

พฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุในเมืองขนาดกลาง กรณีศึกษาเมืองขอนแก่น

The Elderly Travel Behavior in Medium-sized Cities: A Case Study of Khon Kaen City

รชยา พรอมวงศ์* และ ปัทมพร วงศ์วิริยา**

Rachaya Promwong* and Pattamaporn Wongwiriya**

Received : August 26, 2022

Revised : September 14, 2022

Accepted : September 20, 2022

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุเมืองขอนแก่น ในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองและเมืองชั้นใน พื้นที่ชานเมืองชั้นใน และพื้นที่ชานเมืองชั้นนอก โดยเป็นการวิจัยเชิงสำรวจ เก็บข้อมูลจากผู้สูงอายุจำนวน 150 คน โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือและวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา จากการศึกษาพบว่า พฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุเมืองขอนแก่นปัจจุบัน ทั้งกลุ่มผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) และตอนกลาง (70-79 ปี) ต่างมีกิจกรรมหลักในการเดินทาง คือการเดินทางเพื่อไปรับบริการทางการแพทย์มากที่สุด เช่นเดียวกัน รองลงมาคือการเดินทางเพื่อไปศาสนสถาน และการเดินทางเพื่อไปตลาด ตามลำดับเช่นเดียวกัน โดยพื้นที่จุดหมายปลายทางข้างต้นจะกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองและเมืองชั้นในมากที่สุด และส่วนใหญ่ผู้สูงอายุมีจุดเริ่มต้นการเดินทางจากที่พักอาศัยในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองและเมืองชั้นในเช่นเดียวกัน โดยรูปแบบการเดินทางมักจะใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุด โดยใช้ถนนมิตรภาพและถนนศรีจันทร์เป็นเส้นทางหลักในการเดินทางในช่วงเช้าของวันจันทร์ถึงศุกร์เพื่อไปยังจุดหมายปลายทาง ที่มีระยะทางในการเดินทางส่วนใหญ่ในระยะ 401 ม.-10.0 กม. ใช้ระยะเวลาในการเดินทางส่วนใหญ่ 15-30 นาที โดยมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางเฉลี่ย 15 บาทต่อเที่ยวการเดินทาง และเมื่อพิจารณาการใช้ขนส่งสาธารณะในการเดินทางเพื่อไปทำกิจกรรมต่าง ๆ ของผู้สูงอายุ ส่วนใหญ่ไม่เลือกใช้ขนส่งสาธารณะ เนื่องจากข้อจำกัดทางกายภาพของร่างกายที่ส่งผลต่อการเคลื่อนไหวของร่างกายลดลง ทำให้ผู้สูงอายุขาดความมั่นใจในความปลอดภัยเมื่อใช้ขนส่งสาธารณะ จากผลการศึกษาที่กล่าวมาข้างต้นแสดงให้เห็นถึงสถานการณ์ปัจจุบันของการเดินทางเพื่อไป

* นักศึกษาระดับปริญญาเอก สาขาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น ขอนแก่น ประเทศไทย 40002

(บทความนี้เป็นส่วนหนึ่งของคณาจารย์นักศึกษาระดับปริญญาโท สาขาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น)

** อาจารย์ประจำหลักสูตรการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น ขอนแก่น ประเทศไทย 40002

* Doctor of Philosophy Program in Urban and Regional Planning, Faculty of Architecture, Khon Kaen University, Khon Kaen, Thailand, 40002

** Urban and Regional Planning Program, Faculty of Architecture, Khon Kaen University, Khon Kaen, Thailand, 40002
Corresponding author E-mail: pattamawong@kku.ac.th, First Author E-mail: rachaya_pr@kkumail.com

ทำกิจกรรมของกลุ่มผู้สูงอายุเมืองขอนแก่นที่นักวิจัยและนักวางแผนพัฒนาเมืองสามารถนำไปใช้เป็นฐานข้อมูลเพื่อนำไปสู่การวางแผนพัฒนาเมืองด้านการขนส่งเพื่อรองรับสังคมผู้สูงอายุได้อย่างเป็นมิตรมากขึ้น

ABSTRACT

This study aims to investigate the elderly travel behavior in Khon Kaen City, focusing on the central business district and inner city, inner suburb, and outer suburbs. This study was survey research conducting 150 samplings and using the questionnaire as the data collection tool. Then the data were analyzed by using descriptive statistics. The results revealed the current travel behavior of the elderly in Khon Kaen, both early elderly (aged 60-69 years) and middle elderly (aged 70-79 years), whose main activities are a trip to health services, a trip to a religious place, and a trip to the market, respectively. The destination locations are primarily in the central business district and inner city area, the same as the origin locations. The mode of travel is most often used by private cars traveling through Mittraphap Road and Si Chan Road as the main routes. They usually travel in the morning from Monday to Friday to reach their destination. The distance traveled mainly in the distance of 401 m-10.0 km. Most travel time is 15-30 minutes, with an average travel cost of 15.00 baht per trip. Moreover, the study found that the elderly rarely use public transport due to the body's physical limitations that affect the body's movement, causing the elderly to lack confidence in their safety when using public transportation. The results of the above study show the present situation of elderly travel behavior in Khon Kaen City that researchers and urban planners can use as a database to support the age-friendly society in urban development, mainly focusing on urban transportation.

คำสำคัญ: พฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุ เมืองขนาดกลาง เมืองขอนแก่น

Keywords: Elderly Travel Behavior, Medium-sized Cities, Khon Kaen City

บทนำ

ปัจจุบันประเทศไทยได้ก้าวเข้าสู่การเป็นสังคมผู้สูงอายุอย่างสมบูรณ์ (Aged Society) ในปี 2565 กล่าวคือ การมีสัดส่วนของประชากรที่มีอายุ 60 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 20.00 ของประชากรทั้งหมด (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2562) จากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อในวงกว้างโดยเฉพาะด้านเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงโอกาสในการมีปฏิสัมพันธ์ทางสังคมของกลุ่มผู้สูงอายุ ลดลง (ธนาศรี สัมพันธ์รักษ์ เพ็ชรยิ้ม, 2560) ซึ่งส่งผลทำให้กลุ่มผู้สูงอายุเป็นกลุ่มที่มีบทบาทสำคัญที่ต้องได้รับการดูแล และจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการใช้ชีวิตประจำวัน รวมถึงการเดินทางที่สะดวก ปลอดภัยที่ตอบสนองความต้องการในการทำกิจกรรมต่าง ๆ ในชีวิตประจำวันของกลุ่มผู้สูงอายุ (กาญจน์กรรณ สุอังคะ, 2558) โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มผู้สูงอายุที่พักอาศัยในพื้นที่ชานเมืองจะมีข้อจำกัดในการเข้าถึงบริการโครงสร้างพื้นฐานของเมืองมากกว่ากลุ่มผู้สูงอายุที่อาศัยในพื้นที่ศูนย์กลางเมือง (มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาผู้สูงอายุไทย, 2555) จากสถานการณ์ดังกล่าวได้ส่งผลให้หลายประเทศมีการเตรียมความพร้อมในการพัฒนาโครงสร้างเศรษฐกิจและสังคม โครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น

ในการใช้ชีวิตประจำวันเพื่อรองรับสังคมผู้สูงอายุ โดยประเด็นปัญหาดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของผู้สูงอายุในหลายด้านทั้งด้านการเงิน สุขภาพและการเดินทาง จึงเป็นประเด็นที่สำคัญในการพัฒนาเมืองเพื่อรองรับสังคมผู้สูงอายุ เพื่อให้สังคมผู้สูงอายุมีความสามารถในการเดินทางเพื่อให้มีปฏิสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจและสังคมมากขึ้น ดังนั้น เมืองที่เป็นมิตรกับสังคมผู้สูงอายุจึงจำเป็นที่จะต้องจัดให้มีระบบขนส่งเพื่อรองรับการเดินทางของผู้สูงอายุจากบ้านไปทำกิจกรรมได้อย่างเป็นมิตร และเพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (2560-2564) ที่มีเป้าหมายการพัฒนาศักยภาพผู้สูงอายุภายใต้การสนับสนุนสภาพแวดล้อมและนวัตกรรมที่เอื้อต่อการดำรงชีวิต ผู้สูงอายุอย่างมีคุณภาพ และจากกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยปี พ.ศ. 2558-2565 ในการแก้ไขปัญหาการจราจรจากเมืองหลักในภูมิภาคสู่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลในด้านการพัฒนาระบบการเชื่อมต่อการเดินทางให้เชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนทุกกลุ่มให้สามารถเดินทางได้อย่างเป็นมิตรและเป็นระบบที่มีประสิทธิภาพ (สำนักนโยบายการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม, 2557)

ทั้งนี้จากสถานการณ์การเติบโตของเมืองทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคมและประชากรที่ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการเดินทางของประชากรเมืองเพิ่มมากขึ้น รวมถึงการครอบครองยานพาหนะส่วนบุคคลที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับประชากรผู้สูงอายุในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ผู้วิจัยจึงตระหนักถึงความจำเป็นในการคัดเลือกพื้นที่ศึกษาจากเมืองหลักในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพื่อเป็นตัวแทนของการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุในเมืองหลักของภูมิภาค เพื่อรองรับการเดินทางที่เป็นมิตรกับสังคมผู้สูงอายุในอนาคต ได้แก่ เมืองนครราชสีมา เมืองขอนแก่น เมืองอุดรธานี และเมืองอุบลราชธานี เพื่อนำมาคัดเลือกเมืองหลักในการเป็นพื้นที่ศึกษาในงานวิจัยนี้ ทั้งนี้หากพิจารณาจำนวนประชากรผู้สูงอายุรวมชาย-หญิงในระดับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยคิดจากประชากรทั้งหมดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือพบว่า จังหวัดขอนแก่นมีจำนวนประชากรผู้สูงอายุมากเป็นอันดับ 1 ทั้งในระดับจังหวัด และระดับอำเภอ (กรมการปกครอง, 2562) โดยพบว่า เมืองขอนแก่นมีประชากรผู้สูงอายุ 60 ปีขึ้นไปมากกว่าร้อยละ 14.62 ของประชากรเมืองทั้งหมดและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ในปี พ.ศ. 2562 เมืองขอนแก่นกลายเป็นสังคมผู้สูงอายุโดยสมบูรณ์ ซึ่งจะส่งผลกระทบโดยตรงต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของเมืองขอนแก่นในการรองรับสังคมผู้สูงอายุ อันเกิดจากพฤติกรรมการเดินทางของประชากรเมืองขอนแก่นที่มีเพิ่มขึ้น

นอกจากนี้ ผู้วิจัยได้ทำการสำรวจความคิดเห็นเบื้องต้นทางออนไลน์ของผู้สูงอายุเมืองขอนแก่นที่ใช้ระบบขนส่งในการเดินทาง ดำเนินการโดยผู้วิจัยเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ.2561 - เดือนกรกฎาคม พ.ศ.2562 พบว่า มีแนวโน้มในการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลของประชากรเมืองขอนแก่นเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งเมืองขอนแก่นในปัจจุบันประสบปัญหาที่ถึงแม้จะมีระบบขนส่งสาธารณะให้บริการที่หลากหลายแต่ยังไม่ครอบคลุมความต้องการการเดินทางของผู้สูงอายุ จึงทำให้ผู้สูงอายุต้องพึ่งพารถยนต์ส่วนบุคคลเป็นหลัก (Rosenbloom, 1998; Carp, 1988) รวมถึงพื้นที่กิจกรรมเมืองส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ภายในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองเป็นหลัก ในขณะที่ที่พักอาศัยเริ่มมีการกระจายตัวออกมายังพื้นที่ชานเมืองของเมืองขอนแก่นมากขึ้น ส่งผลให้ประชากรที่อาศัยในพื้นที่ชานเมืองขาดการเชื่อมโยงการเดินทางที่หลากหลายเพื่อเข้าถึงพื้นที่กิจกรรมต่าง ๆ ดังนั้น การวางแผนการคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับการเดินทางของผู้สูงอายุเมืองขอนแก่นในอนาคตจึงเป็นประเด็นที่น่าสนใจในการศึกษาเพื่อเตรียมความพร้อมการเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุของเมืองขอนแก่น

จากสถานการณ์ดังกล่าวมาข้างต้น จึงได้มีการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางหลักของผู้สูงอายุเมืองขอนแก่น โดยเน้นศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุในการเดินทางเพื่อไปทำกิจกรรมในชีวิตประจำวันด้วยระบบขนส่ง

ของกลุ่มผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) และกลุ่มผู้สูงอายุตอนกลาง (70-79 ปี) ที่อาศัยในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองและเมืองชั้นใน (CBD and Inner City) พื้นที่ชานเมืองชั้นใน (Inner Suburb) และพื้นที่ชานเมืองชั้นนอก (Outer Suburb) ของเมืองขอนแก่น เพื่อนำไปสู่การอธิบายปรากฏการณ์พฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุทั้ง 2 กลุ่มในการเดินทางเพื่อไปทำกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่เมืองขอนแก่น ตลอดจนปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางของผู้สูงอายุเมืองขอนแก่น เพื่อนำผลที่ได้มาใช้ในการเป็นแนวทางการพัฒนาเมืองด้านการขนส่งเพื่อรองรับสังคมผู้สูงอายุในอนาคต โดยผลการศึกษาสามารถใช้เป็นฐานข้อมูลสำคัญสำหรับนักวิจัยและนักวางแผนพัฒนาเมืองที่จะสามารถเข้าใจถึงสภาพปัญหาและความต้องการการเดินทางของกลุ่มผู้สูงอายุมากขึ้น อันจะเป็นประเด็นสำคัญที่นักวิจัย หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนการขนส่งเมืองไม่ควรมองข้าม เพื่อนำไปสู่การวางแผนพัฒนาเมืองด้านการขนส่งเพื่อรองรับสังคมผู้สูงอายุให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้สูงอายุในอนาคตเมืองขอนแก่นต่อไป

วัตถุประสงค์

เพื่อวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุในการเดินทางเพื่อไปทำกิจกรรมในชีวิตประจำวันด้วยระบบขนส่งของกลุ่มผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) และกลุ่มผู้สูงอายุตอนกลาง (70-79 ปี) ที่อาศัยในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองและเมืองชั้นใน (CBD and Inner City) พื้นที่ชานเมืองชั้นใน (Inner Suburb) และพื้นที่ชานเมืองชั้นนอก (Outer Suburb) ของเมืองขอนแก่น

การทบทวนวรรณกรรม

ในการวิจัยนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับประเด็นการศึกษาทั้งนิยามของสังคมผู้สูงอายุ แนวคิดพฤติกรรมการเดินทาง บทบาทและความสำคัญของระบบขนส่งที่มีต่อกลุ่มสังคมผู้สูงอายุ เพื่อนำมาพัฒนากรอบแนวคิดในการวิจัย ดังนี้

สำหรับนิยามของสังคมผู้สูงอายุ นิยมเรียกใช้นิยามที่แตกต่างกันตามลักษณะโครงสร้างทางสังคมในแต่ละประเทศโดยเฉพาะในกลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้ว ส่วนใหญ่จะนิยมใช้เกณฑ์การเกษียณอายุเป็นหลักกล่าวคือ เป็นกลุ่มที่มีอายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป หรือมีอายุ 65 ปีขึ้นไป ในขณะที่บางสังคมและวัฒนธรรมอื่น ๆ อาจพิจารณาจากสภาพทางกายภาพด้านร่างกายที่ถดถอยหรือการยุติบทบาทหน้าที่ที่เคยทำมา และปัจจุบันยังไม่มีกำหนดเกณฑ์ที่เรียกใช้เป็นหลักสากลที่ชัดเจน อย่างไรก็ตามเกณฑ์ที่นิยมใช้กันโดยทั่วไปคือ การพิจารณาให้บุคคลที่มีอายุ 60 ปีหรือมากกว่าเป็นกลุ่มผู้สูงอายุ (WHO, 2002; มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาผู้สูงอายุไทย, 2553) ทั้งนี้องค์การอนามัยโลกได้แบ่งระดับของการเป็นสังคมผู้สูงอายุไว้ 3 กลุ่ม ได้แก่ 1) สังคมผู้สูงอายุ (Aging Society) หมายถึง สังคมหรือประเทศที่มีจำนวนประชากรผู้สูงอายุมากกว่า 60 ปี ขึ้นไปมากกว่าร้อยละ 10.0 ของประชากรทั้งหมด หรือมีประชากรตั้งแต่ 65 ปีขึ้นไปมากกว่าร้อยละ 14.0 ของประชากรทั้งหมด 2) สังคมผู้สูงอายุโดยสมบูรณ์ (Aged Society) หมายถึง สังคมหรือประเทศที่มีประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไปมากกว่าร้อยละ 20.0 ของประชากรทั้งหมด หรือมีประชากรตั้งแต่ 65 ปีขึ้นไปมากกว่าร้อยละ 14.0 ของประชากรทั้งหมด 3) สังคมผู้สูงอายุเต็มรูปแบบ (Super Aged Society) หมายถึง สังคมหรือประเทศที่มีประชากรอายุตั้งแต่ 65 ปีขึ้นไปมากกว่า ร้อยละ 20.00 ของประชากรทั้งหมด (ธนาศรี สัมพันธ์ธารักษ์ เพ็ชรอิม, 2560; ราชบัณฑิตยสถาน, 2542)

พฤติกรรมการเดินทาง หมายถึง พฤติกรรมเคลื่อนที่จากจุดเริ่มต้นของการเดินทาง (Origin) ไปยังจุดหมายปลายทาง (Destination) ด้วยวัตถุประสงค์ใดวัตถุประสงค์หนึ่งในการใช้สอยพื้นที่ทำกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่ง

(Meyer and Miller, 1974; Bruton, 1975; พนิต ภูจินดา, 2550; ธวัชชัย เหล่าศิริหงษ์ทอง, 2533) อาทิ การเดินทางจากบ้านไปยังสถานที่ทำงาน หรือจากสถานที่ทำงานไปยังพื้นที่บริการสาธารณะอื่น ๆ แยกย่อยตามความต้องการของแต่ละบุคคลที่มีวัตถุประสงค์การเดินทางที่แตกต่างกัน (จักรรัฐ ผาสา และมนสิชา เพชรานนท์, 2559) นอกจากนี้ Meyer and Miller (1974) ยังได้อธิบายถึงรูปแบบการเดินทางที่เป็นองค์ประกอบสำคัญในการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุในงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยจึงใช้ข้อมูลในการวิเคราะห์รูปแบบพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุ โดยพิจารณาจากคุณลักษณะการเดินทาง (Trip Attributes) ได้แก่ 1) วัตถุประสงค์การเดินทาง (Trip Purpose) 2) การกระจายตัวของช่วงเวลาเดินทาง (The Temporal Distribution of Trip Making) 3) การกระจายตัวของเส้นทาง (Spatial Distribution of Trip Making) 4) การกระจายตัวของรูปแบบยานพาหนะที่เลือกใช้ (Modal Distribution of Trip Making) และ 5) ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (Travel Cost) เป็นต้น

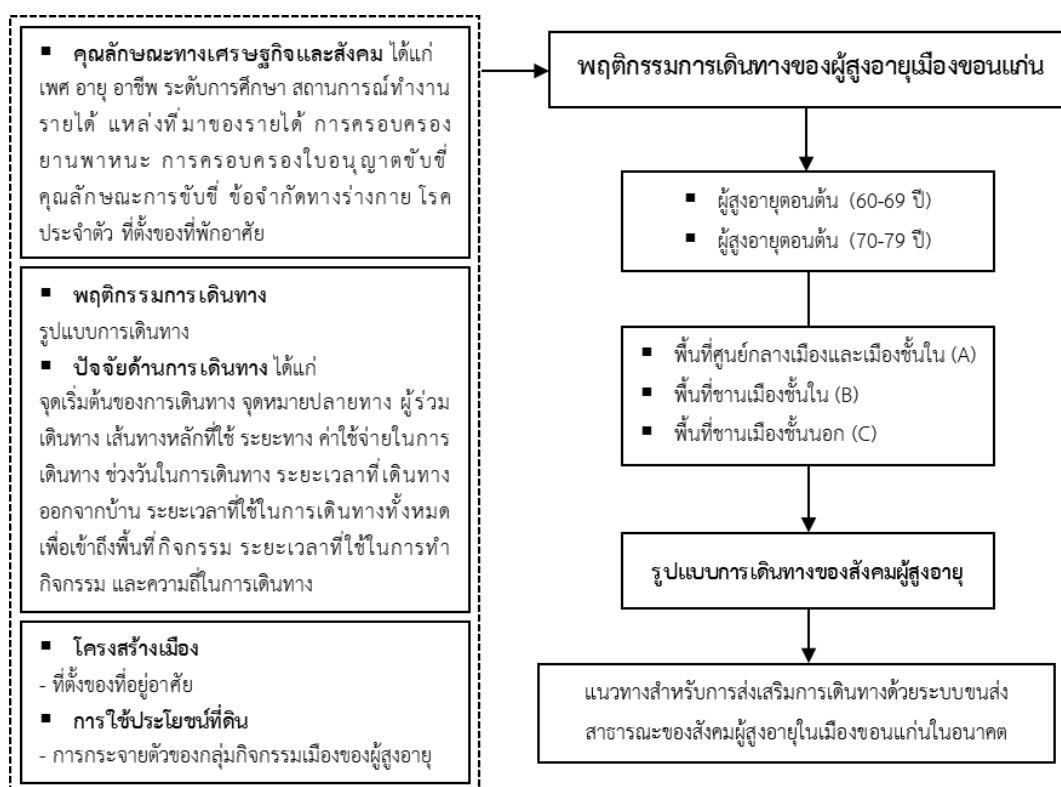
นอกจากนี้ องค์การอนามัยโลกยังได้ให้ความสำคัญกับการออกแบบและจัดการเมืองเพื่อตอบสนองการใช้ชีวิตของผู้สูงอายุในเมืองมากขึ้นด้วยการเริ่มดำเนินโครงการเมืองที่เป็นมิตรต่อผู้สูงอายุ โดยมีเป้าประสงค์เพื่อการสนับสนุนให้เมืองต่าง ๆ ทั่วโลกให้ความสำคัญกับการออกแบบและจัดการเมืองให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่เอื้อต่อการเข้าถึงของประชากรทุกกลุ่มและกลุ่มที่กำลังจะก้าวเข้าสู่ผู้สูงอายุอย่างมีคุณภาพ โดยมุ่งเน้นให้ผู้สูงอายุสามารถใช้ชีวิตในเมืองได้อย่างแอคทีฟเพื่อช่วยยืดอายุของผู้สูงอายุ และที่สำคัญเมืองควรเอื้อให้ผู้สูงอายุทุกคนได้ใช้ชีวิตอย่างมีความสุขกับครอบครัวในละแวกบ้านหรือในสังคมที่คุ้นเคยโดยไม่ต้องย้ายไปไหนหรือที่เรียกว่า สูงวัยในที่เดิม (Ageing in Place) ตลอดจนให้ผู้สูงอายุมีโอกาสได้เข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ของชุมชนไปพร้อมกับการรับรู้คุณค่าของตนเอง (Steels, 2015) โดยคำนึงถึงการพัฒนาลักษณะแวดล้อมเมืองทั้งทางกายภาพและสังคมไปพร้อมกับการบริหารจัดการให้เชื่อมโยงกันโดยมีการจัดการยานสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ รวมถึงพื้นที่กิจกรรมให้อยู่ในตำแหน่งที่เข้าถึงง่าย มีบริการขนส่งสาธารณะที่สะดวกต่อการเข้าถึง รวมถึงการออกแบบพื้นที่ที่เอื้อต่อการเดินเท้าที่ควรคำนึงถึงระยะทางที่ผู้สูงอายุสามารถเดินถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ได้ง่าย และเหมาะสมเพื่อให้ผู้สูงอายุเดินในพื้นที่ได้อย่างสะดวกและปลอดภัย อันจะส่งผลให้เกิดผลดีต่อสุขภาวะทั้งทางกาย ทางใจ และทางสังคม (WHO, 2002)

สำหรับบทบาทและความสำคัญของระบบขนส่งที่มีต่อสังคมผู้สูงอายุ ระบบขนส่งหมายถึง การเคลื่อนย้ายผู้คนหรือสิ่งของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง โดยการพึ่งพาทั้งการขนส่งทางบก การขนส่งทางน้ำ และการขนส่งทางอากาศ ทั้งนี้การขนส่งทางบก ประกอบด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล ได้แก่ 1) การเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-motorized) ได้แก่ การเดินเท้า และการใช้จักรยาน 2) การเดินทางที่ใช้เครื่องยนต์ (Motorized) ได้แก่ การเดินทางที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และการใช้รถจักรยานยนต์ นอกจากนี้ยังรวมไปถึงการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะ ประกอบด้วย 1) ระบบขนส่งสาธารณะแบบประจำทาง เช่น รถโดยสาร รถตู้โดยสาร รถโดยสารด่วนพิเศษ BRT 2) ระบบขนส่งสาธารณะแบบไม่ประจำทาง เช่น รถแท็กซี่ รถจักรยานยนต์รับจ้าง และรถสามล้อรับจ้าง (Talley, 1983; พนกฤษณ คลังบุญครอง, 2561) นอกจากนี้ ระบบการขนส่งยังมีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศทั้งในด้านสังคมและเศรษฐกิจ เนื่องจากการเติบโตของเมืองจะมีระบบขนส่งเป็นตัวชี้วัดการเติบโตของเมือง (พนกฤษณ คลังบุญครอง, 2561) อีกทั้งยังก่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินที่หลากหลาย และทำหน้าที่ในการเชื่อมต่อการเดินทางเพื่อประกอบกิจกรรมในเมืองสำหรับประชากรทุกเพศทุกวัย นอกจากนี้เมื่อพิจารณาการพัฒนาระบบขนส่งที่ผ่านมาพบว่า ส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาเพื่อตอบสนองความต้องการการเดินทางสำหรับประชากรทั่วไป โดยไม่ได้พิจารณาวางแผนเพื่อรองรับการเดินทางเฉพาะกลุ่มโดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มสังคมผู้สูงอายุ ซึ่งในปัจจุบันมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนการพัฒนาเมืองในยุคที่มีประชากรผู้สูงอายุเพิ่มขึ้น และกลุ่มผู้สูงอายุกลุ่มนี้ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่มีความจำเป็นในการ

เดินทางเพื่อพบแพทย์ ซื้อสินค้า พบปะเพื่อนฝูงหรือญาติ และการท่องเที่ยว โดยเฉพาะกลุ่มสังคมผู้สูงอายุที่สามารถช่วยเหลือตนเองได้ ควรได้รับการพัฒนาระบบขนส่งของเมืองให้เอื้อต่อการเดินทางของผู้สูงอายุกลุ่มดังกล่าวให้สามารถดำเนินชีวิตประจำวัน หรือการเข้าร่วมกิจกรรมทางสังคม การเข้าถึงบริการขั้นพื้นฐานทางสังคมได้อย่างสะดวกสบายปลอดภัยและมีความเสมอภาค เพื่อประกอบกิจกรรมและมีปฏิสัมพันธ์ทางสังคมในพื้นที่กิจกรรมต่าง ๆ ของเมืองได้ง่ายและสะดวกในการเข้าถึง อันจะส่งเสริมให้ผู้สูงอายุมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นโดยไม่รู้สึกว่าเป็นภาระของผู้อื่น (รชยา พรหมวงศ์ และปัทมพร วงศ์วิริยะ, 2563)

กรอบแนวคิดการวิจัย

จากการศึกษาแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องพบว่า พฤติกรรมการเดินทางเกิดจากการต้องการการเดินทางของผู้สูงอายุในการเดินทางเพื่อไปทำกิจกรรมต่าง ๆ ในชีวิตประจำวัน เช่น เยี่ยมญาติหรือเพื่อน โรงพยาบาล ห้างสรรพสินค้า ตลาดหรือร้านค้าชุมชน สถานที่นันทนาการหรือพักผ่อน ทำธุระส่วนตัวหรือติดต่อราชการ ทำงาน และศาสนสถาน ด้วยรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าถึงพื้นที่ทำกิจกรรมต่าง ๆ ของเมือง โดยแบ่งรูปแบบการเดินทางออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ 1.การเดินทางส่วนบุคคล ได้แก่ รถยนต์ จักรยานยนต์ การเดิน ปั่นจักรยาน และ 2.การเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ ได้แก่ รถซีบีเอส (ภายในเมือง) รถสองแถว รถตู้ รถแท็กซี่ จักรยานยนต์รับจ้าง สามล้อเครื่อง และแกร็บคาร์ เป็นต้น ที่ส่งผลให้เกิดพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุเพื่อเข้าไปทำกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่เมืองขอนแก่น นอกจากนี้ในการวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุ ควรพิจารณาจากคุณลักษณะการเดินทาง (Trip Attributes) ได้แก่ 1) วัตถุประสงค์การเดินทาง (Trip Purpose) 2) การกระจายตัวของช่วงเวลาเดินทาง (The Temporal Distribution of Trip Making) 3) การกระจายตัวของเส้นทาง (Spatial Distribution of Trip Making) 4) การกระจายตัวของรูปแบบยานพาหนะที่เลือกใช้ (Modal Distribution of Trip Making) 5) ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (Travel Cost) และ 6) ปัจจัยด้านที่ตั้ง (Location) โดยงานวิจัยนี้มีปัจจัยที่สำคัญในการวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุเมืองขอนแก่น 3 ประเด็นหลักที่สำคัญ ดังนี้ 1.ปัจจัยด้านคุณลักษณะทางเศรษฐกิจ สังคม ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ รายได้ ระดับการศึกษา สถานภาพการทำงาน รายได้ แหล่งที่มาของรายได้ การครอบครองยานพาหนะ การครอบครองใบอนุญาตขับขี่ สถานภาพด้านร่างกาย โรคประจำตัว และที่ตั้งของที่พักอาศัย 2.ปัจจัยด้านการเดินทาง ได้แก่ จุดเริ่มต้นของการเดินทาง จุดหมายปลายทาง ผู้ร่วมเดินทาง เส้นทางหลักที่ใช้ระยะทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ช่วงวันในการเดินทาง ระยะเวลาที่เดินทางออกจากบ้าน ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางทั้งหมดเพื่อเข้าถึงพื้นที่กิจกรรม ระยะเวลาที่ใช้ในการทำกิจกรรม และความถี่ในการเดินทาง และ 3.ปัจจัยด้านโครงสร้างเมือง และการกระจายตัวของกลุ่มกิจกรรมเมืองของผู้สูงอายุ เพื่อทำความเข้าใจพฤติกรรมและรูปแบบการเดินทางเพื่อเข้าไปทำกิจกรรมในพื้นที่ต่าง ๆ ของเมืองขอนแก่นด้วยระบบขนส่งที่ผู้สูงอายุในเมืองขอนแก่นเลือกเดินทางในปัจจุบัน จากนั้นผู้วิจัยจะทำการวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินทางระหว่างพื้นที่ด้วยระบบขนส่ง เพื่อนำไปใช้ในการเสนอแนะแนวทางสำหรับการส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งที่เป็นมิตรกับสังคมผู้สูงอายุในเมืองขอนแก่นในอนาคตต่อไป ดังแสดงในภาพที่ 1

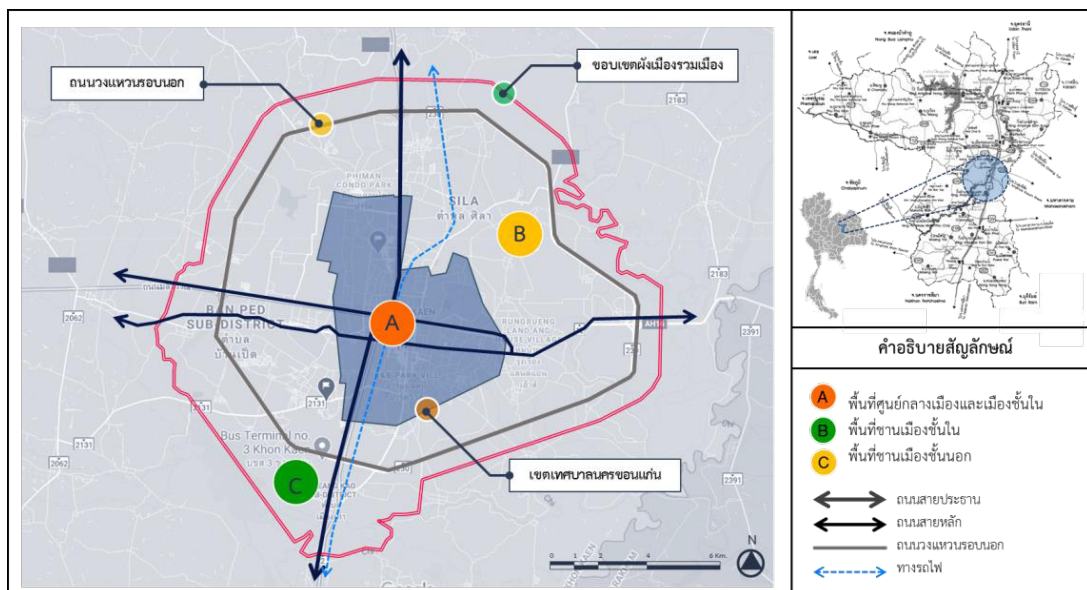


ภาพที่ 1 แสดงกรอบแนวคิดการศึกษา
ที่มา: ผู้วิจัย, 2565

วิธีการศึกษา

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณด้วยวิธีการสำรวจ สำหรับประชากรในการศึกษาคือ กลุ่มผู้สูงอายุที่มีอายุ 60-79 ปี โดยแบ่งเป็นกลุ่มผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) ที่สามารถพึ่งพาตนเองได้ และกลุ่มผู้สูงอายุตอนกลาง (70-79 ปี) ที่ยังอาศัยความช่วยเหลือจากครอบครัวในบางส่วนในการทำกิจวัตรประจำวัน ทั้งนี้ในการสำรวจข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง ผู้วิจัยได้ทำการแบ่งพื้นที่ศึกษาออกเป็น 3 พื้นที่ตามลักษณะโครงสร้างของเมืองโดยอ้างอิงจากผังเมืองรวมเมืองขอนแก่น ที่อาศัยในเขตผังเมืองรวมเมืองขอนแก่น ได้แก่ พื้นที่ศูนย์กลางเมืองและเมืองชั้นใน (CBD and Inner City: A) พื้นที่ชานเมืองชั้นใน (Inner Suburb: B) และพื้นที่ชานเมืองชั้นนอก (Outer Suburb: C) มีจำนวนทั้งสิ้น 42,885 คน (กระทรวงมหาดไทย กรมการปกครอง, 2562) ดังแสดงในภาพที่ 2 สำหรับการพิจารณาจำนวนกลุ่มตัวอย่าง ผู้วิจัยได้พิจารณาจากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องด้านพฤติกรรมการเดินทางเพื่อนำไปสู่การวางแผนการคมนาคมขนส่งเมือง รวมถึงงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง (Bowman & Ben-Akiva, 2001; Bullen, 2018; Joewono & Santoso, 2015; Susilo et al., 2010) โดยพบว่า ขนาดกลุ่มตัวอย่างขั้นต่ำที่นักวิจัยแนะนำให้เก็บข้อมูลเพื่อการวิเคราะห์ผลทางสถิติส่วนใหญ่ ในด้านนี้จะอยู่ที่จำนวน 100 ตัวอย่าง แต่อย่างไรก็เพื่อเพิ่มความแม่นยำในการศึกษาผู้วิจัยจึงได้กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างจำนวนทั้งสิ้น 150 ตัวอย่าง จากนั้นได้ดำเนินการเก็บข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุโดยวิธีการสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบง่ายโดยบังเอิญ (Simple Random Sampling) จากกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ศึกษาในบริเวณพื้นที่

กิจกรรมต่าง ๆ ของผู้สูงอายุเมืองขอนแก่น โดยใช้แบบสอบถามแบบมีโครงสร้างเป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล ประกอบด้วย 1.ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม 2.ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุ และ 3.รูปแบบการเดินทางของผู้สูงอายุในปัจจุบันเมืองขอนแก่น จากนั้นนำข้อมูลที่ได้นำมาวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นด้วยสถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ จำนวนตัวอย่าง ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความถี่ ร้อยละ เป็นต้น เพื่ออธิบายตัวแปรเกี่ยวกับลักษณะทางประชากร เศรษฐกิจและสังคม และพฤติกรรมการเดินทางของกลุ่มตัวอย่าง เพื่อวิเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบันของพฤติกรรมการเดินทางของกลุ่มผู้สูงอายุ และการสังเกตการณ์พฤติกรรมการเดินทางเพื่อไปทำกิจกรรมต่าง ๆ ในปัจจุบันของเมืองขอนแก่น เพื่อนำผลการศึกษาไปใช้ในการพิจารณาลักษณะการใช้พื้นที่กิจกรรมเมืองและรูปแบบการเดินทางในปัจจุบันของผู้สูงอายุ เพื่อเสนอแนะแนวทางการส่งเสริมการเดินทางที่เหมาะสมและเป็นมิตรกับผู้สูงอายุเมืองขอนแก่น



ภาพที่ 2 ขอบเขตพื้นที่ศึกษา
 ที่มา: ผู้วิจัย ประยุกต์จาก Google Earth, 2565

ผลการศึกษา

คุณลักษณะทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากการศึกษาคุณลักษณะทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามของพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุในเมืองขอนแก่นจำนวน 150 คน พบว่า กลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามหลักส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) คิดเป็นร้อยละ 63.00 รองลงมาเป็นกลุ่มผู้สูงอายุตอนกลาง (70-79 ปี) คิดเป็นร้อยละ 37.00 ที่ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพค้าขายหรือประกอบธุรกิจส่วนตัวโดยกลุ่มผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) คิดเป็นร้อยละ 48.70 ในขณะที่กลุ่มผู้สูงอายุตอนกลาง (70-79 ปี) ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่ว่างงานหรือไม่ได้ประกอบอาชีพ คิดเป็นร้อยละ 50.00 และเมื่อพิจารณาด้านการศึกษาพบว่า ผู้สูงอายุส่วนใหญ่มีการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) ที่ทำงานเต็มเวลา ในขณะที่ผู้สูงอายุตอนกลาง (70-79 ปี) จะเป็นกลุ่มที่ไม่ได้ทำงานหรือไม่ได้ประกอบอาชีพ และเมื่อพิจารณาคุณลักษณะ

ด้านรายได้ (ต่อเดือน) ของผู้สูงอายุพบว่า ผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) ส่วนใหญ่มีรายได้ 15,001-30,000 บาทต่อเดือน โดยแหล่งที่มาของรายได้ส่วนใหญ่มาจากรายได้จากการทำงานและลูกหลาน ในขณะที่กลุ่มผู้สูงอายุตอนกลาง (70-79 ปี) ส่วนใหญ่มีรายได้น้อยกว่า 5,000 บาทต่อเดือน ส่วนใหญ่มีรายได้มาจากลูกหลานและสวัสดิการของรัฐ สำหรับจำนวนสมาชิกในครัวเรือนของผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) ส่วนใหญ่มีจำนวนสมาชิก 3-4 คนต่อครัวเรือน ในขณะที่ผู้สูงอายุตอนกลาง (70-79 ปี) มีจำนวนสมาชิก 5-6 คนต่อครัวเรือน เมื่อพิจารณาการครอบครองใบอนุญาตขับขี่ของผู้สูงอายุพบว่า ผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) ส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 57.26 ในขณะที่ผู้สูงอายุตอนกลาง (70-79 ปี) ส่วนใหญ่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 62.50 ทั้งนี้เมื่อพิจารณาการครอบครองรถยนต์ของผู้สูงอายุพบว่า กลุ่มผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) ส่วนใหญ่ครอบครองรถยนต์จำนวน 2 คันต่อครัวเรือน และรถจักรยานยนต์ 1 คันต่อครัวเรือน ในขณะที่กลุ่มผู้สูงอายุตอนกลาง (70-79 ปี) ส่วนใหญ่มีทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในครอบครองจำนวน 1 คันต่อครัวเรือน และสำหรับความสามารถในการขับขี่ของผู้สูงอายุส่วนใหญ่ เป็นเป็นผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) ที่ขับรถได้ทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 82.91 และขับรถเพียงคนเดียวเป็นประจำ คิดเป็นร้อยละ 96.97 และสำหรับกลุ่มผู้สูงอายุที่ขับไม่ได้มักเป็นกลุ่มผู้สูงอายุตอนกลาง (70-79 ปี) คิดเป็นร้อยละ 58.93 โดยพบว่า ปัญหาส่วนใหญ่ที่ส่งผลต่อความสามารถในการขับขี่ของผู้สูงอายุกลุ่มนี้คือ ปัญหาสายตาเลือนรางเป็นหลัก เมื่อพิจารณาประเด็นด้านข้อจำกัดทางร่างกายที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินทางของผู้สูงอายุพบว่า ส่วนใหญ่มักเป็นกลุ่มผู้สูงอายุตอนกลาง (70-79 ปี) ที่มีปัญหาด้านสายตาเลือนราง หูตึง ใช้ไม้เท้า และใช้รถเข็น คิดเป็นร้อยละ 81.40 รองลงมาคือ กลุ่มผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) ที่ส่วนใหญ่จะไม่มีข้อจำกัดทางด้านร่างกาย คิดเป็นร้อยละ 61.90 เมื่อพิจารณาประเด็นด้านโรคประจำตัวของผู้สูงอายุพบว่า ส่วนใหญ่กลุ่มผู้สูงอายุทั้ง 2 กลุ่ม มีโรคประจำตัวมากที่สุด ได้แก่ โรคเบาหวาน ความดันโลหิตสูง และโรคเกาต์ ดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แสดงการสรุปคุณลักษณะทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

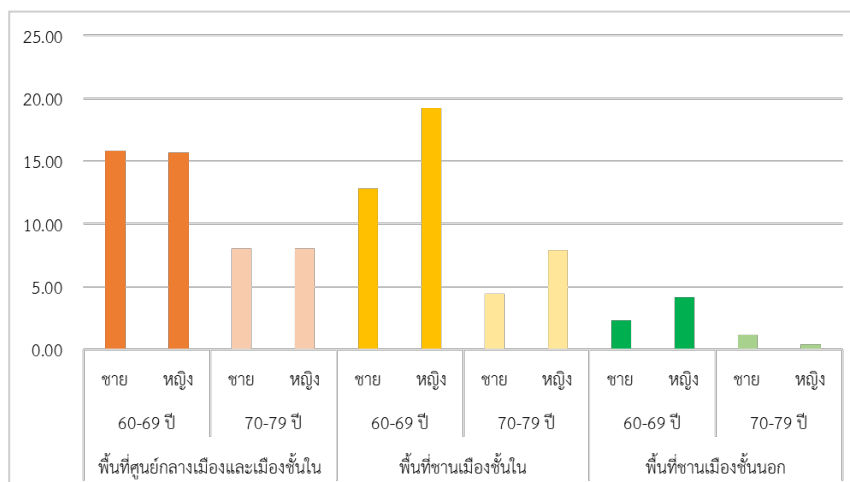
คุณลักษณะ		ผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) ร้อยละ	ผู้สูงอายุตอนกลาง (70-79 ปี) ร้อยละ
1.	เพศ		
	ชาย	41.90	46.40
	หญิง	58.10	53.60
2.	อาชีพ		
	หน่วยงานของรัฐ	3.40	-
	หน่วยงานเอกชน	0.90	-
	ค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว	48.70	19.60
	เกษตรกร	8.50	5.40
	รับจ้างทั่วไป	5.10	-
	ข้าราชการบำนาญ/เกษียณ	15.40	25.00
	ว่างงาน/ไม่ได้ประกอบอาชีพ	17.90	50.00
3.	ระดับการศึกษา		
	ต่ำกว่าปริญญาตรี	47.90	58.90
	ปริญญาตรี	46.20	37.50
	สูงกว่าปริญญาตรี	6.00	3.60

ตารางที่ 1 แสดงการสรุปคุณลักษณะทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม (ต่อ)

	คุณลักษณะ	ผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) ร้อยละ	ผู้สูงอายุตอนกลาง (70-79 ปี) ร้อยละ
4.	สถานการณ์ทำงาน		
	ทำงานเต็มเวลา	56.40	17.90
	ทำงานนอกเวลา	12.00	7.10
	ไม่ได้ทำงาน	31.60	75.00
5.	รายได้(ต่อเดือน)		
	น้อยกว่า 5,000 บาท	20.50	33.90
	5,000-15,000 บาท	20.50	25.00
	15,001-30,000 บาท	43.60	25.00
	30,001-50,000 บาท	12.0	10.70
	มากกว่า 50,000 บาท	3.40	5.40
6.	แหล่งที่มาของรายได้		
	ลูก หลาน	32.57	39.40
	เงินบำนาญหรือประกันชีวิต	9.63	20.20
	รายได้จากการทำงาน	37.16	13.50
	สวัสดิการรัฐบาล/เบี้ยผู้สูงอายุ	20.64	26.90
7.	การครอบครองใบอนุญาตขับขี่		
	ไม่มีใบอนุญาตขับขี่	42.74	62.50
	มีใบอนุญาตขับขี่	57.26	37.50
8.	ความสามารถในการขับขี่		
	ขับไม่ได้	17.09	58.93
	ขับได้	82.91	41.07
9.	คุณลักษณะการขับขี่		
	ขับคนเดียวประจำ หรือมีเพื่อนนั่งไปด้วยบางครั้ง	96.97	92.59
	ต้องมีเพื่อนนั่งไปด้วยทุกครั้ง	3.03	7.41
10.	ข้อจำกัดทางร่างกาย		
	ไม่มี	61.90	18.60
	มีข้อจำกัด	38.10	81.40
11.	โรคประจำตัว		
	ไม่มีโรคประจำตัว	39.20	11.11
	มีโรคประจำตัว	60.80	88.89

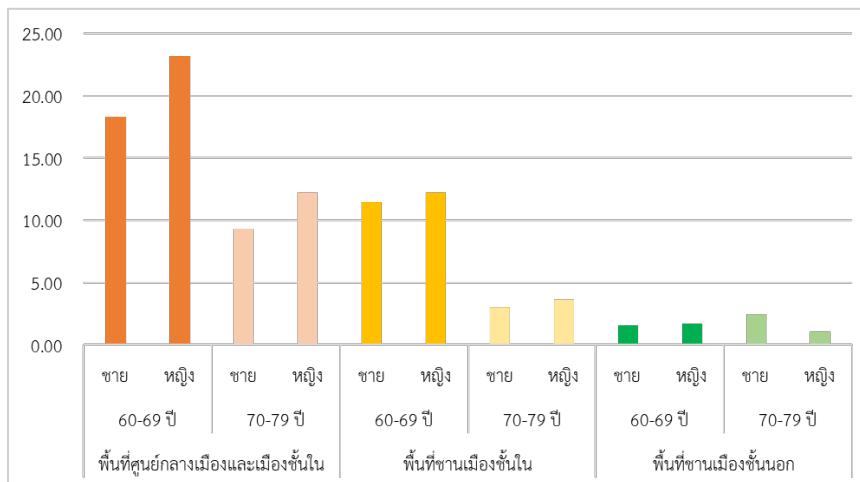
นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาคุณลักษณะประเด็นด้านที่ตั้งของที่พักอาศัยของผู้สูงอายุเมืองขอนแก่นปัจจุบันพบว่า ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) ที่มีที่พักอาศัยในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองและเมืองชั้นใน (CBD and Inner City) มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 31.46 ส่วนใหญ่เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 15.80 และเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 15.66 ในขณะที่กลุ่มผู้สูงอายุตอนกลาง (70-79 ปี) คิดเป็นร้อยละ 16.10 โดยมีสัดส่วนของผู้สูงอายุเพศชายและเพศหญิงเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 8.05 รองลงมาคือ ผู้สูงอายุที่มีที่พักอาศัยในพื้นที่ชานเมืองชั้นใน (Inner Suburb) ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) เช่นเดียวกัน คิดเป็นร้อยละ 32.04 โดยเป็นผู้สูงอายุเพศหญิงมากกว่าเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 19.25 และเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 12.79 และกลุ่มผู้สูงอายุตอนกลาง (70-79 ปี)

คิดเป็นร้อยละ 12.35 ที่ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้สูงอายุเพศหญิงมากกว่าเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 7.90 และเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 4.45 และสำหรับผู้สูงอายุที่อาศัยในพื้นที่ชานเมืองชั้นนอก (Outer Suburb) ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) คิดเป็นร้อยละ 6.47 ที่ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้สูงอายุเพศหญิงมากกว่าเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 4.17 และเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 2.30 ในขณะที่กลุ่มผู้สูงอายุตอนกลาง (70-79 ปี) คิดเป็นร้อยละ 1.58 ส่วนใหญ่เป็นผู้สูงอายุเพศชายมากกว่าเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 1.15 และเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 0.43 ตามลำดับ ดังแสดงในภาพที่ 3



ภาพที่ 3 จุดเริ่มต้นการเดินทาง (Origin) ของผู้สูงอายุจำแนกตามพื้นที่ศึกษา เพศและอายุ
ที่มา: ผู้วิจัย, 2565

และสำหรับจุดหมายปลายทางการเดินทาง (Destination) เพื่อเข้ามาทำกิจกรรมของผู้สูงอายุเมืองขอนแก่น พบว่า จุดหมายปลายทางของกิจกรรมของผู้สูงอายุส่วนใหญ่อยู่ภายในเขตพื้นที่ศูนย์กลางเมืองและเมืองชั้นใน (CBD and Inner City) มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 62.96 ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) เพศหญิงมากกว่าเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 23.17 และเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 18.29 และสำหรับกลุ่มผู้สูงอายุตอนกลาง (70-79 ปี) เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชายเช่นเดียวกัน คิดเป็นร้อยละ 12.20 และเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 9.30 ตามลำดับ รองลงมาคือ การเดินทางเพื่อไปทำกิจกรรมในพื้นที่ชานเมืองชั้นใน (Inner Suburb) คิดเป็นร้อยละ 30.34 ที่ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) โดยมีสัดส่วนของเพศหญิงมากกว่าเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 12.20 และเพศชาย ร้อยละ 11.43 และสำหรับการเดินทางเพื่อไปทำกิจกรรมในพื้นที่ชานเมืองชั้นนอก (Outer Suburb) คิดเป็นร้อยละ 6.70 ที่ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้สูงอายุตอนกลาง (70-79 ปี) เพศชายมากกว่าเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 2.44 และเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 1.07 ในขณะที่ผู้สูงอายุกลุ่มตอนต้นเป็นผู้สูงอายุเพศหญิงมากกว่าเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 1.68 และเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 1.52 ตามลำดับ ดังแสดงในภาพที่ 4 ทั้งนี้เนื่องจากพื้นที่ศูนย์กลางเมืองของเมืองขอนแก่นเป็นศูนย์กลางการปกครอง มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่หลากหลายกระจุกตัวอย่างหนาแน่น



ภาพที่ 4 จุดหมายปลายทางการเดินทาง (Destination) ของผู้สูงอายุจำแนกตามพื้นที่ศึกษา เพศและอายุ
 ที่มา: ผู้วิจัย, 2565

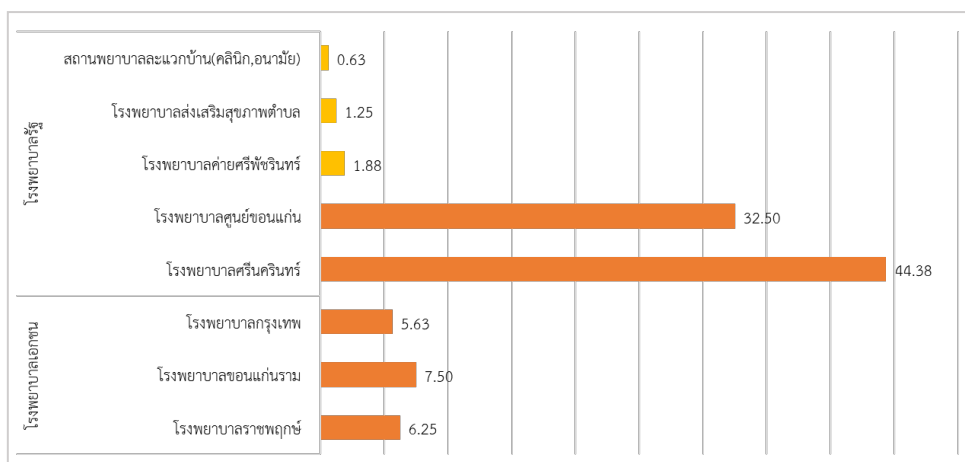
พฤติกรรมการเดินทางในปัจจุบันของผู้สูงอายุเมืองขอนแก่น

จากผลการวิจัยเกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทางเพื่อไปทำกิจกรรมของผู้สูงอายุในภาพรวมของเมืองขอนแก่น จำแนกตามพื้นที่ศึกษาพบว่า ผู้สูงอายุส่วนใหญ่นิยมเดินทางเพื่อไปรับบริการทางการแพทย์ในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองและเมืองชั้นใน (CBD and Inner City) มากที่สุด รองลงมาคือ การเดินทางเพื่อไปทำงาน และการเดินทางเพื่อไปสวนสาธารณะ ตามลำดับ รองลงมาคือ การเดินทางเพื่อไปทำกิจกรรมในพื้นที่ชานเมืองชั้นใน (Inner Suburb) พบว่า ส่วนใหญ่เป็นการเดินทางเพื่อไปเยี่ยมญาติมากที่สุด รองลงมาคือ การเดินทางเพื่อไปศาสนสถาน และการเดินทางเพื่อไปหน่วยงานราชการ ตามลำดับ และสำหรับการเดินทางเพื่อไปทำกิจกรรมในพื้นที่ชานเมืองชั้นนอก (Outer Suburb) ส่วนใหญ่นิยมเดินทางเพื่อไปสถานที่ขนส่งมากที่สุด รองลงมาคือ การเดินทางเพื่อไปศาสนสถาน และการเดินทางเพื่อไปสวนสาธารณะ ตามลำดับ ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาพฤติกรรมการเดินทางไปทำกิจกรรมหลักในพื้นที่เมืองขอนแก่นของผู้สูงอายุในภาพรวมปัจจุบันพบว่า ส่วนใหญ่ผู้สูงอายุมีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อไปทำกิจกรรมหลักมากที่สุด 3 กิจกรรมหลัก ได้แก่ 1) การเดินทางเพื่อไปรับบริการทางการแพทย์ 2) การเดินทางเพื่อไปศาสนสถาน และ 3) การเดินทางเพื่อไปตลาด ตามลำดับ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) พฤติกรรมการเดินทางเพื่อไปรับบริการทางการแพทย์ของผู้สูงอายุในปัจจุบัน

จากผลการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางเพื่อไปรับบริการทางการแพทย์ของผู้สูงอายุในปัจจุบัน โดยในงานวิจัยนี้ส่วนใหญ่ผู้สูงอายุมีจุดเริ่มต้นการเดินทางจากที่พักอาศัยจากพื้นที่ศูนย์กลางเมืองและเมืองชั้นใน (CBD and Inner City) มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 48.00 ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) มากกว่าผู้สูงอายุตอนกลาง (70-79 ปี) เมื่อพิจารณาจุดหมายปลายทางการเดินทางเพื่อไปรับบริการทางการแพทย์จากสถานการณ์ปัจจุบันของการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านกิจกรรมการบริการสุขภาพเมืองขอนแก่น จะเห็นได้ว่า สถานที่ที่ให้บริการทางการแพทย์ของเมืองขอนแก่นจะกระจายตัวอยู่ในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองและเมืองชั้นใน (CBD and Inner City) เป็นหลักทั้งหน่วยบริการของภาครัฐและเอกชน รวมถึงศูนย์บริการสุขภาพที่กระจายตามชุมชนต่าง ๆ ภายในพื้นที่ศูนย์กลาง

เมืองและเมืองชั้นใน ส่งผลให้จุดหมายปลายทางของผู้สูงอายุเดินทางเพื่อไปรับบริการทางการแพทย์จะอยู่ในเขตพื้นที่ศูนย์กลางเมืองและเมืองชั้นใน (CBD and Inner City) มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 98.00 ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) ส่วนใหญ่มักมีลูกเป็นคนขับรถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อพาไปรับบริการทางการแพทย์ และผู้สูงอายุกลุ่มนี้จะเข้ารับบริการทางการแพทย์ของภาครัฐมากที่สุด ได้แก่ โรงพยาบาลศรีนครินทร์ เนื่องจากเป็นโรงพยาบาลที่ใหญ่ที่สุดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และมีบุคลากรทางการแพทย์ที่มีความเชี่ยวชาญครบทุกด้าน ส่งผลให้มีผู้มารับการรักษาที่โรงพยาบาลศรีนครินทร์เป็นจำนวนมากจากหลายพื้นที่ทั้งในจังหวัดและนอกจังหวัด และสำหรับการเข้ารับบริการทางการแพทย์ของเอกชน ได้แก่ โรงพยาบาลขอนแก่นราม โรงพยาบาลราชพฤกษ์ และโรงพยาบาลกรุงเทพ ตามลำดับ รองลงมาคือ ผู้สูงอายุเดินทางเพื่อไปรับบริการทางการแพทย์ภายในเขตพื้นที่ชานเมืองชั้นใน (Inner Suburb) คิดเป็นร้อยละ 1.78 ซึ่งเป็นกลุ่มผู้สูงอายุตอนกลาง (70-79 ปี) ที่เดินทางไปโรงพยาบาลในพื้นที่นี้ คิดเป็นร้อยละ 1.25 โดยสถานที่ที่ให้บริการทางการแพทย์ในพื้นที่ชานเมืองชั้นใน (Inner Suburb) ส่วนใหญ่จะเป็นสถานพยาบาลในละแวกบ้าน เช่น คลินิก โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล เป็นต้น ดังแสดงในภาพที่ 5

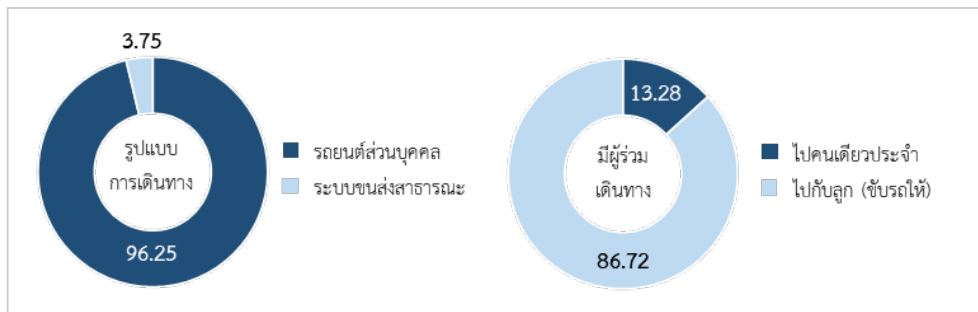


ภาพที่ 5 จุดหมายปลายทางการเดินทาง (Destination) ของผู้สูงอายุจำแนกตามพื้นที่ศึกษา เพศและอายุ
ที่มา: ผู้วิจัย, 2565

เมื่อพิจารณาการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อไปรับบริการทางการแพทย์ของผู้สูงอายุเมืองขอนแก่นพบว่า ส่วนใหญ่เป็นผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) ที่เดินทางด้วยขนส่งส่วนบุคคลเป็นหลัก คิดเป็นร้อยละ 96.25 โดยมีลูกและหลานเป็นคนขับรถให้ คิดเป็นร้อยละ 86.72 และผู้สูงอายุที่ขับรถยนต์ส่วนบุคคลไปเอง มักเป็นกลุ่มที่ไม่มีข้อจำกัดด้านร่างกาย คิดเป็นร้อยละ 13.28 อีกทั้งกลุ่มผู้สูงอายุกลุ่มนี้เป็นกลุ่มที่มีข้อบกพร่องทางสายตามากที่สุด และมีโรคประจำตัวคือ โรคความดันโลหิตสูง ทั้งนี้ในการเดินทางเพื่อไปรับบริการทางการแพทย์ในแต่ละครั้งจะมีผู้ร่วมเดินทางไปด้วยเฉลี่ย 2.27 คนต่อการเดินทาง

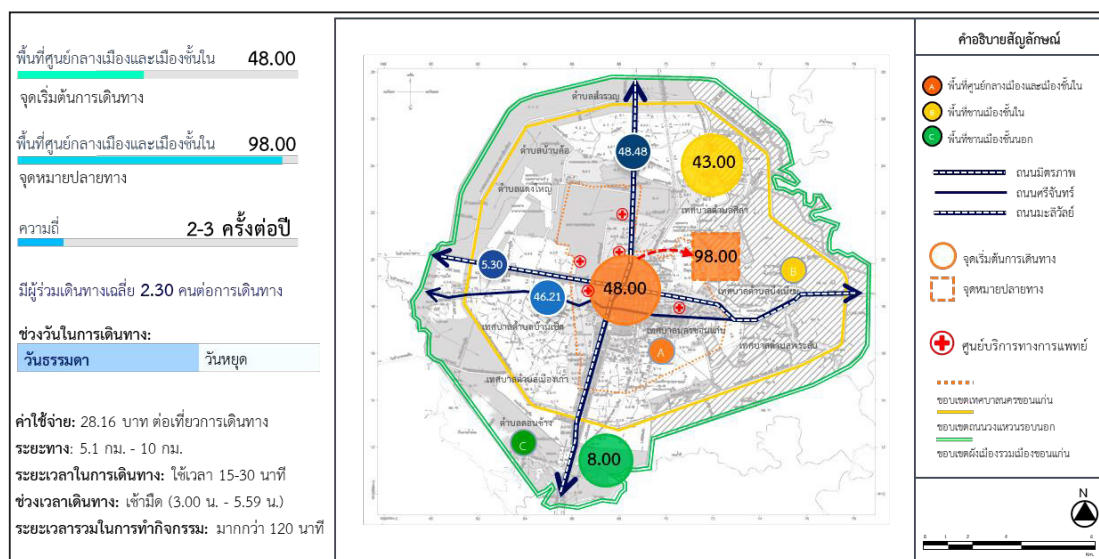
สำหรับการเลือกใช้ระบบขนส่งสาธารณะพบว่า ผู้สูงอายุส่วนน้อยที่เลือกใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางเพื่อไปรับบริการทางการแพทย์ โดยมักเป็นกลุ่มผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) โดยคิดเป็นร้อยละ 3.75 ทั้งนี้ส่วนใหญ่จะนิยมเลือกใช้รถสองแถวและรถแท็กซี่ในสัดส่วนเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 0.63 รองลงมาคือ ผู้สูงอายุที่เลือกใช้แกร็บคาร์ คิดเป็นร้อยละ 1.25 ในขณะที่กลุ่มผู้สูงอายุตอนกลาง (70-79 ปี) นิยมใช้รถแท็กซี่ คิดเป็นร้อยละ 1.25

ตามลำดับ โดยใช้ถนนมิตรภาพเป็นเส้นทางหลักในการเดินทาง ซึ่งสอดคล้องกับที่ตั้งของสถานที่ให้บริการทางการแพทย์จะตั้งอยู่ตามแนวถนนสายประธานและสายหลักของเมือง ได้แก่ โรงพยาบาลศรีนครินทร์ โรงพยาบาลศูนย์ขอนแก่น และโรงพยาบาลค่ายศรีพัชรินทร และภาคเอกชน ได้แก่ โรงพยาบาลขอนแก่นราม โรงพยาบาลราชพฤกษ์ และโรงพยาบาลกรุงเทพ ตามลำดับ ซึ่งเป็นตำแหน่งที่สะดวกต่อการเข้าถึงเพื่อรับบริการทางการแพทย์ ดังแสดงในภาพที่ 6 และมีระยะทางในการเดินทางส่วนใหญ่มีระยะทาง 5.1 กม. - 10 กม. ใช้เวลาในการเดินทาง 15-30 นาที โดยใช้ถนนมิตรภาพเป็นเส้นทางหลักในการเดินทาง และนิยมออกเดินทางในช่วงเช้ามีด (3.00 น. - 5.59 น.) และเป็นกลุ่มผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) สอดคล้องกับการเดินทางเพื่อไปรับบริการทางการแพทย์ จำแนกตามประเภทของสถานที่ให้บริการทางการแพทย์ ดังแสดงในภาพที่ 5 เห็นได้ว่า ผู้สูงอายุมักจะเดินทางไปโรงพยาบาลศรีนครินทร์มากที่สุด เนื่องจากเป็นโรงพยาบาลของรัฐที่ให้สิทธิในการรักษาในราคาที่สูงอายุสามารถจ่ายได้ จึงทำให้ผู้สูงอายุส่วนใหญ่ต้องเดินทางไปรับการรักษาในโรงพยาบาลของรัฐที่มีผู้มารับการรักษาเป็นจำนวนมากจึงต้องเดินทางในช่วงเวลาเช้ามีดเป็นหลัก ในขณะที่กลุ่มผู้สูงอายุที่เดินทางไปโรงพยาบาลเอกชนจึงไม่จำเป็นต้องเดินทางไปตั้งแต่ช่วงเช้ามีด ซึ่งมีความยืดหยุ่นในช่วงเวลาการเข้าใช้เวลาบริการมากกว่าโรงพยาบาลของรัฐ และนิยมเดินทางในช่วงวันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์) มากกว่าการเข้ารับบริการทางการแพทย์ในช่วงวันหยุด (เสาร์-อาทิตย์) ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลการเข้ารับบริการทางการแพทย์ที่ส่วนใหญ่เป็นศูนย์บริการทางการแพทย์ของรัฐมากที่สุด และเมื่อพิจารณาระยะเวลาในการทำกิจกรรมที่ศูนย์บริการทางการแพทย์ส่วนใหญ่ใช้เวลามากกว่า 120 นาที ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี)



ภาพที่ 6 สัดส่วนการเดินทางส่วนบุคคลและระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเดินทางไปรับบริการทางการแพทย์
ที่มา: ผู้วิจัย, 2565

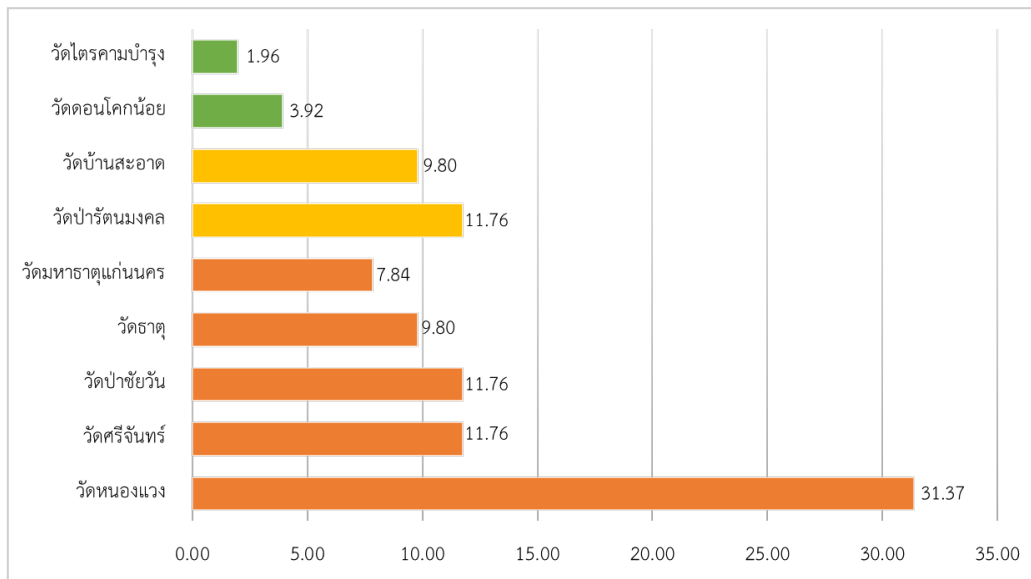
สำหรับความถี่ในการเดินทางเพื่อไปรับบริการทางการแพทย์ของผู้สูงอายุจากผลการศึกษาพบว่า จะขึ้นอยู่กับอาการเจ็บป่วย ความรุนแรงของโรคหรือปัญหาด้านสุขภาพของผู้สูงอายุ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้สูงอายุที่รักษาโรคเรื้อรัง เช่น โรคความดันโลหิตสูง โรคเบาหวาน โรคหัวใจ และโรคมะเร็ง เป็นต้น โดยกลุ่มโรคนี้จะมีความถี่ในการเดินทางเพื่อเข้ารับการรักษาเป็นประจำอย่างน้อย 1 ครั้ง/เดือน และกลุ่มโรคอื่น ๆ ที่ไม่ใช่โรคเรื้อรัง หรือการตรวจสุขภาพประจำปีทั่วไป ซึ่งจะมีความถี่ในการเดินทางเพื่อรับบริการทางการแพทย์อย่างน้อย ปีละ 1 ครั้งหรือ 2-3 ครั้งต่อปี โดยเมื่อพิจารณาในรายละเอียดพบว่า ผู้สูงอายุเดินทางไปรับบริการทางการแพทย์โดยเฉลี่ย 1 ครั้ง/ปีมากที่สุด ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) ที่เป็นกลุ่มที่ไม่มีโรคประจำตัวและเป็นกลุ่มที่ต้องเข้ารับการรักษาสุขภาพประจำปี และมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางเฉลี่ย 30.00 บาทต่อเที่ยวการเดินทาง ดังแสดงในภาพที่ 7



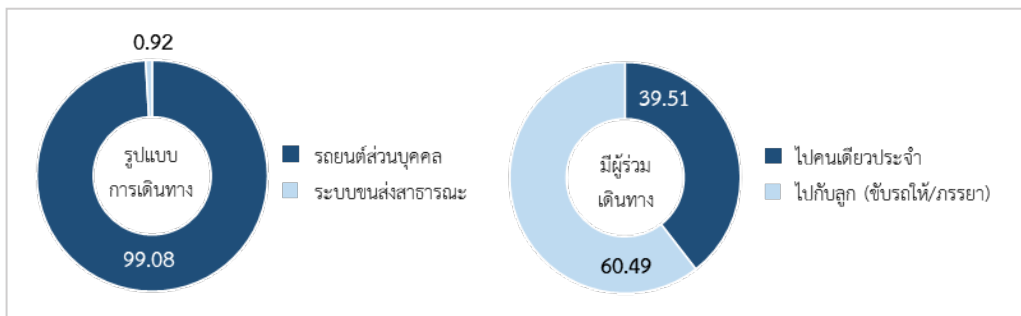
ภาพที่ 7 ภาพรวมพฤติกรรมการเดินทางเพื่อไปรับบริการทางการแพทย์ของผู้สูงอายุเมืองขอนแก่น
ที่มา: ผู้วิจัย, 2565

2) พฤติกรรมการเดินทางเพื่อไปศาสนสถานของผู้สูงอายุในปัจจุบัน

จากผลการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุเมืองขอนแก่นในปัจจุบันจากกลุ่มตัวอย่างในการเดินทางเพื่อไปศาสนสถาน ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) ที่มีจุดเริ่มต้นการเดินทางจากที่พักอาศัยจากพื้นที่ศูนย์กลางเมืองและเมืองชั้นใน (CBD and Inner City) มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 45.00 ทั้งนี้เมื่อพิจารณาจุดหมายปลายทางของการเดินทางเพื่อไปทำกิจกรรมที่ศาสนสถาน จากสถานการณ์ปัจจุบันของการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านสถาบันทางศาสนาของเมืองขอนแก่น จะเห็นได้ว่าสถาบันทางศาสนาของเมืองขอนแก่นจะกระจายอยู่ตามพื้นที่ชุมชนต่าง ๆ ทั้งในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองและเมืองชั้นใน (CBD and Inner City) และพื้นที่ชานเมืองชั้นใน (Inner Suburb) เป็นหลัก เนื่องจากสถาบันทางศาสนาของเมืองขอนแก่นส่วนใหญ่จัดอยู่กลุ่มสถานที่ท่องเที่ยวที่มีความสำคัญทางศาสนา อีกทั้งยังเป็นศูนย์รวมสถานที่ที่มีความสำคัญทางศาสนาที่หลากหลาย เช่น วัด โบสถ์ และมัสยิด จึงส่งผลให้จุดหมายปลายทางของผู้สูงอายุในการเดินทางเพื่อไปทำกิจกรรมที่ศาสนสถานจะอยู่ในเขตพื้นที่ศูนย์กลางเมืองและเมืองชั้นใน (CBD and Inner City) มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 44.00 ได้แก่ วัดหนองแวง วัดศรีจันทร์ วัดป่าชัยวัน และวัดธาตุตามลำดับ ดังแสดงในภาพที่ 8



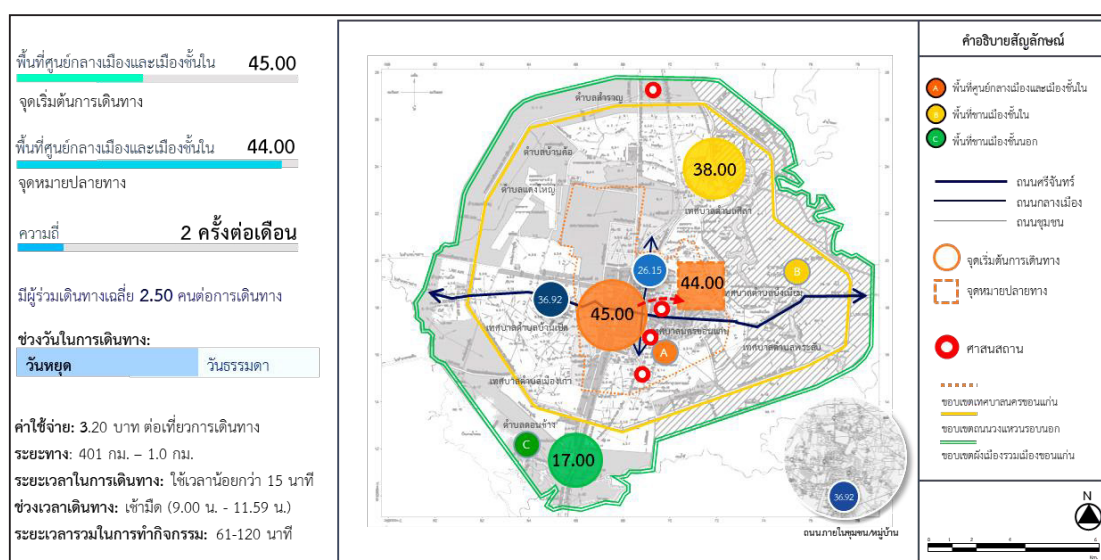
ภาพที่ 8 สัดส่วนของผู้สูงอายุในการเดินทางเพื่อไปศาสนสถานของผู้สูงอายุ
 ที่มา: ผู้วิจัย, 2565



ภาพที่ 9 สัดส่วนการเดินทางส่วนบุคคลและระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเดินทางไปศาสนสถาน
 ที่มา: ผู้วิจัย, 2565

เมื่อพิจารณาการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อไปศาสนสถานของผู้สูงอายุเมืองขอนแก่น ดังแสดงในภาพที่ 9 พบว่า ส่วนใหญ่เป็นผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) ที่เดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคลเป็นหลัก คิดเป็นร้อยละ 99.08 และมักจะเดินทางไปกับลูกและกรรยา ซึ่งส่วนใหญ่จะมีลูกขับรถให้โดยเป็นกลุ่มที่มีข้อบกพร่องทางสายตามากที่สุด และมีโรคประจำตัวคือ โรคเบาหวาน ทั้งนี้ในการเดินทางเพื่อไปศาสนสถานในแต่ละครั้งจะมีผู้ร่วมเดินทางไปด้วยเฉลี่ย 2.53 คนต่อการเดินทาง สำหรับการเลือกใช้ระบบขนส่งสาธารณะของผู้สูงอายุในการเดินทางเพื่อไปศาสนสถานพบเป็น ส่วนน้อยที่เลือกใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ที่ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้สูงอายุตอนกลาง (70-79 ปี) ที่ยังใช้รถติดบัส คิดเป็น ร้อยละ 0.92 เนื่องจากการเดินทางเพื่อไปศาสนสถานของผู้สูงอายุเมืองขอนแก่นจะอยู่ในละแวกบ้านและพื้นที่ใจกลางเมืองเป็นส่วนใหญ่ นอกจากนี้ ผู้สูงอายุยังมีสิ่งของเพื่อนำไปถวายที่วัด ดังนั้นผู้สูงอายุจึงเลือกเดินทางด้วยการ เดินทางส่วนบุคคลเป็นหลัก ตลอดจนเส้นทางของระบบขนส่งสาธารณะของเมืองขอนแก่นยังไม่ครอบคลุมการเดินทาง

เพื่อไปศาสนสถานที่สำคัญของเมืองขอนแก่นที่ส่วนใหญ่นิยมใช้ถนนศรีจันทร์และถนนชุมชนเป็นเส้นทางหลักในการเดินทาง ส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) ที่เดินทางเพื่อไปศาสนสถานมากกว่ากลุ่มผู้สูงอายุตอนกลาง (70-79 ปี) และส่วนใหญ่มีระยะทางในการเดินทาง 401 ม.-1.0 กม. ใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่า 15 นาที เนื่องจากพฤติกรรมการเดินทางเพื่อไปศาสนสถานของผู้สูงอายุส่วนใหญ่จะเดินทางไปศาสนสถานใกล้กับที่ตั้งของที่พักอาศัย ดังนั้นการเลือกใช้เส้นทางหลักในการเดินทางเพื่อไปศาสนสถานจึงเป็นถนนในชุมชนหรือในหมู่บ้านเป็นหลัก เช่น ถนนโยธาธิการและถนนชลประทาน เป็นต้น โดยมีค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการเดินทางเฉลี่ย 3.20 บาทต่อเที่ยวการเดินทาง นิยมเดินทางเพื่อไปศาสนสถานในช่วยสาย (9.00 น. -11.59 น.) และใช้ระยะเวลาในการทำกิจกรรม 61-120 นาที ในวันหยุด (เสาร์-อาทิตย์) ตลอดจนผู้สูงอายุมีความถี่ในการเดินทางไปศาสนสถานเฉลี่ย 2 ครั้งต่อเดือนเพื่อไปทำกิจกรรมทางศาสนาในช่วงวันพระ โดยส่วนใหญ่มักเป็นผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) ที่สามารถเดินทางไปวัดได้บ่อยกว่าผู้สูงอายุตอนกลาง (70-79 ปี) เนื่องจากข้อจำกัดทางร่างกายของผู้สูงอายุจึงไม่สามารถมาบ่อยได้ในทุกสัปดาห์ ทั้งนี้จากการลงพื้นที่เพื่อสังเกตพฤติกรรมของผู้สูงอายุที่ศาสนสถานพบว่า ส่วนใหญ่ผู้สูงอายุเพศหญิงจะเข้าวัดเป็นประจำ ทั้งช่วงเช้าและช่วงสาย โดยช่วงเช้าจะเป็นการถวายภัตตาหารเช้า และช่วงสายก็จะถวายเพล นอกจากนี้ยังมีกิจกรรมอื่น ๆ เช่น การรักษาศีล ปฏิบัติธรรม และการทำความสะอาดลานวัด เป็นต้น ในขณะที่ผู้สูงอายุเพศชายส่วนใหญ่จะทำกิจกรรมที่วัดเฉพาะช่วงที่มีงานประเพณี หรือมีกิจกรรมจิตอาสาบ้างในบางโอกาส ดังแสดงในภาพที่ 10

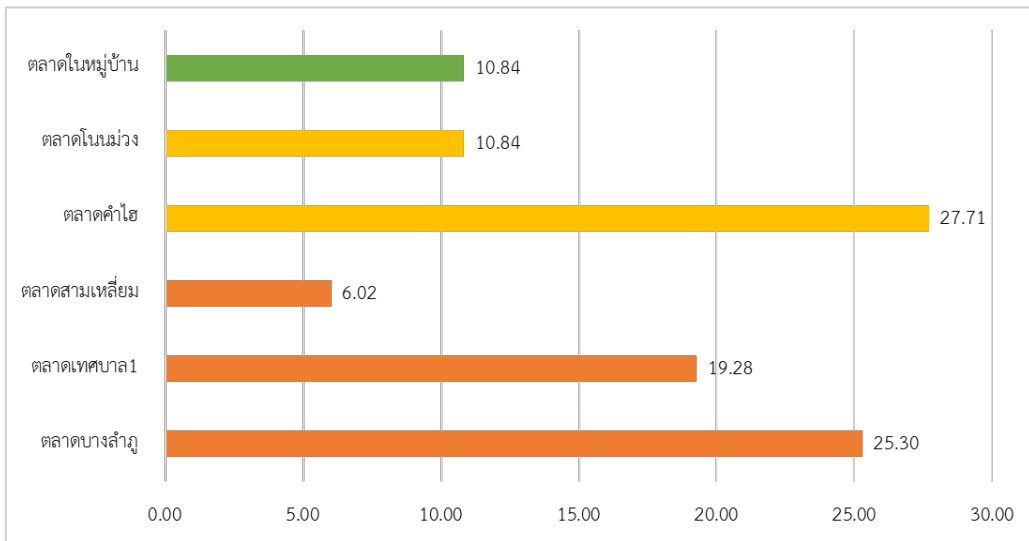


ภาพที่ 10 ภาพรวมพฤติกรรมการเดินทางเพื่อไปศาสนสถานของผู้สูงอายุเมืองขอนแก่น
ที่มา: ผู้วิจัย, 2565

3) พฤติกรรมการเดินทางเพื่อไปตลาดของผู้สูงอายุในปัจจุบัน

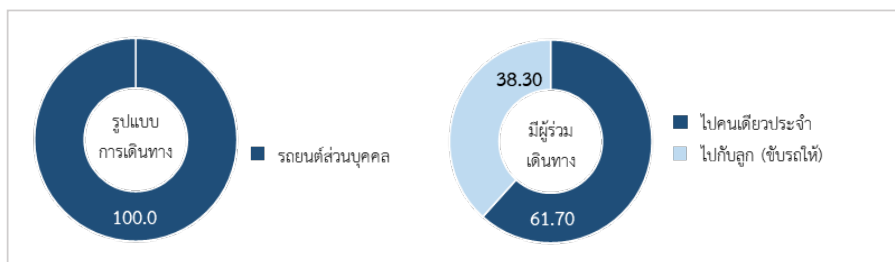
ส่วนใหญ่ผู้สูงอายุมีจุดเริ่มต้นการเดินทางจากที่พักอาศัย (Origin) จากพื้นที่ชานเมืองชั้นใน (Inner Suburb) ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 48.00 และเมื่อพิจารณาจุดหมายปลายทางการเดินทาง (Destination) เพื่อไปตลาดพบว่า ผู้สูงอายุส่วนใหญ่นิยมเดินทางไปตลาดในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองและเมืองชั้นใน (CBD and Inner City) มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 50.00 ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี)

ซึ่งความสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันของการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านการค้าและบริการ จะเห็นได้ว่าตลาดในเมืองขอนแก่นมีทั้งตลาดสดและตลาดเย็น โดยตลาดสดส่วนใหญ่จะเป็นตลาดเช้าที่กระจายตัวอยู่ภายในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองและเมืองชั้นใน (CBD and Inner City) เป็นหลัก ซึ่งเป็นตลาดหลักที่มีผู้มาจับจ่ายใช้สอยเป็นจำนวนมากทั้งในพื้นที่เมืองขอนแก่นและนอกเขตเมืองขอนแก่น โดยผู้สูงอายุส่วนใหญ่จะเดินทางเพื่อไปจับจ่ายใช้สอยที่ตลาดสดมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 50.60 ได้แก่ ตลาดบางลำพู ตลาดสดเทศบาล1 และตลาดสามเหลี่ยม ดังแสดงในภาพที่ 11



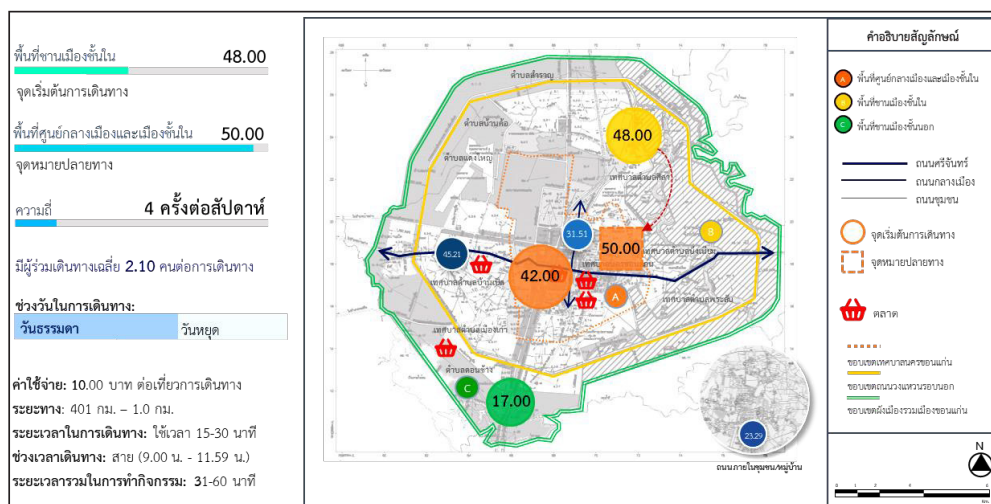
ภาพที่ 11 ภาพรวมของพฤติกรรมการเดินทางเพื่อไปตลาด
ที่มา: ผู้วิจัย, 2565

เมื่อพิจารณาการเลือกรูปแบบการเดินทางเพื่อไปตลาดของผู้สูงอายุเมืองขอนแก่นพบว่า ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) ที่นิยมขับรถส่วนตัวส่วนบุคคลเพื่อไปตลาดเอง ซึ่งเป็นกลุ่มที่ไม่มีข้อจำกัดทางด้านร่างกายและมักเดินทางไปตลาดเพียงคนเดียว และจะเห็นได้ว่า ผู้สูงอายุเมืองขอนแก่นไม่เลือกใช้บริการขนส่งสาธารณะเพื่อเดินทางไปตลาด เนื่องจากผู้สูงอายุมีข้อจำกัดในการเคลื่อนไหวของร่างกายที่ลดลง ตลอดจนการใช้ขนส่งสาธารณะจะต้องมีการเคลื่อนไหวร่างกายสูง เช่น การก้าวขึ้นรถ การจับและสัมภาระที่จับจ่ายใช้สอย เป็นต้น จึงทำให้ผู้สูงอายุขาดความมั่นใจในการใช้บริการขนส่งสาธารณะ เมื่อพิจารณาการมีผู้ร่วมเดินทางในการเดินทางเพื่อไปตลาดในแต่ละครั้งพบว่า กลุ่มผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) มักมีผู้ร่วมเดินทางไปด้วยมากกว่ากลุ่มผู้สูงอายุตอนกลาง (70-79 ปี) และส่วนใหญ่มักมีลูกเดินทางไปด้วย ทั้งนี้ในการเดินทางเพื่อไปตลาดในแต่ละครั้งจะมีผู้ร่วมเดินทางไปด้วยเฉลี่ย 2.10 คนต่อการเดินทาง ดังแสดงในภาพที่ 12



ภาพที่ 12 สัดส่วนการเดินทางส่วนบุคคลเพื่อเดินทางไปตลาด
ที่มา: ผู้วิจัย, 2565

นอกจากนี้เมื่อพิจารณาเส้นทางหลักที่ใช้ในการเดินทางเพื่อไปตลาดของผู้สูงอายุเมืองขอนแก่นพบว่า ผู้สูงอายุเมืองขอนแก่นนิยมใช้ถนนศรีจันทร์เป็นหลักในการเดินทาง เนื่องจากเป็นถนนที่มีตลาดหลักที่สำคัญของเมืองกระจุกตัวตามแนวถนนสายหลักนี้ และมีกิจกรรมการค้าปลีกและการค้าส่งที่หลากหลาย เช่น ตลาดบางลำพู ตลาดเทศบาล 1 และตลาดใต้รุ่ง เป็นต้น ดังนั้นการเลือกใช้เส้นทางหลักในการเดินทางเพื่อไปตลาดของกลุ่มผู้สูงอายุจึงนิยมใช้ถนนศรีจันทร์เป็นหลักในการเดินทางเพื่อไปตลาดของกลุ่มผู้สูงอายุเมืองขอนแก่น ส่วนใหญ่มีระยะทางในการเดินทางเพื่อไปตลาดมีระยะทาง 401 ม.-1.0 กม. ใช้เวลาในการเดินทาง 15-30 นาที และนิยมเดินทางไปตลาดในช่วงสาย (9.00 น. -11.59 น.) ของวันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์) โดยใช้ระยะเวลาในการทำกิจกรรม 31-60 นาที สำหรับค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการเดินทางเฉลี่ย 10.00 บาทต่อเที่ยวการเดินทาง สำหรับความถี่ในการเดินทางไปตลาดในภาพรวมของผู้สูงอายุเมืองขอนแก่น จากการสัมภาษณ์ผู้สูงอายุในขณะที่ลงพื้นที่สำรวจพบว่า ส่วนใหญ่ผู้สูงอายุจะเดินทางไปตลาดทุกวัน และมักจะเป็นกลุ่มผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) ซึ่งเป็นกลุ่มที่ยังสามารถเดินทางได้ด้วยตนเอง และเป็นกลุ่มผู้สูงอายุที่ประกอบอาชีพเพื่อรับประทานครึ่งวัน จึงทำให้ผู้สูงอายุกลุ่มนี้เดินทางไปตลาดทุกวัน ตลอดจนการที่ได้พบปะ ทักทายเพื่อนฝูงที่ตลาดอีกด้วย และจากการศึกษาในงานวิจัยนี้พบว่า ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) ที่เดินทางไปตลาดมากที่สุดเฉลี่ย 4 ครั้ง/สัปดาห์ ดังแสดงในภาพที่ 13



ภาพที่ 13 ภาพรวมพฤติกรรมการเดินทางเพื่อไปตลาดของผู้สูงอายุเมืองขอนแก่น
ที่มา: ผู้วิจัย, 2565

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุจำแนกระหว่างกลุ่มผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) และกลุ่มผู้สูงอายุตอนกลาง (70-79 ปี) จากผลการวิจัยนี้จะเห็นได้ว่า กิจกรรมหลักที่ผู้สูงอายุนิยมเดินทางเพื่อไปทำกิจกรรมในชีวิตประจำวันมากที่สุดส่วนใหญ่จะอยู่ในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองและเมืองชั้นใน (CBD and Inner City) ซึ่งสอดคล้องกับสภาพที่ตั้งของกิจกรรมภายในเมืองขอนแก่นที่ส่วนใหญ่กิจกรรมหลักของเมืองขอนแก่นจะกระจุกตัวอยู่ภายในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองและเมืองชั้นใน (CBD and Inner City) และจากผลการวิจัยที่พบว่า การเดินทางเพื่อไปรับบริการทางการแพทย์ของผู้สูงอายุระหว่างกลุ่มผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) และกลุ่มผู้สูงอายุตอนกลาง (70-79 ปี) ส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อไปรับบริการทางการแพทย์ของรัฐคือ โรงพยาบาลศรีนครินทร์เช่นเดียวกัน โดยกลุ่มผู้สูงอายุตอนต้นจะมีรายได้ 15,000-30,000 บาทต่อเดือน ในขณะที่กลุ่มผู้สูงอายุตอนกลางเป็นกลุ่มที่มีรายได้น้อยกว่า 5,000 บาทต่อเดือน โดยกลุ่มผู้สูงอายุทั้ง 2 กลุ่มนี้ต่างก็นิยมเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลโดยมีลูกเป็นคนขับรถให้ โดยค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 27.00 บาทต่อเที่ยวการเดินทาง สำหรับการใช้นั่งสาธารณะเพื่อไปรับบริการทางการแพทย์จะเห็นว่า ผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) ส่วนใหญ่นิยมใช้บริการรถสองแถวโดยมีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 13.00 บาทต่อเที่ยวการเดินทาง ในขณะที่กลุ่มผู้สูงอายุตอนกลาง (70-79 ปี) ส่วนใหญ่นิยมเรียกใช้บริการรถแท็กซี่โดยมีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง 140.00 บาทต่อเที่ยวการเดินทาง

สำหรับการเดินทางเพื่อไปศาสนสถานของผู้สูงอายุเมืองขอนแก่นจะเห็นว่า การเดินทางเพื่อไปศาสนสถานของกลุ่มผู้สูงอายุทั้ง 2 กลุ่ม ส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการเดินทางเพื่อไปวัดหนองแวงเช่นเดียวกัน โดยผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) นิยมขับจักรยานยนต์ส่วนบุคคลไปคนเดียวโดยเป็นกลุ่มที่มีรายได้ 15,000-30,000 บาทต่อเดือน ในขณะที่กลุ่มผู้สูงอายุตอนกลาง (70-79 ปี) ส่วนใหญ่มีลูกเป็นคนขับรถให้ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีรายได้ 5,000-15,000 บาทต่อเดือน นอกจากนี้ยังพบว่า ผู้สูงอายุทั้ง 2 กลุ่มมีรูปแบบการเดินทางเพื่อไปศาสนสถานด้วยการเดินและปั่นจักรยานไปศาสนสถานในละแวกบ้านในระยะทาง 401 ม. - 1.00 กม. สำหรับการใช้นั่งสาธารณะพบว่า ผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) ไม่มีการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะ ในขณะที่กลุ่มผู้สูงอายุตอนกลาง (70-79 ปี) ที่พบเป็นส่วนน้อยที่ยังเลือกใช้บริการรถติดบัสโดยเดินทางไปกับลูก และเส้นทางการเดินทางนิยมใช้ถนนภายในชุมชนเป็นเส้นทางหลักโดยมีระยะทาง 401 ม. - 1.00 กม. ใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่า 15 นาที

และเมื่อพิจารณาการเดินทางไปตลาดของกลุ่มผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) ส่วนใหญ่นิยมเดินทางเพื่อไปตลาดบางลำพู ในขณะที่กลุ่มผู้สูงอายุตอนกลาง (70-79 ปี) นิยมเดินทางไปตลาดสดเทศบาล 1 โดยผู้สูงอายุทั้ง 2 กลุ่มนิยมขับจักรยานยนต์ส่วนบุคคลไปคนเดียวโดยเป็นกลุ่มที่มีรายได้ 15,000-30,000 บาทต่อเดือนเช่นเดียวกัน นอกจากนี้ยังพบว่า ผู้สูงอายุทั้ง 2 กลุ่มมีรูปแบบการเดินทางด้วยการเดินและปั่นจักรยานไปตลาดใกล้บ้านที่ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่มีรายได้ 15,000-30,000 บาทต่อเดือนเช่นเดียวกัน สำหรับการใช้นั่งสาธารณะพบว่า ผู้สูงอายุทั้ง 2 กลุ่มไม่มีการเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะในการเดินทางไปตลาด และส่วนใหญ่นิยมใช้ถนนกลางเมืองเป็นเส้นทางหลักในการเดินทางโดยมีระยะทางในการเดินทาง 401 ม.- 1.0 กม. ใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่า 15 นาที ดังแสดงในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 สรุปพฤติกรรมการเดินทางระหว่างกลุ่มผู้สูงอายุตอนต้นและกลุ่มผู้สูงอายุตอนกลางเมืองขอนแก่น

พฤติกรรมการเดินทาง	รูปแบบของกิจกรรมและกลุ่มอายุ					
	โรงพยาบาล		ศาสนสถาน		ตลาด	
	60-69 ปี	70-79 ปี	60-69 ปี	70-79 ปี	60-69 ปี	70-79 ปี
จุดหมายปลายทาง	โรงพยาบาลของรัฐ ได้แก่ โรงพยาบาล ศรีนครินทร์ โรงพยาบาลของ เอกชน ได้แก่ โรงพยาบาล ขอนแก่นราม	โรงพยาบาลของรัฐ ได้แก่ โรงพยาบาล ศรีนครินทร์ โรงพยาบาลของ เอกชน ได้แก่ โรงพยาบาล ราชพฤกษ์	วัดหนองแวง	วัดหนองแวง	ตลาดบางลำพู	ตลาดสด เทศบาล1
รูปแบบการเดินทาง - ขนส่งส่วนบุคคล	เป็นผู้โดยสารรถยนต์	เป็นผู้โดยสาร รถยนต์	ขับจักรยาน ยนต์เอง เดินและ จักรยาน	เป็นผู้โดยสาร รถยนต์และ เดิน	ขับจักรยาน ยนต์เอง เดินและ จักรยาน	ขับจักรยาน ยนต์เอง และ จักรยาน
- ขนส่งสาธารณะ	รถสองแถว และรถแท็กซี่	แท็กซี่	-	ซีดีบัส	-	-
เส้นทางหลักที่ใช้	ศรีจันทร์	มิตรภาพ	ถนนชุมชน	ศรีจันทร์	ศรีจันทร์	กลางเมือง
ระยะทาง	1.1 กม.-5.0 กม.	10.1 กม.-15.0 กม.	401 ม.-1.0 กม.	401 ม.-1.0 กม.	401 ม.- 1.0 กม.	5.1 กม.-10.0 กม.
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง (ต่อเที่ยว)						
- ขนส่งส่วนบุคคล	27.00 บาท	30.00 บาท	8.00 บาท	9.00 บาท	10.00 บาท	12.00 บาท
- ขนส่งสาธารณะ	8.00 บาท /53.00 บาท	140.0 บาท	-	18.00 บาท	-	-
ช่วงวัน	วันธรรมดา	วันธรรมดา	วันหยุด	วันหยุด	วันธรรมดา	วันหยุด
ช่วงเวลา	เช้ามืด (3.00 น.-5.59 น.)	เช้า (6.00 น.-8.59 น.)	สาย (9.00 น.-11.59 น.)	เช้า (6.00 น.-8.59 น.)	สาย (9.00 น.-11.59 น.)	เช้า (6.00 น.-8.59 น.)
ระยะเวลาที่ใช้ในการ เดินทางเข้าถึงพื้นที่ กิจกรรม	15-30 นาที	15-30 นาที	น้อยกว่า 15 นาที	15-30 นาที	น้อยกว่า 15 นาที	15-30 นาที
ระยะเวลาที่ใช้ในการ ทำกิจกรรม	มากกว่า 120 นาที	61-120 นาที	61-120 นาที	31-60 นาที	31-60 นาที	15-30 นาที
ความถี่	1 ครั้ง/ปี	1 ครั้ง/เดือน	3 ครั้ง/สัปดาห์	2 ครั้ง/สัปดาห์	3 ครั้ง/สัปดาห์	2 ครั้ง/สัปดาห์

สรุปผลการศึกษา

จากผลการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุเมืองขอนแก่นในปัจจุบัน กล่าวได้ว่าวัตถุประสงค์หลักในการเดินทางของผู้สูงอายุทั้งสองกลุ่มมีคุณลักษณะที่คล้ายคลึงกันคือ พฤติกรรมการเดินทางส่วนใหญ่เป็นการเดินทางเพื่อไปรับบริการทางการแพทย์มากที่สุด เนื่องจากเมื่อมีอายุมากขึ้นสภาพร่างกายก็เสื่อมโทรมลง ส่งผลให้เกิด

การเจ็บป่วยเป็นโรคเรื้อรังต่าง ๆ มากขึ้น ซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้ผู้สูงอายุต้องเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลเป็นกิจกรรมหลักของผู้สูงอายุทุกกลุ่ม และส่วนใหญ่เป็นผู้สูงอายุที่มีจุดเริ่มต้นการเดินทางจากที่พักอาศัยจากพื้นที่ศูนย์กลางเมืองและเมืองชั้นใน (CBD and Inner City) ที่เดินทางเพื่อไปรับบริการทางการแพทย์ในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองและเมืองชั้นใน (CBD and Inner City) เนื่องจากสถานที่ให้บริการทางการแพทย์ของเมืองขอนแก่นกระจายตัวอยู่ในพื้นที่นี้ทั้งหน่วยบริการของภาครัฐและเอกชน จึงส่งผลให้จุดหมายปลายทางของผู้สูงอายุที่เดินทางเพื่อไปรับบริการทางการแพทย์จะอยู่ในเขตพื้นที่ศูนย์กลางเมืองและเมืองชั้นใน (CBD and Inner City) มากที่สุด โดยรูปแบบการเดินทางของผู้สูงอายุมักเดินทางโดยใช้รถยนต์ส่วนบุคคลทั้งขับเองและเป็นผู้โดยสารและมักมีลูกเดินทางไปด้วย และใช้ถนนมิตรภาพเป็นเส้นทางหลักในการเดินทางออกจากบ้านเพื่อไปรับบริการทางการแพทย์ส่วนใหญ่มีระยะทางอยู่ที่ 5.1 กม. - 10.0 กม. ใช้เวลาในการเดินทางเฉลี่ย 15-30 นาที และผู้สูงอายุมักเดินทางในช่วงวันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์) ในช่วงเช้ามีมากที่สุด เนื่องจากส่วนใหญ่ผู้สูงอายุมักจะเดินทางไปโรงพยาบาลศรีนครินทร์เป็นโรงพยาบาลของรัฐที่ให้สิทธิในการรักษาในราคาที่ผู้สูงอายุสามารถจ่ายได้ จึงทำให้ผู้สูงอายุส่วนใหญ่ต้องเดินทางไปรับการรักษาในโรงพยาบาลของรัฐ ซึ่งมีผู้มารับการรักษาเป็นจำนวนมากจึงต้องเดินทางในช่วงเวลาเช้ามีดเป็นหลัก ในขณะที่กลุ่มผู้สูงอายุที่เดินทางไปโรงพยาบาลเอกชนจึงไม่จำเป็นต้องเดินทางไปตั้งแต่ช่วงเช้ามีด ซึ่งมีความยืดหยุ่นในช่วงเวลาการเข้าใช้เวลารับบริการมากกว่าโรงพยาบาลของรัฐ และใช้เวลาในการรับบริการทางการแพทย์มากกว่า 120 นาที สำหรับความถี่ในการเดินทางอย่างน้อย 1 ครั้ง/เดือน โดยจากผลการศึกษาในงานวิจัยนี้พบว่า ผู้สูงอายุจะต้องเดินทางเพื่อไปรับบริการทางการแพทย์เป็นประจำทุกเดือนตามการนัดหมายของโรงพยาบาล ส่วนใหญ่มักมีโรคประจำตัวเรื้อรัง เช่น โรคเบาหวาน โรคความดันโลหิตสูง โรคกระดูก เป็นต้น จึงทำให้ผู้สูงอายุต้องเดินทางเพื่อไปรับบริการทางการแพทย์บ่อยครั้ง ในขณะที่ผู้สูงอายุที่ป่วยด้วยโรคทั่วไปและกลุ่มที่ตรวจสุขภาพประจำปีมักจะมีประสิทธิภาพในการเดินทางเฉลี่ย 1 ครั้งต่อปีหรือ 2-3 ครั้งต่อปี และลำดับถัดมาพบว่า ผู้สูงอายุทั้งสองกลุ่มต่างก็เดินทางเพื่อไปศาสนสถานเช่นเดียวกัน เนื่องจากวิถีชีวิตของสังคมไทยส่วนใหญ่ยังคงเป็นสถานที่รวมกลุ่มเพื่อทำกิจกรรมทางศาสนาของกลุ่มผู้สูงอายุและคนทุกกลุ่ม และส่วนใหญ่ก็มีความเชื่อในเรื่องของการทำบุญ การสักการะสิ่งศักดิ์สิทธิ์เพื่อเป็นสิริมงคลสำหรับตนเองและครอบครัว โดยผู้สูงอายุมีจุดเริ่มต้นการเดินทางและจุดหมายปลายทางในการเดินทางเพื่อไปทำกิจกรรมที่ศาสนสถานอยู่ในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองและเมืองชั้นใน (CBD and Inner City) มากที่สุดและเลือกเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลโดยเป็นผู้โดยสารเป็นหลัก เพื่อไปทำกิจกรรมที่ศาสนสถานและมักจะเดินทางไปกับลูก โดยใช้ถนนศรีจันทร์และถนนชุมชนเป็นหลักในการเดินทาง ซึ่งมีระยะทาง 401 ม. - 1.0 กม. และใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่า 15 นาที มีค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการเดินทางเพื่อไปศาสนสถานเฉลี่ย 3.20 บาทต่อเที่ยวการเดินทาง นอกจากนี้ผู้สูงอายุส่วนใหญ่จะออกเดินทางไปศาสนสถานในช่วงสาย (9.00-11.59) และมักจะเป็นกลุ่มผู้สูงอายุที่มาทำบุญในวันพระหรือมีพิธีกรรมทางศาสนาที่วัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงที่มีงานประเพณี หรือมีกิจกรรมจิตอาสาบ้างในบางโอกาส โดยในงานวิจัยนี้พบว่า ผู้สูงอายุมักจะมีกิจกรรมที่วัด เช่น รักษาศีล ตักบาตร ทำบุญ ปฏิบัติธรรม ดูแลพระสงฆ์ การทำความสะอาดวัด การเข้าร่วมกิจกรรมจิตอาสาและกิจกรรมเพื่อช่วยเหลือในชมรมผู้สูงอายุ หรือเป็นกรรมการในกิจกรรมต่าง ๆ ของหมู่บ้าน และมีธรรมะเป็นที่พึ่งทางใจของผู้สูงอายุด้วยการทำจิตใจให้สงบ ส่งผลให้การเดินทางไปศาสนสถานเป็นอีกหนึ่งกิจกรรมสำคัญของผู้สูงอายุเมืองขอนแก่น ตลอดจนผู้สูงอายุใช้ระยะเวลาในการทำกิจกรรมที่ศาสนสถาน 61-120 นาที ในช่วงวันหยุด (เสาร์-อาทิตย์) สำหรับความถี่ในการเดินทางไปทำกิจกรรมที่ศาสนสถานส่วนใหญ่เดินทางจำนวน 2 ครั้งต่อเดือน อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาวัตถุประสงค์การเดินทางหลักในลำดับที่สามพบว่า มีความแตกต่าง

กันระหว่างกลุ่มผู้สูงอายุโดยในงานวิจัยนี้พบว่า ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) ที่นิยมเดินทางไปตลาด เนื่องจากยังเป็นกลุ่มที่ยังสามารถทำกิจวัตรประจำวันและสามารถช่วยเหลือตนเองได้ดี จึงส่งผลให้ผู้สูงอายุกลุ่มนี้ยังสามารถเดินทางไปจับจ่ายใช้สอยที่ตลาดได้ด้วยตนเองมากกว่ากลุ่มผู้สูงอายุตอนกลาง (70-79 ปี) ที่เริ่มมีข้อจำกัดในด้านการเคลื่อนไหว โดยการเดินทางเพื่อไปตลาดของผู้สูงอายุเมืองขอนแก่นมักมีจุดเริ่มต้นการเดินทางจากพื้นที่ชานเมืองชั้นใน (Inner Suburb) เพื่อไปยังจุดหมายปลายทางในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองและเมืองชั้นใน (CBD and Inner City) เนื่องจากตลาดส่วนใหญ่จะกระจายตัวอยู่ในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองและเมืองชั้นใน (CBD and Inner City) เป็นหลัก และนิยมเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลโดยมักเป็นคนขับไปตลาดเพียงคนเดียว และใช้ถนนศรีจันทร์เป็นเส้นทางหลักในการเดินทาง ซึ่งมีระยะทางประมาณ 401 ม. - 1.0 กม. ใช้เวลาเดินทาง 15-30 นาที และมีค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการเดินทางเพื่อไปตลาดเฉลี่ย 10.00 บาทต่อเที่ยวการเดินทาง นอกจากนี้ผู้สูงอายุส่วนใหญ่จะออกเดินทางไปตลาดในช่วงสาย (9.00-11.59) มากที่สุด และใช้ระยะเวลาในการทำกิจกรรมที่ตลาด 31-60 นาที และมักเดินทางในช่วงวันธรรมดา (จันทร์-ศุกร์) โดยส่วนใหญ่ผู้สูงอายุจะเดินทางเพื่อไปทำกิจกรรมที่ตลาดเฉลี่ย 4.00 ครั้งต่อสัปดาห์

โดยจากผลการศึกษานี้ จะเห็นได้ว่าผู้สูงอายุเมืองขอนแก่นนิยมเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล โดยมีลูกเป็นคนขับรถให้เพื่อไปทำกิจกรรมต่าง ๆ ทั้งกลุ่มผู้สูงอายุตอนต้น (60-69 ปี) และกลุ่มผู้สูงอายุตอนกลาง (70-79 ปี) อีกทั้งยังเป็นกลุ่มที่มีข้อบกพร่องทางสายตาที่เป็นสาเหตุหนึ่งที่ส่งผลต่อการใช้ชีวิตของผู้สูงอายุที่ทำให้มองเห็นไม่ชัดเจนจึงไม่สามารถใช้ชีวิตประจำวันได้ตามปกติ และเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงหากมีการขับซัดด้วยตนเอง จึงส่งผลให้การตัดสินใจในการขับซัดรถยนต์ด้วยตนเองของผู้สูงอายุลดลง และทำให้ผู้สูงอายุกลุ่มนี้ยังคงพึ่งพาคนในครอบครัวขับรถให้เพื่อเดินทางไปทำกิจกรรมต่าง ๆ ในชีวิตประจำวัน เนื่องจากเป็นรูปแบบการเดินทางที่ให้ความสะดวกสบาย มีความยืดหยุ่นและมีความคล่องตัวสูงในการเดินทางสำหรับผู้สูงอายุ ในขณะที่เดียวกันเป็นที่น่าสังเกตว่า การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะของผู้สูงอายุเมืองขอนแก่นพบเป็นส่วนน้อยเมื่อเทียบกับการใช้ขนส่งส่วนบุคคล เนื่องจากข้อจำกัดทางกายภาพของร่างกายที่ส่งผลต่อการเคลื่อนไหวของร่างกายที่ลดลง และการใช้ขนส่งสาธารณะต้องอาศัยการเคลื่อนไหวร่างกายสูง เช่น การก้าวขึ้นรถ การจับ และสัมภาระที่จับจ่ายใช้สอย เป็นต้น ทำให้ผู้สูงอายุขาดความมั่นใจในการใช้ขนส่งสาธารณะ และปัญหาบรรณขนส่งสาธารณะหนาแน่นจนเกินไป อีกทั้งยังขาดสิ่งอำนวยความสะดวกที่รองรับสังคมผู้สูงอายุ รวมทั้งผู้สูงอายุเมืองขอนแก่นยังขาดทางเลือกในการเดินทางที่หลากหลาย ตลอดจนโครงข่ายการให้บริการขนส่งสาธารณะเมืองขอนแก่นในปัจจุบันยังไม่ครอบคลุมการเดินทาง นอกจากนี้ยังพบว่า ประเด็นเรื่องค่าใช้จ่ายในการเดินทางของกลุ่มผู้สูงอายุที่เดินทางด้วยขนส่งสาธารณะไม่ว่าจะเป็นการเดินทางด้วยรถแท็กซี่ หรือแกร็บคาร์ จะเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากกว่าการเดินทางด้วยขนส่งส่วนบุคคล ในขณะที่รถสองแถวเป็นรูปแบบการเดินทางมีค่าใช้จ่ายถูกที่สุด แต่จากผลการศึกษาพบว่า ผู้สูงอายุใช้บริการรถสองแถวน้อยมาก ดังนั้น หากในอนาคตมีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพและมีเส้นทางครอบคลุมพื้นที่พักอาศัยทั้งในพื้นที่ศูนย์กลางเมืองและเมืองชั้นในและพื้นที่ชานเมืองมากขึ้น จะส่งผลให้ผู้สูงอายุมีทางเลือกในการเดินทางเพิ่มขึ้น และทำให้มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่ถูกลง หากมีทางเลือกในการเดินทางด้วยระบบขนส่งที่หลากหลายและมีเส้นทางที่ครอบคลุม จะสามารถสร้างความเท่าเทียมในการเดินทางเพื่อเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ ของเมืองสำหรับคนทุกกลุ่มวัย โดยจากผลการศึกษาสามารถใช้เพื่อเป็นฐานข้อมูลสำหรับนักวิจัยและนักวางแผนพัฒนาเมืองที่จะสามารถเข้าใจถึงสภาพปัญหาและความต้องการการเดินทางของกลุ่มผู้สูงอายุมากขึ้น เพื่อนำไปสู่การวางแผนพัฒนาเมืองด้านการขนส่งเพื่อรองรับสังคมผู้สูงอายุในอนาคตต่อไป

ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

สำหรับการศึกษาค้างต่อไปเพื่อต่อยอดงานวิจัยนี้ในการนำไปสู่การวางแผนด้านคมนาคมขนส่งเมืองที่เป็นมิตรสำหรับสังคมผู้สูงอายุในอนาคตควรพิจารณาการศึกษาเพิ่มเติมในประเด็นประสิทธิภาพของระบบขนส่งที่เป็นมิตรกับสังคมผู้สูงอายุภายใต้กรอบแนวคิดขององค์การอนามัยโลก รวมถึงปัจจัยที่มีส่งผลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้สูงอายุในอนาคตเพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้สูงอายุในอนาคต

กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอขอบคุณงบประมาณสนับสนุนการวิจัยจากกองทุนส่งเสริมการผลิตภัณฑ์และพัฒนาวิชาการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น ประจำปีงบประมาณ 2563 ส่งผลให้งานวิจัยนี้สามารถดำเนินการจนประสบความสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี

เอกสารอ้างอิง

- กาญจน์กรอง สุอังคะ. (2558). ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะของผู้สูงอายุ: การประยุกต์ใช้แบบจำลองสมการโครงสร้าง. วารสารมหาวิทยาลัยศรีนครินทร วิโรฒ (สาขาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี) ปีที่ 7. ฉบับที่ 14. หน้า 129-142.
- ธนาศรี สัมพันธ์รักษ์ เพ็ชรยิ้ม. (2560). สุขตามวัย : สิ่งแวดล้อมสรรค์สร้างที่เป็นมิตรกับผู้สูงอายุ. กรุงเทพมหานคร: กลุ่มวิจัยสิ่งแวดล้อมสรรค์สร้างเพื่อสุขภาวะ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- รัชชัย เหล่าศิริหงส์ทอง. (2533). การพยากรณ์ความต้องการการเดินทางโดยวิธีดีสแอกกรีเกตสำหรับพื้นที่ กรุงเทพฯและปริมณฑล. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พนกฤษณ คลังบุญครอง. (2561). การวางแผนการขนส่งในเขตเมืองอย่างยั่งยืน: หลักการและปฏิบัติการ. ขอนแก่น: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- พนิต ภูจินดา (2556). ความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับระบบขนส่งมวลชน (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ภาวิณี เอี่ยมตระกูล (2555). การวางแผนเมืองและการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (พิมพ์ครั้งที่ 1). ปทุมธานี: คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์และการผังเมือง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาผู้สูงอายุไทย. (2555). สถานการณ์ผู้สูงอายุไทย พ.ศ. 2555. กรุงเทพมหานคร : มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาผู้สูงอายุไทย.
- รชยา พรหมวงศ์ และปัทมพร วงศ์วิริยะ. (2563). ความท้าทายของการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางผู้สูงอายุในเมืองขอนแก่น.เอกสารประกอบการประชุมวิชาการด้านมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ศิลปศาสตร์วิชาการ (1), 435-449.
- รัชพันธุ์ เขยจิตร. (2549). การศึกษาความต้องการเดินทางและพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุ ในเขตกรุงเทพมหานคร. ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2562). แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.

- Bocker, L., Amen, P., Helbich, M. (2016). Elderly travel frequencies and transport mode choices in Greater Rotterdam, *the Netherlands. Transportation*, 44(4), 1-22.
- Bowman, J. L. & Ben-Akiva, M. (2001). Activity-Based Disaggregate Travel Demand Model System with Activity Schedules. *Transportation Research Part A Policy and Practice*, 35(1), 1-28.
- Bruton, M. J. (1975). *Introduction to Transportation Planning*. London: Hutchinson.
- Carp, F. M. (1988). Significance of mobility for the well-being of the elderly. *Transportation in an aging society: Improving mobility and safety of older persons*, 2, 1-20.
- Joewono, T and Santoso, D. S. (2015). Service Quality attributes for Public Transportation in Indonesian Cities, *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 11, 1064-1081.
- Kim, S. (2011). Assessing mobility in an aging society: Personal and built environment factors associated with older people's subjective transportation deficiency in the US. *Transportation Research Part F (14)*, 422-429.
- Lee, M.-D.P. (2008). A review of the theories of corporate social responsibility: *Its evolutionary path and the road ahead*. *Int. J. Manag. Rev.* 10(1), 53-73.
- Masahiro, S. et al., (2003). *The Future of Urban Transport Policy*. Tokyo: Seibundo.
- Meyer, M.D. and Miller, E.J. (1974). *Urban Transportation Planning: a decision-oriented approach*. New York: McGraw-Hill.
- Moniruzzaman, M., Páez, A. (2016). An investigation of the attributes of walkable environments from the perspective of seniors in Montreal. *Journal of Transport Geography* 51, 85-96
- Rosenbloom, S. (1998). The Mobility Needs of the Elderly. *TRANSPORTATION IN AN AGING SOCIETY Improving Mobility and Safety* (218)2. 21-71.
- Steels, S. (2015). Key characteristics of age-friendly cities and communities: *A review university of leeds*, (47), 45-52.
- Susilo, Y. O. et al., (2010). An Exploration of Public Transport Users' Attitudes and Preferences towards Various Policies in Indonesia: Some Preliminary Results. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 8, 1230-1244.
- Talley, W. K. (1983). *Introduction to transportation*. South-Western Publishing Company.
- The World Health Report. (2002). *Reducing Risks, Promoting Healthy Life*, France.
- World Health Organization. (2007). *Global Age-Friendly Cities: A Guide*, France.

ฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

กระทรวงมหาดไทย กรมการปกครอง. (2562). ข้อมูลสถิติจำนวนประชากรแยกรายอายุ. ค้นเมื่อ 20 กุมภาพันธ์ 2563, จาก http://stat.bora.dopa.go.th/new_stat/webPage/statByAge.php

- เกษม ชูจารุกุล (2551). Mobility Management: ทางเลือกสำหรับการบรรเทาปัญหาการจราจร. ค้นข้อมูล 10 มีนาคม 2563, จาก <http://www.eng.chula.ac.th/newsletter/index.php?q=node/19>,
บรรลุ ศิริพานิช. สถานการณ์ผู้สูงอายุไทย พ.ศ 2557. [อินเทอร์เน็ต]. กรุงเทพฯ: มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาผู้สูงอายุไทย. [เข้าถึงเมื่อ 10 พฤษภาคม 2562]. เข้าถึงได้จาก: http://www.dop.go.th/download/knowledge/knowledge_th
มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาผู้สูงอายุไทย (2553). การดูแลผู้สูงอายุระยะยาว. [อินเทอร์เน็ต]. กรุงเทพฯ: สำนักนโยบายการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม (2557). สภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในปัจจุบันและแนวโน้มการเติบโตของความต้องการใช้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง กระทรวงคมนาคม 2557. ค้นเมื่อ 10 กุมภาพันธ์ 2563, จาก [http:// eservice.mot.go.th/motportal/Home/Strategy2](http://eservice.mot.go.th/motportal/Home/Strategy2).
Bullen, P. B. (2018). *How to choose a sample size*. [Online]. Retrieved December 17, 2018, from <https://tools4dev.org/resources/how-to-choose-a-sample-size/>