

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา

เมื่อต้นปี พ.ศ. 2567 ที่ผ่านมาประเทศไทยถือว่าเป็นหนึ่งในประเทศที่เข้าสู่สังคมผู้สูงอายุโดยสมบูรณ์ (Aged Society) (กรมกิจการผู้สูงอายุ, 2567d) จากจำนวนผู้สูงอายุมากกว่า 13 ล้านคนคิดเป็นร้อยละ 20.36 ของจำนวนประชากรทั้งหมด ตารางที่ 1.1 (กรมการปกครอง, 2567) และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในอนาคตจะมีผู้สูงอายุประมาณ 20 ล้านคนในปี พ.ศ. 2581 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 30.4 ของจำนวนประชากรทั้งประเทศจากการคาดการณ์ของกองพัฒนานโยบายและนวัตกรรมทางสังคม (กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์, 2563) จากตัวเลขผู้สูงอายุที่มีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องส่งผลให้รัฐบาลได้ประกาศนโยบายสำคัญ โดยให้การเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุเป็นระเบียบวาระแห่งชาติ และดำเนินการตามสิทธิและสวัสดิการผู้สูงอายุ พระราชบัญญัติผู้สูงอายุ พ.ศ. 2546 มาตรา 11 ได้กำหนดให้ผู้สูงอายุมีสิทธิได้รับการคุ้มครอง การส่งเสริมและการสนับสนุนในด้านต่าง ๆ 13 ด้าน ซึ่งมีข้อกำหนดให้มีการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยโดยตรงแก่ผู้สูงอายุในอาคาร สถานที่ ยานพาหนะ หรือการบริการสาธารณะอื่น ๆ ร่วมถึงการช่วยเหลือด้านค่าโดยสารยานพาหนะตามความเหมาะสม (พระราชบัญญัติผู้สูงอายุ, 2546)

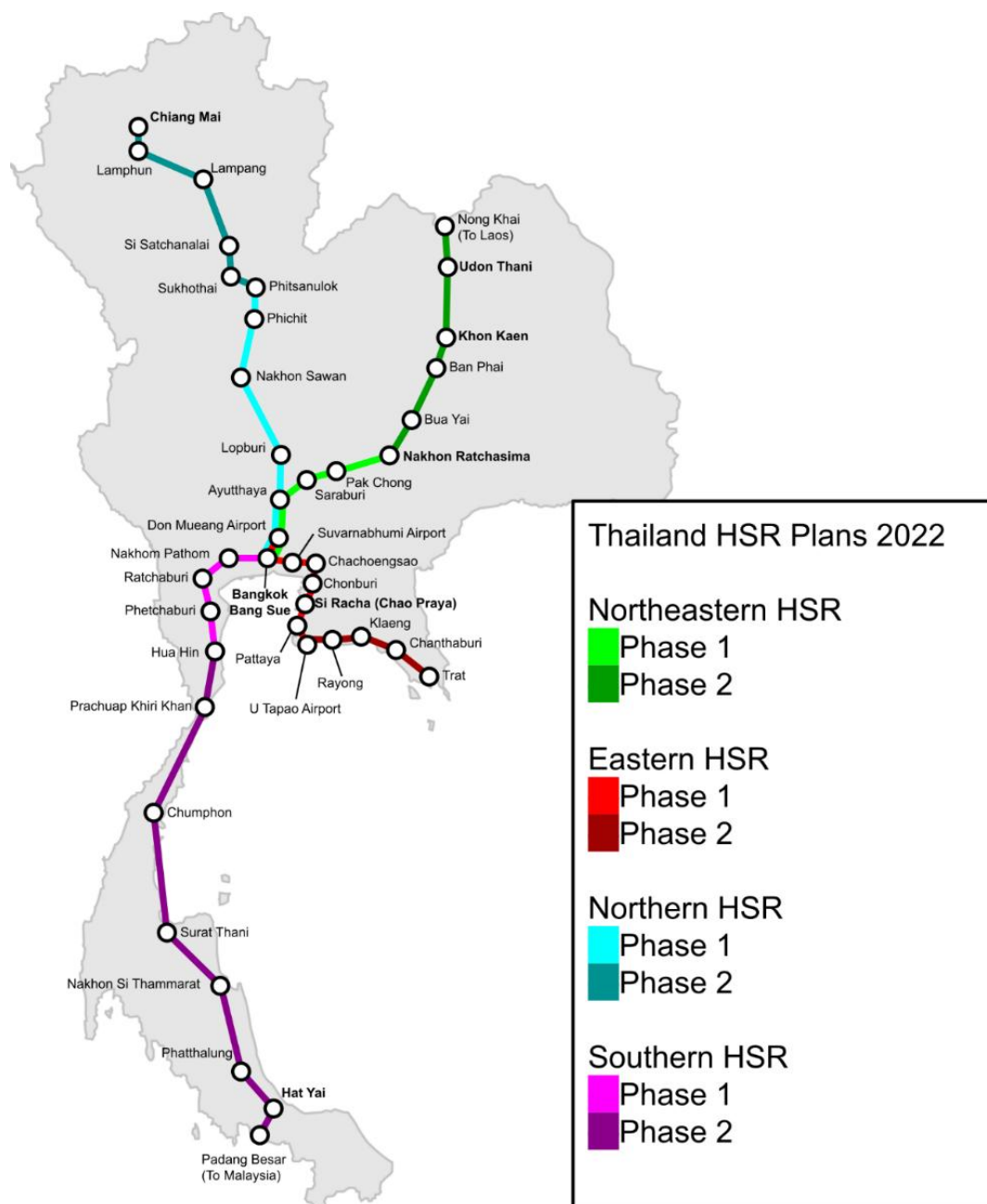
ตารางที่ 1.1 แสดงข้อมูลจำนวนประชากรผู้สูงอายุในประเทศไทย กันยายน 2567

ภาค	รวมประชากรทั้งหมด (คน)	จำนวนผู้สูงอายุไทย (คน)	ร้อยละ ผู้สูงอายุ
ภาคใต้	9,458,024	1,667,460	17.63
ภาคเหนือ	11,387,885	2,747,856	24.13
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	21,577,842	4,251,851	19.70
ภาคกลาง	22,549,435	4,776,960	21.18
รวมทั้งหมด	64,973,186	13,444,127	20.69

หมายเหตุ จาก (กรมการปกครอง, 2567)

เมื่อปี พ.ศ. 2565 รัฐบาลได้มีการอนุมัติงบประมาณในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หนองคาย ระยะที่ 1 (ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) มีกำหนดแล้วเสร็จพร้อมให้บริการภายในปี พ.ศ. 2571 (รัฐบาลไทย, 2567) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนารถไฟความเร็วสูงในหลายเส้นทางตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) (กระทรวงคมนาคม, 2562) ที่มีกำหนดแล้วเสร็จทั้งสี่เส้นทางภายในปี พ.ศ. 2580 ดังรูปที่ 1.1 (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2561) เมื่อเปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบจะเป็นรูปแบบการเดินทางที่เพิ่มความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารสูงอายุเป็นอย่างมากเนื่องจากเป็นเทคโนโลยีที่มีนวัตกรรมช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางของผู้สูงอายุได้ (Kamga, 2015; Lee, Yen, & Chou, 2016; Tang, Zhen, Cao, & Mokhtarian, 2018) เพื่อให้รถไฟความเร็วสูงสามารถตอบสนองต่อความต้องการการเดินทางของผู้สูงอายุอย่างเหมาะสมตามสิทธิและสวัสดิการผู้สูงอายุ พระราชบัญญัติผู้สูงอายุ พ.ศ. 2546 มาตรา 11 ซึ่งระบุถึงการให้ความสำคัญกับการอำนวยความสะดวกแก่ผู้สูงอายุในด้านต่าง ๆ (พระราชบัญญัติผู้สูงอายุ, 2546) ดังนั้นการศึกษาทัศนคติต่อเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูงที่จะเกิดขึ้นในอนาคตของผู้สูงอายุจึงเป็นสิ่งสำคัญเพื่อเป็นแนวทางต่อนโยบายการให้บริการที่ครอบคลุมผู้โดยสารกลุ่มผู้สูงอายุ (Dobruszkes, Chen, Moyano, Pagliara, & Endemann, 2022; Kamga, 2015)

จากงานวิจัยที่ผ่านมาได้มีการศึกษาเกี่ยวกับการยอมรับเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูงในกลุ่มประชากรทั่วไปและมีวิธีการศึกษาที่แตกต่างกัน (Borhan, Ibrahim, & Miskeen, 2019; JEN, LU, WANG, & CHANG, 2013; Saeidi, Enjedani, Behineh, Tehranian, & Jazayerifar, 2023) แต่ให้ความสนใจกับผู้สูงอายุเพียงเล็กน้อย เป็นเพียงส่วนหนึ่งในกลุ่มตัวอย่าง (Rahimi, Nadri, Afshar, & Timpka, 2018) มีเพียงไม่กี่งานวิจัยที่มุ่งเน้นศึกษาในกลุ่มผู้สูงอายุ (Kuo & Tang, 2013; Mitzner et al., 2010; Rebsamen, Knols, Pfister, & De Bruin, 2019; Xie et al., 2022) ซึ่งมีการใช้วิธีการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงสำรวจ (Exploratory Factor Analysis: EFA) และการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน (Confirmatory Factor Analysis: CFA) ตลอดจนถึงวิธีการวิเคราะห์แบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง (Structural Equation Modeling: SEM) ในการวิเคราะห์ข้อมูล (Dash & Mohanty, 2023; S. Kim, Chow, Park, & Liu, 2023; Kuo & Tang, 2013) โดยอาศัยทฤษฎีดัชนีความพร้อมทางเทคโนโลยี (Technology Readiness Index: TRI) (Parasuraman, 2000; Parasuraman & Colby, 2015) หรือทฤษฎีการยอมรับเทคโนโลยี (Technology Acceptance Model: TAM) (Fred D Davis, 1989b; Marangunić & Granić, 2015) ในการศึกษาเกี่ยวกับการยอมรับเทคโนโลยีในกลุ่มผู้สูงอายุ มีเพียงไม่กี่งานวิจัยที่ใช้ทฤษฎีดัชนีความพร้อมทางเทคโนโลยีและทฤษฎีการยอมรับเทคโนโลยีร่วมกันในการศึกษา (Dash & Mohanty, 2023; S. Kim et al., 2023) ซึ่งเมื่อใช้ทั้งสองทฤษฎีร่วมกันจะช่วยให้เข้าใจทัศนคติของผู้สูงอายุต่อเทคโนโลยีมากยิ่งขึ้น แต่อย่างไรก็ตามงานวิจัยเหล่านี้สนใจในเพียงประเด็นเกี่ยวกับเทคโนโลยีสุขภาพ



รูปที่ 1.1 แผนที่เส้นทางรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทยภายใต้แผนพัฒนายุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี
 หมายเหตุ จาก (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2561)

การศึกษาวิจัยเหล่านี้ส่วนใหญ่ละเลยเทคโนโลยีการขนส่ง ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการเพิ่มการเดินทางในกลุ่มประชากรผู้สูงอายุ และยังไม่มียานวิจัยที่ศึกษาถึงความแตกต่างกันด้านบริบทของพื้นที่ในเมืองและนอกเมือง ซึ่งมีความแตกต่างกันในลักษณะทางสังคม ภูมิหลังทางเศรษฐกิจและสังคม ทัศนคติพื้นฐาน และสภาพแวดล้อม ส่งผลให้เกิดพฤติกรรมหรือความตั้งใจที่แตกต่างกัน (Chompahom, Jomnonkwao, Satiennam, Suesat, & Ratanavaraha, 2020; de Gómez &

Bullock, 2012; Mutmainah, Berakon, & Yusufarto, 2024; Zhang, Li, & Jiang, 2021) ส่งผลให้นโยบายหรือข้อเสนอแนะไม่ได้คำนึงถึงความแตกต่างทางพื้นที่ของปัจจัยเหล่านี้ อันเป็นเหตุผลสำคัญที่อาจส่งผลต่อการไม่ยอมรับเทคโนโลยีใหม่ ๆ หากนโยบายไม่ได้คำนึงถึงความพร้อมและความต้องการตามบริบทของพื้นที่นั้น ๆ โดยเฉพาะผู้สูงอายุนอกเมืองที่มีโอกาสเข้าถึงเทคโนโลยีได้น้อยกว่า ดังนั้นงานวิจัยนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการยอมรับเทคโนโลยีในกลุ่มผู้สูงอายุโดยใช้ทฤษฎีดัชนีความพร้อมทางเทคโนโลยีกับทฤษฎีการยอมรับเทคโนโลยีร่วมกันและใช้การวิเคราะห์แบบจำลองสมการเชิงโครงสร้างแบบหลายกลุ่ม ด้วยโปรแกรม Mplus เพื่อต้องการทราบถึงความแตกต่างกันของทัศนคติที่ส่งผลต่อการยอมรับเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูงของผู้สูงอายุในบริบทพื้นที่ที่แตกต่างกัน (ในเมืองและนอกเมือง) ซึ่งผู้สูงอายุทั้งสองกลุ่มในไทยมีมุมมองต่อเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูงที่แตกต่างกัน (สถาบันวิจัยประชากรและสังคม, 2565) เพื่อตอบคำถามงานวิจัยเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการยอมรับเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูงในผู้โดยสารสูงอายุตามบริบทของพื้นที่ที่มีความแตกต่างกัน เพื่อเป็นแนวทางการพัฒนานโยบายที่คำนึงถึงลักษณะเฉพาะของแต่ละพื้นที่ อันเป็นสิ่งสำคัญในการสร้างความยั่งยืนและประสิทธิภาพในการดำเนินงาน เพื่อให้บรรลุความสำเร็จสูงสุดจากการส่งเสริมนโยบายที่สร้างการรับรู้เทคโนโลยีและทัศนคติที่ดีต่อเทคโนโลยีส่งผลให้ผู้โดยสารสูงอายุเกิดความตั้งใจใช้งานรถไฟความเร็วสูงในอนาคตเมื่อเปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบ งานวิจัยนี้จึงถือเป็นการให้คำตอบสำหรับแนวทางในอนาคตของรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทย

1.2 วัตถุประสงค์งานวิจัย

- 1) เพื่อสร้างแบบจำลองปัจจัยที่ส่งผลต่อการยอมรับเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูงของผู้โดยสารสูงอายุ
- 2) เพื่อพัฒนาข้อเสนอแนะในการปรับปรุงนโยบายและการให้บริการรถไฟความเร็วสูงที่คำนึงถึงความต้องการของผู้สูงอายุที่แตกต่างในพื้นที่ในเมืองและนอกเมือง

1.3 ขอบเขตของงานวิจัย

ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการยอมรับเทคโนโลยีรถไฟความเร็วสูงของผู้โดยสารสูงอายุ โดยศึกษาความสัมพันธ์เชิงสาเหตุที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยดังกล่าวภายใต้ทฤษฎีดัชนีความพร้อมทางเทคโนโลยีและทฤษฎีการยอมรับเทคโนโลยี ในงานวิจัยนี้ทำการศึกษาครอบคลุมทั่วประเทศไทย โดยกลุ่มตัวอย่างเป็นผู้สูงอายุที่มีอายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป มีสุขภาพแข็งแรงสามารถเดินทางได้

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1) งานวิจัยจะมีการเขียนอภิปรายปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารสูงอายุอย่างชัดเจน เกิดเป็นองค์ความรู้เกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทาง การเลือกรูปแบบการเดินทาง รวมไปถึงทัศนคติของผู้สูงอายุในประเทศไทย ซึ่งได้ยืนยันผ่านทฤษฎีและหลักการทางสถิติเป็นที่เรียบร้อยแล้ว โดยสามารถนำเอาองค์ความรู้ที่ได้นี้ไปใช้สำหรับส่งเสริมการยอมรับเทคโนโลยีรถไฟฟ้าความเร็วสูงในผู้สูงอายุและช่วยในการทำความเข้าใจได้มากยิ่งขึ้น

2) งานวิจัยจะมีการอภิปรายปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการเดินทาง รวมไปถึงทัศนคติของผู้สูงอายุในการยอมรับเทคโนโลยีรถไฟฟ้าความเร็วสูงอย่างชัดเจน มีการกล่าวถึงทัศนคติและการยอมรับการใช้งานรถไฟฟ้าความเร็วสูง และสามารถทำนายปริมาณผู้ใช้บริการของรถไฟฟ้าได้ พร้อมทั้งเสนอแนวทางในการประยุกต์และนำแนวคิดมาปรับใช้กับสังคมในประเทศไทยได้อย่างเหมาะสม ผู้ได้รับผลประโยชน์ ผู้สูงอายุที่ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ และประชาชนทั่วไป