยนแปลงสภาพรถหรือเพิ่มเติมอุปกรณ์ใหม่ รถดัดแปลงที่ยังไม่ได้รับการทดสอบตามมาตรฐานสากล เช่น การติดตั้งที่นั่งเพิ่ม และติดตั้งถังแก๊ส การเพิ่มแรงเครื่อง การแต่งท่อ การแต่งล้อที่มีขนาดเล็กเกิดการบรรจุผู้โดยสาร เป็นต้น ซึ่งมีผลต่อสมรรถนะของรถในขณะที่ทำให้ผู้ขับขี่เกิดความคะนองและขับเร็ว การแปลงสภาพรถตามความพอใจโดยไม่คำนึงถึงสภาพรถที่ได้รับการออกแบบมา

2.3 สภาพชำรุดบกพร่องอันเนื่องมาจากการขาดการเอาใจใส่บำรุงรักษา ทำให้อุปกรณ์รถชำรุดหรือขัดข้องการนำรถที่อุปกรณ์บกพร่องมาใช้ เช่น เบรกเสีย ไฟสัญญาณขัดข้อง กระบอกส่งหลัง ยางระเบิดหรือยางแตก ทำให้รถเสียการทรงตัว พลิกคว่ำได้ง่าย โดยเฉพาะรถที่กำลังแล่นด้วยความเร็วสูง และถนนลื่น

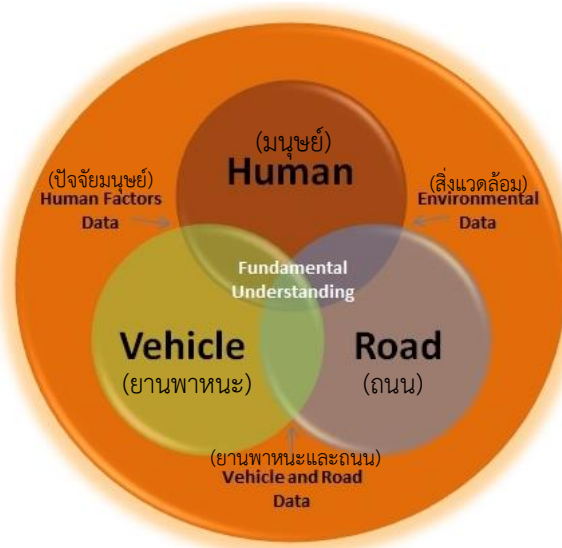
3) ถนนและสภาพแวดล้อม สาเหตุที่เกิดจากลักษณะถนนมีจำนวนอุบัติเหตุ สูงถึง 8,000 ครั้งต่อปีหรืออาจคิดเป็นร้อยละ 13 ของสาเหตุทั้งหมด และสาเหตุที่เกิดจากสภาพแวดล้อมมีจำนวนอุบัติเหตุสูงถึง 2,000 ครั้งต่อปี หรือคิดเป็นร้อยละ 3 ของสาเหตุทั้งหมด (TARC, 2007) ซึ่งสาเหตุมาจากบริเวณทางแยก ทางโค้ง ทางชำรุด เป็นต้น บริเวณที่มักเกิดเหตุบ่อยที่สุดคือ ทางตรง โดยสภาพเส้นที่ตีเรียบมักทำให้ผู้ขับขี่ขาดความระมัดระวังและขับรถด้วยความเร็วสูง นอกจากนี้จะพบว่าถนน 3 ช่องทางจะเกิดอุบัติเหตุมากกว่าถนน 2 ช่องทาง และถนน 4 ช่องทาง และถนนสี่แยกจะอันตรายกว่าสามแยกสภาพถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อ มีโคลนตม มีเครื่องกีดขวางมาก ๆ หรือถนนที่แคบ ถนนที่ลื่น มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ นอกจากถนนแล้วสิ่งแวดล้อมข้างถนนก็เป็นอีกสาเหตุที่อาจนำมาสู่ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุได้ เช่น สภาพแสงสว่างบนถนนแสงสว่างที่ส่องจากรถคันที่สวนมาโดยการเปิดไฟสูงและมีความสว่างสูง ทำให้ตามัวมองไม่ชัดเจน หรือไม่มีไฟส่องสัญญาณทางแยก บนท้องถนนมืดไม่มีไฟฟ้า ไม่มีแสงสว่าง ทำให้มองไม่เห็นทาง หรือมองไกลไม่ได้ ย่อมเป็นอันตรายต่อการขับรถ รวมไปถึงเครื่องหมายสัญญาณ ขำรดฝนตกหนัก หมอกลงจัด เป็นต้น

โดยสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์มีสาเหตุมาจากคน ยานพาหนะ และถนนกับสิ่งแวดล้อมของถนน ซึ่งมีลักษณะที่เกี่ยวข้องกัน เช่น ผู้ขับขี่ขับรถประมาทโดยที่รถมีความบกพร่อง เบรกแตกและถนนไม่ได้มาตรฐานรวมถึงระบบความปลอดภัยหรือสัญญาณจราจรไม่ทำงาน ทำให้เกิดอุบัติเหตุหรืออาจมีสาเหตุจากคนกับถนน หรือถนนกับสิ่งแวดล้อม หรือทั้งสามอย่าง แต่ส่วนใหญ่สาเหตุหลักมาจากคน อันสืบเนื่องมาจากพฤติกรรมหรือช่องว่างทางความเสี่ยง โดยผลของอุบัติเหตุสร้างความเสียหายแก่ทรัพย์สินและชีวิต โดยอาจเป็นชีวิตของผู้ขับขี่หรือคนข้างถนน 1 ชีวิตหรือมากกว่านั้นและส่งผลถึง สังคม เศรษฐกิจ และคุณภาพชีวิตของประชาชนในเมือง

2.1.3 องค์ประกอบของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

องค์ประกอบของการเกิดอุบัติเหตุ ประกอบด้วย คน ยานพาหนะ ถนนและสิ่งแวดล้อม ซึ่งองค์ประกอบแต่ละส่วนมีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิดในระบบขนส่ง โดยอุบัติเหตุไม่ได้เกิดจากดวงหรือความโชคร้ายแต่มาจาก 3 ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกัน ซึ่งรวมกันทำให้เกิดห่วงโซ่ของเหตุการณ์ซึ่งนำไปสู่อุบัติเหตุ ประกอบด้วยปัจจัยจากคน ปัจจัยจากสิ่งแวดล้อมบนถนน และปัจจัยจากรถ ในลักษณะที่เชื่อมโยงกันดังนั้น การทำความเข้าใจถึงลักษณะและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกจึงจำเป็นต้องรู้ถึงองค์ประกอบและลักษณะต่าง ๆ ขององค์ประกอบที่มีความเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจรนั้น ๆ เพื่อกำหนดมาตรการในการแก้ไขปรับปรุงระบบการจราจรให้มีความปลอดภัยมากที่สุด (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2548) ซึ่งเมื่อพิจารณากรณีศึกษาจากประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น ประเทศอเมริกา ประเทศอังกฤษ ประเทศออสเตรเลีย (ตารางที่ 2.1) ได้มีองค์ประกอบของการเกิดอุบัติเหตุในลักษณะที่คล้ายกับของประเทศไทยซึ่งมีการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะด้านโครงสร้างและสิ่งแวดล้อมทางถนนเป็นอย่างดี พบว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมีปัจจัยซึ่งเป็นองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกัน เรียกว่าห่วงโซ่ของเหตุการณ์ หรือ เหตุการณ์ (Incident) คือ ปัจจัยที่เกิดจากคน ปัจจัยที่เกิดจากสิ่งแวดล้อมบนถนน และปัจจัยที่เกิดจากรถ โดยคณะกรรมการความปลอดภัยจราจรทางถนน กระทรวงคมนาคม ประเทศสหรัฐอเมริกา ได้ดำเนินโครงการ

Motorcycle Safety Program อันมุ่งเน้นการแก้ปัญหาจาก 3 ปัจจัย คือ ผู้ขับขี่ ยานพาหนะ และสภาพแวดล้อม รวมไปถึงสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย พบว่าปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจะประกอบด้วย 3 ปัจจัยหลัก ได้แก่ คนหรือผู้ใช้งาน รถหรือยานพาหนะ และถนน (ภาพที่ 2.2) ซึ่งรวมถึงสิ่งแวดล้อมข้างทาง และพบว่าส่วนใหญ่ของการเกิดอุบัติเหตุจะมาจากคนหรือ ผู้ใช้งานซึ่งมีมากถึงร้อยละ 95.7 สำหรับถนนและสิ่งแวดล้อมมีส่วนเกี่ยวข้อง ร้อยละ 27.6 โดยเป็นเหตุที่เกิดจากถนนโดยตรง ร้อยละ 2.1 ถนนกับคนร้อยละ 19.3 ถนน กับพาหนะร้อยละ 0.4 และประกอบกันทั้ง 3 องค์ประกอบร้อยละ 5.8



ภาพที่ 2.2 องค์ประกอบการเกิดอุบัติเหตุ

ที่มา: Clemson University Institute for Global Road Safety and Security (CU-IGRSS), 2017.

องค์ประกอบที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรไม่ว่าจะเป็น คน ยานพาหนะ หรือถนน ได้ถูกนำมาวิเคราะห์เพื่อหาความสำคัญของแต่ละปัจจัย โดยผลการศึกษาประเทศอังกฤษ (Sabey, 1980) สหรัฐอเมริกา (Treat, 1980) ออสเตรเลีย (TARC, 2007) และประเทศไทย (TARC, 2007) สามารถสรุปได้ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 2.1

ตารางที่ 2.1 ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร

ปัจจัย	อังกฤษ (ร้อยละ)	สหรัฐอเมริกา (ร้อยละ)	ออสเตรเลีย (ร้อยละ)	ไทย (ร้อยละ)
สิ่งแวดล้อมของถนน	2	3	2	6
คน	65	57	65	63
ยานพาหนะ	2	2	2	4
ถนนและคน	24	27	24	20

ตารางที่ 2.1 ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร (ต่อ)

ปัจจัย	อังกฤษ (ร้อยละ)	สหรัฐอเมริกา (ร้อยละ)	ออสเตรเลีย (ร้อยละ)	ไทย (ร้อยละ)
คนและยานพาหนะ	4	6	4	5
ถนนและยานพาหนะ	1	1	1	3
ทั้งสามปัจจัย (สิ่งแวดล้อม คน ยานพาหนะ)	1	3	1	1

ที่มา: Sabey, 1980; Treat, 1980; สจร, 2545.

จากตารางที่ 2.1 พบว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุมาจากลักษณะองค์ประกอบของการเกิดอุบัติเหตุ 3 ปัจจัยหลักคือ คน ยานพาหนะ และถนนกับสิ่งแวดล้อม อันมีคนเป็นสาเหตุหลักในการเกิดอุบัติเหตุและสิ่งหนึ่งที่พบได้คือตัวเลขในประเทศที่พัฒนาแล้วจะมีตัวเลขเกี่ยวกับปัจจัยยานพาหนะกับถนนและสิ่งแวดล้อมมีสัดส่วนร้อยละน้อยกว่าประเทศไทย เนื่องจากถนน สิ่งแวดล้อม และยานพาหนะมีการพัฒนาที่มีคุณภาพมากกว่าประเทศกำลังพัฒนาอย่างประเทศไทย ดังนั้นการทำความเข้าใจถึงลักษณะและสาเหตุของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เช่า จำเป็นต้องรู้ถึงองค์ประกอบและลักษณะต่าง ๆ ขององค์ประกอบที่มีความเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ นั้น ๆ เพื่อจะสามารถบ่งชี้ได้ว่ามีปัจจัยใดบ้างที่มีส่วนส่งเสริมให้เกิดอุบัติเหตุและมีผลต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุ ซึ่งองค์ประกอบหรือปัจจัยเหล่านั้น คือ

2.1.3.1 ปัจจัยด้านคน

คนที่มีส่วนโดยตรงต่อการส่งเสริมให้เกิดอุบัติเหตุมี 2 กลุ่ม ประกอบด้วย ผู้ขับขี่และคนเดินเท้าซึ่งมีรายละเอียดดังตารางที่ 2.2 ซึ่งผู้ขับขี่เป็นตัวการเกิดอุบัติเหตุโดยตรง เพราะผู้ขับขี่เป็นคนบังคับและควบคุมยานพาหนะให้อยู่ในสถานการณ์ต่าง ๆ ทั้งการบังคับรถ เพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุและการบังคับรถที่เป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุ สำหรับคนเดินเท้าเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุการจราจรในขณะที่มีได้ขับหรือขี่หรือโดยสารพาหนะ หรือสัตว์ใด ๆ คนเดินเท้าก็เป็นคนใช้ถนน ทั้งการเดินตามถนนหรือเดินข้ามถนน ปัจจัยด้านคนที่พบว่ามีผลต่ออุบัติเหตุที่สำคัญ

ตารางที่ 2.2 ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมขับขี่และสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่มาจากปัจจัยด้านคน

ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรม การขับขี่	สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่มาจากปัจจัยด้านคน
สภาวะแวดล้อม	ลักษณะการเดินทาง ความคุ้นเคยเส้นทาง สภาพภูมิอากาศ ภูมิประเทศ ลักษณะการใช้ที่ดิน สภาพการจราจร สภาพเส้นทางที่ใช้ในการเดินทาง
ปัจจัยทางจิตใจ	- เพศ อายุ สถานภาพสมรส อาชีพ - การตอบสนองต่อสิ่งเร้า - การดื่มของมึนเมา ใขยา/สารเสพติด - โรคประจำตัว สภาวะทางด้านร่างกาย

ตารางที่ 2.2 ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่และสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่มาจากปัจจัยด้านคน (ต่อ)

ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่	สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่มาจากปัจจัยด้านคน
ปัจจัยทางกายภาพ	- ความสามารถในการมองเห็น การได้ยิน และการมีปฏิกิริยาโต้ตอบ - พฤติกรรมการขับรถ/ใช้ถนน เช่น การเลือกใช้ความเร็ว การใช้เกียร์ การเบรก การเลี้ยว การให้สัญญาณ ขับรถผิดช่องทาง การเลี้ยวกลับรถ การใช้อุปกรณ์ความปลอดภัย - ประสบการณ์ในการขับขี่/ใบขับขี่/การเกิดอุบัติเหตุ - การไม่ทราบและไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น ฝ่าฝืนสัญญาณ ตามหลังกระชั้นชิด แซงในที่ห้ามแซง - ภาวะร่างกาย/โรคประจำตัว/อารมณ์ ความล้า ระยะเวลา/ระยะทางในการขับรถ

ที่มา : World Report on Road Traffic Injury Prevention, 2004.

โดยพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ส่งผลต่อการตอบสนองในการจราจรของผู้ขับขี่ที่นำไปสู่ความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ (จิรพัฒน์ โชติไกร, 2531และกาญจนา ทองทั่ว และคณะ, 2555) ดังนี้

1) สถานะของผู้ขับขี่ เช่น อายุประสบการณ์และความชำนาญ การศึกษา ประสบการณ์การขับขี่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีประสบการณ์การขับขี่ต่างกันจะมีความเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุที่ต่างกัน ผู้ที่ฝึกหัดขับรถไม่เพียงพอ ทำให้ขาดความรู้ความชำนาญในการใช้รถใช้ถนน รวมไปถึงไหวพริบ เพศ และการศึกษา

2) สภาพของร่างกาย เช่น การดื่มของมึนเมา เช่น การดื่มสุรา เบียร์ ไวน์ และเครื่องดื่มอื่น ๆ ที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ ไม่สามารถควบคุมสติสัมปชัญญะได้ ความเมื่อยล้า ความแข็งแรง ขาดความรับผิดชอบในการควบคุมตนเอง การใช้ยา ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ใช้ยาบางประเภท เช่น ยาแก้แพ้ ยาลดความดันหรือยาอื่น ๆ ที่มีผลข้างเคียงทำให้ง่วงนอน ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ขับขี่ที่ไม่ใช้ยา การใช้สารเสพติด เช่น ยากล่อมประสาท จะทำให้สมรรถภาพการขับรถลดลง รวมไปถึงโรคประจำตัว ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีสภาวะทางร่างกายที่ไม่สมบูรณ์

3) สภาพแวดล้อม เช่น ฝนตก ทิศนวิสัย สภาพการจราจร ทิวทัศน์ข้างทาง ที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการรับรู้ในขณะขับขี่

4) ความรีบเร่ง ทำให้เกิดความประมาท ขาดความรอบคอบ ขับรถเร็ว

5) พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีปัญหาเกี่ยวกับประสิทธิภาพการรับรู้ ซึ่งประกอบด้วยลักษณะการมองเห็น การได้ยิน การประเมินความเสี่ยงต่อสถานการณ์ต่าง ๆ ขณะขับรถและการควบคุมการขับรถ

6) การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ไม่ปฏิบัติตามเหตุตามกฎจราจรเกี่ยวกับสัญญาณไฟจราจร กฎจราจรและการใช้สัญญาณไฟ ทำให้มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงเนื่องจากผู้ขับขี่อาจจะบังคับรถไปในทิศทางหรือตำแหน่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

7) สภาพอารมณ์ของผู้ขับขี่ เกิดจากสภาพการจราจรที่ไม่เป็นระเบียบ ความร้อนจัด หรือจากคนข้างเคียงทำให้เกิดโมโห ขาดสติยังคิด หรือคิดค่นอง ความรีบเร่ง ทำให้เกิดความประมาท ขาดความรอบคอบ ขับรถเร็ว

8) ความกลัวต่อการถูกจับและต่ออุบัติเหตุที่เกิดขึ้น มีผลให้ขับรถช้าลงเมื่อผ่านตำรวจทางหลวง หรือในถนนที่มีรถบรรทุกแล่นสวนทางมามาก ทำให้เพิ่มความระมัดระวัง

ครรรชิต ผิวนวล (อ้างถึงใน วิเชียร มุริจันทร์, 2541) ให้ข้อสังเกตถึงปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุได้ว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นต้นเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุจราจร โดยประมาณร้อยละ 90 ของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด มีสาเหตุมาจากความบกพร่องของคนโดยปัจจัยเกี่ยวกับผู้ขับขี่นั้นควรได้รับการพิจารณาอย่างรอบด้านเพราะลักษณะพฤติกรรมหรือปัจจัยที่แตกต่างแสดงถึงการเกิดอุบัติเหตุที่แตกต่างกันได้ไม่ว่าจะเป็นอายุ เพศ การศึกษา โรคประจำตัว ดังนี้

1) อายุของผู้ขับขี่ จากการรายงานของ 23 รัฐในสหรัฐอเมริกา เมื่อปีค.ศ.1986 พบว่า อายุมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจราจรผู้ขับขี่ 67 คนใน 100,000 คน จะเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุร้ายแรงและผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 20-24 ปีจะเป็นกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุร้ายแรงสูงสุดสำหรับประเทศไทย สถิติอุบัติเหตุระหว่างปี พ.ศ. 2518-2522 พบว่าผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 18-22 ปี เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด ส่วนผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 23-27 ปีเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดเป็น อันดับ รองลงมา

2) เพศของผู้ขับขี่ เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการศึกษาในสหรัฐอเมริกา เมื่อ ปีค.ศ. 1968 พบว่า ผู้ขับขี่เพศชายมีจำนวนร้อยละ 59 ของจำนวนผู้ขับขี่ทั้งหมดอุบัติเหตุเกิดจากผู้ขับขี่เพศชายมีจำนวนร้อยละ 75 ของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด 14 พบว่า อัตราการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ที่เป็นเพศชายสูงกว่าผู้ขับขี่เพศหญิงถึง 1.3 เท่า แต่หากชายและหญิงขับรถด้วยประมาณเท่า ๆ กันจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ผู้ขับขี่เพศหญิงจะมีสูงกว่าจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่เพศชาย ทั้งนี้อาจเป็นเพราะความสามารถในการตัดสินใจและปฏิกิริยาตอบสนองในการขับขี่ยานพาหนะของชายและหญิงไม่เท่ากัน

3) ระดับการศึกษา จากการศึกษอุบัติเหตุบนทางด่วนของประเทศได้หวั่น พบว่าพื้นฐานของการศึกษาของผู้ขับขี่ยานพาหนะมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นร้อยละ 18.90 มาจากผู้ที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ร้อยละ 18.10 มาจากผู้ที่มีการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น และร้อยละ 43.40 มาจากผู้ที่มีการศึกษาอยู่ในระดับชั้นประถมศึกษา จึงเห็นได้ว่าพื้นฐานการศึกษาของผู้ขับขี่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร

4) สภาพสมาธิของผู้ขับขี่ สามารถแบ่งเป็นระบบต่าง ๆ คือ ระบบสายตา ซึ่งอาจมีสาเหตุมาจากการดื่มสุรา มีสายตาผิดปกติ ตาบอดสี สายตาสั้น เป็นต้น ระบบหู เกี่ยวกับการได้ยินผิดปกติ ระบบของหัวใจระบบสมอง มีโรคประจำตัว เช่น โรคลมบ้าหมูและโรคเบาหวาน

นอกจากผู้ขับขี่แล้วปัจจัยด้านคนที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ คือ คนเดินเท้า คนริมถนน ผู้โดยสาร เป็นต้น โดยพบว่าพฤติกรรมเสี่ยงที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุไม่ว่าจะเป็นการขาดความระมัดระวัง เช่น ผู้โดยสารขึ้นหรือลงรถโดยไม่ระมัดระวัง ในการปิด-เปิดประตูรถ เดินถนนโดยไม่ระมัดระวัง

ยวดยานพาหนะ วิ่งตัดหน้ารถ การวิ่งเล่นบนถนน ลื่นหกล้ม ลังเลใจในการข้ามถนน ฯลฯ การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น ห้อยโหนรถโดยสารรถประจำทาง ไม่ขึ้นหรือลงขณะรถหยุด หรือที่ป้ายจอด ไม่ข้ามถนนตรงทางข้ามสัญญาณ หรือสะพานลอย ไม่เดินถนนตามบาทวิถีหรือทางเท้า ความรู้เท่าไม่ถึงการณ์ เช่น ข้ามถนนโดยออกจากหน้า หรือท้ายรถขณะที่รถยังจอดอยู่ สัตว์เลี้ยงเดินข้ามถนนหรือวิ่งตัดหน้ารถ ฯลฯ ความไม่สมบูรณ์ของร่างกายและจิตใจ เช่น สภาพร่างกายที่อ่อนเพลีย การดื่มสุราขณะเดินถนน เป็นต้น

2.1.3.2 ปัจจัยด้านยานพาหนะ (รถจักรยานยนต์)

ในประเทศไทย จากการศึกษาของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (2543) อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จำนวน 1,409 ราย ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุตรงจากปัจจัยด้านคน ได้แก่ ปัจจัยด้านยานพาหนะ โดยร้อยละ 2.59 เกิดจากความบกพร่องของยานพาหนะเพียงด้านเดียว และ ร้อยละ 22.88 เกิดจากความบกพร่องของยานพาหนะร่วมกับปัจจัยด้านคน ซึ่งปัจจัยด้านยานพาหนะเป็นปัจจัยห่วงโซ่ที่สัมพันธ์กันของคนและถนนกับสิ่งแวดล้อมซึ่งรถจักรยานยนต์ (Motorcycles) เป็นปัจจัยที่สำคัญที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากปัจจัยพาหนะ เช่น ระบบเบรกชำรุด ไฟท้ายชำรุด เสียหาย ยางสภาพเก่า ช่วงล่างที่ไม่สมบูรณ์ ปรับเปลี่ยนอุปกรณ์ที่ไม่ได้มาตรฐาน ไม่มีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัย ไม่มีถุงลมนิรภัย โครงสร้างของรถไม่แข็งแรง เป็นต้น ทั้งนี้ปัจจัยด้านพาหนะที่ส่งผลกระทบต่อการเกิดอุบัติเหตุ คือ รถจักรยานยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานในการขับขี่อย่างปลอดภัย การออกแบบรถให้มีความเร็ว มีการเพิ่มแต่งอุปกรณ์ใหม่ดัดแปลงสภาพรถ มีสภาพชำรุดและความบกพร่องขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดีก่อนใช้งาน (กาญจนา ทองทั่ว และคณะ, 2555)

จากการศึกษาของ กฤษณ์ เจ็ดวรรณและคณะ (2554) ได้กล่าวว่าปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ ยานพาหนะที่มีอุปกรณ์ในสภาพที่ไม่สมบูรณ์ ชำรุด บกพร่อง เช่น ระบบห้ามล้อทำงานไม่ปกติ สภาพของยาง ระบบไฟส่องสว่างและสัญญาณไฟ ระบบปิดน้ำฝนไม่สามารถใช้งานได้ และยานพาหนะไม่เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย เช่น การบรรทุกที่ไม่ปลอดภัย การปรับแต่งสภาพยานพาหนะ อันส่งผลต่อความปลอดภัย ไม่มีอุปกรณ์เสริม เพื่อความปลอดภัย เป็นต้น ซึ่งจากการศึกษาปัจจัยด้านพาหนะข้างต้นทำให้เห็นว่าการศึกษาลักษณะปัจจัยที่คล้ายกันโดยมีลักษณะปัจจัย 3 ลักษณะ คือ ความบกพร่องของรถหรืออุปกรณ์ชำรุด สภาพรถไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย และการดัดแปลงสภาพรถที่ขาดความปลอดภัย

2.1.3.3 ปัจจัยด้านถนน

ถนน (Road) มีความสำคัญในการพัฒนาความเจริญเข้าสู่พื้นที่ก่อให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทาง การเพิ่มผลผลิต และช่วยยกฐานะความเป็นอยู่ของประชาชนให้ดีขึ้น เมื่อพิจารณาถึงหลักเกณฑ์ในการออกแบบถนน จะต้องออกแบบแนวทางของถนนให้เป็นแนวทางตรงมากที่สุด แต่ในบางพื้นที่ไม่สามารถทำได้ ดังนั้นวิศวกรจราจรจะต้องศึกษาลักษณะการวางแนวถนน (Road Alignment) ลักษณะทางโค้งต่าง ๆ ตลอดจนระยะมองเห็นปลอดภัย (Sight Distance) และลักษณะต่าง ๆ ของทางแยก

(Intersection) เพื่อสามารถออกแบบให้การใช้นถนนมีความสะดวกและความปลอดภัยมากที่สุดโดยองค์ประกอบด้านถนนที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร (อานนท์ สีดาเพ็ง, 2558) สามารถสรุปได้ดังนี้

1) วัสดุถนน เช่น ความกว้างช่องจราจร ความกว้างไหล่ทาง จำนวนช่องจราจร อุปกรณ์กันข้างทาง เครื่องหมายจราจร ป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจร สิ่งอำนวยความสะดวกคนเดินเท้า สภาพผิวถนนและไฟฟ้าส่องสว่างบนถนน สภาพผิวทาง ไหล่ทาง การระบายน้ำ เป็นต้น

2) ระยะมองเห็น เช่น ระยะมองเห็นในทางโค้งราบ ระยะมองเห็นในทางโค้งตั้ง ระยะมองเห็นอุปกรณ์ควบคุมจราจร เช่น เครื่องหมาย ป้าย สัญญาณไฟอุปกรณ์กันข้างทางสภาพข้างทาง หรือการจอดรถข้างทาง

3) แนวเส้นทาง เช่น แนวทางราบ แนวทางตั้ง ทางเบี่ยงสะพาน วงเวียน ทางตัดทางรถไฟ ทางลาดชัน/เนินเขา ทางเข้าออกทางด่วน ทางเชื่อมโยงทางแยก แนวเส้นทางและรูปตัด เช่น รัศมีโค้ง การยกโค้ง การขยายโค้ง เป็นต้น

2.1.3.4 ปัจจัยด้านอื่น ๆ

สิ่งแวดล้อม (Environment) เป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจักรยานยนต์ โดยส่วนใหญ่แล้วจะเกิดจากปัจจัยทางธรรมชาติเป็นสำคัญ สิ่งแวดล้อมหรือสภาพแวดล้อมของถนนอาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ โดยองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมของถนนอาจแยกได้เป็น 2 ประเด็น (กฤษณ์ เจ็ดวรรณและคณะ, 2554) ได้แก่

1) อุปสรรคทางธรรมชาติ คือสิ่งที่บั่นทอนความสามารถในการขับขี่ให้ลดลงที่มีผลมาจากการกระทำของธรรมชาติ เช่น สภาพอากาศ หมอกปกคลุมมาก ฝนตกหนัก ลม อุณหภูมิ ความมืด สว่าง ต้นไม้ริมทาง บดบังป้ายหรือสัญญาณไฟ เป็นต้น

2) อุปสรรคที่เกิดจากการกระทำของคน คือสิ่งที่บั่นทอนความสามารถในการขับขี่ให้ลดลงที่มีผลมาจากการกระทำของคน เช่น การเผลอชะงะ คำนวณจากท่อไอเสีย การติดตั้งป้ายโฆษณา สิ่งปลูกสร้างอื่น ๆ บดบังป้ายและสัญญาณไฟจราจร รวมไปถึงสิ่งกีดขวางบนช่องจราจร การปิดถนน เป็นต้น

นอกจากนี้ปัจจัยด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมสามารถอธิบายลักษณะปัจจัย (อานนท์ สีดาเพ็ง, 2558) ได้ดังนี้

1) สภาพแวดล้อม มีส่วนช่วยสนับสนุนให้เกิดอันตรายจากการจราจรได้ง่ายมาก เช่น ระบบการจราจร สภาพการจราจรคับคั่งแออัด และไร้ระเบียบ จัดเป็นปัญหาขั้นวิกฤตที่ผู้เดินทางสัญจรประสบกับปัญหาอุบัติเหตุจราจร เนื่องจากพบว่าสภาพการจราจรสร้างอุปสรรคการเคลื่อนตัวของยานพาหนะทำให้ผู้เดินทางสัญจรคำนึงแต่ธุระส่วนตัวของตนเอง โดยไม่คาดคิดต่อภัยอันตรายที่จะเกิดขึ้นข้างหน้าจากการขาดความระมัดระวัง

2) สภาพภูมิประเทศ พื้นผิว เส้นทางจราจร อุบัติเหตุจราจรสามารถเกิดขึ้นได้ ถ้าหากมีการเดินทางเข้าไปในลักษณะภูมิประเทศ พื้นที่ที่ไม่คุ้นเคย รวมถึงลักษณะของเส้นทางคมนาคม มีสภาพที่ไม่เอื้ออำนวยความสะดวกสบาย เส้นทาง เปียก ลื่น หรือมีสภาพขรุขระ เป็นหลุมเป็นบ่อ หรือมีสิ่งกีดขวางบนเส้นทางจราจร รวมถึงระบบแสงไฟ สำหรับการจราจร

3) สภาพอากาศ อากาศที่แปรเปลี่ยนระดับเบา รุนแรง เช่น ฝนตก หมอกลงจัด พายุ ฝนฟ้าคะนอง คลื่นลมแรง สร้างทัศนวิสัยที่เลวร้ายกีดกันสภาพการจราจรให้เกิดอันตรายจากอุบัติเหตุได้ ถ้าไม่มีมาตรการที่ป้องกันรัดกุมที่ดีพอ

ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ส่งผลต่อการมองเห็นและการรับรู้ขณะขับขี่ได้ เห็นได้จากการชนที่ไม่มีคู่กรณี (Single accident) โดยเฉพาะอย่างยิ่งการชนวัตถุข้างถนน เช่น ต้นไม้หรือ เสาหลัก จะทำให้บาดเจ็บมากกว่าการชนบริเวณทางโค้ง การชนต่อผู้เดินถนน การชนในเขตควบคุมความเร็ว บริเวณทางแยก หรือการชนที่มีรถเกี่ยวข้องหลายคัน (Symmons, M., Haworth, N. and Johnston, I., 2004) จากผลการศึกษาในหลาย ๆ ประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรป พบว่า การชนที่ไม่มีคู่กรณีเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงถึงชีวิตพบร้อยละ 18-42 (Peden M, editor., 2004) โดยประมาณครึ่งหนึ่งเกิดจากชนต้นไม้ข้างทางชนเสาไฟ แนวกันขอบทาง การศึกษาในอังกฤษระหว่างปี 1990 ถึง 2002 พบว่า อุบัติเหตุการชนวัตถุกลางถนน เช่น แนวกันทาง เสาไฟ เสาป้ายเตือน ฯ คิดเป็นร้อยละ 1.2 ของอุบัติเหตุทั้งหมด โดยอุบัติเหตุเหล่านั้นมักเกี่ยวข้องกับเงื่อนไขการมองเห็น และการถูกมองเห็นซึ่งทัศนวิสัยที่ไม่เพียงพอเป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร (Peden M, editor., 2004)

2.2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน/ การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

2.2.1 นิยามและความหมายของความปลอดภัยทางถนน

ความหมายของความปลอดภัย คือ การปราศจากอันตรายที่มีโอกาสจะเกิดขึ้น หรือ การป้องกันจากสิ่งที่จะก่อให้เกิดความเสี่ยงด้านความปลอดภัย เกิดอันตราย หรือ ได้รับบาดเจ็บ (Oxford Dictionary, 2017)

ความหมายของความปลอดภัย คือ สิ่งของหรือสถานที่ที่รู้สึกปลอดภัยและปราศจากอันตรายหรือความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอันตราย (Cambridge Dictionary, 2017)

Gloss และ Wardle ได้ให้ความหมายความปลอดภัยไว้ว่า หมายถึง การรอดพ้นหรือเป็นอิสระจากสภาพความเสี่ยงในการเกิดอันตราย หรือการบาดเจ็บและการป้องกันอุบัติเหตุด้วยวิธีการต่าง ๆ ตลอดจนการแก้ไขอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น (Gloss และ Wardle, 1983)

ความปลอดภัยทางจราจรถนน (Road traffic safety) มีเป้าหมายในการลดความเสียหาย (การเสียชีวิต การบาดเจ็บ และทรัพย์สินเสียหาย) จากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของยานพาหนะที่เดินทางในถนนสาธารณะ (Science daily, 2016)

สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ ได้ให้ความหมายความปลอดภัย คือ สภาวะที่ปราศจากอุบัติเหตุหรือสภาวะที่ปลอดภัยจากความเจ็บปวดการบาดเจ็บหรือความสูญเสีย (สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ, 2537)

อาจสรุปได้ว่า ความปลอดภัย หมายถึง การอยู่ในสภาวะที่ปราศจากอันตรายหรืออุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินและชีวิต แต่ในทางปฏิบัตินั้นไม่สามารถที่จะขจัดภัยอันตรายให้หมดไปโดยสิ้นเชิง ดังนั้น ความปลอดภัยทางถนนจึงไม่ได้หมายความว่า จะไม่เกิดอุบัติเหตุขึ้นแต่อย่างใด แต่สามารถดำเนินงาน เพื่อลดเสี่ยงในการได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของผู้ใช้รถใช้ถนนได้ เช่น การให้ความรู้แก่ผู้ใช้รถใช้

ถนน ปรับปรุงการออกแบบยานพาหนะ ถนน และสิ่งแวดล้อมให้ได้มาตรฐาน รวมถึงการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด เป็นต้น

2.2.2 องค์ประกอบของความปลอดภัยทางถนน

William Haddon Jr. ได้อธิบายว่าการขนส่งทางถนนเป็นระบบ “มนุษย์-เครื่องจักร” ที่ถูกออกแบบมาอย่างเลวร้าย จึงจำเป็นต้องได้รับการแก้ไขอย่างครอบคลุมทั้งระบบ (WHO, 2004) Haddon จึงเสนอ The Haddon Matrix อันแสดงถึงความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีความเสี่ยงและก่อให้เกิดอุบัติเหตุ คือ ปัจจัยด้านคน ปัจจัยยานพาหนะและเครื่องมือ และปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมผนวกกับนำ Injury Spectrum ในระหว่าง 3 ช่วงเวลาของอุบัติเหตุ คือ ก่อนการเกิดอุบัติเหตุ ระหว่างการเกิดอุบัติเหตุ และหลังการเกิดอุบัติเหตุ ดังตารางที่ 2.3

ตารางที่ 2.3 มาตรการที่ควรพิจารณาเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนเทียบกับช่วงเวลา

ช่วง	ระดับการป้องกัน	ปัจจัยด้านคน	ปัจจัยยานพาหนะและเครื่องมือ	ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม
ก่อน	ป้องกันปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ	- คนมีความเสี่ยงใดมาก่อนหรือไม่ - ข้อมูลการขี่จักรยานยนต์/การใช้ถนน - ทักษะและพฤติกรรมของผู้ขับขี่ - การบังคับใช้กฎหมาย	- ยานพาหนะความอันตรายหรือไม่ - ความปลอดภัยหลักของยานพาหนะ	- สิ่งแวดล้อมกระตุ้น/มีอันตรายหรือไม่ - การตรวจสอบความปลอดภัย - การแก้ไขจุดอันตราย
ระหว่าง	ป้องกันการบาดเจ็บหรือลดปัจจัยที่จะนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ	- คนมีความอดทนต่อการบาดเจ็บได้หรือไม่ - การสวมหมวกนิรภัย	- ยานพาหนะมีระบบป้องกันการบาดเจ็บหรือไม่ - ความปลอดภัยรอง (การป้องกันการกระแทก)	- สิ่งแวดล้อมมีส่วนในการบาดเจ็บขณะเกิดเหตุหรือไม่ - ความปลอดภัยของสภาพแวดล้อมข้างทาง - รวากันชนที่มีประสิทธิภาพ
หลัง	ลดความรุนแรงของการบาดเจ็บและป้องกันความพิการ	- ระดับความรุนแรงของอาการบาดเจ็บ - การช่วยเหลือในการรักษา - การติดตามหลังการรักษา	- ยานพาหนะมีส่วนในการบาดเจ็บหรือไม่ - การสืบสวนและกู้ภัย	- สิ่งแวดล้อมมีส่วนในการบาดเจ็บหลังเกิดเหตุหรือไม่ - การซ่อมแซมถนนและอุปกรณ์จราจร - ลดความแออัดของจราจร

ที่มา: Haddon, 1980 และ WHO, 2007.

จากตาราง Haddon Matrix (ตารางที่ 2.3) สามารถอธิบายมาตรการการป้องกันปัจจัยที่มีความเสี่ยงและก่อให้เกิดอุบัติเหตุ คือ ปัจจัยด้านคน ปัจจัยยานพาหนะและเครื่องมือ และปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ในระหว่าง 3 ช่วงเวลาของอุบัติเหตุ คือ ก่อนการเกิดอุบัติเหตุ ระหว่างการเกิดอุบัติเหตุ และหลังการเกิดอุบัติเหตุ ได้ดังนี้

2.2.2.1 ปัจจัยด้านคน

ตารางที่ 2.4 มาตรการการป้องกันปัจจัยที่มีความเสี่ยงและก่อให้เกิดอุบัติเหตุของปัจจัยด้านคน

ก่อนการเกิดอุบัติเหตุ	ระหว่างการเกิดอุบัติเหตุ	หลังการเกิดอุบัติเหตุ
1. ข้อมูลการขี่จักรยานยนต์และการใช้ถนน จำเป็นที่ต้องศึกษาข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนนและกฎจราจร มีการฝึกอบรมการขี่จักรยานยนต์เพื่อทราบวิธีการขี่จักรยานยนต์ที่ถูกต้อง 2. ทักษะและพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ต้องไม่ประมาทในการขับขี่ มีจิตสำนึกหรือมารยาทที่ดีในการขับขี่ร่วมกับผู้อื่น ไม่ขับขี่ขณะมึนเมาหรืออยู่สภาวะที่ร่างกายไม่พร้อม โดยความพร้อมของผู้ขี่จักรยานยนต์ (สำนักเครือข่ายลดอุบัติเหตุ, 2555) ได้แก่ 1) การเตรียมตัวก่อนการขับขี่ 2) การแต่งกายเพื่อการขับขี่ที่ปลอดภัยเพื่อความปลอดภัยในการขับขี่ 3) สวมหมวกนิรภัย 3. การบังคับใช้กฎหมาย ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของผู้ใช้และผู้โดยสารประเภทอื่น ๆ รวมถึงการกวดขันของเจ้าหน้าที่ตำรวจและควรเข้มงวดกับผู้ทำผิดกฎจราจรด้วย	สำนักบำรุงรักษาและอำนวยความสะดวกปลอดภัยงานทางกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม ได้ออกหลักพื้นฐานของการขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ได้แก่ สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเวลาขี่รถจักรยานยนต์ มองดูด้านหลังและให้สัญญาณไฟทุกครั้งเมื่อเปลี่ยนช่องทาง ไม่ขี่รถจักรยานยนต์สวนทาง หรือ ข้ามช่องทางวิ่งระมัดระวังและลดความเร็วทุกครั้งเมื่อพบกับสภาพถนนที่ขรุขระ เป็นหลุมทราย และถนนเปียกชื้น เคารพกฎหมาย/กฎจราจร เช่น ปฏิบัติตามสัญญาณไฟ และป้ายจราจร ไม่ขี่รถจักรยานยนต์เร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เป็นต้น ไม่เสพหรือดื่มของมึนเมาขณะขี่รถจักรยานยนต์ ควรหยุดรถหรือชะลอความเร็วของรถหากขี่รถจักรยานยนต์ผ่านบริเวณสี่แยก และควรขับด้วยความเร็วต่ำกว่าเวลากลางวันหากขี่รถจักรยานยนต์บนถนนที่ไม่มีไฟส่องสว่าง	1. การช่วยเหลือในการรักษา ต้องเตรียมความพร้อมด้านการตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งยานพาหนะ เครื่องมือ อุปกรณ์กู้ชีพ/กู้ภัย เจ้าหน้าที่และเครื่องมือสื่อสาร เพื่อสามารถเดินทางไปช่วยเหลือผู้ได้รับบาดเจ็บได้อย่างรวดเร็ว 2. การติดตามหลังการรักษา ข้อมูลผู้บาดเจ็บและการบาดเจ็บช่วยให้บริการต่าง ๆ หลังเกิดอุบัติเหตุมีประสิทธิภาพสูงสุดและเป็นข้อมูลสำหรับวางยุทธศาสตร์ภาพรวมในการป้องกันการบาดเจ็บ (large-scale injury prevention strategies) ด้วยวิธีการเฝ้าติดตามและสำรวจการบาดเจ็บเพื่อค้นหาแง่มุมต่าง ๆ ทุกด้านโดยการจัดเก็บข้อมูลอย่างเป็นระบบ

2.2.2.2 ปัจจัยด้านยานพาหนะ (รถจักรยานยนต์)

ตารางที่ 2.5 มาตรการการป้องกันปัจจัยที่มีความเสี่ยงและก่อให้เกิดอุบัติเหตุของปัจจัยด้านยานพาหนะ

ก่อนการเกิดอุบัติเหตุ	ระหว่างการเกิดอุบัติเหตุ	หลังการเกิดอุบัติเหตุ
ผู้ขับขี่ ควรตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนใช้งาน โดยวิธีการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์เพื่อการขับขี่ที่ปลอดภัย (วิทยาลัยอีเทค, 2012) ได้แก่	ออกแบบอุปกรณ์/ระบบด้านความปลอดภัยต่าง ๆ ที่สามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุหรือช่วยลดระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุได้ (FEMA, 2012)	ออกแบบการจัดการให้ระบบเชื้อเพลิงนั้นไม่เสี่ยงต่อการเกิดอัคคีภัย เพื่อลดความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอันตรายต่อทรัพย์สินและชีวิตของผู้ใช้รถใช้ถนนอื่น ๆ รวมถึงลดความเสี่ยงในการเพิ่มความ

ตารางที่ 2.5 มาตรการการป้องกันปัจจัยที่มีความเสี่ยงและก่อให้เกิดอุบัติเหตุของปัจจัยด้านยานพาหนะ (ต่อ)

ก่อนการเกิดอุบัติเหตุ	ระหว่างการเกิดอุบัติเหตุ	หลังการเกิดอุบัติเหตุ
1) ตรวจสอบน้ำมันเชื้อเพลิงจากเกจวัดและเปิดฝาทังค์ 2) ตรวจสอบแรงดันลมยางทั้ง 2 ล้อโดยการกดยางล้อหน้าและหลัง 3) ตรวจสอบของระบบเบรก 4) ตรวจสอบการทำงานของระบบไฟ 5) ตรวจสอบความตึงของโซ่ 6) ตรวจสอบเครื่องยนต์ว่ามีรอยรั่วที่ส่วนใดบ้าง 7) ตรวจสอบระดับน้ำกลั่นของแบตเตอรี่ 8) ตรวจสอบว่ากระจกมองหลังอยู่ในตำแหน่งที่มองเห็นได้ชัดเจน		รุนแรงของอาการบาดเจ็บของผู้ที่รวมถึงสืบสวนสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับจักรยานยนต์ เพื่อนำไปเป็นแนวทางพัฒนาจักรยานยนต์ให้มีประสิทธิภาพและปลอดภัยมากขึ้น (FEMA, 2012)

2.2.2.2 ปัจจัยด้านถนน

ตารางที่ 2.6 มาตรการการป้องกันปัจจัยที่มีความเสี่ยงและก่อให้เกิดอุบัติเหตุของปัจจัยด้านถนน

ก่อนการเกิดอุบัติเหตุ	ระหว่างการเกิดอุบัติเหตุ	หลังการเกิดอุบัติเหตุ
1. การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) โดย ตรวจสอบกายภาพและสภาพแวดล้อมของถนนที่มีความเสี่ยงในความไม่ปลอดภัย เพื่อป้องกันปัญหาก่อนเกิด ส่งผลให้ระบบโครงข่ายถนนทั้งถนนที่ออกแบบและก่อสร้างเก่าและใหม่จะมีความปลอดภัยมากขึ้น โดยมีประเด็นในการตรวจสอบ (กระทรวงสาธารณสุขและเครือข่ายสหสาขาทั่วประเทศ, 2558) ได้แก่ 1) รูปตัดและแนวทาง เช่น ผิวทาง ไหล่ทาง ลาด คันทาง การมองเห็น ระยะปลอดภัยข้างทาง 2. ความสมบูรณ์ของป้าย เครื่องหมายจราจรและ อุปกรณ์นำทาง 3. ความอันตรายข้างทาง	การนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน เช่น การติดตั้ง GPS การนำเทคโนโลยี Alcolock (Alcohol Interlock) เป็นต้น ติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวก เช่น อุปกรณ์ดูดซับแรงกระแทก สัญญาณไฟกระพริบ แถบชะลอความเร็ว แผงกันระบบแสงไฟส่องสว่างผิวจราจรแรงเสียดทานสูง และลดความอันตรายของข้างทาง/ริมถนนโดยการเพิ่มอุปกรณ์ป้องกันการชนบริเวณข้างทาง/ริมถนน เช่น การตั้งวัตถุข้างทางที่ทำจากวัสดุไม่อันตราย เช่น ใช้หลักนำทางด้วยพลาสติกและเสาสามารถล้มหรือขาดได้ง่ายเมื่อถูกชน ติดตั้งหรือซ่อมแซมอุปกรณ์กันชนหรือกันออกนอก	1. การซ่อมแซมถนนและอุปกรณ์ จราจรควรมีการซ่อมแซมและการบำรุงรักษาทางและอุปกรณ์ให้อยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้ดี ผู้ใช้ถนนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการขับขี่ อีกทั้งเป็นการยืดอายุการใช้งาน และประหยัดงบประมาณในภาพรวมอีกด้วย ซึ่งวิธีการซ่อมความชำรุดเสียหายมีลักษณะที่แตกต่างกันออกไป จึงต้องเลือกวิธีการซ่อมให้ถูกต้องกับลักษณะความเสียหาย เช่น การซ่อมแซมถนนให้ลักษณะของผิวทางเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด (กรมทางหลวงชนบท, 2555) 2. ลดความแออัดอันของจราจร ควรเตรียมพร้อมอุปกรณ์การกู้ภัย และ

ตารางที่ 2.6 มาตรการการป้องกันปัจจัยที่มีความเสี่ยงและก่อให้เกิดอุบัติเหตุของปัจจัยด้านถนน (ต่อ)

ก่อนการเกิดอุบัติเหตุ	ระหว่างการเกิดอุบัติเหตุ	หลังการเกิดอุบัติเหตุ
4. การมองเห็นในเวลากลางคืน 5. ความปลอดภัยบริเวณทางแยกและทางเชื่อม 6. การอำนวยความสะดวกบริเวณทางโค้ง 7. การอำนวยความสะดวกสำหรับจักรยานและ จักรยานยนต์ 8. อุปกรณ์อำนวยความสะดวกอื่น ๆ เช่น Pavement Antiskid และ Shoulder Rumble Strip เป็นต้น 2. การแก้ไขจุดเสี่ยง/ จุดอันตราย (Black Spot Improvement) เป็นการปรับปรุงหรือแก้ไขจุดหรือบริเวณที่มีจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยครั้งให้มีความปลอดภัยมากขึ้นด้วยวิธีทางด้านวิศวกรรมจราจร (วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ และกรมทางหลวง, 2559) โดยการที่จะกำหนดจุดเสี่ยงอันตราย (Black Spot) โดยทั่วไปจะอาศัยสถิติการเกิดอุบัติเหตุเป็นดัชนีในการกำหนด เช่น ออสเตรเลีย ได้กำหนดเกณฑ์ให้บริเวณที่มีอุบัติเหตุซึ่งผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต (Casualty Crashes) 3 ครั้ง ใน 1 ปีใด ๆ ภายในช่วงเวลา 3 - 5 ปี	เส้นทาง เช่น สิ่งกีดขวาง (Barrier) ติดตั้งอุปกรณ์ลดแรงกระแทกจากการชน	วิธีการลดการติดขัดของจราจรที่เกิดการอุบัติเหตุ ทำให้การเคลื่อนที่ของยานพาหนะสามารถเคลื่อนที่ได้อย่างช้าหรือไม่เคลื่อนที่เลย

2.2.2.4 ปัจจัยด้านอื่น ๆ

ตารางที่ 2.7 มาตรการการป้องกันปัจจัยที่มีความเสี่ยงและก่อให้เกิดอุบัติเหตุของปัจจัยด้านอื่น ๆ

ก่อนการเกิดอุบัติเหตุ	ระหว่างการเกิดอุบัติเหตุ	หลังการเกิดอุบัติเหตุ
ออกแบบสภาพแวดล้อมโดยคำนึงถึงทัศนวิสัยในการมองของผู้ใช้จักรยานยนต์และให้ข้อมูลด้านการช่วยเหลือผู้ได้รับบาดเจ็บเบื้องต้น เช่น	การให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประสบอุบัติเหตุจากผู้ร่วมเหตุการณ์หรืออยู่ในเหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุ เพื่อลดความรุนแรงของการบาดเจ็บได้	มาตรการจัดการสภาพแวดล้อม/ สิ่งแวดล้อมที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งที่อุปสรรคทางธรรมชาติ เช่น ต้นไม้ที่บดบังป้ายหรือสัญญาณไฟจราจร

ตารางที่ 2.7 มาตรการการป้องกันปัจจัยที่มีความเสี่ยงและก่อให้เกิดอุบัติเหตุของปัจจัยด้านอื่น ๆ (ต่อ)

ก่อนการเกิดอุบัติเหตุ	ระหว่างการเกิดอุบัติเหตุ	หลังการเกิดอุบัติเหตุ
หมายเลขติดต่อของระบบพยาบาลฉุกเฉิน การฝึกทักษะการปฐมพยาบาลเบื้องต้นแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคน เพื่อสามารถช่วยเหลือผู้บาดเจ็บเบื้องต้นได้ระหว่างได้หน่วยแพทย์ฉุกเฉิน		และอุปสรรคที่เกิดจากการกระทำของคน กล่าวคือ สิ่งบั่นทอนความสามารถในการขับขี่ให้ลดลงจากการกระทำของคน เช่น การเผลอชะงะหรือหยุดริมหาง การติดป้ายโฆษณาให้ลดลง เพื่อเพิ่มทัศนวิสัยในการมองของผู้ขับขี่ดีขึ้น

2.2.3 ตัวชี้วัดความปลอดภัยทางถนน

ตัวชี้วัดความปลอดภัยทางถนน (Safety Performance Indicators: SPIs) เป็นการวัดประสิทธิภาพของการจัดการความปลอดภัยทางถนน ซึ่งคิดค้นโดยหน่วยงาน Land Traffic Safety Authority ประเทศนิวซีแลนด์ในปี พ.ศ. 2543 และมีการปรับปรุงโดยหน่วยงาน European Transport Safety Council (ETSC) ในเวลาต่อมา ซึ่งประเทศในทวีปยุโรปได้มีการนำตัวชี้วัดความปลอดภัยทางถนนมาใช้ในการวัดประสิทธิภาพของการจัดการความปลอดภัยทางถนน (ETSC, 2008) โดยตัวชี้วัดความปลอดภัยทางถนนที่ครอบคลุมปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน คือ คน ยานพาหนะ และถนน ได้แก่

1) ตัวชี้วัดด้านเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์และสารเสพติด (Alcohol and drugs indicators) ประกอบไปด้วย ร้อยละของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุอันมีผู้ขับขี่ที่ดื่มแอลกอฮอล์อย่างน้อย 1 คนเกี่ยวข้องและร้อยละของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุอันมีผู้ขับขี่ที่เสพสารเสพติดอย่างน้อย 1 คนเกี่ยวข้อง

2) ตัวชี้วัดด้านความเร็ว (Speed indicators) ประกอบไปด้วย ร้อยละของผู้ขับขี่ที่ขับขี่ยานพาหนะเกิดความเร็วที่กำหนด ค่าเฉลี่ยความเร็วของประเภทถนนและประเภทยานพาหนะในช่วงเวลากลางวัน และค่าเฉลี่ยความเร็วของประเภทถนนและประเภทยานพาหนะในช่วงเวลากลางคืน

3) ตัวชี้วัดด้านระบบป้องกัน (Protective systems indicators) ประกอบไปด้วยด้านการคาดเข็มขัดนิรภัย ได้แก่ ร้อยละของประชาชนที่คาดเข็มขัดนิรภัยในที่นั่งแถวแรก (front seats) ของรถยนต์หรือรถตู้ที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 3.5 ตัน ร้อยละของประชาชนที่คาดเข็มขัดนิรภัยในที่นั่งแถวหลัง (rear seats) ของรถยนต์หรือรถตู้ที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 3.5 ตัน ร้อยละของเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 12 ปีที่มีการใช้เบาะนั่งเด็กในที่นั่งแถวแรกหรือแถวหลังของรถยนต์ ร้อยละของประชาชนที่คาดเข็มขัดนิรภัยในที่นั่งแถวแรกของรถบัส (ที่มีน้ำหนัก 3.5 ตันขึ้นไป) หรือรถบรรทุก และร้อยละของประชาชนที่คาดเข็มขัดนิรภัยในรถบัส ด้านการสวมหมวกนิรภัย ได้แก่ ร้อยละของประชาชนที่ขี่จักรยานพร้อมสวมหมวกนิรภัย ร้อยละของประชาชนที่ขี่รถจักรยานยนต์พร้อมสวมหมวกนิรภัย และร้อยละของประชาชนที่ซ้อนรถจักรยานพร้อมสวมหมวกนิรภัย

4) ตัวชี้วัดด้านไฟติดรถยนต์ที่ส่องสว่างในเวลากลางวัน (Daytime running lights indicators: DSL) ประกอบไปด้วยอัตราทั้งของการใช้ไฟติดรถยนต์ที่ส่องสว่างในเวลากลางวัน อัตราการใช้ไฟติดรถยนต์ที่ส่องสว่างในเวลากลางวันต่อประเภทถนน และอัตราการใช้ไฟติดรถยนต์ที่ส่องสว่างในเวลากลางวันต่อประเภทยานพาหนะ

5) ตัวชี้วัดด้านยานพาหนะ (Vehicle indicators) ประกอบไปด้วย ระบบป้องกันความปลอดภัยและอายุของรถยนต์ และส่วนประกอบของยานพาหนะ

6) ตัวชี้วัดด้านถนน (Roads indicators) ประกอบไปด้วย ด้านการออกแบบโครงข่าย ได้แก่ ประเภทของทางแยกและความหนาแน่นของทางแยก ด้านการออกแบบถนน ได้แก่ ค่าคะแนนการป้องกันของ EuroNCAP (RPS) ส่วนแบ่งของถนนที่มีที่กั้นระหว่างถนน และส่วนแบ่งของถนนที่มีที่กั้นริมถนน

7) ตัวชี้วัดด้านการจัดการบาดเจ็บ (Trauma management indicators) ประกอบไปด้วย ร้อยละของการติดต่อการขอรับบริการทางการแพทย์ฉุกเฉินเนื่องจากอุบัติเหตุทางถนน ค่าเฉลี่ยของการเดินทางของหน่วยงานที่ให้บริการทางการแพทย์ฉุกเฉินมายังจุดเกิดเหตุ จำนวนเจ้าหน้าที่ที่ให้บริการทางการแพทย์ฉุกเฉินทั้งหมดต่อประชาชน 10,000 คน จำนวนเตียงในโรงพยาบาลทั้งหมดต่อประชากร 10,000 คน ค่าเฉลี่ยของช่วงเวลาที่นอนรักษาที่โรงพยาบาลหลังจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ส่วนแบ่งของผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตที่มีการรักษาในโรงพยาบาล ส่วนแบ่งของผู้บาดเจ็บที่เสียชีวิตระหว่างการรักษาในโรงพยาบาล และส่วนแบ่งค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ

โดยประเทศต่าง ๆ ในทวีปยุโรปได้ส่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการตัวชี้วัดให้กับหน่วยงาน European Transport Safety Council (ETSC) เพื่อประเมินประสิทธิภาพของการจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศตนเอง (European Commission, 2007) ดังแสดงในตารางที่ 2.8

ตารางที่ 2.8 ตัวอย่างประเทศส่งข้อมูลให้ ETSC ในการทำ SPIs

ประเทศ	แอลกอฮอล์และสารเสพติด	ความเร็ว	ระบบการป้องกัน	DRL	ยานพาหนะ	ถนน	การจัดการการบาดเจ็บ
เบลเยียม	+	+	+	-	+	+	+
เชค	+	+	+	+	+	+	+
เดนมาร์ก	+	+	+	-	+	+	+
เยอรมนี	+	-	+	-	+	/	+
เอสโตเนีย	+	+	+	+	+	+	+
ฮังการี	+	+	+	-	+	+	+
เนเธอร์แลนด์	+	+	+	+	+	+	+
ออสเตรีย	+	+	+	-	+	/	+
สวีเดน	+	/	+	-	+	+	+
สหราชอาณาจักร	+	+	+	-	+	-	+
นอร์เวย์	+	+	+	-	+	+	+

ที่มา: European Transport Safety Council, 2008.

หมายเหตุ: “+” = ข้อมูลสามารถนำไปใช้ได้ “/” = ข้อมูลไม่สามารถนำไปใช้ได้ “-” = ไม่มีข้อมูล

2.3 สถานการณ์และแนวโน้มความปลอดภัยทางถนน

2.3.1 สถานการณ์และแนวโน้มความปลอดภัยทางถนนของโลก

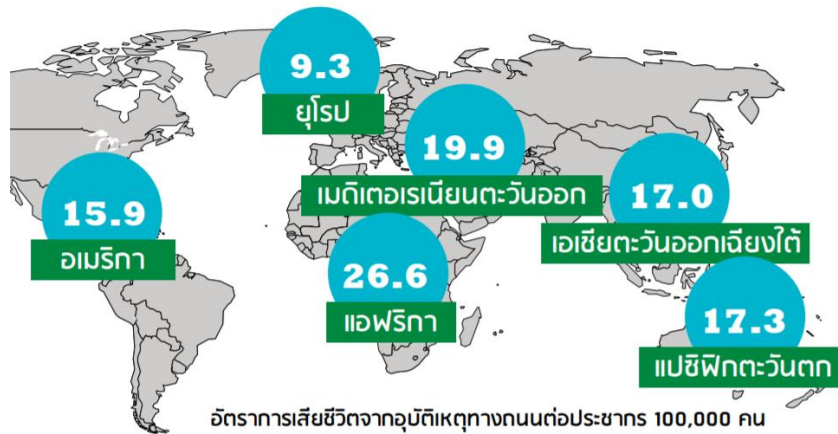
จากข้อมูลสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของโลกชี้ให้เห็นถึงความสูญเสียจากการเสียชีวิตอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทั่วโลกในปี พ.ศ. 2556 โดยประมาณคือ 1,250,000 คน และมีแนวโน้มคงที่อย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 ถึงแม้การครอบครองยานพาหนะและประชากรจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าว แต่หากพิจารณาเปรียบเทียบกับจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่ได้คาดการณ์ไว้ว่าน่าจะมีการเสียชีวิตเพิ่มขึ้นหากไม่มีการดำเนินการใด ๆ ในช่วงทศวรรษความปลอดภัยทางถนน พบว่าการดำเนินการด้านมาตรการต่าง ๆ ที่ได้มีการดำเนินการอยู่ในช่วงเวลาที่ผ่านมามีประสิทธิภาพในการหยุดยั้งการเสียชีวิตบนท้องถนนได้จริง แม้ว่าจะยังไม่สามารถลดจำนวนผู้เสียชีวิตได้อย่างที่คาดการณ์ไว้ องค์การอนามัยโลกชี้ให้เห็นว่ากลุ่มประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลาง มีแนวโน้มสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนที่เลวร้ายมากขึ้นเมื่อเทียบกับประเทศในกลุ่มที่มีรายได้สูง (WHO, 2015) ซึ่งพบว่าตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 เป็นต้นมา จำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้นใน 68 ประเทศ โดยร้อยละ 84 เป็นประเทศรายได้ต่ำหรือปานกลาง โดยเฉพาะประเทศรายได้ต่ำมีอัตราการเสียชีวิตสูงกว่าประเทศรายได้สูงถึง 2 เท่า อีกทั้งยังพบความสัมพันธ์กันระหว่างอัตราการเสียชีวิตกับจำนวนการใช้รถยนต์ กล่าวคือ ร้อยละ 90 ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นในประเทศรายได้ต่ำหรือประเทศรายได้ปานกลาง ทั้ง ๆ ที่ประเทศเหล่านี้มียานพาหนะรวมกันเพียงร้อยละ 54 ของจำนวนยานพาหนะทั้งโลกก็ตาม เช่น ภูมิภาคแอฟริกา เป็นภูมิภาคที่มีประเทศรายได้ต่ำและปานกลาง มีจำนวนคนเดินเท้าและคนใช้จักรยานมากกว่าภูมิภาคอื่น แต่มีอัตราการเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูงถึงร้อยละ 43 ของการเสียชีวิตทั้งหมดที่เกิดจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในขณะที่ภูมิภาคยุโรปมีจำนวนยานพาหนะเพิ่มขึ้นทุกปี แต่อัตราการเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนกลับลดลง ตัวเลขเหล่านี้สามารถสะท้อนให้เห็นภาพส่วนหนึ่งอันเกี่ยวข้องกับระดับของมาตรการความปลอดภัยที่นำมาใช้ป้องกันอุบัติเหตุแก่ผู้ใช้นถนนกลุ่มต่าง ๆ

ตารางที่ 2.9 จำนวนการเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนในประเทศต่าง ๆ พ.ศ. 2553 – 2556

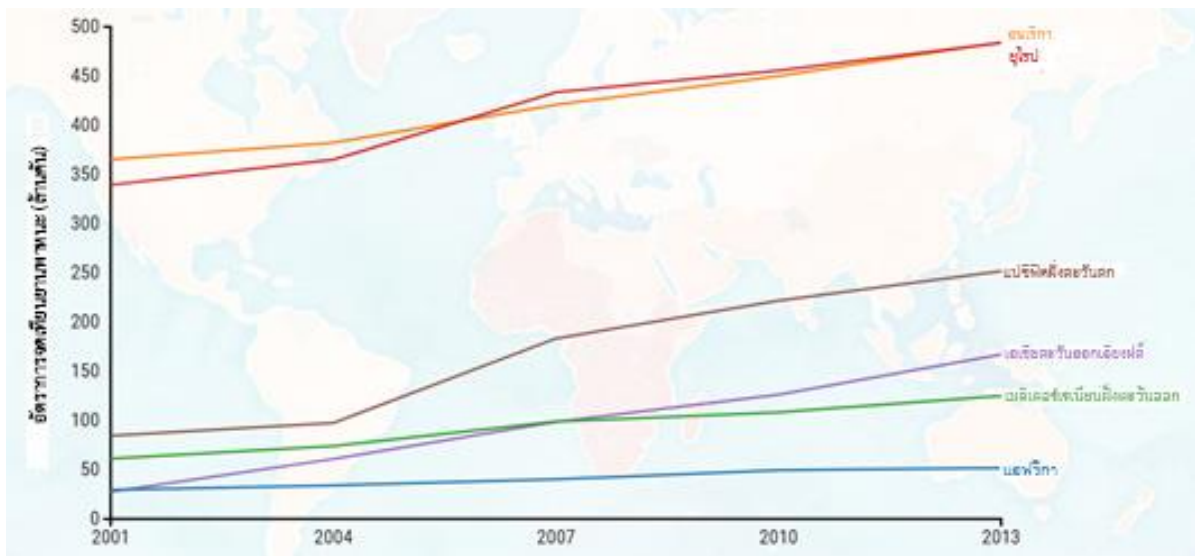
ฐานะรายได้ประเทศ*	จำนวนประชากร (ร้อยละ)	การเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน (ร้อยละ)	รถยนต์ที่จดทะเบียน (ร้อยละ)	การเสียชีวิตที่ลดลง		การเสียชีวิตที่เพิ่มขึ้น	
				ประเทศ (จำนวน)	ร้อยละ	ประเทศ (จำนวน)	ร้อยละ
ประเทศรายได้ต่ำ	12	16	1	4	5.06	23	33.82
ประเทศรายได้ปานกลาง	70	74	53	40	50.63	34	50.00
ประเทศรายได้สูง	18	10	46	35	44.31	11	16.18

ที่มา: Global Status Report On Road Safety 2015 จากองค์การอนามัยโลก, 2558.

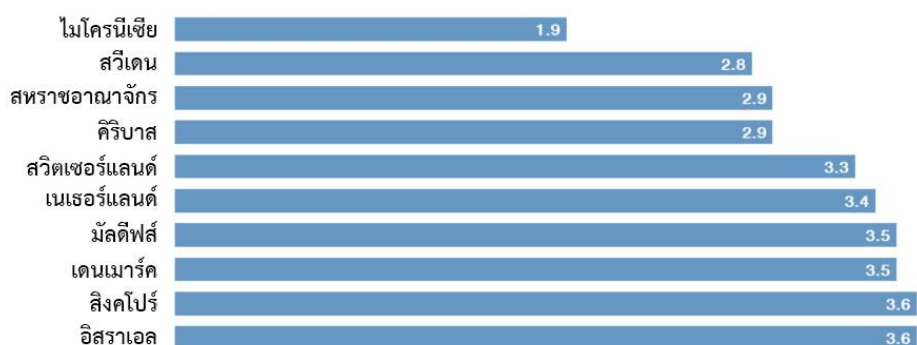
หมายเหตุ: ฐานะรายได้ประเทศแบ่งตามการประเมินรายได้ประชาชาติต่อหัว (GNI per capita) ของธนาคารโลก



ภาพที่ 2.3 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในภูมิภาคต่าง ๆ
ที่มา: องค์การอนามัยโลก, 2558.



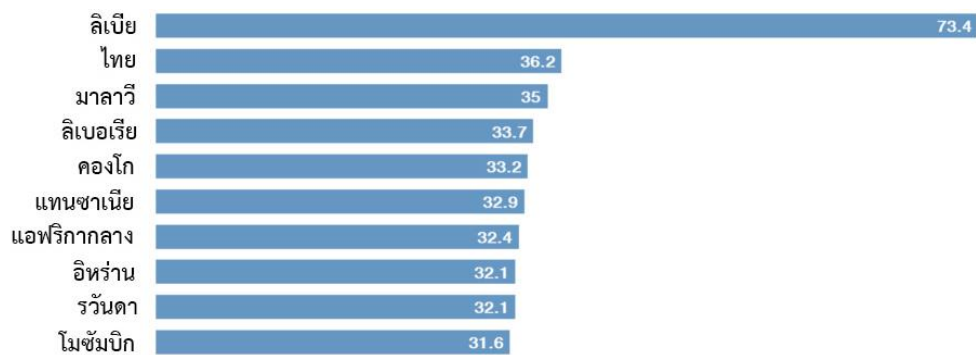
ภาพที่ 2.4 จำนวนการจดทะเบียนของยานพาหนะใหม่ในภูมิภาคต่าง ๆ
ที่มา: องค์การอนามัยโลก, 2558.



ภาพที่ 2.5 ประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร 1 แสนคน
น้อยที่สุดของโลก พ.ศ. 2558 ที่มา: องค์การอนามัยโลก, 2558.

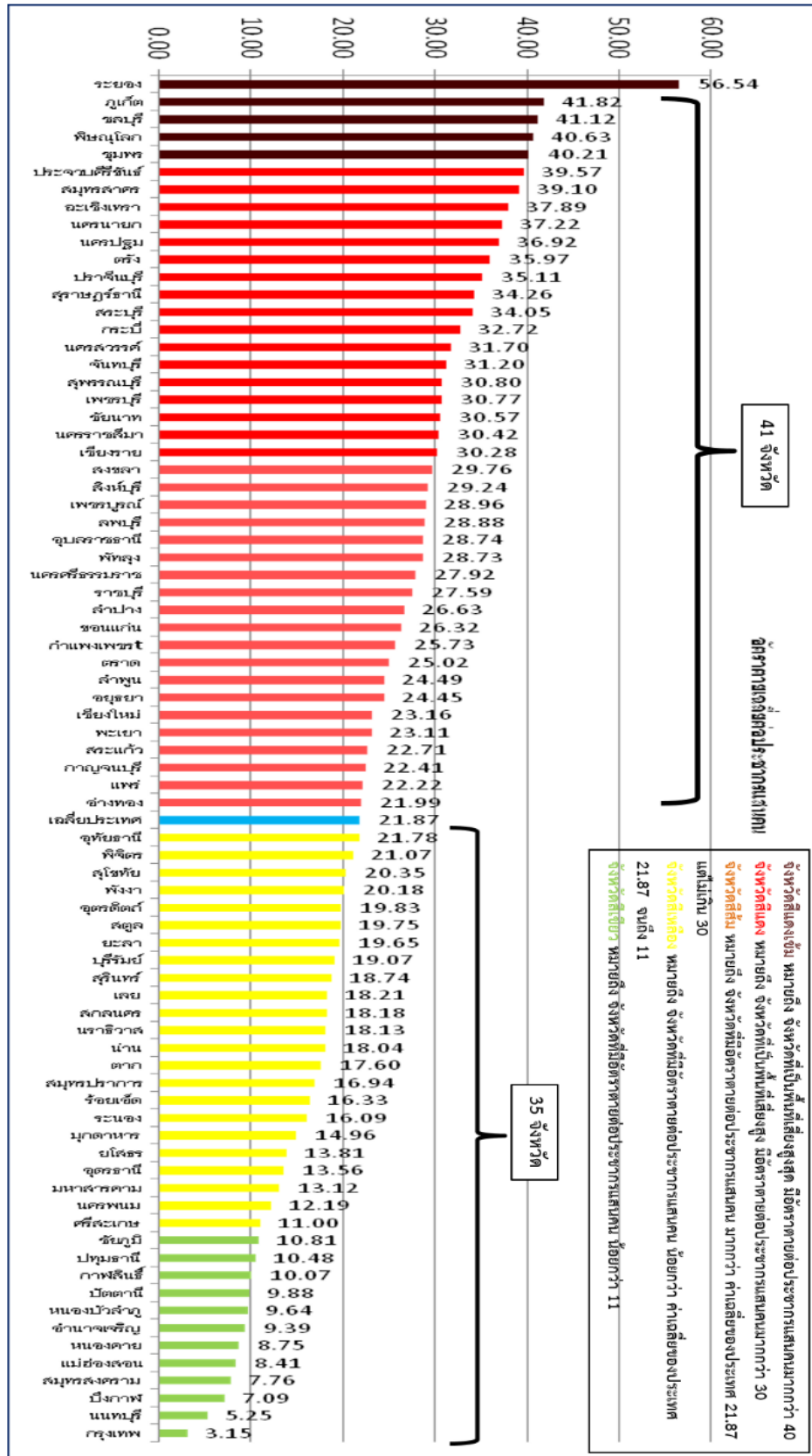
2.3.2 สถานการณ์และแนวโน้มความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

จากการรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนนขององค์การอนามัยโลก พ.ศ. 2558 พบว่าประเทศไทยถูกจัดให้อยู่ในกลุ่มประเทศที่มีรายได้ปานกลาง ซึ่งมีแนวโน้มของการมีด้านความปลอดภัยทางถนนที่ต่ำกว่าเดิม ประกอบกับเป็นประเทศที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอยู่ในอันดับ 2 ของโลกและอันดับ 1 ของกลุ่มภูมิภาคอาเซียน คือ มีอัตราการเสียชีวิตอยู่ที่ 36.2 คนต่อประชากร 1 แสนคน หรือประมาณ 24,237 คน อีกทั้งยังพบว่าจังหวัดในประเทศไทยมากกว่าครึ่งมีอัตราการเสียชีวิตที่สูงมาก คือ มีอัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 1 แสนคนมากกว่า 30 คน ซึ่งเลยระดับอัตราการเสียชีวิตที่คาดการณ์ไว้ที่ 22 คนต่อประชากร 1 แสนคน (กรมควบคุมโรค, 2017) แสดงให้เห็นว่าประเทศไทยนั้นมีความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับสูงเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ และมาตรฐานความปลอดภัยของประเทศไทยยังอยู่ในระดับต่ำ ถึงแม้ว่าประเทศไทยจะเข้าร่วมปฏิบัติการขับเคลื่อนทศวรรษความปลอดภัยทางถนนของโลกตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554 แต่ยังไม่ประสบกับปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนน อาจเนื่องมาจากประสิทธิภาพในการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนและการบังคับใช้กฎหมายนั้นค่อนข้างต่ำ



ภาพที่ 2.6 ประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร 1 แสนคนมากที่สุดของโลก พ.ศ. 2558
ที่มา: องค์การอนามัยโลก, 2558.

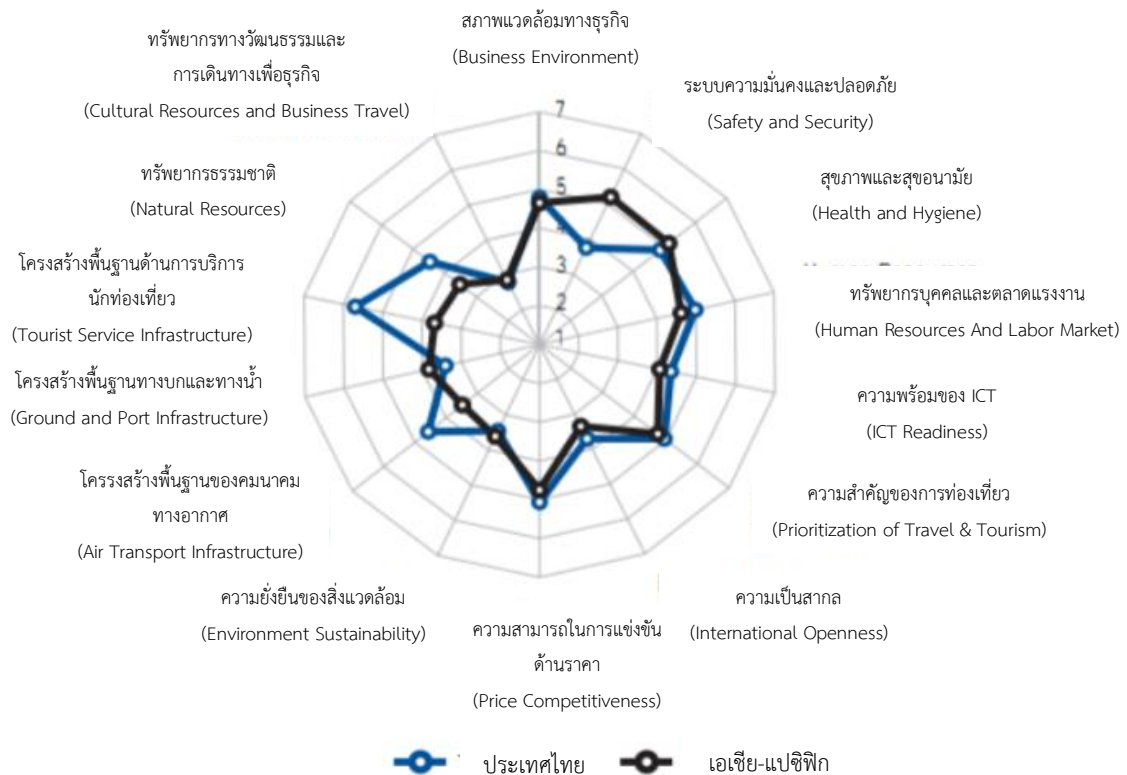
การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่



ภาพที่ 2.7 อัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 1 แสนคนของแต่ละจังหวัด พ.ศ. 2557

ที่มา: สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข, 2557.

หากพิจารณาขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทยพบว่ายังอยู่ในระดับต่ำกว่าประเทศคู่แข่ง (Travel and Tourism Competitiveness Index, 2557) โดยมีปัจจัยสำคัญที่เป็นจุดอ่อนของการท่องเที่ยวไทยอันส่งผลให้ขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยว คือ ด้านความปลอดภัย ซึ่งอยู่ในอันดับที่ 132 ของโลก เป็นเหตุให้ประเทศไทยมีภาพลักษณ์ด้านลบในเรื่องของปัญหาความปลอดภัย ส่งผลต่อความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยวอีกด้วย



ภาพที่ 2.8 อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย

ที่มา: World Economic Forum. 2015. The Travel & Tourism Competitiveness Report, 2015.

2.3.3 สถานการณ์และแนวโน้มความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่

จังหวัดเชียงใหม่เป็นจังหวัดที่มีพื้นที่เสี่ยงด้านความปลอดภัยทางถนน เนื่องจากมีอัตราตายต่อประชากร 1 คนมากกว่า ค่าเฉลี่ยของประเทศ 21.87 แต่ไม่เกิน 30 (กรมควบคุมโรค, 2017) ประกอบกับจากสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่ที่มีแนวโน้มของจำนวนการเกิดอุบัติเหตุทางถนนไม่คงที่ ประกอบกับเป็นจังหวัดที่มีพื้นที่จุดเสี่ยง/ จุดอันตรายบนถนนสายหลักของทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงชนบทที่เกิดอุบัติเหตุสูงในอันดับที่ 9 ของประเทศไทย (แผนปฏิบัติการป้องกันอุบัติเหตุและอำนวยความสะดวก โดย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), 2560) และเป็นจังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตต่อประชากร 1 แสนคนจากอุบัติเหตุทางถนนมากเป็นอันดับต้น ๆ ของประเทศ รวมถึงเป็นจังหวัดที่มีอัตราการจับกุมการทำผิดกฎจราจรสูงเป็นอันดับ 1 ของภาคเหนือและสูงกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ (รายงานสถานการณ์ความ

ปลอดภัยทางถนนประเทศไทย โดยแผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด (สอจร., 2557) แสดงให้เห็นว่าความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่อยู่ในระดับที่มีความปลอดภัยน้อย

อีกทั้งประกอบกับจังหวัดเชียงใหม่เป็นจังหวัดท่องเที่ยวที่มีการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะที่หลากหลาย เช่น รถสองแถว รถสามล้อ รถแท็กซี่ และรถจักรยานยนต์รับจ้าง รวมถึงการให้เช่าของรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ ส่งผลให้การเดินทางภายในจังหวัดมีความสะดวกสบาย การเช่ารถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ เป็นรูปแบบการเดินทางที่ตอบสนองกับนักท่องเที่ยวได้มากกว่า แต่ต้องประสบกับปัญหาการหาที่จอดรถ ทำให้การเดินทางภายในตัวเมืองของนักท่องเที่ยวนิยมเดินทางด้วยการเช่ารถจักรยานยนต์ อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาจากค่าเช่ารถจักรยานยนต์ที่มีราคาไม่สูง เมื่อเทียบกับค่าเช่ารถจักรยานยนต์ของต่างประเทศ รวมถึงการใช้รถจักรยานยนต์นั้นสะดวกต่อการหาที่จอดรถมากกว่ารถยนต์ ทว่านักท่องเที่ยวต่างชาติบางส่วนไม่คุ้นเคยและไม่ทราบกฎจราจรของประเทศไทย และมีอุปสรรคภาษาในการสื่อสารให้เกิดความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนน ประกอบกับประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์สูงจากการจัดอันดับอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร 1 แสนคนขององค์การอนามัยโลก ส่งผลให้นักท่องเที่ยวเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูง โดยเฉพาะจังหวัดที่โดดเด่น มีชื่อเสียงด้านท่องเที่ยวและเป็นที่ยอมรับสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติในการเดินทางท่องเที่ยว ย่อมส่งผลให้มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าจังหวัดอื่น ๆ อีกทั้งยังส่งผลกระทบต่อรายได้และภาพลักษณ์ของประเทศอีกด้วย เนื่องจากความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยวนั้นลดลงและเสียค่าใช้จ่ายชดเชยแก่นักท่องเที่ยวที่ได้รับบาดเจ็บเป็นจำนวนเงินหลายล้านบาท (บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ, 2555)

ตารางที่ 2.10 เปรียบเทียบจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ได้ประสบอุบัติเหตุทางถนนระหว่างจังหวัดท่องเที่ยว ยอดนิยมสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ พ.ศ. 2556 - 2558

จังหวัด	พ.ศ.2556			พ.ศ.2557			พ.ศ.2558		
	จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ (คน)	จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บ (คน)	จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)	จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ (คน)	จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บ (คน)	จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)	จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ (คน)	จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บ (คน)	จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)
กทม.	17,467,750	190	6	17,031,723	289	4	19,586,811	358	7
ภูเก็ต	8,034,981	318	2	8,085,616	321	3	9,095,355	425	2
เชียงใหม่	2,097,782	512	13	2,342,309	812	13	2,563,983	1217	15
ชลบุรี	7,070,091	129	5	6,337,171	169	9	6,803,475	168	5
พังงา	700,622	24	1	604,334	22	-	668,187	32	-
กระบี่	1,772,216	18	2	1,820,702	15	1	1,907,235	15	1
สุราษฎร์ธานี	2,664,225	33	4	2,870,070	33	4	3,094,487	69	1

ที่มา: ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน, สำนักงานสถิติแห่งชาติ, กรมการท่องเที่ยว และสำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬา จังหวัดเชียงใหม่, 2557

2.4 สถานการณ์และแนวโน้มของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์

2.4.1 สถานการณ์และแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของโลก

จากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2558 (Global Status Report On Road Safety 2015, 2015) พบว่าในปี พ.ศ. 2558 ประเภทยานพาหนะที่มีการเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด คือ รถยนต์ (คิดเป็นร้อยละ 31 จากจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในโลก) รองลงมา คือ จักรยานยนต์ (คิดเป็นร้อยละ 23) คนเดินเท้าจำนวนร้อยละ 22 คนใช้จักรยานมีจำนวนร้อยละ 4 และยานพาหนะประเภทอื่น ๆ มีจำนวนร้อยละ 21 อย่างไรก็ตามพบว่าสัดส่วนของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ไม่ได้ลดลงจากปี พ.ศ. 2556 (Global Status Report On Road Safety 2013, 2013) และแสดงให้เห็นถึงแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ที่มีแนวโน้มที่คงที่ ทว่าหากพิจารณาการกระจายของข้อมูลในรายภูมิภาคตามการแบ่งขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) พบว่าปี พ.ศ. 2556 ภูมิภาคแปซิฟิกฝั่งตะวันตก (Western Pacific Region) มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ต่อประชากร 1 แสนคนมากที่สุด (ร้อยละ 36 จากจำนวนผู้เสียชีวิตทางถนนทั้งหมดของภูมิภาคแปซิฟิกฝั่งตะวันตก) และภูมิภาคที่มีอัตราการผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ต่อประชากร 1 แสนคนน้อยที่สุด คือ ภูมิภาคแอฟริกา (Africa Region) คิดเป็นร้อยละ 7 จากจำนวนผู้เสียชีวิตทางถนนทั้งหมดของภูมิภาคแอฟริกา

ในปี พ.ศ. 2558 ภูมิภาคแปซิฟิกฝั่งตะวันตกมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ต่อประชากร 1 แสนคนลดลงเหลือร้อยละ 34 จากจำนวนผู้เสียชีวิตทางถนนทั้งหมดของภูมิภาคแปซิฟิกฝั่งตะวันตก รวมถึงภูมิภาคยุโรป (Europe Region) และภูมิภาคเมดิเตอร์เรเนียนฝั่งตะวันออก (Eastern Mediterranean) ที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ต่อประชากร 1 แสนคนลดลงมากกว่าภูมิภาคอื่น ซึ่งสวนทางกับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (South-East Asia) โดยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ต่อประชากร 1 แสนคนเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 34 จากจำนวนผู้เสียชีวิตทางถนนทั้งหมดของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และภูมิภาคอเมริกา (America Region) ที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ต่อประชากร 1 แสนคนเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 20 จากเดิมมีเพียงร้อยละ 15 จากจำนวนผู้เสียชีวิตทางถนนทั้งหมดของภูมิภาคอเมริกา ทั้งนี้เนื่องจากประเทศส่วนใหญ่ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และภูมิภาคอเมริกาไม่มีกฎหมายบังคับการสวมหมวกนิรภัยหรือมีกฎหมายบังคับสวมหมวกนิรภัย แต่ไม่ได้มาตรฐาน ส่งผลให้จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีจำนวนเพิ่มขึ้น ดังตารางที่ 2.11

ตารางที่ 2.11 ร้อยละของอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ต่อประชากร 1 แสนคน (แบ่งตามภูมิภาค WHO: WHO Regions)

ภูมิภาค	จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ (ร้อยละ)		ร้อยละของการเพิ่ม(+)/ลด(-)
	2556	2558	
โลก	23	23	0.00
อเมริกา	15	20	0.25
ยุโรป	12	9	-0.33
แอฟริกา	7	7	0.00
เอเชียตะวันออกเฉียงใต้	33	34	0.03
แปซิฟิกฝั่งตะวันตก	36	34	-0.06
เมดิเตอร์เรเนียนฝั่งตะวันออก	14	11	-0.27

ที่มา: Global Status Report On Road Safety โดย WHO, 2013, 2015.

หมายเหตุ: ประเทศไทยเป็นประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

2.4.2 สถานการณ์และแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของประเทศไทย

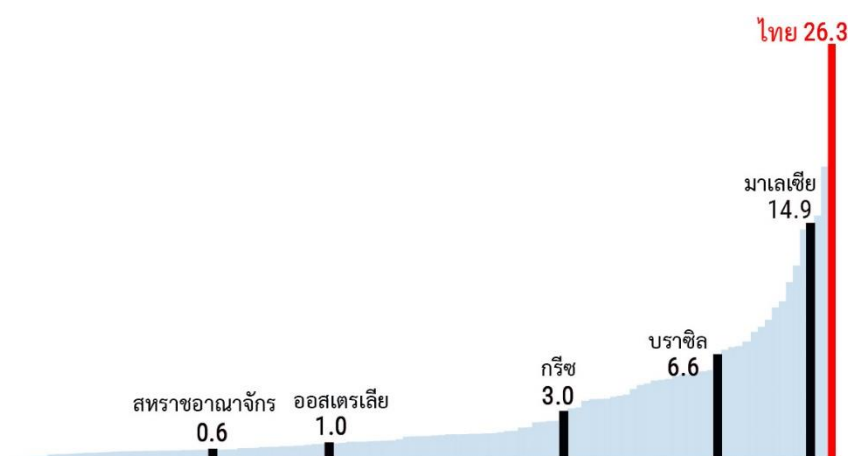
ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นภูมิภาคที่มีอัตราการผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มากที่สุดและเป็นภูมิภาคที่มีอัตราการเสียชีวิตเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2558 ร้อยละ 0.03 จากปี พ.ศ. 2556 ซึ่งประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่อยู่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Global Status Report On Road Safety 2015, 2015) ประกอบกับสถิติการเกิดอุบัติเหตุและจำนวนผู้เสียชีวิตทางถนนของประเทศไทยพบว่าในปี พ.ศ. 2554-2556 มีจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมดลดลงจากปี พ.ศ. 2553 โดยมีสัดส่วนของอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์มากที่สุด แต่จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในปี พ.ศ. 2554 กลับเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2553 ถึงร้อยละ 39.43 อีกทั้งยังพบว่าจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีมากถึงร้อยละ 40.53 ของจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมดจากอุบัติเหตุ ทั้งที่ในช่วงปี พ.ศ. 2555-2558 จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีแนวโน้มลดลงเรื่อย ๆ จากปี พ.ศ. 2554 ที่มีจำนวนผู้เสียชีวิต 5,699 คน เหลือ 5,337 คนในปีพ.ศ. 2558 แต่หากพิจารณาสัดส่วนของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์จากจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมดด้วยอุบัติเหตุพบว่าสัดส่วนนั้นเพิ่มขึ้นทุก ๆ ปี กล่าวคือ ในปี พ.ศ. 2554 มีสัดส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์อยู่ที่ร้อยละ 40.53 แต่ในปีพ.ศ. 2558 มีสัดส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มากถึงร้อยละ 59.85 แสดงให้เห็นว่าแนวโน้มของการเพิ่มขึ้นของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยมีแนวโน้ม ถึงแม้ว่ามีการนำหลักการ 5 เสาหลักของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติและองค์การอนามัยโลกมาเป็นแนวทางในการดำเนินงานการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงครึ่งหนึ่งจากเดิมภายในปี พ.ศ. 2563

ตารางที่ 2.12 สถิติอุบัติเหตุและจำนวนผู้เสียชีวิตของประเทศไทย พ.ศ.2553 - 2558

ปี	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด (ครั้ง)	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์		จำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมดจากอุบัติเหตุ		จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์		
		จำนวน (ครั้ง)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร 1 แสนคน	จำนวน (คน)	ร้อยละ	อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร 1 แสนคน
2553	83,093	19,905	36.27	13,766	21.6	4,364	31.70	6.85
2554	68,583	19,703	35.19	14,062	21.9	5,699	40.53	8.88
2555	61,114	19,535	34.63	14,064	21.9	5,785	41.13	9.01
2556	61,323	19,617	31.99	14,801	22.9	5,593	37.79	8.65
2557	66,182	23,266	35.15	15,069	23.2	5,394	35.80	8.30
2558	71,054	27,388	38.55	14,516	22.3	8,688	59.85	13.35

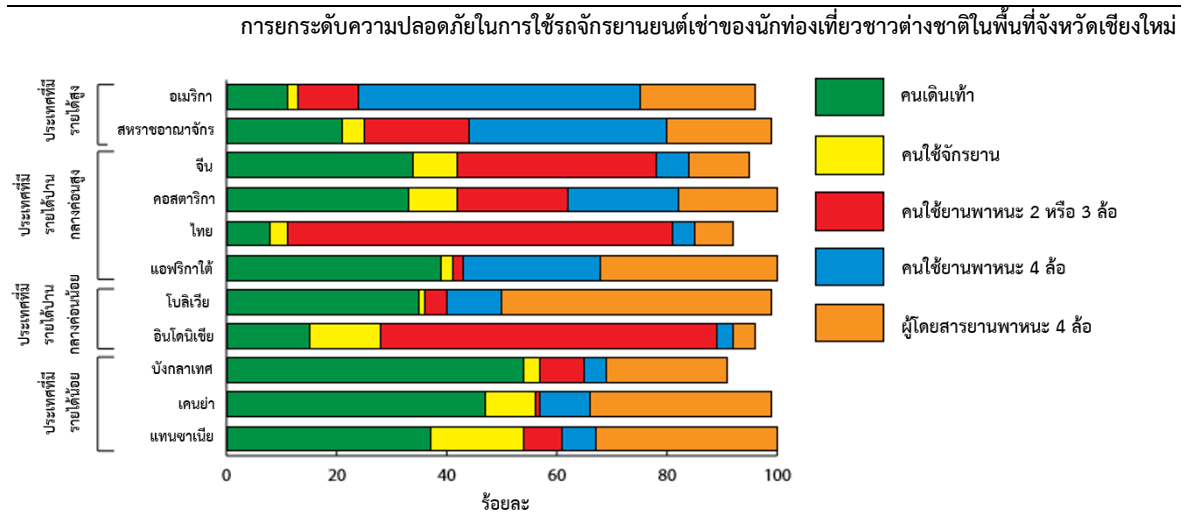
ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักงานสถิติแห่งชาติ และสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข, 2553-2558.

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในประเทศไทยจะลดลงทุกปี แต่ประชาชนยังมีการละเมิดกฎหมายและกฎจราจรในการขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนน เช่น ไม่สวมหมวกนิรภัย ขับขี่ในขณะที่มีอาการมึนเมาหรือ่วงนอน เป็นต้น รวมถึงยานพาหนะบางประเภทไม่ได้มาตรฐาน ส่งผลให้ประเทศไทยมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอยู่ในอันดับ 2 ของโลกและอันดับ 1 ของกลุ่มภูมิภาคอาเซียน หากพิจารณาการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์พบว่า ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่ 26.3 คนต่อประชากร 1 แสนคน ซึ่งเป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มากที่สุดในโลก (จากการจัดอันดับอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร 1 แสนคนขององค์การอนามัยโลก)



ภาพที่ 2.9 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ต่อประชากร 1 แสนคนของประเทศไทย

ที่มา: องค์การอนามัยโลก, 2558. ปรับปรุงโดยผู้วิจัย, 2560.



ภาพที่ 2.10 สัดส่วนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนแยกตามกลุ่มผู้ใช้นถนน ที่มา: FIA, 2012.

2.4.3 สถานการณ์และแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของจังหวัดเชียงใหม่

จังหวัดเชียงใหม่เป็นจังหวัด ที่มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดอันดับที่ 8 ในประเทศไทย และอันดับ 1 ของภาคเหนือ (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2559) โดยการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในจังหวัดเชียงใหม่ส่วนใหญ่เป็นการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ โดยจำนวนการเกิดอุบัติเหตุตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 เป็นต้นมามีแนวโน้มของการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มและลดตลอดเวลา โดยเฉพาะช่วงปี พ.ศ. 2550 - 2554 มีจำนวนอุบัติเหตุมากกว่า 3,000 ครั้ง แต่หลังจาก พ.ศ. 2554 อันเป็นช่วงที่ประเทศไทยมีการวางแผนความปลอดภัยทางถนนตามหลักการของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ.2554 - 2563) พบว่าจำนวนการเกิดอุบัติเหตุลดลงมาก กล่าวคือ ปี พ.ศ. 2555 สามารถลดจำนวนการเกิดอุบัติเหตุจากปี พ.ศ. 2554 ได้ร้อยละ 53.29 (สถิติการเกิดอุบัติเหตุ จากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2550 - 2555)

อย่างไรก็ตาม การเกิดอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่ในช่วงของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนนั้นมีแนวโน้มของการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มและลดตลอดเวลา แต่จำนวนการเกิดอุบัติเหตุไม่สูงเท่าก่อนช่วงประกาศการเป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน และหากพิจารณาจำนวนการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ พบว่าจำนวนการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ลดลงตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 สวนทางกับจำนวนอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้น กล่าวคือ ปีพ.ศ. 2558 มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ทั้งหมด 337 ครั้ง ลดลงจากปีพ.ศ. 2557 ที่มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ทั้งหมด 393 ครั้ง (ลดลงร้อยละ 14.25) และปี พ.ศ. 2556 ที่มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ทั้งหมด 501 ครั้ง (ลดลงร้อยละ 21.55) รวมถึงจำนวนของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุลดลงตามกัน คือ ปี พ.ศ. 2558 มีจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด 131 คน ลดลงจากปีพ.ศ. 2557 ที่มีจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด 160 คน (ลดลงร้อยละ 18.13) และปี พ.ศ. 2556 มีจำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมด 198 คน (ลดลงร้อยละ 19.19) อาจกล่าวได้ว่าการลดลงของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ อาจเป็นสาเหตุหนึ่งที่สำคัญที่ทำให้จำนวนผู้เสียชีวิตในจังหวัดเชียงใหม่ลดลงเนื่องจากสัดส่วนของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เป็นการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ อย่างไรก็ตามในปี พ.ศ. 2559 พบว่ามีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์และจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทั้งหมด

เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2558 ร้อยละ 20.21 และ 32.82 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่าความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนยังคงอยู่ ไม่ได้ลดลงจากการดำเนินงานตามแผนทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน

ตารางที่ 2.13 สถิติอุบัติเหตุและจำนวนผู้เสียชีวิตของจังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ.2556 - 2559

ปี	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุทั้งหมด (ครั้ง)	จำนวนการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์		จำนวนผู้เสียชีวิตทั้งหมดจากอุบัติเหตุ (คน)	อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร 1 แสนคน
		จำนวน (ครั้ง)	ร้อยละ		
2556	1,918	501	26.12	198	11.88
2557	1,881	393	20.89	153	9.12
2558	2,251	337	14.97	121	7.56
2559	2,338	476	20.36	240	53.34

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติและสำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2556-2559.

2.5 แผนและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

ศึกษาแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและความปลอดภัยทางถนนของโลก ประเทศไทย และจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อทราบถึงมาตรการและการดำเนินการจัดการความปลอดภัยทางถนน

2.5.1 แผนและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในระดับโลก

2.5.1.1 การจัดตั้งองค์กร Global Road Safety Partnership

ธนาคารโลกได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนในประเทศที่กำลังพัฒนา จึงได้จัดตั้งองค์กร Global Road Safety Partnership ขึ้น ภายใต้โครงการ Business Partners of Development เพื่อช่วยแก้ปัญหาอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดขึ้นบนถนนในประเทศกำลังพัฒนา สมาชิกของ GRSP ประกอบด้วยภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคมจุดมุ่งหมายหลังเพื่อริเริ่มวิธีการปรับปรุงความปลอดภัยบนถนนโดยให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาในแต่ละประเทศ และได้นำความคิดริเริ่มของการรวมตัวของภาครัฐและเอกชนในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนภายใต้โครงการ GRSP มาเสนอแนะเพื่อหาแนวทางความร่วมมือในไทย ซึ่งได้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลชุดนี้และกระทรวงคมนาคม ซึ่งถือว่าความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินเป็นนโยบายที่สำคัญที่ต้องดำเนินการ

ในระยะแรก Thailand Global Road Safety Partnership (Thailand GRSP) ได้ดำเนินการในประเทศไทยในลักษณะความร่วมมือกัน ขององค์กรภาครัฐและหน่วยงานเอกชน โดยได้มีการเชิญชวนให้บริษัทกลางฯ เข้าร่วมเป็นหนึ่งในพันธมิตรเพื่อรณรงค์ด้านความปลอดภัยทางถนน หลังจากที่บริษัทกลางฯได้เข้าร่วมเป็นพันธมิตรได้มีการผลักดันให้การรณรงค์เรื่องความปลอดภัยในรถจักรยานยนต์เป็นหนึ่งในภารกิจหลัก ซึ่งก็ได้รับการตอบรับเป็นอย่างดีจากพันธมิตรทุกภาคส่วน จนในที่สุดเรื่องนี้ได้ถูกหยิบยกเป็นประเด็นหลักในการรณรงค์ด้านความปลอดภัยโดยเฉพาะในช่วงเทศกาลสำคัญ ๆ ที่มีประชาชนเดินทางกันเป็นจำนวนมาก ต่อมาจึงได้มีการผลักดันให้มีการจดทะเบียนเป็น “มูลนิธิความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนน” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อริเริ่มวิธีการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนซึ่งกิจกรรมหลักของ Thailand GRSP คือ

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

- 1) โครงการให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยแก่เด็กและเยาวชน
- 2) โครงการฝึกอบรมผู้ขับขี่ขี่รถบรรทุกและรถโดยสารเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ
- 3) โครงการฝึกอบรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ
- 4) โครงการโทรไม่ขับ
- 5) โครงการเมาไม่ขับ
- 6) โครงการควบคุมความปลอดภัยในยานยนต์
- 7) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการมองเห็นของผู้ขับขี่
- 8) โครงการปรับปรุงระบบอุปกรณ์นำทางในการขับขี่ที่ปลอดภัย
- 9) โครงการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนและการฝึกอบรมระบบการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน
- 10) โครงการมอเตอร์ไซด์ปลอดภัยเปิดไฟ ใส่หมวก

โดยมูลนิธิความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนนให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาภัยกับภาครัฐโดยมีเป้าหมายเพื่อลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และก่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งมีหน่วยงานภาครัฐและเอกชนให้ความร่วมมือเข้าร่วมเป็นสมาชิกจำนวนมาก (บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด, 2552) 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) เพื่อสร้างเครือข่ายนักวิชาการด้านอุบัติเหตุจราจรและด้านความปลอดภัยทางถนน ในสาขาวิชาชีพต่าง ๆ ให้ครอบคลุมทุกประเด็นของปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบก
- 5) เพื่อพัฒนาให้เกิดองค์กรประสานงานและเชื่อมโยงกับเครือข่ายต่าง ๆ

2.5.1.2 ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 (Decade of Action for Road Safety 2011-2020: DARS)

องค์การอนามัยโลก (World Health Organization: WHO) ดำเนินการร่วมมือกับหน่วยงานด้านความปลอดภัยบนท้องถนนของสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติ (United Nations General Assembly: UNGA) มอบให้สหพันธรัฐรัสเซียเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมเรื่อง "ความปลอดภัยทางถนน" (First Global Ministerial Conference on Road Safety : Time for action) ณ กรุงมอสโก ประเทศสหพันธรัฐ

รัสเซีย เมื่อวันที่ 19 - 20 พฤศจิกายน พ.ศ. 2552 อันเนื่องมาจากปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาใหญ่ที่ทั่วโลกให้ความสำคัญ เพราะปัญหาดังกล่าวก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินของประชากรทุกประเทศ ส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจ สังคม คุณภาพชีวิตของประชาชน โดยมีการเชิญผู้แทนระดับสูงของประเทศสมาชิกและผู้เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยทางถนนในภาคส่วนต่าง ๆ เข้าร่วมประชุมในการแลกเปลี่ยนความรู้ และข้อมูลด้านการป้องกันการบาดเจ็บ และเพื่อประกาศรับรองเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโก อันมีวัตถุประสงค์หลัก คือ เพื่อให้ประเทศหมู่เวลสมาชิกร่วมมือกันลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนลงให้ได้อย่างน้อยร้อยละ 50 ภายในระยะ 10 ปีของปฏิญญามอสโกนี้ และส่งเสริมให้ประเทศสมาชิกตกลงร่วมกันดำเนินการประกาศให้การสร้างความปลอดภัยทางถนนเป็น “วาระแห่งชาติ” เพื่อนำประเทศของตนเข้าสู่ “ทศวรรษแห่งการสร้างความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety)” ซึ่งกำหนดให้ปีพ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน เมื่อวันที่ 2 มีนาคม พ.ศ. 2553 รวมถึงเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกมีการจัดทำแผนปฏิบัติการ พร้อมทั้งให้กำหนดเป้าหมายลดการสูญเสียชีวิตในระดับที่ท้าทายให้เหมาะสมกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนของแต่ละประเทศเมื่อสิ้นสุดทศวรรษ โดยการวางแผนปฏิบัติการของแต่ละประเทศนั้นควรวางแผนปฏิบัติการภายใต้กรอบข้อเสนที่เรียกว่า 5 เสาหลัก (5 Pillars) (WHO, 2011) ประกอบด้วย

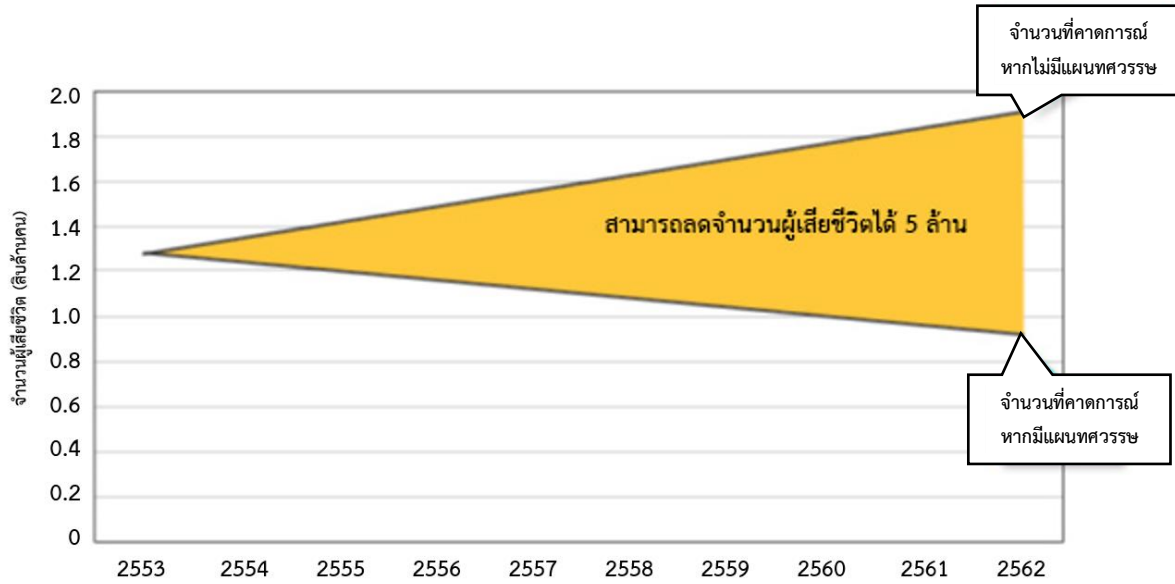
เสาหลักที่ 1 คือ การจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management) เป็นการปรับปรุงการบริหารจัดการด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพ

เสาหลักที่ 2 คือ ความปลอดภัยของถนนและการเดินทาง (Safer Roads and Mobility) เป็นการสร้างความปลอดภัยด้านโครงสร้างถนนและสภาพแวดล้อมริมทาง

เสาหลักที่ 3 คือ ความปลอดภัยของยานพาหนะ (Safer Vehicles) เป็นการส่งเสริมให้เกิทยานพาหนะที่ปลอดภัย

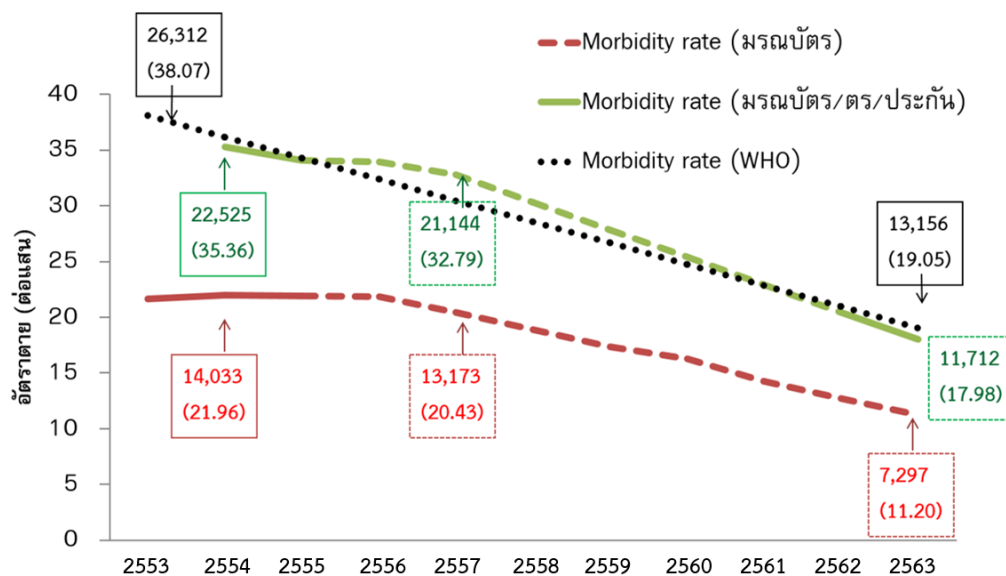
เสาหลักที่ 4 คือ ความปลอดภัยของผู้ขับขี่ (Safer Road Users) เป็นการสร้างวินัยจราจรให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน

เสาหลักที่ 5 คือ ความตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ (Post Crash Response) เป็นการช่วยเหลือและรักษาผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน



ภาพที่ 2.11 การคาดการณ์จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในช่วงของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน
ที่มา: Global plan for decade of action for road safety 2011-2020 WHO, 2011

การดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยเพื่อให้บรรลุเป้าหมายตามกรอบปฏิญญาโมสโก คือ สามารถลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจาก 19.92 คนต่อประชากร 1 แสนคนในปี พ.ศ. 2554 ให้เหลือต่ำกว่า 10 คนต่อประชากร 1 แสนคนในปี พ.ศ. 2563 (ภาพที่ 2.12) อันมีกรอบแนวทางการดำเนินงานของประเทศไทย 8 ประเด็นภายใต้กรอบข้อเสนอ (5 เสาหลัก) ของทศวรรษความปลอดภัยทางถนนโลก (กรมการขนส่งทางบก, 2559) ดังนี้



ภาพที่ 2.12 เป้าหมายของการลดอัตราการเสียชีวิตจากปี พ.ศ. 2553 - 2563

ที่มา: กรมควบคุมโรค, 2557.

เสาหลักที่ 1 คือ การพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการ (Building management capacity) โดยมีการประกาศใช้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.2554 ซึ่งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ. - สังกัดกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย) จะผลักดันให้กลไกภายใต้ระเบียบสำนักนายกฯ ฉบับดังกล่าว ดำเนินการอย่างจริงจังเพื่อลดความสูญเสียที่จะเกิดขึ้น

เสาหลักที่ 2 คือ การดำเนินการในการออกแบบถนนและการจัดการโครงข่ายถนนที่รองรับผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม (Influence road design and network management) โดยกระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องร่วมกันสร้างถนนที่มีความปลอดภัย เริ่มตั้งแต่การวางผังเมือง การตรวจสอบความปลอดภัยของถนน การแก้ไขจุดเสี่ยง จุดอันตราย ทั้งนี้จะต้องส่งเสริมให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมมากที่สุด

เสาหลักที่ 3 คือ การดำเนินการเพื่อให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยของรถ (Influence vehicle safety design) โดยยานพาหนะที่อันตรายและสร้างความสูญเสียมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ ดังนั้นจะต้องลดอัตราการสูญเสียที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ให้เหลือน้อยที่สุด โดยการส่งเสริมมาตรการต่าง ๆ เช่น การสวมหมวกนิรภัย การฝึกการขับขี่ปลอดภัยในเด็กและเยาวชน นอกจากนี้ รถโดยสารสาธารณะโดยเฉพาะรถตู้จะต้องมีมาตรฐานความปลอดภัยที่สูงขึ้น รวมทั้งต้องส่งเสริมให้ผู้ประกอบการผลิตยานพาหนะให้ได้มาตรฐานสากล ที่สำคัญ คือ การส่งเสริมให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นร่วมมือกับโรงเรียนต่าง ๆ จัดให้มีรถรับส่งนักเรียน เพื่อลดการใช้รถจักรยานยนต์ในเด็กและเยาวชน

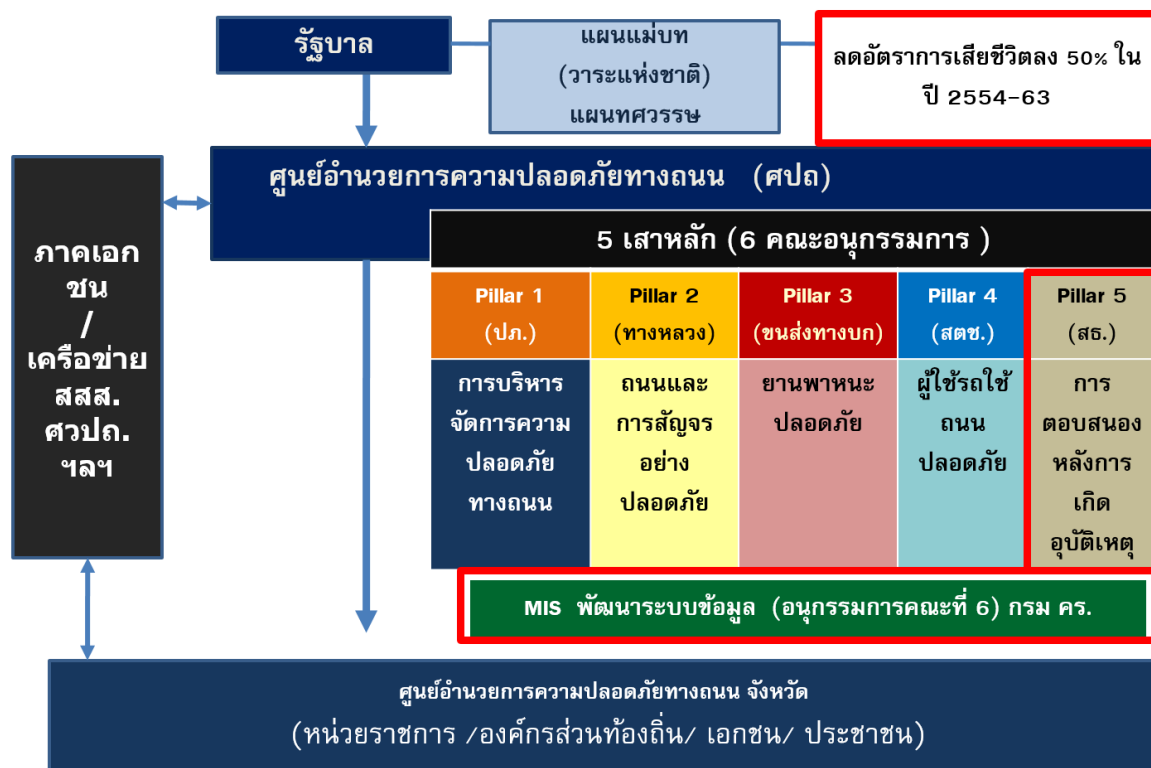
เสาหลักที่ 4 คือ การดำเนินการเพื่อให้มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม (Influence road user Behavior) เป็นการดำเนินการตามแนวพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช (ร.9) เพื่อแสวงหาแนวทางให้ผู้ขับขี่ใช้ถนนมีมารยาทและเคารพกฎจราจร ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจะเสนอต่อรัฐบาลให้สนับสนุนการทำหน้าที่ของตำรวจจราจรในการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนผลักดันให้มีการเรียนการสอนเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนทั้งในและนอกสถานศึกษา โดยเฉพาะอย่างยิ่งจะพัฒนาคุณภาพของผู้ขอใบอนุญาตขับขี่ให้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรมากยิ่งขึ้น

เสาหลักที่ 5 คือ การปรับปรุงการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ (Improve post-crash care) เป็นการส่งเสริมระบบการแพทย์ฉุกเฉินให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น จัดให้มีศูนย์อุบัติเหตุ การฝึกอบรมอาสาสมัครกู้ชีพกู้ภัยให้สามารถช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุได้อย่างรวดเร็วและปลอดภัยตามมาตรฐานสากล ตลอดจนส่งเสริมให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสนับสนุนภารกิจด้านนี้มากยิ่งขึ้น และแนวทางการดำเนินงานของประเทศไทย 8 ประเด็น ได้แก่

1) ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยโดยมีเป้าหมายให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย

2) ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ โดยมีเป้าหมายให้พฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่ยานพาหนะลดลง

- 3) แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดอันตราย โดยมีเป้าหมายให้จุดเสี่ยงทุกจุดได้รับการแก้ไขภายในระยะเวลาที่กำหนด
- 4) ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะความเร็วของรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุก
- 5) ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัยโดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะรถโดยสารสาธารณะ และรถบรรทุก
- 6) พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road users) ให้มีความปลอดภัย
- 7) พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บเพื่อให้การบริการระบบการแพทย์ฉุกเฉินการรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็ว
- 8) พัฒนาระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีความแข็งแกร่งเพื่อให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบมีความพร้อมในการปฏิบัติภารกิจที่ได้รับมอบหมายอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น



ภาพที่ 2.13 ภาพรวมการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุของประเทศไทย พ.ศ. 2554 - 2563

ที่มา: กรมควบคุมโรค, 2557.

การดำเนินการเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นของประเทศไทยนั้นได้น้อมรับนโยบายมาจากระดับโลกเพื่อเป็นกรอบแนวทางการวางแผนด้านความปลอดภัย

เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุซึ่งมีหลายหน่วยงานที่ได้นำกรอบแนวทางตาม 5 เสาหลักมาใช้ในการวางแผนหรือมาตรการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน อาทิ

- มูลนิธิความร่วมมือด้านความปลอดภัยทางถนน (Thailand Global Road Safety Partnership) ซึ่งเป็นมูลนิธิที่น้อมรับนโยบายมาจาก Global Road Safety Partnership ซึ่งเป็นองค์กรระดับโลกที่ได้มีแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เพื่อช่วยแก้ปัญหาอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดขึ้นบนถนนในประเทศกำลังพัฒนา ซึ่งมีสมาชิกเข้าร่วมประกอบด้วยภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม มีจุดมุ่งหมายหลักเพื่อริเริ่มวิธีการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน โดยทางมูลนิธิจัดทำขึ้นเพื่อริเริ่มวิธีการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนซึ่งกิจกรรมหลักของ Thailand GRSP เช่น โครงการให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยแก่เด็กและเยาวชน โครงการฝึกอบรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ โครงการเมาไม่ขับ โครงการปรับปรุงระบบอุปกรณ์นำทางในการขับขี่ที่ปลอดภัย โครงการมอเตอร์ไซด์ปลอดภัยเปิดไฟ ใส่หมวก ซึ่งเป็นโครงการเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

- ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Group Thailand) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำข้อมูลความรู้ที่เกิดขึ้นไปใช้ประโยชน์เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุและส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยทางถนน สร้างและพัฒนาองค์ความรู้ ที่สามารถนำไปสู่การดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบก ด้านกฎหมาย รวมทั้งมาตรการต่าง ๆ ส่งเสริมให้สังคมได้รู้เท่าทันและมีความรู้ความเข้าใจ รวมทั้งตระหนักถึงปัญหาอุบัติเหตุจราจร และการสร้างความปลอดภัยทางถนน สร้างเครือข่ายนักวิชาการด้านอุบัติเหตุจราจรและด้านความปลอดภัยทางถนนในสาขาวิชาชีพต่าง ๆ ให้ครอบคลุมทุกประเด็นของปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบกเพื่อพัฒนาให้เกิดองค์กรประสานงานและเชื่อมโยงกับเครือข่ายต่าง ๆ โดยมองทั้งในระดับประเทศและท้องถิ่น

2.5.1.3 ยุทธศาสตร์ 5E

ยุทธศาสตร์ 5E (Enforcement, Education, Engineering, Emergency Medical Service และ Evaluation) เป็นยุทธศาสตร์ที่พัฒนามาจากยุทธศาสตร์ 3E (Enforcement, Education และ Engineering) และ 4E (Enforcement, Education, Engineering และ Emergency Medical Service) (The city of Edmonton, 2014, Accident Research Institute, 2015) สามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการบูรณาการการวางแผนในการจัดการความปลอดภัยทางถนนให้ครอบคลุมปัญหาทุกด้านและการดำเนินงานของทุกภาคของประเทศไทย

1) Enforcement หรือ การบังคับ สามารถประยุกต์เป็นยุทธศาสตร์ในด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) เช่น เน้นการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างจริงจังและเคร่งครัด รวมถึงส่งเสริมเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยต้องใช้มาตรการต่าง ๆ ทางด้านกฎหมายกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการเกิดอุบัติเหตุอย่างเข้มงวด

2) Engineering หรือ ด้านวิศวกรรม สามารถประยุกต์เป็นยุทธศาสตร์ในด้านการปรับปรุง/ พัฒนาถนนและยานพาหนะ เช่น ปรับปรุง แก้ไข และพัฒนาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับโครงข่ายถนน

ที่มีจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และปรับปรุง แก้ไข และพัฒนาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะที่มีลักษณะเป็นอันตรายและก่อให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพื่อให้ได้มาตรฐานและมีความปลอดภัย

3) Education หรือ การให้ความรู้ สามารถประยุกต์เป็นยุทธศาสตร์ในด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม (Education, Public Relation & Participation) เช่น การให้ความรู้ ความเข้าใจกับประชาชนที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย เช่น การใช้สื่อต่าง ๆ ทั้งทางอินเทอร์เน็ต วิทยู และโทรทัศน์ เพื่อเสนอเทคนิควิธีการใช้ถนนอย่างปลอดภัย และอธิบายรายละเอียดหน้าที่ ความรับผิดชอบ และทักษะการขับขี่ของผู้ขับขี่ที่ควรมี รวมถึงวิธีดำเนินการการแจ้งเหตุร้ายเบื้องต้นเมื่อประสบอุบัติเหตุ เพื่อให้ประชาชนเกิดจิตสำนึกและความตระหนักในการรักษาวินัยจราจร สามารถลดความเสี่ยงในการเกิดความอันตรายต่อทรัพย์สินและชีวิต

4) Emergency Medical Service (EMS) หรือ การให้บริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน สามารถประยุกต์เป็นยุทธศาสตร์ในด้านการให้บริการทางการแพทย์แก่ผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน เช่น เน้นการรักษาพยาบาล ณ จุดเกิดอุบัติเหตุ ตลอดจนสามารถรับส่งผู้ป่วยจากที่เกิดเหตุให้ไปถึงสถานพยาบาลได้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้ผู้บาดเจ็บสามารถกลับมาดำรงชีวิตได้ตามปกติ ลดอัตราการเสียชีวิต ความพิการ และความทุกข์ทรมานจากการเกิดอุบัติเหตุ หรือ การให้ความรู้พื้นฐานด้านปฐมพยาบาลเบื้องต้นกับผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่หรือผู้ที่จะสอบใบอนุญาตขับขี่

5) Evaluation หรือ การประเมิน สามารถประยุกต์เป็นยุทธศาสตร์ในด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศ (Evaluation and Information) เช่น การบริหารจัดการระบบการรายงานและประเมินผลตามยุทธศาสตร์ต่าง ๆ เพื่อให้ผู้บริหารใช้ประโยชน์ในการสั่งการและกำหนดนโยบาย

โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ซึ่งมีรองนายกรัฐมนตรีได้รับมอบหมายจากนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน รวมไปถึงรัฐมนตรีจากกระทรวงที่เกี่ยวข้อง ได้มีการจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับแรกขึ้น คือ แผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อบูรณาการการแก้ปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยในช่วงปี พ.ศ. 2548 - 2551 โดยกำหนดวิสัยทัศน์ของแผน คือ เพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น ด้วยการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยสู่มาตรฐานสากล และมีเป้าหมายให้สามารถลดอัตราการเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร 1 แสนคนลงจาก 22.21 ในปี พ.ศ.2547 เหลือ 20.00 ภายในปี 2551 โดยใช้ยุทธศาสตร์การทำงานยุทธศาสตร์ 5E เพื่อใช้ในการดำเนินการ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) ยุทธศาสตร์ที่ 2 การปรับปรุงด้านวิศวกรรม (Engineering) ยุทธศาสตร์ที่ 3 การให้ความรู้ อบรมและประชาสัมพันธ์ (Education) ยุทธศาสตร์ที่ 4 การช่วยเหลือฉุกเฉิน (Emergency) และยุทธศาสตร์ที่ 5 การติดตามและประเมินผล (Evaluation) (กรมขนส่งทางบกและสจร, 2559)

ในช่วงปี พ.ศ. 2552 หน่วยงานหลายฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนเห็นว่าการลดผลกระทบจากอุบัติเหตุทางถนนไม่เพียงแต่เป็นการให้กับครอบครัว สังคม และเศรษฐกิจของประเทศ แต่ยังส่งผลกระทบโดยตรงต่อบริการสุขภาพ ทั้งด้านงบประมาณและภาระงานของบุคลากรที่มีจำกัด ทั้ง ๆ ที่ความสูญเสียและปัญหาเหล่านี้สามารถป้องกันได้ เป็นเหตุให้ภาครัฐและ ภาคประชาชน

เห็นความสำคัญในการแก้ไขป้องกันการเกิดอุบัติเหตุการจราจร ดังเช่นการที่รัฐบาลได้ประกาศ ให้การป้องกันอุบัติเหตุทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ (มติ ครม. 29 กันยายน 2552) และมอบหมายให้ศูนย์ อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ดำเนินงานการป้องกันและแก้ไขปัญหาคุอุบัติเหตุทางถนน โดยมีเป้าหมาย ตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552 - 2555 เป็นกรอบวงทิศทาง และกำหนดมาตรการด้าน ความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย เรียกว่า “มาตรการ 3 ม. 2 ข. 1 ร.” และกำหนดยุทธศาสตร์การทำงานไว้ 5 ด้าน (5 E) ประกอบด้วย ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) ด้านวิศวกรรม (Engineering) ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม (Education and Empowerment) ด้านการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Service) และด้านการประเมินผล (Evaluation) (สจร., 2559)

2.5.2 แผนและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย

2.5.2.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมีความสำคัญในฐานะที่เป็นแผนที่เป็นแผนฯ ซึ่งอธิบายถึงภาพรวมของการพัฒนาทั้งประเทศ และสามารถระบุไปถึงการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย โดยแผนพัฒนาฯ ฉบับแรก ๆ ได้ให้ความสำคัญกับการวางแผนโครงสร้างพื้นฐาน พยายามลดช่องว่างทางสังคม ด้วยการกระจายรายได้และการบริการทางสังคมสู่ท้องถิ่น อย่างไรก็ตามแผนพัฒนาฯ ข้างต้น ยังมิได้ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยทางถนนมากเท่าใดนัก เนื่องจากเน้นการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคมเป็นหลัก ต่อมาในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 เป็นต้นไป ได้มีการให้ความสำคัญและเริ่มตระหนักถึงด้านความปลอดภัยทางถนนเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากมีการก่อตั้งหน่วยงานหรือองค์กรที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนนของผู้ใช้รถใช้ถนนจากโครงสร้างแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้องในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน จะเห็นว่าในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 - 11 หรือ พ.ศ. 2547 เป็นต้นมา ได้มีการให้ความสำคัญและมีแผนแม่บท หรือแผนงานต่าง ๆ ที่ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยทางถนนมากขึ้น โดยมีความสอดคล้องกับช่วงเวลาในการก่อตั้งกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการลดจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุ โดยครอบคลุมถึงนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติด้วยเช่นกัน นอกจากแนวโน้มอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่เพิ่มขึ้นในทุก ๆ ปีแล้ว ปัญหาคุอุบัติเหตุทางถนนยังคงเป็นสาเหตุการเสียชีวิตตลอดระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา ซึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยที่เป็นองค์ประกอบของการเกิดอุบัติเหตุหลัก 3 ประการ อันได้แก่ ปัจจัยด้านรถหรือยานพาหนะ ปัจจัยด้านถนนหรือสิ่งแวดล้อม และปัจจัยด้านคนหรือผู้ขับขี่ โดยจากปัจจัยด้านคนนี่เองที่เป็นสาเหตุหลักที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด

โดยเมื่อพิจารณาจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุในช่วงปีแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 เป็นต้นมา ตามตารางที่ 2.14 พบได้ว่าแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุมีแนวโน้มลดลงเรื่อย ๆ ในช่วงปี 2550-2556 แต่ในช่วงปี 2557-2557 การเกิดอุบัติเหตุตามสถิติของสำนักงานตำรวจแห่งชาติมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น แต่เมื่อเทียบกับจำนวนการเสียชีวิตผู้เสียชีวิตมีแนวโน้มลดลง รวมไปถึงมูลค่าความเสียหายและการบาดเจ็บของผู้เกี่ยวข้องในการเกิดอุบัติเหตุ แต่เมื่อพิจารณาถึงดัชนีการเสียชีวิตที่เทียบการเสียชีวิตกับผลรวมของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ พบว่าดัชนีการตายต่อการเกิดอุบัติเหตุจากทางถนนมีแนวโน้ม

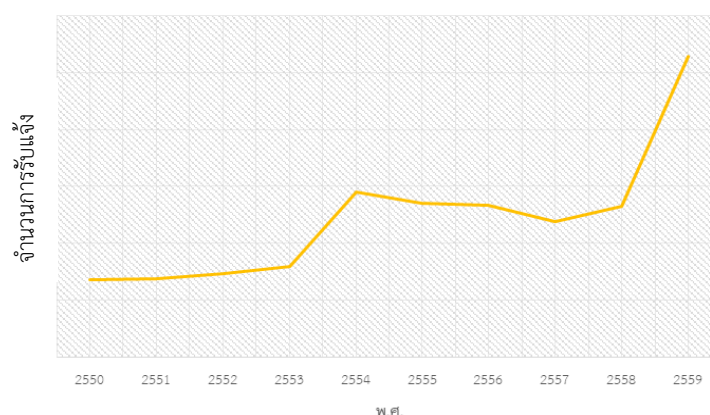
การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

เพิ่มสูงขึ้นจากภาพที่ 2.15 โดยเฉพาะในช่วงปี พ.ศ.2557 - 2559 มีแนวโน้มสูงขึ้นกว่าช่วงปีอื่น ๆ อย่างเห็นได้ชัด ซึ่งมีสาเหตุการตายมาจากรถจักรยานยนต์สูงที่สุด รองลงมาเป็นรถยนต์นั่ง ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมีความ รุนแรงมากจนถึงขั้นเสียชีวิต แสดงให้เห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องพิจารณาแผนให้มีความเคร่งครัดและรัดกุมในการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนให้รัดกุม และครอบคลุม เพื่อป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุทั้งจำนวนการเกิดอุบัติเหตุและความเสียหายต่อชีวิต ทรัพย์สินของประชาชน

ตารางที่ 2.14 จำนวนอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ปี พ.ศ. 2550 – 2559

ปี	รับแจ้งอุบัติเหตุ	มูลค่าทรัพย์สินเสียหาย	ความเสียหายที่เกิดกับบุคคล		ดัชนีการเสียชีวิต
			ตาย	บาดเจ็บ	
2550	107,353	4,881,820,881	12,898	82,669	0.13
2551	90,341	4,752,669,582	11,422	72,133	0.14
2552	88,896	12,642,012,619	11,583	67,304	0.15
2553	71,604	2,380,658,864	8,093	42,682	0.16
2554	68,296	610,686,128	8,275	20,341	0.29
2555	54,384	553,868,303	7,784	21,085	0.27
2556	61,279	699,942,636	7,820	21,535	0.27
2557	59,201	404,146,277	6,185	19,823	0.24
2558	71,012	266,672,920	6,424	17,849	0.26
2559	84,394	118,826,147	8,367	7,482	0.53

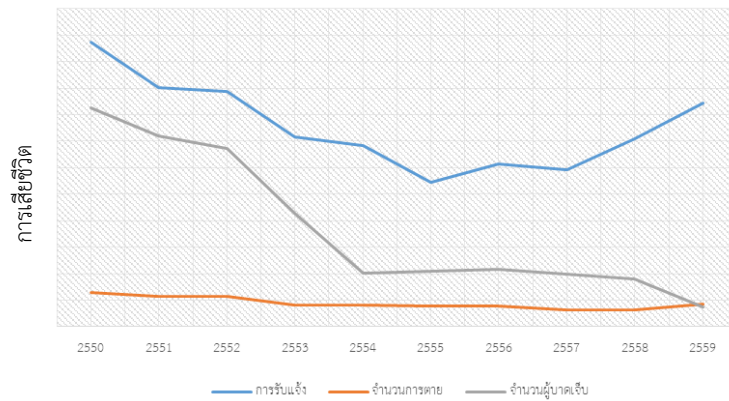
ที่มา : สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2559.



ภาพที่ 2.14 จำนวนการรับแจ้งการเกิดอุบัติเหตุ

ที่มา: ข้อมูลมรณบัตร สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักปลัดกระทรวงสาธารณสุข, 2558

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่



ภาพที่ 2.15 ดัชนีการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2550 - 2559 จากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ
ที่มา: ข้อมูลมรณบัตร สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักปลัดกระทรวงสาธารณสุข, 2558

ตารางที่ 2.15 อัตราการเกิดอุบัติเหตุต่อยานพาหนะที่จดทะเบียน

ปี	รถจักรยานยนต์		รถยนต์นั่ง		รถตู้		รถบัส		รถโดยสารขนาดใหญ่		รถบรรทุก	
	จำนวน	อัตรา	จำนวน	อัตรา	จำนวน	อัตรา	จำนวน	อัตรา	จำนวน	อัตรา	จำนวน	อัตรา
2550	72,373	45.34	41,855	117.56	2,759	72.30	29,169	66.73	3,409	282.34	4,336	57.99
2551	60,248	37.04	39,813	104.52	2,462	64.92	24,652	54.15	2,612	208.30	3,673	47.61
2552	56,658	34.24	41,022	100.58	2,431	63.36	25,526	54.35	2,384	186.90	2,977	37.62
2553	38,815	22.62	29,650	65.94	1,740	44.35	17,247	35.24	1,661	126.09	2,238	27.40
2554	19,311	10.72	16,567	33.12	869	21.55	8,702	16.94	964	71.42	925	10.85
2555	19,122	10.05	15,934	27.21	886	21.22	8,823	16.22	961	69.84	977	10.88
2556	20,239	10.19	16,664	24.74	897	20.85	9,506	16.58	829	59.28	997	10.35
2557	18,713	9.29	16,041	22.02	826	19.07	9,044	15.19	663	45.80	874	8.67

ที่มา: กรมขนส่งทางบก, 2558.

2.5.2.2 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่ง สาขการขนส่งทางถนน กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2554 - 2563

กระทรวงคมนาคม มีภารกิจสำคัญที่ต้องทำแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร เพื่อเป็นตัวขับเคลื่อนในการพัฒนาประเทศ เพื่อให้สามารถนำแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่ง สาขการขนส่งทางถนน มีเป้าประสงค์ในด้านความปลอดภัย คือ “เพื่อให้การขนส่งทางถนนมีความปลอดภัย” อันมีแนวทางในการป้องกันและปรับปรุงการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย ลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุ รวมถึงการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมจราจร การจัดทำมีช่องทางจักรยานยนต์ การปรับปรุงทางด้านกายภาพ เช่น ความโค้งของถนน การให้การศึกษ การบังคับใช้กฎหมายจราจร เช่น การจำกัดความเร็วและเข้มงวดในการควบคุมน้ำหนักและจำนวนรถบรรทุกทั้งการขนส่งคนและสินค้า รวมถึงการตรวจสภาพประจำปี การนำเทคโนโลยีมาช่วยให้เกิดความปลอดภัยและการกำกับที่ดี โดยได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนากลยุทธ์ และมาตรการต่าง ๆ ในด้านความปลอดภัย ได้แก่

ยุทธศาสตร์ที่ 1 คือ การป้องกันอุบัติเหตุทางถนนยุทธศาสตร์นี้มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการเพิ่มความปลอดภัยทางถนน ด้วยวางแผนพัฒนาและปรับปรุงองค์ประกอบของระบบขนส่งทางถนนให้สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัย หากพิจารณาด้านคุณภาพขององค์ประกอบของระบบการขนส่งทางถนน อันได้แก่ ผู้ขับขี่ ยานพาหนะ และถนน พบว่าการก้าวก่ายการใช้งานให้เกิดความปลอดภัยเป็นสิ่งสำคัญ โดยเฉพาะการก้าวก่ายการขับขี่โดยผู้ขับขี่ประเภทต่าง ๆ (รถจักรยานยนต์ รถส่วนบุคคล รถสาธารณะ รถบรรทุก ผู้เดินเท้า และอื่น ๆ) ไม่เฉพาะการได้มาซึ่งใบอนุญาตเท่านั้น แต่ต้องมีการก้าวก่ายเพื่อให้เกิดการใช้รถใช้ถนน อย่างปลอดภัย โดยมีกลยุทธ์ที่สำคัญ 2 กลยุทธ์ ได้แก่

- 1) การเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจในเรื่องความปลอดภัย เป็นการเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนนและการขับขี่ให้เกิดความปลอดภัยอย่างยั่งยืน
- 2) การออกแบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนนให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย เพื่อให้มีถนนที่มีความปลอดภัยมากขึ้น

ยุทธศาสตร์ที่ 2 คือ การแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน เป็นยุทธศาสตร์ที่ให้ความสำคัญในลดผลกระทบของอุบัติเหตุและป้องกันเหตุการณ์ซ้ำซ้อนที่อาจเกิดขึ้น ด้วยการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีเพื่อการขนส่งทางถนนที่ปลอดภัย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการบริหารจัดการถนนให้มีความปลอดภัยและลดผลกระทบที่เกิดขึ้น

2.5.2.3 มาตรฐานการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทย

กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น กระทรวงมหาดไทยได้กำหนดให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการรักษาความสงบเรียบร้อย สนับสนุนการป้องกัน และรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ซึ่งการป้องกันอุบัติเหตุเป็นภารกิจหนึ่งขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งมาตรฐานการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่จัดทำขึ้นนี้เป็นมาตรฐานขั้นพื้นฐาน เน้นการทำให้เกิดความปลอดภัยด้วยอุปกรณ์ควบคุมการจราจร ได้แก่ ป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง สัญญาณไฟจราจร เครื่องมือการยับยั้งจราจรและราวกันอันตราย รวมถึง มาตรการเพิ่มความปลอดภัยสำหรับผู้ขับขี่และประชาชนผู้ร่วมใช้ทางจราจร โดยมีวัตถุประสงค์ (กระทรวงมหาดไทย, 2542) ดังนี้

- 1) เพื่อให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสามารถใช้เป็นคู่มือและแนวทางในการดำเนินงานการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- 2) เพื่อให้ผู้บริหารท้องถิ่น ใช้เป็นเครื่องมือและแนวทางประกอบการตัดสินใจในการ ติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนน
- 3) เพื่อให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมในการดูแลอุปกรณ์ควบคุมจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนนอย่างถูกต้อง

2.5.2.4 ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 เป็นระเบียบที่เกิดจากสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยมีแนวโน้มเพิ่มความรุนแรงก่อให้เกิด

ความสูญเสีย แก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน และมีผลกระทบต่อการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ รวมทั้งเศรษฐกิจและสังคมของประเทศอย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้น เพื่อให้การกำหนดนโยบาย แผนงาน ยุทธศาสตร์ มาตรการ และการดำเนินการในการป้องกันและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ครอบคลุมทุกพื้นที่ และมีความต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน อันมีแนวทางการดำเนินการ คือ ให้จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน กำหนดเป้าหมาย และแนวทางการดำเนินการเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติ เพื่อให้หน่วยงานของรัฐและผู้ที่เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติ รวมถึงกำหนดมาตรการแบบบูรณาการ เพื่อพัฒนาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัย ทางถนนให้มีประสิทธิภาพ ทั้งด้านการกำหนดนโยบาย หน่วยงานรับผิดชอบ การวางแผนงบประมาณ การดำเนินงาน และการติดตามประเมินผล และส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยเกี่ยวกับการจราจร ทางถนน และรถยนต์ให้มีระบบมาตรฐานความปลอดภัยทางด้านโครงสร้าง สิ่งแวดล้อม และยานพาหนะ รวมไปถึงมาตรฐานด้านการดูแลช่วยเหลือผู้ประสบภัย

จากการทบทวนแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของไทยจะเห็นได้ว่าได้มีการนำเอากรอบแนวทางจากระดับโลกมาประยุกต์ใช้ในการวางแผนในหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรวมถึงสร้างแนวทางการปฏิบัติไปสู่ท้องถิ่น ทั้งการพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ การความปลอดภัยของถนนและการเดินทางที่ร่วมกันสร้างถนนและสภาพแวดล้อมริมทางที่มีความปลอดภัย รวมไปถึงสร้างมาตรฐานความปลอดภัยของรถ เช่น โครงการสวมหมวกนิรภัย โครงการการฝึกการขับขี่ที่ปลอดภัย ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการผลิตยานพาหนะให้ได้มาตรฐานสากล และที่สำคัญคือมาตรการเกี่ยวกับผู้ขับขี่โดยมีการเป็นการสร้างวินัยจราจรให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน ลดความประมาทในการใช้รถใช้ถนน ตลอดจนผลักดันให้มีการเรียนการสอนเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน ทั้งในและนอกสถานศึกษา ให้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรมากยิ่งขึ้น และสุดท้าย คือ การปรับปรุงการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุเป็นการลดความเสียหายต่อชีวิตโดยส่งเสริมระบบการแพทย์ฉุกเฉินให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น จัดให้มีศูนย์อุบัติเหตุ การฝึกอบรมอาสาสมัครกู้ชีพกู้ภัยให้สามารถช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุได้อย่างรวดเร็วและปลอดภัยตามมาตรฐานสากล ซึ่งการวางแผนเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยถือว่ามีแผนและมาตรการโครงการต่าง ๆ ที่ช่วยป้องกันอุบัติเหตุซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในการลดความปลอดภัยและป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นซึ่งส่งผลต่อชีวิตและทรัพย์สิน รวมไปถึงส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจ สังคม คุณภาพชีวิตของประชาชน อย่างไรก็ตามแผนและมาตรการต่าง ๆ อาจไม่มีประสิทธิภาพในการนำมาใช้ได้เต็มที่เพราะสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุมาจากผู้ขับขี่ซึ่งเป็นปัจจัยที่มีความซับซ้อนทางพฤติกรรมมากกว่าการวางแผนของถนนและสิ่งแวดล้อมทางถนน แม้ว่ามาตรการต่าง ๆ อาจไม่สามารถลดอุบัติเหตุให้หมดไปแต่ก็สามารถการป้องกันสิ่งที่จะก่อให้เกิดความเสี่ยงด้านความปลอดภัย เกิดอันตรายหรือได้รับบาดเจ็บ เพราะในทางปฏิบัตินั้นไม่สามารถที่จะขจัดภัยอันตรายให้หมดไปโดยสิ้นเชิง

2.5.3 แผนและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่

2.5.3.1 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนากองการบริการส่วนจังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ.2558 - 2562

เป็นแผนยุทธศาสตร์การพัฒนากองการบริการส่วนจังหวัดเชียงใหม่ อันมียุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน คือ พัฒนา ปรับปรุง ด้านโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค สาธารณูปการ การคมนาคมและขนส่งให้ได้มาตรฐาน ได้รับความสะดวก สามารถเข้าถึงบริการได้อย่างทั่วถึง เช่น ปรับปรุงซ่อมแซมผิวถนน เพิ่มจำนวนป้ายจราจร อุปกรณ์อำนวย ความสะดวก หลักกิโลเมตรที่สามารถใช้งาน แกะไขเครื่องหมายจราจรบนพื้นทางฯ ให้มีความชัดเจนขึ้น รวมถึงแก้ไขสัญญาณไฟจราจรที่มีปัญหา เป็นต้น

2.5.3.2 แผนปฏิบัติการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนน

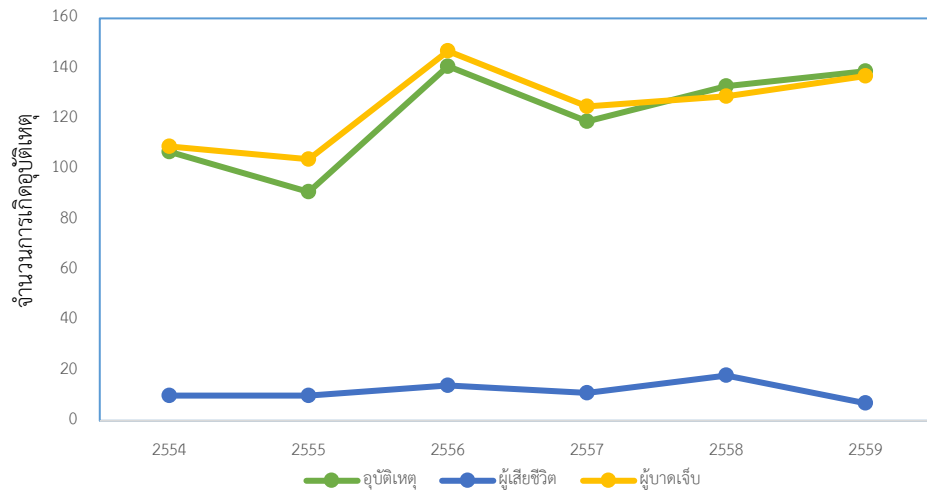
เป็นแผนปฏิบัติที่ใช้ในช่วงเทศกาลต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นโครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ เทศกาลปีใหม่ เทศกาลออกพรรษา เทศกาลลอยกระทง เนื่องจากในช่วงเทศกาลจะเป็นช่วงเวลาที่ประชาชนจำนวนมากใช้รถใช้ถนนในการเดินทางสัญจรกลับภูมิลำเนาและท่องเที่ยว ทำให้ปริมาณการจราจรบนถนนเพิ่มมากขึ้น และมีปัจจัยเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าช่วงเวลปกติ ซึ่งการเดินทางของประชาชนส่วนใหญ่จะเลือกเวลาการเดินทางในช่วงเวลากลางคืน และใช้รถยนต์ส่วนตัวเดินทางเป็นหมู่คณะ โดยบางกลุ่มจะมีการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ จึงเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย โดยทางจังหวัดเชียงใหม่ร่วมกับองค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่ และตำรวจภูธรภาค และหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนของจังหวัดเชียงใหม่ ได้เห็นความสำคัญของความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน เนื่องจากจังหวัดเชียงใหม่เป็นเมืองท่องเที่ยวมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลติดอันดับ 1 ใน 10 ของประเทศได้กำหนดมาตรการแนวทางการดำเนินการในเรื่องดังกล่าวประกอบด้วย 4 มาตรการ คือมาตรการใช้กฎหมายที่เน้นย้ำการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดจริงจัง โดยเฉพาะพฤติกรรมเสี่ยง ความเร็ว เมาแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย และยานพาหนะประเภทจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัยนอกจากนี้ยังมีการใช้มาตรการสร้างการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐเอกชนและประชาชน โดยนำมาตรการองค์กรและชุมชนมาเสริมในการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อควบคุมพฤติกรรมเสี่ยงในพื้นที่รวมทั้งมาตรการดูแลการร่วมกันทุกภาคส่วน โดยมีเป้าหมายลดการเกิดอุบัติเหตุให้น้อยที่สุด ด้วยวิธีการดำเนินคือ

1. เตรียมความพร้อมเส้นทาง เตรียมพร้อมเส้นทาง มีการดำเนินการซ่อมแซมพื้นผิวถนน ทาสีป้ายบอกทางให้ชัดเจน ซ่อมแซมโดยปรับปรุงถนนและสะพานในความรับผิดชอบให้สะดวกและปลอดภัยมีเครื่องหมายอุปกรณ์จราจรครบถ้วน
2. ศูนย์อำนวยความสะดวก ตำรวจภูธรเชียงใหม่ได้วางแผนบริหารจัดการโดยการใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด สำหรับผู้ที่ทำผิดกฎหมายจราจร เช่น เมาแล้วขับ ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร เป็นต้น และในส่วนถนนที่เป็นเส้นทางที่การจราจรคับคั่งที่สุด ได้กำหนดแผนใช้วิธีริ้วทางเดียว (One-Way) มีการตั้งจุดบริการ และประชาสัมพันธ์ให้ทราบถึงความปลอดภัยทางถนนด้านยานพาหนะปลอดภัย และได้มีการตรวจสอบสภาพรถโดยสารสาธารณะให้มีสภาพพร้อมในการใช้งาน

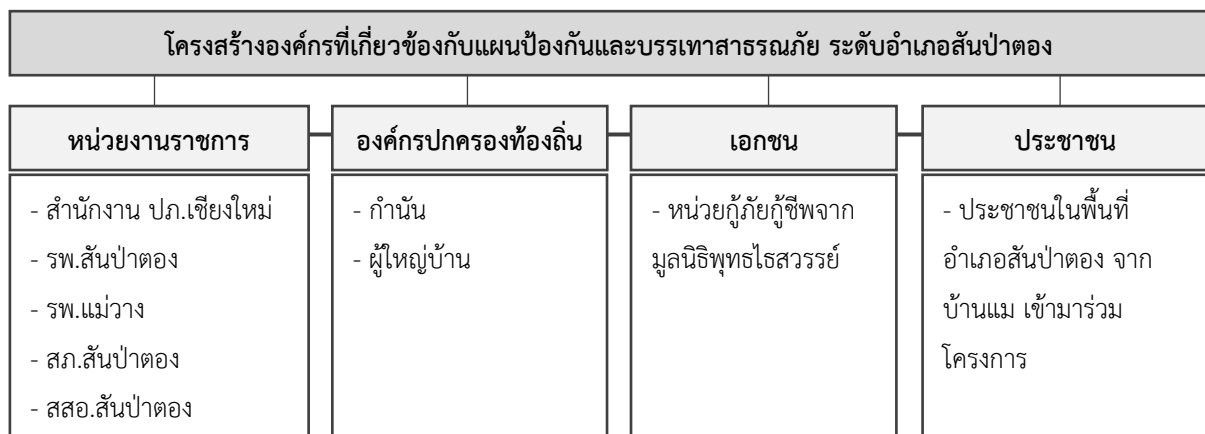
3. จัดชุดเคลื่อนที่เร็ว จัดตั้งจุดตรวจบูรณาการ จุดสกัด จุดบริการประจำชุมชน โดยกำหนดให้มีข้าราชการและตำรวจสัญญาบัตรดูแลจุดตรวจทุกจุด ให้มีเครื่องเสียง เพื่อใช้ประชาสัมพันธ์ แนะนำแก่ประชาชนและนักท่องเที่ยว และเปิดไฟกระพริบตลอดเวลา มีการจัดเวรยาม อาสาสมัครเฝ้าจุดเสี่ยง และตั้งคณะกรรมการตรวจเยี่ยม เพื่ออำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยว ด้านการตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ การบริการการแพทย์ฉุกเฉินจังหวัดเชียงใหม่ มีการเตรียมพร้อมครอบคลุม 24 อำเภอของจังหวัดเชียงใหม่
4. การรายงานอุบัติเหตุ รายงานอุบัติเหตุผ่านระบบ ARMS (วันต่อวัน) ภายใน 08.00 น. ของวันรุ่งขึ้น สรุปรายงานข้อมูลอุบัติเหตุในเซตรับผิดชอบถึง สอป.ทุกวัน ภายใน 08.00 น. ของวันรุ่งขึ้น
5. การประชาสัมพันธ์ จัดทำป้ายอัจฉริยะที่มี QR Code เพื่อบอกข้อมูลของการเดินทางเที่ยวต่าง ๆ ที่สถานีขนส่งอาเขต ใช้วิธีการประชาสัมพันธ์ทุกรูปแบบผ่านสื่อต่าง ๆ โดยเน้นประชาสัมพันธ์ มาตรการ 10 รสขม ดังนี้ 1ร. คือ ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด 2ส. คือ ขับรถย้อนศร / ฝ่าฝืนสัญญาณจราจร 3ข. คือ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย / ไม่มีใบขับขี่ / แสงในที่คับขัน 4ม. คือ เมาสุรา/ไม่สวมหมวกนิรภัย / มอเตอร์ไซค์ไม่ปลอดภัย / ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ

โดยการดำเนินงานของแผนปฏิบัติการป้องกันและลดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาล ทางจังหวัดเชียงใหม่ได้พยายามถอดบทเรียนในแต่ละปีที่ผ่านมา ๆ มา เพื่อวางแผนและมาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ โดยมีเป้าหมายเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุที่อาจนำไปสู่ความสูญเสียทรัพย์สินและชีวิต สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลปีใหม่ 2559 ในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ยังคงสูงไม่ต่างจากปีที่ผ่านมา โดยสรุปสถิติอุบัติเหตุทางถนน มีจำนวนผู้บาดเจ็บ 137 คน จำนวนผู้เสียชีวิต 7 คน โดยมีจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้น 139 ครั้ง สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุเกิดจาก เมาสุรา ขับรถเร็วเกินกำหนด ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดได้แก่ จักรยานยนต์ 122 ครั้ง ลักษณะสถานที่ที่เกิดเหตุ สถานที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดได้แก่ ทางตรง 81 ครั้ง ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดในช่วงเวลา 16.01-20.00 ช่วงอายุผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต 50 ปีขึ้นไป ทำให้จำนวนสถิติจำนวนผู้เสียชีวิตลดลง จากปี 2558 ถึง 11 คน คิดเป็นร้อยละ 61.11 แต่แนวโน้มจำนวนการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น โดยจังหวัดเชียงใหม่มีจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด รวม 139 ครั้ง และบาดเจ็บมากที่สุด 137 คน เมื่อเทียบกับจังหวัด ดังนั้น ในครั้งต่อไปควรมีการวางแผนและมาตรการที่เข้มข้นมากขึ้นเพื่อป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุให้มีจำนวนที่น้อยลง

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่



ภาพที่ 2.16 สถิติการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลปีใหม่ ในจังหวัดเชียงใหม่ ที่มา: จังหวัดเชียงใหม่, 2559.



ภาพที่ 2.17 โครงสร้างองค์กรที่เกี่ยวข้องกับแผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ระดับอำเภอสันป่าตอง

2.5.3.3 แผนป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

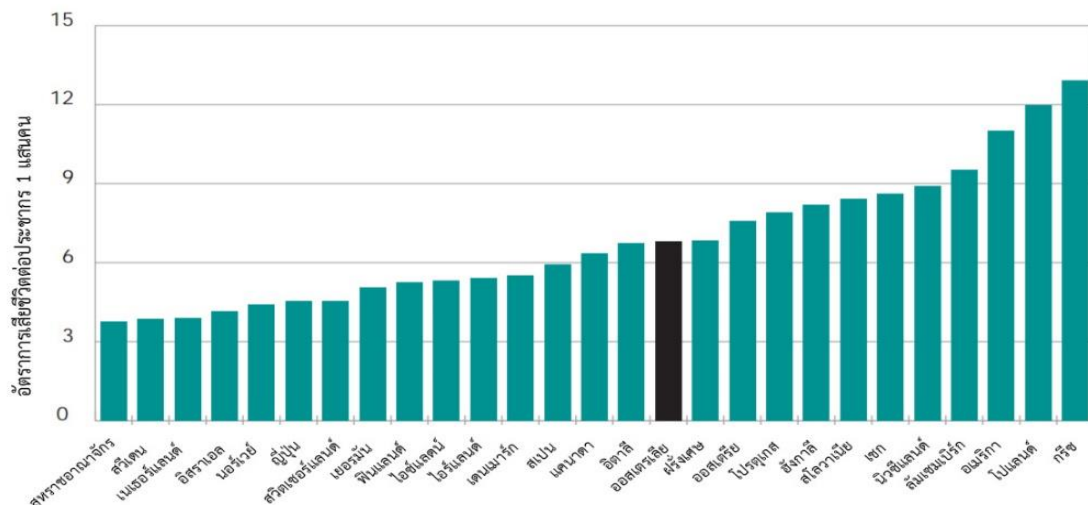
การเตรียมความพร้อมและป้องกันอุบัติเหตุโดยได้บูรณาการกับองค์กรภาคส่วนต่าง ๆ ในพื้นที่ ร่วมกับ สำนักงาน ปก.เชียงใหม่ ทำการฝึกซ้อมเสมือนจริง โดยจัดแผนสมมติการเกิดอุบัติเหตุ ฝึกซ้อมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยระดับอำเภอขึ้น เพื่อให้เป็นเครื่องมือในการพัฒนาการจัดการสาธารณภัยที่เกิดขึ้น โดยผ่านกลไกของศูนย์บัญชาการเหตุการณ์อำเภอ ที่จะบูรณาการหน่วยงานภาคส่วนต่าง ๆ และการบริหารจัดการสาธารณภัยที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้อย่างเป็นระบบ การฝึกซ้อมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยในครั้งนี้ ได้สมมติเหตุการณ์เกิดอุบัติเหตุหมู่ขึ้น โดยบูรณาการการปฏิบัติร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ รพ.สันป่าตอง รพ.แม่ว้าง สภ.สันป่าตอง สสอ. สันป่าตอง องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กำนันผู้ใหญ่บ้านฯ ในพื้นที่ อ.สันป่าตอง นอกจากนี้ ยังมีหน่วยกู้ภัยกู้ชีพจากมูลนิธิพุทธโธสวรรค์ และประชาชนจากบ้านแม่เข้าร่วมโครงการ รวมกว่า 120 คน

2.6 กรณีศึกษา

ศึกษาการจัดการความปลอดภัยทางถนนและกฎหมายหรือเงื่อนไขของการเช่าจักรยานยนต์ของประเทศที่มีความปลอดภัยทางถนนสูงเป็นอันดับแรก ๆ ของโลก และมีการให้เช่าของรถจักรยานยนต์แก่นักท่องเที่ยว รวมถึงมีการหลักการ 5 เสาหลักของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 - 2563 (Decade of Action for Road Safety 2011 - 2020) ได้แก่ ประเทศออสเตรเลียและสหราชอาณาจักร รวมถึงเปรียบเทียบกฎหมายหรือเงื่อนไขของการเช่ารถจักรยานยนต์ของต่างประเทศกับประเทศไทย

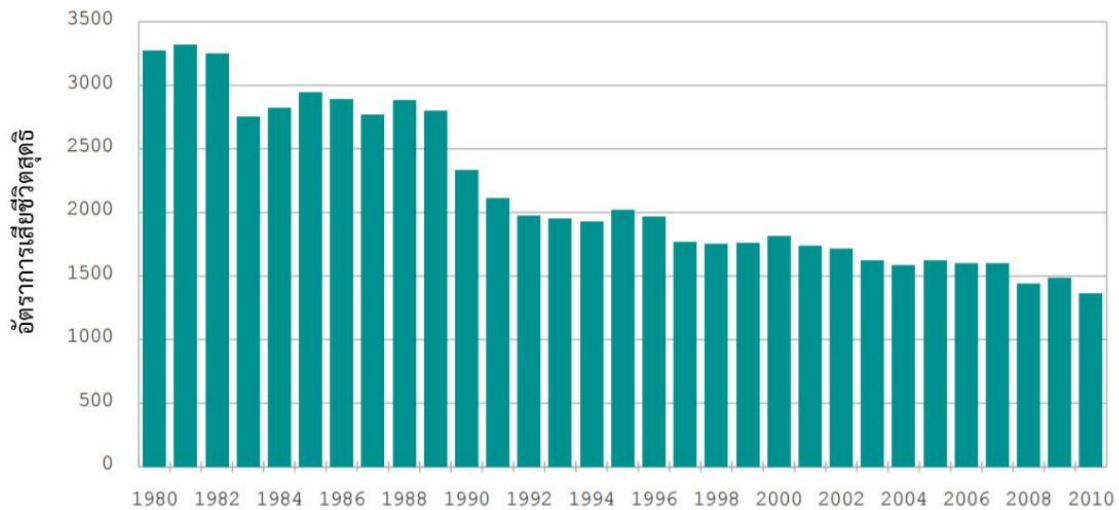
2.6.1 ประเทศออสเตรเลีย

ประเทศออสเตรเลียเป็นประเทศอันดับแรก ๆ ที่ประสบความสำเร็จในการลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากกว่า 30 ปี กล่าวคือ ในช่วงเวลาปี พ.ศ. 2523 - 2553 มีการเติบโตของประชากรร้อยละ 50 และมีการจดทะเบียนเพิ่มของยานพาหนะ 2 เท่าจากเดิม แต่อัตราการเสียชีวิตในช่วงปี พ.ศ. 2523 ถึง พ.ศ. 2553 ลดลงอย่างมากจาก 22.3 เหลือ 6.1 คนต่อประชาชน 100,000 คน อีกทั้งยังเป็นประเทศแรก ๆ ที่มีการประยุกต์นโยบายระบบความปลอดภัยร่วมกับการพัฒนาความปลอดภัยทางถนน



ภาพที่ 2.18 อัตราการเสียชีวิตต่อประชาชน 100,000 คน ของประเทศกลุ่มสมาชิกองค์กรเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (Organisation for Economic Co-operation and Development - OECD) ปี พ.ศ. 2552

ที่มา: Australian Transport Council (ATC), 2010.



ภาพที่ 2.19 อัตราการเสียชีวิตสุทธิในประเทศออสเตรเลีย

ที่มา: Australian Transport Council (ATC), 2010.

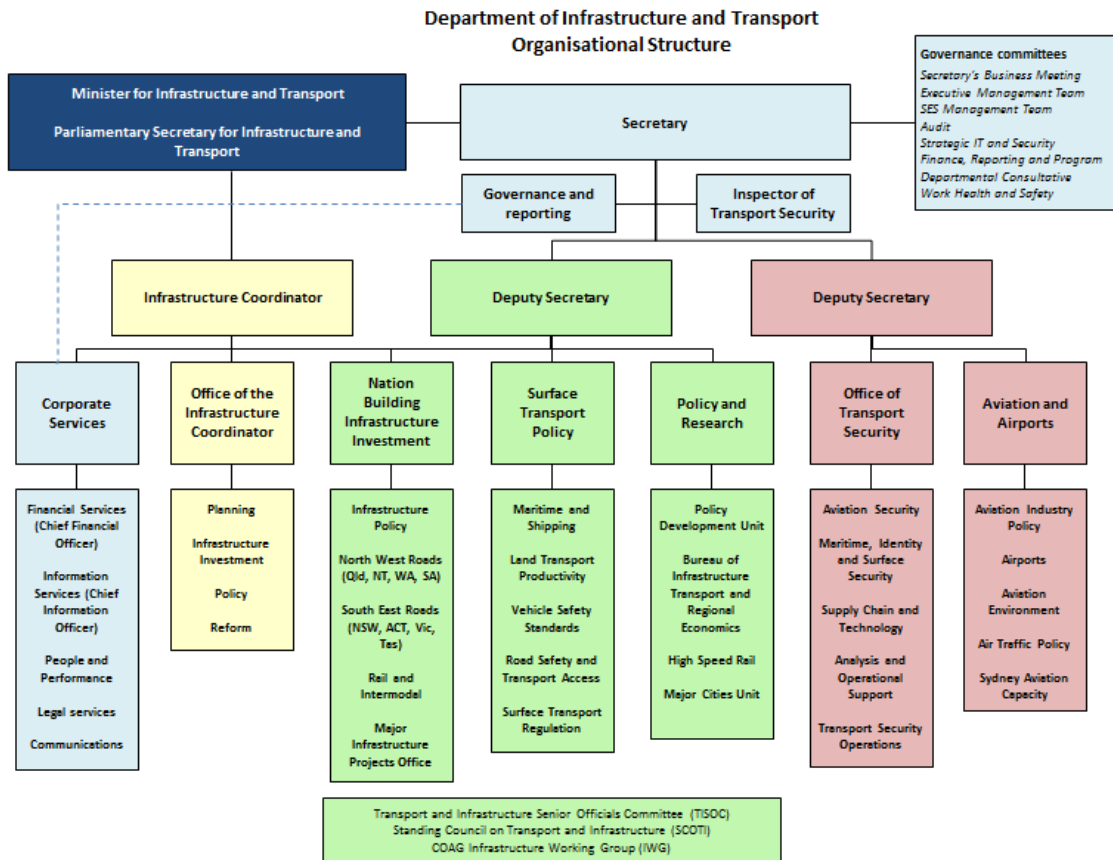


ภาพที่ 2.20 อัตราการเสียชีวิตต่อประชาชน 100,000 คน ของประเทศออสเตรเลียตั้งแต่ปี พ.ศ. 2544-2553

ที่มา: Australian Transport Council (ATC), 2010.

โดยมีหน่วยงาน Australian Transport Council (ATC) เป็นหน่วยงานที่วางแผนกรอบแนวทางการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนในระดับรัฐ ระดับภูมิภาค และระดับท้องถิ่น ตั้งแต่ ปี ค.ศ. 2535 โดยแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ แผนแรก คือ แผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ พ.ศ. 2544 - 2553 (National Road Safety Strategy 2001 - 2010) มีเป้าหมายของแผนนั้นต้องการลดอัตราการเสียชีวิตได้มากถึงร้อยละ 40 แต่สามารถลดอัตราการเสียชีวิตได้เพียงถึงร้อยละ 34 อย่างไรก็ตาม การมีอัตราการเสียชีวิตที่ลดลง แสดงให้เห็นว่าภายในระยะการดำเนินงาน 10 ปีสามารถลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้ โดยแผนยุทธศาสตร์ต่อมา คือ แผนยุทธศาสตร์ในด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ พ.ศ. 2554 - 2563 (National Road

Safety Strategy 2011 - 2020) มีเป้าหมายในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนให้สอดคล้องกับแผนการยกระดับความปลอดภัยระดับนานาชาติ คือ แผนทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 - 2563 (Decade of Action for Road Safety 2011 - 2020: DARS)



ภาพที่ 2.21 โครงสร้างองค์กรของกระทรวงคมนาคม

ที่มา: Australian Transport Council (ATC), 2010.

แผนยุทธศาสตร์ในด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ พ.ศ. 2554 - 2563 เป็นแผนที่ตระหนักถึงศักยภาพของการทำให้แผนประสบความสำเร็จต้องมีการร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐ และหน่วยงานภาคอื่น ๆ ที่ไม่ใช่ภาครัฐ เพื่อให้สามารถดำเนินการตามเป้าหมายที่กำหนดและประสบความสำเร็จในการจัดการความปลอดภัยทางถนนสามารถเกิดขึ้นได้ ซึ่งเป็นการร่วมมือที่มีประสิทธิภาพระหว่างบุคคลสำคัญทั้งหมด โดยมีการนำผลปฏิบัติการจากแผนที่แล้วประยุกต์เข้ากับแผนที่เพื่อสร้างกฎจราจร มาตรฐานข้อกำหนดต่าง ๆ ที่ส่งผลให้ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้นซึ่งมีการคำนึงถึงปัจจัย พัฒนาการให้ความรู้และข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับประชาชน เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าใจถึงแนวทางและเป้าหมายของแผน รวมถึงส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการเสนอความคิดเห็นด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งเป็นการมีความรับผิดชอบร่วมกันของประชาชนเพื่อความปลอดภัยทางถนน โดยมีการติดตามและประเมินผลด้วยการปรับปรุงมาตรการของความปลอดภัยทางถนนให้ทันสมัยเป็นประจำ อีกทั้งยังมีการอบรมบุคลากรให้สามารถมีการ

ปฏิบัติงานที่ดีและมีประสิทธิภาพมากที่สุด โดยแผนยุทธศาสตร์ในด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ พ.ศ. 2554 - 2563 มีหลักการระบบความปลอดภัยในการพัฒนาความปลอดภัยทางถนน คือ

- ศึกษาข้อมูล รายงาน และการประเมินผลที่ผ่านมาเพื่อเข้าใจการเกิดอุบัติเหตุและความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ
- พัฒนากฎจราจรและยุทธศาสตร์การบังคับใช้ในการส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎจราจร และการจัดการกับกลุ่มที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร
- การจัดการการใช้ถนนผ่านผู้ขับขี่ที่มีใบอนุญาตและการลงทะเบียนของรถยนต์
- การให้ความรู้และข่าวสารเพิ่มเติม
- ค้นคว้าหานวัตกรรมใหม่ ๆ
- พัฒนามาตรฐานของความปลอดภัยทางถนน ยานพาหนะ และเครื่องมือต่าง ๆ
- มีการจัดการและการประสานงานที่ดี

หน่วยงาน Australian Transport Council ได้นำหลักการที่ได้กล่าวไปข้างต้น แบ่งยุทธศาสตร์การพัฒนาความปลอดภัยทางถนนออกเป็น 4 ด้าน ได้แก่

1) ความปลอดภัยทางถนน (Safe Roads) คือ ออกแบบและดูแลถนนและริมถนนให้สามารถลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากการออกนอกเส้นทาง การปะทะ/ชนกัน และการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางแยกอย่างยั่งยืนและส่งเสริมให้ผู้ใช้นถนนให้มีพฤติกรรมที่ก่อให้เกิดความปลอดภัยทางถนน ด้วยการพัฒนามาตรฐานการออกแบบถนน การก่อสร้าง และการดำเนินการ โดยการออกแบบ ก่อสร้าง และการดำเนินการถนนใหม่และพัฒนาด่านที่มีอยู่จะสอดคล้องกับหลักการระบบความปลอดภัย

2) ความเร็วที่มีความปลอดภัย (Safe Speeds) คือ จำกัดความเร็วถนนให้เหมาะสมกับลำดับศักดิ์ของถนนและสภาพแวดล้อมของถนนและริมถนน มีความสมดุลระหว่างความปลอดภัยและการเคลื่อนที่ของยานพาหนะ ปรับปรุงข้อกำหนดความเร็วสูงสุดทั่วประเทศ โดยเฉพาะพื้นที่ที่มีจราจรหนาแน่น หรือมีความเสี่ยงในเกิดอุบัติเหตุสูง และผู้ใช้นถนนทุกคนควรขับขี่ตามความเร็วที่กำหนด

3) ยานพาหนะที่มีความปลอดภัย (Safe Vehicles) คือ ออกข้อกำหนดเพื่อที่สามารถมั่นใจได้ว่าการออกแบบและเทคโนโลยียานพาหนะมีความปลอดภัย พัฒนาระบบป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของรถยนต์ให้สามารถลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุได้มากขึ้น โดยการทำข้อตกลงหรือพันธะสัญญากับผู้ประกอบการ รวมถึงลดค่าเฉลี่ยของผู้ขับขี่ยานพาหนะ

4) ประชาชนมีความปลอดภัย (Safe People) คือ พัฒนาการได้รับใบอนุญาตขับขี่อย่างยั่งยืนด้วยการมีโครงการอบรมและฝึกปฏิบัติการให้กับผู้ขับขี่ยานพาหนะใหม่ เพิ่มประสิทธิภาพเครื่องมือที่ช่วยป้องกันผู้ขี่จักรยานยนต์ พัฒนาเทคโนโลยีที่มีความเหมาะสมเพื่อลดความเหนื่อยล้าของผู้ขับขี่ พัฒนาแหล่งข้อมูลและให้การศึกษาเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนและเข้าถึงกลุ่มเยาวชนวัยอนุบาล ประถมศึกษา และมัธยมศึกษา และส่งเสริมให้ประชาชนตระหนักถึงความปลอดภัยโดยการให้ความรู้แก่ประชาชนและผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งใบอนุญาต การศึกษา กฎจราจร การบังคับ และการลงโทษนั้นเป็นส่วนหนึ่งของระบบความปลอดภัย



ภาพที่ 2.22 ระบบความปลอดภัยทางถนน

ที่มา: Road safety manual a guide for practitioners จาก World Road Association (PIARC), 2558.

ซึ่งหน่วยงาน Australian Transport Council ได้คาดการณ์ถึงประโยชน์/ผลกระทบของยุทธศาสตร์การพัฒนาความปลอดภัยทางถนนนี้ต่อผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม ดังตารางที่ 2.16

ตารางที่ 2.16 ประโยชน์จากยุทธศาสตร์การพัฒนาความปลอดภัยทางถนน

เงื่อนไข	ยุทธศาสตร์การพัฒนาความปลอดภัยทางถนน			
	ถนนปลอดภัย	ความเร็วปลอดภัย	ยานพาหนะปลอดภัย	ประชาชนปลอดภัย
กลุ่มผู้ใช้ถนน				
คนขับขี่ยานพาหนะมือใหม่				
คนขี่จักรยานยนต์				
คนเดินเท้า				
คนใช้จักรยาน				
ผู้ใช้ถนนในพื้นที่เมือง				
อื่น ๆ				
ยานพาหนะไม่มีการลงทะเบียน				
พฤติกรรม				
ความเร็ว				
ความเหนื่อยล้า				
ความวอกแวก				
มีการอาการเมาขณะขับขี่				

ตารางที่ 2.16 ประโยชน์จากยุทธศาสตร์การพัฒนาความปลอดภัยทางถนน (ต่อ)

เงื่อนไข	ยุทธศาสตร์การพัฒนาความปลอดภัยทางถนน			
	ถนนปลอดภัย	ความเร็วปลอดภัย	ยานพาหนะปลอดภัย	ประชาชนปลอดภัย
มีการอากรเมาแอลกอฮอล์ขณะขับขี่				
ประเภทการเกิดอุบัติเหตุ				
บริเวณทางแยก				
การออกนอกเส้นทาง				
การปะทะ/ การชน				
การเกิดอุบัติเหตุที่มียานพาหนะขนาดใหญ่เกี่ยวข้อง				

ที่มา : National Road Safety Strategy 2011–2020. จาก Australian Transport Council (ATC), 2010.

หมายเหตุ: มีประโยชน์บางอย่างหรือทางอ้อม มีประโยชน์ปานกลาง มีประโยชน์ที่ยั่งยืน

การเสียชีวิตและการบาดเจ็บสาหัสของประชาชนส่วนใหญ่เกิดขึ้นในพื้นที่ภูมิภาคและพื้นที่ห่างไกลถึงร้อยละ 65 และร้อยละ 59 ตามลำดับ จำมีความสำคัญในการพัฒนาให้สามารถตอบสนองความต้องการที่แตกต่างกันในแต่ละพื้นที่

ตารางที่ 2.17 ยุทธศาสตร์การพัฒนาความปลอดภัยทางถนน แบ่งตามภูมิภาค

พื้นที่	ความปลอดภัยทางถนน (Safe Roads)	ความเร็วที่มีความปลอดภัย (Safe Speeds)	ยานพาหนะที่มีความปลอดภัย (Safe Vehicles)	ประชาชนมีความปลอดภัย (Safe People)
ทั่วประเทศ ออสเตรเลีย (All of Australia)	โครงการถนนต้องมีการประยุกต์หลักการระบบความปลอดภัยทุกโครงการ	- การบังคับใช้ความเร็วที่กำหนด - มีการให้ข้อมูลกับชุมชนของข้อดีในการขับขี่ที่มีความเร็วต่ำ - แนะนำ/ แนวทางความเสี่ยงของการขับขี่เกินความเร็วที่กำหนด	พัฒนามาตรฐานความปลอดภัยของยานยนต์	ส่งเสริมให้ประชาชนมีพฤติกรรมที่สนับสนุนความปลอดภัยทางถนน
ตัวเมืองขนาดใหญ่ (Metropolitan areas)	โครงการความปลอดภัยทางถนนระบุแยกและริมถนนที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ	ลดระดับความเร็วบริเวณแยกและควรมีระดับความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมงในพื้นที่คนเดินเท้าและจักรยาน	พัฒนาแยกเพื่อลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุและปกป้องคนเดินเท้าและจักรยาน	
ภูมิภาคและพื้นที่ห่างไกล (Regional and remote areas)	โครงการความปลอดภัยทางถนนระบุบริเวณที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ	ทบทวนความเร็วที่กำหนดของเส้นทางที่มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ	เน้นการลดการเกิดอุบัติเหตุบริเวณไหล่ทางถนน	พัฒนาการเข้าถึงของการได้รับใบอนุญาตขับขี่

ที่มา : National Road Safety Strategy 2011–2020. จาก Australian Transport Council (ATC), 2010.

ซึ่งแต่ละพื้นที่จะมีหน่วยงานภาครัฐของออสเตรเลียรับผิดชอบดูแลการจัดการความปลอดภัยทางถนน ได้แก่

- รัฐบาลของออสเตรเลีย มีหน้าที่ในการวางแผน ออกแบบและจัดการการดำเนินการของระบบความปลอดภัยทางถนน มีการกระจายบุคลากรไปยังพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อพัฒนาความปลอดภัยทางถนน พัฒนาการบังคับใช้กฎหมาย และกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนและยานพาหนะที่ผลิตขึ้นใหม่ รวมถึงการให้ข้อมูลแก่สาธารณะเรื่องความปลอดภัยทางถนน
- รัฐบาลของรัฐต่าง ๆ มีหน้าที่ในการหาแหล่งเงินทุน วางแผน ออกแบบ และดำเนินการของโครงข่ายถนน มีการจัดการระบบการลงทะเบียนขงยานพาหนะและใบอนุญาตขับขี่ รวมถึงการบังคับให้เกิดความรับผิดชอบของผู้ใช้ถนน
- รัฐบาลท้องถิ่น มีหน้าที่ในการหาแหล่งเงินทุน วางแผน ออกแบบ และดำเนินการของโครงข่ายถนนในพื้นที่ของตัวเอง

ในส่วนของการจัดการความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวนั้น หน่วยงานของประเทศออสเตรเลียคือ รัฐบาลแต่ละมลรัฐ มีการจัดทำคู่มือด้านปลอดภัยของการใช้ชีวิตในประเทศออสเตรเลีย โดยการนำนโยบายระดับชาติมาพัฒนาและปรับเป็นยุทธศาสตร์ระดับรัฐ โดยรัฐบาลของแต่ละรัฐจะร่วมกับเอกชนในการทำแผนกลยุทธ์หรือคู่มือด้านความปลอดภัย ตัวอย่างเช่น National Visitor Safety Handbook อันมีวัตถุประสงค์ของการจัดทำ คือ ยกระดับด้านความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวต่างชาติและลดอัตราการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยมีรายละเอียดที่ระบุถึงการรับมือกับเหตุการณ์ความไม่ปลอดภัยในด้านต่าง ๆ เพื่อเป็นแนวทางการจัดการความปลอดภัยในออสเตรเลีย (CARRS-Q, 1996)

ตัวอย่างเงื่อนไขการให้เช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวในประเทศออสเตรเลีย

บริษัท Bike Round OZ เป็นบริษัทที่ให้บริการให้เช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวในประเทศออสเตรเลีย อันมีเงื่อนไขการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวในประเทศออสเตรเลีย ดังนี้

- ผู้เช่าต้องมีอายุตั้งแต่ 16 ปี 9 เดือนขึ้นไป (อายุขั้นต่ำของผู้ขี่ขึ้นอยู่กับประเภทของรถจักรยานยนต์กำหนด)
- ผู้เช่าต้องแสดงหนังสือเดินทาง และใบขับขี่ที่มีภาษาอังกฤษหรือใบอนุญาตขับขี่ระหว่างประเทศ
- ผู้เช่าต้องจ่ายค่ามัดด้วยบัตรเครดิตเท่านั้น

บริษัท Rent This Bike เป็นบริษัทที่ให้บริการให้เช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวในภูมิภาคทางตะวันออกของประเทศออสเตรเลีย (รัฐควีนส์แลนด์) อันมีเงื่อนไขการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยว ดังนี้

- ผู้เช่าต้องมีอายุตั้งแต่ 16 ปี 9 เดือนขึ้นไป (อายุขั้นต่ำของผู้ขี่ขึ้นอยู่กับประเภทของรถจักรยานยนต์กำหนด)

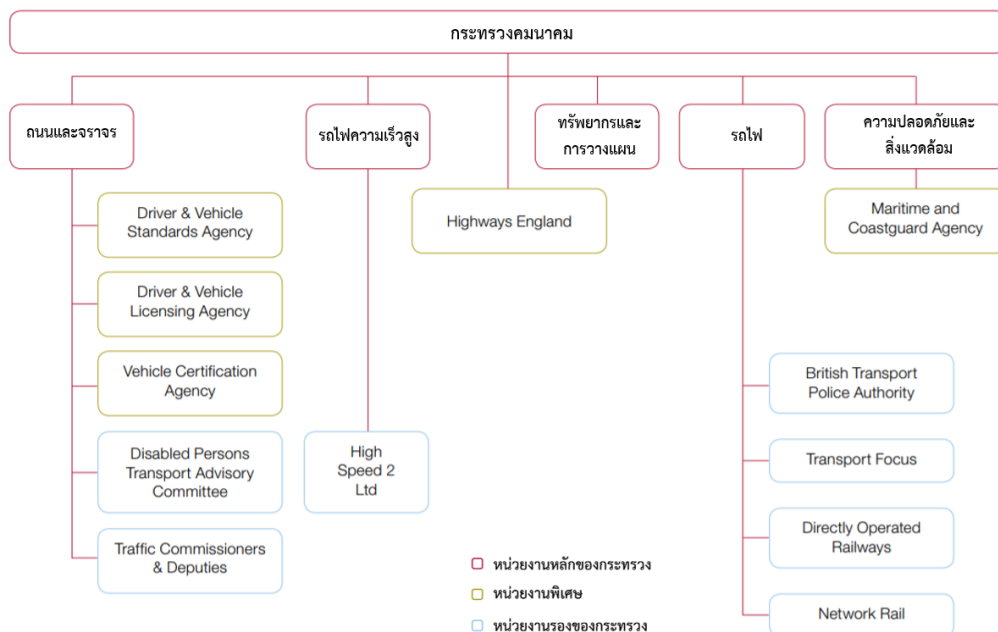
การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

- ผู้เช่าต้องแสดงหนังสือเดินทาง และใบขับขี่ที่มีภาษาอังกฤษหรือใบอนุญาตขับขี่ระหว่างประเทศ
 - ผู้เช่าต้องจ่ายค้ำมัดจำนวนเงิน 200 ดอลลาร์ออสเตรเลียด้วยบัตรเครดิตเท่านั้น
- รถจักรยานยนต์ที่ให้เช่ามีประกันทุกคัน

2.6.2 สหราชอาณาจักร

ความปลอดภัยทางถนนถือว่าเป็นวาระแห่งชาติของประเทศในเครือสหราชอาณาจักร รัฐบาลของสหราชอาณาจักร จึงมีการเสนอยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน คือ ยุทธศาสตร์ Tomorrow's Roads - Safer for Everyone ในปี พ.ศ. 2543 ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์การจัดการปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนน อันมีวัตถุประสงค์ในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตและจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (Killed or seriously injured, KSI) ลงร้อยละ 40 และลดจำนวนเด็กที่เสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนลงร้อยละ 50 ภายในปี พ.ศ. 2553 ซึ่งเป็นความรับผิดชอบร่วมกันระหว่างรัฐบาลกลาง ท้องถิ่น และสหภาพยุโรป (ดูแลในส่วนของการวางมาตรฐาน ความปลอดภัยของยานพาหนะ และการออกใบอนุญาตขับขี่) โดยหน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศอังกฤษ ได้แก่

1) กระทรวงคมนาคมของอังกฤษ (Department for Transportation: DFT) เป็นหน่วยงานหลักในการทำงานร่วมกับหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง มีหน้าที่รับผิดชอบในการวางนโยบายตามแผนความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ รวมถึงติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติงานอย่างไม่เป็นทางการทุก ๆ ปี และตรวจสอบอย่างเป็นทางการทุก ๆ 3 ปี ซึ่งการดูแลติดตามจะเป็นเก็บสถิติของตัวชี้วัดด้านต่าง ๆ เช่น จำนวนอุบัติเหตุ จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตแยกตามกลุ่มต่าง ๆ เช่น กลุ่มผู้ใช้นยานพาหนะ กลุ่มที่มีการคาดเข็มขัดนิรภัยหรือสวมหมวกนิรภัย เป็นต้น



ภาพที่ 2.23 โครงสร้างองค์กรของกระทรวงคมนาคม

ที่มา: Department for Transport, 2015.

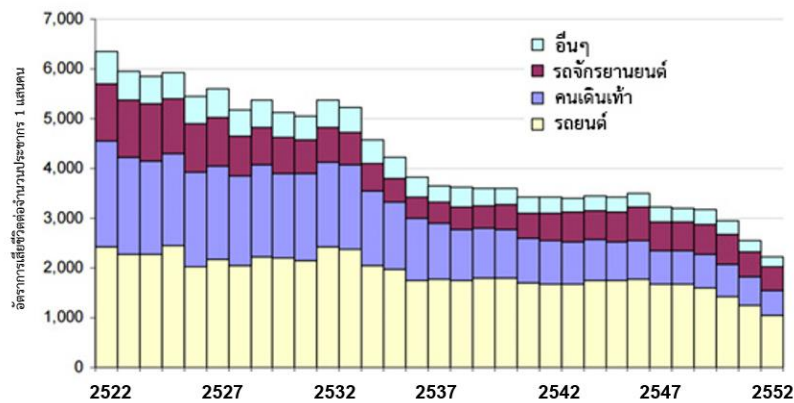
2) องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น (Local Authorities) มีหน้าที่ตามกฎหมายในการดูแลความปลอดภัยทางถนนของแต่ละท้องถิ่นที่รับผิดชอบ โดยท้องถิ่นต้องวางเป้าหมายของตนเองให้สอดคล้องและบรรลุผลตามเป้าหมายระดับชาติที่วางไว้ ซึ่งแผนงานด้านการขนส่งระดับท้องถิ่นจะได้รับงบประมาณจากรัฐบาลและภาษาท้องถิ่น การบริหารงานด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นการกระจายอำนาจให้แต่ละหน่วยงานสามารถจัดการกับปัญหาได้อย่างอิสระ รวมถึงรัฐบาลได้มีการร่วมมือกับเอกชนในการให้บริการกับประชาชน เช่น การตรวจสอบสภาพรถ และการอบรมผู้ขับขี่ เป็นต้น โดยกลยุทธ์หลักที่ประเทศอังกฤษนำมาใช้ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่

- 1) ถนนมีความปลอดภัยสำหรับวัยเด็ก (Safer road use for children)
- 2) ผู้ขับขี่ปลอดภัย – ฝึกและทดสอบ (Safer drivers - training and testing)
- 3) ไม่ขับขี่หากมีอาการเมาและง่วงนอน (Safer drivers-drink, drugs and drowsiness)
- 4) โครงสร้างพื้นฐานมีความปลอดภัย (Safer infrastructure)
- 5) ขับขี่ด้วยความเร็วที่ปลอดภัย/ เหมาะสม (Safer speeds)
- 6) ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer vehicles)
- 7) จักรยานยนต์อย่างปลอดภัย (Safer motorcycling)
- 8) การเดิน ปั่นจักรยาน และขี่ม้าได้อย่างปลอดภัย (Safer walking, cycling and horse riding)
- 9) มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง (Better enforcement of traffic law)
- 10) รณรงค์ให้ความรู้การขับขี่อย่างปลอดภัย (Promotion of safer road use)

ประเทศอังกฤษยังให้ความสำคัญกับการให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนแก่เยาวชน โดยอาศัยความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนให้ความรู้กับเด็กที่มีอายุระหว่าง 11 - 14 ปี ในการจัดการกับความเสี่ยงต่าง ๆ ของการเกิดอุบัติเหตุ และสอนให้รู้จักเลือกรูปแบบในการดำเนินชีวิตอย่างปลอดภัย นอกจากนี้ยังมีการก่อตั้งสมาคมต่าง ๆ นอกสถานศึกษา และร่วมมือกับองค์กรท้องถิ่น เพื่อจัดส่งคู่มือแนะนำแนวคิดด้านความปลอดภัยทางถนน และแนวทางต่าง ๆ ในการดำเนินชีวิตกับเด็กที่มีอายุ 3 ปี ซึ่งผู้ปกครองสามารถใช้เป็นแนวทางในการสอนเด็ก และเมื่อครอบครัวใดตัดสินใจเข้าร่วมกับสมาคม จะได้รับหนังสือเล่มใหม่เพิ่มเติมทุก ๆ 6 เดือนตลอดระยะเวลา 3 ปี ซึ่งหนังสือเหล่านี้จะแจกให้กับผู้ปกครองโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย การดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยที่กล่าวมาข้างต้นนั้น ส่งผลให้ประเทศไทยจัดว่าเป็นประเทศหนึ่งที่มีอัตราการเสียชีวิตของประชากรจากอุบัติเหตุทางถนนน้อยมาก เป็นผลมาจากการประยุกต์ใช้มาตรการทางด้านวิศวกรรม การบังคับใช้กฎหมาย และการให้ความรู้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการให้ความร่วมมือของภาคเอกชนในการพัฒนาและวิจัยด้านยานพาหนะให้มีความปลอดภัย ตรงตามมาตรฐานของสหภาพยุโรป (Bliss and Breen, 2009)

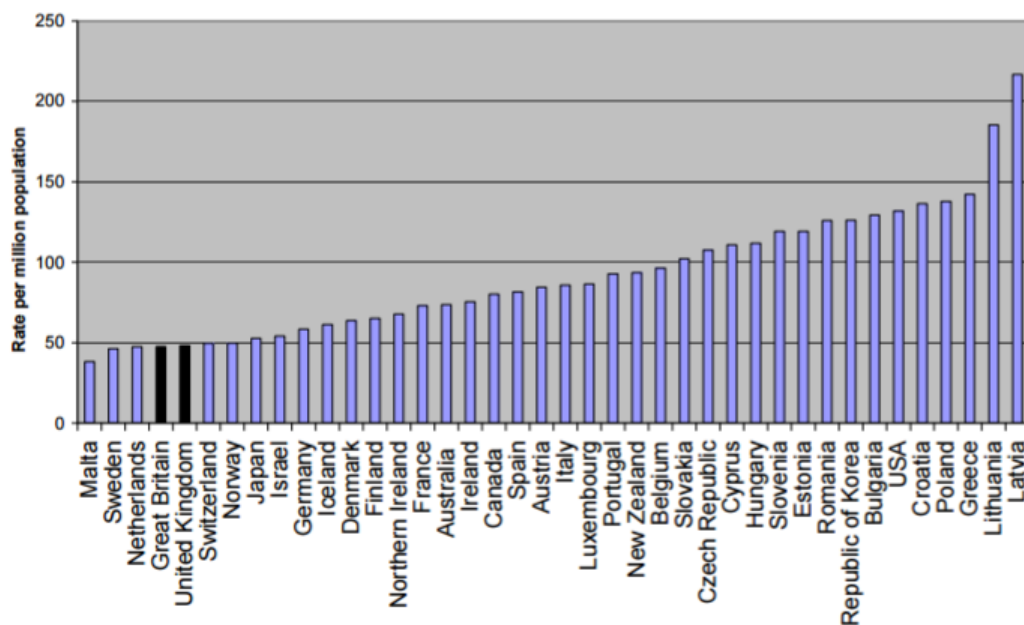
จากการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ Tomorrow's Roads –Safer for Everyone พบว่าจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงร้อยละ 40 และจำนวนเด็กที่เสียชีวิตหรือ

ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงร้อยละ 50 (Department for Transport, 2002) เป็นเหตุให้สหราชอาณาจักรเป็นประเทศที่มีความปลอดภัยทางถนนเป็นอันดับต้น ๆ ของโลก



ภาพที่ 2.24 การเสียชีวิตทางถนนตามประเภทของยานพาหนะของสหราชอาณาจักร ปี พ.ศ. 2522 - 2552

ที่มา: Department for Transport, 2011.



ภาพที่ 2.25 ค่าเฉลี่ยอัตราการเสียชีวิตทางถนนต่อประชากร 1 ล้านคน ปี พ.ศ. 2548 - 2552

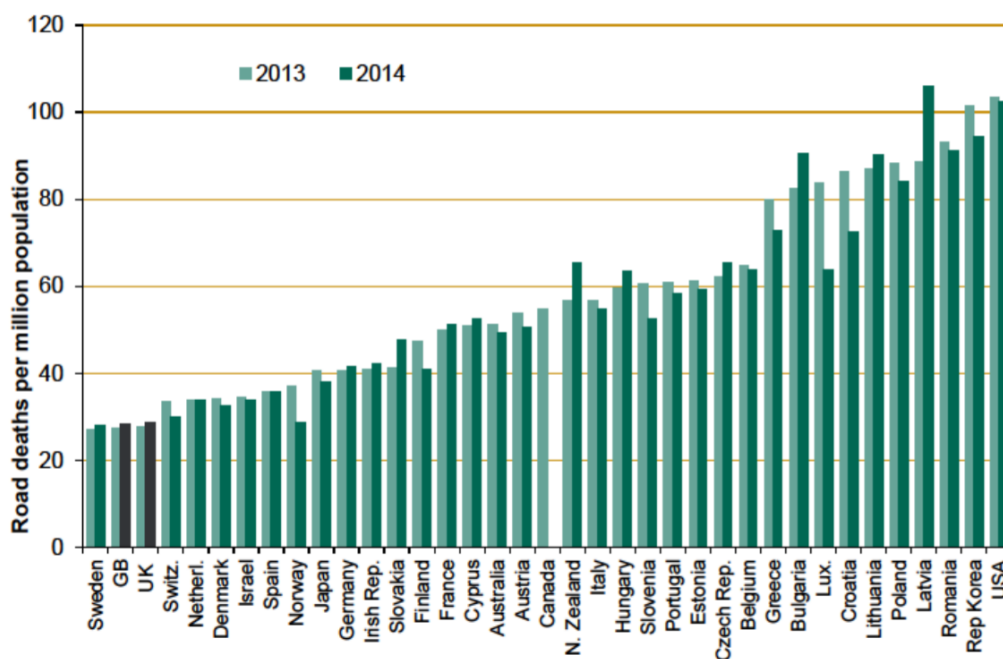
ที่มา: Department for Transport, 2011.

ต่อมากระทรวงคมนาคมได้มีการวางยุทธศาสตร์แผนใหม่ในปี พ.ศ. 2554 เน้นการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนกับหน่วยงานท้องถิ่นในการวางแผนพัฒนาความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้ประชาชนสามารถได้รับข้อมูลและความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนและมีอำนาจในกระบวนการตัดสินใจ เช่น การกำหนดการบังคับใช้ความเร็วและจำกัดความเร็วภายในพื้นที่ ส่งเสริมให้มีการร่วมมือกับหน่วยอื่น ๆ เช่น

หน่วยงานด้านสถานพยาบาล หน่วยงานด้านการท่องเที่ยว และลดจำนวนสิ่งกีดขวางทางถนน เพื่อเพิ่มจำนวนคนเดินเท้าและทางจักรยาน รวมถึงปรับปรุงการบังคับใช้กฎหมายและบทลงโทษของผู้กระทำผิดกฎจราจรให้มีความเข้มงวดมากขึ้น โดยวิสัยทัศน์ความปลอดภัยทางถนนของแผนนี้ คือ

- สหราชอาณาจักรยังคงเป็นผู้นำด้านความปลอดภัยทางถนนของโลกในระยะยาว
- พัฒนาเทคโนโลยี เช่น หลีกเสี่ยงการชนกัน/ ปะทะกัน คือ เมื่อเกิดเหตุการณ์ที่ดูผิดปกติ ระบบสามารถเปลี่ยนเส้นทางและปกป้องผู้ขับขี่
- ส่งเสริมผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคนมีส่วนร่วมในการสนับสนุนให้วิสัยทัศน์

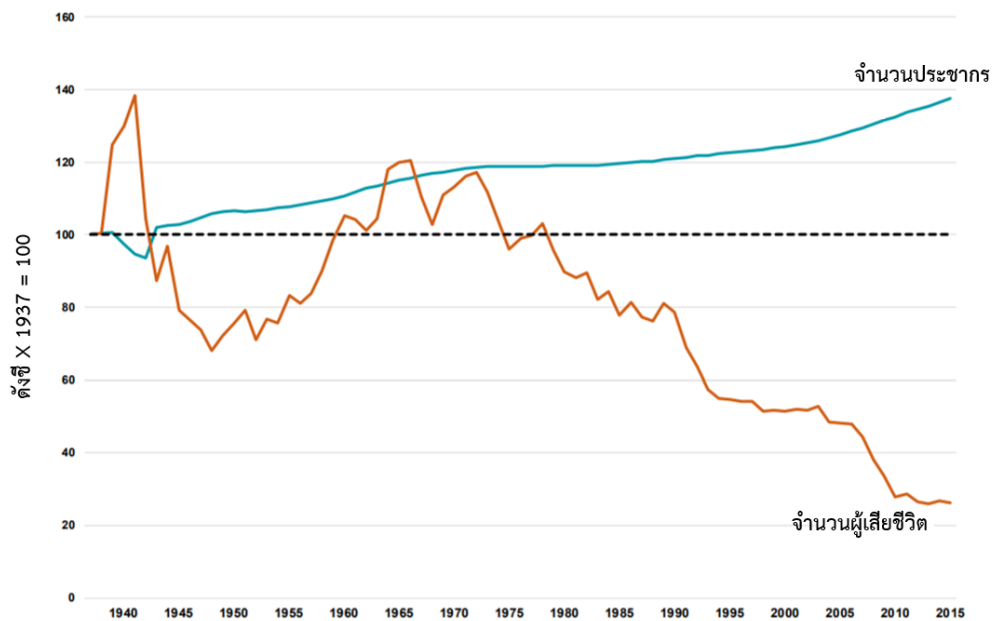
ซึ่งในปัจจุบันสหราชอาณาจักรยังคงเป็นผู้นำด้านความปลอดภัยทางถนนของโลกได้ตามที่วิสัยทัศน์ของแผน (ภาพที่ 2.25) อีกทั้งยังมีจำนวนผู้เสียชีวิตลดลงทุกปี (ภาพที่ 2.26)



ภาพที่ 2.26 อัตราการเสียชีวิตต่อจำนวนประชากร 1 ล้านคนปี พ.ศ. 2556-2557.

ที่มา: Department for Transport, 2015.

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่



ภาพที่ 2.27 จำนวนผู้เสียชีวิตตั้งแต่ปี ค.ศ. 1940-2015

ที่มา: Department for Transport, 2016.

อีกทั้งยังมีการวางแผนการดำเนินการความปลอดภัยทางถนนนั้นมีการวางแผนให้สอดคล้องกับแผนการยกระดับความปลอดภัยระดับนานาชาติ คือ แผนทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 - 2563 (Decade of Action for Road Safety 2011-2020: DARS)

ตารางที่ 2.18 แผนการดำเนินการความปลอดภัยทางถนนของสหราชอาณาจักร พ.ศ. 2554

เสาหลัก		โอกาสและความท้าทายในการพัฒนา
1	การจัดการความปลอดภัยทางถนน	ดูแลการลงทุนด้านความปลอดภัยทางถนนท้องถิ่นและมีการจัดการที่สนับสนุนการพัฒนากระบวนการตัดสินใจของท้องถิ่น รวมถึงการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่องของหน่วยงาน Highways England
2	ความปลอดภัยทางถนนและการเดินทาง	พัฒนาความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐานทางถนนให้มากที่สุดโดยการให้งบประมาณและเตรียมถนนและป้ายต่าง ๆ เพื่อเพิ่มการเชื่อมต่อของยานพาหนะ
3	ความปลอดภัยของยานพาหนะ	พัฒนายานพาหนะให้มีความปลอดภัยมากขึ้น ออกกฎหมายเพื่อบังคับการห้ามใช้หรือยกเลิกการใช้เทคโนโลยีที่อันตราย เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
4	ความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน	ประเมินการให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่ที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดจากภาครัฐและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง พัฒนากฎจราจรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตาม และส่งเสริมพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่มีความปลอดภัยและทางเลือกอุปกรณ์/ เครื่องมือต่าง ๆ
5	การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ	มีการทำงานร่วมกับหน่วยงานที่ให้บริการฉุกเฉินและ National Health Service (NHS) เพื่อรับประกันว่าสามารถดูแลรักษาผู้ป่วยได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีการสอบสวนของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น

ที่มา: Department for Transport, 2015.

โดยเป้าหมายในการพัฒนาความปลอดภัยทางถนนของสหราชอาณาจักรให้ความสำคัญกับการพัฒนาความปลอดภัยของผู้ใช้ถนนเป็นอันดับแรก โดยให้ผู้ใช้ถนนมีเรียนรู้และมีพฤติกรรมการใช้ถนนที่ปลอดภัย พัฒนาการทดสอบและการได้รับใบอนุญาตขับขี่ให้ดีขึ้น การเพิ่มความตระหนักให้กับผู้ใช้ถนน พัฒนาเครื่องมือ/อุปกรณ์และยานพาหนะให้มีความปลอดภัย มีระบบประกันภัยที่เที่ยงตรงและตอบสนองได้มากขึ้น มีการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพและเข้มงวดขึ้น

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

แผนการดำเนินงาน	ความปลอดภัยทางถนน	ความปลอดภัยทางยานพาหนะ	ความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน	การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ
- ให้เงินทุนกับตำรวจในการบังคับใช้กฎหมายด้านการเมาแล้วขับ (ยาและแอลกอฮอล์) ให้เข้มงวดขึ้น - มอบหมายหน่วยงานการจัดการความปลอดภัยทางถนนตรวจสอบและระบุพื้นที่เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานร่วมกันและนวัตกรรมท้องถิ่น - พัฒนาเครื่องมือทดสอบระดับปริมาณแอลกอฮอล์และการเสพยา - ทำงานสอดคล้องกับคณะกรรมการขนส่งในการบังคับใช้กฎหมายจราจรทางบก	- ให้เงินกับหน่วยงานถนนท้องถิ่น - สนับสนุนการใช้จักรยานและการเดินเท้า และมีความปลอดภัยมากขึ้น - ช่วยเหลือ Highways England ในการพัฒนาระบบ star rating ให้มีประสิทธิภาพเพื่อความปลอดภัยของโครงข่ายถนน - ทบทวนประเด็นข้อกีดกันในด้านป้ายจราจรต่าง ๆ และสนับสนุนหน่วยงานท้องถิ่นในการใช้ป้ายและสัญญาณจราจรให้มีปลอดภัยมากขึ้น รวมถึงการออกข้อกำหนดใหม่ - วิจัยและพัฒนาเครื่องมือหรือแนวทางที่ช่วยเหลือหน่วยงานท้องถิ่นในกระบวนการการลงทุนเพื่อพัฒนาความปลอดภัยของถนนท้องถิ่น - ให้อำนาจแก่หน่วยงานท้องถิ่นอย่างต่อเนื่องในการลดความเร็วสูงสุดในพื้นที่ของท้องถิ่น	- ปรึกษารื่องการเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดกับหน่วยงาน HGV - เพิ่มความตระหนักของผู้บริโภคเรื่องความปลอดภัยของยานพาหนะตามระบบ star eating ของ Euro NCAP และสำรวจทางเลือกที่สามารถดึงดูดผู้บริโภคให้สนใจความปลอดภัยของยานพาหนะ - พัฒนาคำความปลอดภัยของกลุ่มผู้ใช้ถนนรวมถึงการอัปเดตมาตรฐาน Government Buying - ทบทวนโครงการของกระทรวงคมนาคมของการสืบสวนอุบัติเหตุเพื่อพัฒนาความเข้าใจการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนและสามารถกำหนดศักยภาพเทคโนโลยีของยานพาหนะ	- มีการปรึกษาความอันตรายของการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ยานพาหนะเพื่อเพิ่มบทลงโทษสำหรับผู้กระทำผิด - มีการปรึกษาแนวทางในการเพิ่มแรงจูงใจและรางวัลของทดสอบก่อนฝึกปฏิบัติ - พัฒนาระบบการฝึกอบรมพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับผู้ขับขี่จักรยานยนต์ให้ดีขึ้นและเข้าถึงข้อเสนอที่สนับสนุนความปลอดภัยในการใช้จักรยานยนต์ - เพิ่มตัวชี้วัดสำหรับ DVSA เพื่อสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายให้เข้มงวดขึ้นกับผู้ประกอบการขนส่งที่ไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนด - เพิ่มกลุ่มผู้ใช้จักรยานรุ่นใหม่ที่มีความมั่นใจและมีทักษะในการใช้จักรยานอย่างปลอดภัยบนถนนท้องถิ่น - เพิ่มวิธีการสื่อสารความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ขี่จักรยานและผู้ปกครอง (พ่อแม่) ของเยาวชน - คิดการรณรงค์การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการใช้ถนนอย่างปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง	- ช่วยเหลือเพื่อที่สามารถแก้ไขได้ว่าระบบอุบัติเหตุ (CRASH system) สามารถบันทึกการเกิดอุบัติเหตุได้เป็นอย่างดี - ทำงานร่วมกับกระทรวงสาธารณสุข และ NHS England เพื่อแบ่งปันข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากสถานพยาบาล

มูลนิธิกระจกเงา

มูลนิธิกระจกเงา

ตารางที่ 2.19 แผนการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน

ที่มา: Open Government License, 2015.

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

5. เสนอแนะ	- ทำงานร่วมกับผู้ประกอบการ โดยสารสาธารณะ รถแท็กซี่ เพื่อ ออกก๊อกรถยนต์ที่เหมาะสมและ สอดคล้องกัน และมีอบรมและฝึก ปฏิบัติที่ดีสำหรับการขนส่ง ผู้โดยสารอย่างปลอดภัย - ทำงานร่วมกับผู้ประกอบการ ยานพาหนะและผู้ขับขี่ในการระบุ และส่งเสริมการฝึกปฏิบัติที่ดีในการ ทำงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ทางถนน	- ส่งเสริมการวิจัยแห่งชาติและการฝึก ปฏิบัติที่ดีด้านความปลอดภัยทางถนน รวมถึงพัฒนาและส่งเสริมการสำรวจความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ - ทบทวนและแก้ไขกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และส่งเสริมการทดสอบความปลอดภัย และ ความเชื่อมโยงและอิสระต่อกันของ ยานพาหนะ	- สนับสนุนการพัฒนาและการปฏิบัติการ ในการพัฒนาการออกแบบ HGV - มีส่วนร่วมในการซื้อขายยานพาหนะ ของกับผู้ซื้อและผู้ขายเพื่อสนับสนุน การขายยานพาหนะที่มีความปลอดภัยของ ภาคเอกชน - รวบรวมงานวิจัยพฤติกรรมและปัจจัย มนุษย์ที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มขึ้นของ ยานพาหนะ พัฒนาและบริษัทรถเรือถึง นโยบายผู้ซื้อและผู้ขายในการสนับสนุน การขายยานพาหนะที่มีความปลอดภัย ของภาคเอกชน	- มีการวิจัยเพื่อระบุเทคโนโลยีที่ดีที่สุดและพฤติกรรม สำหรับผู้เรียนและผู้ขับขี่ที่มีใหม่ - มีส่วนร่วมในด้านประกันภัยเพื่อสนับสนุนนวัตกรรมใน ตลาดประกันภัย ซึ่งเป็นการตอบสนองพฤติกรรมของผู้ ขับขี่ให้มีความปลอดภัยและการเลือกยานพาหนะ - การทำงานร่วมกันของหน่วยงานด้านความยุติธรรมใน อนาคตพบพบการติดตามผู้กระทำผิดเพื่อสามารถมั่นใจ ได้ว่าพลเมืองไทยนั้นเหมาะสมกับการขับขี่ที่อันตราย - ทบทวนและพัฒนาการให้ความรู้ความปลอดภัยทาง ถนนสำหรับนักเรียนทุกระดับ - ทำงานร่วมกับอุตสาหกรรมจักรยานยนต์เพื่อค้นหา วิธีการปรับปรุงและเพิ่มการทดลองหลังการฝึกอบรม และการพัฒนา - ผู้ขับขี่ที่เสีย: ปรึกษาทางเลือกในการฟื้นฟูและการ ดูแลผู้กระทำผิดที่มีความเสี่ยงสูง - ประเมินผลเพื่อให้การทดสอบของผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ ในการขับขี่ที่เหมือนจริงมากขึ้น - พัฒนาและทดสอบเครื่องมือการทดสอบการรับรู้ อันตรายใหม่ (Hazard Perception Test) ในการ ปรับปรุงความตระหนักของผู้ขับขี่และพัฒนาสภาพ เงื่อนไขอื่นต่าง ๆ	- ค้นและตรวจสอบเพื่อให้แน่ใจว่า ความปลอดภัยของถนนยังคงมี ความสำคัญและมีการพิจารณาใน การดำเนินการของรัฐบาล
6. เสนอแนะ	- ตรวจสอบให้แน่ใจว่าการประเมิน พหุการแพทย์และการได้รับ ใบอนุญาตขับขี่เพื่อให้ผู้ขับขี่ที่ สูงอายุตระหนักการคาดหวังในชีวิต และแนวโน้มของสุขภาพ	- กิจกรรมที่ดำเนินการอยู่สนับสนุนการ ทดสอบความปลอดภัย	- สนับสนุนให้ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในชีวิตจริงมากขึ้น	- ปฏิบัติการทดสอบการขับขี่และการเรียนรู้ก่อนการสอบ เพื่อสนับสนุนให้ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในชีวิตจริงมากขึ้น	

ตารางที่ 2.19 แผนการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน (ต่อ)

ที่มา: Open Government License, 2015.

ในส่วนของกฎหมายสำหรับการขี่จักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวต่างชาติในประเทศหรือสหราชอาณาจักรนั้นมีเงื่อนไขที่แตกต่างกันของนักท่องเที่ยวแต่ละประเทศ กล่าวคือ สหราชอาณาจักรนั้นจะแบ่งประเภทของนักท่องเที่ยวเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่

1. นักท่องเที่ยวประเทศในเครือสหภาพยุโรป (European Union: EU) สามารถเช่ายานพาหนะได้ทุกประเภท และสามารถขับชี่ได้นานจนกว่าใบอนุญาตขับชี่จะหมดอายุ
2. นักท่องเที่ยวจากเขต Jersey Guernsey และ Isle of Man สามารถเช่ายานพาหนะขนาดเล็ก (รถยนต์ หรือ รถจักรยานยนต์) และสามารถขับชี่ 12 เดือนนับตั้งแต่เข้าประเทศในเครือสหราชอาณาจักร (หากมีใบอนุญาตขับชี่ประเภทรถบัสหรือรถบรรทุก นักท่องเที่ยวสามารถขับได้แค่รถบัสหรือรถบรรทุกที่ขับมาจากที่อื่นแล้วเข้ามาในสหราชอาณาจักร และเป็นรถที่ต้องจดทะเบียนนอกสหราชอาณาจักร)
3. นักท่องเที่ยวจากทวีปอื่น ๆ ที่ไม่ใช่ทวีปยุโรป (หากมีใบอนุญาตขับชี่ประเภทรถบัสหรือรถบรรทุก นักท่องเที่ยวสามารถขับได้แค่รถบัสหรือรถบรรทุกที่ขับมาจากที่อื่นแล้วเข้ามาในสหราชอาณาจักร และเป็นรถที่ต้องจดทะเบียนนอกสหราชอาณาจักร)

ตัวอย่างเงื่อนไขของการให้เช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวในประเทศอังกฤษ

บริษัท Superbike Rental เป็นบริษัทที่ให้บริการให้เช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวในเมืองลอนดอน อันมีเงื่อนไขการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวในประเทศอังกฤษ ดังนี้

- ผู้เช่าต้องมีอายุระหว่าง 17 - 70 ปี
- ผู้เช่าต้องแสดงหนังสือเดินทาง ใบขับชี่หรือใบอนุญาตขับชี่ระหว่างประเทศ และที่อยู่อาศัยในประเทศอังกฤษ
- ผู้เช่าต้องจ่ายค่ามัดจำเงินระหว่าง 1,000 – 2,000 ปอนด์ (ราคาค่ามัดจำขึ้นอยู่กับประเภทของรถจักรยานยนต์) สามารถจ่ายค่ามัดจำได้จากบัตรเครดิตและบัตรเครดิตเท่านั้น

2.6.3 การเปรียบเทียบเงื่อนไขการเช่ารถจักรยานยนต์ของต่างประเทศกับประเทศไทย

นักท่องเที่ยวต่างชาติส่วนใหญ่ที่เดินทางมาประเทศไทยมีการเช่ารถจักรยานยนต์ในการเดินทาง ซึ่งเป็นพาหนะที่ได้รับความนิยมมากที่สุด เนื่องมาจากการเช่ารถจักรยานยนต์สามารถเช่าได้อย่างง่ายและมีราคาเช่าไม่สูง ถึงแม้ว่าประเทศจะมีกฎหมายหรือเงื่อนไขของการเช่ารถจักรยานยนต์คล้ายกับประเทศอื่น ๆ ดังตารางที่ 2. 20 แต่ประเทศไทยมีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เสียชีวิตหรือได้บาดเจ็บสูงเป็นอันดับ 2 ของโลก (องค์กรด้านความปลอดภัย, 2011)

ข้อมูลสถิติจำนวนผู้บาดเจ็บของนักท่องเที่ยวต่างชาติ (สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ, 2556) พบว่า รถจักรยานยนต์ยนต์เป็นพาหนะที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตของนักท่องเที่ยวต่างชาติมากที่สุด ซึ่งสูงถึงร้อยละ 95 รองลงมา คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย และการดื่มสุรา ซึ่งตรงกับผลการศึกษาของ Clive A Marks ในรายงานการลดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว (Reducing the incidence of motorcycle accidents in the tourist industry in Pai (Thailand, 2010) พบว่า จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์มีสาเหตุมาจากการไม่สวมหมวกนิรภัยมากกว่าร้อยละ 40

ตารางที่ 2.20 การเปรียบเทียบเงื่อนไขการเช่าและการซื้อรถจักรยานยนต์ของแต่ละประเทศ

	ไทย	ออสเตรเลีย	สหราชอาณาจักร	สิงคโปร์	ญี่ปุ่น	แคนาดา
อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร 1 แสนคน	36.2	5.4	2.9	3.6	4.7	6.0
เงื่อนไขการเช่าและการซื้อรถจักรยานยนต์						
อายุขั้นต่ำในการเช่ารถจักรยานยนต์ (ปี)	15	16*	17	18	16	16
แสดงหนังสือเดินทาง	✓	✓	✓	✓	✓	
ใบอนุญาตซื้อรถจักรยานยนต์ (เป็นภาษาอังกฤษ)	✓	✓				✓
ใบอนุญาตขับขี่สากล	✓	✓	✓	✓	✓	✓
การกำหนดประเภทเครื่องยนต์/ ขนาดรถจักรยานยนต์		✓	✓			
การบังคับใช้กฎหมาย						
คะแนนการบังคับใช้กฎหมาย (อันดับโลก)	0.50 (56)	0.82 (9)	0.79 (14)	0.90 (1)	0.82 (10)	0.79 (13)
คะแนนประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมาย	0.53	0.73	0.73	0.83	0.73	0.69
การบังคับใช้กฎหมายโดยไม่มีการติดสินบนหรือกระทำใด ๆ ที่ไม่เหมาะสม	0.59	0.89	0.91	0.97	0.94	0.87
กฎหมายเมาแล้วขับ	✓	✓	✓	✓	✓	✓
ระดับสูงสุดของปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของกฎหมายเมาแล้วขับ (good drink-driving law)	✗	✓	✗	✗	✗	✓
ระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูงสุดของบุคคลทั่วไป (g/dl)	0.05	0.049	0.08	0.08	0.03	0.04-0.08
ระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูงสุดของเยาวชน (g/dl)	0.05	0.00	0.08	0.08	0.03	0.00-0.08
กฎหมายบังคับสวมหมวกนิรภัย	✓	✓	✓	✓	✓	✓
ความเร็วสูงสุดในพื้นที่เมือง (กม./ชม.)	80	50	48	50-90	40	50
ความเร็วสูงสุดในพื้นที่ชนบท (กม./ชม.)	90	100	96-112	✗	60-50	80
ความเร็วสูงสุดในเขตพิเศษ (กม./ชม.) เช่น โรงเรียน	✗	40-60	32	40	✗	30-40 (เมือง) 50 (ชนบท)

ที่มา: Nova Scotia , 2011, CAA Atlantic, 2012, WHO, 2015, GOV.UK, 2016 LTA of Singapore, 2016 และ World Justice Project, 2016.

หมายเหตุ: * แต่ละรัฐของออสเตรเลียมีอายุขั้นต่ำไม่เท่ากัน แต่ส่วนใหญ่กำหนดที่ 16 ปี

สาเหตุที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มากเนื่องจากไม่สวมหมวกนิรภัยและดื่มสุราเป็นส่วนใหญ่ (สถาบันการแพทย์ฉุกเฉิน, 2556) แม้ว่าประเทศไทยมีกฎหมายและการบังคับสวมหมวกนิรภัยและมีกฎหมายการเมาแล้วขับก็ตาม อีกทั้งยังมีการณรงค์ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยและเมาไม่ขับตลอดเวลา แต่การบังคับใช้กฎหมายของประเทศไทยหรือการตรวจสอบนักท่องเที่ยวต่างชาติจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการอนุญาตให้นักท่องเที่ยวต่างชาติสามารถซื้อจักรยานยนต์ในประเทศไทยยังไม่เข้มงวด กล่าวคือ ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายและการดำเนินการทางกฎหมายที่เหมาะสมของประเทศไทย

ค่อนข้างต่ำพอสมควรเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ เช่น นักท่องเที่ยวสามารถเช่าจักรยานยนต์โดยใช้เอกสารหนังสือเดินทางในการเช่าจักรยานยนต์เพียงอย่างเดียว รวมถึงระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูงสุดที่ประเทศไทยจำกัดมีระดับที่สูงเกินไป กล่าวคือ ความเสี่ยงของพฤติกรรม การขับขี่ยานพาหนะอันเกิดจากการดื่มแอลกอฮอล์นั้นสูงตามปริมาณแอลกอฮอล์ที่บริโภค โดยระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูงสุด คือ ควรน้อยกว่า 0.05 (g/dl) (WHO, 2015)

หากพิจารณาในด้านการจำกัดความเร็วของประเทศไทย พบว่ามีการจำกัดความเร็วสูงสุดที่สูงกว่าประเทศอื่น ๆ ในเขตพื้นที่เมือง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีปริมาณจราจรเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้นตามกัน ประกอบกับนักท่องเที่ยวบางส่วนไม่ได้ศึกษากฎหมายหรือกฎจราจรของประเทศไทยมาก่อนและการให้ข้อมูลด้านกฎหมายหรือกฎจราจรและความปลอดภัยในการใช้จักรยานยนต์ให้กับนักท่องเที่ยวไม่เพียงพอ ทำให้นักท่องเที่ยวไม่ทราบกฎหมายหรือกฎจราจรของประเทศ รวมถึงการจัดการด้านความปลอดภัยของประเทศไทยยังขาดประสิทธิภาพเท่ากับประเทศอื่น ๆ จึงเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนกับนักท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก

2.7 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว

2.7.1 นิยามและความหมายของการท่องเที่ยว

องค์การสหประชาชาติ (United Nation: UN) ได้ให้คำจำกัดความของคำว่านักท่องเที่ยวไว้ว่า คือ การเดินทางเพื่อความบันเทิงรื่นเริงใจ เยี่ยมญาติ หรือการไปร่วมประชุม แต่มิใช่เพื่อการประกอบอาชีพเป็นหลักฐานหรือไม่พำนักอยู่เป็นการถาวร (UN, 1963)

องค์การท่องเที่ยวโลก (World Tourism Organization: W.T.O) ได้ให้ความหมายของการท่องเที่ยวไว้ว่า คือ การเดินทางของบุคคลจากที่อยู่อาศัยปกติไปยังที่อื่นเป็นการชั่วคราว (ไม่มากกว่า 1 ปี ติดต่อกัน) เดินทางด้วยความสมัครใจเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ ติดต่อธุระและวัตถุประสงค์ใด ๆ ก็ได้ แต่ไม่ใช่เพื่อการประกอบอาชีพหรือหารายได้

สำนักงานพัฒนาการท่องเที่ยว (2546) การท่องเที่ยว หมายถึง การเดินทางเพื่อผ่อนคลายความเครียด แสวงหาประสบการณ์แปลกใหม่ โดยมีเงื่อนไขว่า การเดินทางนั้น เป็นการเดินทางเพียงชั่วคราว ผู้เดินทางจะต้องไม่ถูกบังคับให้เดินทาง

ไพฑูรย์ พงศบุตร และวิลาสวงศ์ พงศบุตร (2542) ได้ให้ความหมายของการท่องเที่ยว (Tourism) หมายถึง การเดินทางไปเยือนสถานที่ต่างถิ่น ซึ่งไม่ใช่เป็นที่พำนักอาศัยประจำของบุคคลนั้น และเป็นการไปเยือนชั่วคราวโดยไม่ใช่ เพื่อเป็นการประกอบอาชีพหารายได้

สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (2542) ได้ให้ความหมายของการท่องเที่ยวว่า การท่องเที่ยวเป็นการนันทนาการรูปแบบหนึ่งที่เกิดขึ้นระหว่างเวลาว่างที่มีการเดินทางจากที่หนึ่งไปที่หนึ่ง ซึ่งมักหมายถึงเดินทางจากที่อยู่อาศัยไปยังอีกที่หนึ่งที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว เพื่อเปลี่ยนบรรยากาศและสิ่งแวดล้อม โดยมีแรงกระตุ้นจากความต้องการในด้านกายภาพ ด้านวัฒนธรรม ด้านปฏิสัมพันธ์ และด้านสถานะหรือเกียรติคุณ

สรุปได้ว่า การท่องเที่ยว หมายถึง การเดินทางของบุคคลจากที่อยู่อาศัยปกติไปยังที่อื่นที่เกิดขึ้นระหว่างเวลาว่างที่มีการเดินทางจากที่หนึ่งไปที่หนึ่ง เป็นการชั่วคราวไม่พำนักอยู่เป็นการถาวร โดยมีแรงกระตุ้นจากความต้องการในด้านกายภาพ ด้านวัฒนธรรม ด้านปฏิสัมพันธ์ และด้านสถานะหรือเกียรติคุณ โดยเดินทางด้วยความสมัครใจเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ ความบันเทิงรื่นเริงใจ แสวงหาประสบการณ์แปลกใหม่หรือติดต่อดูธรรมชาติและวัตถุประสงคใด ๆ ก็ได้ แต่ไม่ใช่เพื่อการประกอบอาชีพหรือหารายได้

2.2.1 วัตถุประสงค์ของการท่องเที่ยว

Douglas Foster (2012) ได้อธิบายวัตถุประสงค์ของการเดินทางไว้ในหนังสือ Travel and Tourism Management ว่าการท่องเที่ยวจะต้องมีการเดินทางโดยสมัครใจเป็นการชั่วคราว โดยมีความมุ่งหมายหรือวัตถุประสงค์ใดก็ได้ที่ไม่ใช่เพื่อประกอบอาชีพหรือหารายได้ โดยแบ่งวัตถุประสงค์ของการท่องเที่ยวออกได้เป็น 9 วัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

1) การท่องเที่ยวเพื่อพักผ่อนในวันหยุด (Holiday-Mass Popular Individual) เป็นการเดินทางในวันหยุดเพื่อพักผ่อนโดยไม่ทำอะไร ทั้งนี้ วัตถุประสงค์ในการเดินทางของนักท่องเที่ยวเพื่อความเพลิดเพลิน และการพักผ่อนจะแตกต่างกันในรายละเอียด และเป็นตัวระบุกิจกรรมและแหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวต้องการ

2) การท่องเที่ยวเพื่อวัฒนธรรมและศาสนา (Cultural Religion) เป็นการเดินทางที่ปรารถนาจะเรียนรู้เกี่ยวกับวัฒนธรรมหรือศาสนาของประเทศต่าง ๆ ที่น่าสนใจ เช่น การศึกษาชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน ชมศิลปะนาฏศิลป์หรือละครของประเทศต่าง ๆ นมัสการศูนย์ศาสนาที่สำคัญ เพื่อร่วมปฏิบัติศาสนกิจ เป็นต้น

3) การท่องเที่ยวเพื่อการศึกษา (Educational) เป็นการเดินทางเพื่อทำการวิจัยหรือสอนหนังสือหรือเข้าศึกษาหรือดูงานในประเทศที่พัฒนาแล้ว ซึ่งมักจะพักอยู่ในประเทศนั้นเป็นเวลานับเดือน เช่น ไปทำการวิจัยด้านสังคมวิทยาในประเทศอินเดีย ไปดูงานที่ยุโรป ไปบรรยายวิชาการท่องเที่ยวที่ประเทศสิงคโปร์ ไปฝึกอบรมระยะสั้นเกี่ยวกับวิชาการโรงแรมที่ประเทศฝรั่งเศส เป็นต้น

4) การท่องเที่ยวเพื่อการกีฬาและความบันเทิง (Sport and Recreation) เป็นการเดินทางที่ปรารถนาจะไปชมการแข่งขันกีฬา หรือเข้าร่วมการแข่งขันกีฬา หรือเล่นกีฬาในท้องถิ่นนั้น เช่น การชมการแข่งขันกีฬาโอลิมปิก การเข้าร่วมแข่งขันกีฬาเขต การไปเล่นสกีในฤดูหนาว เป็นต้น หรือเป็นการเดินทางเพื่อความสนุกสนานเพลิดเพลิน เช่น การเปลี่ยนบรรยากาศไปยังสถานที่ที่เงียบสงบ การชมทิวทัศน์ที่สวยงาม การไปชมการแสดงโอเปร่า การไปชมการแสดงคอนเสิร์ต เป็นต้น

5) การท่องเที่ยวเพื่อประวัติศาสตร์และความสนใจพิเศษ (Historical and Special Interests) เป็นการเดินทางที่ปรารถนาจะไปชมโบราณสถานที่เกี่ยวข้องกับข้อเท็จจริงทางประวัติศาสตร์

6) การท่องเที่ยวเพื่องานอดิเรก (Hobbies) เป็นการเดินทางเพื่อทำงานอดิเรก เช่น ไปวาดรูปบนภูเขา ไปขี่ม้าที่ชายหาด ไปเล่นสกี เป็นต้น

7) การท่องเที่ยวเพื่อเยี่ยมญาติมิตร (Visiting Friend / Relation) เป็นการเดินทางเพื่อเยี่ยมญาติมิตรอันเป็นการสร้างสัมพันธภาพให้ดียิ่งขึ้น เช่น ไปเยี่ยมเพื่อนที่ประเทศอังกฤษ ไปเยี่ยมลูกที่ประเทศฝรั่งเศส เป็นต้น

8) การท่องเที่ยวเพื่อธุรกิจ (Business) ในประเทศที่พัฒนาแล้วส่วนใหญ่โดยเฉพาะในสหรัฐอเมริกา แคนาดา และสหราชอาณาจักร ประชากรมักจะเดินทางเพื่อธุรกิจเป็นวัตถุประสงค์หลัก จึงเปรียบเสมือนว่าธุรกิจกับการเดินทางต้องอยู่คู่กันเสมอ ถึงแม้ว่าการเดินทางเกี่ยวข้องกับธุรกิจที่มีวัตถุประสงค์เกี่ยวข้องกับการทำงาน แต่ก็จัดเป็นการท่องเที่ยวอีกรูปแบบหนึ่ง เนื่องจากการเดินทางในลักษณะนี้จะสร้างรายได้ให้กับจุดหมายปลายทางที่นักธุรกิจไปเยือน การเดินทางท่องเที่ยวเพื่อจุดประสงค์ทางธุรกิจ จึงแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

8.1) การเดินทางท่องเที่ยวเพื่อธุรกิจโดยทั่วไป (Regular Business Travel) หมายถึง การเดินทางไปติดต่อประสานงาน หรือเซ็นสัญญาเกี่ยวกับธุรกิจ โดยอาจมีระยะเวลาในการหยุดพักผ่อน 2-3 วัน แทรกอยู่ในการเดินทางนั้น เช่น นักธุรกิจชาวอังกฤษเดินทางมาเซ็นสัญญาหุ้นส่วนโรงแรมในประเทศไทย หรือตัวแทนขายประกันเดินทางไปเยี่ยมลูกค้า

8.2) การท่องเที่ยวเพื่อการประชุมนานาชาติ การท่องเที่ยวเพื่อเป็นรางวัล และการท่องเที่ยวเพื่อจัดนิทรรศการนานาชาติ (Meeting, Incentive, conference / convention / congress and Exhibition : MICE) คือ การท่องเที่ยวในรูปแบบนี้กำลังได้รับความนิยมทั้งจากภาครัฐและเอกชนทั่วโลก โดยมีการส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาการท่องเที่ยวในรูปแบบนี้อย่างจริงจัง เนื่องจากเห็นความสำคัญถึงภาพลักษณ์ด้านการท่องเที่ยวทั้งในระยะสั้นและระยะยาว กล่าวคือ ผู้ที่เดินทางมาในลักษณะดังกล่าวมักเป็นนักท่องเที่ยวที่มีศักยภาพสูง และมีความสามารถในการใช้จ่ายมากกว่านักท่องเที่ยวทั่วไป

สิ่งสำคัญที่นักธุรกิจแต่ละกลุ่มต้องการเหมือนกัน คือ ความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง เนื่องจากบางครั้งอาจมีเวลาจำกัดในการติดต่อธุรกิจ และอาจต้องเดินทางหลายแห่งในคราวเดียวกัน รวมถึงความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกในการติดต่อธุรกิจ

9) การท่องเที่ยวเพื่อประชุมสัมมนา (Conference Congress) เป็นการเดินทางเพื่อเข้าร่วมการประชุมสัมมนา โดยปกติการจัดรายการประชุมสัมมนาผู้จัดมักมีรายการนำเที่ยวอย่างน้อย 1 ครั้ง ทำให้ผู้เข้าร่วมประชุมสัมมนาเป็นนักท่องเที่ยวที่สมบูรณ์แบบ และเมืองใดที่เป็นสถานที่ท่องเที่ยว มักจะได้รับเลือกให้เป็นที่พักประชุมสัมมนา เช่น เมืองพัทยา เชียงใหม่ กรุงเทพฯ ภูเก็ต เจนีวา ปารีส เป็นต้น

2.2.2 องค์ประกอบของการท่องเที่ยว

Pike Steven (2008) กล่าวถึงคุณลักษณะของแหล่งท่องเที่ยวว่า แหล่งท่องเที่ยวเป็นการผสมผสานระหว่างผลิตภัณฑ์ทางการท่องเที่ยว ประสพการณ์ และการนำเสนอ ทรัพยากรที่จับต้องไม่ได้ โดยองค์ประกอบของการท่องเที่ยวนั้นประกอบ 6 ประการ (6A's) ดังต่อไปนี้

1) ความสามารถในการจัดโปรแกรมการท่องเที่ยว (Available Package) เป็นการจัดการท่องเที่ยวให้นักท่องเที่ยวรู้สึกถึงความสะดวกรวดเร็ว รู้ถึงแหล่งท่องเที่ยว ในสถานที่ที่จะเดินทางไป เพื่อให้ครอบคลุมกับวัตถุประสงค์ของการเดินทางท่องเที่ยว

2) ความสามารถในการเข้าถึง (Accessibility) ได้แก่ การมีระบบโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสม เช่น สนามบิน ระบบคมนาคม ตลอดจนบริการด้านอุตสาหกรรมขนส่ง เช่น การขนส่งทางอากาศทางบกและทางน้ำ ซึ่งจะเอื้ออำนวยแก่นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางไปถึงจุดหมายปลายทางหรือแหล่งท่องเที่ยว (Attraction) ได้อย่างสะดวกรวดเร็วและปลอดภัย

3) สิ่งดึงดูดใจ (Attraction) นับเป็นองค์ประกอบที่มีความสำคัญที่สุด เพราะเป็นจุดดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเดินทางมาท่องเที่ยวแหล่งท่องเที่ยว อาจเป็นแหล่งธรรมชาติที่มีความโดดเด่นหรือแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ประวัติศาสตร์

4) สิ่งอำนวยความสะดวก (Amenities) ได้แก่ โรงแรม รีสอร์ท โฮมสเตย์ และ เกสต์เฮาส์ โดยที่พักแรมประเภทต่าง ๆ จะมีสิ่งอำนวยความสะดวกในระดับที่แตกต่างกัน ส่งผลให้มีราคาและบริการในระดับที่ต่างกันอีกด้วย

5) กิจกรรม (Activities) ในยุคปัจจุบัน การท่องเที่ยวมิได้ให้แค่การเดินทางไปชมโบราณสถาน อนุสาวรีย์ ความงดงามของป่าไม้ธรรมชาติ ความสำคัญสำหรับผู้มาเยือน คือ การได้มีโอกาสทำกิจกรรมต่าง ๆ ซึ่งกิจกรรมทั้งหมดจะเป็นประสบการณ์ที่อยู่ในความทรงจำของนักท่องเที่ยว ยิ่งก่อให้เกิดการกระจายรายได้สู่ชุมชนท้องถิ่น

6) การให้บริการของแหล่งท่องเที่ยว (Ancillary Service) ได้แก่ การบริการทั้งหมดที่มีให้แก่ท่องเที่ยว อาทิ บริการด้านร้านอาหาร โรงพยาบาล ไปรษณีย์ สถานีบริการน้ำมัน ร้านขายของที่ระลึก ร้านค้า ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น

2.2.3 รูปแบบของการท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยได้แบ่งประเภทของการท่องเที่ยวตามลำดับความสำคัญและสภาพแวดล้อมได้ทั้งหมด 12 ประเภท ดังต่อไปนี้

1) แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ (Eco-tourism) หมายถึง แหล่งท่องเที่ยวที่มีลักษณะทางธรรมชาติที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะท้องถิ่น โดยอาจมีเรื่องราวทางวัฒนธรรมที่เกี่ยวข้องกับระบบนิเวศที่เกี่ยวข้องโดยการจัดการการท่องเที่ยวในแหล่งนั้น จะต้องมีการเรียนรู้ร่วมกันของผู้ที่เกี่ยวข้องมีกิจกรรมที่ส่งเสริมให้เกิดการเรียนรู้เกี่ยวกับระบบนิเวศนั้น มีการจัดการสิ่งแวดล้อมและการท่องเที่ยวอย่างมีส่วนร่วมของท้องถิ่น เพื่อมุ่งเน้นให้เกิดจิตสำนึกต่อการรักษาระบบนิเวศอย่างยั่งยืน

2) แหล่งท่องเที่ยวทางศิลปวิทยาการ (Arts and Sciences Educational Attraction Standard) หมายถึง แหล่งท่องเที่ยวหรือกิจกรรมที่สามารถตอบสนองความสนใจพิเศษของนักท่องเที่ยว ซึ่งมีรูปแบบของการท่องเที่ยวที่ชัดเจนเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวแบบใหม่ที่เกิดขึ้น แหล่งท่องเที่ยวประเภทนี้สามารถเพิ่มเติมได้อีกมากมายตามความนิยมของคนในแต่ละยุคสมัย เมื่อมีการระบุตัวกิจกรรมนั้น ๆ สามารถให้ความรู้และดึงดูดนักท่องเที่ยวได้ ปัจจุบันมีปรากฏอยู่หลาย ๆ แห่ง ตัวอย่าง เช่น พิพิธภัณฑ์เฉพาะ

ทาง แหล่งท่องเที่ยวเพื่อการศึกษาทางวิทยาศาสตร์ อุตสาหกรรมและเทคโนโลยี และ MICE (Meeting & Incentives & Conventions & Exhibitions) เป็นต้น

3) แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ (Historical Attraction) หมายถึง แหล่งท่องเที่ยวที่มีความสำคัญและคุณค่าทางประวัติศาสตร์ โบราณคดี และศาสนา รวมถึงสถานที่หรืออาคารสิ่งก่อสร้างที่มีอายุเก่าแก่หรือเคยมีเหตุการณ์ สำคัญเกิดขึ้นในประวัติศาสตร์ เช่น โบราณสถาน อุทยานประวัติศาสตร์ ชุมชนโบราณ กำแพงเมือง คูเมือง พิพิธภัณฑสถาน วัด ศาสนสถาน และสิ่งก่อสร้างที่มีคุณค่าทางศิลปะและสถาปัตยกรรม

4) แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ (Natural Attraction) หมายถึง สถานที่ที่เปิดใช้เพื่อการท่องเที่ยว โดยมีทรัพยากรธรรมชาติเป็นสิ่งที่ดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวมาเยือน ซึ่งทรัพยากรธรรมชาติเหล่านี้ อาจจะเป็นความงดงามตามสภาพธรรมชาติ ความแปลกตาของสภาพธรรมชาติ สันฐานที่สำคัญทางธรณีวิทยา และภูมิศาสตร์อันเป็นเอกลักษณ์หรือเป็นสัญลักษณ์ของท้องถิ่นนั้น ๆ สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติที่มีลักษณะพิเศษ (Special Environmental Features) หรือสภาพแวดล้อมที่มีคุณค่าทางวิชาการก็ได้

5) แหล่งท่องเที่ยวเพื่อนันทนาการ (Recreational Attraction) หมายถึง แหล่งท่องเที่ยวที่มนุษย์สร้างขึ้น เพื่อการพักผ่อนและเสริมสร้างสุขภาพให้มีความสุข สนุกสนาน รื่นรมย์บันเทิง และการศึกษาหาความรู้ แม้ไม่มีความสำคัญในแง่ประวัติศาสตร์ โบราณคดี ศาสนา ศิลปวัฒนธรรม แต่มีลักษณะเป็นแหล่งท่องเที่ยวร่วมสมัย ตัวอย่าง เช่น ย่านบันเทิงหรือสถานบันเทิง สวนสัตว์ สวนสนุกและสวนสาธารณะลักษณะพิเศษ สวนสาธารณะ และสนามกีฬา

6) แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม (Cultural Attraction) หมายถึง แหล่งท่องเที่ยวที่มีคุณค่าทางศิลปะและขนบธรรมเนียมประเพณีที่บรรพบุรุษได้สร้างสมและถ่ายทอดเป็นมรดกสืบทอดกันมา แหล่งท่องเที่ยวประเภทนี้ประกอบด้วยงานประเพณี วิถีชีวิตความเป็นอยู่ของผู้คน การแสดงศิลปวัฒนธรรม สินค้าพื้นเมือง การแต่งกาย ภาษา ขนเฒ่า เป็นต้น

7) แหล่งท่องเที่ยวเชิงสุขภาพน้ำพุร้อนธรรมชาติ ในการจัดทำเกณฑ์มาตรฐานสำหรับแหล่งท่องเที่ยวพุร้อนธรรมชาติ มีจุดประสงค์เพื่อเป็นกรอบแนวทางในการจัดการแหล่งท่องเที่ยวประเภทน้ำพุร้อนธรรมชาติอย่างชัดเจน โดยเน้นในด้านการกำหนดมาตรฐานที่จำเป็นสำหรับการบริการต่าง ๆ เนื่องจาก การท่องเที่ยวประเภทนี้จะต้องคำนึงถึงด้านความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวเป็นสำคัญและต้องไม่ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

8) แหล่งท่องเที่ยวประเภทชายหาด (Beach Attraction) หมายถึง สถานที่ที่เปิดใช้เพื่อการท่องเที่ยว โดยมีชายหาดเป็นทรัพยากรธรรมชาติที่ดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวมาเยือน มีวัตถุประสงค์เพื่อความสะดวกและนันทนาการในรูปแบบที่ใกล้ชิดกับธรรมชาติและอาจเสริมกิจกรรมเพื่อการศึกษาหาความรู้เข้าไปด้วย

9) แหล่งท่องเที่ยวประเภทน้ำตก คือ สถานที่ที่เปิดใช้เพื่อการท่องเที่ยว โดยมีน้ำตกเป็นทรัพยากรธรรมชาติที่ดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวมาเยือน มีวัตถุประสงค์เพื่อความสะดวกและนันทนาการในรูปแบบที่ใกล้ชิดกับธรรมชาติและอาจเสริมกิจกรรมเพื่อการศึกษาหาความรู้เข้าไปด้วย

10) แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติประเภทถ้ำ คือ แหล่งท่องเที่ยวประเภทถ้ำ หมายถึง สถานที่ที่เปิดใช้เพื่อการท่องเที่ยว โดยมีถ้ำเป็นทรัพยากรธรรมชาติที่ดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวที่มาเยือน มีวัตถุประสงค์เพื่อความเพลิดเพลินและนันทนาการในรูปแบบที่ใกล้ชิดกับธรรมชาติและอาจเสริมกิจกรรมเพื่อการศึกษาหาความรู้เข้าไปด้วย

11) แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติประเภทเกาะ

12) แหล่งท่องเที่ยวประเภทแก่ง หมายถึง สถานที่ที่เปิดใช้เพื่อการท่องเที่ยว โดยมีแก่งเป็นทรัพยากรธรรมชาติที่ดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวมาเยือนและมีวัตถุประสงค์เพื่อความเพลิดเพลินและนันทนาการในรูปแบบที่ใกล้ชิดกับธรรมชาติ

2.7.2 การท่องเที่ยวที่ยั่งยืน

องค์การอนามัยโลกได้กล่าวว่าการจัดการการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนนั้นเป็นการท่องเที่ยวที่สามารถตอบสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวและเจ้าของแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ด้วยการเน้นการจัดการทรัพยากรธรรมชาติ เพื่อให้สามารถรักษาความมั่นคงของระบบนิเวศและเป็นประโยชน์ทั้งปัจจุบันและอนาคต ตลอดจนวัฒนธรรมและวิถีชีวิตของชุมชน (WHO, 1991) โดยมีเป้าหมายของการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน ได้แก่

1. การมีส่วนร่วมของประชาชนในท้องถิ่น คือ สนับสนุนเอกลักษณ์ วัฒนธรรม และความสนใจของประชาชนในท้องถิ่น มีการดำเนินการภายใต้ความร่วมมือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและสนับสนุนให้ท้องถิ่นมีกระบวนการตัดสินใจตั้งแต่เริ่มต้น รวมถึงกระจายรายได้จากการท่องเที่ยวอย่างเป็นธรรม

2. คุณภาพของสิ่งแวดล้อม คือ เสริมสร้างคุณภาพของมนุษย์ ด้วยการผลิต บริโภค และให้บริการอันตั้งอยู่บนพื้นฐานที่มีรูปแบบของความยั่งยืน รวมถึงมีการคุ้มครองรักษาทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมซึ่งเป็นอย่างมาก

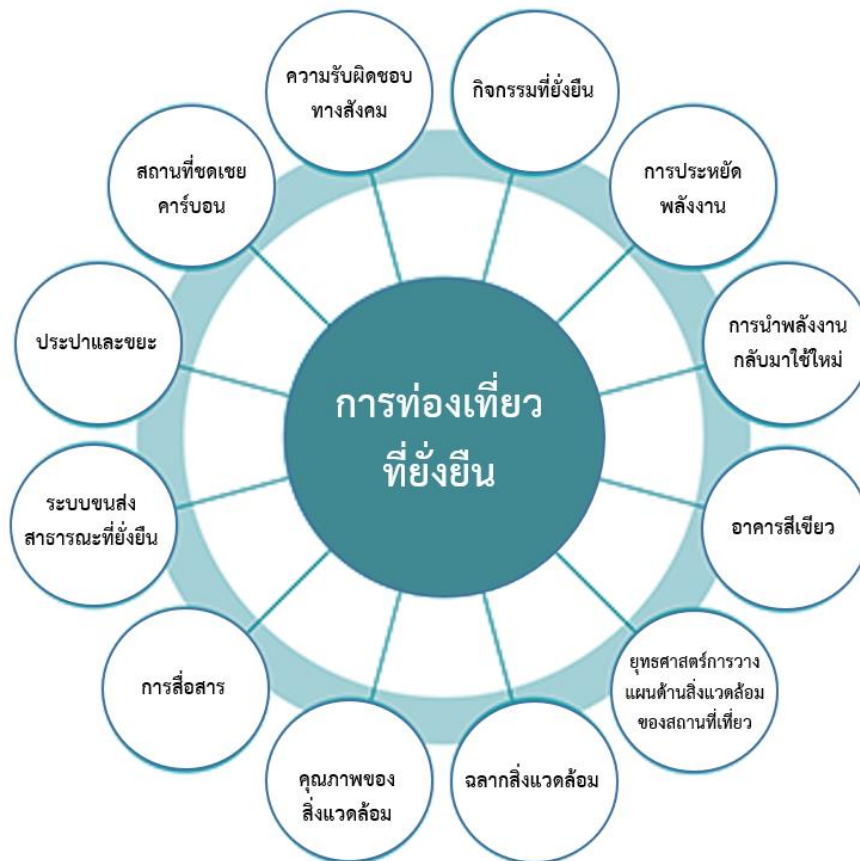
3. ประสบการณ์นักท่องเที่ยว คือ กำหนดหรือแนะนำกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เหมาะสมกับแหล่งท่องเที่ยว อีกทั้งยังเป็นกิจกรรมที่ไม่ทำลายสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติและวัฒนธรรม

องค์การบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน (อพท.) ได้ให้คำนิยามการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนว่า การท่องเที่ยวที่ทำให้เกิดการพัฒนาอย่างสมดุลทั้ง 3 มิติ คือ ด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมด้วยกระบวนการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนเพื่อนำไปสู่ความอยู่ดีมีสุขของชุมชนท้องถิ่นในพื้นที่พิเศษ กล่าวคือ การท่องเที่ยวเป็นที่มาของรายได้ เป็นเครื่องมือในการอนุรักษ์ ประเพณีวัฒนธรรม วิถีชีวิตอันดีงาม และเป็นเครื่องมือ ในการรักษาสิ่งแวดล้อม โดยผู้ที่ได้รับประโยชน์จากการพัฒนาการท่องเที่ยวให้เกิดความยั่งยืนนั้น ได้แก่ นักท่องเที่ยว เจ้าของแหล่งท่องเที่ยว และผู้ประกอบการ โดย อพท. มีหน้าที่เป็นองค์กรกลางในการ ประสาน ส่งเสริม และสนับสนุนทุกภาคีการพัฒนาให้เข้ามามีส่วนร่วม โดยรักษา สมดุลใน 3 มิติ คือ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดความยั่งยืนใน การบริหารจัดการพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยว โดยได้มีการขับเคลื่อนนโยบาย อย่างต่อเนื่องดังนี้

1. นโยบายท่องเที่ยวคุณภาพแบบ Co-Creation ร่วมคิด ร่วมวางแผน ร่วมปฏิบัติ ร่วมรับผิดชอบ และร่วมรับผลประโยชน์

2. นโยบายการท่องเที่ยวโดยชุมชน (Community Based Tourism)

3. นโยบายการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Low Carbon Tourism)
4. นโยบายการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ (Creative Tourism)
5. นโยบายการดำเนินงานกับภาคีเครือข่ายการพัฒนาทั้งในประเทศ และต่างประเทศ



ภาพที่ 2.28 โมเดลการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน
ที่มา: Lavola, 2013.

2.8 แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับนักท่องเที่ยว

2.8.1 นิยามและความหมายของนักท่องเที่ยว

สนธิบัตรแห่งชาติ (2480) ได้ให้ความหมายของคำว่านักท่องเที่ยวว่า บุคคลที่เดินทางอยู่ในประเทศใดประเทศหนึ่งที่มีบ้านเมืองที่อาศัยอยู่เป็นประจำเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง โดยบุคคลที่เป็นนักท่องเที่ยว ได้แก่ ผู้ที่เดินทางเพื่อพักผ่อนใจหรือเพื่อสุขภาพ ผู้ที่เดินทางไปประชุมหรือประกอบภารกิจอย่างใดอย่างหนึ่ง ผู้ที่เดินทางเพื่อทำธุรกิจการค้าบางประการ และผู้ที่เดินทางมากับเรือที่เพลินตากับทิวทัศน์สองฝั่งน้ำ แม้จะแวะพักอยู่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง

สหพันธ์องค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ (International Union of Official Travel Organization: IUOTO) ได้ให้นิยามของนักท่องเที่ยวว่า บุคคลที่เดินทางอยู่ในประเทศใดประเทศหนึ่งที่มีบ้านเมืองที่อาศัยอยู่เป็นประจำเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง ยังรวมถึงนักเรียนหรือนักศึกษาต่างประเทศ

นับเป็นนักท่องเที่ยวด้วย เพราะค่าใช้จ่ายของนักเรียนเหล่านี้มาจากต่างประเทศ นอกจากนี้ยังกำหนดให้บุคคลที่ตั้งใจเดินทางมาเที่ยวประเทศใดประเทศหนึ่ง แต่อยู่ไม่ถึง 24 ชั่วโมงถือว่าเป็นนักท่องเที่ยว ซึ่งรวมถึงผู้โดยสารที่เดินทางผ่านประเทศโดยมิได้ออกจากสนามบิน

องค์การสหประชาชาติ (United Nation: UN) ให้ความหมายของ นักท่องเที่ยวไว้ว่า คือ ผู้มาเยือน (Visitor) หมายถึง บุคคลที่เดินทางไปยังประเทศที่ตนมิได้พักอาศัยอยู่เป็นประจำด้วยเหตุผลใด ๆ ก็ตามที่มีใช้ไปประกอบอาชีพเพื่อหารายได้ ดังนั้นผู้มาเยือน จึงหมายรวมถึง ผู้เดินทาง 2 ประเภท คือ

1. นักท่องเที่ยว (Tourist) คือ ผู้เดินทางมาเยือนชั่วคราวที่พักอยู่ในประเทศที่มาเยือน ไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง
2. นักทัศนาจร (Excursionist) คือ ผู้เดินทางมาเยือนชั่วคราวและอยู่ในประเทศที่มาเยือน ไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง

สถาบันฝึกอบรมวิชาการโรงแรมและการท่องเที่ยว (2545) ได้ให้ความหมายของนักท่องเที่ยวว่า คือ ผู้ที่เดินทางไปอยู่ในสถานที่อันมิใช่ที่พักถาวรของตน ซึ่งเป็นการเดินทางไปอยู่ชั่วคราว ตั้งแต่ 24 ชั่วโมงขึ้นไป (มีการค้างคืนอย่างน้อย 1 คืน) แต่ไม่เกิน 90 วัน เป็นการเดินทางไปโดยสมัครใจ ด้วยวัตถุประสงค์ใด ๆ ก็ตามที่มีใช้การไปประกอบอาชีพหรือหารายได้ทั้งนี้ผู้โดยสารมาทางเรือสำราญ ทางทะเลแล้วไม่พักค้างคืนบนฝั่งก็จะไม่นับว่าเป็นนักท่องเที่ยว และผู้โดยสารผ่านที่แวะพักเพื่อต่อเครื่องบิน ก็จะไม่นับว่าเป็นนักท่องเที่ยวด้วยเช่นกัน

จากนิยามและความหมายที่แต่ละหน่วยงานนั้นมีคล้ายคลึงกัน สามารถสรุปได้ว่า นักท่องเที่ยว หมายถึง ผู้มาเยือนประเทศอื่น ๆ ที่มิใช่ประเทศที่ผู้มาเยือนอาศัยถาวรหรือเป็นประจำ มีวัตถุประสงค์ในการมาเยือนเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ เพื่อสุขภาพ และอื่น ๆ อันมิใช่การไปประกอบอาชีพหรือหารายได้ เป็นการเดินทางชั่วคราวที่มากกว่า 24 ชั่วโมง

2.8.2 องค์ประกอบของนักท่องเที่ยว

องค์ประกอบของพฤติกรรมนักท่องเที่ยวนั้นมีองค์ประกอบสำคัญ 7 ประการ (ชวลินุช อุทยาน, 2552) คือ

- 1) เป้าหมาย หมายถึง พฤติกรรมนักท่องเที่ยวทุก ๆ พฤติกรรม จะต้องมีเป้าหมายในการกระทำ เช่น นักท่องเที่ยวกลุ่มอนุรักษ์ต้องการเกียรติยศ โดยการแสดงให้เห็นว่าตนเดินทางท่องเที่ยวโดยที่สภาพแวดล้อมในสถานที่ที่ตนเดินทางยังคงสภาพความสมบูรณ์ของระบบนิเวศน์
- 2) ความพร้อม หมายถึง ความมีวุฒิภาวะ และความสามารถในการทำกิจกรรม เพื่อตอบสนองต่อความต้องการ เช่น นักท่องเที่ยวกลุ่มที่รักความผจญภัย นิยมโต้เขาปีนหน้าผาต้องมีความพร้อมทั้งสภาพร่างกายและจิตใจแล้วสามารถจะทำกิจกรรมที่ตนชอบได้
- 3) สถานการณ์ หมายถึง เหตุการณ์หรือโอกาสที่เอื้ออำนวยให้เลือกกระทำกิจกรรม เพื่อตอบสนองความต้องการ เช่น การท่องเที่ยวตามหมู่เกาะควรกระทำในยามคลื่นลมสงบ ไม่ควรทำในขณะที่มีพายุฝนฟ้าคะนอง

4) การแปลความหมาย หมายถึง วิธีการคิดแบบต่าง ๆ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการที่พอใจมากที่สุดในการเดินทางหนึ่ง ๆ เช่น เวลาสิบสองนาฬิกาควรเป็นเวลาที่นักท่องเที่ยวควรหยุดพักรับประทานอาหารกลางวัน

5) การตอบสนอง คือ การตัดสินใจกระทำกิจกรรมตามที่ตนได้ตัดสินใจเลือกสรรแล้วเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่ต้องการ เช่น นักท่องเที่ยวได้ตัดสินใจที่จะเดินทางท่องเที่ยวในช่วงวันหยุด เพื่อพักผ่อน ดังนั้น นักท่องเที่ยวจะต้องวางแผนการเดินทาง และจัดการดำเนินการล่วงหน้าในการกระทำกิจกรรมเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ตั้งแต่กิจกรรมการกำหนดสถานที่ท่องเที่ยว กิจกรรมการเดินทางกิจกรรมการจองที่พักเพื่อตอบสนองความต้องการของตนเอง

6) ผลลัพธ์ที่ตามมา คือ ผลจากการกระทำหนึ่ง ๆ อาจได้ผลตามที่คาดหมายไว้ หรืออาจตรงกันข้ามกับความคาดหวังที่ตั้งใจไว้ เช่น นักท่องเที่ยวได้มีกำหนดการเดินทางไว้เพื่อมาพักผ่อนวันหยุดในประเทศไทย แต่ปรากฏว่าในเวลานั้นเกิดการชุมนุมที่สนามบินและทำให้สนามบินต้องปิดทำการ เครื่องบินไม่สามารถลงจอดได้ ซึ่งมีผลลัพธ์ทำให้นักท่องเที่ยวไม่สามารถบรรลุผลตามที่คาดหมายไว้ได้

7) ปฏิกริยาต่อความผิดหวัง คือ ความรู้สึกที่เกิดขึ้นเมื่อสิ่งที่กระทำลงไปไม่บรรลุเป้าหมายตามที่ต้องการ จึงต้องกลับมาแปลความหมายไตร่ตรอง เพื่อเลือกหาวิธีใหม่ ๆ มาตอบสนองความต้องการหรืออาจจะเลิกความต้องการไป เพราะเห็นว่าเป็นสิ่งที่เกินความสามารถ เช่น การก่อวินาศกรรมในเมืองมูไบ ประเทศอินเดียในเดือนพฤศจิกายน ปี ค.ศ. 2008 นักท่องเที่ยวที่ตั้งใจจะเดินทางไปเมืองดังกล่าวจะต้องเกิดความผิดหวังเพราะเกิดความกังวลด้านความปลอดภัยและอาจล้มเลิกความตั้งใจในการเดินทางหรืออาจเปลี่ยนเส้นทางไปเมืองอื่นที่ปลอดภัยกว่า

2.8.3 รูปแบบพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว

การกำหนดรูปแบบพฤติกรรมนักท่องเที่ยวรูปแบบพื้นฐานที่สุดคือการแบ่งนักท่องเที่ยว ออกเป็น 2 กลุ่ม ตามลักษณะของพฤติกรรมของการเดินทาง กล่าวคือ การแบ่งว่าบุคคลนั้นเป็น นักท่องเที่ยว (Tourists) หรือ นักเดินทาง (travelers) นักท่องเที่ยว คือ บุคคลซึ่งซื้อรายการนำเที่ยว เหม่าจ่ายจากบริษัทนำเที่ยวในขณะที่นักเดินทางคือบุคคลซึ่งจัดการการเดินทางด้วยตนเอง Cohen (1979) ได้เสนอรูปแบบพฤติกรรมนักท่องเที่ยวไว้ ดังนี้

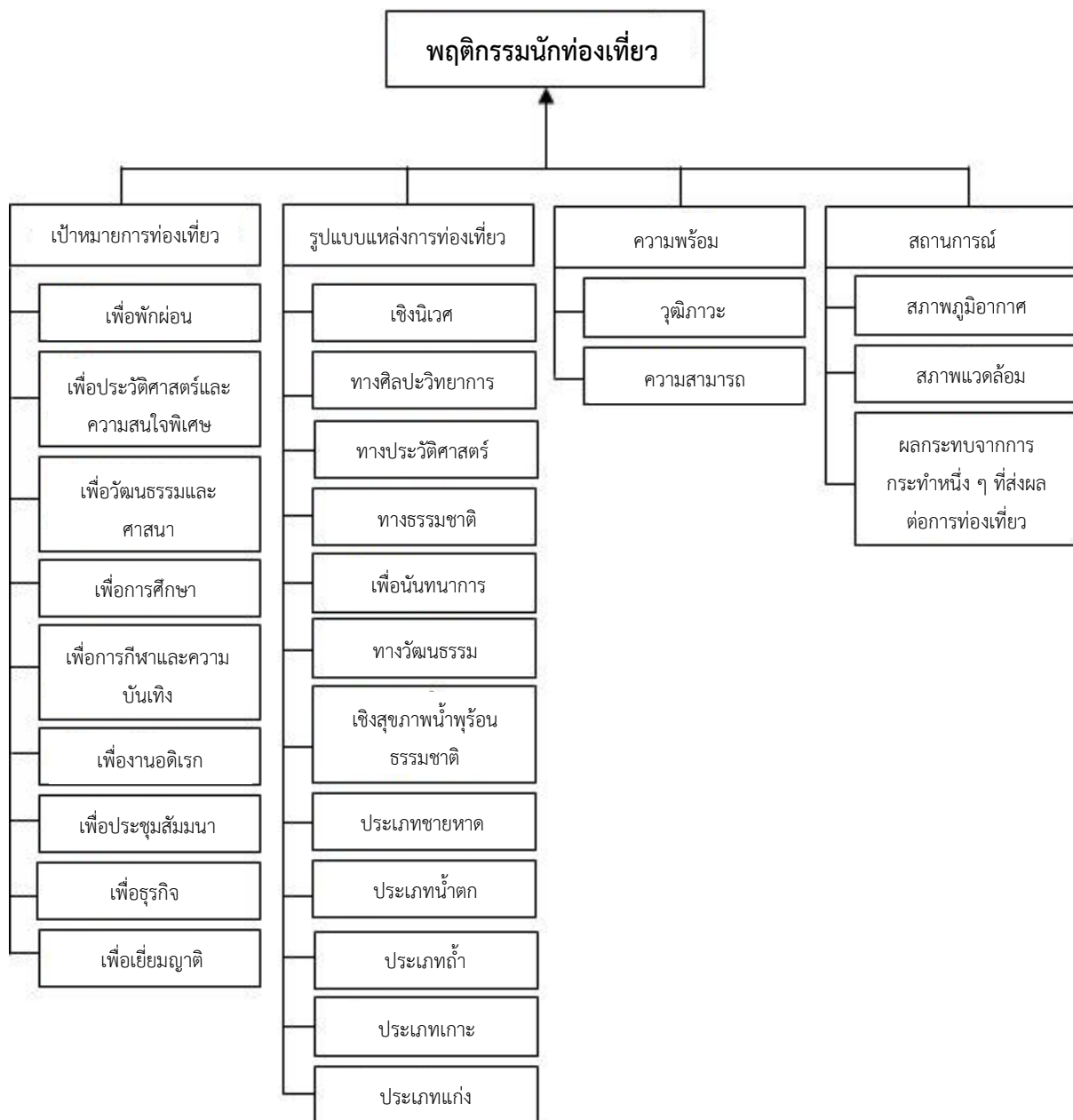
1) นักท่องเที่ยวแบบนันทนาการ (Recreational Tourists) จะเป็นนักท่องเที่ยวเน้นความสำคัญในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการนันทนาการ หรือการพักผ่อนทางร่างกาย

2) นักท่องเที่ยวแบบปลีกตัวหาความเพลิดเพลิน (The Diversionary Tourists) จะเป็นนักท่องเที่ยวที่พยายามหาแนวทางเพื่อสืความจำเ็นในชีวิตประจำวัน

3) นักท่องเที่ยวมุ่งหาประสบการณ์ (The Experiential Tourists) จะเป็นนักท่องเที่ยวที่เดินทางเพื่อแสวงหาประสบการณ์ที่แท้จริง นักท่องเที่ยวประเภทนี้สนใจศึกษาและได้รับประสบการณ์ที่แท้จริงของแหล่งท่องเที่ยวที่ได้ไปสัมผัส

4) นักท่องเที่ยวแบบชอบทดลอง (The Experimental Tourists) มีลักษณะที่เห็นเด่นชัดคือ ชอบติดต่อกับพูดคุยกับคนท้องถิ่น เพื่อเรียนรู้และทำความเข้าใจในชีวิตความเป็นอยู่การปรับตัวให้เข้ากับสิ่งแวดล้อมของคนท้องถิ่น

5) นักท่องเที่ยวที่ใช้ชีวิตแบบคนท้องถิ่น (The Existential Tourists) นักท่องเที่ยวประเภทนี้ต้องการผจญภัยหรือใช้ชีวิตภายใต้วัฒนธรรมและวิถีชีวิตเดียวกับคนท้องถิ่น นักท่องเที่ยวประเภทนี้จะใช้เวลาอยู่ในแหล่งท่องเที่ยวนั้นเป็นเวลานาน เช่น พักพิศหรือเชียงใหม่และพยายามใช้ชีวิตเช่นเดียวกับคนท้องถิ่น ไม่ว่าจะเป็นการปฏิบัติตัว การรับประทานอาหาร การพยายามพูดภาษาท้องถิ่น เป็นต้น



ภาพที่ 2.29 พฤติกรรมการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว โดยผู้วิจัย, 2560.

2.9 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2.9.1 หน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนน

หน่วยงานด้านความปลอดภัยสามารถแบ่งได้ 2 กลุ่มย่อย ได้แก่ หน่วยงานที่กำหนดนโยบายและมาตรการในการเสริมสร้างความปลอดภัย และหน่วยงานที่แก้ไขและปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน

2.9.1.1 หน่วยงานที่กำหนดนโยบายและมาตรการในการเสริมสร้างความปลอดภัย

1) กรมขนส่งทางบก

กรมการขนส่งทางบก อยู่ภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม มีภารกิจเกี่ยวกับการจัดระบบ การจัดระเบียบการขนส่งทางบก โดยการกำกับ ดูแล ตรวจสอบ ควบคุม ให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประสานและวางแผนให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่น ๆ เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกเกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย โดยให้อำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้ (กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2545, 2545)

1. ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
2. ดำเนินการแก้ไข ป้องกัน และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก
3. ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางบก
4. ดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งทางบก
5. ร่วมมือและประสานงานกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในด้านการขนส่งทางบก และในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ
6. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรม หรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

โครงสร้างองค์กรกรมขนส่งทางบก แบ่งเป็น 2 ภาคส่วนราชการ ได้แก่

1. ราชการบริหารส่วนกลาง ประกอบไปด้วย สำนักงานเลขาธิการกรม กองการเจ้าหน้าที่ กลุ่มตรวจสอบภายใน กลุ่มพัฒนาบริหาร กองตรวจการขนส่งทางบก กองแผนงาน สำนักกฎหมาย สำนักการขนส่งผู้โดยสาร สำนักการขนส่งสินค้า สำนักบริหารการคลังและรายได้ สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ สำนักวิศวกรรมยานยนต์ สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ และสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ 1 - 5

2. ราชการบริหารส่วนภูมิภาค ได้แก่ สำนักงานขนส่งจังหวัด มีหน้าที่ คือ ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง วางแผนและส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งภายในจังหวัด กำกับดูแลสถานประกอบการภายในจังหวัดที่ได้รับอนุญาตจากกรมให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง กำกับดูแลและสนับสนุนการปฏิบัติงานของสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขาและสถานีขนส่ง ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

2) คณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุ

จากระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนได้กำหนดการดำเนินการตามระเบียบเป็น 3 ระดับ ได้แก่ องค์การด้านความปลอดภัยทางถนนสามารถ โดยแบ่งออกเป็น 3 ระดับ ได้แก่

1. **ระดับนโยบาย** อยู่ในความรับผิดชอบของคณะกรรมการนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปถ.) ซึ่งทำหน้าที่กำหนดนโยบายในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยให้สอดคล้องกับแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พิจารณาให้ความเห็นชอบยุทธศาสตร์และแผนเกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน และให้ความเห็นชอบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนก่อนเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่ออนุมัติ รวมถึงเสนอความเห็นและให้ข้อเสนอแนะแก่นายกรัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรี ในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยคณะกรรมการของ นปถ. ประกอบไปด้วย

นายกรัฐมนตรี	เป็นประธานกรรมการ
หรือรองนายกรัฐมนตรีที่นายกรัฐมนตรีมอบหมาย	
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย	เป็นรองประธานกรรมการคนที่ 1
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	เป็นรองประธานกรรมการคนที่ 2
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงยุติธรรม	เป็นรองประธานกรรมการคนที่ 3
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข	เป็นรองประธานกรรมการคนที่ 4
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ	เป็นรองประธานกรรมการคนที่ 5

โดยมีปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี ปลัดกระทรวงต่าง ๆ เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา เลขาธิการ คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ อัยการสูงสุด ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ เป็นกรรมการ

รวมถึงมีผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนไม่เกิน 5 คน ซึ่งประธานกรรมการแต่งตั้งจากผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นกรรมการ ปลัดกระทรวงมหาดไทยเป็นกรรมการและเลขานุการ และอธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการและให้กรมรับผิดชอบในงานเลขานุการและงานธุรการของคณะกรรมการ นปถ.

2. **ระดับอำนวยการ** อยู่ในความรับผิดชอบของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด และศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร

- **ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.)** มีหน้าที่จัดทำข้อเสนอแนะนโยบาย แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ยุทธศาสตร์ และแผนที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนด้วยการบูรณาการแผนงานและงบประมาณในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของหน่วยงานของรัฐ และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง อำนวยการ กำกับ ติดตาม เร่งรัด ประเมินผล และประสานการดำเนินงานของหน่วยงานของรัฐและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปตามนโยบายและแผนแม่บทความปลอดภัยทาง

ถนน และจัดทำฐานข้อมูล สถิติอุบัติเหตุทางถนน และการวิเคราะห์ประเมินสถานการณ์ รวมถึงประชาสัมพันธ์ ผลการดำเนินงานและให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนต่อสาธารณะ โดยมีคณะกรรมการดังต่อไปนี้

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย	เป็นประธานกรรมการ
ปลัดกระทรวงมหาดไทย	เป็นรองประธานกรรมการคนที่หนึ่ง
ปลัดกระทรวงคมนาคม	เป็นรองประธานกรรมการคนที่สอง
ปลัดกระทรวงสาธารณสุข	เป็นรองประธานกรรมการคนที่สาม
ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ	เป็นรองประธานกรรมการคนที่สี่
ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ	เป็นรองประธานกรรมการคนที่ห้า

โดยมีเลขาธิการหน่วยงาน อธิบดีกรม ผู้อำนวยการสำนักงาน และนายกสมาคมที่เกี่ยวข้อง ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร กรรมการ ผู้จัดการบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ผู้จัดการกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ เป็นกรรมการ มีผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนไม่เกิน 5 คน ซึ่งประธานกรรมการ แต่งตั้งจากผู้ที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นกรรมการ อธิบดีกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นกรรมการและเลขานุการ และข้าราชการในกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยที่ อธิบดีมอบหมาย จำนวนไม่เกิน 2 คน เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ และให้กรมทำหน้าที่เป็นสำนักงาน เลขานุการคณะกรรมการ ศปถ.

- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด (ศปถ. จังหวัด) มีหน้าที่จัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงาน โครงการ และงบประมาณในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนให้สอดคล้องกับแผนการ ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน แผนพัฒนาจังหวัด และ แผนพัฒนากลุ่มจังหวัด ดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตจังหวัด และส่งเสริมและสนับสนุน การมีส่วนร่วมของประชาชนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตจังหวัด รวมถึงตั้งศูนย์ข้อมูลและ สถิติอุบัติเหตุทางถนนของจังหวัดและมีโครงการพัฒนาบุคลากรด้านความปลอดภัยทางถนน โดยมี คณะกรรมการดังต่อไปนี้

ผู้ว่าราชการจังหวัด	เป็นประธานกรรมการ
ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด	เป็นรองประธานกรรมการคนที่หนึ่ง
ปลัดจังหวัด	เป็นรองประธานกรรมการคนที่สอง
นายกองค์การบริหารส่วนจังหวัด	เป็นรองประธานกรรมการคนที่สาม
กรรมการอื่น	ผู้ว่าราชการจังหวัดแต่งตั้ง

โดยมีหัวหน้าสำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเป็นกรรมการและเลขานุการ และเจ้าหน้าที่สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด จำนวน 1 คน และเจ้าหน้าที่ส่วนราชการที่ ประจำอยู่ในจังหวัดจำนวน 1 คนที่ผู้ว่าราชการจังหวัดแต่งตั้งเป็นกรรมการ และผู้ช่วยเลขานุการ

- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนกรุงเทพมหานคร (ศปถ. กทม.) จากการแต่งตั้ง ของผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครและเป็นผู้อำนวยการศูนย์ และมีผู้แทนหน่วยราชการ หน่วยงานของรัฐ

รัฐวิสาหกิจ ภาคประชาสังคม และภาคเอกชนในเขตกรุงเทพมหานครเข้าร่วมเป็นกรรมการ อันมีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครให้สอดคล้องกับระเบียบ

3. ระดับปฏิบัติการ ให้อยู่ในความรับผิดชอบของศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเขต

- **ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอ (ศปถ. อำเภอ)** มีหน้าที่เหมือนศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนจังหวัด แต่ลดระดับ/ ขนาดการดำเนินการจากจังหวัดเป็นอำเภอ โดยมีคณะกรรมการดังต่อไปนี้

นายอำเภอ	เป็นประธานกรรมการ
หัวหน้าสถานีตำรวจภูธรในเขตอำเภอ	เป็นรองประธานกรรมการ
รองผู้กำกับฯ หรือสารวัตร	เป็นกรรมการ
หรือรองสารวัตรที่รับผิดชอบงานจราจร	
กรรมการอื่น	นายอำเภอแต่งตั้ง

โดยมีข้าราชการหรือเจ้าหน้าที่ที่นายอำเภอมอบหมายจำนวน 1 คน เป็นกรรมการและเลขานุการ และจำนวนไม่เกิน 2 คน เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

- **ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (ศปถ. อบท.)** เกิดจากการที่ปัญหาผู้ว่าราชการจังหวัดกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นพิจารณาว่าพื้นที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน และสมควรให้มีศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนขึ้นเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหา มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้สอดคล้องกับระเบียบโดยมีคณะกรรมการ ศปถ. อบท. ประกอบด้วย ผู้บริหารองค์กร ปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นประธานกรรมการ โดยมีผู้แทนหน่วยราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ ภาคประชาสังคม และภาคเอกชนในเขตองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดังกล่าวเข้าร่วมเป็นกรรมการ

- **ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเขต** เกิดจากกรณีที่มีความจำเป็นผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร พิจารณาให้มีศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยมีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตที่ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครกำหนด

3) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร อยู่ภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม มีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งของประเทศ (กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558, 2558) มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท แผนการลงทุนด้านการขนส่งและจราจรในระดับประเทศ รวมทั้งติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนดังกล่าว

2. ศึกษา เสนอแนะนโยบายและกำหนดมาตรการ มาตรฐานด้านการจัดระบบการจราจรทางบก ให้สอดคล้องกับแผนหลักด้านการขนส่งและจราจร วิเคราะห์กลั่นกรองความเหมาะสมของแผนงาน และโครงการจัดระบบการจราจรทางบกเสนอต่อคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก รวมทั้ง การดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

3. ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำรายงานด้านการขนส่งและจราจร ความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่ง

4. ศึกษา วิเคราะห์ และวิจัยเพื่อจัดทำรายงานและแนวโน้มของการขนส่งและจราจร ทั้งในด้านเศรษฐกิจ ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม และจัดทำระบบข้อมูลและสารสนเทศของการขนส่ง และจราจร รวมทั้งพัฒนาเทคโนโลยีการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ

5. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักงานหรือตามที่ รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

โครงสร้างของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรมีส่วนราชการประกอบไปด้วย สำนักบริหารกลาง กองจัดระบบการจราจรทางบก กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง สำนักแผนความปลอดภัย สำนักแผนงาน และสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

2.9.1.2 หน่วยงานที่แก้ไขและปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน

1) กรมทางหลวง

กรมทางหลวง เป็นหน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคม มีภารกิจเกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง การก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงให้มีโครงข่ายทางหลวงที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง (กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558, 2558) มีอำนาจหน้าที่ดังนี้

1. ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน รวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

2. วิจัยและพัฒนางานก่อสร้าง บูรณะและบำรุงรักษาทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน

3. ร่วมมือและประสานงานด้านงานทางกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศ และต่างประเทศ

4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่ รัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

โครงสร้างหน่วยงานกรมทางหลวงมีส่วนแบ่งราชการ ประกอบไปด้วย สำนักงานเลขาธิการกรม กองการเงินและบัญชี กองการเจ้าหน้าที่ กองการพัสดุ กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กอง

ฝึกอบรม แขวงทางหลวง ตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ สำนักกฎหมาย สำนักก่อสร้างทางที่ 1 - 2 สำนักก่อสร้างสะพาน สำนักเครื่องกลและสื่อสาร สำนักงานทางหลวงที่ 1 - 18 สำนักจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ สำนักบริหารบำรุงทาง สำนักแผนงาน สำนักมาตรฐานและประเมินผล สำนักวิเคราะห์และตรวจสอบ สำนักวิจัยและพัฒนาทาง สำนักสำรวจและออกแบบ และสำนักอำนวยความปลอดภัย

2) กรมทางหลวงชนบท

กรมทางหลวงชนบท เป็นหน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคม มีภารกิจเกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง การก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวง ให้มีโครงข่ายทางหลวงที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง (กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558) มีอำนาจหน้าที่ดังนี้

1. ดำเนินการจัดทำมาตรฐานและข้อกำหนดทางหลวงชนบท และทางหลวงท้องถิ่น ตลอดจน กำกับ ตรวจสอบและควบคุมทางวิชาการ เพื่อให้มีการดำเนินการตามเกณฑ์มาตรฐานและข้อกำหนด
2. ดำเนินการฝึกอบรมและจัดทำคู่มือ ตลอดจนให้คำปรึกษาแนะนำเกี่ยวกับวิศวกรรมงานทาง
3. ส่งเสริมและสนับสนุนด้านวิชาการงานทางแก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
4. ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงชนบท รวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
5. วิจัยและพัฒนาทางก่อสร้าง บูรณะ และบำรุงรักษาทางหลวงชนบท
6. ร่วมมือและประสานงานด้านงานทางกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ

โครงสร้างหน่วยงานกรมทางหลวงชนบทมีส่วนแบ่งราชการ ประกอบไปด้วย สำนักบริหารกลาง กองแผนงาน แขวงทางหลวงชนบท ตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร สำนักกฎหมาย สำนักก่อสร้างทาง สำนักก่อสร้างสะพาน สำนักเครื่องกลและสื่อสาร สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 1 - 15 สำนักบำรุงทาง สำนักฝึกอบรม สำนักวิเคราะห์ วิจัย และพัฒนา สำนักส่งเสริมการพัฒนาทางหลวงท้องถิ่น สำนักสำรวจและออกแบบ และสำนักอำนวยความปลอดภัย

2.9.2 หน่วยงานด้านการท่องเที่ยว

1) การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย/ ททท. (Tourism Authority of Thailand : TAT)

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา มีภารกิจหน้าที่ตามกฎหมายมาตรา 8 อันมีวัตถุประสงค์ (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2557) ได้แก่

1. ส่งเสริมการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ตลอดจนการประกอบอาชีพของคนไทยในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

2. เผยแพร่ความงามของประเทศไทยให้นักท่องเที่ยวในด้านความงามของธรรมชาติ โบราณสถาน โบราณวัตถุ ประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรม การกีฬาและวิวัฒนาการของเทคโนโลยี ตลอดจนกิจการอย่างอื่นอันจะเป็นการชักจูงให้มีการเดินทางท่องเที่ยว

3. อำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยว

4. ส่งเสริมความเข้าใจอันดีและความเป็นมิตรไมตรีระหว่างประชาชนและระหว่างประเทศโดยอาศัยการท่องเที่ยว

5. ริเริ่มให้มีการพัฒนาการท่องเที่ยว และเพื่อพัฒนาปัจจัยพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้นักท่องเที่ยว

2) สำนักงานพัฒนาการท่องเที่ยว (Office of Tourism Development)

สำนักงานพัฒนาการท่องเที่ยว เป็นหน่วยในสังกัดกรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา มีอำนาจหน้าที่ ศึกษา วิเคราะห์ วิจัยสภาพปัญหาและความต้องการในการพัฒนาบริการแหล่งท่องเที่ยว เพื่อกำหนดมาตรฐานบริการท่องเที่ยว ติดต่อบริษัทเอกชนที่เกี่ยวข้อง ในการแก้ไขปัญหา ด้านบริการท่องเที่ยว การอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยว (กรมการท่องเที่ยว, 2559)

2.9.3 หน่วยงานด้านดูแลความปลอดภัยนักท่องเที่ยว

1) กองบังคับการตำรวจท่องเที่ยว (บก.ทท.)

กองบังคับการตำรวจท่องเที่ยว เป็นหน่วยงานราชการ สังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีอำนาจหน้าที่ป้องกันปราบปรามอาชญากรรม ให้ความช่วยเหลือ อำนวยความสะดวก และให้ความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยว รวมถึงปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย (กองบังคับการตำรวจท่องเที่ยว, 2560) และพันธกิจดังนี้

1. สร้างความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินให้นักท่องเที่ยว
2. สร้างความพึงพอใจในการบริการและอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยว
3. จัดปัญหาการหลอกลวง เอาเปรียบ และ คຸ້ມครองผลประโยชน์ที่เป็นธรรมแก่นักท่องเที่ยว
4. จัดปัญหาการทำให้แหล่งท่องเที่ยวเสื่อมโทรม เสียหาย ไร้ระเบียบ
5. ปกป้อง คຸ້ມครองอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว
6. สร้างความร่วมมือที่ดี ระหว่างองค์กรทุกภาคส่วน เพื่อให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ในการคຸ້ມครอง ผลประโยชน์ ของนักท่องเที่ยว

นอกจากนี้กองบังคับการตำรวจท่องเที่ยวยังมีหน้าที่ในศูนย์บริการนักท่องเที่ยว คือ รับเรื่องร้องเรียนของนักท่องเที่ยว ในกรณีเกิดปัญหาและอุปสรรคในการเดินทางท่องเที่ยวในประเทศไทย อันเกิดจากความไม่ปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน ซึ่งจะแบ่งเป็น 3 กรณี คือ การโทรแจ้งเข้ามาเพื่อขอรับการช่วยเหลือในทันที การเดินทางมาที่ศูนย์ เพื่อแจ้งความเอง และการร้องเรียนปัญหาต่าง ๆ เพื่อให้ศูนย์ประสานงานแจ้งเรื่องไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบ และดำเนินการทางด้านการบริการของตำรวจครบวงจร เช่น รับแจ้งความสอบสวนคดีอาญา หน่วยสายตรวจ หน่วยเคลื่อนที่เร็วกรณีท่องเที่ยวเกิดปัญหา ฯลฯ

2) ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว (สบท.)

ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว เป็นหน่วยงานภายในสำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา มีภารกิจเกี่ยวกับด้านการประสานงานแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นกับท่องเที่ยว รับเรื่องร้องเรียน อำนวยความสะดวกให้บริการนักท่องเที่ยว ให้บริการข้อมูลและข่าวสารทางการท่องเที่ยว สามารถสอบถามข้อมูลการท่องเที่ยวของจังหวัดต่าง ๆ ทั่วประเทศ รวมถึงการเดินทาง สถานที่ท่องเที่ยว แหล่งซื้อสินค้า สถานที่พัก โปรแกรมเทศกาลท่องเที่ยว ตลอดจนงานประเพณี และศิลปวัฒนธรรมไทย ประสานกับส่วนราชการและเอกชนในด้านความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยว และอื่น ๆ ตามนโยบายที่รัฐบาล และกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา มอบหมาย โดยมีเจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่ท่องเที่ยว ที่มีความชำนาญด้านภาษาต่างประเทศให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อเป็นการเพิ่มความสะดวกแก่ผู้ที่มาติดต่อขอรับบริการ โดยศูนย์บริการนักท่องเที่ยวมีหน้าที่หลักดังนี้

1. จัดทำสถิติข้อมูล ซึ่งเป็นการรวบรวมข้อมูลที่นักท่องเที่ยวแจ้งเข้ามายังศูนย์ทุกด้าน เพื่อใช้ประโยชน์ในการอำนวยความสะดวกและรักษาความปลอดภัย
2. ศึกษา วิเคราะห์ ปัญหาและแนวทางดำเนินการเกี่ยวกับการให้บริการ การให้ความช่วยเหลือ การอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยว และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
3. ดำเนินการเกี่ยวกับการให้บริการ การรับเรื่องร้องเรียน การอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยว และบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้อง
4. ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และสถานทูต เพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยว ทั้งปัญหาเฉพาะหน้าและระยะยาว
5. ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หรือที่ได้รับมอบหมาย

2.9.4 หน่วยงานด้านการให้ความช่วยเหลือนักท่องเที่ยว

1) หน่วยงานด้านการให้ความช่วยเหลือ

หน่วยงานด้านการให้ความช่วยเหลือจะเป็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือชีวิตเมื่อประสบอุบัติเหตุ ได้แก่

- **สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.)** เป็นสถาบันที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการแพทย์ฉุกเฉินปี พ.ศ. 2551 เพื่อเป็นองค์กรรับผิดชอบการบริหารจัดการ การประสานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ และเอกชน รวมถึงการส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่นให้เข้ามามีบทบาทในการบริหารจัดการการจัดบริการการแพทย์ฉุกเฉิน (สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ, 2553)

- **สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด** ที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการให้บริการตรวจรักษาพยาบาล การส่งเสริมสุขภาพและป้องกันโรค บริหารจัดการระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน การจัดการศึกษา ฝึกอบรมและพัฒนาทางวิชาการแพทย์และการพยาบาล นอกเหนือภารกิจทางด้านการรักษาพยาบาลแล้ว ยังมีหน่วยงานที่ให้บริการทางการแพทย์อีกหน่วยงานหนึ่ง คือ ศูนย์บริการการแพทย์ฉุกเฉินกรุงเทพมหานคร (ศูนย์เฮอร์คิวลีส) มี

อำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉินในเขตกรุงเทพมหานคร เป็นศูนย์รับแจ้งเหตุและสั่งการ ให้คำปรึกษาแนะนำด้านปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉิน และให้บริการสายด่วนทางการแพทย์ เป็นศูนย์กลางประสานงานและพัฒนาเครือข่ายเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติการทางการแพทย์ฉุกเฉิน ทั้งในสถานการณ์ปกติและกรณีสาธารณภัย อุบัติเหตุ อุบัติภัย และวินาศกรรม ตามกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย (สำนักการแพทย์ กรุงเทพมหานคร, 2551)

- **สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข (สป.สร.)** มีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับช่วยเหลือชาวต่างชาติในกรณีที่ได้รับบาดเจ็บ คือ พัฒนายุทธศาสตร์การบริหารของกระทรวงและการบูรณาการด้านสุขภาพระหว่าง องค์กรที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการจัดการสาธารณสุขในภาวะปกติ ฉุกเฉิน วิฤติ การคุ้มครองผู้บริโภค และการมีส่วนร่วมของภาครัฐและภาคเอกชน ดำเนินการและให้บริการด้านการแพทย์และการสาธารณสุข (กฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการสำนักงานปลัดกระทรวง, 2560)

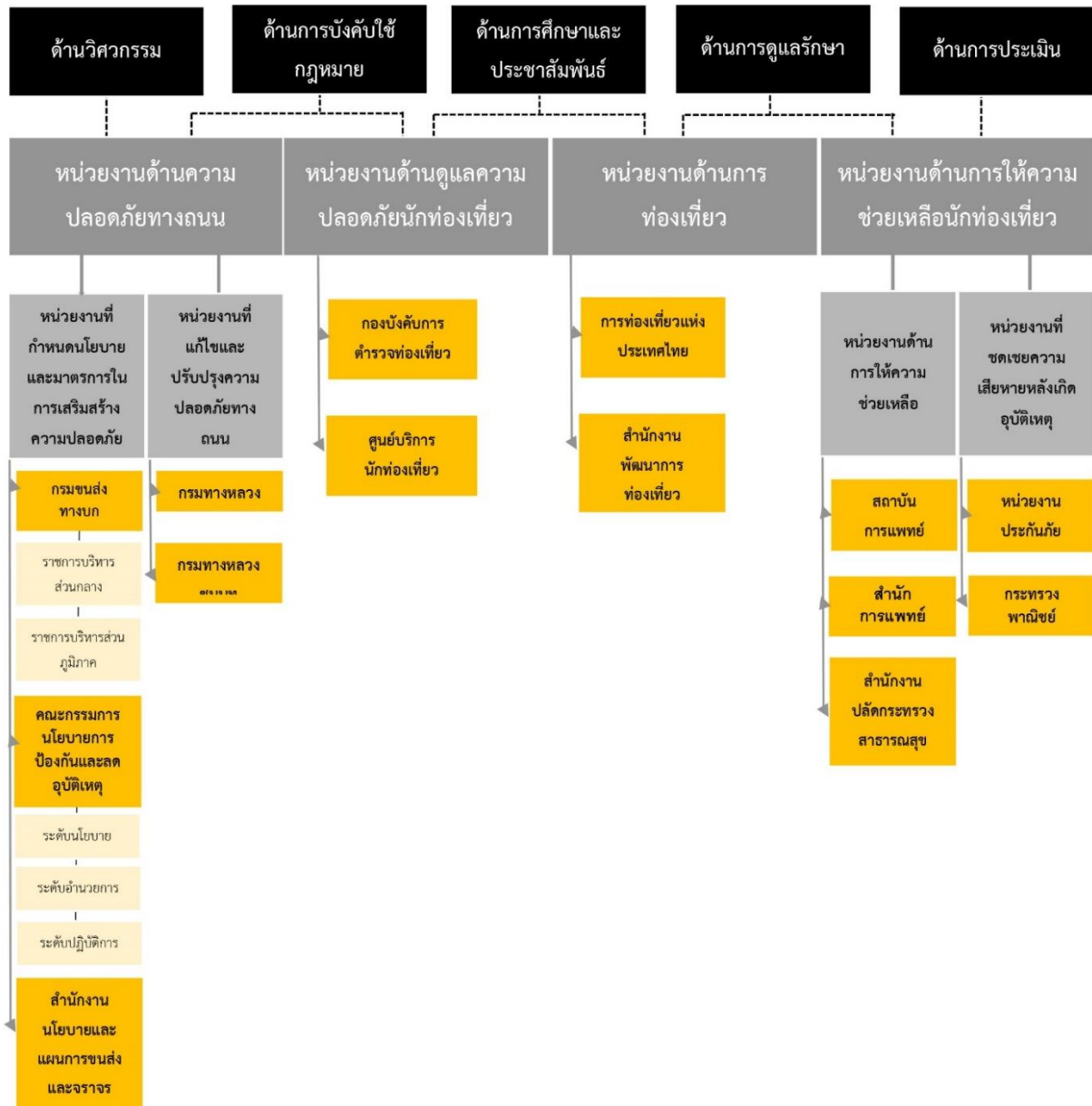
2) หน่วยงานที่ชดเชยความเสียหายหลังเกิดอุบัติเหตุ

หน่วยงานที่ชดเชยความเสียหายหลังเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ หน่วยงานด้านความช่วยเหลือผู้บาดเจ็บจะอยู่ในความดูแลของกระทรวงสาธารณสุข ซึ่งครอบคลุมทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ โดยปฏิบัติงานจะให้ความสำคัญในการช่วยเหลือผู้ประสบภัยทุกรูปแบบ รวมถึงผู้ประสบภัยทางถนน ซึ่งสามารถขอความช่วยเหลือไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรง

จากการทบทวนวรรณกรรมในช่วงต้นเป็นที่ยอมรับกันทั่วไปว่า อุบัติเหตุจากรถนั้นเกิดขึ้นจากความผิดพลาด/บกพร่องอย่างน้อยหนึ่งใน 3 ปัจจัย อาจเป็นความผิดพลาดของผู้ใช้ถนน หรือความบกพร่องของโครงสร้างพื้นฐานด้านถนน หรือความบกพร่องของยานพาหนะ หรือสองในสามปัจจัยหรือสามปัจจัย หรืออาจกล่าวได้ว่า องค์ประกอบของการเกิดอุบัติเหตุ ประกอบด้วย คน ยานพาหนะ ถนนและสิ่งแวดล้อม ในลักษณะที่เชื่อมโยงกัน ดังนั้นการทำความเข้าใจถึงลักษณะและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจึงจำเป็นต้องรู้ถึงองค์ประกอบและลักษณะต่าง ๆ ขององค์ประกอบที่มีความเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจากรถนั้น ๆ เพื่อกำหนดมาตรการในการแก้ไขปรับปรุงระบบการจราจรให้มีความปลอดภัยมากที่สุด โดยพบว่า ส่วนใหญ่ของการเกิดอุบัติเหตุจะมาจากคนหรือผู้ใช้ถนนซึ่งมีมากที่สุด จึงจำเป็นต้องได้รับการแก้ไขอย่างครอบคลุมทั้งระบบ (WHO, 2004) Haddon จึงเสนอ The Haddon Matrix อันแสดงถึงความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีความเสี่ยงและก่อให้เกิดอุบัติเหตุ คือ ปัจจัยด้านคน ปัจจัยยานพาหนะและเครื่องมือ และปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมผนวกกับนำ Injury Spectrum ในระหว่าง 3 ช่วงเวลาของอุบัติเหตุ คือ ก่อนการเกิดอุบัติเหตุ ระหว่างการเกิดอุบัติเหตุ และหลังการเกิดอุบัติเหตุ (Haddon, 1980 และ WHO, 2004) นอกจากนี้ในการดำเนินงานด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนนที่ผ่านมาสำหรับประเทศที่ประสบความสำเร็จ อาทิ ประเทศอังกฤษ ประเทศออสเตรเลีย ล้วนเน้นหลักสำคัญคือการบริหารงานด้านความปลอดภัยทางถนนด้วยการกระจายอำนาจให้แต่ละหน่วยงานสามารถจัดการกับปัญหาได้อย่างอิสระ รวมถึงรัฐบาลได้มีการร่วมมือกับภาคเอกชนในการให้บริการกับประชาชน เช่น การตรวจสอบสภาพรถ และการอบรมผู้ขับขี่ เป็นต้น ดังนั้นในการศึกษานี้จึงมุ่งเน้นการศึกษาพฤติกรรม ทักษะ และความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า เพื่อการเดินทางท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงใหม่ ตลอดจนสาเหตุเชิง

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

ลักษณะของปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าจากการบูรณาการการมีส่วนร่วมของ 3 ภาคส่วนหลัก คือ นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ สถานประกอบการเอกชน หน่วยงานรัฐ โดยพิจารณาบนหลักระบบวิถีความปลอดภัยและ Injury Spectrum ในระหว่าง 3 ช่วงเวลาของอุบัติเหตุ เพื่อนำไปสู่การเสนอแนะแนวทางในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนสำหรับการใช้รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่



ภาพที่ 2.30 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว โดยผู้วิจัย, 2560.

บทที่ 3

กระบวนการศึกษาวิจัย

บทที่ 3

กระบวนการศึกษาวิจัย

ในการศึกษาเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ จำเป็นต้องมีการบูรณาการองค์ความรู้ในการวิเคราะห์เชิงกายภาพของถนนและสิ่งแวดล้อมผนวกกับการวิเคราะห์ด้านทัศนคติ และพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวต่างชาติ เพื่ออธิบายถึงสาเหตุเชิงลึกของปัญหาที่เกิดขึ้น ดังนั้นจึงนำมาสู่วิธีในการประยุกต์ใช้การวิจัยเชิงสำรวจ (Survey research) โดยใช้ระเบียบของการวิจัยในเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) และสถิติเชิงวิเคราะห์ (Analytical Statistics) เพื่ออธิบายสภาพปัญหาที่แท้จริงที่เกิดขึ้น โดยมีรายละเอียดดังนี้

3.1 การกำหนดกลุ่มตัวอย่าง

จากการทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวข้องกับแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน/การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ สถานการณ์และแนวโน้มของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ และสถานการณ์และแนวโน้มความปลอดภัยทางถนน รวมถึงแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเพื่อนำมาสรุปปัจจัยที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน โดยพิจารณาขั้นตอนการวิจัย 2 ขั้นตอนหลัก คือ การเก็บแบบสอบถามและการสนทนากลุ่ม ซึ่งนำมาใช้ในการพิจารณาปัจจัยทางด้านทัศนคติ และพฤติกรรมต่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยนำมาใช้กำหนดเนื้อหาของแบบสอบถาม ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 กลุ่มที่แตกต่างกันตามบทบาทและหน้าที่ของหน่วยงาน ซึ่งมีปัจจัยในการแบ่งกลุ่มตัวอย่าง และกลุ่มปัจจัยตามรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 3.1 ขอบเขตและปัจจัยด้านเนื้อหาเกี่ยวกับการเดินทางของนักท่องเที่ยว

กลุ่มเป้าหมาย	ขอบเขตด้านเนื้อหา	ขอบเขตด้านปัจจัย
กลุ่มนักท่องเที่ยวต่างชาติ ในการใช้งานจักรยานยนต์เช่าในจังหวัดเชียงใหม่ (ภาคผนวก ค.)	ข้อมูลทั่วไป	- ปัจจัยด้านสังคม-เศรษฐกิจของนักท่องเที่ยวต่างชาติ - การทำประกันภัยท่องเที่ยว
	ข้อมูลด้านการท่องเที่ยว	- ประเภทของการท่องเที่ยว - พาหนะที่ใช้ในการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างและภายในจังหวัด - ค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยว - ความพึงพอใจในการท่องเที่ยว
	ทัศนคติด้านความปลอดภัยทางถนน ในการขับขี่รถจักรยานยนต์	ความตระหนักต่อความปลอดภัยทางถนนในการเดินทางท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่

ตารางที่ 3.1 ขอบเขตและปัจจัยด้านเนื้อหาเกี่ยวกับการเดินทางของนักท่องเที่ยว (ต่อ)

กลุ่มเป้าหมาย	ขอบเขตด้านเนื้อหา	ขอบเขตด้านปัจจัย
		- องค์ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน - รูปแบบการปฏิบัติกับการเดินทางในการท่องเที่ยว
	ประสบการณ์การเช่ารถจักรยานยนต์	- รูปแบบการเช่ารถจักรยานยนต์เช่า - ทักษะในการขับขี่รถจักรยานยนต์
	ประสบการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนน	- ประสบการณ์อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า - แนวคิดของการเกิดอุบัติเหตุ - ความตระหนักต่อความปลอดภัยทางถนนในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า
	ความพึงพอใจต่อการท่องเที่ยว	- ความพึงพอใจในการเดินทาง - ความพึงพอใจมาตรการรักษาความปลอดภัยทางถนน - ความพึงพอใจด้านการให้บริการ และรูปแบบการเข้าถึง - ปัญหาด้านอุบัติเหตุในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า
กลุ่มผู้ประกอบการการเดินทางและกิจการการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้อง (ภาคผนวก ข.)	ข้อมูลทั่วไป	- ประเภทผู้ประกอบการ - ขนาดของธุรกิจ/การประกอบกิจการ - รูปแบบวิธีการให้เช่ารถจักรยานยนต์
	ประสบการณ์ด้านความปลอดภัย	- ประสบการณ์อุบัติเหตุ - แนวคิดของการเกิดอุบัติเหตุ - การปฏิบัติตามมาตรฐานการให้เช่ารถจักรยานยนต์
	ทัศนคติด้านความปลอดภัย	- ความตระหนักต่อความปลอดภัยทางถนน - การให้ความรู้ความเข้าใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ
	ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของมาตรฐานการให้บริการ	- การตรวจสอบพาหนะ อุปกรณ์ด้านความปลอดภัย และการให้บริการ - ปัจจัยด้านกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย - การทำประกันภัยคุ้มครองรถจักรยานยนต์ให้เช่า
หน่วยงาน/สถาบัน (ภาคผนวก ก.)	ลักษณะและรูปแบบขององค์กร	- รูปแบบขององค์กร - ทัศนคติต่อความปลอดภัยทางถนนในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ
	ความสำคัญเชิงนโยบาย	- แนวทางการดำเนินงานเชิงนโยบายขององค์กร - การลำดับความสำคัญของนโยบาย
	มาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า	ข้อกำหนด กฎหมาย และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

ตารางที่ 3.1 ขอบเขตและปัจจัยด้านเนื้อหาเกี่ยวกับการเดินทางของนักท่องเที่ยว (ต่อ)

กลุ่มเป้าหมาย	ขอบเขตด้านเนื้อหา	ขอบเขตด้านปัจจัย
	ความพร้อมขององค์กร	• ความรู้ความเข้าใจต่อการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน • งบประมาณการดำเนินงาน
	ความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน	• การประสานงานระหว่างหน่วยงาน • ความพร้อมและการร่วมมือระหว่างหน่วยงาน

ในการศึกษานี้ได้ทำการวางแผนการวิจัยให้มีการเก็บรวบรวมข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ ตั้งแต่กระบวนการในการเก็บรวบรวมข้อมูล และศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้อง การวิเคราะห์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียซึ่งไปสู่การสนทนากลุ่ม (Focus group) โดยนำข้อมูลที่ได้รับมาวิเคราะห์ด้วยเครื่องมือการวิเคราะห์ข้อมูลเอกสาร (Content analysis) โดยวิธีการทำให้ข้อมูลของเอกสารนั้น ได้แก่ ถ้อยคำ ประโยค หรือใจความที่ปรากฏในเอกสารเป็นจำนวนที่วัดได้แล้วแจกแจงจำนวนของถ้อยคำประโยค ซึ่งโดยปกติการวิเคราะห์เนื้อหาจะทำตามเนื้อหาที่ปรากฏ เพื่อมาระบุปัจจัยในการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงบุคคลและพฤติกรรมจากแบบสอบถามนำไปสู่การวิเคราะห์ช่องว่างขององค์กร (Gap analysis) ซึ่งเป็นวิธีการในการวางแผนการศึกษาช่องว่างของการดำเนินงานขององค์กร นโยบายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้ข้อมูลที่สามารถพบปัญหาที่แท้จริงของความปลอดภัยทางถนนที่เกิดขึ้น โดยในภาพรวมของปัญหาที่เกิดขึ้นของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยมีข้อมูลภาพรวม ดังนี้

- 1) พื้นที่จังหวัดเชียงใหม่มีจุดเสี่ยง/จุดอันตรายบนถนนสายหลักของทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงชนบทที่เกิดอุบัติเหตุสูงในอันดับที่ 9 ของประเทศไทย (แผนปฏิบัติการป้องกันอุบัติเหตุและอำนวยความสะดวก โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.), 2560)
- 2) จังหวัดเชียงใหม่เป็นจังหวัด ที่มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดอันดับที่ 8 ในประเทศไทย และอันดับ 1 ของภาคเหนือ (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2559)
- 3) พื้นที่จังหวัดเชียงใหม่มีจำนวนนักท่องเที่ยวที่ประสบอุบัติเหตุทางถนน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2556 – 2558 เฉลี่ยอยู่ที่ 860 คนต่อปี และร้อยละ 3.60 เสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาถึงจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติทั้งหมดของพื้นที่ศึกษาเพื่อทำการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถาม พบว่าตัวแทนของกลุ่มตัวอย่าง โดยผู้วิจัยสามารถแบ่งกลุ่มตัวอย่างที่สามารถเป็นกลุ่มตัวอย่างที่ดี โดยการใช้สูตรของ Taro Yamane ดังนี้

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2} \quad \text{สมการที่ 1}$$

เมื่อ n คือ จำนวนตัวอย่าง

N คือ จำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ (พ.ศ. 2559)

e คือ ความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่าง

โดยจำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในปี พ.ศ. 2559 (สำนักงานสถิติจังหวัดเชียงใหม่, 2560) มีนักท่องเที่ยวจำนวน 2,902,139 คน ในการคำนวณได้ระบุค่าความคลาดเคลื่อน (e) เท่ากับ 0.5 และระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 จะได้จำนวนกลุ่มตัวอย่าง 399 ชุด ดังนั้นผู้วิจัย จึงทำการเก็บแบบสอบถามจำนวน 400 ชุด นอกจากนี้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์หน่วยงานของภาครัฐและภาคเอกชนจำนวนกลุ่มละ 50 ชุด ซึ่งได้กำหนดตามหลักการของการวิเคราะห์จากการกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ศึกษา ดังนั้น เพื่อให้การเก็บข้อมูลมีประสิทธิภาพมากขึ้น จึงได้ทำการวิเคราะห์สัดส่วนของแต่ละภาคส่วน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 3.2 กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในงานวิจัย

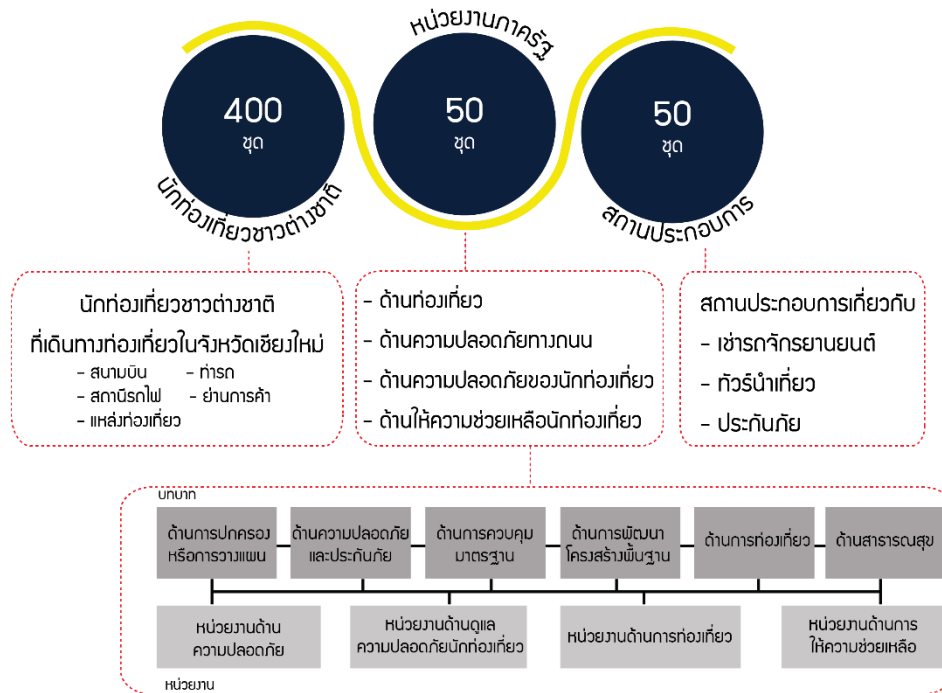
กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย			สัดส่วน	รวม (%)
กลุ่มนักท่องเที่ยว	- เคยขับขี่จักรยานยนต์มาก่อน		รวมทั้งสิ้น 400 ชุด	ร้อยละ 80
	- ไม่เคยขับขี่จักรยานยนต์มาก่อน			
กลุ่มผู้ประกอบการ	การท่องเที่ยว	- บริษัททัวร์	รวมทั้งสิ้น 50 ชุด	ร้อยละ 10
	ยานพาหนะ	- กลุ่มผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์เช่า		
	การประกันภัย	- บริษัทประกันชีวิต - บริษัทประกันวินาศภัยทางถนน		
หน่วยงานภาครัฐ	- สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬา จ. เชียงใหม่ - สนง.สรรพสามิตพื้นที่เชียงใหม่ - สมาคมร่วมเชียงใหม่ ถิ่นนาจุดเมือง กลุ่มงานจราจร ภ.จว. เชียงใหม่ - แขวงทางหลวงชนบทเชียงใหม่ - แขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 2 กรมทางหลวง - สำนักงานคปภ. ภาค 1 (เชียงใหม่) - สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดเชียงใหม่ - สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 10 (เชียงใหม่) - สนง.คุมประพฤติจังหวัดเชียงใหม่ - สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ - หน่วยงานการปกครองส่วนท้องถิ่น - การป้องกันภัยจังหวัด - ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน - ประชาสัมพันธ์จังหวัด		รวมทั้งสิ้น 50 ชุด	ร้อยละ 10

ตารางที่ 3.2 กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในงานวิจัย (ต่อ)

กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย		สัดส่วน	รวม (%)
	- บจก.กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ - สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย - ตำรวจทางหลวงเชียงใหม่ - ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่		
รวม		500	100

ดังนั้น จากการคำนวณเพื่อให้ได้กลุ่มตัวอย่างที่เหมาะสมในการศึกษาจะได้กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวทั้งหมด 400 ตัวอย่าง นอกจากนี้ ยังได้มีการขอความร่วมมือจากหน่วยงานของภาครัฐ และหน่วยงานของภาคเอกชน จำนวน 100 ตัวอย่าง เพื่อนำมาใช้ในการวิเคราะห์บทบาท หน้าที่ของแต่ละหน่วยงานร่วมกับการวิเคราะห์ช่องว่างทางนโยบายที่เกี่ยวข้อง และนำไปสู่การปรับปรุงข้อเสนอแนะทางนโยบายของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับนโยบายในการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน โดยได้ทำการเก็บข้อมูล ดังนี้ (ภาพที่ 3.1)

- นักท่องเที่ยวจำนวน 400 ตัวอย่าง ซึ่งเป็นการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive sampling) จากกลุ่มนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่กำลังใช้รถจักรยานยนต์เช่าในพื้นที่จริง โดยอาจเป็นทั้งผู้ที่มีประสบการณ์หรือไม่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์
- ผู้ประกอบการ 50 คน ซึ่งเป็นการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive sampling) โดยเลือกจากกลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการทำธุรกิจการให้เช่ารถจักรยานยนต์ ได้แก่ กลุ่มผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์เช่า กลุ่มบริษัททัวร์ และบริษัทประกันภัยที่เกี่ยวข้อง โดยคิดจากสถิติจำนวนธุรกิจในพื้นที่
- กลุ่มหน่วยงาน/ผู้เชี่ยวชาญ 50 ชุด เป็นการเลือกเก็บแบบสอบถามจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และเครือข่ายต่าง ๆ เพื่อตอบรับกับมาตรการ 5 เสาหลัก โดยประกอบด้วย (1) เสาที่ 1 การจัดการความปลอดภัยทางถนน (2) เสาที่ 2 ถนนปลอดภัย (3) เสาที่ 3 ยานพาหนะปลอดภัย (4) เสาที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย (5) เสาที่ 5 การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ



ภาพที่ 3.1 การเก็บข้อมูลเชิงลึกในการศึกษา

3.2 ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษาเพื่อยกระดับความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่ ในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อการท่องเที่ยว ทั้งนี้ด้วยการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน การเก็บรวบรวมข้อมูลพื้นที่ศึกษาและการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งในเชิงพื้นที่และการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ

3.2.1 ขอบเขตทางด้านเนื้อหา

การศึกษานี้ได้ทำการกำหนดขอบเขตของเนื้อหา โดยการเก็บข้อมูลทางกายภาพและสภาพแวดล้อมของพื้นที่ ตลอดจนการเก็บข้อมูลจากแบบสอบถามและการสัมภาษณ์จำนวนทั้งหมด 500 ชุด โดยสามารถแสดงรายละเอียด ดังนี้

1) ศึกษาข้อมูลทางด้านกายภาพ และสภาพแวดล้อมของพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วย การใช้ประโยชน์ที่ดิน โครงข่ายคมนาคมขนส่ง จุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง จุดเสี่ยง/จุดอันตรายของเส้นทาง จุดบริการนักท่องเที่ยว ฯลฯ

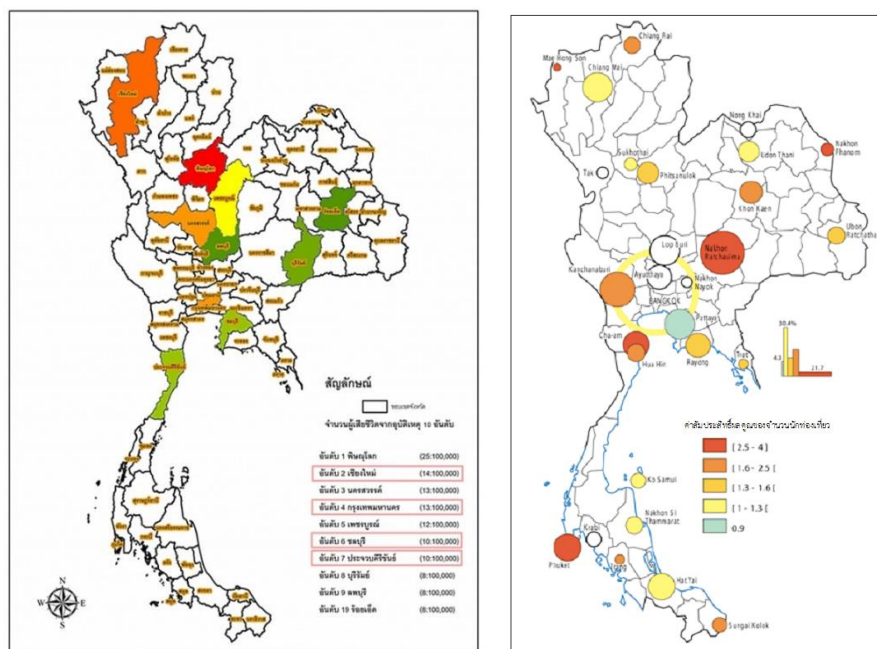
2) ศึกษาข้อมูลลักษณะของทัศนคติ และพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวโดยทำการเก็บรวบรวมแบบสอบถามที่เกี่ยวข้องกับความเข้าใจของกฎจราจรในประเทศไทย รวมถึงปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดความต้องการของการใช้รถจักรยานยนต์เช่า และความต้องการในการเดินทางในรูปแบบอื่น ๆ

3) ศึกษาข้อมูลบทบาทและหน้าที่ของทั้งภาครัฐและเอกชน โดยทำการสัมภาษณ์จากรูปแบบของแบบสอบถาม ในการวิเคราะห์ความเข้าใจบทบาทของแต่ละหน่วยงานในการปฏิบัติงาน รวมถึงนโยบายของแต่ละองค์กรในการลดอุบัติเหตุทางถนน และมาตรการต่าง ๆ ที่นำมาใช้ในการจัดการปัญหาความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่า

ดังนั้น หากพิจารณาการเก็บรวบรวมข้อมูลจะเห็นว่าเป็นการบูรณาการปัจจัยจึงจำเป็นต้องใช้วิธีการในการวิเคราะห์ข้อมูลที่หลากหลาย เพื่อนำมาซึ่งการวิเคราะห์ข้อมูลที่สามารถสร้างแนวทางในการสรุปผล

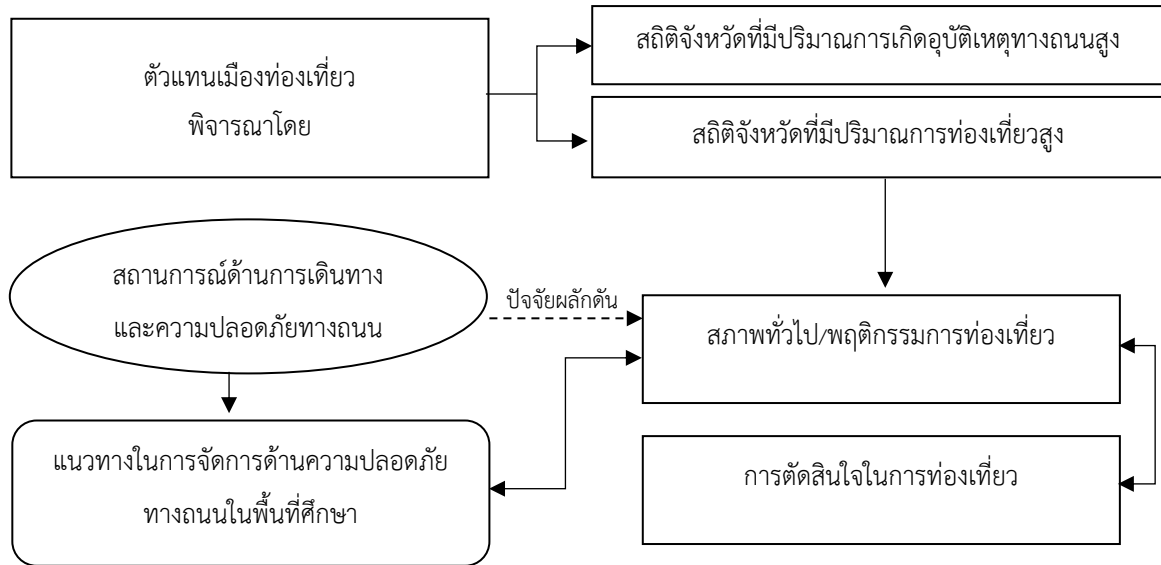
3.2.2 ขอบเขตทางด้านพื้นที่ศึกษา

จากข้อมูลขององค์การอนามัยโลก (WHO, 2016) ประเทศไทยมีสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นอันดับ 1 ของเอเชีย และเป็นอันดับ 2 ของโลก ด้วยตัวเลขอัตราการเสียชีวิต 36.2 ต่อประชากร 100,000 คน เป็นรองเพียงประเทศลิเบียที่มีอัตราการเสียชีวิต 73.4 ต่อประชากร 100,000 คน ส่วนประเทศที่ตามมา ได้แก่ ประเทศมาลาวี ไลบีเรีย และคองโก ที่มีอัตราการเสียชีวิต 35.0 33.7 และ 33.2 ต่อประชากร 100,000 คน ตามลำดับ การศึกษาในครั้งนี้ได้ทำการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาให้เป็นตัวแทนเชิงพื้นที่ในการเก็บรวบรวมข้อมูลด้านพฤติกรรมและทัศนคติของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติจากจังหวัดต่าง ๆ ในประเทศไทยเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน ซึ่งได้ทำการคัดเลือกจากปัจจัยในเรื่องของสถิติการเกิดอุบัติเหตุ และปริมาณการท่องเที่ยว ซึ่งหลังจากที่ได้ทำการคัดกรองข้อมูลเบื้องต้นพบว่า จังหวัดเชียงใหม่มีความเหมาะสมในการเป็นตัวแทนการศึกษา (ภาพที่ 3.2)



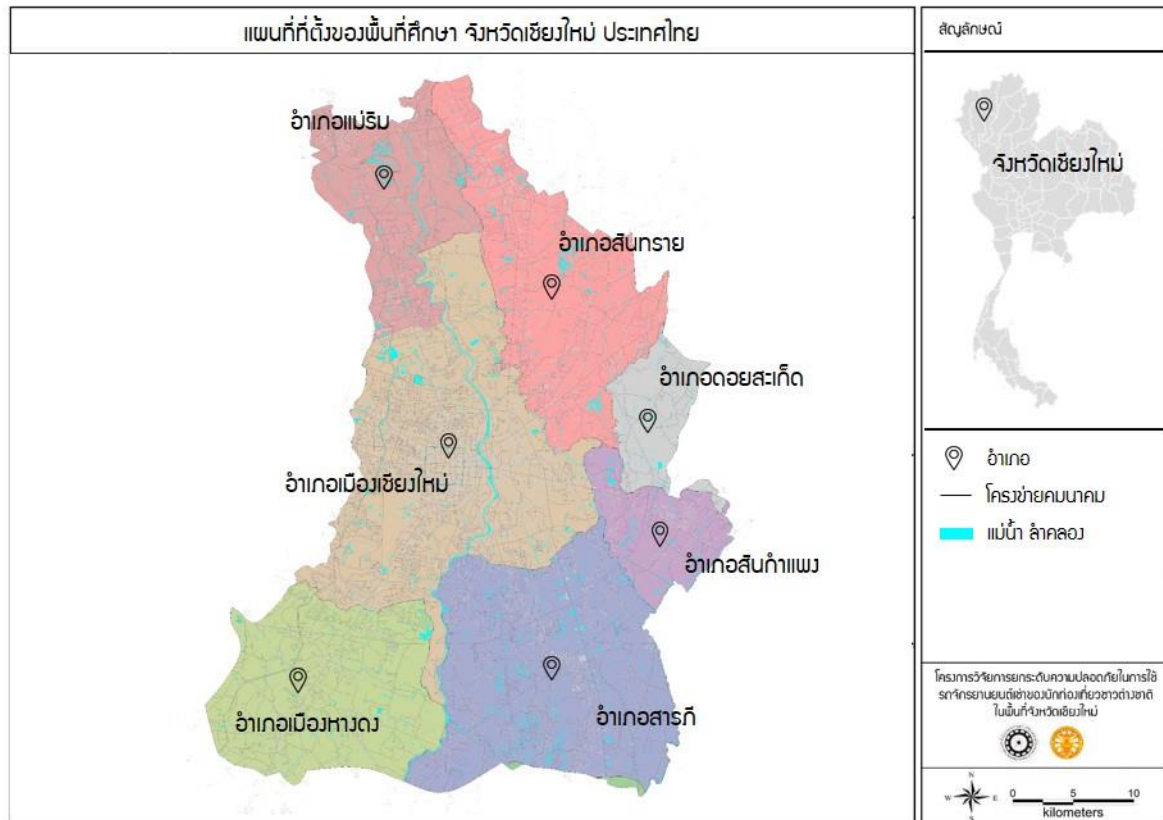
ก. พื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุในประเทศไทย ข. สัดส่วนจำนวนนักท่องเที่ยวในประเทศไทย
ภาพที่ 3.2 พื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดในประเทศไทยและสัดส่วนจำนวนนักท่องเที่ยวในประเทศไทย

เพื่อเป็นตัวแทนการยกระดับความปลอดภัยในการท่องเที่ยวโดยการขับใช้รถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวตามมาตรฐานสากล โดยส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนโดยการร่วมมือและการประสานงานอย่างเป็นระบบของหน่วยงาน ผู้ประกอบการ และภาคส่วนที่เกี่ยวข้องโดยมีกระบวนการวิเคราะห์ในการคัดเลือกพื้นที่ศึกษา (ภาพที่ 3.3)



ภาพที่ 3.3 กระบวนการวิเคราะห์ในการคัดเลือกพื้นที่ศึกษา

ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติของจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติและอัตราการเสียชีวิตจากการประสบอุบัติเหตุทางถนนจำแนกตามพื้นที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงของประเทศ พบว่าพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนนแก่นักท่องเที่ยวต่างชาติ และเหมาะสมที่จะเป็นตัวแทนการศึกษา เพื่อพัฒนาสู่การเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีการยกระดับความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลและเป็นต้นแบบการปฏิบัติการในการสร้างความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวให้แก่พื้นที่ท่องเที่ยวอื่น ๆ ในประเทศไทย โดยแสดงขอบเขตของพื้นที่ศึกษา ดังภาพที่ 3.4



ภาพที่ 3.4 พื้นที่ศึกษา

3.3 ขั้นตอนของการศึกษา

ในกระบวนการศึกษาวิจัยนี้ได้มีการสร้างฐานข้อมูลสำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลเป็นกระบวนการที่สำคัญของการสร้างแนวทางในการสรุปผลการศึกษา โดยผู้วิจัยมีลำดับของการดำเนินการ ดังนี้

- 1) ทบทวนข้อมูลสถิติเกี่ยวกับสถานการณ์การท่องเที่ยว อันประกอบด้วย
 - 1.1) ข้อมูลด้านแผนนโยบายและแผนงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
 - 1.2) ข้อมูลกฎหมาย ข้อกำหนด และมาตรการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
 - 1.3) ข้อมูลสถานการณ์การท่องเที่ยวของพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่
 - 1.4) ข้อมูลหน่วยงาน โครงสร้างองค์กร และระบบการประสานงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ หน่วยงานที่ดูแลด้านการปกครอง ด้านความปลอดภัย ด้านสาธารณสุข ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการท่องเที่ยว และด้านการควบคุมดูแลมาตรฐานต่าง ๆ
 - 1.5) ข้อมูลผู้ประกอบการภาคเอกชนให้เช่ารถจักรยานยนต์ในจังหวัดเชียงใหม่
 - 1.6) ข้อมูลแผนการดำเนินงานของกรมศึกษาที่ประสบความสำเร็จในการดำเนินงานการยกระดับความปลอดภัยการท่องเที่ยว

2) วิเคราะห์ข้อมูลสถิติเพื่อจำแนกองค์ประกอบของปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการท่องเที่ยวด้วยรถจักรยานยนต์ให้เข้า เพื่อจัดกลุ่มปัจจัยและระบุรายละเอียดปัจจัยโดยละเอียด

3) ออกแบบแบบลงพื้นที่สำรวจและจัดเก็บแบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) พร้อมจัดกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ 3 กลุ่มสำคัญ อันประกอบด้วย (1) กลุ่มหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง (2) กลุ่มเอกชนผู้ประกอบการให้เช่ารถจักรยานยนต์ในพื้นที่ (3) กลุ่มนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่

4) จัดเก็บข้อมูลปฐมภูมิผ่านการลงพื้นที่สำรวจและจัดเก็บแบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 3 กลุ่มสำคัญ อันประกอบด้วย (1) กลุ่มหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง (2) กลุ่มเอกชนผู้ประกอบการให้เช่ารถจักรยานยนต์ในพื้นที่ (3) กลุ่มนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่

5) ประมวลผลข้อมูลปฐมภูมิและวิเคราะห์ความสัมพันธ์ห่วงโซ่ของเหตุการณ์เชิงสถิติขององค์ประกอบและปัจจัยที่เกี่ยวข้อง

6) วิเคราะห์ช่องว่างของกลไกการดำเนินงานของหน่วยงานรัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องร่วมกับประสบการณ์การท่องเที่ยวและอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่

7) วิเคราะห์ระบบและกลไกการจัดการความปลอดภัยในการท่องเที่ยวโดยใช้รถจักรยานยนต์ให้เช่าในจังหวัดเชียงใหม่ ผ่านแบบจำลองเชิงโครงสร้าง (Structural Equation Model) เพื่อวิเคราะห์ภาพรวมและผลกระทบเชิงบวกและลบภายในระบบ รวมถึงระบุปัจจัยสาเหตุอันก่อให้เกิดผลกระทบต่อความปลอดภัยอย่างมีนัยสำคัญและวางแผน วิเคราะห์แผนในการแก้ไขปัญหาการจัดการความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่จังหวัดเชียงใหม่ พร้อมวิเคราะห์และประเมินความเป็นไปได้ของแผนทางเลือกขึ้นต้นผ่านการเปรียบเทียบกับข้อกำหนดกฎหมายและโครงสร้างองค์กรในปัจจุบัน

8) สัมภาษณ์และการจัดประชุมเพื่อหารือร่วมกันของกลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้องจากหน่วยงานและผู้ประกอบการเอกชนให้เช่ารถจักรยานยนต์ในจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อสัมภาษณ์ความจำเป็นเร่งด่วน ความเป็นไปได้ ความเหมาะสม ประสิทธิภาพของแผนทางเลือก และประเมินความยอมรับแผนทางเลือกในขั้นต้น

9) ปรับปรุงแผนทางเลือกตามข้อเสนอแนะของตัวแทนผู้เชี่ยวชาญ เพื่อเพิ่มศักยภาพและความเป็นไปได้ของแผนทางเลือกในการนำไปปฏิบัติจริง

10) สรุปและอภิปรายผลการวิจัยพร้อมข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและกลไกการผลักดันนโยบาย ตามหลัก 5 เสาหลักของความปลอดภัยถนนโลก อันประกอบด้วย (1) การพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการ (2) การดำเนินการออกแบบและจัดการโครงข่ายถนน (3) การออกแบบมาตรฐานความปลอดภัยของยานยนต์ (4) การควบคุมพฤติกรรมของผู้ใช้รถและถนน (5) การปรับปรุงดูแลผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน

3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

เพื่อให้การวิจัยมีประสิทธิภาพมีความแม่นยำและเชื่อถือได้ อันจะนำสู่ผลการศึกษาที่สามารถพัฒนาต่อยอดไปสู่การดำเนินนโยบายต่อไป ผู้วิจัยจึงจำเป็นต้องมีการออกแบบระเบียบวิธีวิจัยแบบผสมวิธี (Mixed methods) ทั้งวิธีเชิงคุณภาพ (Qualitative methods) และวิธีเชิงปริมาณ (Quantitative methods) เพื่ออธิบายความสัมพันธ์ของตัวแปรด้านต่าง ๆ ที่มีความซับซ้อนต่อการอธิบายเชิงประจักษ์ โดยมีกลุ่มเป้าหมายหลัก ๆ คือ กลุ่มปัจจัยของนักท่องเที่ยว อาทิ ข้อมูลส่วนบุคคล ข้อมูลด้านพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว ข้อมูลด้านความพึงพอใจ เป็นต้น กลุ่มปัจจัยของผู้เชี่ยวชาญหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับลำดับความสำคัญของปัจจัย

ที่ให้ความสำคัญต่อการสร้างนโยบายหรือแนวทางการปฏิบัติต่อกลุ่มผู้ประกอบการอื่น ได้แก่ มาตรฐานของการให้บริการ คุณภาพการให้บริการ ความต้องการ เป็นต้น โดยในการวิจัยเชิงคุณภาพได้จัดให้มีการสนทนากลุ่มหน่วยงาน/ผู้เชี่ยวชาญระดับนโยบายและระดับปฏิบัติการ เกี่ยวกับปัญหาการบังคับใช้และการบริหารจัดการความปลอดภัยในการท่องเที่ยว และการเก็บข้อมูลจากกลุ่มนักท่องเที่ยว ข้อมูลดังกล่าวจำเป็นต้องอาศัยแบบจำลองทางสถิติในการอธิบายรูปแบบความสัมพันธ์ของปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้น โดยแบ่งการศึกษา ดังนี้

3.4.1 การสนทนากลุ่ม (Focus group) เป็นการตรวจประเมินเบื้องต้นเพื่อหาความแตกต่างของระบบที่เป็นอยู่ปัจจุบันขององค์กรกับข้อกำหนดของมาตรฐานที่ต้องการจัดทำ ซึ่งจะช่วยให้ทราบว่าต้องทำอะไรเพิ่มเติม เพื่อสอดคล้องตามข้อกำหนดของมาตรฐาน ซึ่งจากการสนทนากลุ่ม (Focus group) นำมาสู่การวิเคราะห์เนื้อหาของการศึกษาซึ่งอาศัยเครื่องมือการวิเคราะห์ข้อมูลเอกสาร (Content analysis) การทำให้ข้อมูลของเอกสารนั้น ได้แก่ ถ้อยคำ ประโยค หรือใจความที่ปรากฏในเอกสารเป็นจำนวนที่วัดได้แล้วแจกแจงจำนวนของถ้อยคำประโยคหรือใจความเหล่านั้น โดยเทคนิคการวิเคราะห์ข้อมูลเอกสารจะช่วยให้สามารถจัดกลุ่มปัจจัยของพฤติกรรมของนักท่องเที่ยว ผู้ประกอบการ รวมถึงนโยบายในแต่ละหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องด้วยการวัดความถี่ของคำหรือข้อความในเอกสารหรือข้อความที่ผู้วิจัยตีความได้จากแบบสอบถามและการสนทนากลุ่ม โดยการตีความสร้างเป็นข้อสรุปแบบอุปนัย (Induction) โดยอาจมีการแบ่งประเภทตามเนื้อหาจากความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามแล้วเปรียบเทียบเนื้อหาประเภทต่าง ๆ เข้าด้วยกัน เพื่อนำมาสู่การวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap analysis) โดยประเมินเบื้องต้นเพื่อหาความแตกต่างของนโยบาย ความคิดเห็นด้านปัจจัยต่าง ๆ ที่เป็นอยู่ปัจจุบันขององค์กร สถานประกอบการรวมถึงนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ เพื่อสร้างแนวทางในการยกระดับความปลอดภัยในการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

3.4.2 แบบสอบถาม (Questionnaire survey)

1. สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ผู้วิจัยนำมาใช้ในการอธิบายหรือบรรยายผลการวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้น เพื่อให้ทราบลักษณะโดยทั่วไปของตัวแปรที่เก็บรวบรวมได้และเป็นการทดสอบข้อตกลงเบื้องต้น (Assumption) ของการใช้การวิเคราะห์สมการโครงสร้าง (Structural Equation Modeling: SEM) (สุวิมล ติรกานันท์, 2555, กริช แรงสูงเนิน, 2554) ได้แก่

- 1) ข้อมูลมีความครบถ้วน เพื่อตรวจสอบข้อมูลตัวแปรสังเกตว่าครบถ้วนหรือไม่
- 2) ข้อมูลมีการแจกแจงข้อมูล เพื่อตรวจสอบว่าข้อมูลมีการแจกแจงปกติหรือไม่
- 3) ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรสังเกต เพื่อตรวจสอบค่าความสัมพันธ์ระหว่างคู่ตัวแปรสังเกตต้องไม่เกิน 0.80

โดยสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ประกอบด้วย จำนวนความถี่ (Frequency: F) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean: M) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation: S.D.) ค่าต่ำสุด (Minimum: MIN) ค่าสูงสุด (Maximum: MAX) ค่าความเบ้ (Skewness) และค่าความโด่ง (Kurtosis) เพื่ออธิบายถึงลักษณะของการแจกแจงและการกระจายของตัวแปร การวิจัยครั้งนี้โดยพิจารณาการแจกแจงปกติ

ของตัวแปรจากค่าความเบ้มีค่าอยู่ระหว่าง -3 ถึง +3 ที่แสดงถึงการแจกแจงปกติ (Kline, 2005 อ้างใน กริช แรงสูงเนิน, 2554) ในส่วนสถิติวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ผู้วิจัยนำมาเพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ทำให้ทราบถึงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่าง ๆ ว่ามีความสัมพันธ์เชิงเส้นตรงหรือไม่สามารถระบุทิศทางของความสัมพันธ์ และขนาดของความสัมพันธ์ว่ามีค่าอยู่ในระดับใด โดยพิจารณาค่าสหสัมพันธ์ (Correlation) หรือค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) แทนค่าความสัมพันธ์ที่มีค่าอยู่ระหว่าง +1 และ -1 โดยค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) ระหว่างตัวแปรในการวิเคราะห์สมการโครงสร้าง (Structural Equation Modeling : SEM) จะต้องไม่ต่ำกว่า +0.80 (กริช แรงสูงเนิน, 2554) นอกจากนี้ทำการตรวจสอบความเหมาะสมของเมทริกซ์สหสัมพันธ์ในภาพรวม โดยดูจากค่า KMO > 0.5 และค่า Bartlett Test of Sphericity ต้องมีนัยสำคัญทางสถิติ (Sig.) เท่ากับ 0.000 จึงแสดงว่าข้อมูลตัวแปรชุดนี้เหมาะสมที่จะทำการวิเคราะห์องค์ประกอบ

2. สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) ได้แก่ การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้การวิเคราะห์สมการโครงสร้าง (Structural Equation Modeling: SEM) ซึ่งการวิเคราะห์สมการโครงสร้าง (Structural Equation Modeling: SEM) เป็นเทคนิคการวิเคราะห์สมมติฐานระหว่างตัวแปรแฝง (Latent Variable) หลาย ๆ ปัจจัยพร้อมกัน เพื่อพิสูจน์การยอมรับหรือปฏิเสธความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ดังนั้นผู้วิจัยจะทำการวิเคราะห์ข้อมูลใน 2 ลักษณะ ดังนี้

1) การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรสังเกต (Observed Variable) กับตัวแปรแฝง (Latent Variable) โดยการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน (Confirmatory Factor Analysis: CFA) ทำการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรสังเกตกับตัวแปรแฝง

2) การวิเคราะห์เส้นทาง (Path Analysis) เป็นการวิเคราะห์ระหว่างตัวแปรแฝง (Latent Variable) โดยการทดสอบสมมติฐานระหว่างตัวแปรแฝง

โดยขั้นตอนการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง (Structural Equation Modeling: SEM) ในการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้างโดยใช้โปรแกรม มีขั้นตอนหลัก ๆ 6 ขั้นตอนดังนี้

ขั้นที่ 1 กำหนดและวาดโมเดลองค์ประกอบความสัมพันธ์ (Model Specification) ระหว่างตัวแปรสังเกต (Observed Variable) และตัวแปรแฝง (Latent Variable) ที่มีหลักการมาจากการทบทวนวรรณกรรมในบทที่ 2 เพื่อบอกถึงโครงสร้างของโมเดลที่ต้องการศึกษา

ขั้นที่ 2 เชื่อมข้อมูลตัวแปรที่บันทึกในโปรแกรม SPSS ไว้ก่อนแล้วเข้าไปสู่โปรแกรม AMOS เพื่อให้ตัวแปรอิสระในโมเดลมีค่าตัวเลขเพื่อการวิเคราะห์

ขั้นที่ 3 เลือกสถิติที่ต้องการให้โปรแกรมวิเคราะห์ เพื่อนำมาใช้ในการรายงานผลการวิเคราะห์

ขั้นที่ 4 ดำเนินการให้โปรแกรม AMOS วิเคราะห์ข้อมูล

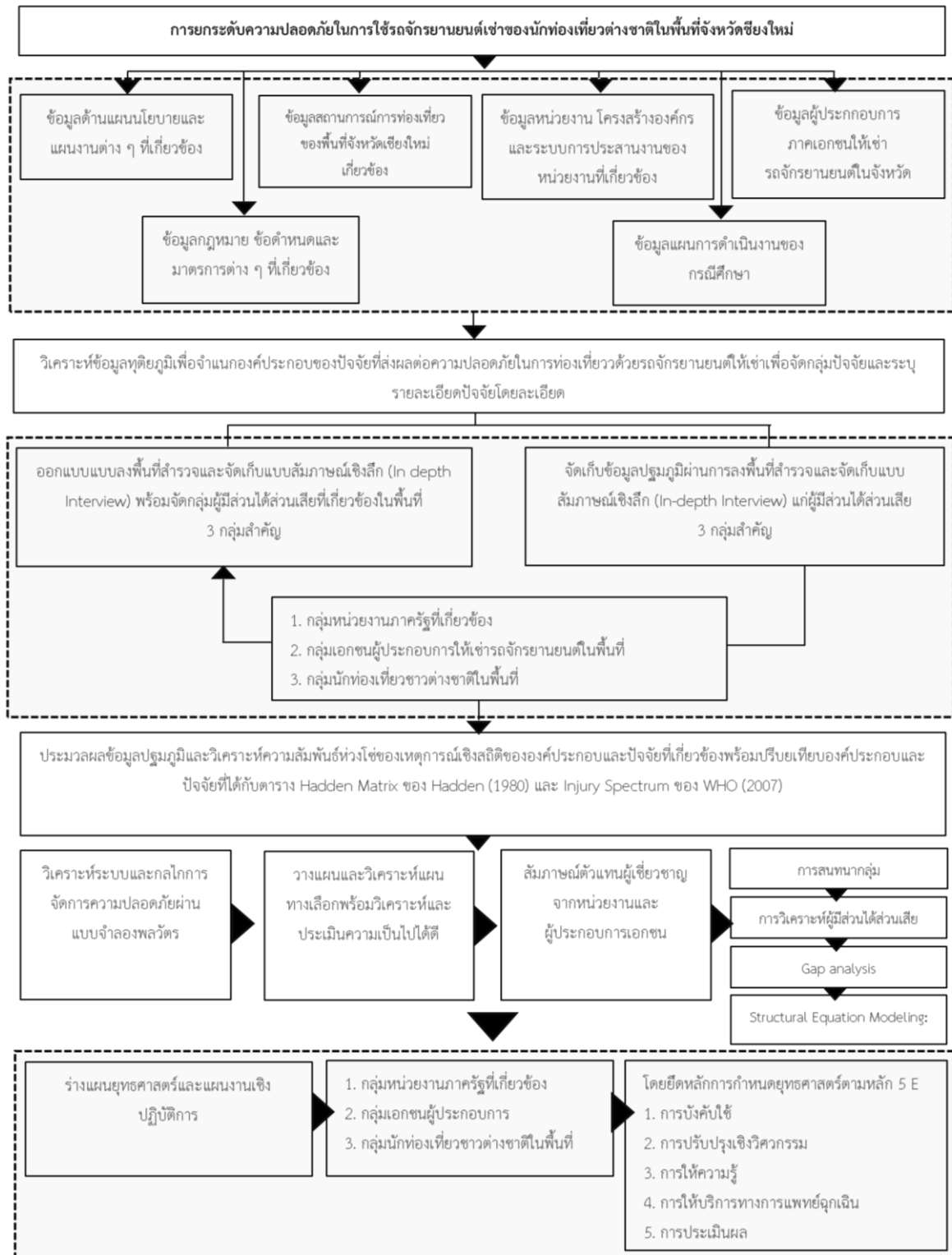
ขั้นที่ 5 ผู้วิจัยทำการปรับโมเดลใหม่ (Re-specified Model) หากพบว่าผลการวิเคราะห์แสดงถึงการไม่ยอมรับในโมเดล จะทำการปรับโมเดลตามคำแนะนำของค่า M.I

(Modification Indices) จากนั้นจึงทำการให้โปรแกรม AMOS วิเคราะห์ใหม่อีกครั้งจนกระทั่งผลการวิเคราะห์เป็นที่ยอมรับ

ขั้นที่ 6 แปลผลการวิเคราะห์สถิติที่ได้เป็นการสรุปผลงานวิจัยตามค่าสถิติที่กำหนดไว้ เพื่อตอบวัตถุประสงค์และสมมติฐานของการวิจัย

การวิเคราะห์ข้างต้นนี้จะนำมาซึ่งการสรุปผลแนวทางการดำเนินการหรือแนวทางการปฏิบัติเพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนโดยเป็นทั้งข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก หรือข้อมูลจากการทบทวนงานวิจัย ซึ่งเมื่อได้รับการประเมินและสรุปผลแล้ว จะทำให้ทราบถึงแนวทางที่ถูกต้องที่จะสามารถนำไปปฏิบัติเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ และเกิดเป็นบรรทัดฐานเดียวกัน อีกทั้งยกระดับสู่มาตรฐานสากลเพื่อทัดเทียมนานาประเทศ

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่



ภาพที่ 3.5 กรอบแนวทางการดำเนินงาน

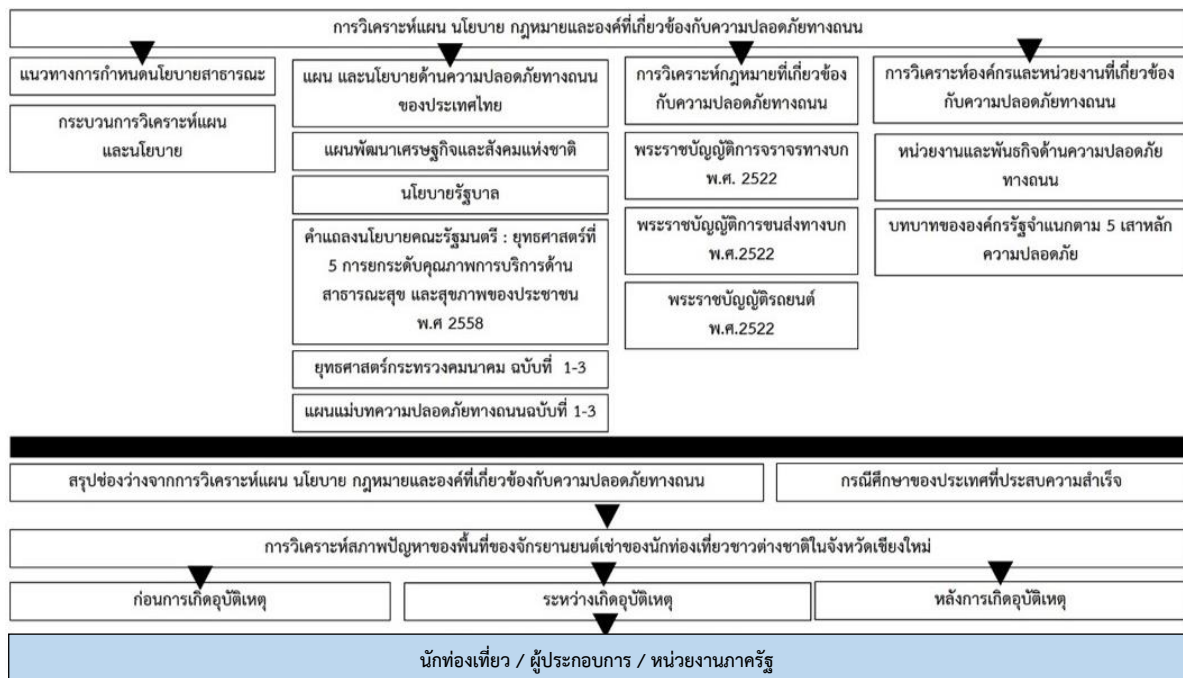
บทที่ 4

การวิเคราะห์ช่องว่างเชิงแผน นโยบาย
ในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนสำหรับ
การใช้รถจักรยานยนต์เช่าระหว่างประเทศไทย
และกรณีศึกษา

บทที่ 4

การวิเคราะห์ช่องว่างเชิงแผน นโยบาย ในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนสำหรับการใช้รถจักรยานยนต์เช่าระหว่างประเทศไทยและกรณีศึกษา

การวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยต่อความปลอดภัยทางถนนสิ่งสำคัญ คือ การหาความสัมพันธ์ของปัจจัยและช่องว่างของนโยบายที่ทำให้การขับเคลื่อนแผน นโยบาย และกฎหมายเพื่อลดอุบัติเหตุที่ไม่สามารถสัมฤทธิ์ผล ทั้งยังขาดแรงผลักดันจากภาครัฐและประชาชนที่ขาดความตระหนักต่อการสูญเสียทั้งทรัพย์สินและที่สำคัญคือ ชีวิต ดังนั้นเพื่อให้สามารถยกระดับความปลอดภัยทางถนน จึงจำเป็นต้องเข้าใจถึงหลักการของการสร้างวิถีสถานการณ์ที่ปลอดภัย วิวัฒนาการ องค์ประกอบ สิ่งจำเป็นและแนวทางสำหรับความปลอดภัยทางถนน โดยมีรายละเอียด (ภาพที่ 4.1) ดังนี้

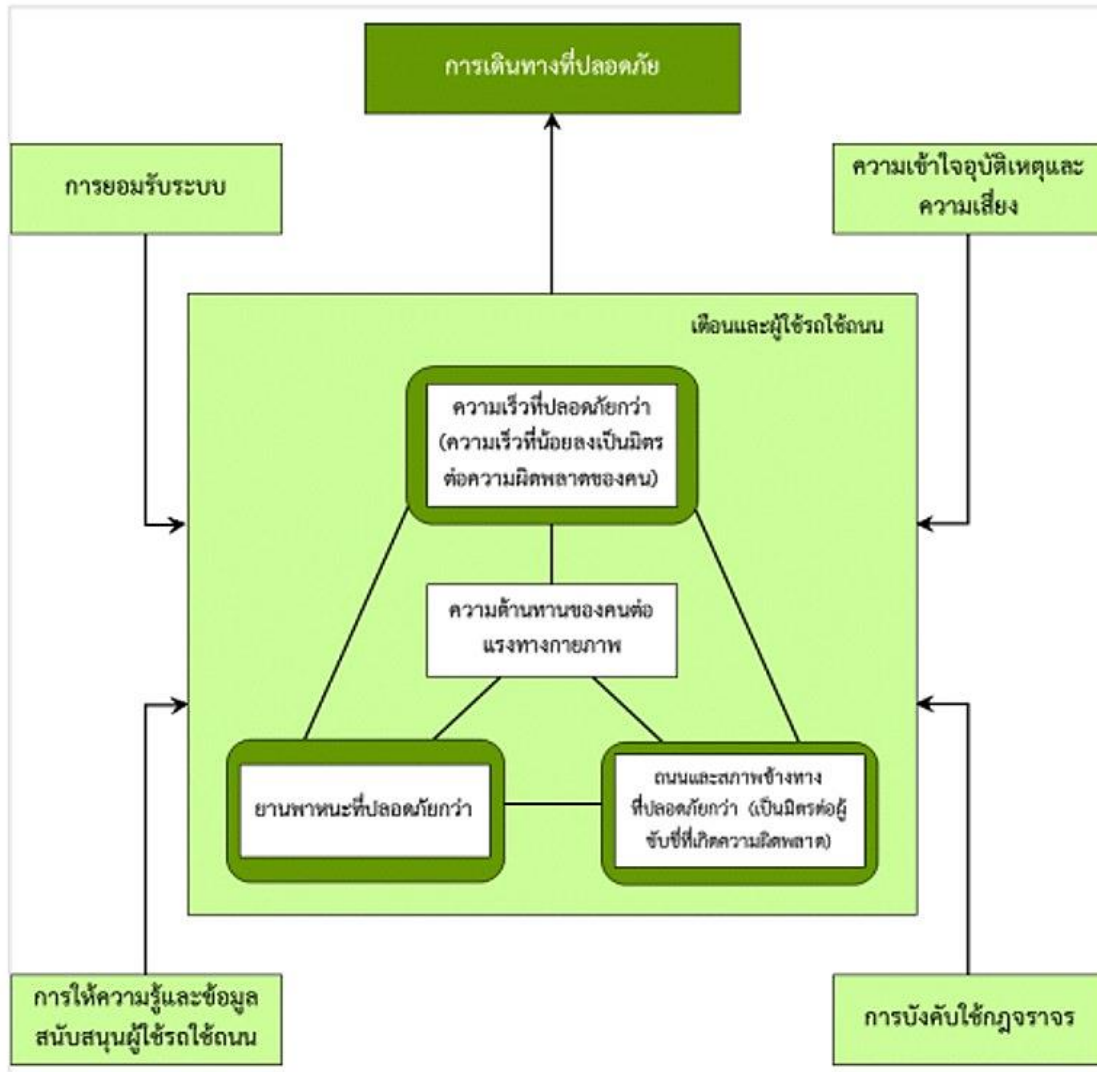


ภาพที่ 4.1 กรอบแนวทางการวิเคราะห์ช่องว่างทางนโยบาย

4.1 วิธีระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach)

วิธีระบบที่ปลอดภัยเป็นแนวคิดใหม่ในการจัดการความปลอดภัยทางถนนที่ได้รับการยอมรับกันอย่างแพร่หลายในประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น ประเทศออสเตรเลีย สวีเดน เนเธอร์แลนด์ เป็นต้น แนวคิดวิธีระบบที่ปลอดภัยเป็นแนวคิดที่จัดการปัญหาอุบัติเหตุโดยการระบุและการกำจัดหรือการจัดการองค์ประกอบทางถนนที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุหรือความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน ดังแสดงในภาพที่ 4.2

หลักการของระบบถนนที่ปลอดภัยมีความสำคัญว่า ความผิดพลาดที่เกิดจากคนในระบบขนส่งเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ แต่เมื่อเกิดความผิดพลาดขึ้นระบบที่อนุญาตให้เกิดความผิดพลาดเหล่านั้นจะต้องลดความเสี่ยงของการบาดเจ็บสาหัสและเสียชีวิตได้ ดังนั้น ภายใต้ระบบถนนที่ปลอดภัย ถนน และยานพาหนะ ควรจะออกแบบ เพื่อลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุเมื่ออุบัติเหตุเหล่านั้นเกิดขึ้น



ภาพที่ 4.2 วิธีระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach)

ที่มา: Road safety manual a guide for practitioners จาก World Road Association (PIARC), 2558.

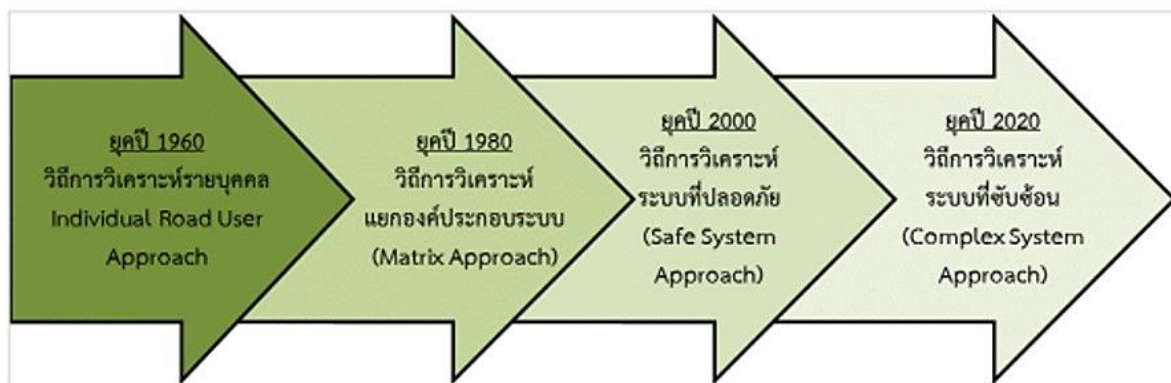
นับตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ระเบียบวิธีการจัดการความปลอดภัยทางถนนได้มีวิวัฒนาการเปลี่ยนแปลงไปตามยุคสมัยมาโดยตลอด ซึ่งแต่ละยุคสมัยมีแนวคิดที่แตกต่างกัน ดังนี้

- **ในช่วงทศวรรษ 1960 (หรือช่วง พ.ศ. 2500)** ระเบียบวิธีการจัดการความปลอดภัยมุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุรายบุคคล (Individual Road User Approach) แนวคิดคือ หากสามารถแก้ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแต่ละคนได้จะสามารถแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุได้

- **ในช่วงทศวรรษ 1980** (หรือช่วง พ.ศ. 2520) ระเบียบวิธีการจัดการความปลอดภัยในรูปแบบของเมทริกซ์ (Matrix Approach) Haddon Matrix ซึ่งพิจารณาแยกตามองค์ประกอบของความปลอดภัย ได้แก่ ถนน ยานพาหนะ ผู้ใช้ถนน ก่อนเกิดอุบัติเหตุ ระหว่างเกิดอุบัติเหตุ และหลังเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นแนวคิดที่สัมฤทธิ์ผลในเชิงนโยบายมาในระดับหนึ่ง

- **ในช่วงทศวรรษ 2000** (หรือช่วง พ.ศ. 2540) ระเบียบวิธีการจัดการความปลอดภัยได้เปลี่ยนไป โดยมีแนวคิดใหม่ที่ว่า การเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นสิ่งที่ยอมรับไม่ได้ จึงเป็นที่มาของวิธีระบบความปลอดภัย (Safe System Approach) ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการจัดการพลังงานกลจากอุบัติเหตุการชนและกำจัดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น

- **ในช่วงทศวรรษ 2020** (หรือช่วง พ.ศ. 2560 ในอนาคต) ระเบียบวิธีการจัดการความปลอดภัยทางถนนจะก้าวไปสู่วิธีระบบที่ซับซ้อนขึ้น (Complex System Approach) สังคมและชุมชนจะตระหนักถึงปัญหาความปลอดภัยมากขึ้น และมองปัญหาความปลอดภัยในบริบทการตัดสินใจที่กว้างขึ้น ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศและการใช้พื้นที่ หน่วยงานรัฐจะต้องทำความเข้าใจถึงความสัมพันธ์ของระบบทางสังคมและระบุทิศทางในการดำเนินการแก้ไข



ภาพที่ 4.3 วิวัฒนาการของวิธีระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach)

ที่มา: Road safety manual a guide for practitioners จาก World Road Association (PIARC), 2558.

4.1.1 หลักการของถนนที่ปลอดภัย

หลักการสำคัญของระบบที่ปลอดภัย มีดังต่อไปนี้

- **ข้อจำกัดในสมรรถภาพของมนุษย์** คนเราย่อมเกิดความผิดพลาดได้ ผู้ขับขี่ย่อมเกิดความผิดพลาดได้ไม่ว่าจะเป็นการเสียสมาธิ การตัดสินใจแข่งทั้งที่มีระยะแฉงไม่เพียงพอ การควบคุมยานพาหนะให้อยู่ในช่องจราจรในขณะเลี้ยว สิ่งสำคัญในการออกแบบระบบถนนที่ปลอดภัย คือ ต้องยอมรับว่าความผิดพลาดของมนุษย์ยังคงเกิดขึ้นได้ทางถนน

- **ความทนทานของร่างกายมนุษย์ต่อแรงกระทำ** ในการเกิดอุบัติเหตุการชนแต่ละครั้งร่างกายมนุษย์สามารถทนทานต่อแรงที่มากระทำได้ระดับหนึ่งเท่านั้น ก่อนที่จะถึงระดับที่ทำให้บาดเจ็บ ระบบที่เอื้อต่อ

ความปลอดภัยทางถนนแสวงหาแนวทางในการพัฒนาระบบโครงข่ายถนนซึ่งทำให้แรงที่มากกระทำต่อร่างกายมนุษย์จากแบบแผนการชนที่ทราบได้ล่วงหน้าอยู่ในเกณฑ์ที่ร่างกายมนุษย์สามารถรับได้

- **ความรับผิดชอบร่วมกัน** ความรับผิดชอบต่อการใช้นถนนอย่างปลอดภัยได้ถูกกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ใช้ถนนในระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยทางถนนทุกคนมีส่วนในการรับผิดชอบต่อความปลอดภัยทางถนนร่วมกัน ผู้ใช้รถใช้ถนนยังคงต้องรับผิดชอบในการปฏิบัติตามกฎหมาย เช่น การใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด การคาดเข็มขัดนิรภัย การไม่ขับซิ่งรถเมื่อร่างกายไม่พร้อม และการเลือกซื้อยานพาหนะที่ปลอดภัย ผู้ที่มีหน้าที่ในการดูแลระบบให้ปลอดภัยมีหน้าที่รับผิดชอบในการวางแผน ออกแบบ และดำเนินการเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าระบบยังคงมีความปลอดภัย

- **ระบบถนนที่เอื้อต่อความปลอดภัยทางถนน (Forgiving Road System)** ถนนควรได้รับการออกแบบและติดตั้งอุปกรณ์ให้มีความปลอดภัย เพื่อป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตเมื่อเกิดการชน

4.1.2 องค์ประกอบของถนนที่ปลอดภัย

แนวทางการแทรกแซงด้านความปลอดภัยทางถนนที่อาศัยแนวคิดระบบที่ปลอดภัย (Safe System) จะประกอบด้วยองค์ประกอบหลัก 4 ส่วน ได้แก่ คน ยานพาหนะ ถนน และความเร็ว ดังแสดงในภาพที่ 4.4 (แต่ในบางครั้งได้รวมการตอบสนองการรักษาภายหลังเกิดอุบัติเหตุเป็นองค์ประกอบที่ 5)



ภาพที่ 4.4 องค์ประกอบของวิธีระบบที่ปลอดภัย (Safe System Approach)

ที่มา: Road safety manual a guide for practitioners จาก World Road Association (PIARC), 2558.

4.1.3 การกำหนดแนวทางเพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางถนน ตามแนวคิดของระบบถนนที่ปลอดภัย (Road Safety System) จะเน้นการจัดการ 4 ด้าน ได้แก่

1) การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Safe Road Use) มุ่งเน้นมาตรการความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน ประกอบด้วย

- ประชาสัมพันธ์เผยแพร่ให้ความรู้กับผู้ใช้รถใช้ถนนให้เข้าใจและปฏิบัติตามกฎจราจร
- สร้างความเข้าใจในทุกภาคส่วนถึงหลักการความรับผิดชอบร่วมกันเพื่อความปลอดภัยทางถนน
- ส่งเสริมให้ผู้ขับขี่ที่มีความตระหนักถึงการขับขี่รถในสภาพที่ร่างกายมีความพร้อม มีความตื่นตัวขณะขับขี่ และมีการปรับพฤติกรรมขับขี่ให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมจริงบนถนน
- มีการจัดการในการนำผู้ขับขี่หน้าใหม่เข้าสู่ระบบอย่างค่อยเป็นค่อยไปและมีดูแลให้สอดคล้องกับระดับสมรรถนะของผู้ขับขี่เหล่านั้น
- มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังกับผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย

2) ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle) มุ่งเน้นมาตรการเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ยานพาหนะ ประกอบด้วย

- ส่งเสริมระบบความปลอดภัยของยานพาหนะที่ลดความเสี่ยงต่อการเกิดการชนและลดความรุนแรงของผู้โดยสารหรือคนเดินเท้า
- สร้างความเข้าใจกับผู้ซื้อและบริษัทให้เลือกซื้อยานพาหนะที่มีความปลอดภัย
- กำหนดให้การจัดซื้อยานพาหนะของภาครัฐต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของยานพาหนะ รวมถึงการกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้โดยสาร

3) ถนนและบริเวณข้างทางที่ปลอดภัย (Safe Road and Roadside) มุ่งเน้นมาตรการปรับปรุงโครงสร้างถนน ประกอบด้วย

- การออกแบบและบำรุงรักษาถนนและพื้นที่ด้านข้าง เพื่อลดความเสี่ยงต่อการเกิดการชนและลดระดับความรุนแรงที่อาจเกิดขึ้นหากเกิดการชน
- จัดหาระบบขนส่งที่สนับสนุนให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง

4) ความเร็วที่ปลอดภัย (Safe Speed) มุ่งเน้นสร้างความมั่นใจว่าขีดจำกัดความเร็วตามกฎหมายและความเร็วจริงบนถนนสะท้อนความปลอดภัยที่ถนนได้รับการออกแบบไว้โดย

- ดำเนินการเรื่องการให้ความรู้และการบังคับใช้กฎหมายเรื่องความเร็ว
- กำหนดความเร็วตามสภาพของถนนและพื้นที่ข้างทาง ความแข็งแรงของยานพาหนะตามสมรรถนะจริงของผู้ขับขี่ ดังนั้น การใช้ความเร็วที่ปลอดภัยสามารถอาศัยหลักการรวมกัน (Integration) หรือแยกกัน (Separation) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- หลักการแยกกัน (Separation) คือ การแยกกระแสจราจรที่มีความเร็วแตกต่างกันออกจากกัน เช่น ในบริเวณที่มีปริมาณคนเดินเท้าที่สูง คนเหล่านั้นไม่ควรจะสัญจรบนถนนที่มียานพาหนะสัญจรด้วยความเร็วสูงกว่า 40 กม./ชม. ดังนั้นจึงควรแยกกระแสจราจรคนเดินเท้าออกจากจราจรยานพาหนะ

• หลักการรวมกัน (Integration) คือ การรวมกระแสนจราจรที่มีความเร็วใกล้เคียงกันในระดับที่ปลอดภัยเข้าด้วยกัน เช่น ในบริเวณที่มีปริมาณคนเดินเท้าที่สูงนั้น อาจจะใช้วิธีการลดความเร็วของยานพาหนะที่สัญจรผ่านลงให้ไม่เกิน 40 กม./ชม. เพื่อที่จะได้รวมกระแสนจราจรกันระหว่างยานพาหนะและคนเดินเท้าได้อย่างปลอดภัย

นอกจากการจัดการความเร็วที่เหมาะสม การสร้างสภาพแวดล้อมให้เกิดการใช้ความเร็วที่เหมาะสม มีส่วนสำคัญอย่างมากต่อการกำหนดแนวทางการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน โดยเฉพาะการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีแนวโน้มของการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าบุคคลอื่น ดังนั้นจึงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างมาก เพื่อลดความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น โดยในการออกแบบเบื้องต้นควรมีรายละเอียด ดังนี้

การออกแบบถนนที่มีลักษณะเป็นอันตรายต่อผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ควรหลีกเลี่ยง เช่น

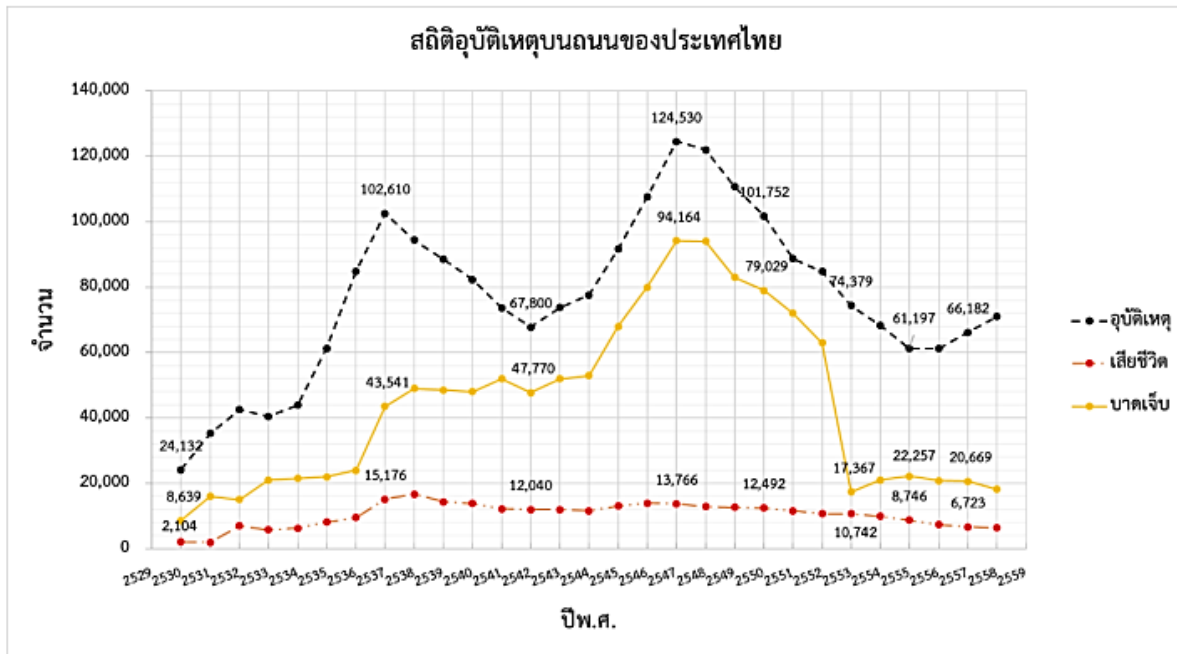
- มีการเปลี่ยนแปลงของพื้นผิวถนนในพื้นที่การเบรกหรือจอดรถ
- วัสดุผิวทางที่ร่อนง่าย หรือมีการเปลี่ยนแปลงของผิวถนนบนทางโค้งหรือหัวมุม
- มีความแตกต่างของระดับระหว่างช่องทางวิ่งกับไหล่ทาง
- ไม่มีระบบเตือนอันตรายบนผิวทาง เช่น รอยปะซ่อมบารุง หรือการเปลี่ยนแปลงที่ไม่คาดคิดของสภาพผิวจราจร
- ระบบต้านทานการลื่นไถลที่ไม่เพียงพอในบริเวณที่จำเป็นต่อการหยุดรถหรือชะลอการเคลื่อนที่
- ระยะมองเห็นที่ไม่เพียงพอสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
- การพ่นน้ำหรือรดน้ำต้นไม้ข้างทางที่พ่นน้ำหรือระบายน้ำเข้าสู่ผิวจราจร

อนึ่งสำหรับประเทศไทยนั้น แนวคิดวิธีระบบถนนที่ปลอดภัย (Safe System Approach) ถือเป็นวิธีการจัดการความปลอดภัยทางถนนแนวคิดใหม่ ซึ่งมาตรการจัดการอุบัติเหตุต่าง ๆ ตลอดจนมาตรการจัดการทางด้านวิศวกรรมทางถนนได้นำแนวคิดดังกล่าวมาประยุกต์ใช้ในการลดความสูญเสียของอุบัติเหตุทางถนน ยกตัวอย่าง เช่น การตรวจสอบความปลอดภัยงานทาง หรือการจัดการจุดเสี่ยงอันตราย จะนำแนวคิดการออกแบบให้ใช้ความเร็วที่ปลอดภัย (Safe Speeds) แนวคิดการออกแบบอุปกรณ์ข้างทางที่ไม่เป็นอันตราย วิธีระบบที่ปลอดภัยจำเป็นต้องพิจารณาสิ่งเหล่านี้

- ออกแบบ ก่อสร้าง และบำรุงรักษาระบบถนน (ถนนและข้อกำหนดด้านการดำเนินการ) เพื่อให้แรงจากการเกิดอุบัติเหตุที่กระทำต่อตัวคนน้อยกว่าแรงที่ส่งผลถึงการเสียชีวิตและบาดเจ็บ
- ปรับปรุงถนนและสภาพข้างทางเพื่อลดความเสี่ยงของอุบัติเหตุและลดอันตราย: มาตรการสำหรับถนนที่ใช้ความเร็วสูงกว่า เช่น การแบ่งกระแสนจราจร ออกแบบสภาพข้างทางที่ให้อภัยแก่ผู้ขับขี่ที่ผิดพลาด และจัดให้มีระบบการนำทางที่ชัดเจน ในพื้นที่ที่มีผู้ใช้ถนนที่บาดเจ็บจากอุบัติเหตุได้ง่าย หรือพื้นที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ควรมีการจัดการความเร็วโดยเสริมแนวทางปรับปรุงถนนและสภาพข้างทางเป็นมาตรการสำคัญสำหรับยับยั้งอุบัติเหตุ
- การจัดการความเร็ว โดยพิจารณาความเสี่ยงในแต่ละส่วนของระบบถนน

อย่างไรก็ตาม ในประเทศไทยแม้ว่าจะมีการกำหนดแผน นโยบายและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน แต่จากสถิติอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย โดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้สรุป

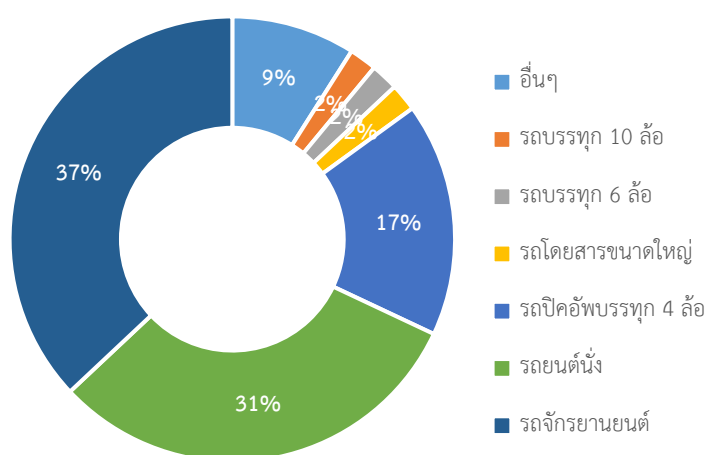
จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2530 - 2558 ดังแสดงในภาพที่ 4.5 จะเห็นว่าสถิติจำนวนอุบัติเหตุในแต่ละปีค่อนข้างสูง โดยเฉพาะมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 200 ครั้งต่อวัน และมีผู้เสียชีวิต 60 คนต่อวัน ซึ่งเป็นอัตราที่สูง



ภาพที่ 4.5 สถิติจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2530 - 2558

ที่มา: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2559.

จากการรวบรวมข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติเกี่ยวกับยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุของประเทศไทย ตั้งแต่ปี พ .ศ.2550 - 2558 พบว่ายานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดของประเทศไทย คือ รถจักรยานยนต์ รองลงมาอุบัติเหตุเกี่ยวข้องกับรถยนต์นั่ง รถปิกอัพ และอื่น ๆ ดังแสดงในภาพที่ 4.6 ทั้งนี้ไม่นับรวมข้อมูลที่ไม่ได้รับรายงาน (Underreporting)



ภาพที่ 4.6 สถิติประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2550 - 2558
ที่มา: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2559.

ทั้งนี้ จากสถิติอุบัติเหตุทางถนนเป็นเรื่องที่หลายหน่วยงานให้ความสนใจ อาทิ สื่อมวลชน หน่วยงานของรัฐ หรือ ประชาชนทั่วไป ทำให้ในกรณีที่มีการนับจำนวนอุบัติเหตุแล้วผลลัพธ์ที่ได้มีความผิดปกติสูงจะได้รับความสนใจเป็นพิเศษ ซึ่งกรณีดังกล่าวถือว่าเป็นการบิดเบือนของข้อมูล และมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดการวิพากษ์วิจารณ์ อย่างไรก็ตามจำนวนอุบัติเหตุที่เก็บสถิติได้นั้นจะขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย นอกเหนือจากระดับความเสี่ยง (Risk level) **ปัจจัยแรก** คือ ปัจจัยในการเกิดอุบัติเหตุที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ (Random variation) **ปัจจัยที่สอง** คือระดับจำนวนกิจกรรมที่มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุ (Exposure level) **ปัจจัยที่สาม** คือ การได้รับผลกระทบจากปรากฏการณ์ทางธรรมชาติ เช่น สภาพอากาศ และแสงสว่าง เป็นต้น **ปัจจัยที่สี่** คือ การรายงานอุบัติเหตุที่ได้บันทึกไว้ สิ่งที่น่าสนใจก็คือจำนวนอุบัติเหตุสูงสุด เป็นที่มาของความน่าสนใจว่าทำไมจำนวนอุบัติเหตุจึงสูงสุด และทำไมอุบัติเหตุจึงเกิดขึ้นบ่อยในบางพื้นที่มากกว่าพื้นที่อื่น ๆ และมีสาเหตุมาจากอะไร ซึ่งหากได้แก้ไข หรือกำจัดให้ลดลง จะทำให้เราสามารถลดจำนวนผู้เสียชีวิตลงได้ ดังนั้นการจัดการกับวิธีการเก็บสถิติอุบัติเหตุจึงเป็นสิ่งที่สำคัญ เพราะสามารถนำไปวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างถูกต้อง โดยในประเทศไทยมีหน่วยงานจัดเก็บและรวบรวมสถิติข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนหลายหน่วยงาน อาทิ หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก หน่วยงานในสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ หน่วยงานที่เกี่ยวกับการประกันภัย เช่น บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด และหน่วยงานด้านสาธารณสุขทั้งในภาครัฐและเอกชน โดยแหล่งข้อมูลต่าง ๆ มีรายละเอียดดังนี้

- ระบบรายงานอุบัติเหตุบนถนนของประเทศไทย (TRAMS) เป็นระบบบันทึกข้อมูลของกระทรวงคมนาคม สำหรับเก็บข้อมูลการเกิดเหตุที่จุดเกิดเหตุในสายทางที่รับผิดชอบ ได้แก่ ระบบสารสนเทศอุบัติเหตุบนทางหลวง (HAIMS) ระบบสารสนเทศการรายงานอุบัติเหตุบนทางหลวงชนบท (ARMS)

- ระบบ POLIS (Police Information System) เป็นระบบบันทึกข้อมูลคดีของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เก็บข้อมูลผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจราจรที่เป็นคดีความทุกเหตุการณ์ในพื้นที่ทั่วประเทศ
- ระบบการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางถนน (Road Accident Investigation RAI/RST) เป็นระบบบันทึกข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อสรุปรายงานการสืบสวนสอบสวนการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่
- ระบบ E-Claim เป็นระบบบันทึกข้อมูลของบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
- ระบบสารสนเทศการแพทย์ฉุกเฉิน (Information Technology for Emergency Medical System - ITEMS) เป็นระบบสารสนเทศด้านปฏิบัติการการแพทย์ฉุกเฉินของสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ
- ระบบ Trauma registry เป็นระบบข้อมูลทะเบียนผู้บาดเจ็บในโรงพยาบาลศูนย์ และโรงพยาบาลมหาวิทยาลัย
- ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ 19 สาเหตุ เป็นระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บจากสาเหตุภายนอก 19 สาเหตุที่เข้ารับการรักษาพยาบาลในโรงพยาบาลสังกัดกระทรวงสาธารณสุข
- ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance - IS) เป็นระบบเฝ้าระวังในผู้บาดเจ็บที่มารับการรักษาในโรงพยาบาลที่มีระบบ (Sentinel Site) ของสำนักกระบาดวิทยา
- ระบบ Emergency Claim Online (EMCO) เป็นระบบข้อมูลของสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ
- ระบบข้อมูลการให้บริการสุขภาพและส่งเสริมสุขภาพป้องกันโรครายบุคคล
- ข้อมูลการเสียชีวิตจากใบมรณบัตร
- ระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (e-Report) เป็นระบบจัดเก็บและรายงานอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

ดังนั้น จากวิถีของระบบความปลอดภัยทางถนน ที่นำไปสู่การสร้างแผน และนโยบาย รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการลดความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น แนวโน้มของอุบัติเหตุในประเทศไทย และการจัดเก็บข้อมูลด้านอุบัติเหตุของประเทศไทย หากพิจารณาจะเห็นว่า

1. ประเทศไทยมีการวางแผน และนโยบายที่ไม่ได้มีการกำหนด หรือพิสูจน์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่แท้จริง มีเพียงการเก็บข้อมูลในเชิงตัวเลขที่ระบุถึงจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ และสาเหตุของการเกิดแบบหยาบ เช่น การเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยว มีเพียงการเก็บจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ แต่ไม่ได้มีการเก็บข้อมูลการวิเคราะห์ถึงสาเหตุที่แท้จริง จึงทำให้แผน และนโยบายไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้ตรงจุด เป็นต้น
2. ประเทศไทยไม่มีการกำหนดบทลงโทษของการฝ่าฝืนกำหนด เพราะการให้บริการรถจักรยานยนต์เช่าในประเทศไทย ไม่มีตัวบทกฎหมายในการให้อนุญาต และไม่มีข้อกำหนดถึงเงื่อนไขการให้บริการ ดังนั้น การให้เช่ารถจักรยานยนต์จึงผิดกฎหมาย และไม่มีการสร้างกฎหมายมารองรับ จึงมีความเป็นไปได้ว่า หากเกิดอุบัติเหตุแก่นักท่องเที่ยวที่ใช้รถจักรยานยนต์

เช่า การจ่ายค่าทดแทนแก่ผู้ประสบอุบัติเหตุ จึงยังเป็นเรื่องที่ไม่สามารถจัดการให้เป็นไปตามขั้นตอนทางกฎหมายได้

3. การจัดเก็บข้อมูลมีหลากหลายแหล่งที่นำมาใช้ ซึ่งการเก็บข้อมูลเหล่านี้ไม่มีมาตรฐานในการจัดเก็บที่เหมือนกัน ดังนั้น ความถูกต้อง ความแม่นยำของข้อมูลที่นำมาใช้ หรือ ประชาชนทั่วไปไม่สามารถนำมาใช้วิเคราะห์เพื่อหาความถูกต้องของข้อมูลได้

ดังนั้น เพื่อให้เกิดแผน นโยบาย และกฎหมายที่สามารถสร้างให้เกิดการแก้ไขปัญหาอย่างตรงจุด จึงต้องเริ่มจากการพิสูจน์หาปัญหาที่แท้จริงของระบบการให้บริการรถจักรยานยนต์เช่าทั้งจากนักท่องเที่ยว ซึ่งถือเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากเป็นกลุ่มที่มีการประสบปัญหาด้านคุณภาพของการเดินทางท่องเที่ยว ด้วยการวิเคราะห์ช่องว่างทางนโยบาย โดยการใช้กระบวนการแบบจำลองแบบสถาบันร่วมกับ แบบจำลองระบบ เพื่อดูความสอดคล้องของกระแสปัญหา กระแสนโยบาย และกระแสการเมือง จึงทำให้ในบทที่ 4 จะเป็นการวิเคราะห์แผน นโยบาย และกฎหมาย รวมถึงการประสานระหว่างองค์กรเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการทำงาน เพื่อหาแนวทางในการสร้างแผน นโยบายที่สอดคล้องกับการกระแสปัญหา และนำไปสู่ความเข้าใจเชิงลึกต่อปัญหาที่เกิดขึ้นจากการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

4.2 การวิเคราะห์แผน นโยบาย กฎหมายและองค์กรที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน

การสร้างแผน และนโยบายที่มีความเกี่ยวข้องกับประชาชนส่วนใหญ่ คือ การกำหนดนโยบายสาธารณะ โดยเฉพาะนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนถือเป็นนโยบายที่สำคัญในระดับโลก เพื่อภาครัฐจำเป็นต้องผลักดันให้เกิดการกำหนดขึ้น ดังนั้นก่อนที่จะเข้าสู่การวิเคราะห์เชิงนโยบาย การทำความเข้าใจความหมายหลักการ และเทคนิคการวิเคราะห์นโยบายจึงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างมาก โดยมีรายละเอียด ดังนี้

4.2.1 แนวทางการกำหนดนโยบายสาธารณะ

นโยบายสาธารณะ ได้ถูกจำกัดความไว้ในหลายแง่มุม ซึ่งแผน และนโยบายเปรียบเสมือนกรอบและและแนวทางในการปฏิบัติของรัฐบาล อันเป็นแนวทางในการปฏิบัติหรือตัดสินใจ เพื่อให้การดำเนินการต่าง ๆ ของรัฐบาลบรรลุวัตถุประสงค์ และเป้าหมายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพ (กุลธนะ ธนาพงศ์ธร, 2520) อนึ่งการกำหนดความหมายของนโยบายมีความแตกต่างกันตามแนวทางของการวิเคราะห์นโยบาย โดยในการวิเคราะห์นโยบายในการสร้างระบบความปลอดภัยทางถนน สามารถสรุปได้ ดังนี้

การกำหนดนโยบายสาธารณะ หรือ ภาษาอังกฤษใช้คำว่า “Public Policy Making” นักวิชาการบางท่านอาจเรียกแตกต่างกันออกไป เช่น “การวางนโยบาย” หรือ “การตัดสินใจ นโยบาย”โดยมีผู้ให้ความหมายไว้หลายอย่าง เช่น Dror (1968) และจุมพล หนีพานิซ (2549) กล่าวว่า การกำหนดนโยบาย คือ การตัดสินใจนโยบายของรัฐที่จะตอบสนองต่อปัญหา และความต้องการของประชาชน รวมถึง Lindblom (1980) ระบุว่ากระบวนการทางการเมืองที่เป็นการต่อสู้ของกลุ่มผู้มีความคิดขัดแย้งกัน ส่วน Ripley & Franklin (1982) มองว่าการกำหนดนโยบาย หมายถึง การที่รัฐบาลตัดสินใจและกล่าวว่าจะทำอะไรบ้างและปรกรณ์ ปรียากร (2539) เสนอว่าการกำหนดนโยบายสาธารณะเป็นกระบวนการทางการเมืองซึ่งเป็นการต่อรอง

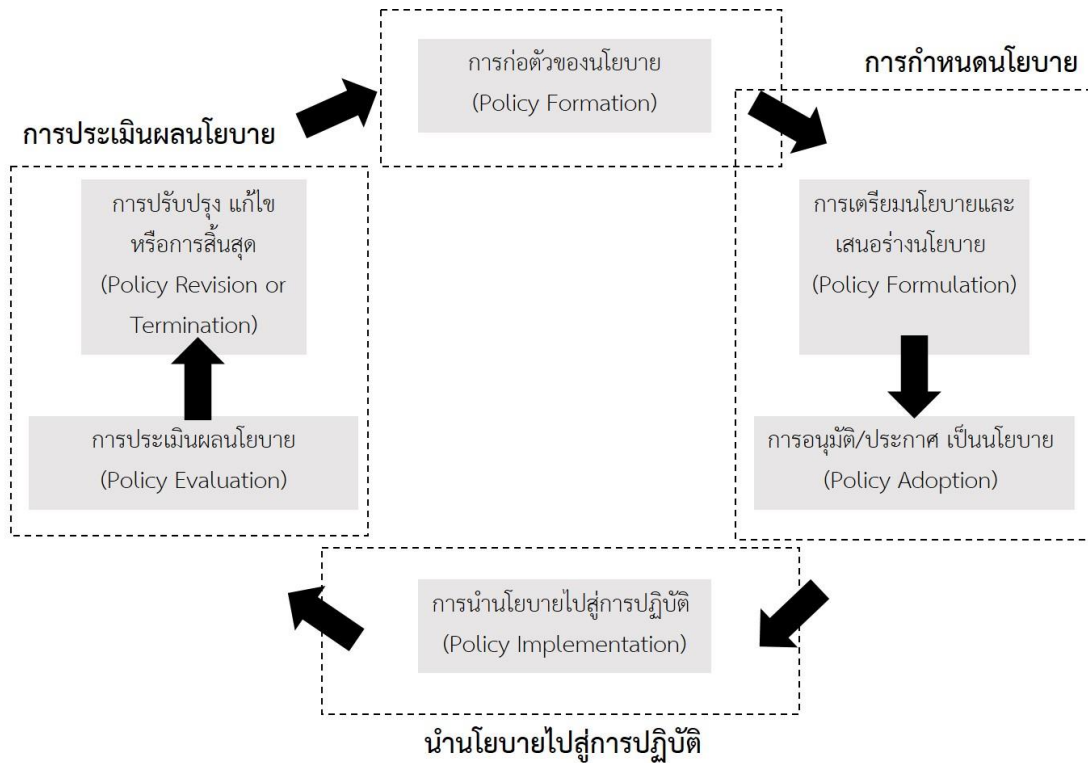
การประนีประนอมกันระหว่างกลุ่มอิทธิพลหรือศูนย์รวมอำนาจต่าง ๆ ในระบบการเมือง (สัญญา เคนาภูมิ, 2559)

ดังนั้นการกำหนดนโยบายสาธารณะด้านความปลอดภัยทางถนนจึงเกี่ยวข้องกับทั้งด้านการเมือง เศรษฐกิจสังคม และการบริหารของภาครัฐ ตลอดจนการประยุกต์ใช้เทคนิคทางวิชาการ เพื่อใช้เป็นกลยุทธ์ในการตัดสินใจ เลือกนโยบายที่ดีที่สุดหรือนโยบายที่สร้างความพึงพอใจให้แก่สังคม เพราะฉะนั้นการกำหนดนโยบายสาธารณะจึงควรมองให้ครอบคลุมรายละเอียดเริ่มตั้งแต่ การระบุปัญหา สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ การรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับปัญหาจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ การวิเคราะห์ปัญหาการเลือกทางเลือกในการแก้ปัญหาการเสนอร่างนโยบายและการอนุมัติ ประกาศเป็นนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะ เนื่องจากเป็นปัญหาที่สำคัญในระดับโลก และประเทศไทยไม่สามารถลดปัญหาลงได้ แม้ว่าจะมีนโยบายมารองรับเพื่อเกิดการปฏิบัติในแต่ละพื้นที่มากเพียงใด

4.2.2 เทคนิควิเคราะห์นโยบาย

นโยบายสาธารณะมีบทบาทสำคัญในฐานะเป็นเครื่องมือบริหารประเทศของรัฐบาลในด้านต่าง ๆ รวมถึงการกำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศ ตอบสนองความต้องการของประชาชน อนึ่งการแก้ไขปัญหาที่สำคัญของประชาชน และการจัดสรรค่านิยมทางสังคมเสริมสร้างความเป็นธรรมในสังคม เพื่อการเสริมสร้างความเสมอภาคในโอกาสแก่ประชาชน และกระจายรายได้ให้แก่ประชาชน ดังนั้น นโยบายสาธารณะถือว่าเป็นแนวทางการดำเนินงานของภาครัฐบาลหรือหน่วยงานเอกชนไม่แสวงหากำไรและไม่สังกัดรัฐบาล แต่ผสมผสานกันโดยรัฐบาลเป็นแกนนำในการกำหนดนโยบายเพื่อจัดทรัพยากรต่าง ๆ ให้แก่พลเมือง (สัญญา เคนาภูมิ, 2559)

เทคนิคการวิเคราะห์เพื่อศึกษาแนวทางนโยบายสาธารณะ ประกอบไปด้วยเรื่องเกี่ยวกับการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ โดยอาศัยส่วนการศึกษวิเคราะห์นโยบายสาธารณะด้วยกระบวนการนโยบายสาธารณะ อาจแบ่งออกเป็น 6 ขั้นตอน ได้แก่ การก่อตัวของนโยบาย (Policy Formation) การเตรียมนโยบาย และเสนอร่างนโยบาย (Policy Formulation) การอนุมัติ/ประกาศ เป็นนโยบาย (Policy Adoption) การนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ (Policy Implementation) การประเมินผลนโยบาย (Policy Evaluation) และการปรับปรุง แก้ไขหรือการสิ้นสุด (Policy Revision or Termination) หรืออาจสรุปได้ว่าโดยรวมเอาขั้นตอนแรกเข้าด้วยกันเป็น “การกำหนดนโยบาย” จากนั้น “นำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ” และ “การประเมินผลนโยบาย” โดยมีรายละเอียด ดังภาพที่ 4.7



ภาพที่ 4.7 กระบวนการวิเคราะห์นโยบาย

จากกระบวนการวิเคราะห์แผน และนโยบาย สิ่งสำคัญที่สุดคือ การเริ่มต้น ซึ่งการเริ่มต้นในการเก็บรวบรวมข้อมูลที่ถูกต้อง สมบูรณ์และแม่นยำ ซึ่งอยู่ในขั้นตอนการก่อตัวของนโยบายเพื่อนำมาใช้ในการพิสูจน์เชิงหลักการ แม้ว่าจะต้องการเวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูล อย่างไรก็ตามหากข้อมูลที่ถูกนำมาใช้สามารถสร้างนโยบายให้แก้ไขปัญหาได้อย่างตรงจุด จะสามารถนำมาใช้ในการคาดการณ์ต่อการแก้ปัญหาในด้านความปลอดภัยในอนาคตได้อย่างมาก นอกจากนี้ การได้รับข้อมูลที่ถูกต้องยังสามารถพัฒนานำไปสู่การสร้างฐานข้อมูลในการวิเคราะห์ซึ่งจะอยู่แนวทางการวิเคราะห์เชิงลึกของปัญหาและการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติซึ่งจะกล่าวอยู่ในบทที่ 5

4.2.3 แผน และนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

การสร้างนโยบายเปรียบเสมือน แนวทางในการขึ้นนำการปฏิบัติของหน่วยงานที่อยู่ภายใต้การดูแลของภาครัฐ โดยเฉพาะด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งการบริหารงานของภาครัฐได้มีการจัดทำแผนที่หรือที่เรียกว่า แผนพัฒนาสังคมและเศรษฐกิจแห่งชาติ ซึ่งได้ครอบคลุมประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการยกระดับความปลอดภัยทางถนน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติถือเป็นกรอบนโยบายและการพัฒนาในระดับชาตินำไปสู่การกำหนดทิศทางของ แผนนโยบาย หรือยุทธศาสตร์ที่ของหน่วยงานย่อย จากการทบทวนแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 - 12 (พ.ศ. 2506 - 2564) ที่จัดทำโดยสำนักงานคณะกรรมการ

พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในสังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี ซึ่งแผนพัฒนาฯ ฉบับแรกได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การลดช่องว่างของสังคม

อย่างไรก็ตาม ในด้านความปลอดภัยทางถนนยังไม่มี ความชัดเจนเท่าที่ควร เนื่องจากแผนหรือนโยบายส่วนใหญ่ของภาครัฐเน้นการก่อสร้างและการขยายถนนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ รวมถึงปรับปรุงบริการด้านสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการเพื่อให้ครอบคลุมการพัฒนาของภาครัฐ เพื่อให้เกิดภาพลักษณ์ของการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ จนถึงแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 6 แต่ต่อมาในแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 9 เป็นต้นมา เริ่มให้ความสำคัญกับความปลอดภัยทางถนนมากขึ้น ซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญในด้านการคมนาคมขนส่งและความปลอดภัยทางถนน ดังตารางที่ 4.1 ดังนี้

ตารางที่ 4.1 สรุปสาระสำคัญของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1-12 พ.ศ. 2506-2564

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	แผนพัฒนาด้านความปลอดภัยทางถนน	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2506 - 2509)	- การพัฒนาโครงการทางหลวงแผ่นดิน - การพัฒนาการขนส่งทางอากาศ ได้แก่ การปรับปรุงท่าอากาศยาน และปรับปรุงก่อสร้างสนามบินต่างจังหวัดให้ได้มาตรฐาน - การขนส่งทางน้ำ บำรุงรักษาและปรับปรุงร่องน้ำ รวมถึงสร้างระบบชลประทาน - การปรับปรุงรถโดยสารและรถสินค้าของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น	- กรมทางหลวง - การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย - กรมชลประทาน - การรถไฟแห่งประเทศไทย
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2510 - 2514)	- การก่อสร้างระบบทางหลวงสายประธานเพิ่มอีก 1,700 กิโลเมตรเพื่อให้ทางหลวงเกิดความเชื่อมต่อ รวมถึงอำนวยความสะดวกแก่การขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร - การขนส่งทางน้ำมีการก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ และจัดตั้งพาณิชย์นาวีแห่งชาติ	- กรมทางหลวง - กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี - กรมการขนส่งทางบก
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2515 - 2519)	- ก่อสร้างทางหลวงจังหวัดและท้องถิ่นให้เชื่อมต่อกับแหล่งการผลิตเพื่ออำนวยความสะดวกแก่การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ - การพัฒนาทางหลวงของจังหวัด โดย - การปรับปรุงระบบบริการขนส่งของรถไฟบริเวณชานเมืองเพื่อลดปริมาณจราจร	- กรมทางหลวง - กรมทางหลวงชนบท - การรถไฟแห่งประเทศไทย - การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 4.1 สรุปสาระสำคัญของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1-12 พ.ศ. 2506-2564 (ต่อ)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ		แผนพัฒนาด้านความปลอดภัยทางถนน	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
		• การส่งเสริมให้มีบริษัทเอกชนเดินเรือ • การปรับปรุงสนามบินเพื่อให้สามารถรองรับกับปริมาณการขนส่งทางอากาศ • การปรับปรุงการบริการขนส่งทางบกให้ดียิ่งขึ้น อีกทั้งสนับสนุนให้เอกชนเข้ามามีบทบาท	
การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2520 - 2524)	• การจัดให้มีหน่วยงานกลางเพื่อประสานงานด้านการก่อสร้างและควบคุมมาตรฐาน • การตัดถนนใหม่ ปรับปรุงถนนให้มีความเชื่อมโยงกันมากขึ้น • การวางมาตรการควบคุมการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และปรับปรุงระบบทางด่วนระบบขนส่งมวลชน	• กรมทางหลวงชนบท • กรมการขนส่งทางบก
การพัฒนาด้านการแก้ไขปัญหาจราจรแออัดในกรุงเทพมหานคร	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525 - 2529)	• การจัดระบบจราจรในเขตกรุงเทพมหานครเพื่อส่งเสริมการขนส่งทางถนนในเมืองและระหว่างเมือง • การชะลอก่อสร้างถนนในเขตเมือง • การก่อสร้างทางด่วน และเพิ่มระบบขนส่งมวลชน คือ รถไฟฟ้า เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในกทม. • การก่อสร้างสะพานแม่น้ำเจ้าพระยาเพิ่มเติมบริเวณนนทบุรี และปทุมธานี	• กรมทางหลวงชนบท • การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย • กรมทางหลวง • กรมขนส่งทางบก
	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2530 - 2534)	• การพัฒนาระบบขนส่งมวลชน และยกระดับคุณภาพการบริการขนส่งสาธารณะ • การบูรณะ บำรุงรักษาทางหลวง และถนนชนบท โดยเพิ่มมาตรฐานทางปรับปรุงทางแยกให้สามารถรองรับระบบการจราจร • การปรับปรุงองค์กรและกลไกการดำเนินงานในการแก้ไขปัญหาจราจร	• กรมทางหลวงชนบท • การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย • กรมทางหลวง • กรมขนส่งทางบก

ตารางที่ 4.1 สรุปสาระสำคัญของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1-12 พ.ศ. 2506-2564 (ต่อ)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ		แผนพัฒนาด้านความปลอดภัยทางถนน	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
การพัฒนาด้านการแก้ไขปัญหารถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535 - 2539)	• การเพิ่มขีดความสามารถ และประสิทธิภาพด้านการบริการขนส่งให้ดีขึ้น โดยพัฒนาการขนส่งทางถนนรถไฟความเร็วสูง ให้ตอบสนองต่อการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม • การพัฒนาโครงข่ายทางด่วนระหว่างเมือง เพื่อกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค • การก่อสร้างถนนวงแหวนรอบเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาความแออัดของการจราจร และจัดระบบขนส่งในเมือง	• กรมทางหลวง • การรถไฟแห่งประเทศไทย
	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540 - 2544)	• การประสานความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการสนับสนุนให้การขนส่งทางรถไฟเป็นระบบขนส่งหลัก • การส่งเสริมการใช้รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเป็นการเดินทางหลักเพื่อลดความแออัดภายในเมือง และขยายโครงข่ายออกไปยังพื้นที่รอบนอกกรุงเทพมหานคร	• การรถไฟแห่งประเทศไทย • การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย • กรุงเทพมหานคร
การสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545 - 2549)	• การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้มีประสิทธิภาพ ยกระดับมาตรฐานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ • สนับสนุนให้มีการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน • การปรับหน่วยงานให้เป็นรัฐวิสาหกิจ เพื่อลดการลงทุนของภาครัฐ	• กรมทางหลวง
การพัฒนาด้านระบบคมนาคมขนส่ง และเพิ่มประสิทธิภาพมาตรฐานของการขนส่ง	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550 - 2554)	• เน้นการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพและปริมณฑล • การส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน โดยเฉพาะการขนส่งทางราง ทางน้ำ และทางท่อ • การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการ	• การรถไฟแห่งประเทศไทย • การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย • กรุงเทพมหานคร • กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี • กรมการขนส่งทางบก • การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 4.1 สรุปสาระสำคัญของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1-12 พ.ศ. 2506-2564 (ต่อ)

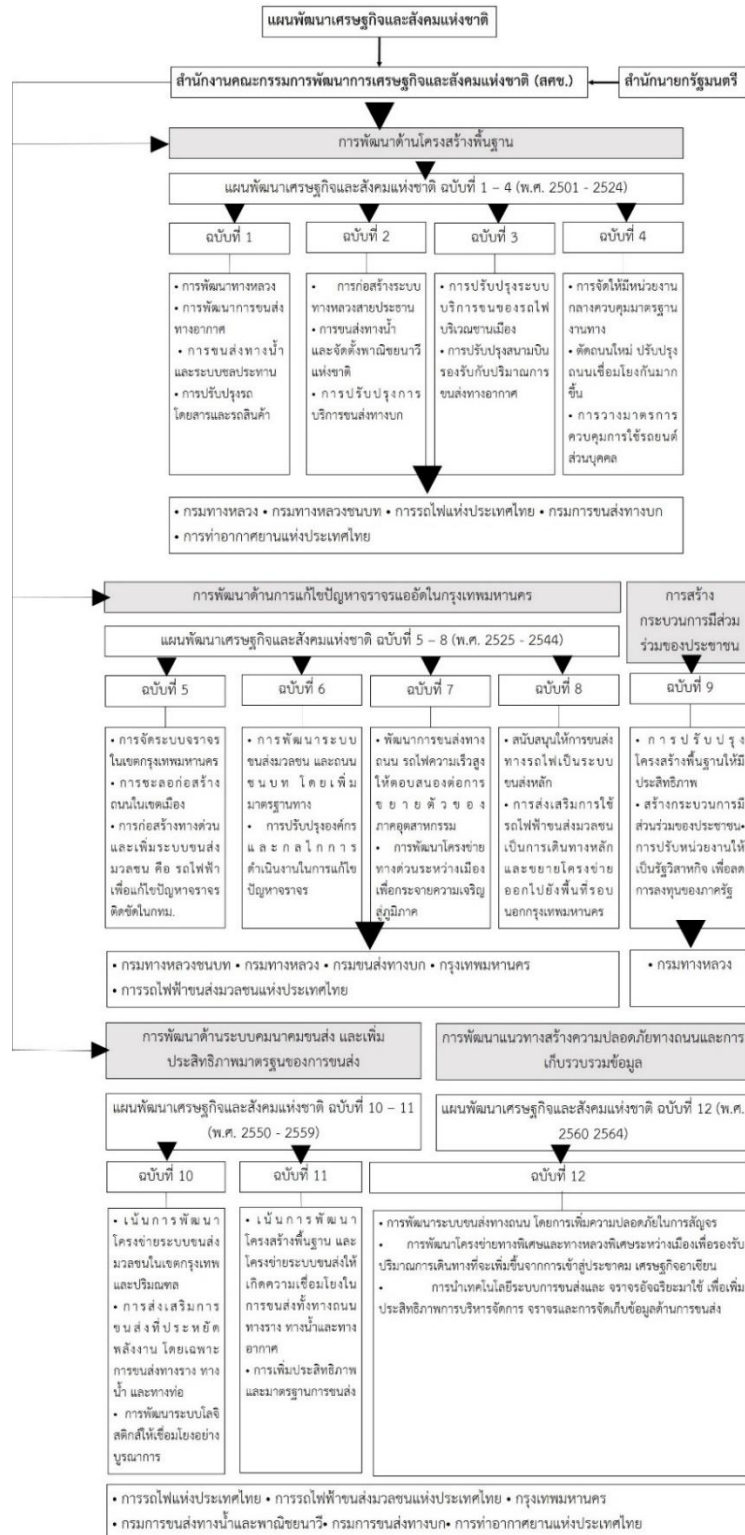
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ		แผนพัฒนาด้านความปลอดภัยทางถนน	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 - 2559)	- เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และโครงข่ายระบบขนส่งให้เกิดความเชื่อมโยงในการขนส่งทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำและทางอากาศ - การเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานการขนส่ง	- การรถไฟแห่งประเทศไทย - การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย - กรุงเทพมหานคร - กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี - กรมการขนส่งทางบก - การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย
การพัฒนาแนวทางการสร้างความปลอดภัยทางถนนและการเก็บรวบรวมข้อมูล	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564)	- การพัฒนากระบวนขนส่งทางถนน โดยการเพิ่มความปลอดภัยในการสัญจร - การพัฒนาโครงข่ายทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อรองรับปริมาณการเดินทางที่จะเพิ่มขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคม เศรษฐกิจอาเซียน - การนำเทคโนโลยีระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะมาใช้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจร และการจัดเก็บข้อมูลด้านการขนส่ง	- การรถไฟแห่งประเทศไทย - การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย - กรุงเทพมหานคร - กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี - กรมการขนส่งทางบก - การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2560.

จากการสรุปสาระสำคัญของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติตั้งแต่ฉบับที่ 1 - 12 หากพิจารณาในรายละเอียดจะเห็นว่า ในแผนพัฒนา ฯ ฉบับที่ 1 - 4 เน้นในการพัฒนาประเทศด้วยการพัฒนาการลงทุระบบโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะระบบโครงข่ายเพื่อใช้ในการเชื่อมต่อไปยังแต่ละภูมิภาคมายังพื้นที่กรุงเทพมหานครเพื่อส่งเสริมในการขับเคลื่อนในส่วนองภาคธุรกิจเพื่อสร้างให้ประเทศเกิดการพัฒนอย่างก้าวกระโดด ต่อมาในฉบับที่ 5 - 8 เน้นการแก้ไขปัญหาพื้นที่กรุงเทพมหานคร เนื่องจากกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นเมืองหลวงของประเทศไทย มีการกระจุกตัวของการพัฒนาในทุก ๆ ด้าน จึงทำให้เกิดการอพยพของผู้นเข้าสูพื้นที่เมือง ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงกับการจราจรในพื้นที่เมือง ต่อมาในฉบับที่ 9 เน้นการพัฒนา เพื่อสร้างความเข้มแข็งของการลงทุนของภาครัฐด้วยการสร้างส่งเสริมการลงทุนร่วมกันระหว่างภาครัฐและเอกชน แต่อย่างไรก็ตามยังไม่มีกล่าวถึงการพัฒนาในด้านความปลอดภัยทางถนน จนมาถึงในฉบับที่ 12 มีนโยบายด้านการยกระดับด้านความปลอดภัยทางถนนระบุลงในแผนอย่างชัดเจน ซึ่งเป็นแผนที่ใช้ในปัจจุบัน ดังนั้น จึงหมายความว่า การพัฒนาด้านความปลอดภัยทางถนน ผู้บริหารระดับประเทศเริ่มให้ความสำคัญกับการยกระดับความปลอดภัยทางถนน อย่างไรก็ตาม แนวโน้มของจำนวนอุบัติเหตุและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุเริ่มเพิ่มมากขึ้น ตั้งแต่ในช่วงปี พ.ศ. 2530 ดังนั้น จะเห็นได้ว่า แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งถือเป็นกรอบแนวทางในการพัฒนา และดำเนินงานของภาครัฐขาดการวางแผนอย่างครอบคลุมด้านความปลอดภัยทางถนนมาตั้งแต่ต้น เนื่องจาก

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

ประเทศไทยเป็นประเทศที่กำลังพัฒนา ทำให้จึงมุ่งเป้าหมายไปที่การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ และขาดการสร้างสรรค์ของการพัฒนาในแต่ละด้าน ส่งผลให้หน่วยงานที่ดำเนินงานตามกรอบนโยบายจึงขาดการดำเนินงานในการสร้างความปลอดภัยทางถนน จึงถือได้ว่าเป็นช่องว่างทางนโยบาย (Policy Window) ของการพัฒนาในระดับประเทศโดยสามารถสรุปได้ดังภาพที่ 4.8



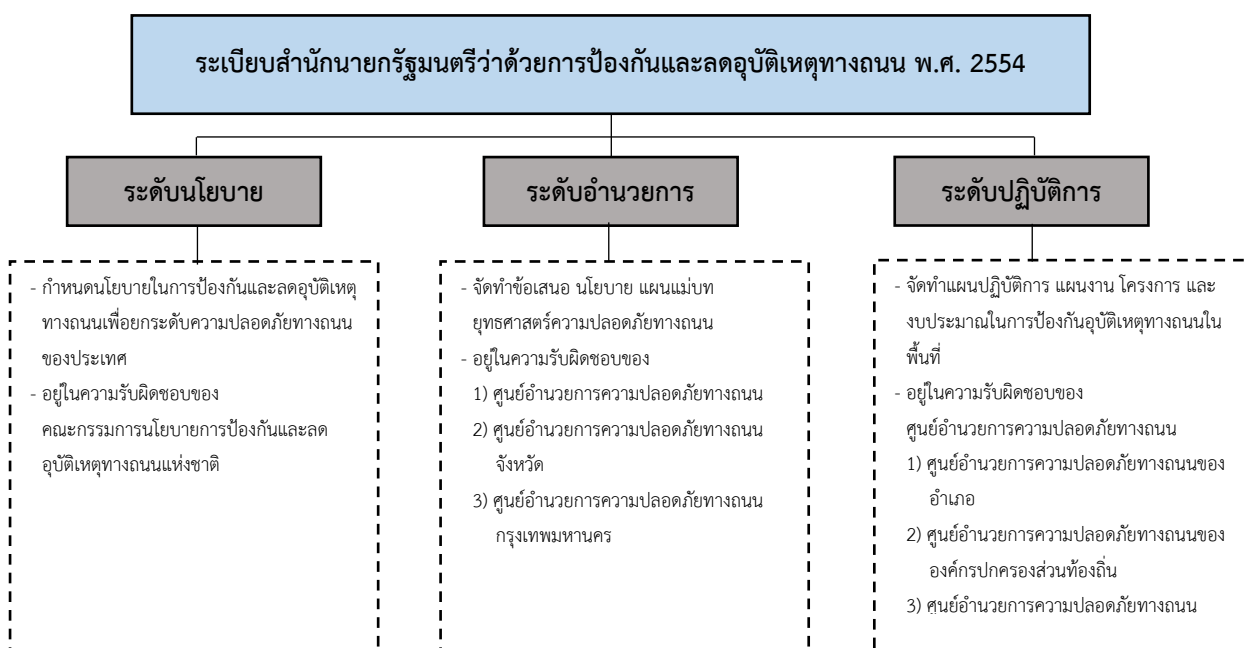
ภาพที่ 4.8 สรุปกระบวนการของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 - 12

ที่มา: ผู้วิจัย, 2560.

2. นโยบายรัฐบาล

นายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ อดีตนายกรัฐมนตรี ได้ออกระเบียบสำนักของนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันอุบัติเหตุและลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เมื่อวันที่ 14 มกราคม พ.ศ. 2554 เพื่อให้องค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยได้มีการประสานงานกันมากขึ้น ลดอุบัติเหตุและความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรให้เหลือน้อยที่สุด ส่งเสริมการเรียนรู้การเดินทางและการใช้รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย โดยน้อมนำหลักการแก้ไขปัญหารถจักรยานยนต์ตามแนวพระราชดำริไปสู่การปฏิบัติอย่างจริงจัง และถือเป็น “วาระแห่งชาติ” ที่ต้องดำเนินการอย่างเข้มข้นในทุกพื้นที่ของประเทศ ซึ่งระเบียบสำนักของนายกรัฐมนตรีนี้ได้แบ่งระดับการบริหารจัดการออกเป็น 3 ระดับ คือ ระดับนโยบาย ระดับอำนวยการ และระดับการปฏิบัติ ดังภาพที่ 4.9 และมีระบบบริหารจัดการใน 4 ด้านหลัก (ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี, 2554) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- (1) จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนเพื่อกำหนดเป้าหมายและมาตรการเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติ และให้ทุกฝ่ายรับไปปฏิบัติ
- (2) กำหนดมาตรฐานการบูรณาการผ่านทางระบบบริหารจัดการด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน
- (3) ส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยทางถนนเกี่ยวกับการจราจรทางถนน
- (4) ส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยในประเทศไทย



ภาพที่ 4.9 ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554

ที่มา: สำนักนายกรัฐมนตรี, 2554.

ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 ยังได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการว่าด้วยในคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนประกอบด้วย 6 คณะกรรมการ ดังตารางที่ 4.2 จะเห็นได้ว่ามีคณะกรรมการจากหลายกระทรวง และหน่วยงานในการ

ปฏิบัติงาน แต่ในข้อเท็จจริงคณะกรรมการส่วนใหญ่ไม่น่าจะได้เข้าประชุมด้วยตนเอง ทำให้เกิดปัญหาการสื่อสารระหว่างกรมต่าง ๆ ที่ต้องรอการตัดสินใจของผู้บริหารอนุมัติก่อน ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการประสานงาน (การประเมินความปลอดภัยทางถนนในเชิงกฎหมายและเชิงสถาบัน, 2551)

ตารางที่ 4.2 อนุกรรมการในคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน

อนุกรรมการในคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน	หน่วยงานที่รับผิดชอบ
คณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน	รองปลัดกระทรวงมหาดไทย (หน่วยงานกลุ่มภารกิจด้านสาธารณสุขและพัฒนาเมือง) เป็นประธาน
คณะอนุกรรมการด้านถนนและสัญจรอย่างปลอดภัย	รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หน่วยงานกลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างทางหลวง) เป็นประธาน
คณะอนุกรรมการด้านยานพาหนะปลอดภัย	รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หน่วยงานกลุ่มภารกิจการขนส่ง) เป็นประธาน
คณะอนุกรรมการด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย	รองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติเป็นประธาน
คณะอนุกรรมการด้านการตอบสนองหลังเกิดเหตุ	รองปลัดกระทรวงมหาดไทย (หน่วยงานกลุ่มภารกิจด้านการแพทย์) เป็นประธาน
คณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการข้อมูล	รองอธิบดีกรมควบคุมโรคเป็นประธาน

ที่มา: การประเมินความปลอดภัยทางถนนในเชิงกฎหมายและเชิงสถาบัน, 2551.

3. คำแถลงนโยบายคณะรัฐมนตรี: ยุทธศาสตร์ที่ 5 การยกระดับคุณภาพการบริการด้านสาธารณสุข และสุขภาพของประชาชน พ.ศ 2558

พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้ออกยุทธศาสตร์ที่ 5 การยกระดับคุณภาพการบริการด้านสาธารณสุข และสุขภาพของประชาชน ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน “ป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการจราจร นำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิตโดยการร่วมมือระหว่างฝ่ายต่าง ๆ ในการตรวจจับเพื่อป้องกันการรายงานและการดูแลผู้บาดเจ็บ” และได้กำหนดแนวทางการดำเนินการป้องกันการและลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในระยะยาว (พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา, 2558) ดังนี้

- (1) ควรกำหนดให้มียุทธศาสตร์การดำเนินงานระยะ 20 ปีและกำหนดแผนการดำเนินงานเป็นระยะเวลา 20 ปี
- (2) ผลักดันให้มีการติดตั้งเครื่องมือหรือการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการจดทะเบียนรถใหม่
- (3) การปรับปรุง ซ่อมแซมสภาพถนนให้มีความปลอดภัย
- (4) ส่งเสริมการสร้างเครือข่ายและความร่วมมือในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน รวมถึงพัฒนาระบบจัดเก็บข้อมูล และติดตามประเมินผลอย่างมีประสิทธิภาพ

4. ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม

- (1) ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมฉบับที่ 1 พ.ศ. 2554 - 2558

แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 1 พ.ศ. 2554 - 2558 เป็นแผนยุทธศาสตร์ที่ทางกระทรวงคมนาคมได้จัดทำขึ้น เพื่อพัฒนาระบบ กลไก และบุคลากร รวมทั้งวางแนวนโยบายในการพัฒนาการขนส่งและการจราจรให้มีประสิทธิภาพและทั่วถึง เนื่องจากความต้องการที่จะตอบสนองต่อภาคการขนส่งในปัจจุบันและตอบรับกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปของวิกฤตเศรษฐกิจในภูมิภาคต่าง ๆ รวมถึงการพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงและความผันผวนของราคาน้ำมัน จึงเกิดแผนนี้ขึ้นเพื่อรับมือกับปัญหาเหล่านี้ รวมทั้งมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น ส่วนใหญ่เกิดจากอุบัติเหตุทางการขนส่งทางถนนได้สร้างภาระให้กับเศรษฐกิจและสังคมของประเทศเป็นมูลค่าความเสียหายจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น และเนื่องด้วยปัญหาอุบัติเหตุประมาณร้อยละ 2.8 ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ จึงได้มีการกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ในด้านที่ 3 เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง และการขนส่ง เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่เกิดขึ้น ซึ่งเป้าประสงค์ที่ 3 มีรายละเอียดที่สำคัญดังตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 เป้าประสงค์และประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนของยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 1 พ.ศ. 2554 - 2558

ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์
1. ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐานยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง	เป้าประสงค์ที่ 3 ปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งโดยปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐานยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพ ความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง
2. ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องให้มีความรู้ ความเข้าใจ จิตสำนึก และทักษะเรื่องความปลอดภัย	

ที่มา : ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 1 พ.ศ. 2554 - 2558, กระทรวงคมนาคม, 2556.

(2) ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2559

แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2559 เป็นแผนยุทธศาสตร์ที่ทางกระทรวงคมนาคมได้จัดทำขึ้น เพื่อเป็นทิศทางในการพัฒนาและบูรณาการแผนการดำเนินงานด้านคมนาคมขนส่งของหน่วยงานย่อยในสังกัด และเพื่อตอบรับกับปัญหาจราจรเปลี่ยนแปลงไปตามเวลาทำให้แผนยุทธศาสตร์นี้ได้เกิดขึ้น โดยยังคงโครงสร้างแผนยุทธศาสตร์ฯ พ.ศ. 2554 - 2558 และเพิ่มเติมกำหนดการแผนงาน โครงการสำคัญ มาตรการและตัวชี้วัดความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์ให้มีความชัดเจนมากขึ้น และเนื่องด้วยปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางขนส่งทางถนนที่ยังคงเป็นปัญหาอย่างต่อเนื่อง จึงยังคงส่งเสริมประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 เพื่อให้เกิดการเดินทาง การขนส่ง และการจราจรที่มีความปลอดภัย และคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมมากยิ่งขึ้น มีรายละเอียดสำคัญดังตารางที่ 4.4 ดังนี้

ตารางที่ 4.4 เป้าประสงค์และประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนของยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2559

ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์
1. ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐานยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง โดยปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และตรวจสอบมาตรฐานยานพาหนะและสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง รวมทั้งประยุกต์ใช้เทคโนโลยีเพื่อการขนส่งที่ปลอดภัย	เป้าประสงค์ที่ 3 การเดินทาง การขนส่ง และการจราจรมีความปลอดภัย ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
2. ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องให้มีความรู้ ความเข้าใจ จิตสำนึก และทักษะเรื่องความปลอดภัย โดยเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจ ส่งเสริมการมีส่วนร่วม และการประชาสัมพันธ์ข้อมูล รวมทั้งบังคับใช้และกำกับดูแลกฎหมายอย่างเข้มงวด	

ที่มา: ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2559, กระทรวงคมนาคม, 2559.

(3) ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2560 - 2564

แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2560 - 2564 เป็นแผนยุทธศาสตร์ที่ทางกระทรวงคมนาคมได้จัดทำขึ้น เนื่องจากปัญหาอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนของประเทศไทย ยังคงเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตลำดับต้น ๆ ซึ่งก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจคิดเป็นมูลค่าปีละหลายหมื่นล้านบาท แม้ว่าจะมีการดำเนินการ เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง แต่ยังไม่สามารถลดระดับความรุนแรงของปัญหาดังกล่าวได้ จึงจำเป็นต้องมีสิ่งที่ต้องกำหนดให้เรื่องความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ อีกทั้งในช่วงเวลา ก่อนการเกิดแผนนี้ขึ้น องค์การสหประชาชาติจึงได้กำหนดให้เป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นส่วนหนึ่งของเป้าหมายเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) จึงมีการส่งเสริมประเด็นยุทธศาสตร์ในด้านที่ 3 มากยิ่งขึ้นโดยมุ่งเน้นการบริหารจัดการและการพัฒนาทางสังคม เช่น การให้ความรู้ สร้างวินัยจราจร และการเคารพกฎหมายมากยิ่งขึ้น เนื่องจากในแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่ผ่านมานั้นนโยบายการขนส่งทางถนนมุ่งเน้นการพัฒนาเชิงกายภาพ ซึ่งมีรายละเอียดสำคัญดังตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 สรุปเป้าประสงค์และประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนของยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2560 – 2564

ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์
1. ปรับปรุงและพัฒนาระบบมาตรฐาน และกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของขนส่ง โดยกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของผู้ขับขี่ ยานพาหนะ และโครงสร้างพื้นฐาน	เป้าประสงค์ที่ 2 ยกระดับความปลอดภัยและสร้างความมั่นคงของระบบขนส่ง
2. ส่งเสริมวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยของผู้ใช้ระบบขนส่งให้มีความรู้ด้านความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ระบบขนส่ง และมีกระบวนการออกใบอนุญาตผู้ควบคุมยานพาหนะอย่างมีประสิทธิภาพ	

ตารางที่ 4.5 สรุปเป้าประสงค์และประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนของยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2560 – 2564 (ต่อ)

ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์
3. ปรับปรุงด้านความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง มีการปรับปรุงแก้ไขจุดตัดอันตรายบนถนน รวมถึงบนทางรถไฟ	
4. ปรับปรุงและพัฒนาระบบมาตรฐานและกำกับดูแลด้านความมั่นคงของการขนส่ง บังคับใช้กฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างเข้มงวด โดยกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยของระบบขนส่ง มีระบบตอบสนองและจัดการอุบัติเหตุเมื่อเกิดเหตุเพื่อบรรเทาผลกระทบ และมีการจัดทำแผนฟื้นฟูระบบขนส่งภายหลังเกิดอุบัติเหตุ	

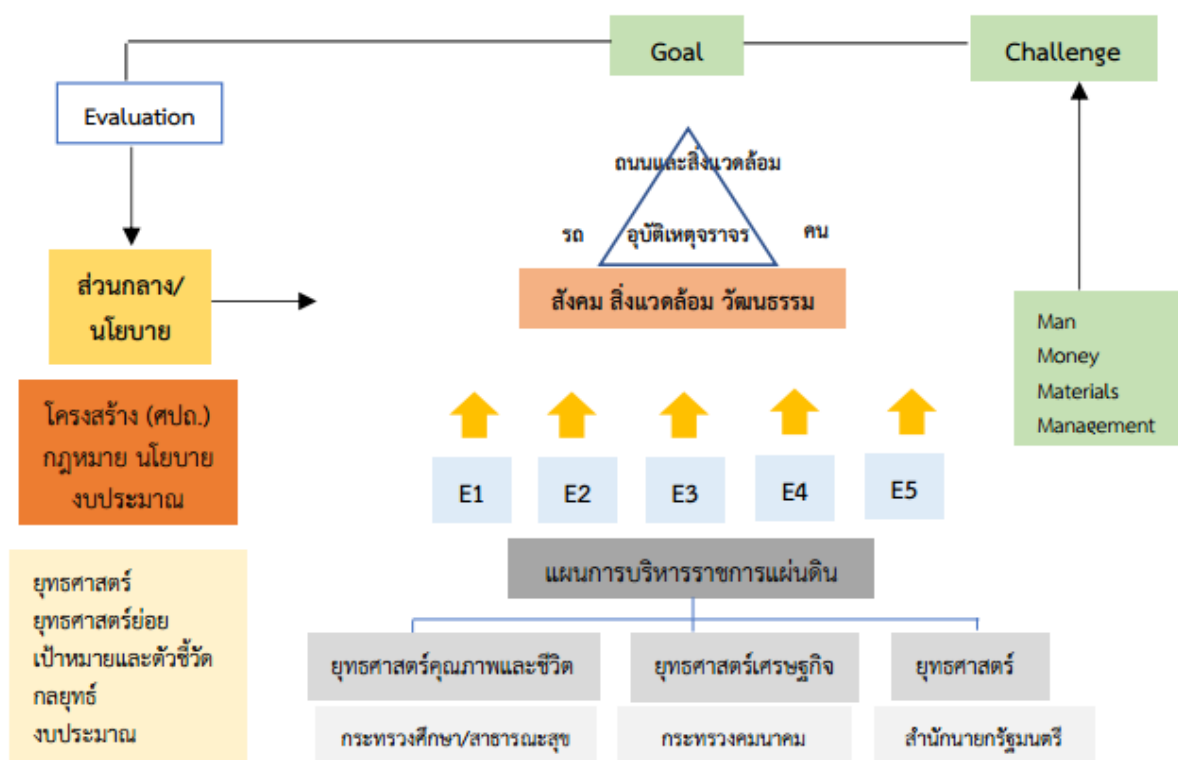
ที่มา: ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2560 - 2564, กระทรวงคมนาคม, 2559.

5. แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน

(1) แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 1 พ.ศ.2548 - 2551

เป็นแผนแม่บทแรกที่ทำให้ความสำคัญกับความปลอดภัยทางถนนที่ภาครัฐบาลได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของความปลอดภัยทางถนน รัฐบาลได้มอบหมายให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และกระทรวงที่เกี่ยวข้องจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับแรกขึ้น เนื่องจากก่อนหน้านี้มีเพียงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหรือระบบคมนาคมที่ไม่ครอบคลุมในเรื่องของการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน อีกทั้งแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 ได้มีการมุ่งส่งเสริมความปลอดภัยมากขึ้น โดยมีการจัดตั้งกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เพื่อดูแลความปลอดภัยทางถนน อีกทั้งผลักดันและให้ความสำคัญกับความปลอดภัยทางถนน มีการกำหนดเป้าหมายที่ต้องการลดความสูญเสียและกำหนดตัวชี้วัดด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อบูรณาการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศ พัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้นโดยการยกระดับความปลอดภัยทางถนน ผ่านยุทธศาสตร์หลัก 5 ด้าน ดังแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนที่กล่าวมาข้างต้น และแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 1

นอกจากนี้แผนแม่บทฯ ฉบับนี้ยึดการทำงานของส่วนกลางเป็นหลัก โดยในการออกนโยบาย กฎหมายและยุทธศาสตร์ต่าง ๆ จะต้องทำเรื่องผ่านส่วนกลางในการอนุมัติเป็นหลัก ซึ่งยุทธศาสตร์ที่ออกมาจะเป็นยุทธศาสตร์คนและคุณภาพชีวิต ออกโดยกระทรวงศึกษาธิการและกระทรวงสาธารณสุข ยุทธศาสตร์เศรษฐกิจออกโดยกระทรวงคมนาคม และยุทธศาสตร์ที่ออกโดยส่วนกลาง ในส่วนของงบประมาณจะต้องรอส่วนกลางในการอนุมัติเรื่อง แสดงให้เห็นถึงการบริหารจัดการที่บริหารแบบ Top-down กล่าวคือยังยึดอำนาจของส่วนกลางเป็นหลัก ดังภาพที่ 4.10

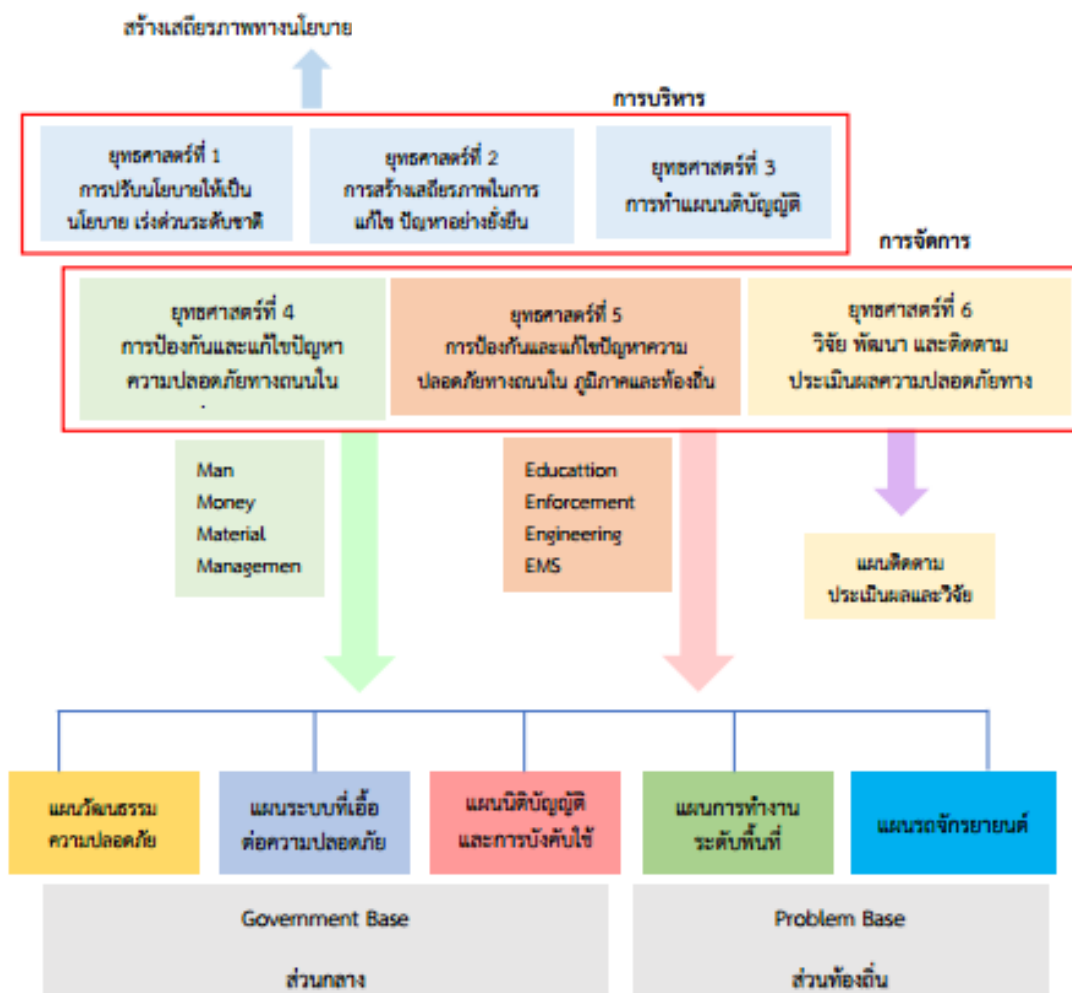


ภาพที่ 4.10 โครงสร้างของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 1 พ.ศ. 2548 - 2551
ที่มา: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2551.

(2) แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2552 - 2555

จากการทบทวนการทำงานของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 1 พ.ศ. 2548 - 2551 พบว่ายังมีเงื่อนไขหลายประการที่สามารถนำมาพัฒนาและปรับปรุง เพื่อให้การแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนมีประสิทธิภาพมากขึ้น อีกทั้งในปี พ.ศ. 2552 ประเทศไทยได้เข้าร่วมลงนามปฏิญญามอสโก หรือ ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554 - 2564 ที่ถูกกำหนดขึ้นโดยองค์การสหประชาชาติ ที่เพื่อยกระดับการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนทั่วโลกโดยมีเป้าหมายที่จะลดอัตราการเสียชีวิต จากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกจากเดิมร้อยละ 50 และอุบัติเหตุจราจรทางบกมีแนวโน้มที่รุนแรงมากยิ่งขึ้น ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจึงได้มีการปรับแผนแม่บทฉบับนี้ เพื่อบรรลุเป้าหมายใหม่ตามกรอบขององค์การสหประชาชาติ แต่ยังคงยึดหลักยุทธศาสตร์ 5 E ในแผนแม่บทฯ ฉบับที่ 1 ในการแก้ปัญหา และได้มีการส่งเสริมการเข้ามามีส่วนร่วมของเจ้าของพื้นที่มากยิ่งขึ้น เนื่องจากแผนแม่บทฯ ฉบับเดิม ในการบริหารจัดการนั้นยึดส่วนกลางเป็นหลักโดยที่ไม่ได้มีส่วนร่วมของภาคส่วนท้องถิ่น และแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 2

ดังนั้น เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการแก้ปัญหาให้สอดคล้องกับเป้าหมายความปลอดภัยทางถนนตามมาตรฐานสากลหรือตามเป้าหมายที่คาดหวังไว้โดยองค์การสหประชาชาติ จึงมีการกำหนดแนวทางในการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนเชิงระบบ ซึ่งเน้นในเรื่องของระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย และวัฒนธรรมความปลอดภัย อีกทั้งการเปลี่ยนแปลงด้านการบริหารจัดการของคณะกรรมการจากกระบวนการแบบ Top Down ภายใต้โครงสร้างของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเดิมให้เป็นแบบหลายระดับ (Multiple Level) คือ ระดับชาติ ระดับจังหวัด โดยพระราชบัญญัติป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ. 2550 และพระราชกฤษฎีกาว่า ด้วยการบริหารงานจังหวัดและกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการ ได้กำหนดบทบาทให้กับกลุ่มจังหวัด และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาที่ตอบสนองความต้องการของประชาชนในพื้นที่ ซึ่งรวมไปถึงการจัดการด้านอุบัติเหตุ แสดงให้เห็นถึงการเน้นการบริหารจัดการในเชิงพื้นที่โดยเน้นการมีส่วนร่วมระหว่างหน่วยงานรัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชนสังคม และท้องถิ่นมากขึ้น ดังภาพที่ 4.11



ภาพที่ 4.11 โครงสร้างของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2552 - 2555

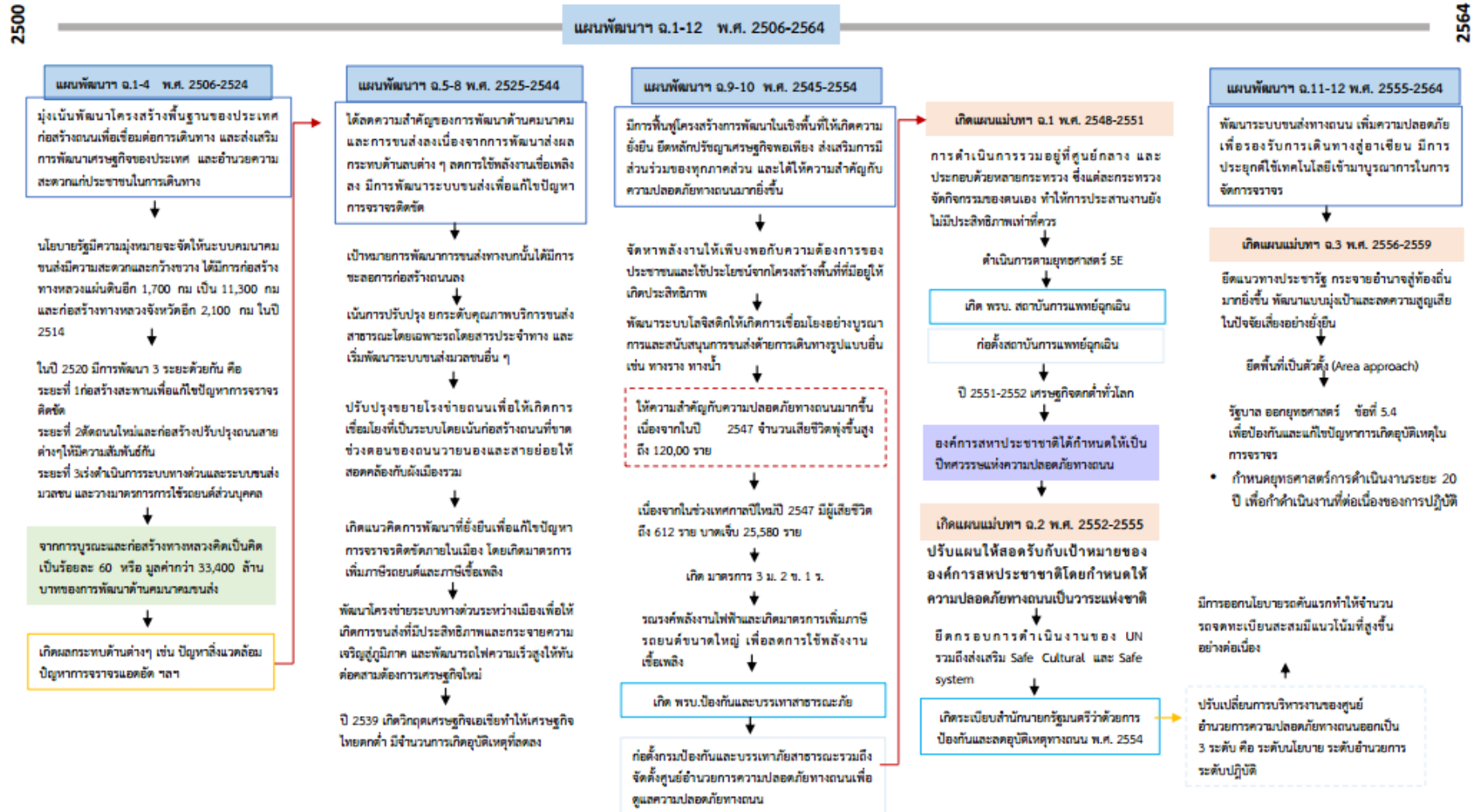
ที่มา: กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2551.

(3) แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2556 - 2559

เนื่องจากช่องว่างของแผนแม่บทความปลอดภัยฉบับที่ 2 พ.ศ. 2554 - 2559 ที่ยังขาดการสื่อสาร ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้ตระหนัก รับรู้ และมีส่วนร่วมในการผลักดันนโยบายอย่างต่อเนื่องซึ่งแตกต่างกับนโยบายอื่น ๆ เช่น นโยบายการศึกษา นโยบายยาเสพติด ที่ได้รับความสนใจอย่างต่อเนื่อง และการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานภาคธุรกิจเอกชน องค์กรเอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และประชาชนทั่วไป ยังเข้ามามีส่วนร่วมน้อยโดยเฉพาะการดำเนินงานในช่วงปกติ ซึ่งไม่ใช่ช่วงเทศกาลปีใหม่หรือเทศกาลสงกรานต์ รวมถึงการมีข้อจำกัดด้านระยะเวลาในการวางแผนเนื่องจากในการประชุมคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจังหวัดนั้น พบว่ามีการจัดประชุมรายงานผลการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนนั้นจะมีการจัดประชุมประจำเดือนน้อยครั้ง ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 10.5 ที่จัดการประชุมเพียงปีละ 1 ครั้ง และในหลายจังหวัดได้กำหนดให้นำเรื่องการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนไปประชุมร่วมกับคณะกรรมการความมั่นคงของจังหวัดซึ่งเป็นการประสานงานที่ไม่ตรงกับการทำงาน รวมถึงการขาดแคลนงบประมาณที่ลงไปยังพื้นที่ทำให้ไม่สามารถดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ตั้งไว้ จึงนำมาสู่การสร้างแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับที่ 3 พ.ศ. 2556 - 2559

นอกจากนี้ยังสามารถสรุปได้ว่าจากการพัฒนาของแผน และนโยบายตั้งแต่ระดับแผนพัฒนาฯ หากพิจารณาจะเห็นว่า ความปลอดภัยทางถนนเพิ่งถูกระบุชัดเจนในฉบับที่ 12 ที่ได้กล่าวถึงการยกระดับความปลอดภัย จึงทำให้การแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนก่อนหน้านี้ไม่สามารถประสบความสำเร็จได้ รวมถึงไม่เกิดผลสอดคล้องของแผนความปลอดภัยแห่งชาติ ถึงแม้ว่าจะมีการระบุเป็นวาระแห่งชาติ อย่างไรก็ตามด้วยความซับซ้อนของระบบราชการไทย จึงส่งผลให้การความทับซ้อนของการมอบหมายงาน และขาดดัชนีชี้วัดถึงการประสบความสำเร็จ ซึ่งจำเป็นอย่างมากที่จะต้องออกเป็นค่าประมาณการที่สามารถวัดได้ นอกจากนี้จากการระบุของแผน และนโยบายต่าง ๆ ไม่ได้มีการระบุถึงการยกระดับความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ถึงแม้ว่าจากการรวบรวมสถิติการเสียชีวิตเพื่อการศึกษา จะพบว่า มีจำนวนผู้เสียชีวิตจำนวนมากเสียชีวิตด้วยรถจักรยานยนต์ โดยกว่า ร้อยละ 12 ที่เสียชีวิตเป็นนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

ทั้งนี้ จากการกำหนดแผนและนโยบายของแต่ละหน่วยงาน พบว่า ช่องว่างของการนำแผน และนโยบายไปปฏิบัติ คือ (1) การเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อนำมาใช้ในการกำหนดนโยบายในขั้นตอนเริ่มต้น ซึ่งเป็นขั้นตอนที่มีความสำคัญอย่างมาก ต่อการดำเนินงานต่อไปของแผนเพื่อบรรลุเป้าหมาย (2) การสื่อสารระหว่างหน่วยงาน และการสื่อสาร ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนสามารถตระหนักถึงความสูญเสียมากขึ้น (3) การมีส่วนร่วมของประชาชนและภาคส่วนเอกชน เนื่องจากในการวางแผน และนโยบาย ส่วนใหญ่มาจากกำหนดโดยคณะกรรมการแต่งตั้งด้วยสำนักนายกรัฐมนตรี หรือขึ้นตรงต่อสำนักนายกรัฐมนตรี และไม่ได้มีการกำหนดหน่วยงานโดยตรงไปยังหน่วยงานท้องถิ่น จึงทำให้การดำเนินการในระดับเชิงพื้นที่ไม่มีความเชื่อมโยงกันในระดับภูมิภาคและระดับท้องถิ่น ส่งผลให้ไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างตรงจุด และไม่สามารถลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นได้ โดยสามารถแสดงภาพรวมการกำหนดแผน นโยบายของหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ ดังภาพที่ 4.12



ภาพที่ 4.12 สรุปภาพรวมของแผน และนโยบายที่กำหนดของแต่ละหน่วยงานในประเทศไทยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2500 - 2564

4.3 การวิเคราะห์กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดระบบจราจรทางถนน มีกฎหมาย 3 ฉบับที่ตราขึ้นพร้อมกัน ใน พ.ศ. 2522 ซึ่งได้มีการปรับปรุงแก้ไข เพิ่มเติมสาระของกฎหมายอย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน ได้แก่

1. พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นพระราชบัญญัติที่ตราขึ้นเพื่อควบคุมการใช้ถนน
2. พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 เป็นพระราชบัญญัติที่ตราขึ้นเพื่อควบคุมการจราจร และป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางจราจร
3. พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 เป็นพระราชบัญญัติที่ตราขึ้นเพื่อควบคุมการจราจรและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางจราจร

ในประเทศไทยนั้นได้มีการส่งเสริมกฎหมายความปลอดภัยทางถนนเช่นกัน มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการกับความปลอดภัยทางถนน 3 ฉบับ ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับองค์ประกอบในการเกิดอุบัติเหตุ

ตารางที่ 4.6 สาระโดยสังเขปของกฎหมาย 3 ฉบับตามปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน

สาระสำคัญ	ปัจจัย		
	คน	ยานพาหนะ	การจัดสรรทรัพยากร
พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522	• การโดยสารรถประจำทาง • การจอดรับผู้โดยสาร • การรับรองโรงเรียนสอนขับรถ • คุณสมบัติของผู้ประจำรถ	• ใบอนุญาตจัดตั้งสถานตรวจสอบสภาพรถ • ใบอนุญาตและเครื่องหมายในการนำรถมาจดทะเบียนหรือเลิกใช้เพื่อขายหรือซ่อม • องค์ประกอบ อุปกรณ์และส่วนควบคุมของรถ • การจัดตั้งและดำเนินสถานขนส่ง	• อัตราส่วนการจัดสรรเงินภาษีรถยนต์ • การวางหลักทรัพย์เพื่อประกันความเสียหายอันเกิดแก่บุคคลภายนอกของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบรถยนต์
พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522	• ใบอนุญาตขับรถหลักสูตรโรงเรียนสอนขับรถ • การคาดเข็มขัดนิรภัย • สภาพเครื่องยนต์ อุปกรณ์รถยนต์	• การจดทะเบียนเครื่องหมายและการใช้รถ • การตรวจสอบสภาพรถที่จดทะเบียน • ลักษณะเข็มขัดนิรภัย • การกำหนดน้ำหนัก	• ภาษีประจำปี
พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522	• สัญญาณการจราจรและเครื่องหมายการจราจร • การทางเดินรถ	• ลักษณะของรถที่ใช้ในการเดินทาง	• ค่าใช้จ่ายการเคลื่อนย้ายรถหรือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายหรือยึดรถ

องค์กรอนามัยโลก ได้ให้ความสำคัญกับการส่งเสริมกฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนช่วยให้ผู้ใช้ถนนมีพฤติกรรมที่ดีขึ้น และสามารถลดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บ และการเสียชีวิตบนจราจรทางถนนได้ โดยเฉพาะกฎหมายเกี่ยวกับ 5 ปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญต่อความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ ความเร็ว เมาแล้วขับ การสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย และการใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ ดังตารางที่ 4.7 กล่าวได้ว่า การบังคับใช้

กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างจริงจังและต่อเนื่อง รวมถึงความตระหนักด้านความปลอดภัยทางถนนจะช่วยให้ผู้ใช้ทางถนนมีพฤติกรรมที่เปลี่ยนไป

ตารางที่ 4.7 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ 5 ปัจจัยเสี่ยง

กฎหมายเกี่ยวกับ 5 ปัจจัย	รายละเอียด
การลดความเร็วในการขับขี่	การจำกัดความเร็วสูงสุดเป็นแนวทางสำคัญในการลดความเร็วในการขับขี่ความเร็วสูงสุดในเขตเมืองควรต่ำกว่าหรือเท่ากับ 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อย่างไรก็ตามจะเห็นได้ว่ามีเพียง 47 ประเทศที่มีการดำเนินตามหลักปฏิบัติที่ดีในการจัดการกับความเร็ว และให้เจ้าหน้าที่ท้องถิ่นมีอำนาจพิจารณาลดความเร็วสูงสุดเพื่อให้ความเร็วอยู่ในระดับที่ปลอดภัยในพื้นที่
การลดพฤติกรรมเมาแล้วขับ	พฤติกรรมเมาแล้วขับเพิ่มโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรบนถนน เป็นสาเหตุของการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บรุนแรง มีเพียง 34 ประเทศที่บังคับใช้กฎหมายว่าด้วยพฤติกรรมเมาแล้วขับ ดังนั้นการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจำกัดแอลกอฮอล์ในเลือดไม่เกิน 0.05 กรัมต่อเดซิลิตร จะช่วยลดอุบัติเหตุที่มาจากเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ได้ ถ้ากำหนดแอลกอฮอล์ในเลือดระดับต่ำ ไม่เกิน 0.02 กรัมต่อเดซิลิตร จะช่วยลดอุบัติเหตุที่เกิดกับเยาวชน
การส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยและการพัฒนาคุณภาพหมวกนิรภัย	การใช้รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในหลายประเทศทำให้มีคนขี่รถจักรยานยนต์ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตมากขึ้น การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดความเสี่ยงได้ร้อยละ 40 และความเสี่ยงการบาดเจ็บได้ร้อยละ 70
การส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัย	การคาดเข็มขัดรัดนิรภัยช่วยลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุกับคนขับ และคนที่นั่งเบาะหน้าถึงร้อยละ 45-50 และลดความเสี่ยงได้รับการบาดเจ็บเล็กน้อยและสาหัสร้อยละ 25 และ 45 ตามลำดับ ส่วนคนนั่งเบาะหลัง การคาดเข็มขัดนิรภัยจะลดความเสี่ยงจากการได้รับบาดเจ็บสาหัสร้อยละ 75 และลดการได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยร้อยละ 25
การส่งเสริมให้ใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์	เบาะนิรภัยจะลดโอกาสที่เด็กจะเสียชีวิตเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้ปริมาณร้อยละ 54 ถึง 80

ที่มา: กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนระดับโลก, องค์การอนามัยโลก, 2558.

เมื่อจำแนกกฎหมายความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยกับกฎหมายความปลอดภัยทางถนนของมาตรฐานสากล โดยองค์การอนามัยโลกระบุถึง 5 ปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญต่อความปลอดภัยทางถนน ดังนี้ (การประเมินความปลอดภัยทางถนนในเชิงกฎหมายและเชิงสถาบัน, 2551)

(1) กฎหมายว่าด้วยอัตราความเร็วพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 เป็นกฎหมายจำกัดอัตราความเร็วสูงสุด โดยพระราชบัญญัติทางหลวงให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมว่าการกระทรวงมหาดไทยออกกฎกระทรวงความเร็วสูงสุด เห็นได้ว่ากฎหมายควบคุมอัตราความเร็วของไทย ที่บังคับใช้ในปัจจุบันยังไม่สอดคล้องกับมาตรฐานสากลที่จำกัดความเร็วสูงสุดในเขตเมืองควรต่ำกว่าหรือเท่ากับ 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่ประเทศไทยนั้นจำกัดความเร็วอยู่ที่ 60-80 กิโลเมตร

(2) กฎหมายว่าด้วยการเมาแล้วขับพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีข้อกำหนดเรื่องการเมาแล้วขับ และกฎกระทรวงฉบับที่ 16 ออกตามความในพระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดให้มีกระบวนการทดสอบเมาแล้วขับ จะเห็นได้ว่ากฎหมายไทยกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสอดคล้องกับมาตรฐานสากล คือ 0.05 กรัมต่อเดซิลิตร อย่างไรก็ตามควรลดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดจากที่กำหนดไว้ให้เหลือ 0.02 กรัมต่อเดซิลิตรหรือต่ำกว่า ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ทั่วไป หรือผู้ขับขี่มือใหม่ หรือเยาวชน นอกจากนี้มีประเด็นที่ไม่ครอบคลุมกรณีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะมีเมา

(3) กฎหมายว่าด้วยการสวมหมวกนิรภัยพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 122 กำหนดให้สวมหมวกนิรภัย และกฎกระทรวงฉบับที่ 14 ออกตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดกฎเกณฑ์ ว่าด้วยประเภทหมวกนิรภัยและการใช้สายหมวกนิรภัย เห็นได้ว่ากฎหมายไทยมีการกำหนดกฎหมวกนิรภัยค่อนข้างชัดเจน แต่พบว่าไม่ได้มีการกำหนดมาตรฐานหมวกนิรภัยสำหรับเด็ก

(4) กฎหมายว่าด้วยการใช้เบาะรัดนิรภัยปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่กำหนดให้มีการคาดเข็มขัดนิรภัยสำหรับเด็ก ซึ่งจากมาตรฐานสากล กล่าวว่าเบาะนิรภัยจะช่วยลดโอกาสที่เด็กจะเสียชีวิตเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้ปริมาณร้อยละ 54 ถึงร้อยละ 80

ทั้งนี้ จากการวิเคราะห์การบังคับใช้กฎหมายของการยกระดับความปลอดภัยทางถนน กฎหมายไม่ได้กำหนดอย่างครอบคลุมถึงผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีอยู่หลากหลายประเภท โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ไม่ได้มีกำหนดถึงปริมาณของแอลกอฮอล์ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ทำให้คนขาดความตระหนัก โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวที่ไม่ได้มีการศึกษาถึงระเบียบ ข้อบังคับของการใช้รถใช้ถนน จึงทำให้ส่งผลกระทบต่อถึงภาพลักษณ์ของการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งจะต้องมีการวิเคราะห์เพิ่มเติมถึงปัญหาที่พบเจอในพื้นที่ ซึ่งจะอธิบายในบทที่ 5

4.4 การวิเคราะห์องค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน

1) สำนักนายกรัฐมนตรี

สำนักนายกรัฐมนตรีมีลำดับศักดิ์เทียบเท่ากระทรวง มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับราชการทั่วไปของนายกรัฐมนตรี และคณะรัฐมนตรี รับผิดชอบการบริหารราชการทั่วไป เสนอแนะนโยบายและวางแผนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และความมั่นคง และราชการเกี่ยวกับงบประมาณ ระบบราชการ การบริหารงานบุคคล กฎหมายและการพัฒนากฎหมาย การติดตามและประเมินผลการปฏิบัติราชการ การปฏิบัติการกิจพิเศษ และราชการอื่นตามที่มีกฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักนายกรัฐมนตรี หรือส่วนราชการที่สังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี หรือที่มีได้อยู่ภายในอำนาจหน้าที่ของกระทรวงใดโดยเฉพาะ (สำนักนายกรัฐมนตรี, 2554)

2) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

เป็นหน่วยงานกลางเพื่อทำหน้าที่วางแผนพัฒนาประเทศ โดยมีหน้าที่และภารกิจหลักสำคัญ คือ การจัดทำแผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อใช้ประกอบและแนวทางในการพัฒนา โดยมีแนวทางในการดำเนินงาน ดังนี้

- (1) การจัดทำแผนพัฒนาฯ สศช. เป็นผู้ประสานงานและปรึกษาหารือกับกระทรวง ทบวง กรม รัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภาคเอกชน สถาบันการศึกษา องค์การพัฒนาเอกชน
- (2) การวิเคราะห์ พิจารณาแผนงานหรือโครงการ สศช.เป็นผู้จัดทำข้อคิดเห็นและข้อพิจารณาต่าง ๆ
- (3) ผลการปฏิบัติงานทั้งด้านการจัดทำแผนพัฒนาฯ และการวิเคราะห์แผนงาน หรือโครงการจะต้องเสนอให้คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาก่อนการนำเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาในขั้นสุดท้ายผลการพิจารณาเป็นประการใดขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของคณะรัฐมนตรี

นอกจากนี้คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ยังมีหน้าที่และภารกิจอื่นตามพระราชบัญญัติพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ.2521 ได้แบ่งออกเป็น 2 ระดับ คือ ระดับคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และระดับสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559) ดังตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.8 อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตามพรบ. พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ. 2521

หน่วยงานย่อยในสังกัด	อำนาจหน้าที่
คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	(1) เสนอแนะและให้ความเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมของประเทศต่อคณะรัฐมนตรี (2) พิจารณาแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติกับข้อเสนออื่น ๆ ของสศช. แล้วทำความเห็นเสนอต่อคณะรัฐมนตรี (3) เสนอความเห็นต่อรัฐมนตรีในกิจกรรมเกี่ยวกับการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมของประเทศตามที่นายกรัฐมนตรีขอให้พิจารณา (4) จัดให้มีการประสานงานระหว่างสศช. กับส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องทั้งในด้านการจัดทำแผนงานโครงการพัฒนาและในด้านการปฏิบัติตามแผนงานเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	(1) สำรองศึกษาและวิเคราะห์สถานะเศรษฐกิจและสังคมเพื่อใช้ในการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและการเสนอแนะนโยบายมาตรการทางเศรษฐกิจ และสังคมในการพัฒนาประเทศ

ตารางที่ 4.8 อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ตามพรบ. พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ. 2521 (ต่อ)

หน่วยงานย่อยในสังกัด	อำนาจหน้าที่
	(2) วิเคราะห์ ประเมินแผนงานและโครงการพัฒนาของส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์และแนวทางการพัฒนา (3) ติดตามและประเมินผลแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมทั้งแผนงานโครงการพัฒนาของส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ (4) การประสานการพัฒนาเพื่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ รวมทั้งการเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ เพื่อพัฒนาไปสู่ประชาชนทุกกลุ่มอาชีพให้เกิดความรู้ ความเข้าใจตลอดจนเสริมสร้างการมีส่วนร่วมในการพัฒนา

3) กระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมถูกแต่งตั้งจากพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 กำหนดให้กระทรวงคมนาคม ให้มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการขนส่ง ธุรกิจการขนส่ง การวางแผนจราจร และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมโดยตรง โดยมีพันธกิจสำคัญ คือ การกำกับ บริหาร พัฒนาการก่อสร้าง วางนโยบายการพัฒนา เพื่อปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการจัดการ การบริการของการขนส่ง และการจราจรให้มีคุณภาพ โดยในส่วนการวางแผนนโยบายนั้นจะเกิดเป็นแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมที่สอดคล้องกับเป้าหมายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงต่อไป เช่น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท (กระทรวงคมนาคม, 2558)

4) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเกิดจากการโอนอำนาจหน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) อำนาจหน้าที่ของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ในส่วนของสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและสื่อสาร และอำนาจหน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์บางส่วน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ดูแลโดยผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นหัวหน้าส่วนราชการและทำหน้าที่เป็นกรรมการและเลขานุการของคณะกรรมการ จัดระบบ การจราจรทางบก มีภารกิจหลักในการเสนอแนะนโยบาย และจัดทำแผนการขนส่ง การจราจร ความปลอดภัยจากการขนส่ง ประสานแผนด้านการขนส่งในแต่ละด้าน ให้สอดคล้องกับแผนหลักด้านการขนส่งของกระทรวงคมนาคม เพื่อให้นโยบายมีความเป็นเอกภาพ (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2559) มีรายละเอียดพันธกิจที่สำคัญดังนี้

- (1) เสนอแนะนโยบาย มาตรการ มาตรฐาน และบูรณาการการจัดทำแผนด้านการขนส่งและจราจร รวมทั้งการขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติ
- (2) ส่งเสริมความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อมในระบบขนส่งและจราจร

5) กรมขนส่งทางบก

มีภารกิจหลักเกี่ยวกับ การจัดระบบ การจัดระเบียบการขนส่งทางบก โดยการกำกับ ดูแล ตรวจสอบ ให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประสานและวางแผน ให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่น ๆ เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกเกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย (กรมขนส่งทางบก, 2559) มีรายละเอียดพันธกิจที่สำคัญดังนี้

- (1) พัฒนาระบบควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้ได้มาตรฐาน และมีความปลอดภัย
- (2) พัฒนาวัตถกรรมการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน และบังคับใช้กฎหมาย
- (3) พัฒนาและส่งเสริมการให้บริการระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพ และมีสำนึกรับผิดชอบต่อ
- (4) บริหารจัดการองค์กรตามหลักธรรมาภิบาล

6) กรมทางหลวง

มีภารกิจหลักในการวิจัย พัฒนางานก่อสร้าง บำรุงรักษาทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทาน ร่วมมือและประสานงานกับองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และ ทางหลวงสัมปทาน รวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง มีรายละเอียดพันธกิจที่สำคัญดังนี้

- (1) พัฒนาระบบทางหลวง ให้เกิดความเชื่อมต่อ การเข้าถึง และความคล่องตัวที่สมบูรณ์ เพื่อขับเคลื่อนประเทศทั้งด้านเศรษฐกิจ และสังคม
- (2) ควบคุมดูแลระดับการให้บริการและความปลอดภัยบนทางหลวงให้ได้มาตรฐานเพื่อคุณภาพการให้บริการที่ดี
- (3) พัฒนาระบบบริหารองค์กรตามธรรมาภิบาล

7) กรมทางหลวงชนบท

มีภารกิจหลักเกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง การก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวง ให้มีโครงข่ายทางหลวงที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง (กรมทางหลวงชนบท, 2556) มีรายละเอียดพันธกิจที่สำคัญดังนี้

- (1) พัฒนา และยกระดับมาตรฐานทางหลวงชนบท เพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่ง การท่องเที่ยว
- (2) พัฒนาเมืองอย่างบูรณาการและยั่งยืน แก้ไขปัญหาการจราจร โดยการสร้างทางเชื่อม ทางเลี้ยว ทางลัด
- (3) สนับสนุน และส่งเสริมการพัฒนาทางหลวงท้องถิ่นให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ตลอดจนพัฒนาองค์กรตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการไทย

8) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

เพื่อลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจของประเทศ จัดให้มีการพัฒนา ปรับปรุงทางพิเศษให้เป็นไปตามมาตรฐานและปลอดภัย ให้บริการอย่างมีนวัตกรรม รวมทั้งบริหารจัดการสินทรัพย์อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อ

เสริมสร้างศักยภาพการดำเนินธุรกิจทางพิเศษและประโยชน์ต่อสังคม รวมทั้งพัฒนาระบบบริหารจัดการ และการลงทุน เพื่อเพิ่มมูลค่าองค์กร (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย, 2553) มีรายละเอียดพันธกิจที่สำคัญดังนี้

- (1) เสริมสร้างศักยภาพการดำเนินธุรกิจทางพิเศษและประโยชน์ต่อสังคม
- (2) ปรับปรุงทางพิเศษให้เป็นไปตามมาตรฐานและปลอดภัย

9) กระทรวงมหาดไทย

โดยภารกิจและอำนาจหน้าที่ของกระทรวงมหาดไทย สามารถสรุปได้ 4 ประการ (กระทรวงมหาดไทย, 2559) ได้แก่

- (1) ด้านการเมืองการปกครอง กระทรวงมหาดไทยมีความรับผิดชอบเกี่ยวกับการอำนวยการเลือกตั้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมทางการเมืองทุกระดับ ส่งเสริมการปกครองระบอบประชาธิปไตย และการบริหาร หน่วยราชการส่วนภูมิภาค ส่วนท้องถิ่น และการรักษาความมั่นคง
- (2) ด้านเศรษฐกิจ กระทรวงมหาดไทยมีความรับผิดชอบเกี่ยวกับการส่งเสริมอาชีพและความเป็นอยู่ของประชาชน ซึ่งจะต้องประสาน และร่วมมือกันอย่างใกล้ชิดกับส่วนราชการต่าง ๆ
- (3) ด้านสังคม กระทรวงมหาดไทยมีความรับผิดชอบเกี่ยวกับการพัฒนาเยาวชน และการรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคม
- (4) ด้านการพัฒนาทางกายภาพ กระทรวงมหาดไทยมีความรับผิดชอบเกี่ยวกับการจัดชุมชนการจัดที่ดิน การให้บริการขั้นพื้นฐานในชนบท การจัดผังเมืองรวม ผังเมืองเฉพาะ และการให้บริการสาธารณูปโภคในเขตเมืองทั้งนี้กระทรวงมหาดไทยยังมีพันธกิจหลักอันสอดคล้องกับภารกิจและอำนาจหน้าที่ข้างต้น คือ การดูแลรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคม โดยส่งเสริมสนับสนุน การป้องกัน บรรเทาและฟื้นฟูจากสาธารณภัยเพื่อความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน (กระทรวงมหาดไทย, 2559)

10) กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เพื่อให้เป็นหน่วยงานหลัก ในการปฏิบัติการกิจที่เข้าซ้อนอยู่ในหน่วยงานอื่น ๆ ให้เป็นระบบ เพื่อประโยชน์ของประชาชนและประเทศชาติเป็นหลัก โดยมีภารกิจหน้าที่ในการจัดทำแผนแม่บท วางมาตรการ ส่งเสริมสนับสนุน การป้องกัน บรรเทาและฟื้นฟูจากสาธารณภัย โดยกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัย สร้างระบบป้องกัน เตือนภัย ฟื้นฟูหลังเกิดภัย และการติดตามประเมินผล เพื่อให้หลักประกันในด้านความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และส่วนการบริหารราชการส่วนกลางของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ประกอบด้วย กรมการเร่งรัดพัฒนาชนบท กองป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน (กรมการปกครอง) สำนักงานคณะกรรมการป้องกันภัยอุบัติเหตุ สำนักงานปลัด (สำนักงานกฤษฎีกา) กองสงเคราะห์ผู้ประสบภัย (กรมประชาสัมพันธ์) และกรมการพัฒนาชุมชน

หากพิจารณา จะเห็นว่าอำนาจหน้าที่ในการดำเนินงานมีบทบาทที่คลุมเครือ การทับซ้อนของหน่วยงานนี้อาจก่อให้เกิดความไม่ชัดเจนของหน่วยงาน นำมาซึ่งปัญหาในการปฏิบัติงาน ซึ่งกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยมีพันธกิจที่สำคัญ (กรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2558) ดังนี้

- (1) พัฒนาระบบ กลไกการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัยของประเทศไทยและดำเนินการจัดการสาธารณภัย ทั้งก่อนเกิดภัย ขณะเกิดภัย และหลังเกิดภัยให้มีมาตรฐานสากล
- (2) บูรณาการความร่วมมือองค์กร และเครือข่ายด้านการจัดการสาธารณภัยทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ
- (3) พัฒนาระบบ ทรัพยากร และเครือข่ายให้มีความพร้อมและเพียงพอในการป้องกัน และลดความเสี่ยงจากสาธารณภัยอย่างมีประสิทธิภาพ
- (4) ศึกษาวิจัย และพัฒนาองค์ความรู้ด้านการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย
- (5) เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ และถ่ายทอดความรู้ด้านการจัดการความเสี่ยงจากสาธารณภัย เพื่อสร้างการรับรู้และตระหนักให้แก่ทุกภาคส่วน
- (6) ช่วยเหลือสงเคราะห์ผู้ประสบภัยและบรรเทาทุกข์ในเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัย พัฒนาระบบการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยในเบื้องต้นให้ทั่วถึงและเป็นธรรม
- (7) ฟื้นฟูบูรณะพื้นที่ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายจากสาธารณภัยให้กลับสู่สภาพปกติโดยเร็ว และพัฒนาให้ดีขึ้นกว่าเดิม
- (8) ติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงานตามแผนป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัยในแต่ละระดับ อีกทั้งกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยยังทำหน้าที่เป็นเลขานุการของการประสานงานหลักของคณะกรรมการนโยบายการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน เนื่องจากผู้ว่าราชการจังหวัดและผู้บริหารท้องถิ่นอยู่ในสังกัดกระทรวงมหาดไทย และต้องการที่จะสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนจากล่างขึ้นบน

11) กระทรวงสาธารณสุข

ภารกิจหลักคือ พัฒนานโยบาย กำกับ ติดตาม ประเมินผล และบริหารจัดการหน่วยบริการและขับเคลื่อนนโยบายสู่การปฏิบัติ รวมทั้งมีพันธกิจที่สำคัญคือ การพัฒนาและอภิบาลระบบสุขภาพอย่างมีส่วนร่วม และยั่งยืน (กระทรวงสาธารณสุข, 2556) ทั้งนี้กระทรวงสาธารณสุขยังมีหน่วยงานในสังกัดที่เกี่ยวข้องกับการติดตามประเมินผล และการจัดการดูแลหลังการเกิดอุบัติเหตุ คือ กรมควบคุมโรค และกรมอนามัยตามลำดับ

(1) กรมควบคุมโรค

ภารกิจที่สำคัญคือ ศึกษา ค้นคว้า วิจัย พัฒนาและกำหนดมาตรฐานทางวิชาการ เทคโนโลยี พัฒนาเครือข่ายและบุคลากรด้านป้องกันควบคุมโรค ประสานนโยบายและแผนป้องกันควบคุมโรคและภัยรวมถึงสร้างเครือข่ายความร่วมมือกับนานาชาติประเทศหรือองค์กรระหว่างประเทศในการป้องกันควบคุมโรคและปัญหา

สุขภาพระหว่างประเทศ โดยมีพันธกิจที่สำคัญคือ วิจัย พัฒนา และถ่ายทอดองค์ความรู้เทคโนโลยีการป้องกันควบคุมโรคที่ได้ มาตรฐาน และสามารถประยุกต์ใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประชาชน (กรมควบคุมโรค, 2558)

(2) กรมอนามัย

ภารกิจที่สำคัญ คือ ทำหน้าที่ในการสังเคราะห์ใช้ความรู้และดูภาพรวม เพื่อกำหนดนโยบายและออกแบบระบบส่งเสริมสุขภาพและอนามัยสิ่งแวดล้อม โดยการประสานงาน สร้างความร่วมมือและกำกับดูแล เพื่อให้เกิดความรับผิดชอบต่อการดำเนินงาน (กรมอนามัย, 2559)

12) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

สำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นหน่วยงานหลักของประเทศไทยที่ทำการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจร โดยมีหน่วยงานย่อย 3 หน่วยงานที่ทำการจัดเก็บอุบัติเหตุจราจรทางบก ได้แก่ ศูนย์ข้อมูลสารสนเทศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ อีก 2 หน่วยงานย่อย คือ ศูนย์ปฏิบัติการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ทำการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางบก รวมทั้งผลจับกุมในช่วงเทศกาล และกองแผนงาน สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ทำการจัดเก็บและรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางบกในช่วงเทศกาล (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2556)

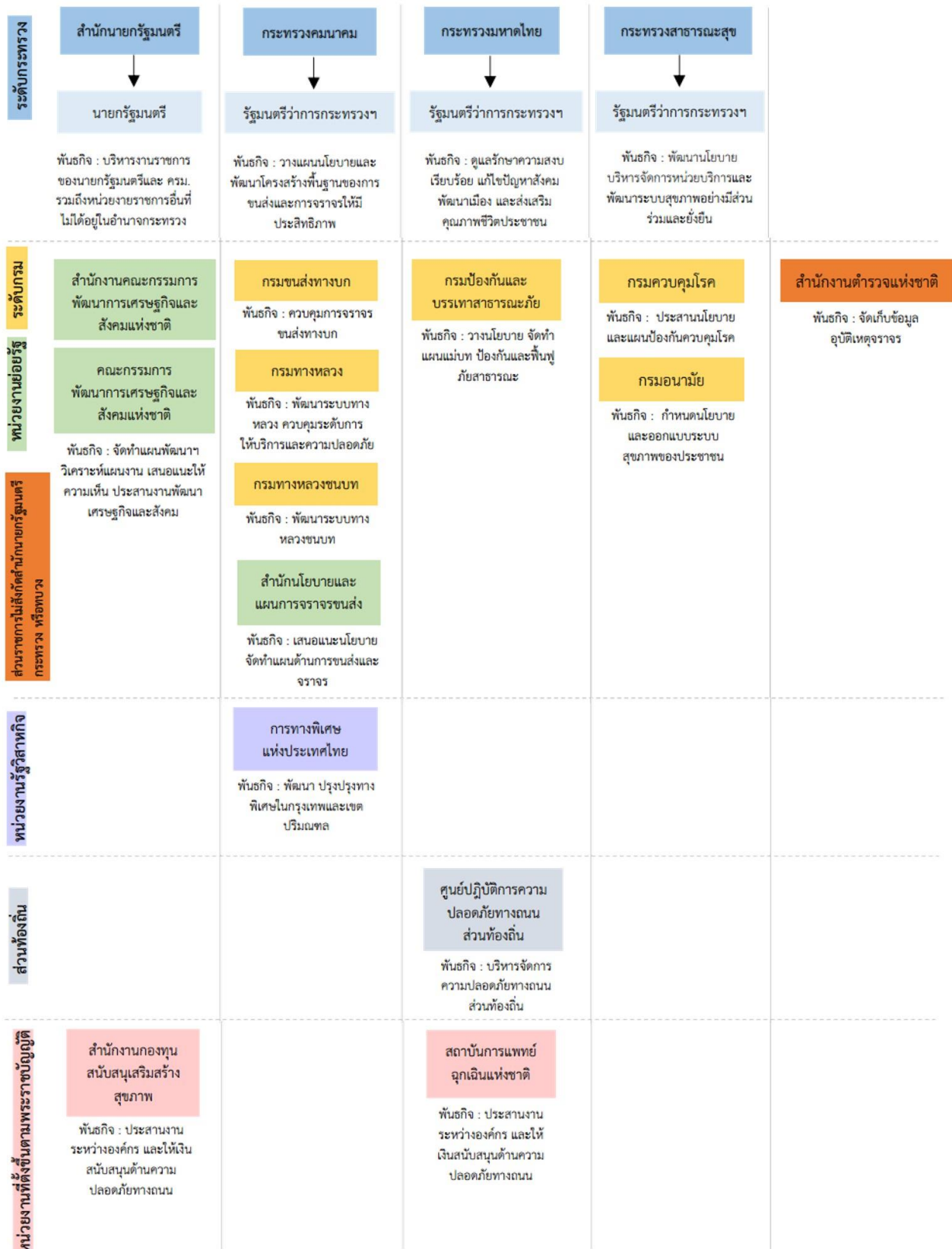
13) หน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติ

1. สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (สพฉ.) เป็นสถาบันที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการแพทย์ฉุกเฉิน พ.ศ.2551 เพื่อเป็นองค์กรรับผิดชอบการบริหารจัดการ การประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐ และเอกชน รวมถึงส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่นให้เข้ามามีบทบาทในการบริหารจัดการบริการการแพทย์ฉุกเฉิน และมีพันธกิจที่สำคัญดังนี้ (สถาบันการแพทย์ฉุกเฉิน, 2557) ดังนี้

- (1) พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉินให้ได้มาตรฐานสามารถเข้าถึงได้และเท่าเทียม
- (2) ส่งเสริมภาคีเครือข่ายให้มีความเข้มแข็งและมีการบริหารกิจการที่ดีอย่างมีส่วนร่วม
- (3) พัฒนาการแพทย์ฉุกเฉินให้พร้อมรับภาวะสาธารณภัย
- (4) พัฒนาระบบการเงินเพื่อสนับสนุนการแพทย์ฉุกเฉินให้เพียงพอและยั่งยืน
- (5) ประสานความร่วมมือด้านการแพทย์ฉุกเฉินกับประชาคมอาเซียนและนานาชาติ

2. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) โดยหน้าที่หลักในด้านความปลอดภัยทางถนน คือ ส่งเสริมการประสานงานระหว่างองค์กรรัฐกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมทั้งให้เงินสนับสนุนแก่คณะทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัดศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนน หน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน เครือข่ายลดอุบัติเหตุ ซึ่งงบประมาณหลักของ สสส. ที่ได้จากรัฐสวัสดิการและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์นั้นจะถูกนำมาใช้ส่งเสริมความปลอดภัย (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ, 2556) จากข้างต้นที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่าความปลอดภัยทางถนนเป็นประเด็นสหวิชาที่เกี่ยวข้องกับหลายภาคส่วน มีองค์กรรัฐที่ดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งระดับนโยบาย อำนวยการ และการปฏิบัติการ ถึงแม้จะเป็นการบริหารงานแบบสหวิชา แต่การบริหารจัดการยังเป็นการบริหารจัดการแบบแยกส่วน ทำให้การทำงานนั้นไม่มีความเชื่อมโยงและต่อเนื่องเท่าที่ควร ดังภาพที่ 4.13

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่



ภาพที่ 4.13 หน่วยงานและพันธกิจด้านความปลอดภัยทางถนน

นอกจากนี้ เมื่อจำแนกบทบาทขององค์กรตาม 5 เสาหลักความปลอดภัย มีองค์กรหลักที่เกี่ยวข้องคือ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมควบคุมโรค และสถาบันการแพทย์ฉุกเฉิน สามารถจำแนกได้ดังตารางที่ 4.9 เห็นได้ว่าองค์กรที่รับผิดชอบเสาหลักผู้ใช้นั้นที่ปลอดภัย คือ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกรมควบคุมโรค องค์กรที่รับผิดชอบเสาหลักถนนและการเดินทางที่ปลอดภัย คือ กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท และองค์กรที่รับผิดชอบยานพาหนะที่ปลอดภัย คือ กรมขนส่งทางบก แต่ยังไม่มีการใดที่รับผิดชอบเสาหลักการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนเป็นการเฉพาะ (การประเมินความปลอดภัยทางถนนในเชิงกฎหมายและสถาบัน, 2558)

ตารางที่ 4.9 บทบาทขององค์กรรัฐจำแนกตาม 5 เสาหลักความปลอดภัย

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	เสาหลักที่ 1	เสาหลักที่ 2	เสาหลักที่ 3	เสาหลักที่ 4	เสาหลักที่ 5
	การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน	ถนนและการเดินทางที่ปลอดภัย	ยานพาหนะที่ปลอดภัย	ผู้ใช้นั้นที่ปลอดภัย	การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ
กรมขนส่งทางบก					
กรมทางหลวง					
กรมทางหลวงชนบท					
กรมควบคุมโรค					
กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย					
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ					
สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ					
กระทรวงศึกษาธิการ					

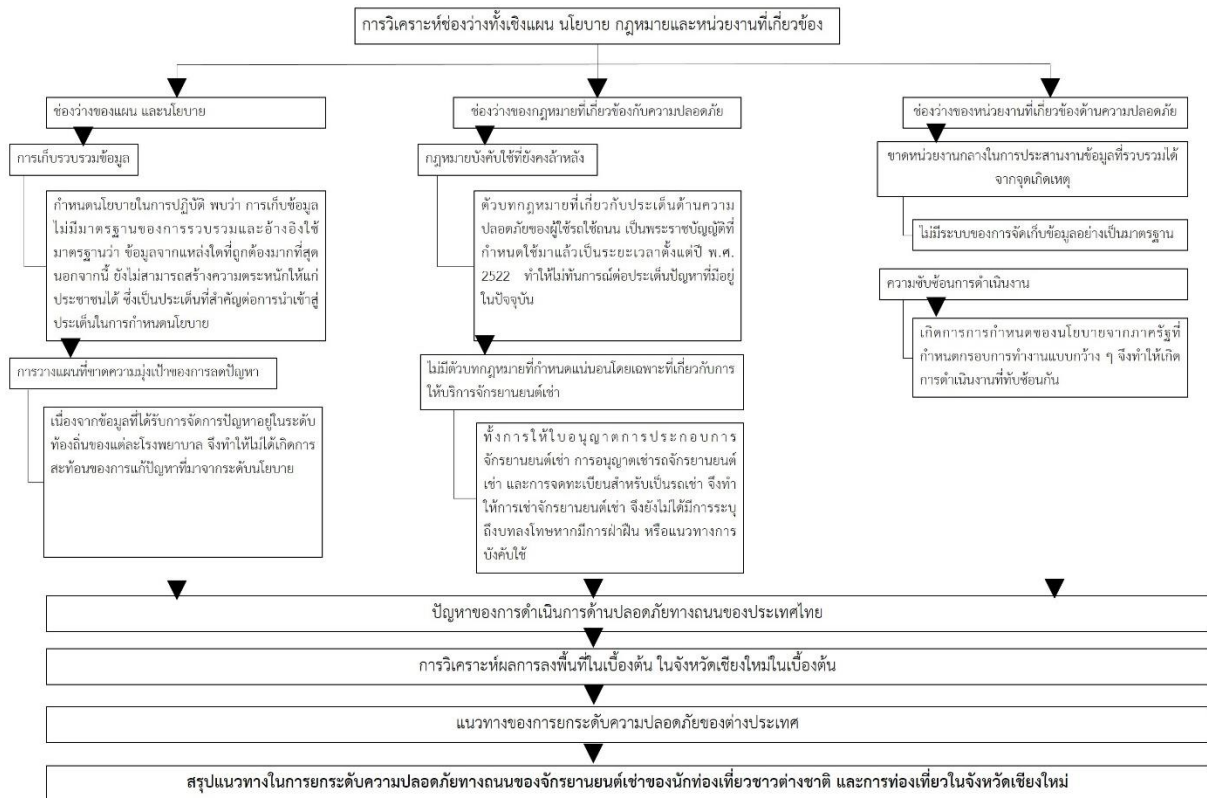
ดังนั้น จากการวิเคราะห์การดำเนินการขององค์กรที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน สามารถกล่าวได้ว่า ภารกิจของแต่ละหน่วยงาน มีการกำหนดภารกิจหน่วยงานตามกระทรวงที่หน่วยงานดำรงอยู่ โดยส่วนใหญ่ในด้านการจัดการเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนน จะถูกระบุให้ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสภาพแวดล้อมของถนน เพื่อยกระดับคุณภาพของการเดินทาง ซึ่งเป็นเพียงหนึ่งปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนเท่านั้น อย่างไรก็ตาม จากการวิเคราะห์จากภารกิจของหน่วยงานในระดับกรม พบว่า กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย เป็นหน่วยงานที่ครอบคลุมระบบของการดำเนินการด้านการยกระดับความปลอดภัยทางถนนมากที่สุด โดยมีทั้งภารกิจของการเก็บข้อมูล ก่อน ระหว่างและหลังเกิดอุบัติเหตุ การพัฒนาและวิจัย รวมถึงการสร้างความร่วมมือระหว่างองค์กร ทั้งในและต่างประเทศ นอกจากนี้ หากวิเคราะห์ในเชิงความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติไม่ได้มีการระบุถึงแนวทางการดำเนินของแต่ละหน่วยงาน รวมถึงไม่มีการกำหนดอยู่ในภารกิจของการดำเนินงาน จึงทำให้ปัญหารถจักรยานยนต์เช่าของ

นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ จึงยังไม่ได้ได้รับความตระหนักรู้จากหน่วยงานของภาครัฐ ซึ่งเป็นหน่วยงานที่แรงผลักดันต่อการกำหนดนโยบาย จึงสามารถวิเคราะห์ได้ ดังนี้

จากการวิเคราะห์ช่องว่างทั้งเชิงแผน นโยบาย กฎหมายและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องล้วนมีช่องว่างระหว่างนำแผนไปปฏิบัติ โดยเริ่มต้นตั้งแต่กระบวนการการเก็บรวบรวมข้อมูลของการจัดแผน นโยบาย และมาตรการทางกฎหมาย ซึ่งไม่มีการระบุถึงการให้บริการจักรยานยนต์เช่า โดยมีรายละเอียด ดังนี้ (ภาพที่ 4.14)

1. **ช่องว่างของแผน และนโยบาย** คือ (1) การเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อกำหนดนโยบายในการปฏิบัติ พบว่า การเก็บข้อมูลไม่มีมาตรฐานของการรวบรวมและการอ้างอิงใช้มาตรฐานว่า ข้อมูลจากแหล่งใดที่ถูกต้องมากที่สุด นอกจากนี้ ยังไม่สามารถสร้างความตระหนักให้แก่ประชาชนได้ ซึ่งเป็นประเด็นที่สำคัญต่อการนำเข้าสู่ประเด็นในการกำหนดนโยบาย รวมถึง (2) การวางแผนที่ขาดความมุ่งเป้าของการลดปัญหาอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ เนื่องจากข้อมูลที่ได้รับนั้นการจัดการปัญหาอยู่ในระดับท้องถิ่นของแต่ละโรงพยาบาล จึงทำให้ไม่ได้เกิดการสะท้อนของการแก้ปัญหาที่มาจากระดับนโยบาย
2. **ช่องว่างของกฎหมาย** คือ (1) กฎหมายบังคับใช้ที่ยังคงล้าหลัง โดยกฎหมายที่เกี่ยวกับประเด็นด้านความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน เป็นพระราชบัญญัติที่กำหนดใช้มาแล้วเป็นระยะเวลาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2522 ทำให้ไม่ทันการณ์ต่อประเด็นปัญหาที่มีอยู่ในปัจจุบัน (2) ไม่มีกฎหมายที่กำหนดแน่นอนโดยเฉพาะที่เกี่ยวกับการให้บริการรถจักรยานยนต์เช่า ทั้งการให้ใบอนุญาตการประกอบการรถจักรยานยนต์เช่า การอนุญาตเช่ารถจักรยานยนต์ และการจดทะเบียนสำหรับเป็นรถจักรยานยนต์เช่า จึงทำให้การเช่าจักรยานยนต์ จึงยังไม่ได้มีการระบุถึงบทลงโทษหากมีการฝ่าฝืน หรือแนวทางการบังคับใช้ปฏิบัติจึงทำให้เมื่อเกิดอุบัติเหตุจึงไม่สามารถดำเนินการตามขั้นตอนของการสืบสวนได้อย่างสมบูรณ์
3. **ช่องว่างของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัย** (1) ขาดหน่วยงานกลางในการประสานงานข้อมูลที่รวบรวมได้จากจุดเกิดเหตุ และไม่มีระบบของการจัดเก็บข้อมูลอย่างเป็นมาตรฐาน (2) ความซับซ้อนการดำเนินงาน เกิดการกำหนดของนโยบายจากภาครัฐที่กำหนดกรอบการทำงานไม่ชัดเจน จึงทำให้เกิดการดำเนินงานที่ทับซ้อนกัน

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่



ภาพที่ 4.14 ช่องว่างการดำเนินงานของการยกระดับความปลอดภัยทางถนน

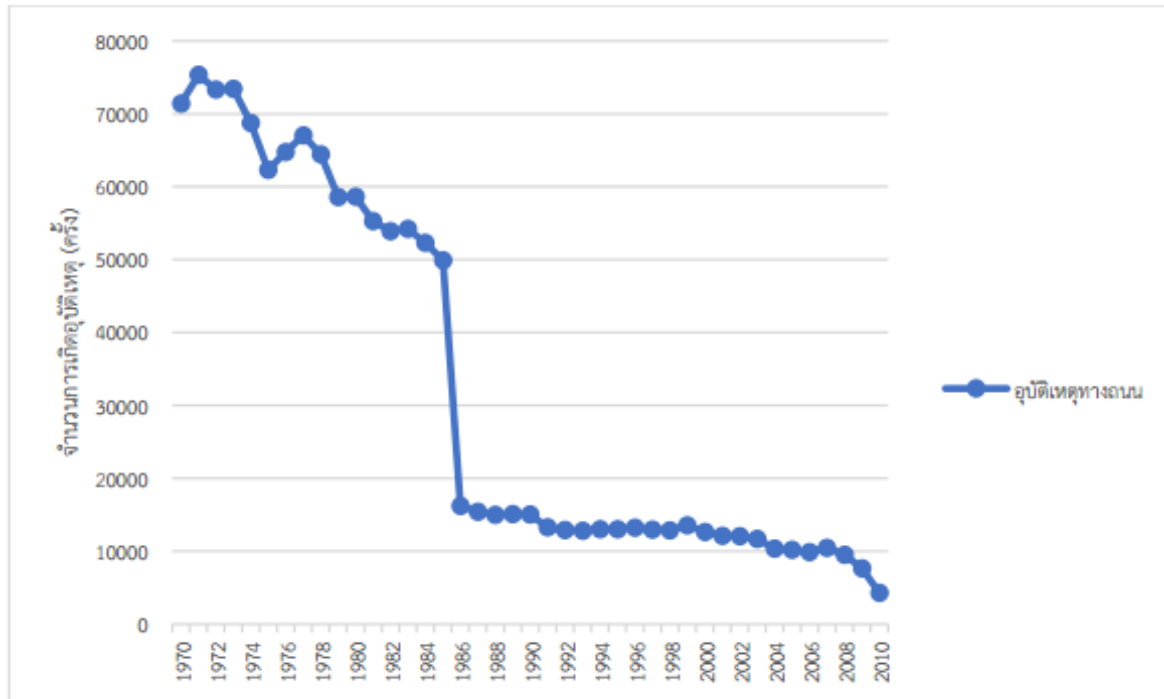
ทั้งนี้ จากการวิเคราะห์ที่ผ่านมา สามารถนำมาใช้ในการเปรียบเทียบกับแนวทางของการยกระดับความปลอดภัยของต่างประเทศ เพื่อเป็นแนวทางเบื้องต้นของการพัฒนาด้านความปลอดภัยในประเทศไทย หลังจากนั้นจะทำการวิเคราะห์ผลการลงพื้นที่ในเบื้องต้น และสรุปแนวทางในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ในการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่

4.5 กรณีศึกษาของประเทศที่ประสบความสำเร็จ

4.5.1 ประเทศเนเธอร์แลนด์

ประเทศเนเธอร์แลนด์ถือเป็นประเทศที่ประสบความสำเร็จในการจัดการความปลอดภัยทางถนนอันดับต้นของโลก จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงปี ค.ศ. 1970-2016 พบว่า ในปี ค.ศ. 1950 มีจำนวนผู้เสียชีวิตเฉลี่ย 1,000 คน และมีจำนวนที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในปี ค.ศ. 1972 อุบัติเหตุทางถนนนั้นเกิดกับผู้ขับขี่จักรยานยนต์มากที่สุด รองลงมาคือ คนเดินเท้า และคนปั่นจักรยาน เนื่องด้วยพฤติกรรมเสี่ยงของผู้คนในการขับขี่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุเช่นกัน กล่าวคือ ไม่มีความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่ ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนที่สูงขึ้น ต่อมาในช่วงปี ค.ศ. 1990 ได้เกิดแผนนโยบายความปลอดภัยที่ยั่งยืน มุ่งเน้น 3 หลักการของการจัดการความปลอดภัยทางถนน คือ การมีหน้าที่ที่ชัดเจนของถนน การเป็นหนึ่งเดียวของทิศทาง และความสามารถคาดการณ์ได้ของผู้ขับขี่ แต่แผนความปลอดภัยที่ยั่งยืนนี้ยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร เห็นได้ว่าจำนวนผู้เสียชีวิตทางถนนได้เพิ่มจนถึงจุดสูงสุด 3,000 คน ในช่วงปี 1997-

2002 และจำนวนอุบัติเหตุได้ลดลงอย่างต่อเนื่อง ต่อมาได้มีการพัฒนาแผนความปลอดภัยทางถนนที่ยั่งยืน โดยเพิ่ม 2 หลักการความปลอดภัย เป็น 5 หลักการ คือ การมีหน้าที่ที่ชัดเจนของถนน การเป็นหนึ่งเดียวของทิศทาง และความสามารถคาดการณ์ได้ของผู้ขับขี่ การให้อภัยในสิ่งแวดล้อมและผู้ใช้รถใช้ถนน และความตระหนักของรัฐบาลในการรับผิดชอบหน้าที่ แผนความปลอดภัยทางถนนนี้ถือว่าประสบความสำเร็จ จำนวนเกิดอุบัติเหตุลดลงถึงร้อยละ 6 ของจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บใน ปี ค.ศ. 2016 จำนวนผู้เสียชีวิตทางถนนเหลือเพียง 621 คน ดังภาพที่ 4.15 (Institute for road safety research; Wegman et al., 2006)



ภาพที่ 4.15 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุปี พ.ศ. 1970 - 2010

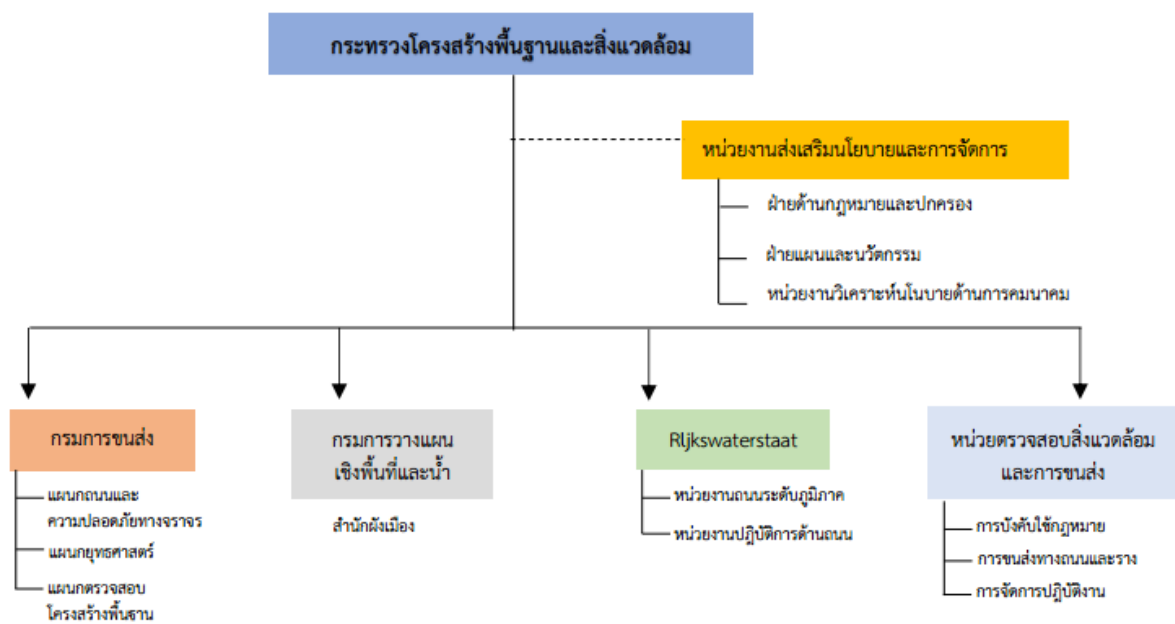
ที่มา: International Transport Forum, 2016.

ในการจัดการความปลอดภัยทางถนนนั้นประเทศเนเธอร์แลนด์ได้มีการกำหนด 3 เสาหลักของนโยบายความปลอดภัยทางถนน คือ การประสานงาน วิธีการบูรณาการ และความปลอดภัยที่ยั่งยืน (Road safety strategy plan, 2011) มีรายละเอียดดังนี้

1. การประสานงาน ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในแต่ละภาคส่วนมากขึ้น ทั้งภาครัฐ ภาคท้องถิ่น ภาคเอกชน และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากเพียงส่วนกลางนั้นไม่สามารถที่จะแก้ไขปัญหาได้ทั้งหมด รวมถึงมีการสร้างความรู้ ความเข้าใจ ให้กับภาคประชาชน
2. วิธีการบูรณาการ เป็นการมองแบบองค์รวม กล่าวคือในการปฏิบัติงานนั้นต้องอาศัยการมีส่วนร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และมีการประยุกต์ใช้นวัตกรรมในการจัดการกับปัญหาความปลอดภัยทางถนน

3. ความปลอดภัยที่ยั่งยืน เป็นนโยบายที่ประสบความสำเร็จของเนเธอร์แลนด์ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา เพื่อสร้างความตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญ และมีการนำมาใช้กับถนนสายรองและพื้นที่ชุมชนมากขึ้น

ด้านโครงสร้างองค์กรการจัดการความปลอดภัยทางถนนนั้น อยู่ในความดูแลของกระทรวงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งแวดล้อม (Ministry of Infrastructure and Environment) ซึ่งจะทำหน้าที่ออกนโยบายสู่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และจะเห็นได้ว่าในด้านการขนส่งนั้นรับผิดชอบทั้งระบบขนส่ง รวมถึงดูแลถนนและความปลอดภัยของการจราจร และยังประกอบด้วยกรมการวางแผนเชิงพื้นที่และน้ำ ซึ่งประเทศเนเธอร์แลนด์ให้ความสำคัญกับการวางแผนในเชิงพื้นที่ เนื่องจากมองว่าการวางแผนทางกายภาพจะส่งผลต่อการเดินทางที่ปลอดภัย รวมถึงมีการจัดตั้งหน่วยงานเฉพาะด้านที่ดูแลความปลอดภัยทางถนน ซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในแต่ละภูมิภาคของประเทศ สำหรับประเทศไทยที่ได้จัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เป็นหน่วยงานที่ดูแลความปลอดภัยทางถนน แต่ในประเทศไทยนั้นได้แยกหน่วยงานนี้ไปอยู่ในกระทรวงมหาดไทย ดังภาพที่ 4.16



ภาพที่ 4.16 โครงสร้างกระทรวงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งแวดล้อม

ที่มา: Ministry of Infrastructure and Environmental, 2017.

จากกรณีศึกษาของประเทศเนเธอร์แลนด์ จะเห็นว่าในการวางนโยบายได้ทำการศึกษาบริบทเชิงพื้นที่ของตนเองว่าเป็นอย่างไร และวางนโยบายเพื่อให้สอดคล้องกันในพื้นที่ รวมถึงมอบหมายในระดับหน่วยงานแบ่งแยกกันโดยชัดเจน โดยมีทั้งหน่วยตรวจสอบหน่วยวางแผนหน่วยควบคุม จึงสามารถดำเนินการขนานกัน รวมถึงสร้างเสาหลักของการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของตนเอง เพื่อให้เกิดการสร้างวาระแห่งชาติและสร้างความตระหนักให้แก่ประชาชนในการปฏิบัติตาม

ทั้งนี้ จากกรณีของประเทศเนเธอร์แลนด์ หากนำมาประยุกต์ใช้กับการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยว คือ การระบบหน่วยงานให้เกิดการประสานงานในระดับเดียวกัน รวมถึงการวางแผนที่สอดคล้องกับลักษณะเชิงพื้นที่ เนื่องจากพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ เป็นจังหวัดที่มีสถานที่ท่องเที่ยวจำนวนมาก ประกอบกับพื้นที่มีลักษณะเป็นป่า เขาที่มีความลาดชันสูง จึงทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากยิ่งขึ้น

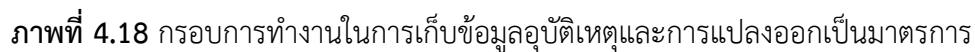
4.5.2 ประเทศญี่ปุ่น

จากรายงานองค์การสหประชาชาติ (WHO) ในปี 2558 ญี่ปุ่นมีสถิติการเสียชีวิตบนถนน 5 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในอดีตนั้นญี่ปุ่นประสบกับปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่สูงมาก เป็นผลเนื่องจากการเติบโตอย่างรวดเร็วของเศรษฐกิจในช่วงปลายทศวรรษ 1950 ถึง 1970 ซึ่งในช่วงปี 1960 อุบัติเหตุทางถนนได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ถือเป็นมหาสงครามการจราจร รวมถึงช่วงเวลานี้เกิดสงครามชิโน-ญี่ปุ่น ทำให้ในปี 1970 มีจำนวนผู้เสียชีวิตมาก

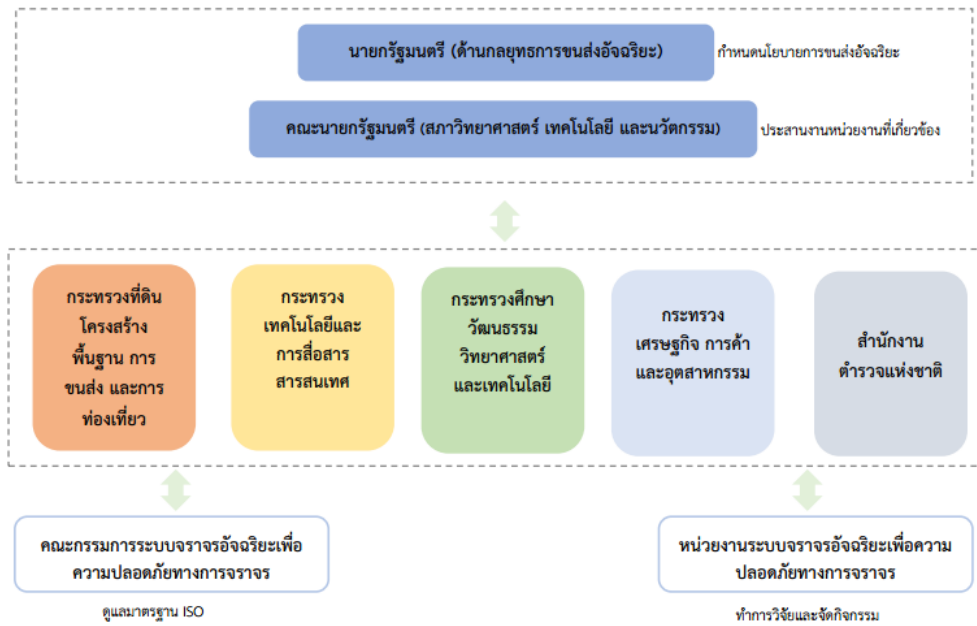
จากเหตุการณ์นี้รัฐบาลญี่ปุ่นและประชาชนตระหนักได้ว่าเป็นวิกฤตที่รุนแรง และได้พยายามที่จะลดจำนวนผู้เสียชีวิตลง โดยในช่วงปี ค.ศ. 1971-1981 ประเทศญี่ปุ่นได้เริ่มมีการออกแผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางจราจรขั้นพื้นฐานซึ่งแผนนี้จะมีระยะเวลาทุก 5 ปี และได้มีการออกนโยบายในการจัดการความปลอดภัยทางถนน เช่น การจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกและสิ่งแวดล้อมทางถนน การบังคับใช้กฎหมาย การให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน และการดูแลรักษาหลังเกิดเหตุ รวมถึงมีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการจัดการกับปัญหา ทำให้จำนวนการเกิดอุบัติเหตุลดลงอย่างเห็นได้ชัด ต่อมาในช่วงปี ค.ศ. 1992 ได้มีการจัดตั้งหน่วยงานวิจัยอุบัติเหตุทางถนน (Institute for Traffic Accident Research and Data Analysis) เป็นหน่วยงานที่รวบรวมการเกิดอุบัติเหตุ วิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ซึ่งหน่วยงานนี้เกิดภายใต้ความร่วมมือของกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานและการท่องเที่ยว สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และ บริษัทผลิตรถยนต์ญี่ปุ่น เนื่องจากญี่ปุ่นได้เผชิญกับจำนวนผู้เสียชีวิตที่สูงขึ้น อีกทั้งเกิดวิกฤตฟองสบู่แตก และจำนวนการครอบครองรถยนต์และการเดินทางของยานพาหนะต่อกิโลเมตรเพิ่มสูงขึ้น หลังจากปี ค.ศ. 1992 จำนวนผู้เสียชีวิตได้ลดลงอย่างต่อเนื่อง จนถึงจุดต่ำสุดในปี ค.ศ. 2002 มีจำนวนผู้เสียชีวิตทางถนน 4,113 ราย ซึ่งลดลงครึ่งหนึ่งของปี 1981 และมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน (Takashi Oguchi, 2016) ดังภาพที่ 4.17



จากสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของญี่ปุ่นทำให้มีการตระหนักถึงความปลอดภัยมากขึ้น โดยการดำเนินงานของญี่ปุ่นเน้น 3 ปัจจัยหลัก คือ ผู้ใช้ถนน ยานยนต์ปลอดภัย และโครงสร้างพื้นฐาน และมีการจัดตั้งหน่วยงานวิจัยอุบัติเหตุจราจรและวิเคราะห์ข้อมูลโดยเฉพาะซึ่งเกิดจากความร่วมมือของกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคมและการท่องเที่ยวสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และภาคเอกชน ซึ่งทำหน้าที่จัดเก็บข้อมูลและประสานงานกับคณะกรรมการนโยบายความปลอดภัยทางถนนเพื่อแปลงเป็นมาตรการเพื่อการจัดการความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ดังภาพที่ 4.18



147



ภาพที่ 4.19 โครงสร้างองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้านความปลอดภัย

ที่มา: Tetsuo Shimizu, 2017.

จะเห็นได้ว่าประเทศญี่ปุ่นมีการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นระบบ และมีการบูรณาการแบบองค์รวม รวมถึงจากการศึกษางานวิจัยของ Satoru Kobayakawa (2017) ได้สรุปว่าปัจจัยความสำเร็จในการจัดการอุบัติเหตุของของประเทศญี่ปุ่นนั้น คือ

1. การวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุทางจราจรและประเมินผลลัพธ์ที่ได้
2. การส่งเสริมการสื่อสารระหว่างหน่วยงานภาคส่วนต่าง ๆ และประชาชน
3. การประสานงานอย่างเป็นระบบและบูรณาการแบบองค์รวม

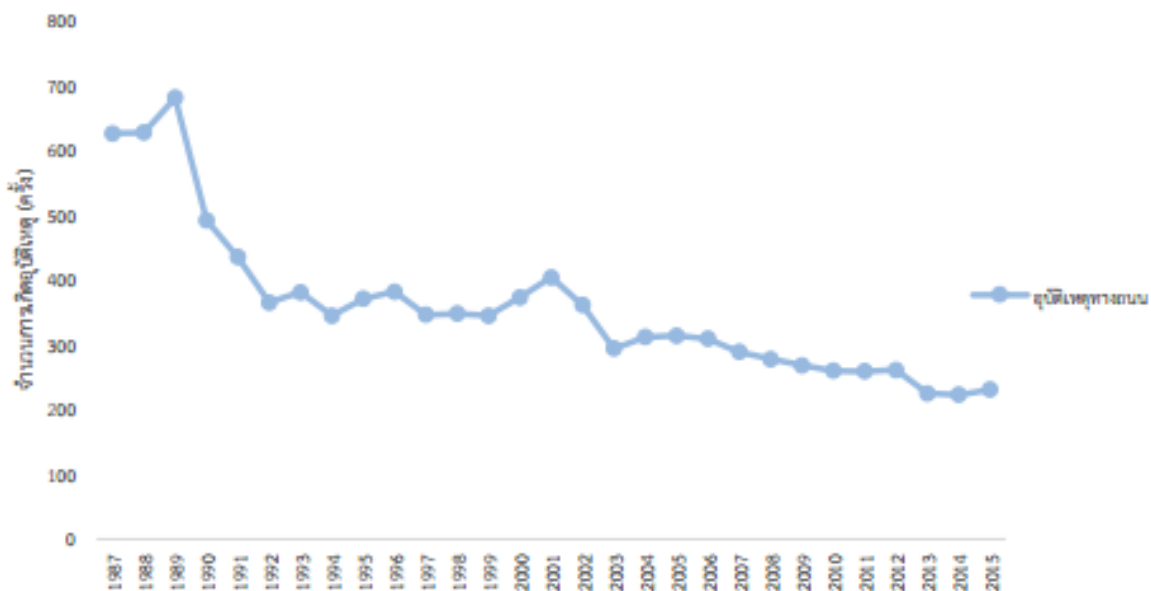
ดังนั้น จะเห็นว่า หน่วยงานที่มีความสำคัญ คือ หน่วยงานวิจัยอุบัติเหตุทางถนน (Institute for Traffic Accident Research and Data Analysis) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีการเก็บข้อมูลในระดับพื้นที่ โดยจะสามารถวิเคราะห์ข้อมูลในเชิงลึก ซึ่งนำไปสู่การพิสูจน์ถึงปัญหาที่แท้จริงของการเกิดอุบัติเหตุ จึงเป็นต้นแบบของหน่วยงานที่เป็นหน่วยงานกลางของการดำเนินการ เพื่อเก็บข้อมูล ติดต่อประสานหน่วยงาน ซึ่งมีการระบุอย่างชัดเจน โดยมีความเหมาะสมอย่างมากต่อการนำมาปรับในกรณีของรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยจะทำให้สามารถดำเนินการได้อย่างเป็นระบบและสามารถแก้ไขปัญหาได้ตรงจุดมากขึ้น

4.5.3 รัฐวิคตอเรีย ประเทศออสเตรเลีย

ประเทศออสเตรเลียมีการประสานงานของทุกภาคส่วน ทั้งระดับประเทศ ระดับเขตการปกครอง และระดับท้องถิ่น จะเห็นได้จากเมืองวิคตอเรีย ประเทศออสเตรเลียเป็นตัวอย่างที่ดีในการสนับสนุนการมีส่วนร่วมของระดับท้องถิ่น ในการจัดการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนน แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุมีจำนวนที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง (ภาพที่ 4.20) เมืองวิคตอเรียได้มีการยึดหลักระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยเป็นระบบที่

ประเทศออสเตรเลียได้นำหลักการของประเทศสวีเดน และประเทศเนเธอร์แลนด์มาประยุกต์ใช้เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งตระหนักถึงหน้าที่ของผู้ที่มีหน้าที่ในการดูแลระบบให้ปลอดภัย มีหน้าที่รับผิดชอบ ในการวางแผน ออกแบบ และดำเนินการเพื่อให้เกิดระบบถนนที่เอื้อต่อความปลอดภัย เนื่องจากความสามารถของมนุษย์ที่มีขีดจำกัด ทำให้เกิดความผิดพลาดได้

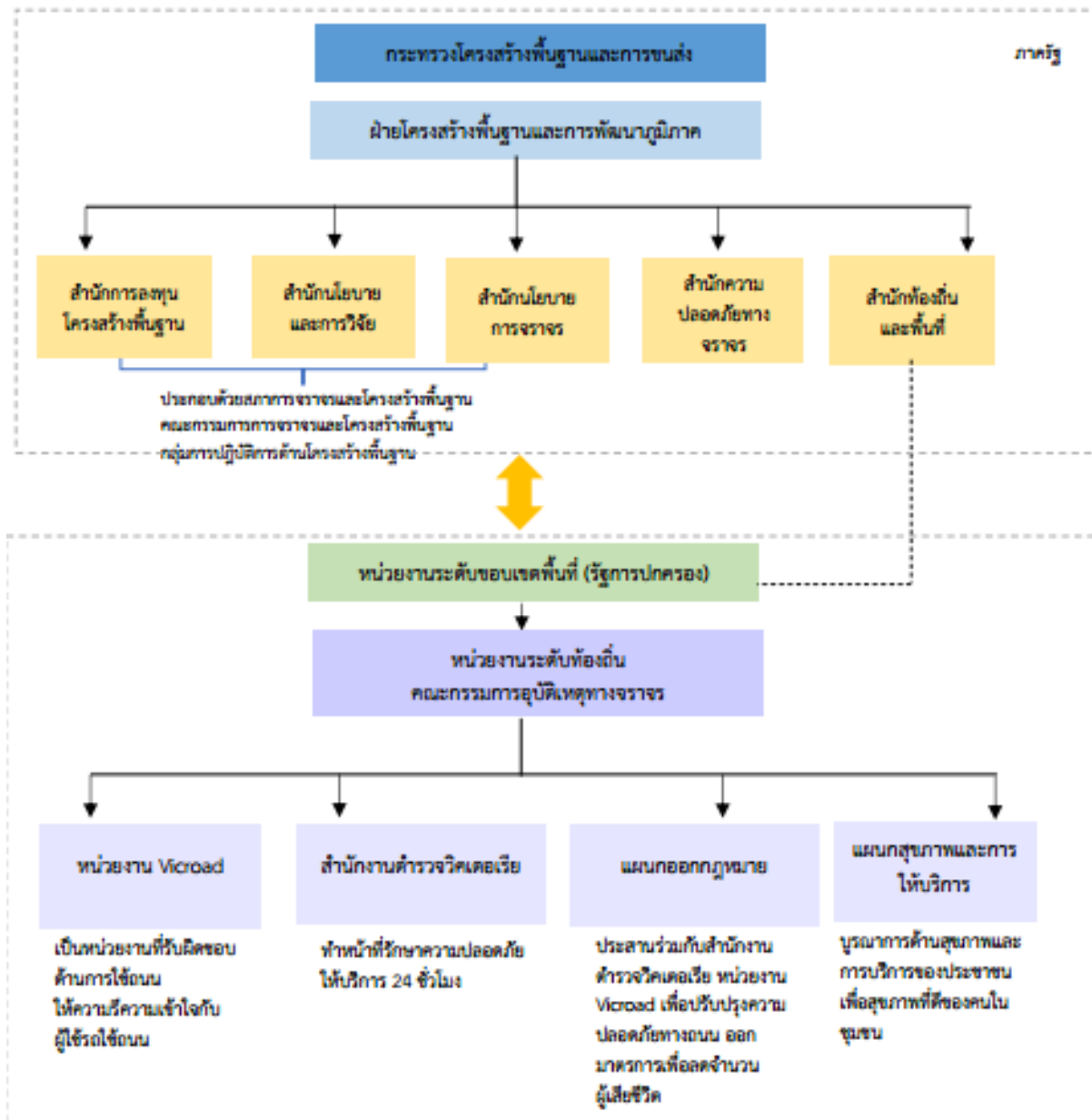
รวมถึงเมืองวิคตอเรียถือว่าเป็นชุมชนที่มีการจัดการความปลอดภัยทางถนนที่ดี มีการส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชน มีการจัดตั้งสมาคมชนด้านความปลอดภัยทางถนน ภาครัฐได้ให้งบประมาณสนับสนุนมาก ถึง 20,000 ดอลลาร์ต่อโครงการขึ้นอยู่กับข้อเสนอของโครงการ โดยให้สิทธิประชาชนในการจัดกิจกรรมต่าง ๆ รวมถึงการมีส่วนร่วมของภาคธุรกิจท้องถิ่น และรายได้ที่ได้มานั้นมีการแบ่งรายได้ร้อยละ 10 เพื่อใช้เป็นกองทุน ในการสนับสนุนโครงการต่าง ๆ ของชุมชน ป้องกันอุบัติเหตุ จัดหาอุปกรณ์นิรภัย ดูแลผู้บาดเจ็บ รวมถึงการทำวิจัยและให้ความรู้ (การลงทุนในมาตรการลดอุบัติเหตุจราจรที่เหมาะสมเพื่อตอบสนองต่อทศวรรษแห่งความปลอดภัย, 2554)



ภาพที่ 4.20 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ พ.ศ. 1987 - 2015 รัฐวิคตอเรีย ประเทศออสเตรเลีย

ที่มา: Australian Road Deaths Database; Australian Bureau of Statistics, 2017.

ในการจัดการความปลอดภัยทางถนนนั้น อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงโครงสร้างพื้นฐานและการขนส่ง จะเห็นได้ว่ามุ่งเน้นการประสานงานในทุกภาคส่วน ซึ่งภาครัฐบาลเป็นผู้รับผิดชอบในการออกกฎหมาย มาตรฐานความปลอดภัยด้านการจัดหาทรัพยากรโครงสร้างพื้นฐาน ด้านยานพาหนะ รวมถึงความปลอดภัยถนนทางหลวง และโครงข่ายถนนท้องถิ่น และมีการประสานงานกับภาคส่วนที่ดูแลในแต่ละระดับขอบเขตของรัฐ เป็นผู้จัดหาเงินทุน วางแผน ออกแบบ และปฏิบัติการเกี่ยวกับโครงข่ายถนน รวมถึงออกมาตรการกฎหมายกับผู้ขับขี่รถใช้ถนน และภาคส่วนท้องถิ่นเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดสรรงบประมาณในการจัดโครงการต่าง ๆ และปฏิบัติการโครงข่ายถนนในพื้นที่ (ภาพที่ 4.21)



ภาพที่ 4.21 กรอบการประสานงานขององค์กรด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนน

ที่มา: Department of Infrastructure and Regional Development, 2017.

จากข้างต้นจะเห็นได้ว่าประเทศออสเตรเลียมีการประสานงานกันของทุกภาคส่วน และภาคท้องถิ่นมีบทบาทในการดำเนินการจัดการความปลอดภัยทางถนนในพื้นที่ด้วยตนเอง รวมถึงจากการศึกษาวิจัยของ Lori Mooren (2017) ได้สรุปว่าปัจจัยความสำเร็จในการจัดการอุบัติเหตุของออสเตรเลียคือ

1. การประสานงานและการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน
2. การสนับสนุนของภาคท้องถิ่น
3. ระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย

4. การจัดเก็บข้อมูลและการวิจัย

ดังนั้น จากกรณีศึกษาทั้งหมด จะเห็นว่าแนวทางของการดำเนินการในแต่ละประเทศมีปัจจัยหลักของการดำเนินการ คือ (1) หน่วยงานมีแบ่งระบบงานอย่างชัดเจนและมีหน่วยงานหลักในการประสานงาน โดยจะเน้นการดำเนินงานแบบขนานกันระหว่างหน่วยงานเพื่อให้เกิดการติดต่อ ประสานงานระหว่างหน่วยงานด้วยกันและสามารถแลกเปลี่ยนข้อมูลกันได้ จึงทำให้การเก็บรวบรวมข้อมูลถูกต้อง และแม่นยำ ซึ่งนำไปสู่การวางแผนเชิงนโยบายที่จะสามารถแก้ไขปัญหาได้ตรงจุดมากขึ้น (2) การมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่าง ๆ เป็นประเด็นสำคัญของการขับเคลื่อนการยกระดับความปลอดภัยทางถนน เนื่องจากสามารถดำเนินการร่วมกันด้วยการสร้างความตระหนักต่อประเด็นปัญหา โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์เช่า ซึ่งเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นเฉพาะพื้นที่แหล่งท่องเที่ยว จึงมีความจำเป็นอย่างมากที่ต้องการบุคลากรที่เข้ามาร่วมแก้ไขปัญหาาร่วมกัน ซึ่งในผลการดำเนินการวิจัย จังหวัดเชียงใหม่จะเป็นพื้นที่ต้นแบบของการบริการจัดการยกระดับการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

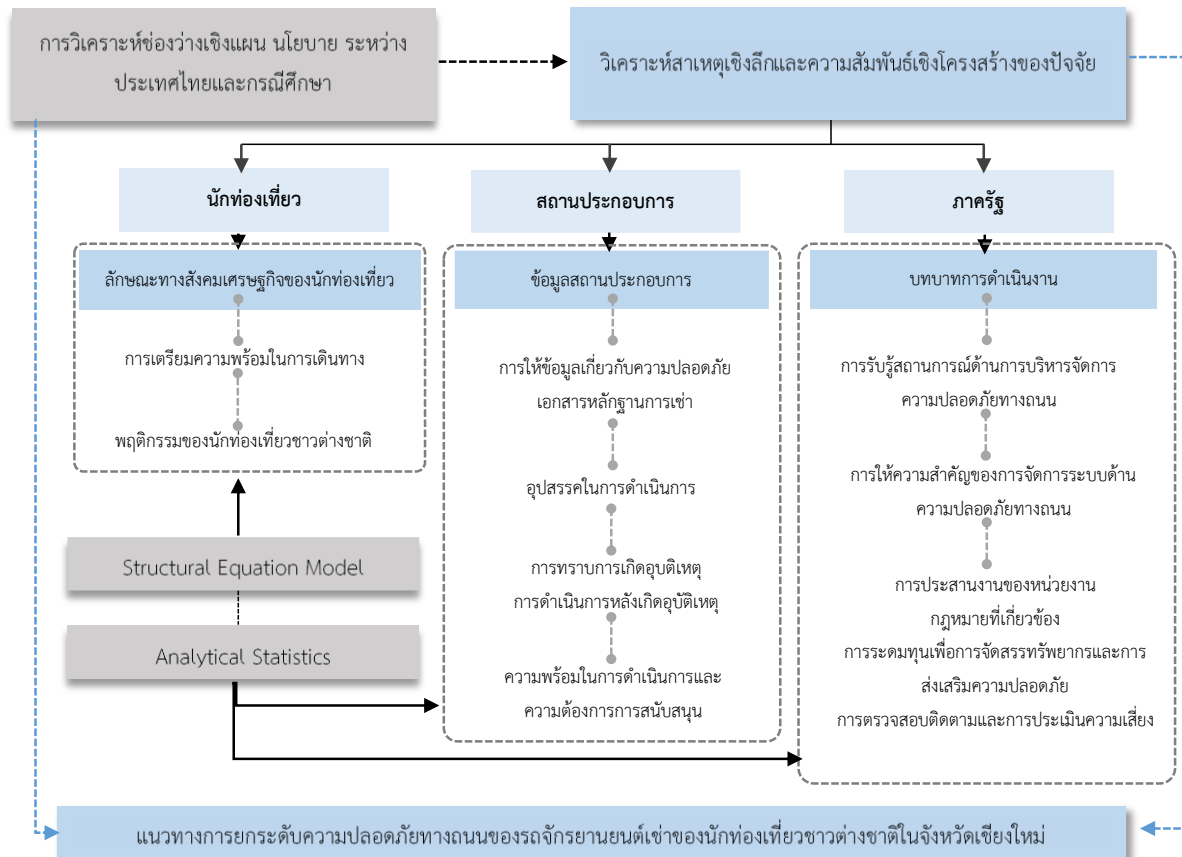
บทที่ 5

วิเคราะห์สาเหตุเชิงลึกและความสัมพันธ์เชิงโครงสร้าง
ของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความปลอดภัยทางถนน
ในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อการท่องเที่ยว
ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ
ในจังหวัดเชียงใหม่

บทที่ 5

วิเคราะห์สาเหตุเชิงลึกและความสัมพันธ์เชิงโครงสร้างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่

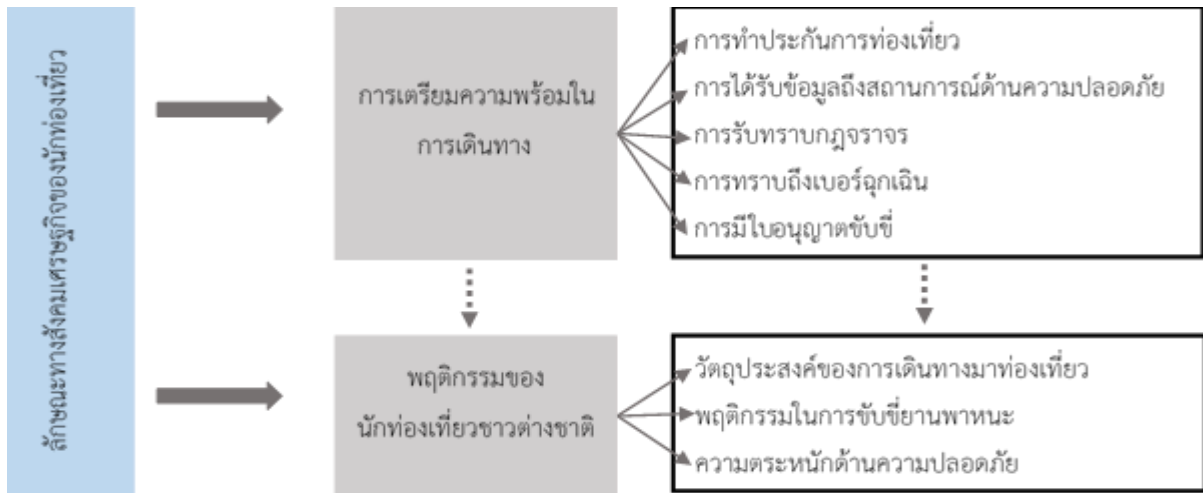
จากการทบทวนแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนพบว่าสาเหตุสำคัญของการเกิดความเสียหายจากอุบัติเหตุทางท้องถนนนั้นเกิดสาเหตุมาจากปัจจัย 3 ประการ ได้แก่ ปัญหาด้านบุคคล ปัญหาด้านยานพาหนะ และปัญหาด้านถนนและสภาพแวดล้อม ซึ่งเป็นประเด็นที่จัดว่าเป็นความเสี่ยง (Risk factor) ที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุที่รุนแรงขึ้นตามประเด็นของความสูญเสีย (Loss) โดยความผิดพลาดที่เกิดจากคนในระบบขนส่งเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ แต่เมื่อเกิดความผิดพลาดขึ้น ระบบที่อนุญาตให้เกิดความผิดพลาดเหล่านั้นจะต้องลดความเสี่ยงของการบาดเจ็บสาหัสและเสียชีวิตได้ ดังนั้นควรมีการจัดการองค์ประกอบทางถนนที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุหรือความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนน เพื่อลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ รวมไปถึงพิจารณาแนวทางในการป้องกันตั้งแต่ต้นเหตุ โดยในการจัดการองค์ประกอบทางถนนเพื่อสร้างวิถีระบบที่ปลอดภัยนอกจาก 3 ปัจจัยข้างต้นแล้ว จะต้องทำความเข้าใจอุบัติเหตุและความเสี่ยง การบังคับใช้กฎหมาย รวมไปถึงการให้ความรู้และข้อมูลสนับสนุนแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ดังนั้นในบทนี้จึงทำการวิเคราะห์สาเหตุเชิงลึกและความสัมพันธ์เชิงโครงสร้างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างที่เกี่ยวข้อง 3 กลุ่มหลักด้วยกัน คือ นักท่องเที่ยวต่างชาติ ผู้ประกอบการ และหน่วยงานภาครัฐ เพื่อทำความเข้าใจอุบัติเหตุและความเสี่ยง การบังคับใช้กฎหมาย รวมไปถึงการให้ความรู้และข้อมูลสนับสนุนผู้ใช้รถใช้ถนนเพื่อนำไปสู่แนวทางในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวต่างชาติในการเช่ารถจักรยานยนต์ซึ่งมีกรอบการวิเคราะห์ดังภาพที่ 5.1



ภาพที่ 5.1 ภาพรวมการวิเคราะห์สาเหตุเชิงลึกและความสัมพันธ์เชิงโครงสร้างของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า

5.1 การวิเคราะห์สภาพปัญหาและปัจจัยเสี่ยงต่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการเช่าจักรยานยนต์ จังหวัดเชียงใหม่

การศึกษาการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ได้มีการศึกษาและค้นคว้า แนวคิดและทฤษฎีต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย ประกอบกับศึกษากฎหมายและข้อกำหนดต่าง ๆ และจำเป็นต้องทำความเข้าใจข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อวิเคราะห์สภาพปัญหาและปัจจัยเสี่ยงต่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการเช่ารถจักรยานยนต์ (ภาพที่ 5.2) โดยสามารถนำไปสู่การวิเคราะห์สภาพปัญหาในพื้นที่ ซึ่งการศึกษานี้ได้แบ่งเป็น 3 ขั้นตอนของการวิเคราะห์ โดยแบ่งเป็น ก่อนการเกิดอุบัติเหตุ ระหว่างเกิดอุบัติเหตุ และหลังจากเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งสามารถอธิบายได้ดังนี้



ภาพที่ 5.2 กรอบการวิเคราะห์สภาพปัญหาและปัจจัยเสี่ยงต่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการเช่าจักรยานยนต์

5.1.1 การวิเคราะห์ของนักท่องเที่ยว: ก่อนการเกิดอุบัติเหตุ

การศึกษาเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวด้วยการยกระดับความปลอดภัยในการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่สามารถวิเคราะห์สภาพปัญหาในพื้นที่ด้วยการแบ่งเป็น 2 ประเด็นหลัก คือ วิเคราะห์การเตรียมตัวและการรับรู้ข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน วิเคราะห์พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติต่อการใช้รถจักรยานยนต์เช่า ดังนี้

(1) การวิเคราะห์การเตรียมตัวและการรับรู้ข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน

จากการเก็บแบบสอบถามจากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติพบว่านักท่องเที่ยวร้อยละ 52.6 ไม่มีใบขับขี่นานาชาติมีเพียงร้อยละ 47.1 ที่มีใบขับขี่ โดยมีประสบการณ์ในการขับขี่ทั้งในส่วนของการยนต์และรถจักรยานยนต์ร้อยละ 57.1 สำหรับวัตถุประสงค์ในการเดินทางท่องเที่ยวอันดับแรกคือ วันหยุด คิดเป็นร้อยละ 90 รองลงมาคือ การติดต่อธุรกิจ คิดเป็นร้อยละ 0.5 และอันดับสามคือมาทำงาน คิดเป็นร้อยละ 0.4 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าวัตถุประสงค์ของการเดินทางนั้นมีเป้าหมายเพื่อการท่องเที่ยวเป็นส่วนใหญ่ โดยมีเหตุผลในการตัดสินใจเลือกเดินทางท่องเที่ยวเพราะอัตลักษณ์ความเป็นเมืองประวัติศาสตร์เป็นอันดับแรกซึ่งคิดเป็นร้อยละ 26.9 รองลงมา คือ ทรัพยากรธรรมชาติที่สวยงาม คิดเป็นร้อยละ 26.1 และอันดับสามคือ ความหลากหลายของวัฒนธรรม คน อาหาร คิดเป็นร้อยละ 22.6 แสดงให้เห็นว่าเมืองเชียงใหม่เป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีความหลากหลายของวัฒนธรรมทั้งคนและอาหารประกอบกับการมีแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สวยงาม เช่น ดอยสุเทพ ดอยอินทนนท์ ดอยอ่างขาง เป็นต้น โดยได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยวมาจากอินเทอร์เน็ตคิดเป็นร้อยละ 40.1 รองลงมา คือ จากเพื่อนและคนรู้จักแนะนำ 19.8 ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าอินเทอร์เน็ตเป็นสื่อที่สำคัญที่ทำให้สามารถเข้าถึงข้อมูลและมีเครือข่ายที่กว้างไกลไร้ขอบเขตส่งผลให้เป็นช่องทางที่มีอิทธิพลในการประชาสัมพันธ์หรือให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในด้านความปลอดภัยทางถนนได้

โดยนักท่องเที่ยวนิยมเช่ารถจักรยานยนต์ ซึ่งจากการเก็บแบบสอบถามนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมีการเช่ารถ เพื่อใช้ในการเดินทางท่องเที่ยว โดยมีการเช่ารถจักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 51.8 ซึ่งมีเหตุผลในการเช่า

รถจักรยานยนต์ เนื่องจากสถานที่ท่องเที่ยวมีตำแหน่งที่ใกล้กัน อีกทั้งสภาพการจราจรมักติดขัดภายในเมืองทำให้นักท่องเที่ยวเลือกที่จะเช่ารถจักรยานยนต์มากกว่าการเช่ารถยนต์และเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ เพราะเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ได้สะดวก ประกอบกับระบบขนส่งสาธารณะภายในเมืองไม่ค่อยเป็นที่นิยมในการเดินทางของประชาชนในพื้นที่และนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ อีกทั้งค่าใช้จ่ายในการเช่ารถจักรยานยนต์เฉลี่ยอยู่ที่ประมาณวันละ 200-300 บาทต่อวัน ซึ่งมีราคาที่ไม่แพงโดยราคาค่าเช่าจะเปลี่ยนไปตามยี่ห้อหรือประเภทของรถจักรยานยนต์ที่เลือกเช่า ซึ่งผู้เช่ากว่าร้อยละ 32 มีการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์เช่าก่อนการเช่า แต่ก็มีผู้เช่าที่ไม่ได้ใส่ใจในการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 19.8 นอกจากนี้พบว่า นักท่องเที่ยวมีความตระหนักถึงความปลอดภัยในการเช่ารถเพียงร้อยละ 44.3 ซึ่งถือว่าไม่มากเท่าที่ควร

ในส่วนของการให้ข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนนและวิธีการใช้รถจักรยานยนต์ของผู้ประกอบการ (ตารางที่ 5.1) ผู้เช่าได้รับข้อมูลคิดเป็นร้อยละ 46.8 ซึ่งมีผู้ไม่ได้รับข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนนและวิธีการใช้รถจักรยานยนต์จากผู้ประกอบการเพียงร้อยละ 5 และในภาคส่วนอื่น ๆ ก็ไม่ได้ให้ข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนนและวิธีการใช้รถจักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 50.8 ซึ่งมีผู้ได้รับข้อมูลจากที่อื่นเพียงร้อยละ 1 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าผู้ประกอบการและภาคส่วนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องนั้นส่วนใหญ่มีความตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้เช่าที่อาจเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ทว่าสถานประกอบการหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะมีการให้ข้อมูล อย่างไรก็ตามความเข้าใจกฎหมายจราจรของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมีเพียงร้อยละ 10 ที่ทราบกฎหมายจราจรของประเทศไทย อีกทั้งมีกลุ่มนักท่องเที่ยวที่ไม่ได้สนใจถึงความเสี่ยงดังกล่าวมากถึงร้อยละ 11.5 ซึ่งแม้ว่านักท่องเที่ยวจะได้รับข้อมูลจากผู้ประกอบการเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่และการใช้รถจักรยานยนต์เช่า แต่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติส่วนใหญ่ก็ยังไม่รู้สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนถึงร้อยละ 20 และมีร้อยละ 12 ที่ไม่ได้สนใจถึงความปลอดภัย โดยมีเพียงร้อยละ 6.8 ที่รับรู้ถึงสถานการณ์ความเสี่ยงของความปลอดภัยทางถนน

ในส่วนของการทำประกันภัยนักท่องเที่ยวชาวต่างชาตินั้นได้มีการทำประกันภัยในการเดินทางก่อนที่จะเดินทางมาท่องเที่ยวยังประเทศไทย คิดเป็นร้อยละ 25.5 บางส่วนได้ทำประกันภัยจากการเช่ารถหรือบริษัทการท่องเที่ยวที่ใช้บริการ คิดเป็นร้อยละ 4.0 อย่างไรก็ตามพบว่ามียกนักท่องเที่ยวบางกลุ่มไม่ได้ทำประกันภัย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 4.3 แสดงให้เห็นว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติได้มีการทำประกันภัยในการเดินทางมาก่อนที่จะมาประเทศไทยและมีความตระหนักถึงความปลอดภัยของชีวิตในการเดินทางหรือทำกิจกรรมต่าง ๆ แต่สัดส่วนดังกล่าวมีจำนวนที่ไม่มากเท่าที่ควร

ตารางที่ 5.1 การวิเคราะห์การเตรียมตัวและการรับรู้ข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน

ประเด็น		เช่ารถจักรยานยนต์		ผลรวม	Pearson Chi-Square
		เคย	ไม่เคย		
ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากการรถจักรยานยนต์เช่า	เคย	9.3	42.5	51.8	0.016*
	ไม่เคย	13.5	34.8	48.3	
ได้รับข้อมูลเกี่ยวกับสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน	ได้: ไม่มีปัญหาความปลอดภัย	4.6	1	5.6	0.001*
	ไม่: ไม่สนใจ	12.3	3.8	16	
	ไม่: ไม่รู้ข้อมูลความปลอดภัยมาก่อน	20.0	37.3	57.3	
	ไม่: ไม่รู้และต้องการข้อมูลเพิ่มเติม	8.3	4	12.3	
	ได้: รับรู้ปัญหาความปลอดภัย	6.8	2.3	9	
การทำประกันภัย	ไม่: ไม่จำเป็น	4.3	2.3	6.5	0.002*
	ไม่: ค่าใช้จ่ายในการท่องเที่ยวสูง	8.3	1.5	9.8	
	ไม่: มีประกันที่ครอบคลุมอยู่ในประกันสุขภาพ	3.5	1	4.5	
	ไม่: เพราะไม่มีปัญหาในเรื่องค่าใช้จ่าย	5.5	2.5	8.0	
	ใช่: ทำประกันก่อนเดินทางมา	25.5	39.3	64.8	
	ใช่: ทำประกันหลังจากเดินทางถึง	0.8	1	1.8	
	ใช่: รวมอยู่ในการเช่ารถหรือทัวร์	4.0	0.8	4.8	
ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจร	เข้าใจ: เหมือนประเทศของนักท่องเที่ยว	15.5	11.5	27	0.002*
	ไม่: ไม่สนใจ	11.5	11.8	23.3	
	ไม่: ไม่ทราบ	9.8	12.5	22.3	
	ไม่: ไม่ทราบและต้องการข้อมูลเพิ่มเติม	5	8.5	13.5	
	เข้าใจ: ทราบกฎหมายจราจรของไทย	10	4	14	
การให้ข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยจากร้านเช่า	ได้	46.8	43	89.8	0.020*
	ไม่ได้	5	5.3	10.3	
การให้ข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยจากบริษัททัวร์	ได้	50.8	48.3	99	0.052*
	ไม่ได้	1	0	1	
การตรวจสอบสภาพรถก่อนการใช้งาน	ตรวจ	32	45.3	77.3	0.001*
	ไม่ตรวจ	19.8	3	22.8	
การคำนึงถึงความปลอดภัยก่อนการเช่ารถจักรยานยนต์	คำนึง	44.3	42.5	86.8	0.038*
	ไม่คำนึง	7.5	5.8	13.3	

หมายเหตุ: *นัยสำคัญที่กำหนดคือ 0.05

(2) การวิเคราะห์พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวต่างชาติต่อจักรยานยนต์เช่า

พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวต่างชาติในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่ามีความเสี่ยงในการก่อให้เกิดอันตรายได้หากผู้ขับขี่ไม่เข้าใจหรือรู้ถึงข้อกำหนด กฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน ซึ่งจากการเก็บแบบสอบถามจากนักท่องเที่ยวต่างชาติเกี่ยวกับข้อมูลอุบัติเหตุและความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่ในประเทศไทยพบว่า นักท่องเที่ยวร้อยละ 86.25 ไม่ทราบข้อมูลเกี่ยวกับความเร็วจำกัดในการวิ่งรถในเมือง โดยมีนักท่องเที่ยวที่ทราบข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วคิดเป็นร้อยละ 13.75 สำหรับในด้านข้อมูลปริมาณระดับแอลกอฮอล์ในเลือดนั้น มีผู้ทราบข้อมูลคิดเป็นร้อยละ 6.25 และไม่ทราบข้อมูลคิดเป็นร้อยละ

ละ 93.75 ในส่วนของระยะห่างระหว่างรถมีผู้ทราบข้อมูลคิดเป็นร้อยละ 11.25 โดยมีผู้ไม่ทราบข้อมูลคิดเป็นร้อยละ 88.75 และสุดท้ายเรื่องการใช้หมวกนิรภัยมีผู้ทราบข้อมูลคิดเป็นร้อยละ 75 และไม่ทราบข้อมูลคิดเป็นร้อยละ 25 ซึ่งแสดงให้เห็นว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติส่วนใหญ่ที่เดินทางมาท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ยังขาดความรู้ในเรื่องของข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย ซึ่งจากการสัมภาษณ์ให้เหตุผลว่าไม่แน่ใจตัวเลข หรือคำตอบที่ชัดเจน ด้วยปัจจัยดังกล่าวอาจนำมาสู่ความเสี่ยงอย่างมากต่อการใช้รถใช้ถนน ซึ่งไม่เพียงเป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่เท่านั้น แต่ยังเป็นอันตรายต่อคนรอบข้าง ดังนั้น จึงเป็นปัญหาที่สำคัญอย่างมากต่อการนำมาปรับปรุงแก้ไขในเชิงนโยบาย

ในด้านของการได้รับข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัย (ตารางที่ 5.2) นักท่องเที่ยวที่ไม่ได้รับข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยจะไม่รู้เกี่ยวกับข้อกำหนดเบื้องต้นอยู่ในสัดส่วนที่สูงอันประกอบด้วย การสวมหมวกนิรภัยซึ่งคิดเป็นร้อยละ 84.7 รองลงมาคือ จำนวนการโดยสารในการขับขี่ยานพาหนะคิดเป็นร้อยละ 64.7 แต่นักท่องเที่ยวที่ได้รับข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนมีผลทำให้ให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมีความรู้และความเข้าใจถึงข้อกำหนด กฎหมายอันส่งผลต่อพฤติกรรมในการขับขี่อย่างปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

ตารางที่ 5.2 พฤติกรรมเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางถนนในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยพิจารณา ร่วมกับการได้รับข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน

ประเด็น		พฤติกรรมเสี่ยง				ผลรวม
		ความเร็ว	ระดับแอลกอฮอล์	หมวกนิรภัย	จำนวนผู้โดยสาร	
ได้รับข้อมูลเกี่ยวกับความ	ไม่ได้	23.4	13.7	84.7	64.7	91.9
ปลอดภัย	ได้	5.6	0	5.6	4	8.1
Pearson Chi-Square		0.099	0.012	0.033	0.028	-

เมื่อพิจารณารายประเทศตามการเก็บข้อมูลจากแบบสอบถามซึ่งดำเนินการเก็บทั้งหมด 400 ชุด พบว่าประเทศที่สุ่มเสี่ยงต่อความไม่ปลอดภัยในการขับขี่อันเนื่องมาจากพฤติกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงคือประเทศบราซิลเป็นอันดับแรก คิดเป็นค่าคะแนนเท่ากับ 1.50 รองลงมาคือ ประเทศจีน คิดเป็นค่าคะแนนเท่ากับ 1.36 และอันดับสามคือ ประเทศเกาหลีและประเทศอินเดีย คิดเป็นค่าคะแนนเท่ากับ 1.33 ซึ่งจะเห็นได้ว่ามีประเทศจีนที่มีค่าคะแนนอยู่ในกลุ่มของพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ดังกล่าว ดังนั้นในการวางแผนด้านความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่าควรคำนึงถึงกลุ่มดังกล่าวเป็นสำคัญ เพราะประเทศจีนเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวหลักที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่เป็นอันดับหนึ่ง (คิดเป็นร้อยละ 30.97 ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติทั้งหมดข้อมูลจากสำนักงานกีฬาและการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่, 2559)

ตารางที่ 5.3 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่ในประเทศไทยของนักท่องเที่ยว

ประเทศ	จำนวน	ร้อยละพฤติกรรมเสี่ยงต่อการขับขี่	การเตรียมความพร้อม (จำนวน)				
			A	B	C	D	E
บราซิล	24	1.50	8	6	0	1	2
จีน	37	1.36	4	9	9	5	8
เกาหลี	13	1.33	5	3	3	0	2
อินเดีย	3	1.33	2	2	0	2	0
เยอรมัน	4	1.29	11	2	8	9	1
อังกฤษ	33	1.27	6	10	12	4	1
สวีเดน	7	1.25	1	4	1	1	0
อเมริกา	58	1.23	15	17	9	6	11
ฝรั่งเศส	19	1.20	8	4	0	2	5
นอร์เวย์	9	1.20	2	5	1	1	0
อิตาลี	29	1.18	9	3	9	4	4
เวียดนาม	1	1.00	1	0	0	0	0
เม็กซิโก	6	1.00	3	1	1	1	0
สวิตเซอร์แลนด์	13	1.00	0	3	4	1	3
ฮังการี	8	1.00	2	1	4	0	1
บังกลาเทศ	1	1.00	0	0	1	0	0
โปแลนด์	3	1.00	1	0	1	0	1
ไอร์แลนด์	4	1.00	0	0	3	1	0
สเปน	15	1.00	5	3	2	4	1
ญี่ปุ่น	10	1.00	4	1	3	2	0
สิงคโปร์	1	1.00	0	1	0	0	0
ออสเตรเลีย	7	1.00	1	0	1	2	3
เดนมาร์ก	8	1.00	3	3	1	0	1
รัสเซีย	13	1.00	3	2	5	1	2
เนเธอร์แลนด์	10	1.00	2	4	3	0	1
ยูเครน	1	1.00	0	0	0	0	1
โบลีเวีย	1	1.00	0	0	1	0	0
ชิลี	1	1.00	0	0	0	1	0
เอกวาดอร์	1	1.00	1	0	0	0	1
เคนย่า	1	1.00	0	1	0	0	0
เวลส์	2	1.00	0	1	0	0	1
เบลเยียม	3	1.00	0	1	1	0	1
โครเอเชีย	1	1.00	0	0	0	0	1
เซอร์เบีย	1	1.00	0	0	0	0	1
สโลวาเกีย	1	1.00	0	1	0	0	0
โรมาเนีย	1	1.00	0	0	0	0	1
เปรู	1	1.00	0	0	0	0	1
ฟินแลนด์	4	1.00	0	1	2	0	0
สกอตแลนด์	2	1.00	1	0	0	0	2

A: เข้าใจ: เหมือนประเทศของนักท่องเที่ยว, B: ไม่: ไม่สนใจ, C: ไม่: ไม่ทราบ, D: ไม่: ไม่ทราบและต้องการข้อมูลเพิ่มเติม, E: เข้าใจ: ทราบกฎหมายจราจรของไทย, (ค่าคะแนน **สูง** **ต่ำ**)

สำหรับในด้านของระดับความปลอดภัยเกี่ยวกับองค์ประกอบในการเกิดอุบัติเหตุจากประสบการณ์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ (ตารางที่ 5.4) พบว่า ปัจจัยเกี่ยวกับถนน พบว่าลักษณะของปัจจัยที่มีผลต่อความปลอดภัยทางถนนมากที่สุด คือ พื้นผิว มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.83 รองลงมา คือ ป้ายหรือสัญลักษณ์ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.59 และไฟส่องสว่าง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.45 ในส่วนปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะ พบว่าลักษณะของปัจจัยที่มีผลต่อความปลอดภัยทางถนนมากที่สุด คือ รูปร่างและระบบเบรกมีค่าเท่ากันโดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.09 รองลงมา คือ กระจก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.04 สำหรับปัจจัยเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม พบว่าลักษณะของปัจจัยที่มีผลต่อความปลอดภัยทางถนนมากที่สุดคือ สิ่งแวดล้อมข้างถนนหรือภูมิทัศน์ถนน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.14 รองลงมา คือ ถนนลื่น มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.86

ตารางที่ 5.4 ระดับความปลอดภัยเกี่ยวกับองค์ประกอบในการเกิดอุบัติเหตุจากประสบการณ์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

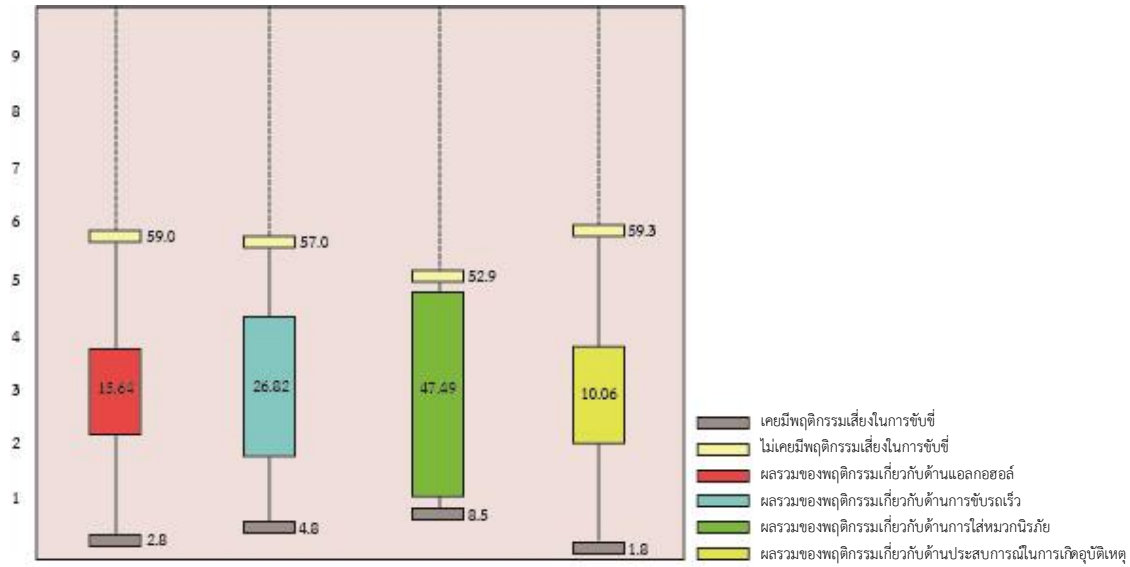
รายการ	ดีมากที่สุด		ดี		ปานกลาง		ดีน้อย		ดีน้อยที่สุด		เฉลี่ย
	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	
ปัจจัยเกี่ยวกับถนน											
พื้นผิว	5	6.25	62	77.5	11	13.75	0	0	0	0	3.83
ป้าย	6	7.5	46	57.5	21	26.25	5	6.25	0	0	3.59
ทางแยก	1	1.25	31	38.75	34	42.5	11	13.75	1	1.25	3.18
ไฟส่องสว่าง	3	3.75	41	51.25	29	36.25	5	6.25	0	0	3.45
ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะ											
รูปร่าง	13	16.25	47	58.75	13	16.25	3	3.75	0	0	3.09
ระบบเบรก	14	17.50	38	47.50	23	28.75	1	1.25	0	0	3.09
ระบบไฟ	11	13.75	49	61.25	16	20.00	0	0.00	0	0	2.85
กระจก	8	10.00	59	73.75	9	11.25	1	1.25	0	0	3.04
ปัจจัยเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม											
ภูมิทัศน์ถนน	12	15.00	46	57.50	20	25.00	0	0.00	0	0.00	3.14
ถนนลื่น	4	5.00	36	45.00	37	46.25	1	1.25	0	0.00	2.86

หมายเหตุ: ค่าคะแนนน้อย  ค่าคะแนนมาก, (N = จำนวน), (% = ร้อยละ)

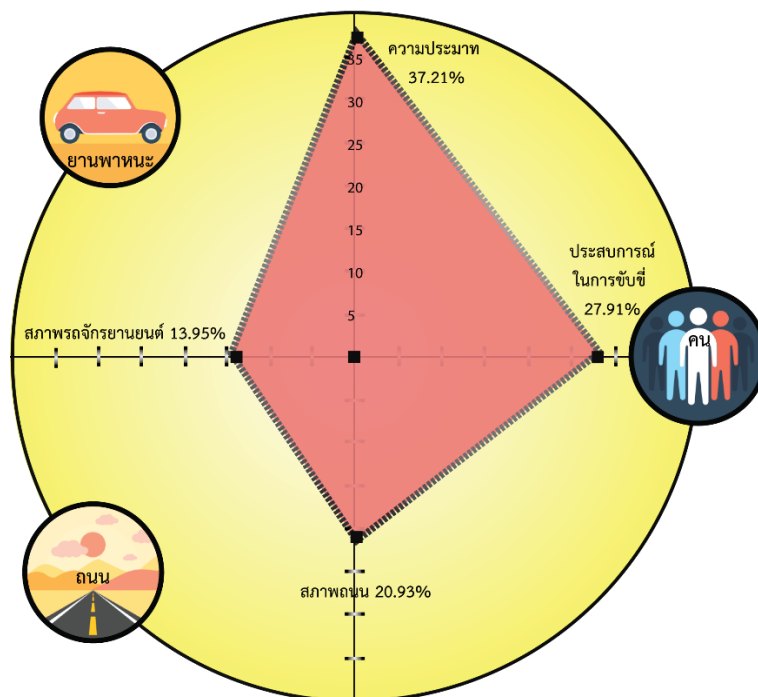
5.1.2 การวิเคราะห์ของนักท่องเที่ยว: ระหว่างการเกิดอุบัติเหตุ

พฤติกรรมระหว่างการขับขี่ถือเป็นสิ่งสำคัญที่อาจนำไปสู่ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ อีกทั้งเป็นสิ่งที่เราสามารถควบคุมพฤติกรรมได้หากมีความรอบครอบ และสติในการดำรงชีวิต โดยจากแบบสอบถามนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการขับขี่ที่มีความเสี่ยงอย่างมาก โดยนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติส่วนใหญ่ไม่สวมหมวกนิรภัย คิดเป็นร้อยละ 47.49 รองลงมาคือการขับเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด คิดเป็นร้อยละ 26.82 ต่อมา คือ การดื่มแอลกอฮอล์ในขณะขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 15.64 โดยในส่วนของข้อมูลความเสี่ยง

ดังกล่าวพบว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุที่มาจากสาเหตุของพฤติกรรมเสี่ยง คิดเป็นร้อยละ 10.06 (ภาพที่ 5.3) ซึ่งจากการวิเคราะห์ข้างต้น สอดคล้องกับสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เป็นผลมาจากความประมาท รวมไปถึงประสบการณ์ในการขับขี่ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ (ภาพที่ 5.4)



ภาพที่ 5.3 พฤติกรรมเสี่ยงในการเดินทางท่องเที่ยวด้วยรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ



ภาพที่ 5.4 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

5.1.3 การวิเคราะห์ของนักท่องเที่ยว: หลังการเกิดอุบัติเหตุ

ในด้านของความพึงพอใจในการจัดการและการดำเนินงานเมื่อเกิดอุบัติเหตุ โดยพิจารณาช่วงระหว่างเกิดอุบัติเหตุและหลังเกิดอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ พบว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมีความพึงพอใจเมื่อเกิดเหตุโดยพิจารณาระหว่างเกิดอุบัติเหตุ (ตารางที่ 5.5) พบว่า การรักษาและการขนย้ายผู้ป่วยส่งโรงพยาบาล อยู่ในระดับดี คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.70 ส่วนการดำเนินงานของระบบฉุกเฉิน คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.76 ในด้านการช่วยเหลือจากหน่วยงานฉุกเฉิน คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.82 สุดท้ายด้านการสื่อสาร คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.86 ในส่วนของความพึงพอใจหลังเกิดอุบัติเหตุ พบว่า การประสานงานของหน่วยงาน คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.62 ส่วนการติดตามดูแลผู้ประสบเหตุ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.70 ในด้านการปรับปรุงและการจัดการความปลอดภัยทางถนน คิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.78 แสดงให้เห็นว่าความพึงพอใจของการดำเนินการระหว่างเกิดอุบัติเหตุอยู่ในระดับดีสำหรับการจัดการและการดำเนินงานเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

ตารางที่ 5.5 ความพึงพอใจสำหรับการดำเนินการระหว่างเกิดอุบัติเหตุและหลังเกิดเหตุ

ระหว่างเกิดเหตุ	ระดับความพึงพอใจ						หลังเกิดเหตุ
	%					Mean	
	5	4	3	2	1		
การรักษาและการขนย้ายผู้ป่วย	2	70	24	4	0	3.70	การประสานงานของหน่วยงาน
	0	86	10	4	0	3.62	
การดำเนินงานของระบบฉุกเฉิน	0	64	30	8	0	3.76	การติดตามดูแลผู้ประสบเหตุ
	0	80	18	2	0	3.70	
การช่วยเหลือจากหน่วยงานฉุกเฉิน	2	74	22	2	0	3.82	การปรับปรุงและการจัดการความปลอดภัยทางถนน
	0	92	2	6	0	3.78	
การสื่อสาร	0	76	18	6	0	3.86	

หมายเหตุ: ค่าคะแนนน้อย  ค่าคะแนนมาก, (1 = พึงพอใจน้อยที่สุด, 2 = พึงพอใจน้อย, 3 = พึงพอใจปานกลาง, 4 = พึงพอใจมาก, 5 = พึงพอใจมากที่สุด)

จากการวิเคราะห์สภาพปัญหาและปัจจัยเสี่ยงต่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในภาพรวมพบว่า เหตุผลที่นักท่องเที่ยวเลือกใช้รูปแบบการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ สืบเนื่องจากเดินทางได้สะดวก และมีราคาไม่แพงโดยเฉลี่ยอยู่ที่ 200 - 300 บาทต่อวัน ทำให้นักท่องเที่ยวตัดสินใจเลือกเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์เช่า อย่างไรก็ตามนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติส่วนใหญ่ไม่มีใบขับขี่นานาชาติ โดยในส่วนของสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่าเกิดจากความประมาทและประสพการณ์ในการขับขี่ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีพฤติกรรมที่สุ่มเสี่ยงต่อความปลอดภัยทางถนน ไม่ว่าจะเป็นการไม่รู้ถึงสถานการณ์เกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนน ผู้ขับขี่ไม่ได้ตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนการใช้งานและไม่ได้ให้ความตระหนักต่อความปลอดภัยที่อาจเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ อีกทั้งนักท่องเที่ยวไม่สวมหมวกนิรภัยและขับรถเร็วเกินมาตรฐานซึ่งพฤติกรรมดังกล่าวนำไปสู่ความเสี่ยงที่ก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยทางถนนต่อตนเองและผู้อื่น

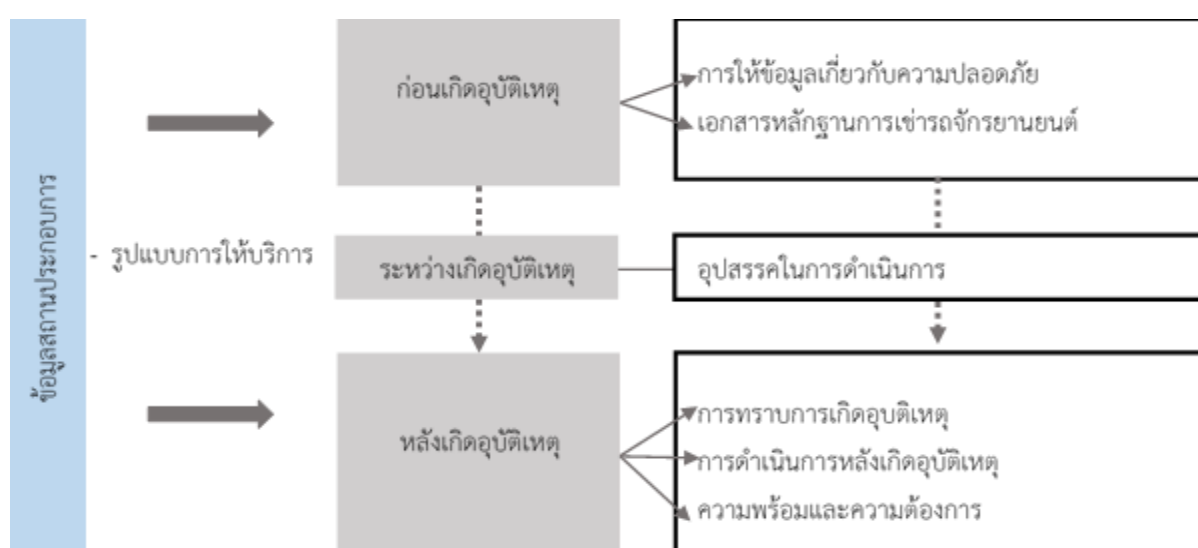
การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

	ปัจจัยด้านคน	ปัจจัยด้านยานพาหนะ	ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม
ก่อน	ความประมาท 37.21% ประสบการณ์ในการขับขี่ 27.91% การไม่สนใจสถานการณ์ความปลอดภัย 12.3% การรับทราบและเข้าใจกฎหมาย 10%	ไม่ตรวจสอบสภาพยานพาหนะ 38.8%	สภาพถนน 20.93% ไม่รู้ถึงสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน 57.3% การรับรู้สถานการณ์ความปลอดภัย 6.8%
ระหว่าง	การไม่สวมหมวกนิรภัย 47.49% ขับเร็ว 26.82%	สภาพรถจักรยานยนต์ 13.95%	การทราบข้อมูลกฎหมาย 11.5%
หลัง	ความพอใจในการดูแลผู้ประสบเหตุ 33.33%	การซ่อมบำรุงยานพาหนะ 38.8%	ความพอใจในการประสานงาน 32.61% ความพอใจในการจัดการ 34.05%

ภาพที่ 5.5 สรุปสภาพปัญหาของความปลอดภัยทางถนนในการเช่ารถจักรยานยนต์

5.2 การวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงของการดำเนินงานของผู้ประกอบการเอกชนเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเช่าจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่

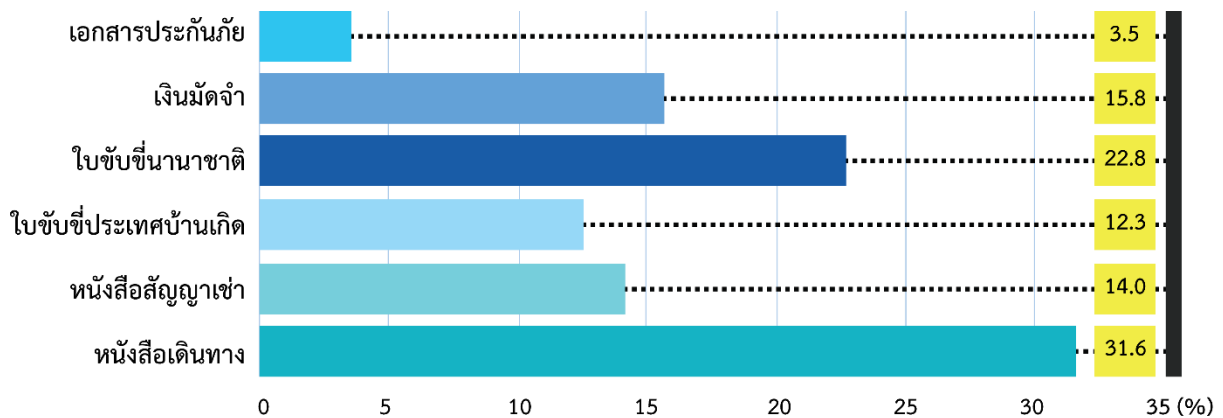
การดำเนินงานและการบริหารจัดการของภาคเอกชนถือเป็นภาคส่วนที่มีความสำคัญต่อความปลอดภัยทางถนนของการเช่ารถจักรยานยนต์ซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องตั้งแต่กระบวนการของการท่องเที่ยว การเช่ารถจักรยานยนต์ และการดูแล การเยียวยาผู้ประสบเหตุ โดยสถานประกอบการที่ดำเนินการเก็บข้อมูลมี 3 รูปแบบคือ (1) บริษัทท่องเที่ยว (2) บริษัทประกันภัย (3) สถานประกอบการเช่ารถจักรยานยนต์ โดยการศึกษาการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติได้มีการศึกษาและค้นคว้า แนวคิดและทฤษฎีต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย ที่จำเป็นในการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุและความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์เช่าในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ โดยพิจารณากรอบการวิเคราะห์แบ่งเป็น 3 ขั้นตอนของการวิเคราะห์ ประกอบด้วย ก่อนการเกิดอุบัติเหตุ ระหว่างเกิดอุบัติเหตุ และหลังจากเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งสามารถอธิบายได้ดังนี้ (ภาพที่ 5.6)



ภาพที่ 5.6 กรอบการวิเคราะห์การดำเนินงานของผู้ประกอบการเอกชนเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเช่าจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่

5.2.1 การวิเคราะห์ของผู้ประกอบการ: ก่อนการเกิดอุบัติเหตุ

การใช้บริการสถานประกอบการของนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ได้รับข้อมูลหรือช่องทางที่ทำให้นักท่องเที่ยวใช้บริการสถานประกอบการมาจากสื่อออนไลน์และใกล้ที่พักหรือสถานที่ท่องเที่ยว โดยแบ่งเป็น (1) สถานประกอบการเช่ารถจักรยานยนต์ซึ่งนักท่องเที่ยวเลือกใช้บริการเพราะใกล้ที่พักเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 36.67 รองลงมาคือ ใกล้สถานที่ท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 26.67 และสื่อออนไลน์ คิดเป็นร้อยละ 23.33 (2) สถานประกอบการบริษัทประกันภัยซึ่งนักท่องเที่ยวเลือกใช้บริการเพราะใกล้ที่พัก คิดเป็นร้อยละ 66.67 และจากคำแนะนำทางสื่อออนไลน์ คิดเป็นร้อยละ 33.33 และ (3) สถานประกอบการบริษัทท่องเที่ยวซึ่งนักท่องเที่ยวเลือกใช้บริการเพราะใกล้ที่พัก คิดเป็นร้อยละ 35.71 รองลงมา คือ ใกล้สถานที่ท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 28.57 และจากคำแนะนำทางสื่อออนไลน์ คิดเป็นร้อยละ 21.43 โดยจากภาพรวมส่วนใหญ่ นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเลือกใช้บริการอันเนื่องมาจากใกล้ที่พัก ใกล้สถานที่ท่องเที่ยว และช่องทางสื่อออนไลน์ (Social Media) ซึ่งจะเห็นได้ว่าช่องทางออนไลน์ถือเป็นช่องทางที่จะช่วยให้เราสามารถเข้าถึงข้อมูลได้ง่าย รวดเร็ว และสะดวก ดังนั้นมาตรการในการยกระดับความปลอดภัยควรที่จะมีการคำนึงถึงการเผยแพร่ข้อมูลทางสื่อออนไลน์เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน อาทิ ข้อมูลกฎจราจร ข้อมูลจุดเสี่ยง ข้อมูลการใช้ความช่วยเหลือฉุกเฉิน เป็นต้น โดยในด้านของการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติจะต้องแสดงหลักฐานหนังสือเดินทางหรือใบขับขี่ และลงหนังสือสัญญาเช่าพร้อมจ่ายเงินมัดจำในการเช่า (ภาพที่ 5.7)



ภาพที่ 5.7 หลักฐานในการเช่ารถจักรยานยนต์จากสถานประกอบการร้านเช่า

โดยการดำเนินงานของผู้ประกอบการก่อนเกิดอุบัติเหตุจำเป็นต้องพิจารณาในด้านการให้ข้อมูลการขับขี่และกฎจราจรเบื้องต้นของสถานประกอบการ เพื่อเป็นประโยชน์ของนักท่องเที่ยวในการลดความเสี่ยงต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าในการเดินทางท่องเที่ยวภายในจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งจากการวิเคราะห์ (ตารางที่ 5.6) พบว่า สถานประกอบการมีการให้ข้อมูลการขับขี่โดยให้ข้อมูลคร่าว ๆ เป็นภาษาอังกฤษคิดเป็นร้อยละ 30 รองลงมา คือ การให้ข้อมูลอย่างละเอียดเป็นภาษาอังกฤษ คิดเป็นร้อยละ 26.67 ซึ่งจากภาพรวมแม้ว่าจะมีการให้ข้อมูลการขับขี่แก่นักท่องเที่ยวแต่สถานประกอบการบางแห่งไม่ได้มีการให้ข้อมูลแก่นักท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 13.33 ส่วนในด้านของข้อมูลกฎจราจรเบื้องต้นพบว่า สถานประกอบการมีการให้ข้อมูลการขับขี่โดยมีการให้ข้อมูลคร่าว ๆ เป็นภาษาอังกฤษคิดเป็นร้อยละ 53.85 รองลงมา คือ ให้ข้อมูลอย่าง

ละเอียดเป็นภาษาอังกฤษ คิดเป็นร้อยละ 30.77 โดยส่วนใหญ่สถานประกอบการจะให้ข้อมูลเกี่ยวกับกฎจราจรมากกว่าข้อมูลที่ถูกต้องในการขับขี่ ซึ่งจากการวิเคราะห์ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในการขับขี่ในประเทศไทยดังได้กล่าวไว้ในตารางที่ 5.3 ซึ่งชี้ให้เห็นว่าหากนักท่องเที่ยวได้รับข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนจะสามารถช่วยให้นักท่องเที่ยวมีความรู้และความเข้าใจถึงข้อกำหนด และกฎหมายที่เกี่ยวข้องอันจะส่งผลต่อพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยมากขึ้น

ตารางที่ 5.6 การให้ข้อมูลการขับขี่และกฎจราจรเบื้องต้นของสถานประกอบการ

การให้ข้อมูล	ข้อมูลการขับขี่ (%)	ข้อมูลกฎจราจรเบื้องต้น (%)
ให้ข้อมูลอย่างละเอียดเป็นภาษาอังกฤษ	26.67	30.77
ให้ข้อมูลคร่าว ๆ เป็นภาษาอังกฤษ	30	53.85
ให้ข้อมูลเป็นภาษาไทย	13.33	7.69
ให้อ่านข้อมูลในแผ่นพับ	16.67	7.69
ไม่ได้ให้ข้อมูล	13.33	0
รวม	100	100

5.2.2 การวิเคราะห์ของผู้ประกอบการ: ระหว่างเกิดอุบัติเหตุ

การให้ความช่วยเหลืออย่างทันท่วงทีเป็นปัจจัยอีกหนึ่งปัจจัยที่จะสามารถช่วยลดความสูญเสียได้ หากมีความร่วมมือหรือการประสานงานจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในการให้ความช่วยเหลือ โดยสถานประกอบการรถจักรยานยนต์เช่าสามารถให้ข้อมูลเพื่อการเก็บรวบรวมหลักฐานของการเกิดเหตุได้ เพราะองค์ประกอบของการเกิดเหตุที่นอกจากบุคคลและสภาพแวดล้อมแล้ว ยานพาหนะเป็นอีกหนึ่งปัจจัยหลักที่สามารถนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุได้ โดยจากการสอบถามสถานประกอบการที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็น สถานประกอบการรถเช่า บริษัทประกันภัย บริษัทท่องเที่ยว (ตารางที่ 5.7) พบว่า มีร้อยละ 67 ทราบสถานการณ์หลังชนย้ายผู้ประสบเหตุสู่สถานพยาบาลแล้ว โดยเมื่อทราบสถานการณ์สถานประกอบการได้มีการประสานไปยังเครือข่ายความปลอดภัยทางถนน ร้อยละ 68.75 โดยมีเพียงร้อยละ 33 ที่ทราบสถานการณ์ทันทีที่เกิดเหตุ อย่างไรก็ตาม พบว่า มีสถานประกอบการบางส่วนที่มีการประสานงานไปยังเครือข่ายความปลอดภัยทางถนนเมื่อทราบสถานการณ์หลังจากเกิดเหตุแล้วร้อยละ 12.50 ดังนั้นควรมีความตระหนักถึงการวางแผนในการดำเนินงานด้านการประสานงานในการช่วยเหลือให้ทันสถานการณ์และมีประสิทธิภาพมากขึ้นเพื่อลดความสูญเสียทางทรัพย์สินและชีวิต รวมถึงสร้างภาพลักษณ์ของการท่องเที่ยวให้กับจังหวัด

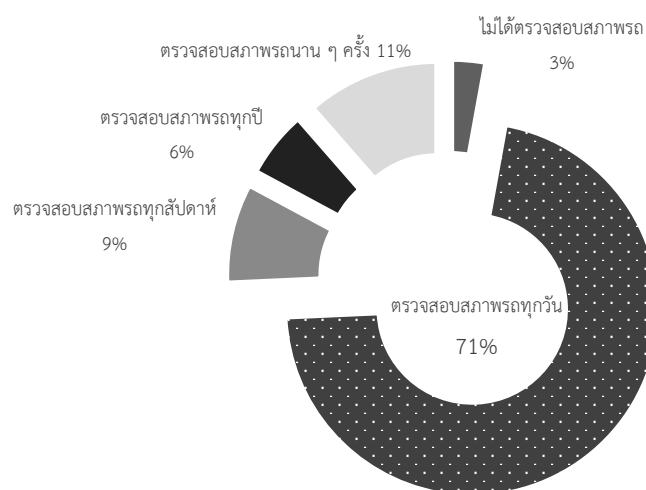
ตารางที่ 5.7 การดำเนินการของสถานประกอบการเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

การดำเนินการ	เดินทางไปยังสถานที่เกิดเหตุทันที		ประสานงานไปยังเครือข่ายความปลอดภัย	
	N	%	N	%
ทราบทันทีที่เกิดเหตุ	6	33	6	18.75
ทราบหลังขนย้ายผู้ประสบเหตุสู่สถานพยาบาลแล้ว	12	67	22	68.75
ทราบหลังจากเกิดเหตุนานแล้ว	0	0	4	12.50
ไม่ทราบเลย	0	0	0	0
รวม	18	100	32	100

5.2.3 การวิเคราะห์ของผู้ประกอบการ: หลังเกิดอุบัติเหตุ

ในส่วนของการดำเนินงานหลังเกิดเหตุพบว่าสถานประกอบการรถเช่าจักรยานยนต์กว่าร้อยละ 71 มีการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์และซ่อมบำรุงรถจักรยานยนต์หลังการใช้งาน (ภาพที่ 5.8) โดยมีเพียงร้อยละ 3 ที่ไม่ได้มีการตรวจสอบสภาพรถ และซ่อมบำรุงรถจักรยานยนต์หลังการใช้งาน อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะมีเพียงส่วนน้อยก็อาจจะได้เลยได้ เพราะความสูญเสียที่จะเกิดขึ้นจากความละเลยนั้นไม่สามารถคาดเดาได้

ในส่วนของการจดบันทึกข้อมูลของทางสถานประกอบการได้มีการจดบันทึกข้อมูลลูกค้าที่ประสบอุบัติเหตุคิดเป็นร้อยละ 24 เท่านั้น ส่วนข้อมูลการซ่อมรถจักรยานยนต์ได้มีการจดบันทึกคิดเป็นร้อยละ 54 แสดงให้เห็นว่าทางสถานประกอบการหลายแห่งยังขาดการจดบันทึกข้อมูลซึ่งจะเป็นข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการวางแผนด้านความปลอดภัยทางถนนได้



ภาพที่ 5.8 การดูแลรักษาและซ่อมบำรุงรถจักรยานยนต์ของสถานประกอบการรถเช่า

ทว่าในการดำเนินงานของสถานประกอบการยังพบอุปสรรคในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์เช่า (ตารางที่ 5.8) โดยเฉพาะด้านการประสานงานกับภาคส่วนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องคิด

เป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.66 โดยทางด้านหน่วยงานอื่น ๆ ได้มีส่วนเกี่ยวข้องในการเข้ามาช่วยเหลือ คิดเป็นเพียงร้อยละ 27 เช่น การดูแลรักษาลูกค้าที่ประสบอุบัติเหตุ การประสานงานเวลาลูกค้าเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น อุปสรรครองลงมาคือ ด้านนวัตกรรม/เทคโนโลยีและการมีส่วนร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนคิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.49 และ 1.48 ตามลำดับ

ตารางที่ 5.8 อุปสรรคต่อการยกระดับความปลอดภัยของการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยว

อุปสรรค	เช่ารถจักรยานยนต์	บริษัทประกันภัย	บริษัทท่องเที่ยว	รวม
ความรับผิดชอบหน่วยงานอื่น	2.94	0.03	2.00	1.66
ข้อจำกัดงบประมาณ	2.22	0.02	1.90	1.38
ข้อจำกัดองค์ความรู้	2.27	0.11	1.60	1.33
นวัตกรรม/เทคโนโลยี	3.06	0.02	1.40	1.49
การมีส่วนร่วมของหน่วยงาน	2.83	0.10	1.50	1.48
จำนวน	2.67	0.06	1.68	-

ในการจัดการเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่า นั้น กล่าวได้ว่ากลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่สำคัญไม่น้อยไปกว่านักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ คือ กลุ่มผู้ประกอบการ ไม่ว่าจะเป็นสถานประกอบการเช่ารถจักรยานยนต์ บริษัทประกันภัย บริษัทเกี่ยวกับการท่องเที่ยว ซึ่งล้วนมีส่วนสำคัญในการจัดการเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน ซึ่งหากมีการบริหารจัดการที่ดีย่อมส่งผลให้สามารถลดความเสี่ยงต่อความไม่ปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่าได้ แต่อย่างไรก็ตาม กลุ่มสถานประกอบการไม่สามารถดำเนินการเพียงกลุ่มเดียวได้จำเป็นต้องอาศัยการสนับสนุนความช่วยเหลือต่าง ๆ จากภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การดำเนินงานขององค์กรมีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งจากตารางที่ 5.9 สะท้อนให้เห็นว่าความพร้อมในการปรับตัวตัวมาตรการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่า โดยกลุ่มสถานประกอบการเช่ารถจักรยานยนต์นั้นยังขาดความพร้อมในด้านของภาษา และความชัดเจนในมาตรการและข้อกำหนดในการดำเนินงาน สำหรับบริษัทด้านประกันภัยจำเป็นต้องเสริมความพร้อมในด้านของความชัดเจนในมาตรการและข้อกำหนดในการดำเนินการและจัดตั้งศูนย์ประสานงานด้านความปลอดภัย ในส่วนบริษัทด้านการท่องเที่ยวจำเป็นต้องมีการสนับสนุนในด้านของการเผยแพร่ข้อมูล เช่น จุดอันตราย ปัจจัยเสี่ยง รวมถึงเอกสารประกอบเกี่ยวกับกฎจราจร บทลงโทษ และข้อกำหนด ตลอดจนความรู้เพิ่มเติมด้านแนวทางการลดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ และความรู้เพิ่มเติมด้านภาษา ซึ่งจากการวิเคราะห์ข้างต้นพบว่า ในภาพรวมด้านความพร้อมของสถานประกอบการต้องการการสนับสนุนจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในด้านของอบรมความรู้เพิ่มเติมด้านภาษาและความรู้เพิ่มเติมด้านแนวทางการลดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ รวมถึงข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนไม่ว่าจะเป็นเอกสารประกอบเกี่ยวกับกฎจราจร บทลงโทษ ข้อกำหนด ข้อมูลอันตราย เช่น จุดอันตราย ปัจจัยเสี่ยง ตลอดจนความชัดเจนในมาตรการและข้อกำหนดในการดำเนินการ เนื่องจากกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เดินทางท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่

นั้นมีความหลากหลายของประเทศ อย่างไรก็ตามภาษาที่ใช้สื่อสารส่วนใหญ่เป็นภาษาอังกฤษและภาษาจีน ซึ่งทำให้การสื่อสารในภาษาอื่น ๆ อาจมีความคลาดเคลื่อนในการสื่อสาร นอกจากนี้นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ไม่ทราบถึงข้อมูลกฎหมายจราจร บทลงโทษ จุดเสี่ยงต่าง ๆ และช่องทางการขอความช่วยเหลือทำให้การขับขี่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้

ตารางที่ 5.9 ความพร้อมในการปรับตัวต่อมาตรการการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่าในจังหวัดเชียงใหม่

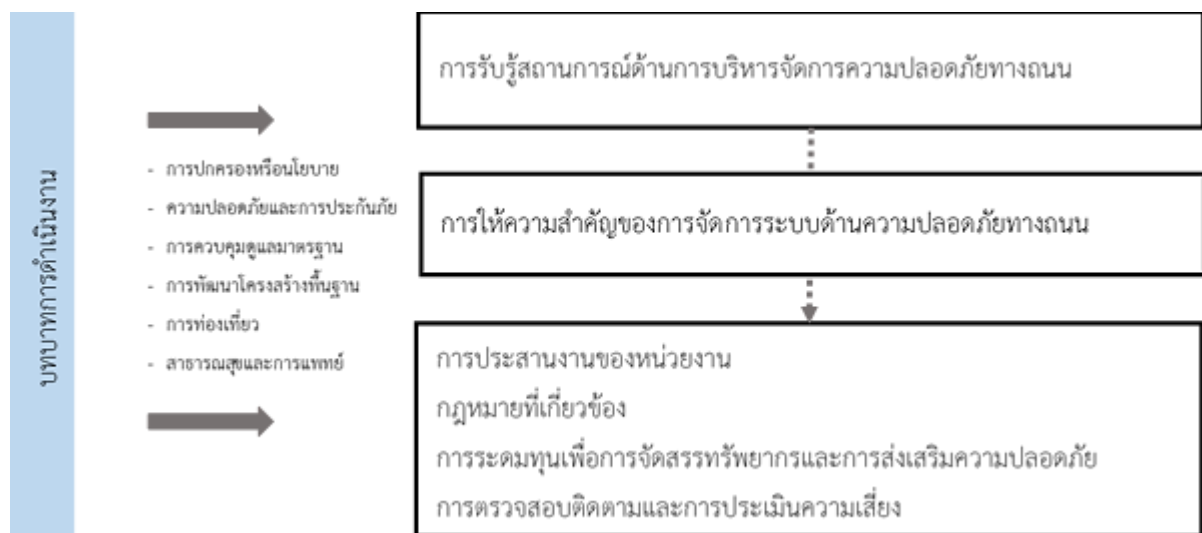
การสนับสนุน	เช่ารถจักรยานยนต์	ประกันภัย	การท่องเที่ยว	รวม	
				Mean	Std.
งบประมาณในการดำเนินการ	2.94	4.32	1.50	1.90	2.92
อบรมความรู้เพิ่มเติมด้านแนวทางการลดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ	2.94	4.55	2.10	1.95	3.20
อบรมความรู้เพิ่มเติมด้านภาษา	2.56	4.36	2.50	2.12	3.14
เอกสารประกอบเกี่ยวกับกฎจราจร บทลงโทษ และข้อกำหนดในการ	2.67	4.82	2.30	2.07	3.26
ความชัดเจนในมาตรการและข้อกำหนดในการดำเนินการ	2.33	4.36	2.70	2.07	3.13
จัดตั้งศูนย์ประสานงานด้านความปลอดภัย	3.06	4.36	2.20	1.93	3.21
บริการจัดการเกี่ยวกับการอนุญาตใบขับขี่รถจักรยานยนต์	3.22	4.18	2.80	1.90	3.40
การเผยแพร่ข้อมูล เช่น จุดอันตราย ปัจจัยเสี่ยง	3.39	4.68	2.10	1.95	3.39

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย

ในอนาคตสถานประกอบการได้มีแนวทางในการวางแผนยกระดับความปลอดภัยทางถนน คิดเป็นร้อยละ 41 โดยมีแผนการยกระดับความปลอดภัยทางถนน คือ เรื่องการทำประกันภัย การเพิ่มให้คำแนะนำลูกค้าเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน อย่างไรก็ตามพบว่า มีร้อยละ 59 ที่ไม่ได้มีการวางแผนยกระดับความปลอดภัยทางถนน โดยการดำเนินงานของสถานประกอบการพบปัญหาในการประกอบกิจการ โดยเฉพาะการขาดใบขับขี่นานาชาติของผู้เช่า และการสื่อสารทางภาษารวมถึงการเบี่ยงนัดชำระเงิน ซึ่งทางสถานประกอบการได้มีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนซึ่งจะต้องเน้นไปที่ผู้เช่า โดยจัดให้มีการตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่นานาชาติจากผู้เช่าอย่างเคร่งครัด และตรวจสอบความเหมาะสมของใบขับขี่กับประเภทรถที่จะขับขี่ เนื่องจากรถจักรยานยนต์บางประเภทต้องใช้ความชำนาญในการขับขี่ รวมถึงข้อมูลของผู้เช่าสำหรับการติดตามหรือติดต่อผู้เช่า พร้อมกับการให้ข้อมูลกฎจราจรพื้นฐาน เนื่องจากปัจจุบันสถานประกอบการบางส่วนใช้หลักฐานเพียงหนังสือเดินทางเท่านั้น ตลอดจนมีบทลงโทษที่รุนแรงต่อสถานประกอบการที่มีการดำเนินการไม่ได้มาตรฐานหรือทำผิดกฎ เพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนในการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์เช่าในจังหวัดเชียงใหม่

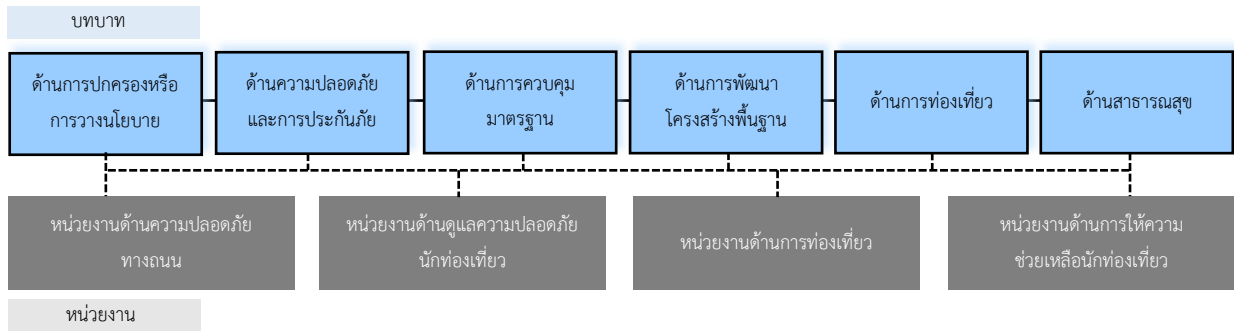
5.3 การวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงต่อการจัดการด้านความปลอดภัยของหน่วยงานภาครัฐในการเช่าจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่

การศึกษาการยกระดับความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาตินอกจากการศึกษาปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนของกลุ่มนักท่องเที่ยวและการดำเนินงานของภาคเอกชนแล้ว ภาครัฐถือเป็นส่วนที่สำคัญต่อการบริหารจัดการ และการวางแผน นโยบายเพื่อให้เกิดแนวทางในการปฏิบัติและการดำเนินงานร่วมกันของทุกภาคส่วน โดยในการศึกษาปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลต่อการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนสามารถวิเคราะห์แบ่งออกเป็นช่วงเวลาของการเกิดเหตุ คือ ก่อนเกิดเหตุซึ่งทำการศึกษาเกี่ยวกับการรับรู้สถานการณ์ด้านการจัดการความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์และการจัดทำฐานข้อมูลของภาครัฐ ในด้านของช่วงระหว่างเกิดเหตุ ได้พิจารณาถึงการให้ความสำคัญต่อการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน และในช่วงหลังเกิดเหตุจะทำการศึกษาถึงการจัดการทางด้านแผน นโยบาย ตลอดจนมาตรการในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของภาครัฐในบทบาทต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน โดยมีรายละเอียดการวิเคราะห์ (ภาพที่ 5.9) ดังนี้



ภาพที่ 5.9 กรอบการวิเคราะห์ความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานภาครัฐในการเช่ารถจักรยานยนต์เช่า

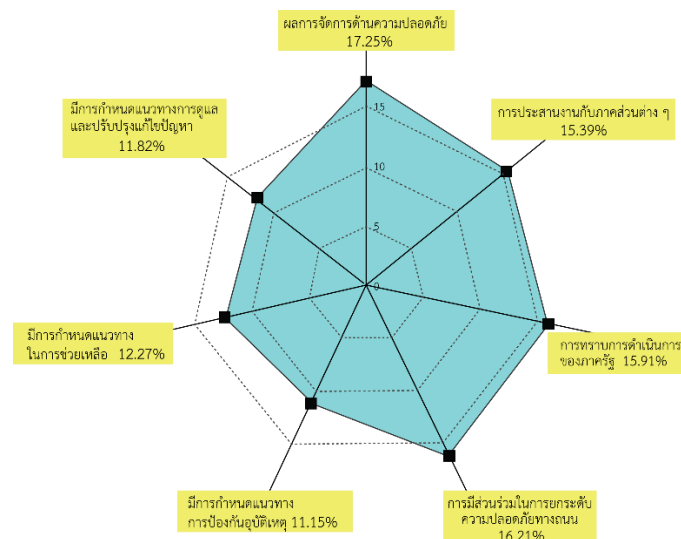
โดยการรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามได้ทำการเก็บข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐ 4 ภาคส่วนหลักด้วยกันคือ หน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนน หน่วยงานด้านการดูแลความปลอดภัยนักท่องเที่ยว หน่วยงานด้านการท่องเที่ยว หน่วยงานด้านการให้ความช่วยเหลือนักท่องเที่ยว และได้พิจารณาบทบาทของหน่วยงานในการรับผิดชอบการดำเนินการ อันประกอบด้วย ด้านการปกครองหรือการวางนโยบาย ด้านความปลอดภัยและการประกันภัย ด้านการควบคุมและดูแลมาตรฐาน ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการท่องเที่ยว และด้านสาธารณสุข โดยการวิเคราะห์มีรายละเอียดการอธิบายดังนี้ (ภาพที่ 5.10)



ภาพที่ 5.10 โครงสร้างของหน่วยงานภาครัฐสำหรับการเก็บข้อมูล

5.3.1 การวิเคราะห์ของภาครัฐก่อนเกิดอุบัติเหตุ

สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ของจังหวัดเชียงใหม่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น โดยในปี 2558 มีจำนวนนักท่องเที่ยว 2,563,983 คน มีจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บ 1,217 คน โดยมีผู้เสียชีวิต 15 คน (สำนักงานสถิติแห่งชาติและสำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2559) ซึ่งจะเห็นได้ว่าสิ่งหนึ่งที่เป็นภัยคุกคามต่อการท่องเที่ยวในปัจจุบันคือ ปัญหาด้านคุณภาพของการเดินทางท่องเที่ยว ดังนั้นภาครัฐจะต้องให้ความสำคัญตระหนักและรับรู้ถึงสถานการณ์ดังกล่าวโดยจากการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถาม (ภาพที่ 5.11) พบว่า ภาครัฐมีการให้ความสำคัญต่อผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 17.25 ซึ่งอยู่ในระดับดีมาก รองลงมาคือการรับรู้ถึงการมีส่วนร่วมในการยกระดับความปลอดภัยทางถนน คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 16.21 ซึ่งอยู่ในระดับดี และการรับรู้ถึงการดำเนินงานของภาครัฐ คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 15.91 ซึ่งอยู่ในระดับดี โดยในด้านของการกำหนดแนวทางในการป้องกันอุบัติเหตุ การดูแลให้ความช่วยเหลือ และการแก้ไขปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งจากภาพรวมจะเห็นได้ว่าภาครัฐค่อนข้างตระหนักถึงปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ



ภาพที่ 5.11 การรับรู้สถานการณ์ด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในการเช่ารถจักรยานยนต์เช่า

ในด้านของการจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนถือเป็นส่วนสำคัญในการนำข้อมูลเข้าเพื่อการวิเคราะห์สาเหตุเชิงลึกและการวางแผนในการรองรับกับสถานการณ์ต่าง ๆ ของความปลอดภัยซึ่งจากการแบบสอบถาม พบว่า (ตารางที่ 5.10) การจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานซึ่งพิจารณา 4 ประเด็น คือ

- บุคคล การจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานในด้านของบุคคล มีการจัดเก็บข้อมูลด้านการรักษามากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 23.26 รองลงมาคือ ความรุนแรงของผลจากการเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 18.6 และข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ประสบอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 13.95 ตามลำดับ
- ยานพาหนะ การจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานในด้านของยานพาหนะ มีการจัดเก็บข้อมูลประเภทยานพาหนะมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 60.71 รองลงมา คือ สภาพของยานพาหนะกับสถานที่ขาย/เช่า คิดเป็นร้อยละ 10.71 ในค่าคะแนนที่เท่ากัน
- ถนน การจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานในด้านของถนน มีการจัดเก็บข้อมูลสถานที่และช่วงเวลามากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 23.73 รองลงมา คือ ไฟส่องสว่าง คิดเป็นร้อยละ 22.03 และสภาพโครงสร้าง คิดเป็นร้อยละ 20.34 ตามลำดับ
- สถานการณ์อื่น ๆ การจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานในด้านของบุคคล มีการจัดเก็บข้อมูลสาเหตุการเกิดเหตุมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 22.03 รองลงมา คือ ความรุนแรงกับระยะเวลาในการจัดการอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 18.64 และระยะเวลาในการขนส่งผู้ป่วย คิดเป็นร้อยละ 13.56 ตามลำดับ

ตารางที่ 5.10 การจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน

บุคคล			ยานพาหนะ		
ข้อมูลการจัดเก็บ	N	(%)	ข้อมูลการจัดเก็บ	N	(%)
· ไม่มี	6	13.95	· ไม่มี	5	17.86
· ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ประสบ	6	13.95	· ประเภทยานพาหนะ	17	60.71
· จำนวนผู้ประสบ	5	11.63	· สภาพของยานพาหนะ	3	10.71
· การรักษา	10	23.26	· สถานที่ขาย/เช่า	3	10.71
· ความรุนแรง	8	18.6			
· โรคประจำตัว/ข้อจำกัดทางกายภาพ	2	4.65			
· ข้อมูลติดต่อญาติ/เพื่อน	6	13.95			
รวม	43	100	รวม	28	100

ตารางที่ 5.10 การจัดเก็บข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน (ต่อ)

สภาพแวดล้อม			สถานการณ์อื่น ๆ		
ข้อมูลการจัดเก็บ	N	(%)	ข้อมูลการจัดเก็บ	N	(%)
· ไม่มี	0	0	· ไม่มี	0	0
· สถานที่และช่วงเวลา	14	23.73	· ความรุนแรง	11	18.64
· สภาพโครงสร้าง	12	20.34	· ระยะเวลาในการจัดการอุบัติเหตุ	11	18.64
· สิ่งกีดขวาง	9	15.25	· ระยะเวลาในการรอรถพยาบาล	7	11.86
· ไฟส่องสว่าง	13	22.03	· ระยะเวลาในการขนส่งผู้ป่วย	8	13.56
· สัญญาณไฟ	11	18.64	· สาเหตุการเกิดเหตุ	13	22.03
			· การรักษา	6	10.17
			· รายชื่อหน่วยงานที่ดูแล	3	5.08
รวม	59	100	รวม	59	100

5.3.2 การวิเคราะห์ของภาครัฐ: ระหว่างเกิดอุบัติเหตุ

ทว่าความตระหนักและการรับรู้ถึงสถานการณ์ของปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนมีค่าคะแนนอยู่ในระดับดีมากถึงปานกลาง แต่การให้ความสำคัญต่อแผนในการจัดการความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่าส่วนใหญ่ยังอยู่ในระหว่างดำเนินการ โดยมีการให้ความสำคัญต่อการประสานงานภาคส่วนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.42 รองลงมาคือ การจัดเก็บข้อมูล คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.32 และต่อมา คือ การกำหนดวิสัยทัศน์ระยะยาวของแผนงาน คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.20 และความสามารถในการประเมินความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุได้ คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.14 โดยในด้านการคาดการณ์การสูญเสียต้นทุนทางสังคมจากอุบัติเหตุและตัวชี้วัดการประสบความสำเร็จของแผนนั้นให้ความสำคัญน้อยที่สุด คิดเป็นค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.80 และ 0.76 ตามลำดับ ซึ่งตัวชี้วัดถือเป็นปัจจัยที่สำคัญเนื่องจากตัวชี้วัดที่ไม่สามารถหรือไม่เหมาะสมต่อการประเมินมีอาจบรรลุถึงความสำเร็จของเป้าหมายที่แท้จริง

ตารางที่ 5.11 การให้ความสำคัญกับแผนในการจัดการความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่า

ความสำคัญ	การดำเนินงาน					
	1	2	3	4	Mean	Std. Deviation
สามารถคาดการณ์การสูญเสียต้นทุนทางสังคมจากอุบัติเหตุ	56	22	8	14	0.80	1.088
การจัดเก็บข้อมูลของผู้ประสบอุบัติเหตุ	42	16	10	32	1.32	1.316
สามารถประเมินความเสี่ยงของอุบัติเหตุได้	42	28	4	26	1.14	1.229
กำหนดวิสัยทัศน์ระยะยาวกับการวางแผน	32	40	4	24	1.20	1.143
การตั้งเป้าในการลดอุบัติเหตุและความสูญเสีย	40	38	4		1.00	1.088
มีโครงการหรือแผนในการรองรับการยกระดับความปลอดภัย	40	38	4		1.00	1.088
ดัชนีชี้วัดการประสบความสำเร็จจากโครงการ	56	26	4	14	0.76	1.061

ตารางที่ 5.11 การให้ความสำคัญกับแผนในการจัดการความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่า (ต่อ)

ความสำคัญ	การดำเนินงาน					
	1	2	3	4	Mean	Std. Deviation
ประสานงานจากภาคส่วนอื่น ๆ	24	38	10	28	1.42	1.144
จัดตั้งเป็นศูนย์กลางในการยกระดับความปลอดภัย	44	38	4	14	0.88	1.023

หมายเหตุ: ค่าคะแนนน้อย  ค่าคะแนนมาก, 1=ไม่มีการดำเนินการ, 2=อยู่ระหว่างการวางแผน, 3=เพิ่งเริ่มดำเนินการ, 4=ดำเนินการอยู่

5.3.3 การวิเคราะห์ของภาครัฐ: หลังเกิดอุบัติเหตุ

แนวทางในการวิเคราะห์ความปลอดภัยทางถนนของระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ซึ่งมีกรอบการวิเคราะห์อย่างเป็นลำดับขั้น โดยถูกนำมาประยุกต์ใช้ในการวางแผนนโยบายความปลอดภัยทางถนน และเป็นอีกหนึ่งวิธีที่จะช่วยให้เข้าใจถึงผลลัพธ์ของการตัดสินใจเชิงนโยบาย โดยทำการแบ่งแนวทางเป็น 4 ส่วนซึ่งเป็นบริบทด้านนโยบาย อันประกอบด้วยบทบาทหน้าที่สำคัญ 4 ด้าน คือ (1) การประสานงาน (2) กฎหมาย (3) การระดมทุนและการจัดสรรทรัพยากร (4) การตรวจติดตามและประเมินผล โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ด้านที่ 1 การประสานงานระหว่างหน่วยงาน

การประสานงานของหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่า (ตารางที่ 5.12) พบว่า (1) ด้านการปกครองหรือนโยบายมีการดำเนินการประสานงานทั้งระดับประเทศ ระดับภูมิภาค และระดับท้องถิ่นและการประสานงานเครือข่ายและการติดตามผลการประสาน แต่ในด้านการจัดตั้งหน่วยงานในการดูแลจัดการปัญหาส่วนใหญ่ไม่มีการดำเนินการ (2) ด้านความปลอดภัยมีการดำเนินการและอยู่ระหว่างการวางแผนในการดำเนินการประสานงานทั้งระดับประเทศ ระดับภูมิภาคและระดับท้องถิ่นและการประสานงานเครือข่ายและการติดตามผลการประสานภาคส่วนต่าง ๆ (3) ด้านการควบคุมดูแลมาตรฐานมีการดำเนินการประสานงานทั้งระดับประเทศ ระดับภูมิภาคและระดับท้องถิ่น โดยการประสานงานเครือข่ายและการติดตามผลการประสานอยู่ระหว่างเพิ่งเริ่มดำเนินการ และส่วนใหญ่ไม่มีการดำเนินการในส่วนของการจัดตั้งหน่วยงานในการดูแลจัดการปัญหา (4) ด้านพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการดำเนินการและบางหน่วยงานไม่มีการดำเนินการในการดำเนินการประสานงานทั้งระดับประเทศ ระดับภูมิภาคและระดับท้องถิ่น การประสานงานเครือข่ายและการติดตามผลการประสาน ตลอดจนการจัดตั้งหน่วยงานในการดูแลจัดการปัญหา (5) ด้านการท่องเที่ยวมีการดำเนินการประสานงานทั้งระดับประเทศ ระดับภูมิภาคและระดับท้องถิ่น ซึ่งเพิ่งเริ่มดำเนินการการประสานงานเครือข่ายและการติดตามผลการประสาน โดยการประสานงานระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ในการร่วมมือกันอยู่ระหว่างการวางแผน และในส่วนของการจัดตั้งหน่วยงานในการดูแลจัดการปัญหาไม่มีการดำเนินการ และ (6) ด้านสาธารณสุขและการแพทย์นั้นอยู่ระหว่างดำเนินการในการประสานงานทั้งระดับประเทศ ระดับภูมิภาค และระดับท้องถิ่น ซึ่งจากภาพรวมการจัดตั้งหน่วยงานในการดูแลจัดการปัญหาโดยเฉพาะ ส่วนใหญ่ไม่มีการดำเนินการในทุกบทบาทที่เกี่ยวข้อง

ตารางที่ 5.12 การประสานงานของหน่วยงานด้านความปลอดภัย

หน่วยงาน		การประสานงานของหน่วยงานด้านความปลอดภัย							
		P1		P2		P3		P4	
		N	%	N	%	N	%	N	%
ด้านการปกครอง	ดำเนินการอยู่	10	71.43	5	35.71	7	50.00	3	21.43
	เพิ่งเริ่มดำเนินการ	0	0.00	5	35.71	3	21.43	0	0.00
	อยู่ระหว่างการวางแผน	2	14.29	2	14.29	2	14.29	2	14.29
	ไม่มีการดำเนินการ	2	14.29	2	14.29	2	14.29	9	64.29
	Pearson chi-Square	0.019		0.001		0.001		0.047	
ด้านความปลอดภัย	ดำเนินการอยู่	16	64.00	9	36.00	11	44.00	9	36.00
	เพิ่งเริ่มดำเนินการ	0	0.00	5	20.00	3	12.00	0	0.00
	อยู่ระหว่างการวางแผน	9	36.00	9	36.00	9	36.00	9	36.00
	ไม่มีการดำเนินการ	0	0.00	2	8.00	2	8.00	7	28.00
	Pearson chi-Square	-0.18		-0.078		-0.106		-0.002	
ด้านการควบคุมดูแลมาตรฐาน	ดำเนินการอยู่	8	57.14	3	21.43	5	35.71	3	21.43
	เพิ่งเริ่มดำเนินการ	0	0.00	5	35.71	3	21.43	2	14.29
	อยู่ระหว่างการวางแผน	2	14.29	6	42.86	4	28.57	2	14.29
	ไม่มีการดำเนินการ	4	28.57	0	0.00	2	14.29	7	50.00
	Pearson chi-Square	-0.026		0.008		-0.023		0.292	
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน	ดำเนินการอยู่	8	36.36	3	13.64	5	22.73	3	17.65
	เพิ่งเริ่มดำเนินการ	0	0.00	5	22.73	3	13.64	0	0.00
	อยู่ระหว่างการวางแผน	4	18.18	6	27.27	6	27.27	4	23.53
	ไม่มีการดำเนินการ	10	45.45	8	36.36	8	36.36	10	58.82
	Pearson chi-Square	0.201		0.27		0.238		0.453	
ด้านการท่องเที่ยว	ดำเนินการอยู่	5	45.45	0	0.00	2	18.18	0	0.00
	เพิ่งเริ่มดำเนินการ	0	0.00	5	45.45	3	27.27	0	0.00
	อยู่ระหว่างการวางแผน	4	36.36	4	36.36	4	36.36	4	44.44
	ไม่มีการดำเนินการ	2	18.18	2	18.18	2	18.18	5	55.56
	Pearson chi-Square	0.02		0.155		0.1		0.314	
ด้านสาธารณสุข	ดำเนินการอยู่	2	25.00	0	0.00	2	25.00	2	25.00
	เพิ่งเริ่มดำเนินการ	0	0.00	2	25.00	0	0.00	0	0.00
	อยู่ระหว่างการวางแผน	4	50.00	4	50.00	4	50.00	2	25.00
	ไม่มีการดำเนินการ	2	25.00	2	25.00	2	25.00	4	50.00
	Pearson chi-Square	0.136		0.21		0.147		0.105	

หมายเหตุ: (P1) การดำเนินการประสานงานทั้งระดับประเทศ ระดับภูมิภาคและระดับท้องถิ่น, (P2) การประสานงานเครือข่ายและการติดตามผลการประสาน, (P3) การประสานงานระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ในการร่วมมือกัน, (P4) การจัดตั้งหน่วยงานในการดูแลจัดการปัญหา

ด้านที่ 2 กฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัย

ในการดำเนินการเกี่ยวกับด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่า (ตารางที่ 5.13) พบว่า (1) ด้านการปกครองหรือนโยบายมีการดำเนินงานเกี่ยวกับมาตรการการบังคับใช้กฎหมายจัดการปัญหาความปลอดภัย การดำเนินงานระหว่างหน่วยงาน การประเมินตัวชี้วัด และกฎหมายเกี่ยวกับการเช่ารถจักรยานยนต์โดยเฉพาะ ส่วนใหญ่ไม่มีการดำเนินการและอยู่ระหว่างการวางแผน (2) ด้านความปลอดภัยมีการดำเนินการเกี่ยวกับมาตรการการบังคับใช้กฎหมายจัดการปัญหาความปลอดภัย การดำเนินงานระหว่างหน่วยงาน การประเมินตัวชี้วัด และกฎหมายเกี่ยวกับการเช่ารถจักรยานยนต์ แต่บางส่วนยังไม่มีดำเนินการ (3) ด้านการควบคุมดูแลมาตรฐานมีการดำเนินงานมาตรการการบังคับใช้กฎหมายจัดการปัญหาความปลอดภัยและการประเมินตัวชี้วัดอยู่ระหว่างการวางแผน โดยในส่วนของกฎหมายเกี่ยวกับการเช่ารถจักรยานยนต์โดยเฉพาะยังไม่มีดำเนินการ (4) ด้านพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานส่วนใหญ่อยู่ระหว่างการวางแผนและบางหน่วยงานไม่มีการดำเนินการของมาตรการเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจัดการปัญหาความปลอดภัย การดำเนินงานระหว่างหน่วยงาน การประเมินตัวชี้วัด และกฎหมายเกี่ยวกับการเช่ารถจักรยานยนต์โดยเฉพาะ (5) ด้านการท่องเที่ยวพบว่าไม่มีการดำเนินการเกี่ยวกับมาตรการเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจัดการปัญหาความปลอดภัย การดำเนินงานระหว่างหน่วยงาน การประเมินตัวชี้วัด และกฎหมายเกี่ยวกับการเช่ารถจักรยานยนต์โดยเฉพาะ และ (6) ด้านสาธารณสุขและการแพทย์นั้นอยู่ระหว่างการวางแผน โดยในภาพรวมสะท้อนให้เห็นว่าการดำเนินงานด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยนั้นไม่มีการดำเนินการวางแผนโดยเฉพาะกฎหมายโดยตรงของการเช่ารถจักรยานยนต์

ตารางที่ 5.13 กฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัย

หน่วยงาน		ด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัย							
		L1		L2		L3		L4	
		N	%	N	%	N	%	N	%
ด้านการปกครอง	ดำเนินการอยู่	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
	เพิ่งเริ่มดำเนินการ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
	อยู่ระหว่างการวางแผน	2	14.29	2	18.18	2	16.67	2	15.38
	ไม่มีการดำเนินการ	12	85.71	9	81.82	10	83.33	11	84.62
	Pearson chi-Square	0.348		0.359		0.46		0.307	
ด้านความปลอดภัย	ดำเนินการอยู่	12	57.14	14	60.87	14	60.87	12	57.14
	เพิ่งเริ่มดำเนินการ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
	อยู่ระหว่างการวางแผน	4	19.05	4	17.39	4	17.39	4	19.05
	ไม่มีการดำเนินการ	5	23.81	5	21.74	5	21.74	5	23.81
	Pearson chi-Square	0.139		0.249		0.082		0.098	

ตารางที่ 5.13 กฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัย (ต่อ)

หน่วยงาน		ด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัย							
		L1		L2		L3		L4	
		N	%	N	%	N	%	N	%
ด้านการควบคุมดูแลมาตรฐาน	ดำเนินการอยู่	3	33.33	5	38.46	3	23.08	3	27.27
	เพิ่งเริ่มดำเนินการ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
	อยู่ระหว่างการวางแผน	4	44.44	2	15.38	4	30.77	2	18.18
	ไม่มีการดำเนินการ	2	22.22	6	46.15	6	46.15	6	54.55
	Pearson chi-Square	0.257		0.382		0.369		0.315	
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน	ดำเนินการอยู่	3	20.00	3	27.27	7	36.84	3	17.65
	เพิ่งเริ่มดำเนินการ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
	อยู่ระหว่างการวางแผน	4	26.67	2	18.18	4	21.05	2	11.76
	ไม่มีการดำเนินการ	8	53.33	6	54.55	8	42.11	12	70.59
	Pearson chi-Square	0.53		0.505		0.432		0.547	
ด้านการท่องเที่ยว	ดำเนินการอยู่	0	0.00	2	22.22	2	22.22	0	0.00
	เพิ่งเริ่มดำเนินการ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
	อยู่ระหว่างการวางแผน	2	22.22	2	22.22	2	22.22	2	28.57
	ไม่มีการดำเนินการ	7	77.78	5	55.56	5	55.56	5	71.43
	Pearson chi-Square	0.475		0.466		0.374		0.441	
ด้านสาธารณสุข	ดำเนินการอยู่	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
	เพิ่งเริ่มดำเนินการ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
	อยู่ระหว่างการวางแผน	4	50.00	4	50.00	2	50.00	2	33.33
	ไม่มีการดำเนินการ	4	50.00	4	50.00	2	50.00	4	66.67
	Pearson chi-Square	0.244		0.435		0.338		0.214	

หมายเหตุ: (L1) มาตรการการบังคับใช้กฎหมายจัดการปัญหาความปลอดภัย, (L2) มาตรการการบังคับใช้กฎหมายในการดำเนินงานระหว่างหน่วยงาน, (L3) มาตรการการบังคับใช้กฎหมายในการประเมินตัวชี้วัด, (L4) มาตรการการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการเช่ารถจักรยานยนต์

ด้านที่ 3 การระดมทุนเพื่อจัดสรรทรัพยากรด้านความปลอดภัย

การระดมทุนเพื่อจัดสรรทรัพยากรและการส่งเสริมการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่า (ตารางที่ 5.14) พบว่า (1) ด้านการปกครองหรือนโยบายมีการส่งเสริมและสร้างความตระหนักของความเสี่ยงเกี่ยวกับทรัพย์สิน ด้วยการกำหนดเป้าหมายและภาพรวมของหน่วยงาน และการสร้างความร่วมมือระหว่างภาคส่วน แต่ในด้านการจัดสรรงบประมาณในการยกระดับความปลอดภัย การเยียวยาผู้ประสบเหตุจากอุบัติเหตุยังไม่มีดำเนินการและการส่งเสริมและสร้างความตระหนักของความเสี่ยงด้วยการกำหนดแนวทางเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์เช่าอยู่ระหว่างการวางแผนในการดำเนินงาน (2) ด้านความปลอดภัยมีการให้ความสำคัญต่อการดำเนินงานทั้งการส่งเสริมและสร้างความตระหนักของความเสี่ยงเกี่ยวกับทรัพย์สิน ด้วยการกำหนดเป้าหมายและภาพรวมของหน่วยงาน การกำหนดแนวทางเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์เช่า และการสร้างความร่วมมือระหว่างภาคส่วน รวมถึงการจัดสรรงบประมาณในการยกระดับความปลอดภัย การเยียวยาผู้ประสบเหตุจากอุบัติเหตุ (3) ด้านการควบคุมดูแลมาตรฐานมีการส่งเสริมและสร้างความตระหนักของความเสี่ยงเกี่ยวกับทรัพย์สิน ด้วยการกำหนดเป้าหมายและภาพรวมของหน่วยงาน

การกำหนดแนวทางเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์เช่า และการสร้างความร่วมมือระหว่างภาคส่วน แต่ในส่วนของการจัดสรรงบประมาณในการยกระดับความปลอดภัย การเยียวยาผู้ประสบเหตุจากอุบัติเหตุยังไม่ได้ให้ความสำคัญเท่าที่ควร (4) ด้านพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนมีการดำเนินการในทิศทางใกล้เคียงกับด้านการควบคุมดูแลมาตรฐานในส่วนของ (5) ด้านการท่องเที่ยวและ (6) ด้านสาธารณสุขและการแพทย์มีการส่งเสริมและสร้างความตระหนักด้วยการกำหนดเป้าหมายและภาพรวมของหน่วยงาน และการสร้างความร่วมมือระหว่างภาคส่วน โดยการจัดสรรงบประมาณในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนอยู่ในระหว่างการวางแผน แต่การจัดสรรงบประมาณในการการเยียวยาผู้ประสบเหตุจากอุบัติเหตุและการส่งเสริมและสร้างความตระหนักของความเสี่ยงด้วยการกำหนดแนวทางเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์เช่ายังมีการดำเนินการที่ค่อนข้างน้อย

ตารางที่ 5.14 การระดมทุนเพื่อจัดสรรทรัพยากรในการยกระดับความปลอดภัย

หน่วยงาน		ด้านการระดมทุนเพื่อจัดสรรทรัพยากรในการยกระดับความปลอดภัยและการส่งเสริมความปลอดภัย											
		F1		F2		F3		F4		F5		F6	
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
ด้านการปกครอง	ดำเนินการอยู่	2	18.18	2	18.18	9	81.82	7	63.64	9	81.82	2	18.18
	เพิ่งเริ่มดำเนินการ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
	อยู่ระหว่างการวางแผน	3	27.27	0	0.00	0	0.00	2	18.18	0	0.00	7	63.64
	ไม่มีการดำเนินการ	6	54.55	9	81.82	2	18.18	2	18.18	2	18.18	2	18.18
	Pearson chi-Square	0.04		0.007		-0.117		0.247		0.043		-0.026	
ด้านความปลอดภัย	ดำเนินการอยู่	7	43.75	13	68.42	17	73.91	14	77.78	17	80.95	15	71.43
	เพิ่งเริ่มดำเนินการ	0	0.00	2	10.53	2	8.70	0	0.00	0	0.00	0	0.00
	อยู่ระหว่างการวางแผน	2	12.50	0	0.00	2	8.70	2	11.11	2	9.52	4	19.05
	ไม่มีการดำเนินการ	7	43.75	4	21.05	2	8.70	2	11.11	2	9.52	2	9.52
	Pearson chi-Square	0.042		-0.145		-0.012		0.108		0.124		-0.095	
ด้านการควบคุมดูแลมาตรฐาน	ดำเนินการอยู่	3	25.00	3	33.33	8	66.67	5	55.56	10	83.33	6	50.00
	เพิ่งเริ่มดำเนินการ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
	อยู่ระหว่างการวางแผน	5	41.67	0	0.00	2	16.67	2	22.22	0	0.00	4	33.33
	ไม่มีการดำเนินการ	4	33.33	6	66.67	2	16.67	2	22.22	2	16.67	2	16.67
	Pearson chi-Square	0.021		-0.01		0.099		0.37		0.148		-0.002	
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน	ดำเนินการอยู่	3	17.65	6	33.33	10	50.00	9	52.94	13	76.47	6	30.00
	เพิ่งเริ่มดำเนินการ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
	อยู่ระหว่างการวางแผน	4	23.53	0	0.00	4	20.00	4	23.53	0	0.00	6	30.00
	ไม่มีการดำเนินการ	10	58.82	12	66.67	6	30.00	4	23.53	4	23.53	8	40.00
	Pearson chi-Square	0.188		0.167		0.224		0.386		0.169		0.206	
ด้านการท่องเที่ยว	ดำเนินการอยู่	0	0.00	3	42.86	5	55.56	4	44.44	7	77.78	3	42.86
	เพิ่งเริ่มดำเนินการ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
	อยู่ระหว่างการวางแผน	5	55.56	0	0.00	2	22.22	0	0.00	0	0.00	0	0.00
	ไม่มีการดำเนินการ	4	44.44	4	57.14	2	22.22	5	55.56	2	22.22	4	57.14
	Pearson chi-Square	0.233		0.207		0.231		0.327		0.24		0.281	

ตารางที่ 5.14 การระดมทุนเพื่อจัดสรรทรัพยากรในการยกระดับความปลอดภัย (ต่อ)

หน่วยงาน		ด้านการระดมทุนเพื่อจัดสรรทรัพยากรในการยกระดับความปลอดภัยและการส่งเสริมความปลอดภัย											
		F1		F2		F3		F4		F5		F6	
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
ด้านสาธารณสุข	ดำเนินการอยู่	0	0.00	0	0.00	4	100.00	4	66.67	4	57.14	0	0.00
	เพิ่งเริ่มดำเนินการ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
	อยู่ระหว่างการวางแผน	2	50.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	4	100
	ไม่มีการดำเนินการ	2	50.00	4	100.00	0	0.00	2	33.33	3	42.86	0	0.00
	Pearson chi-Square	0.304		0.359		0.216		0.198		0.229		0.326	

หมายเหตุ: (F1) การจัดสรรงบประมาณในการยกระดับความปลอดภัย, (F2) การจัดสรรงบประมาณในการเยียวยาผู้ประสบเหตุจากอุบัติเหตุ, (F3) การส่งเสริมและสร้างความตระหนักของความเสี่ยงของทรัพย์สิน, (F4) การส่งเสริมและสร้างความตระหนักของความเสี่ยงด้วยการด้วยการกำหนดเป้าหมายและภาพรวมของหน่วยงาน, (F5) การส่งเสริมและสร้างความตระหนักของความเสี่ยงด้วยการสร้างความร่วมมือระหว่างภาคส่วน, (F6) การส่งเสริมและสร้างความตระหนักของความเสี่ยงด้วยการกำหนดแนวทางเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์เช่า

ด้านที่ 4 การตรวจสอบ ติดตามและประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัย

สำหรับด้านการตรวจสอบ ติดตามและการประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่า (ตารางที่ 5.15) พบว่า (1) ด้านการปกครองหรือนโยบายส่วนใหญ่ไม่มีการดำเนินงานในการประเมินผลและการจัดลำดับสำคัญของการแก้ไขปัญหา การประเมินผลทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพของการจัดการความเสี่ยง โดยเฉพาะการเก็บรวบรวมข้อมูลพฤติกรรม และทัศนคติของนักท่องเที่ยว รวมถึงการตรวจสอบ และการติดตามด้วยการมีดัชนีชี้วัดที่เป็นมาตรฐาน (2) ด้านความปลอดภัยมีการดำเนินการในการเก็บรวบรวม และการจัดการข้อมูลองค์ประกอบการเกิดอุบัติเหตุ พฤติกรรม และทัศนคติของนักท่องเที่ยวและการจัดการข้อมูลโครงข่ายคมนาคมโดยเฉพาะการใช้รถจักรยานยนต์เช่า และมีการประเมินผลและการจัดลำดับสำคัญของการแก้ไขปัญหา การประเมินผลทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพของการจัดการความเสี่ยงตลอดจนการตรวจสอบ และการติดตามด้วยการมีดัชนีชี้วัดที่เป็นมาตรฐาน (3) ด้านการควบคุมดูแลมาตรฐานมีการดำเนินงานในการเก็บรวบรวม และการจัดการข้อมูลองค์ประกอบการเกิดอุบัติเหตุ ข้อมูลพฤติกรรม และทัศนคติของนักท่องเที่ยว โดยมีการวางแผนเกี่ยวกับการตรวจสอบและการติดตาม ด้วยการมีดัชนีชี้วัดที่เป็นมาตรฐาน แต่ในส่วนของการจัดการข้อมูลโครงข่ายคมนาคม โดยเฉพาะการใช้รถจักรยานยนต์เช่าควรมีการประเมินผลทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพของการจัดการความเสี่ยงบางหน่วยงานยังไม่มีดำเนินการ ในด้านของ (4) ด้านพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและ (5) ด้านการท่องเที่ยวมีการดำเนินการในทิศทางใกล้เคียงกันโดยการดำเนินงานส่วนใหญ่ยังไม่มีดำเนินการ และอยู่ระหว่างการวางแผนในการตรวจสอบ ติดตามและประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัย และ (6) ด้านสาธารณสุขและการแพทย์นั้นได้มีการดำเนินการในการเก็บรวบรวม และการจัดการข้อมูลองค์ประกอบการเกิดอุบัติเหตุ การประเมินผลทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพของการจัดการความเสี่ยง แต่มาตรการส่วนใหญ่ยังอยู่ระหว่างการวางแผน

ตารางที่ 5.15 การตรวจสอบ ติดตามและประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัย

หน่วยงาน		ด้านการตรวจสอบ ติดตามและประเมินความเสี่ยง											
		M1		M2		M3		M4		M5		M6	
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
ด้านการปกครอง	ดำเนินการอยู่	5	55.56	5	55.56	3	27.27	0	0.00	0	0.00	0	0.00
	เพิ่งเริ่มดำเนินการ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
	อยู่ระหว่างการวางแผน	2	22.22	0	0.00	0	0.00	3	33.33	3	21.43	5	35.71
	ไม่มีการดำเนินการ	2	22.22	4	44.44	8	72.73	6	66.67	11	78.57	9	64.29
	Pearson chi-Square	0.047		0.042		0.044		0.214		0.182		0.335	
ด้านความปลอดภัย	ดำเนินการอยู่	9	50.00	9	56.25	9	56.25	9	56.25	9	36.00	11	55.00
	เพิ่งเริ่มดำเนินการ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	9	36.00	0	0.00
	อยู่ระหว่างการวางแผน	6	33.33	4	25.00	2	12.50	2	12.50	4	16.00	6	30.00
	ไม่มีการดำเนินการ	3	16.67	3	18.75	5	31.25	5	31.25	3	12.00	3	15.00
	Pearson chi-Square	0.218		0.206		0.112		0.101		-0.063		0.032	
ด้านการควบคุมดูแล	ดำเนินการอยู่	3	42.86	3	42.86	3	25.00	2	15.38	3	33.33	3	25.00
	เพิ่งเริ่มดำเนินการ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
	อยู่ระหว่างการวางแผน	2	28.57	2	28.57	2	16.67	4	30.77	2	22.22	6	50.00
	ไม่มีการดำเนินการ	2	28.57	2	28.57	7	58.33	7	53.85	4	44.44	3	25.00
	Pearson chi-Square	0.245		0.248		0.151		0.226		0.197		0.188	
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน	ดำเนินการอยู่	3	23.08	3	20.00	3	20.00	2	14.29	3	20.00	6	50.00
	เพิ่งเริ่มดำเนินการ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
	อยู่ระหว่างการวางแผน	2	15.38	4	26.67	2	13.33	4	28.57	4	26.67	4	33.33
	ไม่มีการดำเนินการ	8	61.54	8	53.33	10	66.67	8	57.14	8	53.33	2	16.67
	Pearson chi-Square	0.361		0.415		0.329		0.241		0.319		0.095	
ด้านการท่องเที่ยว	ดำเนินการอยู่	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	2	28.57
	เพิ่งเริ่มดำเนินการ	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00	0	0.00
	อยู่ระหว่างการวางแผน	2	28.57	0	0.00	0	0.00	4	57.14	4	66.67	2	28.57
	ไม่มีการดำเนินการ	5	71.43	5	100.00	5	100.00	3	42.86	2	33.33	3	42.86
	Pearson chi-Square	0.341		0.398		0.29		0.244		0.215		0.187	
ด้านสาธารณสุข	ดำเนินการอยู่	2	50.00	0	0.00	0	0.00	2	50.00	0	0.00	0	0.00
	เพิ่งเริ่มดำเนินการ	2	50.00	0	0.00	2	50.00	0	0.00	4	100.00	0	0.00
	อยู่ระหว่างการวางแผน	0	0.00	2	50.00	0	0.00	2	50.00	0	0.00	4	66.67
	ไม่มีการดำเนินการ	0	0.00	2	50.00	2	50.00	0	0.00	0	0.00	2	33.33
	Pearson chi-Square	0.037		0.167		0.057		0.056		0.096		0.148	

หมายเหตุ: (M1) การเก็บรวบรวมและการจัดการข้อมูลองค์ประกอบการเกิดอุบัติเหตุ, (M2) การเก็บรวบรวมและการจัดการข้อมูลโครงข่ายคมนาคม โดยเฉพาะการใช้รถจักรยานยนต์เช่า, (M3) การประเมินผลและการจัดลำดับสำคัญของการแก้ไขปัญหา, (M4) การประเมินผลทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพของการจัดการความเสี่ยง, (M5) การเก็บรวบรวมข้อมูลพฤติกรรม และทัศนคติของนักท่องเที่ยว, (M6) การตรวจสอบและการติดตามด้วยการมีดัชนีชี้วัดที่เป็นมาตรฐาน

จากการวิเคราะห์ข้อมูล ในส่วนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ พบว่า ส่วนใหญ่ไม่มีใบขับขี่นานาชาติ รวมถึงไม่ทราบข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน ในส่วนของเหตุผลที่เลือกใช้รูปแบบการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ เนื่องจากเดินทางได้สะดวก และมีราคาไม่แพง ทำให้นักท่องเที่ยวตัดสินใจเลือกเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์เช่า นอกจากนี้ยังพบว่าผู้ขับขี่ไม่ได้ตรวจสอบสภาพรถก่อนการใช้งาน อีกทั้งไม่มีความ

ตระหนักต่อความปลอดภัยทางถนนที่อาจเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงไม่ทราบข้อมูลเกี่ยวกับข้อกำหนดกฎหมายจราจรส่งผลให้นักท่องเที่ยวมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการขับขี่ แต่อย่างไรก็ตามหากนักท่องเที่ยวได้รับข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัย อาทิ กฎหมายจราจร จุดเสี่ยง การขับขี่รถจักรยานยนต์สามารถช่วยให้นักท่องเที่ยวมีพฤติกรรมเสี่ยงลดน้อยลง โดยในภาคเอกชนนั้นมียุทธศาสตร์ในการดำเนินการ คือ ด้านการประสานงาน ด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยี โดยผู้ประกอบการให้ความเห็นว่าสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น สืบเนื่องมาจากความประมาทของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ สำหรับในด้านของภาครัฐมีการประชาสัมพันธ์และการให้ข้อมูลแก่นักท่องเที่ยว แต่ไม่มีการกำหนดนโยบาย ข้อบังคับ กฎหมายที่สามารถสร้างให้นักท่องเที่ยวเกิดความระหนัก ดังนั้นการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่าจะต้องมีการวางแผนอย่างบูรณาการองค์ความรู้และนวัตกรรม หรือเทคโนโลยีเพื่อช่วยลดช่องว่างของปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนที่เกิดขึ้นให้มีศักยภาพในการจัดการที่สามารถสร้างความตระหนักด้านความปลอดภัยทางถนนให้กับกลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้องมากขึ้น

5.4 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการยกระดับความปลอดภัยทางถนนในการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

จากการศึกษาสภาพปัญหาและปัจจัยเสี่ยงต่อความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่าในการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติจากกลุ่มภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง อันประกอบด้วย กลุ่มนักท่องเที่ยว กลุ่มผู้ประกอบการเอกชน และกลุ่มหน่วยงานภาครัฐ นำมาสู่การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการยกระดับความปลอดภัยทางถนนในการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติด้วยการวิเคราะห์โครงสร้าง (Structural Equation Model) ซึ่งเป็นเทคนิคทางสถิติที่ใช้ในการทดสอบและประมาณค่าความสัมพันธ์เชิงเหตุผลโดยทำการกำหนดตัวแปรและตั้งสมมติฐานเพื่อทดสอบความสัมพันธ์ของปัจจัยซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

5.4.1 แบบจำลองการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยที่ส่งผลต่อการเตรียมความพร้อมในการเดินทางท่องเที่ยว และแนวทางการลดความเสี่ยงของความปลอดภัยในการเช่ารถจักรยานยนต์

ในการวิเคราะห์แบบจำลองการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยที่ส่งผลต่อการเตรียมความพร้อมในการเดินทางท่องเที่ยว และแนวทางการลดความเสี่ยงของความปลอดภัยในการเช่ารถจักรยานยนต์จำเป็นจะต้องทำความเข้าใจตัวแปรในการวิเคราะห์ ในส่วนนี้จะเป็นการอธิบายที่มาและสมมติฐานที่สำคัญของการเลือกตัวแปรที่ใช้มาสร้างแบบจำลองซึ่งประกอบด้วยปัจจัยทั้งหมด 21 ปัจจัยด้วยกัน โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 5.16

ตารางที่ 5.16 ตัวแปรที่นำมาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการยกระดับความปลอดภัยในการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

ตัวแปร		ปัจจัย
A01	เพศ	เพศของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ
A02	รายได้	รายได้ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติจากน้อยที่สุดไปมากที่สุด
A03	อายุ	อายุของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติช่วงอายุน้อยไปยังช่วงอายุมาก
B01	ดื่มแอลกอฮอล์	พฤติกรรมการขับขี่ของนักท่องเที่ยวจากความเสียน้อยที่สุดไปมากที่สุด
B02	ความเร็ว	พฤติกรรมการขับขี่ของนักท่องเที่ยวจากความเสียน้อยที่สุดไปมากที่สุด
B03	การสวมหมวกนิรภัย	พฤติกรรมการขับขี่ของนักท่องเที่ยวจากความเสียน้อยที่สุดไปมากที่สุด
C01	การทำประกันภัย	การทำประกันภัยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ
C02	การรับทราบกฎจราจร	การรับทราบถึงกฎจราจรของประเทศไทย
C03	การรับทราบถึงสถานการณ์	การรับรู้ถึงสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของจังหวัดเชียงใหม่
C04	การถือครองใบขับขี่	การถือครองใบขับขี่สากลของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ
C05	ความตระหนักด้านความปลอดภัย	ความตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า
E01	ริสแบนด์ติดตาม	ความคิดเห็นต่อแนวทางในการยกระดับความปลอดภัยทางถนน
E02	จัดตั้งศูนย์อนุญาตใบขับขี่	ความคิดเห็นต่อแนวทางในการยกระดับความปลอดภัยทางถนน
E03	การให้ข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัย	ความคิดเห็นต่อแนวทางในการยกระดับความปลอดภัยทางถนน
E04	การอบรมข้อกำหนด กฎหมายจราจร	ความคิดเห็นต่อแนวทางในการยกระดับความปลอดภัยทางถนน
E05	แอปพลิเคชันข้อมูลความปลอดภัย	ความคิดเห็นต่อแนวทางในการยกระดับความปลอดภัยทางถนน
E05	จัดตั้งศูนย์สำหรับประกันภัย	ความคิดเห็นต่อแนวทางในการยกระดับความปลอดภัยทางถนน
E07	ศูนย์สืบค้นหาสาเหตุเชิงลึก	ความคิดเห็นต่อแนวทางในการยกระดับความปลอดภัยทางถนน
E08	อบรมภาษา	ความคิดเห็นต่อแนวทางในการยกระดับความปลอดภัยทางถนน
E09	ศูนย์ดูแลชาวต่างชาติในโรงพยาบาล	ความคิดเห็นต่อแนวทางในการยกระดับความปลอดภัยทางถนน
F01	ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ	ความคิดเห็นต่อแนวทางในการยกระดับความปลอดภัยทางถนน

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy = .908, Bartlett's Test of Sphericity (df = 780, Sig. = .000)

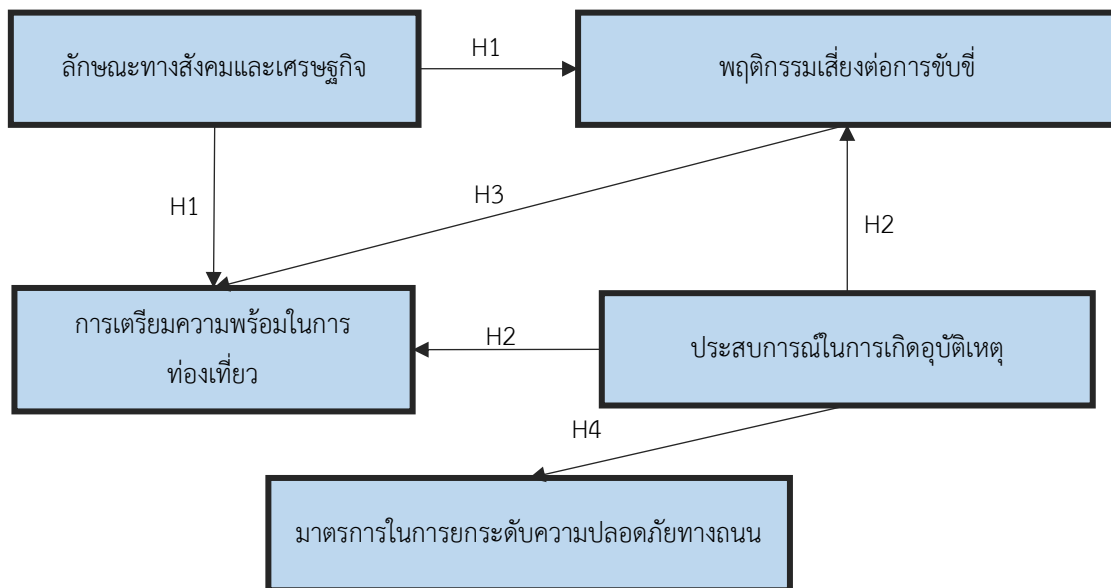
โดยในการวิเคราะห์เพื่อเสนอแนะแนวทางในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการเช่ารถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยว ผู้วิจัยได้ตั้งสมมติฐานของการศึกษาเพื่อให้สามารถนำไปสู่การเสนอแนะแนวทาง โดยมีทั้งหมด 4 สมมติฐาน (ภาพที่ 5.12) คือ

แบบจำลองที่ 1: ลักษณะทางสังคมเศรษฐกิจส่งผลต่อการเตรียมความพร้อมในการท่องเที่ยวและพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า

แบบจำลองที่ 2: ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมเสี่ยงส่งผลต่อการเตรียมความพร้อมและพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า

แบบจำลองที่ 3: การเตรียมความพร้อมในการท่องเที่ยวส่งผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยว

แบบจำลองที่ 4: ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกมาตรการในการเพิ่มความปลอดภัยทางถนน



ภาพที่ 5.12 สมมติฐานของปัจจัย ๆ ที่ส่งผลต่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

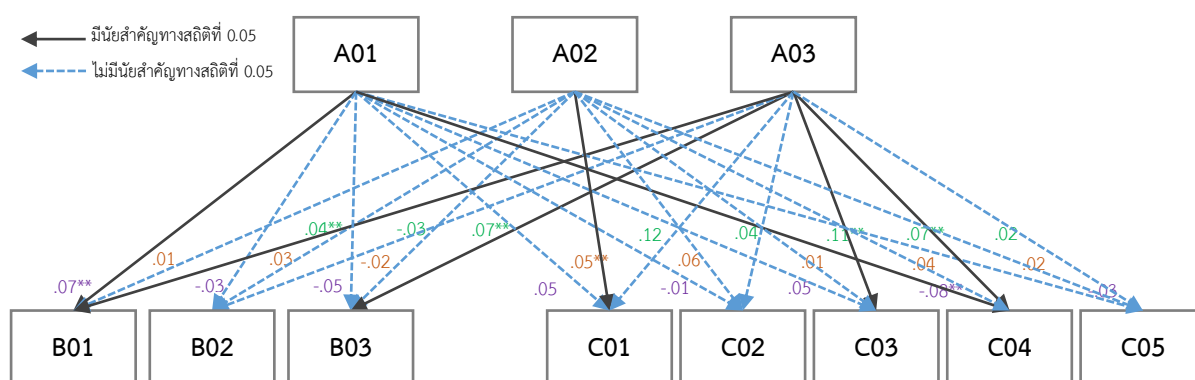
5.4.2 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการยกระดับความปลอดภัยทางถนนในการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

จากการกำหนดตัวแปรและการตั้งสมมติฐานของการศึกษานำมาสู่การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการยกระดับความปลอดภัยในการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติด้วยการวิเคราะห์โครงสร้าง (Structural Equation Model) ซึ่งเป็นเทคนิคทางสถิติที่ใช้ในการทดสอบและประมาณค่าและหาความสัมพันธ์เชิงเหตุผลของสมมติฐานที่กำหนด ซึ่งจะนำเสนอผลการวิเคราะห์ดังนี้

5.4.2.1 แบบจำลองที่ 1: ลักษณะทางสังคมเศรษฐกิจส่งผลต่อการเตรียมความพร้อมในการท่องเที่ยวและพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า

การวิเคราะห์ในการทดสอบสมมติฐานของลักษณะทางสังคมเศรษฐกิจส่งผลต่อการเตรียมความพร้อมในการท่องเที่ยวและพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า มีตัวแปรแฝง 3 ตัวแปร ตัวแปรสังเกต 11 ตัวแปร ได้แก่ (1) ลักษณะทางสังคมเศรษฐกิจ 3 ตัวแปร คือ เพศ (A01) รายได้ (A02) อายุ (A03) (2) การเตรียมความพร้อม 5 ตัวแปร คือ การทำประกันภัย (C01) การรับรู้สถานการณ์ความปลอดภัย (C02) การรับทราบกฎหมายจราจร (C03) การถือครองใบขับขี่ (C04) ความตระหนักของความปลอดภัยในการเช่ารถจักรยานยนต์ (C05) และ (3) พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ 3 ตัวแปร คือ ดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ (B01) ขับรถเร็ว (B02) การสวมหมวกนิรภัย (B03) โดยค่าถามของแบบสอบถามมีความน่าเชื่อถือ (Reliability Statistics) เท่ากับ .684 ซึ่งมีความน่าเชื่อถือในระดับดี จากตารางที่ 5.17 สามารถอธิบายผลการวิเคราะห์ได้ดังนี้ เพศของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมีอิทธิพลเชิงลบต่อการถือครองใบขับขี่ (-.082) อย่างมีนัยสำคัญ ($P =$

.043) และมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ในด้านการเมาแล้วขับ (.071) อย่างมีนัยสำคัญ ($P = .014$) ในส่วนของการเตรียมความพร้อมและพฤติกรรมในด้านอื่น ๆ ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ต่อมาในส่วนของรายได้ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมีอิทธิพลต่อการทำประกันภัยการเดินทาง (.046) อย่างมีนัยสำคัญ ($P = .016$) และในด้านของอายุของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมีอิทธิพลต่อการเตรียมความพร้อมในการเดินทางท่องเที่ยวคือ การรับรู้สถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนน (.109) กับการถือครองใบขับขี่ (.070) อย่างมีนัยสำคัญ ($P = .028$ และ $.008$ ตามลำดับ) อีกทั้งมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่คือ เมาแล้วขับ (.038) และการสวมหมวกนิรภัย (.070) อย่างมีนัยสำคัญ ($P = .043$ และ $.002$ ตามลำดับ) โดยอายุของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ยังน้อยจะไม่มีใบขับขี่สากล รวมถึงไม่ตระหนักถึงความสำคัญและมีพฤติกรรมเมาแล้วขับประกอบกับไม่สวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า



ภาพที่ 5.13 แบบจำลองที่ 1: ลักษณะทางสังคมเศรษฐกิจที่ส่งผลต่อการเตรียมความพร้อมในการท่องเที่ยวและพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า

ตารางที่ 5.17 ค่าน้ำหนักของกลุ่มปัจจัยต่าง ๆ (Regression Weights) ของแบบจำลองที่ 1: ลักษณะทางสังคมเศรษฐกิจส่งผลต่อการเตรียมความพร้อมในการท่องเที่ยวและพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์

สมมติฐาน	ตัวแปรต้น	ตัวแปรตาม	Estimate	S.E.	C.R.	P.
H1	A01	C01	.054	0.76	.715	.474
		C02	-.009	.112	-.083	.934
		C03	.054	.076	.715	.474
		C04	-.082	.040	-2.023	.043*
		C05	-.033	.035	-.941	.347
		B01	.071	.029	2.466	.014*
		B02	-.027	.030	-.906	.365
		B03	-.053	.034	-1.546	.122

ตารางที่ 5.17 ค่าน้ำหนักของกลุ่มปัจจัยต่าง ๆ (Regression Weights) ของแบบจำลองที่ 1: ลักษณะทางสังคมเศรษฐกิจส่งผลต่อการเตรียมความพร้อมในการท่องเที่ยวและพฤติกรรมเสี่ยงในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เช่า (ต่อ)

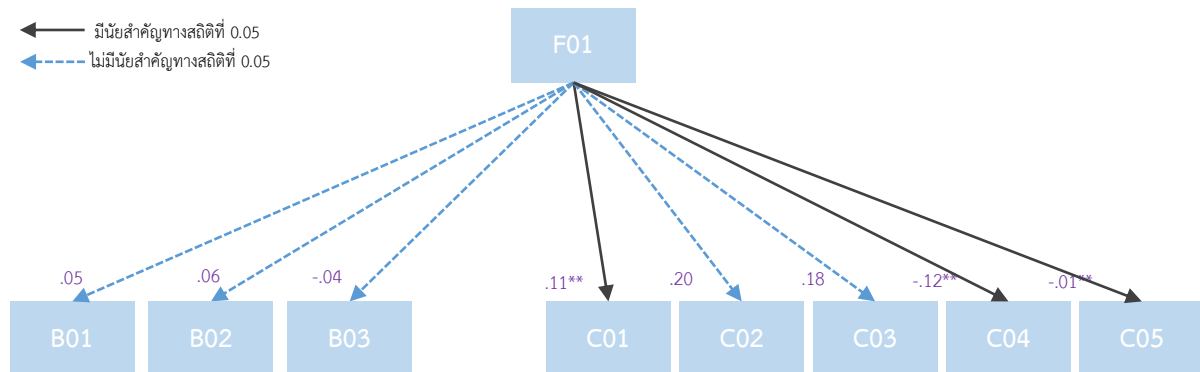
สมมติฐาน	ตัวแปรต้น	ตัวแปรตาม	Estimate	S.E.	C.R.	P.
H1	A02	C01	.027	.073	.373	.709
		C02	.062	.071	.870	.384
		C03	.013	.048	.267	.789
		C04	.041	.026	1.608	.108
		C05	.020	.023	.895	.371
		B01	.003	.018	.172	.863
		B02	.046	.019	2.415	.016*
		B03	-.021	.022	-.944	.345
H1	A03	C01	.122	.075	1.623	.105
		C02	.042	.073	.580	.562
		C03	.109	.050	2.201	.028*
		C04	.070	.026	2.673	.008*
		C05	.017	0.23	.742	.458
		B01	.038	.019	2.023	.043*
		B02	-.028	.020	-1.450	.147
		B03	.070	.023	3.104	.002*

Chi-square Probability Level (CMIN-p) = 0.000, Relative Chi-square (CMIN/df) = 2.03

5.4.2.2 แบบจำลองที่ 2: ประสพการณ์การเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมเสี่ยงส่งผลต่อการเตรียมความพร้อมและพฤติกรรมเสี่ยงในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่

การวิเคราะห์ในการทดสอบสมมติฐานของประสพการณ์การเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมเสี่ยงส่งผลต่อการเตรียมความพร้อมและพฤติกรรมเสี่ยงในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่มีตัวแปรแฝง 3 ตัวแปร ตัวแปรสังเกต 9 ตัวแปร ได้แก่ (1) ประสพการณ์การเกิดอุบัติเหตุ คือ ประสพการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เช่า (F01) 1 ตัวแปร (2) การเตรียมความพร้อม 5 ตัวแปร คือ การทำประกันภัย (C01) การรับรู้สถานการณ์ความปลอดภัย (C02) การรับทราบกฎหมายจราจร (C03) การถือครองใบขับซึ่ (C04) ความตระหนักของความปลอดภัยในการเช่ารถจักรยานยนต์ (C05) และ (3) พฤติกรรมเสี่ยงในการขับซึ่ 3 ตัวแปร คือ ดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับซึ่ (B01) ขับรถเร็ว (B02) การสวมหมวกนิรภัย (B03) โดยค่าถามของแบบสอบถามมีความน่าเชื่อถือ (Reliability Statistics) เท่ากับ .676 ซึ่งมีความน่าเชื่อถือในระดับดี จากตารางที่ 5.18 สามารถอธิบายผลการวิเคราะห์ได้ดังนี้ ประสพการณ์การเกิดอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวต่างชาติมีอิทธิพลต่อการเตรียมความพร้อมในการเดินทางท่องเที่ยว คือ การทำประกันภัย (.106) การถือครองใบขับซึ่ (.120) ความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์เช่า

(.004) อย่างมีนัยสำคัญ ($P = .033, .032$ และ $.041$ ตามลำดับ) โดยในด้านของพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่พบว่า ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุไม่มีอิทธิพลหรือส่งผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงของนักท่องเที่ยวต่างชาติแต่ส่งผลต่อการเตรียมความพร้อมในการเดินทางท่องเที่ยว จากการวิเคราะห์แสดงให้เห็นว่า ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวจะช่วยให้นักท่องเที่ยวมีการเตรียมความพร้อมในการเดินทางที่รอบคอบมากขึ้น โดยจะมีการทำประกันภัยก่อนการเดินทางท่องเที่ยว และมีการถือครองใบขับขี่นานาชาติ และทำให้นักท่องเที่ยวมีความตระหนักถึงความปลอดภัยในการเดินทางมากขึ้น



ภาพที่ 5.14 แบบจำลองที่ 2: ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมเสี่ยงส่งผลต่อการเตรียมความพร้อมและพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่

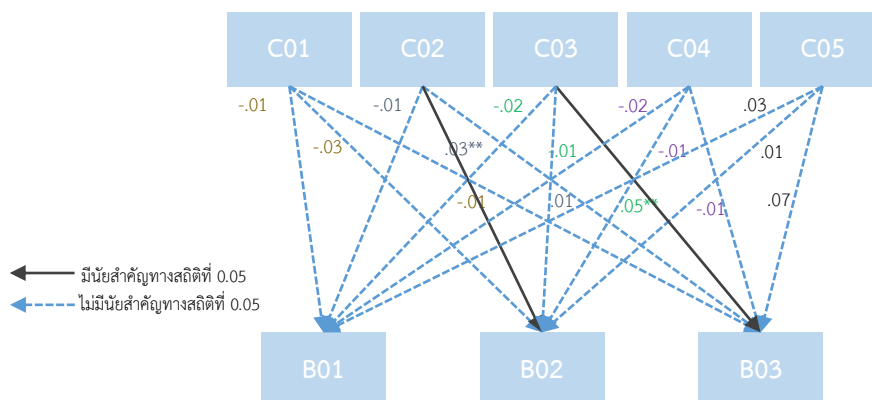
ตารางที่ 5.18 ค่าน้ำหนักของกลุ่มปัจจัยต่าง ๆ (Regression Weights) ของแบบจำลองที่ 2: ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมเสี่ยงส่งผลต่อการเตรียมความพร้อมและพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่

สมมติฐาน	ตัวแปรต้น	ตัวแปรตาม	Estimate	S.E.	C.R.	P.
H2	F01	C01	.106	.160	.658	.033*
		C02	.195	.155	1.258	.209
		C03	.176	.105	1.670	.095
		C04	.120	.056	2.146	.032*
		C05	-.004	.049	-.074	.041*
		B01	.047	.041	1.158	.247
		B02	.059	.042	1.414	.157
		B03	-.041	.049	-.844	.399

Chi-square Probability Level (CMIN-p) = 0.000, Relative Chi-square (CMIN/df) = 3.505

5.4.2.3 แบบจำลองที่ 3: การเตรียมความพร้อมในการท่องเที่ยวส่งผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยว

การวิเคราะห์ในการทดสอบสมมติฐานของการเตรียมความพร้อมในการท่องเที่ยวส่งผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวยมีตัวแปรแฝง 2 ตัวแปร ตัวแปรสังเกต 8 ตัวแปร ได้แก่ (1) การเตรียมความพร้อม 5 ตัวแปร คือ การทำประกันภัย (C01) การรับรู้สถานการณ์ความปลอดภัย (C02) การรับทราบกฎหมายจราจร (C03) การถือครองใบขับขี่ (C04) ความตระหนักของความปลอดภัยในการเช่ารถจักรยานยนต์ (C05) และ (2) พฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ 3 ตัวแปร คือ ดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ (B01) ขับรถเร็ว (B02) การสวมหมวกนิรภัย (B03) โดยค่าถามของแบบสอบถามมีความน่าเชื่อถือ (Reliability Statistics) เท่ากับ .667 ซึ่งมีความน่าเชื่อถือในระดับดี จากตารางที่ 5.19 สามารถอธิบายผลการวิเคราะห์ที่ได้ดังนี้ การเตรียมความพร้อมของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการเดินทางมาท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่โดยการรับทราบกฎหมายจราจรมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการขับรถเร็วเกินมาตรฐาน (.025) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P = .008$) อีกทั้งการรับรู้สถานการณ์ด้านความปลอดภัยมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการสวมหมวกนิรภัย (.054) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P = .017$) รวมถึงความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการสวมหมวกนิรภัย โดยจากการวิเคราะห์ข้างต้นสะท้อนให้เห็นว่าการเตรียมความพร้อมถือเป็นปัจจัยสำคัญที่สามารถช่วยลดความเสี่ยงได้ หากมีการทำประกันภัยก่อนการเดินทาง การรับรู้สถานการณ์ด้านความปลอดภัยของสถานที่ท่องเที่ยว ตลอดจนความตระหนักและความไม่ประมาทในการเดินทางเพื่อลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุที่มีอาจคาดการณ์ได้



ภาพที่ 5.15 แบบจำลองที่ 3: การเตรียมความพร้อมในการท่องเที่ยวส่งผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยว

ตารางที่ 5.19 ค่าน้ำหนักของกลุ่มปัจจัยต่าง ๆ (Regression Weights) ของแบบจำลองที่ 3: การเตรียมความพร้อมในการท่องเที่ยวส่งผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยว

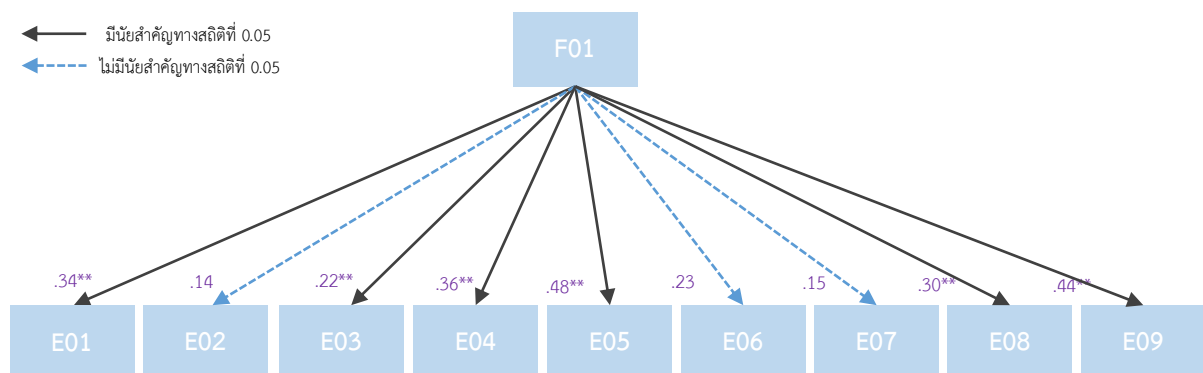
สมมติฐาน	ตัวแปรต้น	ตัวแปรตาม	Estimate	S.E.	C.R.	P.
H3	C01	B01	-.013	.013	-.998	.318
		B02	-.034	.013	1.843	.065
		B03	-.007	.015	-.483	.629
	C02	B01	-.011	.013	-.850	.396
		B02	.025	.013	-2.638	.008*
		B03	.027	.015	1.752	.080
	C03	B01	-.020	.019	-1.069	.285
		B02	-.014	.019	-.726	.468
		B03	.054	.023	2.388	.017*
	C04	B01	-.020	.036	-.549	.583
		B02	-.006	.037	-.177	.860
		B03	-.027	.042	-.640	.522
	C05	B01	.031	.041	.759	.448
		B02	.010	.042	.248	.804
		B03	.065	.049	1.332	.183

Chi-square Probability Level (CMIN-p) = 0.000, Relative Chi-square (CMIN/df) = 3.155

5.4.2.4 แบบจำลองที่ 4: ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกมาตรการในการเพิ่มความปลอดภัยทางถนน

การวิเคราะห์ในการทดสอบสมมติฐานของประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกมาตรการในการเพิ่มความปลอดภัยทางถนน มีตัวแปรแฝง 2 ตัวแปร ตัวแปรสังเกต 10 ตัวแปร ได้แก่ (1) ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ 1 ตัวแปร คือ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ (F01) และ (2) มาตรการการยกระดับความปลอดภัย 9 ตัวแปร คือ ริสแบนด์ติดตาม (E01) จัดตั้งศูนย์อนุญาตใบขับขี่ (E02) การให้ข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัย (E03) การอบรมข้อกำหนด กฎหมายจราจร (E04) แอปพลิเคชันข้อมูลความปลอดภัย (E05) จัดตั้งศูนย์สำหรับประกันภัย (E06) ศูนย์สืบค้นหาสาเหตุเชิงลึก (E07) อบรมภาษา (E08) ศูนย์ดูแลชาวต่างชาติในโรงพยาบาล (E09) โดยคำถามของแบบสอบถามมีความน่าเชื่อถือ (Reliability Statistics) เท่ากับ 0.886 ซึ่งมีความน่าเชื่อถือในระดับดีมาก จากตารางที่ 5.20 สามารถอธิบายผลการวิเคราะห์ได้ดังนี้ นักท่องเที่ยวที่เคยประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เช่า ส่งผลให้นักท่องเที่ยวมีการตัดสินใจเลือกมาตรการการยกระดับความปลอดภัยเกี่ยวกับการให้ข้อมูลและการดูแลเยียวยาชาวต่างชาติ โดยมีอิทธิพลต่อการเลือกริสแบนด์ติดตาม (0.344) การให้ข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัย (0.223) การอบรมข้อกำหนด กฎหมายจราจร (0.356) แอปพลิเคชันข้อมูลความปลอดภัย (0.497) อบรมภาษา (0.297) และ

ศูนย์ดูแลชาวต่างชาติในโรงพยาบาล (0.442) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ จากการวิเคราะห์ข้างต้นการตัดสินใจเลือกใช้มาตรการการยกระดับความปลอดภัยมีความสอดคล้องกับสภาพปัญหาของนักท่องเที่ยวซึ่งเป็นปัจจัยเสี่ยงที่อาจนำมาสู่การเกิดอุบัติเหตุรวมถึงความรุนแรงและการสูญเสียในด้านต่าง ๆ แต่อย่างไรก็ตามมาตรการดังกล่าวเป็นเพียงมาตรการส่วนหนึ่งที่ได้รับการพิจารณาจากความเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง มาตรการเหล่านี้จำเป็นต้องบูรณาการกับการดำเนินการของภาครัฐเพื่อให้เกิดการบังคับใช้อย่างเข้มงวดต่อสถานประกอบการและการผลักดันไปสู่ภาคประชาชนทั้งกลุ่มนักท่องเที่ยว และประชาชนในจังหวัดเชียงใหม่เพื่อวางแผนแนวทางให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่จะช่วยลดความเสี่ยงและความรุนแรงจากอุบัติเหตุได้



ภาพที่ 5.16 แบบจำลองที่ 4: ประสพการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกมาตรการในการเพิ่มความปลอดภัยทางถนน

ตารางที่ 5.20 ค่าน้ำหนักของกลุ่มปัจจัยต่าง ๆ (Regression Weights) ของแบบจำลองที่ 4: ประสพการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกมาตรการในการเพิ่มความปลอดภัยทางถนน

สมมติฐาน	ตัวแปรต้น	ตัวแปรตาม	Estimate	S.E.	C.R.	P.
H4	F01	E01	.344	.167	2.058	.040*
		E02	.223	.142	1.573	.046*
		E03	.141	.146	.970	.332
		E01	.356	.148	2.413	.016*
		E02	.497	.151	3.290	.001*
		E03	.229	.146	1.563	.118
		E01	.147	.158	.903	.352
		E02	.297	.148	2.007	.045*
		E03	.442	.164	2.700	.007*

Chi-square Probability Level (CMIN-p) = 0.000, Relative Chi-square (CMIN/df) = 3.319, Root Mean Square Error of Approximation (RMSEA) = 0.062

5.4.3 สรุปผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการยกระดับความปลอดภัยในการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการยกระดับความปลอดภัยในการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติซึ่งได้ทำการศึกษาปัจจัยหลัก 5 ด้านด้วยกัน คือ (1) ลักษณะสังคมและเศรษฐกิจ (2) การเตรียมความพร้อมในการเดินทาง (3) ลักษณะพฤติกรรมเสี่ยง (4) ประสิทธิภาพในการเกิดอุบัติเหตุ และ (5) มาตรการในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่า โดยในการวิเคราะห์ได้นำปัจจัยดังกล่าวเข้าสู่การวิเคราะห์สมการโครงสร้าง เพื่อศึกษาถึงอิทธิพลของตัวแปรที่ส่งผลต่อกันเพื่อนำไปสู่การออกแบบและวางแผนมาตรการในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนให้มีความสอดคล้องกับสภาพปัญหาหรือสาเหตุที่แท้จริง ซึ่งจากการวิเคราะห์พบว่า ลักษณะสังคมและเศรษฐกิจส่งผลต่อการเตรียมความพร้อมในการเดินทาง โดยเพศของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมีอิทธิพลเชิงต่อการถือครองใบขับขี่ และมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมเสี่ยงของการเมาแล้วขับ ต่อมาในส่วนของการรายได้ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมีอิทธิพลต่อการทำประกันภัยการเดินทาง และในด้านของอายุของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมีอิทธิพลต่อการเตรียมความพร้อมในการเดินทางท่องเที่ยว คือ การรับรู้สถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนกับการถือครอง อีกทั้งมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ คือ เมาแล้วขับ และการสวมหมวกนิรภัย โดยอายุของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ยังน้อยจะไม่มี การถือครองใบขับขี่ขึ้นานานาชาติ รวมถึงไม่ตระหนักถึงความสำคัญและมีพฤติกรรมเมาแล้วขับประกอบกับไม่สวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า โดยนักท่องเที่ยวที่มีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจะมีการเตรียมความพร้อมในการเดินทางด้วยการทำประกันภัยก่อนการเดินทาง และมีการถือครองใบขับขี่ขึ้นานานาชาติ รวมไปถึงมีความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า ซึ่งหากนักท่องเที่ยวมีการเตรียมความพร้อมที่ดีก่อนการเดินทางท่องเที่ยวไม่ว่าจะเป็น การรับรู้สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน การรับทราบกฎหมายจราจร จะส่งผลให้พฤติกรรมเสี่ยงของนักท่องเที่ยวลดน้อยลงได้

5.5 รูปแบบและมาตรการในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติให้มีคุณภาพระดับสากล

ในการสร้างแนวทางและมาตรการที่สามารถนำเสนอเพื่อให้เกิดการสร้างนโยบาย เพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนน จึงจำเป็นที่ต้องมีการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการทบทวนแนวคิด ทฤษฎี งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการใช้แบบสอบถาม และแบบสัมภาษณ์แก่หน่วยงานและภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อวิเคราะห์สาเหตุ และปัจจัยเสี่ยงต่อความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ อุปสรรค ความพร้อมของสถานประกอบการ รวมถึงการดำเนินงานบริหารจัดการของภาครัฐในการแก้ปัญหาความปลอดภัยทางถนนเพื่อนำไปสู่แนวทางการพัฒนาแผน และมาตรการ และการยอมรับ ความร่วมมือของทุกภาคส่วน เพื่อร่วมกันในการยกระดับความปลอดภัยทางถนน โดยสามารถเสนอแนะแนวทางในการสร้างนโยบาย และมาตรการในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเพื่อให้มีคุณภาพระดับสากล โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. การสร้างระบบวิถีความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ คือ แนวทางการสร้างประสิทธิภาพที่ดีที่สุดของการพิจารณาและการตอบสนองต่อการเสียชีวิตและความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

2. การสร้างระบบวิถีความปลอดภัยเป็นพื้นฐานของตามหลักจรรยาบรรณที่มนุษย์ไม่สามารถยอมรับได้ที่มนุษย์จะต้องได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากโครงข่ายถนน ซึ่งสามารถถูกออกแบบและจัดการด้วยแนวทางในการตั้งเป้าหมายในระยะยาว โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหารถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มีพื้นฐานทางจรรยาบรรณ คือ การตระหนักถึงความปลอดภัยยังไม่สามารถทำให้เกิดความตระหนักแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติได้ จึงจำเป็นต้องใช้กฎหมาย ข้อบังคับ เพื่อกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเกิดความตระหนักตั้งแต่การวางแผนการเดินทาง

3. สร้างระบบวิถีความปลอดภัยด้วยการเป้าหมายในระยะยาว จะต้องเน้นหลักการของการมีส่วนร่วมระหว่างหน่วยงาน และภาคส่วนต่าง ๆ โดยการสร้างให้ภาครัฐเป็นผู้นำและสร้างแนวทางในแต่ละบทบาทให้แก่หน่วยงานอย่างกว้าง ๆ ก่อนในเบื้องต้น รวมถึงการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งยังไม่มีสร้างเป้าหมายร่วมกันในระยะยาว รวมถึงภาครัฐยังไม่ได้เป็นผู้นำของการสร้างแนวทางในการปฏิบัติอย่างเคร่งครัด จึงทำให้นโยบายและมาตรการยังไม่สามารถควบคุมผู้ใช้รถใช้ถนนได้ ดังนั้น ภาครัฐจึงต้องสร้างความเข้มแข็งให้กับหน่วยงานตนเอง เพื่อเป็นผู้นำของการสร้างแนวทางร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4. การมุ่งเป้า โดยการเน้นที่กฎเกณฑ์สำคัญของประเภทการชนในโครงข่ายถนนจะช่วยให้สามารถหาบทบาทและช่องว่างของแต่ละองค์ประกอบของการสร้างระบบวิถีความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะการเน้นย้ำถึงการลดอัตราการเสียชีวิตและการบาดเจ็บรวมถึงตัวเลขของจำนวนการชนทั้งหมด จะต้องมีการเป้าหมาย ว่าลดจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ หากพิจารณาถึงการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ในเบื้องต้นได้มีการวิเคราะห์ถึงช่องว่างของนโยบาย กฎหมาย และการดำเนินงานขององค์กร ดังนั้น จึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะต้องหาแนวทางในการชี้วัดถึงผลกระทบและลดช่องว่างที่เกิดขึ้น

5. ระบบวิธีความปลอดภัยทางถนนเป็นการสร้างระบบการออกแบบเพื่อสร้างสภาพแวดล้อมที่ทำให้ผู้ใช้ถนนเกิดความปลอดภัย และเพื่อที่จะพิจารณาถึงระบบการรวมปัจจัยหลัก ๆ ในการชนเพื่อการตอบสนองต่อการสร้างความปลอดภัยของการใช้ถนน โดยหากพิจารณาในส่วนของการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ จากผลการวิเคราะห์ พบว่า ปัจจัยด้านคนเป็นปัจจัยสำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากการขาดทักษะในการขับขี่ และความรู้ ความเข้าใจของกฎหมายจราจรในประเทศไทย

ดังนั้น จากแนวทางของการสร้างระบบวิธีความปลอดภัยทางถนนจะต้องได้รับการสนับสนุนจากหลายภาคส่วน หน่วยงาน จึงสามารถสรุปแนวทางของการยกระดับของความปลอดภัยทางถนนจากปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เช่า โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(1) ต้องมีการกำหนดกฎหมาย มาตรการ ข้อบังคับ ต่อผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการบังคับใช้ด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อหาคำประกอบของการเกิดอุบัติเหตุที่ทำให้เกิดความไปปลอดภัย โดยเฉพาะข้อบังคับเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ ดังนั้น กฎหมายที่ดำเนินการควรเป็นกฎระเบียบที่ชัดเจน โดยควรดำเนินการแปลเป็นภาษาต่างชาติ เพื่อให้ชาวต่างชาติรับทราบถึงข้อควรปฏิบัติในการขับขี่อย่างปลอดภัย

(2) ต้องจัดหาระบบสาธารณสุขด้านความปลอดภัยทางถนนในบริเวณที่มีจุดเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุอย่างบ่อยครั้ง เพื่อให้สามารถเข้าถึงผู้ได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุได้รวดเร็วมากยิ่งขึ้น

(3) การปรับปรุงระบบการสร้างใบขับขี่ให้เกิดความปลอดภัยต่อการใช้นานมากขึ้น ด้วยการทดสอบอย่างเคร่งครัดและมีมาตรการและมาตรฐานในการทดสอบแก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

(4) การตัดสินใจในการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน ที่คำนึงถึงการออกแบบและการสร้างถนนที่มีความสัมพันธ์กับความหนาแน่นของกิจกรรมในแต่ละประเภทการใช้ประโยชน์ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและความคล่องตัวในการเดินทาง

(5) การสนับสนุนให้นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติสามารถแจ้งความต้องการหรือสถานการณ์เสี่ยงผ่านแอปพลิเคชัน (Safety Apps) สำหรับการรับทราบ การแจ้งข้อมูลด้านอุบัติเหตุต่าง ๆ และ การใช้เป็น Platform ในการประสานงานและการแลกเปลี่ยนข้อมูลต่าง ๆ เพื่อให้การสื่อสารง่ายขึ้น

(6) การจัดทำฐานข้อมูลและการดำเนินการ ด้วยการสร้างความเชื่อมต่อของระบบเพื่อให้เกิดความสะดวกต่อผู้ใช้งาน ลดความทับซ้อน ตลอดจนความรวดเร็วของการดำเนินงานเป็นสิ่งที่สำคัญ โดยในการยกระดับในเชิงนโยบายนั้นสมควรอย่างยิ่งที่ต้องสร้างความเข้มงวดของการตรวจสอบ

ในกรณีของด้านการท่องเที่ยว ควรให้ข้อมูลที่สำคัญแก่นักท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับอันตรายที่สามารถเกิดขึ้นได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า การกำหนดให้นักท่องเที่ยวต้องดำเนินการทำประกันด้านการเดินทาง ซึ่งหมายรวมถึง การขับขี่ในประเทศไทย หากจำเป็นต้องดำเนินการออกกฎหมายเป็นในลักษณะของกฎกระทรวง ควรแจ้งให้นักท่องเที่ยวรับทราบ

สำหรับการยกระดับความปลอดภัยทางถนนที่มีคุณภาพระดับสากลซึ่งนอกจากรูปแบบและมาตรการที่อธิบายไว้ในข้างต้นแล้ว การออกข้อบังคับ กฎหมายถือเป็นเรื่องสำคัญที่ควรให้ความสำคัญแม้ว่าประเทศไทยมีกฎหมายและการบังคับสวมหมวกนิรภัยและมีกฎหมายการเมาแล้วขับก็ตาม แต่การบังคับใช้กฎหมายของประเทศไทยหรือการตรวจสอบนักท่องเที่ยวต่างชาติจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการอนุญาตให้นักท่องเที่ยว

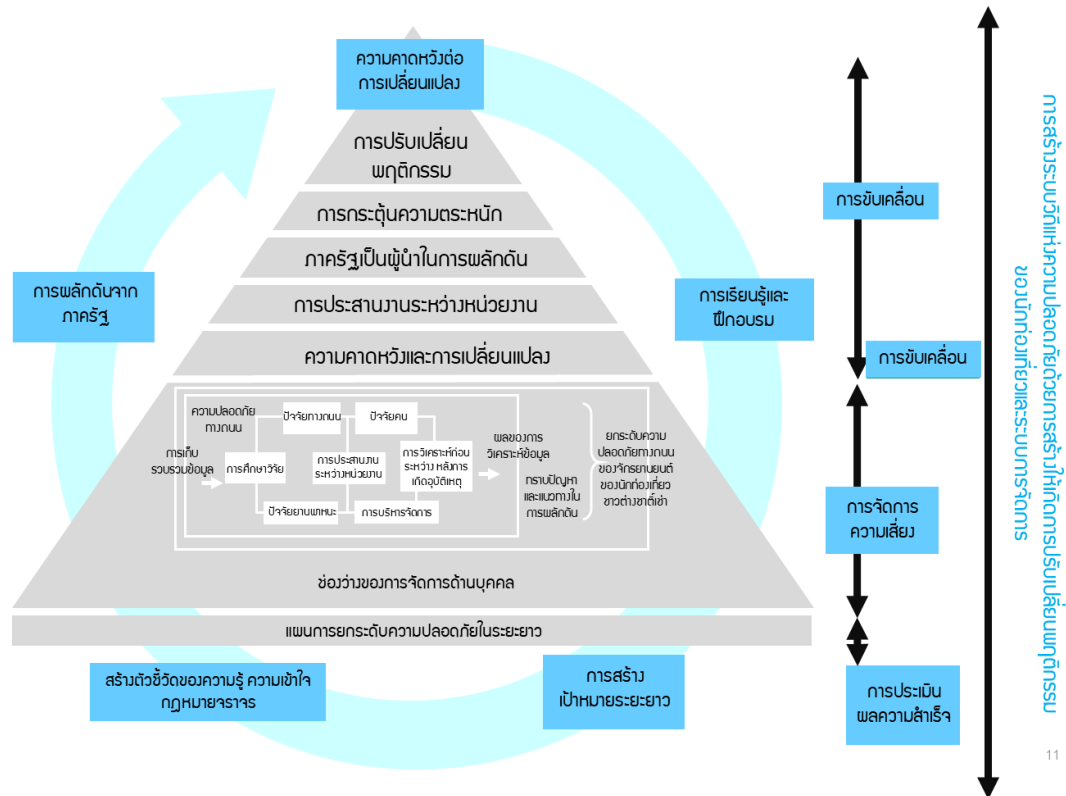
ต่างชาติสามารถขี่จักรยานยนต์ในประเทศไทยยังไม่เข้มงวด กล่าวคือ ประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมาย และการดำเนินการทางกฎหมายที่เหมาะสมของประเทศไทยค่อนข้างต่ำพอสมควรเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ เช่น นักท่องเที่ยวสามารถเช่าจักรยานยนต์โดยใช้เอกสารหนังสือเดินทางในการเช่าจักรยานยนต์เพียงอย่างเดียว รวมถึงระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูงสุดที่ประเทศไทยจำกัดมีระดับที่สูงเกินไป กล่าวคือ ความเสี่ยงของพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะอันเกิดจากการดื่มแอลกอฮอล์นั้นสูงตามปริมาณแอลกอฮอล์ที่บริโภค โดยระดับปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสูงสุด คือ ควรน้อยกว่า 0.05 (g/dl) (WHO, 2015) หากพิจารณาในด้านการจำกัดความเร็วของประเทศไทยควรมีข้อจำกัดความเร็วที่น้อยลงและระบุความเร็วแยกประเภทตามรูปแบบการเดินทางเนื่องจากประเทศไทยมีการจำกัดความเร็วสูงสุดที่สูงกว่าประเทศอื่น ๆ ในเขตพื้นที่เมือง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีปริมาณจราจรเป็นจำนวนมากที่ส่งผลให้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น

นอกจากนี้ การใช้ระบบการสื่อสารเป็นสิ่งที่จะต้องดำเนินการ โดยควรสามารถตรวจสอบได้ตลอด 24 ชั่วโมง ซึ่งจากการทบทวนในด้านการบังคับใช้พบว่า ลักษณะของการดำเนินการด้านการรักษาความปลอดภัยของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ นั้น จะเป็นการรักษาความปลอดภัยในภาพรวม ทั้งในด้านการอำนวยความสะดวก การรักษาสิทธิของนักท่องเที่ยว แต่ในกรณีของการเกิดอุบัติเหตุขึ้นจำเป็นต้องมีการควบคุมในทุกกระบวนการและขั้นตอนของการอนุญาต (Allowance) การตรวจสอบ (Validation) และการตรวจตรา (Inspection) โดยการใช้ระบบในการตรวจสอบ ด้วยการจัดทำ Applications สำหรับการแจ้งเหตุภัยและประสานงาน การเตือน เพื่อดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลที่สามารถตรวจสอบได้ ทั้งนี้ ควรดำเนินการกระจายองค์ความรู้ด้านการขับขี่อย่างปลอดภัยในประเทศไทย โดยเป็นในลักษณะของ Knowledge Management ซึ่งเน้นการขับขี่อย่างปลอดภัยในประเทศไทย

5.6 การผลักดันเชิงนโยบายในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

ในการผลักดันเชิงนโยบายเพื่อการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาตินั้นควรมีกระบวนการในการขับเคลื่อนโดยเริ่มตั้งแต่การทำความเข้าใจบริบทของปัญหาที่แท้จริงที่เกิดขึ้น เพื่อวิเคราะห์หาสาเหตุในการเกิดปัญหาความปลอดภัยเพื่อนำไปสู่การสร้างมาตรการการยกระดับความปลอดภัยทางถนนที่จะต้องมีการสร้างเป้าหมายในระยะยาวพร้อมทั้งมีตัวชี้วัดในการประเมินผล ทั้งนี้ในการขับเคลื่อนนั้นจะต้องเน้นการมีส่วนร่วมเข้ามาเกี่ยวข้อง อันประกอบด้วย นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ สถานประกอบการรถเช่า สถานประกอบการประกันภัย สถานประกอบการท่องเที่ยว โดยมีภาครัฐเป็นผู้นำในการดำเนินการและการขับเคลื่อนไปด้วยกัน ซึ่งในการประเมินแนวทางนั้นจะต้องมีดัชนีที่ใช้ในการประเมินที่ชัดเจน อาทิ (1) อัตราการสวมใส่หมวกนิรภัย (2) การตรวจสอบความเร็วในการขับขี่ (3) การเปรียบเทียบระดับแอลกอฮอล์ของผู้เสียชีวิตผู้บาดเจ็บและการสวมใส่เข็มขัดนิรภัย เป็นต้น ซึ่งมาตรการในการยกระดับจะต้องยึดหลักปรัชญาการป้องกันดีกว่าแก้ไข โดยถือว่าเป็นแนวทางที่สามารถนำมาใช้ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนได้อย่างหนึ่ง และหลักการนั้นจะต้องเน้นที่การกระตุ้นความตระหนักถึง

ความสำคัญในการขับเคลื่อนอย่างปลอดภัยและนำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมขับขี่ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ (ภาพที่ 5.18)



ภาพที่ 5.17 วงจรการประเมินแนวทางการใช้ระบบรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ จังหวัดเชียงใหม่

ดังนั้น จากแนวทางในการประเมินระบบการใช้รถจักรยานยนต์เช่า ถือเป็นแนวทางต้นแบบที่สร้างให้เกิดแนวทางในการปฏิบัติแก่นักท่องเที่ยวต่างชาติ ผู้ประกอบการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยสร้างระบบของการดำเนินการที่สามารถจัดเก็บข้อมูลด้วยการใช้ระบบการศึกษาและการพัฒนาของระบบ ซึ่งสามารถเริ่มต้นตั้งแต่การจัดเก็บข้อมูลบุคคล ตลอดจนการสร้างความรู้ ความเข้าใจของนักท่องเที่ยว เพื่อให้สามารถเกิดทักษะของการใช้รถใช้ถนนในประเทศไทย และลดเสี่ยงในการสูญเสียที่มีอาจประเมินมูลค่าได้

บทที่ 6

บทสรุปและแนวทางการยกระดับความปลอดภัย
ทางถนนของนักท่องเที่ยวในการเช่ารถจักรยานยนต์

บทที่ 6

บทสรุปและแนวทางการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวในการเช่ารถจักรยานยนต์

จากการศึกษา ทบทวนวรรณกรรม แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง นำมาสู่การวิเคราะห์ช่องว่างเชิงนโยบายและแผนความปลอดภัยของประเทศไทยและในต่างประเทศ เพื่อทบทวนประเด็น หรือปัจจัยสำคัญที่นำไปสู่การวิเคราะห์สาเหตุของปัญหา ปัจจัยเสี่ยงทางด้านความปลอดภัยทางถนนในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ พบได้ว่าอุปสรรคสำคัญที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า คือ ด้านความตระหนักรู้ของการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า ด้านข้อมูลความปลอดภัย ความเข้มงวดของการบังคับใช้ ตลอดจนความประมาทของนักท่องเที่ยว ดังนั้น ในการลดความเสี่ยงดังกล่าวจำเป็นต้องหาแนวทางในการลดความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นจากการบูรณาการความร่วมมือของภาครัฐ ภาคเอกชน และนักท่องเที่ยว ด้วยการวิเคราะห์แนวทางในการรับมือทั้งในด้านของนโยบาย มาตรการของภาครัฐ ความต้องการการช่วยเหลือของนักท่องเที่ยว ตลอดจนความพร้อมของภาคเอกชนในการบริหารจัดการเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์เช่า โดยมีรายละเอียดดังอธิบายต่อไป

6.1 การรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิเคราะห์ความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่จังหวัดเชียงใหม่

จากการทบทวนวรรณกรรม แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน/การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ สถานการณ์และแนวโน้มของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ และสถานการณ์และแนวโน้มความปลอดภัยทางถนน รวมถึงแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจน แนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว สามารถนำมาสรุปปัจจัยที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน โดยพิจารณาขั้นตอนการวิจัย 2 ขั้นตอนหลักคือ การเก็บแบบสอบถามและการสนทนากลุ่ม (Focus group) นำมาใช้ในการพิจารณาปัจจัยทางด้านทัศนคติ และพฤติกรรมต่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ โดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง 3 กลุ่ม ด้วยแบบสอบถามจำนวน 500 ชุด ซึ่งสามารถแบ่งกลุ่มตัวอย่างได้ดังนี้ (1) นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ 400 ชุด (2) ผู้ประกอบการ 50 ชุด (3) หน่วยงานภาครัฐ 50 ชุด โดยในกระบวนการศึกษานี้มีขั้นตอนการศึกษา ดังนี้

1) ทบทวนข้อมูลทฤษฎีเกี่ยวกับสถานการณ์การท่องเที่ยว อันประกอบด้วย (1) ข้อมูลด้านแผนนโยบายและแผนงานเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน (2) ข้อมูลกฎหมาย ข้อกำหนด และมาตรการต่าง ๆ เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน (3) ข้อมูลสถานการณ์การท่องเที่ยวของพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ (4) ข้อมูลหน่วยงาน โครงสร้างองค์กร และระบบการประสานงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ หน่วยงานที่ดูแลด้านการปกครอง ด้านความปลอดภัยด้านสาธารณสุข ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการท่องเที่ยว และด้านการควบคุมดูแลมาตรฐาน (5) ข้อมูลผู้ประกอบการภาคเอกชนให้เช่ารถจักรยานยนต์ในจังหวัดเชียงใหม่

(6) ข้อมูลแผนการดำเนินงานของกรณีศึกษาที่ประสบความสำเร็จในการดำเนินงานในการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

2) วิเคราะห์ข้อมูลทฤษฎีภูมิเพื่อจำแนกองค์ประกอบของปัจจัยที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการท่องเที่ยวด้วยรถจักรยานยนต์เช่า เพื่อจัดกลุ่มปัจจัยและระบุรายละเอียดปัจจัยโดยละเอียด

3) ออกแบบแบบลงพื้นที่สำรวจและจัดเก็บแบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) พร้อมจัดกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ 3 กลุ่มสำคัญ อันประกอบด้วย (1) กลุ่มหน่วยงานภาครัฐ (2) กลุ่มผู้ประกอบการ (3) กลุ่มนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

4) จัดเก็บข้อมูลปฐมภูมิผ่านการลงพื้นที่สำรวจและจัดเก็บแบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) จากกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 3 กลุ่มสำคัญ อันประกอบด้วย (1) กลุ่มหน่วยงานภาครัฐ (2) กลุ่มผู้ประกอบการ (3) กลุ่มนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

5) ประมวลผลข้อมูลปฐมภูมิและวิเคราะห์ความสัมพันธ์ห่วงโซ่ของเหตุการณ์เชิงสถิติขององค์ประกอบและปัจจัยที่เกี่ยวข้อง

6) วิเคราะห์ช่องว่างของกลไกการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับประสบการณ์การท่องเที่ยวและอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่

7) วิเคราะห์ระบบและกลไกการจัดการความปลอดภัยทางถนนในการท่องเที่ยวโดยใช้รถจักรยานยนต์เช่าผ่านแบบจำลองเชิงโครงสร้าง (Structural Equation Model) เพื่อวิเคราะห์ภาพรวมและผลกระทบเชิงบวกและเชิงลบภายในระบบ รวมถึงระบุปัจจัยที่เป็นสาเหตุอันก่อให้เกิดผลกระทบต่อความปลอดภัยทางถนนอย่างมีนัยสำคัญและวางแผนวิเคราะห์ข้อมูลในการแก้ไขปัญหาการจัดการความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่จังหวัดเชียงใหม่ พร้อมวิเคราะห์และประเมินความเป็นไปได้ของแผนทางเลือกขึ้นต้นผ่านการเปรียบเทียบกับข้อกำหนดกฎหมายและโครงสร้างองค์กรในปัจจุบัน

8) สัมภาษณ์และการจัดประชุมเพื่อหารือร่วมกันของกลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้องจากหน่วยงานและผู้ประกอบการเอกชนให้เช่ารถจักรยานยนต์ในจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อสัมภาษณ์ความจำเป็นเร่งด่วน ความเป็นไปได้ ความเหมาะสม ประสิทธิภาพของแผนทางเลือก และประเมินความยอมรับแผนทางเลือกในขั้นต้น

9) ปรับปรุงแผนทางเลือกตามข้อเสนอแนะของตัวแทนผู้เชี่ยวชาญ เพื่อเพิ่มศักยภาพและความเป็นไปได้ของแผนทางเลือกในการนำไปปฏิบัติจริง

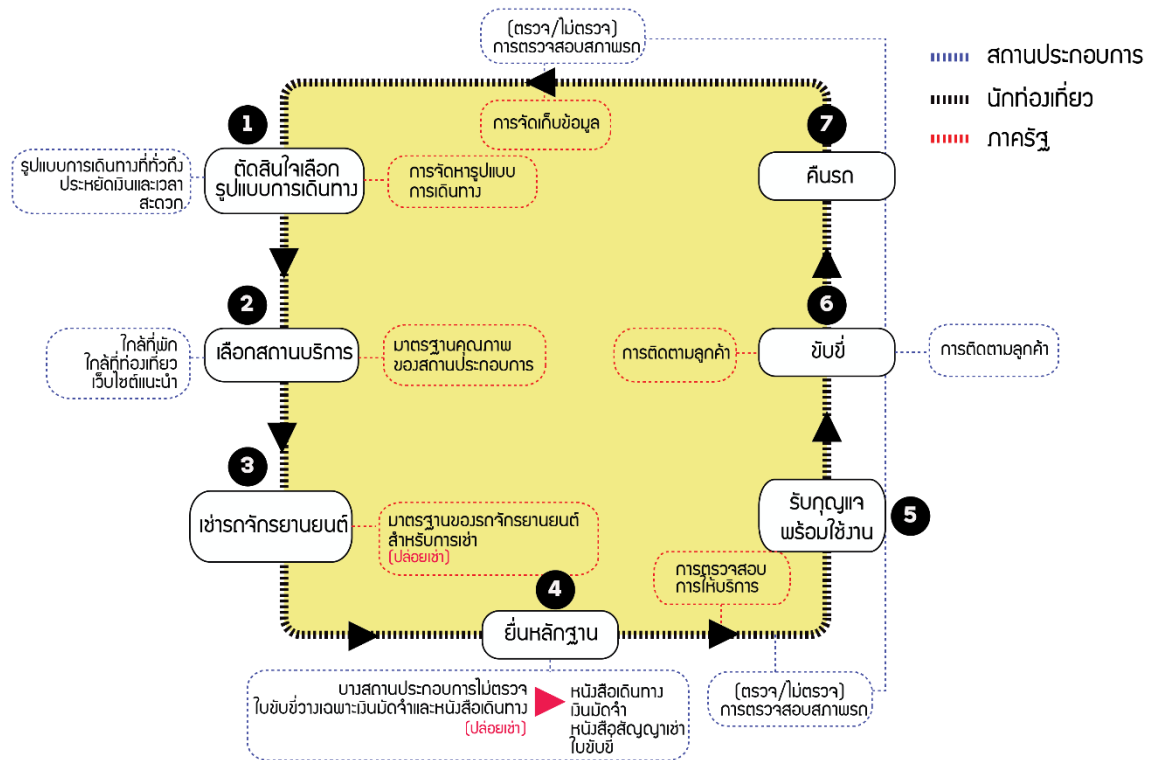
10) สรุปและอภิปรายผลการวิจัยพร้อมข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและกลไกการผลักดันเชิงนโยบายตามหลัก 5 เสาหลักของความปลอดภัยทางถนนโลก อันประกอบด้วย (1) การพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการ (2) การดำเนินการออกแบบและจัดการโครงข่ายถนน (3) การออกแบบมาตรฐานความปลอดภัยของยานยนต์ (4) การควบคุมพฤติกรรมของผู้ใช้รถและถนน (5) การปรับปรุง การดูแลผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน

โดยขั้นตอนการศึกษาข้างต้นนี้จะนำมาซึ่งการสรุปผลแนวทางการดำเนินการหรือแนวทางการปฏิบัติเพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนโดยเป็นทั้งข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก และข้อมูลจากการทบทวน

งานวิจัย ซึ่งเมื่อได้รับการประเมินและสรุปผลแล้วจะทำให้ทราบถึงแนวทางที่ถูกต้องที่สามารถนำไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

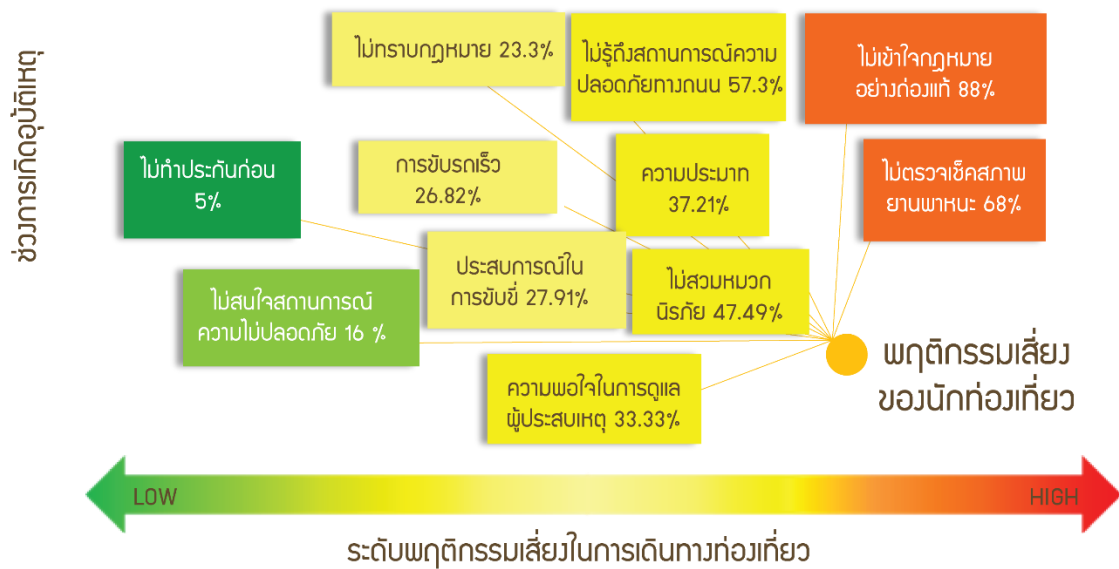
6.2 สรุปสภาพปัญหาที่ส่งผลต่อความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่

จังหวัดเชียงใหม่ถือเป็นจังหวัดที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวต่างชาติ ซึ่งเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวเนื่องจากมีทรัพยากรธรรมชาติ วัฒนธรรม ประวัติศาสตร์ที่มีคุณค่า งดงาม อย่างไรก็ตามการท่องเที่ยวนั้นควบคู่ไปกับการเดินทางซึ่งสถานการณ์ปัจจุบันมีแนวโน้มความเสี่ยงจากภัยคุกคามของปัญหาคุณภาพด้านการเดินทาง โดยจากการเก็บรวบรวมข้อมูลและการวิเคราะห์ลักษณะพฤติกรรม ทักษะ และความคิดเห็นเกี่ยวกับความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว อันสะท้อนให้เห็นถึงวงจรสำคัญของความผิดพลาดที่นำมาสู่ความเสี่ยงต่อความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวต่างชาติในการเช่ารถจักรยานยนต์เพื่อการท่องเที่ยว ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นผลจากความผิดพลาดของระบบความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นนักท่องเที่ยวผู้ประกอบการ และภาครัฐ ซึ่งล้วนมีส่วนต่อความผิดพลาดที่เกิดขึ้นดังภาพที่ 6.1 ซึ่งพบว่าการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาตินิยมเลือกใช้บริการรถจักรยานยนต์เช่าเนื่องจากสะดวก รวดเร็วเดินทางได้ทั่วถึง ประกอบกับราคาย่อมเยา มากกว่ารูปแบบทางเลือกอื่น ๆ แพนไบนุญาตขับขี่ ซึ่งเป็นผลให้ผู้เช่ามีความเสี่ยงต่อประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า เพราะนักท่องเที่ยวบางคนอาจขับไม่ชำนาญและขาดทักษะในการขับอย่างปลอดภัย และภาครัฐขาดความเข้มงวดในการตรวจสอบมาตรฐานของรถจักรยานยนต์เช่าในสถานประกอบการ นอกจากนี้นักท่องเที่ยวที่เลือกเช่าเช่าบางส่วนไม่มีข้อมูลหรือรับรู้ข้อมูล/สถานการณ์ความเสี่ยงต่อความปลอดภัยทางถนน ซึ่งอาจสืบเนื่องมาจากความไม่ตระหนักถึงความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว และสะท้อนให้เห็นถึงการเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ของภาครัฐที่ไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควรในการกระจายข้อมูลอย่างทั่วถึง ซึ่งในส่วนนี้บางสถานประกอบการมีการให้ข้อมูลคร่าว ๆ เป็นภาษาอังกฤษแก่ลูกค้า และพบว่าบางส่วนไม่มีการให้ข้อมูลจึงเป็นสาเหตุสำคัญอันเพิ่มความเสี่ยงต่อพฤติกรรมการเดินทางของนักท่องเที่ยวในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า ไม่ว่าจะเป็น ขับเร็ว เมาแล้วขับ และไม่สวมหมวกนิรภัย โดยวงจรความผิดพลาดนี้ถือเป็นสิ่งสำคัญที่จะต้องทำการแก้ไขและจัดการเพื่อลดความสูญเสียที่จะตามมา โดยควรเน้นไปที่การป้องกันมากกว่าการแก้ไขที่ปลายเหตุ



ภาพที่ 6.1 วงจรความเสี่ยงในการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

สำหรับในรายละเอียดของการวิเคราะห์สภาพปัญหาของความปลอดภัยพบว่า ปัญหาสำคัญที่เป็นปัจจัยเสี่ยงคือความประมาท คิดเป็นร้อยละ 38 ซึ่งจะเห็นได้ว่านักท่องเที่ยวมีพฤติกรรมเสี่ยงทั้งขับรถเร็ว เมาแล้วขับ และไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งพฤติกรรมดังกล่าวส่วนใหญ่สืบเนื่องมาจากความไม่ตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนนของการเช่ารถจักรยานยนต์เพื่อการเดินทางท่องเที่ยวภายในจังหวัด ซึ่งพบว่ามีนักท่องเที่ยวเพียงร้อยละ 6.8 ที่รับรู้ถึงสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน และไม่ทราบกฎหมายจราจรมากถึงร้อยละ 23.3 รวมถึงไม่ตรวจเช็คสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนเดินทางมากถึงร้อยละ 38.8 อย่างไรก็ตามพบว่านักท่องเที่ยวยังคงมีการเตรียมความพร้อมที่ค่อนข้างดีในการเดินทางท่องเที่ยว เพราะมีการทำประกันภัยก่อนการเดินทางมากถึงร้อยละ 64.8 โดยการวิเคราะห์เชิงลึกพบว่าหากนักท่องเที่ยวมีการได้รับข้อมูลสถานการณ์ความปลอดภัย ข้อมูลกฎจราจร รวมไปถึงข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยต่าง ๆ จะส่งผลให้นักท่องเที่ยวมีพฤติกรรมเสี่ยงลดน้อยลงได้ แต่ทว่าเอกสาร หรือข้อมูลที่ให้นักท่องเที่ยวเป็นเพียงข้อมูลคร่าว ๆ ที่เป็นภาษาอังกฤษ ดังนั้นเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการลดความเสี่ยงควรมีการคำนึงถึงการนำเสนอข้อมูลในภาษาที่หลากหลายมากยิ่งขึ้นเพราะจังหวัดเชียงใหม่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวจากนานาประเทศ โดยเฉพาะประเทศจีน ประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น



ภาพที่ 6.2 สรุปสภาพปัญหาของนักท่องเที่ยวต่างชาติในการเช่ารถจักรยานยนต์เพื่อเดินทางท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่

6.3 ภาพรวมผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่

จากการวิเคราะห์สภาพปัญหาที่ส่งผลต่อเหตุการณ์เสี่ยงในการเดินทางของนักท่องเที่ยวชี้ให้เห็นว่าการแก้ปัญหาดังกล่าวไม่สามารถดำเนินการได้เพียงหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเพียงเท่านั้นแต่จะต้องมีการบูรณาการความร่วมมือกันของภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดการประสานงานที่มีประสิทธิภาพและเข้าใจตระหนักถึงปัญหาที่เกิดขึ้นร่วมกัน เพื่อแก้ไขปัญหาอย่างเป็นระบบซึ่งจากภาพที่ 6.3 - 6.4 ในส่วนของนักท่องเที่ยวนั้น ลักษณะสังคมและเศรษฐกิจส่งผลต่อการเตรียมความพร้อมในการเดินทาง โดยเพศของนักท่องเที่ยวต่างชาติมีอิทธิพลต่อการถือครองใบขับขี่ และมีอิทธิพลต่อเหตุการณ์เสี่ยงของการเมาแล้วขับ ต่อมาในส่วนของรายได้ของนักท่องเที่ยวต่างชาติมีอิทธิพลต่อการทำประกันภัยการเดินทาง และในด้านของอายุของนักท่องเที่ยวต่างชาติมีอิทธิพลต่อการเตรียมความพร้อมในการเดินทางท่องเที่ยว คือ การรับรู้สถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนกับการถือครอง อีกทั้งยังมีอิทธิพลต่อเหตุการณ์เสี่ยงในการขับขี่คือ เมาแล้วขับ และการสวมหมวกนิรภัย โดยอายุของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะจะไม่มีใบขับขี่สากล รวมถึงไม่ตระหนักถึงความสำคัญและมีพฤติกรรมเมาแล้วขับประกอบกับไม่สวมหมวกนิรภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า โดยนักท่องเที่ยวที่มีประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจะมีการเตรียมความพร้อมในการเดินทางด้วยการทำประกันภัยก่อนการเดินทาง และมีใบขับขี่นานาชาติ รวมไปถึงมีความตระหนักเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า ซึ่งหากนักท่องเที่ยวมีการเตรียมความพร้อมที่ดีก่อนการเดินทาง

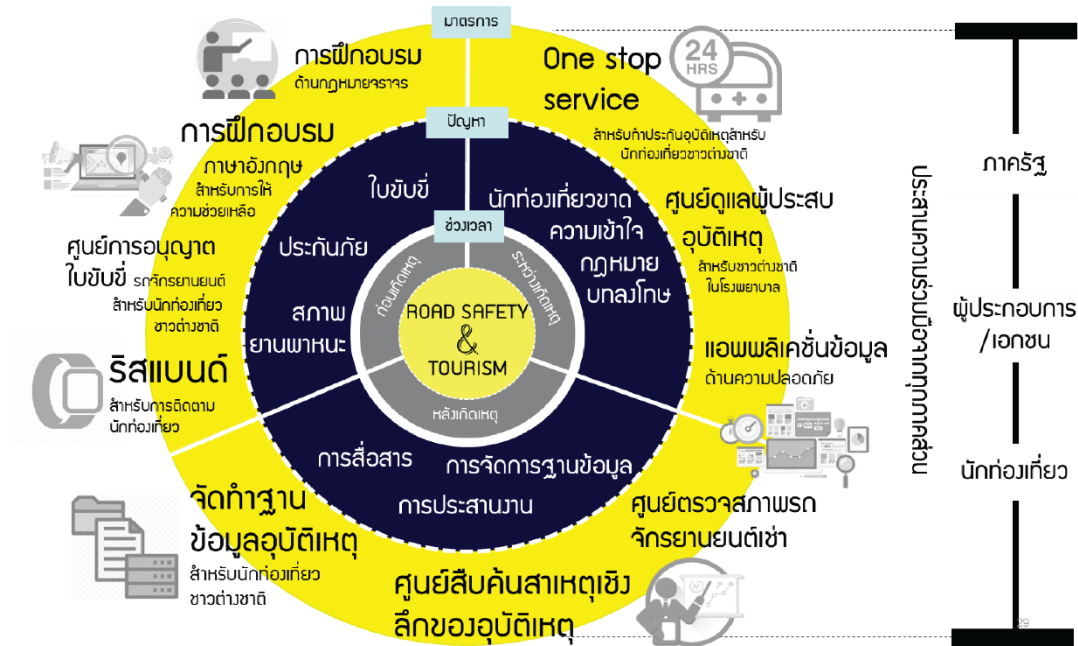
ท่องเที่ยวไม่ว่าจะเป็น การรับรู้สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน การรับทราบกฎหมายจราจร จะส่งผลให้พฤติกรรมเสี่ยงของนักท่องเที่ยวลดน้อยลงได้

โดยปัญหาและความสัมพันธ์ของปัจจัยเสี่ยงของนักท่องเที่ยวนั้นส่วนหนึ่งมาจากความละเลยของสถานประกอบการและภาครัฐ ซึ่งจากการเก็บรวบรวมข้อมูลชี้ให้เห็นว่าหากนักท่องเที่ยวได้รับข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยที่มากพอจะส่งผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงในเชิงบวกมากขึ้น แต่อย่างไรก็ตามสถานประกอบการได้มีแนวทางในการวางแผนยกระดับความปลอดภัยในการเดินทางของนักท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 41 โดยมีแผนการยกระดับความปลอดภัยคือ เรื่องการกำกับการขับขี่ และการให้คำแนะนำลูกค้าเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน แต่ทว่าการดำเนินงานของสถานประกอบการยังคงพบปัญหาในการประกอบกิจการ โดยเฉพาะการละเลยการตรวจสอบใบขับขี่ขึ้นานาชาติของผู้เช่าในการเช่ายานพาหนะ และการสื่อสารทางภาษารวมถึงการเบี้ยวนัดชำระเงิน ซึ่งทางสถานประกอบการได้มีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนซึ่งส่วนใหญ่อุบัติเหตุเกิดจากความประมาทของผู้เช่า ดังนั้นแนวทางยกระดับความปลอดภัยต้องเน้นไปที่ผู้เช่า โดยมีการตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่ที่สากลจากนักท่องเที่ยวทุกคนอย่างเคร่งครัด และตรวจสอบความเหมาะสมของใบขับขี่กับประเภทรถที่จะขับขี่ เนื่องจากรถจักรยานยนต์บางประเภทต้องใช้ความชำนาญในการขับขี่ รวมถึงข้อมูลสำหรับการติดตามหรือติดต่อผู้เช่า พร้อมกับการให้ข้อมูลกฎจราจรพื้นฐาน เนื่องจากปัจจุบันสถานประกอบการบางส่วนใช้หลักฐานเพียงหนังสือเดินทางเท่านั้น ตลอดจนมีบทลงโทษที่รุนแรงต่อสถานประกอบการที่มีการดำเนินการไม่ได้มาตรฐานหรือทำผิดกฎ เพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนในการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์เช่าในจังหวัดเชียงใหม่

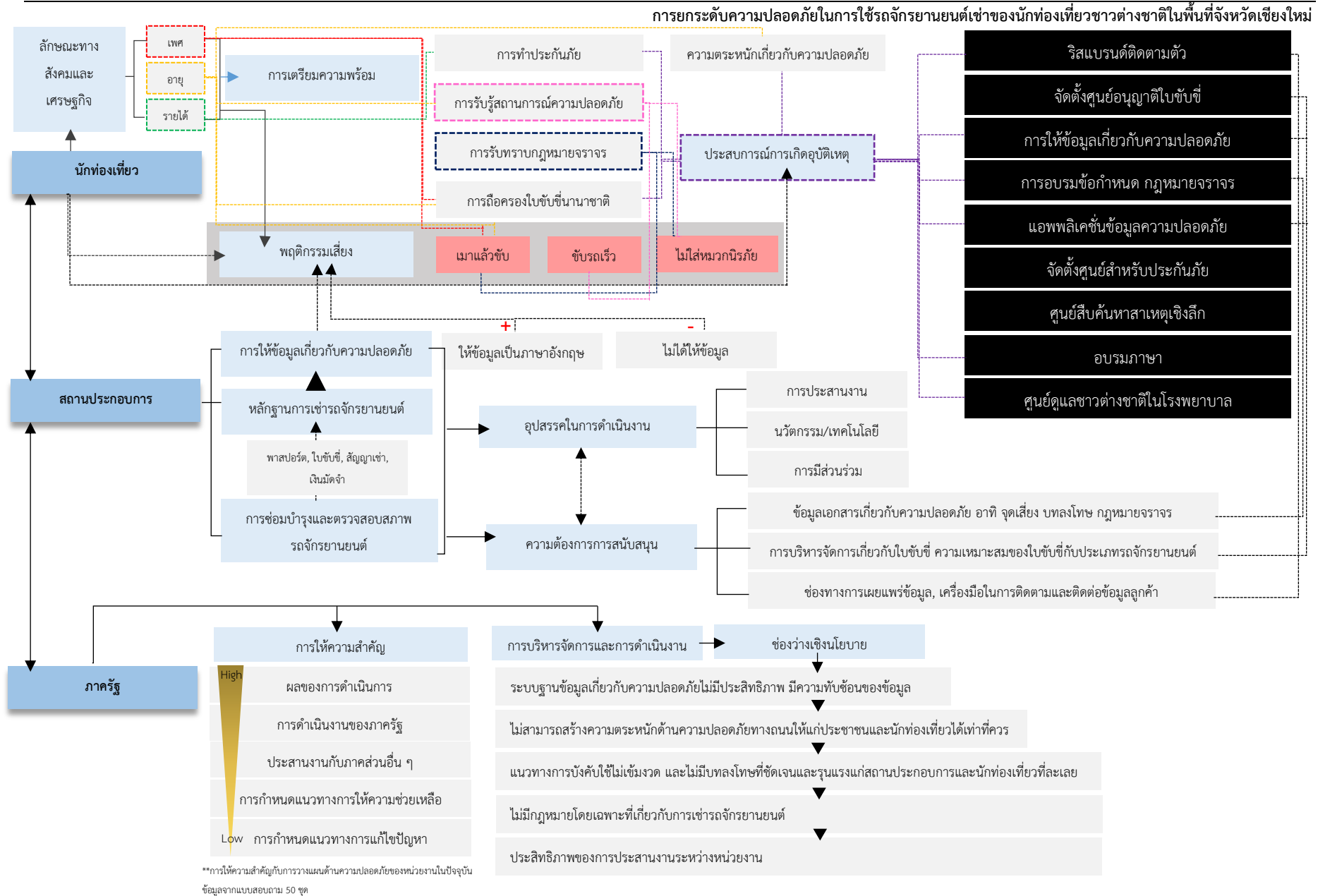
สำหรับการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานภาครัฐพบว่าการบริหารจัดการยังคงพบช่องว่างในการดำเนินงาน ไม่ว่าจะเป็นระบบฐานข้อมูลเกี่ยวกับการขาดประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย และพบว่ามี ความทับซ้อนของข้อมูล แผนและมาตรการไม่สามารถสร้างความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนให้แก่ประชาชนและนักท่องเที่ยวได้เท่าที่ควร ไม่มีกฎหมายโดยเฉพาะที่เกี่ยวกับการเช่ารถจักรยานยนต์ อีกทั้งแนวทางการบังคับใช้ไม่เข้มงวด และไม่มีบทลงโทษที่ชัดเจนหรือรุนแรงแก่สถานประกอบการและนักท่องเที่ยวที่ละเลยกระทำตามกฎหมาย

โดยจากปัญหาดังกล่าวที่กล่าวไปในข้างต้นได้มีการศึกษาและเสนอแนะแนวทางเบื้องต้นในการยกระดับความปลอดภัย 9 มาตรการ คือ 1) ริสแบนด์ติดตามตัว 2) จัดตั้งศูนย์อนุญาตใบขับขี่ 3) การให้ข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัย 4) การอบรมข้อกำหนด กฎหมายจราจร 5) แอปพลิเคชันข้อมูลความปลอดภัย 6) จัดตั้งศูนย์สำหรับประกันภัย 7) ศูนย์สืบค้นหาสาเหตุเชิงลึก 8) อบรมภาษา 9) ศูนย์ดูแลชาวต่างชาติในโรงพยาบาล ซึ่งจากการวิเคราะห์เชิงโครงสร้างเพื่อทดสอบอิทธิของปัจจัยพบว่ามาตรการที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกนั้น คือ ศูนย์ดูแลชาวต่างชาติในโรงพยาบาล แอปพลิเคชันข้อมูลความปลอดภัย การอบรมภาษา การอบรมข้อกำหนดกฎหมายจราจร การให้ข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัย และริสแบนด์ติดตาม จากมาตรการดังกล่าวมีความสอดคล้องกับสภาพปัญหาและปัจจัยเสี่ยงต่อความปลอดภัยทางถนนในการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ รวมถึงความต้องการและอุปสรรคในการดำเนินงานของภาคเอกชน แต่อย่างไรก็ตาม

ตามไม่ว่าแผนหรือมาตรการจะตอบโจทย์ต่อการแก้ไขปัญหาเล็กน้อยเพียงใด หากการบังคับใช้ไม่เข้มงวด มาตรการดังกล่าวนั้นคงมีอาจนำไปสู่ผลลัพธ์ที่มีประสิทธิภาพได้



ภาพที่ 6.3 ข้อเสนอแนะมาตรการในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนในการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ



**การให้ความสำคัญกับการวางแผนด้านความปลอดภัยของหน่วยงานในปัจจุบัน
ข้อมูลจากแบบสอบถาม 50 ชุด

6.4 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวในการเช่ารถจักรยานยนต์

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายมีข้อพิจารณาสำคัญ คือ ควรจะต้องแก้ไขตั้งแต่ต้นเหตุ โดยการสร้างความตระหนักเพื่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการเดินทางที่ปลอดภัยตั้งแต่ระดับเยาวชนไปสู่ระดับผู้สูงอายุ นอกจากนี้ควรออกแบบและสร้างถนนให้ได้มาตรฐาน ควบคุมพฤติกรรมผู้ใช้รถ และออกแบบยานพาหนะให้ปลอดภัย ทั้งนี้ประเทศไทยยังบังคับใช้กฎหมายไม่เข้มแข็งพอ เพราะยังมีผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจำนวนมาก เนื่องจากประชาชนมีความเคยชินกับการกระทำผิดกฎหมาย เช่น ขับขี่รถย้อนศร ดังนั้นต้องมีกลไกทางสังคมและกฎหมายเข้ามาจัดการกับเรื่องดังกล่าวนี้ และเน้นแก้ไขปัญหาระยะยาว โดยผลักดันแผนหรือมาตรการไปสู่การปฏิบัติ และอาศัยการสร้างการมีส่วนร่วมในการวางแผนจากทุกภาคส่วนโดยเฉพาะภาคประชาชน เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่ยั่งยืน ซึ่งมีรายละเอียดในการเสนอแนะดังนี้

เสาหลักที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

ภาครัฐจะต้องมีระบบบริหารจัดการ โดยมุ่งเน้นและให้ความสำคัญด้านความปลอดภัยทางถนนให้มากขึ้น ด้วยการแก้ปัญหาที่ต้นเหตุซึ่งจะต้องมีแผนในการสร้างความตระหนักถึงความเสี่ยงและความไม่ปลอดภัยของการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์เช่าแก่นักท่องเที่ยวและประชาชนในพื้นที่ เพราะจะเห็นได้ว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุกว่าร้อยละ 21 มาจากความประมาทของผู้ขับขี่ โดยการวางแผนควรเน้นไปที่แผนหรือมาตรการในการป้องกันมากกว่าการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นแล้ว โดยมาตรการป้องกันจะต้องสร้างความร่วมมือกันระหว่างภาคส่วนที่มีประสิทธิภาพและเกิดความยั่งยืนของการดำเนินงานในระยะยาว อีกทั้งควรมีการนำกลยุทธ์เชิงสื่อมวลชน และสื่อออนไลน์ (Social Media) เข้ามาช่วยในการประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ข้อมูลรวมถึงแผนในการนำนวัตกรรม หรือเทคโนโลยีเข้ามามีส่วนช่วย อาทิ ริสแบนด์ติดตามหรือให้ข้อมูลแก่นักท่องเที่ยว แอปพลิเคชัน เป็นต้น

เสาหลักที่ 2 ถนนและการเดินทาง

ในด้านของถนนและการเดินทางนั้นโครงสร้างถนนควรมีระบบตรวจสอบความปลอดภัยและคุณภาพของถนนอย่างละเอียดในแต่ละพื้นที่ พร้อมติดตั้งอุปกรณ์ เพื่อลดความเสี่ยง รวมถึงการสร้างรูปแบบการเดินทาง โดยเฉพาะระบบขนส่งสาธารณะเพื่อให้นักท่องเที่ยวมีตัวเลือกในการเดินทางที่มีความปลอดภัยมากขึ้น ซึ่งการวางโครงข่ายสำหรับระบบขนส่งสาธารณะจะต้องมีความทั่วถึงที่สามารถเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยว ที่พัก เนื่องจากเหตุผลสำคัญของการเลือกใช้รถจักรยานยนต์นั้นเพราะสามารถเดินทางได้สะดวกทั่วถึง การจราจรมีความคล่องตัว อีกทั้งราคาไม่แพง

เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะที่ปลอดภัย

การวางแผนเกี่ยวกับยานพาหนะจะต้องมีข้อกำหนดที่ชัดเจนโดยเฉพาะสำหรับรถจักรยานยนต์เช่า ไม่ว่าจะเป็นบทลงโทษที่รุนแรง มาตรการที่เข้มงวดมากขึ้น ที่จะเอาผิดกับผู้กระทำผิดให้เด็ดขาด และต้องมีศูนย์หรือหน่วยงานตรวจสอบเกี่ยวกับใบขับขี่ที่เหมาะสมแก่การขับขี่รถในแต่ละประเภท มีการกำหนดมาตรฐานของประสิทธิภาพของยานพาหนะที่ชัดเจนสำหรับรถจักรยานยนต์เช่า

เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนน

ผู้ใช้รถใช้ถนนถือเป็นกลุ่มเสี่ยงที่สำคัญมากที่สุดที่ทำให้เกิดความเสี่ยงต่อความปลอดภัยทางถนนเพราะความประมาทของผู้ใช้รถใช้ถนน ดังนั้นมาตรการในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนจะต้องเน้นไปที่การสร้างตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่ทั้งนักท่องเที่ยว และผู้ประกอบการเช่ารถจักรยานยนต์ เพื่อชี้ให้เห็นถึงปัญหาที่เกิดขึ้น และส่งเสริมให้เกิดการเรียนรู้ถึงข้อบังคับกฎหมายจราจร อาทิ ความเร็วรถยนต์ เมาสุรา และอุปกรณ์นิรภัย เป็นต้น

เสาหลักที่ 5 การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ

การดูแลเยียวยา ให้การช่วยเหลืออย่างทันท่วงที และรู้วิธีการอย่างถูกต้องเพื่อลดการเสียชีวิตจากจุดเกิดเหตุได้ หรือผู้ช่วยเหลือรู้จักป้องกันตนเองในสถานการณ์เสี่ยง โดยเฉพาะการสื่อสารกับชาวต่างชาติ

ทั้งนี้ ข้อเสนอแนะสามารถจำแนกลักษณะของการพัฒนาออกเป็นช่วงระยะสั้น (Short term period) ระยะกลาง (Medium term period) และช่วงระยะยาว (Long term period) ดังตารางที่ 6.1

ตารางที่ 6.1 ข้อเสนอแนะในการยกระดับความปลอดภัยทางถนน

ช่วง	ระยะสั้น (Short term period)	ระยะกลาง (Medium term period)	ระยะยาว (Long term period)
ก่อน	- จัดทำริสแบนด์ในการติดตามตัวนักท่องเที่ยว - การพัฒนารูปแบบการเผยแพร่ข้อมูล ประชาสัมพันธ์ ธรรมนูญในเชิงรุกมากขึ้นเพื่อเพิ่มการเข้าถึงข้อมูลความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยว โดยเพิ่มความหลากหลายของภาษา - มีการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์เช่าทุกสถานประกอบการอย่างเข้มงวด - สร้างความร่วมมือ (MOU) ระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ทั้งนักท่องเที่ยว ผู้ประกอบการ เอกชน หน่วยงานภาครัฐอย่างจริงจังในเชิงรุกโดยมีการให้ข้อมูลหรือนำเสนอข้อมูลสถานการณ์ที่ชี้ให้เห็นถึงความ	- เพิ่มฟังก์ชันของริสแบนด์โดยสามารถทำให้เป็นเครื่องมือในการตรวจสอบข้อมูล ให้ข้อมูล รวมไปถึงการตรวจวัดพฤติกรรมเสี่ยงได้ อาทิ ตรวจจับความเร็ว เป็นต้น - เพิ่มช่องทางในการให้ข้อมูล อาทิ ริสแบนด์สำหรับให้ข้อมูลหรือแอปพลิเคชัน เป็นต้น - สร้างรูปแบบทางเลือกของการเดินทางให้มีความหลากหลาย สะดวกในการเดินทาง สามารถเดินทางได้ทั่วถึง ราคาประหยัดเพื่อตอบโจทย์ต่อการเลือกใช้บริการการเดินทางที่ปลอดภัยมากขึ้น	- นำนวัตกรรมและเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ในงานด้านความปลอดภัยทางถนนมากขึ้น ทั้งในส่วนของเครื่องมือ รวมถึงรถจักรยานยนต์เพื่อการเช่า โดยเฉพาะ - จัดทำระบบฐานข้อมูลนักท่องเที่ยวขนาดใหญ่ ที่มีความแม่นยำ มีมาตรฐานการเก็บข้อมูล และสามารถแบ่งปันข้อมูลแก่ทุกภาคส่วนเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ได้ - สร้างมาตรฐานสำหรับรถจักรยานยนต์เช่าเพื่อการท่องเที่ยว ทั้งสภาพรถจักรยานยนต์ รูปแบบการให้บริการ ระบบความปลอดภัยสำหรับรถจักรยานยนต์เช่า

ตารางที่ 6.1 ข้อเสนอแนะในการยกระดับความปลอดภัยทางถนน (ต่อ)

ช่วง	ระยะสั้น (Short term period)	ระยะกลาง (Medium term period)	ระยะยาว (Long term period)
	รับผิดชอบต่อชีวิตตนเองและผู้อื่น		
ระหว่าง	- มาตรการในการสร้างความรู้ด้านการปฐมพยาบาลเพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถช่วยเหลือตนเองได้ในเบื้องต้น	- พัฒนาระบบติดตามที่ช่วยให้สามารถแจ้งเหตุหรือให้ข้อมูลเพื่อติดต่อเมื่อเกิดอุบัติเหตุ เพื่อให้สามารถเข้าช่วยเหลือได้ทันที	- พัฒนาวีธีกรรมหรือเทคโนโลยีในการเข้าถึงผู้ประสบเหตุและขนย้ายผู้ประสบเหตุได้รวดเร็ว อาทิ โดรนขนส่งผู้ป่วย เป็นต้น
หลัง	- มาตรการในการตรวจสอบคุณภาพสถานประกอบการรถจักรยานยนต์เช่า - เพิ่มความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมายรวมถึงความรุนแรงของบทลงโทษทั้งนักท่องเที่ยวที่ทำผิดกฎและสถานประกอบการที่ละเลยการให้บริการที่ถูกต้อง - ให้ความช่วยเหลือ ดูแล และเยียวยานักท่องเที่ยว	- ควบคุมการจำนวนการเปิดกิจการของสถานประกอบการและประสานความร่วมมือกันเป็นเครือข่ายเพื่อสร้างระบบในการตรวจสอบ - เน้นการส่งเสริมมาตรการการมีส่วนร่วมในทุกมาตรการเพื่อสร้างการยอมรับของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องที่จะนำไปสู่การปฏิบัติจริง	- จัดตั้งศูนย์ดูแลและเยียวยาผู้ประสบเหตุในระยะยาว - จัดตั้งศูนย์สืบสวนอุบัติเหตุ โดยเฉพาะและมีมาตรฐานในการสืบสวนสากล - มีการกำหนดกฎหมายสำหรับรถจักรยานยนต์เช่าโดยเฉพาะ ทั้งในเรื่องของความเข้มงวดของบทลงโทษ มาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รูปแบบการให้บริการ ข้อกำหนดในการให้บริการ

อนึ่ง เพื่อให้การเสนอข้อเสนอแนะในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติสามารถนำไปสู่การปฏิบัติ จึงควรจะต้องพิจารณาแนวทางการยกระดับความปลอดภัยทางถนนในมุมมองของหน่วยงานภาครัฐ โดยแบ่งบทบาทของหน่วยงานออกเป็น 5 บทบาทหลักตามยุทธศาสตร์ 5E ในการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน โดยมีรายละเอียด ดังตารางที่ 6.2

ตารางที่ 6.2 ข้อเสนอแนะในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนแบ่งตามบทบาทของหน่วยงานภาครัฐ

วงจร	กลุ่มผู้เกี่ยวข้อง	เงื่อนไข	การดำเนินการ	หน่วยงาน
ก่อนการเช่ารถจักรยานยนต์	หน่วยงานภาครัฐ	กำหนดมาตรฐานของสถานประกอบการเช่ารถจักรยานยนต์ และกำหนดหลักฐานในการเช่าอย่างเป็นสากลในประเทศไทย	การทำข้อกำหนดร่วมกับภาคเอกชนโดยใช้มาตรการสร้างแรงจูงใจด้วยการสร้างสถานประกอบการติดดาวเพื่อลดภาษี ในส่วนของหลักฐานของการเช่าควรมีการองค์ประกอบ 3 อย่างด้วยกันคือ (1) ใบขับขี่ (2) การทดสอบความรู้และทักษะการขับขี่ (3) การทำประกันภัย โดยกระบวนการในการเช่าทั้งหมดต้องลงทะเบียนผ่านระบบออนไลน์ที่	- ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม - ด้านการบังคับใช้กฎหมาย

ตารางที่ 6.2 ข้อเสนอแนะในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนแบ่งตามบทบาทของหน่วยงานภาครัฐ (ต่อ)

วงจร	กลุ่มผู้เกี่ยวข้อง	เงื่อนไข	การดำเนินการ	หน่วยงาน
			เชื่อมโยงข้อมูลเข้าสู่หน่วยงานกลาง เพื่อสะดวกในการติดตามและตรวจสอบ ทั้งนี้ ภาครัฐต้องตรวจตราอย่างเข้มงวดในมาตรการที่กำหนดขึ้น	
		การประชาสัมพันธ์ และให้ข้อมูลด้านความเสี่ยงในการเดินทาง	จัดทำแอปพลิเคชันในการบอกข้อมูลจุดเสี่ยง การขับขี่ที่ปลอดภัย การปฏิบัติตัวเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน ข้อมูลการขอความช่วยเหลือ เป็นต้น โดยการกระจายแอปพลิเคชันตั้งแต่ นักท่องเที่ยวเริ่มเดินทางเข้าสู่ประเทศโดยการทำ QR code หรือ ริสแบนด์ หรือ แอปพลิเคชัน แจกให้แก่นักท่องเที่ยว พร้อมทั้งออกข้อกำหนดหรือมาตรฐานใจในการพกริสแบนด์ หรือโหลดแอป อาทิ ลดค่าโดยสาร ลดค่าอาหารในร้านค้าที่ร่วมรายการ งดการเช่ารถจักรยานยนต์หรือรถยนต์หากไม่มีริสแบนด์ หรือ QR-code หรือ แอปพลิเคชัน เป็นต้น	
	สถานประกอบการ	ปฏิบัติตามมาตรฐานของภาครัฐในการยื่นเอกสารหลักฐานในการเช่า คือ (1) ใบขับขี่ (2) การทดสอบความรู้และทักษะการขับขี่ (3) การทำประกันภัย	กระบวนการในการเช่าต้องลงทะเบียนผ่านระบบออนไลน์ที่หน่วยงานภาครัฐจัดทำขึ้น พร้อมทั้งทำแบบทดสอบความรู้และทักษะการขับขี่เบื้องต้น หากไม่ผ่านเกณฑ์และไม่มีหลักฐานครบตามกำหนดจะไม่อนุญาตให้เช่า	
	นักท่องเที่ยว	ต้องตระหนักถึงความไม่ปลอดภัยทางถนน	นักท่องเที่ยวผู้ที่จะเช่ารถจักรยานยนต์จะต้องมีริสแบนด์ หรือ QR-code หรือแอปพลิเคชัน	
ระหว่างการใช้รถจักรยานยนต์	หน่วยงานภาครัฐ	มีระบบติดตามนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเพื่อให้สามารถเข้าช่วยเหลือได้อย่างทันท่วงที	ติดตั้งระบบ GPS ใน ริสแบนด์ หรือ QR-code หรือแอปพลิเคชัน ประกอบกับข้อมูลจุดเสี่ยง การขับขี่ที่ปลอดภัย การปฏิบัติตัวเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน ข้อมูลการขอความช่วยเหลือ และอื่น ๆ	- ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วม - ด้านการบังคับใช้กฎหมาย - ด้านการประเมินผล และระบบสารสนเทศ - ด้านวิศวกรรม
		มีระบบติดตามรถจักรยานยนต์เช่า	ติดตั้งระบบ GPS ในรถจักรยานยนต์เช่าเพื่อให้สามารถเข้าช่วยเหลือได้อย่างทันท่วงที โดยจะต้องสร้างมาตรการจูงใจในการดึงเอกชนเข้าร่วมโครงการ ตั้งแต่ระดับผู้ผลิตยานยนต์ที่ปลอดภัย ไปจนถึงสถานประกอบการเช่า	
	สถานประกอบการ	การติดตาม ประสานงานกับผู้เช่า และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ระบบแอปพลิเคชันที่สามารถประสานงานติดต่อกับหน่วยงานภาครัฐ และติดตามนักท่องเที่ยวที่ทำการเช่ารถจักรยานยนต์	
	นักท่องเที่ยว	ไม่ประมาท	รณรงค์กิจกรรมเชิงกลไกทางสังคมของประชาชนชาวจังหวัดเชียงใหม่ในการแจ้งเบาะแสหรือรายงานความเสี่ยงจากระบบแอปพลิเคชัน อาทิ แจ้งรหัสทะเบียนของรถจักรยานยนต์ เป็นต้น	

ตารางที่ 6.2 ข้อเสนอแนะในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนแบ่งตามบทบาทของหน่วยงานภาครัฐ (ต่อ)

วงจร	กลุ่มผู้เกี่ยวข้อง	เงื่อนไข	การดำเนินการ	หน่วยงาน
หลังการเช่าจักรยานยนต์	หน่วยงานภาครัฐ	กรณีไม่เกิดอุบัติเหตุ: การประเมินติดตามผล	กรณีไม่เกิดอุบัติเหตุ: (1) แจ้งเตือนไปยังสถานประกอบการในการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์และรายงานผล (แอปพลิเคชัน) (2) ระบบฐานข้อมูลจัดเก็บเข้าสู่หน่วยงานกลาง	- ด้านการประเมินผลและระบบสารสนเทศ - ด้านวิศวกรรม - ด้านการให้บริการทางการแพทย์
		กรณีเกิดอุบัติเหตุ: สามารถเข้าช่วยเหลือได้อย่างทันการณ์	กรณีเกิดอุบัติเหตุ: (1) รับการแจ้งเตือนจากกริสแบนด์ หรือแอปพลิเคชัน หรือประชาชน/นักท่องเที่ยว เพื่อเข้าช่วยเหลืออย่างทันการณ์ (2) การติดตาม ดูแลหลังการรักษา	
	สถานประกอบการ	กรณีไม่เกิดอุบัติเหตุ: ตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์และรายงานผล	กรณีไม่เกิดอุบัติเหตุ: ระบบแอปพลิเคชันสำหรับการตรวจสอบสถานประกอบการในการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์พร้อมทั้งรายงานผลกลับ เพื่อประเมินและวางแผนในการรับมือในอนาคต	
		กรณีเกิดอุบัติเหตุ: ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	กรณีเกิดอุบัติเหตุ: ระบบแอปพลิเคชันในการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	
	นักท่องเที่ยว	กรณีไม่เกิดอุบัติเหตุ: มาตรการแรงจูงใจในครั้งต่อไป	ระบบแลกพ้อยท์: โดยสามารถวัดจากการประเมินจากระบบแอปพลิเคชันตั้งแต่การยื่นหลักฐานการเช่า พฤติกรรมการขับขี่ การรายงานความเสี่ยงจากประชาชน การขับขี่ปลอดภัยไม่เกิดอุบัติเหตุ และสภาพรถหลังการใช้งาน โดยประเมินเป็นคะแนนสะสมแลกพ้อยท์ เพื่อกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวเข้าสู่ระบบความปลอดภัยทางถนนมากยิ่งขึ้น	
		กรณีเกิดอุบัติเหตุ: ได้รับการช่วยเหลืออย่างทันการณ์	การแจ้งเตือนจากกริสแบนด์ หรือแอปพลิเคชัน หรือประชาชน/นักท่องเที่ยวเพื่อเข้าช่วยเหลืออย่างทันสถานการณ์	

ดังนั้นการศึกษาในครั้งนี้จะช่วยก่อให้เกิดประโยชน์ไม่มากนักน้อยกับการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุได้ด้วยการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ โดยเน้นไปที่มาตรการในการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีมาใช้ในการติดตามนักท่องเที่ยว การให้ข้อมูลข่าวสาร ข้อมูลเกี่ยวกับกฎจราจร ข้อมูลการขับขี่อย่างปลอดภัย ตลอดจนการจัดตั้งศูนย์การดูแลเยียวยานักท่องเที่ยว รวมไปถึงข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่เน้นการสร้างตระหนักที่นำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม และความเข้มงวดของการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีและขจัดภัยคุกคามต่อปัญหาคุณภาพของการเดินทางท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก.

แบบสอบถามภาครัฐ

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

สถานที่สัมภาษณ์ วันที่สัมภาษณ์ / / เวลา น. หมายเลขแบบสัมภาษณ์ที่ หน่วยงานราชการ



โครงการวิจัย “การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่”
ดำเนินการโดย คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ภายใต้การสนับสนุนของสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ

คำชี้แจง: แบบสัมภาษณ์นี้จัดทำขึ้นเพื่อศึกษาสถานการณ์การบริหารจัดการความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ใช้รถจักรยานยนต์เช่า จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งประกอบด้วย 5 ส่วนหลัก

ส่วนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐานและการรับผิดชอบดูแลของหน่วยงาน **ส่วนที่ 2** ผลของการจัดการระบบด้านความปลอดภัยทางถนน **ส่วนที่ 3** การประสานงานกับภาคส่วนต่าง ๆ 1) ด้านการวางแผน ออกแบบ และการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน 2) ด้านการเข้า-ออกของยานพาหนะบนโครงข่ายถนน 3) ด้านการเฝ้าระวังผู้สูญเสียและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ **ส่วนที่ 4** การดำเนินงานของภาครัฐ 1) การประสานงานด้านความปลอดภัย 2) กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัย 3) การระดมทุนเพื่อจัดสรรทรัพยากรยกระดับความปลอดภัยและการส่งเสริมด้านความปลอดภัย 4) การตรวจและติดตามผล และ **ส่วนที่ 5.** แนวทาง มาตรการการยกระดับความปลอดภัยทางถนน ทั้งนี้ข้อมูลของท่านจะเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาวิจัยและต่อยอดการวิเคราะห์แผนงานการยกระดับความปลอดภัยในการท่องเที่ยวต่อไป

ส่วนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐานและการรับผิดชอบดูแลของหน่วยงาน

- 1.1 ท่านสังกัดหน่วยงานใด.....
- 1.2 หน่วยงานของท่านมีบทบาทในการดูแลรับผิดชอบด้านใดบ้าง โปรดให้ค่าคะแนนความสำคัญ 0 - 5 คะแนน (5= มากที่สุด และ 0=น้อยที่สุด)
- [] ด้านการปกครองหรือการวางนโยบาย [] ด้านปลอดภัยและการประกันภัย [] ด้านการควบคุมดูแลมาตรฐาน
- [] ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน [] ด้านการท่องเที่ยว [] ด้านสาธารณสุข
- [] อื่นๆ โปรดระบุ:
- 1.3 ระยะเวลาที่ท่านดำเนินการเกี่ยวกับด้านความปลอดภัยทาง [] 1- 5 ปี [] 6 – 10 ปี [] 11 – 15 ปี [] 16 – 20 ปี [] 21 – 30 ปี
- 1.4 ท่านมีความเชี่ยวชาญในการดำเนินการด้านใด โปรดให้ค่าคะแนนความเชี่ยวชาญ 0 - 5 คะแนน (5= มากที่สุด และ 0=น้อยที่สุด)
- [] ด้านการปกครองหรือการวางนโยบาย [] ด้านปลอดภัยและการประกันภัย [] ด้านการควบคุมดูแลมาตรฐาน
- [] ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน [] ด้านการท่องเที่ยว [] ด้านสาธารณสุข
- [] อื่นๆ โปรดระบุ:
- 1.5 โปรดเลือกระดับการรับรู้สถานการณ์ของการบริหารจัดการความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ใช้รถจักรยานยนต์เช่าโดยทำเครื่องหมาย ✓ ในระดับที่ตรงกับประสบการณ์ของท่านมากที่สุด

การรับรู้สถานการณ์ด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่รับรู้ถึงสถานการณ์
1.5.1	ท่านให้ความสำคัญกับผลของการจัดการระบบด้านความปลอดภัยทางถนน					
1.5.2	ท่านประสานงานกับภาคส่วนต่าง ๆ ในการจัดการปัญหาด้านระบบความปลอดภัยทางถนน					
1.5.3	ท่านทราบถึงระบบการดำเนินงานของภาครัฐในการจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน					
1.5.4	ท่านและหน่วยงานของท่านมีส่วนในการกำหนดแนวทางการยกระดับความปลอดภัยทางถนน					
1.5.5	ท่านและหน่วยงานของท่านมีการกำหนดแนวทางในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติจากการใช้จักรยานยนต์เช่า					
1.5.6	ท่านและหน่วยงานของท่านมีการกำหนดแนวทางในการช่วยเหลือและจัดการการเกิดอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติจากการใช้จักรยานยนต์เช่า					
1.5.7	ท่านและหน่วยงานของท่านมีการกำหนดแนวทางในการดูแลและแก้ไขปรับปรุงการเกิดอุบัติเหตุของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติจากการใช้จักรยานยนต์เช่า					

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

ส่วนที่ 2: การให้ความสำคัญกับผลของการจัดการระบบด้านความปลอดภัยทางถนน

ประเด็นการให้ความสำคัญกับผลของการจัดการระบบด้านความปลอดภัยทางถนน		ดำเนินการอยู่	เพิ่งเริ่มดำเนินการ (1 – 6 เดือน)	อยู่ระหว่างการวางแผน	ไม่มีการดำเนินการ
2.1	หน่วยงานของท่านสามารถคาดการณ์มูลค่าความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุด้านความปลอดภัยทางถนน				
2.2	หน่วยงานของท่านมีการจัดเก็บข้อมูลของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากการเก็บข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน				
2.3	หน่วยงานของท่านสามารถประเมินความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน				
2.4	หน่วยงานของท่านทราบถึงวิสัยทัศน์ในระยะยาวของการวางแผนยกระดับความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานภาครัฐ				
2.5	หน่วยงานของท่านมีการตั้งเป้าในการลดจำนวนและความสูญเสียจากความปลอดภัยทางถนน				
2.6	หน่วยงานของท่านมีแผนงาน/โครงการในการรองรับการยกระดับความปลอดภัยทางถนน				
2.7	หน่วยงานของท่านมีดัชนีชี้วัดถึงการประสบความสำเร็จจากแผน/โครงการของการยกระดับความปลอดภัยทางถนน				
2.8	หน่วยงานของท่านสามารถประสานงานขอความช่วยเหลือจากภาคส่วนต่าง ๆ ให้สามารถเข้าร่วมแผนงานในการยกระดับความปลอดภัยทางถนน				
2.9	หน่วยงานของท่านสามารถพัฒนาหน่วยงานและจัดตั้งเป็นศูนย์กลางของการยกระดับความปลอดภัยทางถนน				
2.10	หน่วยงานของท่านสามารถคาดการณ์การสูญเสียต้นทุนทางสังคมจากการเกิดอุบัติเหตุของการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				
2.11	หน่วยงานของท่านมีการจัดเก็บข้อมูลของผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากการเก็บข้อมูลของการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				
2.12	หน่วยงานของท่านสามารถประเมินความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุของการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				
2.13	หน่วยงานของท่านทราบถึงวิสัยทัศน์ในระยะยาวของการวางแผนยกระดับความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานภาครัฐในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				
2.14	หน่วยงานของท่านมีการตั้งเป้าในการลดจำนวนและความสูญเสียจากความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะด้านการจัดการมูลค่าความสูญเสียของการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				
2.15	หน่วยงานของท่านมีแผนงาน/โครงการในการรองรับการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				
2.16	หน่วยงานของท่านมีดัชนีชี้วัดถึงการประสบความสำเร็จจากแผน/โครงการการยกระดับความปลอดภัยของการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

ประเด็นการให้ความสำคัญกับผลของการจัดการระบบ ด้านความปลอดภัยทางถนน		ดำเนิน การอยู่	เพิ่งเริ่มดำเนินการ (1 – 6 เดือน)	อยู่ระหว่าง การวางแผน	ไม่มีการ ดำเนินการ
2.17	หน่วยงานของท่านสามารถประสานงานขอความช่วยเหลือจากภาคส่วนต่าง ๆ ให้สามารถเข้าร่วมแผนงานในการยกระดับความปลอดภัยของการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				
2.18	หน่วยงานของท่านสามารถพัฒนาหน่วยงานและจัดตั้งเป็นศูนย์กลางของการยกระดับความปลอดภัยของการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				

2.19 หน่วยงานของท่านมีบทบาทในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของชาวต่างชาติอย่างไรบ้าง (โปรดอธิบายโดยสังเขป)

2.20 หน่วยงานของท่านมีบทบาทในดำเนินการช่วยเหลือหรือจัดการอย่างไรบ้างเมื่อเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน (โปรดอธิบายโดยสังเขป)

2.21 หน่วยงานของท่านมีบทบาทในการดูแลและแก้ไขปรับปรุงอะไรและอย่างไรบ้างหลังเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน (โปรดอธิบายโดยสังเขป)

ส่วนที่ 3: การประสานกับภาคส่วนต่าง ๆ ในการยกระดับความปลอดภัยทางถนน (โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องการดำเนินงานของท่าน)

(1) ด้านการวางแผน ออกแบบและการจัดการผู้ใช้รถใช้ถนนในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

ด้านวางแผน ออกแบบและการจัดการผู้ใช้รถใช้ถนน พื้นที่จังหวัดเชียงใหม่		ดำเนินการ อยู่	เพิ่งเริ่มดำเนินการ (1 – 6 เดือน)	อยู่ระหว่าง วางแผน	ไม่มีการดำเนินการ
3.1	หน่วยงานของท่านมีมาตรฐาน มาตรการ และการประสานงานระหว่างหน่วยงานเพื่อการประสบความสำเร็จจากการวางแผน ออกแบบ และการจัดการด้านการยกระดับความปลอดภัยทางถนน				
3.2	หน่วยงานของท่านมีการออกแบบระบบของวิถีความปลอดภัยด้านในการยกระดับความปลอดภัยทางถนน				
3.3	หน่วยงานของท่านสามารถกำหนดมาตรฐาน มาตรการของการยกระดับความปลอดภัยทางถนน				
3.4	หน่วยงานของท่านมีการประเมินความเสี่ยงของการใช้รถใช้ถนนของการเดินทางทุกประเภท เพื่อหามาตรการ และกฎเกณฑ์ในการดำเนินการ				
3.5	หน่วยงานของท่านมีการเปรียบเทียบแนวทางในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนจากตัวอย่างที่ดีของการศึกษาในต่างประเทศ				
3.7	หน่วยงานของท่านมีมาตรฐาน มาตรการ และการประสานงานระหว่างหน่วยงานเพื่อการประสบความสำเร็จจากการวางแผน ออกแบบ และการจัดการด้านการยกระดับด้านความปลอดภัยของการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				
3.8	หน่วยงานของท่านมีการออกแบบระบบของวิถีความปลอดภัยด้านในการยกระดับความปลอดภัยของการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

ด้านวางแผน ออกแบบและการจัดการผู้ใช้รถใช้ถนน พื้นที่จังหวัดเชียงใหม่		ดำเนินการ อยู่	เพิ่งเริ่มดำเนินการ (1 – 6 เดือน)	อยู่ระหว่างการ วางแผน	ไม่มีการดำเนินการ
3.9	หน่วยงานของท่านสามารถกำหนดมาตรฐาน มาตรการของการยกระดับความปลอดภัยของการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				
3.10	หน่วยงานของท่านมีการประเมินความเสี่ยงของการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเพื่อหามาตรการ และกฎเกณฑ์ในการดำเนินการ				
3.11	หน่วยงานของท่านมีการเปรียบเทียบแนวทางในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนจากตัวอย่างที่ดีของการศึกษาในต่างประเทศของการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				

(2) ด้านการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

ด้านการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ		ดำเนินการอยู่	เพิ่งเริ่มดำเนินการ (1 – 6 เดือน)	อยู่ระหว่างการ วางแผน	ไม่มีการดำเนินการ
3.12	หน่วยงานของท่านมีมาตรฐาน มาตรการ และการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่กำหนดจากภาครัฐของการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				
3.13	หน่วยงานของท่านมีการกำหนดมาตรฐาน มาตรการของการใช้รถจักรยานยนต์เช่า เช่น การบังคับใช้หมวกนิรภัย การกำหนดระบบของการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ และดำเนินการตามกฎหมายหากไม่เกิดการปฏิบัติตาม				
3.14	หน่วยงานของท่านสามารถกำหนดมาตรฐาน มาตรการของการยกระดับความปลอดภัยของการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				
3.15	หน่วยงานของท่านมีการประเมินความเสี่ยงของการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ เพื่อหามาตรการ และกฎเกณฑ์ในการดำเนินการ				
3.16	หน่วยงานของท่านมีการเปรียบเทียบแนวทางในการยกระดับความปลอดภัยของการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ จากตัวอย่างที่ดีของการศึกษาในต่างประเทศ				

(3) ด้านการเยียวยาผู้สูญเสียและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

ด้านการเยียวยาผู้สูญเสียและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ		ดำเนินการอยู่	เพิ่งเริ่มดำเนินการ (1 – 6 เดือน)	อยู่ระหว่างการ วางแผน	ไม่มีการดำเนินการ
3.17	หน่วยงานของท่านมีมาตรฐาน มาตรการ และการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				
	▪ ก่อนการเกิดอุบัติเหตุ				
	▪ ระหว่างเกิดอุบัติเหตุ				
	▪ หลังการเกิดอุบัติเหตุ				

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

ด้านการเฝ้าระวังผู้สูญเสียและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	ดำเนินการอยู่	เพิ่งเริ่มดำเนินการ (1 – 6 เดือน)	อยู่ระหว่าง วางแผน	ไม่มีการดำเนินการ
3.18 หน่วยงานของท่านมีการกำหนดมาตรฐาน มาตรการของการบริการด้วยการประชาสัมพันธ์ทั้งสื่ออิเล็กทรอนิกส์และการให้ข้อมูลจากสื่ออื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				
▪ ก่อนการเกิดอุบัติเหตุ				
▪ ระหว่างเกิดอุบัติเหตุ				
▪ หลังการเกิดอุบัติเหตุ				
3.19 หน่วยงานของท่านสามารถกำหนดมาตรฐาน/มาตรการที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				
▪ ก่อนการเกิดอุบัติเหตุ				
▪ ระหว่างเกิดอุบัติเหตุ				
▪ หลังการเกิดอุบัติเหตุ				
3.20 หน่วยงานของท่านมีการประเมินความเสี่ยงก่อนการเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				
▪ ก่อนการเกิดอุบัติเหตุ				
▪ ระหว่างเกิดอุบัติเหตุ				
▪ หลังการเกิดอุบัติเหตุ				
3.21 หน่วยงานของท่านมีการเปรียบเทียบแนวทางในการยกระดับความปลอดภัยของการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				
▪ ก่อนการเกิดอุบัติเหตุ				
▪ ระหว่างเกิดอุบัติเหตุ				
▪ หลังการเกิดอุบัติเหตุ				

ส่วนที่ 4: ด้านการจัดการการดำเนินงานหน่วยงานของภาครัฐ (โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องการดำเนินงานของท่าน)

การประสานงานของหน่วยงานด้านความปลอดภัย	ดำเนินการอยู่	เพิ่งเริ่มดำเนินการ (1 – 6 เดือน)	อยู่ระหว่าง วางแผน	ไม่มีการดำเนินการ
4.1 หน่วยงานของท่านมีการประสานงานทั้งระดับประเทศ ระดับภูมิภาคและระดับท้องถิ่นในเรื่องของความปลอดภัยในการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				
4.2 หน่วยงานของท่านมีการประสานงานเครือข่ายด้านการจัดการความปลอดภัยของการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติและติดตามผลการประสานอย่างมีประสิทธิภาพ				
4.3 หน่วยงานของท่านมีการประสานงานระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ เช่น ภาครัฐ ภาคเอกชน ผู้ประกอบการ เพื่อหาความร่วมมือกันในการยกระดับความปลอดภัยของการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				
4.4 หน่วยงานของท่านมีการจัดตั้งหน่วยงานในการดูแลจัดการปัญหาของการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

ด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัย		ดำเนินการอยู่	เพิ่งเริ่มดำเนินการ (1 – 6 เดือน)	อยู่ระหว่างการ วางแผน	ไม่มีการดำเนินการ
4.5	หน่วยงานของท่านมีการใช้มาตรการ/การบังคับใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือในการจัดการปัญหาด้านความปลอดภัยและยกระดับความปลอดภัยของการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				
4.6	หน่วยงานของท่านมีการใช้มาตรการ/การบังคับใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือของดำเนินการระหว่างหน่วยงานด้านความปลอดภัยร่วมกัน				
4.7	หน่วยงานของท่านมีการใช้มาตรการ/การบังคับใช้กฎหมายโดยมีการประเมินระดับความสำเร็จของการปฏิบัติงานด้วยการมีดัชนีชี้วัดที่ชัดเจน				
4.8	หน่วยงานของท่านมีการระดมมาตรการ/การบังคับใช้กฎหมายโดยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องของการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				
การระดมทุนเพื่อจัดสรรทรัพยากรในการยกระดับความปลอดภัยและการส่งเสริมด้านความปลอดภัยทางถนน		ดำเนินการอยู่	เพิ่งเริ่มดำเนินการ (1 – 6 เดือน)	อยู่ระหว่างการ วางแผน	ไม่มีการดำเนินการ
4.9	หน่วยงานของท่านสามารถจัดสรรงบประมาณด้านการยกระดับความปลอดภัยของการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติได้อย่างเพียงพอ				
4.10	หน่วยงานของท่านสามารถกำหนดแนวทางของการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในการจัดสรรงบประมาณในแต่ละปีที่สามารถมีดัชนีชี้วัดการประสบความสำเร็จของหน่วยงาน				
4.11	หน่วยงานของท่านมีการจัดสรรงบประมาณในการเยียวยาผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				
4.12	หน่วยงานของท่านมีการจัดสรรงบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพด้วยการลดจำนวนของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				
4.13	หน่วยงานของท่านมีการส่งเสริมและสร้างความตระหนักของความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นของการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				
4.14	หน่วยงานของท่านมีการส่งเสริมและสร้างความตระหนักของความเสี่ยงด้วยการกำหนดเป้าหมายและภาพรวมของการดำเนินงาน				
4.15	หน่วยงานของท่านมีการส่งเสริมและสร้างความตระหนักของความเสี่ยงด้วยการสร้างแนวทางในการประสานงานระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ เพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนน				
4.16	หน่วยงานของท่านมีการส่งเสริมและสร้างความตระหนักด้านความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้จักรยานยนต์เช่า ด้วยการกำหนดแนวทางโดยเฉพาะ สำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

ด้านการตรวจสอบ ติดตามและประเมินความเสี่ยงของการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ		ดำเนินการอยู่	เพิ่งเริ่มดำเนินการ (1 – 6 เดือน)	อยู่ระหว่างการวางแผน	ไม่มีการดำเนินการ
4.17	หน่วยงานของท่านสร้างระบบวิถีความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติด้วยการเก็บรวบรวมและมีการจัดการข้อมูลของจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ และองค์ประกอบด้านสภาพแวดล้อม ยานพาหนะ และผู้ใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				
4.18	หน่วยงานของท่านสร้างระบบวิถีความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติด้วยการเก็บรวบรวมข้อมูลและจัดการข้อมูลโครงการสัญจรบนท้องถนน ความเร็วของยานพาหนะ การใช้หมวกนิรภัยในการการวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานของการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				
4.19	หน่วยงานของท่านมีประสิทธิผล และจัดลำดับความสำคัญของการแก้ไขปัญหาด้วยการวิเคราะห์ข้อมูลที่มีมาตรฐานและนำเชื่อถือในการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				
ด้านการตรวจสอบ ติดตามและประเมินความเสี่ยงของการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ		ดำเนินการอยู่	เพิ่งเริ่มดำเนินการ (1 – 6 เดือน)	อยู่ระหว่างการวางแผน	ไม่มีการดำเนินการ
4.20	หน่วยงานของท่านมีประสิทธิผลทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพของการจัดการระดับความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทั้งก่อนการเกิดอุบัติเหตุ ระหว่างการเกิดอุบัติเหตุ และหลังการเกิดอุบัติเหตุของการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				
4.21	หน่วยงานของท่านมีการสำรวจเก็บข้อมูลพฤติกรรม และทัศนคติของนักท่องเที่ยวของการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ				
4.22	หน่วยงานของท่านสามารถตรวจสอบ ติดตามและประเมินหน่วยงานตนเอง ด้วยการมีดัชนีที่เป็นมาตรฐานและผ่านการให้ความเห็นของผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย				

ส่วนที่ 5: แนวทาง มาตรการการยกระดับความปลอดภัยทางถนน

5.1 การป้องกันก่อนการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

5.1.1 กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ในมาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการยกระดับของการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยว

	มาตรการในการลดความเสี่ยงของการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	มีการดำเนินการอยู่	เพิ่งเริ่มดำเนินการ (1 – 6 เดือน)	อยู่ระหว่างการวางแผน	ไม่มีการดำเนินการ
1)	ปัจจัยด้านคน (โปรดระบุ.....)				
2)	ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดลอม (โปรดระบุ.....)				
3)	ปัจจัยด้านยานพาหนะ (โปรดระบุ.....)				
4)	การดูแลนักท่องเที่ยว (โปรดระบุ.....)				
5)	การให้ความช่วยเหลือหลังการเกิดอุบัติเหตุ				

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

มาตรการในการลดความเสี่ยงของการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของ นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	มีการ ดำเนินการอยู่	เพิ่งเริ่มดำเนินการ (1 – 6 เดือน)	อยู่ระหว่างการ วางแผน	ไม่มีการดำเนินการ
(โปรดระบุ.....)				

5.1.2 หน่วยงานของท่านมีกำหนดมาตรการ ข้อบังคับต่อผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยหรือไม่ และอย่างไร

[] มี [] ไม่มี

5.1.4 หน่วยงานของท่านมีการตรวจสอบของการให้บริการ เช่น ใบอนุญาตขับขี่ของการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติหรือไม่ และอย่างไร [] มี [] ไม่มี

5.1.5 หน่วยงานของท่านมีการจัดทำฐานข้อมูล และสร้างความเชื่อมต่อของระบบตรวจตราด้านความปลอดภัยทางถนนที่สามารถตรวจสอบได้ 24 ชั่วโมงหรือไม่ และอย่างไร [] มี [] ไม่มี

5.1.6 หน่วยงานของท่านมีความพร้อม หรือสามารถดำเนินการเป็นศูนย์การออกใบอนุญาตใบขับขี่ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติหรือไม่ และอย่างไร [] มี [] ไม่มี (หากไม่มีให้ข้ามไปทำข้อที่ 5.3.1)

5.1.7 หน่วยงานของท่านมีความพร้อม หรือสามารถจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรม และให้ข้อมูลการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติหรือไม่ และอย่างไร [] มี [] ไม่มี

5.2 การลดความรุนแรงระหว่างการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

5.2.1 หน่วยงานของท่านมีการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการรับแจ้งข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในพื้นที่หรือไม่ และอย่างไร [] มี [] ไม่มี

5.2.1 หน่วยงานของท่านมีการจัดการระบบสาธารณสุขด้านความปลอดภัยของของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติหรือไม่ และอย่างไร (เช่น มีศูนย์ช่วยเหลือผู้ประสบเหตุนานาชาติ) [] มี [] ไม่มี

5.3 การประสานงานและเก็บรวบรวมข้อมูลหลังการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

5.3.1 หน่วยงานของท่านมีการจัดทำฐานข้อมูล เพื่อการจัดเก็บรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุหรือไม่ และอย่างไร [] มี [] ไม่มี

5.3.2 หน่วยงานของท่านมีการจัดทำฐานข้อมูลสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเพื่อการจัดเก็บรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุหรือไม่ และอย่างไร [] มี [] ไม่มี

5.3.3 หน่วยงานของท่านมีการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุเชิงลึกสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเพื่อการจัดเก็บรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุหรือไม่ และอย่างไร [] มี [] ไม่มี

5.3.4 หน่วยงานของท่านมีการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการให้ความช่วยเหลือสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติหรือไม่ และอย่างไร (เช่น สถานทูต ญาติผู้ประสบเหตุ) [] มี [] ไม่มี

5.3.5 ในฐานะตัวแทนจากหน่วยงาน หากมีการเสนอแนะแนวทาง มาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนข้างต้น และหน่วยงานของท่านต้องมีการปรับเปลี่ยนมาตรการและแนวทางการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยว เพื่อให้สามารถดำเนินการสอดคล้องกับหน่วยงานอื่น หน่วยงานของท่านพร้อมหรือไม่ และจะดำเนินการอย่างไร

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

[] พร้อม [] ไม่พร้อม.....

5.3.6 กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ในมาตรการต่างๆ ที่ควรมีการพัฒนาในอนาคตเกี่ยวกับการยกระดับของการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยว

	มาตรการในการลดความเสี่ยงของการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1)	การมีแอปพลิเคชันสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติเพื่อให้ข้อมูลด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น ▪ กฎจราจรและการขับขี่ที่ถูกต้อง ▪ จุดเสี่ยงและพื้นที่อันตรายในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ▪ บทลงโทษและวินัยจราจร ▪ อื่นๆ (โปรดระบุ.....)					
2)	การมี Wristband เพื่อทราบตำแหน่งในการให้ความช่วยเหลือนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ (โปรดระบุ.....)					
3)	การมี One stop service สำหรับทำประกันอุบัติเหตุสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ (โปรดระบุ.....)					
4)	การมีศูนย์ตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์เช่าสำหรับยกระดับความปลอดภัยนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ (โปรดระบุ.....)					
5)	การฝึกอบรมภาษาอังกฤษสำหรับการให้ความช่วยเหลือระหว่างเกิดอุบัติเหตุสำหรับชาวต่างชาติ (โปรดระบุ.....)					
6)	การมีศูนย์ดูแลผู้ประสบอุบัติเหตุสำหรับชาวต่างชาติในโรงพยาบาล (โปรดระบุ.....)					
7)	การมีศูนย์สืบค้นสาเหตุเชิงลึกของอุบัติเหตุสำหรับวิเคราะห์กรณีของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ (โปรดระบุ.....)					
8)	การจัดทำฐานข้อมูลอุบัติเหตุสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเพื่อเอื้อต่อการกำหนดนโยบายที่ถูกต้องและเหมาะสม (โปรดระบุ.....)					
9)	การมีศูนย์สำหรับทำใบขับขี่ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ (โปรดระบุ.....)					
10)	อื่นๆ (โปรดระบุ.....)					

ภาคผนวก ข.

แบบสอบถามภาคเอกชน

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

สถานที่สัมภาษณ์ วันที่สัมภาษณ์ / / เวลา น. หมายเลขแบบสัมภาษณ์ที่ ผู้ประกอบการเอกชน



โครงการวิจัย “การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่” ดำเนินการโดย คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ภายใต้การสนับสนุนของสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ

คำชี้แจง: แบบสัมภาษณ์นี้จัดทำขึ้นเพื่อศึกษาสถานการณ์การบริหารจัดการความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้รถจักรยานยนต์เช่าในพื้นที่ ซึ่งแบบสัมภาษณ์นี้ประกอบด้วย 3 ส่วนหลัก ได้แก่ 1. ข้อมูลพื้นฐานด้านการให้บริการนักท่องเที่ยว 2. การดำเนินการด้านความปลอดภัยของการยกระดับการท่องเที่ยวด้วยความปลอดภัยทางถนน 3. ความพร้อมในการปรับตัวต่อมาตรการของการยกระดับการท่องเที่ยวด้วยความปลอดภัยทางถนน ทั้งนี้ข้อมูลของท่านจะเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาวิจัยและต่อยอดการวิเคราะห์แผนงานการยกระดับความปลอดภัยในการท่องเที่ยวต่อไป

ส่วนที่ 1: ข้อมูลพื้นฐานด้านการให้บริการนักท่องเที่ยว

- 1.1 ชื่อสถานประกอบการของท่าน คือ
- 1.2 สถานประกอบการของท่านได้รับการจดทะเบียนหรือไม่ ☐ จดทะเบียนแล้ว ☐ อยู่ในช่วงดำเนินการ ☐ ยังไม่ได้จดทะเบียน
- 1.3 ระยะเวลาในการดำเนินการ ปี
- 1.4 สถานประกอบการของท่านให้บริการในด้านใดบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
☐ ให้เช่ารถจักรยานยนต์ (ทำข้อ 1.5.1) ☐ ประกันภัย (ข้ามไปทำข้อ 1.5.2) ☐ การท่องเที่ยว (ข้ามไปทำข้อ 1.5.3)
☐ อื่นๆ โปรดระบุ: (ข้ามไปทำข้อ 1.5.4)
- 1.5 ประเภทและขนาดกิจการของสถานประกอบการ (กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ในประเภทที่ตรงกับลักษณะกิจการของท่าน และเลือกได้มากกว่า 1 ประเภท)
 - 1.5.1 ☐ สถานประกอบการให้เช่ารถจักรยานยนต์
 - 1) จำนวนรถจักรยานยนต์ให้เช่า คัน
 - 2) จำนวนลูกค้า / ผู้ใช้บริการเฉลี่ย คน / วัน คน / เดือน
 - 3) จำนวนลูกค้า / ผู้ใช้บริการที่เป็นชาวต่างชาติเฉลี่ย คน / วัน คน / เดือน
 - 1.5.2 ☐ สถานประกอบการประกันภัย
 - 1) จำนวนรูปแบบประกันภัยการเดินทางที่มีให้บริการ แบบ
 - 2) จำนวนลูกค้า / ผู้ใช้บริการเฉลี่ย คน / วัน คน / เดือน คน / ปี
 - 3) จำนวนลูกค้า / ผู้ใช้บริการที่เป็นชาวต่างชาติเฉลี่ย คน / วัน คน / เดือน คน / ปี
 - 1.5.3 ☐ สถานประกอบการการท่องเที่ยว
 - 1) จำนวนรูปแบบโปรแกรมท่องเที่ยวในเชียงใหม่ที่มีให้บริการ โปรแกรม
 - 2) จำนวนลูกค้า / ผู้ใช้บริการเฉลี่ย คน / วัน คน / เดือน คน / ปี
 - 3) จำนวนลูกค้า / ผู้ใช้บริการที่เป็นชาวต่างชาติเฉลี่ย คน / วัน คน / เดือน คน / ปี
 - 1.5.4 ☐ สถานประกอบการอื่นๆ
 - 1) จำนวนสินค้า / บริการที่มีให้บริการ แบบ
 - 2) จำนวนลูกค้า / ผู้ใช้บริการเฉลี่ย คน / วัน คน / เดือน คน / ปี
 - 3) จำนวนลูกค้า / ผู้ใช้บริการที่เป็นชาวต่างชาติเฉลี่ย คน / วัน คน / เดือน คน / ปี
- 1.6 ระยะเวลาในการให้เช่าโดยเฉลี่ย วัน / คน
- 1.7 กลุ่มลูกค้า / ผู้ใช้บริการชาวต่างชาติของท่านมีอายุเท่าไรบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
☐ ต่ำกว่า 15 ปี ☐ 15 – 20 ปี ☐ 20 – 25 ปี ☐ 25 – 40 ปี ☐ 40 – 60 ปี ☐ มากกว่า 60 ปีขึ้นไป
- 1.8 ลูกค้า / ผู้ใช้บริการที่เป็นชาวต่างชาติส่วนใหญ่มาจากภูมิภาคใด (โปรดเรียงลำดับ 1 – 3 ตามจำนวนลูกค้าและระบุประเทศ)
☐ เอเชีย (ประเทศ) ผู้ใช้บริการที่เป็นชาวต่างชาติเฉลี่ย คน / วัน
☐ ยุโรป (ประเทศ) ผู้ใช้บริการที่เป็นชาวต่างชาติเฉลี่ย คน / วัน
☐ อเมริกา (ประเทศ) ผู้ใช้บริการที่เป็นชาวต่างชาติเฉลี่ย คน / วัน
☐ อื่นๆ (ประเทศ) ผู้ใช้บริการที่เป็นชาวต่างชาติเฉลี่ย คน / วัน
- 1.9 ท่านคิดว่าเพราะเหตุใดนักท่องเที่ยวจึงนิยมเช่ารถจักรยานยนต์ในการเดินทางท่องเที่ยว โปรดอธิบายโดยสังเขป

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

- 1.10 ช่วงเวลาท่องเที่ยวต่างชาตินั้นเดินทางมาเที่ยวสูงสุดจำนวนเดือนถึง.....เดือน
- 1.11 ลูกค้า / ผู้ใช้บริการชาวต่างชาติรู้จักสถานประกอบการ / ร้านของท่านจากที่ใดหรือเพราะอะไร
☐ โฉลที่ที่อาศัยของลูกค้า ☐ โฉลสถานที่ท่องเที่ยว ☐ ได้รับการแนะนำจากบริษัททัวร์ ☐ ป้ายประกาศตามที่อาศัย
☐ แผ่นพับ / ใบปลิว ☐ เพชบุ๊ค / เว็บไซต์ร้าน ☐ หนังสือพิมพ์ / วิทยุท้องถิ่น ☐ อื่นๆ โปรดระบุ:
- 1.12 ในการเช่ารถจักรยานยนต์ / การซื้อโปรแกรมท่องเที่ยว / ซื้อประกันภัยการเดินทาง ลูกค้า / ผู้ใช้บริการชาวต่างชาติต้องใช้อะไรบ้าง
☐ พาสปอร์ต ☐ ลงชื่อหนังสือสัญญาเช่า ☐ ใบขับขี่ในประเทศบ้านเกิด ☐ ใบขับขี่นานาชาติ (International License)
☐ เงินมัดจำ ☐ ผู้ค้ำประกัน ☐ มีเอกสารทำประกันการเดินทาง
☐ อื่นๆ โปรดระบุ:
- 1.13 ในกรณีที่ท่านเป็นผู้ประกอบการให้เช่ารถจักรยานยนต์ (หากไม่ใช่ผู้ประกอบการให้เช่ารถจักรยานยนต์ให้ข้ามไปทำข้อที่ 1.13)
 1.13.1 เมื่อลูกค้า / ผู้ใช้บริการชาวต่างชาติเช่ารถจักรยานยนต์ ท่านให้บริการหมวกนิรภัยไปด้วยหรือไม่
☐ ให้ทุกครั้ง ☐ ให้บางครั้ง ☐ ไม่ให้
- 1.13.2 ในการเช่ารถจักรยานยนต์ ลูกค้า / ผู้ใช้บริการชาวต่างชาติต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขใดบ้าง โปรดระบุและอธิบายโดยสังเขป

 1.13.3 ในการให้บริการเช่ารถจักรยานยนต์ ท่านได้มีการให้ความรู้ / ข้อมูลด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ใดบ้าง
☐ ไม่มีเลย ☐ ให้ข้อมูลด้านการปฏิบัติตามกฎจราจรขั้นพื้นฐาน ☐ ให้ข้อมูลมาตรการเมาไม่ขับ
☐ ให้ข้อมูลการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างถูกวิธี ☐ ให้ข้อมูลด้านจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
☐ ให้ข้อมูลศูนย์บริการด้านความปลอดภัย ☐ อื่นๆ โปรดระบุ:
- 1.14 ท่านได้ให้ข้อมูลการขับขี่และใช้งานแก่ลูกค้า / ผู้ใช้บริการหรือไม่ อย่างไร
☐ ให้ข้อมูลอย่างละเอียดเป็นภาษาอังกฤษ ☐ ให้ข้อมูลคร่าวๆ เป็นภาษาอังกฤษ ☐ ให้ข้อมูลเป็นภาษาไทย
☐ให้อ่านข้อมูลในแผ่นพับ / สัญญาเช่าเอง ☐ ไม่ได้ให้ข้อมูลเพราะลูกค้าน่าจะทราบอยู่แล้ว
- 1.15 ท่านได้ให้ข้อมูลกฎจราจรเบื้องต้นแก่ลูกค้า / ผู้ใช้บริการหรือไม่ อย่างไร
☐ ให้ข้อมูลอย่างละเอียดเป็นภาษาอังกฤษ ☐ ให้ข้อมูลคร่าวๆ เป็นภาษาอังกฤษ ☐ ให้ข้อมูลเป็นภาษาไทย
☐ให้อ่านข้อมูลในแผ่นพับ / สัญญาเช่าเอง ☐ ไม่ได้ให้ข้อมูลเพราะลูกค้าน่าจะทราบอยู่แล้ว
- 1.16 เมื่อลูกค้า / ผู้ใช้บริการของท่านประสบอุบัติเหตุใดๆ บนท้องถนน ท่านได้มีส่วนช่วยเหลือใดๆ หรือไม่ อย่างไร
☐ ไม่ได้ช่วยเหลืออะไร ☐ ช่วยเหลือเป็นครั้งคราว (เช่น) ☐ ช่วยเหลืออยู่เสมอ (เช่น)

ส่วนที่ 2: การดำเนินการด้านความปลอดภัยของการยกระดับการท่องเที่ยวด้วยความปลอดภัยทางถนน

- 2.1 ในกรณีที่ท่านเป็นผู้ประกอบการให้เช่ารถจักรยานยนต์ (หากไม่ใช่ผู้ประกอบการให้เช่ารถจักรยานยนต์ให้ข้ามไปทำข้อ 2.2)
 2.1.1 การทราบถึงมาตรการที่เกี่ยวกับการยกระดับความปลอดภัยของการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติของผู้ประกอบการ
 1) ท่านทราบถึงมาตรการที่เกี่ยวกับการยกระดับความปลอดภัยของการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติหรือไม่
☐ ทราบ ☐ ไม่ทราบ
 2) ท่านทราบถึงมาตรการที่เกี่ยวกับการยกระดับความปลอดภัยของการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติได้อย่างไร
☐ การประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานราชการ ☐ หน่วยงานราชการเชิญเข้าร่วมประชุม ☐ มีส่วนร่วมในการสร้างมาตรการ
☐ ช่องทางอื่น ๆ
- 2.2 ในกรณีที่ท่านเป็นผู้ประกอบการประกันภัย (หากไม่ใช่ผู้ประกอบการประกันภัยให้ข้ามไปทำข้อ 2.3)
 2.2.1 เมื่อเกิดกรณีที่ลูกค้า / ผู้ใช้บริการประกันภัยชาวต่างชาติประสบอุบัติเหตุบนท้องถนน
 1) เคยมีกรณีที่ลูกค้า / ผู้ใช้บริการชาวต่างชาติประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้เช่าหรือไม่ ☐ เคย ☐ ไม่เคย
 2) จำนวนกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ
☐ น้อยกว่า 3 กรณี ☐ 3 - 5 กรณี ☐ 5 - 10 กรณี ☐ 10 - 15 กรณี
☐ อื่น ๆ โปรดระบุ:

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

2) อุบัติเหตุดังกล่าวเกิดจากสาเหตุใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- [] ความประมาทของผู้ขับขี่ [] ประสบการณ์และความสามารถในการขับขี่ของผู้ขับขี่
[] สภาพถนนที่เสี่ยง / เกิดจุดอันตราย [] สภาพรถจักรยานยนต์ที่ไม่พร้อมใช้งาน
[] อื่นๆ โปรดระบุ:

3) ท่านทราบเมื่อใดว่า ลูกค้า / ผู้ให้บริการของท่านประสบอุบัติเหตุ

- [] ทราบทันทีเมื่อเกิดเหตุ [] ทราบหลังขยับย้ายผู้ประสบเหตุสู่สถานพยาบาลแล้ว [] ทราบหลังจากเกิดเหตุนานแล้ว
[] ไม่ทราบเลย [] อื่นๆ โปรดระบุ:

4) ท่านดำเนินการอย่างไร เมื่อทราบว่าลูกค้า / ผู้ให้บริการของท่านประสบอุบัติเหตุเป็นลำดับแรก

- [] เดินทางไปยังสถานที่เกิดเหตุทันที [] ประสานงานไปยังเครือข่ายความปลอดภัย โปรดระบุหน่วยงาน.....
[] อื่น ๆ โปรดระบุ.....

5) หลังเกิดอุบัติเหตุ ทางสถานประกอบการได้มีมาตรการการปรับปรุงรูปแบบการบริการประกันภัยหรือไม่ อย่างไร

- [] ไม่มีการปรับปรุง [] มีการปรับปรุง โปรดระบุ:

2.3 ในกรณีที่ท่านเป็นผู้ประกอบการท่องเที่ยว

1) เคยมีกรณีลูกค้า / ผู้ให้บริการชาวต่างชาติประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้เช่าหรือไม่ [] เคย [] ไม่เคย

2) อุบัติเหตุดังกล่าวเกิดจากสาเหตุใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- [] ความประมาทของผู้ขับขี่ [] ประสบการณ์และความสามารถในการขับขี่ของผู้ขับขี่
[] สภาพถนนที่เสี่ยง / เกิดจุดอันตราย [] สภาพรถจักรยานยนต์ที่ไม่พร้อมใช้งาน
[] อื่นๆ โปรดระบุ:

3) ท่านทราบเมื่อใดว่า ลูกค้า / ผู้ให้บริการของท่านประสบอุบัติเหตุ

- [] ทราบทันทีเมื่อเกิดเหตุ [] ทราบหลังขยับย้ายผู้ประสบเหตุสู่สถานพยาบาลแล้ว [] ทราบหลังจากเกิดเหตุนานแล้ว
[] ไม่ทราบเลย [] อื่นๆ โปรดระบุ:

4) ท่านดำเนินการอย่างไร เมื่อทราบว่าลูกค้า / ผู้ให้บริการของท่านประสบอุบัติเหตุเป็นลำดับแรก

- [] เดินทางไปยังสถานที่เกิดเหตุทันที [] ประสานงานไปยังเครือข่ายความปลอดภัย โปรดระบุหน่วยงาน.....
[] อื่น ๆ โปรดระบุ.....

5) หลังทราบว่าเกิดอุบัติเหตุกับลูกค้า / ผู้ให้บริการของท่าน ทางสถานประกอบการของท่านมีการวางแผนมาตรการเพิ่มความปลอดภัยให้ลูกค้า / ผู้ให้บริการหรือไม่ อย่างไร

- [] ไม่มีการปรับปรุง [] มีการปรับปรุง โปรดระบุ:

6) หากไม่มีการปรับปรุง ท่านต้องการช่วยเหลือในเรื่องใด

- [] งบประมาณในการดำเนินการ [] การประสานงานจากหน่วยงานภาครัฐ
[] อื่นๆ โปรดระบุ.....

ส่วนที่ 3 : ความพร้อมในการปรับตัวต่อมาตรการของการยกระดับการท่องเที่ยวด้วยความปลอดภัยทางถนน

3.1). ท่านคิดว่าปัจจัยที่เกี่ยวกับการความปลอดภัยของการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่จะสามารถช่วยลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุได้ โปรดให้ค่าคะแนนระดับความสำคัญ 0 - 5 คะแนน (5= มากที่สุด และ 0=น้อยที่สุด)

- [] ปัจจัยด้านคน (อธิบายโดยสังเขป).....
[] ปัจจัยด้านถนนสิ่งแวดล้อม (อธิบายโดยสังเขป).....
[] ปัจจัยด้านยานพาหนะ (อธิบายโดยสังเขป).....
[] ปัจจัยด้านการดูแลนักท่องเที่ยว (อธิบายโดยสังเขป).....
[] ปัจจัยด้านการให้ความช่วยเหลือหลังการเกิดอุบัติเหตุ (อธิบายโดยสังเขป).....

3.2). ท่านคิดว่ามาตรการใดที่เกี่ยวกับการยกระดับความปลอดภัยของการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติสามารถ

ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้ โปรดให้ค่าคะแนนระดับความสำคัญ 0 - 5 คะแนน (5= มากที่สุด และ 0=น้อยที่สุด)

- [] การฝึกอบรมด้านกฎหมายจราจร [] มีริสแบนด์สำหรับการติดตามนักท่องเที่ยว
[] จัดตั้งศูนย์การอนุญาตใบขับขี่รถจักรยานยนต์สำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ [] มีแอปพลิเคชันข้อมูลด้านความปลอดภัย

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

- [] การมี One stop service สำหรับทำประกันอุบัติเหตุสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ
- [] ศูนย์ตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์เช่าสำหรับยกระดับความปลอดภัยนักท่องเที่ยวต่างชาติ
- [] การฝึกอบรมภาษาอังกฤษสำหรับการให้ความช่วยเหลือระหว่างการเดินทางเกิดอุบัติเหตุสำหรับชาวต่างชาติ
- [] ศูนย์ดูแลผู้ประสบอุบัติเหตุสำหรับชาวต่างชาติในโรงพยาบาล
- [] กำหนดกฎหมายจราจรสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ
- [] ศูนย์สืบค้นสาเหตุเชิงลึกของอุบัติเหตุสำหรับวิเคราะห์กรณีของนักท่องเที่ยวต่างชาติ
- [] จัดทำฐานข้อมูลอุบัติเหตุสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติเพื่อเอื้อต่อการกำหนดนโยบายที่ถูกต้องและเหมาะสม
- [] มาตรการอื่น ๆ โปรดระบุ.....

3.3). ท่านคิดว่าระหว่างการเดินทางเกิดอุบัติเหตุมาตรการที่เกี่ยวกับการยกระดับความปลอดภัยของการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติใด บรรเทาความรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุได้

โปรดให้ค่าคะแนนระดับความสำคัญ 0 - 5 คะแนน (5= มากที่สุด และ 0=น้อยที่สุด)

- [] การฝึกอบรมด้านกฎหมายจราจร [] มีริสแบนด์สำหรับการติดตามนักท่องเที่ยว
- [] จัดตั้งศูนย์การอนุญาตใบขับขี่รถจักรยานยนต์สำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ [] มีแอปพลิเคชันข้อมูลด้านความปลอดภัย
- [] การมี One stop service สำหรับทำประกันอุบัติเหตุสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ
- [] ศูนย์ตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์เช่าสำหรับยกระดับความปลอดภัยนักท่องเที่ยวต่างชาติ
- [] การฝึกอบรมภาษาอังกฤษสำหรับการให้ความช่วยเหลือระหว่างการเดินทางเกิดอุบัติเหตุสำหรับชาวต่างชาติ
- [] ศูนย์ดูแลผู้ประสบอุบัติเหตุสำหรับชาวต่างชาติในโรงพยาบาล
- [] กำหนดกฎหมายจราจรสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ
- [] ศูนย์สืบค้นสาเหตุเชิงลึกของอุบัติเหตุสำหรับวิเคราะห์กรณีของนักท่องเที่ยวต่างชาติ
- [] จัดทำฐานข้อมูลอุบัติเหตุสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติเพื่อเอื้อต่อการกำหนดนโยบายที่ถูกต้องและเหมาะสม
- [] มาตรการอื่น ๆ โปรดระบุ.....

3.4). ท่านคิดว่าหลังการเกิดอุบัติเหตุมาตรการที่เกี่ยวกับการยกระดับความปลอดภัยของการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติใด สามารถบรรเทาความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุได้

โปรดให้ค่าคะแนนระดับความสำคัญ 0 - 5 คะแนน (5= มากที่สุด และ 0=น้อยที่สุด)

- [] การฝึกอบรมด้านกฎหมายจราจร [] มีริสแบนด์สำหรับการติดตามนักท่องเที่ยว
- [] จัดตั้งศูนย์การอนุญาตใบขับขี่รถจักรยานยนต์สำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ [] มีแอปพลิเคชันข้อมูลด้านความปลอดภัย
- [] การมี One stop service สำหรับทำประกันอุบัติเหตุสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ
- [] ศูนย์ตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์เช่าสำหรับยกระดับความปลอดภัยนักท่องเที่ยวต่างชาติ
- [] การฝึกอบรมภาษาอังกฤษสำหรับการให้ความช่วยเหลือระหว่างการเดินทางเกิดอุบัติเหตุสำหรับชาวต่างชาติ
- [] ศูนย์ดูแลผู้ประสบอุบัติเหตุสำหรับชาวต่างชาติในโรงพยาบาล
- [] กำหนดกฎหมายจราจรสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ
- [] ศูนย์สืบค้นสาเหตุเชิงลึกของอุบัติเหตุสำหรับวิเคราะห์กรณีของนักท่องเที่ยวต่างชาติ
- [] จัดทำฐานข้อมูลอุบัติเหตุสำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติเพื่อเอื้อต่อการกำหนดนโยบายที่ถูกต้องและเหมาะสม
- [] มาตรการอื่น ๆ โปรดระบุ.....

3.5). ท่านคิดว่าปัจจัยใดเป็นอุปสรรคต่อการยกระดับความปลอดภัยของการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติและจะสามารถช่วยลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้

โปรดให้ค่าคะแนนระดับความสำคัญ 0 - 5 คะแนน (5= มากที่สุด และ 0=น้อยที่สุด)

- [] ปัจจัยที่เกี่ยวข้องเป็นความรับผิดชอบของหน่วยงานอื่น เช่น.....
- [] ปัจจัยด้านข้อจำกัดทางงบประมาณในการดำเนินงาน เช่น
- [] ปัจจัยด้านข้อจำกัดขององค์ความรู้ในการคิดแผนการดำเนินงาน เช่น
- [] ปัจจัยด้านนวัตกรรม/เทคโนโลยีที่ช่วยยกระดับความปลอดภัย

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

[] ปัจจัยด้านการมีส่วนร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการยกระดับความปลอดภัยทางถนน

3.6) ท่านต้องการการสนับสนุนจากหน่วยงานภาครัฐเพิ่มเติมหรือไม่ [] ต้องการ [] ไม่ต้องการ

3.7) จากข้อ 3.6) กรุณาให้ค่าคะแนนระดับความเห็นต่อรูปแบบมาตรการในการยกระดับความปลอดภัยของการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ท่านต้องการรับการสนับสนุนจากทางภาครัฐในการลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

โปรดให้ค่าคะแนนระดับความสำคัญ 0 - 5 คะแนน (5= มากที่สุด และ 0=น้อยที่สุด)

[] งบประมาณในการดำเนินการ [] อบรมความรู้เพิ่มเติมด้านแนวทางการลดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางถนน

[] อบรมความรู้เพิ่มเติมด้านภาษาอังกฤษในองค์กรเพื่อลดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางถนน

[] เอกสารประกอบเกี่ยวกับกฎจราจร บทลงโทษ และข้อกำหนดในการขับขี่อย่างปลอดภัยสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

[] ความชัดเจนในมาตรการและข้อกำหนดในการดำเนินการด้านการยกระดับความปลอดภัยทางถนนจากหน่วยงานภาครัฐ

[] การจัดตั้งศูนย์ประสานงานด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

[] การบริหารจัดการทางภาครัฐเกี่ยวกับการอนุญาตใบขับขี่รถจักรยานยนต์สำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติอย่างมีประสิทธิภาพ

[] การเผยแพร่ข้อมูลอุบัติเหตุสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเพื่อเอื้อต่อการกำหนดแผนการปรับตัวทางธุรกิจที่ถูกต้องและเหมาะสม เช่น จุดอันตราย ปัจจัยเสี่ยง ฯลฯ

[] การสนับสนุนด้านอื่น ๆ โปรดระบุ.....

ภาคผนวก ค.

แบบสอบถามนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

Location: Date: / / Time: Questionnaire Code:

--	--

 Tourists



The Research of "The Study of Improvement for motorcycle rental service of foreign tourist in Chiang Mai"
Faculty of Architecture and Planning, Thammasat University under support of National Research Council of Thailand

Explanation: This in-depth interview was designed to study the safety of foreign tourists who using motorcycle rentals in Chiangmai. This interview consists of 3 main sections:1) General Information 2) Travel Information and General Knowledge 3) Recommendation for measurement and policy improvement for motorcycle rental service Your information will be useful for further research and analysis of the road travel safety management.

Part 1: General Information

- 1.1 Gender** ☐ Male ☐ Female
- 1.2 Age (years)** ☐ < 15 ☐ 15 – 20 ☐ 20 – 25 ☐ 25 – 40 ☐ 40 – 60 ☐ > 60
- 1.3 Nationality** Please specify
- 1.4 Country of origin** Please specify
- 1.5 Education**
☐ High School ☐ Technical College ☐ Bachelor's Degree ☐ Master's Degree ☐ Others.....
- 1.6 Occupation**
☐ Unemployed ☐ Government / State ☐ Business Owner ☐ Company's Employee
☐ University students / staffs ☐ Housewife ☐ Retired ☐ Others.....
- 1.7 Income (USD / month)**
☐ < 500 ☐ 501 – 1,000 ☐ 1,001 – 2,000 ☐ 2,001 – 3,000 ☐ > 3,000 ☐ Others.....
- 1.8 Marital status** ☐ Single ☐ Marriage / Couple ☐ Divorce ☐ Others
- 1.9 Number of children** Please specify (Persons / house)
- 1.10 Family members / Size of Household** (Persons / house)
- 1.11 Do you possess international driving license?** ☐ YES ☐ NO
- 1.12 Do you possess international motorcycle driving license during your trip?**
- 1.13 How long for your driving experience?** Please specify
- 1.14 Do you have skill of riding the motorcycle?** ☐ YES ☐ NO
- 1.15 How long for your motorcycle riding experience?** Please specify
- 1.16 What is your travel purpose to Chiangmai for this trip?** (You can choose more than 1 choice)
☐ Transition ☐ Holiday / Vocation ☐ Study ☐ Join conference ☐ Business
☐ Working ☐ Health treatment ☐ Visit relatives ☐ Retired ☐ Others
- 1.17 Why do you select Chiangmai, Thailand as your destination?** (You can choose more than 1 choice)
☐ Historic background sites ☐ Rich of cultures and activities
☐ Beautiful natural scenery / vegetation ☐ Diversity of people, food, etc.
☐ Tropical climate country ☐ Others
- 1.18 What is your prefer tourist destination and activity?** Please specify
- 1.19 Who are accompany person during this trip in Chiangmai and Please specify the number?**
☐ Alone ☐ Family (..... persons) ☐ Family (..... persons) ☐ Friends (..... persons)
☐ Colleagues (..... persons) ☐ Relatives (..... persons) ☐ Others (..... persons)
- 1.20 How long you will stay in Chiangmai?** Please specify days / months / years
- 1.21 How much budget have you prepared for this trip?** Please specify USD or THB / day

Part 2 : Travel Information and General Knowledge

2.1) Motorcycle rental

2.1.1 Have you rented a motorcycle to travel in Chaingmai? ☐ YES ☐ NO

2.1.2 What kind of document do you need to apply for motorcycle rental service?

☐ Passport ☐ Contacts form ☐ License from your country ☐ International license

☐ Deposit payment ☐ Guarantee person ☐ Insurance

☐ Others (Please specify.....)

2.1.3 Do you know about traffic accident risk in Thailand, IF you rent a motorcycle? ☐ YES ☐ NO

2.1.4 Have you ever experienced traffic accident from motorcycle rental? ☐ YES ☐ NO

2.1.5 How did you obtain the information about road safety of your trip for this time?

☐ Internet / Website ☐ Newspaper / TV / Radio ☐ Guidebook ☐ Friends / Relatives ☐ College

☐ Tour Agency ☐ Social media (Facebook / Instagram) ☐ Others

2.1.6 Have you obtain any information about road safety situation in Chiangmai from your source in 2.1.4?

☐ Yes, there is no road safety problem in Chiangmai. ☐ No, I do not care, just want to enjoy traveling.

☐ No, I have no information before. ☐ No, I do not understand but I want to get more information.

☐ Yes, I have known how serious it is before I came to Thailand.

2.1.7 Have you understood about traffic regulations from your source in 2.1.4?

☐ Yes, It is must be same as my country's. ☐ No, I do not care, just want to enjoy traveling.

☐ No, I have no information before. ☐ No, I do not understand but I want to get more information.

☐ Yes, I have known about Thailand traffic law and regulation.

2.1.8 Please state the information which you HAVE KNOW or NOT KNOWN about safety regulation for driving in Thailand?

1) Speed limit in urban area ☐ NO ☐ YES (Specify km / hr)

2) Blood alcohol limit ☐ NO ☐ YES (Specify mg %)

3) Helmet usage ☐ NO ☐ YES (Both driver and passenger / only driver)

4) Over number of passengers ☐ NO ☐ YES (Specify no of.....)

2.1.9 Do you have a travel insurance for this trip?

☐ No, it is not necessary, the accident will not happen. ☐ No, it is over travel budget.

☐ No, it must be covered by the existing personal health insurance in possession.

☐ No, I have no problem for the medical service expenditure.

☐ Yes, I bought before coming to Thailand by myself. ☐ Yes, I bought after coming to Thailand

☐ Yes, it was included in the rental or tour package ☐ Others

2.1.10 IF YES in 2.1.1, where is your motorcycle rental shop in Chiangmai and why you chose? Please specify.

.....

2.1.11 IF YES in 2.1.1, why you did not use the other public transit modes during Chaingmai trip?

.....

2.1.12 IF YES in 2.1.1, how much did it cost on your expense and how long of he rental period?

..... THB for.....days

2.1.13 Have you obtained any information about road safety and motorcycle usage *from the motorcycle renter*?

☐ NO ☐ YES please specify

2.1.14 Have you obtained any information about road safety for motorcycle usage *from tourist information centre*

☐ NO ☐ YES please specify

2.1.15 Have you checked the condition and safety system of your motorcycle before rent? ☐ NO ☐ YES

2.1.16 Have you had any concern in particular before rent the motorcycle? [] NO [] YES (Specify)

2.2 : Driving Information for using motorcycle rental in Chiangmai

2.2.1 Have you ever driven when you drink over limit in Chaingmai? [] NO [] YES

2.2.2 Have you ever driven over the speed limit in Chaingmai? [] NO [] YES

2.2.3 Have you ever driven without wearing helmet in Chaingmai? [] NO [] YES

2.2.4 Have you ever had any accident experience in Chaingmai? [] NO [] YES (As Driver / Victim / Observer)

Please select the most explainable situation during your experiences on accident in 2.2.4?

2.2.5 Have you ever gotten accident when you drink over limit in Chaingmai? [] NO [] YES

2.2.6 Have you ever gotten accident over the speed limit in Chaingmai? [] NO [] YES

2.2.7 Have you ever gotten accident without wearing helmet in Chaingmai? [] NO [] YES

2.2.8 Have you ever had over number of passenger [] NO [] YES

2.2.9 Have you have any problem with your direction/navigator to your travle destination. [] NO [] YES

2.3 : Accident Information for using motorcycle rental in Chiangmai

2.3.1 After accident occurred, what have you done? Please specify

1) 2) 3)

2.3.2 Please specify the contact agency number that YOU KNOW?

[] EMS (.....) [] Police (.....) [] Hospital (.....) [] Insurance (.....)

[] Family [] Friends [] Others (.....)

2.3.3 How did you get to hospital after accident? (Within hour minutes)

[] By yourself [] People in accident scene [] Police [] EMS staffs [] Others

2.3.4 After accident, have any agency coordinate to your relatives? Please specify how they coordinate.

[] NO [] YES (Specify)

2.3.5 After accident, have any agency monitor your medical symptom and condition?

[] NO [] YES (Specify)

2.3.6 After accident, have any agency collect your accident information to improve the road safety management?

[] NO [] YES (Specify)

2.3.7 After accident experience, have you still ride motorcycle when you drink over limit? [] NO [] YES

2.3.8 After accident experience, have you still ride motorcycle over the speed limit? [] NO [] YES

2.3.9 After accident experience, have you still ride motorcycle without wearing helmet? [] NO [] YES

2.3.10 After accident experience, have you still ride motorcycle with over number of passenger? [] NO [] YES

2.3.11 After accident experience, have you still ride motorcycle with direction/navigator problem during traveling to your destination? [] NO [] YES

Part 3: Recommendation for measurement and policy improvement for motorcycle rental services

3.1 WHAT do you think about the road safety measurement and policy improvement for motorcycle rental service?

[] No safety problem. [] Some safety problem but it should not be worried.

[] It is risky to ride motorcycle in Chaingmai but no choice for other modes.

[] It is very unsafety, I select other alternative modes for traveling.

3.2 IF we need to mitigation the risk on road safety, Please give the level of urgency for further improvement of motorcycle rental services. (The importance level are ranged from 5 to 1, 5=the most importnace and 1 is the least important)

[] Human [] Road and environment [] Vehicle Conditions (Motorcycle rental)

[] Tourist information center [] Road safety center for foreign tourists [] Others (Please specify.....)

3.3 Before you traveled to CHIANG MAI, please rate the importance level of each measurement for road safety improvement of motorcycle usage which ranges from 5 to 1 (5=the most important and 1 is the least important)

- ☐ Wristbands for tourist data collection about behavior to travel
- ☐ One stop service for motorcycle license of foreign tourists
- ☐ Road safety information for foreign tourists in several types of media e.g television, radio, leaflet.
- ☐ Traffic law and regulation for foreign tourists in several types of media e.g television, radio, leaflet.
- ☐ Application for road safety information for foreign tourists
- ☐ One stop service for travel insurance for foreign tourists ☐ Center for vehicle inspection
- ☐ Language training center for foreign tourists
- ☐ International traffic accident center for foreign tourists at the hospital
- ☐ Others (Please specify.....)

3.4 If you face with motorcycle accident in Chiangmai, please rate the importance level of each road safety mitigation to reduce the risk during accident which ranges from 5 to 1 (5=the most important and 1 is the least important)

- ☐ Wristbands for tourist data collection about travel behavior and be able to tracking for rescue
- ☐ One stop service for travel insurance of foreign tourists.
- ☐ Road safety information for foreign tourists in several types of media e.g television, radio, leaflet.
- ☐ Traffic law and regulation for foreign tourists in several types of media e.g television, radio, leaflet.
- ☐ Application technology for road safety information of foreign tourists.
- ☐ One stop service for travel insurance for foreign tourists ☐ Center for vehicle inspection
- ☐ Language training center for foreign tourists
- ☐ International traffic accident center for foreign tourists at the hospital
- ☐ Others (Please specify.....)

3.5 After motorcycle accident in Chiangmai as if you may experience, please rate the importance level of each road safety mitigation to help the situation which ranges from 5 to 1 (5=the most important and 1 is the least important)

- ☐ Wristbands for tourist data collection about behavior to travel
- ☐ One stop service for motorcycle license of foreign tourists
- ☐ Road safety information for foreign tourists in several types of media e.g television, radio, leaflet.
- ☐ Traffic law and regulation for foreign tourists in several types of media e.g television, radio, leaflet.
- ☐ Application for road safety information for foreign tourists
- ☐ One stop service for travel insurance for foreign tourists ☐ Center for vehicle inspection
- ☐ Language training center for foreign tourists
- ☐ International traffic accident center for foreign tourists at the hospital
- ☐ Others (Please specify.....)

ภาคผนวก ง.

ภาพการดำเนินงานการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น

เข้าร่วมหารือกับทางหน่วยงานภาครัฐครั้งที่ 1

วันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ. 2560

เพื่อหาแนวทางการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ
ประเด็นในที่ประชุม

- การประสานงานระหว่างหน่วยงาน
- การดำเนินการดูแลนักท่องเที่ยวหลังเกิดอุบัติเหตุ
- ปัญหาของความคลุ้มคลั่ง ในการอนุญาตการใช้จักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยว



เข้าร่วมหารือกับทางหน่วยงานภาครัฐครั้งที่ 2

วันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2560

เพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ
ประเด็นในที่ประชุม

- การจัดการฐานข้อมูลของแต่ละหน่วยงาน
- การประสานงานระหว่างหน่วยงานที่ซับซ้อน



เข้าร่วมหารือกับทางหน่วยงานภาครัฐครั้งที่ 3

วันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2561

เพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

ประเด็นในที่ประชุม

- มาตรการในการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่า
- แนวทางการนำไปสู่การวางแผนเพื่อการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของรถจักรยานยนต์เช่า



บันทึกการประชุมหารือโครงการการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า
ของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่
ภายใต้แผนงานการจัดการความปลอดภัยของการท่องเที่ยวทางถนนในจังหวัดเชียงใหม่
วันที่จันทร์ ที่ ๑๒ มีนาคม ๒๕๖๑ เวลา ๐๘.๓๐ - ๑๒.๐๐ น.
ณ ห้องประชุม ๔ ชั้น ๔ ศาลากลางเชียงใหม่

ผู้เข้าร่วมประชุม

๑. นายพุมพิงค์ ศิริมาตย์	รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่
๒. รศ.ดร. ภาวิณี เอี่ยมตระกูล	ผู้ช่วยคณบดีฝ่ายส่งเสริมวิชาการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ศูนย์รังสิต)
๓. นายอาคม อุ่นใจ	นายช่างโยธาชำนาญงาน แขวงทางหลวงเชียงใหม่ ๑
๔. นายอภิรักษ์ ประสาท	แขวงทางหลวงเชียงใหม่ ๒
๕. นายเกรียงศักดิ์ เตชะวงค์	นายช่างโยธาชำนาญงาน แขวงทางหลวงชนบท เชียงใหม่
๖. ร.ต.อ. กฤตพร เมาธวัง	รองสารวัตร ตำรวจท่องเที่ยวเชียงใหม่
๗. นายชาญชัย กีฬาแปง	สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่
๘. พ.ต.อ. สุпенพงศ์ ชัยรังสี	ผู้กำกับกลุ่มงานจราจร ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่
๙. นายกวีวัฒน์ อ่องล่อ	นักวิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเชียงใหม่
๑๐. นางสาวภาวิไล ชลามาตย์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดเชียงใหม่
๑๑. นายณัฐภพ สืบบัวแก้ว	ประชาสัมพันธ์ สมาคมกู้ภัย ร่วมเชียงใหม่ ล้านนา
๑๒. นายศรเพชร เลี่ยมพรุ	เจ้าหน้าที่ สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่
๑๓. นายสุรัชย์ กำแก้ว	ผู้ช่วยหัวหน้างานป้องกันภัย กู้ชีพ-กู้ภัย จามจุรี เทศบาลตำบลสันกำแพง
๑๔. นายอนุพล รับรู้	อนง. สถิติชำนาญงาน สำนักงานสถิติ จังหวัดเชียงใหม่
๑๕. นางสาวศุภิสรา ศิละคำ	นิติกร สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริม การประกอบธุรกิจประกันภัย จังหวัดเชียงใหม่
๑๖. นางสาวดาวสวรรค์ ชื่นรม	นักพัฒนาการท่องเที่ยว สำนักงานทะเบียนธุรกิจนำเที่ยว และมัคคุเทศก์สาขาภาคเหนือ เขต ๑
๑๗. นางสาวปรียานุช ไชยวรรณ	นักพัฒนาการท่องเที่ยว สำนักงานทะเบียนธุรกิจนำเที่ยว และมัคคุเทศก์สาขาภาคเหนือ เขต ๑
๑๘. พ.ต.ท.ศุภชัย จันทรา	สว.กลุ่มงานจราจร ภ.จว. เชียงใหม่
๑๙. นางสาวสุพัตรา สุวรรณสมบูรณ์	เจ้าหน้าที่อาวุโส บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
๒๐. นางสาวสุพิชฌาย์ อุ่นแสง	นักประชาสัมพันธ์ สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดเชียงใหม่
๒๑. นายเรืองศักดิ์ ภูมิธนา	นักวิชาการ สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่
๒๒. นางสาวจิรพรรณ คล้ายลี	ผู้ช่วยวิจัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
๒๓. นางสาวสราภรณ์ ฉายพงษ์	ผู้ช่วยวิจัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

๒๔. นางสาวนริศรา ชินาวลี นักศึกษาคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ศูนย์รังสิต)
๒๕. นางสาวรุ่งอรุณ เชี่ยวชาญ นักศึกษาคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ศูนย์รังสิต)
๒๖. นางสาวมารดา แสงผดุง นักศึกษาคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ศูนย์รังสิต)
๒๗. นายเอกวัฒน์ จงเจริญจิตต์ นักศึกษาคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ศูนย์รังสิต)

รายละเอียดการประชุม

เริ่มประชุมเวลา ๐๙.๐๐ น.

รศ.ดร. ภาวิณี เอี่ยมตระกูล (คณะสถาปัตย์ฯ) การท่องเที่ยว นับได้ว่าเป็นอุตสาหกรรมประเภทหนึ่ง ที่สร้างรายได้จำนวนมากให้กับประเทศไทย โดยมีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยมีจำนวนสูงถึง ๖๗ ล้านคน (ศูนย์วิจัยด้านตลาดการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, ๒๕๖๐) และสถานการณ์นักท่องเที่ยวต่างชาติมีแนวโน้มเพิ่มสูงอย่างต่อเนื่อง โดยในจังหวัดเชียงใหม่ซึ่งถือว่าเป็นจังหวัดที่โดดเด่นและมีชื่อเสียงด้านท่องเที่ยวที่มีนักท่องเที่ยวต่างชาติให้ความนิยมเป็นอย่างมาก ซึ่งสามารถสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวในปี ๒๕๕๙ สูงถึง ๙ ล้านบาท โดยมีจำนวนนักท่องเที่ยวมากกว่า ๙ ล้านคน โดยแบ่งเป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติกว่า ๓ ล้านคน (สำนักงานสถิติจังหวัดเชียงใหม่, ๒๕๕๙) แต่อย่างไรก็ตาม พบว่าสิ่งหนึ่งที่เป็นภัยคุกคามด้านการท่องเที่ยวในปัจจุบัน คือ ปัญหาด้านคุณภาพของการเดินทางท่องเที่ยว โดยเฉพาะด้านความปลอดภัยทางถนน โดยจังหวัดเชียงใหม่ถือเป็นจังหวัดที่มีอัตราการเสียชีวิตมากถึง ๒๒.๒๗ คน ต่อประชากร ๑ แสนคน และมีอุบัติเหตุทางถนนเป็นอันดับ ๑ ของภาคเหนือ และมากเป็นอันดับต้น ๆ ของประเทศไทย ดังนั้นการศึกษานี้จึงได้ทำการศึกษาพฤติกรรมและทัศนคติของนักท่องเที่ยวต่างชาติในการเช่าจักรยานยนต์ในการขับขี่เพื่อท่องเที่ยวภายในประเทศไทย โดยเน้นการสร้างระบบความปลอดภัยเพื่อให้เกิดความเข้าใจในบริบทของปัญหาอย่างเป็นระบบ เพื่อนำไปสู่การเสนอแนะแนวทางในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยเติมเต็มช่องว่างของมาตรการและนโยบายการด้านความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ครอบคลุมในเชิงรับและเชิงรุก โดยพิจารณาแต่ละระยะของการเกิดอุบัติเหตุทั้ง ก่อน ระหว่าง และหลังของการเกิดเหตุที่คำนึงตั้งแต่การป้องกัน การช่วยเหลือ และการติดตาม เพื่อให้การท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่เกิดความปลอดภัยทางถนน และเพิ่มความเชื่อมั่นพร้อมทั้งส่งเสริมภาพลักษณ์ของการท่องเที่ยวไปสู่ระดับโลกมากยิ่งขึ้น โดยการประชุมในวันนี้เพื่อหารือร่วมกันเกี่ยวกับการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ โดยเรื่องแรกเกี่ยวกับภาพรวมของระบบความปลอดภัยที่เกิดขึ้นในการใช้รถจักรยานยนต์ของประเทศไทย เรื่องที่สองเกี่ยวกับเรื่องจุดเสี่ยงเรื่องที่สามเกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะ และเรื่องสุดท้ายคือการให้บริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน ให้ตระหนักถึงปัญหาที่เกิดขึ้นและพัฒนาไปสู่การเป็น Smart City จึงต้องการให้ทุกท่านร่วมหารือกันในวันนี้ ซึ่งเป็นส่วนสุดท้ายของการดำเนินโครงการที่เกี่ยวกับด้านการเสนอแนะมาตรการ เพื่อหาความเหมาะสมกับจังหวัดเชียงใหม่ และขยับไปสู่ Thailand ๔.๐

นายพุฒิพงศ์ ศิริมาตย์ รองผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ เรื่องรถเช่าเป็นเรื่องที่น่าเป็นห่วงในช่วงเทศกาล แต่ในวันธรรมดามีสถิติการเกิดน้อย เพียงแต่การเกิดขึ้นเพียงหนึ่งครั้งก่อให้เกิดความเสียหายจำนวนมาก และมีการเผยแพร่ข่าวสารกันอย่างแพร่หลาย ซึ่งส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยวในจังหวัดและชื่อเสียงของประเทศ ดังนั้นประเด็นด้านความปลอดภัยทางถนนจึงเป็นประเด็นที่ควรตระหนักถึงการป้องกันอุบัติเหตุเป็นอย่างยิ่ง โดยมีความเห็นด้วยกับระบบ One Stop Service เพื่อลดภาระของหน่วยงานต่าง ๆ และต้องการให้ช่วยกันวิเคราะห์ถึงปัญหาที่มีอยู่ในปัจจุบัน ว่าควรจะดำเนินการอย่างไร รวมไปถึงการติดตามผล

รศ.ดร. ภาวิณี เอี่ยมตระกูล (คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์) ตอนนี้มีงบประมาณจากสำนักงานวัฒนธรรมแห่งชาติ และหน่วยงานอื่น ๆ หากทุกท่านเห็นพ้องกันก็อาจจะให้มหาวิทยาลัยเชียงใหม่เข้าร่วม รวมถึงผู้วิจัยคอยสนับสนุน และของบประมาณมาเพื่อดำเนินการ One Stop Service ต่อไป

นายชาญชัย กีฬาแปง (สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่) จากที่ได้กล่าวถึงที่ไปที่มาของโครงการทุกท่านควรจะร่วมมือกันเพื่อยับยั้งแผนการป้องกันอุบัติเหตุ เนื่องจากปัญหาด้านรถเช่ามีปัญหามาในหลายด้าน ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ จึงควรตระหนักถึงปัญหานี้ ในปัจจุบันสำนักงานขนส่งได้มีการให้บริการนักท่องเที่ยวต่างชาติโดยเฉพาะ การทำใบขับขี่ต้องใช้กฎเดียวกับคนไทย ใช้เวลา ๒ วันทำการในการจัดทำใบขับขี่ ผ่านการอบรมให้ความรู้และการสอบ อนึ่งทุกวันนี้มีนักท่องเที่ยวไปทำใบขับขี่ประมาณวันละ ๑๐ คน ใบขับขี่ในบางชาติไม่สามารถใช้ในรูปแบบของ International license ได้ จึงควรได้รับการอบรมเพื่อวัดความรู้ให้ถูกต้อง โดยส่วนใหญ่ปัญหาจากร้านเช่ารถที่ขาดความเข้มงวดในการเช่ารถ เช่น ละเลยการตรวจสอบใบขับขี่ จึงเสนอแนะว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องใช้มาตรการที่เข้มข้นมากขึ้นสำหรับร้านเช่ารถเนื่องจากเป็นต้นเหตุของสถานการณ์นี้ จะเห็นได้ว่าผู้เช่าเป็นปัญหาที่ปลายเหตุ โดยรถเช่าโดยส่วนใหญ่จะมีสภาพใหม่อยู่แล้ว โดยรถที่มีอายุเกิน ๕ ปี หากเสียภาษีจะต้องมีการตรวจสอบสภาพ และรถทุกคันมีพรบ.คุ้มครองเว้นเสียว่าไม่ได้ไปทำการต่อภาษี

รศ.ดร. ภาวิณี เอี่ยมตระกูล (คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์) การต่อทะเบียนในแต่ละปีเป็นการดำเนินการจริง เพียงแต่หากการใช้งานของนักท่องเที่ยวในแต่ละรายนั้นไม่สามารถทราบได้ว่ามี การนำไปใช้อย่างไรบ้าง แล้วมีการตรวจสอบก่อนที่จะให้ผู้เช่ารายต่อไปหรือไม่ พรบ. มีการคุ้มครองอย่างไร อีกทั้งส่วนของประกันภัยมีการคุ้มครองนักท่องเที่ยวที่ไม่ได้ทำประกันจากประเทศของตนเองหรือไม่ และมีช่องว่างในเรื่องนี้นักน้อยอย่างไร

พ.ต.ท.ศุภชัย จันทรา (สว.กลุ่มงานจราจร ภ.จว.เชียงใหม่) เรื่องที่สำคัญและเป็นปัญหามากที่สุดคือในส่วนของผู้ประกอบการ เนื่องจากจังหวัดเชียงใหม่มีนักท่องเที่ยวจำนวนมาก ในตอนแรกยังไม่ค่อยมีปัญหา โดยนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่เป็นชาวยุโรป แต่หลังจากมีกระแสหนึ่งชื่อดังเรื่อง “Lost in Thailand” ทำให้มีนักท่องเที่ยวเอเชียโดยเฉพาะจีนเพิ่มมากขึ้น ซึ่งในส่วนของการบังคับใช้กฎหมาย นั้นพบว่ากลุ่มนักท่องเที่ยวชาวยุโรป มีสถิติในปี ๒๕๖๐ เฉพาะด้านการจราจร มีผู้ที่ไม่ได้ใบขับขี่มากถึง ๒,๓๕๙ ราย ไม่สวมหมวกนิรภัย ๖๐๐ ราย ผ่าฝืนเครื่องหมายจราจร ๕๗ โดยรวมทุกกรณีของชาวยุโรปประมาณ ๓,๐๐๐ กว่าราย ส่วนนักท่องเที่ยวชาวจีน ไม่มีใบขับขี่ ๓,๕๑๖ ราย ไม่สวมหมวกนิรภัย ๗๐๐ ราย ผ่าฝืนเครื่องหมายจราจร ๕๐ ราย เมาสุรา ๙ ราย โดยสถิติการจับกุมรวมของนักท่องเที่ยวชาวจีนประมาณ ๘,๕๐๐ ราย ถือว่ามีสถิติสูงมากในการจับกุม และสาเหตุของปัญหาที่สำคัญคือ ผู้ประกอบการ ที่มองส่วนผลประโยชน์มากกว่า โดยไม่อธิบายกฎระเบียบให้ผู้เช่า และขาดความเข้มงวดในการตรวจใบขับขี่

นายชาญชัย กีฬาแปง (สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่) มีการปรับเงินเพียง ๑๐๐-๒๐๐ บาท ทำให้ขาดความเกรงกลัว และคิดเห็นว่ายอมเสียส่วนนี้เพียงเล็กน้อยดีกว่า จึงควรไปคิดว่าจะมีการจัดการเชิงมาตรการอย่างไร

รศ.ดร. ภาวิณี เอี่ยมตระกูล (คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์) ถึงตอนนี้จะเก็บภาพรวมของการท่องเที่ยวว่าในส่วนของการเกิดเหตุมีการเตรียมตัวมาพอสมควรแล้ว ตอนกำลังเกิดเหตุได้มีการช่วยเหลือและให้ข้อมูลอย่างไร

ตัวแทนชมรมคนกู้ภัยจังหวัดเชียงใหม่ ส่วนใหญ่เวลาเกิดเหตุเกี่ยวกับนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ คนไทยในพื้นที่จะเป็นคนแจ้งเหตุและโทรแจ้งขอความช่วยเหลือ ซึ่งจำนวนอุบัติเหตุชาวต่างชาติมีสถิติสูงแต่ไม่ได้เป็นผู้แจ้งเอง โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวจีน ทำให้มีอุปสรรคในการช่วยเหลือ และยังพบอีกว่าส่วนใหญ่ไม่ไปโรงพยาบาลจะทำให้แผลที่จุดเกิดเหตุเลย

นางสาวศุภิสรา ศิลปะคำ สำหรับชาวต่างชาติจะมีกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ ในกรณีที่ประสบอุบัติเหตุหรือเป็นผู้ขับขี่เอง สามารถได้รับค่ารักษาพยาบาลซึ่งจะสามารถนำมาเบิกจ่ายกับกองทุนได้ ไม่เกิน ๓๐,๐๐๐ บาท โดยทำเรื่องร่วมกับโรงพยาบาลเพื่อเบิกจ่ายได้เลย และหากประสบอุบัติเหตุและเสียชีวิตภายหลัง สามารถเบิกได้สูงสุด ๖๕,๐๐๐ บาท แต่ยังไม่มีการประชาสัมพันธ์ที่แพร่หลาย และมีเพียงนักท่องเที่ยวบางส่วนที่ได้รับข้อมูลนี้

นางสาวสุพัตรา สุวรรณสมบูรณ์ (บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด) การซื้อรถในปีแรกจะมีพรบ. ภาคบังคับ ในปี ๒ หากผู้ประกอบการมีรถในการดูแลจำนวนมาก อาจทำให้ขาดการดูแลทะเบียนรถเช่า ซึ่งจะทำให้รถขาดการต่อพรบ. และภาษีได้ หากยังปล่อยเช่านักท่องเที่ยวตามปกติ โดยไม่มีข้อมูลด้านพรบ. ให้แก่นักท่องเที่ยว กรณีหากเกิดอุบัติเหตุ นักท่องเที่ยวสามารถเข้าบริการทั้งโรงพยาบาลรัฐบาลและเอกชนได้ทุกโรงพยาบาลในจังหวัดเชียงใหม่ โดยใช้หลักฐานคือพาสปอร์ตอย่างเดียว เพียงแต่รถที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นต้องมีพรบ. ซึ่งทางบริษัทมีระบบ E-Claim ที่เชื่อมกับทางโรงพยาบาล โดยสามารถแจ้งเอกสารให้แก่เจ้าหน้าที่พรบ. ได้โดยตรง โดยจะบันทึกเกี่ยวกับเหตุ รถ คน และจะแจ้งต่อไปยังบริษัท มีงบประมาณสูงสุดอยู่ที่ ๓๐,๐๐๐ บาท ส่วนผู้ที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้อง ผู้โดยสาร หรือบุคคลภายนอก จะได้รับการดูแลสูงถึง ๘๐,๐๐๐ บาท กรณีเสียชีวิต หากผู้ขับขี่ เบื้องต้น ๓๕,๐๐๐ บาท ส่วนผู้ที่ไม่เกี่ยวข้อง สูงสุด ๓๐๐,๐๐๐ บาท อีกทั้งมีค่านอนโรงพยาบาลวันละ ๒๐๐ บาท สูงสุด ๒๐ วัน โดยสิทธิแรกที่เบิกจ่ายจะเป็นสิทธิของพรบ. แล้วจึงใช้สิทธิอื่นต่อไป

ร.ต.อ. กฤตภัทร ตะวันแจ่ม (ตำรวจท่องเที่ยวเชียงใหม่) หน้าที่หลักของตำรวจท่องเที่ยวคือดูแลและให้ความช่วยเหลือ โดยมีการประชาสัมพันธ์ผู้ประกอบการและแรงจูงใจในด้านต่าง ๆ การช่วยเหลือ เช่น แนะนำเส้นทาง วิธีการขับขี่ที่ถูกต้องปัจจุบัน ได้รับการบริจาคกล้องพยาบาลจากโรงพยาบาลเอกชนเชียงใหม่ มาสนับสนุน หากนักท่องเที่ยวได้รับบาดเจ็บโดยส่วนมากจะปฐมพยาบาลเบื้องต้นและท่องเที่ยวตามปกติ ซึ่งหากเป็นการช่วยเหลือหลังเกิดเหตุจะมีปัจจัยสำคัญในด้านภาษา ซึ่งเห็นว่าควรมีมาตรการเกี่ยวกับด้านกฎหมายให้กำกับดูแลผู้ประกอบการอย่างเคร่งครัด และมีมาตรฐาน อีกส่วนหนึ่งเป็นด้านเทคโนโลยีที่ทันสมัยและใช้ได้จริง เช่น GPS ติดตามรถ สามารถติดตามและเข้าไปช่วยเหลือได้สะดวกหากเกิดเหตุขึ้น ในบางส่วนเป็นเหตุจากความไม่พร้อมของการเตรียมการประชาสัมพันธ์ อีกส่วนหนึ่งเป็นเรื่องจิตใต้สำนึกของผู้ประกอบการ ที่ไม่เข้มงวดกับนักท่องเที่ยว

สำนักงานทะเบียนธุรกิจนำเที่ยวและมัคคุเทศก์สาขาภาคเหนือ เขต ๑ โดยส่วนมากเป็นการสนับสนุนเกี่ยวกับล่าม จะมีกลุ่มนักท่องเที่ยวมัคคุเทศก์อาสา ซึ่งโรงพยาบาลสามารถติดต่อมาได้ฟรี ๒๔ ชั่วโมง เพื่อรับการช่วยเหลือในด้านภาษา ปัจจุบันได้มีการขอความร่วมมือของผู้ประกอบการเพื่อให้ข้อมูลนักท่องเที่ยวที่ถูกต้อง

นายชาญชัย กีฬาแปง (สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่) จากที่ได้รับฟังความเห็นจากทุกท่าน จะได้นำไปดำเนินการต่อ โดยจากการหารือเห็นว่ามีความเป็นไปได้ และเห็นด้วยในการนำนวัตกรรมใหม่ ๆ มาใช้ เช่น ริสแบรนด์ มาช่วยแก้ไขในปัญหานี้

รศ.ดร. ภาวิณี เอี่ยมตระกูล (คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์) ในการตั้งศูนย์ One Stop Service การแก้ปัญหาเห็นว่าไม่สามารถแก้โดยหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง ต้องพิจารณาในทุกมิติ ไม่ว่าจะเป็นความปลอดภัยในการใช้รถ การใช้เส้นทาง จุดเสี่ยงจุดอันตราย และบุคคล ทั้งนี้ไม่ใช่เพียงแต่ความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว แต่เป็นความปลอดภัยของชาวเชียงใหม่เช่นกัน

สรุปการประชุม ที่ประชุมเห็นด้วยกับการปรับเปลี่ยนมาตรการเกี่ยวกับการเช่ารถจักรยานยนต์ของนักท่องเที่ยวต่างชาติในจังหวัดเชียงใหม่ให้มีมาตรฐานและมีความปลอดภัยมากขึ้น รวมถึงการจัดตั้งศูนย์ One Stop Service สำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ และการนำนวัตกรรมใหม่ ๆ เข้ามาช่วยเหลือ เช่น การให้นักท่องเที่ยวใส่ริสแบนด์ เพื่อสามารถติดตามและช่วยเหลือได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นระบบ อีกทั้งยังช่วยลดภาระของหน่วยงานต่าง ๆ โดยจะต้องเน้นการร่วมกันระหว่างภาคส่วน ซึ่งจะนำไปสู่การเป็นเมืองต้นแบบในด้านการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

เลิกประชุมเวลา ๑๒.๐๐ น.

นางสาวนริศรา ชินาวลี
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ และการผังเมือง
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ศูนย์รังสิต)
ผู้จัดบันทึกการประชุม



รศ.ดร. ภาวิณี เอี่ยมตระกูล
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ และการผังเมือง
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (ศูนย์รังสิต)
ผู้ตรวจบันทึกการประชุม

ภาคผนวก จ.

คู่มือองค์ความรู้พฤติกรรมที่ปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าเพื่อการเดินทาง
ท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติ

คู่มือองค์ความรู้พฤติกรรมที่ปลอดภัย ในการใช้รถจักรยานยนต์เช่า

เพื่อการเดินทางท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

ภายใต้โครงการ "การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของ
นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่"



รองศาสตราจารย์ ดร. กาวิณี เอี่ยมตระกูล
และคณะผู้วิจัย
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ และการผังเมือง
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

สนับสนุนโดย



สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)



สำนักงานคณะกรรมการการวิจัยแห่งชาติ (วช.)

คำนำ

อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ปี 2560

1,824,042 (+8.77%) ล้านบาท

(กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2560)

แต่ยังมีปัญหาด้านคุณภาพ
การเดินทางท่องเที่ยว
โดยเฉพาะ
ด้านความปลอดภัยทางถนน

ปัจจัยของปัญหา



การบังคับใช้กฎหมาย



โครงสร้างพื้นฐาน



พฤติกรรมของผู้ใช้ถนน

การแก้ปัญหา



การบูรณาการ



ความร่วมมือกัน

เป้าหมาย



การประสานงานที่มี
ประสิทธิภาพ



ตระหนักถึงปัญหาที่เกิดขึ้น

สารบัญ

สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน.....3

พฤติกรรมในการใช้รถจักรยานยนต์

เพื่อการเดินทางท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่.....4

ขั้นตอนการเช่ารถจักรยานยนต์เพื่อการเดินทางท่องเที่ยว.....4

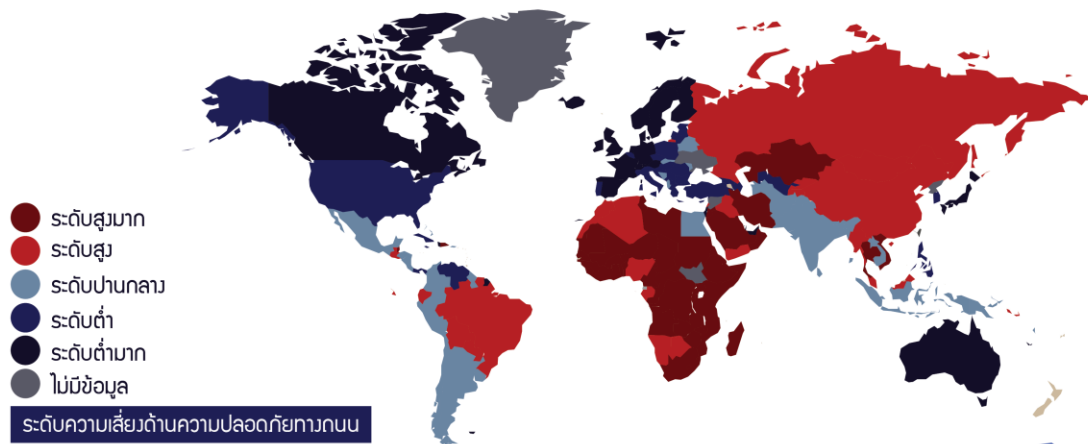
ข้อแนะนำ พฤติกรรมในการใช้รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย.....5

การเตรียมความพร้อมก่อนการเดินทาง.....6

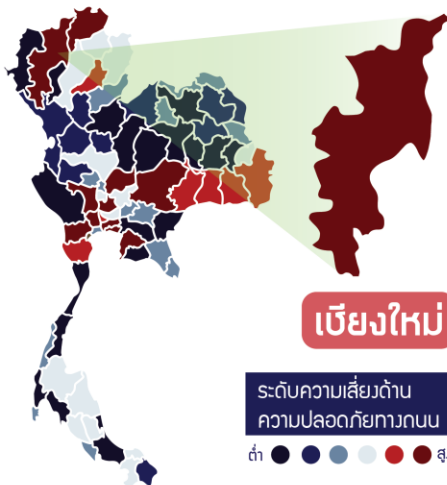
กรณีเมื่อเกิดอุบัติเหตุในระหว่างการเดินทาง.....7



สถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน



อันดับ **1** จังหวัดเชียงใหม่
สถิติอุบัติเหตุมากที่สุด
ในภาคเหนือของประเทศไทย*



ประเทศไทย

“THE TOURISM THREAT IS
QUALITY OF TRAVEL”

จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ
ในจังหวัดเชียงใหม่ (2017)

2.9 ล้านคน
+2.37
เพิ่มขึ้นจาก 2016



รายได้จาก
นักท่องเที่ยวต่างชาติ (2017)

37,750 ล้านบาท

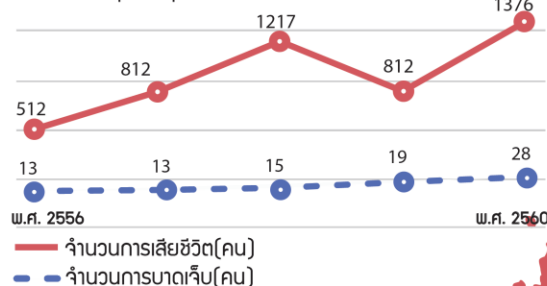


98%*

ของอุบัติเหตุเกิดจากรถจักรยานยนต์



สถิติจำนวนอุบัติเหตุเกิดจากรถจักรยานยนต์



*www.thairsc.com

พฤติกรรมในการเช่ารถจักรยานยนต์ เพื่อการเดินทางท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่

เหตุผลในการเช่ารถจักรยานยนต์
สะดวก คล่องตัว ทิวทัศน์ ราคาประหยัด

*จากแบบสอบถามนักท่องเที่ยวต่างชาติ 400 ชุด



51.8%
ใช้การเช่ารถ
จักรยานยนต์



44.3%
มีความระมัดระวัง
ต่อความปลอดภัย
ทางถนน



32%
มีการตรวจสอบสภาพ
รถจักรยานยนต์

พฤติกรรมเสี่ยงในการเดินทางท่องเที่ยว

5%
ไม่ประทับใจ

23.3%
ไม่ทราบกฎหมาย

27.91%
ประสบการณ์การขับขี่

37.21%
ความประมาท

57.3%
ไม่รู้ถึงสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน

88%
ไม่ทราบกฎหมาย
อย่าต้องแก่

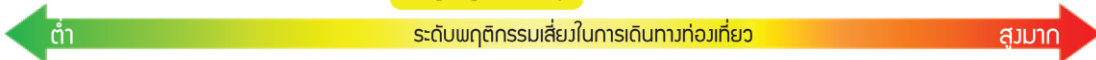
16%
ไม่สนใจความปลอดภัย

26.82%
การขับเร็ว

33.33%
ความพอใจใน
การดูแลผู้ประสบเหตุ

47.49%
ไม่สวมหมวกนิรภัย

68%
ไม่ตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์



ขั้นตอนการเช่ารถจักรยานยนต์

1 เลือกร้านรถจักรยานยนต์เช่า

สามารถหาร้านรถจักรยานยนต์เช่าได้จากสื่อออนไลน์ หนังสือแนะนำ
การท่องเที่ยว และเพื่อนหรือคนรู้จัก โดยควรตรวจสอบการ
จดทะเบียนประกอบการและการทำประกันภัยของรถเช่า

2 ตัดสินใจเช่ารถจักรยานยนต์

ควรตัดสินใจเลือกร้านรถเช่าที่ขอหลักฐานในการเช่าด้วย
ใบขับขี่นานาชาติหรือของไทยและหนังสือเดินทาง
รวมไปถึงหนังสือสัญญาเช่ารถเพื่อความปลอดภัยของคุณ

3 เอกสารในการเช่ารถ

เอกสารที่ต้องยื่นต่อผู้ประกอบการร้านรถเช่า คือ
ใบขับขี่นานาชาติหรือของไทย หนังสือเดินทาง
หนังสือสัญญาเช่า ค่ามัดจำ (200-1000 บาท)

4 ตรวจสอบรถจักรยานยนต์ก่อนการขับขี่

ขั้นตอนนี้ถือเป็นขั้นตอนสำคัญคุณควรจะต้องตรวจสอบ
รถจักรยานยนต์เช่าก่อนขับขี่ไม่ว่าจะเป็น ระบบเบรก ไฟเลี้ยว
น้ำมันหรือเชื้อเพลิง ไฟหน้า-หลังรถ เป็นต้น

5 การขับขี่

ต้องมีสติ อย่าประมาท และสวมหมวกนิรภัยเสมอ พร้อมทั้ง
ตรวจสอบความปลอดภัยของเส้นทางและจุดหมายการเดินทาง

6 การคืนรถ

ต้องคืนรถตรงเวลาที่กำหนดและตรวจสอบเอกสารหนังสือเดินทาง
และใบขับขี่ให้ครบ

ข้อควรระวัง

- หลีกเลี่ยงเช่ารถในสถานประกอบการที่
ไม่ขอเอกสารใบขับขี่นานาชาติหรือใบขับขี่
ของประเทศไทยก่อนการเช่า
- หลีกเลี่ยงเช่ารถในสถานประกอบการที่
ไม่ทำการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์
ก่อนการขับขี่
- ควรทำประกันภัยก่อนการเดินทาง
หรือเช่ารถทุกครั้ง
- ควรเลือกประเภทรถจักรยานยนต์
ที่เหมาะสมและคุณสามารถขับขี่ได้
อย่างคล่องแคล่ว
- อย่าประมาท

ไม่ดื่ม
แอลกอฮอล์



อย่าขับ
เร็ว



สวม
หมวกนิรภัย



ข้อเสนอแนะปฏิบัติการการเช่ารถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

“การขับขี่รถจักรยานยนต์มักพบอันตรายมากกว่าการขับขี่รถประเภทอื่น ๆ
ดังนั้นคุณควรมีสติ อย่างประมาท รวมไปถึงเตรียมความพร้อมก่อนการเดินทางเสมอ
เพื่อให้มั่นใจว่าคุณจะปลอดภัยตลอดการเดินทางท่องเที่ยว”

จังหวัดเชียงใหม่ดึงดูดนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติกว่า 3 ล้านคน (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2560)

ปัจจุบันการท่องเที่ยวต้องพบกับภัยคุกคามด้านการเดินทางอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยเฉพาะ

อำเภอเมืองเชียงใหม่ที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น 0.8 ต่อปี

หากคุณมีการเตรียมความพร้อมที่ดี
ช่วยลดความเสี่ยงต่อความไม่ปลอดภัยบนท้องถนน



ก่อนการขับขี่

สวมอุปกรณ์ป้องกัน



สวมอุปกรณ์ป้องกันอันตราย
อาทิ เลือ กุ้มือ แว่นตา
โดยเฉพาะหมวกนิรภัยที่ได้
มาตรฐานในการป้องกัน
ซึ่งจะช่วยลดแรงกระแทก
จากอุบัติเหตุที่ลดการ
สูญเสียของชีวิต

ตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ ก่อนการขับขี่เสมอ



การตรวจสอบสภาพรถ
จักรยานยนต์ถือเป็นส่วน
ที่สำคัญโดยเฉพาะ ระบบเบรก
ไฟเลี้ยว ไฟหน้า-หลังรถ
และน้ำมันหรือเชื้อเพลิง

ตรวจสอบสภาพความพร้อม ของตนเอง



ให้มั่นใจว่าร่างกายพร้อม
สำหรับการขับขี่

ตรวจสอบเส้นทาง



ตรวจสอบความปลอดภัยของ
เส้นทางและสถานที่ท่องเที่ยว

ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร



ให้มั่นใจว่าคุณรู้วิธีการขับขี่ที่
ถูกต้องตามข้อกำหนดและ
บทลงโทษที่จะได้รับ

ระหว่างขับขี่

ระบบเบรก



ให้ใช้เบรกมือเพื่อป้องกัน
ระบบเบรกชำรุดหรือไม่ทำงาน

ความเร็ว



ปฏิบัติตามความเร็วที่กำหนด

ข้อจำกัด



รถจักรยานยนต์มีข้อจำกัด
ในการเดินทางโดยเฉพาะ
ขั้วขึ้นที่ลาดชัน

ระยะห่างระหว่างรถ



ตรวจสอบระยะห่างระหว่าง
รถคุณกับรถคันอื่นๆ
ตามความเร็วที่ใช้

การเปิดไฟเลี้ยว



ห้ามเปลี่ยนช่องทางจราจรโดย
ปราศจากการกดสัญญาณไฟ

สัญญาณไฟจราจรและป้าย



ให้มั่นใจว่าคุณรู้เกี่ยวกับ
สัญญาณไฟจราจรและ
ความหมายของป้ายจราจร
ของไทย

ข้อระมัดระวัง

แอลกอฮอล์



ไม่ควรดื่มแอลกอฮอล์ระหว่าง
ขับขี่โดยแอลกอฮอล์จะส่งผล
ต่อการตัดสินใจของสมอง
ที่ช้าลง
(50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์)

โทรศัพท์



ห้ามใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่

อย่าประมาท



ต้องบีสติอยู่เสมอเพราะ
อุบัติเหตุเป็นสิ่งที่คาดเดาไม่ได้

ฉุกเฉิน



ให้มั่นใจว่าคุณรู้ช่องทางการ
ติดต่อเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน



การเตรียมความพร้อมก่อนการเดินทาง

"การเตรียมความพร้อมในการเดินทางท่องเที่ยว

=

ลดความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้น"



ประกันภัย

คุณควรทำประกันภัยก่อนการเดินทางท่องเที่ยวเสมอ.....

การประกันภัยคือการบริหารความเสี่ยงวิธีหนึ่งซึ่งจะโอนความเสี่ยงภัยของผู้ทำประกันไปสู่บริษัทประกันภัยเมื่อเกิดความเสียหายขึ้น โดยจะมีลักษณะเป็นการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามที่ได้รับค่าคุ้มครองตามที่ตกลงกันไว้

รูปแบบประกันภัย

การประกันชีวิต กับ การประกันวินาศภัย

การเดินทางและการประกันภัยชั่วคราวสำหรับนักท่องเที่ยวหากไม่ได้สมัครประกันก่อนการเดินทางท่องเที่ยว

- รับประกันตั้งแต่ 1 เดือน - 70 ปี ต่ออายุได้ถึง 85 ปี
- จำกัด 1 สัญญาต่อผู้เอาประกันภัย 1 ท่านเท่านั้น
- ชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามความคุ้มครองในแต่ละรูปแบบประกันภัยและแต่ละบริษัทประกันภัยกำหนด
- เสนอความคุ้มครองแบบจำกัดเวลาตั้งแต่ไม่กี่สัปดาห์ไปจนถึง 5 ปี
- ครอบคลุมการส่งกลับบ้านเกิดและประสานต่อประกันภัยถาวรในประเทศของผู้เสียหาย

กฎจราจรเพื่อการขับขี่ปลอดภัย

80

ความเร็วไม่เกิน 80 กม./ชม. ในเขตเมือง



ต้องนิยบขับขี่



ห้ามซ้อนท้ายไม่เกิน 2 คน



การขับรถสวนทางกัน ผู้ขับขี่ต้องขับรถชิดด้านซ้าย

90

ความเร็วไม่เกิน 90 กม./ชม. ในเขตชนบท



สวมหมวกนิรภัยเสมอ



การขับรถแซงคันหน้า ต้องแซงขวา



ปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดไม่เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์



รักษาระยะห่างระหว่างรถโดยควรห่าง 100 เมตร ที่ความเร็ว 100 กม./ชม.
ระยะห่าง 80 เมตร ที่ความเร็ว 80 กม./ชม.

บทลงโทษทั้งจำและปรับ

กลับรถในที่ห้ามกลับ

ไม่เกิน 200 ๕

ขับรถเร็ว

ไม่เกิน 400 ๕

หยุดรถขวางทางแยก

ไม่เกิน 500 ๕

ขับรถย้อนศร

ไม่เกิน 500 ๕

ขับขึ้นทางเท้า

ไม่เกิน 500 ๕

หยุดรถบนทางเท้า

ไม่เกิน 500 ๕

ไม่สวมหมวกนิรภัย

ไม่เกิน 500 ๕

จอดในที่ห้ามจอด

ไม่เกิน 500 ๕

กีดขวางทางจราจร

ไม่เกิน 500 ๕



ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่

400-1,000 ๕



แซงในเลนทับ

400-1,000 ๕



หยุดรถล้ำเลนหยุด

ไม่เกิน 1,000 ๕



ฝ่าไฟแดง

ไม่เกิน 1,000 ๕



ไม่มีใบขับขี่

1,000 ๕/ถูก 1 เดือน



ดื่มแล้วขับ

20,000 ๕/ถูก

กรณีเมื่อ เกิดอุบัติเหตุ



- ตัวสติเมื่อไม่บาดเจ็บมากนัก
- ตรวจสอบตนเองและผู้ประสบเหตุรายอื่น
- โทรเรียกรถฉุกเฉิน 1669
- ให้ข้อมูลเกี่ยวกับตนเองแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องหรือผู้ที่อยู่ในที่เกิดเหตุ เพื่อช่วยติดต่อแจ้งเหตุและขอความช่วยเหลือ
- ให้เอกสารเกี่ยวกับใบขับขี่ หรือหนังสือเดินทางแก่เจ้าหน้าที่ ให้ความช่วยเหลือเพื่อดำเนินการประสานต่อไป

เบอร์ติดต่อฉุกเฉิน

สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ	1669
สถานีตำรวจ	191
สถานีตำรวจทางหลวง	1193
กรมทางหลวงพิเศษแห่งประเทศไทย	1543
ตำรวจท่องเที่ยว	1155

เว็บไซต์

www.tourismthailand.org
www.tatnews.org
www.mots.go.th



กองทุนช่วยเหลือเยียวยานักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ

เพื่อช่วยเหลือเยียวยานักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาประเทศไทยที่เกิดความสูญเสียหรือเสียหายใดๆ ทั้งในภาวะปกติ หรือภาวะวิกฤติ โดยมีได้เกิดจากความประมาท เจตนา หรือการกระทำที่ผิดกฎหมายของนักท่องเที่ยว

หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการจ่ายเงินเยียวยา

- นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ผู้ได้รับความเสียหายต้องเป็นผู้ที่ถือหนังสือเดินทางประทับตราประเภทนักท่องเที่ยวในหนังสือเดินทาง หรือเอกสารที่ใช้แทนหนังสือเดินทางและต้องเป็นการเข้ามาเพื่อการท่องเที่ยวไม่ใช่การเข้ามาเพื่อประกอบอาชีพหรือหารายได้
- นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติผู้ที่ได้รับความสูญเสีย หรือเสียหาย ต้องไม่ได้เกิดจากความประมาท เจตนา หรือการกระทำผิดกฎหมาย
- คำร้องขอรับการช่วยเหลือเยียวยาพร้อมทั้งเอกสารหลักฐาน ต้องยื่นภายในระยะเวลาและรับค่าชดเชยดังนี้

กรณีเสียชีวิต ประเภทของความเสียหาย/สูญเสีย ระยะเวลาการยื่นเอกสาร ภายใน 30 วัน นับแต่วันเสียชีวิต ไม่เกิน 1,000,000 /คน	กรณีสูญเสียอวัยวะ สายตา ทุพพลภาพถาวรสิ้นเชิง ประเภทของความเสียหาย/สูญเสีย ระยะเวลาการยื่นเอกสาร ภายใน 30 วัน นับแต่วันที่แพทย์ลงความเห็นว่าคุณสูญเสียอวัยวะ ทุพพลภาพถาวรสิ้นเชิง ไม่เกิน 1,000,000 /คน	ค่ารักษาพยาบาลรวมถึง ค่าเคลื่อนย้ายภายในประเทศไทย ประเภทของความเสียหาย/สูญเสีย ระยะเวลาการยื่นเอกสาร ภายใน 30 วัน นับแต่วันออกจากโรงพยาบาล จ่ายตามที่จ่ายจริงแต่ไม่เกิน 500,000 บาท/คน
กรณีการฟื้นฟูจิตใจจากเหตุ จลาจล การก่อการร้าย ภัยธรรมชาติ ถูกข่มขืน ประเภทของความเสียหาย/สูญเสีย ระยะเวลาการยื่นเอกสาร ภายใน 30 วัน นับแต่วันที่เกิดความเสียหาย ไม่เกิน 20,000 บาท/คน	กรณีไม่สามารถเดินทางออกนอก ประเทศไทยตามแผนที่กำหนดไว้เป็นเวลา 8 ชั่วโมง ประเภทของความเสียหาย/สูญเสีย ระยะเวลาการยื่นเอกสาร ภายใน 30 วัน นับแต่วันที่เกิดความเสียหาย จ่าย 2,000 บาท/คน/วัน แต่ไม่เกิน 20,000 บาท/คน	ถูกประทุษร้ายต่อกรณียศให้ขาดปัจจัยในการดำรงชีพ ประเภทของความเสียหาย/สูญเสีย ระยะเวลาการยื่นเอกสาร ภายใน 30 วัน นับแต่วันที่เกิดความเสียหาย เหมาจ่าย 6,000 บาท/คน

ติดต่อ

☎ 0-2366-0650 ✉ Touristfunds.mots@gmail.com





ภาคผนวก ฉ.

ตารางสถิติ

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ประกอบด้วย จำนวนความถี่ (Frequency: F) ค่าร้อยละ (Percentage) ส่วนค่าเฉลี่ย (Mean: M) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation: S.D.) ค่าต่ำสุด (Minimum: MIN) ค่าสูงสุด (Maximum: MAX) ค่าความเบ้ (Skewness) และค่าความโด่ง (Kurtosis) เพื่ออธิบายถึงลักษณะของการแจกแจงและการกระจายของตัวแปร การวิจัยครั้งนี้ได้พิจารณาการแจกแจงปกติของตัวแปรจากค่าความเบ้มีค่าอยู่ระหว่าง -3 ถึง +3 ที่แสดงถึงการแจกแจงปกติ (Kline, 2005 อ้างใน กริช แรงสูงเนิน, 2554) ที่สามารถนำไปวิเคราะห์สมการโครงสร้าง (Structural Equation Modeling: SEM)

Descriptive Statistics										
	N	Minimum	Maximum	Mean		Std. Deviation	Skewness		Kurtosis	
	Statistic	Statistic	Statistic	Statistic	Std. Error	Statistic	Statistic	Std. Error	Statistic	Std. Error
Gender	400	0	2	.65	.031	.616	.394	.122	-.660	.243
Age	400	2	6	3.85	.047	.940	.332	.122	-.261	.243
Income	400	1	6	3.42	.048	.965	.227	.122	.155	.243
Obtain	400	0	5	3.03	.047	.936	.143	.122	.617	.243
drink over limit	400	0	1	.15	.018	.360	1.940	.122	1.774	.243
speed limit	400	0	1	.16	.018	.369	1.837	.122	1.380	.243
wearing helmet	400	0	1	.25	.022	.431	1.190	.122	-.586	.243
W3	400	0	5	3.40	.072	1.432	-.516	.122	-.976	.243
L3	400	1	5	3.36	.063	1.259	-.530	.122	-.653	.243
R3	400	1	5	3.38	.065	1.290	-.544	.122	-.688	.243
T3	400	1	5	3.40	.066	1.317	-.363	.122	-.991	.243
A3	400	1	5	3.23	.068	1.354	-.244	.122	-1.079	.243
O3	400	1	5	3.23	.065	1.299	-.300	.122	-.921	.243
C3	400	0	5	2.50	.070	1.398	.288	.122	-1.219	.243
LG3	400	1	5	3.18	.066	1.317	-.260	.122	-.953	.243
I3	400	1	5	2.70	.073	1.462	.182	.122	-1.371	.243
Under	400	1	5	2.64	.069	1.373	.360	.122	-1.076	.243
insurance	400	1	7	4.39	.071	1.421	-1.028	.122	.563	.243
Checked	400	1	2	1.26	.022	.436	1.128	.122	-.730	.243
Experienced	400	1	2	1.27	.022	.443	1.054	.122	-.893	.243
license	400	1	2	1.47	.025	.500	.111	.122	-1.998	.243
Valid N (listwise)	400									

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

ในส่วนสถิติวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ผู้วิจัยนำมาเพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ทำให้ทราบถึงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่าง ๆ ว่ามีความสัมพันธ์เชิงเส้นตรงหรือไม่ สามารถระบุทิศทางของความสัมพันธ์ และขนาดของความสัมพันธ์ว่ามีค่าอยู่ในระดับใด โดยพิจารณาค่าสหสัมพันธ์ (Correlation) หรือค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) แทนค่าความสัมพันธ์ที่มีค่าอยู่ระหว่าง +1 และ -1 โดยเกณฑ์ในการวิเคราะห์ความสัมพันธ์เพื่อบอกระดับความสัมพันธ์ระหว่างคู่ตัวแปรซึ่งค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรในการวิเคราะห์สมการโครงสร้าง (Structural Equation Modeling : SEM) จะต้องมีค่าไม่ควรเกิน +0.80 (กรีซ แรงสูงเนิน, 2554)

		Gender	Age	Income	Obtain	drink over limit	speed limit	wearing helmet	W3	L3	R3	T3	A3	O3	C3	LG3	I3	Under	insurance	Checked	Experienced	license
Gender	Pearson Correlation	1	-.147**	.004	.036	.107*	-.034	-.099*	.040	-.053	-.038	-.022	.068	.024	-.159**	.030	.070	-.004	-.103*	-.047	-.049	-.101*
	Sig. (2-tailed)		.003	.942	.475	.032	.497	.048	.426	.295	.448	.655	.173	.629	.001	.551	.165	.934	.039	.348	.333	.044
Age	Pearson Correlation	-.147**	1	.309**	.114*	.085	-.028	.150**	.148**	.113*	.068	.042	-.002	.008	.021	.038	.009	.042	.087	.023	.022	.156**
	Sig. (2-tailed)	.003		.000	.023	.090	.572	.003	.003	.024	.177	.397	.967	.872	.676	.446	.853	.397	.083	.642	.667	.002
Income	Pearson Correlation	.004	.309**	1	.047	.040	.098	.001	.023	-.021	-.022	-.004	.083	-.017	-.059	-.026	-.018	.052	.044	-.033	.037	.120*
	Sig. (2-tailed)	.942	.000		.347	.426	.051	.992	.648	.677	.662	.931	.096	.732	.243	.603	.721	.296	.384	.507	.459	.016
Obtain	Pearson Correlation	.036	.114*	.047	1	-.081	-.029	.150**	.060	.044	-.001	.051	-.015	.013	-.010	-.037	.031	.395**	.221**	.141**	.083	.184**
	Sig. (2-tailed)	.475	.023	.347		.108	.568	.003	.229	.380	.981	.307	.761	.796	.849	.463	.543	.000	.000	.005	.096	.000
drink over limit	Pearson Correlation	.107*	.085	.040	-.081	1	.077	.017	-.001	-.027	-.061	-.024	.048	-.009	-.027	-.072	-.035	-.062	-.072	.023	.058	-.039
	Sig. (2-tailed)	.032	.090	.426	.108		.124	.734	.981	.584	.222	.631	.341	.854	.585	.149	.482	.217	.148	.646	.248	.433
speed limit	Pearson Correlation	-.034	-.028	.098	-.029	.077	1	.096	-.089	-.115*	-.078	-.037	-.083	- .118*	-.051 .126*	- .126*	- .103*	.070	-.135**	.038	.071	-.023
	Sig. (2-tailed)	.497	.572	.051	.568	.124		.056	.074	.021	.119	.462	.096	.018	.309	.012	.040	.160	.007	.452	.159	.643
wearing helmet	Pearson Correlation	-.099*	.150**	.001	.150**	.017	.096	1	.000	-.029	-.011	-.055	-.086	- .117*	.008 .102*	- .102*	-.064	.140**	-.005	.093	-.042	.008
	Sig. (2-tailed)	.048	.003	.992	.003	.734	.056		.997	.563	.823	.273	.085	.020	.868	.041	.201	.005	.921	.062	.400	.872
W3	Pearson Correlation	.040	.148**	.023	.060	-.001	-.089	.000	1	.721**	.524**	.423**	.482**	.495**	.287**	.567**	.450**	.020	.036	.014	-.006	-.028
	Sig. (2-tailed)	.426	.003	.648	.229	.981	.074	.997		.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.687	.476	.782	.904	.570

การกระตือรือร้นในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

		Gender	Age	Income	Obtain	drink over limit	speed limit	wearing helmet	W3	L3	R3	T3	A3	O3	C3	LG3	I3	Under	insurance	Checked	Experienced	license
L3	Pearson Correlation	-.053	.113*	-.021	.044	-.027	-.115*	-.029	.721**	1	.622**	.428**	.511**	.648**	.386**	.621**	.447**	.025	.040	.010	.079	.020
	Sig. (2-tailed)	.295	.024	.677	.380	.584	.021	.563	.000		.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.613	.420	.836	.117	.694
R3	Pearson Correlation	-.038	.068	-.022	-.001	-.061	-.078	-.011	.524**	.622**	1	.607**	.519**	.512**	.387**	.573**	.453**	-.020	.035	.031	.049	.049
	Sig. (2-tailed)	.448	.177	.662	.981	.222	.119	.823	.000	.000		.000	.000	.000	.000	.000	.000	.687	.490	.535	.333	.325
T3	Pearson Correlation	-.022	.042	-.004	.051	-.024	-.037	-.055	.423**	.428**	.607**	1	.608**	.455**	.363**	.555**	.458**	.058	.069	.039	.120*	.045
	Sig. (2-tailed)	.655	.397	.931	.307	.631	.462	.273	.000	.000	.000		.000	.000	.000	.000	.000	.250	.171	.437	.016	.365
A3	Pearson Correlation	.068	-.002	.083	-.015	.048	-.083	-.086	.482**	.511**	.519**	.608**	1	.656**	.338**	.537**	.402**	.008	.031	.026	.163**	-.006
	Sig. (2-tailed)	.173	.967	.096	.761	.341	.096	.085	.000	.000	.000	.000		.000	.000	.000	.000	.868	.535	.609	.001	.910
O3	Pearson Correlation	.024	.008	-.017	.013	-.009	-.118*	-.117*	.495**	.648**	.512**	.455**	.656**	1	.324**	.645**	.536**	.035	.031	.009	.078	-.014
	Sig. (2-tailed)	.629	.872	.732	.796	.854	.018	.020	.000	.000	.000	.000	.000		.000	.000	.000	.481	.535	.857	.119	.786
C3	Pearson Correlation	-.159**	.021	-.059	-.010	-.027	-.051	.008	.287**	.386**	.387**	.363**	.338**	.324**	1	.373**	.266**	-.095	.096	-.045	.047	.091
	Sig. (2-tailed)	.001	.676	.243	.849	.585	.309	.868	.000	.000	.000	.000	.000	.000		.000	.000	.059	.055	.367	.354	.068
LG3	Pearson Correlation	.030	.038	-.026	-.037	-.072	-.126*	-.102*	.567**	.621**	.573**	.555**	.537**	.645**	.373**	1	.633**	-.058	.032	-.043	.100*	-.012
	Sig. (2-tailed)	.551	.446	.603	.463	.149	.012	.041	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000		.000	.245	.527	.391	.046	.815
I3	Pearson Correlation	.070	.009	-.018	.031	-.035	-.103*	-.064	.450**	.447**	.453**	.458**	.402**	.536**	.266**	.633**	1	-.043	.068	-.007	.134**	.177**
	Sig. (2-tailed)	.165	.853	.721	.543	.482	.040	.201	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000		.389	.173	.882	.007	.000
Under	Pearson Correlation	-.004	.042	.052	.395**	-.062	.070	.140**	.020	.025	-.020	.058	.008	.035	-.095	-.058	-.043	1	.061	.178**	.063	.082
	Sig. (2-tailed)	.934	.397	.296	.000	.217	.160	.005	.687	.613	.687	.250	.868	.481	.059	.245	.389		.220	.000	.210	.100
insurance	Pearson Correlation	-.103*	.087	.044	.221**	-.072	-.135**	-.005	.036	.040	.035	.069	.031	.031	.096	.032	.068	.061	1	-.124*	.033	.139**

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เข้าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

		Gender	Age	Income	Obtain	drink over limit	speed limit	wearing helmet	W3	L3	R3	T3	A3	O3	C3	LG3	I3	Under	insurance	Checked	Experienced	license
	Sig. (2-tailed)	.039	.083	.384	.000	.148	.007	.921	.476	.420	.490	.171	.535	.535	.055	.527	.173	.220		.013	.511	.005
Checked	Pearson	-.047	.023	-.033	.141**	.023	.038	.093	.014	.010	.031	.039	.026	.009	-.045	-.043	-.007	.178**	-.124*	1	-.004	.216**
	Correlation																					
	Sig. (2-tailed)	.348	.642	.507	.005	.646	.452	.062	.782	.836	.535	.437	.609	.857	.367	.391	.882	.000	.013		.941	.000
Experienced	Pearson	-.049	.022	.037	.083	.058	.071	-.042	-.006	.079	.049	.120*	.163**	.078	.047	.100*	.134**	.063	.033	-.004	1	.107*
	Correlation																					
	Sig. (2-tailed)	.333	.667	.459	.096	.248	.159	.400	.904	.117	.333	.016	.001	.119	.354	.046	.007	.210	.511	.941		.033
license	Pearson	-.101*	.156**	.120*	.184**	-.039	-.023	.008	-.028	.020	.049	.045	-.006	-.014	.091	-.012	.177**	.082	.139**	.216**	.107*	1
	Correlation																					
	Sig. (2-tailed)	.044	.002	.016	.000	.433	.643	.872	.570	.694	.325	.365	.910	.786	.068	.815	.000	.100	.005	.000	.033	
	N	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400	400

การยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

นอกจากนี้ในการวิเคราะห์สมการโครงสร้าง (Structural Equation Modeling : SEM) ต้องทำการตรวจสอบความเหมาะสมของเมทริกซ์สหสัมพันธ์ในภาพรวม โดยดูจากค่า KMO > 0.5 และค่า Bartlett Test of Sphericity ซึ่งจะต้องมีนัยสำคัญทางสถิติ (Sig.) เท่ากับ 0.000 จากตารางพบว่าข้อมูลตัวแปรชุดนี้เหมาะสมที่จะทำการวิเคราะห์หองค์ประกอบ

KMO and Bartlett's Test

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		.908
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	9177.184
	df	780
	Sig.	.000

อีกทั้งค่าความน่าเชื่อถือของตัวแปรในการวิเคราะห์ควรมีค่าความน่าเชื่อถือมากกว่า 0.6 ขึ้นไป จากผลลัพธ์ของการวิเคราะห์พบว่าแบบจำลองทั้ง 4 แบบจำลองมีค่าความน่าเชื่อถือของตัวแปรมากกว่า 0.6 ทั้งสิ้น ดังนั้นตัวแปรดังกล่าวจึงมีความเหมาะสมในการวิเคราะห์สมการโครงสร้าง (Structural Equation Modeling : SEM)

ค่าความน่าเชื่อถือของแบบจำลองที่ 1: ลักษณะทางสังคมเศรษฐกิจส่งผลต่อการเตรียมความพร้อมในการท่องเที่ยวและพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่า

Reliability Statistics		
Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.684	.660	11

ค่าความน่าเชื่อถือของแบบจำลองที่ 2: ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมเสี่ยงส่งผลต่อการเตรียมความพร้อมและพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่

Reliability Statistics		
Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.676	.661	9

ค่าความน่าเชื่อถือของแบบจำลองที่ 3: การเตรียมความพร้อมในการท่องเที่ยวส่งผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์เช่าของนักท่องเที่ยว

Reliability Statistics		
Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.667	.649	8

ค่าความน่าเชื่อถือของแบบจำลองที่ 4: ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกมาตรการในการลดความปลอดภัยทางถนน

Reliability Statistics		
Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.889	.849	10

บรรณานุกรม

- กรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2558). อำนาจหน้าที่. จาก
https://www.opdc.go.th/org.php?url=org1_1_view&g=D&id=113
- กรมควบคุมโรค. (2558). วิสัยทัศน์และพันธกิจ. จาก <http://www.ddc.moph.go.th/index.php>
- กรมทางหลวงชนบท. (2556). แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2555-2559. จาก
<http://planning.doh.go.th/sites/default/files/L1.pdf>
- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2555). โครงสร้างของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 1 พ.ศ.
 2548 – 2551. จาก
http://pknow.edupol.org/Course/C3/Kampolice_group/subj_traffic/tf1/doc/030101-01.pdf
- กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2555). โครงสร้างของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 2 พ.ศ.
 2552 – 2555.
- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2560). สถานการณ์การท่องเที่ยวในประเทศ ปี 2560. จาก
https://www.mots.go.th/more_news.php?cid=414&filename=index
- กระทรวงคมนาคม. (2559). แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2559. จาก
http://www.mot.go.th/file_upload/2559/mot_strategic2559.pdf
- กระทรวงคมนาคม. (2559). แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 - 2564. จาก
http://www.mot.go.th/file_upload/2560/mot_strategy2560-2564.pdf
- กระทรวงมหาดไทย. (2559). หน้าที่และความรับผิดชอบของกระทรวงมหาดไทย. จาก
http://www.moi.go.th/portal/page?_pageid=814,10666&_dad=portal&_schema=PORTAL
- กระทรวงสาธารณสุข. (2556). แผนยุทธศาสตร์กระทรวงสาธารณสุขปีงบประมาณ พ.ศ. 2556. จาก
http://wops.moph.go.th/ops/oic/data/20180315154733_1_.pdf
- กริช แรงสูงเนิน. (2554). *การวิเคราะห์ปัจจัยด้วย SPSS และ AMOS เพื่อการวิจัย*. ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ: ซีเอ็ด
 ยูเคชั่น.
- กฤษณ์ เจ็ดวรรณและศุภชัย หอวิมานพร. (2554). ลักษณะการชนและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุของรถ
 โดยสารประจำทางขนาดใหญ่ระหว่างจังหวัดประเพณีรุนแรง. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร: ม.
 ป.ท.
- กาญจนา ทองทั่วและคณะ. (2555). กระบวนการสร้างความปลอดภัยทางถนนของนักศึกษาและชุมชนรอบ
 มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ระยะที่ 1. รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์, กรุงเทพฯ: ศูนย์วิชาการความ ปลอดภัยทาง
 ถนน และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ.
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. (2546). *การท่องเที่ยวและการต้อนรับนักท่องเที่ยว*. กรุงเทพฯ : ไทย ยูเนี่ยน กราฟ
 ฟิกส์.

- การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. (2556). แผนยุทธศาสตร์การดำเนินงานของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย. จาก http://www.exat.co.th/index.php/th_TH/page/details/9
- การประเมินความปลอดภัยทางถนนในเชิงกฎหมายและเชิงสถาบัน. (2551). การประเมินความปลอดภัยทางถนนในเชิงกฎหมายและเชิงสถาบันประเทศไทย. จาก <http://www.searo.who.int/thailand/areas/rs-legal-thai.pdf?ua=1>
- คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ. (2553). นิยามอุบัติเหตุ. จาก http://www.disaster.go.th/th/cdetail-89-parties_network-101-1/
- จิรพัฒน์ โชติไกร. (2531). *วิศวกรรมการทาง*. กรุงเทพฯ : พิสิกส์เซ็นเตอร์ การพิมพ์.
- จุมพล หนิมพานิช. (2547). *การวิเคราะห์นโยบาย: ขอบข่าย แนวคิด ทฤษฎี และกรณีตัวอย่าง*. นนทบุรี: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- เฉลิมชัย ชัยกิตติภรณ์ และชัยยะ พงษ์พานิช. (2533). ความปลอดภัยในการทำงาน: ในเอกสารการสอนชุด ชีวอนามัย. (พิมพ์ครั้งที่ 6). นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- ชวัลนุช อุทยาน. (2551). พฤติกรรมนักท่องเที่ยว. จาก <http://touristbehaviour.wordpress.com/1/>
- ณรงค์ ณ เชียงใหม่. (2525). *อาชีพสิ่งแวดล้อมและเทคนิคการจัดการความปลอดภัย*. หาดใหญ่: สิ่งพิมพ์มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
- ทวีศักดิ์ ตะกระโทก. (2554). โครงการพัฒนาศักยภาพด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อขับเคลื่อนทศวรรษ ความปลอดภัยทางถนนตามกรอบองค์การสหประชาชาติ. รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์. กรุงเทพฯ: ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน.
- ทวีศักดิ์ ตะกระโทก และคณะ. (2556). การศึกษาเพื่อทบทวนความรู้เกี่ยวกับสถานการณ์งานวิจัยด้านอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย. จาก http://www.roadsafetythai.org/uploads/userfiles/ACC_50006.pdf
- ทวีศักดิ์ ตะกระโทก และคณะ. (2556). ความปลอดภัยในการเดินทางของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติในประเทศไทย. จาก http://web.eng.nu.ac.th/eng2012/eFiles/5/file-2013_10_21_11_04_56.pdf
- บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ. (2555). สถิตินักท่องเที่ยวและค่าใช้จ่ายชดเชยแก่นักท่องเที่ยวที่ได้รับบาดเจ็บ. จาก <http://www.rvp.co.th/main.asp>
- ปกรณ์ ปรียากร. (2543). *การวางแผนกลยุทธ์: แนวคิดและแนวทางเชิงประยุกต์*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์เสมาธรรม.
- พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน. (2525). นิยามอุบัติเหตุ. จาก <http://www.ipesp.ac.th/learning/supitcha/html/B1-1-1.html>
- ไพฑูรย์ พงศบุตร และวิลาสวงศ์ พงศบุตร. (2542). *คู่มือการอบรมมัคคุเทศก์*. กรุงเทพฯ: ศูนย์การศึกษาต่อเนื่องแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ภาวิณี เอี่ยมตระกูล. (2556). การยกระดับความปลอดภัยในการท่องเที่ยวของชาวต่างชาติตามมาตรฐานสากลด้วยการศึกษาด้านพฤติกรรมและความพึงพอใจ (โครงการย่อยที่ 2). จาก http://beyond.library.tu.ac.th/cdm/ref/collection/trf_or_th/id/29701

- มูลนิธิเอฟไอเอ. (2554). ชีวิตปลอดภัย เอกสารทางเทคนิคเพื่อความปลอดภัยทางถนน. จาก <http://www.fiafoundation.org/>
- วิเชียร มุริจันทร์. (2540). พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานคร. (วิทยานิพนธ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ภาควิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา, บัณฑิตวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย).
- ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (TARC). (2007). โครงการศึกษาแนวทางการวิจัยด้านความปลอดภัยของรถจักรยานยนต์. จาก <http://www.tarc.or.th/research/56#.Wyh1xPZuLIU>
- ศูนย์อำนวยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน. (2559). สถิติจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกในรายจังหวัดของประเทศไทย ช่วงเทศกาล. จาก http://www.disaster.go.th/th/cdetail-8094-mission_managers-119-7/ศปถ.เตรียมพร้อมลดอุบัติเหตุทางถนน+สร้างความปลอดภัยในการเดินทางช่วงเทศกาลปีใหม่+2560
- สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ. (2556). ข้อมูลสถิติจำนวนผู้บาดเจ็บของนักท่องเที่ยวต่างชาติ. จาก https://www.niems.go.th/th/Upload/File/255606101545154125_nZLqfOMZkjyP2nB4.pdf
- สนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจร (สอจร.). (2557). แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในระดับจังหวัด. จาก <http://www.rswgsthai.com/knowledge.php>
- สัญญา เคนาภูมิ. (2559). การนำแผนไปสู่การปฏิบัติ: กระบวนการ และการบริหาร. วารสารสาระคาม ปีที่ 8 (ฉบับที่ 1), เลขหน้า 85-108. จาก http://www.kmutt.ac.th/jif/public_html/article_detail.php?ArticleID=200215
- สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง. (2560). จำนวนการเปลี่ยนแปลงและรายได้ของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางมาประเทศไทย ปี 2550 - 2556. จาก https://www.mots.go.th/more_news.php?cid=414&filename=index
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2556). แผนปฏิบัติราชการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2556. จาก <http://www.royalthaipolice.go.th/downloads/plan60.pdf>
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2559). ภาพรวมของสถิติทางการ รายสาขา ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2559. จาก <http://monitor.smp.nso.go.th/report/stat/pu/osoverview/detail?dmt=1&Mode=1&Year=2559&DepartmentId=76>
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2559). สถิติคดีจราจร. จาก <http://pitc.police.go.th/2014/>
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.). (2560). แผนปฏิบัติการป้องกันอุบัติเหตุและอำนวยความสะดวกช่วงเทศกาล. จาก <http://www.otp.go.th/index.php/post/view?id=1678>
- สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข. (2558). รายงานประจำปี 2558. จาก <http://www.thaincd.com/document/file/download/paper-manual/Annual-report-2015.pdf>
- สำนักงานมาตรฐานอุตสาหกรรม. (2542). มาตรฐานระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย: มอก. 18001: 2542.

สำนักงานสถิติจังหวัดเชียงใหม่. (2560). จำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ พ.ศ. 2559. จาก

<http://chiangmai.nso.go.th/>

สำนักนายกรัฐมนตรี. (2554). ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554.

จาก http://www.paoordonchai.go.th/system_files/30f3353428f555859c8e9da8.pdf

สำนักปลัดกระทรวงสาธารณสุข. (2558). สถิติสาธารณสุข. จาก http://bps.moph.go.th/new_bps/สถิติ

สาธารณสุข

สุวิมล ติรกันันท์. (2555). *การวิเคราะห์ตัวแปรพหุในงานวิจัยทางสังคมศาสตร์*. (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: โรง

พิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

องค์การอนามัยโลก (WHO). (2558). กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนระดับโลก. จาก

http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/GSRRS2015_Summary_Thai.pdf

องค์การอนามัยโลก (WHO). (2558). นิยามของอุบัติเหตุ. จาก

http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/GSRRS2015_Summary_Thai.pdf

องค์การอนามัยโลก (WHO). (2558). รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2558. จาก

http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/GSRRS2015_Summary_Thai.pdf

องค์การอนามัยโลก. (2559). จำนวนผู้เสียชีวิตในอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากร 100,000 คน ต่อปี. จาก

http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/SaveLIVES_A_Road_Safety_Technical_Package_Thai.pdf?ua=1

องค์การอนามัยโลก. (2559). สัดส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนแบ่งตามประเภทของยานพาหนะในการขับขี่ในแต่ละทวีปทั่วโลก. จาก

http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/SaveLIVES_A_Road_Safety_Technical_Package_Thai.pdf?ua=1

อานนท์ สีดาเพ็ง. (2558). พฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพของนักศึกษามหาวิทยาลัย (Health Promoting Behaviors of University Students), *วารสารศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยแม่โจ้*, 2556 (ฉบับที่ 1)

ATC. (2010). Australian Transport Council: National Road Safety Action Plan, 2009 and 2010.

Retrieve from

https://infrastructure.gov.au/roads/safety/publications/2008/actionplan_0910.aspx

Australian Gov. (2017). Australian Road Deaths Database; Australian Bureau of Statistics. Retrieve

from https://bitre.gov.au/statistics/safety/fatal_road_crash_database.aspx

Barss P., Smith G., Baker S. & Mohan D. (1998). *Injury Prevention: An International Perspective*. New York: Oxford University Press.

- CARRS-Q. (2012). National Road Safety Partnership Program. Retrieve from [https://www.ntc.gov.au/Media/Reports/\(AEECD1D2-06C6-B9F2-8AF6-53244CDA50D4\).pdf](https://www.ntc.gov.au/Media/Reports/(AEECD1D2-06C6-B9F2-8AF6-53244CDA50D4).pdf)
- City of Edmonton. (2014). *Accident Research Institute*. Retrieve from https://www.edmonton.ca/city_government/facts_figures/municipal-census-results.aspx
- CU-IGRSS. (2017). Clemson University Institute for Global Road Safety and Security. Retrieve from <https://www.clemson.edu/centers-institutes/cu-igrss/>
- EC (European Commission). (2007). INDICATIVE MULTI-ANNUAL EVALUATION PROGRAMME 2007-2013. Retrieve from http://ec.europa.eu/europeaid/how/evaluation/work_programme/documents/strategy_2007_2013_en.pdf
- ETSC. (2010). 3rd Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report. Retrieve from <https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC-PIN-Annual-Report-2009.pdf>
- FIA Foundation. (2017). *Bad Trip: International tourism and road death in developing world*. Retrieve from <http://www.roadsafetythai.org/node/21>
- Gloss, M.G. Wardle. (1984). *Introduction to safety engineering*, Wiley, New York.
- ITF. (2016). Green and Inclusive Transport. Retrieve from <http://www.slocat.net/event/1627>
- ITF. (2016). Green and Inclusive Transport. Retrieve from <https://2016.itf-oecd.org/>
- Kline, R. B. (2005). *Principles and Practice of Structural Equation Modeling (2nd ed.)*. New York: Guilford.
- Kobayakawa S. (2017). Road Accidents and Awareness raising through Public Participatory Approach in Japan. *ATRANS (Symposium) annual conference*.
- Mooren L. (2017). Safety Management for Heavy Vehicle Transport Operations. Retrieve from <https://www.researchgate.net/project/Safety-Management-for-Heavy-Vehicle-Transport-Operations>
- Oguchi. T. (2016). Achieving safe road traffic - the experience in Japan. *IATSS Research*, March 2016, (Volume 39), Pages 110-116. Retrieve from <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0386111216000042>
- Oxford Dictionary. (2015). Safety. Retrieve from <https://en.oxforddictionaries.com/definition/safety>
- Peden, M, Scurfield, R, Sleet, D. (eds). *World Report on Road Traffic Injury Prevention*. Geneva, Switzerland: World Health Organization; 2004.
- PIARC. (2015). Safe System Approach. จาก <https://roadsafety.piarc.org/en>

- PSNI. (2003). Road Traffic Collision Statistics Annual Report. Retrieve from <https://www.psni.police.uk/inside-psni/Statistics/road-traffic-collision-statistics/road-traffic-collision-statistics-archive/>
- Retting R.A., Ferguson S.A. and Hakkert A.S. (2003). Effects of red light cameras on violations and crashes: A review of the international literature. *Traffic Injury Prevention*, (4), Page 17-23.
- Sabey BE. and Taylor H. (1980). *The know risks we run: the highway*, Page 24. Retrieve from <https://trl.co.uk/reports/SR567>
- Symmons, M.A., Haworth, N. & Johnston, I. (2004). Rural road safety: Overview of crash statistics. (Report No. 212). Melbourne, Australia: Monash University Accident Research Centre.
- WEF (World Economic Forum). (2015). Index Results: The Travel & Tourism Competitiveness Index Ranking 2015. Retrieve from <http://reports.weforum.org/travel-and-tourism-competitiveness-report-2015/index-results-the-travel-tourism-competitiveness-index-ranking-2015/>
- Wegman F. and Aarts L. (2006). *Advancing Sustainable Safety*. SWOV Institute for Road Safety Research. Retrieve from <https://library.swov.nl/action/front/fulltext?id=328409>
- Wetteland T. and Lundebye S. (1997). "Third African Road Safety Congress", Pretoria, South Africa, April 14th - 17th\ World Bank Washinton D.C., USA.
- WHO. (2004). World report on road traffic injury prevention. Retrieve from <http://whqlibdoc.who.int/publications/2004/9241562609.pdf>
- WHO. (2013). Global Status Report on Road Safety 2013. Retrieve from www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/
- WHO. (2015). Global Status Report on Road Safety 2015. Retrieve from http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/
- WHO. (2016). Global plan for decade of action for road safety 2011-2020. Retrieve from www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/en/
- WTO. (2017). UNWTO Annual Report 2017. Retrieve from <http://www2.unwto.org/publication/unwto-annual-report-2017>