

บทความวิชาการ

การลดการเสียชีวิตจากการจราจร
ของเด็กในเกาหลี

95%



เป้าหมายและความสำเร็จ



บทความวิชาการ “การลดการเสียชีวิตจากการจลาจรของเด็กในเกาหลี 95% : เป้าหมายและความสำเร็จ

ที่ปรึกษา

นายแพทย์ธเรศ กรัษนัยรวิวงศ์

อธิบดีกรมควบคุมโรค

นายแพทย์ปรีชา เปรมปรี

รองอธิบดีกรมควบคุมโรค

แพทย์หญิงศิริรัตน์ สุวรรณฤทธิ์

ผู้อำนวยการกองป้องกันการบาดเจ็บ

คณะทำงาน

นางสาวศศิกันต์ นนทะนํ้า

กองป้องกันการบาดเจ็บ

ดร.ปัญญา จันทร์พานิชย์

กองป้องกันการบาดเจ็บ

นางสาวยลดา มูลทอง

กองป้องกันการบาดเจ็บ

นายก่อภพ อนุสรณ์ชัย

กองป้องกันการบาดเจ็บ

นางสาวนภาพร มะหะหมัด

กองป้องกันการบาดเจ็บ

นางสาวสิริพร กำมะหยี่

กองป้องกันการบาดเจ็บ

สนับสนุนโดย

กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค



คำนำ

ความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กเป็นหนึ่งในปัญหาที่สำคัญที่สุดสำหรับประเทศต่าง ๆ ประเทศเหล่านี้กำลังพยายามอย่างมากในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน รวมถึงความพยายามในการวิจัยเกี่ยวกับมาตรการและนโยบายที่สามารถลดอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับเด็กลงได้

ในประเทศเกาหลีมีจำนวนเด็กเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรลดลง 95% จากเสียชีวิต 1,766 ราย ในปี 1988 ลดลงเหลือ 83 ราย ในปี 2012 มีประเทศอื่นเพียงไม่กี่ประเทศที่ทำการพัฒนาได้ดีขึ้นอย่างเห็นได้ชัดในระยะเวลาอันสั้น ดังนั้น จึงคุ้มค่าที่เกาหลีจะแบ่งปันประสบการณ์ความสำเร็จให้กับประเทศอื่น ๆ ในเรื่องการลดจำนวนผู้เสียชีวิตลงได้

บทความวิชาการของประเทศเกาหลีเรื่อง Korea's 95% Reduction in Child Traffic Fatalities: Policies and Achievements ซึ่งเป็นบทความของประเทศเกาหลีที่รวบรวมสถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตในกลุ่มเด็กและเยาวชน นโยบายของประเทศเกาหลีในการขับเคลื่อนการแก้ปัญหา การให้การศึกษาเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน มาตรการที่ใช้ในการดำเนินงาน กฎข้อบังคับเรื่องความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ปัญหา ตลอดจนความสำเร็จของการดำเนินการแก้ปัญหา

บทความวิชาการเล่มนี้ จัดทำขึ้นเพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงาน นำไปแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนในระดับพื้นที่ได้เป็นอย่างดี ก่อให้เกิดประสิทธิภาพ และประสิทธิผลต่อหน่วยงาน เพื่อลดการตายของเด็กและเยาวชนและวางรากฐานวัฒนธรรมความปลอดภัยที่เริ่มตั้งแต่ในวัยเด็กและเยาวชนที่จะโตเป็นผู้ใหญ่ในอนาคตอย่างยั่งยืน



กิตติกรรมประกาศ

บทความวิชาการ “การลดการเสียชีวิตจากการจราจรของเด็กในเกาหลี 95% : เป้าหมายและความสำเร็จ” จัดทำขึ้นด้วยความตั้งใจให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ปฏิบัติงาน โดยได้ต้นแบบมาจากบทความประเทศเกาหลี Korea's 95% Reduction in Child Traffic Fatalities: Policies and Achievements ซึ่งเป็นบทความของประเทศเกาหลีที่รวบรวมสถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตในกลุ่มเด็กและเยาวชน นโยบายของประเทศเกาหลีในการขับเคลื่อนการแก้ปัญหา การให้การศึกษาเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน มาตรการที่ใช้ในการดำเนินงาน กฎข้อบังคับเรื่องความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ปัญหา ตลอดจนความสำเร็จของการดำเนินการแก้ปัญหา

คณะผู้จัดทำหวังเป็นอย่างยิ่งว่า บทความนี้จะประโยชน์แก่หน่วยงาน ผู้บริหาร ผู้ปฏิบัติงานและผู้ที่เกี่ยวข้องศึกษาในแต่ละประเด็นสามารถเป็นแนวทางในการดำเนินงาน นำไปแก้ไขปัญหาคุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กและเยาวชนในระดับพื้นที่ได้เป็นอย่างดี ก่อให้เกิดประสิทธิภาพ และประสิทธิผลต่อหน่วยงานต่อไป



สารบัญ

บทที่ 1 บทนำ.....	6
1. ความเป็นมาและวัตถุประสงค์	6
2. การลดอุบัติเหตุจราจรที่เกี่ยวข้องกับเด็ก	7
3. ระบบความปลอดภัยทางถนนทั่วประเทศของเด็ก	8
4. นโยบายความปลอดภัยในการจราจรทางถนนที่สำคัญสำหรับเด็ก	9
5. ความร่วมมือระหว่างประเทศและการแบ่งปันความรู้.....	11
บทที่ 2 การลดลงของอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับเด็ก	13
1. บทนำ.....	13
3. ตัวชี้วัดหลักด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศเกาหลี.....	15
4.การวิเคราะห์แนวโน้มอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับเด็ก	16
5. การเปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุทางถนนทางถนนที่เกี่ยวข้องกับเด็ก ในแต่ละประเทศ.....	18
บทที่ 3 กฎข้อบังคับเรื่องความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก	20
1. บทนำ.....	20
2. มูลเหตุตามรัฐธรรมนูญเพื่อคุ้มครองเด็กและสิทธิที่เกี่ยวข้อง.....	20
3. กรอบกฎหมายและสถาบันสำหรับการคุ้มครองเด็ก	21
4. การพัฒนาและความสำเร็จของกฎระเบียบความปลอดภัยในการจราจรสำหรับเด็ก.....	23
บทที่ 4 การศึกษาด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก	25
1. บทนำ.....	25
2. ผลกระทบของการศึกษาต่อการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในเด็ก	25
3. การจัดตั้งองค์กรความปลอดภัยทางถนนของรัฐบาลและกิจกรรมการศึกษา	28
4.การจัดตั้งการศึกษาความปลอดภัยทางถนนที่โรงเรียน.....	30
5. บทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชน.....	31



สารบัญ (ต่อ)

บทที่ 5 โครงการปรับปรุงเขตโรงเรียนปลอดภัย.....	33
1. บทนำ.....	33
2. กรอบกฎหมายและสถาบันสำหรับโรงเรียนโชน.....	33
3. สถานะและลักษณะของอุบัติเหตุทางถนนในเขตโรงเรียนปลอดภัย.....	34
4. โครงการปรับปรุงเขตโรงเรียนปลอดภัยและกรณีศึกษา.....	36
บทที่ 6 การดำเนินงานรณโรงเรียนสำหรับเด็ก.....	37
1. บทนำ.....	37
2. การดำเนินงานของรณโรงเรียนสำหรับเด็ก	37
3. นโยบายเกี่ยวกับการคุ้มครองรณโรงเรียนสำหรับเด็ก และระบบทะเบียนรณโรงเรียน	38
4. ความปลอดภัยทางการจราจรที่เกี่ยวข้องกับรณโรงเรียน	40
5. ความสำเร็จของนโยบายและข้อจำกัด	41
บทที่ 7 กิจกรรมพลเมืองเพื่อความปลอดภัยทางถนนของเด็ก.....	43
1. บทนำ.....	43
2. การกำเนิดและการพัฒนาของกลุ่มพลเมือง	43
3. กลุ่มพลเมืองหลักและกิจกรรม	44
4. กิจกรรมหลัก	48
5. ความสำเร็จและงานในอนาคต	50
บทที่ 8 เป้าหมายการลดอุบัติเหตุทางถนนในเด็กและนโยบายในอนาคต.....	51
1. แผนแม่บทความปลอดภัยการขนส่งแห่งชาติ ประเทศเกาหลีใต้	51
2. เป้าหมายการลดอุบัติเหตุทางถนนสำหรับเด็ก	52
3. นโยบายความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก	52



บทที่ 1 บทนำ



1.ความเป็นมาและวัตถุประสงค์

ความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กเป็นหนึ่งในปัญหาที่สำคัญที่สุดสำหรับประเทศต่าง ๆ ที่กังวลเกี่ยวกับความปลอดภัยการจราจร ประเทศเหล่านี้กำลังพยายามอย่างมากในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน รวมถึงความพยายามในการวิจัยเกี่ยวกับมาตรการและนโยบายที่สามารถลดอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับเด็กลงได้อย่างมาก

ในประเทศเกาหลีมีจำนวนเด็กเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรลดลง 95% จากเสียชีวิต 1,766 ราย ในปี 1988 ลดลงเหลือ 83 ราย ในปี 2012 มีประเทศอื่นเพียงไม่กี่ประเทศที่ทำการพัฒนาได้ดีขึ้นอย่างเห็นได้ชัดในระยะเวลาอันสั้น ดังนั้น จึงคุ้มค่าที่เกาหลีจะแบ่งปันประสบการณ์ความสำเร็จให้กับประเทศอื่น ๆ ในเรื่องการลดจำนวนผู้เสียชีวิตลงได้



วัตถุประสงค์

จุดประสงค์ของรายงานฉบับนี้คือ เพื่อช่วยให้ประเทศต่าง ๆ เรียนรู้จากประสบการณ์ของประเทศเกาหลี ในการลดอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นกับเด็ก นอกจากนี้ยังมีจุดมุ่งหมายเพื่อกระชับความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง โดยวัตถุประสงค์หลักสรุปได้ดังนี้

- ความสะดวกในการแบ่งปันข้อมูลระหว่างเกาหลีและประเทศอื่น ๆ โดยคำนึงถึงความพยายามในการลดอุบัติเหตุทางถนนในเด็ก
- รับรองการถ่ายโอนนโยบายที่เกี่ยวข้องจากเกาหลีไปยังประเทศอื่น
- เสนอแนะมาตรการเพิ่มความร่วมมือระหว่างประเทศ
- สร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างประเทศ



เนื้อหาหลัก

บทที่ 1 บทนำ อธิบายความเป็นมาและวัตถุประสงค์

บทที่ 2 แนะนำความสำเร็จของเกาหลีตั้งแต่ปี 1988 ที่ทำเรื่องการลดอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับเด็ก นอกจากนี้ยังเปรียบเทียบประเทศเกาหลีกับประเทศที่ก้าวหน้า ในแง่ของอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในเด็ก

บทที่ 3 กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก โดยมีเนื้อหาหลักของกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อลดอุบัติเหตุจราจรที่เกี่ยวข้องกับเด็ก เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก และพระราชบัญญัติความปลอดภัยในการขนส่ง

บทที่ 4 ครอบคลุมการศึกษาความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก โดยแนะนำหลักสูตรและเนื้อหาการศึกษาความปลอดภัยการจราจรที่ดำเนินการจากระดับอนุบาลถึงมัธยมปลายในเกาหลี

บทที่ 5 เน้นโครงการปรับปรุงโซนโรงเรียนปลอดภัย อธิบายการกำหนดเขตความปลอดภัยของเด็ก บริเวณรอบโรงเรียน และการดำเนินการโครงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนที่เกี่ยวข้อง

บทที่ 6 การดำเนินงานรณรงค์โรงเรียนสำหรับเด็ก กฎระเบียบด้านความปลอดภัยของรถโรงเรียน และยานพาหนะ อธิบายลักษณะอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถโรงเรียน



บทที่ 7 แนะนำกลุ่มพลเมืองต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็ก เช่น ชมรม Korea Green Mother Society และแนวร่วมพลเมืองเพื่อความปลอดภัย

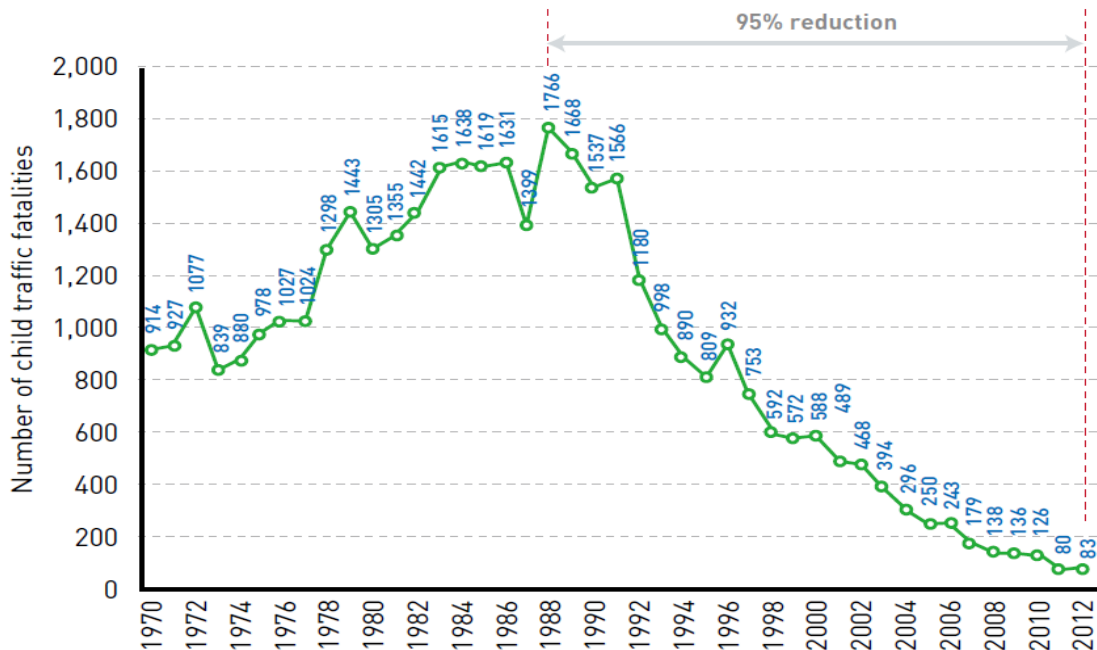
บทที่ 8 อภิปรายเรื่องการลดอุบัติเหตุทางถนนในเด็ก เป้าหมาย ทิศทาง และนโยบายในอนาคต เป้าหมาย การลดตามที่กำหนดไว้ในแผนความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ ครั้งที่ 7 แผนแม่บทซึ่งเป็นแผนตามกฎหมาย กำหนดขึ้นตาม พรบ.ความปลอดภัยในการขนส่ง และแนวทางนโยบายหลักเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการลดอุบัติเหตุ



2. การลดอุบัติเหตุจราจรที่เกี่ยวข้องกับเด็ก

* อุบัติเหตุจราจรในกลุ่มเด็กมีแนวโน้มลดลง

จำนวนผู้เสียชีวิตในเด็กจากอุบัติเหตุจราจรในประเทศเกาหลี ซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจนถึงปี 1988 โดยเริ่มลดลงตั้งแต่ปี 1989 ทั้งนี้ ในปี 1970 มีเด็กจำนวน 914 คน เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยเมื่อสองปีก่อนตัวเลขก็เกือบสองเท่า จำนวน 1,766 คน สถานการณ์เริ่มดีขึ้นตั้งแต่ปี 1989 อันเป็นผลมาจากการดำเนินการตามมาตรการความปลอดภัยการจราจรสำหรับเด็ก ในปี 2012 เด็กเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจำนวน 83 คน ซึ่งมีจำนวนลดลงมากกว่า 95% เมื่อเทียบกับสถิติสูงสุดที่บันทึกไว้ในปี 1988



กราฟแสดงแนวโน้มการเสียชีวิตจากการจราจรในเด็กของประเทศเกาหลี (ปี ค.ศ. 1970 - 2012)

จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมดในเกาหลีเพิ่มขึ้นจาก 3,069 คน ในปี 1970 โดยมีสถิติสูงสุด 13,429 คน ในปี 1991 จากนั้นในปี 2012 เริ่มลดลงอยู่ที่ 5,392 คน ตัวเลขเหล่านี้แสดงให้เห็นว่า จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในเกาหลีลดลงเหลือ 40% ของสถิติสูงสุด ในปี 2012 ทั้งนี้ เด็กที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในเกาหลีมีจำนวน 83 คน คิดเป็น 1.5% ของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมดของประเทศ



* การเปรียบเทียบระหว่างประเทศ

อัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนของเกาหลีใต้เด็ก (ถึงอายุ 14 ปี) อยู่ที่ 2.0 ต่อแสนประชากร ณ ปี 2010 ตามรายงานสถิติของ OECD ที่ออกในเดือนธันวาคม 2012 อัตราตรงกับของสหรัฐอเมริกา และคล้ายกับกรีซและอิสราเอล อยู่ที่ 1.9 ต่อแสนประชากร อย่างไรก็ตาม ยังคงมีอัตราสูงกว่าสหราชอาณาจักรอย่างมาก โดยมีอัตราอยู่ที่ 0.4 ต่อแสนประชากร, ประเทศเนเธอร์แลนด์ 0.6 ต่อแสนประชากร, ประเทศสวีเดนและประเทศญี่ปุ่น 0.7 ต่อแสนประชากร และประเทศเยอรมนี 0.8 ต่อแสนประชากร

ในปี 2011 เด็กอายุไม่เกิน 14 ปี คิดเป็น 1.9% ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมดในเกาหลี ซึ่งมีเปอร์เซ็นต์ที่ต่ำกว่าของประเทศออสเตรเลีย (4.8%), ประเทศนอร์เวย์ (4.2%), ประเทศสหรัฐอเมริกา (3.7%) ประเทศฝรั่งเศสและประเทศเนเธอร์แลนด์ (3.3%) ซึ่งร้อยละของเด็กที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศเกาหลีจะมีความใกล้เคียงกับ สหราชอาณาจักร (2.2%) ประเทศเยอรมนี (2.1%) และประเทศญี่ปุ่น (2.0%) สถิติเหล่านี้แสดงให้เห็นว่า ร้อยละของเด็กที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมดในประเทศเกาหลีค่อนข้างต่ำ เมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มประเทศขั้นสูง อย่างไรก็ตาม เกาหลียังคงมีอัตราการเสียชีวิตจากการจราจรต่อเด็ก 100,000 คน ค่อนข้างสูง สิ่งนี้บ่งบอกถึงความจำเป็นในความพยายามอย่างหนัก เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนในเด็ก



3. ระบบความปลอดภัยทางถนนทั่วประเทศของเด็ก

* กรอบการบริหารความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ

คณะกรรมการการคมนาคมแห่งชาติ โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานและคมนาคม เป็นประธาน เป็นองค์กรที่รับผิดชอบนโยบายความปลอดภัยทางถนนในประเทศเกาหลี โดยมีคณะกรรมการพิจารณานโยบายความปลอดภัยการจราจรที่สำคัญและแผนแม่บทความปลอดภัยการขนส่งแห่งชาติ ได้มอบหมายให้มีอำนาจในการทบทวนนโยบายและแผนสำคัญตามพระราชบัญญัติความปลอดภัยในการขนส่ง คณะกรรมการประกอบด้วยสมาชิกสูงสุด 30 คน รัฐมนตรีที่ดินฯ เป็นประธานคณะกรรมการ

* กรอบการบริหาร

ตามพระราชบัญญัติความปลอดภัยในการคมนาคมขนส่ง กระทรวงส่วนกลาง 12 กระทรวงที่มีหน้าที่ในการดำเนินการเกี่ยวกับความปลอดภัยทางการจราจรของประเทศ โดยรวมถึงกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานและคมนาคม (MOLIT), กระทรวงความมั่นคงและการบริหารราชการแผ่นดิน (MOSPA) และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (NPA)

กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานและคมนาคม (MOLIT) มีหน้าที่บำรุงรักษาทางด่วนและทางหลวงแผ่นดิน นอกจากนี้ยังประสานนโยบายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยการจราจรของกระทรวงและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยแผนแม่บทความปลอดภัยการขนส่งแห่งชาติ เพื่อความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กจะมีการต่ออายุทุก ๆ ห้าปี นอกจากนี้ยังกำหนดเกณฑ์และโครงสร้างสำหรับรถโรงเรียนและดำเนินโครงการเพื่อช่วยเหลือครอบครัวของเด็กที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

กระทรวงความมั่นคงและการบริหารราชการแผ่นดิน (MOSPA) รับผิดชอบด้านความปลอดภัยบนถนนสายจังหวัด และในเมือง/เขต ดำเนินมาตรการความปลอดภัยทางถนน โดยร่วมมือกับหน่วยงานระดับท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก กระทรวงได้ดำเนินโครงการต่างๆ ที่ออกแบบมาเพื่อปรับปรุงเขตโรงเรียนและจุดเสี่ยงต่ออุบัติเหตุจราจร



กระทรวงศึกษาธิการ (MOE) รับผิดชอบการศึกษาความปลอดภัยการจราจรสำหรับเด็ก กระทรวงกลาโหม และการเงิน (MOSF) ดำเนินการเกี่ยวกับงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนของเด็ก

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (NPA) มีหน้าที่รับผิดชอบในการบังคับใช้กฎหมายจราจร การออกใบขับขี่ การสอบสวนอุบัติเหตุบนท้องถนน และการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจราจร ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก การเรียกเก็บค่าปรับสองเท่าสำหรับการละเมิดภายในเขตโรงเรียน การละเมิดกฎจราจรของรถโรงเรียน และกฎหมายว่าด้วยการจัดการอุบัติเหตุจราจร จะดำเนินคดีอาญาต่อผู้ขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจรภายในเขตโรงเรียน

* องค์กรอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก

หน่วยงานความปลอดภัยด้านการขนส่งของเกาหลี (KOTSA) เป็นหน่วยงานของรัฐภายใต้กระทรวงที่ดินฯ เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบสภาพรถ รวมทั้งรถโรงเรียน ภายใต้ของ KOTSA คือสถาบันทดสอบและวิจัยยานยนต์ของเกาหลี (KATRI) ซึ่งดำเนินการโครงการประเมินรถใหม่ (NCAP) และการทดสอบความปลอดภัยของรถยนต์

สำนักงานจราจรทางบกของเกาหลี (KoROAD) เป็นหน่วยงานของรัฐภายใต้สภานิติบัญญัติแห่งชาติ และเป็นผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับความรู้ของคนขับและประชาชนสัมพันธ์แนวปฏิบัติในเขตโรงเรียน ภายใต้ KoROAD คือสถาบันวิทยาศาสตร์จราจร (TSI) และศูนย์วิเคราะห์อุบัติเหตุจราจร (TAAC) โดยสถาบันวิทยาศาสตร์จราจร จะดำเนินการวิจัยเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร ใบขับขี่ สิ่งอำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัยและกิจกรรมอื่น ๆ ส่วนศูนย์วิเคราะห์อุบัติเหตุจราจร จะวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งได้รับข้อมูลจากตำรวจและการสอบสวนอุบัติเหตุใหญ่หรืออุบัติเหตุที่สำคัญ

สถาบันขนส่งแห่งชาติเกาหลี (KOTI) เป็นสถาบันวิจัยในสังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี ดำเนินการวิจัยเกี่ยวกับนโยบายของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก ทางรถไฟ ทางอากาศและทางทะเลตลอดจนโลจิสติกส์ รวมถึงยังดำเนินการวิจัยเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กด้วย

อีกหลายองค์กรที่ดำเนินการด้านการศึกษาและการรับรู้ของพลเมือง มีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก ซึ่งรวมถึงสำนักงานความปลอดภัยและอาชีวอนามัยของเกาหลี สมาคมประกันทั่วไปของเกาหลี และกลุ่มพันธมิตรประชาชนเพื่อความปลอดภัย



4. นโยบายความปลอดภัยในการจราจรทางถนนที่สำคัญสำหรับเด็ก

ประเทศเกาหลีได้ดำเนินนโยบายต่าง ๆ ที่ออกแบบมาเพื่อลดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกี่ยวข้องกับเด็ก และเป็นนโยบายความปลอดภัยทางถนนที่เกี่ยวข้องกับแง่มุมต่าง ๆ ของ 3E คือ engineering, education and enforcement (วิศวกรรม, การศึกษาและการบังคับใช้)

ในด้านของวิศวกรรม มาตรการที่โดดเด่นที่สุดคือ การนำระบบเขตโรงเรียนปลอดภัย มาใช้ตั้งแต่ปี 1995 นำไปสู่การกำหนดเขตปลอดภัยสำหรับเด็กในโรงเรียนอนุบาลและประถมศึกษา ตลอดจนการเสริมกำลังสิ่งอำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัยทางถนน ส่วนด้านการศึกษา ในปี 1996 กระทรวงศึกษาธิการกำหนดให้โรงเรียนอนุบาลและประถมศึกษา จัดการเรียนการสอนเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนสำหรับนักเรียน ตั้งแต่นั้นมาเด็กทุกคนได้รับการศึกษาภาคบังคับเกี่ยวกับวิธีการป้องกันตนเองบนท้องถนน



ในส่วนของการบังคับใช้นั้น ในปี 1997 รัฐบาลได้สร้างระบบป้องกันในรถโรงเรียน เริ่มใช้ในปี 2011 โดยเริ่มใช้ระบบการลงโทษแบบใหม่กับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรในเขตโรงเรียนจะถูกลงโทษด้วยค่าปรับสองเท่า นอกจากนี้ยังได้ดำเนินมาตรการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนของเด็ก ตามที่ระบุไว้ในช่วงเวลาต่อไปนี้:

- ปีค.ศ. 1971: เปิดตัวองค์กรไม่แสวงหาผลกำไรที่เรียกว่า “Korea Green Mother Society” สมาชิกทำกิจกรรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในเด็กที่กำลังไปและกลับจากโรงเรียน
- ปีค.ศ 1995: ระบบเขตโรงเรียนปลอดภัยถูกนำมาใช้ โดยการแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก
- ปีค.ศ 1996: กระทรวงศึกษาธิการกำหนดให้มีการศึกษาความปลอดภัยทางถนนประจำปี สำหรับโรงเรียนอนุบาลและประถมศึกษาเป็นเวลาอย่างน้อย 30 ชั่วโมงและ 23 ชั่วโมง ตามลำดับ
- ปีค.ศ 1996: ก่อตั้งสถาบันความปลอดภัยการจราจรเด็ก องค์กรวิจัยเอกชน
- ปีค.ศ 1997: พระราชบัญญัติจราจรทางบกได้รับการแก้ไขเพื่อรวมบทบัญญัติสำหรับการคุ้มครองเด็กที่เดินทางโดยรถโรงเรียน
- ปีค.ศ 2001: Safe Kids Korea ก่อตั้งขึ้นด้วยความช่วยเหลือจาก U.S. Safe Kids (ประเทศสหรัฐอเมริกา)
- ปีค.ศ 2001: พระราชบัญญัติจราจรทางบกได้รับการแก้ไข ทำให้มีผลบังคับใช้สำหรับให้เด็กสวมหมวกนิรภัยขณะขี่จักรยาน
- ปีค.ศ 2003: ภายใต้คำแนะนำของสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ปรึกษาได้จัดตั้งคณะกรรมการเพื่อดำเนินการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ความปลอดภัยทางถนนโดยความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน
- ปีค.ศ 2007: พระราชบัญญัติกรณีพิเศษเกี่ยวกับการระงับคดีอุบัติเหตุจราจร โดยได้แก้ไขเพิ่มเติมในบทบัญญัติที่บังคับให้ต้องลงโทษทางอาญาต่อผู้ขับขี่ที่เกิดอุบัติเหตุในเขตโรงเรียน โดยไม่คำนึงถึงสถานะของการประกันภัยรถยนต์
- ปีค.ศ 2008: พระราชบัญญัติสวัสดิภาพเด็ก ได้รับการแก้ไขโดยกำหนดจัดให้มีการศึกษาความปลอดภัยทางถนนอย่างน้อย 10 ชั่วโมงต่อปี
- ปีค.ศ 2011: พระราชบัญญัติการจราจรทางบก ได้รับการแก้ไขโดยแนะนำเพิ่มเติมระบบการลงโทษที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจรในเขตโรงเรียน ซึ่งอาจถูกปรับหนักเป็นสองเท่า
- ปีค.ศ 2011: จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยการขนส่งแห่งชาติ ครั้งที่ 7 (ปีค.ศ. 2012-2016) โดยตั้งเป้าหมายในการลดจำนวนเด็กที่เสียชีวิตจากการจราจรบนท้องถนน
- ปีค.ศ 2012: มีนโยบายให้คนขับรถโรงเรียนต้องได้รับการศึกษาด้านความปลอดภัยทางถนน
- ปีค.ศ 2014: รัฐบาลกำหนดและบังคับให้มีการขึ้นทะเบียนสำหรับรถโรงเรียนและการเสริมสร้างมาตรฐานความปลอดภัยที่เกี่ยวข้อง

*** งบประมาณเพื่อความปลอดภัยทางถนนของเด็ก**

ประเทศเกาหลีได้ลงทุนอย่างต่อเนื่องในโครงการต่างๆ เพื่อปรับปรุงเขตโรงเรียนปลอดภัย ดำเนินการให้ความรู้ด้านความปลอดภัย จัดกิจกรรมประชาสัมพันธ์ และสร้างสวนสาธารณะเพื่อความปลอดภัยด้านการจราจร โดยส่วนที่ใหญ



ที่สุดของการลงทุนอยู่ที่โครงการปรับปรุงเขตโรงเรียนปลอดภัย โดยมีกระทรวงความมั่นคงและการบริหารรัฐกิจ และองค์กรท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง เป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายร่วมกัน ทั้งนี้ ได้ดำเนินโครงการปรับปรุงเขตโรงเรียนปลอดภัย จำนวน 9,021 แห่งในช่วงทศวรรษระหว่างปีค.ศ. 2003 ถึง 2012 มีมูลค่ารวม 1,456.6 พันล้านวอน โดยเฉลี่ยโรงเรียนละ 160 ล้านวอน

สำหรับการศึกษาความปลอดภัยด้านการจราจรและโครงการประชาสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้อง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ใช้เงินไป 3.2 พันล้านวอนในปีค.ศ. 2012 นอกจากนี้ ยังมีการใช้เงินประมาณ 7 พันล้านวอน เพื่อจุดประสงค์เดียวกัน โดยใช้จากงบประมาณของสำนักงานตำรวจแห่งชาติเกาหลีใต้ NPA ซึ่งส่วนหนึ่งของการใช้จ่ายไปในโครงการ เพื่อการศึกษาและโครงการสร้างจิตสำนึกของพลเมืองเพื่อความปลอดภัยทางถนนของเด็ก นอกจากนี้กระทรวงศึกษาธิการ ใช้งบประมาณในการพัฒนาและผลิตสื่อการเรียนการสอนเรื่องความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก กำลังสร้างสวนสาธารณะ ความปลอดภัยการจราจรสำหรับเด็กด้วยการลงทุนจากองค์กรท้องถิ่น และหน่วยงานความปลอดภัยด้านการขนส่ง ของเกาหลีใต้จัดทำงบประมาณสำหรับโครงการเข้าหมวกกันน็อคและคาร์ซีทสำหรับเด็ก ตลอดจนโครงการประชาสัมพันธ์ เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการปั่นจักรยานสำหรับเด็ก



5. ความร่วมมือระหว่างประเทศและการแบ่งปันความรู้

* ความต้องการในการแบ่งปันความรู้

ทั่วโลกกำลังพยายามลดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนที่เกี่ยวข้องกับเด็ก อย่างไรก็ตาม รัฐบาลหลายแห่ง ต้องเผชิญกับข้อจำกัดในด้านงบประมาณและกำลังคน ภายใต้สถานการณ์เหล่านี้จำเป็นต้องกำหนดนโยบาย เพื่อใช้งบประมาณและกำลังคนที่มีอยู่อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ทั้งนี้จำเป็นต้องส่งเสริมการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่าง ประเทศในด้านต่าง ๆ เช่น การตรากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก การกำหนดและการดำเนินการ ตามนโยบายที่เกี่ยวข้อง และประสิทธิผลในการใช้งบประมาณของรัฐบาล

ประเทศเกาหลีสามารถลดอัตราการเสียชีวิตของเด็กจากอุบัติเหตุจราจรลง 95% ระหว่างปีค.ศ. 1988 ถึง 2012 ด้วยเหตุนี้ ประเทศเกาหลีจึงมีอะไรอีกมากมายให้คนทั้งโลกได้ศึกษาในแง่ของข้อมูล นโยบาย และประสบการณ์ และมีความจำเป็นต้องส่งเสริมการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างประเทศเกี่ยวกับความพยายามที่จะลดอุบัติเหตุทางถนน ที่เกี่ยวข้องกับเด็ก ซึ่งออกแบบมาเพื่อตอบสนองความต้องการนี้ และเผยแพร่ประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องของเกาหลีไปทั่วโลก รายงานนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อใช้เป็นเอกสารอ้างอิงสำหรับหลายประเทศที่ส่งเสริมนโยบายความปลอดภัยทางถนน

* บทบาทของประเทศเกาหลี

รายงานนี้จะนำเสนอประสบการณ์ของประเทศเกาหลีในการดำเนินการตามนโยบายที่นำไปสู่การลดจำนวน ผู้เสียชีวิตในเด็กกว่า 95% ในช่วง 24 ปี (ค.ศ. 1988 - 2012) ประเทศเกาหลีสามารถสนับสนุนโครงการระหว่างประเทศ ในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก ในประเด็นต่อไปนี้

- เชิญผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งจากต่างประเทศ และให้การศึกษาเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก
- เผยแพร่นโยบายความปลอดภัยทางถนนของประเทศเกาหลีในต่างประเทศ ผ่านผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนนของเกาหลีที่ได้รับเชิญจากต่างประเทศ



- จัดสัมมนาระดับนานาชาติเรื่องความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก ภายใต้การสนับสนุนขององค์กรระหว่างประเทศเช่น ธนาคารโลก และ ADB (Asian Development Bank ธนาคารพัฒนาเอเชีย)
- ดำเนินโครงการวิจัยร่วมกับประเทศที่พัฒนาแล้วหรือกำลังพัฒนาเกี่ยวกับนโยบายความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก
- ส่งเสริมโครงการความร่วมมือระหว่างประเทศอื่น ๆ ที่ออกแบบมาเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับเด็ก



บทที่ 2

การลดลงของอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับเด็ก



1. บทนำ

สำนักงานตำรวจแห่งชาติเกาหลีได้ออกสถิติอุบัติเหตุทางถนนประจำปี ตามมาตรา 8 ของพระราชบัญญัติสถิติที่ประกาศใช้ในปี 1976 ข้อมูลที่เปิดเผยนั้นใช้เป็นสื่อพื้นฐานในการวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนนทางถนนอย่างครอบคลุมและเป็นระบบ กำหนดมาตรการความปลอดภัยทางถนน และดำเนินการด้านวิชาการที่เกี่ยวข้อง โดยการวิจัยสถิติดังกล่าวรวบรวมจากตำรวจที่ดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุทางถนน นอกจากนี้ สำนักงานจราจรทางถนนของเกาหลียังดำเนินการวิเคราะห์สถิติของอุบัติเหตุทางถนนประจำปีอีกด้วย การวิเคราะห์นี้ใช้ข้อมูลจากหน่วยงานบังคับใช้กฎหมาย บริษัทประกันภัยและสมาคมในประเทศ ซึ่งในปี 1980 ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของเกาหลี (GDP) มีมูลค่าเพียง 37 ล้านล้านวอน ในช่วง 30 ปีข้างหน้า GDP ขยายตัวเกือบ 34 เท่า ซึ่งเกิน 1,100 ล้านล้านวอน ในช่วงเวลานั้น เกาหลีประสบความสำเร็จในการเติบโตทางเศรษฐกิจในอัตราที่เร็วกว่าประเทศอื่น ๆ ในโลก โดยการเติบโตทางเศรษฐกิจทำให้จำนวนรถยนต์เพิ่มขึ้นเนื่องจากเป็นวิธีการเดินทางที่สะดวก ท่ามกลางการขยายตัวดังกล่าว เกาหลีได้พยายามอย่างต่อเนื่องในการลดอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับเด็ก ด้วยเหตุนี้ จำนวนเด็กที่เสียชีวิตบนท้องถนนจึงลดลงตั้งแต่ช่วงทศวรรษ 1990



2. ข้อกำหนดคำศัพท์

คำศัพท์หลักที่ใช้ในรายงานนี้สามารถกำหนดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกได้ดังนี้:

- อุบัติเหตุทางถนน: ภายใต้มาตรา 2 ของพระราชบัญญัติจราจรทางบกว่าด้วยการจราจรอุบัติเหตุ หมายถึงการปะทะกันที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินเนื่องจากรถติดบนถนน อย่างไรก็ตาม บทนี้ไม่เกี่ยวกับความเสียหายต่อทรัพย์สิน
- อุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับเด็ก: อุบัติเหตุทางถนนที่นำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกี่ยวข้องกับเด็กอายุต่ำกว่า 13 ปี
- การจำแนกประเภทของอุบัติเหตุทางจราจร
 - อุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด: จำนวนอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมดที่เกิดขึ้นในประเทศเกาหลี สถิติที่เกี่ยวข้องโดยรวบรวมข้อมูลที่ได้มาจากการตำรวจ บริษัทประกันภัย และสมาคมในประเทศ (สถิติที่ได้รับการรวบรวมตั้งแต่ปี 2007)
 - ตำรวจสอบสวนอุบัติเหตุ: การสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนและรายงานโดยตำรวจ สถิติได้รับการรวบรวมมาตั้งแต่ปี 1970
- ความรุนแรงของการบาดเจ็บ
 - การเสียชีวิต: บุคคลที่เสียชีวิตในที่เกิดเหตุหรือเสียชีวิตภายใน 30 วัน อันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ
 - การบาดเจ็บสาหัส: การบาดเจ็บที่ต้องได้รับการรักษาพยาบาลมากกว่า 3 สัปดาห์
 - การบาดเจ็บเล็กน้อย: การบาดเจ็บที่ต้องได้รับการรักษาพยาบาลน้อยกว่า 3 สัปดาห์แต่เกิน 5 วัน
 - การบาดเจ็บเล็กน้อย: การบาดเจ็บที่ต้องได้รับการรักษาพยาบาลน้อยกว่า 5 วัน



- คู่กรณีในอุบัติเหตุ

- ฝ่ายที่หนึ่ง: บุคคลที่รับผิดชอบในการปะทะกันมากที่สุด
- ลำดับของฝ่ายอื่นที่ไม่ใช่ฝ่ายที่หนึ่งถูกกำหนดตามระดับการมีส่วนร่วม

- ประเภทของอุบัติเหตุ

- ขึ้นอยู่กับประเภทการชนและยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุและบุคคล อุบัติเหตุทางถนน แบ่งออกเป็น รถกับบุคคล รถกับรถ รถยนต์คันเดียว และรถกับรถไฟ

- อุบัติเหตุระหว่างรถกับบุคคล หมายถึง การชนกันโดยที่คนเดินเท้าเป็นฝ่ายที่หนึ่งหรือฝ่ายที่สอง
- อุบัติเหตุระหว่างรถกับรถ หมายถึง การชนกันโดยที่ฝ่ายที่หนึ่งและฝ่ายที่สองเป็นยานพาหนะ
- อุบัติเหตุรถยนต์คันเดียว หมายถึง การชนกันซึ่งมีเพียงฝ่ายแรกเท่านั้น โดยไม่มียานพาหนะหรือ

บุคคลอื่น ซึ่งอาจรวมถึงการชน การพลิกคว่ำ การชนระหว่างทางวิ่งออฟโรด เป็นต้น นอกจากนี้ยังอาจหมายถึง เหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลที่ 2 ซึ่งเป็นรถที่จอดอยู่ วัตถุ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกบนถนน

- ประเภทยานพาหนะ

- ยานพาหนะบนท้องถนน: ภายใต้มาตรา 2 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก ยานพาหนะบนท้องถนน หมายถึง ยานยนต์ เครื่องจักรก่อสร้าง รถจักรยานยนต์ จักรยานและยานพาหนะอื่นๆ ที่วิ่งบนถนนด้วยกำลังของมนุษย์ หรือปศุสัตว์หรือกำลังเครื่องยนต์อื่น ๆ

- ยานยนต์: มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการจัดการยานยนต์ จำแนกประเภทยานยนต์เป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถโดยสารประจำทาง รถบรรทุก รถเอนกประสงค์และรถสองล้อ

- เครื่องจักรก่อสร้าง : เครื่องจักรตามมาตรา 73 ของพระราชกฤษฎีกาบังคับพระราชบัญญัติการจัดการเครื่องจักรในงานก่อสร้าง (รถไถ้ม, รถปูยางมะตอย, บัลลาสต์ถนน, รถผสมคอนกรีต, ปั้นคอนกรีต, เครื่องเจาะ)

- รถทางการเกษตร: รถไถพรวนและรถแทรกเตอร์เพื่อการเกษตรเป็นส่วนหนึ่งของเครื่องจักรกลทางการเกษตรที่ถูกกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมเครื่องจักรกลการเกษตร

- รถจักรยานยนต์: ภายใต้มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการจัดการยานยนต์ รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะสองล้อที่มีเครื่องยนต์ 125cc หรือน้อยกว่า หรือรถที่มีเครื่องยนต์ขนาดไม่เกิน 50cc. (กรณีรถใช้พลังงานน้อยกว่า 0.59 กิโลวัตต์)

- ประเภทถนน ตามมาตรา 11 แห่งพระราชบัญญัติถนน ได้จัดประเภทถนนดังต่อไปนี้:

- ทางพิเศษ : ถนนเฉพาะสำหรับยานยนต์ตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติถนน
- ทางหลวง : ถนนแห่งชาติเชื่อมเมืองใหญ่ ท่าเรือ สถานที่ท่องเที่ยว ฯลฯ
- ถนนนครหลวง : ถนนภายใต้การควบคุมของมหานคร เมืองถนนสายจังหวัด เป็นถนนสายสำคัญเชื่อมจังหวัด ภายในจังหวัด รวมถึงถนนทางยกระดับ
- ถนนในเมือง: ถนนภายใต้การบริหารของเมือง
- ถนนสายอำเภอ: ถนนภายใต้การบริหารของอำเภอ

- คนเดินเท้า

- บุคคลที่ไม่ได้อยู่ในยานพาหนะ และสามารถเดิน, ทำงาน, เล่น, ยืน นอน ขี่หรือขึ้นรถเข็น ขี่จักรยานหรือรถสามล้อ หรือขึ้นรถไปตามถนน



- เขตโรงเรียนปลอดภัย

- พื้นที่ถนนปลอดภัยสำหรับเด็กใกล้โรงเรียนอนุบาล โครงการเขตโรงเรียนปลอดภัยเปิดตัวครั้งแรกในระดับประเทศ ปีค.ศ.1995 ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ในปีนั้นรัฐบาลออกระเบียบว่าด้วยการกำหนดและการจัดการเขตโรงเรียนปลอดภัย

- หลักสุดท้ายของตัวเลข

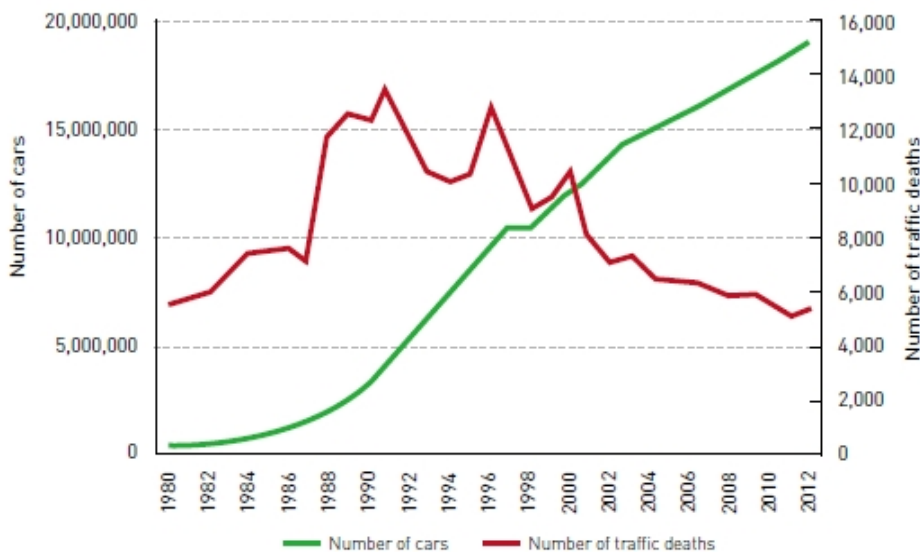
- หลักสุดท้ายของตัวเลขจะถูกปิดเศษ ดังนั้นผลรวมของตัวเลข อาจไม่ตรงกับยอดรวมจริง



3. ตัวชี้วัดหลักด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศเกาหลี

ยอดขายรถยนต์ที่ผลิตในประเทศคันแรกของประเทศเกาหลีในช่วงปลายทศวรรษที่ 1970 นำไปสู่การเติบโตอย่างต่อเนื่องของจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนในประเทศซึ่งเกินกว่า 10 ล้านคันในปี 1997 โดยเฉพาะจำนวนที่เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยต่อปีอยู่ที่ 32% ตั้งแต่ปี 1987 ด้วยการขยายตัวของอัตราการครอบครองรถยนต์ก็ส่งผลให้อุบัติเหตุทางถนนมีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตเพิ่มขึ้นเช่นกัน อย่างไรก็ตาม การขยายตัวของอัตราการครอบครองรถยนต์เริ่มที่จะลดลงในทศวรรษที่ 1990 เนื่องจากประเทศเกาหลีประสบกับวิกฤตทางการเงินและภาวะถดถอยทั่วโลก แต่รัฐบาลยังคงมีบทบาทสำคัญในการพยายามลดจำนวนอุบัติเหตุบนท้องถนน การบาดเจ็บและเสียชีวิตตั้งแต่ปี 1995 เป็นต้นมา

รูปที่ 2.1 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนรถยนต์กับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน





4.การวิเคราะห์แนวโน้มอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับเด็ก

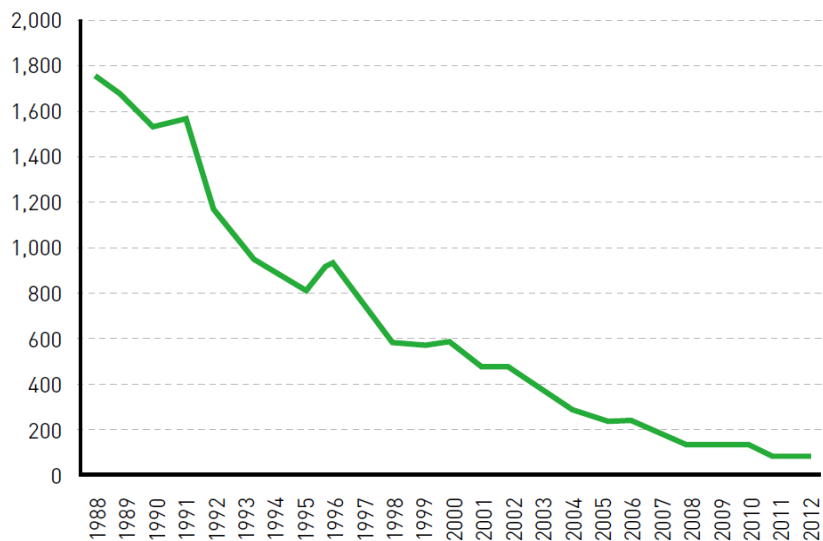
สถิติของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในเด็ก ตั้งแต่ปี 1988 พบว่า จำนวนเด็กที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในเกาหลีลดลงอย่างมากจากประมาณ 1,800 คน ในปี 1988 เหลือน้อยกว่า 100 คน ในปี 2012 ซึ่งหมายความว่าอุบัติเหตุทางถนนที่ร้ายแรงที่เกิดขึ้นกับเด็กลดลงมากกว่า 95% กว่า 20 ปีที่ประเทศเกาหลีมีความก้าวหน้าแบบก้าวกระโดดโดยดำเนินมาตรการต่าง ๆ อย่างจริงจังเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับเด็ก โดยเริ่มต้นในปี 1995 รวมถึงการกำหนดเขตโรงเรียนปลอดภัย, เสริมกฎความปลอดภัยทางการจราจร, การแนะนำกฎหมายต่าง ๆ และสถาบันที่เกี่ยวข้อง, การเสริมสร้างความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยระหว่างผู้ขับขี่และคนเดินถนน จำนวนอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมดลดลงจากประมาณ 290,000 ครั้ง ในปี 2000 ถึง 220,000 ครั้ง ในปี 2011 รวมถึงการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนยังมีแนวโน้มลดลงอีกด้วย สำหรับจำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และจำนวนผู้เสียชีวิตในกลุ่มเด็กก็ลดลงอย่างรวดเร็ว โดยระหว่างปี 2000 ถึง 2011 ประชากรเด็กลดลงประมาณ 3.1% ในขณะที่จำนวนเด็กที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงถึง 14.6% สิ่งนี้แสดงให้เห็นถึงการลดลงอย่างแท้จริงของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในเด็ก

ตาราง 2.1 สถิติของการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในเด็ก

Categories	Overall traffic accidents			Traffic accidents involving children							Estimated child population
	Accidents	Killed	Injured	Accidents		Killed			Injured		
					Ratio %		Ratio %	Per 100,000 children		Ratio %	
2000	290,481	10236	426,984	26,072	9.0%	518	5.1%	6.7	29,523	6.9%	7,786,973
2005	214,171	6376	342,233	18,000	8.4%	250	3.9%	3.2	22,051	6.4%	7,887,227
2006	213,745	6327	340,229	16,542	7.7%	243	3.8%	3.2	20,300	6.0%	7,595,257
2007	211,662	6166	335,906	15,642	7.4%	179	2.9%	2.4	19,167	5.7%	7,321,824
2008	215,822	5870	338,962	14,930	6.9%	138	2.4%	1.9	18,404	5.4%	7,096,089
2009	231,990	5838	367,875	14,980	6.5%	136	2.3%	2.0	18,370	5.1%	6,860,105
2010	226,878	5505	352,458	14,095	6.2%	126	2.3%	1.9	17,178	4.9%	6,636,785
2011	221,711	5229	341,391	13,323	6.0%	80	1.5%	1.2	16,323	4.8%	6,475,840
Average annual growth rate	0.6%	-2.4%	0.1%	-5.1%	-	-14.6%	-	-	-4.9%	-	-3.1%



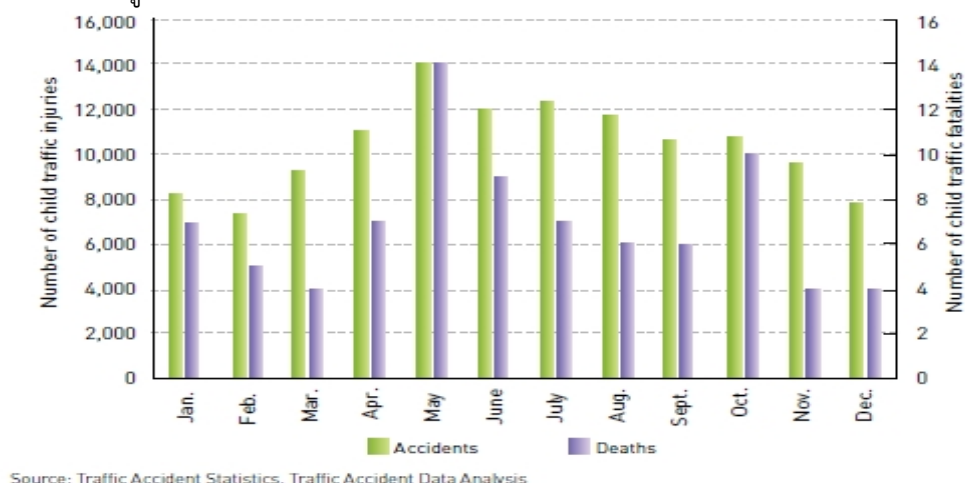
รูปที่ 2.2 จำนวนเด็กที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในเกาหลี



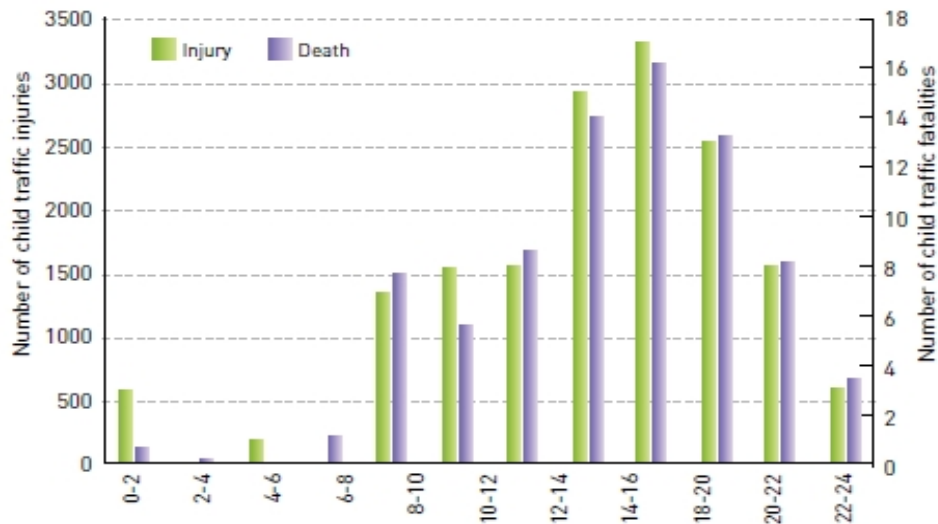
นอกจากนี้ยังมีข้อมูลสถิติยังแสดงให้เห็นถึงจำนวนเด็กที่บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทางถนนเพิ่มสูงขึ้นในเดือนพฤษภาคม เนื่องจากเป็นช่วงฤดูร้อนมีการทำกิจกรรมและวันหยุดยาว และนอกจากนี้เด็กที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนจะกระจุกตัวอยู่ในช่วงเช้าซึ่งเป็นชั่วโมงการเดินทางไปโรงเรียน ส่วนการเสียชีวิตมักจะเกิดขึ้นระหว่างการเดินทางช่วงบ่ายและช่วงค่ำระหว่างเที่ยงวันถึง 20.00 น. และสถิติการเกิดอุบัติเหตุบ่อยที่สุดอยู่ในช่วง 16.00 น. ถึง 18.00 น.

จากข้อมูลสถิติยังพบอีกว่า สาเหตุของอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากรถยนต์คันเดียวและรถยนต์ชนคนเดินเท้า มีอัตราการเสียชีวิตสูงขึ้นกว่าอุบัติเหตุประเภทอื่น นอกจากนี้กว่า 65.1% ของเด็กเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นคนเดินเท้า ส่วนที่เหลือ 28.9% กำลังขับซึ่รถยนต์ขณะเกิดอุบัติเหตุ ในขณะที่ 3.6% กำลังขี่จักรยาน ในการค้นพบนี้แสดงให้เห็นถึงความจำเป็นต้องให้การศึกษาเรื่องความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องการเดินทางด้วยการเดินเท้า

รูปที่ 2.3 การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรเด็กในแต่ละเดือน



รูปที่ 2.4 การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรในเด็กตามช่วงเวลา



Source: Traffic Accident Statistics, Traffic Accident Data Analysis



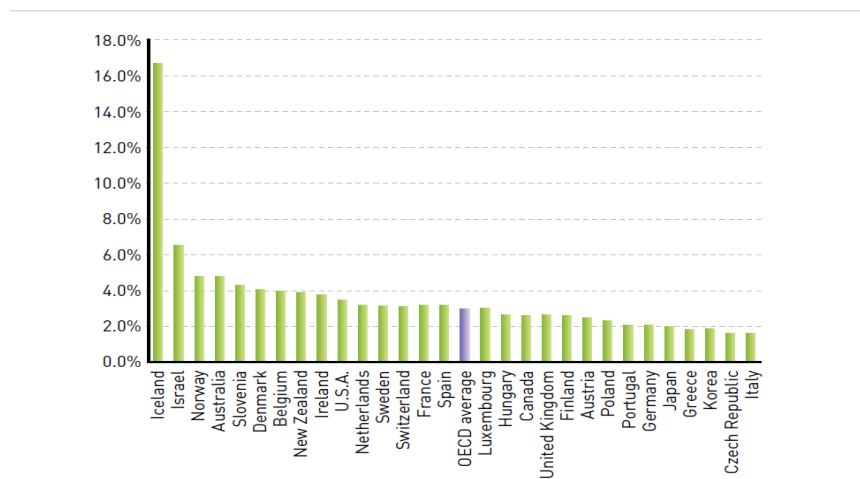
5. การเปรียบเทียบการเกิดอุบัติเหตุทางถนนทางถนนที่เกี่ยวข้องกับเด็ก ในแต่ละประเทศ

สาธารณรัฐเช็กและอิตาลีมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในเด็กต่ำที่สุดในกลุ่มประเทศสมาชิก OECD ในแง่ของสัดส่วนเด็ก (อายุต่ำกว่า 15 ปี) ในการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนโดยรวมอยู่ที่ 1.6% ไชล์แลนด์มีอัตราการเสียชีวิตสูงสุดอยู่ที่ 16.7% ส่วนเกาหลีมีผู้เสียชีวิตจากการจราจรในเด็กมีจำนวน 101 ราย ซึ่งคิดเป็น 1.9% ของผู้เสียชีวิตทั้งหมดจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งน้อยกว่ากลุ่มประเทศ OECD เฉลี่ย 3.0%

สำหรับการเสียชีวิตทางถนนต่อเด็ก 100,000 คน สหราชอาณาจักรมีอัตราส่วนต่ำสุดอยู่ที่ 0.5 ต่อแสนประชากร ไชล์แลนด์มีอัตราสูงสุด 3.0 ต่อแสนประชากร ส่วนเกาหลีอยู่ที่ 1.3 ต่อแสนประชากรซึ่งเกือบเท่ากับค่าเฉลี่ยของกลุ่มประเทศ OECD และเกาหลียังสามารถลดจำนวนการเสียชีวิตจากการจราจรในเด็กลดลงอย่างมาก โดยใช้มาตรการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และยังคงพยายามแก้ไขปัญหาต่าง ๆ เช่น การลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในเด็กที่เป็นคนเดินเท้า ซึ่งคิดเป็นกว่า 60% ของเด็กเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด

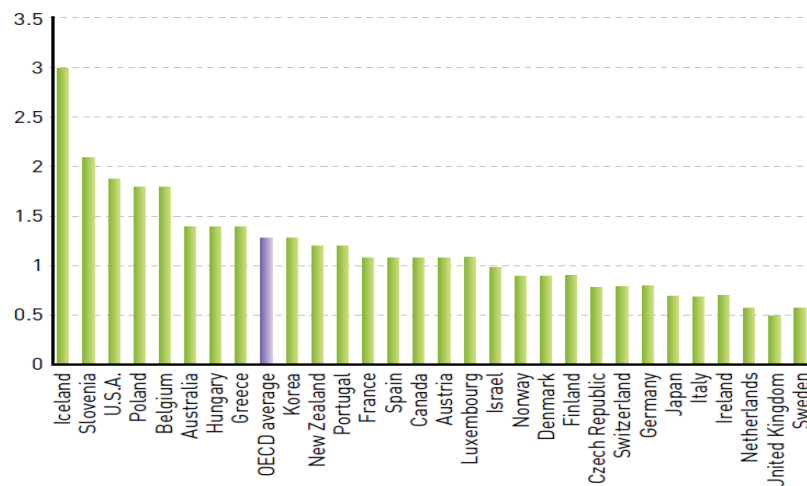


รูปที่ 2.5 การเปรียบเทียบสัดส่วนเด็ก (อายุต่ำกว่า 15 ปี) ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มสมาชิกประเทศ OECD



Source: <http://internationaltransportforum.org/IRTADUsers,13-7>

รูปที่ 2.6 การเปรียบเทียบอัตราการเสียชีวิตต่อแสนประชากร ในกลุ่มสมาชิกประเทศ OECD



Source: <http://internationaltransportforum.org/IRTADUsers,13-7A>



กฎข้อบังคับเรื่องความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก



1. บทนำ

เด็กควรได้เดินและเล่นอย่างอิสระทุกที่ทุกเวลา ในขณะที่ผู้ใหญ่มีหน้าที่ปกป้องเด็กจากการขนส่งทุกรูปแบบในประเทศเกาหลี มีกฎระเบียบที่เข้มงวดที่มุ่งปกป้องเด็กจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่อง โดยมีแนวคิดเกี่ยวกับสิทธิในการเดินเท้าของเด็กและสิทธิในการเคลื่อนย้ายได้รับการจัดตั้งขึ้นผ่านพระราชบัญญัติว่าด้วยการส่งเสริมการคมนาคม และการอำนวยความสะดวกแก่ผู้พิการทางการเคลื่อนไหว บุคคลและพระราชบัญญัติส่งเสริมความปลอดภัยและความสะดวกของคนเดินเท้า นอกจากนี้ มีการแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบกและพระราชบัญญัติกรณีพิเศษปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กนำไปสู่การกำหนดกฎหมายที่เข้มงวดขึ้น และบทลงโทษสำหรับความผิดเกี่ยวกับการจราจร โดยเฉพาะอย่างยิ่ง แนวคิดเรื่องสิทธิคนเดินถนนและสิทธิในการเคลื่อนย้ายได้รับการพัฒนาโดยคำนึงถึงเด็กที่เดินเท้าเป็นหลัก คนเดินเท้าหมายถึงมนุษย์ทุกคน ยกเว้นคนขับและผู้โดยสารของยานยนต์ สิทธิคนเดินเท้าขึ้นอยู่กับแนวคิดที่ครอบคลุมมากกว่าแค่การเดินหรือข้ามถนน แนวคิดนี้ครอบคลุมขอบเขตที่กว้างกว่าบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องในพระราชบัญญัติกรณีพิเศษ โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่เกี่ยวกับภาระหน้าที่ในการปกป้องคนเดินถนนบนทางม้าลายและทางเท้า

ดังนั้น เด็กจึงมีสิทธิที่จะได้รับความคุ้มครองไม่ว่าพวกเขาจะใช้การขนส่งในรูปแบบใดก็ตาม ระบบกฎหมายของเกาหลีที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกได้ให้ความสำคัญสูงสุดในเรื่องการปกป้องเด็ก ส่งผลให้ประเทศชาติประสบความสำเร็จ โดยจากสถิติมีจำนวนเด็กเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อปี อยู่ที่ 1,766 คนในปี 1988 และต่อมาลดลง 95% มาอยู่ที่ 83 คน ในปี 2012 ในบทนี้จะทบทวนกรอบกฎหมายของประเทศที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กตลอดจนการเสริมสร้างความเข้มแข็งของกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องและความสำเร็จ



2. มูลเหตุตามรัฐธรรมนูญเพื่อคุ้มครองเด็กและสิทธิที่เกี่ยวข้อง

* สิทธิคนเดินเท้า

พ.ร.บ.ความปลอดภัยของคนเดินเท้า (เดือนกุมภาพันธ์ 2012) ได้กำหนดกฎหมายสำหรับสิทธิคนเดินเท้าไว้อย่างแน่นอน ภายใต้กฎหมายของรัฐและท้องถิ่นมีหน้าที่รับประกันและส่งเสริมสิทธิของประชาชนอย่างเต็มที่ในการเดินเท้าอย่างปลอดภัยและสภาพแวดล้อมที่สะดวกสบาย กฎหมายกำหนดให้มีนโยบายคุ้มครองและเพิ่มสิทธิคนเดินเท้า ควรดำเนินการตามหลักสี่ประการดังต่อไปนี้ ประการแรก ในกรณีที่มีความกังวลว่าโครงการและระบบต่าง ๆ อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อร่างกาย ความปลอดภัยบนทางเท้าต้องมาก่อน ประการที่สอง กรณีมีเหตุการณ์บางอย่างเกิดขึ้นพื้นที่ที่มีความกว้างของถนนและปริมาณรถและคนเดินเท้าควรมีสภาพใกล้เคียงกัน ประการที่สาม ควรปฏิบัติตามนโยบายคนเดินเท้าโดยคำนึงถึงความปลอดภัยของคนเดินเท้า ความสะดวกในการเข้าถึงจุดหมายปลายทางและความสะดวกสบายและความสวยงามของพื้นที่ใช้สอย ประการที่สี่ องค์กรที่ดำเนินโครงการปรับปรุงสิทธิและเงื่อนไขของคนเดินเท้าควรสร้างระบบความร่วมมือเพื่อให้เกิดการจัดการความปลอดภัยอย่างเป็นระบบ แม้กระทั่งก่อนที่จะมีการออกกฎหมายนี้ รัฐบาลท้องถิ่นบางแห่งก็มีกฎหมายว่าด้วยสิทธิคนเดินเท้า การเยียวยาสำหรับการละเมิดสิทธิคนเดินเท้า



ที่ไม่สามารถปฏิบัติตามกฎหมายดังกล่าวได้ อย่างไรก็ตาม สิ่งเหล่านี้มีความสำคัญในฐานะเครื่องบ่งชี้ว่ารัฐบาลท้องถิ่นกำลังพยายามจัดทำแผนปรับปรุงสภาพทางเท้าและปกป้องสิทธิคนเดินเท้า

* สิทธิในการเคลื่อนย้าย

มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมความสะดวกในการขนส่งของผู้พิการทางการเคลื่อนไหว กำหนดว่า ผู้ทุพพลภาพหรือผู้พิการทางการเคลื่อนไหวจะได้รับการเดินทางที่ปลอดภัยและสะดวกสบายปราศจากการเลือกปฏิบัติโดยวิธีการขนส่งใด ๆ กฎหมายกำหนด "ความคล่องตัวในการเคลื่อนไหวบุคคล" เช่น บุคคลใดๆ ที่ยังเป็นเด็ก คนพิการ คนชรา หญิงตั้งครรภ์ที่มาพร้อมกับเด็กวัยหัดเดินหรือมีปัญหาในการเคลื่อนย้าย การขนส่งตามกฎหมายรัฐบาลกลาง (MOLIT) และท้องถิ่นต้องพัฒนาและดำเนินนโยบายดังกล่าวตามความจำเป็นเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกของผู้โดยสารและปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางเท้าเพื่อให้ผู้พิการสามารถเดินทางได้อย่างปลอดภัย นอกจากนี้ รัฐบาลกลางและท้องถิ่นควรรักษาความปลอดภัยและดำเนินการให้มีรถโดยสารขั้นประหยัดและให้บริการข้อมูลการจราจรที่สามารถอำนวยความสะดวกให้ผู้พิการทางการเคลื่อนไหวได้



3. กรอบกฎหมายและสถาบันสำหรับการคุ้มครองเด็ก

พ.ร.บ.จราจรทางบกเกี่ยวกับการได้รับการคุ้มครองสิทธิของเด็ก มาตรา 11 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก กำหนดหน้าที่สำหรับผู้ดูแลเด็กและเจ้าหน้าที่ตำรวจแยกจากกันภายใต้กฎหมายนี้ ผู้ดูแลเด็กไม่ควรให้เด็กที่อยู่ในความดูแลวิ่งเล่นบนถนนที่มีการจราจรหนาแน่น นอกจากนี้ ไม่ควรให้เด็กวัยหัดเดินบนถนนคนเดียว ในขณะที่ปริมาณการจราจรหนาแน่น ผู้ดูแลยังต้องดูแลให้เด็กที่อยู่ในความดูแลสวมใส่อุปกรณ์ความปลอดภัย เมื่อขี่จักรยานหรือร่วมกิจกรรมอื่นๆ ที่อาจส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บ และเจ้าหน้าที่ตำรวจมีหน้าที่ในการใช้มาตรการที่เหมาะสมเพื่อความปลอดภัยของเด็ก

ภายในเขตโรงเรียนจำกัดความเร็วในการเดินทางสูงสุดที่ 30 กม./ชม. ผู้ฝ่าฝืนมีมาตรการมีบทลงโทษซึ่งแบ่งออกเป็น 4 ประเภท ต้องจ่ายค่าปรับตั้งแต่ขั้นต่ำ 40,000 วอน ถึงสูงสุด 160,000 วอน ขึ้นอยู่กับขอบเขตการละเมิดจำกัดความเร็ว โดยทั่วไปแล้ว คนขับจะถูกปรับ 30,000 วอน สำหรับขับรถเร็วบนถนนทั่วไป อย่างไรก็ตาม คนขับต้องจ่ายเพิ่มเป็นสองเท่า หากถูกจับได้ว่าขับด้วยความเร็วระหว่าง 31 ถึง 50 กม./ชม. ในเขตโรงเรียน ในขณะที่คนขับรถเมล์ที่ขับด้วยความเร็ว 90 กม./ชม. ขึ้นไป ต้องจ่ายค่าปรับ 160,000 วอน และระงับใบอนุญาต 120 วัน

การละเมิดสัญญาณไฟจราจรและการละเมิดอื่น ๆ ภายในเขตโรงเรียนต้องรับโทษมากกว่าปกติ ฝ่าฝืนสัญญาณบนถนนทั่วไป มีค่าปรับอยู่ที่ 70,000 วอน หากเกิดในเขตโรงเรียนมีค่าปรับสูงถึง 130,000 วอน การจอดรถและฝ่าฝืนจะถูกปรับ 50,000 วอน แต่เพิ่มขึ้นถึง 90,000 วอน ในเขตโรงเรียน

พ.ร.บ.จราจรทางบกให้ความคุ้มครองเป็นพิเศษสำหรับรถโรงเรียน กฎหมายกำหนดว่า เมื่อรถโรงเรียนเปิดไฟเตือนผู้ขับขี่ยานยนต์ที่อยู่ในเลนเดียวกันหรือเลนข้าง ๆ ควรหยุดก่อน และขับรถช้า ๆ ห้ามมิให้ยานพาหนะใด ๆ แซงรถโรงเรียน พร้อมระบุว่าเมื่อเด็กอยู่บนรถบัส คนขับรถโรงเรียนควรเปิดไฟเตือนเฉพาะเมื่อเด็กเข้าหรือออกจากรถเท่านั้น คนขับยังต้องระบุว่าเด็กอยู่บนรถบัสโดยที่เด็กอยู่บนรถจริง



* พ.ร.บ.คดีพิเศษเกี่ยวกับการระงับคดีอุบัติเหตุจราจร

พ.ร.บ.คดีพิเศษเกี่ยวกับการระงับคดีอุบัติเหตุจราจร ตรากฎหมายขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกในการกู้คืนความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจรอย่างรวดเร็ว โดยจัดให้มีกรณีพิเศษเกี่ยวกับการลงโทษทางอาญาของผู้ขับขี่ที่เกิดจากความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง

ภายใต้กฎหมายนี้ แบ่งประเภทการละเมิดที่ร้ายแรงเป็น ๑๑ ประเภท ดังต่อไปนี้ 1. การละเมิดสัญญาณ 2. การละเมิดการข้ามเส้นแบ่งของถนนหรือทางแยก กลับรถ หรือขับถอยหลังบนทางด่วน (รวมมอเตอร์เวย์) 3. การละเมิดขีดจำกัดความเร็ว (เกินขีดจำกัด 20กม. / ชม. ขึ้นไป) 4. การละเมิดหน้าที่ปกป้องคนเดินเท้าบนทางม้าลาย 5. ขับขี่โดยไม่มีใบขับขี่ 6. เมาแล้วขับ 7.ฝ่าฝืนทางห้ามผ่าน 8. การละเมิดการข้ามทางรถไฟ 9. การขับรถบนทางเท้า หรือหยุดบนทางม้าลาย 10. การละเมิดหน้าที่ของผู้ขับขี่ในการป้องกันผู้โดยสารจากการตกจากรถ 11. ขับรถโดยไม่ปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัยหรือให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของเด็กภายในพื้นที่คุ้มครองเด็ก

* พ.ร.บ.การจัดการยานยนต์

พ.ร.บ.การจัดการยานยนต์ ได้ตราพระราชบัญญัติการจัดการยานยนต์อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและความปลอดภัยของยานยนต์ ได้กำหนดเรื่องการขึ้นทะเบียน มาตรฐานความปลอดภัย การรับรองคุณภาพ การแก้ไขข้อบกพร่องในการผลิต การตรวจสอบ การบำรุงรักษา การทดสอบยานยนต์ ธุรกิจการจัดการยานยนต์ ฯลฯ

ภายใต้กฎหมายนี้ ที่นั่งใด ๆ บนรถบัสที่ออกแบบมาสำหรับผู้โดยสารที่มีความกว้างอย่างน้อย 27 ซม. ทั้งแนวนอนและแนวตั้ง ขณะที่ยาระหว่างเบาะนั่งไม่ควรน้อยกว่า 46 ซม. เมื่อติดตั้งเบาะนั่งแบบพับได้ เบาะนั่งควรใช้งานได้จากด้านนอก และควรปรับเข็มขัดนิรภัยให้เหมาะกับรูปร่างของเด็ก ในขณะที่รถยนต์นั่งส่วนบุคคลต้องติดตั้งอุปกรณ์ติดเบาะรถยนต์ในลักษณะที่เป็นไปตามมาตรฐานดังต่อไปนี้ 1) อุปกรณ์ดังกล่าวควรติดตั้งบนที่นั่งตั้งแต่สองที่นั่งขึ้นไป 2) อุปกรณ์ดังกล่าวควรใช้งานได้โดยไม่มีอุปกรณ์อื่นใด และ 3) ควรมีเครื่องหมายที่ช่วยในการยืนยันการติดตั้งอุปกรณ์ดังกล่าวและตำแหน่งของอุปกรณ์ได้อย่างง่ายดาย

* พระราชบัญญัติความปลอดภัยการจราจร

พ.ร.บ.ความปลอดภัยการจราจร กำหนดว่ารัฐและท้องถิ่นควรเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในการจราจร และเสริมสร้างความตระหนักรู้ของสาธารณชนโดยการส่งเสริมการศึกษาความปลอดภัยในการจราจรที่โรงเรียนและสถาบันการศึกษาอื่น ๆ การเปิดตัวแคมเปญประชาสัมพันธ์และการดำเนินการตามมาตรการที่จำเป็นอื่น ๆ ภายใต้กฎหมายและรัฐบาลอาจให้การสนับสนุนทางการเงินเพื่อช่วยสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกดังกล่าว ให้เด็ก ๆ เพื่อให้เด็ก ๆ ได้เรียนรู้ความปลอดภัยในการจราจร

สิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้ควรติดตั้งวิดีโอและอุปกรณ์อื่น ๆ ที่สามารถจำลองสถานการณ์ที่เป็นอันตรายเพื่อให้เด็ก ๆ สามารถเรียนรู้วิธีการป้องกันอุบัติเหตุ ควรติดตั้งระบบที่เด็กสามารถเรียนรู้วิธีการขี่จักรยานอย่างปลอดภัย กำหนดให้มีการติดตั้งทางม้าลายและทางเท้า เพื่อให้เด็กสามารถเข้าใจการทำงานของสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการจราจรป้ายจราจรที่ติดตั้งภายในสถานศึกษา





4. การพัฒนาและความสำเร็จของกฎระเบียบความปลอดภัยในการจราจรสำหรับเด็ก

* การบังคับใช้กฎระเบียบและการขยายผล

ระหว่างปี 1983 ถึง 1990 เกาหลีมีอัตราการครอบครองรถเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งทำให้มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเช่นกัน รถยนต์ที่ผลิตในประเทศคันแรกของเกาหลีออกจำหน่ายในช่วงต้นปี 1978 เจ็ดปีต่อมาจำนวนรถยนต์ทั่วประเทศถึงหนึ่งล้านคัน จำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจนเกิน 10 ล้านคันในปี 1997 ตั้งแต่ปี 1978 จำนวนรถยนต์เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ย 32 เปอร์เซ็นต์ต่อปี โดยในปี 1991 ประเทศเกาหลีมีสถิติผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง 13,000 คน หลังจากนั้นจำนวนอุบัติเหตุจราจรเริ่มลดลงเนื่องจากประเทศประสบกับวิกฤตทางการเงินและความยากลำบากทางเศรษฐกิจอื่นๆ รวมถึงการขึ้นราคาน้ำมันและภาวะถดถอยทั่วโลก

เพื่อลดอัตราการเสียชีวิตจากการจราจร รัฐบาลได้แนะนำโครงการเขตโรงเรียนปลอดภัยในปี 1995 สองปีต่อมาเมื่อรถยนต์จดทะเบียนเกิน 10 ล้านคัน หน่วยงานบังคับใช้กฎหมายเริ่มใช้กล้องเพื่อการตรวจทางจราจรไร้คนขับเพื่อป้องกันการชนและการชนที่เกิดจากการขับเร็วและการละเมิดสัญญาณ ท่ามกลางวิกฤตทางการเงิน ซึ่งนำไปสู่การลดลงของจำนวนผู้เสียชีวิตจากการจราจรได้ถึง 21%

ในปี 2000 รัฐบาลได้ดำเนินการทดสอบประเมินความปลอดภัยสำหรับรถยนต์ที่ออกใหม่ และจัดตั้งองค์กรความปลอดภัยทางการจราจรภายใต้สำนักนายกรัฐมนตรี เกาหลีได้นำนโยบายที่จะห้ามการใช้โทรศัพท์มือถือระหว่างขับรถ นอกจากนี้ยังเริ่มบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัยอย่างเข้มงวด และรัฐบาลได้ใช้ระบบการให้รางวัลสำหรับการรายงานการละเมิดกฎจราจร แต่ระบบถูกยกเลิกในหนึ่งปีครึ่งต่อมาเนื่องจากผลกระทบด้านลบที่เกี่ยวข้องกับ "carparazzi" (คาร์ปาปาร์ซี่) ที่ถ่ายภาพยานพาหนะที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร และรัฐบาลยังได้ขยายระยะเวลาการยกเลิกใบอนุญาตเป็นสองปีสำหรับผู้ขับขี่ที่เมาแล้วขับ และในปี 2002 ยานพาหนะเพื่อการพาณิชย์ต้องติดตั้งอุปกรณ์บันทึกการขับขี่

ประมาณปี 2005 รัฐบาลเริ่มให้การศึกษาและประชาสัมพันธ์การณรงค์และการปราบปรามอย่างเข้มงวด เรียกร้องให้มีความพยายามลดจำนวนการเสียชีวิตของเด็กจากอุบัติเหตุทางถนนลงครึ่งหนึ่ง ในการรณรงค์ครั้งนี้ มีการแจกเบาะรถยนต์ฟรี ในปี 2009 เจ้าหน้าที่ตำรวจได้แนะนำระบบบังคับใช้ความเร็วของส่วนอัตโนมัติ นอกจากนี้ ได้มีการนำระบบการประเมินความปลอดภัยทางถนนมาใช้เป็นส่วนหนึ่งในการระบุปัจจัยเสี่ยงทางถนน

ประมาณปี 2010 ได้มีการติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยในยานพาหนะ ในขณะเดียวกัน การเปลี่ยนแปลงนโยบายการใช้ถนนของประเทศก็ทำให้จุดสนใจเปลี่ยนจากระบบที่มีรถยนต์เป็นศูนย์กลางไปเป็นระบบที่คนเดินเท้าเป็นศูนย์กลาง ระบบบังคับใช้สัญญาณไร้คนขับขยายให้ครอบคลุมทั่วประเทศ และจำกัดความเร็วสำหรับถนนที่คนเดินเท้าส่วนใหญ่ใช้ถูกจำกัดไว้ที่ 30 กม./ชม. ในปี 2011 รัฐบาลได้ออกมาตรการต่างๆ เพื่อลดการเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน ข้อกำหนดให้ผู้โดยสารทุกคนต้องคาดเข็มขัดนิรภัย การห้ามดู DMB (มัลติมีเดีย) ขณะขับรถ บังคับให้มีการติดตั้งเครื่องบันทึกดิจิทัลในรถยนต์เชิงพาณิชย์ทุกคัน



* การเปลี่ยนแปลงและความสำเร็จของกฎหมายความปลอดภัยในการจราจรสำหรับเด็ก

กฎหมายความปลอดภัยในการจราจรสำหรับเด็ก มีการบังคับใช้อย่างเข้มงวดและต่อเนื่อง เนื่องจากมีการแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ปี 1995) ระบบเขตโรงเรียนปลอดภัยจึงเริ่มต้นขึ้น อุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับเด็กลดลงตั้งแต่ปี 1997 เมื่อเขตโรงเรียนปลอดภัยเริ่มดำเนินการ นอกจากนี้ ในปี 1997 รัฐบาลได้นำระบบรถโรงเรียน สิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง และมาตรฐานอุปกรณ์และข้อบังคับการป้องกันพิเศษมาใช้ด้วย

กฎระเบียบด้านความปลอดภัยสำหรับเด็กมีความเข้มงวดยิ่งขึ้น ในปี 2001 ได้มีการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดให้ผู้ดูแลเด็กควรดูแลให้เด็กที่อยู่ในความดูแลของตนใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยเมื่อขึ้นจักรยานหรือรูปแบบการเดินทางอื่น ๆ บนท้องถนน กฎหมายยังได้กำหนดภาระหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการดูแลความปลอดภัยของเด็กที่เล่นหรือเดินบนถนน หลังจากการตราพระราชบัญญัติว่าด้วยการส่งเสริมการคมนาคมขนส่งผู้พิการทางการเคลื่อนไหว ในปี 2006 รัฐบาลได้เริ่มกำหนดเขตพื้นที่สำหรับคนเดินเท้าและให้ความช่วยเหลือด้านการเงินในการแนะนำรถโดยสารประจำทางขั้นประหยัด ในปี 2007 พระราชบัญญัติว่าด้วยคดีพิเศษเกี่ยวกับการยุติอุบัติเหตุจราจรได้รับการแก้ไข ในปี 2011 พระราชบัญญัติจราจรทางบกได้รับการแก้ไขเพื่อกำหนดค่าปรับที่หนักขึ้นภายในเขตโรงเรียน กฎหมายอนุญาตให้มิบหลงโทษเพิ่มขึ้นสำหรับผู้ขี่จักรยานเกิน 20 กม./ชม. ซึ่งเกินขีดจำกัดความเร็วในเขตโรงเรียน

ในปี 2012 กฎหมายว่าด้วยการเพิ่มความปลอดภัยและความสะดวกบนทางเท้าได้ประกาศใช้ เป็นการเสริมความแข็งแกร่งให้กับกรอบการทำงานของสถาบันเพื่อปกป้องความปลอดภัยของคนเดินถนนทุกคน รวมถึงเด็กด้วย

จำนวนเด็กที่เสียชีวิตจากการจราจรลดลงต่ำกว่า 1,000 คน ในปี 1993 หลังจากจุดสูงสุดในปี 1988 หลังจากทีระบบเขตโรงเรียนปลอดภัยได้ดำเนินการในปี 1995 ส่งผลให้จำนวนเด็กที่เสียชีวิตลดลงเหลือ 932 คน ในปี 1996 และลดลงอีกเป็น 753 คน ในปี 1997 และต่ำกว่า 600 คน ในปีต่อไป และในปี 2001 กฎระเบียบเกี่ยวกับการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันขณะการขี่จักรยานยนต์มีผลบังคับใช้ ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิตลดลงอย่างมาก จำนวนผู้เสียชีวิตจากการจราจรในเด็กมีมากกว่า 500 คน ก่อนที่จะลดลงเหลือ 468 คนในปี 2002, 394 คนในปี 2003 และ 296 คนในปี 2004 นอกจากนี้ การแก้ไขพระราชบัญญัติกรณีพิเศษเกี่ยวกับการยุติอุบัติเหตุจราจรในปี 2007 มีผลกระทบต่อการลดอุบัติเหตุจราจรซึ่งส่งผลให้จำนวนผู้เสียชีวิตในเด็กลดลงต่ำกว่า 200 คน และลดลงอย่างมากเหลือเพียง 80 คนในปี 2011 เมื่อรัฐบาลเริ่มบังคับใช้ค่าปรับที่มากขึ้นและการใช้บทลงโทษสำหรับผู้ขี่จักรยานเร็วในเขตโรงเรียน



การศึกษาด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก



1. บทนำ

เด็กและวัยรุ่นกำลังเติบโตจึงเป็นเรื่องยากในการคาดหวังให้พวกเขาแสดงความสามารถเช่นเดียวกับผู้ใหญ่ ในการจัดการกับสภาพการจราจรที่หลากหลาย ด้วยเหตุนี้พวกเขาจึงเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร จึงจำเป็นต้องป้องกันลูกๆ ในการใช้การคมนาคมขนส่งในรูปแบบต่างๆ เพราะการคมนาคมเป็นสิ่งสำคัญในสังคมยุคใหม่ ดังนั้นวิธีที่ดีที่สุดเพื่อความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก คือการปรับปรุงนโยบายและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องของภาครัฐ พร้อมทั้งเสริมสร้างความปลอดภัยการศึกษาสำหรับเด็ก

ภายใต้หลักสูตรปัจจุบันยังไม่มีวิธีการสอนด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นวิชาแยกต่างหาก จึงจำเป็นต้องมีการอบรมเกี่ยวกับหลักสูตรด้านความปลอดภัยทางถนน การให้คำปรึกษาแก่นักเรียนและการทำกิจกรรมต่าง ๆ ของโรงเรียน ควรให้ความระมัดระวังและควรให้เนื้อหาที่สอดคล้องกับสภาพท้องถิ่นและระดับของนักเรียน

ในประเทศเกาหลี เริ่มต้นในช่วงต้นทศวรรษ 1980 เมื่อจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้นอย่างมากท่ามกลางการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วและการเพิ่มขึ้นของการครอบครองรถยนต์ มีหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเรียกร้องให้ดำเนินการการศึกษาความปลอดภัยการจราจรในโรงเรียน องค์กรดังกล่าวมีบทบาทในการพัฒนาและแจกจ่ายสื่อการเรียนการสอนที่เกี่ยวข้อง พร้อมฝึกทักษะความปลอดภัยทางถนนให้เด็ก ๆ ต่อมาในปี 1992 รัฐบาลมีการกำหนดให้โรงเรียนอนุบาลจะต้องมีหลักสูตรการศึกษาความปลอดภัยการจราจร 40 ชั่วโมงต่อปี สำหรับโรงเรียนประถมศึกษา มัธยมศึกษาตอนต้นและมัธยมศึกษาตอนปลาย ต้องมีชั่วโมงเรียนเรื่องการศึกษาความปลอดภัยการจราจร 20 ชั่วโมง แต่ละโรงเรียนต้องแต่งตั้งครูเป็นผู้นำความปลอดภัยการจราจรการศึกษาด้วย ทั้งนี้ การดำเนินการศึกษามาตรการความปลอดภัยตั้งแต่ปี 1992 ส่งผลให้จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในเด็กเริ่มลดลงอย่างมาก และยังคงมีแนวโน้มลดลงมาจนถึงทุกวันนี้



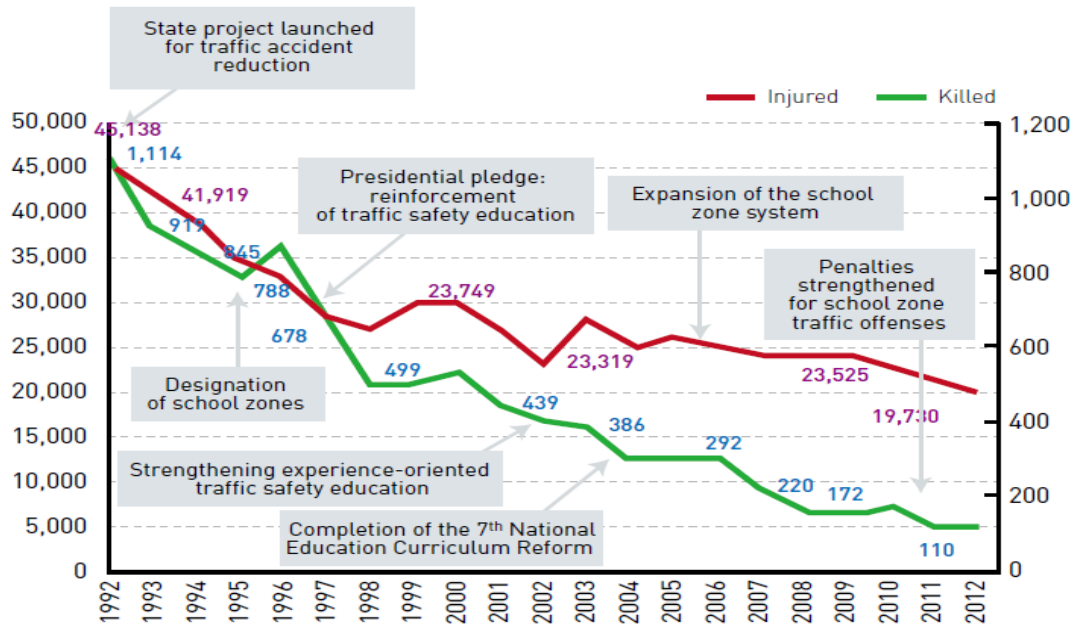
2. ผลกระทบของการศึกษาต่อการลดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในเด็ก

* แนวโน้มการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในเด็กและนโยบายการศึกษาที่เกี่ยวข้อง

จำนวนเด็กที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเริ่มลดลงในปี 1992 เมื่อรัฐบาลได้กำหนดวิสัยทัศน์ในการลดอุบัติเหตุทางถนนและกำหนดแผนปฏิบัติการห้าปี ในปี 1990 เด็กอายุต่ำกว่า 14 ปี จำนวน 1,537 คน เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 1992 ได้มีการเปิดตัวโครงการลดอุบัติเหตุ เดิมภาคการศึกษาได้ตั้งเป้าหมายเบื้องต้นในการลดจำนวนลง 41 คนหรือคิดเป็น 3% แต่ผลลัพธ์เกินความคาดหมายมาก โดยจำนวนผู้เสียชีวิตทางถนนในปี 1992 ลดลงเหลือ 1,114 ราย ลดลงมากกว่า 400 ราย จากปี 1990 ถือว่าเป็นการดำเนินการที่ประสบความสำเร็จ



รูปที่ 4.1 จำนวนเด็กที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง



*** นโยบายหลักของรัฐบาลตั้งแต่ปี 1992 เพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับเด็ก มีดังนี้**

ปี 1993 - มีการแจกสื่อการศึกษาเกี่ยวกับความปลอดภัยการจราจรที่พัฒนาโดยกระทรวงศึกษาธิการ

- กระทรวงการศึกษาร่วมกับสำนักงานจราจรทางบก ได้พัฒนาสื่อการศึกษาความปลอดภัยทางถนน

สองระดับสำหรับนักเรียนชั้นประถมศึกษา แบ่งตามช่วงวัย แจกจ่ายไปทั่วประเทศ

ปี 1995 - บัญญัติเขตโรงเรียนปลอดภัยในพระราชบัญญัติจราจรทางบก

- พระราชบัญญัติจราจรทางบกได้รับการแก้ไขเพื่อรวมบทบัญญัติสำหรับการกำหนดพื้นที่คุ้มครอง

เด็กในโรงเรียนประถมศึกษา จึงได้จัดตั้งเขตโรงเรียนปลอดภัยขึ้นจำนวน 2,162 โรงเรียน ในปี 1996

ปี 1996 - กระทรวงศึกษาธิการออกแนวทางเสริมสร้างการศึกษาความปลอดภัยทางถนน

- แนวปฏิบัติด้านการศึกษาความปลอดภัยและการศึกษาความปลอดภัย

- แผนปฏิบัติการมุ่งเสริมสร้างการศึกษาความปลอดภัยทางถนนที่โรงเรียน

- สำหรับการจัดการศึกษาความปลอดภัยทางถนนในโรงเรียน กำหนดให้โรงเรียนอนุบาลต้องจัดการศึกษาความปลอดภัยทางถนน อย่างน้อย 30 ชั่วโมงต่อปี ระดับประถมศึกษาและมัธยมศึกษาตอนต้น ให้จัดสรร 21 ถึง 23 ชั่วโมงต่อปี ตามลำดับ

ปี 1997 - คำมั่นสัญญาของประธานาธิบดีสำหรับ “การเสริมสร้างการศึกษาความปลอดภัยทางถนน”

- ตามคำสั่งของประธานาธิบดี รัฐบาลที่เกี่ยวข้อง กระทรวงร่วมกันกำหนดมาตรการสร้างเสริมความปลอดภัยทางถนน การศึกษาและส่งเสริมให้โรงเรียนมีการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยไว้ในหลักสูตร

- ประกาศหลักสูตรการศึกษาแห่งชาติ ครั้งที่ 7 มีการปฏิรูปเมื่อเดือนธันวาคม 1997 ให้มีการปรับปรุงหลักสูตรการศึกษาความปลอดภัยทางถนนในระดับโรงเรียน

ปี 2002 - บรรจุหลักสูตรการศึกษาความปลอดภัยทางถนน ไว้ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางการขนส่งแห่งชาติ ฉบับที่ 5



- บรรจุหลักสูตรการศึกษาความปลอดภัยทางถนน ไว้ในแผนแม่บทความปลอดภัยทางการขนส่งแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (ปี 2002 – 2006) รัฐบาลกลางและส่วนท้องถิ่นเริ่มจัดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการศึกษาความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก เช่น อุทยานจราจร

ปี 2004 - ปฏิรูปหลักสูตรการศึกษาแห่งชาติ ครั้งที่ 7 เสริมส้นสะท้อนความจำเป็นในการเสริมสร้างการศึกษาความปลอดภัยทางถนน

- การทบทวนตำราเรียน รวมทั้งหนังสือสำหรับมัธยมปลาย

ปี 2006 - การแก้ไข พ.ร.บ.จราจรทางบกเกี่ยวกับการขยายขอบเขตการกำหนดเขตโรงเรียนปลอดภัย

- ก่อนหน้านี้มีเพียงโรงเรียนอนุบาลและประถมศึกษาเท่านั้นที่มีการกำหนดเขตโรงเรียนปลอดภัย ด้วยการแก้ไขพ.ร.บ. จึงมีการขยายขอบเขตให้ครอบคลุมถึงโรงเรียนพิเศษและสถานรับเลี้ยงเด็กที่มีการลงทะเบียน 100 โรงเรียน หรือมากกว่า

ปี 2011 - การแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบกเกี่ยวกับบทลงโทษที่เพิ่มขึ้นสำหรับความผิดภายในเขตโรงเรียน

- ในปี 2010 รัฐบาลได้จัดทำมาตรการเพื่อการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนในเขตโรงเรียน ซึ่งกระทรวงสาธารณสุข ฝ่ายบริหารและความมั่นคง สำนักงานตำรวจแห่งชาติและท้องถิ่น หน่วยงานของรัฐได้จัดกิจกรรม ป้องกันอุบัติเหตุทางถนน โดยร่วมมือกับกลุ่มพลเมือง เช่น กลุ่ม Green Mothers Society

- การแก้ไขพ.ร.บ.จราจรทางบก มีการกำหนดบทลงโทษที่หนักขึ้นสำหรับผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดภายในเขตโรงเรียน (เช่น การละเมิดสัญญาณ การขับเร็ว การจอดรถ/การหยุดรถอย่างผิดกฎหมาย การละเมิดหน้าที่คุ้มครองคนเดินถนน)

ปี 2013 - การเสริมความแข็งแกร่งในการจัดการความปลอดภัยของรถโรงเรียนสำหรับเด็ก (กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงบริหารราชการและความมั่นคง กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานและการขนส่ง กระทรวงวัฒนธรรม กีฬา และการท่องเที่ยว กระทรวงสาธารณสุขและสวัสดิการ และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ)

- หลังเกิดอุบัติเหตุรถโรงเรียนหลายครั้ง กระทรวงรัฐบาลที่เกี่ยวข้องมีการประกาศมาตรการรักษาความปลอดภัยของรถโรงเรียน

- ดำเนินการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยแนะนำมาตรการบังคับ เช่น การแจ้งการทำงานของรถโรงเรียนไปยังหน่วยงานที่มีอำนาจ การเสริมสร้างการศึกษาด้านความปลอดภัย และการติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัย (กระจกมองข้างมุมกว้างทั้งสองด้านของรถ กล้องวิดีโอด้านหลัง หรือเสียงเตือนสำหรับการถอยรถ)

* บทบาทของรัฐบาลกลาง

ในปี 1970 เกาหลีมีจำนวนผู้เสียชีวิตจากการจราจรเพิ่มขึ้นอย่างมาก ท่ามกลางการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว และการครอบครองรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก ในต้นทศวรรษ 1980 รัฐบาลได้ตรากฎหมาย พ.ร.บ.ว่าด้วยความปลอดภัยทางจราจร ได้สั่งให้กระทรวงคมนาคมจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางการขนส่งแห่งชาติที่จะต่ออายุทุก ๆ ห้าปี มุ่งสู่การพัฒนาวัฒนธรรมการคมนาคมของประเทศและลดอุบัติเหตุบนท้องถนน

เมื่อผลของการดำเนินการตามแผนไม่นำไปสู่การลดปริมาณผู้เสียชีวิตจากการจราจร ในปี 1987 ประธานาธิบดี ได้สั่งให้สำนักนายกรัฐมนตรีพัฒนาและใช้มาตรการนโยบายระหว่างกระทรวงเพื่อเพิ่มปริมาณการเข้าถึงความปลอดภัย อย่างไรก็ตามไม่มีผลกระทบต่อการลดอุบัติเหตุจราจร ดังนั้น ในปี 1992 รัฐบาลประกาศโครงการของรัฐเพื่อลดอุบัติเหตุจราจร ภายใต้การนำของสำนักนายกรัฐมนตรี กระทรวงที่เกี่ยวข้องกำหนดแผนลดอุบัติเหตุจราจร 5 ปี ซึ่งรวมถึงโปรแกรมต่าง ๆ เพื่อดำเนินการในอีกห้าปีข้างหน้า เมื่อจำนวนอุบัติเหตุทางถนนเริ่มลดลงในภายหลัง



สำนักนายกรัฐมนตรีมอบหมายอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการของนโยบายความปลอดภัยการจราจรต่อกระทรวงต่างๆ รวมทั้งกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน และคมนาคม

ด้วยเหตุนี้รัฐบาลจึงได้เสริมสร้างหน้าที่ขององค์กรจราจรทางถนน องค์กรที่จัดตั้งขึ้นภายใต้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในปี 1954 เพื่อกิจกรรมการศึกษาและประชาสัมพันธ์ ในปี 1980 ได้เปิดตัวหน่วยงานความปลอดภัยด้านการขนส่งของเกาหลีภายใต้กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน และคมนาคม ในปี 1987 ได้ก่อตั้งสถาบันการขนส่งเกาหลีสำหรับการพัฒนานโยบายการขนส่งของรัฐ มาตรการเหล่านี้ช่วยอำนวยความสะดวกในกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา ประชาสัมพันธ์ การวิจัยและการพัฒนานโยบายในด้านการขนส่งและความปลอดภัย

* บทบาทของการศึกษาความปลอดภัยทางถนนอย่างเป็นระบบสำหรับเด็ก

การจราจรการศึกษาความปลอดภัยทางถนนเน้นการศึกษาพฤติกรรมเชิงปฏิบัติมากกว่าการศึกษาความรู้ จึงควรปฏิบัติโดยทั่วกันในช่วงเวลาที่เพียงพอ อย่างไรก็ตาม วิชานี้จะล้าหลังกว่าวิชาการศึกษาอื่นๆ ในแง่ของลำดับความสำคัญ เนื่องจากไม่มีชั่วโมงเรียนให้กับการศึกษาเรื่องความปลอดภัยการจราจร

ดังนั้นจึงจำเป็นต้องกำหนดหลักการว่าจะสร้างหลักสูตรแยกต่างหากเกี่ยวกับความปลอดภัยการจราจรทางถนน หรือเพื่อดำเนินการศึกษาที่เกี่ยวข้องผ่านวิชาที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ หากรัฐบาลนำหลักการจัดการศึกษาเรื่องความปลอดภัยทางถนนมาใช้ในวิชาต่างๆ ก็ยังมีความจำเป็นต้องแก้ปัญหาเกี่ยวกับการจัดสรรชั่วโมงเรียนและเนื้อหาเพื่อให้มั่นใจว่าจะดำเนินการได้อย่างบูรณาการและเป็นระบบ การทำเช่นนั้นจะต้องการกำหนดเป้าหมายและเนื้อหาของการศึกษาความปลอดภัยทางถนน สิ่งสำคัญคือต้องเลียนแบบรูปแบบพฤติกรรมของเด็กและวัยรุ่นอย่างถูกต้องผ่านสถานการณ์จำลอง ซึ่งสามารถฝึกปฏิบัติและทดสอบตามความเป็นจริงได้ การวิจัยที่เกี่ยวข้องจะต้องอยู่บนพื้นฐานของความร่วมมือระหว่างผู้ปกครอง และเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ได้รับการฝึกอบรมเฉพาะทาง การศึกษาความปลอดภัยทางถนนควรเป็นหัวข้อที่บรรจุไว้ในการสอนของโรงเรียน ควรจัดให้มีการฝึกอบรมเฉพาะทางผ่านการศึกษาเรื่องความปลอดภัยทางถนน ซึ่งสามารถจัดการเป็นรายวิชาอิสระหรือผ่านวิชาอื่น ๆ รวมถึงครูที่ไม่ได้รับการอบรม ต้องได้รับการรับรองผ่านหลักสูตรการฝึกอบรมเสริมเฉพาะทาง



3. การจัดตั้งองค์กรความปลอดภัยทางถนนของรัฐบาลและกิจกรรมการศึกษา

* หน่วยงานจราจรทางบก

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กมีกิจกรรมดังต่อไปนี้ การศึกษาความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและวัยรุ่น การดำเนินการฝึกอบรมครูที่รับผิดชอบการศึกษาความปลอดภัยทางถนนในโรงเรียน การคัดเลือกมารดาเพื่อเป็นครูกิตติมศักดิ์ การผลิตและการแจกจ่ายสื่อการสอนความปลอดภัยทางถนนและการดำเนินงานด้านการจราจรสำหรับเด็ก



ตาราง 4.1 จำนวนครูที่ได้รับการอบรมด้านความปลอดภัยทางถนน

ปี หมวดหมู่	จำนวนครู	2008	2009	2010	2011	2012
รวมทั้งหมด	36,090	6,643	6,585	8,870	6,237	7,735
ครูชั้นอนุบาล	13,003	289	6,465	310	5,862	77
ครูชั้น ประถมศึกษา	13,093	3,482	120	4,608	150	4,733
ครูผู้สอนมัธยม ต้นและมัธยม ปลาย	9,994	2,872	-	3,952	225	2,945

* หน่วยงานความปลอดภัยด้านการขนส่งของเกาหลี

พ.ร.บ.ความปลอดภัยในการขนส่งได้ตราพระราชบัญญัติขึ้นในปี 1979 ตามกฎหมายแล้ว หน่วยงานความปลอดภัยด้านการขนส่ง โดยเป็นองค์กรสังกัดกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน และขนส่ง ในปี 1987 สถาบันทดสอบและวิจัยยานยนต์ได้จัดตั้งขึ้นภายใต้อำนาจหน้าที่ และเปลี่ยนชื่อเป็นหน่วยงานความปลอดภัยการขนส่งเกาหลี จัดตั้งสถาบันวิจัยความปลอดภัยการขนส่ง และศูนย์ฝึกอบรมด้านความปลอดภัยในการขนส่ง โดยมีอำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบยานพาหนะ ความปลอดภัยทางรถไฟและการบิน การจัดการความปลอดภัยสำหรับบริษัทขนส่ง การวิจัยเกี่ยวกับประสิทธิภาพของรถยนต์ การวิจัยเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขนส่ง การฝึกอบรม และการประชาสัมพันธ์

หน่วยงานได้จัดพิธีมอบรางวัลการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและการประกวดเนื้อหาที่ใช้สร้างขึ้นเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขนส่งและโฆษณาสิ่งพิมพ์ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของความพยายามในการเพิ่มความตระหนักรู้ของประชาชนเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขนส่ง นอกจากนี้ยังจัดให้มีการณรงค์ด้านความปลอดภัยในการขนส่งในภูมิภาคต่างๆ และทางการยังจำหน่ายอุปกรณ์ความปลอดภัยสำหรับเด็ก รวมทั้งหมวกกันน็อกจักรยานที่มีวัสดุสะท้อนแสง เพื่อช่วยลดอุบัติเหตุทางถนนด้วย

* สถาบันขนส่งแห่งประเทศเกาหลี

สถาบันการขนส่งแห่งประเทศเกาหลีเปิดตัวในปี 1987 วัตถุประสงค์สำหรับการวิจัยนโยบายและการพัฒนาเทคโนโลยี ตลอดจนการวิเคราะห์ การกระจายข้อมูลภายในประเทศและระหว่างประเทศ ในปี 1999 สถาบันได้เข้าร่วมกับสภาเศรษฐกิจศาสตร์ มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ภายใต้สำนักรัฐมนตรี โดยมีกิจกรรมหลักของสถาบันคือ การดำเนินการวิจัยเพื่อกำหนดและพัฒนานโยบายการขนส่งอย่างเป็นระบบ การรวบรวม การวิเคราะห์ การจัดการ และการกระจายข้อมูลการขนส่ง การดำเนินการศึกษาเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขนส่งและสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง นโยบายการดำเนินการวิจัยที่มุ่งปรับปรุงเงื่อนไขการบริหารจัดการของธุรกิจขนส่งต่างๆ พร้อมอำนวยความสะดวกในการเติบโตและการพัฒนาเทคโนโลยีการขนส่งขั้นนำและการจัดหาการสนับสนุนทางเทคโนโลยีที่จำเป็น





4.การจัดตั้งการศึกษาความปลอดภัยทางถนนที่โรงเรียน

กิจกรรมสนับสนุนที่นำโดยองค์กรที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน

* หน่วยงานจราจรทางบก

- ผลิตและจำหน่ายอุปกรณ์การเรียนสำหรับโรงเรียนอนุบาล นักเรียนประถม มัธยมต้น มัธยมปลายและครู
- จัดประชุม ประกวด และนิทรรศการภาพถ่ายที่เกี่ยวข้องเพื่อความปลอดภัยในการจราจร
- จัดหาอุปกรณ์และการฝึกอบรมสำหรับกลุ่มพลเมือง เช่น สมาคมแม่สีเขียวแห่งเกาหลี และ สมาคมนักขับยอดเยี่ยมแห่งเกาหลี
- การจัดชั้นเรียนความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก
- เปิดศูนย์ข้อมูลเพื่อการศึกษาความปลอดภัยทางถนนที่เน้นประสบการณ์สำหรับเด็ก

* หน่วยงานความปลอดภัยด้านการขนส่งของเกาหลี

- ผลิตและจำหน่ายสื่อการเรียนการสอนต่างๆ เช่น คู่มือการศึกษาความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กก่อนวัยเรียน มัคคุเทศก์ และเอกสารอ้างอิงสำหรับครูโรงเรียนอนุบาลและประถมศึกษา และรายงานข้อเสนอแนะในการปรับปรุงการศึกษาความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก
- อบรมครูอนุบาลและประถมศึกษาด้านการสอนแนวทางความปลอดภัยและการให้สัญญาณความปลอดภัย การจราจรและอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง วัสดุสำหรับโรงเรียนอนุบาลและโรงเรียนประถมศึกษา

* สถาบันการขนส่งแห่งเกาหลี

- เผยแพร่คู่มือเกี่ยวกับการศึกษาความปลอดภัยสำหรับเด็ก ให้แก่ครูในโรงเรียนประถมศึกษา และการดำเนินการตามนโยบายการวิจัยความปลอดภัยการจราจรทางถนนสำหรับเด็ก

รัฐบาลเปิดตัวโครงการในเดือนกุมภาพันธ์ ปี 2003 ได้ระบุให้การส่งเสริมความปลอดภัยของเด็กเป็นเป้าหมายการบริหารของรัฐ ซึ่งเน้นการสร้างสิ่งแวดล้อมและสร้างระบบที่จำเป็นสำหรับการรับรองความปลอดภัยของเด็ก การศึกษาความปลอดภัยที่โรงเรียนมุ่งช่วยเหลือนักเรียนอย่างเป็นระบบเรียนรู้ความรู้ หน้าที่ เจตคติ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย และมีภาคส่วนของสังคมมีส่วนร่วมในการป้องกันอุบัติเหตุต่างๆ ที่สามารถเกิดขึ้นไม่เฉพาะที่โรงเรียนแต่ที่บ้าน โรงงาน และอื่นๆ อีกด้วย รวมถึงการตราพระราชบัญญัติป้องกันและชดเชยอุบัติเหตุในโรงเรียน ออกแบบมาเพื่อทำการชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้นกับนักเรียน ครู เจ้าหน้าที่ธุรการ และผู้มีส่วนร่วมในกิจกรรม การศึกษาอย่างเหมาะสม

* การฝึกอบรมครูด้านความปลอดภัยทางถนนและการดำเนินงานของโรงเรียนต้นแบบ

ในการจัดการศึกษาความปลอดภัยทางถนนที่โรงเรียน สิ่งสำคัญที่สุดคือ ครูจะต้องมีความรู้และความสามารถในการสอนนักเรียน ในเรื่องนี้ คณะกรรมการการศึกษาแนะนำให้แต่ละโรงเรียนแต่งตั้งครูที่อุทิศตนเพื่อทำหน้าที่ให้คำแนะนำด้านความปลอดภัยแก่นักเรียน โดยคณะกรรมการการศึกษาได้ใช้โปรแกรมการฝึกอบรมที่ออกแบบมาเพื่อช่วยครูแนะแนวด้านความปลอดภัยได้รับวิธีการสอนที่เหมาะสม ทุกปีจะมีครูประมาณ 7,000 คน ตั้งแต่ระดับอนุบาล ประถม มัธยมศึกษาตอนต้นและมัธยมปลายได้รับการฝึกอบรมที่สำนักงานจราจรทางบกหรือสถาบันเฉพาะทางอื่นๆ



ในการส่งเสริมความตระหนักเรื่องความปลอดภัยการจราจรในเด็ก คณะกรรมการการศึกษาได้แต่งตั้งโรงเรียนที่เป็นแบบอย่างหลายแห่งสำหรับการนำร่องในโครงการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนที่หลากหลาย เช่น โครงการรถโรงเรียน โรงเรียนเหล่านี้มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาและแจกจ่ายโปรแกรมที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน คัดค้านสื่อการสอนและการเรียนรู้ ค้นหาตัวอย่างที่โดดเด่นของโรงเรียนที่ดำเนินการให้ความรู้ด้านความปลอดภัยอย่างมีประสิทธิภาพ และเผยแพร่วัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนไปยังโรงเรียนใกล้เคียง แนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุดที่นำมาใช้ในโรงเรียนเหล่านี้ ตลอดจนเอกสารการศึกษาที่เกี่ยวข้องจะโพสต์ไว้บนเว็บไซต์ของคณะกรรมการ เพื่อให้ครู นักเรียน และผู้ปกครองสามารถใช้เป็นสื่ออ้างอิงได้ ซึ่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของโรงเรียนที่เป็นแบบอย่างที่ตั้งตั้งโดยคณะกรรมการการศึกษาคือ ในระดับจังหวัดและเมืองใหญ่จะต้องเลือกโรงเรียนในแต่ละระดับการศึกษาอย่างน้อยหนึ่งแห่ง มีการติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกในการเรียนรู้และการปฏิบัติ การจัดหาโอกาสในการทัศนศึกษา โรงเรียนใกล้เคียง รวมถึงการให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโรงเรียนอื่น เกี่ยวกับวิธีการสอน วัสดุ

✱ การใช้งานจริงของการฝึกอบรมภาคสนามที่เน้นประสบการณ์และการศึกษาทางไซเบอร์

ด้วยการดำเนินการตามแผนแม่บทความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติฉบับที่ 5 (2002 - 2006) รัฐบาลเริ่มส่งเสริม "การฝึกปฏิบัติภาคสนาม" ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาความปลอดภัยทางถนน ตัวอย่างที่เด่นชัดคือการฝึกอบรมที่ดำเนินการในสถานศึกษาสำหรับเด็กนักเรียนชั้นอนุบาลและประถมศึกษา สิ่งอำนวยความสะดวกดังกล่าวมักจะเรียกว่า อุทยานจราจร หรือชื่ออื่น ๆ เช่น ศูนย์ประสบการณ์ความปลอดภัยทางถนน ศูนย์การศึกษาความปลอดภัยทางถนน และห้องโถงความปลอดภัยการจราจร ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับผู้ดำเนินการ สิ่งอำนวยความสะดวกดังกล่าวอาจแบ่งได้เป็น 3 ประเภทใหญ่ ๆ ได้แก่ สถานที่ฝึกอบรมเฉพาะทางที่ดำเนินการโดยรัฐและสถาบันที่เกี่ยวข้อง สถานศึกษาที่ดำเนินการโดยบริษัทเอกชน และสวนจราจรที่ดำเนินการโดยรัฐบาลท้องถิ่น

ณ เดือนธันวาคม 2007 มีศูนย์ฝึกอบรมความปลอดภัยทางถนนที่เน้นประสบการณ์ 64 แห่งในประเทศเกาหลี เมื่อนับรวมศูนย์ฝึกอบรมที่กำลังก่อสร้างในเจ็ดพื้นที่ - ปูซาน Daejeon Yeoncheon ในจังหวัด Gyeonggi Jecheon ใน Chungbuk Jeonju ใน Jeonbuk Suncheon ใน Jeonnam และ Jeju รวมถึงสวนสาธารณะที่สร้างขึ้นโดยแต่ละเขต จะมีศูนย์ฝึกอบรมมากถึง 100 แห่ง และสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้สร้างสถานที่ฝึกอบรมความปลอดภัยทางถนนขนาดใหญ่บนพื้นที่ 3,000 ตร.ม. ขึ้นไป โดยได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลท้องถิ่น ทำให้ในปี 2014 มีสิ่งอำนวยความสะดวกดังกล่าวครอบคลุมถึง 17 ภูมิภาคทั่วประเทศเกาหลี



5. บทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและชุมชน

ความปลอดภัยในการจราจรทางถนนไม่เพียงได้รับผลกระทบจากระบบและนโยบายของรัฐเท่านั้น แต่ยังได้รับผลกระทบจากปัจจัยอื่น ๆ มากมาย เช่น สภาพการจราจรบนถนนของชุมชนท้องถิ่น และจิตสำนึกของสมาชิกในชุมชนเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยและความปลอดภัยของการจราจร นี่คือการสังเกตที่จำนวนอุบัติเหตุจราจรและผู้เสียชีวิตจึงมีความแตกต่างกันมากระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ นอกจากนี้ยังแสดงถึงความจำเป็นที่รัฐบาลท้องถิ่นและชุมชนต้องมีความรับผิดชอบและมีบทบาทมากขึ้นในการจัดการความปลอดภัยทางถนน

นอกจากนี้ยังมีอุตสาหกรรมและบริษัทมากมายที่สามารถและควรมีบทบาทสำคัญในการรักษาความปลอดภัยการจราจรทางถนน รถยนต์ ผู้ผลิต บริษัทประกันภัย บริษัทก่อสร้างถนน บริษัทผลิตอุปกรณ์ โรงเรียนสอนขับรถ บริษัทแท็กซี่ รถบัส และรถบรรทุก บริษัทเหล่านี้ทั้งหมดดำเนินธุรกิจโดยตรงหรือโดยอ้อมที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน อีกหลายบริษัทก็ต้องร่วมกันรับผิดชอบปัญหาด้านความปลอดภัยบนท้องถนนเช่นกัน



* การรณรงค์เมืองปลอดภัยและการส่งเสริมความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยในชุมชน

ในช่วงปี 2000 รัฐบาลท้องถิ่นในเกาหลีเริ่มให้ความสนใจในแคมเปญ Safe City ซึ่งเป็นการเคลื่อนไหวระดับโลกที่เริ่มต้นในปี 1989 ด้วยเหตุนี้ จึงมีการจัดทำผลกระทบเพื่อรับรองความปลอดภัยทางถนน ซึ่งเป็นหนึ่งในภารกิจหลักของ Safe City ทั้งนี้ แคมเปญ Safe City ตั้งอยู่บนสมมติฐานที่ว่าผู้อยู่อาศัยในชุมชนทุกคนมีสิทธิ์ที่จะอยู่ในสภาพแวดล้อมที่ดีต่อสุขภาพและปลอดภัย ในการดำเนินการตามแนวคิดในการสร้างเมืองที่ปลอดภัย

ข้อกำหนดเจ็ดประการต่อไปนี้ เป็นเกณฑ์สำหรับการรับรองโรงเรียนความปลอดภัยระดับสากล

1. เพื่อสร้างรากฐานบนพื้นฐานของความร่วมมือระหว่างสามฝ่ายที่รับผิดชอบในการเพิ่มความปลอดภัยในโรงเรียน คือ นักเรียน ครูเจ้าหน้าที่ และผู้ปกครอง
2. เพื่อพัฒนานโยบายเกี่ยวกับโรงเรียนปลอดภัย โดยสะท้อนความคิดเห็นของคณะกรรมการดำเนินงาน พร้อมด้วยผู้เชี่ยวชาญที่มีอำนาจในการประกาศและดำเนินนโยบายของโรงเรียน
3. เพื่อกำหนดโปรแกรมระยะยาวที่ยั่งยืนและใช้ได้จริง ครอบคลุมอายุ เพศ สิ่งแวดล้อม
4. เพื่อสร้างรากฐานบนพื้นฐานของความร่วมมือและความร่วมมือระหว่างสามฝ่ายที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยในโรงเรียน – นักเรียน,ครู เจ้าหน้าที่ และผู้ปกครอง
5. ดำเนินโครงการที่กำหนดเป้าหมายและวัตถุประสงค์ เพื่อป้องกันสภาพแวดล้อมของโรงเรียนที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
6. เพื่อประเมินนโยบายความปลอดภัยของโรงเรียนและโครงการที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถวัดผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงได้
7. เพื่อเข้าร่วมในเครือข่ายโรงเรียนนานาชาติที่ปลอดภัยอย่างต่อเนื่องและแบ่งปันประสบการณ์

* องค์การอาสาสมัครเอกชนที่ดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนน

การส่งเสริมความตระหนักรู้ด้านการจราจรและความปลอดภัยของประชาชนจำเป็นต้องขยายองค์กรภาคประชาสังคมที่มีส่วนร่วมในการรณรงค์โดยสมัครใจเพื่อความปลอดภัยทางถนน ปัจจุบันกลุ่มต่าง ๆ กำลังดำเนินการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยทางถนนและดำเนินกิจกรรมสำหรับเด็ก ได้แก่ Korea Green Mothers Society, Korea Best Drivers Association, Citizens' Coalition for Safety, Korea Life Safety Associates และ Safe Kids Korea, สมาคมประกันภัยทั่วไปของเกาหลี, บริษัทประกันภัยรถยนต์และบริษัทผู้ผลิต และบริษัททางด่วนของเกาหลีก็เข้าร่วมในกิจกรรมโดยสมัครใจเช่นกัน

สมาคม Korea Green Mothers Society มีการเปิดตัวในปี 1972 เดิมช่วยเหลือในโรงเรียนประถมศึกษามัธยมศึกษาตอนต้นและมัธยมปลายในหกเมืองที่ใหญ่ที่สุดของประเทศ โซล, ปูซาน, แทกู, อินชอน, กวางจู และแดจอน ในปี 1990 ได้มีการขยายให้ครอบคลุมโรงเรียนอนุบาลด้วย ในที่สุดสมาคมก็กลายเป็นองค์กรระดับประเทศที่มีสาขาในแต่ละโรงเรียน ในปี 2006 ได้จดทะเบียนกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยสมาคมมีบทบาทสำคัญในการรักษาความปลอดภัยทางถนน เนื่องจากให้บริการยามข้ามถนนไปโรงเรียนและดำเนินโครงการฝึกอบรมการศึกษาความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก และมีสมาชิกประมาณ 50,000 คนทั่วประเทศ

สมาคม The Korea Best Drivers Association ก่อตั้งขึ้นในปี 1972 ตามแนวทางของสำนักงานตำรวจแห่งชาติเกี่ยวกับการเลือกผู้ขับขี่รถยนต์เชิงพาณิชย์ที่เป็นแบบอย่าง ได้พัฒนาเป็นองค์กรบริการอาสาสมัครด้านคมนาคมขนส่งตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา ปัจจุบันมีสมาชิกประมาณ 30,000 คนทั่วประเทศ สมาชิกสมาคมร่วมรณรงค์ความปลอดภัยทางถนน และการเดินทางที่ปลอดภัยของนักเรียนไปและกลับจากโรงเรียน



โครงการปรับปรุงเขตโรงเรียนปลอดภัย



1. บทนำ

เขตโรงเรียนปลอดภัย หมายถึง พื้นที่ที่มีการติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัยการจราจรและสามารถป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่อาจเกิดขึ้นได้ เช่น การเดินทางไปและกลับจากสถานศึกษา ระบบนี้เป็นระบบป้องกันอุบัติเหตุจราจร โดยการรักษาความปลอดภัยในเส้นทางต่าง ๆ เช่น โรงเรียนอนุบาล โรงเรียนประถมศึกษา โรงเรียนพิเศษ และโรงเรียนกวดวิชาเอกชนหรือสถานรับเลี้ยงเด็ก ปัจจุบันกำลังดำเนินการแก้ไขกรอบกฎหมายที่เกี่ยวข้องและสถาบันเพื่อขยายโครงการ โดยได้ดำเนินการผ่านกระบวนการต่อไปนี้:

- ปี 1993 : มีมติจากการประชุมคณะกรรมการปฏิรูปการปกครองให้มีการส่งเสริมระบบเขตโรงเรียนปลอดภัย
- ปี 1995 : การแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบกสำหรับการก่อสร้างเส้นทางที่ปลอดภัยในการเดินทางไปโรงเรียน
- ปี 1995 : การตราพระราชบัญญัติพื้นที่คุ้มครองเด็กเป็นพระราชกฤษฎีการ่วมกันของกระทรวงการบริหารราชการและความมั่นคง กระทรวงการก่อสร้างและการขนส่ง และกระทรวงศึกษาธิการ
- ปี 2003 : พิธีเปิดโครงการปรับปรุงเขตโรงเรียนปลอดภัย
- ปี 2005 : การแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบกเพื่อขยายขอบเขตการกำหนดเขตโรงเรียนให้ครอบคลุมโรงเรียนพิเศษ โรงเรียนกวดวิชาเอกชนหรือสถานรับเลี้ยงเด็ก (ก่อนหน้านี้ขอบเขตครอบคลุมเฉพาะโรงเรียนอนุบาลและโรงเรียนประถมศึกษาเท่านั้น)
- ปี 2011 : การแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบกที่เพิ่มบทลงโทษหนักขึ้น กรณีที่กระทำความผิดภายในเขตโรงเรียน
- ปี 2011: การตราพระราชบัญญัติเขตคุ้มครองเด็ก ผู้สูงอายุ และผู้ทุพพลภาพ ได้รับการแก้ไขในเดือนมีนาคม 2011 โดยกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน และคมนาคม



2. กรอบกฎหมายและสถาบันสำหรับเขตโรงเรียนปลอดภัย

มาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก เขตคุ้มครองเด็ก กำหนดประเภทของสถานประกอบการที่สามารถกำหนดเขตโรงเรียนได้และยังจำกัดความเร็วของยานยนต์ให้น้อยกว่า 30 กม./ชม

ในส่วนของการกำหนดเขตโรงเรียนปลอดภัยและแผนการจัดการในระดับพื้นที่ จะต้องมีการระบุจำนวนสิ่งอำนวยความสะดวกที่กำหนดให้เป็นพื้นที่คุ้มครอง, ประเภทและจำนวนอุปกรณ์ความปลอดภัยการจราจรที่จะติดตั้งในพื้นที่ป้องกัน, ประเภทและจำนวนอุปกรณ์ถนนที่จะติดตั้งในพื้นที่คุ้มครอง, แผนการเคลื่อนย้ายหรือย้ายที่จอดรถถนนในพื้นที่ป้องกัน, งบประมาณทั้งหมดสำหรับอุปกรณ์ความปลอดภัยการจราจรที่จะติดตั้งในพื้นที่คุ้มครองตามประเภทและหน่วยงานบริหาร (รวมถึงการบำรุงรักษาและค่าซ่อม)

ในส่วนการติดตั้งทางเท้าและเครื่องมือทางถนน ในระดับท้องถิ่นนายกเทศมนตรีอาจติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัยได้ ดังนี้ 1. ป้ายบอกทาง 2. กระงะสะท้อนแสง 3. อุปกรณ์ชะลอความเร็ว 4. อุปกรณ์ป้องกันการสไลด์ 5. รั้วป้องกัน 6. ทรัพย์สินทางถนนอื่นๆ ที่นายกเทศมนตรีรับรองให้เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต่อป้องกันอันตรายจากอุบัติเหตุทางถนนที่เป็นไปตามพระราชบัญญัติโครงสร้างถนนและมาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวก และป้ายถนนภายในเขตโรงเรียน จะต้องติดตั้งบนทางเดินด้านขวาหรือขอบถนน





3. สถานะและลักษณะของอุบัติเหตุทางถนนในเขตโรงเรียนปลอดภัย

การกำหนดเขตโรงเรียนปลอดภัย โดยปกติมีวัตถุประสงค์เพื่อปกป้องเด็กวัยเรียนและเด็กก่อนวัยเรียน ดังนั้น เป้าหมายของการวิเคราะห์ในบทนี้จึงจำกัดไว้เฉพาะผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 13 ปี ตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก ได้แก่ เด็กประถมหรือต่ำกว่า

จากสถิติของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พบว่า ในปี 2012 มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศเกาหลี จำนวน 223,656 ครั้ง คร่าชีวิตผู้คนไป 5,392 ราย ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับเด็กมีจำนวนถึง 12,497 ครั้ง คิดเป็น 5.6% ของทั้งหมด ทำให้เด็กเสียชีวิตจากอุบัติเหตุเหล่านี้ 83 ราย ซึ่งมีอัตราเพิ่มขึ้น 1.5% ของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทั้งหมดในประเทศ นอกจากนี้ ยังมีรายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุภายในเขตโรงเรียน มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ 511 ครั้ง คร่าชีวิตเด็ก 6 คน จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตคิดเป็น 4.1% และ 7.2% ตามลำดับ ของอุบัติเหตุทางถนนโดยรวมที่เกิดขึ้นกับเด็กและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในเด็ก บทนี้จะทบทวนสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในเด็กแบ่งเป็นเดือน วันในสัปดาห์ ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย รวมถึงการวิเคราะห์ลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อสร้างนัยสำคัญในเรื่องความพยายามลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรในเด็ก

เมื่อทบทวนสถิติอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นกับเด็ก ในช่วง 4 ปีที่ผ่านมา (ปี 2009 - 2012) พบว่า จากอุบัติเหตุทางถนนจำนวน 58,007 ครั้ง โดยเป็นอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับเด็ก 2,530 ครั้ง (คิดเป็น 4.4%) และเกิดขึ้นภายในเขตโรงเรียน โดยเดือนที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือเดือนพฤษภาคม ซึ่งเป็นเดือนที่มีการทำกิจกรรมในกลุ่มนักเรียนอย่างมาก (เรียกว่าเดือนของครอบครัว) ทั้งนี้ จำนวนเด็กที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของเด็ก 443 ราย และมี 32 ราย (คิดเป็น 7.2%) ที่เกิดขึ้นภายในเขตโรงเรียน พบว่ามีเด็กเสียชีวิตในเขตโรงเรียนมากที่สุดในเดือนกรกฎาคมและกันยายน วันที่มีการเกิดอุบัติเหตุในเขตโรงเรียนสูงสุดคือ วันพุธ ส่วนช่วงเวลาของเด็กเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดคือ ตั้งแต่ 8.00 น. ถึง 10.00 น. และ 14.00 น. ถึง 16.00 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาของการเดินทางไปและกลับจากโรงเรียน

ตารางที่ 5.1 สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในเด็ก รายเดือน (ปี 2009 – 2012)

Categories		Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	May	June	July	Aug.	Sep.	Oct.	Nov.	Dec.	Total
Traffic accidents involving children	Accidents	3,606	3,356	4,268	4,909	6,163	5,642	5,645	5,676	5,141	5,391	4,351	3,859	58,007
	Ratio (%)	6.2	5.8	7.4	8.5	10.6	9.7	9.7	9.8	8.9	9.3	7.5	6.7	100.0
	Deaths	39	30	21	26	50	46	46	41	47	43	33	21	443
	Ratio (%)	8.8	6.8	4.7	5.9	11.3	10.4	10.4	9.3	10.6	9.7	7.4	4.7	100.0
Accidents involving children inside school zones	Accidents	88	130	207	257	290	277	252	173	250	236	221	149	2,530
	Ratio (%)	3.5	5.1	8.2	10.2	11.5	10.9	10.0	6.8	9.9	9.3	8.7	5.9	100.0
	Deaths	1	3	1	1	3	3	6	3	5	2	2	2	32
	Ratio (%)	3.1	9.4	3.1	3.1	9.4	9.4	18.8	9.4	15.6	6.3	6.3	6.3	100.0

Source: Road Traffic Authority, *Traffic Accident Data Analysis (Analysis of Characteristics of Traffic accidents Involving Children)*, 2010-2013.



ตารางที่ 5.2 สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในเด็ก รายสัปดาห์ (ปี 2009 – 2012)

Categories		Sun.	Mon.	Tue.	Wed.	Thu.	Fri.	Sat.	Total
Traffic accidents involving children	Accidents	9,003	7,702	7,331	7,719	7,673	8,356	10,223	58,007
	Ratio (%)	15.5	13.3	12.6	13.3	13.2	14.4	17.6	100.0
	Deaths	65	72	70	53	47	63	73	443
	Ratio (%)	14.7	16.3	15.8	12.0	10.6	14.2	16.5	100.0
Accidents involving children inside school zones	Accidents	140	414	417	443	403	449	264	2,530
	Ratio (%)	5.5	16.4	16.5	17.5	15.9	17.7	10.4	100.0
	Deaths	1	5	6	11	3	5	1	32
	Ratio (%)	3.1	15.6	18.8	34.4	9.4	15.6	3.1	100.0

Source: Road Traffic Authority, *Traffic Accident Data Analysis (Analysis of Characteristics of Traffic accidents Involving Children)*, 2010-2013.

ตารางที่ 5.3 สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในเด็ก ตามช่วงเวลา (ปี 2009 – 2012)

Categories		00-02	02-04	04-06	06-08	08-10	10-12	12-14	14-16	16-18	18-20	20-22	22-24	Total
Traffic accidents involving children	Accidents	681	187	168	1,068	5,024	3,836	6,588	10,365	12,086	9,759	5,700	2,545	58,007
	Ratio (%)	1.2	0.3	0.3	1.8	8.7	6.6	11.4	17.9	20.8	16.8	9.8	4.4	100.0
	Deaths	10	2	2	6	43	34	43	95	87	63	36	22	443
	Ratio (%)	2.3	0.5	0.5	1.4	9.7	7.7	9.7	21.4	19.6	14.2	8.1	5.0	100.0
Accidents involving children inside school zones	Accidents	5	2	1	31	303	111	477	682	555	265	83	15	2,530
	Ratio (%)	0.2	0.1	0.0	1.2	12.0	4.4	18.9	27.0	21.9	10.5	3.3	0.6	100.0
	Deaths	1	0	2	1	5	3	4	9	4	3	0	0	32
	Ratio (%)	3.1	0.0	6.3	3.1	15.6	9.4	12.5	28.1	12.5	9.4	0.0	0.0	100.0

Source: Road Traffic Authority, *Traffic Accident Data Analysis (Analysis of Characteristics of Traffic accidents Involving Children)*, 2010-2013.

นอกจากนี้ ยังมีสถิติที่ระบุอีกว่า 62.8% ของการเสียชีวิตในเด็ก อยู่ในกลุ่มคนเดินเท้า ผู้ใช้ยานพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์และผู้ใช้จักรยานคิดเป็น 28.2% และ 7.2% ตามลำดับ ในขณะที่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นภายในเขตโรงเรียน อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มเด็กที่เป็นคนเดินเท้า มีอัตราเพิ่มขึ้นเป็น 87.5% รองลงมาเป็นผู้ใช้จักรยาน 9.4% ตัวเลขเหล่านี้แสดงให้เห็นถึงความจำเป็นในการดำเนินการตามโปรแกรมการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อความปลอดภัยของเด็ก คนเดินถนน และนักปั่นจักรยานภายในเขตโรงเรียน



ตารางที่ 5.4 อุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับเด็ก จำแนกตามกลุ่มผู้ใช้ถนน (ปี 2009 – 2012)

Categories		Car occupant	Motorcycle occupant	Bicycle rider	Pedestrian	Other	Total
Traffic accidents involving children	Killed	125	5	32	278	3	443
	Ratio (%)	28.2	1.1	7.2	62.8	0.7	100.0
Accidents involving children inside school zones	Killed	0	0	3	28	1	32
	Ratio (%)	0.0	0.0	9.4	87.5	3.1	100.0

Source: Road Traffic Authority, *Traffic Accident Data Analysis [Analysis of Characteristics of Traffic accidents Involving Children]*, 2010-2013.

การค้นพบนี้อาจใช้เป็นพื้นฐานในการปรับเวลาและวิธีดำเนินการโปรแกรมการศึกษาความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กได้ และยังคงใส่ใจพฤติกรรมเด็กที่สัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ โดยในปี 2013 หน่วยงานจราจรทางบกได้ออกรายงานเรื่องการศึกษาการกำหนดพื้นที่คุ้มครองสำหรับผู้พิการทางการเคลื่อนไหวและความเป็นไปได้ในการดำเนินงาน ผลการศึกษาพบว่า อุบัติเหตุทางถนนในเด็กมีความสัมพันธ์กับข้อเท็จจริงที่ว่าเด็กไม่สามารถทัดเทียมกับผู้ใหญ่ในด้านการรับรู้ การได้ยิน และความรู้สึกของความเร็ว รายงานยังระบุว่าเด็ก ๆ ไม่สามารถเห็นสิ่งที่เกิดขึ้นรอบตัวได้อย่างถูกต้อง เมื่อพวกเขาให้ความสนใจกับบางอย่าง เนื่องจากเด็ก ๆ ถูกสอนให้ยกมือขึ้นเมื่อข้ามถนนเพื่อให้ผู้ขับขี่มองเห็นได้ดีขึ้น เด็ก ๆ จึงมักเชื่อว่าการกระทำเช่นนี้จะทำให้รถหยุดได้เสมอ ลักษณะพฤติกรรมเหล่านี้ทำให้เด็กเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย นอกจากข้อจำกัดด้านร่างกายและพฤติกรรมที่กล่าวมาแล้ว สาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเขตโรงเรียน มักเกิดจากการกระทำที่เปลี่ยนแปลงอย่างกะทันหัน ตัวอย่างเช่น เด็กวิ่งข้ามทางม้าลายในขณะที่สัญญาณไฟจราจรเปลี่ยนเป็นสีเขียว



4. โครงการปรับปรุงเขตโรงเรียนปลอดภัยและกรณีศึกษา

สิ้นปี 2012 โครงการปรับปรุงเขตโรงเรียนปลอดภัยดำเนินการแล้วเสร็จ 15,136 แห่ง ซึ่งคิดเป็น 80.9% ของพื้นที่ทั้งหมด (18,706 แห่ง) ซึ่งเน้นการติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยทางถนนต่าง ๆ เช่น อุปกรณ์ชะลอความเร็ว ร้วกันทางเท้า และทางแยก สัญญาณไฟจราจร และป้ายบอกทาง ทั้งนี้ ในรายงานการวิจัยของสำนักงานจราจรทางบก ระบุว่าจากการวิเคราะห์ยังแสดงให้เห็นว่า การดำเนินโครงการปรับปรุงช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุจราจรเกี่ยวกับเด็กลงได้ 31.8% ต่อปี

ในปี 2008 การศึกษาเปรียบเทียบเขตโรงเรียน 601 แห่ง ในกรุงโซล เพื่อประเมินผลของโครงการปรับปรุงเขตโรงเรียนปลอดภัยระยะที่ 1 ผลปรากฏว่า โครงการดังกล่าวทำให้อุบัติเหตุทางถนนในเขตโรงเรียนที่มีการดำเนินการปรับปรุง ลดลง 39% การค้นพบนี้แสดงให้เห็นถึงความจำเป็นในการขยายระบบเขตโรงเรียนปลอดภัยและโครงการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม โดยโครงการปรับปรุงเขตโรงเรียนปลอดภัยมีการระบุวิธีการดำเนินงานไว้ดังนี้

- การสำรวจสถานที่และการวิเคราะห์สถานะ (การวิเคราะห์เส้นทางไปโรงเรียนอย่างละเอียด)
- กำหนดมาตรฐานการดำเนินโครงการปรับปรุงและพัฒนาแผน
- การดำเนินการและวิเคราะห์แบบสอบถามจากเด็กนักเรียนและผู้ที่เกี่ยวข้อง
- การวิเคราะห์ปัญหาและการกำหนดมาตรการปรับปรุง – การดำเนินการออกแบบพื้นฐาน
- แผนฟื้นฟูเส้นทางโรงเรียน, การจำกัดความเร็วรถ, แผนการบำรุงรักษาอุปกรณ์, การแนะนำวิธีชะลอการจราจร
- การบรรยายและให้คำปรึกษาแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- การวางแผนดำเนินการและประมาณการต้นทุนของโครงการ



การดำเนินงานรกรโรงเรียนสำหรับเด็ก



1. บทนำ

สังคมประเทศเกาหลีให้ความสนใจกับโครงการรกรโรงเรียนสำหรับเด็กมากขึ้น โดยเฉพาะในเรื่องความปลอดภัย สิ่งนี้สะท้อนถึงสถานการณ์ของรกรโรงเรียนในประเทศ โดยทั่วไปจะไม่ถูกมองว่าเป็นเครื่องมือของการขนส่งทางไกล สำหรับนักเรียนที่อยู่ห่างไกลจากโรงเรียน แทนที่จะมองว่าเป็นรูปแบบการเดินทางที่จำเป็นสำหรับเด็กก่อนวัยเรียน หรือเด็กประถมที่อยู่ในสถานรับเลี้ยงเด็ก สถาบันเอกชนหรือศูนย์กีฬาต่าง ๆ ในเกาหลี

รัฐบาลเกาหลีได้ดำเนินมาตรการเชิงนโยบายต่าง ๆ ที่ออกแบบมาเพื่อเพิ่มความปลอดภัยของรกรโรงเรียน โดยรองรับความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ ผู้ปกครอง และบุคคลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง มาตรการเหล่านี้ช่วยลดจำนวน ผู้เสียชีวิตและจำนวนอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรกรโรงเรียนได้อย่างมีนัยสำคัญ บทนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ข้อเสนอแนะ นโยบายที่สามารถช่วยปรับปรุงการทำงานของรกรโรงเรียนโดยการตรวจสอบลักษณะเฉพาะและลักษณะการทำงาน ของรกรโรงเรียนในเกาหลี ตลอดจนนโยบายต่าง ๆ ที่นำมาใช้เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งรกรโรงเรียน



2. การดำเนินงานของรกรโรงเรียนสำหรับเด็ก

* รกรโรงเรียนสำหรับเด็กและการจัดการความปลอดภัยในเกาหลี

โดยพื้นฐานแล้ว รกรโรงเรียนเป็นพาหนะที่ช่วยในการเคลื่อนที่ของนักเรียนระดับประถมและมัธยมที่มีปัญหา ในการเดินเท้าไปโรงเรียนด้วยวิธีที่ปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตาม ในประเทศเกาหลีรกรโรงเรียน มักถูกใช้เป็นรถรับ-ส่งสำหรับการเดินทางไปและกลับจากโรงเรียนอนุบาลและสถานรับเลี้ยงเด็ก เช่น ศูนย์ดูแลเด็ก รวมถึงสถาบันการสอนเอกชน สถาบันสอนศิลปะหรือกีฬา ปัจจัยสนับสนุนอีกประการหนึ่งคือการเพิ่มขึ้นของรายได้ ในครัวเรือน ซึ่งส่งผลให้จำนวนเด็กก่อนวัยเรียนที่ใช้สถานรับเลี้ยงเด็กเพิ่มขึ้น

ในช่วงปลายทศวรรษ 1990 ความจำเป็นในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในเด็กเกิดขึ้นอย่างจริงจัง ทำให้เกิด คำถามเกี่ยวกับการจัดการด้านความปลอดภัยสำหรับยานพาหนะที่ใช้ในการบรรทุกเด็กไปโรงเรียนและสถานสอนเอกชน หลายแห่ง ดังนั้น รัฐบาลจึงแนะนำระบบการจดทะเบียนรกรโรงเรียนที่ใช้บรรทุกเด็กอายุต่ำกว่า 13 ปี โดยผู้ปฏิบัติงาน จะต้องตามเงื่อนไขด้านความปลอดภัยและการประกันภัยที่เกี่ยวข้อง และรายงานการปฏิบัติงานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้ทราบล่วงหน้า นอกจากนี้ ผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่น ๆ จะต้องป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดกับรกรโรงเรียนด้วย

อย่างไรก็ตาม สถานรับเลี้ยงเด็กขนาดเล็กและสถาบันเอกชนจำนวนมากยังคงใช้ยานพาหนะที่ไม่ได้จดทะเบียน และไม่รายงานต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยผู้ประกอบการพบว่าเป็นภาระหนักที่จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการซื้อและปรับปรุงยานพาหนะ ตลอดจนการจ้างคนขับและผู้ช่วยที่ต้องอยู่บนรกรโรงเรียน

ในช่วงต้นปี 2013 มีเด็กสองคนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรกรโรงเรียน ทำให้สื่อและรัฐบาลหันมา ให้ความสนใจกับคำถามด้านความปลอดภัยมากขึ้น สำนักประธานาธิบดีจึงจัดประชุมหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง เพื่อพัฒนามาตรการด้านความปลอดภัยของรกรโรงเรียน ต่อมารัฐบาลได้เปิดเผยมาตรการที่ครอบคลุมซึ่งมีเป้าหมาย เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยของรกรโรงเรียนสำหรับเด็ก และในปี 2014 มีการแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบก โดยกำหนดบทบัญญัติใหม่สำหรับระบบการรายงานที่บังคับสำหรับรกรโรงเรียน และเริ่มมีการบังคับใช้ในปี 2015



ทั้งนี้ยังมีการแบ่งประเภทของรถโรงเรียนโดยแบ่งตามประเภทการใช้งานได้เป็น 3 ประเภท ได้แก่ 1. ยานพาหนะสำหรับการเดินทางไปและกลับจากโรงเรียนสำหรับเด็กก่อนวัยเรียน เช่น โรงเรียนอนุบาลและศูนย์เลี้ยงเด็ก 2. ยานพาหนะสำหรับเดินทางไปและกลับจากโรงเรียนประถม และ 3. ยานพาหนะสำหรับรับ-ส่งเด็กที่เดินทางไปและกลับจากสถาบันสอนเอกชนหรือสถานบันสอนด้านกีฬา และในแง่ของกฎหมายแบ่งประเภทของรถโรงเรียนเป็น 2 ประเภทคือ 1. รถโรงเรียนที่ได้รับการจดทะเบียนแล้ว 2. รถโรงเรียนที่ยังไม่ได้รับการจดทะเบียน

* การดำเนินงานของรถโรงเรียนสำหรับเด็ก

หน่วยงานราชการที่รับผิดชอบกิจการเกี่ยวกับรถโรงเรียนสำหรับเด็กจะแตกต่างกันไปตามประเภทของการใช้งาน ส่งผลให้ไม่มีการรวบรวมสถิติในลักษณะบูรณาการ และจากการสำรวจพบว่า มีองค์กรที่ใช้ยานพาหนะในการขนส่งเด็กทั้งหมด 64,863 คัน 51% เป็นยานพาหนะสำหรับสถานประกอบการสำหรับเด็กก่อนวัยเรียน 43.1% เป็นยานพาหนะสำหรับสถาบันสอนเอกชนและสถาบันกีฬา จากรถโรงเรียนสำหรับเด็กทั้งหมด พบว่า 52.6% หรือ 34,133 คัน ได้ดำเนินการตามขั้นตอนการรายงานและการจดทะเบียนเรียบร้อยแล้ว

ตารางที่ 6.1 สถานะการดำเนินงานของรถโรงเรียน

Categories	Organizations	School vehicles for children	Reported school vehicles	Reporting ratio (%)
Childcare center	42,527	21,573	20,501	95.0
Kindergarten	8,538	11,475	6,059	52.8
Elementary school	5,895	3,267	2,713	83.0
Special school	155	563	429	76.2
Private teaching institute	77,014	18,991	4,018	21.1
Sports facility	13,439	8,994	413	4.6
Total	147,568	64,863	34,133	52.6

Source: 2012 surveys by the Ministry of Education (kindergartens, elementary schools, special schools, private teaching institutes), the Ministry of Security and Public Administration and (sports facilities), the Ministry of Health & Welfare (childcare centers)



3. นโยบายเกี่ยวกับการคุ้มครองรถโรงเรียนสำหรับเด็ก และระบบทะเบียนรถโรงเรียน

พระราชบัญญัติจราจรทางบกกำหนดว่า บุคคลใดก็ตามที่ดำเนินการรถโรงเรียนสำหรับเด็กควรทำรายงานและส่งรายงานให้แก่ตำรวจท้องที่และควรออกใบรับรองการรายงานเมื่อเสร็จสิ้นขั้นตอนการรายงาน ยานพาหนะที่สามารถรายงานได้ว่าเป็นรถโรงเรียนสำหรับเด็กจะถูกจำกัดไว้เฉพาะยานยนต์ที่ใช้ในการขนส่งเด็กไปและกลับจากสถาบันการศึกษาสำหรับเด็ก เช่น โรงเรียนอนุบาล ศูนย์เลี้ยงเด็ก และสถานที่เล่นกีฬา ยานพาหนะดังกล่าวควรมีความจุที่นั่งตั้งแต่เก้าที่นั่งขึ้นไป ทั้งนี้ ศูนย์เลี้ยงเด็กอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลที่เข้มงวดเป็นพิเศษ ศูนย์จะต้องลงทะเบียนยานพาหนะที่ใช้สำหรับรับ-ส่งเด็กกับหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง หากพบว่ามียานพาหนะที่ไม่ได้จดทะเบียนใช้งานอยู่จะออกคำสั่งแก้ไข หากยังไม่ปฏิบัติตามคำสั่งอาจถูกระงับธุรกิจได้



* ข้อกำหนดด้านความปลอดภัยสำหรับรถโรงเรียน

ยานพาหนะควรเป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยที่ได้รับการกำหนดขึ้นตามลักษณะทางกายภาพของเด็ก ควรเป็นที่จดจำได้ง่ายว่าเป็นรถโรงเรียน ควรติดตั้งบันไดทางเข้าในระดับความสูงที่เหมาะสมเพื่อให้เด็กสามารถขึ้นและลงได้อย่างปลอดภัย และต้องคาดเข็มขัดนิรภัยให้เหมาะสมกับเด็กด้วย นอกจากนี้ ควรติดตั้งกระจกมองข้างมุมกว้างสำหรับรถโรงเรียนเพื่อให้แน่ใจว่าผู้ขับขี่สามารถมองเห็นเด็กเล็กได้ รถโรงเรียนควรทาสีเหลืองเพื่อให้ผู้ขับขี่รายอื่นจดจำได้ง่าย ต้องติดตั้งไฟเตือนสีแดงและสีเหลืองบนหลังคาด้วย โดยที่ไฟจะทำงานเพื่อระบุว่ารถโรงเรียนหยุด หรือกำลังจะหยุด หรือเคลื่อนที่

* หน้าที่ของผู้ประกอบการและคนขับรถโรงเรียน

ผู้ประกอบการรถโรงเรียนและคนขับรถจะต้องได้รับการศึกษาเป็นระยะ เพื่อเสริมสร้างความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัย และควรปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทำงานของยานพาหนะด้วย

* ข้อกำหนดการศึกษาด้านความปลอดภัย

การแก้ไขพระราชบัญญัติจราจรทางบกในปี 2011 ได้มีการกำหนดบทบัญญัติใหม่ โดยกำหนดให้ผู้ประกอบการและผู้ขับขี่รถโรงเรียนต้องได้รับการศึกษาด้านความปลอดภัย โปรแกรมการศึกษาที่เกี่ยวข้องเริ่มดำเนินการในปี 2012 ผู้ประกอบการรถโรงเรียนและผู้ขับขี่ควรได้รับการศึกษาเบื้องต้นภายในหนึ่งปีหลังจากใช้งานยานพาหนะ และควรต้องได้รับการศึกษาทุกสามปี โดยมุ่งเน้นไปที่เนื้อหาต่อไปนี้ 1. ลักษณะพฤติกรรมของเด็กที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการจราจร 2. กฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการทำงานของรถโรงเรียน และ 3. กรณีศึกษาอุบัติเหตุร้ายแรงเกี่ยวกับรถโรงเรียน ใช้เวลาในการศึกษาทั้งหมดสามชั่วโมง ซึ่งเป็นการบรรยาย การนำเสนอภาพและเสียงในชั้นเรียนความปลอดภัย หลังจากได้รับการศึกษาด้านความปลอดภัยแล้ว ผู้ประกอบการและผู้ขับขี่จะได้รับใบรับรองการฝึกอบรมด้านความปลอดภัย ทั้งนี้ ผู้ประกอบการควรวางใบรับรองในที่ที่เห็นได้ชัดเจนภายในสถานศึกษา ส่วนคนขับจะต้องเก็บไว้ในรถ

* หน้าที่ดูแลความปลอดภัยบนรถโรงเรียน

บุคคลที่ทำหน้าที่เป็นผู้ช่วยในรถโรงเรียนและดูแลความปลอดภัยระหว่างการขึ้นและลงของเด็ก ๆ ผู้ประกอบการรถโรงเรียนต้องจัดให้มีผู้ช่วยร่วมเดินทางด้วย ผู้ช่วยควรตรวจสอบให้แน่ใจว่าเด็ก ๆ นั่งและคาดเข็มขัดนิรภัยในขณะที่รถกำลังเคลื่อนที่ ผู้ช่วยควรยืนยันด้วยว่าเด็ก ๆ มาถึงอย่างปลอดภัยหลังจากออกจากรถแล้ว โดยผู้ขับขี่ควรเริ่มขับยานพาหนะหลังจากตรวจสอบว่าเด็กทุกคนนั่งและคาดเข็มขัดนิรภัยเรียบร้อยแล้ว และมาถึงที่หมายอย่างปลอดภัยหลังจากลงจากรถแล้ว และห้ามมิให้ผู้ขับขี่แสดงป้ายรถหรือเปิดไฟเตือนหากไม่มีเด็กบนรถ



ตารางที่ 6.2 หน้าที่ของผู้ประกอบการและพนักงานขับรถโรงเรียน

หมวดหมู่	เรื่อง	หน้าที่	บทลงโทษ สำหรับการละเมิด
ผู้ช่วย	ผู้ประกอบการ	บุคคลที่สามารถปกป้องเด็ก ขณะที่อยู่บนรถบัส	- ค่าปรับ กรณีรถบัส 70,000 วอน กรณีรถตู้ 60,000 วอน
ตรวจสอบความปลอดภัย ระหว่างการขึ้นและลงรถ	คนขับรถ	คนขับควรเริ่มขับรถบัสหลังจาก ตรวจสอบว่าเด็กทุกคนนั่งและ คาดเข็มขัดนิรภัยเรียบร้อยแล้ว และตรวจสอบว่าได้มาถึงอย่าง ปลอดภัยในสถานที่ต่างๆ เช่น ทางเท้าหรือขอบถนน	- ค่าปรับ กรณีรถบัส 70,000 วอน กรณีรถตู้ 60,000 วอน - เพิ่มคะแนนลงโทษในใบขับขี่ 15 คะแนน
ห้ามให้สัญญาณที่ผิดพลาด		- ควรใช้ไฟเตือนเมื่อเด็กหรือ ออกจากรถเท่านั้น - ควรแสดงป้าย Child in vehicle เมื่อรถบัสกำลังเคลื่อนที่โดยมี เด็กอยู่บนรถเท่านั้น	

นอกจากนี้หน้าที่ของผู้ขับขี่รายอื่น จะต้องระมัดระวังรถโรงเรียน และระวังอันตรายที่อาจเกิดขึ้นขณะเด็กขึ้นและลงจากรถ โดยต้องปฏิบัติตามข้อบังคับพิเศษสำหรับการคุ้มครองเด็กในรถโรงเรียน เช่น เมื่อรถโรงเรียนเปิดไฟเตือนเพื่อส่งสัญญาณว่าจะหยุดผู้ขับขี่รถคันอื่น ควรหยุดชั่วคราว และขับต่อไปอย่างช้า ๆ ข้อห้ามนี้มีไว้เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอันตรายให้รถบัสหยุดหรือหักเลี้ยวโดยไม่ได้ตั้งใจ ซึ่งจะทำให้ความปลอดภัยลดลง ทั้งนี้หากไม่ปฏิบัติตามกฎหมายปรับกรณีเป็นรถโดยสารมีโทษปรับ 50,000 วอน, รถยนต์นั่งส่วนบุคคลมีโทษปรับ 40,000 วอน และเพิ่มคะแนนลงโทษในใบขับขี่ 10 คะแนน



4. ความปลอดภัยทางการจราจรที่เกี่ยวข้องกับรถโรงเรียน

* ภาพรวมและลักษณะของอุบัติเหตุรถโรงเรียน

ในช่วง 6 ปีที่ผ่านมา (ปี 2007 - 2012) มีรายงานอุบัติเหตุรถโรงเรียนจำนวน 538 ครั้ง ทำให้เด็กเสียชีวิต 19 ราย และบาดเจ็บ 1,098 ราย โดยอุบัติเหตุรถโรงเรียนที่ทำให้เด็กเสียชีวิตอาจแบ่งได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่ อุบัติเหตุที่คนขับรถบัสเป็นผู้กระทำความผิด และอุบัติเหตุที่คนขับรถบัสเป็นผู้เสียหาย จากอุบัติเหตุทั้งหมด 19 ครั้งที่ทำให้เด็กเสียชีวิต พบว่าคนขับรถบัสเป็นผู้กระทำความผิด เมื่ออธิบายลักษณะของอุบัติเหตุทางถนนของรถโรงเรียนตามเดือนพบว่า อุบัติเหตุรถโรงเรียนเกิดขึ้นมากที่สุดในเดือนเมษายน คิดเป็น 12.8% รองลงมาเดือนพฤษภาคม (12.3%) และกรกฎาคม (9.9%) ประมาณหนึ่งในสี่ของอุบัติเหตุรถโรงเรียนที่เกิดขึ้น เป็นเหตุไปไม่ผลหลังจากเปิดภาคเรียนใหม่ สถิติตามวันในสัปดาห์ วันจันทร์มีจำนวนมากที่สุดที่ 23.6% ตามด้วยวันพุธ (20.7%) และวันพฤหัสบดี (16.7%) และเปอร์เซ็นต์การเกิดอุบัติเหตุสูงสุด 34.5% เกิดขึ้นระหว่างเวลา 16.00 น. ถึง 18.00 น. ส่วนความผิดที่พบบ่อยที่สุดในอุบัติเหตุรถโรงเรียน คือ 1.การขับรถที่อันตราย คิดเป็น 57.1% 2.การขับรถชนคนเดินเท้า (11.3%) และ 3.การละเมิดสัญญาณไฟจราจร (9.4%)



* กรณีศึกษาการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุโรงเรียน

รายงานนี้วิเคราะห์สาเหตุ สถานการณ์ และผลกระทบของอุบัติเหตุโรงเรียน 148 ครั้ง ที่ทำให้เด็กเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บ และเด็กต้องได้รับการรักษาอย่างน้อย 3 สัปดาห์ โดยคนขับรถบัสเป็นผู้รับผิดชอบ โดยอุบัติเหตุเหล่านี้สามารถแบ่งออกเป็นสี่ประเภทตามประเภทของเหยื่อ 1.เด็กที่ลงจากรถหรือออกจากรถโดยสาร 2.ผู้ใช้รถโรงเรียนหรือรถยนต์อื่นๆ 3. เด็กเดินถนน 4.ผู้ใช้จักรยาน ในบรรดากลุ่มคนเหล่านี้ คนเดินถนนมีส่วนมากที่สุดในการเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิต และอัตราการเสียชีวิตสูงที่สุดในกลุ่มเด็กที่ออกจากรถโรงเรียน โดยมีผู้เสียชีวิต 6 รายจากอุบัติเหตุ 19 ครั้ง

ตารางที่ 6.3 สถิติอุบัติเหตุแบ่งตามประเภทของเหยื่อ

Categories	Accidents		Killed		Injured	
	Frequency	Ratio	Frequency	Ratio	Frequency	Ratio
Total	148	100.0	17	100.0	145	100.0
Pedestrians	95	64.2	9	52.9	88	60.7
Students exiting/ exited school bus	19	12.8	6	35.3	13	9.0
Automobile occupants	22	14.9	0	0.0	34	23.4
Bicycle riders	12	8.1	2	11.8	10	6.9

อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด 19 ครั้ง เกิดขึ้นขณะที่เด็ก ๆ กำลังลงจากรถหรือออกจากรถโรงเรียน จำนวน 10 ครั้ง จากอุบัติเหตุดังกล่าว มีผู้เสียชีวิต 6 คน และบาดเจ็บอีก 13 คน อีก 9 ครั้งเกิดหลังจากที่ลงจากรถเรียบร้อยแล้ว และมี 8 คน ที่ประสบอุบัติเหตุเนื่องจากเสื้อผ้าของพวกเขาติดอยู่ที่ประตูรถโรงเรียน อีกสองคนเป็นอุบัติเหตุประเภทอื่น ๆ จากอุบัติเหตุ 9 ครั้งที่เกิดขึ้นหลังจากลงจากรถ 6 ครั้งเกิดขึ้นขณะที่เด็ก ๆ กำลังข้ามถนนหน้ารถเมล์ และอีก 3 ครั้งเกิดขึ้นขณะที่เด็ก ๆ ยืนอยู่ใกล้รถโรงเรียนตอนรถกำลังจะออกไป



5. ความสำเร็จของนโยบายและข้อจำกัด

เกาหลีดำเนินการมาตรการด้านความปลอดภัยสำหรับรถโรงเรียนอย่างเข้มงวดมากกว่าประเทศอื่นใดในโลก ตัวอย่างเช่น ได้กำหนดข้อจำกัดในสถานประกอบการของภาคเอกชน เช่น สถาบันการสอนเอกชนและสถาบันสอนด้านกีฬา และยังใช้มาตรฐานความปลอดภัยที่เข้มงวด รวมถึงข้อกำหนดว่ารถควรทาสีเหลือง ซึ่งความตั้งใจและความพยายามของรัฐบาลในการดำเนินงานนี้ได้นำไปสู่ผลลัพธ์เชิงบวก โดยในปี 2012 พบว่ามีเด็กที่เสียชีวิตจำนวน 5 ราย และบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถโรงเรียน 680 ราย ซึ่งตัวเลขดังกล่าวลดลงครึ่งหนึ่งและสามในสี่เมื่อเทียบกับปี 2010 และ 2007 ตามลำดับ



รถโรงเรียนสำหรับเด็กในเกาหลีแตกต่างกันอย่างมากจากรถโรงเรียนในประเทศอื่น ๆ ในแง่ของผู้โดยสารและสภาพการใช้งาน จากการศึกษาที่เกี่ยวข้อง พบว่าจำนวนรถโรงเรียนที่ให้บริการต่อหน่วยพื้นที่ในเกาหลีคาดว่าจะสูงเป็น 10 เท่าของจำนวนในประเทศสหรัฐอเมริกา เนื่องจากป้ายรถเมล์ที่จอดไม่เป็นระเบียบและระยะทางระหว่างป้ายที่สั้นมาก และการรับรู้ถึงการมีรถโรงเรียนในเกาหลีมีแนวโน้มที่มากขึ้น

ดังนั้น คนเกาหลีจึงให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของรถโรงเรียนสำหรับเด็ก จนถึงตอนนี้ รัฐบาลได้ประสบความสำเร็จอย่างน่าทึ่งเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถโดยสารดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ยังคงดำเนินตามกระบวนการทบทวนด้านความปลอดภัยใหม่ โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโรงเรียนของเด็กเป็นศูนย์ ยานพาหนะที่ใช้ขนส่งเด็กจะต้องผ่านมาตรฐานความปลอดภัยที่เข้มงวดขึ้น โดยไม่คำนึงถึงวัตถุประสงค์หรือประเภทของยานพาหนะ รัฐบาลให้ความสำคัญสูงสุดกับการลดจุดบอดในการจัดการความปลอดภัย ภายใต้นโยบายนี้ ได้นำระบบการจดทะเบียนสำหรับรถโรงเรียนมาบังคับใช้ นอกจากนี้ยังได้เริ่มใช้โปรแกรมการศึกษาด้านความปลอดภัยที่เข้มงวดมากขึ้นสำหรับผู้ประกอบการรถโรงเรียนและคนขับรถ และเสริมสร้างมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะและความรับผิดชอบต่อความผิดและอุบัติเหตุ และยังกำหนดให้ผู้ควบคุมรถโรงเรียนต้องจัดหาผู้ช่วยให้นั่งกับเด็กบนรถด้วย

* ข้อจำกัดของนโยบายและข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุง

- **ประการแรก** คำถามเกี่ยวกับความปลอดภัยของรถโรงเรียนควรได้รับการพิจารณาในแง่ของธรรมาภิบาล ปัจจุบันองค์กรเอกชน เช่น สถาบันสอนเอกชนและสถานรับเลี้ยงเด็ก มีหน้าที่รับผิดชอบอย่างเต็มที่ในการจัดการความปลอดภัยของรถโรงเรียน และจำเป็นต้องปฏิบัติตามหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดถึงเวลาแล้วที่รัฐบาลและท้องถิ่นจะต้องให้การสนับสนุนทางการเงินเกี่ยวกับการจัดซื้อยานพาหนะ การปรับปรุงยานพาหนะ และการจ้างบุคลากรที่เกี่ยวข้อง
- **ประการที่สอง** มีความจำเป็นต้องกำหนดนโยบายสองทางของภาคการศึกษาทั้งของรัฐและเอกชน เกี่ยวกับลักษณะการเดินทางและประเภทการดำเนินงานของด้านศึกษา เรื่องนี้รัฐบาลจำเป็นต้องคำนึงความเป็นไปได้ในการขยายนโยบายรถโรงเรียนให้ครอบคลุมโรงเรียนระดับมัธยมต้นและมัธยมปลายด้วย
- **ประการสุดท้าย** มีความจำเป็นต้องแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับจำนวนรถโรงเรียนที่ใช้งานค่อนข้างมากในแง่ของชั่วโมงการทำงาน และการหยุดรถที่ไม่ปกติ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง รัฐบาลสามารถพิจารณาดำเนินการตามมาตรการต่อไปนี้ 1.ปรับปรุงทัศนวิสัยของรถโรงเรียน 2. ลดจำนวนรถโรงเรียน 3. เสริมสร้างมาตรฐานความปลอดภัย 4. ปรับเส้นทางรถโรงเรียนใหม่ 5. กำหนดแนวทางการติดตั้งป้ายหยุดรถโรงเรียนอย่างเป็นทางการ และ 6. แนะนำระบบปฏิบัติการร่วมตามโซน



กิจกรรมพลเมืองเพื่อความปลอดภัยทางถนนของเด็ก



1. บทนำ

การลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในเกาหลี จำเป็นต้องกล่าวถึงบทบาทและความสำเร็จขององค์กรพลเมือง กลุ่มพลเมืองของประเทศ (รวมถึงองค์กรอาสาสมัคร) ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน โดยสามารถจำแนกอย่างกว้าง ๆ ได้เป็นสามประเภทต่อไปนี้ ประเภทแรกคือ กลุ่มที่จัดตั้งขึ้นตามความจำเป็นขององค์กรภาครัฐ เช่น ตำรวจ หรือโรงเรียน ได้แก่ Korea Green Mothers Society และ Korea Best Driver Association เดิมมีจุดกำเนิดในกลุ่มมารดาในโรงเรียนประถมและตำรวจ กลุ่มเหล่านี้มีส่วนร่วมอย่างแข็งขันในกิจกรรมต่างๆ ของรัฐบาล และมีบทบาทเป็นผู้นำในการรณรงค์ความปลอดภัยทางถนน ในทางกลับกันพวกเขาได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลทั้งทางตรงและทางอ้อม ประเภทที่สอง หมายถึง องค์กรพลเมืองที่ก่อตั้งขึ้นโดยผู้คนที่ได้รับความเจ็บปวดจากการสูญเสียลูกในอุบัติเหตุทางถนน เช่น สมาคมเกาหลีเพื่อความปลอดภัยจากการจราจรของเด็ก และมูลนิธิความปลอดภัยเด็กเกาหลี ประเภทที่สาม เป็นกลุ่มที่จัดตั้งขึ้นตามความจำเป็นทางสังคมในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับเด็ก องค์กรต่างๆ เช่น Green Transport, Safe Kids Korea และ Kids Safety School กลุ่มพลเมืองเหล่านี้เสนอแนะนโยบายเกี่ยวกับการขนส่ง แก้ไขปัญหาความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก และเข้าร่วมโครงการบริการอาสาสมัครเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจร บทนี้มีเนื้อหาเกี่ยวกับการทบทวนการกำเนิดองค์กรและการพัฒนาขององค์กรพลเมือง การตรวจสอบกิจกรรมความปลอดภัยทางถนน ตลอดจนการมีส่วนร่วมในการลดการเสียชีวิตจากเด็กในท้องถนนในประเทศ



2. การกำเนิดและการพัฒนาของกลุ่มพลเมือง

* กำเนิดกลุ่มพลเมือง

ในปี 1969 ได้มีการจัดตั้งกลุ่มที่เรียกว่า Mothers for Road Safety Guidance ขึ้นในโรงเรียนประถมศึกษาหลายแห่ง ในปี 1971 สมาคม Green Mothers และ Korea Best Driver เปิดตัวอย่างเป็นทางการในหกเมืองใหญ่ รวมถึงกรุงโซล ภายใต้การสนับสนุนของสำนักงานความมั่นคงแห่งชาติ (สำนักงานตำรวจแห่งชาติในปัจจุบัน) หลังจากมีพิธีเปิดสมาคม สมาคมได้เริ่มกิจกรรมแนะแนวสำหรับเด็กที่เดินทางไปและกลับจากโรงเรียน และจัดกิจกรรมรณรงค์เพื่อจัดระเบียบการจราจร

ในช่วงทศวรรษที่ 1980 องค์กรพลเมืองที่อุทิศตนเพื่อความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กเริ่มปรากฏขึ้นตัวอย่างที่โดดเด่นที่สุดคือ สมาคมความปลอดภัยการจราจรของเด็กแห่งเกาหลี, Green Transport และ สหพันธ์เพื่อวัฒนธรรมการขนส่ง ล้วนก่อตั้งขึ้นในปี 1991 ตามมาด้วยการเปิดตัวของ กลุ่มความร่วมมือพลเมืองเพื่อความปลอดภัยและสถาบันวิจัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก องค์กรพลเมืองที่มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก ในปี 1995 นอกจากนี้ในยุค 2000 มีการสร้างกลุ่มอื่น ๆ ที่ทำงานเพื่อความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก เช่น Safe Kids Korea, มูลนิธิความปลอดภัยเด็กของเกาหลี, สมาคมเกาหลีเพื่อชุมชนปลอดภัย และโรงเรียนความปลอดภัยของเด็ก กลุ่มเหล่านี้ดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ที่มุ่งป้องกันการบาดเจ็บและเสียชีวิตของเด็ก ขณะเดียวกันก็เพิ่มความพยายามในการเพิ่มความร่วมมือกับองค์กรระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง



✱ การพัฒนาของกลุ่มพลเมือง

กลุ่มพลเมืองได้ดำเนินกิจกรรมเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนของเด็ก โดยในระหว่างการเลือกตั้งประธานาธิบดี การเลือกตั้งรัฐสภา และการเลือกตั้งท้องถิ่น พวกเขาร่วมมือกันเพื่อพยายามร่วมกันในการปรับปรุงนโยบายของรัฐบาล กฎหมายและสถาบัน กรอบความปลอดภัยทางถนนของเด็ก และการขยายงบประมาณด้านความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การกดดันผู้สมัครประธานาธิบดี ผู้ว่าการรัฐ และนายกเทศมนตรีให้ปฏิรูปโดยมุ่งเป้าไปที่การลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของเด็กลงครึ่งหนึ่ง ขยายโครงสร้างองค์กรเพื่อความปลอดภัยทางถนนของเด็ก และการเพิ่มงบประมาณที่เกี่ยวข้อง ฯลฯ

กลุ่มเหล่านี้ได้รับการยอมรับมากขึ้นสำหรับความพยายามในการปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก ส่งผลให้สามารถสร้างระบบความร่วมมือกับรัฐบาล และได้รับการสนับสนุนจากชุมชนอุตสาหกรรม โดยเฉพาะจากบริษัทต่าง ๆ เช่น Hyundai Motor Co., Hyundai Marine & Fire Insurance Co. และ Samsung Fire & Marine Insurance Co. ท่ามกลางเหตุการณ์ดังกล่าว การพัฒนาของกลุ่มพลเมืองยังคงขยายการแสดงตนในสังคมเป็นแนวหน้าของความพยายามระดับชาติในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับเด็ก ด้วยเหตุนี้ สมาคม Korea Green Mothers Society จึงได้จัดตั้งตัวเองเป็นองค์กรพลเมืองชั้นนำด้วยสมาชิก 530,000 คน กลุ่มอื่น ๆ เช่น แนวร่วมพลเมืองเพื่อความปลอดภัยมูลนิธิความปลอดภัยเด็กแห่งเกาหลี สมาคมเกาหลีเพื่อชุมชนปลอดภัย และโรงเรียนความปลอดภัยของเด็ก ก็มีความก้าวหน้าอย่างต่อเนื่องในขณะที่ได้รับการยอมรับอย่างดีจากรัฐและสังคม



3. กลุ่มพลเมืองหลักและกิจกรรม

✱ สมาคม Korea Green Mothers

องค์กรบริการอาสาสมัครที่ไม่แสวงหาผลกำไรที่จดทะเบียนกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีสมาชิกประมาณ 530,000 คนทั่วประเทศ และส่วนใหญ่เป็นผู้ปกครองของนักเรียนชั้นประถมศึกษา โดยได้ดำเนินกิจกรรมดังนี้

- สมาคมมีสาขาประมาณ 5,700 สาขา จัดตั้งขึ้นในโรงเรียนประถมทั่วประเทศ ในทุก ๆ วัน สมาชิก 530,000 คน จะทำกิจกรรมตามเส้นทางของโรงเรียน เพื่อให้เด็ก ๆ เดินทางไปและกลับจากโรงเรียนอย่างปลอดภัย
- การรณรงค์ปลอดภัยอุบัติเหตุทางถนนเพื่อเด็ก โดยประชาสัมพันธ์ถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับเด็ก ตลอดจนวิธีการป้องกันแบบเฉพาะ
- สมาคมค้นหาปัจจัยเสี่ยงตามถนนรอบโรงเรียน และรายงานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อปรับปรุง
- ดำเนินการฝึกอบรมความปลอดภัยทางถนนที่โรงเรียน ซึ่งช่วยลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนในเด็กได้อย่างมาก
- ด้วยการเข้าร่วมอย่างแข็งขันในแคมเปญต่างๆ ที่ออกแบบมาเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน จัดระเบียบการจราจร และป้องกันการเมาแล้วขับ สมาคมมีบทบาทสำคัญในการปกป้องประชาชนจากอุบัติเหตุจราจร
- ในระหว่างการเลือกตั้งประธานาธิบดี นายกเทศมนตรี และผู้ว่าการ สมาคมมีบทบาทสำคัญในการกดดันให้ผู้สมัครรับคำปฏิญาณว่าจะปฏิรูปความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก
- สมาชิกของสมาคมมีส่วนร่วมในกิจกรรมระดับนานาชาติ เช่น การแข่งขันกีฬาโอลิมปิกและ FIFA เวิลด์คัพ เช่นเดียวกับกิจกรรมในท้องถิ่น ซึ่งช่วยให้มั่นใจได้ว่าการจัดงานดังกล่าวประสบความสำเร็จและสร้างวัฒนธรรมการขนส่งขั้นสูงในประเทศ



* สมาคมนักขับยอดเยี่ยมแห่งประเทศไทย

องค์กรบริการอาสาสมัครที่ไม่แสวงหาผลกำไรที่จดทะเบียนกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีสมาชิกประมาณ 55,000 คน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นคนขับรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ โดยได้ดำเนินกิจกรรมดังนี้

- สมาชิกสมาคมอาสาทำหน้าที่เป็นผู้ช่วยเหลือด้านการจราจรบนถนนในช่วงเวลาที่มีการจราจรคับคั่ง จึงช่วยให้การจราจรราบรื่นและป้องกันอุบัติเหตุได้
- สมาคมฯ มีส่วนร่วมอย่างแข็งขันในกิจกรรมต่าง ๆ ที่ออกแบบมาเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับเด็ก สมาชิกปฏิบัติตามหลักการขับอย่างปลอดภัยและสนับสนุนให้คนรอบข้างมีส่วนร่วมในการลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตของเด็กจากอุบัติเหตุทางถนน
- สมาคมมีส่วนร่วมอย่างแข็งขันในกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อพัฒนาความปลอดภัยทางถนนสำหรับประชาชนในท้องถิ่น รวมถึงการรณรงค์ป้องกันการเมาแล้วขับ
- สมาชิกสมาคมมีส่วนร่วมอย่างแข็งขันในกิจกรรมต่าง ๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ดำเนินกิจกรรมเพื่อควบคุมการเข้าและออกของยานพาหนะ และรับประกันความปลอดภัยของคนเดินทาง
- ร่วมกับสมาคม Korea Green Mothers และสมาคมผู้ขับขี่ที่มีบทบาทในการกดดันผู้สมัครให้รับคำมั่นว่าจะปฏิรูปความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก ในระหว่างการเลือกตั้งประธานาธิบดี นายกเทศมนตรีและผู้ว่าการรัฐ
- สมาคมรายงานต่อหน่วยงานผู้มีอำนาจในเส้นทางที่เด็กใช้สำหรับเดินทางไปและกลับจากโรงเรียน และดำเนินกิจกรรมที่ออกแบบมาเพื่อสร้างวัฒนธรรมการขนส่งขั้นสูงในชุมชนท้องถิ่น

* แนวร่วมพลเมืองเพื่อความปลอดภัย

องค์กรไม่แสวงหากำไรที่จดทะเบียนกับกระทรวงการจ้างงานและแรงงาน ด้วยสมาชิกประมาณ 20,000 คน แนวร่วมเป็นหนึ่งในกลุ่มพลเมืองที่กระตือรือร้นที่สุดของประเทศที่อุทิศตนเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยบนท้องถนนของเด็ก โดยได้ดำเนินกิจกรรมดังนี้

- ประมาณปลายเดือนมกราคมของทุกปี สมาคมจะจัดงานมหกรรมความปลอดภัยสำหรับเด็กร่วมกับกระทรวงความมั่นคงและการบริหารสาธารณะ และบริษัทฮุนได มอเตอร์ โดยมอบโอกาสให้เด็ก ๆ ได้สัมผัสกับโปรแกรมต่าง ๆ ที่ออกแบบมาเพื่อป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน
- ร่วมกับกระทรวงและบริษัทฮุนได กลุ่มพันธมิตรจัดการแข่งขันตอบคำถามสำหรับเด็กทางออนไลน์และออฟไลน์ตั้งแต่เดือนมีนาคมถึงพฤษภาคม ช่วยเพิ่มความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเด็กและผู้ปกครอง และจัดหาวิธีการเฉพาะในการเรียนรู้ทักษะการฝึกอบรมด้านความปลอดภัย
- ครูฝึกสอนเรื่องความปลอดภัยทางถนน ได้รับการคัดเลือกจากกลุ่มแม่ ซึ่งออกตระเวนไปตามโรงเรียนอนุบาลและโรงเรียนประถมทั่วประเทศ เพื่อสอนทักษะด้านความปลอดภัยให้กับนักเรียน เด็กประมาณ 800,000 คนต่อปี ได้รับโอกาสในการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยผ่านโปรแกรมนี้
- กลุ่มพลเมืองดำเนินการฝึกอบรมที่เน้นประสบการณ์สำหรับเด็กประมาณ 200,000 คนต่อปี โดยใช้สวนสาธารณะที่ดำเนินการในพื้นที่ประมาณสิบแห่ง
- กลุ่มพลเมืองร่วมกับฮุนไดมอเตอร์ดำเนินโครงการฝึกอบรมความปลอดภัยทางถนนโดยใช้ตัวการ์ตูนจาก Robocar Pol Road Safety Class นอกจากนี้ยังจัดแสดงแคมเปญ Angel's Wing ที่ออกแบบมาเพื่อติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันบนรถโรงเรียน
- นอกจากนี้ กลุ่มพลเมืองได้ยื่นอุทธรณ์ต่อสภาแห่งชาติเพื่อดำเนินการทางกฎหมายเพื่อปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก จัดเวทีนโยบาย และดำเนินโครงการต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนเด็กที่ตกเป็นเหยื่อจากอุบัติเหตุทางถนน



* มุลินิความปลอดภัยเด็กแห่งเกาหลี

องค์กรไม่แสวงหาผลกำไรที่แสวงหาวิสัยทัศน์ในการสร้างโลกที่เด็กๆ สามารถวิ่งเล่นได้อย่างอิสระและปลอดภัย โดยได้ดำเนินกิจกรรมดังนี้

- โครงการคาร์ซีท: มุลินิแจกคาร์ซีทสำหรับเด็กฟรีแก่ครอบครัวที่มีรายได้น้อยและครอบครัวแปลกแยกทางสังคม ที่มีรถยนต์และมีเด็กอายุต่ำกว่า 4 ปี

- โครงการให้ความรู้ด้านความปลอดภัย: มุลินิดำเนินโครงการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยจากประสบการณ์สำหรับเด็กที่ไม่สามารถเข้าชมศูนย์ฝึกอบรมด้านความปลอดภัยได้ เนื่องจากความยากลำบากต่าง ๆ ภายใต้โครงการนี้ผู้เชี่ยวชาญจะไปเยี่ยมเด็กเหล่านั้นและนำโปรแกรมการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยที่เน้นประสบการณ์มาใช้ มุ่งเน้นไปที่กิจกรรมเชิงปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับโรงเรียน บ้าน ไฟไหม้ ภัยพิบัติ การเล่นเกม ความปลอดภัยทางถนน ฯลฯ โปรแกรมนี้ได้รับการออกแบบมาเพื่อช่วยให้เด็กพัฒนาความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัย ตลอดจนความสามารถในการลดความเสียหายจากอุบัติเหตุให้น้อยที่สุด

- โครงการวัฒนธรรมความปลอดภัย: มุลินิดำเนินการรณรงค์เกี่ยวกับประเด็นต่างๆ เช่น ที่นั่งนิรภัยในรถสำหรับเด็ก การเดินบนทางเท้าและทางม้าลาย การป้องกันอุบัติเหตุจมน้ำ และการค้นหาเด็กหาย

- การวิจัยและพัฒนา: มุลินิจัดสัมมนาด้านความปลอดภัยสำหรับเด็กและดำเนินการวิจัยเกี่ยวกับการใช้เบาะรถยนต์ ตลอดจนผลกระทบของการศึกษาด้านความปลอดภัยสำหรับเด็ก นอกจากนี้ ยังดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยและฝึกอบรมด้านความปลอดภัยสำหรับสถานสงเคราะห์เด็ก ดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยสำหรับสถานที่ฝึกอบรมเยาวชน และจัดค่ายความปลอดภัยแบบค้างคืนสำหรับเด็ก

* สมาคมเกาหลีเพื่อชุมชนปลอดภัย

องค์กรไม่แสวงหาผลกำไรที่เชี่ยวชาญด้านการวิจัย การสำรวจ การศึกษา และการรณรงค์เพื่อพลเมือง โดยมีจุดประสงค์เพื่อให้มั่นใจว่าประชาชนทุกคนจะได้รับความคุ้มครองจากอุบัติเหตุให้ใช้ชีวิตได้อย่างปลอดภัยและมีความสุข โดยได้ดำเนินกิจกรรมดังนี้

- ทำกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อความปลอดภัยบนท้องถนน เช่น การรณรงค์ร่วมกับบริษัทเกีย มอเตอร์ส เพื่อป้องกันอุบัติเหตุในเขตโรงเรียน

- กิจกรรมของรัฐบาลเกี่ยวกับความปลอดภัยของเด็ก นำเสนอข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อพัฒนาความปลอดภัยสำหรับเด็ก

- การฝึกอบรมสำหรับเด็ก ผู้ปกครอง และครู เพื่อเพิ่มจิตสำนึกด้านความปลอดภัย พร้อมอบรมผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย

- กิจกรรมวิจัยและวิชาการเพื่อพัฒนาความเชี่ยวชาญในด้านการใช้ชีวิตอย่างปลอดภัย

- โครงการรณรงค์ปรับปรุงความปลอดภัย

- โครงการเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ที่จัดทำขึ้นเพื่อเผยแพร่ความรู้ด้านความปลอดภัย

- โครงการต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมการแลกเปลี่ยนและความร่วมมือกับองค์กรด้านความปลอดภัยในและต่างประเทศ

- กิจกรรมอื่นๆ รวมถึงการให้คำปรึกษาเกี่ยวกับวิธีการและวัสดุที่จำเป็นสำหรับการปรับปรุงความปลอดภัย

* โรงเรียนความปลอดภัยของเด็ก

องค์กรไม่แสวงหาทำกำไรที่จัดทะเบียนกับกระทรวงความมั่นคงและการบริหารสาธารณะ ดำเนินการให้ความรู้ด้านความปลอดภัยแบบออนไลน์และแบบออฟไลน์ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับเด็ก สร้างผู้สอนด้านความปลอดภัย และดำเนินการวิจัยเกี่ยวกับนโยบายความปลอดภัยสำหรับเด็ก มีสมาชิก 10,000 คน โดยได้ดำเนินกิจกรรมดังนี้



- ส่งเสริมการตรากฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยของเด็ก โดยองค์กรปกครองตนเอง 230 แห่งของประเทศ เพื่อขยายงบประมาณ องค์กร และกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยสำหรับเด็ก
- ผลิตผู้ฝึกสอนความปลอดภัยผ่านระบบการให้ใบรับรองการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยแก่ผู้ผ่านการทดสอบ หลังจากจบหลักสูตรการศึกษาความปลอดภัย 32 ชั่วโมง
- เผยแพร่วิธีการป้องกันอุบัติเหตุผ่านการประกวดร้องเพลงเด็ก โดยมีเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย การจราจรทางบก
- ส่งเสริมการศึกษาด้านความปลอดภัยที่บ้าน โดยการจัดโปรแกรมการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยสำหรับเด็กก่อนวัยเรียนและผู้ปกครองร่วมกับ Hyundai Marine & Fire Insurance Co. ผู้ที่จบโครงการจะได้รับใบรับรองซึ่งสามารถส่งไปที่โรงเรียนได้เมื่อเด็ก ๆ เข้าสู่โรงเรียนประถมศึกษา
- ลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุสำหรับเด็ก โดยการใช้โปรแกรมการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยในโรงเรียนอนุบาล สถานรับเลี้ยงเด็ก และโรงเรียนประถม ปรับปรุงปัจจัยเสี่ยงตามเส้นทางไปโรงเรียน และดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยในโรงเรียน
- ดำเนินการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยสำหรับเด็กตามสถานการณ์จริงโดยจัดค่ายความปลอดภัยร่วมกับ Hyundai Marine & Fire Insurance Co.
- ดำเนินการประชุมด้านความปลอดภัยที่เน้นประสบการณ์ในโรงเรียนประถมศึกษา การฝึกอบรมดำเนินการโดยผู้สอนมืออาชีพโดยใช้เครื่องมือทางการศึกษาที่เกี่ยวข้อง เช่น สัญญาณไฟจราจร และทางม้าลายที่ติดตั้งในพื้นที่ ซึ่งรวมห้องเรียนหลายห้องเข้าไว้ด้วยกัน
- ดำเนินโครงการให้ความรู้ทางไซเบอร์เกี่ยวกับความปลอดภัยในการจราจรทางถนนสำหรับเด็กก่อนวัยเรียนและประถมศึกษา เด็กที่จบหลักสูตรจะได้รับใบรับรองการสำเร็จการศึกษาจากโรงเรียนความปลอดภัยของเด็ก

✱ สมาคมเด็กเกาหลีปลอดภัย (Safe Kids)

Safe Kids เป็นองค์กรด้านความปลอดภัยสำหรับเด็กระดับสากลเพียงแห่งเดียวในโลก ก่อตั้งโดยศูนย์การแพทย์แห่งชาติสำหรับเด็กแห่งสหรัฐอเมริกาในปี 1987 โดยมีพันธมิตร 28 แห่งทั่วโลก หนึ่งในพันธมิตรคือ Safe Kids Korea

ซึ่งเป็นผู้นำในความพยายามเพื่อความปลอดภัยของเด็กนับตั้งแต่เปิดตัวในปี 2001 โดยได้ดำเนินกิจกรรมดังนี้

- โปรแกรมการออกใบรับรองผู้สอนด้านความปลอดภัยร่วมกับสถาบันฝึกอบรมการศึกษาเกาหลี
- โปรแกรม Safety Keepers ออกแบบมาเพื่อเตรียมอาสาสมัครให้ทำงานเพื่อความปลอดภัยของเด็ก
- การรณรงค์จับมือกับคุณแม่ข้ามถนน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโปรแกรมการฝึกอบรมที่เน้นประสบการณ์ เพื่อสอนทักษะการข้ามถนนอย่างปลอดภัยให้กับเด็กๆ
- โครงการ Safety 365 ออกแบบมาเพื่อเน้นย้ำถึงความจำเป็นที่เด็ก ๆ จะต้องอาศัยอยู่ในสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย

✱ ขนส่งสีเขียว Green Transport

องค์กรไม่แสวงหาผลกำไรที่เชี่ยวชาญด้านการเคลื่อนไหวของพลเมืองเพื่อพัฒนาสุขภาพของประชาชนผ่านการใช้การคมนาคมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการปกป้องระบบนิเวศจากผลกระทบของภาวะโลกร้อน โดยได้ดำเนินกิจกรรมดังนี้

- องค์กรดำเนินโครงการรณรงค์เส้นทางโรงเรียนปลอดภัย โดยอิงจากการวิจัยปัจจัยเสี่ยง ปัญหา และมาตรการปรับปรุงที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางไปและกลับจากโรงเรียนของเด็ก



- องค์การผลิตผู้สอนฝึกอบรมความปลอดภัยทางถนนและดำเนินโครงการฝึกอบรมความปลอดภัยสำหรับเด็กในโรงเรียนอนุบาลและโรงเรียนประถมศึกษา
- ประกาศสิทธิของคนเดินถนนในการเดินทางอย่างปลอดภัย องค์การเสนอให้ใช้นโยบายทางเดินเท้าโดยเน้นที่ความต้องการของผู้พิการทางการเคลื่อนไหว ข้อเสนอแนะนี้ได้รับการยอมรับจากรัฐบาลในที่สุด
- องค์การได้จัดทำโครงการรณรงค์ความปลอดภัยทางเท้าหลายครั้ง ซึ่งส่งผลให้มีการติดตั้งทางม้าลายที่สี่แยกควางฮวามุนในกรุงโซล และสร้างทางเดินเท้าตามทางหลวงในประเทศและทางหลวงท้องถิ่นหลายสาย
- องค์การยังได้จัดกิจกรรมอื่น ๆ เพื่อสร้างระบบขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

✱ สถาบันวิจัยความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก

- สถาบันคัดเลือกมารดาที่เต็มใจเข้าร่วมรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับเด็กอย่างจริงจัง หลังจากผ่านหลักสูตรการฝึกอบรมที่เหมาะสมแล้ว คุณแม่เหล่านี้ได้รับการรับรองให้เป็นผู้สอนความปลอดภัยทางถนน และได้รับความไว้วางใจจากโปรแกรมการศึกษาด้านความปลอดภัยสำหรับโรงเรียนอนุบาลและเด็กประถม
- สถาบันสร้างระบบเพื่อให้การศึกษาด้านความปลอดภัยประเภทต่างๆ ผ่านทางอินเทอร์เน็ต และดำเนินการโปรแกรมการศึกษาทางไซเบอร์ ผู้ที่จบหลักสูตรการฝึกอบรมภายใต้โปรแกรมจะได้รับใบรับรองที่เกี่ยวข้อง (www.go119.org)
- สถาบันใช้โปรแกรม Walking School Bus ซึ่งให้เด็ก ๆ เดินไปและกลับจากโรงเรียนภายใต้การแนะนำของอาสาสมัคร



4. กิจกรรมหลัก

✱ การเดินทางไปโรงเรียนอย่างปลอดภัย

สมาชิกของสมาคม Korea Green Mothers ซึ่งส่วนใหญ่เป็นมารดาของเด็กนักเรียนชั้นประถม ทำหน้าที่ดูแลความปลอดภัยในการข้ามถนนเพื่อให้แน่ใจว่าเด็ก ๆ จะเดินทางไปและกลับจากโรงเรียนอย่างปลอดภัยทุกวัน

✱ การฝึกอบรมผู้สอนด้านความปลอดภัยและการดำเนินการจัดการศึกษาในโรงเรียน

ผู้สมัครเป็นผู้สอนความปลอดภัยจะถูกเลือกจากมารดาที่เต็มใจเข้าร่วมรณรงค์เพื่อลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุถนนในเด็ก หลังจากผ่านหลักสูตรที่กำหนดและผ่านการทดสอบแล้ว พวกเขาทำงานเป็นผู้สอนมืออาชีพเพื่อสอนทักษะความปลอดภัยทางถนนให้กับเด็ก ๆ โดยได้รับความไว้วางใจจากสถาบันวิจัยอาชีวศึกษาและการฝึกอบรมของกระทรวงแรงงานและการจ้างงาน ให้มีหน้าที่ผลิตผู้สอนความปลอดภัยด้านการจราจร Kids Safety School ได้ออกใบรับรองผู้สอนประมาณ 6,500 คนตั้งแต่ปี 2009 ปัจจุบัน มารดาประมาณ 1,000 คน ผ่านการฝึกอบรมเป็นผู้สอนด้านความปลอดภัยการจราจรในการสอนตามโรงเรียนประถม, โรงเรียนอนุบาล, สถานรับเลี้ยงเด็ก

✱ โครงการเยี่ยมโรงเรียน

อาจารย์ผู้สอนเยี่ยมชมโรงเรียนเพื่อดำเนินโครงการการศึกษาความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก โดยใช้เครื่องมือการศึกษาที่หลากหลายเพื่อสอนนักเรียนเกี่ยวกับความหมายของสัญญาณไฟจราจร วิธีการใช้ทางม้าลาย ฯลฯ สำหรับการศึกษา นี้ มูลนิธิความปลอดภัยเด็กแห่งเกาหลีและโรงเรียนความปลอดภัยของเด็กใช้รถบัสที่มีอุปกรณ์ต่างๆ เพื่อการศึกษาเรื่องความปลอดภัยทางถนนที่เน้นประสบการณ์ รวมถึงกลุ่มพันธมิตรพลเมืองเพื่อความปลอดภัย กำลังดำเนินโครงการให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนหลายโครงการ รวมถึงการประกวดตอบคำถามเกี่ยวกับ



ความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก ซึ่งจัดร่วมกันโดยกลุ่มพันธมิตร กระทรวงความมั่นคงและการบริหารสาธารณะ และบริษัทฮุนไดมอเตอร์ สร้างประสบการณ์ที่เน้นการศึกษาด้านความปลอดภัยทางถนน

* การสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการศึกษาความปลอดภัยทางถนนที่มุ่งเน้นประสบการณ์สำหรับเด็ก

มีการสร้างสวนจราจรสำหรับเด็กจำนวนมากขึ้นเรื่อย ๆ เพื่อให้เด็กมีโอกาสได้นั่งรถบนพื้นที่เปิดโล่ง ซึ่งปกติจะมีขนาด 6,600 ตารางเมตร และเรียนรู้เกี่ยวกับสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนน ตลอดจนวิธีป้องกัน ปัจจุบันมีสวนจราจร 65 แห่งทั่วประเทศ ในทุกๆ ปี สวนจราจรจะเปิดโอกาสให้เด็ก ๆ กว่า 1 ล้านคน ได้รับการศึกษาด้านความปลอดภัยทางถนนที่เน้นประสบการณ์ ซึ่งจะช่วยให้พวกเขาพัฒนาขีดความสามารถในการรับมือกับอุบัติเหตุจราจรประเภทต่าง ๆ ได้

* Walking School Bus (รถโรงเรียนแบบเดินได้)

ภายใต้ระบบ Walking School Bus เด็ก ๆ จะเดินไปและกลับจากโรงเรียนเป็นกลุ่มแทนที่จะเดินทางคนเดียว ภายใต้คำแนะนำของผู้ช่วยเหลือที่ผ่านการฝึกอบรม สถานีถูกสร้างขึ้นตามพื้นที่ปกติตามเส้นทางหลักที่เด็ก ๆ ใช้เมื่อเดินทางไปโรงเรียน เด็ก ๆ จะถูกรับที่สถานีเมื่อเดินทางไปโรงเรียน และพาไปที่สถานีหลังเลิกเรียน นอกจากนี้เด็ก ๆ ยังได้รับการสอนทักษะความปลอดภัยทางถนนขณะเดินทางด้วยรถโรงเรียนแบบเดินได้ โดยโครงการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้พนักงานอาสาสมัครพาเด็กไปและกลับจากโรงเรียน และสอนพวกเขาถึงวิธีการข้ามถนนอย่างปลอดภัยและทักษะความปลอดภัยทางถนนอื่น ๆ จึงช่วยป้องกันความเสี่ยงที่เด็กจะประสบอุบัติเหตุระหว่างเดินทางไปและกลับจากโรงเรียน โดยมีกลุ่มเป้าหมายเป็นนักเรียนโรงเรียนระดับประถม 1 และ 2 โดยมีวิธีการดำเนินกิจกรรมดังนี้

- การดำเนินการสำรวจปัจจัยเสี่ยงตามเส้นทางที่เด็กใช้เมื่อเดินทางไปโรงเรียน
- จัดทำแผนที่ความปลอดภัยการจราจรรอบประตูหลักและประตูหลัง
- การกำหนดส่วนการทำงานของระบบ ตำแหน่งสถานี และเวลาออกและถึงสถานี
- ระบุสถานภาพผู้ช่วยอาสาสมัครและเด็กตามเส้นทาง
- การผลิตและจัดทำคู่มือเกี่ยวกับเนื้อหาของการศึกษาที่จัดทำโดยผู้ช่วยอาสาสมัคร ตลอดจนการดำเนินการของ

ระบบ Walking School Bus

* แนวทางการปฏิบัติงานรถโรงเรียนแบบเดินได้

- รถโรงเรียนเดินได้จะมีเด็กได้ประมาณ 10 คน
- หนึ่งเส้นทางมีห้าถึงหกสถานี
- เด็ก ๆ ยืนเป็นสองแถวโดยมีผู้ช่วยอยู่ด้านหน้าและด้านหลัง
- เด็ก ๆ จะได้รับการบอกวิธีเดินไปตามถนนที่อยู่อาศัยอย่างปลอดภัย
- เด็กข้ามถนนสามถึงสี่เส้น ก่อนข้ามถนนจะสอนเรื่องความปลอดภัยในการเดินบนทางม้าลาย ด้านขวา เหตุผลและวิธีการยกมือที่เหมาะสมขณะข้ามถนน และสบตากับผู้ขับขี่
- เดินรถโรงเรียนเวลาที่มาถึงในแต่ละสถานีจะแจ้งให้เด็กทราบตามเส้นทาง
- มอบตัวรายเดือนและของขวัญให้กับเด็ก ๆ

* การเสนอนโยบายความปลอดภัยการจราจรสำหรับเด็ก

มีการเสนอนโยบายและระบบต่าง ๆ เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนของเด็กต่อกระทรวงความมั่นคงและการบริหารรัฐกิจ และกระทรวงอื่นๆ เพื่อเป็นการนำนโยบายของรัฐบาลที่เป็นทางการมาใช้ ตัวอย่างเช่น รัฐบาลได้ยอมรับข้อเสนอแนะนโยบายจากกลุ่มพลเมืองดังต่อไปนี้: ระบบจับคู่เจ้าหน้าที่ตำรวจกับโรงเรียน, รถโรงเรียนเดินได้, การบังคับใช้



กฎจราจรอย่างเข้มงวดภายในเขตโรงเรียน, การกำหนดบทลงโทษที่หนักกว่าต่อการกระทำความผิดภายในเขตโรงเรียน, การขยายตัวของงบประมาณเขตโรงเรียนปลอด และการสนับสนุนการศึกษาความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก

โดยจัดทำข้อเสนอแนะต่าง ๆ ต่อรัฐสภา พลเมือง องค์กรต่าง ๆ ได้มีส่วนร่วมในการออกกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเสริมสร้างกฎระเบียบการป้องกันสำหรับโรงเรียนและเพิ่มความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก โดยในระหว่างการเลือกตั้งประธานาธิบดี รัฐสภา ผู้ว่าการรัฐ และนายกเทศมนตรี กลุ่มพลเมืองจะผลักดันให้ผู้สมัครรับเลือกตั้งให้คำมั่นสัญญาว่าจะส่งเสริมนโยบายความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กและปฏิบัติตามอย่างซื่อสัตย์หลังจากได้รับเลือกให้ดำรงตำแหน่งที่ต้องการ การประชุมกับประธานาธิบดี สมาชิกสภานิติบัญญัติ หรือหัวหน้ารัฐบาลท้องถิ่นใช้เป็นโอกาสในการเสนอแนะเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก



5. ความสำเร็จและงานในอนาคต

* ความสำเร็จขององค์กรพลเมือง

ดังที่อธิบายไว้ข้างต้น องค์กรพลเมืองในเกาหลีใต้ดำเนินกิจกรรมมากมายที่มุ่งสร้างหลักประกันความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก ซึ่งมีส่วนช่วยอย่างมากในการลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตทางถนนของเด็ก ความเคลื่อนไหวของรัฐบาลได้ร่วมมือกับภาคประชาสังคมและร่วมกันดำเนินโครงการต่าง ๆ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับเด็ก โดยในปี 2003 ประธานาธิบดี ประกาศให้ปี 2003 เป็นปีแรกของเกาหลีในการริเริ่มความพยายามเพื่อรักษาความปลอดภัยของเด็ก จากนั้นเขาได้เปิดเผยแผนที่จะลดการเสียชีวิตของเด็กจากอุบัติเหตุลงครึ่งหนึ่ง ตลอดระยะเวลา 5 ปี ส่งผลให้การเสียชีวิตของเด็กลดลง 48% ต่อมาประธานาธิบดีคนถัดมา ยังคงดำเนินกิจกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่เปิดตัวโดยทั้งภาครัฐและเอกชน ส่งผลให้จำนวนเด็กที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งอยู่ที่ประมาณ 1,600 คนในปี 1990 ลดลงอย่างมากเหลือประมาณ 80 คนในปี 2013 ในช่วงเวลาเพียง 20 ปี การเสียชีวิตของเด็กจากอุบัติเหตุทางถนนลดลงกว่า 95% ความสำเร็จที่โดดเด่นดังกล่าวเป็นผลมาจากการทำงานหนักและการอุทิศตนของกลุ่มพลเมืองเพื่อความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก

* งานในอนาคต

แม้ว่าจำนวนเด็กที่เสียชีวิตจากการจราจรในเด็กจะลดลงอย่างมาก แต่เด็กยังคงมีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนน ผู้เสียชีวิตจากการเดินเท้ามีสัดส่วนมากกว่า 60% ของจำนวนเด็กที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในเกาหลี สิ่งนี้แสดงให้เห็นถึงความจำเป็นในการเสริมสร้างความปลอดภัยในการจราจรภายในเขตโรงเรียน ตลอดจนการฝึกอบรมความปลอดภัยทางถนนในโรงเรียน ผู้ปกครองกังวลว่าบุตรหลานอาจตกเป็นเหยื่อ แต่ยังไม่ตระหนักถึงความสำคัญของการศึกษาเรื่องความปลอดภัยทางถนนที่บ้าน และไม่รู้เกี่ยวกับวิธีการที่เหมาะสมในการสอนทักษะความปลอดภัยด้านการจราจรแก่บุตรหลาน สิ่งนี้บ่งชี้ถึงความจำเป็นในการให้การศึกษาด้านความปลอดภัยทางถนนที่บ้านมากขึ้น

ในเกาหลี อุบัติเหตุทางเท้ามีสัดส่วนมากกว่า 70% ของเด็กก่อนวัยเรียนที่เสียชีวิตบนท้องถนน เพื่อแก้ไขปัญหา การศึกษาความปลอดภัยทางถนนในโรงเรียนอนุบาลและโรงเรียนอนุบาลจำเป็นต้องเข้มข้นขึ้น ควรใช้วิธีการสอนแบบรายกรณีเพื่อการศึกษา ซึ่งไม่ควรให้เฉพาะกับเด็กเท่านั้น แต่ควรให้ผู้ปกครองด้วย โดยเกาหลีอาจใช้คำแนะนำจากฝรั่งเศสซึ่งกำลังใช้ระบบใบรับรองการศึกษาความปลอดภัยทางถนน ภายใต้ระบบของฝรั่งเศส โดยทั้งเด็กก่อนวัยเรียนและผู้ปกครองต้องได้รับการศึกษาเรื่องความปลอดภัยทางถนน ผู้ที่จบหลักสูตรที่กำหนดจะได้รับใบรับรอง ส่งไปยังโรงเรียนประถมศึกษาพร้อมกับใบรับรองการฉีดวัคซีน เกาหลีจำเป็นต้องนำระบบใบรับรองดังกล่าวไปใช้อย่างเร่งด่วน การใช้ระบบนี้จะทำให้ผู้ปกครองมีโอกาสสนใจเรื่องความปลอดภัยทางถนนมากขึ้นและให้การศึกษาเรื่องความปลอดภัยในการจราจรแก่บุตรหลานที่บ้าน



ถึงเวลาแล้วที่ประเทศไทยจะต้องตั้งเป้า "การเสียชีวิตจากการจราจรในเด็กเป็นศูนย์"
ผ่านความพยายามร่วมกันของบ้าน โรงเรียน สังคม และรัฐบาล



บทที่ 8

เป้าหมายการลดอุบัติเหตุทางถนนในเด็กและนโยบายในอนาคต



1. แผนแม่บทความความปลอดภัยการขนส่งแห่งชาติ ประเทศเกาหลีใต้

แผนแม่บทความความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติและขั้นตอนการกำหนดแผนแม่บทความความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ (ต่อไปนี้จะเรียกว่า “แผนพื้นฐาน”) เป็นแผนความปลอดภัยในการจราจรที่กำหนดขึ้นโดยกระทรวงการปกครองและหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง เป็นแผนแม่บทระยะยาวที่ครอบคลุมเนื้อหาที่เกี่ยวข้องของแต่ละกระทรวง โดยเนื้อหาจะให้แนวทางในการดำเนินงานโปรแกรมเพื่อเพิ่มความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยในการจราจร ปรับปรุงระบบที่เกี่ยวข้อง รับรองความปลอดภัยของสิ่งอำนวยความสะดวกในการจราจร และการขนส่งในรูปแบบต่าง ๆ โดยจะครอบคลุมแผนปฏิบัติการของภาคส่วนต่าง ๆ เช่น ทางถนน รถไฟ การบิน และการขนส่งทางน้ำ ซึ่งแผนนี้กำหนดทิศทาง แนวทาง พื้นฐานด้านนโยบายความปลอดภัยการจราจร และกำหนดบทบาทหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนน และแผนแม่บทนี้มีการจัดทำทุก ๆ 5 ปี

* มาตรา 15 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก

ตามแผนพื้นฐาน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน และคมนาคม ควรจัดทำแผนปฏิบัติการ ความปลอดภัยการจราจรแห่งชาติทุกปี หลังจากได้รับแผนความปลอดภัยการจราจรจากองค์กรปกครองที่ได้รับมอบหมาย รัฐมนตรีต้องนำเสนอรายงานความปลอดภัยการจราจรประจำปีต่อรัฐสภาหลังจากวิเคราะห์ผลการดำเนินการแล้ว นอกจากนี้ ตามแผนพื้นฐาน ผู้ว่าราชการจังหวัดและนายกเทศมนตรีนครควรกำหนดและดำเนินการตามแผนแม่บท ด้านความปลอดภัยในการขนส่งสำหรับพื้นที่ภายใต้เขตอำนาจการบริหารของตนทุก ๆ ห้าปี ตามแผนแม่บท ด้านความปลอดภัยในการขนส่งระดับจังหวัดและในปริมณฑล นายกเทศมนตรีเมืองระดับล่างตลอดจนหัวหน้าเขตควร กำหนดและดำเนินการตามแผนแม่บทด้านความปลอดภัยในการขนส่งสำหรับพื้นที่ที่อยู่ภายใต้การควบคุมการบริหารของตน

* เนื้อหาหลักของแผนแม่บทความความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติ

แผนแม่บทความความปลอดภัยในการขนส่งแห่งชาติฉบับที่ 7 ดำเนินการเป็นเวลาห้าปีตั้งแต่ปี 2012 ถึง 2016 โดยปี 2021 เป็นเป้าหมายสุดท้าย ครอบคลุมพื้นที่โดยรวมของการขนส่งทางบก ทางทะเล และทางอากาศ ซึ่งรวมถึง ทิศทางนโยบายระยะกลางและระยะยาวเกี่ยวกับความปลอดภัยการจราจร สถานะและการวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจร กลยุทธ์การดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายนโยบายความปลอดภัยการจราจร โปรแกรมปฏิบัติการและแผนการลงทุน ตามภาคส่วน แผนการลงทุนและลำดับความสำคัญที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยการจราจร





2. เป้าหมายการลดอุบัติเหตุทางถนนสำหรับเด็ก

เป้าหมายการลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนสำหรับเด็ก ในแผนพื้นฐานฉบับที่ 7 แผนดังกล่าวนำเสนอเป้าหมายโดยรวมที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการจราจรทางถนน มีวิสัยทัศน์ในการลดการเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนลง 40% เพื่อให้บรรลุระดับความปลอดภัยการจราจรทางถนนโดยเฉลี่ยในกลุ่มประเทศสมาชิก OECD จากวิสัยทัศน์ดังกล่าว องค์กรมีเป้าหมายที่จะบรรลุเป้าหมายต่อไปนี้ภายในปี 2564 ลดจำนวนผู้เสียชีวิตต่อปีต่อรถยนต์ 10,000 คันเป็น 0.5 คน คนเดินเท้าเสียชีวิตเหลือ 1,200 คน และการเสียชีวิตบนท้องถนนจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์เพื่อการพาณิชย์เหลือ 170 คน

* เป้าหมายในการลดอุบัติเหตุจราจรในเด็ก

ในส่วนวัตถุประสงค์ของแผน แผนพื้นฐานฉบับที่ 7 ไม่ได้นำเสนอเป้าหมายการลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในเด็ก อย่างไรก็ตาม ในบทที่หก "มาตรการความปลอดภัยการจราจรโดยการดำเนินการตามกลยุทธ์" ได้เสนอให้เห็นถึงความพยายามที่จะลดจำนวนเด็กที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ให้เหลือ 80 คนต่อปี นอกจากนี้ ยังไม่ชัดเจนว่าปีเป้าหมายคือปี 2016 หรือปี 2021 แต่มีเหตุผลที่จะเชื่อว่าปี 2016 เป็นปีเป้าหมายตามวัตถุประสงค์ของแผน และเรื่องความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของนโยบายการจราจรโดยรวม แทนที่จะนำเสนอทิศทางนโยบายระยะกลางและระยะยาวสำหรับปัญหาดังกล่าว

แผนแม่บทความปลอดภัยการคมนาคมขนส่งแห่งชาติ

วิสัยทัศน์	การเข้าร่วมอันดับ 10 อันดับแรกของโลก	
เป้าหมายนโยบาย	ทางถนน	เข้าร่วมกลุ่มประเทศ OECD โดยลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากการจราจรทางถนนลง 40% ภายในปี 2016
	ทางรถไฟ	ตั้งเป้าลดการเสียชีวิต 10% ต่อ 100 ล้านกม. และอุบัติเหตุขนาดใหญ่เป็นศูนย์
	ทางอากาศ	ลดอุบัติเหตุจากเครื่องบินที่เสียชีวิตและไม่เสียชีวิต รวมถึงอุบัติเหตุเล็กน้อย 24% ภายในปี 2016 เมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2007 - 2011)
	ทางน้ำ	ลดการเสียชีวิตและจำนวนผู้สูญหายจากอุบัติเหตุทางทะเล 30%



3. นโยบายความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก

โครงการความปลอดภัยทางถนนที่สำคัญสำหรับเด็ก ภายใต้แผนพื้นฐานฉบับที่ ๗

กลยุทธ์ การดำเนินงาน	การดำเนินการที่สำคัญ	งานเฉพาะ	ระยะเวลา ดำเนินงาน	หน่วยงาน รับผิดชอบ
1. การปรับปรุงพฤติกรรมผู้ใช้	1. ดูแลความปลอดภัยทางถนนสำหรับการ	- วางกำลังครูและอาสาสมัครสำหรับการเดินทางด้วยรถโรงเรียนและสร้างอาสาสมัครเพื่อความปลอดภัยทางถนนรอบโรงเรียน	ปี 2012	MOSPA, MOLIT, NPA (หน่วยงานจราจรทางบก)
		- กำหนดมาตรการรองรับการลงทะเลบนรถโรงเรียน	ปี 2013	MOSPA, MOLIT, NPA



กลยุทธ์ การดำเนินงาน	การดำเนินการที่ สำคัญ	งานเฉพาะ	ระยะเวลา ดำเนินงาน	หน่วยงาน รับผิดชอบ
	เดินทางไป โรงเรียนของเด็ก	- ติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยสำหรับเด็กบนรถ โรงเรียน	ปี 2012	MOSPA, NPA
		- เปิดตัวโครงการคาร์ซีทและบังคับใช้กฎหมาย ที่เกี่ยวข้อง	ปี 2012	MOLIT, NPA (หน่วยงานความ ปลอดภัยด้านการ ขนส่งของเกาหลี)
	2. สร้างความ มั่นใจ ในการ เปลี่ยนแปลงทาง การศึกษา ความปลอดภัย ทางถนนโดยเน้น เด็กเป็นศูนย์กลาง	- พัฒนาสื่อการสอนและรักษาชั่วโมงการศึกษา ความปลอดภัยทางถนน	ปี 2013	MOE, MOSPA. MOLIT, NPA
		- เลือก สนับสนุน และดำเนินการในโรงเรียน นำร่องเกี่ยวกับการศึกษาความปลอดภัย ทางถนน	ปี 2012	MOE, MOSPA. MOLIT,
		- อบรมผู้ฝึกสอนความปลอดภัยทางถนนและ บุคลากรเฉพาะทาง	ปี 2012	
2. การสร้าง โครงสร้าง พื้นฐานที่ ปลอดภัย	3. ดูแลให้มีการ บำรุงรักษาพื้นที่ ป้องกันสำหรับผู้ บกพร่องทางการ เคลื่อนไหวอย่าง เป็นระบบ	- อำนวยความสะดวกในการกำหนดพื้นที่ ป้องกันสำหรับเด็ก ผู้สูงอายุและผู้พิการ	ปี 2012	MOSPA, ท้องถิ่น
		- ติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกด้านความ ปลอดภัยสำหรับเด็ก ผู้พิการทางการเคลื่อนไหว	ปี 2012	
		- เพิ่มประสิทธิภาพโซนโรงเรียนปลอดภัย	ปี 2012	

* ทิศทางนโยบายหลัก

• การรับรองความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กในการไปและกลับจากโรงเรียน

ในปี 2012 เกาหลีพบอุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดขึ้นกับเด็กรวม 12,497 ครั้ง ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิต 83 คน โดยที่ 32% ของผู้เสียชีวิตเกิดขึ้นในช่วงเวลาของการเดินทางไปโรงเรียนในตอนเช้าและตอนบ่าย อัตราการเสียชีวิตระหว่างการเดินทางในตอนเช้าต่ำกว่าในช่วงบ่าย (8.4% และ 20.5%) โดยความแตกต่างนั้นเนื่องมาจากข้อเท็จจริงที่ว่า สมาคม Korea Green Mothers แห่งเกาหลีทำหน้าที่เป็นผู้พิทักษ์อาสาสมัครใกล้โรงเรียนในตอนเช้า สิ่งนี้บ่งชี้ถึงความจำเป็นในการคิดหาวิธีดำเนินกิจกรรมความปลอดภัยทางถนน

1. วางกำลังครูและอาสาสมัครสำหรับการเดินทางด้วยรถโรงเรียนและสร้างอาสาสมัครเพื่อความปลอดภัยทางถนนรอบโรงเรียน

Walking School Bus เป็นระบบที่เด็ก ๆ เดินทางไปและกลับจากโรงเรียนโดยมีผู้ใหญ่คอยดูแลตามเส้นทางที่กำหนดและตารางเวลาที่กำหนด โดยในประเทศสหราชอาณาจักร ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ มีรายงานว่าอุบัติเหตุทางถนนในเด็กที่เกิดขึ้นระหว่างชั่วโมงเดินทางไปโรงเรียนลดลงมากกว่า 70% นับตั้งแต่ระบบรถโรงเรียนมีผลบังคับใช้ รัฐบาลเกาหลีกำลังส่งเสริมแผนการฝึกอบรมพนักงานและอาสาสมัครเพื่อเข้าร่วมในโครงการ Walking School Buses เจ้าหน้าที่และอาสาสมัครเหล่านี้จะถูกให้ไปช่วยเหลือตามเส้นทางหลักในการเดินทางไปและกลับจากโรงเรียนในช่วงเวลา



เดินทาง เพื่อช่วยป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนในโรงเรียน รัฐบาลกำลังดำเนินแผนสำรวจเพื่อกำหนดระดับความเสี่ยงตามถนนสายสำคัญรอบโรงเรียนตลอดจนเส้นทางหลักที่เด็ก ๆ ใช้ในการเดินทางไปและกลับจากโรงเรียน จากผลการสำรวจจะมีการผลิตและแจกจ่ายคู่มือการศึกษาให้กับโรงเรียน ภายใต้โครงการนี้ เจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบในการจัดการเดินทางโรงเรียนจะมีบทบาทสำคัญในการจัดโปรแกรมการศึกษาความปลอดภัยทางถนนต่างๆ สำหรับเด็ก ปรับปรุงสภาพการจราจรใกล้กับโรงเรียน และการลาดตระเวนถนนรอบโรงเรียน

2. กำหนดมาตรการรับรองการขึ้นทะเบียนของรถโรงเรียน (School Bus)

ปี 2012 มียานพาหนะประมาณ 65,000 คัน ที่ใช้ขนส่งเด็กไปและกลับจากสถาบันการศึกษาต่าง ๆ ในประเทศประมาณ 34,000 คัน หรือ 52.6% ได้รับการจดทะเบียนกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นรถโรงเรียนสำหรับเด็ก ส่วนที่เหลืออีก 31,000 คัน ถูกใช้เพื่อขนส่งเด็ก แต่ไม่มีการจดทะเบียน ในเดือนกุมภาพันธ์ ปี 2013 เด็กคนหนึ่งเสียชีวิตในอุบัติเหตุที่เกิดกับรถของโรงเรียนเทควันโดซึ่งไม่ได้จดทะเบียน อย่างไรก็ตามมีการรายงานอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถโรงเรียนที่ไม่ได้จดทะเบียนดังกล่าวเป็นประจำทุกปี แสดงถึงการขาดการควบคุมความปลอดภัยสำหรับยานพาหนะเหล่านี้

ในทางตรงกันข้าม มีรายงานว่าอุบัติเหตุและการเสียชีวิตที่เกิดจากรถโรงเรียนที่จดทะเบียนอย่างเป็นทางการนั้นลดลง ในปี 2005 มีอุบัติเหตุ 703 ครั้ง และเด็กเสียชีวิต 28 ราย ในปี 2012 จำนวนอุบัติเหตุและการเสียชีวิตในเด็กลดลงเหลือ 374 ครั้ง และเสียชีวิต 5 ราย การค้นพบนี้แสดงให้เห็นถึงความจำเป็นในการจดทะเบียนให้กับรถของโรงเรียนเอกชนและสถาบันด้านกีฬาให้กลายเป็นรถโรงเรียนอย่างถูกต้อง และได้รับการปฏิบัติเป็นพิเศษในแง่ของการควบคุมความปลอดภัยและมาตรการป้องกัน

3. การติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยสำหรับเด็กบนรถโรงเรียน

กระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน และคมนาคม และกระทรวงความมั่นคงและรัฐประศาสนศาสตร์ ได้แก้ไขระเบียบว่าด้วยมาตรฐานความปลอดภัยของยานยนต์ เมื่อเดือนสิงหาคม 2011 ได้กำหนดบทบัญญัติที่กำหนดให้ติดตั้งกระจกมองข้างมุมกว้างสำหรับรถโรงเรียนที่มีที่นั่งตั้งแต่ 9 ที่นั่งขึ้นไป ควรติดตั้งกระจกบนรถโรงเรียนในลักษณะที่ผู้ขับขี่สามารถตรวจสอบสภาพความปลอดภัยรอบตัวรถได้ แม้กระทั่งใกล้กับยางล้อหลัง โดยได้รับการออกแบบมาโดยเฉพาะเพื่อป้องกันไม่ให้เด็กชนกับรถจักรยานยนต์หรือจักรยานขณะลงจากรถโรงเรียน นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคมได้แก้ไขข้อบังคับอีกครั้ง โดยกำหนดให้รถโรงเรียนต้องติดตั้งสัญญาณหยุด กล้องวิดีโอด้านหลัง และเสียงเตือน (ประกาศเมื่อปี 2014) เพื่อเพิ่มความเข้มงวดให้มาตรการความปลอดภัยสำหรับเด็ก

4. โครงการคาร์ซีทสำหรับเด็กและการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ในปี 2006 พระราชบัญญัติจราจรทางบกได้รับการแก้ไข โดยกำหนดบทลงโทษของผู้ขับขี่รถยนต์ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย กฎหมายที่แก้ไขเพิ่มเติมยังกำหนดให้มีการติดตั้งคาร์ซีทบนยานพาหนะที่มีเด็กหรือเด็กเล็กด้วย อย่างไรก็ตาม บทบัญญัตินี้ไม่ค่อยบังคับใช้ ในปี 2010 สมาคมเพื่อชุมชนแห่งความปลอดภัยแห่งเกาหลี ได้ทำการสำรวจรถยนต์ 1,126 คัน ที่เข้ามาในร้านของชำในกรุงโซล พบว่ามีเพียง 16.7% ที่ติดตั้งเบาะนิรภัย การใช้เบาะนิรภัยมีความสำคัญเพิ่มขึ้นเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงประเภทของอุบัติเหตุทางรถยนต์ ในปี 2013 มีสถิติคนเดินเท้าคิดเป็น 37.5% ของจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด ในขณะที่ผู้โดยสารรถยนต์คิดเป็น 59% สถิติเหล่านี้หมายถึงการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร 6 ใน 10 ครั้งเกิดขึ้นขณะอยู่ในรถยนต์ สิ่งนี้แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของการใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยภายในรถยนต์ ในการเพิ่มอัตราส่วนของรถยนต์ที่ใช้คาร์ซีท รัฐบาลจำเป็นต้องให้เงินอุดหนุนคาร์ซีทสำหรับครอบครัว



ที่มีรายได้น้อยหรือจัดหาให้ฟรี ซึ่งขณะนี้กำลังส่งเสริมแผนการเพิ่มการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์และบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเข้มงวดยิ่งขึ้นเกี่ยวกับการใช้เบาะนิรภัย

การเสริมสร้างการศึกษาความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก

*** พระราชบัญญัติสวัสดิภาพเด็ก (มาตรา 4-1)** กำหนดให้มีการดำเนินการตามโครงการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็กอย่างน้อยทุก ๆ สองเดือน รวมอย่างน้อย 12 ชั่วโมงต่อปี เด็กประถมในกรุงโซลได้รับการศึกษาความปลอดภัยทางถนนจำนวน 21 ชั่วโมงและการศึกษาตามประสบการณ์อีก 4 ชั่วโมงต่อปี ในขณะที่เด็กในสวีเดนได้รับการศึกษา 20 ชั่วโมง และโรงเรียนญี่ปุ่นดำเนินโครงการความปลอดภัยการจราจร 2 หรือ 3 ครั้งต่อปี โดยเป็นการศึกษาเชิงทฤษฎีเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนซึ่งเป็นการทำกิจกรรมในห้องเรียน 1 ชั่วโมง

1. การพัฒนาสื่อการสอนและการรักษาเวลาเรียนเพื่อการศึกษาความปลอดภัยทางถนน

อยู่ระหว่างการจัดทำแผนพัฒนาสื่อการสอนความปลอดภัยทางถนน ภายใต้การสนับสนุนของกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐานและคมนาคม กระทรวงศึกษาธิการ และกระทรวงความมั่นคงและการบริหารราชการแผ่นดิน (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ)

ในประเทศสหราชอาณาจักร มีรายงานว่าอุบัติเหตุทางถนนในเด็กลดลง 12% นับตั้งแต่มีการดำเนินการให้การศึกษาเรื่องความปลอดภัยทางถนนสำหรับเด็ก กระทรวงที่เกี่ยวข้องกำลังพยายามสร้างหลักสูตรใหม่ โดยมีเป้าหมายการให้การศึกษาความปลอดภัยทางถนนและการฝึกอบรมครูที่รับผิดชอบด้านการศึกษาความปลอดภัยทางถนน ต้องได้รับการฝึกอบรมจำนวน 12 ชั่วโมง รวมถึงเงินสนับสนุนที่จำเป็นเพื่อดำเนินการดังกล่าว โดยการศึกษาความปลอดภัยทางถนนจะต้องดำเนินการร่วมกับกิจกรรมภาคสนามที่เน้นประสบการณ์ ตลอดจนกิจกรรมอาสาสมัครที่เกี่ยวข้อง และผู้ที่จบหลักสูตรที่กำหนดจะได้รับใบรับรองการฝึกอบรมด้านความปลอดภัย

ในขั้นต้น โปรแกรมใบรับรองจะดำเนินการนำร่องในกลุ่มนักเรียนระดับชั้นประถมศึกษาปีที่ 1 และนักเรียนมัธยมปลายที่มีความพิการทางร่างกาย โดยจะเน้นที่การช่วยเหลือผู้เข้ารับการฝึกอบรม ส่งเสริมความรู้สึกพึ่งพาตนเอง และพัฒนาความสามารถที่เกี่ยวข้องกับการรับรู้ความปลอดภัยการจราจร การรับรู้และพฤติกรรม ใบอนุญาตจะออกให้กับผู้ที่ผ่านการทดสอบหลังจากผ่านการศึกษทั้งภาคปฏิบัติและภาคทฤษฎี 20 ชั่วโมงในช่วงสามสัปดาห์ โดยในการทดสอบจะเน้นไปที่การตัดสินใจในสถานที่จราจรอันตรายต่าง ๆ อย่างเหมาะสม ในการทดสอบจะรวมถึงการประเมินวิธีการข้ามถนน การเดินไปตามถนนในชนบท การประมาณความเร็วรถ และการใช้ป้ายรถเมล์ เจ้าหน้าที่จะเตรียมเกณฑ์การประเมิน เช่น ดำเนินการตามเกณฑ์ 10 ข้อติดต่อกันจึงจะถือว่าสำเร็จ

2. การคัดเลือก การสนับสนุน และการดำเนินงานโครงการศึกษาความปลอดภัยทางถนนในโรงเรียนนำร่อง

เพื่อให้เด็กๆ เดินทางไปโรงเรียนได้อย่างปลอดภัยและเล่นกับเพื่อน ๆ โดยไม่ต้องกังวลเรื่องอุบัติเหตุทางถนน จะต้องปรับปรุงและขยายการติดตั้งระบบความปลอดภัยทางการจราจร นอกจากนี้ ผู้ขับขี่ควรได้รับการศึกษาเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน โดยมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด สิ่งที่สำคัญกว่ามาตรการเหล่านี้คือการนำการศึกษาเรื่องความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติเพื่อช่วยให้เด็กๆ พัฒนาความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยและเรียนรู้ทักษะในการรับมือกับอันตรายบนท้องถนน จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องให้โอกาสเด็กๆ ได้รับการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยในลักษณะที่ทำซ้ำๆ และเน้นการปฏิบัติ ด้วยการศึกษาดังกล่าว เด็ก ๆ จะสามารถพัฒนาความตระหนักรู้เรื่องความปลอดภัย



ทางถนนและดำเนินชีวิตที่เน้นความปลอดภัย ในการดำเนินโครงการนำร่องการศึกษาความปลอดภัยทางถนน โดยเบื้องต้นจะคัดเลือกโรงเรียนจำนวน 16 แห่งในจังหวัดและเมืองต่าง ๆ โรงเรียนที่กำหนดจะได้รับการสนับสนุนค่าใช้จ่ายที่จำเป็นสำหรับการดำเนินการตลอดจนการสร้างศูนย์ฝึกอบรมและสื่อการสอน เนื้อหาที่จะสอนในโรงเรียน เหล่านี้สามารถจำแนกได้เป็น 5 ประเภท ได้แก่ ความปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้า การข้ามถนนอย่างปลอดภัย การปั่นจักรยาน การเลือกใช้ประเภทการขนส่ง และการใช้ชีวิตในสังคมที่ปลอดภัย

3. อบรมผู้ฝึกสอนความปลอดภัยทางถนนและบุคลากรเฉพาะทาง

มีแผนการผลิตครูสอนความปลอดภัยทางถนนและบุคลากรเฉพาะทางผ่านการประสานงานระหว่างหน่วยงาน ความปลอดภัยทางถนนและองค์กรภาคประชาสังคมที่เกี่ยวข้อง ประการแรก มีการจัดอบรมความปลอดภัยทางถนน สำหรับครูในโรงเรียนที่ดูแลเรื่องความปลอดภัยทางถนน จากนั้นจะเน้นการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่มีอาชีพเพื่อป้องกัน อุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับบุคคลที่มีความพิการทางการเคลื่อนไหว (เด็ก ผู้สูงอายุ ฯลฯ) กลุ่มพลเมือง เช่น กลุ่มพันธมิตร เพื่อความปลอดภัย และสมาคม Korea Green Mothers จะมีส่วนร่วมในการฝึกอบรมบุคลากรดังกล่าวด้วย

* การเพิ่มประสิทธิภาพเขตโรงเรียนปลอดภัย (School Zone)

โครงการบำรุงรักษาเขตโรงเรียนปลอดภัย ได้รับทุนจากบัญชีพิเศษเพื่อการพัฒนาประเทศ จนถึงปัจจุบัน โครงการปรับปรุงเขตโรงเรียนปลอดภัยได้ดำเนินการตามจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในพื้นที่ในปีที่ผ่านมาเท่านั้น ไม่มีการวิเคราะห์เชิงลึกจากข้อมูลอุบัติเหตุโดยละเอียด การปรับปรุงความปลอดภัยทางถนนอย่างมีนัยสำคัญในเขต โรงเรียนต้องระบุรูปแบบการเกิดซ้ำของอุบัติเหตุและการตรวจสอบผลกระทบของมาตรการรับมือ

เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของเขตโรงเรียน มาตรการที่เกี่ยวข้องจะถูกนำมาใช้ตามหลักการดังต่อไปนี้ ประการแรก ควรมีการกำหนดพื้นที่ปลอดภัยสำหรับการทำกิจกรรมของเด็ก ควรรับประกันสิทธิของทางเด็กบนท้องถนนและ ต้องติดตั้งอุปกรณ์เพื่อชะลอความเร็วของยานยนต์ ประการที่สอง ควรจำกัดการจราจรทางรถยนต์ให้อยู่ในระดับสูงสุด และรถยนต์ที่เดินทางในเขตนั้นจะต้องขับช้าที่สุด ประการที่สาม ควรรับประกันความปลอดภัยในการข้ามถนน เพื่อให้เด็กสามารถข้ามถนนภายในเขตโรงเรียนได้อย่างง่ายดายทุกที่ทุกเวลา (ประเทศที่พัฒนาแล้วจึงลดจำนวนและความกว้างของช่องจราจร ลดความสูงของชั้นบันได และติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมการจราจร) ประการที่สี่ การรณรงค์ ให้ความรู้ควรดำเนินการ ในเรื่องการต่อต้านการใช้ความเร็ว การจอดรถ การหยุดรถ และความผิดอื่น ๆ ภายในเขต โรงเรียน ซึ่งจะช่วยลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ได้อย่างมาก

บรรณานุกรม

The Korea Transport institute edit by Sul Jaehoon. (2014). Korea's 95% Reduction in Child Traffic Fatalities: Policies and Achievements. The Korea Transport institute

