

# 6

## รูปแบบการจัดการอุบัติเหตุอย่างมีส่วนร่วมที่เกิดขึ้น นักท่องเที่ยวและคนในชุมชนเกาะยอ อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา

Model for Participating Management of Accidents to the  
Tourists and Residents in KohYor Community, Mueang  
District Songkhla Province

จำเนียร ชุณหโสภาค วุฒิชัย อินทร์แก้ว สมพล ทุงหว่า รุ่งรัตนา เจริญจิตต์  
และ เสาวนีย์ สมันต์ตรีพร

Jumnian Junhasobhaga Wuttichai Inkaew Sompon Thungwha  
Roongrattana jaroenjitt and Saowanee Samantreeporn





## รูปแบบการจัดการอุบัติเหตุอย่างมีส่วนร่วมที่เกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยว และคนในชุมชนเกาะยอ อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา

Model for Participating Management of Accidents to the Tourists and Residents in KohYor Community, Mueang District Songkhla Province

จำเนียร ชุณหโสภาค<sup>1</sup> วุฒิชัย อินทร์แก้ว<sup>2</sup> สมพล พุงหว่า<sup>3</sup> รุ่งรัตนา เจริญจิตต์<sup>4</sup>  
และ เสาวนีย์ สมันต์ตรีพร<sup>5</sup>

Jumnian Junhasobhaga Wuttichai Inkaew Sompon Thungwha  
Roongrattana jaroenjitt and Saowanee Samantreeporn

<sup>1</sup>บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง กรุงเทพฯ 10240 ประเทศไทย

Faculty of Graduate Studies, Ramkhamhaeng University, Bangkok 10240,  
Thailand e-mail : nian\_j@yahoo.com

<sup>2</sup>คณะวิทยาลัยการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา จังหวัดสงขลา 90000 ประเทศไทย

Faculty of Management Sciences, Songkhla Rajabhat University, Songkhla  
90000, Thailand e-mail : wuttichai.in@skru.ac.th

<sup>3</sup>คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง จังหวัดกรุงเทพฯ 10240 ประเทศไทย

Faculty Of Business Administration, Ramkhamhaeng University, Bangkok  
10240, Thailand e-mail : thungwhan@gmail.com

<sup>4</sup>นักวิชาการอิสระ มหาวิทยาลัยรามคำแหง จังหวัดกรุงเทพฯ 10240 ประเทศไทย

Independent Scholar, Ramkhamhaeng University, Bangkok 10240, Thailand  
e-mail : roongrattana09@hotmail.com

<sup>5</sup>บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเอเชียอาคเนย์ จังหวัดกรุงเทพฯ 10160 ประเทศไทย

Graduate School, Souteast Asia University, Bangkok 10160, Thailand  
e-mail : film.phd5@gmail.com

*Received : May 27, 2021 Revised : August 24, 2021 Accepted : September 6, 2021*

### บทคัดย่อ

การวิจัยในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาสถานการณ์อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยวและคนในพื้นที่เกาะยอ เพื่อสร้างและประเมินรูปแบบการจัดการอุบัติเหตุโดยการมีส่วนร่วมของคนในพื้นที่เกาะยอ วิธิดำเนินการวิจัย แบ่งเป็น 3 ขั้นตอน ขั้นตอนที่ 1 เป็นการเก็บข้อมูลภาครัฐ/เอกชน/ประชาชน และนักท่องเที่ยวด้วยแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ ขั้นตอนที่ 2 เก็บข้อมูลโดยการ

จัดประชุมสนทนากลุ่ม และ ขั้นตอนที่ 3 เก็บข้อมูลโดยการจัดเสวนาเพื่อประเมินรูปแบบการจัดการอุบัติเหตุ

ผลการศึกษา 1) สถานการณ์การจัดการอุบัติเหตุในพื้นที่เกาะยอ พบว่า กลุ่มภาคีภาครัฐ/เอกชน/ประชาชนและนักท่องเที่ยวเห็นด้วยกับมาตรการในการป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุทั้งทางบก ทางน้ำ และการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ในด้านการดำเนินการตามมาตรการช่วยเหลือผู้ประสบภัย โดยมีข้อปฏิบัติ/คำแนะนำในการดำเนินการเมื่อเกิดอุบัติเหตุมีการติดตั้งป้ายแสดงข้อห้ามและข้อปฏิบัติสำหรับนักท่องเที่ยวและมีการใช้มาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ขณะเดียวกันไม่แน่ใจกับการบังคับใช้มาตรการด้านความปลอดภัย ที่ว่ามีศูนย์ประสานงานช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางน้ำมีเจ้าหน้าที่ให้ความช่วยเหลือ 24 ชั่วโมง มีเจ้าหน้าที่ประจำจุดเสี่ยง และไม่แน่ใจระบบเตือนภัยที่มีมาตรฐานและมีความพร้อมในการใช้งาน โดยให้ข้อเสนอว่าควรจัดทำแผนป้องกันและแนวปฏิบัติในการจัดการอุบัติเหตุที่มีความชัดเจนเพื่อสามารถนำไปสู่การปฏิบัติได้จริง 2) การสร้างรูปแบบการจัดการอุบัติเหตุโดยได้จัดทำเป็น “ร่างรูปแบบการจัดการอุบัติเหตุทางบก ทางน้ำ และการแพร่ระบาดของโควิด-19” ซึ่งได้แบ่งการจัดการอุบัติเหตุเป็น 2 ส่วน ส่วนที่ 1 เป็นการจัดการอุบัติเหตุทางบก ทางน้ำ ส่วนที่ 2 เป็นการจัดการอุบัติเหตุที่เกิดจากการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ทั้งสองส่วนได้ดำเนินการใน 3 ขั้นตอน ประกอบด้วยขั้นตอน ก่อนเกิดเหตุ ระหว่างเกิดเหตุ และหลังเกิดเหตุ และ 3) การประเมินรูปแบบการจัดการอุบัติเหตุในประเด็นต่างๆ ที่สร้างขึ้น โดยเพิ่มเติมในเรื่องการกำหนดบทบาทหน้าที่ของภาคีภาครัฐ/เอกชน/ประชาชนในการขับเคลื่อนการจัดการอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพ

**คำสำคัญ :** รูปแบบการจัดการ; อุบัติเหตุ; การมีส่วนร่วม

## Abstract

This research has the objectives to study accident situation occurred to tourist and residents in KohYor and to establish and evaluate the model for participating management of the accidents. The research has been divided into three steps namely; step 1,



collecting data from government agencies, private agencies, community residents and tourists by questionnaires and interview forms , step 2, collecting the data by focus group discussions and step 3, collecting data from the meeting to evaluate the model for accidents management.

The research result revealed that; 1) the accident management situation in KohYor area indicated that the government, private, community members and tourists agreed with the measures to protect and reduce the accidents and the spread of COVID-19. As regard to the measure for assisting accident victims, the direction signs has been installed, measures, instructions for accident solving and do and don't measures have been displayed to tourists and the measures for protection of COVID-19 has been taken. At the same time the result is unclear about the safety measures whether there is a coordinating center for assisting the water way accident victims, 24 hours assisting personnel, an officer positioning at risky points and uncertainty about the standard and readiness of the warning systems. For these reasons, the precise protection plan and procedures for accident management should be deployed for the effective implementation. 2) The Establishment of the Model for the Management of Accidents by designing the "Draft Accident Management for Land and Waterway and Spread of COVID-19" which is divided into 2 parts. The first part deals with the accident management for land and waterway. The second part deals with the accident management for COVID-19. Both parts are divided into three steps, pre, during and post-accidents. 3) Evaluating the Model for the Management of Accidents in each issue by adding the role and

responsibility assignment to the government, private and community members to drive the accident management effectively.

**Keywords :** Management Model; Accidents; Participation

## บทนำ

ความสำคัญในความปลอดภัยของนักท่องเที่ยว (Safety and Security) ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา นายพิพัฒน์ รัชกิจประการ ได้ให้ความสำคัญและจัดเป็นนโยบายหลักในการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย เพื่อสร้างความมั่นใจแก่นักท่องเที่ยว และในความเห็นที่สอดคล้องกันของปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา นายโชติ ตราชู ได้ให้ความสำคัญในเรื่องนี้เช่นกัน โดยได้ขีดคำพูดไว้ “ถึงเวลาแล้วที่เมืองไทยต้องปลอดภัยสำหรับนักท่องเที่ยวอย่างแท้จริง (สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2562)

องค์การการท่องเที่ยวแห่งสหประชาชาติ (UN WTO) พ.ศ. 2562 ได้แบ่งวิกฤตการณ์ด้านการท่องเที่ยวออกเป็น 5 ประเภท (1) ด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงเหตุการณ์ทางธรณีวิทยา และสภาพจากอากาศที่รุนแรง และสถานการณ์ที่เกิดจากมนุษย์ (2) ด้านสังคมและการเมือง รวมถึงการจลาจล อาชญากรรม การก่อการร้าย การละเมิดสิทธิมนุษยชน การรัฐประหารภายในประเทศ การประท้วงเลือกตั้งที่รุนแรง (3) ด้านสุขภาพ เช่น โรคระบาดที่ส่งผลกระทบต่อมนุษย์หรือสัตว์ (4) ด้านเทคโนโลยีรวมถึงอุบัติเหตุจากการเดินทาง และความล้มเหลวของระบบไอที (5) ด้านเศรษฐกิจ เช่น ความผันผวนของค่าเงินหลักและวิกฤตการณ์ทางการเงิน

### วิกฤตการณ์อุบัติภัยที่เกิดขึ้นที่ จังหวัดสงขลา

1) อุบัติภัยจากการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 จังหวัดสงขลา วันที่ 27 พฤษภาคม 2563 เวลา 12.00 น. มีผู้ป่วย (ยืนยัน) สะสมกลุ่มทั่วไป 44 ราย กลุ่มดาวเคราะห์จากอินโดนีเซีย 19 ราย กลุ่มคนไทยจากมาเลเซีย/ซาอุฯ 2 ราย กลุ่มต่างชาติอยู่ในศูนย์กักตัว 65 ราย รวม 130 ราย เสียชีวิต 0 ราย ยังรักษาตัวในโรงพยาบาล 3 ราย และรักษาหายกลับบ้านแล้ว 127 ราย ศูนย์ปฏิบัติการภาวะฉุกเฉินทางสาธารณสุข สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสงขลา (2563)



2) สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่จังหวัดสงขลาข้อมูลสถิติ 7 วันอันตรายในช่วงเทศกาลปีใหม่ 2563 (27 ธันวาคม 2562 - 2 มกราคม 2563) เกิดอุบัติเหตุทั่วประเทศรวม 3,421 ครั้ง (ลดลงจากปี 2562 ร้อยละ 9.76) มีผู้เสียชีวิตรวม 373 ราย ผู้บาดเจ็บรวม 3,499 คน จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดโดยลำดับ คือ 1) สงขลา 116 ครั้ง 2) เชียงใหม่ 104 ครั้ง และ 3) ลำปาง 98 ครั้ง กระทรวงคมนาคม (2563 ข)

3) สถานการณ์อุบัติเหตุของพื้นที่เกาะยอ จากการสืบค้นข้อมูลเบื้องต้นทราบว่า การจัดเก็บสถิติข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นไม่ได้มีการรวบรวมไว้ในภาพรวม ซึ่งจะต้องสอบถามจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งในส่วนงานภาครัฐและภาคเอกชน ทั้งนี้ จึงได้สัมภาษณ์เพิ่มเติมจากผู้เกี่ยวข้องในพื้นที่ พบว่า จำนวนอุบัติเหตุทางบกจะมีบ้างแต่ไม่มากนัก ซึ่งจุดเกิดเหตุ คือ ถนนสงขลา ระโนด บริเวณทางโค้ง ของหมู่ 3 หมู่ 4 ที่เป็นจุดกัลลภรถ จะเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ในพื้นที่อื่นๆ ก็จะไม่ค่อยมีอุบัติเหตุ สำหรับอุบัติเหตุทางน้ำมีน้อยมากเนื่องจากไม่ค่อยมีการจัดการท่องเที่ยวทางเรือ ในส่วนการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 พบว่า มีการเตรียมการป้องกัน และปฏิบัติตามนโยบายภาครัฐและประชาชนในพื้นที่ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี

จากสถานการณ์ดังกล่าว ในภาพรวมนับว่าน้ำหนักของสภาพปัญหาไม่มากนัก ในงานวิจัยครั้งนี้คณะผู้วิจัยจึงมุ่งเน้นในด้านการพัฒนาเพื่อให้เกิดกระบวนการมีส่วนร่วมของผู้เกี่ยวข้องในพื้นที่ในการร่วมมือกันจัดทำรูปแบบการจัดการอุบัติเหตุ ทั้งทางบก/ทางน้ำ/การแพร่ระบาดของโควิด-19 ทั้งในช่วงก่อนการเกิดอุบัติเหตุ ช่วงระหว่างเกิดอุบัติเหตุและช่วงภายหลังการเกิดอุบัติเหตุ ด้วยมาตรการต่างๆ ที่จะสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักท่องเที่ยวและคนในพื้นที่เกาะยอว่ามีมาตรการและแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุในรูปแบบต่างๆ ไว้อย่างชัดเจนเพื่อการสร้างความมั่นใจให้กับนักท่องเที่ยว

นอกจากนี้ คณะผู้วิจัยได้เล็งเห็นความสำคัญในด้านความปลอดภัยที่ควรจะต้องมีความชัดเจนที่จะทำให้เกิดจากการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนอันเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการอุบัติเหตุ โดยการสำรวจสถานการณ์การจัดการอุบัติเหตุ เพื่อกำหนดรูปแบบรวมทั้งการประเมินเพื่อให้ได้รูปแบบที่เหมาะสมในการจัดการ

อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยวและคนในพื้นที่เกาะยอ อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา โดยให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในชุมชนมีส่วนร่วมช่วยสร้างมาตรฐานความปลอดภัยให้กับการท่องเที่ยวภายใต้บริบทชุมชนตำบลเกาะยอ

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น จึงเป็นที่มาของความสนใจในการศึกษารูปแบบการจัดการอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยวและคนในชุมชน โดยกระบวนการมีส่วนร่วมของผู้เกี่ยวข้องด้วยวิธีการและขั้นตอนต่างๆ ที่ใช้ในการวิจัย ทั้งนี้เพื่อให้ได้รูปแบบที่เหมาะสมทั้งในด้านการจัดการอุบัติเหตุทางบก การจัดการอุบัติเหตุทางน้ำ และการจัดการอุบัติเหตุที่เกิดจากการแพร่ระบาดของโควิด-19 ตลอดจนสามารถนำรูปแบบที่ได้ไปใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้อย่างเป็นรูปธรรม

### วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อศึกษาสถานการณ์การจัดการอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยว และคนในพื้นที่เกาะยอ อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา
- 2) เพื่อสร้างรูปแบบการจัดการอุบัติเหตุอย่างมีส่วนร่วมที่เกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยว และคนในพื้นที่เกาะยอ อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา
- 3) เพื่อประเมินรูปแบบการจัดการอุบัติเหตุโดยการมีส่วนร่วมของคนในพื้นที่เกาะยอ อำเภอเมืองจังหวัดสงขลา

### นิยามศัพท์เฉพาะ

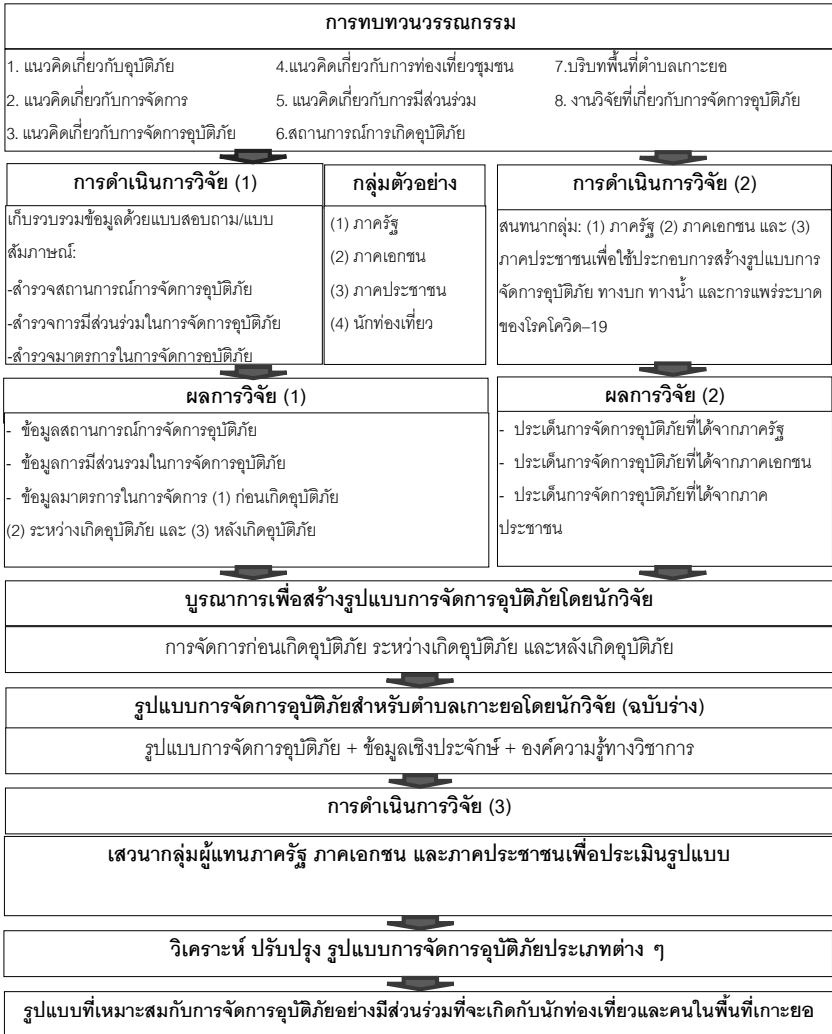
**อุบัติเหตุ** หมายถึง ภัย หรืออันตรายจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างกะทันหัน ไม่สามารถคาดการณ์ล่วงหน้าได้ไม่มีผู้ใดตั้งใจหรือทำให้เกิดขึ้น ซึ่งงานวิจัยนี้หมายถึง อุบัติเหตุทางบก อุบัติเหตุทางน้ำ และอุบัติเหตุที่เกิดจากการแพร่ระบาดของโรคโควิด 19

**สถานการณ์เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ** หมายถึง สถานการณ์ต่าง ๆ ทั้งที่เกิดจากตัวบุคคลหรือจากสภาพแวดล้อมที่เป็นปัจจัยส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น เช่น ความประมาทของบุคคล การชำรุดของอุปกรณ์เครื่องใช้ไฟฟ้า การเกิดสภาพของทัศนวิสัยที่ไม่เอื้อต่อการจราจร เป็นต้น



**การจัดการอุบัติเหตุ** หมายถึง แผนในการป้องกันและจัดการอุบัติเหตุ การดำเนินการจัดการอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น มาตรการในการจัดการอุบัติเหตุ มาตรการในการช่วยเหลือและบรรเทาความเสียหายภายหลังการเกิดอุบัติเหตุ

**กรอบการดำเนินงานวิจัย**





## การทบทวนวรรณกรรม

**แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการ** การจัดการเป็นหน้าที่ ที่เกี่ยวข้องกับการประสานงานและดูแลกิจกรรมต่าง ๆ ในการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลตามเป้าหมายขององค์กร (Robbins & Coulter, 2015) การจัดการความปลอดภัยทางการท่องเที่ยวที่ต้องอาศัยความร่วมมือของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากทุกภาคส่วน ได้แก่ ภาครัฐ ภาคเอกชน ชุมชนท้องถิ่น และนักท่องเที่ยว (Jan-chai, 2016); (Mansfeld & Pizam, 2006); (Ritchie, 2004); (Wichasin & Doungphummes, 2012) จึงต้องมีการแบ่งหน้าที่ตามความชำนาญเฉพาะด้าน มีการประสานงานที่ต้องเชื่อมโยงงานของทุกคนให้เข้ากันได้และกำกับให้ไปสู่จุดมุ่งหมายเดียวกัน

**แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการอุบัติเหตุ** อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในการจราจรทางบกนั้นมักเกิดขึ้นจากสาเหตุที่สำคัญ 4 ประการ ได้แก่ 1) บุคคล คือ พฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้รถใช้ถนน 2) สิ่งแวดล้อม 3) ยานพาหนะ คือ ยานพาหนะไม่มีมาตรฐานอาทิ ขาดความพร้อมด้านอุปกรณ์พื้นฐานในรถยนต์ อุปกรณ์ความปลอดภัยการปรับแต่งสภาพยานพาหนะการบรรทุกที่ไม่ปลอดภัย 4) ถนนโดยการจัดการอุบัติเหตุทางบกจำเป็นต้องมี คือ 1) การเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย 2) การสร้างจิตสำนึกและวัฒนธรรมความปลอดภัย 3) การเฝ้าระวังความปลอดภัยและลดปัจจัยเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน (กระทรวงมหาดไทย กรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2563) สำหรับอุบัติเหตุทางน้ำสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางน้ำ มี 2 ประการ คือ บุคคล และสภาพแวดล้อม โดยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางน้ำต้องดำเนินการโดย ด้านความปลอดภัยของตัวเรือ ด้านความปลอดภัยในการใช้ท่าเทียบเรือโดยสาร ด้านคุณสมบัติของผู้ปฏิบัติงานในเรือและผู้ประกอบการ ด้านความปลอดภัยของผู้โดยสาร ด้านการประชาสัมพันธ์ (บริษัท 168 Edycation จำกัด, ม.ป.ป.)

**แนวคิดเกี่ยวกับการท่องเที่ยวชุมชน** การท่องเที่ยวชุมชน (Community-Based Tourism) คือ การท่องเที่ยวที่คำนึงถึงความยั่งยืนของสิ่งแวดล้อม สังคม และวัฒนธรรม กำหนดทิศทางโดยชุมชน จัดการโดยชุมชน เพื่อชุมชน และชุมชน มีบทบาทเป็นเจ้าของการท่องเที่ยวตามหลักการนี้เน้นไปที่การเตรียมความพร้อม



และสร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชนในการจัดการการท่องเที่ยวพร้อมกับความพยายามในการสร้างการรับรู้และความเข้าใจในบทบาทของชุมชนท้องถิ่นต่อการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ ซึ่งถือเป็นรูปแบบการจัดการท่องเที่ยวโดยชุมชนแบบเครือข่ายความร่วมมือ (Network) (พจนานุกรม, 2546)

**แนวคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วม** การมีส่วนร่วม หมายถึง การเปิดโอกาสให้ประชาชนในรูปของบุคคล ชุมชน ชมรม สมาคม หน่วยงานทั้งภาครัฐ ภาคธุรกิจ เอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่ง เพื่อให้เกิดการพัฒนาตนเอง สังคมโดยส่วนรวมด้วยความสมัครใจ โดยไม่เป็นผู้รับประโยชน์เพียงฝ่ายเดียว (เอกชัย กี่สุขพันธ์, 2538) การมีส่วนร่วมแบ่งได้เป็น 4 ขั้นตอน คือ 1) การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ (Decision Making) ประกอบด้วย 3 ขั้นตอน คือ ริเริ่ม ตัดสินใจ และปฏิบัติการ 2) การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติการ (Implementation) ประกอบด้วย การสนับสนุนด้านทรัพยากร การบริหาร และประสานความร่วมมือ 3) การมีส่วนร่วมในผลประโยชน์ (Benefits) และ 4) การมีส่วนร่วมในการประเมินผล (Evaluation) (Cohen and Uphoff, 1980)

### มาตรการด้านความปลอดภัย

#### 1) มาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยทางน้ำ

อุบัติเหตุทางน้ำที่เกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยวและส่งผลให้นักท่องเที่ยวได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตมากเป็นอันดับหนึ่ง คือ การจมน้ำ ส่วนสาเหตุอื่น เช่น เรือล่ม เรือชนนักท่องเที่ยวกัน ซึ่งกองมาตรฐานและกำกับความปลอดภัยนักท่องเที่ยว ได้มีมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยทางน้ำ ดังนี้ (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2560 : 3-4) (1) การจัดทำคู่มือการฝึกอบรมอาสาสมัครช่วยเหลือนักท่องเที่ยวทางทะเล (2) การจัดกิจกรรมการฝึกอบรมอาสาสมัครช่วยเหลือนักท่องเที่ยวทางทะเล (3) การจัดกิจกรรมเพื่อสร้างเครือข่ายอาสาสมัครช่วยเหลือนักท่องเที่ยวทางทะเลแห่งประเทศไทย ความปลอดภัยในการเดินทางทางน้ำ (สถาบันการแพทย์ฉุกเฉิน, 2557 : 31-32) (4) การสวมเสื้อชูชีพที่เหมาะสมกับขนาดน้ำหนักของตัวเองทุกครั้งเดินทางทางน้ำ (5) ไม่ควรใส่เสื้อผ้าที่หนา หนักหรืออ้วนน้ำ เช่น กางเกงยีนส์ เสื้อผ้าขนาดหนา (6) มองหาอุปกรณ์สำหรับช่วยชีวิตไว้เสมอเพื่อใช้เมื่อเกิดเหตุการณ์

## 2) มาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน

อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยวและส่งผลให้นักท่องเที่ยวได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตมากเป็นอันดับหนึ่ง คือ อุบัติเหตุจากรถยนต์และรถจักรยานยนต์เช่า มีสาเหตุมาจากนักท่องเที่ยวไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย เช่น ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมใส่หมวกซึ่งกองมาตราชฐานและกำกับความปลอดภัยนักท่องเที่ยวได้มีมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2560 : 5) การบริหารจัดการเมื่อเกิดภาวะวิกฤต แสดงถึงขั้นตอนการบริหารจัดการเมื่อเกิดภาวะวิกฤตเริ่มจากช่วงก่อนเกิดเหตุ จะดำเนินการโดยสร้างเครือข่ายทั้งภาครัฐและภาคเอกชนเพื่อแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์ ให้ความช่วยเหลือสนับสนุนซึ่งกันและกันเมื่อถึงช่วงขณะเกิดเหตุจะมีการระดมเครือข่ายประชุมวางแผนเพื่อจัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกนักท่องเที่ยวเฉพาะกิจมีการแบ่งกลุ่มในศูนย์อำนวยความสะดวกนักท่องเที่ยวเฉพาะกิจ

ปิ่นฤทัย คงทอง และ วีรยา มีสวัสดิกุล (2562) เสนอแนวทางการจัดการความปลอดภัยทางการท่องเที่ยวของอำเภอหัวหินจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ในฐานะจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติว่าแนวทางการจัดการความปลอดภัยทางการท่องเที่ยวต้องเกิดจากความร่วมมือที่เข้มแข็งของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากทุกภาคส่วน ได้แก่ ภาครัฐ ภาคเอกชน ชุมชนท้องถิ่นและนักท่องเที่ยว โดยภาครัฐ มีหน้าที่ ดังนี้ (1) บังคับใช้กฎหมายและกำหนดบทลงโทษแก่ผู้ที่กระทำผิดอย่างจริงจัง (2) พัฒนาระบบความปลอดภัยและสุขอนามัยในแหล่งท่องเที่ยว (3) ประสานงานและความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน (4) พัฒนาคน (5) จัดทำคู่มือสำหรับนักท่องเที่ยว (6) พัฒนาคุณภาพของระบบคมนาคมขนส่ง (7) พัฒนากลไกและช่องทางการรับแจ้งเหตุ (8) พัฒนาระบบการทำงานของภาครัฐ และ (9) แก้ปัญหาการหลอกลวงและเอาเปรียบนักท่องเที่ยว

ภาคเอกชน มีหน้าที่ ดังนี้ (1) ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด (2) ประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐ (3) ปรับปรุงคุณภาพมาตรฐานของสถานที่ท่องเที่ยวและสถานประกอบการ (4) พัฒนาคุณภาพของบุคลากร (5) สอดส่องดูแลรักษาความปลอดภัย (6) มีจิตสำนึกที่ดีต่อการท่องเที่ยว



ชุมชน มีหน้าที่ ดังนี้ (1) ช่วยเฝ้าระวังความเสี่ยงภัยต่าง ๆ (2) แจ้งรายงาน ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องให้กับเจ้าหน้าที่รัฐที่รับผิดชอบ (3) ให้ความช่วยเหลือ นักท่องเที่ยวเมื่อประสบภัย

นักท่องเที่ยว มีหน้าที่ ดังนี้ (1) ตระหนักถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้น (2) ศึกษา ข้อมูลเกี่ยวกับจุดหมายปลายทางที่จะเดินทางไปเยือน

มีขมิมา อุดมศิลป์ และ นรินทร์ สังข์รักษา (2559) ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง การจัดการความปลอดภัยด้านการเดินทางท่องเที่ยวทางบกด้วยรถยนต์และรถ สาธารณะในภูมิภาคตะวันตก : ข้อเสนอเชิงยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวสู่ประชาคม อาเซียน ผลการศึกษาพบว่า ประเด็นยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวสู่ประชาคมอาเซียน ควรประกอบไปด้วย ยุทธศาสตร์ที่ 1 มาตรการการจัดการความปลอดภัยในการ เดินทางท่องเที่ยวด้านคน ยุทธศาสตร์ที่ 2 มาตรการการจัดการความปลอดภัย ด้านถนนและโครงสร้าง ยุทธศาสตร์ที่ 3 การจัดการความปลอดภัยในการเดินทาง ท่องเที่ยวด้านยานพาหนะ และยุทธศาสตร์ที่ 4 การจัดการทางด้านสิ่งแวดล้อม เทคโนโลยีและกฎหมาย โดยยุทธศาสตร์ที่ 1 มีกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้อง คือ การจัดการ ส่งเสริมเกณฑ์มาตรฐานในหน่วยงานภาครัฐมีแนวทางดำเนินการให้การสนับสนุน การดำเนินการการฝึกอบรมทักษะการช่วยเหลือและการปฐมพยาบาลแก่เจ้าหน้าที่ กู้ภัยเจ้าหน้าที่อาสาสมัครต่าง ๆ มีการปรับปรุงระบบการรับแจ้งเหตุและการเรียกรถกู้ชีพอุบัติเหตุฉุกเฉิน มีการปรับปรุงการประสานงานของหน่วยงานต่าง ๆ ที่ ทำงานด้านการให้ความช่วยเหลือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีสาธารณภัยหรือ อุบัติเหตุขนาดใหญ่ มีการจัดเตรียมยานพาหนะและอุปกรณ์ช่วยชีวิตเบื้องต้นที่ เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงต่อการให้บริการช่วยเหลือฉุกเฉิน มีการส่งเสริม ความปลอดภัยในการเดินทางท่องเที่ยวบนท้องถนนให้ความสำคัญกับเรื่องการ ดูแลและจัดระบบความปลอดภัยทางถนนของนักท่องเที่ยว มีการประเมินติดตาม ผลและปรับปรุงแผนงานต่าง ๆ ตลอดเวลา

## วิธีการดำเนินวิจัย

**ขั้นตอนที่ 1** ศึกษาสถานการณ์การจัดการอุบัติเหตุที่จะเกิดกับนักท่องเที่ยว และคนในพื้นที่เกาะยอ โดยดำเนินการ ดังนี้

1) การจัดประชุมคณะนักวิจัย และศึกษาจากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นในการกำหนดขอบเขตของอุบัติเหตุประเภทต่าง ๆ ที่อาจเกิดกับนักท่องเที่ยวและคนในพื้นที่เกาะยอ

2) ศึกษาสถานการณ์การจัดการอุบัติเหตุที่จะเกิดกับนักท่องเที่ยวและคนในพื้นที่เกาะยอ โดยจัดเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามกับกลุ่มผู้แทน ภาครัฐ/ภาคเอกชน/ภาคประชาชน/นักท่องเที่ยว วิธีการสุ่มตัวอย่างโดยใช้ตารางสำเร็จรูปของ ทาโรยามาเน่ (Taroyamane) จำนวน 400 คน กลุ่มละ 100 คน และเก็บด้วยแบบสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้แทนทั้ง 4 กลุ่มที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านการจัดการอุบัติเหตุในพื้นที่เกาะยอ โดยใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Selection) จากกลุ่มผู้แทน ภาครัฐ/ภาคเอกชน/ภาคประชาชน/นักท่องเที่ยวชาวไทย และกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง กลุ่มละ 10 คน รวม 40 คน

**ขั้นตอนที่ 2** ศึกษากระบวนการมีส่วนร่วมในการสร้างและประเมินรูปแบบการจัดการอุบัติเหตุ รวมทั้งนำเสนอผลที่ได้จากการวิจัยโดยดำเนินการ ดังนี้

1) จัดประชุมสนทนากลุ่ม เพื่อนำเสนอผลที่ได้จากการวิจัยตามขั้นตอนที่ 1 และรวบรวมข้อมูลจากการสนทนากลุ่มเพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการสร้างรูปแบบการจัดการอุบัติเหตุที่กีดกันนักท่องเที่ยวและ คนในพื้นที่เกาะยอ ซึ่งใช้วิธีการเลือกตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Selection) โดยเชิญผู้แทนภาครัฐ/ภาคเอกชน/ภาคประชาชน ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านการจัดการอุบัติเหตุในพื้นที่เกาะยอเข้าร่วมประชุมสนทนากลุ่มซึ่งกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง กลุ่มละ 5 คน รวม 15 คน

2) บูรณาการผลการวิจัยที่ได้จากขั้นตอนที่ 1 และขั้นตอนที่ 2 ข้อ 1 เพื่อสร้างรูปแบบการจัดการอุบัติเหตุอย่างมีส่วนร่วมที่กีดกันนักท่องเที่ยวและคนในพื้นที่เกาะยอ (ฉบับร่าง)

3) การจัดเวทีเสวนาผู้เกี่ยวข้องเพื่อประเมินรูปแบบการจัดการอุบัติเหตุ เพื่อให้ได้รูปแบบที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ใช้วิธีการเลือกตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Selection) โดยเชิญผู้แทนภาครัฐ/ภาคเอกชน/ภาคประชาชน ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านการจัดการอุบัติเหตุในพื้นที่เกาะยอ ซึ่งมีคุณสมบัติเป็นผู้บริหารหน่วยงานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้นำภาคประชาชนที่มีความ



เชี่ยวชาญในด้านการประเมินเข้าร่วมเสวนาซึ่งกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง กลุ่มละ 5 คน รวม 15 คน เพื่อร่วมกันวิเคราะห์และปรับปรุงรูปแบบฉบับร่าง เพื่อให้ได้รูปแบบที่เหมาะสมกับการจัดการอุบัติเหตุทางบก/ทางน้ำ/การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ในพื้นที่เกาะยอ

4) ลงพื้นที่เพื่อนำเสนอผลที่ได้จากการวิจัย เรื่อง รูปแบบการจัดการอุบัติเหตุแบบมีส่วนร่วมที่เกิดกับนักท่องเที่ยวและคนในชุมชนเกาะยอ อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา ซึ่งเป็นโครงการย่อยของชุดแผนงานวิจัย โดยนำเสนอพร้อมกันในภาพรวมทั้ง 3 โครงการ พร้อมทั้งจัดโครงการอบรมเชิงปฏิบัติการนวัตกรรมจัดการการท่องเที่ยวอย่างปลอดภัยแบบมีส่วนร่วมตำบลเกาะยอ อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา

### ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย รวม 4 กลุ่ม ซึ่งใช้วิธีการเลือกตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Selection) ประกอบด้วย ผู้เกี่ยวข้องซึ่งเป็นผู้แทน ภาครัฐ/ภาคเอกชน/ภาคประชาชน/นักท่องเที่ยวชาวไทย และใช้วิธีการการสุ่มตัวอย่างด้วยตารางสำเร็จรูปของทาโรยามาเน่ (Taroyamane) จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ได้ปรากฏในขั้นตอนที่ 1 และ ขั้นตอนที่ 2 ของวิธีดำเนินการวิจัยดังรายละเอียดข้างต้น ซึ่งประชากรทั้ง 4 กลุ่ม ประกอบด้วย 1) ภาครัฐ ประกอบด้วย ผู้แทนจากองค์การบริหารส่วนจังหวัดสงขลา องค์การบริหารส่วนตำบลเกาะยอ สำนักงานท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดสงขลา การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ศูนย์ดำรงธรรม สถานีตำรวจ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล แขนงการทางจังหวัดสงขลา ศูนย์นเรนทร สำนักงานยุติธรรมจังหวัดสงขลา สำนักงานทรัพยากรทะเลและชายฝั่งที่ 5 กำนัน และผู้ใหญ่บ้าน 2) ภาคเอกชน ประกอบด้วย ผู้แทนจากโรงแรมโฮมสเตย์ รีสอร์ทร้านอาหารร้านขายของที่ระลึกร้านสินค้า OTOP บริษัทขนส่ง วิสาหกิจชุมชน ร่วมใจกู้ภัย และกลุ่มราชวัตรต์แสงส่องหล้า 3) ภาคประชาชน ประกอบด้วย ผู้แทน พระภิกษุ ประชาชนชาวบ้าน ผู้นำกลุ่ม/ชมรม อสม. และประชาชนทั่วไป 4) นักท่องเที่ยวชาวไทย

### ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1) ได้ทราบถึงสถานการณ์ในการจัดการอุบัติเหตุที่เกิดกับนักท่องเที่ยวและคนในพื้นที่เกาะยอ

2) ทำให้ได้มาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุภัยประเภทต่าง ๆ ที่จะเกิดกับนักท่องเที่ยวและคนในพื้นที่เกาะยอ

3) ภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการจัดการอุบัติเหตุซึ่งเป็นผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน ได้มีส่วนร่วมในการกำหนดรูปแบบกับการจัดการอุบัติเหตุประเภทต่าง ๆ

4) ได้รูปแบบที่เหมาะสมในการจัดการกับอุบัติเหตุภัยประเภทต่าง ๆ ที่เกิดกับนักท่องเที่ยวและคนในพื้นที่เกาะยอ

5) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการอุบัติเหตุภัยในพื้นที่เกาะยอสามารถนำรูปแบบที่ได้จากการวิจัยไปใช้เป็นแนวทางขับเคลื่อนการดำเนินงานให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ของแต่ละหน่วยงานและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อชุมชน

## ผลการวิจัย

1) สถานการณ์การจัดการอุบัติเหตุภัยในพื้นที่เกาะยอ อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา จากการเก็บข้อมูลเชิงปริมาณกลุ่มผู้เกี่ยวข้องจาก ภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน และนักท่องเที่ยวในพื้นที่เกาะยอ พบว่า

ข้อมูลด้านมาตรการในการป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุทางบก ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ “เห็นด้วย” กับมาตรการกวดขันการใช้ยานพาหนะให้ปฏิบัติตามกฎจราจร การมีป้าย/สัญลักษณ์ตามจุดเสี่ยงอย่างชัดเจน และ “ไม่แน่ใจ” ว่ามีการแจ้งเตือนให้ตระหนักถึงบทลงโทษในการฝ่าฝืนข้อกำหนดด้านการป้องกันอุบัติเหตุที่ชัดเจน

ข้อมูลด้านการป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุทางน้ำ พบว่า ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ “ไม่แน่ใจ” ว่ามีหลักปฏิบัติในการให้บริการขนส่งทางน้ำ มีการกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับยานพาหนะที่ให้บริการทางน้ำ และมีการกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับอุปกรณ์สำหรับช่วยชีวิตทางน้ำ รวมทั้งไม่แน่ใจว่ามีข้อปฏิบัติสำหรับนักท่องเที่ยวที่ใช้บริการทางน้ำอย่างชัดเจน

ข้อมูลด้านความปลอดภัยทางบก ทางน้ำ และการแพร่ระบาดของโรคระบาดโควิด-19 พบว่า ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ “ไม่แน่ใจ” ว่ามีศูนย์ประสานงานช่วยเหลือผู้ประสบภัย มีเจ้าหน้าที่รับแจ้งเหตุตลอด 24 ชั่วโมง มีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการ



ช่วยเหลือผู้ประสบภัยอย่างรวดเร็ว และมีเจ้าหน้าที่ประจำจุดเสี่ยงเพียงพอ และ “เห็นด้วย” ว่านักท่องเที่ยวยังมีการเตรียมการป้องกันภัย การปฏิบัติตน และการประเมินเพื่อป้องกันโรคระบาดโควิด-19 โดยปฏิบัติตามมาตรการของภาครัฐ

ผลการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพ กลุ่มภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน และกลุ่มนักท่องเที่ยวในพื้นที่เกาะยอ มีความคิดเห็นต่อการจัดการอุบัติเหตุในพื้นที่เกาะยอไม่แตกต่างกัน ในด้านแผนป้องกันและจัดการอุบัติเหตุทางบก ทางน้ำผู้ให้ข้อมูลเห็นว่า ควรมีโอกาสทำงานร่วมวางแผนในการจัดอบรมเพื่อสร้างความปลอดภัย และเห็นว่าควรมีแผนการจัดเตรียมวัสดุ อุปกรณ์ กำลังคนแผนการแจ้งเตือนความปลอดภัย รวมถึงแผนและขั้นตอนในการเตรียมความพร้อมในการป้องกันและช่วยเหลือชุมชนเมื่อประสบภัยด้านการรักษาพยาบาล การชดเชย และการฟื้นฟูสภาพจิตใจ ซึ่งสามารถเป็นแนวปฏิบัติในการจัดการทั้งก่อนการเกิดอุบัติเหตุระหว่างการเกิดอุบัติเหตุและภายหลังจากเกิดอุบัติเหตุ ส่วนแผนป้องกันการแพร่ระบาดของโรคระบาดโควิด-19 ผู้ให้ข้อมูลเห็นว่า นอกจากมีแผนการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคระบาดโควิด-19 แล้ว ควรมีการช่วยเหลือและบรรเทาความเดือดร้อนแก่ผู้ติดเชื้อโรคระบาดโควิด-19 ด้วย

2) การสร้างรูปแบบการจัดการอุบัติเหตุอย่างมีส่วนร่วมที่เกิดกับนักท่องเที่ยวและคนในพื้นที่เกาะยอ อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา โดยการลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนาม ครั้งที่ 2 ด้วยการสนทนากลุ่มในวันที่ 20 สิงหาคม 2563 ณ ห้องประชุมจรัญ จารุวัฒนา อาคารนวมภูมินทร์ สถาบันทักษิณคดีศึกษา มหาวิทยาลัยทักษิณ จังหวัดสงขลา

ผลการวิจัย ได้แบ่งร่างรูปแบบการจัดการอุบัติเหตุอย่างมีส่วนร่วมที่เกิดกับนักท่องเที่ยวและคนในพื้นที่เกาะยอ อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา ออกเป็น 2 ส่วน คือ ร่างรูปแบบการจัดการอุบัติเหตุทางบก ทางน้ำ และร่างรูปแบบการจัดการอุบัติเหตุจากโรคระบาดโควิด-19 ดังนี้

- ร่างรูปแบบการจัดการอุบัติเหตุทางบก ทางน้ำ แบ่งกระบวนการจัดการอุบัติเหตุออกเป็น 3 ขั้นตอน คือ การจัดการก่อนเกิดอุบัติเหตุ การจัดการระหว่างเกิดอุบัติเหตุ และการจัดการหลังเกิดอุบัติเหตุ ดังนี้



1) การจัดการก่อนเกิดอุบัติเหตุ แบ่งขั้นตอนการดำเนินงานออกเป็น 6 ขั้นตอน คือ (1) จัดตั้งกลุ่มเครือข่ายความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนในพื้นที่ตำบลเกาะยอ และหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง (2) ประเมินตัวชี้วัดด้วยแบบประเมินพื้นฐานมาตรการในการป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุทางบก ทางน้ำ (3) ประชุมปฏิบัติการเพื่อจัดทำแผนยุทธศาสตร์สร้างความร่วมมือในการจัดการอุบัติเหตุและจัดทำหรือจัดหาคู่มือ เอกสาร สื่อประชาสัมพันธ์ แจกจ่ายตามจุดต่างๆ (4) สรุปผล (5) ปรับปรุง/แก้ไข โดยติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกทางบก ทางน้ำ จัดให้มีอุปกรณ์/เครื่องมือปฐมพยาบาล และติดตั้งระบบสารสนเทศ เช่น SMS, QR Code และ (6) ตรวจสอบติดตามแบบประเมินตัวชี้วัดขั้นพื้นฐานโดยการประชุม สรุปผล ประเมิน และติดตามผล

2) การจัดการระหว่างเกิดอุบัติเหตุ มีศูนย์ช่วยเหลือนักท่องเที่ยวและแจ้งเหตุตลอด 24 ชั่วโมง การแจ้งเหตุในพื้นที่เกาะยอสามารถแจ้งเหตุที่ศูนย์ช่วยเหลือนักท่องเที่ยว หมายเลขฉุกเฉิน 1669 (ศูนย์เรนทร) 191 (สถานีตำรวจ) นอกจากนี้ยังมีกลุ่มสื่อสารด้วยวิทยุสื่อสารและกลุ่มช่วยเหลือผู้ประสบภัย ได้แก่ การแพทย์ฉุกเฉิน และโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล โดยเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องจะสรุปสถานการณ์อุบัติเหตุให้แก่ศูนย์การเยียวยา

3) การจัดการหลังเกิดอุบัติเหตุ มีศูนย์การเยียวยาผู้ประสบภัยทำหน้าที่ประสานกับกองทุนเยียวยา และหน่วยงานส่งเสริมสุขภาพจิต เพื่อติดตามและประเมินผลการดำเนินงานเยียวยาผู้ประสบภัยและจัดทำรายงานสรุปผลการดำเนินงาน

- ร่างรูปแบบการจัดการอุบัติเหตุจากโรคระบาดโควิด-19 แบ่งกระบวนการจัดการอุบัติเหตุออกเป็น 3 ขั้นตอน คือ การจัดการก่อนเกิดอุบัติเหตุ การจัดการระหว่างเกิดอุบัติเหตุ และการจัดการหลังเกิดอุบัติเหตุ ดังนี้

1) การจัดการก่อนเกิดอุบัติเหตุ ปฏิบัติตามแผนการใช้มาตรการป้องกันตามประกาศของกรมควบคุมโรคติดต่อและจังหวัดสงขลาอย่างเคร่งครัดด้วยการคัดกรองตามจุดเสี่ยง มีการประชาสัมพันธ์แจกสื่อเอกสารคู่มือ การรายงานสถานการณ์ด้วยเสียงตามสาย การรณรงค์ในการป้องกันการแพร่ระบาด



2) การจัดการระหว่างเกิดอุบัติเหตุ เมื่อพบผู้ติดเชื้อหรือสงสัยว่าติดเชื้อให้ประสานหน่วยงานให้ความช่วยเหลือดำเนินการตรวจรักษา กักตัว รวมถึงมีการล้างทำความสะอาดบริเวณที่เป็นจุดเสี่ยงและมีศูนย์ประสานงานความช่วยเหลือกับหน่วยงานต่าง ๆ

3) การจัดการหลังเกิดอุบัติเหตุ ประสานศูนย์การเยียวยาผู้ประสบภัยเพื่อให้ความช่วยเหลือ ดังรูปภาพ



3) การประเมินรูปแบบการจัดการอุบัติเหตุโดยการมีส่วนร่วมของคนในพื้นที่เกาะยอ อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา การจัดเวทีเสวนาเพื่อประเมินร่างรูปแบบการจัดการอุบัติเหตุอย่างมีส่วนร่วมของภาคีภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน เป็นการลงพื้นที่เก็บข้อมูลภาคสนาม ครั้งที่ 3 ในวันที่ 11 มกราคม 2564 ณ วัดแหลมพ้อ ตำบลเกาะยอ อำเภอเมือง จังหวัดสงขลา มีผู้แทนภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนเข้าร่วม 17 คน โดยได้ทำการวิพากษ์รูปแบบการจัดการอุบัติเหตุฯ ฉบับร่าง ซึ่งดำเนินการ โดยได้จัดส่งรูปแบบการจัดการอุบัติเหตุฯ ฉบับร่างไปให้ผู้แทนทั้ง 3 กลุ่ม ได้ดูล่วงหน้าก่อนที่จะมาร่วมเวทีเสวนา ทั้งนี้เพื่อ

เติมเต็มรูปแบบการจัดการอุบัติเหตุฯให้มีความเหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ และสามารถนำไปเป็นแนวทางในการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้สามารถนำไปใช้ได้จริงในทางปฏิบัติ

สรุปผลโดยนำเสนอเฉพาะประเด็นหลักที่ได้จากการเสวนา

1. ระบุบทบาทของเครือข่ายภาครัฐ เป็นผู้กำหนดนโยบายและถ่ายทอดไปยังผู้เกี่ยวข้อง มีการกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบ และมีการจัดสรรงบประมาณให้หน่วยงานที่รับผิดชอบ เครือข่ายภาคเอกชนและภาคประชาชน มีหน้าที่ดำเนินการตามที่ภาครัฐกำหนด และร่วมเป็นส่วนหนึ่งของแผนบูรณาการและปฏิบัติการ
2. การจัดการอุบัติเหตุทางบก ทางน้ำ ก่อนเกิดเหตุ ขั้นตอนประชุมปฏิบัติการ ปรับปรุงประเด็น “จัดทำแผนยุทธศาสตร์เพื่อสร้างความร่วมมือ” เป็น “จัดทำแผนบูรณาการ-ปฏิบัติการ แผนยุทธศาสตร์”
3. เพิ่มขั้นตอนการสรุปรายงานผลการรับแจ้งเหตุและการเยียวยาผู้ประสบภัยไปยังกลุ่มเครือข่ายเป็นรูปแบบการจัดการอุบัติเหตุอย่างมีส่วนร่วมของภาคราชการ ภาคเอกชน และภาคประชาชน ดังรูปภาพ





## อภิปรายผล

1) จากการศึกษาสถานการณ์การจัดการอุบัติเหตุที่เกิดกับนักท่องเที่ยวและคนในพื้นที่เกาะยอ พบว่า ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ “ไม่แน่ใจ” ในประเด็นที่ว่ามีการบังคับใช้มาตรการด้านความปลอดภัย มีการดำเนินการตามมาตรการให้ความช่วยเหลือผู้ประสบภัยอย่างครบถ้วน มีความพร้อมด้านอุปกรณ์ช่วยเหลือผู้ประสบภัย มีระบบเตือนภัยที่มีมาตรฐานและพร้อมใช้งาน รวมถึงมีการจัดทำเอกสาร/สื่อและประชาสัมพันธ์แนะนำการใช้เส้นทาง มีการแจ้งเตือนให้ตระหนักถึงบทลงโทษในการฝ่าฝืนข้อกำหนดด้านการป้องกันอุบัติเหตุ และไม่แน่ใจว่ามีศูนย์ประสานงานช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางน้ำเพียงพอ รวมทั้งไม่แน่ใจว่ามีเจ้าหน้าที่ประจำจุดเสี่ยงเพียงพอ ซึ่งไม่เป็นไปตาม (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2560) มีมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน ทางน้ำ ไม่ว่าจะเป็นการจัดทำคู่มือการฝึกอบรมอาสาสมัครช่วยเหลือนักท่องเที่ยวทางทะเล การจัดกิจกรรมการฝึกอบรมอาสาสมัครช่วยเหลือนักท่องเที่ยวทางทะเล การจัดกิจกรรมเพื่อสร้างเครือข่ายอาสาสมัครช่วยเหลือนักท่องเที่ยวทางทะเลแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นไปได้ว่า มาตรการบางอย่างทางภาครัฐยังไม่ได้ดำเนินการอย่างจริงจัง เช่น ระบบเตือนภัยพายุ คลื่น หรือมาตรการบางอย่างภาครัฐอาจดำเนินการแล้วแต่ยังไม่ได้มีการสื่อสารให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภาคเอกชนและภาคประชาชนได้รับทราบ ดังนั้น จึงทำให้เกิดการกระทำโดยประมาทอันเป็นสถานการณ์เสี่ยงที่เกิดจากพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัย อย่างไรก็ตามอุบัติเหตุสามารถที่จะป้องกันได้โดยเริ่มจากการที่เราต้องรู้จักสร้างความปลอดภัยให้เกิดขึ้นกับตัวเองก่อน แล้วขยายแนวคิดเพื่อสร้างความตระหนักให้เกิดขึ้นกับชุมชน (อุบัติเหตุในชุมชน, 2557) และทำให้ชุมชน นักท่องเที่ยว และผู้ที่เกี่ยวข้องเชื่อมั่นและแน่ใจว่าได้ดำเนินการตามที่กองมาตรฐานและกำกับความปลอดภัยนักท่องเที่ยวระบุไว้

2) จากรูปแบบการจัดการอุบัติเหตุที่ได้ในขั้นตอนของการจัดการอุบัติเหตุในระหว่างการเกิดเหตุมีหลายหน่วยงานที่เข้ามาเกี่ยวข้อง ได้แก่ (1) กลุ่มรับแจ้งเหตุ (2) กลุ่มสื่อสาร และ (3) กลุ่มช่วยเหลือ ทั้งนี้การทำงานร่วมกันของเครือข่ายภาครัฐ เอกชน และประชาชนในการจัดการอุบัติเหตุดังกล่าวสอดคล้องกับ ปันฤทัย คงทอง และ วีรยา มีสวัสดิกุล (2562) ที่นำเสนอแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพ

การจัดการอุบัติเหตุของชุมชนโดยการมีส่วนร่วมของภาครัฐ เอกชน และประชาชน โดย (1) ภาครัฐ มีหน้าที่หลักในการบังคับใช้กฎหมาย พัฒนาระบบความปลอดภัย ประสานงานและความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน พัฒนาค้น จัดทำคู่มือสำหรับนักท่องเที่ยว และช่องทางการรับแจ้งเหตุ (2) ภาคเอกชน มีหน้าที่ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด ประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐ ปรับปรุงคุณภาพมาตรฐานของสถานที่ท่องเที่ยวและสถานประกอบการ พัฒนาคุณภาพของบุคลากร สอดส่องดูแลรักษาความปลอดภัย และมีจิตสำนึกที่ดีต่อการท่องเที่ยว และ (3) ชุมชน มีหน้าที่ช่วยเฝ้าระวังความเสี่ยงภัยต่าง ๆ แจ้งรายงานความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องให้กับเจ้าหน้าที่รัฐที่รับผิดชอบ และให้ความช่วยเหลือนักท่องเที่ยวเมื่อประสบภัย และสอดคล้องกับงานวิจัยของ มัชฌิมา อุดมศิลป์ และ นรินทร์ สังข์รักษา (2559) ที่ให้ความสำคัญกับกลยุทธ์ การจัดการส่งเสริมเกณฑ์มาตรฐานในหน่วยงานภาครัฐ ซึ่งมีแนวทางดำเนินการ 1) ให้การสนับสนุนการดำเนินการการฝึกอบรมทักษะ การช่วยเหลือและการปฐมพยาบาลแก่เจ้าหน้าที่กู้ภัยเจ้าหน้าที่อาสาสมัครต่างๆ 2) มีการปรับปรุงระบบการรับแจ้งเหตุ และการเรียกรถกู้ชีพ อุบัติเหตุฉุกเฉิน 3) มีการปรับปรุงการประสานงานของหน่วยงานต่าง ๆ ที่ทำงานด้านการให้ความช่วยเหลือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีสาธารณภัยหรืออุบัติเหตุขนาดใหญ่ 4) มีการจัดเตรียมยานพาหนะและอุปกรณ์ช่วยชีวิตเบื้องต้นที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพสูงต่อการให้บริการช่วยเหลือฉุกเฉิน 5) มีการประเมินติดตามผลและปรับปรุงแผนงานต่าง ๆ ตลอดเวลา

3) ผลจากการประเมินรูปแบบการจัดการอุบัติเหตุโดยการมีส่วนร่วมของคนในพื้นที่เกาะยอ พบว่าผู้เกี่ยวข้องกับการจัดการอุบัติเหตุทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนให้ความสำคัญกับจัดตั้งศูนย์ช่วยเหลือนักท่องเที่ยวและคนในตำบลเกาะยอ โดยจัดตั้งเป็นศูนย์เฉพาะกิจเพื่อให้การทำงานมีลักษณะของการบูรณาการงานร่วมกันโดยมีภาคีที่เกี่ยวข้องให้การสนับสนุนในการปฏิบัติงานและมีการกำหนดหน้าที่ของแต่ละภาคส่วนให้ชัดเจนจะทำให้การดำเนินงานเป็นรูปธรรมและได้รับความเชื่อถือจากชุมชนและนักท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้นเป้าหมายที่สำคัญของศูนย์เฉพาะกิจนี้ คือ การช่วยเหลือนักท่องเที่ยวและคนในชุมชนที่เกิดอุบัติเหตุได้อย่างรวดเร็ว ทันต่อเหตุการณ์ ซึ่งสอดคล้องกับมาตรการเกี่ยวกับความ



ปลอดภัยทางถนน (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา, 2560 : 5) ในการบริหารจัดการเมื่อเกิดภาวะวิกฤตแสดงถึงขั้นตอนการบริหารจัดการเมื่อเกิดภาวะวิกฤตที่เริ่มจากช่วงก่อนเกิดเหตุจะทำเนิกรโดยสร้างเครือข่ายทั้งภาครัฐและภาคเอกชนเพื่อแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์ ให้ความช่วยเหลือสนับสนุนซึ่งกันและกัน เมื่อถึงช่วงขณะเกิดเหตุ จะมีการระดมเครือข่ายประชุมวางแผนเพื่อจัดตั้งศูนย์อำนวยการช่วยเหลือนักท่องเที่ยวเฉพาะกิจมีการแบ่งกลุ่มในศูนย์อำนวยการช่วยเหลือนักท่องเที่ยวเฉพาะกิจ โดยมีกลุ่มวิเคราะห์และจัดทำแผน กลุ่มรับแจ้งเหตุทำหน้าที่รับแจ้งเหตุทางโทรศัพท์ รับแจ้งเหตุผ่านทางโซเชียลมีเดีย กลุ่มช่วยเหลือทำหน้าที่ให้ความช่วยเหลือและอำนวยความสะดวก กลุ่มสื่อสารทำหน้าที่จัดทำข่าว ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และช่วงหลังเกิดเหตุ กองทุนช่วยเหลือเยียวยานักท่องเที่ยวชาวต่างชาติดำเนินการตามระเบียบฯ จากนั้นติดตามประเมินผลการดำเนินงาน และจัดทำรายงานสรุปผลการดำเนินงาน

## ข้อเสนอแนะ

6

1) ควรมีการกำหนดมาตรการต่าง ๆ ในการป้องกันและจัดการอุบัติเหตุ โดยเฉพาะการวางแผนรับเหตุฉุกเฉินใน 3 ระยะ นั่นคือ (1) การวางแผนรับเหตุฉุกเฉินก่อนที่เหตุฉุกเฉินจะเกิดขึ้น ซึ่งในแผนควรประกอบด้วยแผนการอบรม แผนการรณรงค์ป้องกัน แผนการตรวจตรา (2) การวางแผนรับเหตุฉุกเฉินขณะที่เหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น ประกอบด้วยแผนการแจ้งเหตุและรับแจ้งเหตุ แผนการช่วยเหลือนักท่องเที่ยวที่เกิดอุบัติเหตุ (3) การวางแผนรับเหตุฉุกเฉินหลังเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้นแล้ว ได้แก่ แผนเยียวยารวมถึงมีการประชาสัมพันธ์ให้คนในชุมชนและนักท่องเที่ยวมีความรู้เกี่ยวกับแผนต่าง ๆ

2) ควรมีการประสานงานเพื่อจัดตั้งศูนย์ช่วยเหลือนักท่องเที่ยว ตำบลเกาะยอ โดยเริ่มต้นจากการแต่งตั้งคณะกรรมการจัดตั้งศูนย์ช่วยเหลือนักท่องเที่ยวและผู้ประสบภัย ตำบลเกาะยอ หรือแต่งตั้งตัวแทนจากหน่วยงานต่าง ๆ เป็นคณะกรรมการเพื่อให้การทำงานมีลักษณะของการบูรณาการร่วมกัน

3) หน่วยงานของรัฐควรมีการประชาสัมพันธ์ให้กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้ทราบความเคลื่อนไหวในการดำเนินงานของกลุ่มภาคีเครือข่ายจากภาคส่วนต่าง ๆ

4) ควรให้ภาครัฐเข้าไปตรวจสอบสอดส่องดูแลบริเวณพื้นที่เกาะยอที่มีจุดเสี่ยงและมักเกิดอุบัติเหตุทั้งทางบกและทางน้ำให้บ่อยขึ้น

### ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

ควรจัดทำแผนยุทธศาสตร์เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวในปี พ.ศ. 2565-2570 เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ที่อาจเกิดขึ้นในระยะยาว

### เอกสารอ้างอิง

- กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2560). *มาตรการความปลอดภัยทางการท่องเที่ยว*. กรุงเทพฯ : กองมาตรฐานและกำกับความปลอดภัยนักท่องเที่ยว.
- กระทรวงคมนาคม. (2563). *วารสารนโยบายการขนส่งและจราจร*. กรุงเทพฯ : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร.
- กระทรวงมหาดไทย กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2563). *ผังโครงสร้างหน่วยงาน*. (10 พฤษภาคม 2563) สืบค้นจาก <http://www.disaster.go.th/th/about-about07/>.
- บริษัท 168 Education จำกัด. (ม.ป.ป.). *อุบัติเหตุจากการเดินทางทางน้ำ*. (23 กันยายน 2563) สืบค้นจาก [http://119.46.166.126/self\\_all/selfaccess10/m4/health4\\_2/Health\\_Edu/3-3.php](http://119.46.166.126/self_all/selfaccess10/m4/health4_2/Health_Edu/3-3.php).
- ปิ่นฤทัย คงทอง และ วีรยา มีสวัสดิกุล. (2562). แนวทางการจัดการความปลอดภัยทางการท่องเที่ยวของอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ในฐานะจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวต่างชาติ. *วารสารวิทยาลัยดุสิตธานี*, 13(1), 403-414.
- พจนานา สนวนศรี. (2546). *คู่มือการจัดการท่องเที่ยวโดยชุมชน*. กรุงเทพฯ : โครงการท่องเที่ยวเพื่อชีวิตและธรรมชาติ.
- มัชฌิมา อุดมศิลป์ และ นรินทร์ สังข์รักษา. (2559). การจัดการความปลอดภัยด้านการเดินทางท่องเที่ยวทางบกด้วยรถยนต์และรถสาธารณะในภูมิภาคตะวันตก : ข้อเสนอเชิงยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวสู่ประชาคมอาเซียน. *Veridian E-Journal, Silpakorn University*, 9(3), 248-259.





- ศูนย์ปฏิบัติการภาวะฉุกเฉินทางสาธารณสุข สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสงขลา. (2563). รายงานสถานการณ์โควิด-19 จังหวัดสงขลา 27 พฤษภาคม 2563. (17 กันยายน 2563) สืบค้นจาก <https://www.skho.moph.go.th/eoc/?p=3065>.
- สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ. (2557). คู่มือแนวทางการปฏิบัติการฉุกเฉินทางน้ำและทะเล. (10 พฤษภาคม 2563) สืบค้นจาก [https://www.niems.go.th/1/upload/migrate/file/255805141601133219\\_Bx3fkEZ0DnzSHnKX.pdf](https://www.niems.go.th/1/upload/migrate/file/255805141601133219_Bx3fkEZ0DnzSHnKX.pdf).
- สำนักงานปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (2562). รายงานภาวะเศรษฐกิจการท่องเที่ยว. *Tourism Economic Review*, 62(1), 47-48.
- เอกชัย กี่สุขพันธ์. (2538). การบริหาร ทักษะและการปฏิบัติ. กรุงเทพฯ : สุขภาพใจ.
- อุบัติภัยในชุมชน. (2557). *อุบัติเหตุ In Community*. (6 มิถุนายน 2563) สืบค้นจาก [http://acincommunity.blogspot.com/2014/12/in-community\\_23.html](http://acincommunity.blogspot.com/2014/12/in-community_23.html).
- Cohen, J.M., & Uphoff, N.T. (1980). Participations place in rural development : *Seeking clarity through specificity*. New York : World Developments.
- Janchai, N. (2016). Efficiency of tourism development from government policy to practice case study : Hua Hin, Thailand. *SDU Research Journal Humanities and Social Sciences*, 12(2), 191-211.
- Mansfeld, Y., & Pizam, A. (Eds.). (2006). *Tourism, security and safety : from theory to practice*. Oxford : Elsevier Butterworth-Heinemann.
- Ritchie, B. W. (2004). Chaos, crises and disasters : A strategic approach to crisis management in the tourism industry. *Tourism Management*, 25(6), 669-683.
- Robbins, S. P., & Coulter, M. (2015). *Management* (11<sup>th</sup> ed.). Upper Saddle River, NJ : Pearson.
- Wichasin, P., & Dounghummes, N. (2012). A comparative study of international tourists' safety needs and Thai tourist polices' perception towards international tourists' safety needs. *International Scholarly and Scientific Research & Innovation*, 6(7), 1938-1944.