



รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ ความต้องการด้านการขนส่งของผู้สูงอายุในสังคมไทย

โดย

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สมชาย ปฐมศิริ และคณะ

มิถุนายน พ.ศ. 2557



สัญญาเลขที่ RDG5550025

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ ความต้องการด้านการขนส่งของผู้สูงอายุในสังคมไทย

คณะผู้วิจัย

สังกัด

- 1) ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สมชาย ปฐมศิริ มหาวิทยาลัยมหิดล
- 2) ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ธีรยุทธ ลิมานนท์ สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย

ชุดโครงการ การขนส่งและส่งเสริมบริการสุขภาพทั่วถึงและเป็นธรรมอย่างมีคุณภาพ

สนับสนุนโดยสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.)

และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย วช. และ สกว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	i
บทคัดย่อ	v
Abstract	vi
กิตติกรรมประกาศ	vii
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	1
1.3 ขอบเขตของการวิจัย	2
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	2
บทที่ 2 ทบทวนผลงานศึกษาวิจัย	3
2.1 ทฤษฎี สมมติฐาน และกรอบแนวความคิดของการวิจัย	3
2.2 องค์ความรู้เกี่ยวกับการเดินทางของผู้สูงอายุ	4
บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย	6
3.1 แนวคิดของวิธีการวิจัย	6
3.2 ขั้นตอนการทำวิจัย	6
บทที่ 4 ผลการวิจัยและการอภิปรายผล	8
4.1 การเดินทางของผู้สูงอายุในพื้นที่ต่างจังหวัด	8
4.2 การเดินทางของผู้สูงอายุในพื้นที่กรุงเทพมหานคร	12
4.2.1 การสำรวจรวบรวมข้อมูลการเดินทางของผู้สูงอายุในพื้นที่กรุงเทพมหานคร	12
4.2.2 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง	13
4.2.2.1 จำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุ	13
4.2.2.2 จำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามเพศ	16
4.2.2.3 จำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามช่วงอายุ	16
4.2.2.4 จำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามระดับการศึกษา	17
4.2.2.5 จำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามอาชีพ/สถานะการทำงาน	18
4.2.2.6 จำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามกลุ่มรายได้	18
4.2.2.7 จำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามโรคประจำตัว/อาการเจ็บป่วย	19
4.2.2.8 จำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามสถานที่พักอาศัย	20
4.2.2.9 จำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามขนาดครัวเรือน	20

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.2.2.10 จำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามกลุ่มรายได้	21
4.2.2.11 จำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามแหล่งรายได้ของครัวเรือน	22
4.2.2.12 จำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามแหล่งรายได้ของครัวเรือน	23
4.2.2.13 จำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามการครอบครองใบอนุญาตขับชีรยยนต์	23
4.2.2.14 จำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามจำนวนรถจักรยานยนต์ในครอบครอง	24
4.2.2.15 จำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามการครอบครองใบอนุญาตขับชีรยจักรยานยนต์	24
4.2.2.16 จำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามความสามารถในการขับชีรยยนต์	25
4.2.2.17 จำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามความสามารถในการขับชีรยจักรยานยนต์	25
4.2.2.18 ความถี่ในการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ	26
4.2.2.19 กิจกรรมของการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ	26
4.2.2.20 กิจกรรมที่กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุต้องการเดินทางไปทำ	27
4.2.2.21 ความคิดเห็นของผู้สูงอายุต่อบริการรถรับ-ส่งส่วนบุคคล	38
4.2.3 ลักษณะการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ	28
4.2.3.1 จำนวนเที่ยวที่ผู้สูงอายุเดินทาง	28
4.2.3.2 วัตถุประสงค์ของการเดินทาง	29
4.2.3.3 วิธีการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ	30
4.2.3.4 ระยะทางการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ	31
4.2.3.5 ระยะเวลาเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ	32
4.2.3.6 ความสะดวกของการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ	34
4.2.3.7 ความสบายของการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ	35
4.2.3.8 เพื่อนร่วมเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ	36
4.2.3.9 อุปสรรคการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ	36
4.2.3.10 ความสะดวกของการเดินทางในสภาพปัจจุบัน	37
4.2.4 Gap Analysis	38
4.2.4.1 Gap Analysis ระหว่างระดับความสะดวกที่คาดหวังกับที่ได้รับจริง	38
4.2.4.2 Gap Analysis ระหว่างระดับความสบายที่คาดหวังกับที่ได้รับจริง	39
4.2.5 ต้นทุนการเดินทางของผู้สูงอายุ	40
4.2.5.1 ต้นทุนคงที่ของการเดินทางของผู้สูงอายุ	40
4.2.5.2 ต้นทุนผันแปรของการเดินทางของผู้สูงอายุ	41

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.2.6 เปรียบเทียบพฤติกรรมการเดินทางระหว่างกลุ่ม	44
4.2.6.1 จำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุแต่ละช่วงอายุจำแนกตามเพศ	44
4.2.6.2 จำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุแต่ละช่วงรายได้ตนเองจำแนกตามเพศ	45
4.2.6.3 จำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุแต่ละช่วงรายได้ครัวเรือนจำแนกตามเพศ	45
4.2.6.4 จำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุตามจำนวนรถยนต์ในครอบครองจำแนกตามเพศ	56
4.2.6.5 จำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุตามจำนวนรถจักรยานยนต์ในครอบครองจำแนกตามเพศ	62
4.2.6.6 จำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุกับการมีใบขับขี่รถยนต์จำแนกตามเพศ	67
4.2.6.7 ความสัมพันธ์ระหว่างช่วงอายุกับความถี่ของการเดินทาง	70
4.2.6.8 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ประจำกับความถี่ของการเดินทาง	70
4.2.6.9 ความสัมพันธ์ระหว่างโรคประจำตัวกับความถี่ของการเดินทาง	80
4.2.6.10 ความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของครัวเรือนกับความถี่ของการเดินทาง	82
4.2.6.11 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนรถยนต์ในครอบครองกับความถี่ของการเดินทาง	89
4.2.6.12 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนรถจักรยานยนต์ในครอบครองกับความถี่ของการเดินทาง	95
4.2.6.13 ความสัมพันธ์ระหว่างการมีใบขับขี่รถยนต์กับความถี่ของการเดินทาง	100
4.2.6.14 ความสัมพันธ์ระหว่างการมีใบขับขี่รถจักรยานยนต์กับความถี่ของการเดินทาง	100
4.2.6.15 ความสัมพันธ์ระหว่างช่วงอายุและความต้องการผู้ติดตามในการเดินทาง	104
4.2.7 ความต้องการด้านการขนส่งที่กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุต้องการเพิ่มเติม	104
บทที่ 5 สรุป	106
5.1 พฤติกรรมการเดินทางและลักษณะการเดินทางของผู้สูงอายุในสังคมไทย	106
5.2 ความต้องการเดินทางในชีวิตประจำวันของผู้สูงอายุในสังคมไทย	107
5.3 ปัญหาและอุปสรรคการเดินทางของผู้สูงอายุ	107
5.4 ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงระบบการขนส่งสำหรับผู้สูงอายุ	108

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
เอกสารอ้างอิง	110
ภาคผนวก ก แบบสำรวจพฤติกรรมและความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุ	114
ภาคผนวก ข รูปการทำงานเก็บสำรวจรวบรวมข้อมูลการเดินทางของผู้สูงอายุในพื้นที่ต่างจังหวัด	126
ภาคผนวก ค รูปการทำงานเก็บสำรวจรวบรวมข้อมูลการเดินทางของผู้สูงอายุในพื้นที่กรุงเทพมหานคร	131
ภาคผนวก ง ความคิดเห็นต่อคำถามปลายเปิดจากกลุ่มตัวอย่าง “อยากให้มีการขนส่งอย่างไรเพิ่มเติม”	151
ภาคผนวก จ ความคิดเห็นต่อคำถามปลายเปิดจากกลุ่มตัวอย่าง “อยากให้ภาครัฐช่วยเหลือด้านการขนส่งเดินทางอย่างไรหรือไม่”	154

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 4.1 การลงพื้นที่สำรวจข้อมูลเบื้องต้นจากผู้สูงอายุ ณ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลลานซิด อ. ผักไห่ จ. พระนครศรีอยุธยา เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน พ.ศ. 2555	9
รูปที่ 4.2 สรุปความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุจากการสัมภาษณ์ผู้สูงอายุ ณ วัดโคกกลุ่ม ต. หรเทพ อ. บ้านหมอ จ. สระบุรี เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2555	10
รูปที่ 4.3 พื้นที่ศึกษาวิจัย	14
รูปที่ ข1 ติดตามหน่วยทันตกรรมพระราชทาน คณะทันตแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล ให้บริการที่โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลลานซิด อ. ผักไห่ จ. พระนครศรีอยุธยา เมื่อวันที่ 9 มิ.ย. พ.ศ. 2555	127
รูปที่ ข2 ติดตามหน่วยทันตกรรมพระราชทาน สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี คณะทันตแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล โดย รศ. สุรินทร์ สุอำพัน รองคณบดีฝ่ายโครงการพิเศษ ให้บริการที่โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลลานซิด อ. ผักไห่ จ. พระนครศรีอยุธยา เมื่อวันที่ 9 มิ.ย. พ.ศ. 2555	128
รูปที่ ข3 สัมภาษณ์ผู้สูงอายุที่โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลลานซิด อ. ผักไห่ จ. พระนครศรีอยุธยา เมื่อวันที่ 9 มิ.ย. พ.ศ. 2555	129
รูปที่ ข4 สัมภาษณ์เจ้าหน้าที่บริหารงานสาธารณสุข นางกัญญา ขุนทอง โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลลานซิด อ. ผักไห่ จ. พระนครศรีอยุธยา เมื่อวันที่ 9 มิ.ย. พ.ศ. 2555	130
รูปที่ ค1 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณวัดจิตรการนิมิตร เขตภาษีเจริญ	132
รูปที่ ค2 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณวัดคิณีนารถ เขตบางพลัด	132
รูปที่ ค3 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณวัดเจ้าอาาม เขตบางกอกน้อย	133
รูปที่ ค4 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณวัดชัยพฤกษ์มาลา เขตตลิ่งชัน	133
รูปที่ ค5 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณสวนสาธารณะสามัคคีจิว เขตสาทร	134
รูปที่ ค6 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณวัดบวรนิเวศราชวรวิหาร เขตพระนคร	134
รูปที่ ค7 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณชุมชน เขตคลองสาน	135
รูปที่ ค8 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณชุมชน เขตบางรัก	136
รูปที่ ค9 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณวัดพลับพลาชัย เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย	136
รูปที่ ค10 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณชุมชน เขตยานนาวา	137
รูปที่ ค11 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณตลาดสะพานควาย เขตพญาไท	137
รูปที่ ค12 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณตลาดพลู เขตธนบุรี	138
รูปที่ ค13 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณตลาดบางแค เขตบางแค	138
รูปที่ ค14 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณวัดปุณณวาส เขตทวีวัฒนา	139
รูปที่ ค15 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณโรงพยาบาล เขตสายไหม	139
รูปที่ ค16 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณมัสยิดดารุลอับดะห์ เขตคลองสามวา	140
รูปที่ ค17 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณวัด เขตหลักสี่	140
รูปที่ ค18 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณชุมชน เขตดุสิต	141

สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ ค19 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณชุมชน เขตดินแดง	141
รูปที่ ค20 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณชุมชน เขตราชเทวี	142
รูปที่ ค21 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณวัดบางบอน เขตบางบอน	142
รูปที่ ค22 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณชุมชน เขตหนองแขม	143
รูปที่ ค23 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณสวนสาธารณะ เขตลาดพร้าว	143
รูปที่ ค24 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณวัดหนึ่งราชมารวิหาร เขตจอมทอง	144
รูปที่ ค25 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณชุมชน เขตคันนายาว	144
รูปที่ ค26 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณชุมชน เขตสะพานสูง	145
รูปที่ ค27 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณชุมชน เขตบางกะปิ	146
รูปที่ ค28 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณชุมชน เขตคลองเตย	146
รูปที่ ค29 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณชุมชนดาริซีน เขตทุ่งครุ	147
รูปที่ ค30 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณชุมชน เขตบางคอแหลม	147
รูปที่ ค31 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณวัดชัยมงคล เขตปทุมวัน	148
รูปที่ ค32 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณชุมชนเจ็ดชนิด เขตสวนหลวง	148
รูปที่ ค33 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณวัดกระทุ่มเสือปลา เขตประเวศ	149
รูปที่ ค34 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณวัดลาดกระบัง เขตลาดกระบัง	149
รูปที่ ค35 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณวัดกกก อำเภอบางขุนเทียน	150

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 4.1 จำนวนตัวอย่างและอัตราการเก็บตัวอย่าง	14
ตารางที่ 4.2 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ	16
ตารางที่ 4.3 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามช่วงอายุ	17
ตารางที่ 4.4 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา	17
ตารางที่ 4.5 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ/สถานะการทำงาน	18
ตารางที่ 4.6 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามกลุ่มรายได้ (บาท/เดือน)	18
ตารางที่ 4.7 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามโรคประจำตัว/อาการเจ็บป่วย	19
ตารางที่ 4.8 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานที่พักอาศัย	20
ตารางที่ 4.9 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสมาชิกในบ้านที่พักอาศัย	20
ตารางที่ 4.10 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้ครัวเรือน (บาท/เดือน)	21
ตารางที่ 4.11 ผู้หารายได้หลักให้ครัวเรือน	22
ตารางที่ 4.12 จำนวนรถยนต์ในครอบครอง	23
ตารางที่ 4.13 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานะใบขับขี่รถยนต์ (มี/ไม่มี)	24
ตารางที่ 4.14 จำนวนรถจักรยานยนต์ในครอบครอง	24
ตารางที่ 4.15 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานะใบขับขี่รถจักรยานยนต์ (มี/ไม่มี)	25
ตารางที่ 4.16 ความสามารถในการขับรถยนต์	25
ตารางที่ 4.17 ความสามารถในการขับรถจักรยานยนต์	25
ตารางที่ 4.18 ความถี่ในการเดินทาง	26
ตารางที่ 4.19 ลักษณะการเดินทางจำแนกตามกิจกรรมที่ผู้สูงอายุไปทำบ่อยที่สุด	27
ตารางที่ 4.20 กิจกรรมหรือสถานที่ซึ่งผู้สูงอายุอยากจะเดินทางไป	27
ตารางที่ 4.21 ความคิดเห็นของผู้สูงอายุต่อบริการรถรับ-ส่งส่วนบุคคล	28
ตารางที่ 4.22 จำนวนเที่ยวของการเดินทาง	29
ตารางที่ 4.23 วัตถุประสงค์การเดินทาง	29
ตารางที่ 4.24 วิธีการเดินทางผู้สูงอายุ	30
ตารางที่ 4.25 ระยะทางการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ (กิโลเมตร)	31
ตารางที่ 4.26 ระยะเวลาการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ (นาที)	33
ตารางที่ 4.27 ความสะดวกของการเดินทาง	35
ตารางที่ 4.28 ความสบายของการเดินทาง	35
ตารางที่ 4.29 เพื่อนร่วมทางของผู้สูงอายุ	36
ตารางที่ 4.30 อุปสรรคการเดินทางที่กลุ่มผู้สูงอายุกล่าวถึง	37
ตารางที่ 4.31 ความสะดวกของการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ	37
ตารางที่ 4.32 Gap Analysis ของความสะดวก	39
ตารางที่ 4.33 Gap Analysis ของความสบาย	40
ตารางที่ 4.34 ค่าใช้จ่ายคงที่ส่วนของการใช้ยานพาหนะสำหรับการเดินทาง	41
ตารางที่ 4.35 ค่าใช้จ่ายผันแปรในการเดินทาง	41

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 4.36 ต้นทุนรวมการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุจำนวน 890 คน	42
ตารางที่ 4.37 ต้นทุนของการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามช่วงอายุและเพศ	42
ตารางที่ 4.38 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุแต่ละช่วงเวลาจำแนกตามเพศ (เที่ยว/วัน)	44
ตารางที่ 4.39 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุแต่ละช่วงรายได้ตนเอง จำแนกตามเพศ (เที่ยว/วัน)	46
ตารางที่ 4.40 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุแต่ละช่วงรายได้ครัวเรือน จำแนกตามเพศ (เที่ยว/วัน)	51
ตารางที่ 4.41 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุกับจำนวนรถยนต์ในครอบครองจำแนกตามเพศ (เที่ยว/วัน)	57
ตารางที่ 4.42 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุกับจำนวนรถจักรยานยนต์ในครอบครองจำแนกตามเพศ (เที่ยว/วัน)	63
ตารางที่ 4.43 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุกับการมีใบขับขี่รถยนต์ จำแนกตามเพศ (เที่ยว/วัน)	68
ตารางที่ 4.44 ความสัมพันธ์ระหว่างช่วงอายุกับความถี่ในการเดินทาง	71
ตารางที่ 4.45 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ประจำกับความถี่ในการเดินทาง	75
ตารางที่ 4.46 ความสัมพันธ์ระหว่างการมีโรคประจำตัวกับความถี่ในการเดินทาง	81
ตารางที่ 4.47 ความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของครัวเรือนกับความถี่ในการเดินทาง	83
ตารางที่ 4.48 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนรถยนต์ในครอบครองกับความถี่ในการเดินทาง	90
ตารางที่ 4.49 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนรถจักรยานยนต์ในครอบครองกับความถี่ในการเดินทาง	96
ตารางที่ 4.50 ความสัมพันธ์ระหว่างการมีใบขับขี่รถยนต์กับความถี่ในการเดินทาง	101
ตารางที่ 4.51 ความสัมพันธ์ระหว่างการมีใบขับขี่รถจักรยานยนต์กับความถี่ในการเดินทาง	102
ตารางที่ 4.52 ความสัมพันธ์ระหว่างช่วงอายุความต้องการให้ผู้ติดตาม	103
ตารางที่ ง1 ความคิดเห็นต่อบริการขนส่งที่กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุในพื้นที่กรุงเทพมหานครต้องการเพิ่ม	152
ตารางที่ จ1 ความช่วยเหลือจากภาครัฐที่กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุในพื้นที่กรุงเทพมหานครต้องการ	155

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary)

ในปัจจุบันสภาพโครงสร้างสังคมไทยแตกต่างจากแต่ก่อนอย่างเห็นได้ชัด คนหนุ่มสาวให้ความสำคัญกับการทำงานอย่างมาก ชลอการมีครอบครัวแต่งงานช้าลง มีลูกจำนวนไม่มากเหมือนเช่นครอบครัวสมัยก่อน โดยเฉลี่ยแล้วครอบครัวหนึ่งๆ จึงมีขนาดเล็กลง อัตราการเกิดของประชากรลดต่ำลง ในขณะที่วิทยาการและเทคโนโลยีมีความก้าวหน้าทันสมัยรวดเร็วทันสมัรุดหน้ามาก โรคภัยไข้เจ็บหลายชนิดสามารถรักษาให้หายขาดได้ง่ายและรวดเร็วกว่าแต่ก่อน คนสมัยนี้จึงมีอายุขัยเฉลี่ยยืนยาวขึ้นกว่าแต่ก่อนอย่างเห็นได้ชัด สังคมไทยสมัยใหม่ได้กลายเป็น “สังคมผู้สูงอายุ” ไปแล้ว นั่นคือ มีอัตราส่วนของคนที่อายุมากกว่า 65 ปี เพิ่มขึ้นเกินกว่า 10% ของประชากรทั้งหมด นักวิชาการและผู้กำหนดนโยบาย (Policy Makers) จำนวนมากทั่วโลกกำลังให้ความสนใจศึกษาวิจัยเพื่อทำความเข้าใจผลกระทบของการเพิ่มจำนวนผู้สูงอายุหรือคนแก่อย่างที่ไม่เคยเป็นมาก่อน เพื่อเตรียมการรองรับพฤติกรรมและความต้องการของผู้สูงอายุเหล่านี้ในด้านต่างๆ รวมถึงด้านการขนส่งและการบริการสุขภาพ ผู้สูงอายุจึงได้ใช้ชีวิตช่วงเวลาล่วงเลยมีคุณภาพ

เป็นเรื่องน่าเศร้าที่สังคมไทยให้ความสนใจตอบสนองความต้องการของผู้สูงอายุค่อนข้างน้อยมาก ในด้านคมนาคมขนส่ง นักวางแผนแทบจะไม่เคยคิดเพื่อให้ผู้สูงอายุสามารถเข้าถึง (Accessibility) และใช้บริการระบบขนส่งได้โดยสะดวก หากจะคิดถึงบ้างก็คิดเหมือนหนึ่งว่าผู้สูงอายุเป็นดั่งเช่นคนพิการ (Handicapped) ทั่วไป เราจึงไม่ได้เห็นระบบขนส่งและจราจรในสังคมไทยจัดเตรียมสาธารณูปโภคอะไรเป็นการพิเศษเพื่อผู้สูงอายุเลยแม้แต่น้อย หากจะมีคงเป็นสิ่งที่เตรียมไว้ให้ใช้ร่วมกับคนพิการเท่านั้น ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดคือลิฟท์สำหรับคนพิการของระบบขนส่งมวลชน เราเชื่อจริงๆ หรือว่าผู้สูงอายุมีพฤติกรรมและลักษณะความต้องการเดินทางเหมือนคนพิการ หรือว่าผู้สูงอายุน่าจะมีพฤติกรรมและลักษณะความต้องการเดินทางคล้ายกับคนทั่วไปมากกว่า ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมและลักษณะความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุยังมีน้อยมากในแวดวงวิชาการไทย เราแทบจะไม่เข้าใจเลยว่าผู้สูงอายุในสังคมไทยโดยทั่วไปใช้เวลาอย่างไรหลังจากเกษียณไปแล้ว แต่ละวันมีกิจกรรมอะไรทำบ้าง ยังเดินทางอยู่หรือไม่ มากน้อยเพียงใด มีปัญหาและอุปสรรคมาคิดขวางการเดินทางจนทำให้ชีวิตประจำวันต้องเศร้าหมองปลีกตัวออกจากสังคมหรือไม่ ถ้าเรามีองค์ความรู้เหล่านี้การวางแผนเพื่อรองรับความต้องการด้านการขนส่งของผู้สูงอายุก็จะทำได้อย่างถูกต้อง

วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อศึกษาทำความเข้าใจพฤติกรรมและลักษณะการเดินทางของผู้สูงอายุในสังคมไทยตลอดจนกิจกรรมต่างๆ ที่ผู้สูงอายุใช้เวลาไปในแต่ละวัน
- 2) เพื่อศึกษาลักษณะความต้องการเดินทางในชีวิตประจำวันของผู้สูงอายุในสังคมไทย รวมถึงปัญหาและอุปสรรคที่ทำให้ผู้สูงอายุไม่สามารถเดินทางได้ตามที่ต้องการ
- 3) เพื่อเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงระบบการขนส่งสำหรับผู้สูงอายุในสังคมไทยให้มีประสิทธิภาพ ตอบสนองต่อความต้องการ ส่งเสริมคุณภาพชีวิตในบั้นปลาย

สรุปผลลัพธ์ของการวิจัย

1) พฤติกรรมการเดินทางและลักษณะการเดินทางของผู้สูงอายุในสังคมไทย

งานวิจัยนี้ศึกษาพฤติกรรมการเดินทางและลักษณะการเดินทางของผู้สูงอายุในสังคมไทย โดยแยกออกเป็นสองพื้นที่ ได้แก่ พื้นที่ต่างจังหวัด และพื้นที่กรุงเทพมหานคร แต่ละพื้นที่ใช้วิธีการศึกษาแตกต่างกันบ้าง เนื่องจากข้อจำกัดบางประการ

กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุในต่างจังหวัดเดินทางไม่บ่อยมากนัก กิจกรรมสำคัญที่ทำให้ผู้สูงอายุต้องเดินทางเป็นประจำ คือ การไปพบแพทย์เพื่อตรวจรักษาหรือรับการดูแลเป็นประจำ ในพื้นที่ต่างจังหวัดบริเวณนอกเขตเมือง มักจะไม่มีระบบขนส่งสาธารณะอย่างเช่นในเมืองหลวงหรือในเขตเมือง วิธีการเดินทางไม่หลากหลาย ส่วนมากใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล เช่น รถยนต์ รถจักรยานยนต์ จากสมาชิกคนใดคนหนึ่งในครอบครัว หรืออาศัยเพื่อนบ้านให้เป็นผู้พาไปส่ง ซึ่งอาจจำเป็นต้องว่าจ้างเป็นครั้งคราว เที่ยวละประมาณ 400-500 บาท สิ่งที่น่าสนใจมาก คือ บางชุมชนมีการรวมกลุ่มกันเก็บรวบรวมเงินเข้าเป็นทุนกองกลาง บริหารจัดการอย่างเป็นระบบโดยการส่งเสริมของโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (รพสต.) เงินจำนวนนี้สามารถนำมาใช้จ่ายจัดให้มีบริการรับ-ส่งผู้สูงอายุและคนในหมู่บ้านด้วยรถโดยสารร่วมทาง สภาพเศรษฐกิจและสังคมในชุมชนและครัวเรือนมีผลอย่างยิ่งต่อพฤติกรรมและความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุในต่างจังหวัด ภายใต้สภาพสังคมที่ครัวเรือนมีจำนวนสมาชิกน้อยลง คนหนุ่มสาวต้องออกไปทำงานโรงงาน หรือรับจ้างไกลบ้านทุกวัน ผู้สูงอายุจึงกลายเป็นผู้ดูแลเด็กๆ แทนพ่อแม่ ทำให้ผู้สูงอายุไม่มีโอกาสได้เดินทางมากนัก ปัจจัยด้านสุขภาพมีผลอย่างยิ่งต่อความต้องการเดินทาง ผู้สูงอายุจำนวนมากมีปัญหาสุขภาพซึ่งเป็นอุปสรรคอย่างยิ่งต่อการเดินทาง ประกอบกับความคิดว่าไม่เอายารถเป็นภาระให้กับลูกหลานเกรงใจว่าจะทำให้ลูกหลานเสียเวลา ทำให้ผู้สูงอายุจำกัดการเดินทางของตนเองให้น้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ซึ่งอาจจะไม่ใช่สิ่งที่ควรเกิดขึ้นและอาจบั่นทอนคุณภาพชีวิตของผู้สูงอายุ

ในขณะที่ผู้สูงอายุที่อาศัยอยู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานครมีทางเลือกการเดินทางที่หลากหลายกว่าผู้สูงอายุในต่างจังหวัดอย่างเห็นได้ชัด เนื่องจากเป็นเมืองหลวงของประเทศ มีรถสาธารณะหลายชนิด ผู้สูงอายุในกรุงเทพจึงเดินทางได้ง่ายกว่าในต่างจังหวัด ผู้สูงอายุจำนวนมากมีความพร้อมทางด้านปัจจัยเสริมที่ช่วยให้การเดินทางเป็นไปได้มากขึ้น เช่น มีใบขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ สามารถขับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ได้ มีรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในครอบครอง ดังนั้นปริมาณการเดินทางจะมากหรือน้อยอาจจะขึ้นอยู่กับปัจจัยทางด้านสุขภาพว่าจะเอื้ออำนวยให้ยังสามารถเดินทางได้อย่างคล่องแคล่วเพียงใด ระยะทางที่ผู้สูงอายุเดินทางไม่แตกต่างกันระหว่างช่วงอายุต่างๆ กัน คือ ประมาณ 15 กิโลเมตร/วัน ใช้ระยะเวลาเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง/เที่ยวไป-กลับ ผู้สูงอายุจำนวนมากบอกว่าสามารถเดินทางได้โดยพึ่งพาลูกหลาน และมีความสะดวกสบายในการเดินทางเนื่องจากใช้บริการรถยนต์ส่วนบุคคลหรือบริการแท็กซี่ เมื่อคำนวณต้นทุนการเดินทางของผู้สูงอายุโดยคำนึงถึงค่าเสียโอกาสของผู้ติดตามด้วย พบว่ามีค่าเฉลี่ยประมาณ 261 บาท/เที่ยวไป-กลับ หรือ 15 บาท/กิโลเมตร จากการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่าความสามารถในการเดินทางของผู้สูงอายุมีความสัมพันธ์ผกผันกับอายุ เมื่อผู้สูงอายุมีอายุมากขึ้นจะเดินทางได้น้อยลง และต้องการเพื่อนร่วมทางไปด้วย

2) ความต้องการเดินทางในชีวิตประจำวันของผู้สูงอายุในสังคมไทย

ผู้สูงอายุจำนวนมากค่อนข้างพึงพอใจกับความสะดวกและความสบายที่ได้รับจากการเดินทางในสภาพปัจจุบัน ซึ่งเป็นจากการวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis) ของความสะดวกและความสบาย จากการสังเกตพบว่าผู้สูงอายุมักจะเดินทางโดยยานพาหนะส่วนบุคคลที่มีความสะดวกและสบายมากอยู่แล้ว ซึ่งอาจจะเป็นเหตุผลสนับสนุนว่าทำไมผู้สูงอายุจึงพึงพอใจกับระดับความสะดวกและสบายที่ประสบอยู่ในปัจจุบัน เมื่อถามถึงกิจกรรมหรือสถานที่ซึ่งผู้สูงอายุมีความต้องการจะเดินทางไป เป็นที่น่าประหลาดใจว่ากลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุจำนวนมากถึง 41% ตอบว่าไม่ออกไปไหน ดูเหมือนว่าผู้สูงอายุจำนวนมากในสังคมไทยจำกัดกิจกรรมของตนเองลงมากเมื่อถึงวัยเกษียณ อย่างไรก็ตามก็ยังมีผู้สูงอายุอีกจำนวนไม่น้อยเช่นกันที่บอกว่าต้องการเดินทางไปท่องเที่ยว (29.3%) พบปะสังสรรค์ (10.6%) และไปวัดหรือสถานที่ทางศาสนา (10.3%)

ผู้สูงอายุในสังคมไทยจำนวนมากเดินทางได้โดยอาศัยความช่วยเหลือจากผู้อื่น โดยส่วนใหญ่คือใครคนใดคนหนึ่งในสมาชิกของครอบครัวนั่นเอง ซึ่งถือเป็นเสน่ห์อย่างหนึ่งของชีวิตความเป็นอยู่ในสังคมไทยดั้งเดิม แต่ในสภาวะที่สังคมไทยเริ่มเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่คล้ายคลึงกับประเทศตะวันตก กล่าวคือ ครีวเรือนมีขนาดเล็กลงจำนวนสมาชิกในครัวเรือนมีไม่มากเหมือนดังเช่นแต่ก่อน เป็นไปได้ว่าในอนาคตอันไม่ไกลจากนี้ไป สมาชิกในครอบครัวที่เคยให้ความช่วยเหลือเป็นธุระให้กับผู้สูงอายุอาจจะมียาจำนวนน้อยลง และไม่ได้พักอาศัยรวมอยู่กับผู้สูงอายุ ความสะดวกสบายของการเดินทางอาจต่ำลง เป็นที่น่าสงสัยว่ากระทบต่อปริมาณการเดินทางของผู้สูงอายุอย่างไร ภายใต้สถานการณ์สมมุติเช่นนี้ งานวิจัยนี้ได้ถือโอกาสสอบถามกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุว่าหากมีบริการรับส่งส่วนบุคคลให้กับผู้สูงอายุ (เสียค่าใช้จ่าย) โดยที่ผู้สูงอายุสมัครเข้าเป็นสมาชิกของระบบ เมื่อต้องการใช้บริการรถรับ-ส่ง จะต้องจองว่าต้องการเดินทางจากที่ใดไปที่ใด วันและเวลาใด ผู้ให้ และแจ้งต้นทางที่ต้องการให้ไปรับ ปลายทางที่ต้องการให้ไปส่งล่วงหน้า ซึ่งในต่างประเทศเรียกบริการเช่นนี้ว่าโทรเรียกใช้ หรือ Dial-a-ride ซึ่งเมื่อถึงเวลา ก็จะมีรถไปรับถึงบ้านและไปส่งตามปลายทางที่ได้จองไว้ ผู้สูงอายุสนใจหรือไม่ ปรากฏว่ากลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุราวหนึ่งในสามตอบว่าชอบถึงชอบมากที่สุด ซึ่งประเด็นนี้น่าสนใจว่าในอนาคต เป็นไปได้หรือไม่ว่าจะมีธุรกิจบริการรับ-ส่งผู้สูงอายุเป็นส่วนบุคคล เพื่อรองรับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของสภาพสังคม

3) ปัญหาและอุปสรรคการเดินทางของผู้สูงอายุ

ปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญที่ทำให้การเดินทางของผู้สูงอายุเป็นไปไม่ได้ หรือเป็นไปได้อย่างยากลำบาก พอจะจำแนกออกเป็น 4 เรื่องหลัก ได้แก่

● ปัญหาทางด้านสุขภาพของผู้สูงอายุ

ผู้สูงอายุมักจะมีโรคประจำตัวอย่างน้อยหนึ่งโรค และมากที่สุดอาจจะสูงถึง 7 โรค จำนวนโรคมักจะเพิ่มมากขึ้นตามวัยที่สูงขึ้น ซึ่งบั่นทอนขีดความสามารถในการเดินทางในชีวิตประจำวัน แต่ทำให้เกิดเพียงการเดินทางที่มีวัตถุประสงค์เพื่อไปพบแพทย์เกิดขึ้นมากกว่าคนทั่วไป ผลการวิจัยชี้ให้เห็นชัดเจนว่า ปริมาณการเดินทางของผู้สูงอายุแปรผกผันกับช่วงอายุ การส่งเสริมสุขภาพของผู้สูงอายุจึงเป็นสิ่งจำเป็นต่อการรักษาขีดความสามารถในการเดินทางของผู้สูงอายุ

● ปัญหาทางด้านกายภาพของสาธารณูปโภคด้านการขนส่ง

ต้องยอมรับว่าการออกแบบลักษณะทางด้านกายภาพของสาธารณูปโภคด้านการขนส่งของประเทศไทย คำนึงกลุ่มผู้ใช้งานทั่วไปคนส่วนมากเป็นสำคัญ ไม่ได้ออกแบบอย่างจริงจังเพื่อให้

คนกลุ่มน้อยด้อยโอกาสได้มีโอกาสใช้งานอย่างสะดวก โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มผู้ใช้งานที่เป็นผู้สูงอายุ ไม่ได้ถูกคำนึงถึงเลยแม้แต่ผู้น้อย เราจึงได้เห็นสะพานลอยที่สูงและชันกระทั่งผู้สูงอายุจำนวนน้อยมากสามารถใช้งานได้ รถโดยสารประจำทางที่พื้นสูงมากผู้สูงอายุก้าวขึ้นรถลำบากมาก กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุจำนวนมากตัดพ้อว่าลักษณะทางกายภาพเป็นอุปสรรคต่อการเดินทางอย่างมาก

- ปัญหาทางด้านการบริการของระบบขนส่ง

บริการของระบบขนส่งที่มีอยู่ก็ไม่ได้ถูกออกแบบให้ตอบสนองต่อความต้องการของผู้สูงอายุเช่นกัน ผู้สูงอายุไม่สามารถเข้าใช้บริการขนส่งสาธารณะได้โดยสะดวก เช่น ต้องเดินทางไกลออกจากหมู่บ้านกว่าจะได้พบกับบริการแท็กซี่ การเรียกใช้บริการรถแท็กซี่จากศูนย์ไม่มีความน่าเชื่อถือแม่นยำในเรื่องของเวลา รถโดยสารประจำทางก็มีปัญหาการให้บริการอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นเรื่องมารยาทในการขับรถที่ไม่เห็นใจผู้สูงอายุ หรือในเรื่องของการให้บริการที่เหมาะสมกับผู้สูงอายุซึ่งแน่นอนว่าจะช้ากว่าคนหนุ่มสาว หรือแม้กระทั่งการให้เกียรติผู้สูงอายุในกรณีที่ผู้สูงอายุมีสิทธิได้ส่วนลดค่าโดยสาร แต่พนักงานกลับแสดงท่าทีรังเกียจ ตัวอย่างของปัญหาด้านการบริการของระบบขนส่งที่กล่าวข้างต้นถือว่าสร้างปัญหาและเป็นอุปสรรคต่อการเดินทางของผู้สูงอายุอย่างมาก

- ปัญหาด้านผู้ติดตามดูแล

ผู้สูงอายุจำนวนมาก ตัดสินใจจำกัดปริมาณการเดินทางของตนเองให้เหลือเท่าที่จำเป็นจริงๆ เท่านั้น เช่น เดินทางไปพบแพทย์ ส่วนกิจกรรมอื่นๆ ไม่ทำ เพราะหาไม่มีผู้ติดตามอำนวยความสะดวกพาไปผู้ติดตามจึงเป็นบุคคลสำคัญมากที่ช่วยให้การเดินทางของผู้สูงอายุเกิดขึ้นได้อย่างสม่ำเสมอเป็นปกติ อย่างไรก็ตาม สมาชิกในครอบครัวมักจะต้องออกไปทำงานประจำ ทำให้ไม่มีเวลาว่างคอยให้บริการแก่ผู้สูงอายุในครอบครัว บางครอบครัวนำลูกหลานมาฝากให้ผู้สูงอายุเป็นผู้เลี้ยงดูระหว่างวันอีก ซึ่งยิ่งทำให้ผู้สูงอายุถูกจำกัดปริมาณการเดินทางไปโดยอัตโนมัติ ปัญหาการขาดผู้ติดตามคอยดูแลเอาใจใส่เป็นอุปสรรคที่สำคัญมากต่อการเดินทางได้ของผู้สูงอายุ อนึ่งจะสังเกตว่า โรงพยาบาลและสถานพยาบาลหลายแห่งจัดให้มีบริการพิเศษสำหรับดูแลเอาใจใส่ผู้สูงอายุเป็นการเฉพาะ ซึ่งส่วนมากยังเป็นการฝากเลี้ยงที่สถานพยาบาล ต่อไปในอนาคต เราอาจจะได้เห็นบริการติดตามดูแลผู้สูงอายุนอกสถานที่มากขึ้นจนกลายเป็นเรื่องปกติ

ผลลัพธ์การวิจัยและเสียงสะท้อนของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุสามารถนำไปใช้ในการกำหนดนโยบายส่งเสริมด้านสุขภาพของผู้สูงอายุ ออกแบบทางกายภาพของสาธารณูปโภคด้านการขนส่งให้สอดคล้องสมรรถนะและความต้องการของผู้สูงอายุ ใช้ในการปรับปรุงระดับการให้บริการของบริการขนส่งมวลชน อีกทั้งยังได้แนวคิดเชิงธุรกิจที่จับกลุ่มลูกค้าประเภทผู้สูงอายุ

บทคัดย่อ

สังคมโลกขณะนี้ผู้สูงอายุเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว กระทั่งกำลังจะกลายเป็นสังคมผู้สูงอายุในไม่ช้า ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับผู้สูงอายุในแง่มุมต่างๆ จึงเป็นงานวิจัยที่มีความสำคัญอย่างยิ่งยวดต่อการเตรียมการวางแผนรองรับสถานการณ์สังคมผู้สูงอายุ โครงการวิจัยนี้ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทางและความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุในสังคมไทย ซึ่งถือว่าเป็นเรื่องค่อนข้างใหม่มาก งานวิจัยศึกษากลุ่มผู้สูงอายุในสองพื้นที่ ได้แก่ พื้นที่ต่างจังหวัด และพื้นที่กรุงเทพมหานคร ในพื้นที่ต่างจังหวัดนั้น สำนักรวบรวมข้อมูลโดยการใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะจงต่อกลุ่มตัวอย่างและวิเคราะห์เชิงคุณภาพ ส่วนในพื้นที่กรุงเทพมหานครเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามสัมภาษณ์ด้วยตนเอง สถานที่พักอาศัย แหล่งชุมชน แหล่งทำกิจกรรมที่สำคัญของผู้สูงอายุ นำข้อมูลมาวิเคราะห์ด้วยวิธีการทางสถิติศาสตร์ ผลลัพธ์จากการวิเคราะห์พอสรุปได้ว่า การเดินทางของผู้สูงอายุในพื้นที่ต่างจังหวัดมีทางเลือกการเดินทางไม่หลากหลาย จำกัดอยู่ที่วิธีการเดินทางโดยใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล เช่น รถยนต์ รถกระบะ ของสมาชิกในครอบครัวหรือเพื่อนบ้าน ทำให้การเดินทางของผู้สูงอายุในต่างจังหวัดไม่ได้สะดวกและสบายมากนัก ประกอบกับลักษณะโครงสร้างเชิงสังคมที่คนหนุ่มสาวออกไปทำงานนอกบ้าน ปลอมยให้คนเฒ่าคนแก่อยู่บ้านเลี้ยงหลานแทนตน ผู้สูงอายุจึงไม่สามารถเดินทางได้บ่อย ในบางพื้นที่จึงมีพัฒนาการระบบขนส่งที่เกิดจากการช่วยเหลือกันเองในชุมชนให้สามารถนำพาผู้สูงอายุไปทำกิจกรรมขั้นพื้นฐานได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการไปรับบริการสาธารณสุขขั้นพื้นฐานที่สถานพยาบาล ในขณะที่ผู้สูงอายุที่อาศัยอยู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานครมีทางเลือกการเดินทางที่หลากหลายกว่าอย่างเห็นได้ชัด เนื่องจากเป็นเมืองหลวงของประเทศ ผู้สูงอายุในกรุงเทพจึงเดินทางได้ง่ายกว่าในต่างจังหวัด จากการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่าความสามารถในการเดินทางของผู้สูงอายุมีความสัมพันธ์ผกผันกับอายุ เมื่อผู้สูงอายุมีอายุมากขึ้นจะเดินทางได้น้อยลง ต้องการเพื่อนร่วมทางไปด้วย ระยะทางที่ผู้สูงอายุเดินทางไม่แตกต่างกันระหว่างช่วงอายุต่างๆ กัน คือ ประมาณ 15 กิโลเมตร/วัน ใช้ระยะเวลาเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง/เที่ยวไป-กลับ เมื่อคำนวณต้นทุนการเดินทางของผู้สูงอายุพบว่ามีค่าเฉลี่ยประมาณ 261 บาท/เที่ยวไป-กลับ หรือ 15 บาท/กิโลเมตร ผู้สูงอายุจำนวนมากบอกว่าสามารถเดินทางได้โดยพึ่งพาลูกหลาน และมีความสะดวกสบายในการเดินทางเนื่องจากใช้บริการรถยนต์ส่วนบุคคลหรือบริการแท็กซี่ อย่างไรก็ตาม ผู้สูงอายุจำนวนมากให้ความเห็นเพิ่มเติมว่าต้องการให้ภาครัฐปรับปรุงรถโดยสารสาธารณะและสาธารณูปโภคด้านการขนส่งให้ดีกว่าที่เป็นอยู่ ทั้งในแง่ของลักษณะทางกายภาพให้ผู้สูงอายุเข้าถึงและใช้งานได้โดยสะดวก และในแง่บริการที่เข้าใจจิตใจและความรู้สึกของผู้สูงอายุ

Abstract

Globally, the number of elderly is so rapidly increasing that our society will soon become an aging society. The knowledge and understanding about the elderly are therefore crucial for the preparation to take on the aging society. This research project is aimed to study the behavior and travel demand characteristics of the Thai elderly which is considered to be a relatively new research arena. There are two sample groups by the study area; namely, upcountry and Bangkok. In the upcountry, we collected data by using the face-to-face interview with limited number of samples using a structured questionnaire, and then analyzed the responses qualitatively. In Bangkok, we also collected data by using the face-to-face interview with more number of samples at home, community and activity center. The analysis results showed that the travel in the upcountry does not have many alternative modes but rather limited to private vehicles such as car, pick-up truck from family members and neighbors. The public transportation is not available to the elderly. The service lacks convenience and comfort. Together with the social trend in which the elderly is usually left at home to take care of the young children on behalf of their parents; therefore, they hardly travel to anywhere. Meanwhile, the travel situation in Bangkok has more alternative modes. The elderly in Bangkok found it a lot easier to travel. The analysis results showed that the demand for travel is inversely proportional to the age. As the age increases, the trip frequency is reduced. The elderly usually requires the companion to take care of them. The average travel distance is not different across age groups. On average, the elderly travels about 15 kilometers per day or about one hour per round trip. The average travel cost is 261 baht per round trip or 15 baht per kilometer. Most surveyed elderly stated that they still can travel with the assistance from their children and felt convenient because they used the private car or taxi service. However, many elderly want the government to improve the public bus service and transportation infrastructure in terms of their physical accessibility and convenience to use. In addition, the service should care more about the mind and feeling of the elderly.

กิตติกรรมประกาศ

โครงการวิจัยเรื่อง “ความต้องการด้านการขนส่งของผู้สูงอายุในสังคมไทย” นี้เป็นโครงการวิจัยย่อยหนึ่งในสามโครงการของแผนงานวิจัย “การขนส่งและส่งเสริมบริการสุขภาพทั่วถึงและเป็นธรรมอย่างมีคุณภาพ” ได้รับทุนอุดหนุนการวิจัยจากสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ประจำปีงบประมาณ 2555 นักวิจัยขอขอบพระคุณกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุจำนวนมากที่ให้ความร่วมมือในการให้ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทางและความต้องการเดินทางระหว่างการทำงานวิจัยโครงการนี้ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าผลลัพธ์จากงานวิจัยนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้สูงอายุไทยในวงกว้าง ท้ายนี้ขอขอบคุณ น.ส. ปัทมสร สุชาบุรณ์ น.ส. พรชนก โพธิ์บัณฑิต น.ส. ภัสสร พุดติกุล และ น.ส. อธิยา ช่อฉาย นักวิจัยผู้ช่วยของศูนย์ผู้เชี่ยวชาญด้านระบบขนส่ง การจราจรและโลจิสติกส์ (Transportation, Traffic and Logistics EXpert Center, T-LEX Center) และผู้ช่วยวิจัยอีกจำนวนมากที่ทำงานอย่างขยันขันแข็งไม่รู้จักเหน็ดเหนื่อยตลอดระยะเวลาหลายเดือนที่สำรวจรวบรวมข้อมูลภาคสนามทั้งในกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สมชาย ปฐมศิริ
หัวหน้าโครงการวิจัย

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา

ในปัจจุบันสภาพโครงสร้างสังคมไทยแตกต่างจากแต่ก่อนอย่างเห็นได้ชัด คนหนุ่มสาวให้ความสำคัญกับการทำงานอย่างมาก ชลอการมีครอบครัวแต่งงานช้าลง มีลูกจำนวนไม่มากเหมือนเช่นครอบครัวสมัยก่อน โดยเฉลี่ยแล้วครอบครัวหนึ่งๆ จึงมีขนาดเล็กลง อัตราการเกิดของประชากรลดต่ำลง ในขณะที่วิทยาการและเทคโนโลยีมีความก้าวหน้าทันสมัยรวดเร็วทันสมัยรุดหน้ามาก โรคภัยไข้เจ็บหลายชนิดสามารถรักษาให้หายขาดได้ง่ายและรวดเร็วกว่าแต่ก่อน คนสมัยนี้จึงมีอายุขัยเฉลี่ยยืนยาวขึ้นกว่าแต่ก่อนอย่างเห็นได้ชัด สังคมไทยสมัยใหม่ได้กลายเป็น “สังคมผู้สูงอายุ” ไปแล้ว นั่นคือ มีอัตราส่วนของคนที่อายุมากกว่า 65 ปี เพิ่มขึ้นเกินกว่า 10% ของประชากรทั้งหมด [กรุงเทพมหานคร, 2554] นักวิชาการและผู้กำหนดนโยบาย (Policy Makers) จำนวนมากทั่วโลกกำลังให้ความสนใจศึกษาวิจัยเพื่อทำความเข้าใจผลกระทบของการเพิ่มจำนวนผู้สูงอายุหรือคนแก่อย่างที่ไม่เคยเป็นมาก่อน เพื่อเตรียมการรองรับพฤติกรรมและความต้องการของผู้สูงอายุเหล่านี้ในด้านต่างๆ รวมถึงด้านการขนส่งและการบริการสุขภาพ ผู้สูงอายุจักได้ใช้ชีวิตช่วงเวลาหลังเกษียณอย่างมีคุณภาพ [Alsnih and Hensher (2003); Banister and Bowling (2004); Chow (2011); Darkwa (1999); Ipingbemi (2010)]

เป็นเรื่องน่าเศร้าที่สังคมไทยให้ความสนใจตอบสนองความต้องการของผู้สูงอายุค่อนข้างน้อยมาก ในด้านคมนาคมขนส่ง นักวางแผนแทบจะไม่เคยคิดเผื่อให้ผู้สูงอายุสามารถเข้าถึง (Accessibility) และใช้บริการระบบขนส่งได้โดยสะดวก หากจะคิดถึงบ้างก็คิดเสมือนหนึ่งว่าผู้สูงอายุเป็นดั่งเช่นคนพิการ (Handicapped) ทั่วไป เราจึงไม่ได้เห็นระบบขนส่งและจราจรในสังคมไทยจัดเตรียมสาธารณูปโภคอะไรเป็นการพิเศษเพื่อผู้สูงอายุเลยแม้แต่น้อย หากจะมีคงเป็นสิ่งที่เตรียมไว้ให้ใช้ร่วมกับคนพิการเท่านั้น ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดคือลิฟท์สำหรับคนพิการของระบบขนส่งมวลชน เราเชื่อจริงๆ หรือว่าผู้สูงอายุมีพฤติกรรมและลักษณะความต้องการเดินทางเหมือนคนพิการ หรือว่าผู้สูงอายุน่าจะมีพฤติกรรมและลักษณะความต้องการเดินทางคล้ายกับคนทั่วไปมากกว่า ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมและลักษณะความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุยังมีน้อยมากในแวดวงวิชาการไทย เราแทบจะไม่เข้าใจเลยว่าผู้สูงอายุในสังคมไทยโดยทั่วไปใช้เวลาอย่างไรหลังจากเกษียณไปแล้ว แต่ละวันมีกิจกรรมอะไรทำบ้าง ยังเดินทางอยู่หรือไม่ มากน้อยเพียงใด มีปัญหาและอุปสรรคมาคิดขวางการเดินทางจนทำให้ชีวิตประจำวันต้องเศร้าหมองปลิกตัวออกจากสังคมหรือไม่ ถ้าเรามีองค์ความรู้เหล่านี้การวางแผนเพื่อรองรับความต้องการด้านการขนส่งของผู้สูงอายุก็จะทำได้อย่างถูกต้อง

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

โครงการวิจัยนี้ตั้งวัตถุประสงค์หลักไว้ 3 ประการ ได้แก่

1) เพื่อศึกษาทำความเข้าใจพฤติกรรมและลักษณะการเดินทางของผู้สูงอายุในสังคมไทยตลอดจนกิจกรรมต่างๆ ที่ผู้สูงอายุใช้เวลาไปในแต่ละวัน

2) เพื่อศึกษาลักษณะความต้องการเดินทางในชีวิตประจำวันของผู้สูงอายุในสังคมไทย รวมถึงปัญหาและอุปสรรคที่ทำให้ผู้สูงอายุไม่สามารถเดินทางได้ตามที่ต้องการ

3) เพื่อเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงระบบการขนส่งสำหรับผู้สูงอายุในสังคมไทยให้มีประสิทธิภาพ ตอบสนองต่อความต้องการ ส่งเสริมคุณภาพชีวิตในบั้นปลาย

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

ด้วยเหตุผลของข้อจำกัดทางด้านเวลาและงบประมาณการดำเนินการ โครงการวิจัยนี้ กำหนดขอบเขตการวิจัยไว้ 2 ประการ ดังต่อไปนี้

1) การวิจัยใช้เลือกใช้พื้นที่ศึกษาเป็นตัวแทนของพื้นที่ทั้งประเทศ การตีความหมายขยายผลเพื่ออธิบายพฤติกรรมและความต้องการเดินทางของพื้นที่อื่นๆ ที่ไม่ได้ทำการศึกษาจึงต้องกระทำด้วยความระมัดระวัง เนื่องจากพฤติกรรมและความต้องการเดินทางของแต่ละพื้นที่อาจมีความแตกต่างกันได้

2) นิยามของคำว่า “ผู้สูงอายุ” อาจมีความแตกต่างกันไป สำหรับโครงการวิจัยนี้ กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุหมายถึง ผู้ที่มีอายุ 60 ปีขึ้นไป ซึ่งสอดคล้องกับคำจำกัดความตามมาตรา 3 ของพระราชบัญญัติผู้สูงอายุ พ.ศ. 2546 (ราชกิจจานุเบกษา, 2546) ที่ว่า ผู้สูงอายุ หมายความว่า บุคคลซึ่งมีอายุเกินหกสิบปีบริบูรณ์ขึ้นไป และถือเป็นนิยามที่ใช้เป็นมาตรฐานในสังคมไทย ณ ปัจจุบัน

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินงานตามแผนงานวิจัยสร้างคุณประโยชน์หลายประการ ดังนี้

1) องค์ความรู้ที่เกี่ยวกับพฤติกรรมและลักษณะการเดินทางของผู้สูงอายุในสังคมไทย ตลอดจนกิจกรรมต่างๆ ที่ผู้สูงอายุใช้เวลาไปในแต่ละวัน

2) เข้าใจลักษณะของความต้องการเดินทางในชีวิตประจำวันของผู้สูงอายุในสังคมไทย รวมถึงปัญหาและอุปสรรคที่ทำให้ผู้สูงอายุไม่สามารถเดินทางได้ตามต้องการ

3) ได้แนวทางที่เหมาะสมกับบริบทสังคมไทย ในการปรับปรุงระบบการขนส่งสำหรับผู้สูงอายุในสังคมไทยให้มีประสิทธิภาพ ตอบสนองต่อความต้องการ ส่งเสริมคุณภาพชีวิตในบั้นปลาย

บทที่ 2

บททวนผลงานศึกษาวิจัย

2.1 ทฤษฎี สมมติฐาน และกรอบแนวความคิดของการวิจัย

ในสังคมไทยสมัยใหม่ คนมีแนวโน้มว่าจะมีอายุเฉลี่ยมากขึ้นอย่างเห็นได้ชัด สำนักงานสถิติแห่งชาติรายงานว่าในปี พ.ศ. 2553 ประเทศไทยมีผู้สูงอายุ (อายุมากกว่า 60 ปี) มากถึง 11.5% หรือคิดเป็นประมาณ 7 ล้านคน และคาดว่าหากแนวโน้มยังเป็นเช่นนี้ จำนวนผู้สูงอายุจะเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่าในอีก 10 ปีข้างหน้า [กรุงเทพมหานคร (2554)] ผู้สูงอายุเหล่านี้ยังต้องใช้ชีวิตอยู่อีกยาวนาน 15 – 20 ปี หากไม่มีการวางแผนเตรียมการรองรับประชากรกลุ่มใหญ่กลุ่มนี้ของสังคมไทย ให้สามารถดำรงชีวิตได้อย่างมีคุณค่า ไม่อ้างว้างโดดเดี่ยวออกจากสังคม (Social Isolation) ไม่จำเป็นต้องเก็บเนื้อเก็บตัวอยู่กับครอบครัวซึ่งนับวันจะมีขนาดเล็กลงทุกวัน โดยลำพังอย่างเหงาหงอย สามารถเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ที่เคยกระทำมาโดยตลอดอย่างต่อเนื่อง สิ่งเหล่านี้จะเกิดขึ้นต้องอาศัยระบบการขนส่ง (Transportation) เคลื่อนย้ายที่ดีมีประสิทธิภาพ ออกแบบมาโดยคำนึงถึงผู้ใช้ที่เป็นผู้สูงอายุ ซึ่งมีหลักการแตกต่างอย่างมากจากระบบขนส่งสำหรับคนหนุ่มสาวโดยทั่วไป ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการศึกษาค้นคว้าหาความจริงเกี่ยวกับพฤติกรรม ลักษณะและความต้องการการเดินทางของผู้สูงอายุ จากผลการศึกษาในต่างประเทศพบว่าระบบขนส่งเป็นส่วนสำคัญอย่างยิ่งที่ทำให้ผู้สูงอายุสามารถเชื่อมต่อเข้าร่วมทำกิจกรรมต่างๆ ในชีวิตประจำวันได้ ผู้สูงอายุใช้ความยากง่ายในการเข้าถึงบริการขนส่งเป็นดัชนีหนึ่งสำหรับบ่งบอกว่าคุณภาพชีวิตของตนดีมาน้อยเพียงใด เป็นดัชนีบ่งบอกถึงระดับคุณภาพชีวิต (Quality of Life) ได้เป็นอย่างดี [Banister and Bowling (2004)] ผู้สูงอายุจำนวนมากไม่สามารถเข้ารับบริการสาธารณสุขได้เนื่องจากขาดระบบขนส่งที่เชื่อมโยงระหว่างที่พักอาศัยกับสถานพยาบาล ผู้สูงอายุจำนวนไม่น้อยตัดสินใจชะลอการเข้ารับการรักษาไปจนถึงที่สุด เพราะการคมนาคมขนส่งไม่มี ไม่สะดวกหรือมีแต่ไม่เหมาะสมสำหรับผู้สูงอายุใช้ ดังนั้นการขนส่งจึงเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการดำรงชีวิตอยู่อย่างมีคุณค่าของผู้สูงอายุ

กรอบแนวคิดของงานวิจัย คือ ความเข้าใจพฤติกรรม ลักษณะของการเดินทาง ความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุ ปัญหาและอุปสรรคที่กีดขวางไม่ให้ผู้สูงอายุเดินทาง เป็นข้อมูลที่มีคุณค่าอย่างยิ่งต่อการออกแบบระบบขนส่งที่เหมาะสมกับคนกลุ่มนี้ ชีวิตของผู้สูงอายุจะได้ยืนยาวอย่างมีคุณภาพ ไม่เป็นภาระต่อสังคม ซึ่งถือว่าเป็นมาตรการป้องกันปัญหาสุขภาพที่ถูกต้อง ช่วยลดภาระการบริการด้านสาธารณสุขได้อย่างแน่นอน

2.2 องค์ความรู้เกี่ยวกับการเดินทางของผู้สูงอายุ

ชีวิตประจำวันของผู้สูงอายุไม่ได้ขึ้นอยู่กับสถานที่ที่หลายคนอาจจะเข้าใจผิด ผู้สูงอายุยังคงมีความต้องการเดินทางอยู่อย่างต่อเนื่อง ในต่างประเทศมีงานวิจัยจำนวนมากซึ่งยืนยันว่าความจริงเป็นเช่นนั้นจริงๆ [Alsnih and Hensher (2003); Banister and Bowling (2004); Ekman et al (2001); Golob and Hensher (2007)] ผู้สูงอายุแม้ว่าเกษียณไปแล้วส่วนมากก็ยังแข็งแรงและต้องการเดินทางสม่ำเสมอเพื่อเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ อย่างที่เคยทำเป็นกิจวัตร แม้กระนั้นในหมู่ผู้สูงอายุเอง พฤติกรรมและลักษณะความต้องการเดินทางก็แตกต่างกัน Ipingbemi (2010); Mackett et al (2008); Mercado et al (2010); van den Berg et al (2011)] ผู้สูงอายุช่วงต้น (Young Elderly อายุ 65 – 70 ปี) ก็จะมีพฤติกรรมและความต้องการแตกต่างจากผู้สูงอายุช่วงปลาย (Old Elderly อายุมากกว่า 70 ปีขึ้นไป) ความรู้ความเข้าใจอย่างถ่องแท้ในพฤติกรรมและลักษณะของผู้สูงอายุกลุ่มต่างๆ จึงเป็นสิ่งสำคัญมากต่อการออกแบบวางแผนจัดเตรียมระบบขนส่งที่เหมาะสมต่อผู้สูงอายุทั้งหลาย [Lavery et al (1996); Mercado et al (2010); Schmöcker et al (2008)] และมีส่วนสำคัญอย่างยิ่งที่ทำให้คุณภาพชีวิตของผู้สูงอายุดีขึ้น [Banister and Bowling (2004); Schönfelder and Axhausen (2003); Spinney and Newbold (2009)] ในต่างประเทศจึงมีการศึกษาวิจัยด้านการขนส่งที่เกี่ยวข้องกับผู้สูงอายุที่ค่อนข้างหลากหลายมาก เช่น การขนส่งผู้สูงอายุฉุกเฉิน [Choi et al (2009); Wofford et al (1995)] การเดินทางของผู้สูงอายุเพื่อไปรับบริการสาธารณสุข [Sherwood and Lewis (2000)] เป็นต้น

งานวิจัยในต่างประเทศสร้างทั้งองค์ความรู้และความตระหนักให้เกิดขึ้นในสังคม สำหรับการวางแผนเพื่อรับมือกับ “สังคมผู้สูงอายุ” ที่นับวันจะขยายออกไปเรื่อยๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศที่พัฒนาแล้วทั้งในยุโรปและสหรัฐอเมริกา จะมีอัตราส่วนของผู้สูงอายุสูงเป็นพิเศษสืบเนื่องจากความเจริญทางด้านวิทยาการสาธารณสุขสมัยใหม่ ผลการศึกษาวิจัยในต่างประเทศยังแสดงให้เห็นว่าหากไม่วางแผนให้ถูกต้อง จะส่งผลเสียทำให้การเดินทางของผู้สูงอายุมีอุปสรรคขวางกั้น เป็นไปด้วยความยากลำบาก [Alsnih and Hensher (2003); Lavery et al (1996); Chow (2011); Mackett et al (2008); Schönfelder and Axhausen (2003)] การวางแผนการขนส่งที่เหมาะสมจึงเป็นสิ่งสำคัญต่อการพัฒนาชีวิตความเป็นอยู่ของผู้สูงอายุให้มีคุณภาพดีขึ้น [Banister and Bowling (2004)] เป็นที่ประจักษ์ว่าการที่ผู้สูงอายุยังคงสามารถเดินทางไปมาได้อย่างสะดวก สร้างเสริมความสุขทางกายและใจ นำมาซึ่งสุขภาพที่ดี เป็นการลดภาระด้านบริการสาธารณสุขได้ทางอ้อม

งานวิจัยในประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2538 – 2542 มหาวิทยาลัยมหิดลเคยทำชุดโครงการศึกษาวิจัยครบวงจรเรื่องผู้สูงอายุในประเทศไทย (มหาวิทยาลัยมหิดล, 2538) ซึ่งเมื่อได้อ่านตรวจเอกสารในรายละเอียดของโครงการทั้งหมด พบว่าเน้นศึกษาทางด้านวิทยาศาสตร์การแพทย์ สุขภาพและสังคมศาสตร์ เช่น ภาวะโภชนาการของผู้สูงอายุ (ประเสริฐและสมทรง, 2542; ประเสริฐและคณะ, 2542) สภาพความเป็นอยู่และบทบาทของผู้สูงอายุ (ปรีชาและคณะ, 2541; มัลลิกาและคณะ, 2542) หรือคุณภาพชีวิตของผู้สูงอายุในประเด็นภาวะสุขภาพอนามัย (มัลลิกาและคณะ, 2541)

ซึ่งไม่ปรากฏว่าได้ให้ความสนใจเรื่องการเดินทางของผู้สูงอายุ ซึ่งอาจเป็นเพราะว่าผู้รับผิดชอบโครงการทั้งหมดเป็นผู้เชี่ยวชาญทางด้านการแพทย์ สาธารณสุขและสังคมศาสตร์

งานวิจัยด้านการเดินทางของผู้สูงอายุในประเทศไทยจึงแทบจะไม่เคยปรากฏให้เห็นเลย แม้ว่าจะเป็นที่ยอมรับกันว่าผู้สูงอายุเป็นประเด็นปัญหาของสังคมที่ควรได้รับการเอาใจใส่ให้มากกว่าที่เป็นอยู่ [ไทยรัฐ (2554); ดุษณี และคณะ (2552); สุพัตรา (2546); เกรียงศักดิ์ และคณะ (2551)] งานวิจัยที่ปรากฏก็ยังไม่เป็นระบบจากมุมมองของโซ่อุปทานตั้งแต่ต้นน้ำของกิจกรรม (เช่นที่บ้าน) ถึงปลายน้ำของกิจกรรม (เช่นที่โรงพยาบาล) การศึกษาวิจัยที่ผ่านมามักเป็นเพียงการศึกษาเฉพาะกลุ่มเล็กๆ กิจกรรมเฉพาะด้าน เฉพาะพื้นที่ เช่น การเดินทางไปใช้บริการทันตกรรมของผู้สูงอายุ [ขวัญหทัย และคณะ (2551)] หรือคำแนะนำกว้างๆ เกี่ยวกับการดำรงชีวิตหลังเกษียณ [จำรูญ (2547)] จึงไม่น่าประหลาดใจว่าผู้สูงอายุในสังคมไทย ถูกมองข้ามมาโดยตลอด ไม่เคยมีการวางแผนระบบขนส่งทางเลือกใดๆ ไว้เป็นการเฉพาะสำหรับผู้สูงอายุเลยแม้แต่น้อย ผู้สูงอายุต้องเลือกเอาว่าจะใช้ระบบขนส่งแบบเดียวกันกับคนหนุ่มสาว หรือมิเช่นนั้นก็ไปใช้บริการร่วมกับระบบขนส่งที่จัดเตรียมไว้ให้สำหรับคนพิการ หรือแม้แต่ลดค่าโดยสารให้ผู้สูงอายุ (ราชกิจจานุเบกษา, 2546; ราชกิจจานุเบกษา, 2547; ราชกิจจานุเบกษา, 2553) จะเห็นได้ชัดเจนว่าองค์ความรู้และการเตรียมระบบคมนาคมขนส่งเพื่อการรองรับการเพิ่มขึ้นของผู้สูงอายุในสังคมไทยยังค่อนข้างล่าหลังอารยประเทศอยู่มาก

บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

3.1 แนวคิดของวิธีการวิจัย

งานวิจัยนี้ใช้ทั้งวิธีเชิงคุณภาพ (Qualitative Method) และวิธีเชิงปริมาณ (Quantitative Method) วิธีเชิงคุณภาพที่ใช้ คือ การสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุแบบเจาะจง (Focused Group Interview) นำความเห็นมาประมวลผลเป็นข้อสรุปของงานวิจัย วิธีเชิงคุณภาพใช้เป็นหลักในการศึกษาวิจัยพฤติกรรมและความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุในพื้นที่ต่างจังหวัด สาเหตุที่ใช้วิธีนี้กับพื้นที่ต่างจังหวัดเพราะว่าพื้นที่ศึกษากว้างขวางมากทั้งประเทศ การสำรวจด้วยแบบสอบถามอย่างละเอียดเป็นไปได้ยาก เนื่องจากงบประมาณไม่เพียงพอ

สำหรับวิธีเชิงปริมาณที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ทางสถิติบนข้อมูลที่ได้รับจากการรวบรวมด้วยแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ ซึ่งใช้ในกรณีการศึกษาวิจัยพฤติกรรมและความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุในพื้นที่กรุงเทพมหานครผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์ด้วยวิธีเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ จะช่วยให้คณะผู้วิจัยสรุปผลได้ว่าพฤติกรรมและความต้องการของผู้สูงอายุในสังคมไทยเป็นอย่างไร ภายใต้งบประมาณและระยะเวลาการทำวิจัยที่จำกัด

3.2 ขั้นตอนการทำวิจัย

วิธีการดำเนินการวิจัยเป็นไปตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

1) ศึกษาค้นคว้าตรวจสอบเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง (Literature review) ทำความเข้าใจสถานะความก้าวหน้าของวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางของผู้สูงอายุทั้งในและต่างประเทศ แหล่งข้อมูลที่สำคัญมาจากวารสารวิชาการทั้งที่เป็นสิ่งพิมพ์และสื่ออิเล็กทรอนิกส์ของมหาวิทยาลัยมหิดลและเครือข่ายวิชาการที่มีอยู่เพื่อใช้เป็นพื้นฐานความรู้สำหรับการกำหนดแนวทางในการทำงานต่อไป

2) กำหนดพื้นที่ศึกษาที่จะทำการสำรวจรวบรวมข้อมูล ได้แก่ จังหวัดกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นจังหวัดที่สำคัญมากที่สุดของประเทศไทย มีประชากรผู้สูงอายุพักอาศัยอยู่เป็นจำนวนมากที่สุด ส่วนพื้นที่ศึกษาในส่วนภูมิภาคนั้นเลือกสำรวจประมาณ 3-4 แห่งในต่างจังหวัดที่อยู่ในภาคกลาง เป็นตัวแทนของจังหวัดโดยทั่วไปในประเทศ อย่างไรก็ตามการนำผลจากกรณีหลังไปใช้กับจังหวัดอื่นๆ ต้องกระทำด้วยความระมัดระวัง โดยหลักการจังหวัดเหล่านั้นควรมีลักษณะคล้ายคลึงกับจังหวัดที่ทำการศึกษ

3) ออกแบบแบบสอบถาม (Questionnaire Design) โดยอาศัยประเด็นคำถามต่างๆ ที่ได้รับการตรวจสอบเอกสารงานวิจัยเป็นแนวทาง ปรับให้เหมาะสมกับบริบทของประเทศไทย ลดคำถามที่ไม่จำเป็น และเพิ่มเติมคำถามซึ่งประยุกต์เข้ากับโจทย์วิจัย

4) ทดสอบแบบสอบถาม (Pilot Study) นำแบบสอบถามที่ออกแบบไปทดสอบใช้กับผู้สูงอายุจำนวนหนึ่ง เพื่อตรวจสอบว่ามีข้อบกพร่องหรือไม่ คำถามต่างๆ ชัดเจนเป็นที่เข้าใจตรงกันและง่ายต่อการตอบหรือไม่ หากพบข้อผิดพลาดหรือประเด็นที่ควรปรับปรุง ให้ทำการแก้ไขก่อนนำไปใช้งานจริง

5) ประเมินจำนวนประชากร (Population) ผู้สูงอายุในทั้งสองพื้นที่ศึกษา โดยอาศัยฐานข้อมูลทะเบียนราษฎร์ ประกอบกับข้อมูลหน่วยงานภาครัฐ (เช่น สภาพัฒนาฯ สำนักงานสถิติแห่งชาติ) และสถาบันการศึกษาหรือสถาบันวิจัยด้านประชากรศาสตร์ ตัวเลขจำนวนประชากรผู้สูงอายุใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานสำหรับการคำนวณจำนวนตัวอย่าง (Samples)

6) ประเมินจำนวนตัวอย่างที่ต้องสำรวจรวบรวมข้อมูล โดยใช้หลักการทางสถิติ หรือโดยการกำหนดอัตราส่วนการเก็บตัวอย่างที่เหมาะสม เพื่อให้ผลลัพธ์จากการวิเคราะห์เป็นตัวแทนของประชากรถูกต้องตามหลักวิชาการ

7) การเลือกตัวอย่าง (Sample Selection) เมื่อได้จำนวนตัวอย่างที่ต้องการมาแล้วจากขั้นตอนที่ 6) ต่อไปเป็นการหาตัวอย่างให้ได้ตามจำนวนดังกล่าวจากพื้นที่ศึกษา โดยหลักการจะพยายามใช้วิธีการเลือกตัวอย่างโดยวิธีการสุ่มตามสะดวก (Convenient Random Sampling) เพื่อไม่ให้เกิดความลำเอียงของผลลัพธ์

8) การสำรวจรวบรวมข้อมูล ทำโดยวิธีสัมภาษณ์ซึ่งหน้าด้วยตนเอง (Face-to-face Interview) ด้วยการส่งเจ้าหน้าที่สำรวจออกไปพบกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุที่บ้านหรือตามสถานที่ซึ่งผู้สูงอายุมักจะมารวมตัวทำกิจกรรมร่วมกัน เช่น ชมรมผู้สูงอายุ บริเวณหน่วยแพทย์เคลื่อนที่ เป็นต้น โดยที่จำนวนแบบสอบถามจะต้องมากกว่าจำนวนตัวอย่างที่คำนวณได้ตามข้อ 6)

9) บันทึกและตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล นำข้อมูลจากแบบสอบถามมาบันทึกลงในคอมพิวเตอร์ด้วยการลงรหัส (Coding) ตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลใน Field ต่างๆ และความสัมพันธ์ระหว่าง Fields ปรับแก้ข้อมูลให้ถูกต้องก่อนที่จะนำไปใช้วิเคราะห์ต่อไป

10) การวิเคราะห์ข้อมูล จำแนกออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่

- การวิเคราะห์เชิงคุณภาพบนข้อมูลที่ได้จากสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุแบบเฉพาะเจาะจงในพื้นที่ต่างจังหวัด

- การวิเคราะห์พฤติกรรม ลักษณะการเดินทาง และความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุในแต่ละพื้นที่การศึกษา (Within-group Analysis) ด้วยวิธีการทางสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ให้เกิดองค์ความรู้ สำหรับการนำไปใช้ในการสรุปผลการวิจัยและนำเสนอนโยบายการจัดระบบขนส่งสำหรับผู้สูงอายุในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

- การวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรม ลักษณะการเดินทาง และความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุระหว่างพื้นที่การศึกษาทั้งสองแห่ง (Between-group Analysis) เพื่อพิจารณาว่ามีความแตกต่างกันหรือไม่ระหว่างผู้สูงอายุในเมืองหลวงกับในพื้นที่ต่างจังหวัด เนื่องจากงานวิจัยหลายเรื่องรายงานว่าความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุมีความแปรผันตามปัจจัยต่างๆ มากมาย รวมถึงลักษณะของพื้นที่ด้วย ในพื้นที่เมืองหลวงผู้สูงอายุอาจจะสามารถเดินทางได้โดยสะดวกกว่าเพราะว่ามีทางเลือกการขนส่งมาก เช่น รถส่วนตัว รถแท็กซี่ รถสามล้อรับจ้าง รถมอเตอร์ไซด์ รถเมล์ เรือ เป็นต้น ในขณะที่ในต่างจังหวัดนั้นทางเลือกมีไม่มากนัก เป็นไปได้ว่าพฤติกรรมและลักษณะการเดินทางจะมีความแตกต่างกัน ซึ่งถ้าหากเป็นเช่นนั้นจริง ในเชิงนโยบาย การจัดระบบขนส่งจะต้องวางแผนแตกต่างกันด้วย เพื่อตอบสนองลักษณะความต้องการที่แตกต่างกัน

11) การสรุปผล จัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

12) จัดทำรายงานการวิจัย ในรูปแบบของรายงานความก้าวหน้าและรายงานฉบับสมบูรณ์

บทที่ 4

ผลการวิจัยและการอภิปรายผล

4.1 การเดินทางของผู้สูงอายุในพื้นที่ต่างจังหวัด

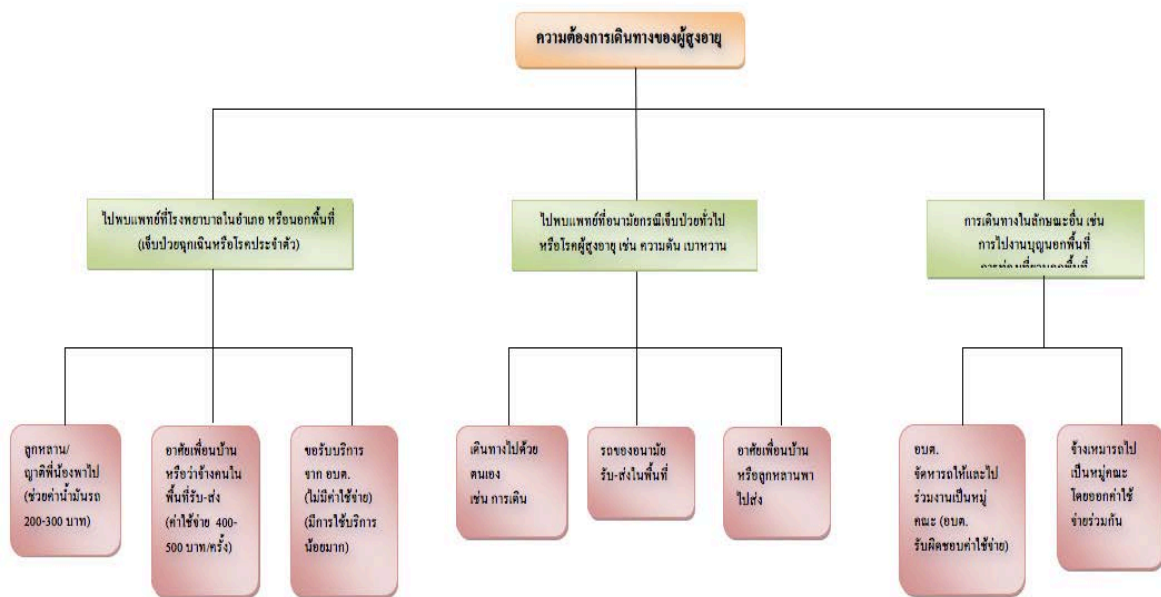
คณะผู้วิจัยสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data) ภาคสนามด้วยวิธีการสัมภาษณ์ตัวอย่างกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุโดยตรง เพื่อทำความเข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทางและความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุ ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขวางการเดินทางของผู้สูงอายุ ทั้งนี้คณะผู้วิจัยได้ลงพื้นที่ต่างจังหวัดทั้งสิ้น 3 ครั้ง ดังนี้

- ครั้งที่ 1 วันเสาร์ที่ 9 มิถุนายน พ.ศ. 2555 ณ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (รพ.สต.) ลานชิด อ. ผักไห่ จ. พระนครศรีอยุธยา (รูปที่ 4.1) สัมภาษณ์ผู้สูงอายุที่มารับบริการสุขภาพที่โรงพยาบาล และ คุณกัญญา ขุนทอง เจ้าหน้าที่บริหารงานสาธารณสุข ผู้อำนวยการ รพ.สต. ลานชิด พบว่า รพ.สต. ลานชิด เป็นที่ตั้งของชมรมผู้สูงอายุประจำตำบลด้วยเช่นกัน เกิดจากการรวมตัวของชุมชนแต่ละหมู่บ้านในรูปแบบของกองทุน มีการจัดบริการรถรับ-ส่ง จากหมู่บ้านมายัง รพ.สต. เพื่อรับบริการสาธารณสุขพื้นฐาน สมาชิกชมรมช่วยกันลงขันสนับสนุนค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในลักษณะของการ “ทอดผ้าป่า” หากมีเงินเหลือนำเข้าสะสมไว้ในกองทุนเพื่อบริหารจัดการในคราวต่อไป กระทรวงสาธารณสุขสนับสนุนในเชิงนโยบายต้องการให้มีกิจกรรมของผู้สูงอายุเกิดขึ้น อย่างไรก็ตามไม่ได้สนับสนุนงบประมาณให้กับชมรมเพื่อดำเนินกิจกรรม ความยั่งยืนของกิจกรรมจึงขึ้นอยู่กับมวลหมู่สมาชิกเป็นสำคัญ ผอ. กัญญา ได้ให้ข้อมูลว่าลักษณะ Demographic ของชุมชนมีผลต่อลักษณะและความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุเป็นอย่างมาก สำหรับจังหวัดพระนครศรีอยุธยา คนหนุ่มสาววัยทำงานจำนวนมากออกไปทำงานบริษัทหรือโรงงาน ปล่อยลูกหลานไว้ให้พ่อแม่ปู่ย่าตายายทำหน้าที่ดูแลแทน ทำให้ผู้สูงอายุต้องเฝ้าบ้านเลี้ยงเด็ก หรืออยู่ตามลำพังไม่สามารถเดินทางไปไหนมาไหนได้อย่างสะดวก ต้องอาศัยเพื่อนบ้านให้ช่วยเรื่องการเดินทางเป็นเรื่องปกติ ในพื้นที่ที่ไม่มีบริการขนส่งสาธารณะไม่ว่าจะของภาครัฐและโดยเอกชนให้พึ่งพาแต่อย่างใด



รูปที่ 4.1 การลงพื้นที่สำรวจข้อมูลเบื้องต้นจากผู้สูงอายุ ณ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลลานชิด อ. ผักไห่ จ. พระนครศรีอยุธยา เมื่อวันที่ 9 มิถุนายน พ.ศ. 2555

- ครั้งที่ 2 วันอาทิตย์ที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2555 ณ วัดโคกกุ่ม ต. หรเทพ อ. บ้านหม้อ จ. สระบุรี คำถามหลักระหว่างการสัมภาษณ์ผู้สูงอายุในครั้งนี้ ประกอบด้วย อายุ อาชีพและรายได้ จำนวนสมาชิกในครอบครัวและสถานะความเป็นอยู่ ประเภทและจำนวนพาหนะที่ใช้ในครอบครัว ความสามารถในการขับรถ ความต้องการในการเดินทาง ความถี่ในการเดินทาง ระยะทางของการเดินทาง ประเภทและวิธีการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และข้อก้ำกัດในการเดินทาง รูปที่ 4.2 สรุปความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุซึ่งแบ่งเป็น 3 ประการหลัก ได้แก่ 1) ไปพบแพทย์ที่โรงพยาบาล ในอำเภอหรือนอกพื้นที่ (กรณีเจ็บป่วยฉุกเฉินหรือมีโรคประจำตัว) 2) ไปพบแพทย์ที่อนามัยในกรณีเจ็บป่วยทั่วไปหรือโรคไม่ติดต่อประเภทเรื้อรัง เช่น ความดัน เบาหวาน และ 3) การเดินทางลักษณะอื่นๆ เช่น การไปงานบุญนอกพื้นที่ ท่องเที่ยว เป็นต้น



รูปที่ 4.2 สรุปความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุจากการสัมภาษณ์ผู้สูงอายุ ณ วัดโคกกลุ่ม ต. หรเทพ อ. บ้านหมอ จ. สระบุรี เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2555

ประเด็นข้อค้นพบที่สำคัญจากการลงพื้นที่สำรวจข้อมูลภาคสนาม ณ วัดโคกกลุ่ม สรุปได้ดังนี้

- ความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุส่วนใหญ่ คือ ความต้องการเดินทางไปพบแพทย์ การเดินทางไปทำกิจธุระหรือกิจกรรมนอกพื้นที่อื่นๆ มีน้อยมาก ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการเดินทางในลักษณะการว่าจ้างคนในพื้นที่ที่มีรถส่วนตัว ทำให้การเดินทางไปพบแพทย์ของผู้สูงอายุมีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้น (โดยเฉลี่ย 400 -500 บาทต่อครั้ง) และประสบกับปัญหากรณีผู้ที่รับจ้างและรถรับส่งไม่ว่าง ทำให้ต้องรอรับบริการเป็นเวลานานและทรงานกับอาการเจ็บป่วย
- การประชาสัมพันธ์ข่าวสารหรือสิทธิประโยชน์ต่างๆ ในชุมชนในด้านการให้บริการด้านการขนส่ง ยังไม่ทั่วถึงและชัดเจนเพียงพอ ทำให้เกิดความเข้าใจผิด และประชาชนสูญเสียผลประโยชน์ที่ควรจะได้รับ
- ความสามารถในการรักษาโรคต่างๆ ของอนามัยในชุมชนค่อนข้างจำกัดและทำการรักษาได้เพียงเบื้องต้นเท่านั้น ทำให้ผู้สูงอายุโดยส่วนใหญ่ยังต้องเข้ารับการรักษาดูแลด้านสุขภาพในโรงพยาบาลนอกพื้นที่
- การเข้าถึงด้านการขนส่งของผู้สูงอายุในชุมชนค่อนข้างจำกัดอย่างมาก เนื่องจากไม่มีการบริการขนส่งสาธารณะ รวมถึงการบริการของหน่วยงานภาครัฐในชุมชนด้านการขนส่งยังไม่ทั่วถึง

- ครั้งที่ 3 ณ วัดคูวาราม ต. ศิริชนะจรเข้ อ. บางเสาธง จ. สมุทรปราการ เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2555 ผลการสัมภาษณ์ผู้สูงอายุครั้งนี้ ทำให้ทราบว่าความต้องการเดินทางที่

สำคัญมี 5 ประการ ได้แก่ พบแพทย์ที่อนามัย พบแพทย์ที่โรงพยาบาล ทำบุญที่วัด ไปตลาดและห้างสรรพสินค้า และไปทำกิจกรรมนอกพื้นที่ ส่วนวิธีการเดินทางที่ใช้กันอยู่เป็นประจำ ได้แก่ เดิน รถสองแถว มอเตอร์ไซด์รับจ้าง แท็กซี่ รถส่วนตัว (ขับเอง) รถส่วนตัว (ลูกหรือญาติขับให้) รถรับจ้าง และรถขององค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) ให้การช่วยเหลือ ข้อเสนอที่สำคัญบางประการประกอบด้วย

- รายได้และอาชีพมีผลต่อความต้องการเดินทาง
- ระยะทางจากบ้านถึงจุดหมายและค่าใช้จ่ายมีผลต่อการเลือกวิธีการเดินทาง
- ผู้สูงอายุเพศชายมีความต้องการเดินทางมากกว่าเพศหญิง
- การขนส่งสาธารณะส่งผลต่อความต้องการเดินทาง
- ลักษณะพื้นที่ ความสะดวกในการเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะส่งผลต่อความต้องการเดินทาง
- ปัจจัยด้านสุขภาพส่งผลต่อความต้องการเดินทาง
- ภาวะด้านจิตใจส่งผลต่อความต้องการเดินทาง เช่น เกรงใจลูกหลาน ไม่อยากให้ลูกหลานลำบาก หรือลางาน

กล่าวโดยสรุป กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุในต่างจังหวัดเดินทางไม่บ่อยมากนัก กิจกรรมที่ทำให้เดินทางเป็นประจำ คือ การไปพบแพทย์เพื่อตรวจรักษาหรือรับการดูแลเป็นประจำ ในต่างจังหวัด นอกเขตเมือง มักจะไม่มีระบบขนส่งสาธารณะอย่างเช่นในเมืองหลวงหรือในเขตเมือง วิธีการเดินทางจึงมักต้องอาศัยยานพาหนะส่วนบุคคล เช่น รถยนต์ รถจักรยานยนต์ จากสมาชิกคนใดคนหนึ่งในครอบครัว หรืออาศัยเพื่อนบ้านให้เป็นผู้พาไปส่ง ซึ่งอาจจำเป็นต้องว่าจ้างเป็นครั้งคราว เทียบละประมาณ 400-500 บาท สิ่งที่น่าสนใจมากสำหรับบางชุมชนที่มีรวมกลุ่มและมีการบริหารจัดการเป็นระบบโดยโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (รพสต.) จะมีบริการรับ-ส่งด้วยรถโดยสารร่วมทางที่จัดโดยชุมชน สภาพเศรษฐกิจและสังคมในชุมชนและครัวเรือนมีผลอย่างยิ่งต่อพฤติกรรมและความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุในต่างจังหวัด ภายใต้อุปสรรคที่ครัวเรือนมีขนาดเล็กลง คนหนุ่มสาวออกไปทำงานรับจ้างไกลบ้านเป็นจำนวนมาก ผู้สูงอายุกลายเป็นผู้ดูแลเด็กๆ แทนพ่อแม่ ทำให้ไม่มีโอกาสได้เดินทางมากนัก และที่เห็นเด่นชัดคือ สุขภาพมีผลอย่างยิ่งต่อความต้องการเดินทาง ผู้สูงอายุจำนวนมากมีปัญหาสุขภาพซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการเดินทางอย่างยิ่ง ประกอบกับความคิดที่ว่าไม่อยากรบกวนเป็นภาระให้กับลูกหลาน เกรงใจจะทำให้ลูกหลานเสียเวลา ทำให้ผู้สูงอายุจำกัดการเดินทางของตนเองให้น้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

4.2 การเดินทางของผู้สูงอายุในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

4.2.1 การสำรวจรวบรวมข้อมูลการเดินทางของผู้สูงอายุในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

คณะผู้วิจัยเริ่มสำรวจรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นภาคสนามในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ด้วยการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุเพื่อหาความรู้เกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทางและความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และนำมาใช้เป็นข้อมูลสำหรับเตรียมการออกแบบแบบสอบถามในขั้นตอนต่อไป ทั้งนี้คณะผู้วิจัยได้ติดต่อกับสหพันธ์ชมรมผู้สูงอายุกรุงเทพมหานคร เพื่อขอเข้าสัมภาษณ์กลุ่มผู้สูงอายุที่เข้ามาทำกิจกรรมกับชมรม เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม พ.ศ. 2555

ทำเลที่ตั้งของสหพันธ์ชมรมผู้สูงอายุกรุงเทพมหานคร อยู่ที่เลขที่ 173 ถนนดินสอ แขวงเสาชิงช้า เขตพระนคร กรุงเทพฯ 10200 องค์การนี้เกิดจากการรวมตัวของภาคีเครือข่ายชมรมผู้สูงอายุทั้งหมด 23 กลุ่ม 280 ชมรม แบ่งเป็นชมรมผู้สูงอายุที่สำนักอนามัย กรุงเทพมหานคร ให้การสนับสนุน 13 กลุ่ม 268 ชมรม สำนักการแพทย์ 9 กลุ่ม 10 ชมรม และสำนักพัฒนาสังคม 1 กลุ่ม 2 ชมรม (กองสร้างเสริมสุขภาพ, 2553) การสำรวจภาคสนามเบื้องต้นครั้งนี้ทำเพื่อหาความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมและความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุในพื้นที่กรุงเทพมหานครจากประธานสหพันธ์ชมรมผู้สูงอายุกรุงเทพมหานคร ในฐานะที่เป็นผู้ดูแลกิจกรรมของผู้สูงอายุอย่างกว้างขวาง เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาแบบสอบถามสำหรับการสำรวจรวบรวมข้อมูลในขั้นตอนต่อไป

คณะผู้วิจัยได้ตัดสินใจสำรวจพฤติกรรมการเดินทางและความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุในพื้นที่กรุงเทพมหานครอย่างละเอียดกว่าพื้นที่ต่างจังหวัด ด้วยเหตุผลเพราะว่าเป็นเมืองหลวง ใหญ่ที่สุดและมีความสำคัญมากที่สุดของประเทศไทย ประชากรราว 10% ของประเทศอาศัยอยู่ในกรุงเทพฯ เป็นเมืองที่มีประชากรผู้สูงอายุอยู่เป็นจำนวนมาก มีปัญหาสะสมที่ต้องแก้ไขหลายประการ อีกทั้งมีกิจกรรมเกี่ยวกับผู้สูงอายุทั้งประเภทที่เป็นทางการสนับสนุนโดยภาครัฐในรูปแบบของชมรมผู้สูงอายุ (กองสร้างเสริมสุขภาพ สำนักงานอนามัย, 2553) และอย่างไม่เป็นทางการดำเนินการโดยองค์กรอื่นๆ ภาคเอกชน หรือเครือข่ายเอกชน เป็นจำนวนมาก จึงเป็นโอกาสสำหรับการเรียนรู้เกี่ยวกับการเดินทางทางของผู้สูงอายุได้เป็นอย่างดีที่สุดแห่งหนึ่งของประเทศไทย

จากข้อมูลวิทยุภูมิภาคต่างๆ ที่รวบรวมได้ และผลการสำรวจข้อมูลปฐมภูมิภาคสนามที่อธิบายไปแล้วข้างต้น คณะผู้วิจัยร่างแบบสอบถามเพื่อใช้สำหรับเก็บข้อมูลพฤติกรรมและความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุในพื้นที่ศึกษา ทั้งนี้ได้นำแบบสอบถามไปทดสอบสัมภาษณ์ผู้สูงอายุ ณ สหพันธ์ชมรมผู้สูงอายุกรุงเทพมหานคร เลขที่ 173 ถนนดินสอ แขวงเสาชิงช้า เขตพระนคร กรุงเทพฯ 10200 เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม พ.ศ. 2555 สรุปสาระสำคัญที่ได้รับจากการสัมภาษณ์ ดังนี้

- กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุเป็นข้าราชการบำนาญ
- การสัมภาษณ์ผู้สูงอายุใช้เวลาโดยเฉลี่ยประมาณ 30 นาทีต่อคน
- ทำให้ทราบถึงวัตถุประสงค์และลักษณะการเดินทางของผู้สูงอายุ
- ทราบถึงปัญหาทางสังคมในการเดินทางของผู้สูงอายุ
- ทราบถึงข้อจำกัดในการเดินทางของผู้สูงอายุ
- ทราบข้อมูลและที่ตั้งชมรมในเครือข่ายของสหพันธ์ชมรมผู้สูงอายุกรุงเทพมหานคร

ทั้งสิ้น 357 ชมรม

- ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคระหว่างการสัมภาษณ์ เช่น ข้อจำกัดด้านการได้ยิน การพูด ความเข้าใจของผู้สูงอายุ

- ทราบข้อบกพร่องของร่างแบบสอบถามที่ใช้งาน

คณะผู้วิจัยได้นำเอาข้อมูลและบทเรียนที่ได้รับจากการทดสอบแบบสอบถามมาปรับปรุงแบบสอบถามให้ดียิ่งขึ้น ซึ่งแสดงไว้ในภาคผนวก ก ทำयरายงานวิจัยนี้ และนำไปใช้เป็นแบบสอบถามสุดท้ายสำหรับรวบรวมข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางและความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุในพื้นที่กรุงเทพมหานครต่อไป

คณะผู้วิจัยเก็บสำรวจข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางและความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุในพื้นที่กรุงเทพมหานครด้วยแบบสอบถามฉบับสุดท้าย (ภาคผนวก ก) จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 890 คน กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุมีอายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป การสำรวจทำระหว่างวันที่ 26 เมษายน - 14 มิถุนายน พ.ศ. 2556 โดยวิธีการสุ่มตัวอย่างตามความสะดวก (Convenient Sampling) ตามที่พักอาศัยและสถานที่ต่างๆ กระจายไปตามเขตการปกครองทั้ง 50 เขตของกรุงเทพมหานคร

4.2.2 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง

งานวิจัยนี้ศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุในพื้นที่กรุงเทพมหานครทั้งหมด 50 เขต ได้แก่ พระนคร ดุสิต หนองจอก บางรัก บางเขน บางกะปิ ปทุมวัน ป้อมปราบศัตรูพ่าย พระโขนง มีนบุรี ลาดกระบัง ยานนาวา สัมพันธวงศ์ พญาไท ธนบุรี บางกอกใหญ่ ห้วยขวาง คลองสาน ตลิ่งชัน บางกอกน้อย บางขุนเทียน ภาษีเจริญ หนองแขม ราษฎร์บูรณะ บางพลัด ดินแดง บึงกุ่ม สาทร บางซื่อ จตุจักร บางคอแหลม ประเวศ คลองเตย สวนหลวง จอมทอง ดอนเมือง ราชเทวี ลาดพร้าว วัฒนา บางแค หลักสี่ สายไหม คันนายาว สะพานสูง วังทองหลาง คลองสามวา บางนา ทวีวัฒนา ทุ่งครุ และบางบอน รูปที่ 4.3 แสดงขอบเขตของพื้นที่ศึกษาวิจัย จำนวนประชากรรวมในพื้นที่ 50 เขตการปกครอง มีทั้งสิ้น 5,700,846 คน

4.2.2.1 จำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุ

จำนวนตัวอย่างที่สำรวจข้อมูลได้ 890 คน คิดเป็นร้อยละ 0.1402 จากจำนวนผู้สูงอายุทั้งหมด การกระจายจำนวนตัวอย่างและอัตราการเก็บตัวอย่างในแต่ละเขตแสดงรายละเอียดไว้ในตารางที่ 4.1 เมื่อพิจารณาข้อมูลพบว่าเขตสัมพันธวงศ์อัตราการเก็บตัวอย่างมากที่สุด คือ ร้อยละ 0.4090 และเขตบางซื่อมีอัตราการเก็บตัวอย่างน้อยที่สุด คือ ร้อยละ 0.0542



รูปที่ 4.3 พื้นที่ศึกษาวิจัย

ตารางที่ 4.1 จำนวนตัวอย่างและอัตราการเก็บตัวอย่าง

ที่	เขต	จำนวน ประชากร(คน)	จำนวน ผู้สูงอายุ(คน)	จำนวน ตัวอย่าง (คน)	อัตราเก็บ ตัวอย่าง (%)
1	พระนคร	60,313	9,124	9 (1.01%)	0.0986
2	ดุสิต	111,496	16,417	12 (1.35%)	0.0731
3	หนองจอก	151,292	10,840	19 (2.13%)	0.1753
4	บางรัก	47,053	6,999	14 (1.57%)	0.2000
5	บางเขน	188,164	18,863	13 (1.46%)	0.0689
6	บางกะปิ	149,606	15,578	23 (2.58%)	0.1476
7	ปทุมวัน	57,368	6,908	22 (2.47%)	0.3185
8	ป้อมปราบศัตรูพ่าย	53,526	7,906	15 (1.69%)	0.1897
9	พระโขนง	95,661	11,987	23 (2.58%)	0.1919
10	มีนบุรี	135,032	10,026	20 (2.25%)	0.1995
11	ลาดกระบัง	157,477	11,624	20 (2.25%)	0.1721
12	ยานนาวา	84,286	9,944	16 (1.80%)	0.1609
13	สัมพันธวงศ์	28,617	4,646	19 (2.13%)	0.4090
14	พญาไท	74,693	9,152	7 (0.79%)	0.0765
15	ธนบุรี	124,499	16,622	11 (1.24%)	0.0662
16	บางกอกใหญ่	75,621	10,724	11 (1.24%)	0.1026

17	ห้วยขวาง	77,292	9,665	17 (1.91%)	0.1759
18	คลองสาน	79,546	11,001	11 (1.24%)	0.1000
19	ตลิ่งชัน	106,753	13,738	24 (2.70%)	0.1747
20	บางกอกน้อย	124,352	18,270	36 (4.04%)	0.1970
21	บางขุนเทียน	155,821	12,098	21 (2.36%)	0.1736
22	ภาษีเจริญ	131,363	15,931	34 (3.82%)	0.2134
23	หนองแขม	145,361	12,536	24 (2.70%)	0.1914
24	ราษฎร์บูรณะ	89,297	9,956	21 (2.36%)	0.2109
25	บางพลัด	101,276	15,704	25 (2.81%)	0.1592
26	ดินแดง	134,480	17,345	18 (2.02%)	0.1038
27	ปทุม	147,030	14,695	17 (1.91%)	0.1157
28	สาทร	88,179	12,299	11 (1.24%)	0.0894
29	บางซื่อ	138,653	20,300	11 (1.24%)	0.0542
30	จตุจักร	162,838	22,553	18 (2.02%)	0.0798
31	บางคอแหลม	98,870	12,555	22 (2.47%)	0.1752
32	ประเวศ	156,567	14,720	24 (2.70%)	0.1630
33	คลองเตย	112,906	12,097	22 (2.47%)	0.1819
34	สวนหลวง	115,966	13,057	17 (1.91%)	0.1302
35	จอมทอง	160,451	19,031	24 (2.70%)	0.1261
36	ดอนเมือง	166,354	14,483	12 (1.35%)	0.0829
37	ราชเทวี	76,233	9,248	13 (1.46%)	0.1406
38	ลาดพร้าว	122,520	14,858	21 (2.36%)	0.1413
39	วัฒนา	80,929	12,361	17 (1.91%)	0.1375
40	บางแค	193,190	20,876	16 (1.80%)	0.0766
41	หลักสี่	112,908	13,747	10 (1.12%)	0.0727
42	สายไหม	183,333	16,532	13 (1.46%)	0.0786
43	คันนายาว	86,340	8,570	20 (2.36%)	0.2334
44	สะพานสูง	88,578	8,568	15 (1.69%)	0.1751
45	วังทองหลาง	115,697	12,738	20 (2.25%)	0.1570
46	คลองสามวา	160,480	10,449	10 (1.12%)	0.0957
47	บางนา	98,869	11,036	26 (2.92%)	0.2356
48	ทวีวัฒนา	74,592	7,837	14 (1.57%)	0.1786
49	ทุ่งครุ	115,131	10,704	18 (2.02%)	0.1682
50	บางบอน	103,987	8,098	14 (1.57%)	0.1729
รวม		5,700,846	635,016	890 (100%)	0.1402

4.2.2.2 จำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามเพศ

เมื่อพิจารณาลักษณะตัวอย่างผู้สูงอายุ โดยจำแนกตามเพศในตารางที่ 4.2 พบว่ามีผู้สูงอายุเพศชายอยู่ร้อยละ 0.1104 และเพศหญิงร้อยละ 0.1615 เมื่อเปรียบเทียบกับการกระจายของกลุ่มประชากรในพื้นที่พบว่ามีผู้สูงอายุเพศหญิง (58.22%) มากกว่าผู้สูงอายุเพศชาย (58.22%) เมื่อเทียบกับการกระจายของกลุ่มตัวอย่างเพศหญิงต่อเพศชาย 32.92% ต่อ 67.08% ตามลำดับ ลักษณะสัดส่วนการกระจายของกลุ่มตัวอย่างค่อนข้างเป็นไปในทางเดียวกันกับการกระจายของกลุ่มประชากร กล่าวคือ เพศหญิงมากกว่าเพศชาย โดยที่อัตราการสุ่มตัวอย่างแต่ละเพศใกล้เคียงกัน คือร้อยละ 0.1104 และ 0.1615 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.2 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน (คน)		(%)
	จำนวนผู้สูงอายุ	จำนวนตัวอย่าง	
ชาย	265,333 (41.78%)	293 (32.92%)	0.1104
หญิง	369,683 (58.22%)	597 (67.08%)	0.1615
รวม	635,016 (100.00%)	890 (100.00%)	0.1402

4.2.2.3 จำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามช่วงอายุ

ลักษณะของกลุ่มข้อมูล เมื่อแยกตามช่วงอายุพบว่าอายุช่วง 60 - 65 ปีมีปริมาณมากที่สุดประมาณร้อยละ 37 ซึ่งเป็นผู้สูงอายุที่สามารถพบเห็นได้โดยทั่วไปริมถนน ร้านขายของ หรือนั่งอยู่หน้าที่พักอาศัย เนื่องจากผู้สูงอายุกลุ่มนี้ยังสามารถทำงานได้ มีการเดินทางไปไหนมาไหนได้ค่อนข้างปกติ หากไม่มีการป่วย/พิการ ส่วนผู้สูงอายุที่มีอายุเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ก็จะมีจำนวนน้อยลงตามลำดับ สังเกตว่าผู้สูงอายุตั้งแต่ 101 ปีขึ้นไป ซึ่งผู้วิจัยสามารถสัมภาษณ์ได้เพียงคนเดียวผู้สูงอายุที่อายุมากขึ้นจะพบเจอได้น้อย เนื่องจากเดินทางน้อยลงและอยู่ในบ้านที่ปิดมิดชิด ซึ่งต้องสัมภาษณ์แบบเข้าถึงบ้านเท่านั้น จึงทำให้กลุ่มตัวอย่างนี้มีจำนวนน้อยมาก

ตารางที่ 4.3 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามช่วงอายุ

ช่วงอายุ (ปี)	เพศชาย		เพศหญิง		รวม	
	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)
60-65	112	38.2	218	36.5	330	37.1
66-70	60	20.5	125	20.9	185	20.8
71-75	57	19.5	114	19.1	171	19.2
76-80	38	13.0	86	14.4	124	13.9
81-85	18	6.1	35	5.9	53	6.0
86-90	5	1.7	15	2.5	20	2.2
90-95	2	0.7	2	0.3	4	0.4
96-100	1	0.3	1	0.2	2	0.2
101 ปีขึ้นไป	0	0	1	0.2	1	0.1
รวม	293	100	597	100	890	100

4.2.2.4 จำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามระดับการศึกษา

เมื่อพิจารณาข้อมูลทางด้านระดับการศึกษาสูงสุดของกลุ่มตัวอย่างในตารางที่ 4.4 พบว่าส่วนมากจบการศึกษาในระดับประถมศึกษาประมาณร้อยละ 56 เนื่องจากคนรุ่นที่ผ่านมามีการศึกษาภาคบังคับในระดับประถมศึกษาปีที่ 4 จึงทำให้ผู้สูงอายุในตอนนี้ส่วนมากจึงมีการศึกษาอยู่ในระดับประถมศึกษาเป็นจำนวนมากกว่าร้อยละ 50 รองลงมาคือไม่มีวุฒิการศึกษาร้อยละ 13.6 และมีเพียงประมาณร้อยละ 17 ที่จบการศึกษาในระดับมหาวิทยาลัย

ตารางที่ 4.4 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	เพศชาย		เพศหญิง		รวม	
	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)
ประถมศึกษา	157	53.6	347	58.1	504	56.6
มัธยมศึกษาตอนต้น	38	13.0	50	8.4	88	9.9
มัธยมศึกษาตอนปลาย	28	9.6	27	4.5	55	6.2
ปวช.	7	2.4	15	2.5	22	2.5
ปวส./ปวท.	12	4.1	18	3.0	30	3.4
ปริญญาตรี	24	8.2	35	5.9	59	6.6
ปริญญาโท	6	2.0	3	0.5	9	1.0
ปริญญาเอก	2	0.7	0	0	2	0.2
ไม่มีวุฒิการศึกษา	19	6.5	102	17.1	121	13.6
รวม	293	100	597	100	890	100

4.2.2.5 จำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามอาชีพ/สถานะการทำงาน

จากตารางที่ 4.5 จะเห็นว่ากลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุครึ่งหนึ่งอยู่ในสถานะไม่ได้ประกอบอาชีพ ไม่มีงานประจำซึ่งผู้สูงอายุกลุ่มนี้มีอาศัยอยู่กับลูก/หลานเป็นครอบครัวที่มีคนดูแล ไม่ได้อาศัยอยู่เพียงลำพัง ประมาณหนึ่งในสามของกลุ่มตัวอย่างประกอบอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ในเพศชายนอกจากไม่ได้ทำงานแล้ว ยังมีบางส่วนทำอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัวถึงร้อยละ 31.7 ที่เหลือทำงานข้าราชการ บำนาญ รับจ้าง ลูกจ้าง/พนักงานบริษัท และอื่นๆ ตามลำดับ เช่นเดียวกันกับในเพศหญิงเพียงแต่ในเพศหญิงนั้นทำงานรับจ้างมากกว่าข้าราชการบำนาญเพียงร้อยละ 0.2

ตารางที่ 4.5 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ/สถานะการทำงาน

อาชีพ/ สถานะการทำงาน	เพศชาย		เพศหญิง		รวม	
	จำนวน ตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวน ตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวน ตัวอย่าง (คน)	(%)
ข้าราชการบำนาญ	33	11.3	30	5.0	63	7.1
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	93	31.7	187	31.3	280	31.5
รับจ้าง	24	8.2	31	5.2	55	6.2
ลูกจ้าง/พนักงานบริษัท	13	4.4	6	1.0	19	2.1
ไม่ได้ทำงาน	126	43.0	317	53.1	443	49.8
อื่นๆ	4	1.4	26	4.4	30	3.4
รวม	293	100	597	100	890	100

4.2.2.6 จำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามกลุ่มรายได้

รายได้หลักของกลุ่มตัวอย่างนี้สามารถแบ่งได้เป็น 3 กลุ่มใหญ่ คือ ต่ำกว่า 5,000 บาท/เดือน 5,001-10,000 บาท/เดือน และไม่มีรายได้ประจำ กลุ่มตัวอย่างใหญ่ที่สุดคือกลุ่มที่มีรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาท/เดือน จำนวนร้อยละ 44.3 จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างกลุ่มนี้ ระบุว่ารายได้ส่วนใหญ่ได้มาจากเบี้ยผู้สูงอายุของรัฐบาลที่ช่วยสนับสนุนค่าครองชีพให้กับผู้สูงอายุเป็นรายเดือนรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามกลุ่มรายได้ (บาท/เดือน)

รายได้ (บาท/เดือน)	เพศชาย		เพศหญิง		รวม	
	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)
ไม่มีรายได้ประจำ	34	11.6	93	15.6	127	14.3
ต่ำกว่า 5,000	112	38.2	282	47.2	394	44.3
5,001-10,000	55	18.8	128	21.4	183	20.6
10,001-15,000	25	8.5	38	6.4	63	7.1
15,001-20,000	21	7.2	18	3.0	39	4.4
20,001-25,000	10	3.4	11	1.8	21	2.4
25,001-30,000	11	3.8	15	2.5	26	2.9

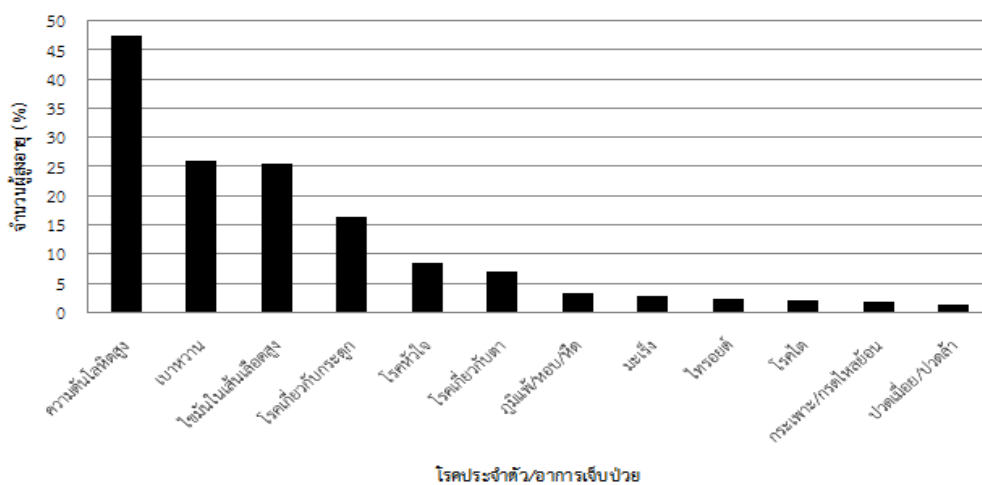
30,001-35,000	6	2.0	7	1.2	13	1.5
35,001-40,000	7	2.4	0	0	7	0.8
40,001-45,000	1	0.3	0	0	1	0.1
45,001-50,000	4	1.4	0	0	4	0.4
50,001 ขึ้นไป	7	2.4	5	0.8	12	1.3
รวม	293	100	597	100	890	100

4.2.2.7 จำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามโรคประจำตัว/อาการเจ็บป่วย

ตารางที่ 4.7 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามโรคประจำตัว/อาการเจ็บป่วย

โรคประจำตัว/ อาการเจ็บป่วย		เพศชาย		เพศหญิง		รวม	
		จำนวน ตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวน ตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวน ตัวอย่าง (คน)	(%)
ไม่มี/ไม่รู้/ไม่ได้ตรวจ		84	28.7	127	21.3	211	23.7
มีโรค ประจำตัว	1 โรค	102	34.8	201	33.7	303	34.0
	2 โรค	62	21.1	129	21.6	191	21.5
	3 โรค	33	11.3	87	14.6	120	13.5
	4 โรค	7	2.4	37	6.2	44	4.9
	5 โรค	5	1.7	12	2.0	17	2.0
	6 โรค	0	0	2	0.3	2	0.2
	7 โรค	0	0	2	0.3	2	0.2
	รวม	209	71.3	470	78.7	679	76.3
รวม		293	100	597	100	890	100

โรคประจำตัว/อาการเจ็บป่วยของผู้สูงอายุใน 12 อันดับแรก



ในตารางที่ 4.7 ร้อยละ 23.7 ของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุทั้งหมดระบุว่า ไม่มีโรคประจำตัว ไม่รู้ หรือไม่เคยตรวจโรค กลุ่มตัวอย่างที่เหลือมีโรคประจำตัวอย่างน้อย 1 โรค โดยโรคประจำตัว/อาการ

เจ็บป่วยของผู้สูงอายุใน 12 อันดับแรกที่สูงอายุแทบทุกคนมีอาการ คือ ความดันสูง, เบาหวาน, ไขมันในเส้นเลือด, โรคเกี่ยวกับกระดูก, โรคหัวใจ, โรคเกี่ยวกับตา, ภูมิแพ้/หอบ/หืด, มะเร็ง, ไทรอยด์, โรคไต, กระเพาะ/กรดไหลย้อนและปวดเมื่อย/ปวดกล้ามเนื้อตามลำดับ จึงแสดงให้เห็นว่าผู้สูงอายุส่วนใหญ่เมื่อมีอายุมากขึ้นก็จะมีโรคร้ายตามมา ดังนั้นการไปพบแพทย์เป็นกิจกรรมการเดินทางที่สำคัญมากต่อความเป็นอยู่และคุณภาพชีวิตของผู้สูงอายุ ความสามารถในการเดินทางจะช่วยให้ผู้สูงอายุมีโอกาสได้รับการดูแลอย่างใกล้ชิดจากแพทย์

4.2.2.8 จำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามสถานที่พักอาศัย

ในตารางที่ 4.8 ผู้สูงอายุร้อยละ 64.8 มีที่พักอาศัยเป็นบ้านของตนเอง ส่วนจะอยู่กันเป็นครอบครัวที่มีลูกหลานคอยดูแล ส่วนผู้สูงอายุที่เข้าบ้านอยู่โดยส่วนใหญ่จะเป็นผู้สูงอายุที่อยู่เพียงลำพังบ้านอยู่ต่างจังหวัดย้ายที่อยู่เพื่อเปลี่ยนที่ทำมาหากินในเมืองกรุงและอยู่บ้านของลูก บ้านของพี่น้อง/ญาติ และอื่นๆ ตามลำดับ

ตารางที่ 4.8 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานที่พักอาศัย

สถานที่พักอาศัย	เพศชาย		เพศหญิง		รวม	
	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวน ตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)
บ้านตนเอง	191	65.2	386	64.7	577	64.8
บ้านเช่า	55	18.8	84	14.1	139	15.6
บ้านของลูก	23	7.8	71	11.9	94	10.6
บ้านของพี่น้อง/ญาติ	12	4.1	41	6.9	53	6.0
อื่นๆ	12	4.1	15	2.5	27	3.0
รวม	293	100	597	100	890	100

4.2.2.9 จำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามขนาดครัวเรือน

ในตารางที่ 4.9 จำนวนสมาชิกในครอบครัวของกลุ่มตัวอย่างที่ผู้สูงอายุอาศัยอยู่ด้วยส่วนมากอยู่กัน 2-5 คน/ครัวเรือน ประมาณร้อยละ 20 โดยสมาชิกในครอบครัวส่วนมากประกอบไปด้วยผู้สูงอายุ ลูก หลาน และพี่น้องของตัวผู้สูงอายุเอง

ตารางที่ 4.9 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสมาชิกในบ้านที่พักอาศัย

ขนาด ครัวเรือน (คน)	เพศชาย		เพศหญิง		รวม	
	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)
1	22	7.5	47	7.9	69	7.8
2	53	18.2	97	16.4	150	17.0
3	63	21.6	126	21.3	189	21.4
4	68	23.3	120	20.3	188	21.3
5	39	13.4	76	12.8	115	13.0

6	18	6.2	47	7.9	65	7.4
7	12	4.1	39	6.6	51	5.8
8	6	2.1	20	3.4	26	2.9
9	1	0.3	2	0.3	3	0.3
10	5	1.7	12	2.0	17	1.9
12	0	0	1	0.2	1	0.1
13	1	0.3	3	0.5	4	0.5
14	2	0.7	0	0	2	0.2
20	2	0.7	1	0.2	3	0.3
30	0	0	1	0.2	1	0.1
รวม	292	100	592	100	884	100

4.2.2.10 จำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามกลุ่มรายได้

รายได้ถือเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการเดินทางมากหรือน้อย ตามปกติผู้ที่มีรายได้มากมักจะเดินทางมากกว่าผู้ที่มีรายได้น้อย กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุที่สำรวจข้อมูลมานั้น มีรายได้อยู่ระหว่าง 4,500-5,000 บาท/เดือน เป็นจำนวนมากที่สุด (14.48%) ดังแสดงในตารางที่ 4.10 ซึ่งรายได้เหล่านี้จะมาจากการทำงาน ลูกหลานให้ กลุ่มรายได้ต่ำระหว่าง 500-1,000 บาท มีน้อยที่สุด (0.88%) รายได้ส่วนนี้มาจากการได้รับเบี้ยเลี้ยงยังชีพรายเดือนแบบขั้นบันไดสำหรับผู้สูงอายุ โดยผู้ที่มีอายุ 60-69 ปี จะได้รับ 600 บาท อายุ 70-79 ปี จะได้รับ 700 บาท อายุ 80-89 ปี จะได้รับ 800 บาท และอายุ 90 ปีขึ้นไป จะได้รับ 1,000 บาท

ตารางที่ 4.10 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้ครัวเรือน (บาท/เดือน)

รายได้ครัวเรือน (บาท/คน/เดือน)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	%	% สะสม
ไม่มีรายได้ประจำ	19	2.39	2.39
500 – 1,000	7	0.88	3.27
1,001 – 1,500	18	2.27	5.54
1,501 – 2,000	30	3.78	9.32
2,001 – 2,500	53	6.68	16.00
2,501 – 3,000	13	1.64	17.64
3,001 – 3,500	41	5.16	22.8
3,501 – 4,000	33	4.16	26.96
4,001 – 4,500	8	1.01	27.97
4,500 – 5,000	115	14.48	42.45
5,001 – 5,500	4	0.5	42.95
5,501 – 6,000	26	3.27	46.22
6,001 – 6,500	28	3.53	49.75

6,501 – 7,000	28	3.53	53.28
7,001 – 7,500	60	7.56	60.84
7,501 – 8,000	16	2.02	62.86
8,001 – 8,500	31	3.9	66.76
8,501 – 9,000	16	2.02	68.78
9,001 – 9,500	15	1.89	70.67
9,501 – 10,000	53	6.68	77.35
10,001 – 15,000	102	12.85	90.20
15,001 – 20,000	49	6.17	96.37
20,001 – 25,000	4	0.5	96.87
25,001 – 30,000	22	2.77	99.64
30,001 – 35,000	0	0	99.64
35,001 – 40,000	1	0.12	99.76
40,001 – 45,000	1	0.12	99.98
45,001 – 50,000	0	0	99.98
50,001 – 55,000	1	0.12	100
รวม	794	100	100

4.2.2.11 จำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามแหล่งรายได้ของครัวเรือน

กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุมีรายได้หลักของครัวเรือนร้อยละ 46 มาจากลูกของผู้สูงอายุ ในขณะที่ร้อยละ 40 ใช้รายได้ของตนเอง โดยผู้สูงอายุเพศชายส่วนมากเป็นผู้หารายได้หลักให้ครัวเรือน ส่วนผู้สูงอายุเพศหญิงโดยมากับรายได้หลักจากลูก ดังที่แสดงไว้ในตารางที่ 4.11

ตารางที่ 4.11 ผู้หารายได้หลักให้ครัวเรือน

ผู้หารายได้หลักให้ครัวเรือน	เพศชาย		เพศหญิง		รวม	
	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)
ตนเอง	137	46.8	227	38.0	364	40.9
สามี/ภรรยา	21	7.2	37	6.2	58	6.5
ลูก	125	42.7	285	47.7	410	46.1
หลาน	3	1.0	24	4.0	27	3.0
พี่น้อง/ญาติ	5	1.7	21	3.5	26	2.9
ผู้ดูแล	1	0.3	1	0.2	2	0.2
พ่อ/แม่	1	0.3	2	0.3	3	0.3
อื่นๆ	293	100	597	100	890	100

4.2.2.12 จำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามจำนวนรถยนต์ในครอบครอง

กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุร้อยละ 57 ระบุว่าไม่มีรถยนต์ในครัวเรือน ส่วนจำนวนรถยนต์ในครอบครองที่มากที่สุดคือ 1 คัน ประมาณร้อยละ 28.9 ของจำนวนตัวอย่างทั้งหมด ประเด็นนี้มีความสำคัญว่าผู้สูงอายุจำนวนมาก ต้องพึ่งพายานพาหนะของผู้อื่นในการเดินทางอย่างแน่นอน ขึ้นอยู่กับว่ายานพาหนะนั้นจะเป็นประเภทใด เป็นยานพาหนะสาธารณะ หรือว่ายานพาหนะส่วนตัวจากบุคคลอื่นๆ ที่จะพาผู้สูงอายุให้เดินทางได้ ตารางที่ 4.12 แสดงรายละเอียดของจำนวนรถยนต์ในครอบครองโดยกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ

ตารางที่ 4.12 จำนวนรถยนต์ในครอบครอง

จำนวนรถยนต์ในครอบครอง	เพศชาย		เพศหญิง		รวม	
	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)
0	148	50.5	361	60.5	509	57.2
1	108	36.9	149	25.0	257	28.9
2	20	6.8	52	8.7	72	8.1
3	10	3.4	20	3.4	30	3.4
4	5	1.7	7	1.2	12	1.3
5	0	0	1	0.2	1	0.1
6	1	0.3	2	0.3	3	0.3
7	0	0	2	0.3	2	0.2
9	0	0	1	0.2	1	0.1
10	1	0.3	1	0.2	2	0.2
15	0	0	1	0.2	1	0.1
รวม	293	100	597	100	890	100

4.2.2.13 จำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามการครอบครองใบอนุญาตขับขี่รถยนต์

ในตารางที่ 4.13 กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุเพศชายมีใบขับขี่ประมาณร้อยละ 60 ส่วนผู้สูงอายุเพศหญิงมีใบขับขี่ร้อยละ 90 ซึ่งสูงกว่าเพศชายอย่างเห็นได้ชัด ในภาพรวมกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุมีใบขับขี่รถยนต์สูงถึง 80% ดังนั้น หากผู้สูงอายุมีสุขภาพดี สามารถช่วยตัวเองได้ ผู้สูงอายุมีเครื่องมือในการเดินทาง คือ ใบขับขี่ พร้อมอยู่แล้ว บอกเป็นนัยว่าความสามารถในการเดินทางของผู้สูงอายุนั้นขึ้นอยู่กับปัจจัยทางด้านสุขภาพด้วย หากส่งเสริมให้ผู้สูงอายุมีสุขภาพแข็งแรงสมบูรณ์ ผู้สูงอายุจำนวนมากมีขีดความสามารถในการขับขี่รถยนต์ไปไหนมาไหนอย่างถูกกฎหมายได้อย่างแน่นอน

ตารางที่ 4.13 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานะใบขับขี่รถยนต์ (มี/ไม่มี)

สถานะใบขับขี่รถยนต์	เพศชาย		เพศหญิง		รวม	
	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)
มีใบขับขี่	175	59.7	539	90.3	714	80.2
ไม่มีใบขับขี่	118	40.3	58	9.7	176	19.8
รวม	293	100	597	100	890	100

4.2.2.14 จำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามจำนวนรถจักรยานยนต์ในครอบครอง

ในตารางที่ 4.14 แสดงให้เห็นว่าร้อยละ 60 ของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุทั้งหมดไม่มีจักรยานยนต์ในครอบครอง โดยที่รองลงมา ร้อยละ 24 ผู้สูงอายุจะมีจักรยานยนต์ในครอบครองอย่างน้อย 1 คัน และมากที่สุดเท่าที่พบในข้อมูลจะมีจักรยานยนต์ 8 คัน

ตารางที่ 4.14 จำนวนรถจักรยานยนต์ในครอบครอง

จำนวนรถจักรยานยนต์ในครอบครอง	เพศชาย		เพศหญิง		รวม	
	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)
0	186	63.5	432	72.4	618	69.4
1	89	30.4	125	20.9	214	24.0
2	14	4.8	23	3.9	37	4.2
3	2	0.7	11	1.8	13	1.5
4	1	0.3	3	0.5	4	0.4
5	0	0	1	0.2	1	0.1
7	1	0.3	1	0.2	2	0.2
8	0	0	1	0.2	1	0.1
รวม	293	100	597	100	890	100

4.2.2.15 จำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามการครอบครองใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

ในแง่ของการครอบครองใบขับขี่รถจักรยานยนต์นั้น ผลวิเคราะห์ตามตารางที่ 4.15 กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุส่วนมากมีใบขับขี่สูงถึงร้อยละ 87 โดยที่กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุเพศหญิงมีใบขับขี่สูงถึง 95% ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุเพศชายมีใบขับขี่รถจักรยานยนต์ 71% อย่างไรก็ตามอัตราการครอบครองใบขับขี่รถจักรยานยนต์สูงเช่นนี้ ไม่จำเป็นต้องหมายความว่าผู้สูงอายุจำนวนมากจะขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในปัจจุบันต้องพิจารณาถึงความสามารถในการขับขี่และปัจจัยอื่นๆ ประกอบด้วย

ตารางที่ 4.15 ลักษณะของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานะใบขับขี่รถจักรยานยนต์ (มี/ไม่มี)

สถานะใบขับขี่ รถจักรยานยนต์	เพศชาย		เพศหญิง		รวม	
	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)
มีใบขับขี่	208	71.0	569	95.3	777	87.3
ไม่มีใบขับขี่	85	29.0	28	4.7	113	12.7
รวม	293	100	597	100	890	100

4.2.2.16 จำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามความสามารถในการขับขี่รถยนต์

กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุสูงถึง 84% ระบุว่าสามารถขับขี่รถยนต์ได้ (ตารางที่ 4.16) เมื่อพิจารณาแยกเพศจะเห็นว่ากลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุเพศหญิงสามารถขับขี่รถยนต์ได้สูงมากถึง 93% ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุเพศชายจำนวนร้อยละ 64% ระบุว่ายังสามารถขับขี่รถยนต์ได้ เป็นที่น่าสนใจมากกว่าความสามารถในการเคลื่อนที่หรือ Mobility ของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุทั้งชายและหญิงอยู่ในเกณฑ์ที่สูงมาก

ตารางที่ 4.16 ความสามารถในการขับขี่รถยนต์

ความสามารถใน การขับขี่รถยนต์	เพศชาย		เพศหญิง		รวม	
	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)
สามารถขับได้	190	64.8	559	93.6	749	84.2
ไม่สามารถขับได้	103	35.2	38	6.4	141	15.8
รวม	293	100	597	100	890	100

4.2.2.17 จำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามความสามารถในการขับขี่รถจักรยานยนต์

เมื่อพิจารณาความสามารถในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุในตารางที่ 4.17 จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่ากลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุส่วนมากสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้มากกว่า 87% ซึ่งเป็นจำนวนร้อยละที่มากกว่าความสามารถในการขับขี่รถยนต์ เมื่อแยกพิจารณาตามเพศพบว่ากลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุเพศหญิงสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้สูงถึง 96.1%

ตารางที่ 4.17 ความสามารถในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ความสามารถใน การขับ รถจักรยานยนต์	เพศชาย		เพศหญิง		รวม	
	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)
สามารถขับได้	201	68.6	574	96.1	775	87.1
ไม่สามารถขับได้	92	31.4	23	3.9	115	12.9
รวม	293	100	597	100	890	100

จากอัตราการครอบครองใบอนุญาตขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่สูง (ตารางที่ 4.14 และ 4.15) ประกอบกับความสามารถในการขับขี่ของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่สูงมาก (ตารางที่ 4.16 และ 4.17) บ่งบอกว่าผู้สูงอายุมีความพร้อมทางในการเดินทางระดับหนึ่ง สามารถเดินทางไปไหนมาไหนได้ด้วยตนเอง หากว่าปัจจัยทางด้านสุขภาพเอื้ออำนวย และมีกิจกรรมทางสังคมที่สามารถเข้าร่วมเป็นส่วนหนึ่งได้ การเดินทางก็จะเกิดขึ้นได้โดยไม่ยากนัก

4.2.2.18 ความถี่ในการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ

ผลวิเคราะห์ความถี่ของการเดินทางในตารางที่ 4.18 ระบุว่ากลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุจำนวน 1 ใน 4 เดินทางออกไปทำกิจกรรมนอกบ้านทุกวัน (7 วัน/สัปดาห์) กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุไม่ว่าจะเป็นเพศชายหรือเพศหญิงก็เดินทางทุกวันมากเช่นกัน

ตารางที่ 4.18 ความถี่ในการเดินทาง

ความถี่ในการเดินทาง	เพศชาย		เพศหญิง		รวม	
	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)
1 วัน/สัปดาห์	24	8.2	58	9.7	82	9.2
2 วัน/สัปดาห์	8	2.7	17	2.8	25	2.8
3 วัน/สัปดาห์	5	1.7	11	1.8	16	1.8
4 วัน/สัปดาห์	29	9.9	69	11.6	98	11.0
5 วัน/สัปดาห์	3	1.0	14	2.3	17	1.9
6 วัน/สัปดาห์	2	0.7	0	0	2	0.2
7 วัน/สัปดาห์	75	25.6	155	26.0	230	25.8
2 อาทิตย์/ครั้ง	12	4.1	18	3.0	30	3.4
1 เดือน/ครั้ง	65	22.2	109	18.3	174	19.6
2 เดือน/ครั้ง	34	11.6	68	11.4	102	11.5
3 เดือน/ครั้ง	31	10.6	60	10.1	91	10.2
มากกว่า 3 เดือน/ครั้ง	5	1.7	18	3.0	23	2.6
รวม	293	100	597	100	890	100

4.2.2.19 กิจกรรมของการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ

กิจกรรมที่กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุระบุว่าไปเดินทางไปทำบ่อยที่สุด ได้แก่ การไปพบแพทย์สูงถึงร้อยละ 45 คงเป็นเพราะว่าผู้สูงอายุจำนวนมากมีโรคประจำตัวอย่างน้อย 1 โรค (ตารางที่ 4.7) ซึ่งเป็นเรื่องปกติว่าคนที่มียาอายุมากขึ้นก็จะมีโรคเรื้อรังมากขึ้นตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุจำนวนร้อยละ 14.9 ระบุว่ายังเดินทางไปทำงานอยู่บ่อยๆ กิจกรรมที่รองลงไปได้แก่ การเดินทางไปตลาดเพื่อซื้อกับข้าวหรือข้าวของเข้าบ้าน ไปออกกำลังกายในช่วงเช้าและช่วงเย็น ซึ่งเป็นการเดินทางในระยะสั้นๆ ใช้เวลาไม่นาน มีจุดมุ่งหมายอย่างชัดเจน สำหรับกิจกรรมอื่นๆ ที่กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุเดินทางไปทำแสดงรายละเอียดไว้ในตารางที่ 4.19 ดูเหมือนว่ากลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุเพศชายและเพศหญิงจะมีกิจกรรมที่เดินทางไปทำไม่แตกต่างกันมากนัก ผลการวิเคราะห์ในตารางที่ 4.19 นี้แสดงถึงกิจกรรมหรือสถานที่ซึ่ง

ผู้สูงอายุเดินทางไปอยู่เป็นประจำ ซึ่งอาจจะไม่ใช่กิจกรรมหรือสถานที่ที่ต้องการจะไป แต่เนื่องจากมีความจำเป็นจึงต้องเดินทางไปทำกิจกรรมหรือไปยังสถานที่เหล่านั้น ดังนั้นเพื่อให้ทราบความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุ แบบสอบถามจึงถามถึงความต้องการ หรือความอยากของการเดินทางเพิ่มเติมขึ้นด้วย ดังที่แสดงผลการวิเคราะห์ไว้ในตารางที่ 4.20

ตารางที่ 4.19 ลักษณะการเดินทางจำแนกตามกิจกรรมที่ผู้สูงอายุไปทำบ่อยที่สุด

กิจกรรม หรือ สถานที่	เพศชาย		เพศหญิง		รวม	
	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)
ทำงาน	53	18.1	80	13.4	133	14.9
อาสาสมัคร	4	1.4	16	2.7	20	2.2
พบแพทย์	137	46.8	254	42.5	391	43.9
ห้างสรรพสินค้า	15	5.1	22	3.7	37	4.2
ตลาด	26	8.9	88	14.7	114	12.8
ออกกำลังกาย	17	5.8	61	10.2	78	8.8
พบปะสังสรรค์	20	6.8	33	5.5	53	6.0
วัด/สถานที่ทางศาสนา	8	2.7	20	3.4	28	3.1
ดูแลลูกหลาน	4	1.4	5	0.8	9	1.0
อื่นๆ	9	3.1	18	3.0	27	3.0
รวม	293	100	597	100	890	100

4.2.2.20 กิจกรรมที่กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุต้องการเดินทางไปทำ

จากผลการวิเคราะห์ตามตารางที่ 4.20 ระบุว่ากลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุส่วนมาก (41%) บอกว่าไม่ชอบเดินทางไปไหน ซึ่งไม่ต่างกันมากนักสำหรับเพศชาย (44%) และเพศหญิง (39%) เป็นประเด็นที่น่าสนใจมากกว่าเพราะเหตุใดผู้สูงอายุจึงตอบเช่นนั้น ทั้งๆ ที่การเดินทางเป็นกิจกรรมที่เชื่อมโยงมาถึงคุณภาพชีวิตของผู้สูงอายุ อาจมาจากสาเหตุเรื่องความคล่องตัวของผู้สูงอายุในการเดินทาง กลุ่มที่ไม่อยากเดินทางไปไหนคงเป็นกลุ่มผู้สูงอายุที่มีอายุมาก (Old elderly) ส่วนผู้สูงอายุที่ชอบการท่องเที่ยวเป็นผู้สูงอายุที่มีอายุน้อยๆ ระหว่าง 60-70 ปี (Young elderly)

ตารางที่ 4.20 กิจกรรมหรือสถานที่ซึ่งผู้สูงอายุอยากจะเดินทางไป

กิจกรรม หรือ สถานที่	เพศชาย		เพศหญิง		รวม	
	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)
ท่องเที่ยว	74	25.3	187	31.3	261	29.3
พบปะสังสรรค์	38	13.0	56	9.4	94	10.6
ห้างสรรพสินค้า	9	3.1	18	3.0	27	3.0
วัด/สถานที่ทางศาสนา	28	9.6	64	10.7	92	10.3

ศาสนา						
เถียนมณัติ	7	2.4	26	4.4	33	3.7
ต่างประเทศ	5	1.7	8	1.3	13	1.5
ไม่ยากไปไหน	129	44.0	238	39.9	367	41.2
อื่นๆ	3	1.0	0	0	3	0.3
รวม	293	100	597	100	890	100

4.2.2.21 ความคิดเห็นของผู้สูงอายุต่อบริการรถรับ-ส่งส่วนบุคคล

ผู้วิจัยได้สอบถามกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุว่ามีความคิดเห็นอย่างไร หากมีบริการรถรับส่งซึ่งผู้สูงอายุสามารถโทรศัพท์จองบริการใช้งานได้ตามอัตราค่าโดยสาร โดยเสียค่าใช้จ่าย ผลการวิเคราะห์แสดงไว้ในตารางที่ 4.21 จำนวนผู้สูงอายุที่ชอบและไม่ชอบรถรับ-ส่งส่วนบุคคลมีปริมาณใกล้เคียงกันมาราวร้อยละ 30 ผู้สูงอายุที่ชอบรถรับ-ส่ง จะอาศัยอยู่เพียงคนเดียวหรือเป็นผู้สูงอายุที่มีรายได้ค่อนข้างสูง ส่วนผู้สูงอายุที่ไม่ชอบรถรับ-ส่ง จะเป็นผู้สูงอายุที่มีรายได้ค่อนข้างน้อย เพราะจะกังวลเรื่องค่าใช้จ่ายหรือเป็นผู้สูงอายุที่อยากให้อุบลหลานพาไปมากกว่า

ตารางที่ 4.21 ความคิดเห็นของผู้สูงอายุต่อบริการรถรับ-ส่งส่วนบุคคล

ความคิดเห็นต่อ รถรับ-ส่งส่วน บุคคล	เพศชาย		เพศหญิง		รวม	
	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)
ไม่ชอบเลย	14	4.8	25	4.2	39	4.4
ไม่ชอบ	101	34.5	171	28.6	272	30.6
เฉยๆ	69	23.5	143	24.0	212	23.8
ชอบ	91	31.1	218	36.5	309	34.7
ชอบมากที่สุด	18	6.1	40	6.7	58	6.5
รวม	293	100	597	100	890	100

4.2.3 ลักษณะการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ

ส่วนที่ 2 ของแบบสอบถาม เป็นการสอบถามลักษณะการเดินทางของผู้สูงอายุ โดยสอบถามถึงลักษณะของการเดินทางที่เกิดขึ้นเป็นปกติ (เมื่อเดินทาง) และเป็นการเดินทางที่มีระยะทางไกลจากบ้าน ทั้งนี้เพื่อต้องการเข้าใจพฤติกรรมการเดินทางในปัจจุบันของผู้สูงอายุที่อาศัยอยู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

4.2.3.1 จำนวนเที่ยวที่ผู้สูงอายุเดินทาง

ผลการวิเคราะห์ในตารางที่ 4.22 แสดงให้เห็นว่าร้อยละ 66 ของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุเดินทาง 2 เที่ยว และร้อยละ 23 เดินทางจำนวน 4 เที่ยว การเดินทางของผู้สูงอายุมักจะมีวัตถุประสงค์การเดินทางที่ชัดเจน ไม่มีหลายวัตถุประสงค์ในเที่ยวเดียวกัน เช่น วันนี้ไปพบแพทย์ก็จะออกจากบ้านเดินทางไปพบแพทย์แล้วกลับบ้านโดยไม่แวะสถานที่อื่น การเดินทาง 2 เที่ยวส่วนมากบ้านของผู้สูงอายุจะมีรถลูกหลานพาไป หรือถ้าไม่มีรถ จะมีบ้านอยู่ริมถนน สามารถใช้บริการรถแท็กซี่หรือขนส่งมวลชน

ได้อย่างสะดวก ส่วนผู้สูงอายุที่พำนักอยู่ในซอยซึ่งระบบขนส่งมวลชนเข้าไม่ถึง ต้องใช้บริการการขนส่งในรูปแบบต่างๆ เช่น มอเตอร์ไซด์รับจ้าง, จักรยาน, การเดิน หรือรถเข็น ฯลฯ เพื่อออกมาถึงถนนหลัก ซึ่งการเดินทางลักษณะนี้ส่วนมากจะเป็นการเดินทางประเภท 4 เทียว

ตารางที่ 4.22 จำนวนเที่ยวของการเดินทาง

จำนวนเที่ยว ของการเดินทาง	เพศชาย		เพศหญิง		รวม	
	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)
0	0	0	4	0.7	4	0.7
1	1	0.3	0	0	1	0.1
2	201	68.6	384	64.3	585	65.7
3	11	3.8	24	4.0	35	3.9
4	60	20.5	144	24.1	204	22.9
5	0	0	8	1.3	8	0.9
6	16	5.5	24	4.0	40	4.5
7	0	0	1	0.2	1	0.1
8	3	1.0	5	0.8	8	0.9
9	1	0.3	0	0	1	0.1
10	0	0	3	0.5	3	0.3
รวม	293	100	597	100	890	100

4.2.3.2 วัตถุประสงค์ของการเดินทาง

ตารางที่ 4.22 รายงานวัตถุประสงค์การเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ พบว่าร้อยละ 43 เป็นการเดินทางเพื่อไปพบแพทย์ ซึ่งเส้นทางการเดินทางจะเป็นไปตามสิทธิที่ได้รับการรักษาพยาบาลตามโรงพยาบาลต่างๆ แต่ถ้าผู้สูงอายุไม่ได้ใช้สิทธิก็จะเดินทางเพื่อรักษาพยาบาลตามความถนัดของแพทย์

ตารางที่ 4.23 วัตถุประสงค์การเดินทาง

วัตถุประสงค์ การเดินทาง	เพศชาย		เพศหญิง		รวม	
	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)
ทำงาน	54	18.4	86	14.5	140	15.8
อาสาสมัคร	3	1.0	15	2.5	18	2.0
พบแพทย์	137	46.8	251	42.3	388	43.8
ห้างสรรพสินค้า	18	6.1	24	4.0	42	4.7
ตลาด	27	9.2	86	14.5	113	12.8
ออกกำลังกาย	15	5.1	63	10.6	78	8.8

พบปะสังสรรค์	19	6.5	31	5.2	50	5.6
วัด/สถานที่ทางศาสนา	9	3.1	15	2.5	24	2.7
ดูแลลูกหลาน	4	1.4	6	1.0	10	1.1
อื่นๆ	7	2.4	16	2.7	23	2.6
รวม	293	100	593	100	886	100

4.2.3.3 วิธีการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ

เมื่อวิเคราะห์ข้อมูลวิธีการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ ดังผลลัพธ์ที่แสดงในตารางที่ 4.24 พบว่าวิธีที่ใช้มากที่สุด ได้แก่ การเดิน แต่จากการสำรวจภาคสนามทำให้ทราบว่า การเดินของผู้สูงอายุนั้นเป็นการเดินเพียงเล็กน้อยเพื่อออกไปต่อรถ หรือเดินไปยังสถานที่ปลายทางในระยะทางใกล้ๆ เท่านั้น จึงอาจไม่ใช่วิธีการเดินทางหลัก รองถัดมาเป็นการเดินทางด้วยแท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง รถลูกหลาน มอเตอร์ไซด์รับจ้าง และขับรถส่วนตัว เป็นจำนวนร้อยละ 12.33, 11.97, 8.38, 8.32 และ 6.69 ตามลำดับ ส่วนยานพาหนะอื่นๆ เป็นการใช้อย่างเล็กน้อยตามลักษณะที่อยู่อาศัย สภาพแวดล้อมและระบบการขนส่งที่เข้าถึง เช่น บ้านที่อยู่ติดคลองไม่มีถนนเข้าถึง จึงจำเป็นต้องใช้เรือ เป็นต้น

ตารางที่ 4.24 วิธีการเดินทางผู้สูงอายุ

วิธีการเดินทาง (Mode)	จำนวนตัวอย่างที่ใช้ Mode การเดินทาง (คน)	%
เดิน	815	32.84
รถเพื่อนบ้าน/ญาติ	19	0.77
รถลูกหลาน	208	8.38
ขับรถส่วนตัว	166	6.69
รถรับจ้าง	44	1.77
รถโดยสารประจำทาง	297	11.97
แท็กซี่	306	12.33
มอเตอร์ไซด์รับจ้าง	199	8.02
รถสองแถว	134	5.40
รถไฟฟ้า BTS	20	0.81
รถไฟฟ้าใต้ดิน	6	0.24
เรือ	36	1.45
จักรยาน	56	2.26
มอเตอร์ไซด์	89	3.59
รถไฟ	10	0.40
วิลแชร์	16	0.64

รถชูบาร์	25	1.01
รถตุ๊กตุ๊ก	14	0.56
รถตู้ประจำทาง	22	0.89
รวม	2,482	100.00

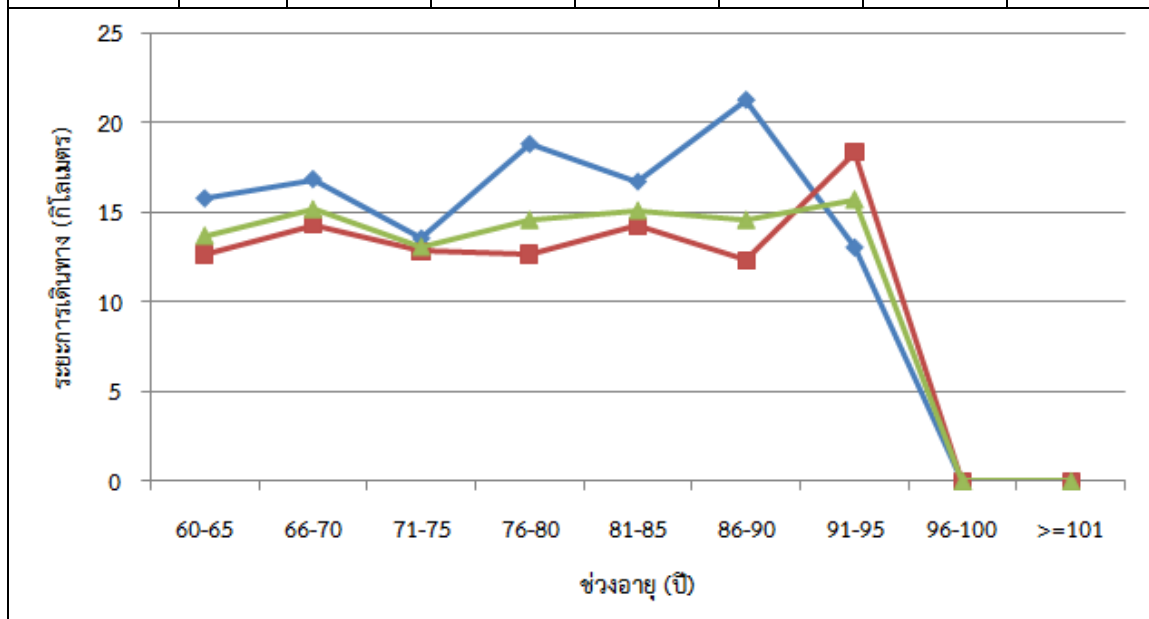
4.2.3.4 ระยะทางการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ

ระยะทางการเดินทางของผู้สูงอายุแต่ละบุคคลนั้นจะแตกต่างกัน เนื่องจากปลายทางและรูปแบบการเดินทางของผู้สูงอายุค่อนข้างหลากหลาย ได้แก่ การเดินเท้า รถเพื่อนบ้าน/ญาติ รถลูกหลาน ขับรถส่วนตัว รถรับจ้าง รถโดยสารประจำทาง แท็กซี่ มอเตอร์ไซด์รับจ้าง รถสองแถว รถไฟฟ้า BTS รถไฟใต้ดิน เรือ จักรยาน มอเตอร์ไซด์ รถไฟ รถเข็น รถชูบาร์ รถตุ๊กตุ๊ก รถตู้ เป็นต้น ในระหว่างการสัมภาษณ์มีการสอบถามระยะทางการเดินทางไว้ด้วย แต่เป็นที่ทราบกันดีว่าการจดจำหรือประเมินระยะทางการเดินทางไม่ใช่เรื่องง่ายสำหรับผู้เดินทางโดยทั่วไป ดังนั้นผู้วิจัยจึงตรวจสอบค่าระยะทางจากแผนที่ดิจิทัล Google map อีกชั้นหนึ่งว่าสมเหตุสมผล เชื่อถือได้หรือไม่ ซึ่งผลสรุปของระยะทางการเดินทาง (ไป-กลับ) ของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุแบ่งตามช่วงอายุแสดงดังตารางที่ 4.25

ตารางที่ 4.25 ระยะทางการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ (กิโลเมตร)

ช่วงอายุ (ปี)	เพศ	ระยะทาง (กิโลเมตร)					
		จำนวน ตัวอย่าง	ค่าช่วง (Range)	น้อยที่สุด (Min)	มากที่สุด (Max)	ค่าเฉลี่ย (Mean)	ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน
60-65	ชาย	107	96.6	0.10	96.70	15.79	17.90
	หญิง	216	80.58	0.02	80.60	12.65	14.46
	รวม	323	96.68	0.02	96.70	13.69	15.73
66-70	ชาย	60	87.10	0.10	87.20	16.86	17.44
	หญิง	121	115.80	0	115.80	14.32	17.39
	รวม	181	115.80	0	115.80	15.16	17.40
71-75	ชาย	57	52.10	0.30	52.40	13.55	14.69
	หญิง	110	76.30	0.20	76.50	12.83	15.88
	รวม	167	76.30	0.20	76.50	13.07	15.44
76-80	ชาย	38	77.60	0.40	78.00	18.82	19.79
	หญิง	85	63.68	0.02	63.70	12.67	14.94
	รวม	123	77.98	0.02	78.00	14.57	16.75
81-85	ชาย	18	58.60	1.40	60.00	16.72	18.09
	หญิง	35	44.20	0	44.20	14.25	14.58
	รวม	53	60.00	0	60.00	15.09	15.73
86-90	ชาย	5	53.50	0.30	53.80	21.28	21.81

	หญิง	15	45.96	0.04	46.00	12.33	14.08
	รวม	20	53.76	0.04	53.80	14.57	16.19
91-95	ชาย	2	25.90	0.10	26.00	13.05	18.31
	หญิง	2	35.50	0.60	36.10	18.35	25.10
	รวม	4	36.00	0.10	36.10	15.70	18.20
96-100	ชาย	-	-	-	-	-	-
	หญิง	1	0	0	0	0	-
	รวม	1	0	0	0	0	-
>=101	ชาย	-	-	-	-	-	-
	หญิง	1	0	0	0	0	-
	รวม	1	0	0	0	0	-



จากกราฟท้ายตารางที่ 4.25 ซึ่งแสดงความสัมพันธ์ระหว่างอายุของผู้สูงอายุและระยะทาง (กิโลเมตร) จะเห็นได้ชัดเจนว่าอายุไม่ได้มีความสัมพันธ์กับระยะการเดินทาง ไม่ว่าผู้สูงอายุจะมีอายุเท่าใดระยะทางการเดินทางมีค่าใกล้เคียงกันหรือประมาณ 10 กิโลเมตร อาจเป็นเพราะว่าผู้สูงอายุมีวัตถุประสงค์การเดินทางที่คล้ายคลึงกันคือ ไปพบแพทย์เป็นจำนวนมาก ซึ่งโดยพฤติกรรมก็จะเลือกเดินทางไปโรงพยาบาลประจำที่ไม่ห่างจากที่พักอาศัยมากเกินไปเพื่อความสะดวก ดังนั้นระยะทางการเดินทางของแต่ละคนจึงไม่แตกต่างกันมาก ผิดกับคนวัยหนุ่มสาวซึ่งเดินทางด้วยวัตถุประสงค์ที่หลากหลาย เดินทางอย่างคล่องแคล่ว ระยะทางจึงค่อนข้างหลากหลายด้วยเช่นกัน

4.2.3.5 ระยะเวลาเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ

ในแบบสอบถามยังได้สอบถามระยะเวลาที่ใช้เมื่อเดินทางอีกด้วย เนื่องจากภายในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร การจราจรค่อนข้างติดขัดการเดินทางใช้เวลานาน ผู้วิจัยได้ตรวจสอบข้อมูลจากการสัมภาษณ์กับการประมาณการตามหลักฟิสิกส์พื้นฐาน เมื่อทราบดีว่าระยะเวลาในการเดินทางนั้นขึ้นอยู่กับระยะทางและความเร็ว ดังนั้นสามารถคำนวณระยะเวลาการเดินทางได้จากสูตรพื้นฐาน

เวลาการเดินทาง = ระยะทาง/ความเร็ว

โดยสมมติว่าการเดินทางแต่ละวิธี (Mode) มีความเร็วเฉลี่ยดังนี้

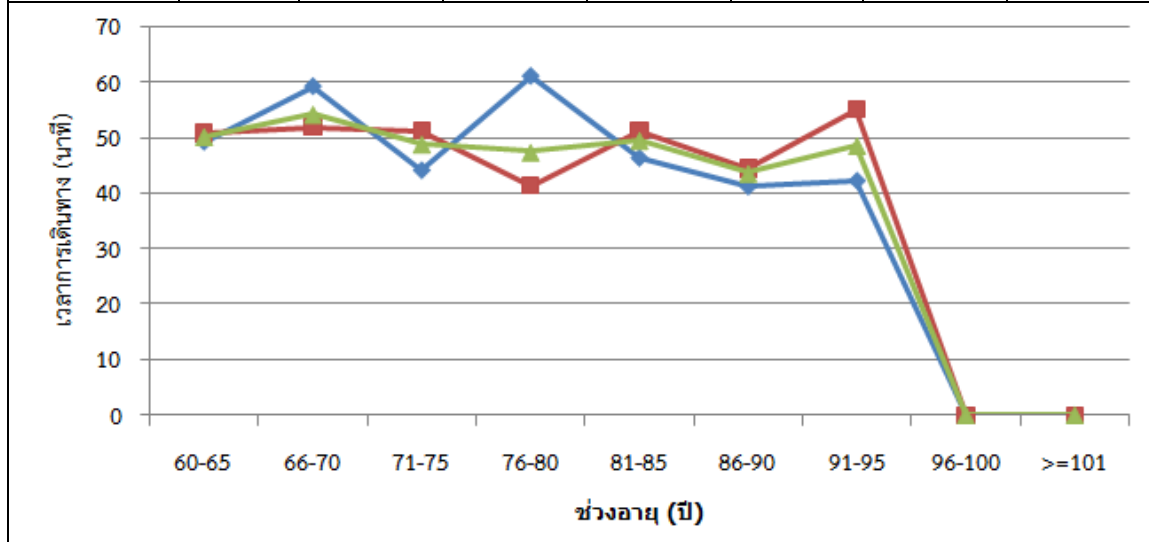
- การเดินเท้า มีความเร็วเฉลี่ย 0.61 เซนติเมตร/วินาที (Kaye et al, 2012)
- รถเพื่อนบ้าน/ญาติรถลูกหลานรถส่วนตัว ความเร็วเฉลี่ย 12 กิโลเมตร/ชั่วโมง (สามารถ, 2555)
- รถไฟฟ้า BTS ความเร็วเฉลี่ย 35 กิโลเมตร/ชั่วโมง (วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, 2556)
- รถไฟใต้ดินความเร็วเฉลี่ย 35 กิโลเมตร/ชั่วโมง (วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, 2556)
- รถไฟ ความเร็วเฉลี่ย 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง (วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, 2556)

ผลการวิเคราะห์สรุประยะเวลาการเดินทาง (ไป-กลับ) ของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามช่วงอายุและเพศได้ดังที่แสดงไว้ในตารางที่ 4.26

ตารางที่ 4.26 ระยะเวลาการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ (นาที)

ช่วงอายุ (ปี)	เพศ	ระยะทางเวลา (นาที)					
		จำนวน ตัวอย่าง	ช่วง (Range)	น้อยที่สุด (Min)	มากที่สุด (Max)	เฉลี่ย (Mean)	ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน
60-65	ชาย	107	227.60	0.40	228.00	49.17	41.87
	หญิง	216	274.46	0.54	275.00	50.70	47.05
	รวม	323	274.60	0.40	275.00	50.20	45.34
66-70	ชาย	60	237.30	2.70	240.00	59.16	58.27
	หญิง	121	204.57	0	204.57	51.78	43.48
	รวม	181	240.00	0	240.00	54.23	48.84
71-75	ชาย	57	176.00	4.00	180.00	44.06	38.12
	หญิง	110	307.10	4.00	311.10	51.28	49.65
	รวม	167	307.10	4.00	311.10	48.82	46.05
76-80	ชาย	38	190.60	3.40	194.00	61.01	45.42
	หญิง	85	165.80	0.20	166.00	41.30	37.56
	รวม	123	193.80	0.20	194.00	47.39	40.99
81-85	ชาย	18	112.60	7.40	120.00	46.27	32.88
	หญิง	35	188.00	0	188.00	51.21	46.28
	รวม	53	188.00	0	188.00	49.53	41.94
86-90	ชาย	5	68.50	1.50	70.00	41.14	26.45
	หญิง	15	118.90	1.10	120.00	44.41	39.70
	รวม	20	118.90	1.10	120.00	43.60	36.20
91-95	ชาย	2	75.65	4.35	80.00	42.18	53.49
	หญิง	2	50.00	30.00	80.00	55.00	35.36

	รวม	4	75.65	4.35	80.00	48.59	37.75
96-100	ชาย	-	-	-	-	-	-
	หญิง	1	0	0	0	0	-
	รวม	1	0	0	0	0	-
>=101	ชาย	-	-	-	-	-	-
	หญิง	1	0	0	0	0	-
	รวม	1	0	0	0	0	-



กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุใช้เวลาเดินทางราว 1 ชั่วโมง ในทำนองเดียวกันกับระยะทาง จะเห็นได้จากกราฟท้ายตารางว่าช่วงอายุไม่ได้มีความสัมพันธ์กับระยะเวลาการเดินทางแต่อย่างใด ผู้สูงอายุใช้เวลาการเดินทางใกล้เคียงกันระหว่าง 40 – 60 นาที ในกรณีที่ผู้สูงอายุมีอายุมาก กล่าวคือ มากกว่า 96 ปีข้อมูลบ่งบอกว่าไม่มีการเดินทางจึงทำให้ระยะเวลาเป็นศูนย์

4.2.3.6 ความสะดวกของการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ

ความสะดวก (Convenience) ของการเดินทาง หมายถึง ความยากง่ายในการใช้บริการเดินทาง เช่น ในกรณีการเดินทางโดยรถส่วนบุคคลของคนในครอบครัว ย่อยเข้าถึงได้ง่ายใช้คล่อง จัดว่ามีความสะดวกมากที่สุด ในทางกลับกันการใช้บริการของรถโดยสารสาธารณะในการเดินทางมักจะมีความสะดวกน้อย เนื่องจากต้องเดินออกจากบ้านเป็นระยะทางไกลเพื่อไปที่ป้ายรถประจำทาง ต้องยืนหรือนั่งรอเวลาที่รถประจำทางจะมา บางครั้งรอนานมากเนื่องจากบริการมีความถี่ต่ำมาก

ความสะดวกของการเดินทางไม่มีมาตรวัดที่แน่นอน ไม่สามารถวัดได้โดยตรง ผู้วิจัยจึงใช้วิธีการสอบถามความสะดวกของการเดินทางจากกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุด้วยการให้คะแนนบนสเกล Likert 5 ระดับ โดยที่ ระดับ 1, 2, 3, 4, 5 หมายถึง สะดวกน้อยที่สุด สะดวกน้อย สะดวกปานกลาง สะดวกมาก และสะดวกมากที่สุด ตามลำดับ ผลการวิเคราะห์แสดงไว้ในตารางที่ 4.27

จากตารางที่ 4.27 กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุที่เดินทางได้ ร้อยละ 46 คิดว่าการเดินทางที่ใช้เป็นประจำสะดวกมากอยู่แล้ว ซึ่งผู้สูงอายุกลุ่มนี้มีอยู่หลายประเภท ทั้งประเภทที่สะดวกเนื่องจากมีรถลูก/หลานพาไป มีรถญาติพี่น้องไปส่งหรือนั่งรถแท็กซี่ไป ส่วนผู้สูงอายุที่ไม่สะดวกในการเดินทางก็มาจากหลายสาเหตุ คือ มีงบประมาณการเดินทางจำกัด ทำให้ที่ตั้งของบ้านยากแก่การคมนาคม เช่น ถนน

เข้าไม่ถึงต้องโดยสารเรือก่อนเพื่อออกมาขึ้นรถ รถรับส่งภายในซอยมีน้อยต้องรอนาน รถประจำทางกว่าจะไปถึงจุดหมายปลายทาง เช่น โรงพยาบาล ต้องเปลี่ยนรถหลายสาย ไม่สามารถไปเพียงทอดเดียวได้

ตารางที่ 4.27 ความสะดวกของการเดินทาง

ความสะดวก ในการเดินทาง	เพศชาย		เพศหญิง		รวม	
	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)
น้อยที่สุด	5	1.7	36	6.1	41	4.6
น้อย	26	8.9	69	11.6	95	10.7
ปานกลาง	64	21.8	138	23.3	202	22.8
มาก	159	54.3	251	42.3	410	46.3
มากที่สุด	39	13.3	99	16.7	138	15.6
รวม	293	100	593	100	886	100

4.2.3.7 ความสบายของการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ

ความสบาย (Comfort) ของการเดินทาง หมายถึง ความรู้สึกดีหรือไม่ดีเมื่อได้ใช้บริการการเดินทางนั้นๆ เช่น ในกรณีการเดินทางโดยรถส่วนบุคคลของคนในครอบครัว ย่อมมีความเป็นส่วนตัวสูงที่สุด ที่นั่งและสิ่งอำนวยความสะดวกพร้อมพรั่ง จัดว่ามีความสบายมากที่สุด (คะแนนเท่ากับ 5) ในทางกลับกันการใช้บริการของรถโดยสารสาธารณะต้องใช้ร่วมกับผู้โดยสารรายอื่นจำนวนมากแออัดคับคั่ง บางครั้งไม่มีที่นั่ง ต้องยืนเป็นระยะทางไกลเป็นเวลานานมาก การขับขีไม่ราบรื่น ในระหว่างเดินทางจึงไม่มีความสบาย (คะแนนเท่ากับ 1 หรือ 2 เท่านั้น)

ในทำนองเดียวกับความสะดวก ความสบายของการเดินทางไม่มีมาตรวัดที่แน่นอน ไม่สามารถวัดความสบายของการเดินทางได้โดยตรง ผู้วิจัยจึงใช้วิธีการสอบถามความสบายของการเดินทางจากกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุด้วยการให้คะแนนบนสเกล Likert 5 ระดับ โดยที่ ระดับ 1, 2, 3, 4, 5 หมายถึง สบายน้อยที่สุด สบายน้อย สบายปานกลาง สบายมาก และสบายมากที่สุด ตามลำดับ ผลการวิเคราะห์แสดงไว้ในตารางที่ 4.28

ตารางที่ 4.28 ความสบายของการเดินทาง

ความสบาย ในการเดินทาง	เพศชาย		เพศหญิง		รวม	
	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)	จำนวนตัวอย่าง (คน)	(%)
น้อยที่สุด	5	1.7	37	6.2	42	4.7
น้อย	29	9.9	80	13.5	109	12.3
ปานกลาง	68	23.2	145	24.5	213	24.0
มาก	158	53.9	241	40.6	399	45.0
มากที่สุด	33	11.3	90	15.2	123	13.9
รวม	293	100	593	100	886	100

จากตารางที่ 4.28 กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุที่เดินทางได้ร้อยละ 45 ระบุว่ามีความสบายมาก เพราะกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุส่วนใหญ่ เมื่อมีอายุมากขึ้นลูก/หลานจะไม่ให้เดินทางคนเดียว หากออกเดินทางก็จะคอยขับรถรับส่ง หรือถ้าทางบ้านไม่มีรถยนต์ก็จะไปเป็นเพื่อนทั้งขึ้นรถแท็กซี่ หรือรถประจำทางปรับอากาศ ส่วนผู้สูงอายุที่มีความสบายในการเดินทางน้อย เนื่องจากเป็นเพราะสภาพสิ่งแวดล้อมทั้งเรื่องสภาพอากาศที่ร้อน ทำให้ผู้สูงอายุเกิดอาการหน้ามืด คล้ายจะเป็นลมได้ และการข้ามถนนโดยใช้สะพานลอยก็เป็นปัญหาของผู้สูงอายุจำนวนมากที่ยากจะใช้บริการ

4.2.3.8 เพื่อนร่วมเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ

จากผลการวิเคราะห์ที่แสดงไว้ในตารางที่ 4.29 พบว่ากลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุร้อยละ 64 ระบุว่าเดินทางโดยลำพังไม่มีผู้คอยดูแล ซึ่งส่วนมากมีอายุในช่วง 60-70 ปี แต่เมื่อผู้สูงอายุมีอายุที่เพิ่มมากขึ้นมักจะต้องมีคนดูแลเมื่อออกเดินทางไปทำธุระ ซึ่งร้อยละ 23.6 ระบุว่าให้ลูก/หลานเป็นเพื่อนร่วมเดินทางไปด้วย รองลงมาคือ สามี/ภรรยา (ร้อยละ 7.1) พี่น้อง (ร้อยละ 2.0) และเพื่อน (ร้อยละ 2.0) ผู้ดูแลและอื่นๆ น้อยมาก จะเห็นได้ชัดชัดเจนว่าคนใกล้ชิดในครอบครัวมีความสำคัญสูงที่สุดต่อการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ ซึ่งอาจจะเป็นลักษณะเด่นของสังคมไทยในการดูแลซึ่งกันและกันเสมอ

ตารางที่ 4.29 เพื่อนร่วมทางของผู้สูงอายุ

เพื่อนร่วมทาง	เพศชาย		เพศหญิง		รวม	
	จำนวนตัวอย่าง (คน)	%	จำนวนตัวอย่าง (คน)	%	จำนวนตัวอย่าง (คน)	%
ไม่มี	189	64.5	378	63.7	567	64
พ่อ/แม่	1	0.3	4	0.7	5	0.6
พี่/น้อง	7	2.4	11	1.9	18	2.0
ลูก/หลาน	55	18.8	154	26	209	23.6
ผู้ดูแล	0	0.0	5	0.8	5	0.6
เพื่อน	2	0.7	16	2.7	18	2.0
สามี/ภรรยา	38	13.0	25	4.2	63	7.1
อื่นๆ	1	0.3	0	0.0	1	0.1
รวม	293	100	593	100	886	100

4.2.3.9 อุปสรรคการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ

การเดินทางย่อมมีอุปสรรคมาบ้างน้อยบ้างเป็นเรื่องปกติ สำหรับกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุที่สำรวจในงานวิจัยนี้ ร้อยละ 85.21 ระบุว่าไม่มีอุปสรรคในการเดินทาง ซึ่งอาจจะเป็นเพราะผู้สูงอายุในกลุ่มนี้เดินทางโดยรถยนต์ของลูกหลาน หรือเดินทางโดยแท็กซี่ ไม่รู้สึกรำคาญอุปสรรคการเดินทาง เมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุซึ่งต้องเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ ต้องสัมผัสกับสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะที่จัดให้โดยภาครัฐ รับรู้ถึงความไม่สะดวก ไม่สบายนานับการในการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านั้น เพื่อการเดินทางต่างๆในที่สาธารณะ

ผู้สูงอายุกลุ่มที่เดินทางโดยบริการสาธารณะ เช่น รถประจำทาง รถไฟฟ้า BTS รถตุ๊กตุ๊กรถชุมชน เป็นต้น เป็นผู้เข้าถึงการเดินทางแบบใช้บริการสาธารณะอย่างแท้จริง จึงรู้ปัญหาที่ประสบมาในแง่มุมต่างๆ ทั้งเรื่องอุปสรรคทางด้านสุขภาพด้านการจราจรฯลฯ รายละเอียดของอุปสรรคการเดินทางสรุปไว้ในตารางที่ 4.30

ตารางที่ 4.30 อุปสรรคการเดินทางที่กลุ่มผู้สูงอายุกล่าวถึง

อุปสรรค	เพศชาย		เพศหญิง		รวม	
	จำนวนตัวอย่าง (คน)	%	จำนวนตัวอย่าง (คน)	%	จำนวนตัวอย่าง (คน)	%
ด้านสุขภาพ (ปวดเมื่อย/การทรงตัว)	3	1.02	35	5.90	38	4.29
ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก (สะพานลอย, ที่จอดรถ, ทาง ม้าลาย)	2	0.68	25	4.22	27	3.05
ด้านการจราจร (การจราจรติดขัด/ไม่มีที่นั่ง/ คนเยอะ)	28	9.56	38	6.41	66	7.45
ไม่มีอุปสรรค	260	88.74	495	83.47	755	85.21
รวม	293	100	593	100	886	100

4.2.3.10 ความสะดวกของการเดินทางในสภาพปัจจุบัน

ตารางที่ 4.31 เป็นผลสรุปการสอบถามกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุว่าปัจจุบันนี้สามารถเดินทางไปไหนมาไหนได้โดยสะดวกหรือไม่ โดยจำแนกตามช่วงอายุ พบว่าผู้สูงอายุในช่วง 60 - 75 ปี ร้อยละ 70 - 80 สามารถเดินทางเพียงลำพังได้ เมื่อมีอายุตั้งแต่ 76 ปีขึ้นไปจำนวนผู้สูงอายุที่สามารถเดินทางได้เองจะลดลงเรื่อยๆ จนอายุ 96 ปีขึ้นไปจะไม่สามารถเดินทางเพียงลำพังได้เลย ซึ่งผู้สูงอายุในช่วงนี้ต้องได้รับการดูแลเป็นพิเศษ ทำให้มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูงขึ้น

ตารางที่ 4.31 ความสะดวกของการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ

ความสามารถเดินทาง		เพศชาย		เพศหญิง		รวม	
ช่วงอายุ (ปี)		จำนวน ตัวอย่าง (คน)	%	จำนวน ตัวอย่าง (คน)	%	จำนวน ตัวอย่าง (คน)	%
60-65	ไม่สามารถไปได้	3	2.7	37	17.0	40	12.1
	สามารถไปได้	109	97.3	181	83.0	290	87.9
	รวม	112	100	218	100	330	100
66-70	ไม่สามารถไปได้	12	20.0	26	20.8	38	20.5
	สามารถไปได้	48	80.0	99	79.2	147	79.5
	รวม	60	100	125	100	185	100
71-75	ไม่สามารถไปได้	7	12.3	41	36.0	48	28.1
	สามารถไปได้	50	87.7	73	64.0	123	71.9

	รวม	57	100	114	100	171	100
76-80	ไม่สามารถไปได้	13	34.2	39	45.3	52	41.9
	สามารถไปได้	25	65.8	47	54.7	72	58.1
	รวม	38	100	86	100	124	100
81-85	ไม่สามารถไปได้	7	38.9	24	68.6	31	58.5
	สามารถไปได้	11	61.1	11	31.4	22	41.5
	รวม	18	100	35	100	53	100
86-90	ไม่สามารถไปได้	3	60.0	11	73.3	14	70.0
	สามารถไปได้	2	40.0	4	26.7	6	30.0
	รวม	5	100	15	100	20	100
91-95	ไม่สามารถไปได้	2	100	2	100	4	100
	สามารถไปได้	0	0	0	0	0	0
	รวม	2	100	2	100	4	100
96-100	ไม่สามารถไปได้	1	100	1	100	2	100
	สามารถไปได้	0	0	0	0	0	0
	รวม	1	100	1	100	2	100
>=101	ไม่สามารถไปได้	0	0	1	100	1	100
	สามารถไปได้	0	0	0	0	0	0
	รวม	0	0	1	100	1	100
รวม	ไม่สามารถไปได้	48	16.4	182	30.5	230	25.8
	สามารถไปได้	245	83.6	415	69.5	660	74.2
	รวม	293	100	597	100	890	100

4.2.4 Gap Analysis

4.2.4.1 Gap Analysis ระหว่างระดับความสะดวกที่คาดหวังกับที่ได้รับจริง

ในแบบสอบถาม นอกจากผู้วิจัยจะถามถึงระดับความสะดวกของการเดินทางแล้ว ยังได้สอบถามความคาดหวังของระดับความสะดวกที่คาดหวังไว้ด้วย โดยใช้สเกล Likert 5 ระดับเช่นเดียวกัน ดังนั้นความแตกต่างระหว่างระดับความสะดวกที่กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุได้รับจริง (Perceived level of convenience) กับระดับความสะดวกที่คาดหวัง (Expected level of convenience) จึงเป็นเสมือนช่องว่าง (Gap) ของระดับความสะดวก หากค่านี้เป็นบวก ย่อมหมายถึงว่าบริการขนส่งที่ใช้อยู่ นั้นสามารถตอบสนองสร้างความพึงพอใจให้กับผู้สูงอายุได้เป็นอย่างดี เหนือความคาดหวัง ในทางกลับกัน หากว่าค่านี้เป็นลบ ย่อมหมายถึงว่าระดับการให้บริการยังไม่ดีพอที่จะทำให้ผู้สูงอายุพึงพอใจได้ ควรที่จะพยายามหาแนวทางในการพัฒนาระดับการให้บริการให้ดียิ่งขึ้นอีก

ดังนั้นช่องว่างจึงมีค่าได้ตั้งแต่ -4, -3, -2, -1, 0, 1, 2, 3, 4 เช่น ช่องว่างของความสะดวกเท่ากับ -4 เกิดขึ้นในกรณีที่ ระดับความสะดวกของการเดินทางที่ได้รับมีค่าต่ำมากเพียง 1 ในขณะที่

ผู้สูงอายุคาดหวังว่าจะได้รับความสะดวกสูงถึงระดับ 5 ผลต่างจึงมีค่าเท่ากับ $1-5 = -4$ นั่นเอง สำหรับช่องว่างค่าอื่นๆ คำนวณได้โดยใช้หลักการเดียวกัน

ผลลัพธ์การคำนวณที่แสดงไว้ในตารางที่ 4.32 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุส่วนมาก (มากกว่า 50% ไม่ว่าจะเพศชายหรือเพศหญิง) ได้รับความสะดวกในการเดินทางเท่าที่คาดหวังไว้ เมื่อพิจารณาค่าช่องว่างที่เป็นบวกทั้งหมด ทำให้สรุปได้ว่ากลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุส่วนมากที่เดินทางได้รับความสะดวกไม่น้อยไปกว่าที่คาดหวังเอาไว้ ในกรณีของกลุ่มตัวอย่างที่มีค่าช่องว่างติดลบมาก เช่น -4 หมายความว่าผู้สูงอายุท่านที่ให้ข้อมูลมีระดับการเดินทางที่ยากลำบากอยู่ในปัจจุบัน แต่คาดหวังไว้ว่าอยากเดินทางสะดวกมากที่สุด ช่องว่างของความสะดวกจึงต่างกันถึง -4 ระดับ เช่นในการเดินทางไปพบแพทย์ของผู้สูงอายุท่านหนึ่ง ต้องเดินทางถึง 8 ทอด/เที่ยว นั่นคือเดินเท้าออกมาหน้าปากซอย (1) รอรถโดยสารประจำทางสายที่ 1 (2) และเปลี่ยนรถโดยสารประจำทางสายที่ 2 (3) และเดินเท้าจนถึงโรงพยาบาล (4) ขากลับเดินทางโดยวิธีเดิม รวมทั้งสิ้น 8 ทอด ซึ่งผู้สูงอายุท่านนี้ได้แจ้งว่าอยากให้การเดินทางเพื่อไปพบแพทย์มีทางที่สะดวกขึ้นโดยที่ไม่มีค่าใช้จ่ายที่มากเกินไป เนื่องจากมีงบประมาณที่จำกัด

ตารางที่ 4.32 Gap Analysis ของความสะดวก

Gap ของระดับความสะดวก	เพศชาย		เพศหญิง		รวม	
	จำนวนตัวอย่าง (คน)	%	จำนวนตัวอย่าง (คน)	%	จำนวนตัวอย่าง (คน)	%
-4	0	0	8	1.36	8	0.90
-3	6	2.05	12	2.04	28	3.15
-2	11	3.75	22	3.75	33	3.71
-1	23	7.85	53	9.03	76	8.54
0	168	57.34	350	59.63	518	58.20
+1	59	20.14	79	13.46	138	15.51
+2	18	6.14	57	9.71	75	8.43
+3	5	1.71	3	0.51	8	0.90
+4	3	1.02	3	0.51	6	0.67
รวม	293	100	587	100	890	100

4.2.4.2 Gap Analysis ระหว่างระดับความสบายที่คาดหวังกับที่ได้รับจริง

การวิเคราะห์ Gap ทางด้านความสบายก็ทำนองเดียวกันกับความสะดวก ผลลัพธ์ในตารางที่ 4.33 ให้ความได้ในทำนองเดียวกันกับความสะดวก กล่าวคือ กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุรู้สึกว่าการเดินทางที่ได้รับจากการเดินทางในสภาพปัจจุบันไม่ด้อยไปกว่าสิ่งที่คาดหวังไว้ ไม่ว่าจะเป็นเพศชาย เพศหญิง หรือในภาพรวม อาจจะเป็นเพราะว่าผู้สูงอายุจำนวนมากเดินทางโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคลไม่ว่าจะเป็นของตนเอง ของญาติพี่น้อง หรือแม้แต่รถแท็กซี่ ซึ่งนับว่าเป็นวิธีการเดินทางที่สบายที่สุดอยู่แล้วเมื่อได้ใช้บริการ ซึ่งสะท้อนออกมาเป็นผลตามที่แสดงไว้ในตารางที่ 4.33

ตารางที่ 4.33 Gap Analysis ของความสบาย

Gap ของระดับ ความสบาย	เพศชาย		เพศหญิง		รวม	
	จำนวนตัวอย่าง (คน)	%	จำนวนตัวอย่าง (คน)	%	จำนวนตัวอย่าง (คน)	%
-4	0	0	8	1.36	8	0.90
-3	6	2.05	21	3.58	27	3.03
-2	15	5.12	24	4.09	39	4.38
-1	23	7.85	66	11.24	89	10.00
0	170	58.02	360	61.33	530	59.55
+1	59	20.14	65	11.07	124	13.93
+2	12	4.10	48	8.18	60	6.74
+3	8	2.73	4	0.68	12	1.35
+4	0	0	1	0.17	1	0.11
รวม	293	100	587	100	890	100

4.2.5 ต้นทุนการเดินทางของผู้สูงอายุ

จากพฤติกรรมการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุที่สำรวจได้ สามารถนำมาประเมินต้นทุนการเดินทางของผู้สูงอายุได้ โดยที่ต้นทุนการเดินทางรวม จำแนกออกเป็น 2 องค์ประกอบ ได้แก่ 1) ต้นทุนคงที่ ซึ่งถึงแม้ว่าจะไม่มีการเดินทางผู้สูงอายุก็ต้องจ่ายค่าใช้จ่ายส่วนนี้ และ 2) ต้นทุนแปรผัน ซึ่งจะมีค่ามากหรือน้อยขึ้นอยู่กับปริมาณการเดินทางไกลมากน้อยเพียงใด

4.2.5.1 ต้นทุนคงที่ของการเดินทางของผู้สูงอายุ

ต้นทุนคงที่ เป็นต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงตามปริมาณการเดินทาง เช่น ค่าเช่า ประกันภัยรถ ภาษี เงินเดือน เป็นต้น โดยทรัพยากรที่ก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายในการเดินทางทางตรงนั้นก็คือ ยานพาหนะ กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุใช้เดินทางโดยยานพาหนะค่อนข้างหลากหลาย เพื่อให้ไปยังปลายทาง ดังนั้นจึงต้องกำหนดสมมติฐานเพื่อประเมินค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเมื่อใช้ยานพาหนะแต่ละชนิดในที่นี่กำหนดให้ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้มีอายุการใช้งาน 5 ปี สมมติฐานอื่นๆ เป็นดังนี้

- รถยนต์ TOYOTA Altis ราคา 859,000 บาท (Toyota, 2556) มูลค่าซาก 359,000 บาท (one2car, 2556)
- รถจักรยานยนต์ HONDA Wave 110i ราคา 42,500 บาท (หจก.เจริญมอเตอร์, 2556) มูลค่าซาก 22,800 บาท (MocycDD, 2556)
- รถจักรยาน LA 24 นิ้ว City ride scott ราคา 2,900 บาท (กม.8จักรยาน, 2556) มูลค่าซาก 1,200 บาท
- รถเข็นผู้ป่วย 3,500 บาท (winnermed, 2556) มูลค่าซาก 1,500 บาท

ดังนั้น ต้นทุนคงที่ที่สามารถคำนวณจาก

$$\text{ค่าใช้จ่ายยานพาหนะ} = (\text{ค่าประกันภัย} + \text{ค่าตรวจสภาพรถ} + \text{พรบ.} + \text{ภาษี} + \text{ค่าซ่อมบำรุง} + \text{ค่าเสื่อมราคา}) \times \text{ระยะเวลาเดินทาง} \\ (\text{บาท/นาทีก}) \times (\text{นาทีก/วัน})$$

เมื่อใช้ตัวเลขดังกล่าวข้างต้น คำนวณได้ว่าค่าใช้จ่ายการเดินทางแต่ละรายการย่อยในส่วนของการใช้ยานพาหนะประเภทรถยนต์และรถจักรยานยนต์มีค่าดังที่แสดงในตารางที่ 4.34

ตารางที่ 4.34 ค่าใช้จ่ายคงที่ส่วนของการใช้ยานพาหนะสำหรับการเดินทาง

ค่าใช้จ่าย	รถยนต์		จักรยานยนต์	
	บาท/ปี	บาท/ชั่วโมง	บาท/ปี	บาท/ชั่วโมง
ประกันภัยรถ	18,100	6.20	1,699	0.58
ค่าตรวจสภาพรถ	150	0.05	60	0.02
พรบ.	645	0.22	425	0.15
ภาษี	1,600	0.55	625	0.21
ซ่อมบำรุง	3,000	1.03	1000	0.34
ค่าเสื่อมราคา	100,000	34.25	3,940	1.35
รวม	123,496	42.29	7,749	2.65

4.2.5.2 ต้นทุนผันแปรของการเดินทางของผู้สูงอายุ

ต้นทุนผันแปรเป็นค่าใช้จ่ายที่ขึ้นกับปริมาณการเดินทาง ยิ่งเดินทางมากยิ่งจะเสียค่าใช้จ่ายส่วนนี้มากขึ้น ตัวอย่างของต้นทุนผันแปรของการเดินทาง ได้แก่ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าซ่อมแซม ค่าน้ำมันเครื่อง ค่ายาง ค่าแบตเตอรี่ เป็นต้น องค์ประกอบย่อยๆ ของค่าใช้จ่ายผันแปรที่ใช้ในการประเมินมีค่าดังที่แสดงไว้ในตารางที่ 4.35 สำหรับรถยนต์ และรถจักรยานยนต์

ตารางที่ 4.35 ค่าใช้จ่ายผันแปรในการเดินทาง

ค่าใช้จ่าย	รถยนต์	รถจักรยานยนต์	หน่วย
ค่าน้ำมัน (ปตท, 2556)	39.93	47.45	บาท/ลิตร
ค่ายาง (บริษัท สหเอกคอร์ปอเรชั่น จำกัด, 2556)	0.20	0.05	บาท/กม.
ค่าเบรค (Ebitethaikit, 2556)	0.02	0.00	บาท/กม.
ค่าแบตเตอรี่ (Ebitethaikit, 2556)	0.21	0.13	บาท/กม.
ค่าน้ำมันเครื่อง (Oilsquare, 2556)	0.24	0.18	บาท/กม.
อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมัน (Ebitethaikit, 2556)	2.50	1.58	บาท/กม.

อย่างไรก็ตาม ผู้สูงอายุจำนวนหนึ่งอาจมีเหตุให้เดินทางตามลำพังไม่ได้ จำเป็นต้องมีผู้ติดตามไปด้วย จึงก่อให้เกิดต้นทุนมากกว่าเดิม ไม่ว่าผู้ติดตามจะเป็นสามี/ภรรยา ลูก หลาน เพื่อน หรือผู้ดูแลก็ตาม หากบุคคลเหล่านี้กำลังทำงาน จะทำให้เสียเวลาไปทั้งวัน ย่อมเกิดค่าเสียโอกาสไปด้วยในการประเมินต้นทุนนี้ จึงกำหนดให้ผู้ติดตามมีรายได้ประมาณ 15,000 บาท/เดือนหรือ 500 บาท/วัน โดยต้นทุนผันแปรสามารถคำนวณได้ดังนี้

$$\text{ต้นทุนผันแปร} = ((\text{ค่าน้ำมัน} + \text{ค่ายาง} + \text{ค่าเบรค} + \text{ค่าแบตเตอรี่} + \text{ค่าน้ำมันเครื่อง} + (\text{อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมัน} \times \text{ราคาน้ำมัน})) \times \text{ระยะทาง})$$

ผู้วิจัยคำนวณต้นทุนรวมของการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุตามลักษณะและพฤติกรรมการเดินทางของแต่ละรายบุคคล สรุปเป็นต้นทุนการเดินทางรวม ตารางที่ 4.36 แสดงต้นทุนการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามองค์ประกอบย่อยของประเภทต้นทุน

ตารางที่ 4.36 ต้นทุนรวมการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุจำนวน 890 คน

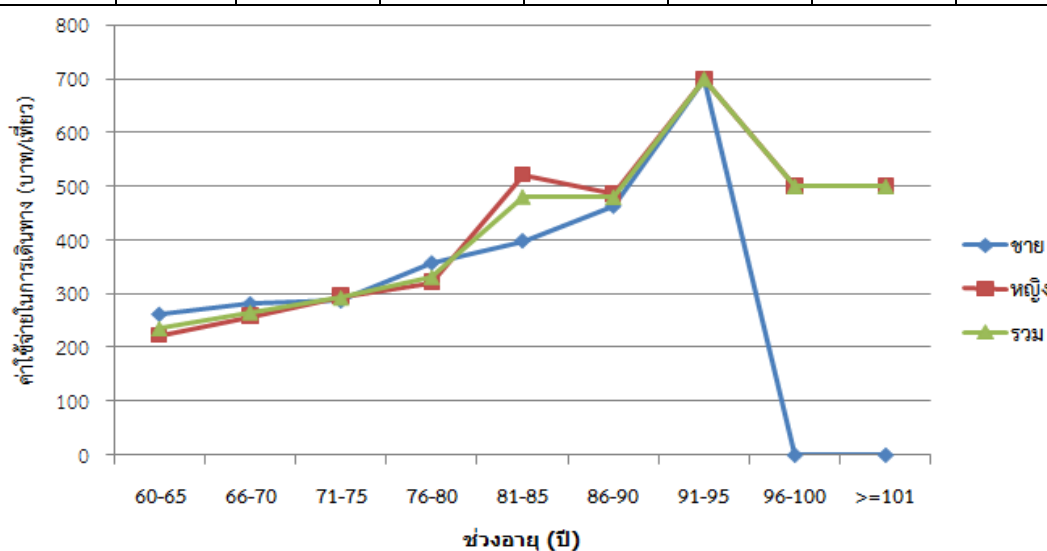
ค่าใช้จ่าย	บาท/วัน	บาท/เที่ยว	บาท/กม.
ต้นทุนคงที่รวม	54,917	61.70	3.63
1) ยานพาหนะ	54,917	61.70	3.63
ต้นทุนผันแปร	177,488	199.42	11.72
1) ยานพาหนะ	161,500	181.46	10.66
2) ผู้ติดตาม	15,988	17.96	1.06
รวม	232,405	261.13	15.35

ตารางที่ 4.37 แสดงค่าต้นทุนการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุเมื่อจำแนกตามช่วงอายุและเพศ โดยที่ท้ายตารางมีกราฟแสดงความสัมพันธ์ระหว่างช่วงอายุกับต้นทุนการเดินทางรวมซึ่งจะเห็นได้ว่าต้นทุนการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นตามอายุที่เพิ่มมากขึ้น

ตารางที่ 4.37 ต้นทุนของการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุจำแนกตามช่วงอายุและเพศ

ช่วงอายุ (ปี)	เพศ	จำนวน ตัวอย่าง	ช่วง (Range)	น้อยที่สุด (Min)	มากที่สุด (Max)	เฉลี่ย (Mean)	ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน (S.D.)
60-65	ชาย	112	943.88	0	943.88	229.60	229.60
	หญิง	218	1,420	0	1,420	196.19	196.19
	รวม	330	1,420	0	1,420	207.53	207.53
66-70	ชาย	60	877.47	0	877.47	238.24	238.24
	หญิง	125	1,275	0	1,275	247.95	247.95
	รวม	185	1,275	0	1,275	244.80	244.80
71-75	ชาย	57	900	0	900	253.17	253.17
	หญิง	114	1,249.17	0	1,249.17	272.65	272.65
	รวม	171	1,249.17	0	1,249.17	266.16	266.16
76-80	ชาย	38	940	0	940	317.28	317.28
	หญิง	86	820	0	820	295.99	295.99
	รวม	124	940	0	940	302.52	302.52
81-85	ชาย	18	711.4	0	711.4	342.57	342.57

	หญิง	35	1,140	0	1,140	490.17	490.17
	รวม	53	1,140	0	1,140	440.04	440.04
86-90	ชาย	5	791.58	0.01	791.59	441.23	441.23
	หญิง	15	730.42	0	730.42	437.08	437.08
	รวม	20	791.59	0	791.59	438.12	438.12
91-95	ชาย	2	700	0	700	350.00	350
	หญิง	2	670.84	0	670.84	335.42	335.42
	รวม	4	700	0	700	342.71	342.71
96-100	ชาย	1	0	1,153.12	1,153.12	1,153.12	1,153.12
	หญิง	1	0	500	500	500.00	500
	รวม	2	653.12	500	1,153.12	826.56	826.56
>=101	ชาย	0	0	0	0	0.00	0
	หญิง	1	0	500	500	500.00	500
	รวม	1	0	500	500	500.00	500



ผู้กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุที่มีอายุระหว่าง 60 - 80 ปี จะมีต้นทุนการเดินทางรวมอยู่ในช่วง 200-300 บาท/เที่ยว และค่าใช้จ่ายจะเพิ่มเรื่อยๆ ตามอายุที่มากขึ้น ซึ่งผู้สูงอายุชายตั้งแต่อายุ 96 ปีขึ้นไปจะไม่มีค่าใช้จ่ายเลย เนื่องจากไม่ได้เดินทางนั่นเอง ค่าใช้จ่ายในการเดินทางของผู้สูงอายุส่วนมากจะมีค่าที่มีมากกว่าคนปกติในระยะทางที่เท่าๆ กัน เพราะใช้บริการแท็กซี่เพื่อความสะดวกรวดเร็ว ไม่ให้ผู้สูงอายุเกิดความเหนื่อย

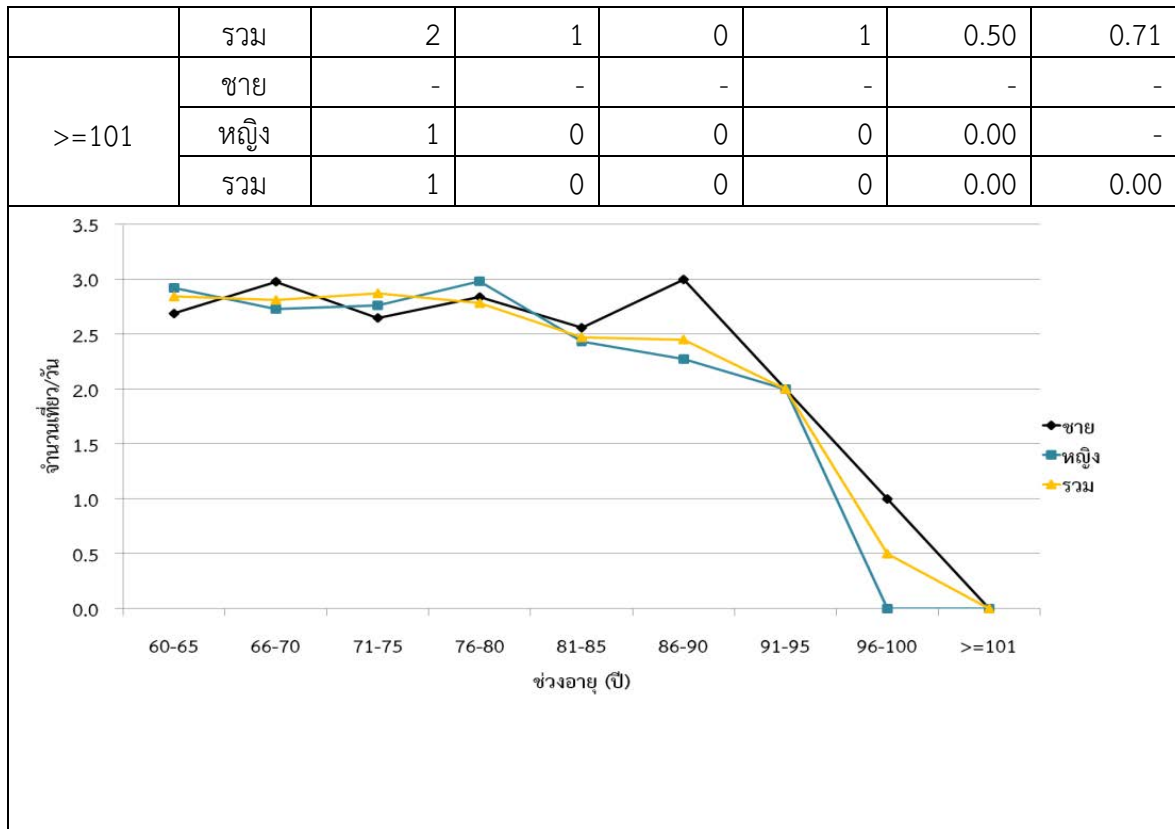
4.2.6 เปรียบเทียบพฤติกรรมการเดินทางระหว่างกลุ่ม

4.2.6.1 จำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุแต่ละช่วงอายุจำแนกตามเพศ

เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุออกเป็นกลุ่มๆ ตามช่วงอายุและเพศ จะเห็นพฤติกรรมการเดินทางที่ละเอียดของแต่ละกลุ่ม ผลการวิเคราะห์ในตารางที่ 4.38 พบว่าผู้สูงอายุเดินทางประมาณ 2-3 เที่ยว/วัน และจะลดลงอย่างรวดเร็วเมื่ออายุ 96 ปีขึ้นไป โดยผู้สูงอายุเพศชายจะหยุดการเดินทางช้ากว่าเพศหญิง และจะหยุดการเดินทางอย่างถาวรเมื่อมีอายุมากกว่า 101 ปีขึ้นไป

ตารางที่ 4.38 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุแต่ละช่วงเวลาจำแนกตามเพศ (เที่ยว/วัน)

ช่วงอายุ (ปี)	เพศ	จำนวน ตัวอย่าง	ช่วง (Range)	น้อยที่สุด (Min)	มากที่สุด (Max)	เฉลี่ย (Mean)	ส่วน เบี่ยงเบน มาตรฐาน (S.D.)
60-65	ชาย	112	7	2	9	2.69	1.315
	หญิง	218	8	2	10	2.92	1.331
	รวม	330	8	2	10	2.84	1.328
66-70	ชาย	60	6	2	8	2.98	1.568
	หญิง	125	8	0	8	2.73	1.21
	รวม	185	8	0	8	2.81	1.34
71-75	ชาย	57	4	2	6	2.65	1.13
	หญิง	114	8	2	10	2.98	1.51
	รวม	171	8	2	10	2.87	1.40
76-80	ชาย	38	4	2	6	2.84	1.26
	หญิง	86	8	2	10	2.76	1.44
	รวม	124	8	2	10	2.78	1.38
81-85	ชาย	18	4	2	6	2.56	1.10
	หญิง	35	6	0	6	2.43	1.07
	รวม	53	6	0	6	2.47	1.07
86-90	ชาย	5	2	2	4	3.00	1.00
	หญิง	15	2	2	4	2.27	0.70
	รวม	20	2	2	4	2.45	0.83
91-95	ชาย	2	0	2	2	2.00	0.00
	หญิง	2	0	2	2	2.00	0.00
	รวม	4	0	2	2	2.00	0.00
96-100	ชาย	1	0	1	1	1.00	0.00
	หญิง	1	0	0	0	0.00	-



4.2.6.2 จำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุแต่ละช่วงรายได้ตนเองจำแนกตามเพศ

เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุออกเป็นกลุ่มๆ ตามช่วงรายได้ของตนเองและเพศ จะเห็นพฤติกรรมการเดินทางที่ละเอียดของแต่ละกลุ่ม ผลการวิเคราะห์ในตารางที่ 4.39 พบว่า ผู้สูงอายุจำนวนมากถึงร้อยละ 44 มีรายได้ไม่น้อยกว่า 5,000 บาท/เดือน ทั้งนี้เนื่องจากรายได้ของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุส่วนมากเป็นเงินที่ได้มาจากเบี้ยยังชีพผู้สูงอายุตามนโยบายของรัฐบาล ผู้สูงอายุกลุ่มนี้มีเที่ยวการเดินทางมากที่สุดถึง 10 เที่ยว/วัน เนื่องจากต้องใช้บริการรถสาธารณะ เพื่อความประหยัด จึงต้องเดินทางหลายต่อ

4.2.6.3 จำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุแต่ละช่วงรายได้ครัวเรือนจำแนกตามเพศ

เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุออกเป็นกลุ่มๆ ตามช่วงรายได้ของครัวเรือนและเพศ จากตารางที่ 4.40 พบว่ากลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุร้อยละ 17.8 มีรายได้ครัวเรือนมากกว่า 50,000 บาท/เดือน รองลงมาคือ รายได้ 5,001-10,000 บาท/เดือน (15.1%) รายได้ครัวเรือนดูเหมือนว่าจะมีผลต่อจำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุค่อนข้างน้อย สังเกตได้ว่าไม่ว่าจะรายได้เท่าไรกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุก็เดินทาง 2 เที่ยว/วัน เป็นจำนวนมากที่สุด

ตารางที่ 4.39 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุแต่ละช่วงรายได้ตนเองจำแนกตามเพศ (เที่ยว/วัน)

เพศ	รายได้ประจำของตัวเอง (บาท)		จำนวนเที่ยว/วัน											รวม
			0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
ชาย	ไม่มีรายได้	จำนวน	0	0	24	0	7	0	3	0	0	0	0	34
		%	0	0	11.9	0	11.7	0	18.8	0	0	0	0	11.6
	<5,000	จำนวน	0	1	68	8	25	0	6	0	3	1	0	112
		%	0	100	33.8	72.7	41.7	0	37.5	0	100	100	0	38.2
	5,001-10,000	จำนวน	0	0	44	0	10	0	1	0	0	0	0	55
		%	0	0	21.9	0	16.7	0	6.3	0	0	0	0	18.8
	10,001-15,000	จำนวน	0	0	16	0	8	0	1	0	0	0	0	25
		%	0	0	8.0	0	13.3	0	6.3	0	0	0	0	8.5
	15,000-20,000	จำนวน	0	0	15	0	4	0	2	0	0	0	0	21
		%	0	0	7.5	0	6.7	0	12.5	0	0	0	0	7.2
	20,001-25,000	จำนวน	0	0	5	1	3	0	1	0	0	0	0	10
		%	0	0	2.5	9.1	5	0	6.3	0	0	0	0	3.4
	25,001-30,000	จำนวน	0	0	10	1	0	0	0	0	0	0	0	11
		%	0	0	5.0	9.1	0	0	0	0	0	0	0	3.8
	30,001-35,000	จำนวน	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	6
		%	0	0	3.0	0	0	0	0	0	0	0	0	2

ตารางที่ 4.39 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุแต่ละช่วงรายได้ตนเองจำแนกตามเพศ (เที่ยว/วัน) (ต่อ)

เพศ	รายได้ประจำของตัวเอง (บาท)		จำนวนเที่ยว/วัน											รวม
			0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
ชาย	35,001-40,000	จำนวน	0	0	5	0	1	0	1	0	0	0	0	7
		%	0	0	2.5	0	1.7	0	6.3	0	0	0	0	2.4
	40,001-45,000	จำนวน	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		%	0	0	0.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0.3
	45,001-50,000	จำนวน	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4
		%	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1.4
	>50,001	จำนวน	0	0	3	1	2	0	1	0	0	0	0	7
		%	0	0	1.5	9.1	3.3	0	6.3	0	0	0	0	2.4
	รวม	จำนวน	0	1	201	11	60	0	16	0	3	1	0	293
		%	0	100	100	100	100	0	100	0	100	100	0	100
หญิง	ไม่มีรายได้	จำนวน	1	0	69	0	20	0	2	0	1	0	0	93
		%	25	0	18	0	13.9	0.0	8.3	0	20	0	0	15.6
	<5,000	จำนวน	2	0	177	14	71	3	10	0	2	0	3	282
		%	50	0	46.1	58.3	49.3	37.5	41.7	0	40	0	100	47.2
	5,001-10,000	จำนวน	1	0	81	7	29	3	6	0	1	0	0	128
		%	25	0	21.1	29.2	20.1	37.5	25	0	20	0	0	21.4

ตารางที่ 4.39 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุแต่ละช่วงรายได้ตนเองจำแนกตามเพศ (เที่ยว/วัน) (ต่อ)

เพศ	รายได้ประจำของตัวเอง (บาท)		จำนวนเที่ยว/วัน											รวม
			0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
หญิง	10,001-15,000	จำนวน	0	0	23	3	8	0	3	0	1	0	0	38
		%	0	0	6	12.5	5.6	0	12.5	0	20	0	0	6.4
	15,000-20,000	จำนวน	0	0	11	0	6	0	0	1	0	0	0	18
		%	0	0	2.9	0	4.2	0	0	100	0	0	0	3
	20,001-25,000	จำนวน	0	0	5	0	4	1	1	0	0	0	0	11
		%	0	0	1.3	0	2.8	12.5	4.2	0	0	0	0	1.8
	25,001-30,000	จำนวน	0	0	9	0	4	1	1	0	0	0	0	15
		%	0	0	2.3	0	2.8	12.5	4.2	0	0	0	0	2.5
	30,001-35,000	จำนวน	0	0	5	0	1	0	1	0	0	0	0	7
		%	0	0	1.3	0	0.7	0	4.2	0	0	0	0	1.2
	35,001-40,000	จำนวน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	40,001-45,000	จำนวน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	45,001-50,000	จำนวน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

ตารางที่ 4.39 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุแต่ละช่วงรายได้ตนเองจำแนกตามเพศ (เที่ยว/วัน) (ต่อ)

เพศ	รายได้ประจำของตัวเอง (บาท)		จำนวนเที่ยว/วัน											รวม
			0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
หญิง	>50,001	จำนวน	0	0	4	0	1	0	0	0	0	0	0	5
		%	0	0	1	0	0.7	0	0	0	0	0	0	0.8
	รวม	จำนวน	4	0	384	24	144	8	24	1	5	0	3	597
		%	100.0	0	100	100	100	100	100	100	100	0	100	100
รวม	ไม่มีรายได้	จำนวน	1	0	93	0	27	0	5	0	1	0	0	127
		%	25	0	15.9	0	13.2	0	12.5	0	12.5	0	0	14.3
	<5,000	จำนวน	2	1	245	22	96	3	16	0	5	1	3	394
		%	50	100	41.9	62.9	47.1	37.5	40	0	62.5	100	100	44.3
	5,001-10,000	จำนวน	1	0	125	7	39	3	7	0	1	0	0	183
		%	25	0	21.4	20	19.1	37.5	17.5	0	12.5	0	0	20.6
	10,001-15,000	จำนวน	0	0	39	3	16	0	4	0	1	0	0	63
		%	0	0	6.7	8.6	7.8	0	10	0	12.5	0	0	7.1
	15,000-20,000	จำนวน	0	0	26	0	10	0	2	1	0	0	0	39
		%	0	0	4.4	0	4.9	0	5	100	0	0	0	4.4
	20,001-25,000	จำนวน	0	0	10	1	7	1	2	0	0	0	0	21
		%	0	0	1.7	2.9	3.4	12.5	5	0	0	0	0	2.4

ตารางที่ 4.39 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุแต่ละช่วงรายได้ตนเองจำแนกตามเพศ (เที่ยว/วัน) (ต่อ)

เพศ	รายได้ประจำของตัวเอง (บาท)		จำนวนเที่ยว/วัน											รวม
			0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
	25,001-30,000	จำนวน	0	0	19	1	4	1	1	0	0	0	0	26
		%	0	0	3.2	2.9	2	12.5	2.5	0	0	0	0	2.9
	30,001-35,000	จำนวน	0	0	11	0	1	0	1	0	0	0	0	13
		%	0	0	1.9	0	0.5	0	2.5	0	0	0	0	1.5
	35,001-40,000	จำนวน	0	0	5	0	1	0	1	0	0	0	0	7
		%	0	0	0.9	0	0.5	0	2.5	0	0	0	0	0.8
	40,001-45,000	จำนวน	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		%	0	0	0.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0.1
	45,001-50,000	จำนวน	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4
		%	0	0	0.7	0	0	0	0	0	0	0	0	0.4
	>50,001	จำนวน	0	0	7	1	3	0	1	0	0	0	0	12
		%	0	0	1.2	2.9	1.5	0	2.5	0	0	0	0	1.3
	รวม	จำนวน	4	1	585	35	204	8	40	1	8	1	3	890
		%	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

ตารางที่ 4.40 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุแต่ละช่วงรายได้ครัวเรือนจำแนกตามเพศ (เที่ยว/วัน)

เพศ	รายได้ครัวเรือน (บาท)		จำนวนเที่ยว/วัน											รวม
			0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
ชาย	ไม่มีรายได้	จำนวน	0	0	7	0	1	0	0	0	0	0	0	8
		%	0	0	3.8	0	1.8	0	0	0	0	0	0	3
	<5,000	จำนวน	0	1	15	0	5	0	0	0	2	0	0	23
		%	0	100	8.2	0	9.1	0	0	0	66.7	0	0	8.6
	5,001-10,000	จำนวน	0	0	24	0	10	0	2	0	0	0	0	36
		%	0	0	13.1	0	18.2	0	13.3	0	0	0	0	13.5
	10,001-15,000	จำนวน	0	0	19	0	8	0	1	0	1	0	0	29
		%	0	0	10.4	0	14.5	0	6.7	0	33.3	0	0	10.9
	15,000-20,000	จำนวน	0	0	11	0	4	0	1	0	0	0	0	16
		%	0	0	6	0	7.3	0	6.7	0	0	0	0	6
	20,001-25,000	จำนวน	0	0	16	2	1	0	1	0	0	1	0	21
		%	0	0	8.7	25	1.8	0	6.7	0	0	100	0	7.9
	25,001-30,000	จำนวน	0	0	16	1	14	0	0	0	0	0	0	31
		%	0	0	8.7	12.5	25.5	0	0	0	0	0	0	11.7
	30,001-35,000	จำนวน	0	0	10	2	2	0	1	0	0	0	0	15
		%	0	0	5.5	25	3.6	0	6.7	0	0	0	0	5.6

ตารางที่ 4.40 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุแต่ละช่วงรายได้ครัวเรือนจำแนกตามเพศ (เที่ยว/วัน) (ต่อ)

เพศ	รายได้ครัวเรือน (บาท)		จำนวนเที่ยว/วัน											รวม
			0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
ชาย	35,001-40,000	จำนวน	0	0	8	0	1	0	0	0	0	0	0	9
		%	0	0	4.4	0	1.8	0	0	0	0	0	0	3.4
	40,001-45,000	จำนวน	0	0	11	1	2	0	1	0	0	0	0	15
		%	0	0	6	12.5	3.6	0	6.7	0	0	0	0	5.6
	45,001-50,000	จำนวน	0	0	9	0	1	0	2	0	0	0	0	12
		%	0	0	4.9	0	1.8	0	13.3	0	0	0	0	4.5
	>50,001	จำนวน	0	0	37	2	6	0	6	0	0	0	0	51
		%	0	0	20.2	25	10.9	0	40	0	0	0	0	19.2
	รวม	จำนวน	0	1	183	8	55	0	15	0	3	1	0	266
		%	0	100	100	100	100	0	100	0	100	100	0	100
หญิง	ไม่มีรายได้	จำนวน	1	0	8	0	2	0	0	0	0	0	0	11
		%	25	0	2.4	0	1.6	0	0	0	0	0	0	2.1
	<5,000	จำนวน	1	0	29	3	15	1	3	0	0	0	1	53
		%	25	0	8.6	12.5	11.7	14.3	13	0	0	0	33.3	9.9
	5,001-10,000	จำนวน	1	0	61	4	14	1	3	0	1	0	0	85
		%	25	0	18	16.7	10.9	14.3	13	0	20	0	0	15.9

ตารางที่ 4.40 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุแต่ละช่วงรายได้ครัวเรือนจำแนกตามเพศ (เที่ยว/วัน) (ต่อ)

เพศ	รายได้ครัวเรือน (บาท)		จำนวนเที่ยว/วัน											รวม
			0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
หญิง	10,001-15,000	จำนวน	1	0	32	4	16	1	2	0	2	0	0	58
		%	25	0	9.4	16.7	12.5	14.3	8.7	0	40	0	000	10.9
	15,000-20,000	จำนวน	0	0	24	1	13	1	2	1	0	0	0	42
		%	0	0	7.1	4.2	10.2	14.3	8.7	100	0	0	0	7.9
	20,001-25,000	จำนวน	0	0	34	4	13	0	2	0	0	0	1	54
		%	0	0	10	16.7	10.2	0	8.7	0	0	0	33.3	10.1
	25,001-30,000	จำนวน	0	0	37	4	15	1	1	0	0	0	0	58
		%	0	0	10.9	16.7	11.7	14.3	4.3	0	0	0	0.0	10.9
	30,001-35,000	จำนวน	0	0	22	0	11	0	1	0	0	0	0	34
		%	0	0	6.5	0	8.6	0	4.3	0	0	0	0	6.4
	35,001-40,000	จำนวน	0	0	5	1	2	0	0	0	1	0	1	10
		%	0	0	1.5	4.2	1.6	0	0	0	20	0	33.3	1.9
	40,001-45,000	จำนวน	0	0	8	0	2	0	1	0	0	0	0	11
		%	0	0	2.4	0	1.6	0	4.3	0	0	0	0	2.1
	45,001-50,000	จำนวน	0	0	13	0	9	1	3	0	1	0	0	27
		%	0	0	3.8	0	7	14.3	13	0	20	0	0	5.1

ตารางที่ 4.40 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุแต่ละช่วงรายได้ครัวเรือนจำแนกตามเพศ (เที่ยว/วัน) (ต่อ)

เพศ	รายได้ครัวเรือน (บาท)		จำนวนเที่ยว/วัน											รวม
			0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
หญิง	>50,001	จำนวน	0	0	66	3	16	1	5	0	0	0	0	91
		%	0	0	19.5	12.5	12.5	14.3	21.7	0	0	0	0	17
	รวม	จำนวน	4	0	339	24	128	7	23	1	5	0	3	534
		%	100	0	100	100	100	100	100	100	100	0	100	100
รวม	ไม่มีรายได้	จำนวน	1	0	15	0	3	0	0	0	0	0	0	19
		%	25	0	2.9	0	1.6	0	0	0	0	0	0	2.4
	<5,000	จำนวน	1	1	44	3	20	1	3	0	2	0	1	76
		%	25	100	8.4	9.4	10.9	14.3	7.9	0	25	0	33.3	9.5
	5,001-10,000	จำนวน	1	0	85	4	24	1	5	0	1	0	0	121
		%	25	0	16.3	12.5	13.1	14.3	13.2	0	12.5	0	0	15.1
	10,001-15,000	จำนวน	1	0	51	4	24	1	3	0	3	0	0	87
		%	25	0	9.8	12.5	13.1	14.3	7.9	0	37.5	0	0	10.9
	15,000-20,000	จำนวน	0	0	35	1	17	1	3	1	0	0	0	58
		%	0	0	6.7	3.1	9.3	14.3	7.9	100	0	0	0	7.3
	20,001-25,000	จำนวน	0	0	50	6	14	0	3	0	0	1	1	75
		%	0	0	9.6	18.8	7.7	0	7.9	0	0	10	33.3	9.4

ตารางที่ 4.40 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุแต่ละช่วงรายได้ครัวเรือนจำแนกตามเพศ (เที่ยว/วัน) (ต่อ)

เพศ	รายได้ครัวเรือน (บาท)		จำนวนเที่ยว/วัน											รวม
			0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
รวม	25,001-30,000	จำนวน	0	0	53	5	29	1	1	0	0	0	0	89
		%	0	0	10.2	15.6	15.8	14.3	2.6	0	0	0	0	11.1
	30,001-35,000	จำนวน	0	0	32	2	13	0	2	0	0	0	0	49
		%	0	0	6.1	6.3	7.1	0	5.3	0	0	0	0	6.1
	35,001-40,000	จำนวน	0	0	13	1	3	0	0	0	1	0	1	19
		%	0	0	2.5	3.1	1.6	0	0	0	12.5	0	33.3	2.4
	40,001-45,000	จำนวน	0	0	19	1	4	0	2	0	0	0	0	26
		%	0	0	3.6	3.1	2.2	0	5.3	0	0	0	0	3.3
	45,001-50,000	จำนวน	0	0	22	0	10	1	5	0	1	0	0	39
		%	0	0	4.2	0	5.5	14.3	13.2	0	12.5	0	0	4.9
	>50,001	จำนวน	0	0	103	5	22	1	11	0	0	0	0	142
		%	0	0	19.7	15.6	12	14.3	28.9	0	0	0	0	17.8
	รวม	จำนวน	4	1	522	32	183	7	38	1	8	1	3	800
		%	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

4.2.6.4 จำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุตามจำนวนรถยนต์ในครอบครองจำแนกตามเพศ

เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุออกเป็นกลุ่มๆ ตามจำนวนรถยนต์ที่อยู่ในครอบครองของครัวเรือนและจำแนกตามเพศ จากตารางที่ 4.41 พบว่ากลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุร้อยละ 57 มีรถยนต์ในครอบครอง 1 คัน และส่วนมากเดินทางประมาณ 4 เที่ยว/วัน โดยที่กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุเพศหญิงที่ไม่มีรถยนต์ในครอบครองมีมากกว่ากลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุเพศชายถึงร้อยละ 25 แต่จำนวนเที่ยวการเดินทางยังมีปริมาณที่ใกล้เคียงกัน ปริมาณรถยนต์ในครอบครองของครัวเรือนอาจจะไม่มีความสัมพันธ์ต่อจำนวนเที่ยวการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ

ตารางที่ 4.41 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุกับจำนวนรถยนต์ในครอบครองจำแนกตามเพศ (เที่ยว/วัน)

เพศ	รถยนต์ในครอบครอง (คัน)		จำนวนเที่ยว										รวม	
			0	1	2	3	4	5	6	7	8	9		10
ชาย	0	จำนวน	0	1	93	4	38	0	10	0	1	1	0	148
		%	0	100	46.3	36.4	63.3	0	62.5	0	33.3	100	0	50.5
	1	จำนวน	0	0	78	4	19	0	5	0	2	0	0	108
		%	0	0	38.8	36.4	31.7	0	31.3	0	66.7	0	0	36.9
	2	จำนวน	0	0	16	1	3	0	0	0	0	0	0	20
		%	0	0	8	9.1	5	0	0	0	0	0	0	6.8
	3	จำนวน	0	0	8	2	0	0	0	0	0	0	0	10
		%	0	0	4	18.2	0	0	0	0	0	0	0	3.4
	4	จำนวน	0	0	4	0	0	0	1	0	0	0	0	5
		%	0	0	2	0	0	0	6.3	0	0	0	0	1.7
	5	จำนวน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	6	จำนวน	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		%	0	0	0.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0.3
	7	จำนวน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	8	จำนวน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

ตารางที่ 4.41 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุกับจำนวนรถยนต์ในครอบครองจำแนกตามเพศ (เที่ยว/วัน) (ต่อ)

เพศ	รถยนต์ในครอบครอง (คัน)		จำนวนเที่ยว											รวม
			0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
ชาย	9	จำนวน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	10	จำนวน	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		%	0	0	0.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0.3
	15	จำนวน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	รวม	จำนวน	0	1	201	11	60	0	16	0	3	1	0	293
		%	0	100	100	100	100	0	100	0	100	100	0	100
หญิง	0	จำนวน	3	0	217	17	96	4	19	1	3	0	1	3
		%	7		56.5	70.8	66.7	50.0	79.2	100	60	0	33.3	75
	1	จำนวน	1	0	99	5	34	3	3	0	2	0	2	1
		%	2		25.8	20.8	23.6	37.5	12.5	0	40	0	66.7	25
	2	จำนวน	0	0	40	1	9	1	1	0	0	0	0	0
		%	0		10.4	4.2	6.3	12.5	4.2	0	0	0	0	0
	3	จำนวน	0	0	15	1	3	0	1	0	0	0	0	0
		%	0		3.9	4.2	2.1	0	4.2	0	0	0	0	0
	4	จำนวน	0	0	6	0	1	0	0	0	0	0	0	0
		%	0		1.6	0	0.7	0	0	0	0	0	0	0

ตารางที่ 4.41 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุกับจำนวนรถยนต์ในครอบครองจำแนกตามเพศ (เที่ยว/วัน) (ต่อ)

เพศ	รถยนต์ในครอบครอง (คัน)		จำนวนเที่ยว											รวม
			0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
หญิง	5	จำนวน	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	0	0	0.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	6	จำนวน	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
		%	0	0	0.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0.3
	7	จำนวน	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2
		%	0	0	0.3	0	0.7	0	0	0	0	0	0	0.3
	8	จำนวน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	9	จำนวน	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		%	0	0	0.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0.2
	10	จำนวน	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		%	0	0	0.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0.2
	15	จำนวน	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		%	0	0	0.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0.2
	รวม	จำนวน	4	0	384	24	144	8	24	1	5	0	3	597
		%	100	0	100	100	100	100	100	100	100	0	100	100
รวม	1	จำนวน	3	1	310	21	134	4	29	1	4	1	1	509
		%	75	100	53	60	65.7	50	72.5	100	50	100	33.3	57.2

ตารางที่ 4.41 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุกับจำนวนรถยนต์ในครอบครองจำแนกตามเพศ (เที่ยว/วัน) (ต่อ)

เพศ	รถยนต์ในครอบครอง (คัน)		จำนวนเที่ยว											รวม
			0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
รวม	2	จำนวน	0	0	56	2	12	1	1	0	0	0	0	72
		%	0	0	9.6	5.7	5.9	12.5	2.5	0	0	0	0	8.1
	3	จำนวน	0	1	23	3	3	0	1	0	0	0	0	30
		%	0	2.5	3.9	8.6	1.5	0	2.5	0	0	0	0	3.4
	4	จำนวน	0	0	10	0	1	0	1	0	0	0	0	12
		%	0	0	1.7	0	0.5	0	2.5	0	0	0	0	1.3
	5	จำนวน	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		%	0	0	0.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0.1
	6	จำนวน	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3
		%	0	0	0.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0.3
	7	จำนวน	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2
		%	0	0	0.2	0	0.5	0	0	0	0	0	0	0.2
	8	จำนวน	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		%	0	0	0.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0.1
	9	จำนวน	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
		%	0	0	0.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0.2

ตารางที่ 4.41 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุกับจำนวนรถยนต์ในครอบครองจำแนกตามเพศ (เที่ยว/วัน) (ต่อ)

เพศ	รถยนต์ในครอบครอง (คัน)		จำนวนเที่ยว											รวม
			0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
รวม	10	จำนวน	0	0	56	2	12	1	1	0	0	0	0	72
		%	0	0	9.6	5.7	5.9	12.5	2.5	0	0	0	0	8.1
	15	จำนวน	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		%	0	0	0.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0.1
	รวม	จำนวน	1	585	35	204	8	40	1	8	1	3	890	4
		%	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

4.2.6.5 จำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุตามจำนวนรถจักรยานยนต์ในครอบครองจำแนกตามเพศ

เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุออกเป็นกลุ่มๆ ตามจำนวนรถจักรยานยนต์ที่อยู่ในครอบครองของครัวเรือนและจำแนกตามเพศ จากตารางที่ 4.42 พบว่ากลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุร้อยละ 69 ไม่มีรถจักรยานยนต์ในครอบครอง ซึ่งผู้สูงอายุกลุ่มนี้เดินทางเฉลี่ย 2 เที่ยว/วัน 1 คัน ใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุที่มีจักรยานยนต์ในครอบครอง 1 คัน ดังนั้นมีความเป็นไปได้ว่าจำนวนรถจักรยานยนต์ในครอบครองอาจจะไม่มีผลต่อการเดินทางของผู้สูงอายุ

ตารางที่ 4.42 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุกับจำนวนรถจักรยานยนต์ในครอบครองจำแนกตามเพศ (เที่ยว/วัน)

เพศ	รถจักรยานยนต์ในครอบครอง (คัน)		จำนวนเที่ยว/วัน											รวม
			0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
ชาย	0	จำนวน	0	1	117	11	48	0	7	0	1	1	0	186
		%	0	100	58.2	100	80	0	43.8	0	33.3	100	0	63.5
	1	จำนวน	0	0	69	0	9	0	9	0	2	0	0	89
		%	0	0	34.3	0	15	0	56.3	0	66.7	0	0	30.4
	2	จำนวน	0	0	12	0	2	0	0	0	0	0	0	14
		%	0	0	6	0	3.3	0	0	0	0	0	0	4.8
	3	จำนวน	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2
		%	0	0	0.5	0	1.7	0	0	0	0	0	0	0.7
	4	จำนวน	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		%	0	0	0.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0.3
	5	จำนวน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	6	จำนวน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	7	จำนวน	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		%	0	0	0.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0.3
	8	จำนวน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

ตารางที่ 4.42 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุกับจำนวนรถจักรยานยนต์ในครอบครองจำแนกตามเพศ (เที่ยว/วัน) (ต่อ)

เพศ	รถจักรยานยนต์ในครอบครอง (คัน)		จำนวนเที่ยว/วัน											รวม
			0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
ชาย	รวม	จำนวน	0	1	201	11	60	0	16	0	3	1	0	293
		%	0	100	100	100	100	0	100	0	100	100	0	100
หญิง	0	จำนวน	3	0	276	15	107	6	20	1	2	0	2	432
		%	75		71.9	62.5	74.3	75	83.3	100	40	0	66.7	72.4
	1	จำนวน	1	0	81	9	28	2	2	0	2	0	0	125
		%	25		21.1	37.5	19.4	25	8.3	0	40	0	0	20.9
	2	จำนวน	0	0	15	0	5	0	2	0	1	0	0	23
		%	0		3.9	0	3.5	0	8.3	0	20	0	0	3.9
	3	จำนวน	0	0	7	0	3	0	0	0	0	0	1	11
		%	0		1.8	0	2.1	0	0	0	0	0	33.3	1.8
	4	จำนวน	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	3
		%	0		0.5	0	0.7	0	0	0	0	0	0.0	0.5
	5	จำนวน	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		%	0		0.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0.2
	6	จำนวน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	7	จำนวน	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		%	0	0	0.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0.2

ตารางที่ 4.42 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุกับจำนวนรถจักรยานยนต์ในครอบครองจำแนกตามเพศ (เที่ยว/วัน) (ต่อ)

เพศ	รถจักรยานยนต์ในครอบครอง (คัน)		จำนวนเที่ยว/วัน											รวม
			0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
หญิง	8	จำนวน	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		%	0	0	0.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0.2
	รวม	จำนวน	4	0	384	24	144	8	24	1	5	0	3	597
		%	100	0	100	100	100	100	100	100	100	0	100	100
รวม	0	จำนวน	3	1	393	26	155	6	27	1	3	1	2	618
		%	75	100	67.2	74.3	76	75	67.5	100	37.5	100	66.7	69.4
	1	จำนวน	1	0	150	9	37	2	11	0	4	0	0	214
		%	25	0	25.6	25.7	18.1	25	27.5	0	50	0	0	24
	2	จำนวน	0	0	27	0	7	0	2	0	1	0	0	37
		%	0	0	4.6	0	3.4	0	5	0	12.5	0	0	4.2
	3	จำนวน	0	0	8	0	4	0	0	0	0	0	1	13
		%	0	0	1.4	0	2	0	0	0	0	0	33.3	1.5
	4	จำนวน	0	0	3	0	1	0	0	0	0	0	0	4
		%	0	0.0	0.5	0	0.5	0	0	0	0	0	0	0.4
	5	จำนวน	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		%	0	0	0.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0.1

ตารางที่ 4.42 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุกับจำนวนรถจักรยานยนต์ในครอบครองจำแนกตามเพศ (เที่ยว/วัน) (ต่อ)

เพศ	รถจักรยานยนต์ในครอบครอง (คัน)		จำนวนเที่ยว/วัน											รวม
			0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
รวม	6	จำนวน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	7	จำนวน	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
		%	0	0	0.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0.2
	8	จำนวน	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		%	0	0	0.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0.1
	รวม	จำนวน	4	1	585	35	204	8	40	1	8	1	3	890
		%	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

4.2.6.6 จำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุกับการมีใบขับขี่รถยนต์จำแนกตามเพศ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลในตารางที่ 4.43 เป็นการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนเที่ยวการเดินทางของกลุ่มผู้สูงอายุกับการมีใบขับขี่รถยนต์ จะเห็นว่ากลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุเพศชายมีใบขับขี่รถยนต์เป็นอัตราส่วนที่สูงกว่ากลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุเพศหญิงถึงร้อยละ 30 แต่เมื่อพิจารณาอัตราส่วนการมี/ไม่มีใบขับขี่รถยนต์และจำนวนเที่ยวการเดินทาง พบว่ามีค่าใกล้เคียงกันมาก คือ ประมาณ 2 เที่ยว อาจกล่าวได้ว่าการมีใบขับขี่รถยนต์หรือไม่ ไม่สามารถบ่งบอกได้ว่ากลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุจะเดินทางมากหรือเดินทางน้อย

ตารางที่ 4.43 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุกับการมีใบขับขี่รถยนต์จำแนกตามเพศ (เที่ยว/วัน)

เพศ	ใบขับขี่รถยนต์		จำนวนเที่ยว/วัน											รวม
			0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
ชาย	ไม่มี	จำนวน	0	1	110	9	41	0	10	0	3	1	0	175
		%	0	100	54.7	81.8	68.3	0	62.5	0	100	100	0	59.7
	มี	จำนวน	0	0	91	2	19	0	6	0	0	0	0	118
		%	0	0	45.3	18.2	31.7	0	37.5	0	0	0	0	40.3
	รวม	จำนวน	0	1	201	11	60	0	16	0	3	1	0	293
		%	0	100	100	100	100	0	100	0	100	100	0	100
หญิง	ไม่มี	จำนวน	4	0	346	24	126	8	22	1	5	0	3	539
		%	100	0	90.1	100	87.5	100	91.7	100	100	0	100	90.3
	มี	จำนวน	0	0	38	0	18	0	2	0	0	0	0	58
		%	0	0	9.9	0	12.5	0	8.3	0	0	0	0	9.7
	รวม	จำนวน	4	0	384	24	144	8	24	1	5	0	3	597
		%	100	0	100	100	100	100	100	100	100	0	100	100
รวม	ไม่มี	จำนวน	4	1	456	33	167	8	32	1	8	1	3	714
		%	100	100	77.9	94.3	81.9	100	80	100	100	100.0	100	80.2
	มี	จำนวน	0	0	129	2	37	0	8	0	0	0	0	176
		%	0	0	22.1	5.7	18.1	0	20	0	0	0.0%	0	19.8
	รวม	จำนวน	4	1	585	35	204	8	40	1	8	1	3	890
		%	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

ตารางที่ 4.43 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนเที่ยวการเดินทางของผู้สูงอายุกับการมีใบขับขี่รถยนต์จำแนกตามเพศ (เที่ยว/วัน) (ต่อ)

เพศ	ใบขับขี่รถจักรยานยนต์		จำนวนเที่ยว/วัน											รวม
			0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
ชาย	ไม่มี	จำนวน	0	1	130	11	52	0	10	0	3	1	0	208
		%	0	100	64.7	100	86.7	0	62.5	0	100	100	0	71
	มี	จำนวน	0	0	71	0	8	0	6	0	0	0	0	85
		%	0	0	35.3	0	13.3	0	37.5	0	0	0	0	29
	รวม	จำนวน	0	1	201	11	60	0	16	0	3	1	0	293
		%	0	100	100	100.0	100.0	0	100	0	100	100	0	100
หญิง	ไม่มี	จำนวน	4	0	364	23	139	8	22	1	5	0	3	569
		%	100	0	94.8	95.8	96.5	100	91.7	100	100	0	100	95.3
	มี	จำนวน	0	0	20	1	5	0	2	0	0	0	0	28
		%	0	0	5.2	4.2	3.5	0	8.3	0	0	0	0	4.7
	รวม	จำนวน	4	0	384	24	144	8	24	1	5	0	3	597
		%	100	0	100	100	100	100	100	100	100	0	100	100
รวม	ไม่มี	จำนวน	4	1	494	34	191	8	32	1	8	1	3	777
		%	100	100	84.4	97.1	93.6	100	80	100	100	100	100	88
	มี	จำนวน	0	0	91	1	13	0	8	0	0	0	0	113
		%	0	0	15.6	2.9	6.4	0	20	0	0	0	0	12
	รวม	จำนวน	4	1	585	35	204	8	40	1	8	1	3	890
		%	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

4.2.6.7 ความสัมพันธ์ระหว่างช่วงอายุกับความถี่ของการเดินทาง

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลในตารางที่ 4.41 เป็นการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างช่วงอายุของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุกับความถี่ของการเดินทาง จะสังเกตได้ว่ากลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุที่อายุน้อย เช่น 60-65 ปี จะเดินทางถี่กว่ากลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุที่อายุมากขึ้นอย่างเห็นได้ชัด เช่น กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุที่เดินทางสัปดาห์ละ 1 วัน มีจำนวน 28 คน (34.1%) และ 15 คน (18.3%) สำหรับช่วงอายุ 60-65 ปี และ 66-70 ปี ตามลำดับ ซึ่งเป็นไปตามความคาดหมายว่าความถี่ของการเดินทางจะลดลงเมื่ออายุมากขึ้น

4.2.6.8 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ประจำกับความถี่ของการเดินทาง

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลในตารางที่ 4.45 เป็นการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ประจำของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุกับความถี่ของการเดินทาง จะเห็นว่ากลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุร้อยละ 44 มีรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาท/เดือน ซึ่งจากการสอบถามพบว่ารายได้หลักมาจากเบี้ยยังชีพผู้สูงอายุตามนโยบายของรัฐบาล ซึ่งกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุในกลุ่มนี้จะออกเดินทางค่อนข้างถี่ คือประมาณ 7 วัน/สัปดาห์ เพื่อออกไปทำงานหาเลี้ยงชีพ ซึ่งส่วนมาก คือ การขายของ

ตารางที่ 4.44 ความสัมพันธ์ระหว่างช่วงอายุกับความถี่ในการเดินทาง

เพศ	ช่วงอายุ (ปี)		ความถี่ในการเดินทาง												
			วัน/สัปดาห์							สัปดาห์	เดือน				รวม
			1	2	3	4	5	6	7		2	1	2	3	
ชาย	60-65	จำนวน	10	3	2	10	2	1	33	6	24	13	5	3	112
		%	41.7	37.5	40	34.5	66.7	50	44	50	36.9	38.2	16.1	60	38.2
	66-70	จำนวน	6	2	1	7	1	0	18	1	14	3	6	1	60
		%	25	25.0	20	24.1	33.3	0	24	8.3	21.5	8.8	19.4	20	20.5
	71-75	จำนวน	4	1	0	6	0	1	13	2	12	8	10	0	57
		%	16.7	12.5	0	20.7	0	50	17.3	16.7	18.5	23.5	32.3	0	19.5
	76-80	จำนวน	2	1	2	1	0	0	8	1	11	6	5	1	38
		%	8.3	12.5	40	3.4	0	0	10.7	8.3	16.9	17.6	16.1	20	13
	81-85	จำนวน	2	1	0	4	0	0	3	1	2	4	1	0	18
		%	8.3	12.5	0	13.8	0	0	4	8.3	3.1	11.8	3.2	0	6.1
	86-90	จำนวน	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	3	0	5
		%	0	0	0	3.4	0	0	0	0	1.5	0	9.7	0	1.7
	91-95	จำนวน	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	2
		%	0	0	0	0	0	0	0	8.3	1.5	0	0	0	0.7
	96-100	จำนวน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.2	0	0.3

ตารางที่ 4.44 ความสัมพันธ์ระหว่างช่วงอายุกับความถี่ในการเดินทาง (ต่อ)

เพศ	ช่วงอายุ (ปี)		ความถี่ในการเดินทาง												รวม
			วัน/สัปดาห์							สัปดาห์	เดือน				
			1	2	3	4	5	6	7		1	2	3	>3	
ชาย	>=101	จำนวน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	รวม	จำนวน	24	8	5	29	3	2	75	12	65	34	31	5	293
		%	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
หญิง	60-65	จำนวน	18	6	7	27	5	0	72	4	42	21	13	3	218
		%	31	35.3	63.6	39.1	35.7	0	46.5	22.2	38.5	30.9	21.7	16.7	36.5
	66-70	จำนวน	9	4	1	16	2	0	35	4	23	13	14	4	125
		%	15	23.5	9.1	23.2	14.3	0	22.6	22.2	21.1	19.1	23.3	22.2	20.9
	71-75	จำนวน	14	3	0	11	5	0	25	2	29	13	10	2	114
		%	24.1	17.6	0	15.9	35.7	0	16.1	11.1	26.6	19.1	16.7	11.1	19.1
	76-80	จำนวน	12	1	3	12	2	0	16	3	7	12	15	3	86
		%	20.7	5.9	27.3	17.4	14.3	0	10.3	16.7	6.4	17.6	25	16.7	14.4
	81-85	จำนวน	2	2	0	2	0	0	4	4	4	5	8	4	35
		%	3.4	11.8	0	2.9	0	0	2.6	22.2	3.7	7.4	13.3	22.2	5.9
	86-90	จำนวน	3	1	0	1	0	0	2	1	4	3	0	0	15
		%	5.2	5	0	1.4	0	0	1.3	5.6	3.7	4.4	0	0	2.5

ตารางที่ 4.44 ความสัมพันธ์ระหว่างช่วงอายุกับความถี่ในการเดินทาง (ต่อ)

เพศ	ช่วงอายุ (ปี)		ความถี่ในการเดินทาง												
			วัน/สัปดาห์							สัปดาห์	เดือน				รวม
			1	2	3	4	5	6	7	2	1	2	3	>3	
หญิง	91-95	จำนวน	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	2
		%	0	0	0	0	0	0	0.6	0	0	1.5	0	0	0.3
	96-100	จำนวน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.6	0.2
	>=101	จำนวน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5.6	0.2
	รวม	จำนวน	58	17	11	69	14	0	155	18	109	68	60	18	597
		%	100	100	100	100	100	0	100	100	100	100	100	100	100
รวม	60-65	จำนวน	28	9	9	37	7	1	105	10	66	34	18	6	330
		%	34.1	36	56.3	37.8	41.2	50	45.7	33.3	37.9	33.3	19.8	26.1	37.1
	66-70	จำนวน	15	6	2	23	3	0	53	5	37	16	20	5	185
		%	18.3	24	12.5	23.5	17.6	0	23	16.7	21.3	15.7	22	21.7	20.8
	71-75	จำนวน	18	4	0	17	5	1	38	4	41	21	20	2	171
		%	22	16	0	17.3	29.4	50	16.5	13.3	23.6	20.6	22	8.7	19.2
	76-80	จำนวน	14	2	5	13	2	0	24	4	18	18	20	4	124
		%	17.1	8	31.3	13.3	11.8	0	10.4	13.3	10.3	17.6	22	17.4	13.9

ตารางที่ 4.44 ความสัมพันธ์ระหว่างช่วงอายุกับความถี่ในการเดินทาง (ต่อ)

เพศ	ช่วงอายุ (ปี)		ความถี่ในการเดินทาง												รวม
			วัน/สัปดาห์							สัปดาห์	เดือน				
			1	2	3	4	5	6	7		1	2	3	>3	
รวม	81-85	จำนวน	4	3	0	6	0	0	7	5	6	9	9	4	53
		%	4.9	12	0	6.1	0	0	3	16.7	3.4	8.8	9.9	17.4	6
	86-90	จำนวน	3	1	0	2	0	0	2	1	5	3	3	0	20
		%	3.7	4	0	2	0	0	0.9	3.3	2.9	2.9	3.3	0	2.2
	91-95	จำนวน	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	4
		%	0	0	0	0	0	0	0.4	3.3	0.6	1	0	0	0.4
	96-100	จำนวน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.1	4.3	0.2
	>=101	จำนวน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4.3	0.1
	รวม	จำนวน	82	25	16	98	17	2	230	30	174	102	91	23	890
		%	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

ตารางที่ 4.45 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ประจำกับความถี่ในการเดินทาง

เพศ	รายได้ (บาท/เดือน)		ความถี่ในการเดินทาง												
			วัน/สัปดาห์							สัปดาห์	เดือน				รวม
			1	2	3	4	5	6	7		2	1	2	3	
ชาย	ไม่มีรายได้ประจำ	จำนวน	3	1	0	7	0	0	4	2	8	5	3	1	34
		%	12.5	12.5	0	24.1	0	0	5.3	16.7	12.3	14.7	9.7	20.0	11.6
	ต่ำกว่า 5,000	จำนวน	14	0	1	6	0	1	24	4	36	13	12	1	112
		%	58.3	0.0	20.0	20.7	0	50.0	32.0	33.3	55.4	38.2	38.7	20.0	38.2
	5,001-10,000	จำนวน	1	1	3	6	0	0	20	4	11	5	3	1	55
		%	4.2	12.5	60.0	20.7	0	0	26.7	33.3	16.9	14.7	9.7	20.0	18.8
	10,001-15,000	จำนวน	3	0	0	0	0	0	7	1	4	4	5	1	25
		%	12.5	0	0	0	0	0	9.3	8.3	6.2	11.8	16.1	20.0	8.5
	15,001-20,000	จำนวน	0	1	0	3	1	0	3	0	5	5	3	0	21
		%	0	12.5	0	10.3	33.3	0	4.0	0	7.7	14.7	9.7	0	7.2
	20,001-25,000	จำนวน	2	0	1	0	0	0	4	0	0	0	3	0	10
		%	8.3	0	20.0	0	0	0	5.3	0	0	0	9.7	0	3.4
	25,001-30,000	จำนวน	1	3	0	1	1	0	5	0	0	0	0	0	11
		%	4.2	37.5	0	3.4	33.3	0	6.7	0	0	0	0	0	3.8
	30,001-35,000	จำนวน	0	0	0	3	1	0	1	0	0	1	0	0	6
		%	0	0	0	10.3	33.3	0	1.3	0	0	2.9	0	0	2.0

ตารางที่ 4.45 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ประจำกับความถี่ในการเดินทาง (ต่อ)

เพศ	รายได้ (บาท/เดือน)		ความถี่ในการเดินทาง													
			วัน/สัปดาห์							สัปดาห์	เดือน				รวม	
			1	2	3	4	5	6	7		2	1	2	3		>3
ชาย	35,001-40,000	จำนวน	0	1	0	2	0	1	3	0	0	0	0	0	7	
		%	0	12.5	0	6.9	0	50.0	4.0	0	0	0	0	0	2.4	
	40,001-45,000	จำนวน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.9	0	0	0.3
	45,001-50,000	จำนวน	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	4
		%	0	0	0	0	0	0	4.0	8.3	0	0	0	0	0	1.4
	50,001 ขึ้นไป	จำนวน	0	1	0	1	0	0	1	0	1	0	2	1	7	
		%	0	12.5	0	3.4	0	0	1.3	0	1.5	0	6.5	20.0	2.4	
	รวม	จำนวน	24	8	5	29	3	2	75	12	65	34	31	5	293	
		%	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	
หญิง	ไม่มีรายได้ประจำ	จำนวน	9	4	4	13	3	0	25	3	17	7	5	3	93	
		%	15.5	23.5	36.4	18.8	21.4	0	16.1	16.7	15.6	10.3	8.3	16.7	15.6	
	ต่ำกว่า 5,000	จำนวน	33	6	5	35	4	0	44	8	61	43	34	9	282	
		%	56.9	35.3	45.5	50.7	28.6	0	28.4	44.4	56.0	63.2	56.7	50.0	47.2	
	5,001-10,000	จำนวน	12	3	1	9	3	0	43	5	22	10	16	4	128	
		%	20.7	17.6	9.1	13.0	21.4	0	27.7	27.8	20.2	14.7	26.7	22.2	21.4	

ตารางที่ 4.45 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ประจำกับความถี่ในการเดินทาง (ต่อ)

เพศ	รายได้ (บาท/เดือน)		ความถี่ในการเดินทาง												
			วัน/สัปดาห์							สัปดาห์	เดือน				รวม
			1	2	3	4	5	6	7		2	1	2	3	
หญิง	10,001-15,000	จำนวน	2	1	0	4	1	0	20	2	2	5	0	1	38
		%	3.4	5.9	0	5.8	7.1	0	12.9	11.1	1.8	7.4	0	5.6	6.4
	15,001-20,000	จำนวน	1	1	1	2	2	0	6	0	2	2	1	0	18
		%	1.7	5.9	9.1	2.9	14.3	0	3.9	0	1.8	2.9	1.7	0	3.0
	20,001-25,000	จำนวน	0	2	0	3	1	0	2	0	2	0	1	0	11
		%	0	11.8	0	4.3	7.1	0	1.3	0	1.8	0	1.7	0	1.8
	25,001-30,000	จำนวน	0	0	0	2	0	0	8	0	1	1	2	1	15
		%	0	0	0	2.9	0	0	5.2	0	0.9	1.5	3.3	5.6	2.5
	30,001-35,000	จำนวน	1	0	0	1	0	0	4	0	0	0	1	0	7
		%	1.7	0.	0	1.4	0	0	2.6	0	0	0	1.7	0	1.2
	35,001-40,000	จำนวน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	40,001-45,000	จำนวน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	45,001-50,000	จำนวน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

ตารางที่ 4.45 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ประจำกับความถี่ในการเดินทาง (ต่อ)

เพศ	รายได้ (บาท/เดือน)		ความถี่ในการเดินทาง												
			วัน/สัปดาห์							สัปดาห์	เดือน				รวม
			1	2	3	4	5	6	7	2	1	2	3	>3	
หญิง	50,001 ขึ้นไป	จำนวน	0	0	0	0	0	0	3	0	2	0	0	0	5
		%	0	0	0	0	0	0	1.9	0	1.8	0	0	0	0.8%
	รวม	จำนวน	58	17	11	69	14	0	155	18	109	68	60	18	597
		%	100	100	100	100	100	0	100	100	100	100	100	100	100
รวม	ไม่มีรายได้ประจำ	จำนวน	12	5	4	20	3	0	29	5	25	12	8	4	127
		%	14.6	20.0	25.0	20.4	17.6	0	12.6	16.7	14.4	11.8	8.8	17.4	14.3
	ต่ำกว่า 5,000	จำนวน	47	6	6	41	4	1	68	12	97	56	46	10	394
		%	57.3	24.0	37.5	41.8	23.5	50.0	29.6	40.0	55.7	54.9	50.5	43.5	44.3
	5,001-10,000	จำนวน	13	4	4	15	3	0	63	9	33	15	19	5	183
		%	15.9	16.0	25.0	15.3	17.6	0	27.4	30.0	19.0	14.7	20.9	21.7	20.6
	10,001-15,000	จำนวน	5	1	0	4	1	0	27	3	6	9	5	2	63
		%	6.1	4.0	0	4.1	5.9	0	11.7	10.0	3.4	8.8	5.5	8.7	7.1
	15,001-20,000	จำนวน	1	2	1	5	3	0	9	0	7	7	4	0	39
		%	1.2	8.0	6.3	5.1	17.6	0	3.9	0	4.0	6.9	4.4	0	4.4
	20,001-25,000	จำนวน	2	2	1	3	1	0	6	0	2	0	4	0	21
		%	2.4	8.0	6.3	3.1	5.9	0	2.6	0	1.1	0	4.4	0	2.4

ตารางที่ 4.45 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ประจำกับความถี่ในการเดินทาง (ต่อ)

เพศ	รายได้ (บาท/เดือน)		ความถี่ในการเดินทาง												
			วัน/สัปดาห์							สัปดาห์	เดือน				รวม
											1	2	3	4	
รวม	25,001-30,000	จำนวน	1	3	0	3	1	0	13	0	1	1	2	1	26
		%	1.2	12.0	0	3.1	5.9	0	5.7	0	0.6	1.0	2.2	4.3	2.9
	30,001-35,000	จำนวน	1	0	0	4	1	0	5	0	0	1	1	0	13
		%	1.2	0	0	4.1	5.9	0	2.2	0	0	1.0	1.1	0	1.5
	35,001-40,000	จำนวน	0	1	0	2	0	1	3	0	0	0	0	0	7
		%	0	4.0	0	2.0	0	50.0	1.3	0	0	0	0	0	0.8
	40,001-45,000	จำนวน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.0	0	0	0.1
	45,001-50,000	จำนวน	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0	4
		%	0	0	0	0	0	0	1.3	3.3	0	0	0	0	0.4
	50,001 ขึ้นไป	จำนวน	0	1	0	1	0	0	4	0	3	0	2	1	12
		%	0	4.0	0	1.0	0	0	1.7	0	1.7	0	2.2	4.3	1.3
รวม		จำนวน	82	25	16	98	17	2	230	30	174	102	91	23	890
		%	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

4.2.6.9 ความสัมพันธ์ระหว่างโรคประจำตัวกับความถี่ของการเดินทาง

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลในตารางที่ 4.46 เป็นการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างการมีโรคประจำตัวของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุกับความถี่ของการเดินทาง จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุร้อยละ 77 เป็นคนที่มีโรคประจำตัวชนิดใดชนิดหนึ่ง ผู้สูงอายุที่มีโรคประจำตัวจะเดินทางประมาณ 1 เดือน/ครั้ง ซึ่งส่วนมากเป็นการเดินทางไปพบแพทย์ตามนัดหมาย ส่วนกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุที่ไม่มีโรคประจำตัว จะออกเดินทางทุกวันเพื่อทำกิจกรรมต่างๆ เช่น ทำงาน ไปตลาด ออกกำลังกาย ไปห้างสรรพสินค้า เป็นต้น

ตารางที่ 4.46 ความสัมพันธ์ระหว่างการมีโรคประจำตัวกับความถี่ในการเดินทาง

เพศ	ขนาดครัวเรือน (คน/ครัวเรือน)		ความถี่ในการเดินทาง												รวม
			วัน/สัปดาห์							สัปดาห์	เดือน				
			1	2	3	4	5	6	7		1	2	3	>3	
ชาย	มีโรค	จำนวน (คน)	17	7	1	20	1	2	42	9	55	29	24	3	210
		%	70.8	87.5	20.0	69.0	33.3	100.0	56.0	75.0	84.6	85.3	77.4	60.0	71.7
	ไม่มีโรค	จำนวน (คน)	7	1	4	9	2	0	33	3	10	5	7	2	83
		%	29.2	12.5	80.0	31.0	66.7	0	44.0	25.0	15.4	14.7	22.6	40.0	28.3
	รวม	จำนวน (คน)	24	8	5	29	3	2	75	12	65	34	31	5	293
		%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
หญิง	มีโรค	จำนวน (คน)	40	14	8	48	8	0	108	14	98	65	56	13	472
		%	69.0	82.4	72.7	69.6	57.1	0	69.7	77.8	89.9	95.6	93.3	72.2	79.1
	ไม่มีโรค	จำนวน (คน)	18	3	3	21	6	0	47	4	11	3	4	5	125
		%	31.0	17.6	27.3	30.4	42.9	0	30.3	22.2	10.1	4.4	6.7	27.8	20.9
	รวม	จำนวน (คน)	58	17	11	69	14	0	155	18	109	68	60	18	597
		%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
รวม	มีโรค	จำนวน (คน)	57	21	9	68	9	2	150	23	153	94	80	16	682
		%	69.5	84.0	56.3	69.4	52.9	100.0	65.2	76.7	87.9	92.2	87.9	69.6	76.6
	ไม่มีโรค	จำนวน (คน)	25	4	7	30	8	0	80	7	21	8	11	7	208
		%	30.5	16.0	43.8	30.6	47.1	0	34.8	23.3	12.1	7.8	12.1	30.4	23.4
	รวม	จำนวน (คน)	82	25	16	98	17	2	230	30	174	102	91	23	890
		%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

4.2.6.10 ความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของครัวเรือนกับความถี่ของการเดินทาง

ขนาดของครัวเรือนวัดด้วยจำนวนสมาชิกที่อาศัยอยู่กับครอบครัวนั้น ผลการวิเคราะห์ข้อมูลในตารางที่ 4.47 เป็นการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของครัวเรือนกับความถี่ของการเดินทาง พบว่าขนาดของครัวเรือนที่สำรวจได้มีขนาดกว้างมากอยู่ระหว่าง 1 – 30 คน แต่ร้อยละ 40 ของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุอาศัยอยู่กับครัวเรือนที่มีจำนวนสมาชิก 3 - 4 คน ซึ่งกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุในกลุ่มนี้ร้อยละ 20 เดินทาง 7 วัน/สัปดาห์ (ทุกวัน) เพื่อออกไปทำกิจกรรมนอกบ้าน

ตารางที่ 4.47 ความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของครัวเรือนกับความถี่ในการเดินทาง

เพศ	ขนาดครัวเรือน (คน/ครัวเรือน)		ความถี่ในการเดินทาง												
			วัน/สัปดาห์							สัปดาห์	เดือน				รวม
			1	2	3	4	5	6	7	2	1	2	3	>3	
ชาย	0	จำนวน (คน)	0	0	0	1	0	0	12	0	5	2	2	0	22
		%	0	0	0	3.4	0	0	16.0	0	7.7	5.9	6.5	0	7.5
	1	จำนวน (คน)	1	1	2	5	1	1	13	4	11	3	10	1	53
		%	4.2	14.3	40.0	17.2	33.3	50.0	17.3	33.3	16.9	8.8	32.3	20.0	18.2
	2	จำนวน (คน)	6	1	0	3	1	1	17	2	11	13	6	2	63
		%	25.0	14.3	0	10.3	33.3	50.0	22.7	16.7	16.9	38.2	19.4	40.0	21.6
	3	จำนวน (คน)	7	1	1	12	0	0	17	3	18	2	5	2	68
		%	29.2	14.3	20.0	41.4	0	0	22.7	25.0	27.7	5.9	16.1	40.0	23.3
	4	จำนวน (คน)	4	3	1	2	0	0	6	2	11	6	4	0	39
		%	16.7	42.9	20.0	6.9	0	0	8.0	16.7	16.9	17.6	12.9	0	13.4
	5	จำนวน (คน)	3	0	1	1	0	0	6	1	3	3	0	0	18
		%	12.5	0	20.0	3.4	0	0	8.0	8.3	4.6	8.8	0	0	6.2
	6	จำนวน (คน)	2	1	0	0	0	0	2	0	3	3	1	0	12
		%	8.3	14.3	0	0	0	0	2.7	0	4.6	8.8	3.2	0	4.1
	7	จำนวน (คน)	1	0	0	3	1	0	0	0	0	0	1	0	6
		%	4.2	0	0	10.3	33.3	0	0	0	0	0	3.2	0	2.1

ตารางที่ 4.47 ความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของครัวเรือนกับความถี่ในการเดินทาง (ต่อ)

เพศ	ขนาดครัวเรือน (คน/ครัวเรือน)		ความถี่ในการเดินทาง												
			วัน/สัปดาห์							สัปดาห์	เดือน				รวม
			1	2	3	4	5	6	7		2	1	2	3	
ชาย	9	จำนวน (คน)	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	1.5	0	0	0	0.3
	10	จำนวน (คน)	0	0	0	1	0	0	1	0	1	2	0	0	5
		%	0	0	0	3.4	0	0	1.3	0	1.5	5.9	0	0	1.7
	13	จำนวน (คน)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3.2	0	0.3
	14	จำนวน (คน)	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2
		%	0	0	0	3.4	0	0	0	0	1.5	0.0	0	0	0.7
	20	จำนวน (คน)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	2
		%	0	0	0	0	0	0	1.3	0	0	0	3.2	0	0.7
	รวม	จำนวน (คน)	24	7	5	29	3	2	75	12	65	34	31	5	292
		%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
หญิง	1	จำนวน (คน)	6	0	1	3	1	0	11	2	11	6	5	1	47
		%	10.3	0	9.1	4.4	7.1	0	7.2	11.8	10.1	8.8	8.3	5.6	7.9
	2	จำนวน (คน)	8	4	4	12	0	0	24	3	22	5	12	3	97
		%	13.8	23.5	36.4	17.6	0	0	15.8	17.6	20.2	7.4	20.0	16.7	16.4

ตารางที่ 4.47 ความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของครัวเรือนกับความถี่ในการเดินทาง (ต่อ)

เพศ	ขนาดครัวเรือน (คน/ครัวเรือน)		ความถี่ในการเดินทาง												
			วัน/สัปดาห์							สัปดาห์	เดือน				รวม
			1	2	3	4	5	6	7		2	1	2	3	
หญิง	3	จำนวน (คน)	11	5	1	17	2	0	38	3	22	15	8	4	126
		%	19.0	29.4	9.1	25.0	14.3	0	25.0	17.6	20.2	22.1	13.3	22.2	21.3
	5	จำนวน (คน)	11	3	2	14	4	0	34	3	14	15	16	4	120
		%	19.0	17.6	18.2	20.6	28.6	0	22.4	17.6	12.8	22.1	26.7	22.2	20.3
	6	จำนวน (คน)	12	2	1	7	3	0	21	4	11	8	5	2	76
		%	20.7	11.8	9.1	10.3	21.4	0	13.8	23.5	10.1	11.8	8.3	11.1	12.8
	7	จำนวน (คน)	5	1	1	3	1	0	10	1	11	7	5	2	47
		%	8.6	5.9	9.1	4.4	7.1	0	6.6	5.9	10.1	10.3	8.3	11.1	7.9
	9	จำนวน (คน)	1	2	0	7	2	0	10	0	7	6	4	0	39
		%	1.7	11.8	0	10.3	14.3	0	6.6	0	6.4	8.8	6.7	0	6.6
	10	จำนวน (คน)	3	0	0	1	1	0	3	0	7	3	2	0	20
		%	5.2	0	0	1.5	7.1	0	2.0	0	6.4	4.4	3.3	0	3.4
	12	จำนวน (คน)	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
		%	0	0	9.1	0	0	0	0	0	0	0	0	5.6	0.3
	13	จำนวน (คน)	0	0	0	3	0	0	0	1	2	3	2	1	12
		%	0	0	0	4.4	0	0	0	5.9	1.8	4.4	3.3	5.6	2.0

ตารางที่ 4.47 ความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของครัวเรือนกับความถี่ในการเดินทาง (ต่อ)

เพศ	ขนาดครัวเรือน (คน/ครัวเรือน)		ความถี่ในการเดินทาง												รวม
			วัน/สัปดาห์							สัปดาห์	เดือน				
			1	2	3	4	5	6	7		1	2	3	>3	
หญิง	20	จำนวน (คน)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
		%	0	0	0.0	0	0	0	0	0	0	0	1.7	0	0.2
	30	จำนวน (คน)	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
		%	0	0	0.0	0	0	0	0	0	0.9	0	0	0	0.2
	รวม	จำนวน (คน)	58	17	11	68	14	0	152	17	109	68	60	18	592
		%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
รวม	1	จำนวน (คน)	6	0	1	4	1	0	23	2	16	8	7	1	69
		%	7.3	0	6.3	4.1	5.9	0	10.1	6.9	9.2	7.8	7.7	4.3	7.8
	2	จำนวน (คน)	9	5	6	17	1	1	37	7	33	8	22	4	150
		%	11.0	20.8	37.5	17.5	5.9	50.0	16.3	24.1	19.0	7.8	24.2	17.4	17.0
	3	จำนวน (คน)	17	6	1	20	3	1	55	5	33	28	14	6	189
		%	20.7	25.0	6.3	20.6	17.6	50.0	24.2	17.2	19.0	27.5	15.4	26.1	21.4
	4	จำนวน (คน)	18	4	3	26	4	0	51	6	32	17	21	6	188
		%	22.0	16.7	18.8	26.8	23.5	0	22.5	20.7	18.4	16.7	23.1	26.1	21.3
	5	จำนวน (คน)	16	5	2	9	3	0	27	6	22	14	9	2	115
		%	19.5	20.8	12.5	9.3	17.6	0	11.9	20.7	12.6	13.7	9.9	8.7	13.0

ตารางที่ 4.47 ความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของครัวเรือนกับความถี่ในการเดินทาง (ต่อ)

เพศ	ขนาดครัวเรือน (คน/ครัวเรือน)		ความถี่ในการเดินทาง												
			วัน/สัปดาห์							สัปดาห์	เดือน				รวม
			1	2	3	4	5	6	7		2	1	2	3	
รวม	6	จำนวน (คน)	8	1	2	4	1	0	16	2	14	10	5	2	65
		%	9.8	4.2	12.5	4.1	5.9	0	7.0	6.9	8.0	9.8	5.5	8.7	7.4
	7	จำนวน (คน)	3	3	0	7	2	0	12	0	10	9	5	0	51
		%	3.7	12.5	0	7.2	11.8	0	5.3	0	5.7	8.8	5.5	0	5.8
	8	จำนวน (คน)	4	0	0	4	2	0	3	0	7	3	3	0	26
		%	4.9	0	0	4.1	11.8	0	1.3	0	4.0	2.9	3.3	0	2.9
	9	จำนวน (คน)	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	3
		%	0	0	6.3	0	0	0	0	0	0.6	0	0	4.3	0.3
	10	จำนวน (คน)	0	0	0	4	0	0	1	1	3	5	2	1	17
		%	0	0	0	4.1	0	0	0.4	3.4	1.7	4.9	2.2	4.3	1.9
	12	จำนวน (คน)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		%	1.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.1
	13	จำนวน (คน)	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	1	0	4
		%	0	0	0	1.0	0	0	0.4	0	0.6	0	1.1	0	0.5
	14	จำนวน (คน)	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2
		%	0	0	0	1.0	0	0	0	0	0.6	0	0	0	0.2

ตารางที่ 4.47 ความสัมพันธ์ระหว่างขนาดของครัวเรือนกับความถี่ในการเดินทาง (ต่อ)

เพศ	ขนาดครัวเรือน (คน/ครัวเรือน)		ความถี่ในการเดินทาง												
			วัน/สัปดาห์							สัปดาห์	เดือน				รวม
			1	2	3	4	5	6	7	2	1	2	3	>3	
รวม	20	จำนวน (คน)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	3
		%	0	0	0	0	0	0	0.4	0	0	0	2.2	0	0.3
	30	จำนวน (คน)	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0.6	0	0	0	0.1
	รวม	จำนวน (คน)	82	24	16	97	17	2	227	29	174	102	91	23	884
		%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

4.2.6.11 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนรถยนต์ในครอบครองกับความถี่ของการเดินทาง

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลในตารางที่ 4.48 เป็นการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนรถยนต์ในครอบครองกับความถี่ของการเดินทาง กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุมีรถยนต์ในครอบครองระหว่าง 0 (ไม่มีรถยนต์) ถึง 15 คัน กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุที่ไม่มีรถยนต์จะมีความถี่ในการเดินทาง 2 ช่วงคือ 7 วัน/สัปดาห์ และ เดือนละครั้ง ถึงแม้ว่าผู้สูงอายุจะมีรถยนต์ในครอบครอง 1 คันขึ้นไปก็มีความถี่ในการเดินทางเหมือนผู้สูงอายุไม่มีรถยนต์

ตารางที่ 4.48 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนรถยนต์ในครอบครองกับความถี่ในการเดินทาง

เพศ	จำนวนรถยนต์ในครอบครอง (คัน)		ความถี่ในการเดินทาง												
			วัน/สัปดาห์							สัปดาห์	เดือน				รวม
			1	2	3	4	5	6	7		2	1	2	3	
ชาย	0	จำนวน (คน)	11	1	3	13	1	0	38	4	39	21	15	2	148
		%	45.8	12.5	60.0	44.8	33.3	0.0	50.7	33.3	60.0	61.8	48.4	40.0	50.5
	1	จำนวน (คน)	9	4	0	11	1	2	28	5	21	12	13	2	108
		%	37.5	50.0	0	37.9	33.3	100.0	37.3	41.7	32.3	35.3	41.9	40.0	36.9
	2	จำนวน (คน)	4	1	0	2	0	0	5	2	5	0	1	0	20
		%	16.7	12.5	0	6.9	0	0	6.7	16.7	7.7	0	3.2	0	6.8
	3	จำนวน (คน)	0	1	1	1	0	0	3	0	0	1	2	1	10
		%	0	12.5	20.0	3.4	0	0	4.0	0	0	2.9	6.5	20.0	3.4
	4	จำนวน (คน)	0	1	0	1	1	0	1	1	0	0	0	0	5
		%	0	12.5	0	3.4	33.3	0	1.3	8.3	0	0	0	0	1.7
	5	จำนวน (คน)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	6	จำนวน (คน)	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		%	0	0	20.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.3
	7	จำนวน (คน)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

ตารางที่ 4.48 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนรถยนต์ในครอบครองกับความถี่ในการเดินทาง (ต่อ)

เพศ	จำนวนรถยนต์ในครอบครอง (คัน)		ความถี่ในการเดินทาง												รวม
			วัน/สัปดาห์							สัปดาห์	เดือน				
			1	2	3	4	5	6	7	2	1	2	3	>3	
ชาย	9	จำนวน (คน)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	10	จำนวน (คน)	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		%	0	0	0	3.4	0	0	0	0	0	0	0	0	0.3
	15	จำนวน (คน)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	รวม	จำนวน (คน)	24	8	5	29	3	2	75	12	65	34	31	5	293
		%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
หญิง	0	จำนวน (คน)	34	3	8	32	6	0	85	9	73	50	50	11	361
		%	58.6	17.6	72.7	46.4	42.9	0	54.8	50.0	67.0	73.5	83.3	61.1	60.5
	1	จำนวน (คน)	10	9	3	20	2	0	42	5	31	15	8	4	149
		%	17.2	52.9	27.3	29.0	14.3	0	27.1	27.8	28.4	22.1	13.3	22.2	25.0
	2	จำนวน (คน)	7	1	0	9	6	0	18	3	2	3	1	2	52
		%	12.1	5.9	0	13.0	42.9	0	11.6	16.7	1.8	4.4	1.7	11.1	8.7
	3	จำนวน (คน)	2	4	0	4	0	0	7	0	1	0	1	1	20
		%	3.4	23.5	0	5.8	0	0	4.5	0	0.9	0	1.7	5.6	3.4

ตารางที่ 4.48 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนรถยนต์ในครอบครองกับความถี่ในการเดินทาง (ต่อ)

เพศ	จำนวนรถยนต์ในครอบครอง (คัน)		ความถี่ในการเดินทาง												
			วัน/สัปดาห์							สัปดาห์	เดือน				รวม
			1	2	3	4	5	6	7		2	1	2	3	
หญิง	4	จำนวน (คน)	1	0	0	2	0	0	3	1	0	0	0	0	7
		%	1.7	0	0	2.9	0	0	1.9	5.6	0	0	0	0	1.2
	5	จำนวน (คน)	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0.9	0	0	0	0.2
	6	จำนวน (คน)	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
		%	3.4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.3
	7	จำนวน (คน)	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
		%	3.4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.3
	9	จำนวน (คน)	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		%	0	0	0	1.4	0	0	0	0	0	0	0	0	0.2
	10	จำนวน (คน)	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		%	0	0	0	1.4	0	0	0	0	0	0	0	0	0.2
	15	จำนวน (คน)	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0.9	0	0	0	0.2
	รวม	จำนวน (คน)	58	17	11	69	14	0	155	18	109	68	60	18	597
		%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

ตารางที่ 4.48 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนรถยนต์ในครอบครองกับความถี่ในการเดินทาง (ต่อ)

เพศ	จำนวนรถยนต์ใน ครอบครอง (คัน)		ความถี่ในการเดินทาง												
			วัน/สัปดาห์							สัปดาห์	เดือน				รวม
			1	2	3	4	5	6	7		1	2	3	>3	
รวม	0	จำนวน (คน)	45	4	11	45	7	0	123	13	112	71	65	13	509
		%	54.9	16.0	68.8	45.9	41.2	0	53.5	43.3	64.4	69.6	71.4	56.5	57.2
	1	จำนวน (คน)	19	13	3	31	3	2	70	10	52	27	21	6	257
		%	23.2	52.0	18.8	31.6	17.6	100.0	30.4	33.3	29.9	26.5	23.1	26.1	28.9
	2	จำนวน (คน)	11	2	0	11	6	0	23	5	7	3	2	2	72
		%	13.4	8.0	0	11.2	35.3	0	10.0	16.7	4.0	2.9	2.2	8.7	8.1%
	3	จำนวน (คน)	2	5	1	5	0	0	10	0	1	1	3	2	30
		%	2.4	20.0	6.3	5.1	0.0	0	4.3	0	0.6	1.0	3.3	8.7	3.4%
	4	จำนวน (คน)	1	1	0	3	1	0	4	2	0	0	0	0	12
		%	1.2	4.0	0	3.1	5.9	0	1.7	6.7	0	0	0	0	1.3%
	5	จำนวน (คน)	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0.6	0	0	0	.1%
	6	จำนวน(คน)	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
		%	2.4	0	6.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.3
	7	จำนวน (คน)	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
		%	2.4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.2

ตารางที่ 4.48 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนรถยนต์ในครอบครองกับความถี่ในการเดินทาง (ต่อ)

เพศ	จำนวนรถยนต์ใน ครอบครอง (คัน)		ความถี่ในการเดินทาง												
			วัน/สัปดาห์							สัปดาห์	เดือน				รวม
			1	2	3	4	5	6	7	2	1	2	3	>3	
รวม	9	จำนวน (คน)	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		%	0	0	0	1.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.1
	10	จำนวน (คน)	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2
		%	0	0	0	2.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.2
	15	จำนวน (คน)	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0.6	0	0	0	0.1
	รวม	จำนวน (คน)	82	25	16	98	17	2	230	30	174	102	91	23	890
		%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

4.2.6.12 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนรถจักรยานยนต์ในครอบครองกับความถี่ของการเดินทาง

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลในตารางที่ 4.49 เป็นการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนรถจักรยานยนต์ในครอบครองกับความถี่ของการเดินทาง กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุที่มีรถจักรยานยนต์ในครอบครองระหว่าง 0 (ไม่มีรถจักรยานยนต์) ถึง 8 คัน กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุที่ไม่มีรถจักรยานยนต์ในครอบครองเดินทางด้วยความถี่ 2 ช่วง คือ 7 วัน/สัปดาห์ และ เดือนละครั้ง คล้ายคลึงกับกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุที่มีรถจักรยานยนต์ในครอบครอง และถึงแม้ว่าผู้สูงอายุจะมีรถจักรยานยนต์ในครอบครอง 1 คันขึ้นไป ความถี่ในการเดินทางก็ไม่แตกต่างจากกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุที่ไม่มีรถจักรยานยนต์ในครอบครอง

ตารางที่ 4.49 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนรถจักรยานยนต์ในครอบครองกับความถี่ในการเดินทาง

เพศ	จำนวนรถจักรยานยนต์ ในครอบครอง (คัน)		ความถี่ในการเดินทาง												
			วัน/สัปดาห์							สัปดาห์	เดือน				รวม
			1	2	3	4	5	6	7		2	1	2	3	
ชาย	0	จำนวน (คน)	15	6	5	17	2	2	50	7	38	23	19	2	186
		%	62.5	75.0	100.0	58.6	66.7	100.0	66.7	58.3	58.5	67.6	61.3	40.0	63.5
	1	จำนวน (คน)	8	2	0	9	0	0	20	3	24	9	11	3	89
		%	33.3	25.0	0	31.0	0	0	26.7	25.0	36.9	26.5	35.5	60.0	30.4
	2	จำนวน (คน)	1	0	0	2	0	0	5	2	1	2	1	0	14
		%	4.2	0	0	6.9	0	0	6.7	16.7	1.5	5.9	3.2	0	4.8
	3	จำนวน (คน)	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	3.1	0	0	0	0.7
	4	จำนวน (คน)	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		%	0	0	0	3.4	0	0	0	0	0	0	0	0	0.3
	5	จำนวน (คน)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	7	จำนวน (คน)	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
		%	0	0	0	0	33.3	0	0	0	0	0	0	0	0.3
	8	จำนวน (คน)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

ตารางที่ 4.49 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนรถจักรยานยนต์ในครอบครองกับความถี่ในการเดินทาง (ต่อ)

เพศ	จำนวนรถจักรยานยนต์ ในครอบครอง (คัน)		ความถี่ในการเดินทาง												
			วัน/สัปดาห์							สัปดาห์	เดือน				รวม
			1	2	3	4	5	6	7	2	1	2	3	>3	
ชาย	รวม	จำนวน (คน)	24	8	5	29	3	2	75	12	65	34	31	5	293
		%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
หญิง	0	จำนวน (คน)	42	9	6	54	9	0	109	14	82	45	44	18	432
		%	72.4	52.9	54.5	78.3	64.3	0	70.3	77.8	75.2	66.2	73.3	100.0	72.4
	1	จำนวน (คน)	12	7	4	9	3	0	36	1	20	20	13	0	125
		%	20.7	41.2	36.4	13.0	21.4	0	23.2	5.6	18.3	29.4	21.7	0	20.9
	2	จำนวน (คน)	2	1	0	4	1	0	6	0	4	2	3	0	23
		%	3.4	5.9	0	5.8	7.1	0	3.9	0	3.7	2.9	5.0	0	3.9
	3	จำนวน (คน)	2	0	1	1	1	0	3	2	1	0	0	0	11
		%	3.4	0	9.1	1.4	7.1	0	1.9	11.1	0.9	0	0	0	1.8
	4	จำนวน (คน)	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	3
		%	0	0	0	1.4	0	0	0.6	0	0.9	0	0	0	0.5
	5	จำนวน (คน)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.5	0	0	0.2
	7	จำนวน (คน)	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0.9	0	0	0	0.2

ตารางที่ 4.49 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนรถจักรยานยนต์ในครอบครองกับความถี่ในการเดินทาง (ต่อ)

เพศ	จำนวนรถจักรยานยนต์ในครอบครอง (คัน)		ความถี่ในการเดินทาง												
			วัน/สัปดาห์							สัปดาห์	เดือน				รวม
			1	2	3	4	5	6	7		1	2	3	>3	
หญิง	8	จำนวน (คน)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
		%	0	0	0	0	0	0	0	5.6	0	0	0	0	0.2
	รวม	จำนวน (คน)	58	17	11	69	14	0	155	18	109	68	60	18	597
		%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
รวม	0	จำนวน (คน)	57	15	11	71	11	2	159	21	120	68	63	20	618
		%	69.5	60.0	68.8	72.4	64.7	100.0	69.1	70.0	69.0	66.7	69.2	87.0	69.4
	1	จำนวน (คน)	20	9	4	18	3	0	56	4	44	29	24	3	214
		%	24.4	36.0	25.0	18.4	17.6	0	24.3	13.3	25.3	28.4	26.4	13.0	24.0
	2	จำนวน (คน)	3	1	0	6	1	0	11	2	5	4	4	0	37
		%	3.7	4.0	0	6.1	5.9	0	4.8	6.7	2.9	3.9	4.4	0	4.2
	3	จำนวน (คน)	2	0	1	1	1	0	3	2	3	0	0	0	13
		%	2.4	0	6.3	1.0	5.9	0	1.3	6.7	1.7	0	0	0	1.5
	4	จำนวน (คน)	0	0	0	2	0	0	1	0	1	0	0	0	4
		%	0	0	0	2.0	0	0	0.4	0	0.6	0	0	0	0.4

ตารางที่ 4.49 ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนรถจักรยานยนต์ในครอบครองกับความถี่ในการเดินทาง (ต่อ)

เพศ	จำนวนรถจักรยานยนต์ ในครอบครอง (คัน)		ความถี่ในการเดินทาง												
			วัน/สัปดาห์							สัปดาห์	เดือน				รวม
			1	2	3	4	5	6	7	2	1	2	3	>3	
รวม	5	จำนวน (คน)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
		%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.0	0	0	0.1
	7	จำนวน (คน)	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2
		%	0	0	0	0	5.9	0	0	0	0.6	0	0	0	0.2
	8	จำนวน (คน)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
		%	0	0	0	0	0	0	0	3.3	0	0	0	0	0.1%
	รวม	จำนวน (คน)	82	25	16	98	17	2	230	30	174	102	91	23	890
		%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

4.2.6.13 ความสัมพันธ์ระหว่างการมีใบขับขี่รถยนต์กับความถี่ของการเดินทาง

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลในตารางที่ 4.50 เป็นการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างการมีใบขับขี่รถยนต์กับความถี่ของการเดินทาง จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุส่วนมากจะไม่มีใบขับขี่รถยนต์ในครอบครอง กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุที่ไม่มีใบขับขี่ไม่ว่าเพศชายหรือเพศหญิง มีจำนวนมากกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีใบขับขี่ในทุกจำนวนเที่ยวการเดินทาง เช่น เที่ยวการเดินทาง 1 วัน/สัปดาห์ มีจำนวนตัวอย่างผู้สูงอายุที่ไม่มีใบขับขี่รถยนต์ 78 คน (91.5%) และมีใบขับขี่รถยนต์เพียง 7 คน (8.5%)

4.2.6.14 ความสัมพันธ์ระหว่างการมีใบขับขี่รถจักรยานยนต์กับความถี่ของการเดินทาง

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่แสดงไว้ในตารางที่ 4.51 ระบุว่ากลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุส่วนร้อยละ 87 ไม่มีใบขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุกลุ่มนี้เดินทาง 7 วัน/สัปดาห์ จากการสำรวจพบว่าเพื่อออกเดินทางไปทำงาน ไปตลาด หรือไปออกกำลังกาย ส่วนกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุที่มีใบขับขี่รถจักรยานยนต์จะมีจำนวนน้อยกว่า

ตารางที่ 4.50 ความสัมพันธ์ระหว่างการมีใบขับขี่รถยนต์กับความถี่ในการเดินทาง

เพศ	ใบขับขี่รถยนต์		ความถี่ในการเดินทาง												รวม
			วัน/สัปดาห์							สัปดาห์	เดือน				
			1	2	3	4	5	6	7	2	1	2	3	>3	
ชาย	ไม่มี	จำนวน(คน)	20	2	3	14	1	0	38	6	41	25	22	3	175
		%	83.3	25	60	48.3	33.3	0	50.7	50	63.1	73.5	71	60	59.7
	มี	จำนวน (คน)	4	6	2	15	2	2	37	6	24	9	9	2	118
		%	16.7	75	40	51.7	66.7	100	49.3	50.0	36.9	26.5	29	40	40.3
	รวม	จำนวน (คน)	24	8	5	29	3	2	75	12	65	34	31	5	293
		%	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
หญิง	ไม่มี	จำนวน (คน)	55	15	10	56	9	0	129	16	106	65	60	18	539
		%	94.8	88.2	90.9	81.2	64.3	0	83.2	88.9	97.2	95.6	100	100	90.3
	มี	จำนวน (คน)	3	2	1	13	5	0	26	2	3	3	0	0	58
		%	5.2	11.8	9.1	18.8	35.7	0	16.8	11.1	2.8	4.4	0	0	9.7
	รวม	จำนวน (คน)	58	17	11	69	14	0	155	18	109	68	60	18	597
		%	100	100	100	100	100	0	100	100	100	100	100	100	100
รวม	ไม่มี	จำนวน (คน)	75	17	13	70	10	0	167	22	147	90	82	21	714
		%	91.5	68.0	81.3	71.4	58.8	0	72.6	73.3	84.5	88.2	90.1	91.3	80.2
	มี	จำนวน (คน)	7	8	3	28	7	2	63	8	27	12	9	2	176
		%	8.5	32	18.8	28.6	41.2	100	27.4	26.7	15.5	11.8	9.9	8.7	19.8
	รวม	จำนวน(คน)	82	25	16	98	17	2	230	30	174	102	91	23	890
		%	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

ตารางที่ 4.51 ความสัมพันธ์ระหว่างการมีใบขับขี่รถจักรยานยนต์กับความถี่ในการเดินทาง

เพศ	ใบขับขี่รถจักรยานยนต์		ความถี่ในการเดินทาง												
			วัน/สัปดาห์							สัปดาห์	เดือน				รวม
			1	2	3	4	5	6	7		2	1	2	3	
ชาย	ไม่มี	จำนวน (คน)	19	6	3	18	2	2	52	9	44	27	23	3	208
		%	79.2	75	60	62.1	66.7	100	69.3	75	67.7	79.4	74.2	60	71
	มี	จำนวน (คน)	5	2	2	11	1	0	23	3	21	7	8	2	85
		%	20.8	25	40	37	33.3	0	30.7	25	32.3	20.6	25.8	40	29
	รวม	จำนวน (คน)	24	8	5	29	3	2	75	12	65	34	31	5	293
		%	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
หญิง	ไม่มี	จำนวน (คน)	57	16	11	67	12	0	139	18	106	66	59	18	569
		%	98.3	94.1	100	97.1	85.7	0	89.7	100	97.2	97.1	98.3	100	95.3
	มี	จำนวน (คน)	1	1	0	2	2	0	16	0	3	2	1	0	28
		%	1.7	5.9	0	2.9	14.3	0	10.3	0.0	2.8	2.9	1.7	0	4.7
	รวม	จำนวน (คน)	58	17	11	69	14	0	155	18	109	68	60	18	597
		%	100	100	100	100	100	0	100	100	100	100	100	100	100
รวม	ไม่มี	จำนวน (คน)	76	22	14	85	14	2	191	27	150	93	82	21	777
		%	92.7	88	87.5	86.7	82.4	100	83	90	86.2	91.2	90.1	91.3	87.3
	มี	จำนวน (คน)	6	3	2	13	3	0	39	3	24	9	9	2	113
		%	7.3	12.0	12.5	13.3	17.6	0	17	10	13.8	8.8	9.9	8.7	12.7
	รวม	จำนวน (คน)	82	25	16	98	17	2	230	30	174	102	91	23	890
		%	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

ตารางที่ 4.52 ความสัมพันธ์ระหว่างช่วงอายุความต้องการให้ผู้ติดตาม

เพศ			ช่วงอายุ (ปี)									รวม
			60-65	66-70	71-75	76-80	81-85	86-90	91-95	96-100	101 ขึ้นไป	
ชาย	ต้องการ	จำนวน(คน)	333	12	7	13	7	3	2	1	0	48
		%	2.7	20.0	12.3	34.2	38.9	60.0	100.0	100.0	0	16.4
	ไม่ต้องการ	จำนวน(คน)	109	48	50	25	11	2	0	0	0	245
		%	97.3	80.0	87.7	65.8	61.1	40.0	0.0	0.0	0	83.6
	รวม	จำนวน(คน)	112	60	57	38	18	5	2	1	0	293
		%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	0	100.0
หญิง	ต้องการ	จำนวน(คน)	37	26	41	39	24	11	2	1	1	182
		%	17.0	20.8	36.0	45.3	68.6	73.3	100.0	100.0	100.0	30.5
	ไม่ต้องการ	จำนวน(คน)	181	99	73	47	11	4	0	0	0	415
		%	83.0	79.2	64.0	54.7	31.4	26.7	0.0	0.0	0.0	69.5
	รวม	จำนวน(คน)	218	125	114	86	35	15	2	1	1	597
		%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
รวม	ต้องการ	จำนวน(คน)	40	38	48	52	31	14	4	2	1	230
		%	12.1	20.5	28.1	41.9	58.5	70.0	100.0	100.0	100.0	25.8
	ไม่ต้องการ	จำนวน(คน)	290	147	123	72	22	6	0	0	0	660
		%	87.9	79.5	71.9	58.1	41.5	30.0	0.0	0.0	0.0	74.2
	รวม	จำนวน(คน)	330	185	171	124	53	20	4	2	1	890
		%	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0%

4.2.6.15 ความสัมพันธ์ระหว่างช่วงอายุและความต้องการผู้ติดตามในการเดินทาง

เป็นที่คาดว่าเมื่อวัยสูงขึ้น ผู้สูงอายุจะต้องการเพื่อนร่วมทาง (Companion) หรือผู้ติดตาม เพื่อช่วยเหลืออำนวยความสะดวกในการเดินทาง เพราะความสามารถในการเคลื่อนที่ลดต่ำลง เนื่องจากปัญหาทางด้านสุขภาพและโรคภัยไข้เจ็บต่างๆ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่แสดงไว้ในตารางที่ 4.52 พบว่าเมื่อกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุในวัยต้น 60 มีความต้องการผู้ติดตามไม่มากนัก แต่เมื่อมีอายุเพิ่มมากขึ้น เห็นได้ชัดเจนว่าสัดส่วนความต้องการผู้ติดตามมีจำนวนสูงขึ้น โดยเฉพาะผู้สูงอายุเพศหญิง มีความต้องการผู้ติดตามระหว่างการเดินทางมากกว่าเพศชาย

4.2.7 ความต้องการด้านการขนส่งที่กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุต้องการเพิ่มเติม

นักวิจัยถามคำถามปลายเปิดตามแบบสำรวจพฤติกรรมและความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุ จำนวน 2 ข้อ ได้แก่ ข้อที่ 18 “อยากให้มียุทธการขนส่งอย่างไรเพิ่มเติม” เพื่อต้องการทราบความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุในพื้นที่กรุงเทพมหานครว่าต้องการจะได้รับการขนส่งอื่นๆ เพิ่มขึ้นจากที่มีอยู่ในปัจจุบันหรือไม่ กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุจำนวนทั้งสิ้น 53 คน จากจำนวนตัวอย่างทั้งสิ้น 890 คน ได้แสดงความคิดเห็นที่น่าสนใจอย่างตรงไปตรงมาไว้ ซึ่งแสดงรายละเอียดไว้ดังตารางที่ 1 ของภาคผนวก ง ท้ายเล่ม

นอกจากนี้ นักวิจัยยังถามคำถามปลายเปิดข้อที่ 19 “อยากให้ภาครัฐช่วยเหลือด้านการขนส่งเดินทางอย่างไรหรือไม่” เพื่อต้องการทราบความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุในพื้นที่กรุงเทพมหานครว่าต้องการให้ภาครัฐยื่นมือเข้ามาให้ความช่วยเหลือทางด้านการขนส่งอย่างไรบ้าง ในการนี้มีกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุจำนวนทั้งสิ้น 51 คน จากจำนวนตัวอย่างทั้งสิ้น แสดงความคิดเห็นที่น่าสนใจอย่างตรงไปตรงมาไว้ ซึ่งแสดงรายละเอียดดังตารางที่ 1 ท้ายเล่ม

จากคำตอบที่ได้รับมาทั้งหมด พอสรุปได้ว่าเมื่อคนเรามีอายุเพิ่มมากขึ้น ความคล่องตัวในการทำกิจกรรมต่างๆ ลดน้อยลง จึงจำเป็นต้องรับการช่วยเหลือในเรื่องต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการเดินทางก็มีความสำคัญมาก เนื่องจากไม่มีใครไม่ต้องการเดินทาง แต่สภาพร่างกายได้ร่วงโรยไปตามกาลเวลา ไม่มีกำลังวังชาเฉกเช่นสมัยหนุ่มสาว ดังนั้นสิ่งที่ผู้สูงอายุอยากให้ภาครัฐช่วยเหลือให้การเดินทางสะดวกมากขึ้นแบ่งได้เป็น 2 ส่วนหลักๆ คือ 1) การปรับปรุงการให้บริการของขนส่งมวลชน และ 2) การเพิ่มเติมการให้บริการทางด้านการขนส่ง

1) การปรับปรุงการให้บริการของขนส่งมวลชน

ความต้องการข้อแรกนี้ ส่วนมากเป็นของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุที่ยังมีอายุไม่มาก (ประมาณ 60 - 70 ปี) พอจะมีเรี่ยวแรงเดินทางไม่ต่างไปจากก่อนเป็นผู้สูงอายุมากนัก จึงยังมีความต้องการเดินทางเพื่อทำกิจกรรมต่างๆ คล้ายเดิม เพียงแต่ต้องการความสะดวกมากขึ้น เช่น ไปทำงาน ไปตลาด ไปห้างสรรพสินค้า ไปวัด หรือไปพบแพทย์ จากข้อมูลสิ่งที่ต้องการให้ปรับปรุงสามารถแบ่งได้เป็น 3 ส่วน ได้แก่

- การให้บริการของพนักงานและสภาพแวดล้อม

จากการสำรวจพบว่ากลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุที่เดินทางโดยใช้รถโดยสารประจำทาง ร้อยละ 50 ต้องการให้พัฒนาและฝึกอบรมการให้บริการของพนักงาน เช่น พนักงานขับรถ ควรจอดรถตรงป้าย, ขับรถไม่กระชาก เนื่องจากจะส่งผลให้ผู้สูงอายุชวัญเสียและได้รับบาดเจ็บ หากตกหรือถูกรถเฉี่ยวชน ส่วนมรรยาทการให้บริการของพนักงานเก็บ

ค่าโดยสาร ควรแสดงกิริยาที่สุภาพ ไม่ชักสีหน้า หรือพูดจาเสียดสี เมื่อผู้สูงอายุใช้สิทธิในการลดหย่อนค่าโดยสารเพราะทำให้ผู้สูงอายุไม่สะดวกใจที่จะใช้สิทธินั้น

- อัตราค่าโดยสารสำหรับผู้สูงอายุ

กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุที่ใช้บริการรถสาธารณะส่วนมากเป็นผู้สูงอายุที่มีรายได้น้อย ร้อยละ 44 มีรายได้น้อยกว่า 5,000 บาท/เดือน ซึ่งรายได้ส่วนใหญ่มาจากเบี้ยยังชีพเพียงอย่างเดียว ดังนั้นผู้สูงอายุจึงต้องการส่วนลดสำหรับการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางหรือรถโดยสารประจำทางฟรีที่มีแอร์และรถไฟฟ้า BTS ที่ต้องการให้มีส่วนลดสำหรับผู้สูงอายุ ไม่ใช่แค่จำกัดเวลาการเข้ารับค่าลดหย่อนที่ไม่ใช่ชั่วโมงเร่งด่วน (09.00-16.00 น. และเวลา 20.00- 24.00 น) ซึ่งช่วงเวลานั้นเป็นช่วงเวลาที่ผู้สูงอายุต้องการเดินทางเช่นกัน

- สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุ

การเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่ผู้สูงอายุต้องการให้ปรับปรุงมากที่สุด คือ สะพานลอยที่ข้ามถนน ในการขึ้นสะพานลอยแต่ละครั้ง ผู้สูงอายุจะใช้เวลามากกว่าคนปกติถึง 5 เท่าในการขึ้นสะพานลอยข้ามถนน เนื่องจากปัญหาด้านสุขภาพ ทั้งข้อเข่า ปวดหลัง หรือมีอาการเหนื่อยต้องพักเป็นช่วงๆ จึงทำให้ผู้สูงอายุหันมาเดินข้ามถนนเอง ซึ่งอาจเกิดอันตรายได้ รองลงมาคือทางเดินเท้าที่ไม่เรียบ มีสิ่งกีดขวาง ทำให้การเดินทางไม่สะดวก จากอาจทำให้สะดุดและล้ม ส่งผลโดยตรงต่อสุขภาพร่างกายของผู้สูงอายุ

2) การเพิ่มเติมการให้บริการด้านการขนส่ง

ข้อเสนอในส่วนนี้จะเน้นของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุที่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้น้อย หรือไม่ สามารถช่วยเหลือตนเองได้เลย จึงต้องการความช่วยเหลือแบบเฉพาะเพิ่มเติมมากขึ้น ทั้งเรื่องรถรับ-ส่งสำหรับผู้สูงอายุโดยเฉพาะเนื่องจากไม่มีแรงที่จะไปต่อสู่ผู้ขับรถ เพื่อใช้บริการร่วมกับคนปกติได้ อีกทั้งความสามารถในการจดจำเส้นทางที่จะเดินทางไม่มีหรือลดน้อยลง ส่วนญาติของผู้สูงอายุต้องการให้มีพยาบาลและแพทย์มาดูแลการเบื้องต้น เพราะในยามเจ็บป่วยเป็นเรื่องค่อนข้างยากที่จะเคลื่อนย้ายผู้ป่วย เพื่อไปโรงพยาบาล

ในบทที่ 4 นี้เป็นการรายงานผลการวิเคราะห์ข้อมูลและการอภิปราย โดยสามารถแบ่งเนื้อหาออกเป็นสองส่วนใหญ่ๆ ได้แก่ ผลการวิจัยเกี่ยวกับการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุในพื้นที่ต่างจังหวัด และผลการวิจัยเกี่ยวกับการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ผลการวิเคราะห์ได้พยายามแสดงให้เห็นถึงพฤติกรรมและลักษณะการเดินทางในปัจจุบันของผู้สูงอายุโดยละเอียด สร้างความเข้าใจเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณการเดินทางของผู้สูงอายุ ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคที่บั่นทอนความสามารถในการเคลื่อนที่ของผู้สูงอายุในสังคมไทย นอกจากนี้ ยังพยายามคำนวณต้นทุนการเดินทางของผู้สูงอายุอีกด้วย ในบทที่ 5 จะเป็นการสรุปผลการวิจัยทั้งหมดและเสนอแนะแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งสำหรับผู้สูงอายุในสังคมไทยจากผลการวิจัย

บทที่ 5

สรุป

5.1 พฤติกรรมการเดินทางและลักษณะการเดินทางของผู้สูงอายุในสังคมไทย

งานวิจัยนี้ศึกษาพฤติกรรมการเดินทางและลักษณะการเดินทางของผู้สูงอายุในสังคมไทย โดยแยกออกเป็นสองพื้นที่ ได้แก่ พื้นที่ต่างจังหวัด และพื้นที่กรุงเทพมหานคร แต่ละพื้นที่ใช้วิธีการศึกษาแตกต่างกันบ้าง เนื่องจากข้อจำกัดบางประการ

กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุในต่างจังหวัดเดินทางไม่บ่อยมากนัก กิจกรรมสำคัญที่ทำให้ผู้สูงอายุต้องเดินทางเป็นประจำ คือ การไปพบแพทย์เพื่อตรวจรักษาหรือรับการดูแลเป็นประจำ ในพื้นที่ต่างจังหวัดบริเวณนอกเขตเมือง มักจะไม่มีระบบขนส่งสาธารณะอย่างเช่นในเมืองหลวงหรือในเขตเมือง วิธีการเดินทางไม่หลากหลาย ส่วนมากใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล เช่น รถยนต์ รถจักรยานยนต์ จากสมาชิกคนใดคนหนึ่งในครอบครัว หรืออาศัยเพื่อนบ้านให้เป็นผู้พาไปส่ง ซึ่งอาจจำเป็นต้องว่าจ้างเป็นครั้งคราว เที่ยวละประมาณ 400-500 บาท สิ่งที่น่าสนใจมาก คือ บางชุมชนมีการรวมกลุ่มกันเก็บรวบรวมเงินเข้าเป็นทุนกองกลาง บริหารจัดการอย่างเป็นระบบโดยการส่งเสริมของโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล (รพสต.) เงินจำนวนนี้สามารถนำมาใช้จ่ายจัดให้มีบริการรับ-ส่งผู้สูงอายุและคนในหมู่บ้านด้วยรถโดยสารร่วมทาง สภาพเศรษฐกิจและสังคมในชุมชนและครัวเรือนมีผลอย่างยิ่งต่อพฤติกรรมและความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุในต่างจังหวัด ภายใต้สภาพสังคมที่ครัวเรือนมีจำนวนสมาชิกน้อยลง คนหนุ่มสาวต้องออกไปทำงานโรงงาน หรือรับจ้างไกลบ้านทุกวัน ผู้สูงอายุจึงกลายเป็นผู้ดูแลเด็กๆ แทนพ่อแม่ ทำให้ผู้สูงอายุไม่มีโอกาสได้เดินทางมากนัก ปัจจัยด้านสุขภาพมีผลอย่างยิ่งต่อความต้องการเดินทาง ผู้สูงอายุจำนวนมากมีปัญหาสุขภาพซึ่งเป็นอุปสรรคอย่างยิ่งต่อการเดินทาง ประกอบกับความคิดว่าไม่เอายารถเป็นภาระให้กับลูกหลานเกรงใจว่าจะทำให้ลูกหลานเสียเวลา ทำให้ผู้สูงอายุจำกัดการเดินทางของตนเองให้น้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ซึ่งอาจจะไม่ใช่สิ่งที่ควรเกิดขึ้นและอาจบั่นทอนคุณภาพชีวิตของผู้สูงอายุ

ในขณะที่ผู้สูงอายุที่อาศัยอยู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานครมีทางเลือกการเดินทางที่หลากหลายกว่าผู้สูงอายุในต่างจังหวัดอย่างเห็นได้ชัด เนื่องจากเป็นเมืองหลวงของประเทศ มีรถสาธารณะหลายชนิด ผู้สูงอายุในกรุงเทพจึงเดินทางได้ง่ายกว่าในต่างจังหวัด ผู้สูงอายุจำนวนมากมีความพร้อมทางด้านปัจจัยเสริมที่ช่วยให้การเดินทางเป็นไปได้มากขึ้น เช่น มีใบขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ สามารถขับขี่รถยนต์และรถจักรยานยนต์ได้ มีรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในครอบครอง ดังนั้นปริมาณการเดินทางจะมากหรือน้อยอาจจะขึ้นอยู่กับปัจจัยทางด้านสุขภาพว่าจะเอื้ออำนวยให้ยังสามารถเดินทางได้อย่างคล่องแคล่วเพียงใด ระยะทางที่ผู้สูงอายุเดินทางไม่แตกต่างกันระหว่างช่วงอายุต่างๆ กัน คือ ประมาณ 15 กิโลเมตร/วัน ใช้ระยะเวลาเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง/เที่ยวไป-กลับ ผู้สูงอายุจำนวนมากบอกว่าสามารถเดินทางได้โดยพึ่งพาลูกหลาน และมีความสะดวกสบายในการเดินทางเนื่องจากใช้บริการรถยนต์ส่วนบุคคลหรือบริการแท็กซี่ เมื่อคำนวณต้นทุนการเดินทางของผู้สูงอายุโดยคำนึงถึงค่าเสียโอกาสของผู้ติดตามด้วย พบว่ามีค่าเฉลี่ยประมาณ 261 บาท/เที่ยวไป-กลับ หรือ 15 บาท/กิโลเมตร

จากการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่าความสามารถในการเดินทางของผู้สูงอายุมีความสัมพันธ์ผกผันกับอายุ เมื่อผู้สูงอายุมีอายุมากขึ้นจะเดินทางได้น้อยลง และต้องการเพื่อนร่วมทางไปด้วย

5.2 ความต้องการเดินทางในชีวิตประจำวันของผู้สูงอายุในสังคมไทย

ผู้สูงอายุจำนวนมากค่อนข้างพึงพอใจกับความสะดวกและความสบายที่ได้รับจากการเดินทางในสภาพปัจจุบัน ซึ่งเป็นจากการวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis) ของความสะดวกและความสบาย จากการสังเกตพบว่าผู้สูงอายุมักจะเดินทางโดยยานพาหนะส่วนบุคคลที่มีความสะดวกและสบายมากอยู่แล้ว ซึ่งอาจจะเป็นเหตุผลสนับสนุนว่าทำไมผู้สูงอายุจึงพึงพอใจกับระดับความสะดวกและสบายที่ประสบอยู่ในปัจจุบัน เมื่อถามถึงกิจกรรมหรือสถานที่ซึ่งผู้สูงอายุมีความต้องการจะเดินทางไป เป็นที่น่าประหลาดใจว่ากลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุจำนวนมากถึง 41% ตอบว่าไม่ออกไปไหน ดูเหมือนว่าผู้สูงอายุจำนวนมากในสังคมไทยจำกัดกิจกรรมของตนเองลงมากเมื่อถึงวัยเกษียณ อย่างไรก็ตามก็ยังมีผู้สูงอายุอีกจำนวนไม่น้อยเช่นกันที่บอกว่าต้องการเดินทางไปท่องเที่ยว (29.3%) พบปะสังสรรค์ (10.6%) และไปวัดหรือสถานที่ทางศาสนา (10.3%)

ผู้สูงอายุในสังคมไทยจำนวนมากเดินทางได้โดยอาศัยความช่วยเหลือจากผู้อื่น โดยส่วนใหญ่คือใครคนใดคนหนึ่งในสมาชิกของครอบครัวนั่นเอง ซึ่งถือเป็นเสน่ห์อย่างหนึ่งของชีวิตความเป็นอยู่ในสังคมไทยดั้งเดิม แต่ในสภาวะที่สังคมไทยเริ่มเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่คล้ายคลึงกับประเทศตะวันตก กล่าวคือ ครีวเรือนมีขนาดเล็กลงจำนวนสมาชิกในครัวเรือนมีไม่มากเหมือนดังเช่นแต่ก่อน เป็นไปได้ว่าในอนาคตอันไม่ไกลจากนี้ไป สมาชิกในครอบครัวที่เคยให้ความช่วยเหลือเป็นธุระให้กับผู้สูงอายุอาจจะมีจำนวนน้อยลง และไม่ได้พักอาศัยรวมอยู่กับผู้สูงอายุ ความสะดวกสบายของการเดินทางอาจต่ำลง เป็นที่น่าสงสัยว่ากระทบต่อปริมาณการเดินทางของผู้สูงอายุอย่างไร ภายใต้สถานการณ์สมมติเช่นนี้ งานวิจัยนี้ได้ถือโอกาสสอบถามกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุว่าหากมีบริการรับส่งส่วนบุคคลให้กับผู้สูงอายุ (เสียค่าใช้จ่าย) โดยที่ผู้สูงอายุสมัครเข้าเป็นสมาชิกของระบบ เมื่อต้องการใช้บริการรถรับ-ส่ง จะต้องจองว่าต้องการเดินทางจากที่ใดไปที่ใด วันและเวลาใด ผู้ให้ และแจ้งต้นทางที่ต้องการให้ไปรับ ปลายทางที่ต้องการให้ไปส่งล่วงหน้า ซึ่งในต่างประเทศเรียกบริการเช่นนี้ว่าโทรเรียกใช้ หรือ Dial-a-ride ซึ่งเมื่อถึงเวลา ก็จะมีรถไปรับถึงบ้านและไปส่งตามปลายทางที่ได้จองไว้ ผู้สูงอายุสนใจหรือไม่ ปรากฏว่ากลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุราวหนึ่งในสามตอบว่าชอบถึงชอบมากที่สุด ซึ่งประเด็นนี้น่าสนใจว่าในอนาคต เป็นไปได้หรือไม่ว่าจะมีธุรกิจบริการรับ-ส่งผู้สูงอายุเป็นส่วนบุคคล เพื่อรองรับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของสภาพสังคม

5.3 ปัญหาและอุปสรรคการเดินทางของผู้สูงอายุ

ปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญที่ทำให้การเดินทางของผู้สูงอายุเป็นไปไม่ได้ หรือเป็นไปได้อย่างยากลำบาก พอจะจำแนกออกเป็น 4 เรื่องหลักดังนี้

1) ปัญหาทางด้านสุขภาพของผู้สูงอายุ

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่าผู้สูงอายุมักจะมีโรคประจำตัวอย่างน้อยหนึ่งโรค และมากที่สุดอาจสูงถึง 7 โรค จำนวนโรคมักจะเพิ่มมากขึ้นตามวัยที่สูงขึ้น ซึ่งบั่นทอนขีดความสามารถในการเดินทางในชีวิตประจำวัน แต่ก็ทำให้เกิดเหตุการณ์การเดินทางที่มีวัตถุประสงค์เพื่อไปพบแพทย์เกิดขึ้นมากกว่าคนทั่วไป ผลการวิจัยชี้ให้เห็นชัดเจนว่า ปริมาณการเดินทางของผู้สูงอายุแปรผกผันกับช่วงอายุ

การส่งเสริมสุขภาพของผู้สูงอายุจึงเป็นสิ่งจำเป็นต่อการรักษาขีดความสามารถในการเดินทางของผู้สูงอายุ

2) ปัญหาทางด้านกายภาพของสาธารณูปโภคด้านการขนส่ง

ต้องยอมรับว่าการออกแบบลักษณะทางด้านกายภาพของสาธารณูปโภคด้านการขนส่งของประเทศไทย คำนึงกลุ่มผู้ใช้งานทั่วไปคนส่วนมากเป็นสำคัญ ไม่ได้ออกแบบอย่างจริงจังเพื่อให้คนกลุ่มน้อยด้อยโอกาสได้มีโอกาสใช้งานอย่างสะดวก โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มผู้ใช้งานที่เป็นผู้สูงอายุ ไม่ได้ถูกคำนึงถึงเลยแม้แต่น้อย เราจึงได้เห็นสะพานลอยที่สูงและชันกระทั่งผู้สูงอายุจำนวนน้อยมากสามารถใช้งานได้ รถโดยสารประจำทางที่พื้นสูงมากผู้สูงอายุก้าวขึ้นรถลำบากมาก กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุจำนวนมากตัดพ้อว่าลักษณะทางกายภาพเป็นอุปสรรคต่อการเดินทางอย่างมาก

3) ปัญหาทางด้านบริการของระบบขนส่ง

บริการของระบบขนส่งที่มีอยู่ก็ไม่ได้ถูกออกแบบให้ตอบสนองต่อความต้องการของผู้สูงอายุเช่นกัน ผู้สูงอายุไม่สามารถเข้าใช้บริการขนส่งสาธารณะได้โดยสะดวก เช่น ต้องเดินทางไกลออกจากหมู่บ้านกว่าจะได้พบกับบริการแท็กซี่ การเรียกใช้บริการรถแท็กซี่จากศูนย์ไม่มีความน่าเชื่อถือ แม้ในยามเร่งด่วนของเวลา รถโดยสารประจำทางก็มีปัญหาการให้บริการอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นเรื่องมารยาทในการขับรถที่ไม่เห็นใจผู้สูงอายุ หรือในเรื่องของการให้บริการที่เหมาะสมกับผู้สูงอายุซึ่งแน่นอนว่าจะช้ากว่าคนหนุ่มสาว หรือแม้กระทั่งการให้เกียรติผู้สูงอายุในกรณีที่ผู้สูงอายุมีสิทธิได้ส่วนลดค่าโดยสาร แต่พนักงานกลับแสดงท่าทีรังเกียจ ตัวอย่างของปัญหาด้านการบริการของระบบขนส่งที่กล่าวข้างต้นถือว่าสร้างปัญหาและเป็นอุปสรรคต่อการเดินทางของผู้สูงอายุอย่างมาก

4) ปัญหาด้านผู้ติดตามดูแล

ผู้สูงอายุจำนวนมาก ตัดสินใจจำกัดปริมาณการเดินทางของตนเองให้เหลือเท่าที่จำเป็นจริงๆ เท่านั้น เช่น เดินทางไปพบแพทย์ ส่วนกิจกรรมอื่นๆ ไม่ทำ เพราะไม่มีใครติดตามอำนวยความสะดวกพาไปผู้ติดตามจึงเป็นบุคคลสำคัญมากที่ช่วยให้การเดินทางของผู้สูงอายุเกิดขึ้นได้อย่างสม่ำเสมอเป็นปกติ อย่างไรก็ตาม สมาชิกในครอบครัวมักจะต้องออกไปทำงานประจำ ทำให้ไม่มีเวลาว่างคอยให้บริการแก่ผู้สูงอายุในครอบครัว บางครอบครัวนำลูกหลานมาฝากให้ผู้สูงอายุเป็นผู้เลี้ยงดูระหว่างวันอีก ซึ่งยิ่งทำให้ผู้สูงอายุถูกจำกัดปริมาณการเดินทางไปโดยอัตโนมัติ ปัญหาการขาดผู้ติดตามคอยดูแลเอาใจใส่เป็นอุปสรรคที่สำคัญมากต่อการเดินทางได้ของผู้สูงอายุ อนึ่งจะสังเกตว่า โรงพยาบาลและสถานพยาบาลหลายแห่งจัดให้มีบริการพิเศษสำหรับดูแลเอาใจใส่ผู้สูงอายุเป็นการเฉพาะ ซึ่งส่วนมากยังเป็นการฝากเลี้ยงที่สถานพยาบาล ต่อไปในอนาคต เราอาจจะได้เห็นบริการติดตามดูแลผู้สูงอายุนอกสถานที่มากขึ้นจนกลายเป็นเรื่องปกติ

5.4 ข้อเสนอแนะในการตอบสนองความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุ

จากผลลัพธ์ของการวิจัยและเสียงสะท้อนของผู้สูงอายุ จึงควรพิจารณาปรับปรุงระบบการขนส่งให้สอดคล้องกับพฤติกรรมและความต้องการของผู้สูงอายุในประเด็นสำคัญต่อไปนี้

1) นโยบายส่งเสริมด้านสุขภาพของผู้สูงอายุ

เห็นได้ชัดจากผลการวิเคราะห์ในบทที่ 4 ว่าผู้สูงอายุก็คือคนที่เคยหนุ่มเคยสาวมาก่อนนั่นเอง ซึ่งเคยเดินทางได้ด้วยตนเอง ซึ่งประจักษ์พยานก็ยังคงอยู่ เมื่อผู้สูงอายุส่วนมากมีใบขับขี่สามารถขับรถได้ มีรถยนต์ในครอบครอง อาจกล่าวได้ว่าผู้สูงอายุมีเครื่องมือในการเดินทาง (Mobility Tools) ครบถ้วน ความพร้อมในการเดินทางอยู่ในระดับสูง สิ่งที่มีักจะเป็นอุปสรรคกีดขวางไม่ให้

เดินทางได้ คือ ปัญหาด้านสุขภาพ หากผู้สูงอายุสุขภาพแข็งแรงสมบูรณ์ จะสามารถช่วยเหลือตัวเองให้เดินทางไปไหนมาไหนได้เกือบเหมือนกับคนหนุ่มสาวทั้งหลาย ปัญหาที่จะตามมา ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของผู้ติดตามดูแล ปัญหาทางด้านกายภาพของสาธารณูปโภคด้านการขนส่ง ก็จะเป็นอุปสรรคน้อยลงเมื่อผู้สูงอายุมีสุขภาพแข็งแรงช่วยเหลือตัวเองได้มาก ดังนั้นทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ครุภัณฑ์และปัจเจกชนต้องให้ความสำคัญกับการรักษาสุขภาพในเชิงป้องกัน (Health Maintenance) สมบูรณ์แข็งแรงอยู่เป็นประจำ ไม่น้อยไปกว่าการรักษาพยาบาล ซึ่งเป็นการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุ ดูเหมือนว่าสุขภาพที่แข็งแรงจะช่วยแก้ปัญหาหลายอย่างให้กับผู้สูงอายุ รวมถึงการตอบสนองความต้องการด้านการขนส่งด้วย

2) การออกแบบทางกายภาพของสาธารณูปโภคด้านการขนส่ง

หากอยากให้ผู้สูงอายุใช้สาธารณูปโภคด้านการขนส่งได้จริง ต้องเอาใจเขามาใส่ใจเรา การออกแบบสาธารณูปโภคด้านการขนส่งเหล่านั้นต้องคำนึงถึงผู้ใช้งานประเภทที่เป็นผู้สูงอายุด้วย ไม่ใช่ว่าออกแบบให้คนหนุ่มสาว สุขภาพสมบูรณ์แข็งแรงใช้งาน แต่จะให้ผู้สูงอายุปรับตัวเพื่อให้ใช้ร่วมได้ด้วย มักจะเป็นสิ่งที่เป็นไปได้ ต้องยอมรับว่าทุกวันนี้สถาปนิก/วิศวกรไม่ได้ออกแบบสาธารณูปโภคด้านการขนส่งโดยคำนึงถึงผู้ใช้งานที่เป็นผู้สูงอายุแต่อย่างใด สรีระ สมรรถนะ พฤติกรรมและลักษณะความต้องการใช้งานของผู้สูงอายุแตกต่างอย่างมากจากคนหนุ่มสาว หรือแม้กระทั่งจะเทียบเคียงกับคนพิการก็ยังไม่ได้ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องกำหนด หรือสร้างความตระหนักให้กับนักออกแบบสาธารณูปโภคด้านการขนส่งให้รับรู้ด้วยว่าสิ่งที่กำลังจะสร้างขึ้นมานั้น ผู้สูงอายุต้องสามารถใช้งานได้โดยสะดวก

3) การปรับปรุงระดับการให้บริการของขนส่งมวลชน

ต้องยอมรับว่าระดับการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนโดยทั่วไปของประเทศไทย ไม่น่าพึงพอใจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถโดยสารประจำทางซึ่งควรจะเป็นที่พึงของผู้สูงอายุโดยทั่วไป กลับมีบริการที่ไม่น่าประทับใจ ผู้สูงอายุจำนวนมากที่เคยใช้บริการรถโดยสารสาธารณะมีประสบการณ์ที่ไม่ดี เช่น ขักรถไม่จอดเข้าป้าย ขักรถเร็ว วาจาไม่สุภาพ กิริยาไม่ดี ไม่ให้เกียรติผู้สูงอายุ ปฏิบัติต่อผู้สูงอายุแบบไร้มนุษยธรรม ผู้สูงอายุหลายคนบ่นถึงการแสดงกิริยาไม่สุภาพ ชักสีหน้า หรือพูดจาเสียดสี เมื่อผู้สูงอายุใช้สิทธิในการลดหย่อนค่าโดยสาร ทำให้ผู้สูงอายุไม่สะดวกใจที่จะใช้สิทธินั้น กรณีเหล่านั้นแสดงถึงระดับบริการที่ต่ำ บั่นทอนจิตใจของผู้สูงอายุ ทำให้ไม่อยากเดินทาง

สำหรับบริการขนส่งมวลชนที่ระดับการให้บริการดี เช่น รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ รถไฟฟ้า BTS กลับมีอุปสรรคด้านราคาค่าโดยสารที่แพงมากต่อกลุ่มผู้สูงอายุที่มักจะมีรายได้น้อย บริการขนส่งมวลชนเหล่านี้ควรมีส่วนลดพิเศษให้กับผู้สูงอายุด้วยเช่นกัน ไม่ใช่แค่จำกัดเวลาการเข้ารับค่าลดหย่อนเฉพาะช่วงเวลาที่ไม่ใช่ชั่วโมงเร่งด่วน (นอกช่วงเวลา 09.00-16.00 น. และเวลา 20.00-24.00 น) เพราะว่าช่วงเวลาเร่งด่วนก็เป็นช่วงเวลาที่ผู้สูงอายุต้องการเดินทางด้วยเช่นกัน

4) บริการเพิ่มเติมเพื่อสนับสนุนความต้องการด้านการขนส่ง

ปัจจุบันเราเริ่มเห็นธุรกิจที่จับกลุ่มลูกค้าประเภทผู้สูงอายุมากขึ้น โรงพยาบาล สถานพยาบาล องค์กรบางแห่ง เสนอบริการดูแลผู้สูงอายุในสถานที่ คือ รับผู้สูงอายุมาพักอาศัยอยู่ด้วยกัน บางแห่งเสนอบริการดูแลนอกสถานที่ ส่งผู้ช่วยพยาบาลหรือพยาบาลไปดูแลผู้สูงอายุถึงที่บ้าน โดยคิดอัตราค่าใช้จ่ายเป็นรายเดือน บางแห่งเสนอบริการรถรับ-ส่งตามเวลาที่นัดหมาย บริการที่กล่าวถึงเหล่านี้ แม้จะมีค่าใช้จ่าย แต่ก็ช่วยให้การเดินทางของผู้สูงอายุเป็นไปได้มากขึ้น เป็นที่น่าเชื่อได้ว่าในอนาคตจะต้องมีบริการรับ-ส่งผู้สูงอายุเกิดขึ้นเป็นธุรกิจอย่างแน่นอน สาเหตุที่เชื่อเช่นนั้น เพราะว่าการเดินทางเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับทุกคนตราบเท่าที่ยังมีลมหายใจอยู่

เอกสารอ้างอิง

- Alsnih, R. and D. A. Hensher (2003), The mobility and accessibility expectations of seniors in an aging population, *Transportation Research Part A* 37, pp. 903 – 916.
- Banister, D. and A. Bowling (2004), Quality of life for the elderly: the transport dimension, *Transport Policy* 11, pp. 105 – 115.
- Choi, Wai-Mau, Shin-Han Tsai, Wen-Han Chang, Kou-Song Change, Chien-Jen Kao (2009), Preliminary study on emergency aeromedical transport of elderly patients from offshore islands in Taiwan, *International Journal of Gerontology* 3 (2), June
- Chow, H. P. H. (2011), Health care service needs and correlates of quality of life: a case study of elderly Chinese immigrants in Canada, *Soc Indic Res*
- Darkwa, O. (1999), Toward a national policy for the elderly in Ghana, *Ageing International*, pp. 31 – 45.
- Ekman, R., G. Welander, L. Svanström, L. Schelp and P. Santesson (2001), Bicycle-related injuries among the elderly – a new epidemic?, *Public Health* 115, pp. 38 – 43.
- Golob, T. F. and D. A. Hensher (2007), The trip chaining activity of Sydney residents: a cross-section assessment by age group with a focus on seniors, *Journal of Transport Geography* 15, pp. 298 – 312.
- Kaye, J., Mattek, N., Dodege, H., Buracchio, T., Austin, D., Hagler, S., Pavel, M., Hayes, T. (2012). *One walk a year to 1000 within a year: Continuous in-home unobtrusive gait assessment of older adults*. *Gait&Posture* 35: 197-202
- Ipingbemi, O. (2010), Travel characteristics and mobility constraints of the elderly in Ibadan, Nigeria, *Journal of Transport Geography* 18, pp. 285 – 291.
- Lavery, I., S. Davey, A. Woodside and K. Ewart (1996), The vital role of street design and management in reducing barriers to older peoples' mobility, *Landscape and urban planning* 35, pp. 181 – 192.
- Mackett, R. L., K. Achuthan and H. Titheridge (2008), AMELIA: a tool to make transport policies more socially inclusive, *Transport Policy* 15, pp. 372 – 378.
- Mercado, R., A. Páez and K. B. Newbold (2010), Transport policy and the provision of mobility options in an aging society: a case study of Ontario, Canada, *Journal of Transport Geography* 18, pp. 649 – 661.
- Schmöcker, Jan-Dirk, M. A. Quddus, R. B. Noland and M. G. H. Bell (2008), Mode choice of older and disabled people: a case study of shopping trips in London, *Journal of Transport Geography* 16, pp. 257 – 267.

- Schönfelder, S. and K. W. Axhausen (2003), Activity spaces: measures of social exclusion?, *Transport Policy* 10, pp. 273 – 286.
- Sherwood, K. B. and G. J. Lewis (2000), Accessing health care in a rural area: an evaluation of a voluntary medical transport scheme in the English Midlands, *Health & Place* 6, pp. 337 – 350.
- Spinney, J. E. L., D. M. Scott and K. B. Newbold (2009), Transport mobility benefits and quality of life: a time-use perspective of elderly Canadians, *Transport Policy* 16, pp. 1 – 11.
- van den Berg, P., T. Arentze and H. Timmermans (2011), Estimating social travel demand of senior citizens in the Netherlands, *Journal of Transport Geography* 19, pp. 323 – 331.
- Wofford J. L., W. P. Moran, M. D. Heuser, E. Schwartz, R. Valez and M. B. Mittelmark (1995), Emergency medical transport of the elderly, *American Journal of Emergency Medicine* 13 (3), pp. 297 – 300.
- Ebitethaikit (2556). ข้อลื่นเปลี่ยนระหว่างจักรยานยนต์และจักรยานไฟฟ้า. 17 กรกฎาคม 2556. <http://www.ebikethaikit.com>
- MocycDD (2556). ขายมอเตอร์ไซด์มือสอง. 13 กรกฎาคม 2556. <http://www.mocycdd.com/mocycdetail/Honda-Wave110i-PGM-Fi,3390/>
- Oilsquare (2556). น้ำมันเครื่อง. 17 กรกฎาคม 2556. <http://www.oilsquare.com/?gclid=CPXx547P-bgCFTF04godphUAWQ>
- One2car (2556). Toyota altis ปี 2007. 13 กรกฎาคม 2556. <http://www.one2car.com/TOYOTA/COROLLA/000000000000000000000000D0018>
- Toyota (2556). รุ่นและราคารถยนต์ Toyota Altis. 13 กรกฎาคม 2556. <http://www.toyota.co.th/product.php?model=altis>
- Winnermed (2556). รถเข็นผู้ป่วยเหล็กชุบโครเมียม. 17 กรกฎาคม 2556. http://www.winnermed.com/allcontent.asp?txtmCategory_ID=2
- กม.8 จักรยาน (2556). รถจักรยานแอลเอ LA 24 นิ้ว City Ride Scott รุ่นปี 2012. 13 กรกฎาคม 2556. <http://km8bicycle.weloveshopping.com/>
- กองส่งเสริมสุขภาพ สำนักอนามัย สหพันธ์ชมรมผู้สูงอายุกรุงเทพมหานคร (2553) ทะเบียนสมาชิกชมรมผู้สูงอายุของกรุงเทพมหานคร กรกฎาคม
- เกรียงศักดิ์ ชื่อเสียม ปราณี สุทธิสุนทร ดุชนิ ดามี (2551) ทิศทางการพัฒนาคนด้านการส่งเสริมสุขภาพ วารสารสาธารณสุขและการพัฒนา ปีที่ 6 ฉบับที่ 1 หน้า 171 – 176.
- กรุงเทพธุรกิจ (2554) สังคมผู้สูงวัย 12 มิถุนายน 2554 จำรูญ มีขนอน (2547) การใช้ประสบการณ์ชีวิตของผู้อาวุโสในการให้คำแนะนำปรึกษา วารสารสาธารณสุขและการพัฒนา ปีที่ 2 ฉบับที่ 2 หน้า 41 – 44

ขวัญหทัย ไชยยาสุข บุญยง เกี่ยวการค้า และพันธกิจพิภย์ รามสูต (2551) การใช้บริการทันตกรรมของ
ผู้สูงอายุในอำเภอเชียงดาว จังหวัดเชียงใหม่ วารสารสาธารณสุขและการพัฒนา ปีที่ 6
ฉบับที่ 3 หน้าที่ 63 – 74.

คาร์บุติก (2556) ราคาขายรถ. 17 กรกฎาคม

2556. [http://www.carboutique.co.th/promotion.php?
gclid=CL2Dx6Sy77gCFTF04godKmcAEA](http://www.carboutique.co.th/promotion.php?gclid=CL2Dx6Sy77gCFTF04godKmcAEA)

ดุชนิ ดามี เกรียงศักดิ์ ชื่อเสื่อม ปราณี สุทธิสุนทร (2552) ทบทวนปัญหาของครอบครัวคนไทย
วารสารสาธารณสุขและการพัฒนา ปีที่ 7 ฉบับที่ 1 หน้าที่ 121 – 126

ไทยรัฐ (2554) แฉคนแก่งถูกทอดทิ้ง-ป่วยโรคร้างเพียบ ศึกษา-ศาสนา-สาธารณสุข 14 เมษายน 2554
บริษัท สหเอกคอร์ปอเรชั่น จำกัด (2556). รายการสินค้ายานอวกาศมอเตอร์ไซด์. 17 กรกฎาคม

2556. <http://www.aketire.com/motorcycle/motorcycle.php>

ปตท (2556). ราคาน้ำมันวันนี้. 17 กรกฎาคม 2556. http://www.eppo.go.th/retail_prices.html

ประกันภัยรถยนต์ (2556). ประกันภัยรถยนต์ชั้น 1. 17 กรกฎาคม 2556. [http://www.carinsurance
.co.th/carinsurance-premium.asp](http://www.carinsurance.co.th/carinsurance-premium.asp)

ประเสริฐ อัสสันตชัย และ สมทรง เลขะกุล (2542) การสำรวจภาวะโภชนาการในผู้สูงอายุในชุมชน
ชนบทภาคเหนือ โครงการศึกษาวิจัยครบวงจรเรื่องผู้สูงอายุในประเทศไทย
มหาวิทยาลัยมหิดล

ประเสริฐ อัสสันตชัย ปรียานุช แยมวงษ์ และ สมทรง เลขะกุล (2542) การสำรวจภาวะโภชนาการใน
ผู้สูงอายุในชุมชนชนบทภาคกลาง โครงการศึกษาวิจัยครบวงจรเรื่องผู้สูงอายุในประเทศไทย
มหาวิทยาลัยมหิดล

ปรีชา อุบัยคิน สุรีย์ กาญจนวงศ์ วิณา ศิริสุข มัลลิกา มดีโก (2541) ไม่ใกล้ฝั่ง สถานภาพและบทบาท
ผู้สูงอายุไทย โครงการศึกษาวิจัยครบวงจรเรื่องผู้สูงอายุในประเทศไทย
มหาวิทยาลัยมหิดล

พรบ. (2556). ประกันภัยรถยนต์ชั้น 1. 17 กรกฎาคม 2556. [http://www.carinsurance.co.th/
carinsurance-premium.asp](http://www.carinsurance.co.th/carinsurance-premium.asp)

มหาวิทยาลัยมหิดล (2538) หนังสือการลัมนาโครงการศึกษาวิจัยครบวงจร เรื่อง การวิจัยเรื่อง
ผู้สูงอายุในประเทศไทย

มัลลิกา มดีโก ปรีชา อุบัยคิน สุรีย์ กาญจนวงศ์ และ วิณา ศิริสุข (2542) ร่มโพธิ์ร่มไทร : สถานภาพ
และบทบาทในสังคมของผู้สูงอายุ พื้นที่ศึกษาในเขตภาคเหนือ โครงการศึกษาวิจัยครบ
วงจรเรื่องผู้สูงอายุในประเทศไทย มหาวิทยาลัยมหิดล

มัลลิกา มดีโก ปรีชา อุบัยคิน วิณา ศิริสุข และ สุรีย์ กาญจนวงศ์ (2541) คุณภาพชีวิตของผู้สูงอายุใน
ประเทศไทย ในประเด็นภาวะสุขภาพอนามัย และการดูแลตนเองเกี่ยวกับสุขภาพอนามัย
ของผู้สูงอายุ พื้นที่ศึกษาในภาคเหนือ โครงการศึกษาวิจัยครบวงจรเรื่องผู้สูงอายุใน
ประเทศไทย มหาวิทยาลัยมหิดล

ราชกิจจานุเบกษา (2546) พระราชบัญญัติผู้สูงอายุ 2546

ราชกิจจานุเบกษา (2547) ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดหน่วยงานรับผิดชอบในการ
ดำเนินการตามพระราชบัญญัติผู้สูงอายุ พ.ศ. 2546

ราชกิจจานุเบกษา (2553) ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง การกำหนดหน่วยงานผู้มีอำนาจหน้าที่
รับผิดชอบดำเนินการเกี่ยวกับการคุ้มครอง การส่งเสริม และการสนับสนุนผู้สูงอายุในด้าน
ต่างๆ ตามพระราชบัญญัติผู้สูงอายุ พ.ศ. 2546

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี (2556). การรถไฟแห่งประเทศไทย 17 กรกฎาคม

2556. <http://th.wikipedia.org/>

วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี (2556). รถไฟฟ้ามหานคร. 17 กรกฎาคม 2556. <http://th.wikipedia.org/>

สามารถ ราชพลสิทธิ์ (2555). ระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของเมือง. 13 กรกฎาคม

2556. <http://cpd.bangkok.go.th/files/admin/samart4-02-55.pdf>

สุพัตรา อติโพธิ (2546) การบริหารจัดการนโยบายด้านการดูแลระยะยาวสำหรับผู้สูงอายุใน 5 ประเทศ

วารสารสาธารณสุขและการพัฒนา ปีที่ 1 ฉบับที่ 1 หน้า 79 – 85

หจก.เจริญมอเตอร์ (2556). ราคาจักรยานยนต์ Honda Wave110i. 13 กรกฎาคม

2556. <http://www.jrmotor.com/motorcycle-honda-price.html>

ภาคผนวก ก

แบบสำรวจพฤติกรรมและความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุ



แบบสำรวจพฤติกรรมและความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุ

วันที่.....ที่อยู่ของกลุ่มตัวอย่าง.....

สถานที่สำรวจ.....

แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

โครงการ “ความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุในสังคมไทย”

ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับโครงการวิจัย

ปัจจุบันผู้สูงอายุในสังคมไทยเพิ่มมากขึ้น แต่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับผู้สูงอายุ ยังมีคนศึกษาวิจัยกันน้อยมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการเดินทางในชีวิตประจำวันของผู้สูงอายุ เมื่อไม่มีข้อมูล การวางแผนและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการเดินทางสำหรับผู้สูงอายุจึงทำได้ไม่ดีเท่าที่ควร ไม่สอดคล้องกับความต้องการของผู้สูงอายุ ใช้งานไม่สะดวก ไม่เหมาะสม เป็นต้น

โครงการวิจัยนี้ได้รับการสนับสนุนจากสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาลักษณะการเดินทางในชีวิตประจำวัน และความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุในสังคมไทย เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจในสถานการณ์และปัญหาการเดินทางของผู้สูงอายุ ณ ปัจจุบัน อันจะนำไปสู่การจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับการปรับปรุงบริการขนส่งให้กับผู้สูงอายุไทยในอนาคต

คำชี้แจงเกี่ยวกับแบบสอบถาม

แบบสอบถามนี้ใช้รวบรวมข้อมูลที่จะนำมาวิเคราะห์ในโครงการวิจัยนี้เท่านั้น รายงานการวิจัยจะแสดงผลของผู้สูงอายุในภาพรวม ไม่ระบุชื่อของท่านโดยเด็ดขาดหากไม่ได้รับอนุญาต ขอความร่วมมือท่านโปรดให้ข้อมูลที่แท้จริง เพื่อผลลัพธ์ที่ถูกต้อง จักได้นำเป็นแนวทางการดำเนินงานที่เป็นประโยชน์ต่อผู้สูงอายุและประเทศไทยต่อไป

1. แบบสอบถามนี้แบ่งเป็น 2 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง

2. หากท่านต้องการรับทราบผลการวิจัย หลังจากโครงการเสร็จสิ้นแล้ว โปรดเขียนชื่อ- ที่อยู่ ซึ่งสามารถติดต่อได้โดยสะดวกไว้ที่ท้ายแบบสอบถามด้วย จักขอบพระคุณยิ่ง

ขอขอบพระคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามครั้งนี้อย่างยิ่ง

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สมชาย ปฐมศิริ (หัวหน้าโครงการวิจัย)

คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล

โทรศัพท์ 02-889-2138 ต่อ 6396 – 7 หรือ 086-334-5580

E-Mail: Somchai.Pat@mahidol.ac.th

แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

โครงการ “ความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุในสังคมไทย”

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

โปรดเติม ✓ ลงในช่องว่างตามความเป็นจริงหรือตามความคิดเห็นของท่าน

1. เพศ

☐ ชาย ☐ หญิง

2. อายุ (ปี)

☐ 60-65 ☐ 66-70 ☐ 71-75 ☐ 76-80 ☐ 81-85
☐ 86-90 ☐ 91-95 ☐ 96-100 ☐ 101 ขึ้นไป

3. วุฒิการศึกษา

☐ ประถมศึกษา ☐ มัธยมศึกษาตอนต้น ☐ มัธยมศึกษาตอนปลาย
☐ ปวช. ☐ ปวส. / ปวช. ☐ปริญญาตรี
☐ปริญญาโท ☐ปริญญาเอก ☐ ไม่มีวุฒิการศึกษา
☐ อื่นๆ _____

4. อาชีพ/สถานะการทำงาน

☐ข้าราชการบำนาญ ☐ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ☐รับจ้าง ☐ลูกจ้าง/พนักงานบริษัท
☐ไม่ได้ทำงาน ☐อื่นๆ _____

5. รายได้ประจำ (บาท/เดือน)

☐ ไม่มีรายได้ประจำ ☐ต่ำกว่า 5,000 ☐ 5,001-10,000 ☐ 10,001-15,000
☐ 15,001-20,000 ☐ 20,001-25,000 ☐ 25,001-30,000 ☐ 30,001-35,000
☐ 35,001-40,000 ☐ 40,001-45,000 ☐ 45,001-50,000 ☐ 50,001 ขึ้นไป

6. โรคประจำตัว/อาการเจ็บป่วย

☐ ไม่มี/ไม่รู้/ไม่ได้ตรวจ ☐ ความดันโลหิตสูง ☐ เบาหวาน
☐ ไขมันในเส้นเลือดสูง ☐ โรคเกี่ยวกับกระดูก ☐ โรคหัวใจ
☐ โรคตับ ☐ โรคไต ☐ โรคเกี่ยวกับตา
☐ อื่นๆ.....

7.สถานที่พักอาศัย

☐ บ้านตนเอง ☐ บ้านเช่า ☐ บ้านของลูก ☐ บ้านของพี่น้อง/ญาติ
☐ อื่นๆ

8. สมาชิกในบ้านที่พักอาศัย

☐สามี/ภรรยา ☐ลูก ☐หลาน ☐ พี่น้อง/ญาติ
☐ ผู้ดูแล ☐ พ่อแม่ ☐ อื่นๆ

9. รายได้ครัวเรือน(บาท/เดือน)

- | | | | |
|---|--|--|--|
| ☐ ไม่มีรายได้ประจำ | ☐ ต่ำกว่า 5,000 | ☐ 5,001-10,000 | ☐ 10,001-15,000 |
| ☐ 15,001-20,000 | ☐ 20,001-25,000 | ☐ 25,001-30,000 | ☐ 30,001-35,000 |
| ☐ 35,001-40,000 | ☐ 40,001-45,000 | ☐ 45,001-50,000 | ☐ 50,001 ขึ้นไป |

10. รายได้หลักของครัวเรือนมาจากใคร

- | | | | |
|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|
| ☐ ตนเอง | ☐ สามเณร/ภรรยา | ☐ ลูก | ☐ หลาน |
| ☐ พี่น้อง/ญาติ | ☐ ผู้ดูแล | ☐ พ่อแม่ | ☐ อื่นๆ..... |

11. จำนวนยานพาหนะที่ครัวเรือนมีไว้ในครอบครอง

- | | | |
|--|-----------------------------|--------------------------------|
| ☐ รถยนต์คัน ท่านมีใบขับขี่รถยนต์หรือไม่ | ☐ มี | ☐ ไม่มี |
| ☐ รถจักรยานยนต์..... คัน ท่านมีใบขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่ | ☐ มี | ☐ ไม่มี |

12. ความสามารถในการขับรถยนต์

- | | |
|------------------------------------|---------------------------------|
| ☐ ขับไม่ได้ | ☐ ขับได้ |
|------------------------------------|---------------------------------|

13. ความสามารถในการขับรถจักรยานยนต์

- | | |
|------------------------------------|---------------------------------|
| ☐ ขับไม่ได้ | ☐ ขับได้ |
|------------------------------------|---------------------------------|

14. ความถี่ในการเดินทาง

- | | | | |
|---------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|--|
| ☐ ทุกวัน | ☐ วันเว้นวัน | ☐ สัปดาห์ละวัน | ☐ สองสัปดาห์ครั้ง |
| ☐ เดือนละครั้ง | ☐ อื่นๆ | | |

15. เดินทางไปทำอะไรบ่อยที่สุด

- | | | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|--|
| ☐ ทำงาน | ☐ อาสาสมัคร | ☐ พบแพทย์ | ☐ ห้างสรรพสินค้า |
| ☐ ตลาด | ☐ ออกกำลังกาย | ☐ พบปะสังสรรค์ | ☐ วัด/สถานที่ทางศาสนา |
| ☐ ดูแลลูกหลาน | ☐ อื่นๆ | | |

16. อยากเดินทางไปไหนบ้าง

- | | | | |
|-------------------------------------|---------------------------------------|---|--|
| ☐ ท่องเที่ยว | ☐ พบปะสังสรรค์ | ☐ ห้างสรรพสินค้า | ☐ วัด/สถานที่ทางศาสนา |
| ☐ เยี่ยมญาติ | ☐ ต่างประเทศ | ☐ ไม่อยากไปไหน | ☐ อื่นๆ |

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทางซึ่งไปบ่อยที่สุด

วันที่เดินทางเวลาเริ่ม _____ เวลากลับ _____

เที่ยว เดินทาง (Trip)	จุดเริ่มต้น (Origin)	ปลายทาง (Destination)	จุดประสงค์การเดินทาง (Trip Purpose)	ประเภทการเดินทาง (Transport Mode)	ระยะทาง (Distance)	เวลา (Time)	ค่าใช้จ่าย (Cost)	ความสะดวก (Convenience)	ความสบาย (Comfort)	เพื่อนร่วมทาง	อุปสรรค ในการ เดินทาง
			☐ ทำงาน ☐ อาสาสมัคร ☐ พบแพทย์ ☐ ห้างสรรพสินค้า ☐ ตลาด ☐ ออกกำลังกาย ☐ พบปะสังสรรค์ ☐ วัด/สถานที่ทางศาสนา ☐ ดูแลลูกหลาน ☐ กลับบ้าน ☐ อื่นๆ.....	☐ เดิน ☐ รถเพื่อนบ้าน/ญาติ ☐ รถลูกหลาน ☐ ขับรถส่วนตัว ☐ รถรับจ้าง ☐ รถโดยสารประจำทาง ☐ แท็กซี่ ☐ มอเตอร์ไซด์รับจ้าง ☐ รถสองแถว ☐ รถไฟฟ้า BTS ☐ รถไฟฟ้าใต้ดิน ☐ เรือ ☐ จักรยาน ☐ มอเตอร์ไซด์ ☐ อื่นๆ.....				1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด	1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด	☐ ไม่มี ☐ พ่อ/แม่ ☐ พี่/น้อง ☐ ลูก/หลาน ☐ ผู้ดูแล ☐ เพื่อน ☐ สามี/ภรรยา ☐ อื่นๆ	
							ระดับความคาดหวัง				
							1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด	1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด	1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด		

เที่ยว เดินทาง (Trip)	จุดเริ่มต้น (Origin)	ปลายทาง (Destination)	จุดประสงค์การเดินทาง (Trip Purpose)	ประเภทการเดินทาง (Transport Mode)	ระยะทาง (Distance)	เวลา (Time)	ค่าใช้จ่าย (Cost)	ความสะดวก (Convenience)	ความสบาย (Comfort)	เพื่อนร่วมทาง	อุปสรรค ในการ เดินทาง
			☐ ทำงาน ☐ อาสาสมัคร ☐ พบแพทย์ ☐ ห้างสรรพสินค้า ☐ ตลาด ☐ ออกกำลังกาย ☐ พบปะสังสรรค์ ☐ วัด/สถานที่ทางศาสนา ☐ ดูแลลูกหลาน ☐ กลับบ้าน ☐ อื่นๆ.....	☐ เดิน ☐ รถเพื่อนบ้าน/ญาติ ☐ รถลูกหลาน ☐ ขับรถส่วนตัว ☐ รถรับจ้าง ☐ รถโดยสารประจำทาง ☐ แท็กซี่ ☐ มอเตอร์ไซด์รับจ้าง ☐ รถสองแถว ☐ รถไฟฟ้า BTS ☐ รถไฟฟ้าใต้ดิน ☐ เรือ ☐ จักรยาน ☐ มอเตอร์ไซด์ ☐ อื่นๆ.....				1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด	1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด	☐ ไม่มี ☐ พ่อ/แม่ ☐ พี่/น้อง ☐ ลูก/หลาน ☐ ผู้ดูแล ☐ เพื่อน ☐ สามี/ภรรยา ☐ อื่นๆ	
							ระดับความคาดหวัง				
							1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด	1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด	1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด		

เที่ยว เดินทาง (Trip)	จุดเริ่มต้น (Origin)	ปลายทาง (Destination)	จุดประสงค์การเดินทาง (Trip Purpose)	ประเภทการเดินทาง (Transport Mode)	ระยะทาง (Distance)	เวลา (Time)	ค่าใช้จ่าย (Cost)	ความสะดวก (Convenience)	ความสบาย (Comfort)	เพื่อนร่วมทาง	อุปสรรค ในการ เดินทาง
			☐ ทำงาน ☐ อาสาสมัคร ☐ พบแพทย์ ☐ ห้างสรรพสินค้า ☐ ตลาด ☐ ออกกำลังกาย ☐ พบปะสังสรรค์ ☐ วัด/สถานที่ทางศาสนา ☐ ดูแลลูกหลาน ☐ กลับบ้าน ☐ อื่นๆ.....	☐ เดิน ☐ รถเพื่อนบ้าน/ญาติ ☐ รถลูกหลาน ☐ ขับรถส่วนตัว ☐ รถรับจ้าง ☐ รถโดยสารประจำทาง ☐ แท็กซี่ ☐ มอเตอร์ไซด์รับจ้าง ☐ รถสองแถว ☐ รถไฟฟ้า BTS ☐ รถไฟฟ้าใต้ดิน ☐ เรือ ☐ จักรยาน ☐ มอเตอร์ไซด์ ☐ อื่นๆ.....				1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด	1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด	☐ ไม่มี ☐ พ่อ/แม่ ☐ พี่/น้อง ☐ ลูก/หลาน ☐ ผู้ดูแล ☐ เพื่อน ☐ สามี/ภรรยา ☐ อื่นๆ	
							ระดับความคาดหวัง				
							1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด	1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด	1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด		

เที่ยว เดินทาง (Trip)	จุดเริ่มต้น (Origin)	ปลายทาง (Destination)	จุดประสงค์การเดินทาง (Trip Purpose)	ประเภทการเดินทาง (Transport Mode)	ระยะทาง (Distance)	เวลา (Time)	ค่าใช้จ่าย (Cost)	ความสะดวก (Convenience)	ความสบาย (Comfort)	เพื่อนร่วมทาง	อุปสรรค ในการ เดินทาง
			☐ ทำงาน ☐ อาสาสมัคร ☐ พบแพทย์ ☐ ห้างสรรพสินค้า ☐ ตลาด ☐ ออกกำลังกาย ☐ พบปะสังสรรค์ ☐ วัด/สถานที่ทางศาสนา ☐ ดูแลลูกหลาน ☐ กลับบ้าน ☐ อื่นๆ.....	☐ เดิน ☐ รถเพื่อนบ้าน/ญาติ ☐ รถลูกหลาน ☐ ขับรถส่วนตัว ☐ รถรับจ้าง ☐ รถโดยสารประจำทาง ☐ แท็กซี่ ☐ มอเตอร์ไซด์รับจ้าง ☐ รถสองแถว ☐ รถไฟฟ้า BTS ☐ รถไฟฟ้าใต้ดิน ☐ เรือ ☐ จักรยาน ☐ มอเตอร์ไซด์ ☐ อื่นๆ.....				1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด	1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด	☐ ไม่มี ☐ พ่อ/แม่ ☐ พี่/น้อง ☐ ลูก/หลาน ☐ ผู้ดูแล ☐ เพื่อน ☐ สามี/ภรรยา ☐ อื่นๆ	
							ระดับความคาดหวัง				
							1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด	1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด	1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด		

เที่ยว เดินทาง (Trip)	จุดเริ่มต้น (Origin)	ปลายทาง (Destination)	จุดประสงค์การเดินทาง (Trip Purpose)	ประเภทการเดินทาง (Transport Mode)	ระยะทาง (Distance)	เวลา (Time)	ค่าใช้จ่าย (Cost)	ความสะดวก (Convenience)	ความสบาย (Comfort)	เพื่อนร่วมทาง	อุปสรรค ในการ เดินทาง
			☐ ทำงาน ☐ อาสาสมัคร ☐ พบแพทย์ ☐ ห้างสรรพสินค้า ☐ ตลาด ☐ ออกกำลังกาย ☐ พบปะสังสรรค์ ☐ วัด/สถานที่ทางศาสนา ☐ ดูแลลูกหลาน ☐ กลับบ้าน ☐ อื่นๆ.....	☐ เดิน ☐ รถเพื่อนบ้าน/ญาติ ☐ รถลูกหลาน ☐ ขับรถส่วนตัว ☐ รถรับจ้าง ☐ รถโดยสารประจำทาง ☐ แท็กซี่ ☐ มอเตอร์ไซด์รับจ้าง ☐ รถสองแถว ☐ รถไฟฟ้า BTS ☐ รถไฟฟ้าใต้ดิน ☐ เรือ ☐ จักรยาน ☐ มอเตอร์ไซด์ ☐ อื่นๆ.....				1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด	1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด	☐ ไม่มี ☐ พ่อ/แม่ ☐ พี่/น้อง ☐ ลูก/หลาน ☐ ผู้ดูแล ☐ เพื่อน ☐ สามี/ภรรยา ☐ อื่นๆ	
							ระดับความคาดหวัง				
							1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด	1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด	1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด		

เที่ยว เดินทาง (Trip)	จุดเริ่มต้น (Origin)	ปลายทาง (Destination)	จุดประสงค์การเดินทาง (Trip Purpose)	ประเภทการเดินทาง (Transport Mode)	ระยะทาง (Distance)	เวลา (Time)	ค่าใช้จ่าย (Cost)	ความสะดวก (Convenience)	ความสบาย (Comfort)	เพื่อนร่วมทาง	อุปสรรค ในการ เดินทาง
			☐ ทำงาน ☐ อาสาสมัคร ☐ พบแพทย์ ☐ ห้างสรรพสินค้า ☐ ตลาด ☐ ออกกำลังกาย ☐ พบปะสังสรรค์ ☐ วัด/สถานที่ทางศาสนา ☐ ดูแลลูกหลาน ☐ กลับบ้าน ☐ อื่นๆ.....	☐ เดิน ☐ รถเพื่อนบ้าน/ญาติ ☐ รถลูกหลาน ☐ ขับรถส่วนตัว ☐ รถรับจ้าง ☐ รถโดยสารประจำทาง ☐ แท็กซี่ ☐ มอเตอร์ไซด์รับจ้าง ☐ รถสองแถว ☐ รถไฟฟ้า BTS ☐ รถไฟฟ้าใต้ดิน ☐ เรือ ☐ จักรยาน ☐ มอเตอร์ไซด์ ☐ อื่นๆ.....				1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด	1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด	☐ ไม่มี ☐ พ่อ/แม่ ☐ พี่/น้อง ☐ ลูก/หลาน ☐ ผู้ดูแล ☐ เพื่อน ☐ สามี/ภรรยา ☐ อื่นๆ	
								ระดับความคาดหวัง			
							1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด	1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด	1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด		

เที่ยว เดินทาง (Trip)	จุดเริ่มต้น (Origin)	ปลายทาง (Destination)	จุดประสงค์การเดินทาง (Trip Purpose)	ประเภทการเดินทาง (Transport Mode)	ระยะทาง (Distance)	เวลา (Time)	ค่าใช้จ่าย (Cost)	ความสะดวก (Convenience)	ความสบาย (Comfort)	เพื่อนร่วมทาง	อุปสรรค ในการ เดินทาง
			☐ ทำงาน ☐ อาสาสมัคร ☐ พบแพทย์ ☐ ห้างสรรพสินค้า ☐ ตลาด ☐ ออกกำลังกาย ☐ พบปะสังสรรค์ ☐ วัด/สถานที่ทางศาสนา ☐ ดูแลลูกหลาน ☐ กลับบ้าน ☐ อื่นๆ.....	☐ เดิน ☐ รถเพื่อนบ้าน/ญาติ ☐ รถลูกหลาน ☐ ขับรถส่วนตัว ☐ รถรับจ้าง ☐ รถโดยสารประจำทาง ☐ แท็กซี่ ☐ มอเตอร์ไซด์รับจ้าง ☐ รถสองแถว ☐ รถไฟฟ้า BTS ☐ รถไฟฟ้าใต้ดิน ☐ เรือ ☐ จักรยาน ☐ มอเตอร์ไซด์ ☐ อื่นๆ.....				1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด	1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด	☐ ไม่มี ☐ พ่อ/แม่ ☐ พี่/น้อง ☐ ลูก/หลาน ☐ ผู้ดูแล ☐ เพื่อน ☐ สามี/ภรรยา ☐ อื่นๆ	
							ระดับความคาดหวัง				
							1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด	1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด	1 น้อยที่สุด 2 น้อย 3 ปานกลาง 4 มาก 5 มากที่สุด		

17. กล่าวโดยรวม ทุกวันนี้สามารถเดินทางไปไหนมาไหนได้ตามที่ต้องการหรือไม่

☐ ไม่สามารถไปได้ ☐ สามารถไปได้

เนื่องจาก

18. อยากให้มีบริการขนส่งอย่างไรเพิ่มเติม

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

19. อยากให้ภาครัฐช่วยเหลือด้านการขนส่งเดินทางอย่างไรหรือไม่

.....
.....
.....
.....

20. หากมีบริการรับ-ส่งส่วนบุคคลด้วยรถยนต์หรือรถตุ้ (รับ-ส่งเฉพาะท่านเท่านั้น) ซึ่งท่านต้องนัดเวลารับ-ส่งล่วงหน้า และเสียค่าใช้จ่าย ท่านชอบหรือไม่

☐ ไม่ชอบเลย ☐ ไม่ชอบ ☐ เฉยๆ ☐ ชอบ ☐ ชอบมากที่สุด

เนื่องจาก

หากท่านต้องการทราบผลการวิจัย เมื่อสิ้นสุดโครงการแล้ว โปรดให้ชื่อและที่อยู่ที่สามารถติดต่อได้โดยสะดวก

.....
.....
.....
.....

ขอขอบคุณที่กรุณาให้ข้อมูลอันเป็นประโยชน์ต่อการนำเสนอแนะนโยบายการขนส่งเพื่อผู้สูงอายุในอนาคต

ภาคผนวก ข

รูปการทำงานเก็บสำรวจรวบรวมข้อมูลการเดินทาง
ของผู้สูงอายุในพื้นที่ต่างจังหวัด



รูปที่ ข1 ติดตามหน่วยทันตกรรมพระราชทาน คณะทันตแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล ให้บริการที่
โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลลานซิด อ. ผักไห่ จ. พระนครศรีอยุธยา เสาร์ 9 มิย. พ.ศ. 2555



รูปที่ ข2 ติดตามหน่วยทันตกรรมพระราชทาน สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี คณะทันตแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล โดย รศ. สุรินทร์ สุอัมพันธ์ รองคณบดีฝ่ายโครงการพิเศษ ให้บริการที่โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลลานซิด อ. ผักไห่ จ. พระนครศรีอยุธยา เสาร์ 9 มิย. พ.ศ. 2555



รูปที่ ข3 สัมภาษณ์ผู้สูงอายุที่โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลลานซิด อ. ผักไห่ จ. พระนครศรีอยุธยา
เสาร์ 9 มิย. พ.ศ. 2555

ภาคผนวก ค

รูปการทำงานเก็บสำรวจรวบรวมข้อมูลการเดินทาง
ของผู้สูงอายุในพื้นที่กรุงเทพมหานคร



รูปที่ ค1 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณวัดวิจิตรการนิมิตร เขตภาษีเจริญ



รูปที่ ค2 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณวัดกนิษฐนาถ เขตบางพลัด



รูปที่ ค3 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณวัดเจ้าอาม เขตบางกอกน้อย



รูปที่ ค4 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณวัดชัยพฤกษ์มาลา เขตตลิ่งชัน



รูปที่ ค5 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณสวนสาธารณะสมเด็จพระเจ้า เขตสาทร



รูปที่ ค6 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณวัดบวรนิเวศราชวรวิหาร เขตพระนคร



รูปที่ ค7 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณชุมชน เขตคลองสาน



รูปที่ ค8 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณชุมชน เขตบางรัก



รูปที่ ค9 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณวัดพลับพลาชัย เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย



รูปที่ ค10 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณชุมชน เขตยานนาวา



รูปที่ ค11 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณตลาดสะพานควาย เขตพญาไท



รูปที่ ค12 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณตลาดพลู เขตธนบุรี



รูปที่ ค13 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณตลาดบางแค เขตบางแค



รูปที่ ค14 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณวัดปุณณवास เขตทวีวัฒนา



รูปที่ ค15 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณโรงพยาบาล เขตสายไหม



รูปที่ ค16 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณมัสยิดดารุลอิมบาตะห์ เขตคลองสามวา



รูปที่ ค17 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณวัด เขตหลักสี่



รูปที่ ค18 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณชุมชน เขตดุสิต



รูปที่ ค19 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณชุมชน เขตดินแดง



รูปที่ ค20 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณชุมชน เขตราชเทวี



รูปที่ ค21 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณวัดบางบอน เขตบางบอน



รูปที่ ค22 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณชุมชน เขตหนองแขม



รูปที่ ค23 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณสวนสาธารณะ เขตลาดพร้าว



รูปที่ ค24 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณวัดหนึ่งราชมารวิหาร เขตจอมทอง



รูปที่ ค25 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณชุมชน เขตคันนายาว



รูปที่ ค26 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณชุมชน เขตสะพานสูง



รูปที่ ค27 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณชุมชน เขตบางกะปิ



รูปที่ ค28 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณชุมชน เขตคลองเตย



รูปที่ ค29 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณชุมชนดาริซีน เขตทุ่งครุ



รูปที่ ค30 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณชุมชน เขตบางคอแหลม



รูปที่ ค31 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณวัดชัยมงคล เขตปทุมวัน



รูปที่ ค32 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณชุมชนเจ็ดขนัด เขตสวนหลวง



รูปที่ ค33 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณวัดกระทุ่มเสือปลา เขตประเวศ



รูปที่ ค34 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณวัดลาดกระบัง เขตลาดกระบัง



รูปที่ ค35 การสัมภาษณ์ข้อมูลจากผู้สูงอายุบริเวณวัดกก อำเภอบางขุนเทียน

ภาคผนวก ง

ความคิดเห็นต่อคำถามปลายเปิดจากกลุ่มตัวอย่าง

“อยากให้มึบริการขนส่งอย่างไรเพิ่มเติม”

นักวิจัยถามคำถามปลายเปิดตามแบบสำรวจพฤติกรรมและความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุ ข้อที่ 18 “อยากให้มียบริการขนส่งอย่างไรเพิ่มเติม” เพื่อต้องการทราบความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุในพื้นที่กรุงเทพมหานครว่าต้องการจะได้บริการขนส่งอื่นๆ เพิ่มขึ้นจากที่มีอยู่ในปัจจุบันหรือไม่ กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุจำนวนทั้งสิ้น 53 คน แสดงความคิดเห็นที่น่าสนใจอย่างตรงไปตรงมาไว้ ดังตารางที่ 1 ต่อไปนี้

ตารางที่ 1 ความคิดเห็นต่อบริการขนส่งที่กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุในพื้นที่กรุงเทพมหานครต้องการเพิ่ม

ตัวอย่างที่	ความคิดเห็นจากกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ
1	การบริการขนส่งที่เป็นอยู่ในปัจจุบันดีอยู่แล้ว
2	ถ้ามีบริการรถรับส่งมารอรับ จะดีกว่านี้ (บริการฟรี)
3	อยากให้มียบริการขนส่งมากขึ้นกว่าเดิม
4	อยากให้มีผู้นำผู้สูงอายุไปเที่ยวทะเล และท่องเที่ยวในสถานที่ต่างๆ
5	อยากให้มียรถโดยสารประจำทางไปให้ถึงบ้าน ไม่อยากนั่งมอเตอร์ไซค์ เพราะราคาแพง
6	ต้องรอรถโดยสารนาน แอร์บนรถหอบเสียว
7	อยากได้จักรยานสามล้อ
8	อยากให้มียรถสำหรับผู้สูงอายุขึ้นง่ายๆ ขับไม่เร็ว คนขับไม่อันตราย ทั้งขสมก. และรถร่วม
9	ช่วยเหลือรถรับส่งของเขต เวลาไปธรรมสังฆจร หรือดูงาน
10	พอแล้ว เพราะเท่าที่มีอยู่ก็ทำให้รถติดมาก อยากให้เอาออกไปบ้าง
11	รถร่วมขับไม่ค่อยดี แย่กันเข้าซ้าย บริการไม่ดี พุดจาหยาบคาย ขับรถคุยโทรศัพท์
12	ถ้ามี กลัวจะเสียค่าใช้จ่าย ต้องเบียดเบียนเจ้าหน้าที่
13	ทุกอย่าง เรือ รถเมล์ รถไฟฟ้า อยากให้เพิ่มความสะดวก
14	ไม่อยาก แพง เพราะกลัวรถเยอะ รถติด
15	รถที่ใช้บัตรสูงอายุไม่ติดแอร์ อยากให้ลดค่าโดยสาร เพราะเหนื่อยน้อยกว่า
16	อยากให้มียรถเฉพาะสำหรับผู้สูงอายุ ซึ่งเก็บถูกกว่า ส่วนใหญ่จะไม่ได้นั่ง
17	รถรับส่งมากๆ หน้อย บางครั้งเปลืองค่าแท็กซี่
18	เพิ่มรถฟรีสำหรับผู้สูงอายุ และให้คนขับไม่จอดตามป้าย
19	อยากให้มียรถเมล์ระยะสั้นๆ ต่อเดียว ไม่ต้องต่อหลายต่อ
20	อยากให้มีคนช่วยเอาใจใส่ผู้สูงอายุ ช่วยพยุง
21	อยากให้เพิ่มรถ รถไม่ค่อยมี อยากให้ลดราคาค่าเดินทางลงหน่อย
22	อยากให้เพิ่มรถแอร์ (ลดได้ 4 บาท)
23	อบรมมารยาทผู้ให้บริการ แบ่งการบริการให้คนสูงอายุก่อนคนปกติ (แยกส่วน)
24	อยากให้มียเรือข้ามฝั่ง
25	ช่วยเหลือในด้านการขึ้นลงรถประจำทาง
26	อยากมียรถไฟใกล้บ้าน
27	อยากให้รถร่วมลดค่าโดยสารเหมือน ขสมก. ถ้ารถทัวร์ไปต่างจังหวัด ได้ลดราคาด้วยก็ดี
28	อยากให้ไปไหนมาไหนสะดวก ห้องน้ำเยอะเวลารถเมล์
29	รถไฟฟ้า BTS จะได้รวดเร็วขึ้น

30	อยากให้จัดรถรับส่งถึงบ้านเป็นเวลา
31	ถ้ารัฐจัดการขนส่งสาธารณะที่ดี ก็จะเปลี่ยนจากขับรถมาเอง, รถเมล์สำหรับผู้สูงอายุ (รถเมล์แอร์), รถเอกชนไม่ลดราคาให้ผู้สูงอายุ, ไม่ขับเร็ว, BTS ลดราคา
32	อยากให้ลดราคา และอยู่ในช่วงปกติของประชาชนทั่วไป
33	ผู้สูงอายุให้ฟรีไปเลยไม่ต้องใช้บัตรนูนนี่, เวลารถไฟฟ้า 9:00-16:00 น. หหมดเวลาที่เราจะใช้, อยากได้รถสำหรับผู้สูงอายุโดยเฉพาะ
34	ระบบราง รถไฟฟ้าหรือเรือ ปลายทางควรจะมีระบบย่อย ถ้าเป็นรถเมล์ติดมาก, อยากให้มีจุดรับส่งจุดใหญ่
35	ลดราคารถไฟฟ้าดีกว่า
36	รถรับส่งเฉพาะผู้สูงอายุ เช่น รถของโรงพยาบาลรับผู้สูงอายุไปโรงพยาบาล
37	อยากให้มีหน่วยแพทย์เคลื่อนที่ เดือนละครั้ง จะได้ไม่ต้องเดินทาง
38	อยากให้ตำรวจช่วยเรื่องรถติด แก้ปัญหาจราจร
39	ทำทางจักรยานให้ด้วย อย่าทำเป็นสร้างภาพ
40	บันไดสูง
41	อยากให้มีรถตามซอยเล็กๆ
42	ขึ้นไม่ได้แล้ว แก่แล้ว
43	ไม่ต้องการ เพราะลูกไม่ให้ไป อยากพาไปมากกว่า
44	ที่จอดรถเพิ่มเติม
45	อยากให้ขับช้าๆ หน่อย ขับรถเร็วไป
46	อยากให้เพิ่มรถแบบดูแลผู้ป่วยเป็นโรคเฉพาะ เช่น อัมพาต
47	ขึ้นรถเมล์ไม่ได้ ลำบาก บันไดสูง
48	รถเมล์จอดไม่ตรงป้าย พอจะขึ้น รถก็ออก ต้องวิ่งตาม ต้องรอนานและมีน้อย
49	รถสามล้อขึ้นลำบาก แต่ต้องขึ้น เพราะแท็กซี่ไม่รับ
50	รถเมล์กระซก เวลาเดินขึ้นสะพานลอยลำบาก น่าจะมีทางม้าลายสำหรับผู้สูงอายุเดินข้ามถนน
51	BTS ยังไม่ได้ลดราคาสำหรับผู้สูงอายุ
52	ขึ้นรถเมล์ไม่ค่อยไหวต้องขับรถส่วนตัว, ค่าครองชีพสูง เงินบำนาญที่ได้ไม่พอใช้, ค่าโดยสารแท็กซี่แพง น้ำมันแพง
53	อยากให้เพิ่มเติมทางสำหรับผู้ที่ต้องนั่งรถเข็น

ภาคผนวก จ

ความคิดเห็นต่อคำถามปลายเปิดจากกลุ่มตัวอย่าง

“อยากให้ภาครัฐช่วยเหลือด้านการขนส่งเดินทางอย่างไรหรือไม่”

นักวิจัยถามคำถามปลายเปิดตามแบบสำรวจพฤติกรรมและความต้องการเดินทางของผู้สูงอายุ ข้อที่ 19 “อยากให้ภาครัฐช่วยเหลือด้านการขนส่งเดินทางอย่างไรหรือไม่” เพื่อต้องการทราบความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุในพื้นที่กรุงเทพมหานครว่าต้องการให้ภาครัฐยื่นมือเข้ามาให้ความช่วยเหลือทางด้านการขนส่งอย่างไรบ้าง กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุจำนวนทั้งสิ้น 51 คนแสดงความคิดเห็นที่น่าสนใจอย่างตรงไปตรงมาไว้ดังตารางที่ จ1 ต่อไปนี้

ตารางที่ จ1 ความช่วยเหลือจากภาครัฐที่กลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุในพื้นที่กรุงเทพมหานครต้องการ

ตัวอย่างที่	ความคิดเห็นจากกลุ่มตัวอย่างผู้สูงอายุ
1	รถโดยสารประจำทางรีบเร่งให้ขึ้นลง กระชาก ต้องการให้ควบคุมคุณภาพการให้บริการ
2	อยากให้ลดราคาค่าโดยสารลง เช่น ค่ารถทัวร์
3	ดีอยู่แล้ว เพราะราคาค่าโดยสารลดครึ่งราคา รถไฟฟ้าก็ใกล้จะเสร็จ
4	อยากให้ปรับปรุงสภาพรถโดยสารประจำทาง เก่า อยากให้มีรถฟรี และอบรมมารยาทผู้ให้บริการให้สุภาพ อ่อนน้อม
5	เพิ่มรถสำหรับผู้สูงอายุและเพิ่มเติมการสนับสนุนด้านการบริการสุขภาพ พิเศษกว่ากลุ่มอื่นๆ
6	ปรับปรุงด้านการจราจรให้ดีกว่านี้
7	อยากให้ไม่คิดค่าบริการสำหรับผู้สูงอายุ, ผู้พิการ
8	พนักงานรถโดยสารให้บริการไม่สุภาพ เพียงเพราะเห็นยืนบัตรผู้สูงอายุ บางคนเลยต้องยอมจ่ายเต็ม
9	อยากให้พาไปทัศนศึกษา พาไปเที่ยวทั่วศูนย์ ให้ผู้สูงอายุได้พักผ่อนบ้าง
10	ทุกวันนี้ไม่ยืนบัตรผู้สูงอายุ นอกจากจะไปกับหมู่คณะ เพราะให้บริการมารยาทแย่ อยากให้ช่วยอบรมมารยาท
11	ฟุตบอลปรับให้เรียบร้อย ตะปุมตะป้า, อยากให้ลดราคาค่าโดยสาร BTS ให้กับผู้สูงอายุ
12	อยากให้ปรับปรุงด้านการบริการช่วยเหลือผู้สูงอายุ
13	มีบริการพาไปหาหมอ (3 เดือนเช็ค 1 ครั้ง) จะได้ไม่ลำบาก
14	อยากให้สร้างถนนใหม่ มีปัญหาเวลาฝนตก ถนนลื่น
15	ทำแท็กซี่ให้ดี อย่าปฏิเสธผู้โดยสาร ให้อบรมให้ดี
16	เพิ่มจำนวนรถโดยสารประจำทาง จอดป้ายไม่ตรง
17	อยากให้ราคาน้ำมัน และแก๊สถูกลง จะได้ไปไหนสะดวก ราคาประหยัด
18	อยากให้ BTS ลดราคาให้กับผู้สูงอายุและเด็ก
19	อยากให้เก็บค่าโดยสารฟรีเหมือนเมืองนอก ขึ้นรถฟรี
20	ขอระบบรางมากกว่า ช่วยพัฒนาระบบคมนาคมด้วย
21	อยากให้มีรถ ชสมก. ขยายออกไปอีก เนื่องจากมีแต่แท็กซี่เข้าถึงบ้าน
22	ควรคำนึงถึงคนพิการมากๆ เช่น ผู้สูงอายุบางคนเป็นโรคไต ปัสสาวะบ่อย ต้องพกโถ ปัสสาวะมาเอง
23	จัดสาธารณูปโภคต่างๆ ให้รองรับการใช้งานผู้สูงอายุ เช่น ทางเท้า ทางลาด ทางขึ้น

	ความเรียบของถนน ลิฟต์ สะพานลอยใช้งานง่ายด้วย
24	รถสองแถวขึ้นลงลำบาก รถติดมาก แต่ต้องทนขึ้น เพราะค่าโดยสารแท็กซี่แพง
25	ทำทางจักรยาน มีบริการรถรับส่ง มีตารางเวลาชัดเจน ใช้ทุนจากภาษี ราคาถูกมาก กิ่งสวัสดิการ
26	รอรถโดยสารนาน อยากให้มีบันไดเลื่อนในสถานที่ต่างๆ เพราะเวลาเดินเหนื่อยมาก
27	ให้หมอมาตรวจตามบ้านดีกว่า เพราะผู้สูงอายุไปไม่ค่อยไหว
28	อยากได้รถไฟฟ้า ขอบนโยบายรัฐ
29	อยากให้มียุโรปรับส่งไปโรงพยาบาล บางทีคนแน่น มีอาการหัวใจกำเริบ ต้องอมยาได้ลิ้น
30	ปรับสะพานลอย เปลี่ยนเป็นบันไดเลื่อน ให้ผู้สูงอายุขึ้นลงได้สะดวก
31	ไม่เชื่อว่ารัฐบาลจะสามารถช่วยได้
32	อยากให้มียุโรปมารับผู้สูงอายุเลย เวลาเป็นอะไร เป็นศูนย์เฉพาะ
33	อยากให้ทางสำหรับรถกว้างกว่านี้ ต้องใช้มอเตอร์ไซด์อย่างเดียวเลย
34	ทำถนนให้เรียบ อยากได้สะพานปูนเวลาเดินทาง ตอนนี้องค์ใช้เรือข้ามฟาก
35	อยากให้มีคนมาช่วยบริการดูแล เวลาเดินทางไปไหนมาไหน เช่น หาดมอ และอยากให้มียุโรปบริการเป็นช่วงๆ ตามจุดบริการ
36	ช่วยมียุโรปรับส่งฉุกเฉิน
37	อยากให้คลินิกแถวบ้านมีบัตรทอง เพราะผู้สูงอายุต้องเดินทางไกลไปหาดมอ ลูกหลานพาไปไม่ได้
38	อยากให้รถโดยสารเข้าถึงบ้าน
39	ช่วยสร้างถนน เพราะตอนนี้ถนนเข้าไม่ถึง
40	อยากให้มียุโรปโดยสารปรับอากาศเยอะๆ นั่งร้อนแล้วจะเป็นลม
41	ควบคุมมาตรฐานแท็กซี่ให้ปลอดภัยมากขึ้น
42	สะดวกดีอยู่แล้ว
43	รถประจำทางน้อยเกินไปและมีคนแน่นมาก บันไดสูงไม่อำนวยความสะดวกให้คนแก่ ลักษณะการให้บริการไม่จืดสนิท จอดพร้อมจะออก ขึ้นไม่ทัน
44	จุดจอดประเภทต่างๆ รถประเภทต่างๆ ให้ชัดเจน แท็กซี่, รถเมล์, รถตู้ ไม่ซ้อนกัน กีดขวางทาง สะพานลอยขึ้นมาก ไม่ดีต่อผู้สูงอายุ
45	ปรับปรุงทางจักรยานให้มีประสิทธิภาพ
46	ช่วยดูแลมอเตอร์ไซด์รับจ้าง เพราะเกิดอุบัติเหตุบ่อยแล้วไม่รู้ว่าจะพึ่งใคร
47	ถ้ามีบริการรถรับส่ง กลัวจะเสียค่าใช้จ่าย และต้องเบียดเบียนเจ้าหน้าที่
48	ปรับปรุงคุณภาพรถประจำทางให้มีความสะดวก สะอาดและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น
49	ควบคุมมาตรฐานแท็กซี่ให้ปลอดภัยมากขึ้น
50	อยากให้มียุโรปสำหรับผู้สูงอายุ เนื่องจากเสียค่าแท็กซี่อยู่แล้ว เปลี่ยนเป็นเอามาจ่ายค่าโดยสารแทนก็ได้
51	ไม่อยากพึ่งพารัฐบาล