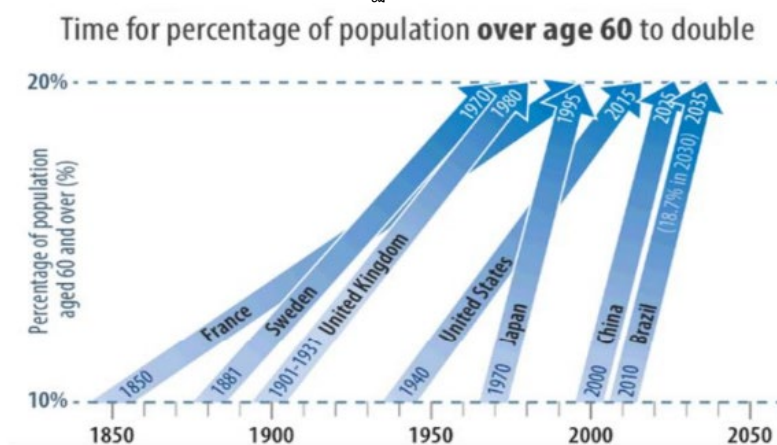


บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหา

กระแสการเปลี่ยนแปลงกำลังส่งผลกระทบต่อสังคมโลกในปัจจุบันในหลายมิติกำลังก่อตัวขึ้นเป็นแนวโน้มสำคัญในอนาคต ซึ่งหนึ่งในแนวโน้มที่หลีกเลี่ยงได้ยาก คือ การเพิ่มขึ้นของประชากรสูงวัยทั่วโลก โดยผลพวงจากเหตุการณ์ดังกล่าวก่อให้เกิดการเปลี่ยนผ่านในระบบสังคม เสถียรภาพด้านเศรษฐกิจและการดำเนินงานด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ดำเนินโดยภาครัฐ ทำให้เกิดความจำเป็นที่เร่งด่วนและจำเป็นต้องมีการกำหนดแนวทาง ในการเตรียมการในด้านอื่น ๆ อย่างละเอียดเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงทางประชากรอย่างมีระบบและประสิทธิภาพ ในปี 2562 ประชากรโลก มีจำนวนทั้งหมด 7,713 ล้านคน และได้เพิ่มเป็น 9,700 ล้านคน ในปี 2050 โดยมีประชากรอายุ 60 ปี เป็นสัดส่วนร้อยละ 13 (หรือประมาณ 1,000 ล้านคน) และคาดการณ์ว่าภายในปี ค.ศ. 2050 ประชากรที่อายุมากกว่า 65 ปี จะเพิ่มขึ้นเป็นสองเท่า จากปี 2019 (คาดว่าจะมีผู้สูงอายุที่อายุเกิน 65 ปี มากกว่า 1,500 ล้านคน) สำหรับภูมิภาคอาเซียน ในปี 2562 มีประเทศที่เป็นสังคมสูงวัยแล้ว 4 ประเทศ ได้แก่ ไทย สิงคโปร์ เวียดนาม และมาเลเซีย โดยในไทยเป็นประเทศที่ถือว่าสัดส่วนผู้สูงอายุกำลังขยายตัวเพิ่มมากขึ้นในระยะเวลาไม่นาน อย่างไรก็ตามการเพิ่มของประชากรสูงวัย ทำให้ความต้องการของสินค้าและบริการจำเป็นที่ต้องตอบสนองต่อสังคมสูงวัยมากยิ่งขึ้น ดังนั้นจึงเป็นโอกาสสำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นใหม่เพื่อรองรับตลาดสังคมสูงวัยที่มีแนวโน้มการเติบโตอย่างต่อเนื่อง เช่น กิจกรรมที่ให้บริการด้านสุขภาพ ศูนย์บริการดูแล บริการทางการแพทย์ รวมถึงระบบขนส่งสาธารณะที่รองรับต่อสังคมสูงวัย (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2022)



รูปที่ 1.1 การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรของโลก

หมายเหตุ จาก WHO (World Health Organization) (2015)

ปัจจุบันในประเทศไทยผู้สูงอายุที่ยังสุขภาพดียังสามารถใช้ชีวิตประจำวันร่วมกับกิจกรรมทางสังคม พบแพทย์ตามบ้าน หรือท่องเที่ยวด้วยตนเอง โดยการเดินทางของผู้สูงอายุจะเลือกใช้ทั้งรถส่วนบุคคลและใช้บริการขนส่งมวลชน จึงเป็นสิ่งที่น่าสนใจว่าประเทศไทยมุ่งเน้นการพัฒนาด้านการบริการขนส่งมวลชน โดยข้อดีของผู้สูงอายุ คือ การมีเวลาท่องเที่ยวมากกว่าวัยอื่น ๆ หากประชากรสูงวัยที่ไม่มีความเจ็บป่วย มีภาวะสุขภาพที่ดี ประชากรสูงวัยในสังคมไทยจะไม่อยากเดินทางโดยลำพัง เพียงแต่ระบบขนส่งมวลชนในปัจจุบันไม่ค่อยเอื้ออำนวยและขาดความปลอดภัยต่อประชากรสูงวัยเท่าที่ควร หากมีระบบขนส่งมวลชนที่ปลอดภัย จะสามารถเห็นประชากรสูงวัยสามารถเดินทางคนเดียวได้อย่างมั่นใจมากขึ้น เมื่อพิจารณาถึงระบบขนส่งมวลชนของไทยยังขาดการสนับสนุนการบริการคนกลุ่มนี้ที่จะก้าวขึ้นมาเป็นประชากรกลุ่มใหญ่ในอนาคต จึงเป็นเรื่องที่หลายฝ่ายต้องวางแผนและสนับสนุนให้ทั่วถึงเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตผู้สูงอายุ (อารียา สุขโต, 2021)

ประชากรสูงวัยยังคงมองว่าระบบขนส่งในตอนนี้ยังไม่เอื้อกับการใช้งานอย่างแท้จริง ทำให้การเดินทางในชีวิตปกติเป็นเรื่องยากลำบาก และส่งผลให้คุณภาพชีวิตถดถอยลงในหลายมิติ ทั้งด้านสุขภาพกาย และการมีปฏิสัมพันธ์ในบริบทของสังคม ดังนั้นการปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะด้วยคุณภาพการบริการและความปลอดภัยที่ดีขึ้นจะช่วยดึงดูดลูกค้าสูงอายุและปรับปรุงคุณภาพชีวิต การเลือกรูปแบบการขนส่งเป็นสิ่งที่เอื้อต่อการเดินทางถึงจุดหมายอย่างมีประสิทธิภาพ โดยทั่วไปโหมดของผู้ใช้หรือการเลือกเส้นทางจะขึ้นอยู่กับความเหมาะสม เช่น ราคา เวลาเดินทางทั้งหมดต่อโหมด ความสะดวกหรือคุณภาพ การเลือกใช้บริการขนส่งในประเทศไทยนั้นจะมีหลายประเภท ทั้งรถจักรยานยนต์ รถยนต์ รถบัส รถไฟ และระบบขนส่งทางน้ำ จากการศึกษาพบว่า ลักษณะหรือแนวโน้มการใช้บริการขนส่งสาธารณะประเภทต่างๆ ของประชากรสูงวัยมีลักษณะที่ต่างกันในภูมิภาคของประเทศไทย ซึ่งเกิดจากระดับบริการที่ได้รับในแต่ละพื้นที่ ผู้สูงอายุจำนวนมากยึดติดกับรูปแบบการขนส่งเดียวกันและไม่ชอบการเปลี่ยนแปลงเนื่องจากความคุ้นเคยนิสัยหรือข้อจำกัดบางประการ อย่างไรก็ตามในประเทศที่พัฒนาแล้ว การขยายทางเลือกของรูปแบบการเดินทางทำให้การแข่งขันในหมู่ผู้ให้บริการทวีความรุนแรงขึ้น เพื่อเสริมสร้างคุณภาพของบริการขนส่ง และสนับสนุนให้ประชากรสูงวัยสามารถเข้าถึงทางเลือกสำหรับการเดินทางที่ตอบโจทย์ ซึ่งจะก่อให้เกิดการส่งเสริมคุณภาพชีวิตในอนาคต การศึกษานี้จึงมีจุดมุ่งหมายเพื่อหาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจของประชากรสูงวัยด้านการใช้บริการขนส่งมวลชนระดับภูมิภาค การเปรียบเทียบโหมดที่เลือก ตัวเลือกโหมดทางเลือก (เช่น รถยนต์ รถบัส รถไฟหรือรถขนส่งกึ่งสาธารณะ) จะเปิดเผยบทบาทสำคัญของประเด็นสำคัญ เช่น เวลาต้นทุนการเดินทาง ความสะดวกในการใช้บริการ และมาตรการความปลอดภัยของแต่ละโหมด โดยผู้ที่มีอายุมากกว่าอาจมีวัตถุประสงค์หรือเหตุผลในการใช้โหมดที่แตกต่างกัน ผลลัพธ์ของแบบจำลองอาจช่วยส่งเสริมแก่ผู้ให้บริการในการปรับปรุงบริการของตนสำหรับส่วนแบ่งการตลาดที่แข่งขันกัน

1.2 วัตถุประสงค์งานวิจัย

- 1) เพื่อพัฒนาแบบจำลองสมการโครงสร้างปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจของผู้สูงอายุในการใช้บริการขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคตามกรอบทฤษฎีพฤติกรรมตามแบบแผน
- 2) เพื่อเปรียบเทียบพัฒนาแบบจำลองการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้สูงอายุในเมืองภูมิภาคด้วยวิธีการวิเคราะห์ความถดถอยโลจิสติกพหุกลุ่ม (Multinomial Logistic Regression) และการเรียนรู้ของเครื่อง (Machine Learning)

1.3 ขอบเขตของงานวิจัย

จะศึกษาการให้บริการขนส่งมวลชนของกลุ่มประชากรสูงวัย โดยเน้นกลุ่มตัวอย่างบุคคลอายุ 60 ปีขึ้นไปในประเทศไทย การสำรวจจะครอบคลุมพื้นที่ใน 4 ภูมิภาคหลักของประเทศไทย ดังนี้ 1. ภาคเหนือมีจังหวัดหลักได้แก่ จังหวัดเชียงราย เชียงใหม่ สุโขทัยและพิษณุโลก 2.ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีจังหวัดหลักได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา ขอนแก่น อุบลราชธานีและอุดรธานี 3. ภาคกลางมีจังหวัดหลักได้แก่ จังหวัดชลบุรี นครสวรรค์ อุทัยและประจวบคีรีขันธ์ 4.ภาคใต้มีจังหวัดหลักได้แก่ จังหวัดนครศรีธรรมราช สงขลา สุราษฎร์ธานีและภูเก็ต เป็นต้น โดยแบ่งเก็บข้อมูล 4 ภาค เก็บภาคละ 250 ตัวอย่าง ดังนั้นชุดตัวอย่างทั่วทั้งประเทศไทย จึงทำการเก็บข้อมูล $250 \times 4 = 1,000$ ตัวอย่าง

1.4 คำถามงานวิจัย

- 1) ปัจจัยใดบ้างที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจของผู้สูงอายุในการใช้บริการขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคตามกรอบทฤษฎีพฤติกรรมตามแบบแผน
- 2) ปัจจัยใดบ้างที่มีอิทธิพลต่อการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้สูงอายุในเมืองภูมิภาค

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) แนวนโยบายในการบริการขนส่งสาธารณะสำหรับประชากรสูงอายุสามารถแสดงให้เห็นถึงปัจจัยที่สำคัญและให้การสนับสนุนแก่ผู้ให้บริการเพื่อเสริมสร้างมาตรฐานการให้บริการและมาตรการความปลอดภัยให้กับผู้โดยสารสูงอายุ
- 2) ความแตกต่างระหว่างรูปแบบการเดินทางสภาพแวดล้อม นโยบายการขนส่ง และกลยุทธ์ธุรกิจในพื้นที่มีความแตกต่างกันอย่างสังเกตเห็นได้ ด้วยเหตุนี้การระบุปัจจัยที่มีบทบาทต่อความตั้งใจของประชากรสูงวัยอาจเผยให้เห็นถึงข้อมูลสำคัญบางประการ
- 3) การระบุทัศนคติของประชากรสูงวัยต่อการใช้บริการขนส่งสาธารณะที่ยั่งยืน เพื่อช่วยเสริมสร้างประสิทธิภาพขององค์กรที่เกี่ยวข้องในการมีข้อมูลอ้างอิงสำหรับการบริหารนโยบายพร้อมทั้งให้คำแนะนำสำหรับการส่งเสริมพัฒนาบริการขนส่งที่ยั่งยืน