

## การศึกษาสภาพปัญหาของผู้ใช้วีลแชร์ในจังหวัดนครศรีธรรมราช

### The Problem of Wheelchair Users in Nakhon Si Thammarat Province

นราพงศ์ ช่วยชัย<sup>1\*</sup> อนันตกุล อินทรผดุง<sup>1</sup> ประเสริฐ วิโรจน์ชีวัน<sup>2</sup> และดุชนิ ศุภวรรณะกุล<sup>1</sup>  
 Narapong Chuaychai<sup>1\*</sup>, Anantakul Intarapadung<sup>1</sup>, Prasert Wirotoheewan<sup>2</sup>  
 and Dusanee Supawantanakul<sup>1</sup>

#### บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพปัญหาของผู้ใช้วีลแชร์ในจังหวัดนครศรีธรรมราช พร้อมทั้งศึกษาตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ต่อการเลือกวิธีเดินทางของผู้ใช้วีลแชร์รวมถึงหาแนวทางแก้ไข ปัญหา โดยการใช้แบบสอบถามคนพิการที่ใช้วีลแชร์ จำนวน 400 คน ในจังหวัดนครศรีธรรมราช เก็บข้อมูลผู้ใช้วีลแชร์ในชีวิตประจำวันที่สามารถเข็นวีลแชร์ด้วยตนเองได้ในทุกสภาพพื้นที่ พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 299 คน คิดเป็นร้อยละ 74.80 เป็นเพศหญิง จำนวน 101 คน คิดเป็น ร้อยละ 25.20 ผู้ใช้วีลแชร์นั่งบนวีลแชร์ เฉลี่ย 11 ชั่วโมงต่อวัน และมีน้ำหนักรวมของผู้ใช้และวีลแชร์ เฉลี่ย 56.40 กิโลกรัม การแก้ปัญหาเบาะรองนั่งเป็นแบบผู้ใช้วีลแชร์ระยะยาวจะต้องพอดีและ สนับสนุนการทรงตัวที่ดีและการลดแรงดันช่วงความกว้างและความลึกของที่นั่งตามมาตรฐานที่ กำหนดให้มีความกว้างและความยาวตั้งแต่ 16 นิ้ว และความหนาของเบาะตั้งแต่ 3 นิ้วขึ้นไป การ แก้ปัญหากระบวนการขับเคลื่อนวีลแชร์ในพื้นที่ผิวขรุขระ ควรมีการแก้ปัญหาด้วยเทคนิคการทดแรง ขับเคลื่อนวีลแชร์ (reducing the force) โดยการประยุกต์ชุดเฟืองแพลนเนตตารีในการทดแรงของ ล้อวีลแชร์ โดยชุดเฟืองแพลนเนตตารี เป็นเฟืองที่ใช้ในขนาดที่มีพื้นที่จำกัดและช่วยทดแรงได้ด้วยการ ขับเฟืองที่อยู่ภายในพื้นที่ที่จำกัด

**คำสำคัญ:** ผู้พิการที่ใช้วีลแชร์ สภาพพื้นผิวขรุขระ ทางลาดชัน

<sup>1</sup> สาขาการจัดการเทคโนโลยี คณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร

<sup>2</sup> สาขาวิชาวิศวกรรมเครื่องกล คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร

\*Corresponding author e mail: ponk1976@hotmail.com

Received: 20 May 2020, Revised: 5 August 2020, Accepted: 19 August 2020

### Abstract

The purposes of this research were to study the problems of wheelchair users in Nakhon Si Thammarat province, to study the variables related to the choices of travelling methods for wheelchair users, and to find solutions. Questionnaires of 400 wheelchair-disabled people in Nakhon Si Thammarat province were collected, with information about wheelchair users in daily life who can use wheelchairs by themselves in all area conditions. It was found that most respondents were male, which were 299 people (74.80%). There were 101 females (25.20%). Average daily time for using wheelchairs were 11 hours per day. The average weights including users and wheelchairs was 56.40 kilograms. The cushion solution is wheelchair users. It must be fitted and supported users in long-term, which were good balance and pressure reduction. According to the standard, which specifies the width and length of the seat were specified from 16 inches onwards and the thickness of the seat from 3 inches onwards. The solution for wheelchair propulsion processes on rough surfaces was using reducing the force technique by applying the planetary gear set to the wheel sharing force. The planetary gear set is a gear that is used in a limited space and reduced the force by driving the gear within a limited area.

**Keyword:** Wheelchair users, Rough surface conditions, Slope

### บทนำ

ประเทศไทยมีจำนวนคนพิการประมาณ 1,725,601 คน จากการแบ่งประเภทความพิการพบว่าผู้พิการทางร่างกายและการเคลื่อนไหวมีเป็นจำนวนมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 49.60 ของผู้พิการทั้งหมด ผู้พิการทางการเคลื่อนไหวหรือทางร่างกายเป็นผู้ที่มีความจำเป็นต้องใช้วีลแชร์ในการเดินทางขาทั้ง 2 ข้างโดยใช้ชีวิตประจำวันจะนั่งในวีลแชร์เป็นหลัก ยกเว้นเพียงตอนนอนหลับพักผ่อนและเป็นผู้พิการที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ชนบท นอกจากนี้ยังมีการสำรวจของสำนักงานสถิติแห่งชาติปี พ.ศ. 2562 พบว่ามีคนพิการที่เข้าไม่ถึงบริการของรัฐอยู่เป็นจำนวนมาก โดยแบ่งเป็นคนพิการทางการเคลื่อนไหวหรือพิการทางร่างกาย ซึ่งคนพิการที่มีความจำเป็นต้องใช้วีลแชร์ในการดำเนินชีวิตมีอัตราสูงถึง 7.9 แสนคน คิดเป็นร้อยละ 46.69 ของจำนวนผู้พิการทางการเคลื่อนไหว การใช้วีลแชร์มีผลกระทบกับผู้พิการหากวีลแชร์ที่ใช้ไม่เหมาะสม เช่น ขนาดร่างกายของผู้พิการและขนาดของวีลแชร์

น้ำหนักของวีลแชร์และกำลังแขนที่ใช้ในการปั่น (กรมส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ, 2562) จังหวัดนครศรีธรรมราชมีคนพิการสูงที่สุดในภาคใต้ จำนวน 49,784 คน จังหวัดมีแนวทางการขับเคลื่อนระบบการให้บริการ เทคโนโลยี สิ่งอำนวยความสะดวก สื่อ บริการ และความช่วยเหลืออื่นใดทางการศึกษาสำหรับคนพิการ มีกิจกรรมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมสื่อการเรียนการสอนสำหรับนักเรียนพิการ โดยสำนักงานพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์จังหวัดนครศรีธรรมราช และภาคีเครือข่ายของสมาคมพิการทุกประเภทในจังหวัดนครศรีธรรมราช ทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ได้มีการวางแผนงานในการจัดการอยู่ร่วมกันในสังคมได้อย่างเสมอภาค ทั่วถึง และเท่าเทียมกัน เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงตามประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาที่ยั่งยืน พ.ศ. 2570 จากฐานข้อมูลของกรมส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ ณ วันที่ 6 มกราคม 2562 มีจำนวนคนพิการทั่วประเทศจำนวนกว่า 2 ล้านคน (สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดนครศรีธรรมราช, 2562)

จากหลักการและเหตุผลที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อวีลแชร์ในพื้นที่เทศบาลนครนครศรีธรรมราช ที่ส่งผลให้เกิดความเข้าใจปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อวีลแชร์และทำให้เข้าใจความต้องการของผู้ใช้วีลแชร์ในพื้นที่เทศบาลนครนครศรีธรรมราชได้อย่างมีประสิทธิภาพ งานวิจัยนี้จึงสนใจศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อวีลแชร์และวิเคราะห์ผลเปรียบเทียบกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อวีลแชร์แบ่งตามเพศและช่วงอายุของผู้ใช้วีลแชร์

### วิธีดำเนินการวิจัย

ดำเนินการศึกษาค้นคว้าและรวบรวมข้อมูล โดยการค้นคว้าจากเอกสารต่าง ๆ โดยรวบรวมข้อมูลประเภทวิทยานิพนธ์ เอกสารการศึกษาวิจัย หนังสือตำราวิชาการ เอกสารทางราชการ นำมาวิเคราะห์วัตถุประสงค์แนวคิดและสมมติฐาน เพื่อสร้างแบบสอบถามให้มีความครอบคลุมตัวแปรและนำแบบสอบถามมาปรึกษาผู้เชี่ยวชาญ จากนั้นจึงดำเนินการลงพื้นที่แจกแบบสอบถามและจัดเก็บข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ข้อมูลและสรุปการศึกษา ตามขั้นตอนดังนี้

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับลักษณะส่วนบุคคลของผู้ใช้วีลแชร์ ได้แก่ เพศ อายุ

ส่วนที่ 2 เป็นคำถามที่เกี่ยวข้องกับความเหมาะสมของผู้ใช้วีลแชร์ เป็นคำถามปลายเปิด ลักษณะของแบบสอบถามการให้ความสำคัญกับขนาด รูปภาพ ข้อมูล ราคา ต่อการตัดสินใจซื้อวีลแชร์ โดยใช้แบบมาตราวัดประเมินค่า (rating scale) 5 ระดับ โดยกำหนดการให้คะแนนแต่ละระดับและมีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

ให้ความสำคัญมากที่สุด	ให้คะแนนเท่ากับ 5 คะแนน
ให้ความสำคัญมาก	ให้คะแนนเท่ากับ 4 คะแนน
ให้ความสำคัญปานกลาง	ให้คะแนนเท่ากับ 3 คะแนน
ให้ความสำคัญน้อย	ให้คะแนนเท่ากับ 2 คะแนน
ให้ความสำคัญน้อยที่สุด	ให้คะแนนเท่ากับ 1 คะแนน

ส่วนที่ 3 เป็นคำถามเกี่ยวกับข้อเสนอแนะของผู้ใช้วีลแชร์ต่อการตัดสินใจเลือกวีลแชร์ที่เหมาะสม

การเก็บรวบรวมข้อมูล ทำหนังสือขอความอนุเคราะห์จากมหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครไปยังมูลนิธิเมาไม่ขับจังหวัดนครศรีธรรมราชเพื่อขอความร่วมมือและอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง นำแบบสอบถามไปดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 คน ด้วยตนเอง พร้อมอธิบายการตอบแบบสอบถาม นำแบบสอบถามที่ได้รับคืนมาตรวจสอบความสมบูรณ์เพื่อดำเนินการตามขั้นตอน และจากการเก็บรวบรวมข้อมูลผู้วิจัยได้แจกแบบสอบถามไปทั้งสิ้น 400 ชุด โดยมีแบบสอบถามที่ได้รับกลับคืนและมีความสมบูรณ์ จำนวน 400 ชุด

### ผลการวิจัย

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อวีลแชร์ ผู้วิจัยได้ออกแบบแบบสอบถามความคิดเห็นต่อการตัดสินใจเลือกซื้อวีลแชร์ โดยมีผลของการวิเคราะห์ข้อมูลตามขั้นตอนการดำเนินการวิจัย ดังนี้ ในงานวิจัยนี้ผู้วิจัยได้กำหนดกลุ่มตัวอย่างเป็นผู้พิการที่ใช้วีลแชร์ได้ขึ้นทะเบียนกับมูลนิธิเมาไม่ขับในเขตพื้นที่เทศบาลนครนครศรีธรรมราช จำนวน 400 คน (simple random sampling) เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถาม (questionnaire) แบ่งออกเป็น

#### 1. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อวีลแชร์ แบ่งตามข้อมูลทั่วไป

ตารางที่ 1 แสดงค่าความถี่และค่าร้อยละข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามจากผู้พิการในมูลนิธิเมาไม่ขับ ในเขตพื้นที่เทศบาลนครนครศรีธรรมราช จำนวน 400 คน

	ข้อมูลทั่วไป	กลุ่มตัวอย่าง	
		จำนวน	ร้อยละ
เพศ	ชาย	299	74.80
	หญิง	101	25.20
	รวม	400	100.00

ตารางที่ 1 (ต่อ)

	ข้อมูลทั่วไป	กลุ่มตัวอย่าง	
		จำนวน	ร้อยละ
อายุ	10-35 ปี	68	17.00
	36-55 ปี	201	50.00
	56 ปีขึ้นไป	131	33.00
	รวม	400	100.00

จากตารางที่ 1 พบว่าข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 299 คน คิดเป็นร้อยละ 74.80 ที่เหลือเป็นเพศหญิง จำนวน 101 คน คิดเป็นร้อยละ 25.30 ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ 36-55 ปี จำนวน 201 คน คิดเป็นร้อยละ 50.00 และผู้ตอบแบบสอบถามเป็นผู้มีอายุ 56 ปีขึ้นไป จำนวน 131 คน คิดเป็นร้อยละ 33.00

ตารางที่ 2 แสดงผลความคิดเห็น แบ่งตามค่าความถี่และค่าร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 385 คน ดังนี้

ด้านความเหมาะสม ของผู้ใช้วีลแชร์	ระดับความความคิดเห็น					$\bar{X}$	S.D.	ระดับ
	“จำนวนกลุ่มตัวอย่าง (ร้อยละ)” n = 400							
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด			
1. วีลแชร์มีความ ทันสมัย	7(2)	118(3)	155(4)	36(9)	84(21)	3.18	1.12	ปาน กลาง
2. วีลแชร์ตรงกับ รูปภาพ	24(6)	144(36)	158(40)	27(7)	47(12)	2.82	1.05	ปาน กลาง
3. มีการบอกข้อมูล ของวีลแชร์อย่าง ละเอียด	55(14)	164(41)	117(30)	56(14)	8(2)	2.50	0.96	ปาน กลาง
4. ราคาเหมาะสม เมื่อเทียบกับคุณภาพ	73(18)	169(42)	111(28)	40(10)	7(2)	2.35	0.94	น้อย
5. ความตรงต่อเวลา ในการจัดส่งวีลแชร์	46(12)	156(39)	125(31)	39(10)	34(9)	2.65	1.08	ปาน กลาง

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ด้านความเหมาะสม ของผู้ใช้วีลแชร์	ระดับความความคิดเห็น					$\bar{X}$	S.D.	ระดับ
	“จำนวนกลุ่มตัวอย่าง (ร้อยละ)” n = 400							
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด			
6. ประหยัดเวลาใน การเดินทาง	34(9)	166(42)	137(34)	23(6)	40(10)	2.67	1.53	ปาน กลาง
7. มีการบริการจัดส่ง หลายวิธี	77(20)	176(44)	129(32)	12(3)	6(2)	2.24	0.84	น้อย
<b>ผลเฉลี่ยรวม</b>						<b>2.63</b>	<b>1.07</b>	<b>ปาน กลาง</b>

จากตารางที่ 2 พบว่าด้านความเหมาะสมของผู้ใช้วีลแชร์โดยในส่วนที่ให้คะแนนวีลแชร์ มีความทันสมัยในระดับปานกลาง ค่าเฉลี่ยวีลแชร์ตรงกับในรูปภาพมีค่า 3.18 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.12 รองลงมามีความพึงพอใจระดับปานกลาง เกี่ยวกับการประหยัดเวลาในการเดินทางมีค่าเฉลี่ย 2.67 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.53 และมีความพึงพอใจน้อยมีการบริการจัดส่งหลายวิธีมีค่าเฉลี่ย 2.24 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.84

ตารางที่ 3 แสดงผลระดับความคิดเห็น แบ่งตามค่าความถี่และค่าร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 400 คน

ด้านความเหมาะสม ของผู้ใช้วีลแชร์	ระดับความความคิดเห็น					$\bar{X}$	S.D.	ระดับ
	“จำนวนประชากร (ร้อยละ)” n = 385							
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด			
1. ความสะดวกและ ง่ายของการซื้อ	258(65)	56(14)	6(2)	76(19)	4(1)	1.78	1.21	น้อย
2. ความคิดเห็นของ ผู้อื่น	214(54)	54(14)	8(2)	78(20)	46(12)	2.22	1.52	น้อย
3. การเปรียบเทียบ ราคา	5(1)	3(0.8)	40(10)	111(27)	241(60)	4.45	0.80	มาก ที่สุด

## ตารางที่ 2 (ต่อ)

ด้านความเหมาะสม ของผู้ใช้วีลแชร์	ระดับความความคิดเห็น					$\bar{X}$	S.D.	ระดับ
	“จำนวนประชากร (ร้อยละ)” n = 385							
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด			
4. การประชาสัมพันธ์ วีลแชร์	4(1)	46(12)	71(18)	98(25)	181(45)	4.02	1.08	มาก
5. รูปลักษณ์และวัสดุ ภัณฑ์ที่มีความ สวยงาม	2(0.5)	29(7)	4(1)	93(23)	272(68)	4.51	0.87	มาก ที่สุด
<b>ผลเฉลี่ยรวม</b>						<b>3.39</b>	<b>1.09</b>	<b>ปาน กลาง</b>

จากตารางที่ 3 พบว่าความพึงพอใจด้านการตัดสินใจซื้อวีลแชร์โดยส่วนใหญ่มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจสูงสุดด้านการเปรียบเทียบราคาและรูปลักษณ์และวัสดุภัณฑ์ที่มีความสวยงามมีค่าเฉลี่ย 4.45 และ 4.51 ตามลำดับ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.08 และ 0.87 ตามลำดับ รองลงมาความพึงพอใจระดับมาก การประชาสัมพันธ์วีลแชร์มีค่าเฉลี่ย 4.02 และมีความพึงพอใจน้อยด้านความสะดวกและง่ายของการซื้อ มีค่าเฉลี่ย 1.78 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.21 มีผู้ไม่ได้ตอบแบบสอบถามจำนวนทั้งหมด 15 คน เนื่องจากมีอาการปวดบริเวณหลังและช่องท้อง จึงต้องให้ผู้พิการพักผ่อนในทันที

## 2. วิเคราะห์ผลเปรียบเทียบปัจจัยอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อวีลแชร์แบ่งตามเพศและอายุของผู้ใช้วีลแชร์

วิเคราะห์ผลเปรียบเทียบปัจจัยอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อวีลแชร์ แบ่งตามช่วงอายุของผู้ใช้วีลแชร์ ผู้วิจัยนำผลการศึกษาที่ได้จากขั้นตอนแรกนำมาเปรียบเทียบตามช่วงอายุ เพื่อสรุปผลเปรียบเทียบปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อวีลแชร์

ตารางที่ 4 แสดงการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยวิธีการเปรียบเทียบกลุ่มตัวแปร ใช้สถิติแบบเพียร์สัน (Pearson chi-square) แบ่งปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อผู้ตอบแบบสอบถามในเพศชายและเพศหญิง

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อผู้ตอบแบบสอบถาม		จำนวนกลุ่มตัวอย่าง	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ
ด้านการตัดสินใจซื้อวิลแชร์	ชาย	299	2.63	0.44	ปานกลาง
	หญิง	101	2.63	0.38	ปานกลาง
	รวม	400	2.63	0.41	ปานกลาง
ด้านความเหมาะสมของผู้ใช้วิลแชร์	ชาย	299	3.31	0.80	ปานกลาง
	หญิง	101	3.44	0.81	ปานกลาง
	รวม	400	3.37	0.80	ปานกลาง

จากตารางที่ 4 พบว่าปัจจัยด้านการตัดสินใจซื้อวิลแชร์ ได้แก่

1. ปัจจัยด้านการตัดสินใจซื้อวิลแชร์โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง พบว่าผู้มีอายุ 56 ปีขึ้นไป มีค่าเฉลี่ยสูงที่ 2.70 รองลงมาคืออายุระหว่าง 36-55 ปี และอายุ 10-35 ปี มีค่าเฉลี่ยเท่ากับที่ 2.59 ซึ่งมีความพึงพอใจระดับปานกลาง

2. ด้านความเหมาะสมของผู้ใช้วิลแชร์ พบว่าผู้มีอายุ 10-35 ปี มีค่าเฉลี่ยสูงที่ 3.41 รองลงมาอายุ 36-55 ปี มีค่าเฉลี่ยที่ 3.34 และอายุ 56 ปีขึ้นไป มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดที่ 3.31 ซึ่งมีความพึงพอใจระดับปานกลาง

ตารางที่ 5 แสดงการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้วยวิธีการเปรียบเทียบภูมิภาคของผู้ตอบแบบสอบถาม ใช้สถิติการวิเคราะห์ค่าความแปรปรวนทางเดียว f-test (one-way ANOVA)

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อผู้ตอบแบบสอบถาม		จำนวนกลุ่มตัวอย่าง	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ
ด้านการตัดสินใจซื้อวิลแชร์	10-35 ปี	68	2.59	0.43	ปานกลาง
	36-55 ปี	201	2.59	0.41	ปานกลาง
	56 ปีขึ้นไป	131	2.70	0.42	ปานกลาง
	รวม	400	2.63	0.43	ปานกลาง
ด้านความเหมาะสมของผู้ใช้วิลแชร์	10-35 ปี	68	3.41	0.87	ปานกลาง
	36-55 ปี	201	3.34	0.75	ปานกลาง
	56 ปีขึ้นไป	131	3.31	0.84	ปานกลาง
	รวม	400	3.34	0.80	ปานกลาง

จากตารางที่ 5 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อวีลแชร์เป็นเพศชายและเพศหญิง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับที่ 2.63 และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.44 ปัจจัยที่มีอิทธิพลด้านความเหมาะสมของผู้ใช้วีลแชร์เป็นเพศชายมีค่าเฉลี่ย 3.31 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.08 และเพศหญิงมีค่าเฉลี่ย 3.44 และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.81 ซึ่งมีความพึงพอใจระดับปานกลาง

ตารางที่ 6 แสดงการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรโดยเทคนิค (one-way ANOVA) ของข้อมูลผลเปรียบเทียบด้านการตัดสินใจ แบ่งตามช่วงอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม

Dependent Variable	ความแปรปรวน	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
ด้านการตัดสินใจซื้อวีลแชร์	ระหว่างกลุ่ม	1.03	2	0.51	2.80	0.62
	ภายในกลุ่ม	72.92	397	0.18		
	รวม	73.95	399			
ด้านความเหมาะสมของผู้ใช้วีลแชร์	ระหว่างกลุ่ม	0.47	2	0.23	0.36	0.69
	ภายในกลุ่ม	257.51	0.39	0.64		
	รวม	257.99	0.39			

หมายเหตุ: \* คำนัยสำคัญทางสถิติ  $\alpha = 0.05$

สมมติฐาน  $H_0$  = ความพึงพอใจแบ่งตามช่วงอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม ไม่แตกต่างกัน

$H_1$  = ความพึงพอใจแบ่งตามช่วงอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม แตกต่างกัน

จากตารางที่ 6 พบว่าด้านการตัดสินใจซื้อวีลแชร์มีค่าความน่าจะเป็นเท่ากับ 0.62 มีค่ามากกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติ 0.05 จึงสรุปได้ว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อวีลแชร์ มีความคิดเห็นในระดับปานกลางไม่แตกต่างกัน และด้านความเหมาะสมของผู้ใช้วีลแชร์มีค่าความน่าจะเป็นเท่ากับ 0.69 มีค่ามากกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ไม่แตกต่างกัน จึงสรุปได้ว่าปัจจัยด้านความเหมาะสมของผู้ใช้วีลแชร์ มีความคิดเห็นในระดับปานกลางไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 7 แสดงการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่สัมพันธ์ระหว่างตัวแปร แบ่งตามช่วงอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม ด้วยการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีของวูคิม (2562.)

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อผู้ตอบแบบสอบถามรายคู่			Mean Difference	Std. Error	Sig.
แบ่งตามภูมิภาค					
ด้านความง่าย ในการใช้งาน	10-35 ปี	36-55 ปี	0.070	0.113	0.823
		56 ปีขึ้นไป	0.103	0.120	0.692
	36-55 ปี	10-35 ปี	-0.070	0.113	0.823
		56 ปีขึ้นไป	0.033	0.090	0.936
	56 ปีขึ้นไป	10-35 ปี	-0.103	0.120	0.692
		36-55 ปี	-0.033	0.090	0.936
ด้านการรับรู้ ประโยชน์	10-35 ปี	36-55 ปี	-0.007	0.060	0.994
		56 ปีขึ้นไป	-0.113	0.064	0.213
	36-55 ปี	10-35 ปี	0.007	0.060	0.994
		56 ปีขึ้นไป	-0.106	0.048	0.088
	56 ปีขึ้นไป	10-35 ปี	0.113	0.064	0.213
		36-55 ปี	0.106	0.048	0.088

หมายเหตุ: \* คำนัยสำคัญทางสถิติ  $\alpha = 0.05$

จากตารางที่ 7 ผลเปรียบเทียบปัจจัยอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อวีลแชร์ พบว่าด้านความง่ายในการใช้งานและด้านการรับรู้ประโยชน์ จำแนกตามอายุและเปรียบเทียบระดับความแตกต่างรายคู่ ไม่พบความแตกต่างตามช่วงอายุ มีปัจจัยอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อวีลแชร์ที่ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

### การอภิปรายผลการวิจัย

การดำเนินการวิจัยในครั้งนี้เป็นการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อวีลแชร์ที่มีต่อผู้ใช้วีลแชร์ในพื้นที่เทศบาลนครนครศรีธรรมราช พบว่าด้านการรับรู้ประโยชน์ จำแนกตามอายุและเปรียบเทียบระดับความแตกต่างรายคู่ (ฐิติวัจน์, 2560) ไม่พบความแตกต่างตามช่วงอายุ มีปัจจัยอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อวีลแชร์ที่ไม่แตกต่างกัน โดยส่วนใหญ่มีความคิดเห็นในระดับปานกลาง มีการตัดสินใจเลือกซื้อวีลแชร์ด้วยปัจจัยเกี่ยวกับรูปลักษณ์และวัสดุภัณฑ์ที่มีความสวยงามอยู่ในระดับสูงสุด รองลงมาเป็นการตัดสินใจเลือกซื้อวีลแชร์ด้วยปัจจัยการเปรียบเทียบราคาและการประชาสัมพันธ์วีลแชร์ เป็นเช่นนี้อาจเป็นเพราะการประชาสัมพันธ์วีลแชร์ที่สามารถเห็นรูปลักษณ์ภายนอกส่งผลต่อ

การรับรู้และทำให้เกิดแรงกระตุ้นในการตัดสินใจซื้อวีลแชร์ ซึ่งสอดคล้องกับงานแนวคิดทฤษฎีของ Armstrong and Kotler (2011) ที่ได้นำเสนอแนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมของมนุษย์เกิดขึ้นต้องมีสิ่งจูงใจ (motive) หรือแรงขับเคลื่อน (drive) เป็นความต้องการที่กดดันจนมากพอที่จะจูงใจให้บุคคลเกิดพฤติกรรมเพื่อตอบสนองความต้องการของตนเอง และยิ่งสอดคล้องกับ Loomba (1978) ได้สรุปลักษณะของการตัดสินใจจากกระบวนการของการเปรียบเทียบผลตอบแทนหรือผลประโยชน์ที่จะได้รับจากทางเลือกหลาย ๆ ทางโดยที่ผู้ตัดสินใจจะเลือกทางเลือกที่ให้ประโยชน์สูงสุด

### สรุปผลการวิจัย

การศึกษาถึงสภาพปัญหาของผู้ใช้วีลแชร์เพื่อช่วยให้ผู้พิการทางการเคลื่อนไหวมีความสะดวกในการเดินทางมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของจันทกานต์ (2556) ได้ศึกษาเรื่องชีวิตอิสระ การเดินทางของผู้พิการ การเคลื่อนไหวกว่าไปยังส่วนต่าง ๆ ของบ้าน ไปห้องน้ำ ทานข้าว เข้านอนบนเตียง เพื่อพักผ่อน หรือจะต้องไปสถานที่ต่าง ๆ นอกบ้านเพื่อดำรงชีวิตประจำวัน เช่น ขึ้นรถยนต์ที่จอดอยู่นอกบ้าน เรียกแท็กซี่เพื่อจะไปทำงาน ซื้อกับข้าวหรือไปห้างสรรพสินค้า เมื่อผู้พิการทางการเคลื่อนไหวไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้ในการเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ ได้ ต้องอาศัยวีลแชร์ซึ่งถือว่าเป็นอุปกรณ์แทนอวัยวะสำคัญในการเดินทางจึงเปรียบวีลแชร์ประหนึ่งขาตัวเอง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของวิชัย และมณีมา (2559) วีลแชร์จึงถือว่าเป็นปัจจัยที่ 5 ที่ผู้พิการทางการเคลื่อนไหวขาดไม่ได้ ดังนั้นการที่คนพิการจะเดินทางไปยังสถานที่ใดสถานที่หนึ่งจะต้องมีวีลแชร์เป็นตัวช่วยเพื่อจะเดินทางได้สะดวกจึงมีความจำเป็นในการเลือกวีลแชร์เพื่อให้เหมาะสมกับผู้ใช้

### ข้อเสนอแนะ

1. ควรมีการศึกษาการรับรู้คุณภาพและการสื่อสารทางการตลาดของผู้บริโภค จะเป็นส่วนช่วยให้การจัดการสื่อสารเกี่ยวกับวัสดุของวีลแชร์ที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลที่ดี ดังนั้นหากผู้บริโภคมีความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับข้อมูลของวีลแชร์ จะส่งผลให้ผู้บริโภคมีความเข้าใจ ทำให้เกิดการตัดสินใจซื้อวีลแชร์ที่เหมาะสมกับการใช้งานได้เป็นอย่างดี
2. ควรมีการศึกษาเกี่ยวกับการฝึกอบรมผู้ใช้วีลแชร์รายใหม่ให้มีความเข้าใจเกี่ยวกับการเลือกซื้อวีลแชร์ให้มีความเหมาะสมกับสภาพร่างกายของผู้ใช้วีลแชร์ที่ทำให้เกิดความเข้าใจต่อการใช้งานก่อนการตัดสินใจซื้อวีลแชร์
3. ควรมีการศึกษาและพัฒนาขั้นตอนในการซ่อมบำรุงรักษาวีลแชร์ด้วยตนเอง ที่จะเป็นส่วนช่วยในการป้องกันการชำรุดของวีลแชร์ เพื่อให้ผู้ใช้วีลแชร์มีความเข้าใจในส่วนประกอบต่าง ๆ ของวีลแชร์อย่างถูกต้อง

### กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยนี้ได้รับการสนับสนุนข้อมูลจากผู้เชี่ยวชาญและผู้เกี่ยวข้องในมูลนิธิเมาไม่ขับจังหวัดนครศรีธรรมราชให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการทำวิจัยและให้ข้อมูลเพื่อให้ทราบถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อวีลแชร์

### เอกสารอ้างอิง

- กรมส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ. (2562). *รายงานข้อมูลสถานการณ์ด้านคนพิการในประเทศไทย*. สืบค้นเมื่อ 20 เมษายน 2562, จาก: <http://www.dep.go.th/20uploads/4700c4a5-791d-47c1-b8be-25e55a3559ddสถานการณ์คนพิการ%20มีค.62.pdf>.
- จันทกานต์ ฉายะพงศ์. (2556). ชีวิตอิสระ: การเดินทางของผู้พิการทางการเคลื่อนไหวที่สามารถไปได้ด้วยตนเองในเขตกรุงเทพมหานครกรณีศึกษา คนพิการที่ขับรถยนต์ส่วนบุคคล. *วารสารวิทยบริการ*, 24(4). 51-64.
- จิตติวัจน์ ทองแก้ว. (2560). ทักษะติดต่อคนพิการ: ปัจจัยสำคัญที่ผลักดันหรือขวางกั้น การสร้างความเท่าเทียม. *วารสารราชภัฏเพชรบูรณ์สาร*, 19(2), 19-36.
- วิชัย จันท์บุญ และมณีนัย ทองอยู่. (2559). *กระบวนการต่อสู้ต่อความเชื่อทางสังคมของคนพิการ*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรดุษฎีบัณฑิต. มหาวิทยาลัยขอนแก่น, ขอนแก่น.
- วุฒิ สุขเจริญ. (2562). *วิจัยการตลาด*. (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดนครศรีธรรมราช. (2562). *คนพิการสากล*. สืบค้นเมื่อ 15 กุมภาพันธ์ 2562, จาก: <http://thainews.prd.go.th/th/news/detail/TCATG181225181436758>.
- Armstrong, G. and Kotler, P. (2011). *Marketing, an introduction*. (9<sup>th</sup> ed). New Jersey: Pearson Prentice Hall.
- Loomba, N.P. (1978). *Management, a quantitative perspective*. New York: Macmillan.