



แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในเกาหลีใต้ กรณีที่เกิดขึ้นกับเด็ก

สมใจ ทองกุล*

บทนำ

Uระเทศสาธารณรัฐเกาหลี (เกาหลีใต้) เป็นประเทศหนึ่งที่มีการกำหนดนโยบายและมาตรการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน (Road Safety) อย่างชัดเจนและต่อเนื่อง โดยเฉพาะการกำหนดแนวทางการป้องกันและลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นกับเด็กและเยาวชนอย่างจริงจัง เนื่องจากในแต่ละปีมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรในอัตราที่ค่อนข้างสูงจำนวนประมาณ ๑๔,๐๐๐ ครั้ง ในจำนวนนี้มีสัดส่วนเกิดขึ้นกับเด็กประมาณ ๑๒,๐๐๐ ครั้ง ส่วนหนึ่งพบว่าเป็นอุบัติเหตุทางถนนในบริเวณที่ตั้งของสถานศึกษาระดับต่างๆ ทั้งสถานรับเลี้ยงเด็กก่อนวัยเรียน โรงเรียนอนุบาล โรงเรียนประถมศึกษา และโรงเรียนมัธยมศึกษา มีเด็กถูกรถชนขณะกำลังข้ามถนนอยู่บ่อยครั้งจนได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจำนวนหลายรายในแต่ละปี โดยเฉพาะเกิดเหตุในช่วงเวลาหลังเลิกเรียนระหว่างเวลา ๑๖.๐๐-๑๘.๐๐ นาฬิกา ในอัตราค่อนข้างถี่กว่าช่วงเวลาอื่น

นักวิเทศสัมพันธ์ชำนาญการ สำนักภาษาต่างประเทศ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

Seoul 2015

Kulan's Journal Journey

สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของเด็กในเขตปลอดภัยทางถนน บริเวณโรงเรียน (School Zone) ในเกาหลีใต้ พบว่านับตั้งแต่ปี ๒๕๕๘-๒๕๖๐ มีเด็กอายุต่ำกว่า ๑๓ ปี เสียชีวิตจากการประสบอุบัติเหตุทางถนนในเขตปลอดภัยเป็นประจำทุกปี เฉลี่ยปีละจำนวน ๘ คน ในปี ๒๕๖๑ มีจำนวน ๓ คน และในปี ๒๕๖๒ มีจำนวน ๖ คน จึงนับเป็นอีกหนึ่งความเสี่ยงสำหรับเด็กในการใช้ถนนอย่างปลอดภัย

การปรับปรุงแก้ไขกฎหมายกำหนดเขตปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กเพื่อช่วยลดอัตราการเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจึงนับเป็นมาตรการเชิงกฎหมายที่จำเป็นตลอดจนแนวทางการเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีประสิทธิภาพด้วย โดยเฉพาะการแก้ไขร่างพระราชบัญญัติการจราจรทางบก* เน้นกำหนดบทลงโทษให้หนักขึ้นแก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในเขตปลอดภัย รวมถึงการดำเนินการติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัย และอุปกรณ์ควบคุมการจราจรให้สามารถใช้งานได้อย่างมีคุณภาพจะเป็นการช่วยยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนให้ดีขึ้นและช่วยลดอัตราการสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรในประเทศได้อย่างเป็นรูปธรรม รวมถึงแนวทางการส่งเสริมการศึกษาฝึกอบรมเรื่องความปลอดภัยทางถนนแก่เด็กในรูปแบบหลากหลายให้เกิดความเข้าใจ ตลอดจนการมีส่วนร่วมระดมความคิดเห็นจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในสังคมเพื่อนำมากำหนดเป็นแนวทางการปรับแก้ไขกฎหมายหรือทบทวนมาตรการป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนให้มีความปลอดภัยยิ่งขึ้น

*ร่างพระราชบัญญัติการจราจรทางบกภายหลังมีการแก้ไขได้ผ่านความเห็นชอบจากที่ประชุมรัฐสภาเมื่อเดือนธันวาคม ๒๕๖๑ และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๖๓ โดยแก้ไขเนื้อหาเกี่ยวกับบทกำหนดโทษแก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ฝ่าฝืนกฎหมายจนเป็นเหตุทำให้เด็กถึงแก่ความตายต้องระวางโทษจำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกเกินกว่า ๓ ปี กรณีได้รับบาดเจ็บต้องระวางโทษจำคุกเกินกว่า ๑ ปี แต่ไม่เกิน ๑๕ ปี หรือมีโทษปรับไม่น้อยกว่า ๕ ล้านบาท (ประมาณ ๑๕๐,๐๐๐ บาท) แต่ไม่เกิน ๓๐ ล้านบาท (ประมาณ ๙ แสนบาท) กฎหมายดังกล่าวมีการแก้ไขเนื้อหาเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนไปเมื่อปี ๒๕๓๘ ซึ่งมีการกำหนดเขตปลอดภัยทางถนนแก่เด็กหรือประชากรที่อายุต่ำกว่า ๑๓ ปี ในพื้นที่ควบคุมการจราจรต่าง ๆ เช่น สถานรับเลี้ยงเด็กก่อนวัยเรียน โรงเรียนระดับประถมศึกษา และโรงเรียนกวดวิชา เป็นต้น โดยกำหนดให้มีการติดตั้งอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัยและการควบคุมการจราจรเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ถนน และใช้มาตรการลงโทษผู้กระทำผิด ทั้งกรณีขับรถเร็วเกินอัตรากำหนด การจอดรถ หรือการหยุดรถที่ฝ่าฝืนกฎหมายอย่างเข้มงวด

๑. แนวทางการปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย

๑.๑ สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นกับเด็กและแนวทางแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ภายหลังเกาหลีใต้มีการทบทวนและแก้ไขกฎหมายจราจรทางบกไปเมื่อปี ๒๕๓๘ ส่งผลทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งกำหนดเขตปลอดภัยทางถนนแก่เด็ก (School Zone) ให้ขยายตัวเพิ่มขึ้นหลายแห่งในแต่ละปี จนกระทั่งต่อมาในปี ๒๕๕๕ มีการกำหนดเขตปลอดภัยทางถนนแก่เด็กครอบคลุมบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงกับโรงเรียนกวดวิชาต่างๆ ด้วย

การแก้ไขกฎหมายจราจรทางบกครั้งล่าสุดในเกาหลีใต้ และได้ประกาศบังคับใช้เมื่อต้นปี ๒๕๖๓ ที่ผ่านมา ทำให้หน่วยงานภาครัฐที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงคมนาคม และกระทรวงมหาดไทยและความปลอดภัย (Ministry of the Interior and Safety) จำเป็นต้องกำหนดนโยบายและมาตรการสำคัญต่าง ๆ อย่างเป็นรูปธรรม ทั้งการกำหนดเขตปลอดภัยในบริเวณที่มีสถานศึกษาในระดับต่าง ๆ ตั้งอยู่ตามที่กฎหมายระบุ พร้อมติดตั้งอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัยและการควบคุมการจราจรตามมาตรฐานที่กำหนดเพื่อสร้างความมั่นใจในการใช้ถนนแก่เด็ก ผู้สูงอายุ และผู้พิการให้สามารถเดินทางได้อย่างปลอดภัย ช่วยลดอัตราการเสียชีวิตในการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น





ภาพแสดงการกำหนดพื้นที่เขตปลอดภัยทางถนนบริเวณที่ตั้งสถานศึกษาในเกาหลีใต้ โดยกฎหมายจราจรทางบกกำหนดให้พื้นที่บริเวณโรงเรียนต้องมีการติดตั้งกล้องตรวจจับความเร็วของรถไม่เกิน ๓๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง สัญญาณไฟจราจรคนข้ามถนน ลูกกระพรวนชะลอความเร็ว เครื่องหมายหรือป้ายสัญญาณจราจรให้สามารถสังเกตเห็นได้อย่างชัดเจน
ที่มาภาพ: https://biz.chosun.com/site/data/html_dir/2020/03/25/2020032501540.html
<http://m.segyelocalnews.com/news/newsview.php?ncode=1065596966754364>

การแก้ไขกฎหมายในระยะแรกกำหนดให้หน่วยงานภาครัฐต้องดำเนินการมาตรการรักษาความปลอดภัยในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงกับสถานศึกษา ทั้งโรงเรียนอนุบาลและโรงเรียนระดับประถมศึกษา และต่อมาได้ครอบคลุมถึงสถานรับเลี้ยงเด็กก่อนวัยเรียนและโรงเรียนกวดวิชาด้วย โดยในปี

๒๕๕๓ พบว่ามีการกำหนดเขตปลอดภัยไว้จำนวนทั้งสิ้น ๑๓,๐๐๐ แห่ง จนกระทั่งในปี ๒๕๖๒ ขยายเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน ๑๗,๐๐๐ แห่ง ในเขตพื้นที่บริเวณใกล้เคียงกับที่ตั้งของสถานศึกษาครอบคลุมทั่วประเทศ

ตารางที่ ๑ แสดงจำนวนเขตปลอดภัยบริเวณสถานศึกษา ระหว่างปี ๒๕๕๓-๒๕๖๒ ของเกาหลีใต้

ประเภท สถานศึกษา (จำนวนแห่ง)	ปี พ.ศ.									
	๒๕๕๓	๒๕๕๔	๒๕๕๕	๒๕๕๖	๒๕๕๗	๒๕๕๘	๒๕๕๙	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒
โรงเรียน ประถมศึกษา	๕,๘๕๐	๕,๙๑๗	๕,๙๔๖	๕,๙๗๕	๖,๐๐๙	๖,๐๕๒	๖,๐๘๓	๖,๑๒๗	๖,๑๔๖	๖,๑๙๑
โรงเรียนอนุบาล	๕,๔๗๖	๖,๗๖๖	๖,๗๓๕	๖,๘๓๘	๖,๙๗๙	๗,๐๕๖	๗,๑๗๑	๗,๒๕๙	๗,๗๖๕	๗,๓๓๐
โรงเรียนเฉพาะ ความพิการ	๑๒๖	๑๓๑	๑๓๑	๑๓๕	๑๔๕	๑๔๖	๑๔๘	๑๕๐	๑๖๐	๑๖๓
โรงเรียนเด็ก ก่อนวัยเรียน	๑,๗๕๕	๒,๑๐๗	๒,๓๑๓	๒,๔๘๑	๒,๖๕๐	๒,๗๗๕	๒,๙๑๗	๒,๙๘๑	๓,๑๐๘	๓,๑๘๑
โรงเรียน กวดวิชา	-	-	๑๑	๑๕	๑๖	๕๖	๓๖	๓๘	๓๖	๔๗
รวมทั้งสิ้น	๑๓,๒๐๗	๑๔,๙๒๑	๑๕,๑๓๖	๑๕,๔๔๔	๑๕,๗๙๙	๑๖,๐๘๕	๑๖,๓๕๕	๑๖,๕๕๕	๑๖,๗๖๕	๑๖,๙๑๒

ที่มาข้อมูล: สำนักวิจัยนิติบัญญัติ รัฐสภาสาธารณรัฐเกาหลี www.nars.go.kr (ข้อมูลอ้างอิงจากกองบังคับการตำรวจจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติสาธารณรัฐเกาหลี)

จากข้อมูลในตารางข้างต้นสามารถชี้ให้เห็นได้ว่า เกาหลีใต้ค่อนข้างให้ความสำคัญกับสภาพปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นกับเด็กจึงเร่งทบทวนปรับแก้ไขกฎหมายจราจรทางบก^๒ เพราะถือเป็นเครื่องมือหรือกลไกสำคัญอย่างหนึ่งอันส่งผลต่อการปรับเปลี่ยนเชิงระบบและพัฒนากระบวนการทำงานเชิงบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อช่วยลดอัตราความเสียหายจากอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นกับผู้ใช้งานได้อย่างชัดเจน ตลอดจนทบทวนแนวทางและวิธีปฏิบัติงานเชิงรูปธรรมในการมุ่งกำหนดเขตปลอดภัยในบริเวณใกล้เคียงกับแหล่งสถานศึกษาระดับต่าง ๆ โดยเฉพาะโรงเรียนเด็กเล็ก ทั้งโรงเรียนเด็กก่อนวัยเรียน โรงเรียนอนุบาล โรงเรียนประถมศึกษา และสถานศึกษาอื่นๆ ที่ถือว่าเป็นกลุ่มเปราะบางทางสังคม มาตรการดังกล่าวเป็นแนวทางช่วยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนลงอย่างต่อเนื่อง ตลอดจน

ส่งเสริมให้ประชาชนได้เรียนรู้วัฒนธรรมความปลอดภัยในการขับขี่ยานพาหนะและตระหนักถึงการปฏิบัติตามกฎจราจรมากขึ้น อย่างไรก็ตาม นับตั้งแต่ในปี ๒๕๕๘ พบว่าอัตราการเกิดอุบัติเหตุในเขตปลอดภัยมีจำนวน ๕๔๑ ครั้ง และเริ่มมีสัดส่วนลดลงอย่างต่อเนื่อง แต่ในปี ๒๕๖๒ กลับพบว่ามีอัตราสูงขึ้นอีกเป็นจำนวน ๕๖๗ ครั้ง โดยในปี ๒๕๖๑ มีเด็กเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในเขตปลอดภัยจำนวน ๓ ราย และเพิ่มขึ้นเป็น ๖ ราย ในปีต่อมา แม้ระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมาอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มลดจำนวนลงกว่าครึ่งเฉลี่ยปีละประมาณจำนวน ๔๐๐ ครั้ง ทำให้มีเด็กได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตหลายราย แต่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังคงจำเป็นต้องดำเนินมาตรการที่เหมาะสมในการควบคุมความปลอดภัยในการใช้ถนนแก่เด็กอย่างเคร่งครัด เพื่อช่วยลดอัตราความเสียหายจากอุบัติเหตุที่อาจมีตัวเลขกลับมาสูงขึ้นอีกหากปราศจากการดำเนินมาตรการอย่างต่อเนื่องและจริงจัง

ตารางที่ ๒ แสดงแนวโน้มอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของเด็กระหว่างปี ๒๕๕๘-๒๕๖๒ ในเกาหลีใต้

ประเภท	อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นกับเด็ก (ครั้ง)		เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (ราย)		บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน (ราย)	
	อุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด	เขตปลอดภัย	อุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด	เขตปลอดภัย	อุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด	เขตปลอดภัย
ปี ๒๕๕๘	๑๒,๑๙๑	๕๑๔	๖๕	๘	๑๕,๐๓๔	๕๕๘
ปี ๒๕๕๙	๑๑,๒๖๔	๔๘๐	๗๑	๘	๑๔,๒๑๕	๕๑๐
ปี ๒๕๖๐	๑๐,๙๖๐	๔๗๙	๕๔	๘	๑๓,๔๓๓	๔๘๗
ปี ๒๕๖๑	๑๐,๐๐๙	๔๓๕	๓๔	๓	๑๒,๕๔๓	๔๗๓
ปี ๒๕๖๒	๑๑,๐๕๓	๕๖๗	๒๘	๖	๑๔,๑๑๕	๕๘๙

ที่มาข้อมูล: Traffic Accident Analysis System (<http://taas.koroad.or.kr/>)

^๒กฎหมายจราจรทางบกได้กำหนดข้อปฏิบัติและมาตรฐานการจัดการพื้นที่เขตปลอดภัยแก่เด็ก โดยระบุให้ผู้ว่าราชการจังหวัดมีหน้าที่ดำเนินมาตรการที่จำเป็นทั้งหลายเพื่อปกป้องคุ้มครองเด็กจากความเสียหายอุบัติเหตุทางถนนในการกำหนดให้มีพื้นที่เขตปลอดภัยทางถนนบริเวณสถานศึกษาระดับต่าง ๆ กำหนดให้มีการติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัยและการควบคุมการจราจร การจำกัดอัตราความเร็วของยานพาหนะไม่เกิน ๓๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมงในพื้นที่ควบคุมการจราจรบริเวณสถานศึกษาตามพระราชบัญญัติการศึกษาปฐมวัย พระราชบัญญัติการศึกษาเด็กก่อนวัยเรียน พระราชบัญญัติการจัดตั้งและการบริหารจัดการสถาบันกวดวิชา และพระราชบัญญัติการประถมและมัธยมศึกษา โดยมีกระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงมหาดไทยและความปลอดภัย และกระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลักในการกำหนดพื้นที่เขตปลอดภัยทางถนนแก่เด็ก

การกำหนดเขตปลอดภัยทางถนนแก่เด็กบริเวณสถานศึกษานับเป็นมาตรการเชิงประจักษ์สามารถช่วยลดอัตราความเสียหายจากอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างชัดเจน ตลอดจนจัดการทบทวนมาตรการเชิงกฎหมายในการกำหนดบทบัญญัติลงโทษแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องให้เกิดอุบัติเหตุจราจรจนสร้างความเสียหายทั้งแก่ชีวิตและทรัพย์สินของผู้อื่น โดยเฉพาะการขับขี่ยานพาหนะที่ฝ่าฝืนกฎหมายจนทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นในเขตปลอดภัยทางถนน นับว่าเป็นความผิดที่ก่อให้เกิดภัยอันตรายต่อสังคม จึงทำให้ต้องมีการทบทวนแก้ไขบทบัญญัติทางกฎหมายให้สอดคล้องกับ



สภาพความเป็นจริง ทั้งการเอาผิดทางแพ่งและทางอาญาในการลงโทษผู้กระทำความผิดให้หนักขึ้นและจริงจัง

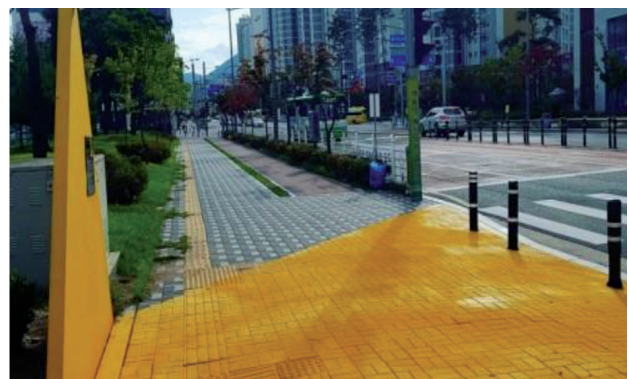
๑.๒ สาระสำคัญในการแก้ไขบทบัญญัติกฎหมาย

เมื่อพิจารณาถึงแนวทางการทบทวนและแก้ไขบทบัญญัติกฎหมาย คือ กฎหมายการจราจรทางบก ได้มีการปรับปรุงบทบัญญัติใหม่กำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องดำเนินการให้มีอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัยและการควบคุมการจราจรในเขตปลอดภัยทางถนน ซึ่งแต่เดิมมีสาระสำคัญระบุเพียงว่าให้มีทางม้าลายหรือเครื่องหมายจราจรด้านความปลอดภัย และให้มีอุปกรณ์ควบคุมการจราจรตามความเหมาะสมเท่านั้น แต่ภายหลังมีการทบทวนแก้ไขบทบัญญัติดังกล่าวจึงได้กำหนดให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบต้องดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมการจราจรแบบอัตโนมัติ โดยเฉพาะในเขตปลอดภัยที่กำหนดให้ต้องดำเนินการก่อนเป็นลำดับแรก พร้อมดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัยและการควบคุมการจราจรในเขตปลอดภัยอย่างครบถ้วนตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดเพื่อช่วยลดอัตราความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนของเด็กให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น อีกทั้งยังมีส่วนสืบเนื่องกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องเร่งปรับปรุงบทบัญญัติของกฎหมายลำดับรองให้สอดคล้องกับกฎหมายการจราจรทางบก พร้อมจัดเตรียมและติดตั้งอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยทางถนนในลักษณะอื่น ๆ อีกด้วย

สำหรับการกำหนดพื้นที่และแนวทางการปฏิบัติสำหรับติดตั้งอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัยและการควบคุมการจราจร บทบัญญัติกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด หรือผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นผู้รับผิดชอบพิจารณาว่าพื้นที่ใด

จำเป็นต้องกำหนดเป็นเขตปลอดภัยสำหรับเด็ก จึงต้องดำเนินการประสานเพื่อจัดให้มีอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัยตามที่กฎหมายกำหนดเป็นลำดับแรก โดยมีกรมทางหลวงเป็นหน่วยงานรับผิดชอบโดยตรงจัดการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัยและการควบคุมการจราจรในเขตควบคุมความปลอดภัยสำหรับเด็ก ผู้สูงอายุ และผู้พิการ ในพื้นที่บนทางเท้าสัญจร และอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะป้ายจราจรทางถนนในพื้นที่ควบคุมการจราจร กระจกโค้งจราจร และราวเหล็กกั้นถนน รวมถึงอุปกรณ์อื่นที่ผู้ว่าราชการจังหวัดเห็นว่ามีควมจำเป็นสำหรับป้องกันอันตรายจากอุบัติเหตุทางถนน

อย่างไรก็ดี ภายหลังปรับปรุงเนื้อหาในกฎหมายและมีผลบังคับใช้ไปแล้วนั้น กระทรวงมหาดไทยและความปลอดภัยได้ประกาศตั้งเป้าหมายไว้อย่างชัดเจนว่า จะลดอัตราการเสียชีวิตของเด็กในเขตปลอดภัยทางถนนที่กำหนดขึ้นให้เป็นจำนวนเท่ากับศูนย์ หรืออัตราส่วนต่ำกว่า ๑.๑ ต่อประชากรเด็กจำนวน ๑ แสนคน ให้บรรลุผลสำเร็จภายในปี ๒๕๖๕ เป็นต้นไป โดยเฉพาะรัฐบาลได้กำหนดนโยบายและมาตรการที่จำเป็นทั้งหลายนำมาดำเนินการอย่างจริงจัง ทั้งการติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมการจราจรแบบอัตโนมัติ สัญญาณไฟจราจร จัดทำพื้นทางเท้าเป็นสีเหลือง (Yellow Carpet) บนถนนบริเวณใกล้เคียงกับสถานศึกษาทั่วประเทศเพื่อใช้สำหรับให้เด็กกรอข้ามทางม้าลาย การยกเลิกที่จอดรถบริเวณริมถนนจำนวน ๒๘๑ แห่ง ที่อยู่บริเวณใกล้เคียงกับเส้นทางเข้า-ออกโรงเรียนอนุบาล และโรงเรียนประถมศึกษา รวมถึงมาตรการเชิงกฎหมายสำหรับลงโทษปรับผู้กระทำความผิดกฎจราจรให้หนักขึ้น ทั้งพฤติกรรมการจอดรถ หรือหยุดรถในเขตปลอดภัยให้เข้มงวดกว่าเส้นทางบนถนนอื่นทั่วไป



ภาพพื้นทางเท้าสีเหลือง (Yellow Carpet) กำหนดให้จัดทำขึ้นสำหรับรอกข้ามทางม้าลายในเขตบริเวณใกล้เคียงกับสถานศึกษาทั่วประเทศเพื่อให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะสามารถสังเกตเห็นได้อย่างชัดเจนเพื่อเพิ่มความระมัดระวังในเขตควบคุมการจราจร

ที่มาภาพ: <https://blog.naver.com/uscompany1/221432560786>

สำหรับการแก้ไขบทลงโทษที่กำหนดความผิดแก่ผู้กระทำการฝ่าฝืนกฎจราจรในเขตควบคุมการจราจร จนเป็นเหตุทำให้เด็กได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ต้องระวางโทษหนักขึ้น โดยเฉพาะผู้ขับขี่ยานพาหนะเกินกว่าความเร็วที่กฎหมายกำหนดในเขตควบคุมการจราจรพื้นที่ใกล้เคียงกับสถานศึกษา ในอัตราความเร็วที่กำหนดไว้ไม่เกิน ๓๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง อีกทั้งกำหนดให้ผู้ขับขี่รถยนต์ รวมถึงรถจักรยานยนต์ติดเครื่องยนต์ มีหน้าที่ยึดถือปฏิบัติตามกฎหมายการจราจรทางบกอย่างเคร่งครัดด้วยการขับขี่ยานพาหนะใช้ความระมัดระวังในเขตควบคุมการจราจร กรณีหากฝ่าฝืนกฎหมายเป็นเหตุทำให้เด็กเสียชีวิต กฎหมายได้แก้ไขบทกำหนดโทษหนักขึ้นโดยต้องระวางโทษจำคุกตลอดชีวิต หรือกว่า ๓ ปีขึ้นไป กรณีเป็นเหตุทำให้ได้รับบาดเจ็บต้องระวางโทษจำคุกไม่ต่ำกว่า ๑ ปี แต่ไม่เกิน ๑๕ ปี หรือปรับไม่น้อยกว่า ๕ ล้านบาท (๑๕๐,๐๐๐ บาท) แต่ไม่เกิน ๓๐ ล้านบาท (ประมาณ ๙ แสนบาท)

๒. การวิเคราะห์ประเด็นสำคัญ

๒.๑ การกำหนดบทลงโทษให้หนักขึ้น

แนวทางการป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นกับเด็กได้มุ่งให้ความสำคัญกับมาตรการเชิงกฎหมายนำไปบังคับใช้อย่างมีประสิทธิภาพ แม้หลายฝ่ายต่างเห็นพ้องให้มีการกำหนดบทลงโทษที่หนักขึ้นสำหรับกรณีผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรในเขตปลอดภัยจนเป็นเหตุทำให้เด็กได้รับอันตราย แต่จำเป็นต้องคำนึงถึงบทลงโทษให้เกิดความเหมาะสมและมีมาตรฐาน ซึ่งต้องแยกพฤติกรรมการกระทำความผิดว่าเป็นการกระทำโดยเจตนาหรือไม่ พิจารณาข้อเท็จจริงว่าอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นนั้นเป็นลักษณะการเกิดอุบัติเหตุทางถนนทั่วไป และสำหรับการลงโทษผู้กระทำความผิดโดยประมาทควรลงโทษให้หนักเท่ากับผู้กระทำความผิดโดยเจตนาด้วยหรือไม่ เช่น กรณีเมาแล้วขับหรือการเสพยาแล้วขับรถจนเป็นเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในเขตปลอดภัยจะได้รับโทษหนักขึ้นเพราะถือเป็นพฤติกรรมโดยเจตนา

ตารางที่ ๓ เปรียบเทียบเนื้อหาบทกำหนดโทษกรณีฝ่าฝืนกฎหมายจราจร

ประเภท	บทบัญญัติเดิม	บทบัญญัติใหม่	หมายเหตุ
จำแนกการลงโทษ	ไม่มีการจำแนกบทกำหนดโทษระหว่างเหตุทำให้ได้รับบาดเจ็บกับเสียชีวิต	มีการจำแนกบทกำหนดโทษระหว่างเหตุทำให้ได้รับบาดเจ็บกับเสียชีวิต	
กรณีเป็นเหตุทำให้ได้รับบาดเจ็บ	กักขังไม่เกิน ๕ ปี หรือปรับไม่เกิน ๒๐ ล้านบาท (ประมาณ ๖ แสนบาท)	จำคุกไม่ต่ำกว่า ๑ ปี แต่ไม่เกิน ๑๕ ปี หรือปรับไม่น้อยกว่า ๕ ล้านบาท (๑๕๐,๐๐๐ บาท) แต่ไม่เกิน ๓๐ ล้านบาท (ประมาณ ๙ แสนบาท)	กรณี เป็นเหตุทำให้เสียชีวิต แก้ไขกฎหมายเปลี่ยนจากโทษกักขังเป็นโทษจำคุก และยกเลิกโทษปรับ
กรณีเป็นเหตุทำให้เสียชีวิต		จำคุกตลอดชีวิต หรือกว่า ๓ ปีขึ้นไป <i>ไม่มีโทษปรับ</i>	



ตารางที่ ๔ เปรียบเทียบบทลงโทษตามกฎหมายที่เป็นเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน

ประเภท	กฎหมาย	การกระทำความผิด	การลงโทษ
เสียชีวิตหรือบาดเจ็บ	กฎหมายการดำเนินคดีอุบัติเหตุทางถนน	เป็นเหตุทำให้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต	กักขังไม่เกิน ๕ ปี หรือปรับไม่เกิน ๒๐ ล้านบาท (ประมาณ ๖ แสนบาท)
เป็นเหตุทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายหรือเสียชีวิต	กฎหมายอาญา	ฆาตกรรม	ประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกไม่น้อยกว่า ๕ ปี
		การโดยสารถยานพาหนะประเภทรถยนต์ เรือ อากาศยาน หรืออื่นๆ เป็นเหตุทำให้ พลิกคว่ำ ตก หรือเหตุอื่น จนทำให้ เสียชีวิต	จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุก ไม่น้อยกว่า ๕ ปี
	กฎหมายลงโทษเหตุอาชญากรรม ลักษณะเฉพาะ	ก่อให้เกิดอุบัติเหตุแล้วหลบหนีความผิด	จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุก ไม่น้อยกว่า ๕ ปี
		ก่อให้เกิดอุบัติเหตุแล้วปราศจากการช่วยเหลือ และหลบหนีความผิด	ประหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกไม่น้อยกว่า ๕ ปี
กฎหมายลงโทษเหตุอาชญากรรม ลักษณะเฉพาะ (ก่อเหตุในเขตปลอดภัยทางถนน)	ขับรถโดยประมาท (เมาแล้วขับ เสพยา) เป็นเหตุทำให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย	จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกไม่น้อยกว่า ๓ ปี	
เป็นเหตุทำให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บ	กฎหมายลงโทษเหตุอาชญากรรม ลักษณะเฉพาะ	เป็นเหตุทำให้เด็กถึงแก่ความตาย	จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกไม่น้อยกว่า ๓ ปี
		ก่อให้เกิดอุบัติเหตุแล้วหลบหนีความผิด	จำคุกไม่น้อยกว่า ๑ ปี และปรับระหว่าง ๕ ล้านบาท - ๓๐ ล้านบาท (ประมาณ ๑.๕-๙ แสนบาท)
		ก่อให้เกิดอุบัติเหตุแล้วปราศจากการช่วยเหลือ และหลบหนีความผิด	จำคุกไม่น้อยกว่า ๓ ปี
	ขับรถโดยประมาท (เมาแล้วขับ เสพยา) เป็นเหตุทำให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บ	จำคุกระหว่าง ๑ - ๑๕ ปี และปรับ ๑๐ - ๓๐ ล้านบาท (ประมาณ ๓ - ๙ แสนบาท)	
กฎหมายลงโทษเหตุอาชญากรรม ลักษณะเฉพาะ (ก่อเหตุในเขตปลอดภัยทางถนน)	เป็นเหตุทำให้เด็กได้รับบาดเจ็บ	จำคุกระหว่าง ๑ - ๑๕ ปี และปรับระหว่าง ๕ ล้านบาท - ๓๐ ล้านบาท (ประมาณ ๑.๕-๙ แสนบาท)	

เขตปลอดภัยทางถนนในเส้นทางจราจรบริเวณใกล้เคียงกับสถานศึกษาทั่วประเทศนับว่าเป็นพื้นที่ที่ควบคุมการจราจรเฉพาะเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้ถนนสำหรับเด็ก ผู้ขับขี่ยานพาหนะจึงมีหน้าที่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้อื่นเป็นพิเศษ ปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบจราจรอย่างเคร่งครัด ควบคุมความเร็วของรถในเกินเกณฑ์ที่กำหนดคือ ไม่เกิน ๓๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ทั้งนี้ การกำหนดบดทลงโทษแก่ผู้ขับรถที่กระทำการฝ่าฝืนกฎหมายให้หนักขึ้นเพื่อมุ่งให้เกิดความตระหนักถึงความปลอดภัยและลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุจราจรของเด็กในการใช้ถนนในพื้นที่ควบคุมการจราจรดังกล่าว การใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด หรือการขับรถข้ามเส้นกึ่งกลางของทางเดินรถถือเป็นพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎหมาย แม้จะเป็นความผิดสถานเบาแต่ถือเป็นความประมาทชั่วขณะของผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัย ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ รวมถึงพฤติกรรมการจอดรถซ้อนคัน หรือจอดรถริมถนนอย่างผิดกฎหมาย จนอาจเป็นเหตุก่อให้เกิด

อุบัติเหตุที่ไม่คาดคิดและทำให้เด็กได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตได้ พฤติกรรมดังกล่าวแม้เป็นความผิดเพียงเล็กน้อย แต่หากพิสูจน์ได้ว่ามีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนส่งผลให้เด็กถึงแก่ความตาย กฎหมายจึงงดเว้นโทษปรับ แต่ให้ปรับจำคุกไม่น้อยกว่า ๓ ปี สำหรับกรณีได้รับบาดเจ็บมีโทษปรับไม่ต่ำกว่า ๕ ล้านบาท (ประมาณ ๑๕๐,๐๐๐ บาท) หรือจำคุกไม่น้อยกว่า ๑ ปี

ข้อมูลเชิงสถิติเมื่อปี ๒๕๖๐ พบว่าเกาหลีใต้เป็นประเทศหนึ่งที่มีอัตราการเสียชีวิตของเด็กอายุต่ำกว่า ๑๔ ปี จากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับ ๓ ในกลุ่มประเทศสมาชิกองค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (The Organisation for Economic Co-operation and Development: OECD) จากสมาชิกจำนวน ๒๘ ประเทศ จึงทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องแสวงหาแนวทางป้องกันแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนที่เกิดขึ้นกับเด็กให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นต่อไป



ภาพ (ซ้ายมือ) กฎหมายการจราจรทางบกกำหนดให้เขตปลอดภัยบริเวณโรงเรียนต้องติดตั้งเครื่องหมายจราจร อุปกรณ์ควบคุมการจราจรทางม้าลายพร้อมสัญญาณไฟจราจรคนข้ามถนน ป้ายเตือนเขตโรงเรียนจำกัดความเร็วไม่เกิน ๓๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ลูกกระพรวนชะลอความเร็ว และสีทาพื้นถนนกันลื่นของรถ ภาพ (ขวามือ) ป้ายจราจรแขวนสูงแบบคร่อมผิวจราจร (Overhead Signs) แจ้งเตือนเขตโรงเรียน โดยกำหนดขนาดของป้ายยาว ๑.๕ เมตร กว้าง ๑ เมตร กำหนดให้ใช้ความเร็วไม่เกิน ๓๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง พร้อมเครื่องหมายจราจรบนพื้นทาง และสีทาพื้นถนนกันลื่นของยานพาหนะ

ที่มาภาพ: <https://kidshyundai.tistory.com/978>



๒.๒ การแก้ไขกฎหมายการจราจรทางบก

ปัจจัยสำคัญในการลดความเสี่ยงและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในเขตปลอดภัยบริเวณโรงเรียนมีการระบุดองค์ประกอบของการกำหนดเขตปลอดภัยไว้ในกฎหมายการจราจรทางบกไว้ชัดเจน คือ กำหนดให้มีการติดตั้งเครื่องหมายจราจร และอุปกรณ์ที่จำเป็นสำหรับควบคุมการจราจรเพื่อให้เกิดความปลอดภัย การกำหนดบทบาทหน้าที่ของเจ้าพนักงานตำรวจจราจรให้ปฏิบัติงานอย่างเคร่งครัด มีการแก้ไขบทลงโทษแก่ผู้กระทำความผิดให้หนักขึ้น พร้อมกำหนดคู่มือวิธีการปฏิบัติงานอย่างชัดเจนในการจัดทำพื้นที่เขตปลอดภัยในกฎหมายการจราจรทางบกและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อมุ่งป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่อาจเกิดขึ้นกับกลุ่มเปราะบางในสังคม ได้แก่ เด็ก ผู้สูงอายุ และผู้พิการที่ใช้ถนนในเส้นทางการจราจร โดยเฉพาะบริเวณเขตโรงเรียน ตลาด หรือแหล่งชุมชนในพื้นที่เขตเมืองที่มีการอยู่อาศัยของประชากรอย่างหนาแน่น กฎหมายกำหนดให้มีการติดตั้งป้ายจราจรในลักษณะต่าง ๆ ทั้งแบบติดตั้งริมถนน แขนงสูงแบบคร่อมผิวจราจร และทาท์บนผิวจราจรเพื่อให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะสามารถสังเกตเห็นได้อย่างชัดเจน ซึ่งป้ายจราจรแขนงสูงแบบคร่อมผิวจราจร (Overhead Signs) มีขนาดความยาว ๑,๕๐๐ มิลลิเมตร กว้าง ๑,๐๐๐ มิลลิเมตร และป้ายเตือนมีขนาดความยาว ๙๐๐ มิลลิเมตร กว้าง ๙๐๐ มิลลิเมตร

กฎหมายการจราจรทางบกได้กำหนดให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะมีหน้าที่ใช้ความระมัดระวังอย่างเคร่งครัดเมื่อผ่านเส้นทางจราจรในเขตปลอดภัยที่ตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียงกับสถานศึกษา ป้ายจราจรหรือเครื่องหมายจราจร (Traffic Sign) จึงเป็นสิ่งจำเป็นที่ต้องมีการจัดทำและติดตั้งไว้อย่างมีมาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนดเพื่อให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะสามารถสังเกตเห็นได้อย่างชัดเจน เช่น การจัดทำพื้นถนนเป็นสีแดง จัดทำเครื่องหมายจราจรบนผิวถนน ติดตั้งป้ายจราจรด้านข้างผิวจราจร และป้ายแขนงสูงแบบคร่อมผิวจราจร เป็นต้น เพื่อให้ผู้ขับขี่ได้ตระหนักถึงความปลอดภัยและใช้ความระมัดระวังในการขับขี่ในเส้นทางจราจรบริเวณสถานศึกษา ช่วยสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้นในสังคมได้อย่างแท้จริง

รายงานการตรวจสอบอุบัติเหตุทางถนนพบว่า ยังคงประสบปัญหาหลายประการในการบริหารจัดการในเขตปลอดภัยทางถนนให้เกิดประสิทธิภาพ ทั้งสภาพแหล่งที่ตั้งของสถานศึกษาไม่เอื้อให้เกิดความปลอดภัยสำหรับการใช้ถนนของเด็ก โดยเฉพาะบริเวณโรงเรียนหรือสถาบันกวดวิชาหลายแห่ง มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการข้ามถนนของเด็กอยู่บ่อยครั้ง รวมถึงประสิทธิภาพการทำงานของกล้องวงจรปิด (CCTV) มีคุณภาพต่ำ ทำให้จำเป็นต้องมีการทบทวนแก้ไขแนวทางการบริหารจัดการให้ดีขึ้น อีกทั้งบทบาทการปฏิบัติงานของ

ประเภท	ป้ายแขนงสูงแบบคร่อมผิวจราจร	ป้ายเตือนด้านข้างผิวจราจร
ประเภทป้ายจราจรที่ใช้ติดตั้งในเขตปลอดภัยบริเวณสถานศึกษา		

ภาพแสดงขนาดของเครื่องหมายจราจรที่ใช้ติดตั้งในเขตปลอดภัยทางถนนบริเวณสถานศึกษา

ที่มาภาพ : http://www.m-economynews.com/news/article_print.html?no=29191

เจ้าพนักงานตำรวจในการทำหน้าที่สอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนถือเป็นองค์ประกอบสำคัญต่อการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิภาพยิ่งขึ้นในการลงโทษผู้กระทำผิดอย่างเหมาะสมและสร้างความเชื่อมั่นต่อกระบวนการทำงาน บุคลากรจึงต้องมีทักษะความเชี่ยวชาญในการทำงาน สามารถใช้องค์ความรู้นำมาปฏิบัติหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุจราจรและบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงกำหนดหลักสูตรการฝึกอบรมเฉพาะแก่ผู้ปฏิบัติหน้าที่ให้เกิดความรู้ความเข้าใจและมีความเชี่ยวชาญในการทำงานที่มีลักษณะเฉพาะเป็นประจำ พร้อมสามารถนำความรู้ทางด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนมาประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานเพื่อทำการศึกษาวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุจราจร ตลอดจนกำหนดแนวทางหรือมาตรการป้องกันแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ

บทสรุป

ความปลอดภัยทางถนนของเด็กนับเป็นประเด็นสำคัญอย่างมากที่ทุกคนควรตระหนักและไม่ควรมองข้าม หน่วยงานภาครัฐและทุกภาคส่วนในสังคมจำเป็นต้องร่วมมือกันกำหนดแนวทางและทบทวนมาตรการต่าง ๆ ที่จำเป็นเพื่อนำมายึดถือปฏิบัติให้เกิดความถูกต้องและเกิดประสิทธิภาพต่อกระบวนการทำงานในการป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุจราจร เป็นการช่วยลดความเสี่ยงจากอันตรายบนท้องถนนที่ทำให้เด็กได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต สำหรับในบริบทการทำงานของเกาหลีใต้มุ่งให้ความสำคัญกับการจัดทำและแก้ไขปรับปรุงกฎหมายกฎระเบียบทั้งปวงที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการความปลอดภัยการจราจร ที่ผ่านมามีการทบทวนแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องไปแล้วหลายครั้ง เน้นกำหนดบทลงโทษในความผิดทางแพ่งและความผิดทางอาญา อาทิ “กฎหมายชดเชยความเสียหายจากอุบัติเหตุทางถนน” กำหนดให้ผู้ขับขี่รถที่ฝ่าฝืนกฎหมายจนเป็นเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุต้องมีส่วนรับผิดชอบชดเชยความเสียหาย “กฎหมายดำเนินคดีอุบัติเหตุทางถนน” กำหนดบทลงโทษทางอาญาแก่ผู้ก่อเหตุให้เกิดความเหมาะสมมากขึ้นเพื่อให้ตระหนักถึงความปลอดภัยจากการใช้

รถใช้ถนนมากขึ้น “กฎหมายลงโทษเหตุอาชญากรรมลักษณะเฉพาะ” กำหนดให้ผู้ขับขี่รถมีหน้าที่ต้องขับรถอย่างปลอดภัยใช้ความระมัดระวัง โดยเฉพาะในเขตปลอดภัยทางถนนที่มีจำนวน ๑๖,๙๑๒ แห่งทั่วประเทศ และหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องต้องกำหนดนโยบายและแนวทางปฏิบัติงานให้เกิดความชัดเจนมีมาตรฐานในการบริหารจัดการเป็นที่ประจักษ์สามารถลดอุบัติเหตุการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด การจัดทำและติดตั้งอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัย และการควบคุมการจราจรตามมาตรฐานที่กำหนด

กล่าวได้ว่าเกาหลีใต้เป็นประเทศหนึ่งที่มีความสำคัญอย่างมากกับความปลอดภัยทางถนน รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการดำเนินนโยบายและแนวทางการทำงานที่ชัดเจนสำหรับป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุจราจรได้ค่อนข้างประสบผลสำเร็จ จึงเป็นอีกหนึ่งกรณีศึกษาที่น่าสนใจและอาจนำมาศึกษาวิเคราะห์เพื่อประยุกต์ใช้กับบริบทการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรของประเทศไทยที่พบว่าส่วนมากมีลักษณะเกิดขึ้นซ้ำซากยาวนานหลายปี แม้จะมีความพยายามจากหลายฝ่ายแต่ยังคงปราศจากมาตรการหรือแนวทางการป้องกันแก้ไขอย่างจริงจังทำให้ไม่บรรลุผลสำเร็จเท่าที่ควร

ข้อมูลจากศูนย์อำนวยความสะดวกความปลอดภัยทางถนน อังอิงสถิติขององค์การสหประชาชาติ พบว่าในปี ๒๕๕๙ ประเทศไทยมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง ๒๒,๔๙๑ ราย หรือเท่ากับ ๖๐ คนต่อวัน ซึ่งนับว่ามีจำนวนสูงมากเมื่อเทียบกับหลายประเทศทั่วโลก อีกทั้งตามรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนนประจำปี ๒๕๖๑ ขององค์การอนามัยโลก (WHO) ยังพบด้วยว่า ประเทศไทยมีสัดส่วนการเสียชีวิตจากการจราจรยานยนต์สูงเป็นอันดับ ๓ ของโลก หรือร้อยละ ๗๔.๔ โดยเป็นเยาวชนที่อายุต่ำกว่า ๒๐ ปี เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนประมาณ ๓,๓๐๐ คนต่อปี หรือเฉลี่ย ๙ คนต่อวัน ในกลุ่มนี้เป็นเยาวชนอายุ ๑๕-๑๙ ปี บาดเจ็บและเสียชีวิตจากการขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์มากที่สุด สาเหตุส่วนใหญ่มาจากการไม่สวมหมวกนิรภัย

การบาดเจ็บหรือเสียชีวิตที่มีสาเหตุมาจากอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทยส่งผลบั่นทอนต่อการพัฒนาประเทศชาติ

ในหลายด้าน ทั้งสูญเสียกำลังคนหรือทรัพยากรของชาติที่กำลังเติบโตขึ้นมาพัฒนาประเทศ กระทบต่อระบบเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศ กระทบต่อทรัพยากรและงบประมาณด้านสาธารณสุขในการนำมาใช้สำหรับดูแลรักษาหรือเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบนับเป็นเม็ดเงินจำนวนมหาศาล ตลอดจนคุณค่าทางจิตใจแก่ผู้ได้รับผลกระทบเหล่านั้นที่ไม่สามารถประเมินค่าได้ ดังนั้น การปกป้องคุ้มครองชีวิตของเด็กผู้ร่วมใช้รถใช้ถนนจึงเป็นเรื่องสำคัญอย่างมากที่ทุกภาคส่วนในสังคม ทั้งภาครัฐ ภาคประชาสังคม ภาควิชาการ ภาคสื่อมวลชน และภาคเอกชน

จำเป็นต้องร่วมกันกำหนดแนวทางดำเนินการลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน และผลกระทบแก่ประชาชนได้อย่างมีคุณภาพ โดยเฉพาะหน่วยงานที่มีภารกิจหน้าที่รับผิดชอบหลัก จำเป็นต้องกำหนดนโยบาย ทบทวนบทบาทหน้าที่และแนวทางการดำเนินการตามมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน ทั้งมาตรการทางกฎหมาย และนโยบายที่เกี่ยวข้องเพื่อส่งเสริมและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีศักยภาพสามารถช่วยลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นกับเด็กและเยาวชนได้อย่างเป็นรูปธรรมชัดเจน

บรรณานุกรม

งานวิจัยและวิทยานิพนธ์

어린이 보호구역 내 어린이 교통사고의 처벌 및 예방 관련 법적 쟁점과 과제, 민식이법을 중심으로, 제 143 호 국회입법조사처(National Assembly Research Service), 2020.

สื่ออิเล็กทรอนิกส์

สมใจ ทองกุล, เกาหลีใต้กำหนดโทษผู้ใช้รถจักรยานในขณะที่เมาสุราให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนกันยายนปีนี้, งานแปลข่าวรอบโลก กลุ่มงานภาษาญี่ปุ่นและเกาหลี ประจำวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๕๖๑, สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๙ มกราคม ๒๕๖๔, จาก

https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/parliament_parcy/ewt_dl_link.php?nid=48022&filename=foreign_news
๑๗ องค์กร ร่วมแก้ปัญหาอุบัติเหตุบนท้องถนนของเด็กไทย. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ.
๙ สิงหาคม ๒๕๖๒. สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๔. จาก <https://www.thaihealth.or.th/>

ป้ายจราจร (Traffic Sign) ในประเทศไทย มีอะไรบ้าง มีกี่ประเภท. สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๖๔ จาก.
<http://www.monthachaidriving.com/index.php/2018/04/07/003/>

지진희 DB 손해보험 '옐로카펫이 보이면, 차보다 사람이 먼저입니다_광고_촬영스케치. สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๖๔ จาก <https://blog.naver.com/uscompany1/221432560786>

오늘부터 민식이법 시행 어린이보호구역 사고 형사 처벌도. สืบค้นเมื่อวันที่ ๑๑ มกราคม ๒๕๖๔ จาก
https://biz.chosun.com/site/data/html_dir/2020/03/25/2020032501540.html

