

ผลกระทบบจากการย้ายที่ทำการของกระทรวงพาณิชย์
ที่มีต่อการอยู่อาศัยของข้าราชการ



นายสมพร กิจนำลาภเจริญ

สถาบันวิทยบริการ

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาเคหศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาเคหการ ภาควิชาเคหการ

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2543

ISBN 974-346-545-6

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**THE IMPACTS OF MINISTRY OF COMMERCE OFFICE
RELOCATION ON STAFF HOUSING**

Mr. Somporn Gitnumlapcharoen

สถาบันวิทยบริการ

**A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Housing Development in Housing**

Department of Housing

Faculty of Architecture

Chulalongkorn University

Academic Year 2000

ISBN 974-346-545-6

หัวข้อวิทยานิพนธ์

ผลกระทบจากการย้ายที่ทำการของกระทรวงพาณิชย์ ที่มีต่อการอยู่อาศัยของข้าราชการ

โดย

นายสมพร กิจนำลามเจริญ

ภาควิชา

เคหการ

อาจารย์ที่ปรึกษา

รองศาสตราจารย์ ดร. วีระ สัจกุล

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทมหาบัณฑิต



.....คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ดร. วีระ สัจกุล)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์



.....ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร. บัณฑิต จุลาลัย)



.....อาจารย์ที่ปรึกษา
(รองศาสตราจารย์ ดร. วีระ สัจกุล)



.....กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สุานิศวรรค์ เจริญพงศ์)



.....กรรมการ
(อาจารย์ ปรีดี บุรณศิริ)



.....กรรมการ
(นางสาว สุวานี เจริญสุริยฉัตร)

สมพร กิจนำลามเจริญ : ผลกระทบจากการย้ายที่ทำการของกระทรวงพาณิชย์ ที่มีต่อการอยู่อาศัยของข้าราชการ
(THE IMPACTS OF MINISTRY OF COMMERCE OFFICE RELOCATION ON STAF'S HOUSING)

อ.ที่ปรึกษา : รองศาสตราจารย์ ดร.วีระ สัจกุล . 165 หน้า ISBN 974-346546-6

กระทรวงพาณิชย์ ประสบปัญหาเรื่องอาคารสถานที่แออัดคับแคบไม่สะดวกในการทำงานและไม่สามารถขยายพื้นที่ได้ จึงต้องย้ายไปอยู่ ณ ที่ทำการแห่งใหม่ ในการศึกษาครั้งนี้จึงมุ่งศึกษาผลกระทบที่มีต่อวิถีการดำเนินชีวิต และการอยู่อาศัยของข้าราชการ ตลอดจนการแก้ปัญหาเมื่อย้ายที่ทำงานใหม่ นอกจากนี้ยังสอบถามความคิดเห็นและข้อเสนอเกี่ยวกับการแก้ปัญหาเพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้น

การสำรวจข้อมูลใช้วิธีส่งแบบสอบถามข้าราชการ 4 หน่วยงานที่ย้ายไป ณ ที่ทำการแห่งใหม่ แล้วเลือกกลุ่มตัวอย่างตามสัดส่วนได้ 312 ตัวอย่างมาทำการวิเคราะห์ทางสถิติด้วยโปรแกรม SPSS+/PC

จากผลการศึกษาพบว่า ข้าราชการได้รับผลกระทบ 2 เรื่องหลัก คือ การเดินทางและความไม่สะดวกในการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกภายในและบริเวณรอบที่ทำงานแห่งใหม่

1. ผลกระทบด้านการเดินทาง พบว่า มีทั้งกลุ่มที่ต้องเดินทางไกลขึ้นและใกล้กว่าที่เดิม โดยกลุ่มที่ได้รับผลกระทบมากที่สุดร้อยละ 12.8 ต้องเดินทางไกลขึ้นมากกว่า 20 กิโลเมตร ใช้เวลาเพิ่มขึ้น 1 ชั่วโมง และมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น 26-50 บาท ส่วนกลุ่มที่ได้ประโยชน์จากการย้ายที่ทำงานมากที่สุดร้อยละ 12.8 คือ กลุ่มที่เดินทางไกลขึ้นมากกว่า 10 กิโลเมตร ใช้เวลาลดลง 1 ชั่วโมง และมีค่าใช้จ่ายลดลง 1-25 บาท

สำหรับการใช้พาหนะในการเดินทาง พบว่า ทั้งสองกลุ่มส่วนใหญ่ไม่ค่อยเปลี่ยนแปลงการใช้พาหนะเท่าใด โดยพาหนะที่ใช้มากที่สุดร้อยละ 64.4 คือ รถประจำทาง แต่ก็ยังมีบริการจำนวนน้อย จึงทำให้ต้องต่อพาหนะหลายทอด รองลงมาร้อยละ 34.4 คือ รถยนต์ส่วนตัว ลำดับสามร้อยละ 15.1 คือ เรือด่วน ซึ่งขณะนี้มาถึงแค่ทำนันทบุรีเท่านั้น ซึ่งถ้าการก่อสร้างที่ทำการใหม่เสร็จสมบูรณ์และมีท่าเทียบเรือตามแผนที่กระทรวงวางไว้การใช้เรือด่วนก็น่าจะมีแนวโน้มมากขึ้น

2. การใช้สิ่งอำนวยความสะดวกภายในและบริเวณรอบที่ทำงานแห่งใหม่ ส่วนใหญ่ไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลงเท่าใด นอกจากร้านค้าและสถานที่รับประทานอาหารที่มีจำนวนน้อย ไม่เพียงพอ เนื่องจากไม่ได้อยู่ในเขตพาณิชย์กรรมหรือชุมชนหนาแน่น แต่ถ้าโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จทั้งหมด และพนักงานข้าราชการย้ายไปอยู่ ณ ที่ทำการแห่งใหม่ครบทั้งหมดแล้ว สิ่งอำนวยความสะดวกภายในที่ทำงานก็จะมีครบครันตามความจำเป็น ทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกโดยรอบพื้นที่ก็น่าจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง จากที่มีการขยายตัวมาตั้งแต่มีที่ทำการแห่งใหม่ย้ายมา

ประเด็นการแก้ปัญหาจากผลกระทบจากการย้ายที่ทำการแห่งใหม่ แบ่งออกได้เป็น 2 ช่วง คือ ก่อนย้ายที่ทำงานข้าราชการเกินกว่าครึ่งมีการศึกษาและวางแผนเปลี่ยนเส้นทางการเดินทาง แต่ก็มีร้อยละ 17 ที่วางแผนหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ หลังจากย้ายที่ทำงานแห่งใหม่แล้ว ข้าราชการส่วนใหญ่ร้อยละ 94.9 ไม่มีการย้ายที่อยู่อาศัย แต่มีร้อยละ 4.8 ย้ายมาอยู่จังหวัดนนทบุรี ส่วนใหญ่เป็นคนโสด ที่เช่าบ้านอยู่รายเดือน จากการสอบถามเกี่ยวกับความคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคตของกลุ่มที่ยังไม่ได้ย้ายที่อยู่อาศัยพบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 83 ไม่คิดจะย้าย แต่ก็มีร้อยละ 8.3 ที่คิดจะย้ายมาอยู่จังหวัดนนทบุรี เนื่องจากได้รับผลกระทบในเรื่องการเดินทาง

สำหรับข้อเสนอที่ข้าราชการต้องการให้ทางกระทรวงช่วยเหลือ ใน 2 ประเด็นหลักคือ การเดินทางและสิ่งอำนวยความสะดวกภายในที่ทำการแห่งใหม่ ความช่วยเหลือด้านการเดินทาง ลำดับแรก คือ ความต้องการสวัสดิการรับ-ส่งพนักงานรองลงมา คือ บริการรถโดยสารขนส่งมวลชนเพิ่มขึ้น และสวัสดิการเรือด่วนรับ-ส่งพนักงานเป็นลำดับสุดท้าย

สำหรับความช่วยเหลือด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกภายในที่ทำการแห่งใหม่ ลำดับแรก คือ ต้องการให้มีธนาคารสาขาหรือตู้ ATM เพิ่มขึ้น รองลงมา คือ ร้านค้าและร้านอาหารเพิ่มขึ้น และศูนย์รับเลี้ยงบุตรหลานของพนักงานข้าราชการ เป็นลำดับสุดท้าย ซึ่งทั้งหมดนี้มีอยู่ในที่ทำการแห่งใหม่ในการก่อสร้างระยะที่ 2 และ 3 อยู่แล้ว

ภาควิชาเคหการ..... ลายมือชื่อนิสิต
สาขาวิชา.....เคหการ..... ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....
ปีการศึกษา 2543.....

4174173325 : MAJOR HOUSING DEVELOPMENT

KEY WORD :

The Impacts of Ministry of Commerce Office Relocation on Staff Housing

Thesis Advisor: Asso. Prof. Weera Sajakul. 166pp. ISBN 974-346-545-6

As the Ministry of Commerce faced the problem of limited office working space leading to inconvenience and the impossibility of expanding its premises, it had to relocate its offices. This research is aimed at studying the impacts of the relocation on staff housing and ways to solve difficulties occurring afterward. The study also includes staff' opinions and suggestions to ease the impacts.

For the data collection, questionnaires were sent to the staffs of four departments which had moved to the new offices. Then, 312 subjects from the four study groups were chosen to analyse statistically with the SPSS + /PC programe.

The study found that the staff have been affected by the relocation in two main areas: daily commute and inconvenience in using both inner and outer facilities of the new offices.

Regarding the impacts on commuting, two main cases were found: groups whose commute was longer and groups whose commute was shorter. 12.8% of the staff have to commute over 20 kilometers farther and spend one hour and 26 - 50 baht more. However, 12.8% have benefited from the relocation, commuting over 10 kilometers less and spending one hour and 1-25 baht less.

1. With regards to transportation, most people in both groups have hardly changed their means of transport. The most popular is the bus, at 64.4%. However, staff have to use different numbered buses to get to their offices. The second most popular commuting means is private vehicle, at 34.4%, and the third is express boat, at 15.1%. At the present time, the destination of the express boat is only Nonthaburi Pier. But, once the new offices of the ministry are completed and a pier is constructed there as planned, it is estimated that the number of those using express boat service will increase.

2. Regarding utilization of inner and outer facilities at the new offices, there have not been many changes, except that there are few shops and restaurants because the offices are not in a trading area or well - populated community. Yet, whenever the construction is completed and all staff move to the new offices, all essential facilities within the office building will be provided and other facilities around the premises will tend to increase further because of the office relocation of the ministry.

The ways to ease the impacts can be divided into two periods, that is, before and after the relocation. Before the relocation, more than half of the staff studied planned to change their commuting routes, and 17% planned to find new residences after moving to the new offices. 94.9% will not move their residences while 4.8%, most of whom are single and pay a monthly rent for residence, moved to live in Nonthaburi Province. After asking those who have not moved their residences whether they have any plans to move in the future, it was found that 83% will not move but 8.3% are thinking about moving to Nonthaburi Province because they are affected in terms of commuting.

The staff have suggestions for the ministry in two major areas, that is, commuting to work and facilities in the offices. For the former, the first thing they want the Ministry to provide them is free-of-charge transport services for their commute. Second, they asked that more services of mass transit be provided.

Finally, they want free-of charge express boats. For the latter, they want, first, more branch banks or ATMs, second, more shops and restaurants as well as and lastly, a nursery for their children. All of these are already included in the second and third phases of the construction of the new offices.

ภาควิชาเคหการ..... ลายมือชื่อนิสิต
สาขาวิชาเคหการ..... ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา
ปีการศึกษา 2543.....

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์นี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดีด้วยความกรุณาจาก รองศาสตราจารย์ ดร. วีระ สัจกุล อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ซึ่งท่านได้ให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นต่างๆ อันเป็นประโยชน์ยิ่งต่อการวิจัยมาโดยตลอด รวมทั้งให้ความเอาใจใส่ติดตามผลงานอย่างใกล้ชิด

ขอขอบคุณข้าราชการ-พนักงานกระทรวงพาณิชย์ ที่กรุณาให้ข้อมูลที่จำเป็นต่อการวิจัย และให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามเป็นอย่างดี ขอขอบคุณคณาจารย์ผู้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ และให้แนวทางการประกอบอาชีพ ตลอดจนท่านอื่นๆ ที่ไม่สามารถระบุนามได้ทั้งหมดที่ให้ความช่วยเหลือร่วมมือมาด้วยดีโดยตลอด

สุดท้ายนี้ผู้วิจัยใคร่ขอขอบพระคุณบิดา-มารดา พี่น้อง และครอบครัวที่ให้อำลัใจและให้โอกาสในการศึกษาเล่าเรียนมาโดยตลอด จนสำเร็จการศึกษาสมตามความมุ่งหวังและตั้งใจทุกประการ

สมพร กิจนำลามเจริญ

สิงหาคม 2543

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง	ญ
สารบัญแผนภูมิ	ต
สารบัญภาพ	ถ
สารบัญแผนที่	ด
สารบัญแผนผัง	ธ
บทที่ 1 บทนำ	
1.1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย	2
1.3. ขอบเขตการวิจัย	2
1.4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	3
1.5. คำจำกัดความ	3
1.6. ข้อจำกัดของการวิจัย	4
บทที่ 2 แนวความคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	
2.1. แนวความคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงาน	6
2.2. แรงด้านการย้ายที่อยู่อาศัย	7
2.3. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	8

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	
3.1. การเก็บรวบรวมข้อมูล	11
3.2. การกำหนดข้อมูลที่ต้องการ	12
3.3. การเก็บแบบสอบถาม	20
3.4. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	20
3.5. การวิเคราะห์ข้อมูล และการนำเสนอรายงาน	22
บทที่ 4 สภาพทั่วไป	
4.1. สภาพที่ตั้งของกระทรวงทั้งแห่งเดิมและแห่งใหม่	26
1. ทำเลที่ตั้งของที่ทำการแห่งเดิม	27
2. ทำเลที่ตั้งของที่ทำการแห่งใหม่	32
4.2. สภาพแวดล้อม และการคมนาคมขนส่ง	44
1. ที่ทำการแห่งเดิม	44
2. ที่ทำการแห่งใหม่	44
4.3. การเปรียบเทียบสภาพปัญหาของสถานที่ทำงานแห่งเดิมและแห่งใหม่	45
1. สภาพปัญหาของสถานที่ทำงานแห่งเดิม	45
2. สภาพปัญหาของสถานที่ทำงานแห่งใหม่	46
4.4. การเปรียบเทียบสิ่งอำนวยความสะดวกภายในและภายนอกที่ทำการแห่ง เดิมและแห่งใหม่	47
1. ที่ทำการแห่งเดิม	47
2. ที่ทำการแห่งใหม่	48

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 5 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

5.1. ลักษณะทั่วไปของข้าราชการ	51
5.2. ลักษณะการดำเนินชีวิต และการอยู่อาศัย	63
5.3.ทัศนคติเกี่ยวกับผลกระทบ และการแก้ปัญหาจากผลกระทบจากการย้าย ที่ทำงาน	95
5.4. ความเป็นไปได้ของข้อเสนอเกี่ยวกับการแก้ปัญหาจากผลกระทบของการ ย้ายที่ทำงาน	129

บทที่ 6 สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

6.1. สรุปข้อค้นพบที่ได้จากการศึกษา	133
ประเด็นที่ 1. ผลกระทบจากการย้ายที่ทำการของกระทรวงพาณิชย์ที่มี ต่อวิถีการดำเนินชีวิตของข้าราชการที่ย้ายมาปฏิบัติงาน ณ ที่ทำการแห่ง ใหม่	133
ประเด็นที่ 2. การแก้ปัญหาจากผลกระทบจากการย้ายที่ทำงาน และ การอยู่อาศัยของข้าราชการที่ย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่นี้แล้ว	135
ประเด็นที่ 3. แนวทางความเป็นไปได้ของข้อเสนอเกี่ยวกับการแก้ปัญหา จากผลกระทบของการย้ายที่ทำงานของข้าราชการที่ย้ายมาทำงานที่ทำการ แห่งใหม่นี้แล้ว	137
6.2. ข้อเสนอแนะจากผลการศึกษา	138
1. ข้อเสนอเพื่อแก้ปัญหาเร่งด่วนของกระทรวงฯ	138
2. ข้อเสนอเพื่อการวางแผนการย้ายที่ทำการของหน่วยงานของรัฐ	139

รายการอ้างอิง	141
ภาคผนวก ก. แบบสอบถาม	144
ภาคผนวก ข. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับกระทรวงพาณิชย์	154
ประวัติผู้วิจัย	165

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
3-1 แสดงแบบแผนการสุ่มตัวอย่าง	14
3-2 จำนวนกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามกรมของ ซี3-4 (Observed frequency)	16
3-3 จำนวนกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามกรมของ ซี3-4 เมื่อคาดว่าทุกระดับตำแหน่ง หน้าที่การงานของแต่ละกรมมีสัดส่วนเท่ากัน (Expected frequency)	16
3-4 จำนวนกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามกรมของ ซี5-6 (Observed frequency)	17
3-5 จำนวนกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามกรมของ ซี5-6 เมื่อคาดว่าทุกระดับตำแหน่ง หน้าที่การงานของแต่ละกรมมีสัดส่วนเท่ากัน (Expected frequency)	17
3-6 จำนวนกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามกรมของ ซี7 ขึ้นไป (Observed frequency) ...	18
3-7 จำนวนกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามกรมของ ซี7 ขึ้นไปเมื่อคาดว่าทุกระดับตำแหน่ง หน้าที่การงานของแต่ละกรมมีสัดส่วนเท่ากัน (Expected frequency)	18
5-1 แสดงร้อยละของเพศของข้าราชการผู้ตอบแบบสอบถาม	52
5-2 แสดงร้อยละของอายุของข้าราชการผู้ตอบแบบสอบถาม	52
5-3 แสดงร้อยละของระดับการศึกษาของข้าราชการผู้ตอบแบบสอบถาม	53
5-4 แสดงร้อยละของสถานภาพสมรสของข้าราชการผู้ตอบแบบสอบถาม	53
5-5 แสดงร้อยละของจำนวนบุตรที่กำลังศึกษาของข้าราชการผู้ตอบแบบสอบถาม	54
5-6 แสดงร้อยละของจำนวนสมาชิกในครัวเรือนของข้าราชการผู้ตอบแบบสอบถาม	55
5-7 แสดงร้อยละของรายได้ต่อเดือนของข้าราชการผู้ตอบแบบสอบถาม	56
5-8 แสดงร้อยละของรายได้ครัวเรือนเฉลี่ยต่อเดือนของข้าราชการผู้ตอบ	57
5-9 แสดงร้อยละของระยะเวลารับราชการของผู้ตอบแบบสอบถาม	58
5-10 แสดงร้อยละของลักษณะการครองครองที่อยู่อาศัยปัจจุบันของข้าราชการผู้ตอบ	59
5-11 แสดงร้อยละของทำเลที่อยู่อาศัยของข้าราชการผู้ตอบในปัจจุบัน	60
5-12 แสดงร้อยละของช่วงระยะเวลาที่อยู่อาศัยในบ้านหลังปัจจุบัน	61
5-13 แสดงร้อยละของความล้มพันธ์ของ ช่วงอายุกับลักษณะการครองครองที่อยู่ อาศัยปัจจุบัน	62

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
5-14 แสดงร้อยละของการเปรียบเทียบการใช้พาหนะในการเดินทางมาทำงาน ก่อน กับหลังการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่	64
5-15 แสดงร้อยละของการเปรียบเทียบการใช้พาหนะในการเดินทางกลับบ้าน ก่อน กับหลังการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่	65
5-16 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับระยะทางใน การเดินทาง ก่อนกับหลังการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่	67
5-17 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับการใช้เวลา ในการเดินทางมาทำงาน ก่อนกับหลังการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่	70
5-18 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับการใช้เวลา ในการเดินทางกลับบ้าน ก่อนกับหลังการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่	72
5-19 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับค่าใช้จ่ายเป็น ค่าเดินทางต่อวัน ก่อนกับหลังการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่	74
5-20 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับการใช้พาหนะ ในการเดินทางมาทำงานของผู้ตอบ	76
5-21 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับการใช้พาหนะ ในการเดินทางกลับบ้านของผู้ตอบ	78
5-22 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับการสถานที่ รับประทานอาหารของผู้ตอบ	80
5-23 แสดงร้อยละของการเปรียบเทียบการใช้จ่ายเป็นค่าอาหารต่อวัน ก่อนกับหลัง การย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ของผู้ตอบ	82
5-24 แสดงร้อยละของการเปรียบเทียบสิ่งอำนวยความสะดวกภายนอกที่ทำงานที่ ให้เสมอ ก่อนกับหลังการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่	83
5-25 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับลักษณะการ ครอบครองที่อยู่อาศัยของผู้ตอบ	84

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
5-26 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในบ้านหลังปัจจุบันของผู้ตอบ	85
5-27 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับสถานภาพสมรสของผู้ตอบ	86
5-28 แสดงค่าเฉลี่ยการเปรียบเทียบทัศนคติเกี่ยวกับพื้นที่ทำงาน-สภาพแวดล้อมภายในที่ทำงาน ก่อนกับหลังการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่	88
5-29 แสดงค่าเฉลี่ยการเปรียบเทียบทัศนคติเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมบริเวณรอบที่ทำงานก่อนกับหลังการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่	90
5-30 แสดงการเปลี่ยนแปลงการเดินทางของผู้ตอบ	91
5-31 แสดงค่าเฉลี่ยความพึงพอใจสรุปโดยรวมของผลกระทบจากการย้ายที่ทำงานมาอยู่ที่ทำการแห่งใหม่	97
5-32 แสดงร้อยละของการรับทราบว่าจะต้องย้ายมาทำงานที่สนามบินน้ำ	98
5-33 แสดงร้อยละของระยะเวลาในการรับทราบว่าจะต้องย้ายที่ทำงาน ก่อนการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่	99
5-34 แสดงร้อยละของการสอบถามความคิดเห็นจากกระทรวง ก่อนการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่	100
5-35 แสดงร้อยละของถ้ามีทางเลือกอื่น ก่อนการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่	101
5-36 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับการเตรียมการเมื่อทราบแน่นอนว่าจะต้องย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ของผู้ตอบ	102
5-37 แสดงร้อยละของการวางแผน หลังจากการศึกษาเส้นทางการเดินทางแล้ว	103
5-38 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับการวางแผนหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ ก่อนการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่	104
5-39 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของการวางแผนหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่กับลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัยปัจจุบัน	105

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
5-40 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของการวางแผนหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่กับ สถานภาพสมรสของผู้ตอบ	106
5-41 แสดงร้อยละของการย้ายที่อยู่อาศัย ภายหลังจากการย้ายมาทำงานที่ท่า การแห่งใหม่ของผู้ตอบ	107
5-42 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับการย้าย ที่อยู่อาศัย หลังจากย้ายที่ทำงานมาอยู่ที่ท่าการแห่งใหม่	108
5-43 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของการย้ายที่อยู่อาศัยหลังจากย้ายที่ทำงาน กับสถานภาพสมรส	109
5-44 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของการย้ายที่อยู่อาศัยหลังจากย้ายที่ทำงาน กับลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน	110
5-45 แสดงร้อยละของความคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต เมื่อย้ายที่ทำการมา อยู่ที่ท่าการแห่งใหม่แล้วยังไม่ได้ย้ายที่อยู่อาศัยของข้าราชการผู้ตอบ	111
5-46 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ ทำเลที่อยู่อาศัยปัจจุบันกับความคิดที่จะ ย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต	112
5-47 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของความคิดจะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคตกับ ทัศนคติเกี่ยวกับการเดินทางมาทำงาน-กลับบ้านของข้าราชการผู้ตอบ	113
5-48 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของความคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคตกับ ค่าใช้จ่ายเป็นค่าเดินทางต่อวันของข้าราชการผู้ตอบ	114
5-49 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของความคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคตกับ เวลาที่ใช้ในการเดินทางกลับบ้านของข้าราชการผู้ตอบ	115
5-50 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของความคิดจะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคตกับ เวลาว่างที่เหลือจากการทำงานปกติของข้าราชการผู้ตอบ	116
5-51 แสดงสัดส่วนกลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน ตามทำเล ที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน	117

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
5-52 แสดงสัดส่วนกลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน ตาม ลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัย	118
5-53 แสดงสัดส่วนกลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน ตาม ระยะทางในการเดินทางมาทำงาน-กลับบ้าน	119
5-54 แสดงสัดส่วนกลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน ตาม ค่าเดินทางต่อวัน	120
5-55 แสดงสัดส่วนกลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน ตาม เวลาที่ใช้ในการเดินทางมาทำงาน	121
5-56 แสดงสัดส่วนกลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน ตาม เวลาที่ใช้ในการเดินทางกลับบ้าน	122
5-57 แสดงสัดส่วนกลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน ตาม การวางแผนหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ ก่อนการย้ายมาอยู่ที่ทำงานแห่งใหม่	123
5-58 แสดงสัดส่วนกลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน ตาม การย้ายที่อยู่อาศัย หลังจากย้ายที่ทำงานแห่งใหม่	124
5-59 แสดงสัดส่วนกลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน ตาม ความคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต	125
5-60 แสดงค่านำหนักของลำดับความต้องการความเป็นไปได้ของการช่วยแก้ปัญหา เกี่ยวกับการเดินทาง	130
5-61 แสดงค่านำหนักของลำดับความต้องการความเป็นไปได้ของการช่วยแก้ปัญหา เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก	132

สารบัญแผนภูมิ

แผนภูมิที่		หน้า
3-1	วิธีดำเนินการวิจัย	24
5-1	แสดงค่าเฉลี่ยการเปรียบเทียบทัศนคติเกี่ยวกับพื้นที่ทำงาน-สภาพแวดล้อม ภายในที่ทำงาน ก่อนกับหลังการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่	88
5-2	แสดงค่าเฉลี่ยการเปรียบเทียบทัศนคติเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมบริเวณรอบ ที่ทำงาน ก่อนกับหลังการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่	90
5-3	แสดงค่าเฉลี่ยสรุปโดยรวมของผลกระทบจากการย้ายที่ทำงานมาอยู่ที่ทำ การแห่งใหม่	97



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
4-1 สภาพถนนสนามไชยหน้าที่ทำการกระทรวงเดิม	30
4-2 สภาพถนนสนามไชยหน้าวัดโพธิ์	30
4-3 สวนหย่อมนั่งเล่นเยื้องวัดโพธิ์	30
4-4 ร้านอาหารบริเวณปากคลองตลาด	30
4-5 บริเวณทางแยกหน้าสถานีตำรวจพระราชวัง	31
4-6 บริเวณด้านหน้าที่ทำการกระทรวงเดิม	31
4-7 บริเวณท่าเรือคั่นเจ้าพระยา ปากคลองตลาด	31
4-8 บริเวณทางเข้าห้องอาหารสวัสดิการที่ทำการเดิม	31
4-9 บริเวณด้านหน้าที่ทำการกระทรวงแห่งใหม่	36
4-10 บริเวณทางเข้าที่ทำการกระทรวงแห่งใหม่ และทางเข้าเขตก่อสร้างอาคาร ระยะที่ 2	36
4-11 บริเวณลานด้านหน้าอาคารที่ทำการกระทรวงแห่งใหม่	36
4-12 บริเวณโถงกลางภายนอกอาคารที่ทำการกระทรวงแห่งใหม่	36
4-13 บริเวณด้านหน้าอาคาร และทางเดินไปศูนย์อาหารสวัสดิการ	37
4-14 บริเวณลานด้านหลังอาคารติดกับเขตก่อสร้างอาคาร ระยะที่ 2	37
4-15 บริเวณทางเข้าไปภายในอาคารที่ทำการ	37
4-16 บริเวณภายในอาคารที่ทำการ ชั้น 3 ส่วนบริการประชาชน	37
4-17 บริเวณโถงทางเดินหน้าห้องทำงานของแต่ละชั้น ภายในอาคารที่ทำการ	38
4-18 บริเวณทางเข้าด้านหน้าศูนย์อาหารสวัสดิการ	38
4-19 บริเวณโถงบันไดภายในศูนย์อาหารสวัสดิการ	38
4-20 บริเวณร้านอาหาร ชั้น 2 ภายในศูนย์อาหารสวัสดิการ	38
4-21 บริเวณที่นั่งรับประทานอาหาร และห้องสวัสดิการปรับอากาศ ชั้น 2 ภายใน ศูนย์อาหารสวัสดิการ	39
4-22 บริเวณทางเข้าร้านค้าขององค์การคลังสินค้า บนชั้น 3 อาคารศูนย์อาหาร สวัสดิการ	39

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
4-23 บริเวณภายในร้านค้าขององค์การคลังสินค้า	39
4-24 สภาพภายในห้องสมุด ฝ่ายประชาสัมพันธ์ กรมทะเบียนการค้า	39
4-25 ศูนย์ออกกำลังกายกระทรวงพาณิชย์ ภายในอาคารที่ทำการ ชั้น 11	40
4-26 ตู้ ATM ด้านข้างอาคารที่ทำการตรงข้ามศูนย์อาหารสวัสดิการ	40
4-27 ภาพที่จอดรถจักรยานยนต์ข้างอาคารที่ทำการ	40
4-28 รถประจำทาง สาย 69 ที่ผ่านหน้าที่ทำการกระทรวงแห่งใหม่	40
4-29 รถร่วมบริการขนส่งมวลชนเอกชน ที่ผ่านหน้าที่ทำการกระทรวงแห่งใหม่	41
4-30 รถร่วมบริการขนส่งมวลชนขนาดเล็ก ที่ผ่านหน้าที่ทำการกระทรวงแห่งใหม่..	41
4-31 สภาพถนนรัตนานิเบศร์ และอยู่รถประจำทาง สาย 69 หน้าห้างสร41 สินค้า JUSCO	41
4-32 สะพานลอยข้ามทางแยกแคลาย	41
4-33 สภาพถนนงามวงศ์วาน ก่อนถึงทางขึ้น-ลงทางด่วน	42
4-34 สภาพถนนติวานนท์	42
4-35 สภาพบริเวณห้าแยกปากเกร็ด	42
4-36 สภาพถนนแจ้งวัฒนะ	42
4-37 สภาพบริเวณตลาดสดและร้านอาหาร ห่างจากที่ทำการกระทรวงแห่งใหม่ ประมาณ 300 เมตร	43
4-38 ภาพร้านค้า และร้านอาหารภายนอกที่ทำการกระทรวงแห่งใหม่	43
4-39 ภาพร้านอาหารภายนอกที่ทำการกระทรวงแห่งใหม่	43
4-40 ธนาคารไทยพาณิชย์ สาขาสนามบินน้ำ แห่งเดียวที่ใกล้ที่ทำการกระทรวง แห่งใหม่มากที่สุด ซึ่งห่างออกไปประมาณ 800 เมตร	43

สารบัญแนบที่

แนบที่		หน้า
1-1	พื้นที่กรุงเทพมหานคร จำแนกออกเป็น 5 บริเวณหลัก	5
4-1	แสดงการย้ายที่ตั้งที่ทำการของกระทรวงพาณิชย์	26
4-2	แสดงที่ตั้งที่ทำการแห่งเดิมของกระทรวงพาณิชย์ เขตพระนคร	28
4-3	แสดงเขตอนุรักษ์ทางประวัติศาสตร์	29
4-4	แสดงที่ตั้งที่ทำการแห่งใหม่ของกระทรวงพาณิชย์ จังหวัดนนทบุรี	33
5-1	แสดงทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน	68



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญแนมผ้ง

แผนผ้งที่		หน้า
4-1	เส้นทางเดินเรือด่วนเจ้าพระยาขนส่งมวลชนเอกชน	34
4-2	ผ้งอาคารที่ทำการแห่งใหม่กระทรวงพาณิชย์	35



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 1

บทนำ

1.1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เนื่องจากที่ทำการกระทรวงพาณิชย์เดิมใกล้ปากคลองตลาดอยู่ในพื้นที่จำกัด มีปัญหาเรื่องอาคารและสถานที่ปฏิบัติงานแออัดคับแคบไม่สะดวกในการทำงาน ขาดพื้นที่จอดรถ และการให้บริการแก่ประชาชนผู้มาติดต่อ จึงทำให้หน่วยงานหลายหน่วยงานของกระทรวง ต้องตั้งกระจัดกระจายอยู่หลายแห่งภายนอกกระทรวง โดยหน่วยงานดังกล่าวตั้งอยู่ในที่ดินของกระทรวงบ้าง ตั้งอยู่ในที่ดินราชพัสดุบ้าง นอกนั้นต้องเช่าอาคารของหน่วยงานอื่นๆ ประกอบกับที่ตั้งเดิมไม่สามารถก่อสร้างต่อเติมอาคารได้ เนื่องจากอยู่ในบริเวณพื้นที่เกาะรัตนโกสินทร์ ซึ่งเป็นเขตอนุรักษ์ตามโครงการของกรุงเทพมหานคร กระทรวงจึงได้จัดตั้งคณะกรรมการจัดหาสถานที่ก่อสร้างอาคารที่ทำการแห่งใหม่ เพื่อศึกษาและวางแผนการย้ายที่ทำการไปยังสถานที่ใหม่ โดยเสนอรายงานต่อคณะรัฐมนตรี และคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบในการประชุม ณ วันที่ 12 กรกฎาคม 2531 ให้ดำเนินการได้ตามที่เสนอ ในการนี้กระทรวงได้เสนอย้ายสถานที่ทำการไปอยู่ที่ตำบลบางกระสอบ จังหวัดนนทบุรี ซึ่งเป็นที่ดินขององค์การคลังสินค้า ซึ่งกระทรวงพาณิชย์เช่ากรรมจนา รักรัษอยู่ มีขนาดพื้นที่ดิน 47 ไร่เศษ กว้างขวางพอเพียงสำหรับรองรับการขยายงานต่อไปในอนาคตได้ไม่น้อยกว่า 10 ปี

การย้ายที่ตั้งที่ทำการของกระทรวงพาณิชย์จากพื้นที่ในเขตเมืองชั้นใน ออกไปอยู่ในเขตปริมณฑล ระบบขนส่งมวลชนยังไม่สะดวก ย่อมก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้ที่ทำงานในหน่วยงานนั้น ทั้งในด้านวิถีการดำเนินชีวิต ตลอดจนจนสมาชิกคนอื่นในครอบครัว โดยเฉพาะด้านพฤติกรรมการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เวลาพักผ่อนและเวลาที่ให้กับครอบครัว นอกจากนั้นอาจจะมีการเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัยใหม่ ดังนั้นจึงเป็นเรื่องที่น่าสนใจที่จะศึกษาผลกระทบจากการย้ายที่ทำการของกระทรวงพาณิชย์ ที่มีต่อวิถีการดำเนินชีวิต และการอยู่อาศัยของข้าราชการที่ย้ายที่ทำงานไปอยู่ที่ทำการกระทรวงแห่งใหม่ เพื่อทราบถึงผลกระทบ และการแก้ปัญหาของข้าราชการ และเพื่อเป็นการศึกษาแนวทางการเป็นไปได้ในการแก้ปัญหาเพื่อลดผลกระทบที่มีต่อข้าราชการ รวมถึงความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยกับที่ทำงานเดิมและที่ใหม่

1.2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เนื่องจากกระทรวงมีแผนการย้ายที่ทำการแห่งใหม่แบ่งออกเป็น 3 ระยะ ขณะนี้ระยะที่ 1 เสร็จสมบูรณ์ กำลังดำเนินการต่อไปในระยะที่ 2 และ 3 การศึกษาครั้งนี้จึงมุ่งศึกษาเฉพาะผลกระทบที่เกิดจากการย้ายที่ทำงานของข้าราชการที่ย้ายที่ทำงานมาอยู่ที่ทำการแห่งใหม่แล้ว ซึ่งผลการศึกษาจะเป็นเพียงแนวทางเพื่อให้ทราบผลกระทบจากการย้ายที่ทำงาน การแก้ปัญหาและความเป็นไปได้ในการช่วยบรรเทาความเดือดร้อนของข้าราชการ อันเนื่องมาจากการย้ายที่ทำงานแห่งใหม่นั้น ดังวัตถุประสงค์ต่อไปนี้

1. เพื่อศึกษาผลกระทบที่มีต่อวิถีการดำเนินชีวิต และการอยู่อาศัยของข้าราชการสังกัดกระทรวงพาณิชย์ ที่ย้ายที่ทำงานไปอยู่ที่ทำการแห่งใหม่
2. เพื่อศึกษาการแก้ปัญหาของข้าราชการสังกัดกระทรวงพาณิชย์ที่ย้ายที่ทำงานไปอยู่ที่ทำการแห่งใหม่แล้ว ว่ามีการเปลี่ยนแปลงวิถีดำเนินชีวิตอย่างไร และเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัยมากน้อยแค่ไหน
3. เพื่อศึกษาหาแนวทางความเป็นไปได้ในการแก้ปัญหาเพื่อลดผลกระทบที่มีต่อข้าราชการสังกัดกระทรวงพาณิชย์ ที่ย้ายที่ทำงานไปอยู่ที่ทำการแห่งใหม่

1.3. ขอบเขตการวิจัย

กระทรวงพาณิชย์มีหน่วยงานหลักในสังกัดทั้งสิ้น 10 หน่วยงานในระดับกรมในสายงานบริหาร มีจำนวนข้าราชการและพนักงานที่จะต้องย้ายไปอยู่ที่ทำการกระทรวงแห่งใหม่ ประมาณ 3,980 คน (รายงานประจำปีของกระทรวงพาณิชย์, 2542)

ที่ทำการสำนักงานของกระทรวงแห่งใหม่เริ่มเปิดใช้งาน ตั้งแต่ต้นปี 2542 ปัจจุบันแผนการย้ายพนักงาน-ข้าราชการระยะที่ 1 เสร็จสมบูรณ์แล้ว โดยได้ย้ายหน่วยงานของกระทรวงไปทำงานยังที่ทำการแห่งใหม่แล้ว จำนวน 4 หน่วยงานคือ กรมทะเบียนการค้า กรมการประกันภัย กรมการค้าต่างประเทศ และกรมทรัพย์สินทางปัญญา มีจำนวนข้าราชการ-พนักงานรวมกันประมาณ 1,944 คน แต่ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยทำการศึกษาโดยสุ่มตัวอย่างเฉพาะกลุ่มข้าราชการประจำ ซึ่งมีจำนวน 1,426 คนเท่านั้น

1.4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงผลกระทบจากการย้ายที่ทำการของกระทรวงพาณิชย์ไปอยู่ที่ทำการแห่งใหม่ ที่มีต่อวิถีการดำเนินชีวิต และการอยู่อาศัยของข้าราชการ
2. ทำให้ทราบถึงการแก้ปัญหาของข้าราชการสังกัดกระทรวงพาณิชย์ที่ย้ายที่ทำงานไปอยู่ที่ทำการแห่งใหม่
3. เพื่อเสนอแนะแนวทางการเป็นไปได้อีกในการแก้ปัญหาเพื่อลดผลกระทบที่มีต่อวิถีการดำเนินชีวิต และการอยู่อาศัยของข้าราชการกระทรวงพาณิชย์ที่ย้ายที่ทำงานไปอยู่ที่ทำการแห่งใหม่แล้ว และพนักงานที่จะต้องย้ายตามไปในอนาคต

1.5. คำจำกัดความ

1. ทักษะ (Attitude) หมายถึง ความคิดเห็นของบุคคลซึ่งได้ผ่านความคิดวิเคราะห์ที่กลั่นกรองโดยบุคคลนั้นๆ มาแล้ว ทักษะในงานวิจัยฉบับนี้จะเป็นทักษะที่เกี่ยวข้องกับเรื่องวิถีการดำเนินชีวิตการอยู่อาศัย และผลกระทบจากการย้ายที่ทำงานแห่งใหม่เป็นส่วนใหญ่
2. วิถีการดำเนินชีวิต หมายถึง การใช้ชีวิตประจำวันของข้าราชการที่ได้รับผลกระทบจากการย้ายที่ทำงานแห่งใหม่ ในด้าน
 - 2.1. การเดินทางมาทำงาน-กลับบ้าน
 - 2.2. ทักษะเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมภายในและบริเวณรอบที่ทำงาน
 - 2.3. การใช้สิ่งอำนวยความสะดวกภายในและบริเวณรอบที่ทำงาน
3. เขต หมายถึง พื้นที่ที่แบ่งการปกครองออกเป็นส่วนๆ ภายในกรุงเทพมหานคร จำนวน 50 เขต และเขตปริมณฑล โดยเขตต่างๆ ได้ถูกจัดกลุ่มออกเป็น 6 กลุ่ม¹ (แผนที่ 1-1) ตามลักษณะการใช้พื้นที่ คือ
 - 3.1. เขตเมืองชั้นใน จำนวน 22 เขต ได้แก่ เขตพระนคร เขตป้อมปราบ เขตสัมพันธวงศ์ เขตปทุมวัน เขตราชเทวี เขตบางรัก เขตดุสิต เขตพญาไท เขตบางพลัด เขตบางกอกน้อย เขตบางกอกใหญ่ เขตธนบุรี เขตคลองสาน เขตสาทร เขตยานนาวา เขตบางคอแหลม เขตบางซื่อ เขตจตุจักร เขตห้วยขวาง เขตดินแดง เขตคลองเตย และเขตวัฒนา

¹ สำนักผังเมืองกรุงเทพมหานคร, พื้นที่แบ่งการปกครองกรุงเทพมหานคร. ตามพระราชบัญญัติจัดระเบียบการบริหาร (ฉบับที่ 414) พ.ศ. 2542 กรุงเทพมหานคร.

3.2. เขตต่อเมืองตะวันออก จำนวน 14 เขต ได้แก่ เขตดอนเมือง เขตหลักสี่ เขตบางเขน เขตสายไหม เขตลาดพร้าว เขตบางกะปิ เขตพระโขนง เขตบางนา เขตประเวศ เขตสวนหลวง เขตบึงกุ่ม เขตวังทองหลาง เขตคันนายาว และเขตสะพานสูง

3.3. เขตต่อเมืองตะวันตก จำนวน 8 เขต ได้แก่ เขตตลิ่งชัน เขตทวีวัฒนา เขตภาษีเจริญ เขตบางแค เขตหนองแขม เขตราชพฤกษ์ เขตทุ่งครุ และเขตจอมทอง

3.4. เขตชานเมืองตะวันออก จำนวน 4 เขต ได้แก่ เขตมีนบุรี เขตคลองสามวา เขตลาดกระบัง และเขตหนองจอก

3.5. เขตชานเมืองตะวันตก จำนวน 2 เขต ได้แก่ เขตบางขุนเทียน และเขตบางบอน

3.6. เขตปริมณฑล จำนวน 5 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดนครปฐม จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดสมุทรสาคร

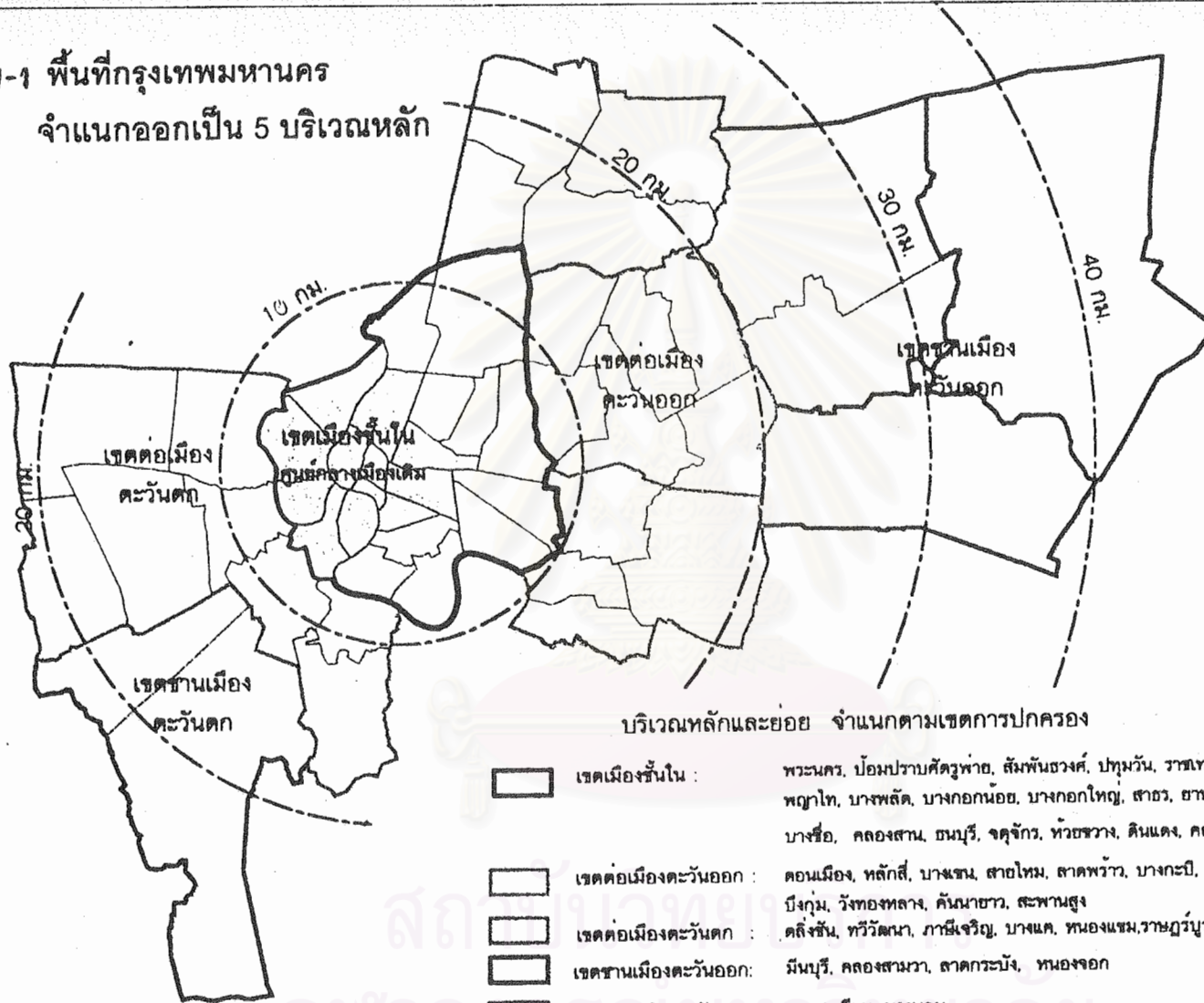
4. ก่อสร้างโครงการ หมายถึง การก่อสร้างโครงการที่ทำการของกระทรวงพาณิชย์แห่งใหม่ ถนนสนามบินน้ำ จังหวัดนนทบุรี

1.6. ข้อจำกัดของการวิจัย

1. การศึกษาครั้งนี้จำเป็นต้องใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือ โดยประชากรเป้าหมายเป็นข้าราชการประจำทั้งหมดของทั้ง 4 กรมที่ย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่นี้ แต่การแจกแบบสอบถามไม่สามารถดำเนินการได้ด้วยตนเองเนื่องจากเป็นสถานที่ราชการ จึงใช้วิธีฝากเจ้าหน้าที่ช่วยแจก ทำให้ไม่สามารถควบคุมสัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างให้ได้เท่ากับประชากรเป้าหมายได้ เพราะบางตำแหน่งหน้าที่การงานไม่ครบตามสัดส่วนของแต่ละกรม ดังนั้น การทดสอบเพื่อให้ทราบว่าตัวอย่างที่เก็บได้จะเป็นตัวแทนของประชากรหรือไม่ จึงทำได้เพียงในเชิงปริมาณเท่านั้น ว่าจำนวนขนาดตัวอย่างที่เก็บได้ มีความแม่นยำของสัดส่วนทัศนคติต่างๆ ที่ศึกษาหรือไม่

2. การศึกษานี้เป็นการศึกษาทัศนคติของบุคคลภายใต้เงื่อนไขของตัวแปรและสภาพแวดล้อมขณะช่วงเวลาหนึ่ง ผลการศึกษาจึงเป็นเพียงแนวทางในการแก้ปัญหาเพื่อลดผลกระทบที่มีต่อวิถีการดำเนินชีวิต และการอยู่อาศัยของข้าราชการกระทรวงพาณิชย์ที่ย้ายที่ทำงานไปอยู่ที่ทำการแห่งใหม่แล้ว และพนักงานที่จะต้องย้ายตามไปในอนาคตเท่านั้น

แผนที่ 1-1 พื้นที่กรุงเทพมหานคร
จำแนกออกเป็น 5 บริเวณหลัก



บริเวณหลักและย่อย จำแนกตามเขตการปกครอง

- เขตเมืองชั้นใน : พระนคร, ป้อมปราบศัตรูพ่าย, สัมพันธวงศ์, ปทุมวัน, ราชเทวี, บางรัก, ดุสิต, พญาไท, บางพลัด, บางกอกน้อย, บางกอกใหญ่, สาทร, ยานนาวา, บางคอแหลม, บางซื่อ, คลองสาน, ธนบุรี, จตุจักร, หัวขจวาง, ดินแดง, คลองเตย, วัฒนา
- เขตต่อเมืองตะวันออก : ดอนเมือง, หลักสี่, บางเขน, สายไหม, ลาดพร้าว, บางกะปิ, พระโขนง, บางนา, ประเวศ, สวนหลวง, บึงกุ่ม, วังทองหลาง, คันนายาว, สะพานสูง
- เขตต่อเมืองตะวันตก : คลองจั่น, ทวีวัฒนา, ภาษีเจริญ, บางแค, หนองแขม, ราชบุรีบูรณะ, ทุ่งครุ, จอมทอง
- เขตชานเมืองตะวันออก : มีนบุรี, คลองสามวา, ลาดกระบัง, หนองจอก
- เขตชานเมืองตะวันตก : บางขุนเทียน, บางบอน

ที่มา : สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร

บทที่ 2

แนวความคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่องผลกระทบจากการย้ายที่ทำการของกระทรวงพาณิชย์ ที่มีต่อการอยู่อาศัยของข้าราชการ เป็นการศึกษาภายใต้แนวความคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยกับที่ทำงาน แนวความคิดเกี่ยวกับแรงต้านทานการย้ายที่อยู่อาศัย และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1. แนวความคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงาน

ความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงานมีผลโดยตรงต่อพนักงานผู้ที่ต้องเดินทางจากบ้านไปยังที่ทำงาน หากมีการเปลี่ยนแปลงถิ่นที่อยู่ของบ้านหรือที่ทำงานแห่งใหม่ ย่อมส่งผลกระทบต่อพนักงานอย่างหลีกเลี่ยงมิได้ จึงมีผู้ศึกษาและวิจัยเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงาน ดังนี้คือ

Berry และ Horton (1969) ได้ศึกษาการเดินทางไปทำงานของประชากรในเมือง โดยการศึกษาถึงแหล่งงานกับตำแหน่งที่มีประชากรเดินทางออกมายังแหล่งงานนั้นๆ หรือตำแหน่งของที่อยู่อาศัยพบว่า ผู้มีรายได้น้อยจะพยายามเลือกที่อยู่อาศัยใกล้ที่ทำงาน โดยพยายามใช้เวลาให้สั้นและเสียค่าขนส่งหรือค่าเดินทางให้ถูกที่สุด และมักเดินทางโดยอาศัยบริการขนส่งสาธารณะ การเดินทางจะมีระยะทางสั้นมากกว่าผู้มีรายได้ดี และความสัมพันธ์ของที่อยู่อาศัยและที่ทำงาน ต่างมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน เพราะต้องมีการเคลื่อนที่ไปมาระหว่างบ้านและสถานที่ทำงานประจำในปริมาณสูง ถ้าไม่มีการเดินทางไปทำงานก็คงจะไม่มีเจตการใช้ที่ดินประเภทต่างๆ เนื่องจากโดยทั่วไปบริเวณที่เป็นที่ทำงานหรือแหล่งงานทั้งหลาย จะเป็นบริเวณที่คนต้องประกอบกิจกรรม เป็นเขตรวมตัวมีความหนาแน่นปานกลางถึงสูง ส่วนเขตที่อยู่อาศัยเป็นเขตกระจายตัวมีความหนาแน่นรองลงไป

นิพนธ์ บุญยรัตพันธุ์ (2519) ได้กล่าวถึงความสัมพันธ์ในระหว่างที่อยู่อาศัยและสถานที่ทำงาน จากผลการศึกษาวิจัย การเดินทางที่เกิดจากเคหะชุมชนของการเคหะแห่งชาติ 5 แห่ง ในกรุงเทพมหานคร พบว่า การเดินทางที่เกิดจากเคหะชุมชนส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางเพื่อไปยังสถาน

ที่ทำงานมากที่สุด และเดินทางไปยังสถานศึกษาเป็นอันดับรองลงไป เป็นปริมาณร้อยละ 42 ของการเดินทางที่เกิดขึ้นทั้งหมด โดยพบว่า จำนวนผู้อยู่อาศัยในครอบครัวมีผลต่อการเดินทางมากที่สุด

จากการศึกษาแนวความคิดข้างต้น การย้ายที่ทำการกระทรวงพาณิชย์แห่งใหม่จึงน่าจะส่งผลกระทบต่อข้าราชการในด้านการเปลี่ยนแปลงการเดินทาง เช่น เส้นทางคมนาคม ระยะเวลา การใช้พาหนะในการเดินทาง เวลาที่ใช้ในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เป็นต้น

2.2. แรงต้านทานการย้ายที่อยู่อาศัย

การย้ายที่อยู่อาศัยเป็นเรื่องสำคัญของการดำเนินชีวิตของคนเรา ซึ่งมีสาเหตุหลายประการที่เป็นแรงกระตุ้นทำให้คนเราย้ายที่อยู่อาศัย แต่ในบางครั้งคนเราก็มีอาจย้ายที่อยู่อาศัยได้ เพราะยังมีแรงต้านทานการย้ายที่อยู่อาศัยเกิดขึ้นได้เช่นกัน ดังเช่น

ฉัตรชัย พงศ์ประยูร (2527) กล่าวไว้ในเรื่องแรงต้านทานการย้ายที่อยู่อาศัย ดังนี้

- ลักษณะการถือครอง ความเป็นเจ้าของ ผู้ที่เป็นเจ้าบ้านไม่ค่อยคิดที่จะย้ายบ่อยเหมือนผู้ที่เช่าบ้านอยู่
- ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ ทำให้เกิดนิสัยความเคยชินกับที่อยู่เก่า ไม่อยากที่จะไปปรับตัวเข้ากับที่ใหม่
- พลังทางสังคม เช่น การที่อยู่ใกล้เพื่อนฝูง และญาติ อาจจะเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้คนเราต้องย้ายที่อยู่ เพื่ออยู่ใกล้บุคคลเหล่านั้น

สุวิธนา ธาดานิติ (2539) กล่าวว่า แม้ว่าแรงกระตุ้นจากภายนอกเป็นแรงดึงดูดให้มีการย้ายที่อยู่อาศัยผนวกเข้ากับแรงผลักดันภายในให้คนเราคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยมีมากก็ตาม ในบางครั้งคนเราก็มีอาจย้ายที่อยู่อาศัยได้ เพราะยังมีแรงต้านทานการย้ายที่อยู่อาศัยเกิดขึ้นได้เช่นกัน แรงดังกล่าวอาจระงับการคิดหาที่อยู่อาศัยใหม่เสียเลยก็ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทุนรอนในการย้ายสูงเมื่อคิดเปรียบเทียบกับผลประโยชน์ที่พึงได้รับจากการย้ายที่อยู่ใหม่ นอกจากนี้ยังมีปัจจัยอื่นที่เกี่ยวข้องกับทุนรอนในการย้ายอีก ดังนี้

- ลักษณะการถือครอง โดยทั่วไปผู้ที่เป็นเจ้าของบ้านไม่ค่อยคิดที่จะย้ายบ่อยเหมือนผู้ที่เช่าบ้านอยู่ ถ้าไม่จำเป็นถึงอายุหรือรายได้ ผู้เช่าบ้านอยู่มีแนวโน้มที่จะย้ายที่อยู่มากกว่าผู้เป็นเจ้าของบ้านเอง

- ระยะเวลาอาศัย การอาศัยในที่หนึ่งนานๆ จะช่วยลดความเป็นไปได้ในการย้ายให้น้อยลง ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากเกิดนิสัยความเคยชินกับที่อยู่เก่าไม่อยากจะไปปรับตัวเข้ากับที่ใหม่

- พลังทางสังคม ครั้งหนึ่งเคยเข้าใจกันว่า การอยู่ใกล้เพื่อนฝูงและญาติสนิทเป็นปัจจัยสำคัญ จึงทำให้คนเราต้องย้ายบ้านไปอยู่ใกล้บุคคลเหล่านั้น แต่ในปัจจุบันความเชื่อดังกล่าวอยู่ในขั้นสงสัยเสียแล้ว ทั้งนี้ยกเว้นกลุ่มผู้สูงอายุที่เคลื่อนไหวกว้างไกลลำบาก อาจต้องอยู่ใกล้ญาติพี่น้อง แต่ในคนกลุ่มอายุอื่นต้องพิจารณาในเรื่องคุณภาพของการติดต่อซึ่งกันและกันด้วย แทนที่จะมองเฉพาะระยะทาง ถ้าบุคคลผู้นั้นเห็นว่าเขามีบทบาทสำคัญทางสังคมที่จะย้ายมาอยู่ที่ใหม่ อาจทำให้เขาตัดสินใจย้ายมากขึ้นก็ได้

การย้ายกระทรวงพาณิชย์ไปอยู่ที่ทำการแห่งใหม่เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ข้าราชการย้ายที่อยู่อาศัยหรือคิดย้ายที่อยู่อาศัย แต่ก็มีอีกหลายเหตุผลจากการศึกษาข้างต้นที่เป็นแรงต้านทานไม่ให้ข้าราชการย้ายที่อยู่อาศัยได้เช่นกัน ซึ่งขึ้นอยู่กับผลกระทบและความพร้อมของแต่ละคนที่เป็นองค์ประกอบในการตัดสินใจดังเช่นแนวคิดข้างต้น

2.3. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษา “ผลกระทบจากการย้ายที่ทำการของกระทรวงพาณิชย์ ที่มีต่อที่อยู่อาศัยของข้าราชการ” เป็นการศึกษาในลักษณะของการเปรียบเทียบผลกระทบจากการย้ายที่ทำงานของข้าราชการจากแห่งเดิมที่อยู่ภายในเขตเมืองออกไปแห่งใหม่ที่อยู่เขตปริมณฑล ในประเด็นของการใช้ชีวิตประจำวัน การอยู่อาศัย การแก้ปัญหาและแนวทางการความต้องการความช่วยเหลือจากกระทรวงฯ ซึ่งมีผู้ทำการศึกษาวิจัยในลักษณะใกล้เคียงกันอยู่หลายท่าน ดังนี้

จากการศึกษาวิจัยเรื่อง “การศึกษาความต้องการและความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงานของผู้ที่ทำงานในย่านสีลม” ของ ปราโมทย์ สรรเพชรศิริ (2536) พบว่าในเรื่องความคิดความต้องการที่อยู่อาศัยใหม่ ส่วนใหญ่ไม่คิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัย ทั้งนี้เนื่องจากที่อยู่อาศัยเดิมมีความสะดวกสบายอยู่แล้ว การอยู่อาศัยชินกับที่แล้ว บางคนที่อยู่อาศัยอยู่กับพ่อแม่ไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายใดๆ ทำให้เป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายจึงไม่คิดจะมีที่อยู่อาศัยใหม่ ส่วนผู้ที่จะมีที่อยู่อาศัยใหม่ส่วนใหญ่เนื่องมาจากการต้องการมีบ้านเป็นของตนเอง เพราะจะแยกครอบครัวออกมาอยู่หรือบ้านที่อยู่อาศัยในปัจจุบันมิใช่เป็นเจ้าของแต่อาศัยโดยการเช่าหรือเช่าอยู่

จากการศึกษาวิจัยเรื่อง “การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบจากการย้ายที่ทำงานขนาดใหญ่ของภาคเอกชนและภาครัฐ ที่มีต่อความต้องการที่อยู่อาศัยของพนักงาน กรณีศึกษา : ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด และการสื่อสารแห่งประเทศไทย” ของ ทັນพงศ์ ชุณหสวัสดิกุล (2537) ผลการศึกษาพบว่า ทั้งสองหน่วยงานย้ายทำเลที่ตั้งของสำนักงานใหญ่ออกจากพื้นที่ศูนย์กลางเมืองไปสู่พื้นที่ชานเมือง ซึ่งการย้ายที่ทำงานส่งผลกระทบต่อพนักงาน โดยเฉพาะด้านการเดินทาง พนักงานการสื่อสารแห่งประเทศไทยหันมาใช้รถยนต์ส่วนตัวและรถสวัสดิการเพิ่มขึ้น พนักงานธนาคารไทยพาณิชย์ก็หันมาใช้รถยนต์ส่วนตัวเพิ่มขึ้น ในขณะที่การใช้รถประจำทางลดลง ผลกระทบทางด้านพื้นที่ทำงานแห่งใหม่ พนักงานส่วนใหญ่ทั้ง 2 หน่วยงานคิดว่าดีขึ้น ในขณะที่เวลาที่จะมีให้กับครอบครัวจะมีน้อยลง พนักงานส่วนใหญ่จะไม่มีทางเลือกอื่น นอกจากต้องย้ายไปทำงานที่ใหม่ด้วย และส่วนใหญ่ไม่มีการเตรียมการที่อยู่อาศัยใหม่ พนักงานธนาคารไทยพาณิชย์ร้อยละ 26.1 และพนักงานการสื่อสารแห่งประเทศไทยที่ย้ายที่ทำงานร้อยละ 31.9 คิดย้ายที่อยู่อาศัยเมื่อย้ายที่ทำงาน เหตุผลส่วนใหญ่ คือ เพื่อใกล้ที่ทำงานและเดินทางสะดวกขึ้น ผู้ที่มีสถานภาพโสดจะคิดย้ายที่อยู่อาศัยมากกว่าผู้ที่แต่งงานแล้ว เช่นเดียวกับผู้ที่ทำงานระดับพนักงานจะคิดย้ายที่อยู่อาศัยมากกว่าพนักงานระดับบริหารเมื่อย้ายที่ทำงาน นอกจากนี้การศึกษายังพบว่าพนักงานจะคิดย้ายที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นเมื่อต้องใช้เวลาการเดินทางมากขึ้น โดยการเดินทางที่มากกว่า 120 นาที พนักงานจะคิดย้ายที่อยู่อาศัยมากที่สุด

จากการศึกษาวิจัยเรื่อง “การเปรียบเทียบทัศนคติของพนักงานเกี่ยวกับปัญหาที่อยู่อาศัย เนื่องจากการย้ายสำนักงานใหญ่ กรณีศึกษา : ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารกรุงศรีอยุธยา” ของ สมเกียรติ ปิติบรรเจิดพงศ์ (2540) ผลการศึกษาพบว่า จากการย้ายที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของธนาคารกสิกรไทยและธนาคารกรุงศรีอยุธยา ก่อให้เกิดผลกระทบต่อวิถีการดำเนินชีวิตของพนักงานธนาคารทั้งสองแห่งในด้านเวลาพักผ่อนและเวลาที่ให้กับครอบครัว การนัดพบปะเพื่อนฝูง ค่าใช้จ่ายในการเดิน

ทางการซื้ออาหารการกินที่ทำงานและการซื้อหรือทำอาหารที่บ้าน ส่วนการเดินทางและเวลาที่ใช้ในการเดินทางไป-กลับบ้านของพนักงานทั้งสองแห่งไม่ค่อยมีผลกระทบมากนัก เนื่องจากเมื่อย้ายมาอยู่ที่สำนักงานใหญ่แห่งใหม่ปัญหาด้านการจราจรติดขัดของพนักงานลดน้อยลง สำหรับการคิดย้ายที่อยู่อาศัยของพนักงานเนื่องจากการย้ายสำนักงานใหญ่ของธนาคาร พนักงานธนาคารกสิกรไทยคิดย้ายร้อยละ 29.7 และพนักงานธนาคารกรุงศรีอยุธยาคิดย้ายร้อยละ 20.7 เหตุผลส่วนใหญ่คือเพื่ออยู่ใกล้ที่ทำงานและเพื่อความสะดวกในการเดินทางมาทำงาน ผู้มีสถานภาพโสดจะคิดย้ายที่อยู่อาศัยมากกว่าผู้ที่แต่งงานแล้วและกลุ่มผู้ที่มีอายุมากขึ้น ซึ่งมีภาระผูกพันต่อครอบครัวมากขึ้น พนักงานธนาคารกสิกรไทยที่คิดจะย้ายที่อยู่อาศัยมีความต้องการที่จะซื้อบ้านเดี่ยวมากที่สุด ส่วนพนักงานธนาคารกรุงศรีอยุธยามีความต้องการที่จะซื้อทาวน์เฮาส์มากที่สุด



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 3

วิธีการดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยในแง่ทัศนคติของข้าราชการ เพื่อศึกษาผลกระทบทั้งในแง่บวกและลบที่มีต่อวิธีการดำเนินชีวิต และการอยู่อาศัยของข้าราชการสังกัดกระทรวงพาณิชย์ที่ย้ายที่ทำงานมาอยู่ที่ทำการแห่งใหม่ โดยทำการศึกษาข้อมูลสภาพเศรษฐกิจได้แก่ ระดับรายรับรายจ่าย ตำแหน่งหน้าที่การงาน สภาพสังคมได้แก่ การเปลี่ยนแปลงวิธีการดำเนินชีวิตประจำวัน การปรับตัวในการใช้ชีวิตประจำวันและการอยู่อาศัย และสภาพทางกายภาพได้แก่ ทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยกับที่ทำงานเดิมและแห่งใหม่ สิ่งอำนวยความสะดวกภายในและภายนอกของที่ทำงานที่เปลี่ยนแปลงไป โดยมีขั้นตอนวิธีดำเนินการวิจัย ดังนี้ (แผนภูมิที่ 3-1)

3.1. การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลการศึกษานี้รวบรวมจากแหล่งข้อมูล 2 ประเภท คือ

1. **ข้อมูลทุติยภูมิ** ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลเกี่ยวกับกระทรวงพาณิชย์ ข้อมูลเกี่ยวกับสวัสดิการและสิทธิประโยชน์ที่พึงจะได้รับของข้าราชการ ข้อมูลเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกภายในที่ทำการแห่งใหม่ที่มีการวางแผนออกแบบไว้ โดยการรวบรวมข้อมูลสถิติ รายงานจากหน่วยงานราชการ และเอกสารที่เกี่ยวข้อง วารสาร หนังสือพิมพ์ แนวคิดทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องจาก

1. หอสมุดกลาง สำนักวิทยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
2. ห้องสมุดคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
3. ห้องสมุดฝ่ายประชาสัมพันธ์ ของกรมทะเบียนการค้า กรมทรัพย์สินทางปัญญา กรมการประกันภัย และกรมการค้าต่างประเทศ
4. การสัมภาษณ์ฝ่ายการเจ้าหน้าที่ ของกรมทั้ง 4 กรม
5. แหล่งอื่นๆ

2. **ข้อมูลปฐมภูมิ** ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลพื้นฐานทั่วไปด้านสังคม เศรษฐกิจและที่อยู่อาศัย ของข้าราชการ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งหน้าที่การงาน สถานภาพสมรส รายได้ต่อเดือน รายได้ครัวเรือนเฉลี่ยต่อเดือน ลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัย และระยะเวลาที่อยู่อาศัยในบ้านหลังปัจจุบัน เป็นต้น ข้อมูลด้านการดำเนินชีวิตของข้าราชการ ได้แก่ การเดินทาง สถานที่รับประทานอาหารเช้า สิ่งอำนวยความสะดวกภายนอกที่ทำงานที่ใช้เสมอ เป็นต้น ข้อมูลสภาพพื้นที่ของที่ทำการทั้งแห่งเก่าและใหม่ ข้อมูลทัศนคติเกี่ยวกับผลกระทบจากการย้ายที่ทำงานและการแก้ปัญหาของข้าราชการ ตลอดจนแนวทางการเป็นไปได้อย่างความช่วยเหลือจากกระทรวงเพื่อบรรเทาความเดือดร้อนที่เกิดจากผลกระทบจากการย้ายที่ทำการแห่งใหม่ ได้แก่ ด้านการเดินทาง ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทั้งภายในและภายนอกที่ทำการทั้งแห่งเก่าและใหม่ และด้านพื้นที่-สภาพแวดล้อมภายในที่ทำงานและภายนอกที่ทำงานทั้งแห่งเก่าและแห่งใหม่ เป็นต้น จากการศึกษาภาคสนาม การออกสำรวจพื้นที่ โดยการบันทึก ถ่ายภาพ และการออกแบบสอบถาม ในการวิจัยนี้ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างในการศึกษาตามวิธีทางสถิติ

3.2. การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. ประชากรในพื้นที่ศึกษา

ประชากรในการศึกษาคั้งนี้ คือ ข้าราชการประจำที่ทำงานในอาคารที่ทำการแห่งใหม่ของกระทรวงพาณิชย์ ถนนสนามบินน้ำ ตำบลบางกระสอบ จังหวัดนนทบุรี ณ เวลาที่ผู้วิจัยกำลังทำการศึกษานี้ มีอยู่ด้วยกัน 4 กรม คือ กรมทะเบียนการค้า กรมทรัพย์สินทางปัญญา กรมการประกันภัย และกรมการค้าต่างประเทศ ซึ่งมีข้าราชการประจำที่ย้ายมาทำงานที่นี่จำนวน 1,426 คน โดยแบ่งตามระดับตำแหน่งหน้าที่การงานของแต่ละกรม เหตุผลที่ผู้วิจัยเลือกศึกษาเฉพาะข้าราชการประจำ เนื่องจากเป็นกลุ่มที่มีหน้าที่ตำแหน่งมั่นคง การตัดสินใจหรือการแก้ปัญหาใดๆ เกี่ยวกับการย้ายหน่วยงานคงต้องมีการไตร่ตรองอย่างรอบคอบกว่าพนักงาน-ลูกจ้าง จึงน่าจะได้รับผลกระทบโดยตรงจากการย้ายที่ทำงานในครั้งนี้น่ามากที่สุด

การศึกษาคั้งนี้แบ่งตามระดับตำแหน่งหน้าที่การงานของข้าราชการแต่ละกรม เพราะในระบบราชการระดับตำแหน่งหน้าที่การงานถูกแบ่งไว้ชัดเจนเกี่ยวกับระดับเงินเดือนและหน้าที่ความรับผิดชอบ

2. การเลือกกลุ่มตัวอย่าง

ผู้วิจัยได้กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง และวิธีการสุ่มตัวอย่าง ดังนี้

2.1. ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่เหมาะสมในการศึกษาครั้งนี้ กำหนดขึ้นตามสูตรคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่พอดีของ Yamane ในการประมาณค่าพารามิเตอร์ด้วยความเชื่อมั่นที่ระดับ 95% โดยที่ค่าประมาณจะคลาดเคลื่อนจากค่าที่เป็นจริงไม่เกิน $\pm 5\%$

สำหรับประชากร จำนวน 1,426 คน คำนวณได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่เหมาะสม เท่ากับ 312 คน โดยมีรายละเอียดในการคำนวณดังนี้ คือ

$$N_{op} = \frac{N}{1 + NE^2}$$

โดยที่ N_{op} คือ ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่เหมาะสม สำหรับประชากร N คน

N คือ จำนวนประชากร ในที่นี้ คือ 1,426 คน

E คือ ขนาดความคลาดเคลื่อนสูงสุดที่ผู้วิจัยยอมรับได้ ในที่นี้ คือ $\pm 5\%$

เพราะฉะนั้น

$$N_{op} = \frac{1,426}{1 + (1,426 \times (0.05)^2)}$$
$$= 312 \text{ คน}$$

2.2. วิธีสุ่มตัวอย่าง

ใช้วิธีการสุ่มแบบแบ่งชั้น (Stratified Random sampling) โดยใช้ตำแหน่งหน้าที่การงานของข้าราชการแต่ละกรมของแบบสอบถามที่ได้รับกลับคืนมาเป็นเกณฑ์ในการแบ่งตามเหตุผลที่กล่าวในประชากร ผลจากการแบ่งชั้นจะได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่างตามแบบแผนการสุ่มตัวอย่างที่ปรากฏข้างล่างนี้ คือ

ตารางที่ 3-1 แสดงแบบแผนการสุ่มตัวอย่าง

ระดับตำแหน่ง	กรม	ประชากร	แบบสอบถามที่ได้กลับคืนมา	กลุ่มตัวอย่าง
ซี1 – ซี2	1. ทะเบียนการค้า	15	13	5
	2. ทรัพย์สินทางปัญญา	2	-	-
	3. การประกันภัย	6	-	-
	4. การค้าต่างประเทศ	7	7	2
รวม		30	20	7
ซี3 – ซี4	1. ทะเบียนการค้า	56	41	18
	2. ทรัพย์สินทางปัญญา	32	16	7
	3. การประกันภัย	65	22	10
	4. การค้าต่างประเทศ	122	56	25
รวม		275	135	60
ซี5 – ซี6	1. ทะเบียนการค้า	185	111	53
	2. ทรัพย์สินทางปัญญา	65	13	6
	3. การประกันภัย	138	10	5
	4. การค้าต่างประเทศ	402	227	109
รวม		790	361	173
ซี7 ขึ้นไป	1. ทะเบียนการค้า	144	126	48
	2. ทรัพย์สินทางปัญญา	56	24	9
	3. การประกันภัย	83	8	3
	4. การค้าต่างประเทศ	48	31	12
รวม		331	189	72
รวมทั้งหมด		1,426	705	312

ที่มา : 1. จำนวนประชากรได้มาจากข้อมูลรายชื่อข้าราชการ ฝ่ายการเจ้าหน้าที่ของทั้ง 4 กรม

2. แบบสอบถามที่ได้กลับคืนมา คือจำนวนชุดของการตอบแบบสอบถามของกลุ่มเป้าหมาย

3. กลุ่มตัวอย่าง ชั่งรวมได้มาจากการคำนวณหาขนาดของกลุ่มตัวอย่างตามสูตรของ Yamane

ส่วนช่องของแต่ละกรมได้จากการใช้สัดส่วนของแบบสอบถามที่ได้กลับคืนเป็นเกณฑ์

2.3. การทดสอบสัดส่วนด้วยไคสแควร์ (Chi-Square test of Homogeneity of Proportions)

การสุ่มตัวอย่างจากประชากรในข้อ 2.2 ผู้วิจัยได้ทำการทดสอบความเท่ากันของสัดส่วนของข้าราชการที่จัดแบ่งออกเป็น 2 ประเภทตามตำแหน่งหน้าที่การงานของแต่ละกรม คือ ประชากรกับกลุ่มตัวอย่าง และกลุ่มข้าราชการที่แบ่งตามกรมเป็น 4 กลุ่ม ซึ่งกำหนดสมมติฐานทางสถิติไว้ ดังนี้

$$H_0 : P_1 = P_2 = P_3 = P_4$$

$$H_1 : H_0 \text{ ไม่เป็นจริง}$$

โดย P หมายถึง สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างของประชากรตามตารางที่ 3-1

สูตรที่ใช้ในการคำนวณ

$$X^2 = \sum \frac{(O - E)^2}{E}$$

โดย O หมายถึง observed frequency ใน row และ column ของตารางแบบแผนการสุ่มตัวอย่าง

E หมายถึง การกำหนดสัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างของระดับตำแหน่งหน้าที่การงานจำแนกตามกรมทั้ง 4 กลุ่มเท่ากัน (expected frequency ใน row และ column ของตารางแบบแผนการสุ่มตัวอย่าง)

จากตารางที่ 3-1 กลุ่มตัวอย่าง ซี1-ซี2 ไม่สามารถจำแนกได้ครบทั้ง 4 กรม เนื่องจากแบบสอบถามที่ได้กลับคืนมาไม่มีของกรมทะเลเบียนการค้าและกรมทรัพย์สินทางปัญญา จึงไม่ต้องทดสอบเพราะไม่สามารถเป็นตัวแทนของประชากรได้ ส่วนกลุ่ม ซีอื่นๆ ทำการทดสอบได้ผลดังต่อไปนี้

2.3.1. การทดสอบความเท่ากันของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามกรมของ ซี3-ซี4

ตารางที่ 3-2 จำนวนกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามกรมของ ซี3-ซี4 (Observed frequency)

ซี3-ซี4	กรมทะเบียนการค้า	กรมทรัพย์สินทางปัญญา	กรมการประกันภัย	กรมการค้าต่างประเทศ	รวม
ประชากร	56	32	65	122	275
กลุ่มตัวอย่าง	18	7	10	25	60
รวม	74	39	75	147	335

ตารางที่ 3-3 จำนวนกลุ่มตัวอย่างเมื่อคาดว่าทุกระดับตำแหน่งหน้าที่การงานของแต่ละกรมมีสัดส่วนเท่ากัน (Expected frequency)

ซี3-ซี4	กรมทะเบียนการค้า	กรมทรัพย์สินทางปัญญา	กรมการประกันภัย	กรมการค้าต่างประเทศ	รวม
ประชากร	60.75	32.01	61.57	120.67	275
กลุ่มตัวอย่าง	13.25	6.99	13.43	26.33	60
รวม	74	39	75	147	335

จากตาราง observed frequency และ expected frequency นำมาเข้าสู่สูตรทดสอบสัดส่วนด้วยไคสแควร์ ได้ดังนี้

$$X^2 = \sum \sum (O - E)^2 / E$$

$$\text{แทนค่า } X^2 = ((56-60.75)^2/60.75) + ((32-32.01)^2/32.01) + ((65-61.57)^2/61.57) + ((122-120.67)^2/120.67) + ((18-13.25)^2/13.25) + ((7-6.99)^2/6.99) + ((10-13.43)^2/13.43) + ((25-26.33)^2/26.33)$$

$$X^2 = 0.37+0.00+0.19+0.01+0.58+1.70+0.00+0.88+0.07+2.64$$

$$X^2 = 3.22$$

$$df = (c-1)(r-1)$$

โดย c = จำนวน column ของตารางที่ 3-2 = 2

r = จำนวน row ของตารางที่ 3-2 = 4

$$df = (2-1)(4-1)$$

$$= 3$$

ค่า $X^2 = 3.22$ ที่คำนวณได้นี้ เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับตาราง χ^2 โดยกำหนดค่า $\alpha = 0.05$ เมื่อเปิดค่า χ^2 จาก $df = 3$ จะได้ค่า $\chi^2 = 7.81$ ซึ่งจะพบว่าค่าที่คำนวณได้มีค่าน้อยกว่าค่าวิกฤต ดังนั้น จึงยอมรับ H_0 หมายความว่า ประชากรกับกลุ่มตัวอย่างของ ซี3-ซี4 ของแต่ละกรมมีส่วนเท่ากัน สามารถใช้จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่สุ่มมาได้ของ ซี3-ซี4 ของแต่ละกรมเป็นตัวแทนของประชากรข้าราชการทั้ง 4 กรมได้

2.3.2. การทดสอบความเท่ากันของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามกรมของ ซี5-ซี6

ตารางที่ 3-4 จำนวนกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามกรมของ ซี5-ซี6 (Observed frequency)

ซี5-ซี6	กรมทะเบียนการค้า	กรมทรัพย์สินทางปัญญา	กรมการประกันภัย	กรมการค้าต่างประเทศ	รวม
ประชากร	185	65	138	402	790
กลุ่มตัวอย่าง	53	6	5	109	173
รวม	238	71	143	511	963

ตารางที่ 3-5 จำนวนกลุ่มตัวอย่างเมื่อคาดว่าทุกระดับตำแหน่งหน้าที่การงานของแต่ละกรมมีส่วนเท่ากัน (Expected frequency)

ซี5-ซี6	กรมทะเบียนการค้า	กรมทรัพย์สินทางปัญญา	กรมการประกันภัย	กรมการค้าต่างประเทศ	รวม
ประชากร	195.24	58.25	117.31	419.20	790
กลุ่มตัวอย่าง	42.76	12.75	25.69	91.80	173
รวม	238	71	143	511	963

จากตาราง observed frequency และ expected frequency นำมาเข้าสู่การทดสอบสัดส่วนด้วยไคสแควร์ได้ดังนี้

$$X^2 = \sum (O - E)^2 / E$$

แทนค่า $X^2 = ((185-195.24)^2/195.24)+((65-58.25)^2/58.25)+$
 $((138-117.31)^2/117.31)+((402-419.20)^2/419.20)+$
 $((53-42.76)^2/42.76)+ ((6-12.75)^2/12.75)+((5-25.69)^2/25.69)+$
 $((109-91.80)^2/91.80)$
 $X^2 = 0.54+0.78+3.65+0.71+5.68+2.45+3.58+16.66+3.22+25.92$

$$X^2 = 31.59$$

$$df = (c-1)(r-1)$$

โดย c = จำนวน column ของตารางที่ 3-2 = 2

r = จำนวน row ของตารางที่ 3-2 = 4

$$df = (2-1)(4-1)$$

$$= 3$$

ค่า $X^2 = 31.59$ ที่คำนวณได้นี้ เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับตาราง χ^2 โดยกำหนดค่า $\alpha = 0.05$ เมื่อเปิดค่า χ^2 จาก $df = 3$ จะได้ค่า $\chi^2 = 7.81$ ซึ่งจะพบว่าค่าที่คำนวณได้มีค่ามากกว่าค่าวิกฤต ดังนั้น จึงไม่ยอมรับ H_0 หมายความว่า ประชากรกับกลุ่มตัวอย่างของ ซี5-ซี6 ของแต่ละกรมมีสัดส่วนไม่เท่ากัน ไม่สามารถใช้จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่สุ่มมาได้ของ ซี5-ซี6 ของแต่ละกรมเป็นตัวแทนของประชากรข้าราชการทั้ง 4 กรมได้

2.3.3. การทดสอบความเท่ากันของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามกรมของ ซี7 ขึ้นไป

ตารางที่ 3-6 จำนวนกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามกรมของ ซี7 ขึ้นไป (Observed frequency)

ซี7 ขึ้นไป	กรมทะเบียนการค้า	กรมทรัพย์สินทางปัญญา	กรมการประกันภัย	กรมการค้าต่างประเทศ	รวม
ประชากร	144	56	83	48	331
กลุ่มตัวอย่าง	48	9	3	12	72
รวม	192	65	86	60	403

ตารางที่ 3-7 จำนวนกลุ่มตัวอย่างเมื่อคาดว่าทุกระดับตำแหน่งหน้าที่การงานของแต่ละกรมมีสัดส่วนเท่ากัน (Expected frequency)

ซี7 ขึ้นไป	กรมทะเบียนการค้า	กรมทรัพย์สินทางปัญญา	กรมการประกันภัย	กรมการค้าต่างประเทศ	รวม
ประชากร	157.70	53.39	70.64	49.28	331
กลุ่มตัวอย่าง	34.30	11.61	15.36	10.72	72
รวม	192	65	86	60	403

จากตาราง observed frequency และ expected frequency นำมาเข้าสู่สูตรการทดสอบสัดส่วนด้วยไคสแควร์ได้ดังนี้

$$X^2 = \sum \sum (O - E)^2 / E$$

$$\begin{aligned} \text{แทนค่า } X^2 &= ((144-157.70)^2/157.70)+((56-53.39)^2/53.39)+ \\ & ((83-70.64)^2/70.64)+((48-49.28)^2/49.28)+ \\ & ((48-34.30)^2/34.30)+ ((9-11.61)^2/11.61)+((3-15.36)^2/15.36)+ \\ & ((12-10.72)^2/10.72) \end{aligned}$$

$$X^2 = 1.19+0.13+2.16+0.03+3.52+5.47+0.59+9.95+0.15+16.16$$

$$X^2 = 19.68$$

$$df = (c-1)(r-1)$$

โดย c = จำนวน column ของตารางที่ 3-2 = 2

r = จำนวน row ของตารางที่ 3-2 = 4

$$df = (2-1)(4-1)$$

$$= 3$$

ค่า $X^2 = 19.68$ ที่คำนวณได้นี้ เมื่อนำไปเปรียบเทียบกับตาราง χ^2 โดยกำหนดค่า $\alpha = 0.05$ เมื่อเปิดค่า χ^2 จาก $df = 3$ จะได้ค่า $\chi^2 = 7.81$ ซึ่งจะพบว่าค่าที่คำนวณได้มีค่ามากกว่าค่าวิกฤต ดังนั้นจึงไม่ยอมรับ H_0 หมายความว่า ประชากรกับกลุ่มตัวอย่างของ ซี7 ขึ้นไปของแต่ละกรมมีสัดส่วนไม่เท่ากัน ไม่สามารถใช้จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่สุ่มมาได้ของ ซี7 ขึ้นไปของแต่ละกรมเป็นตัวแทนของ ประชากรข้าราชการทั้ง 4 กรมได้

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

3.3. การเก็บแบบสอบถาม

ผู้วิจัยได้ดำเนินการด้วยตนเอง โดยมีขั้นตอน ดังนี้

1. ขอนหนังสือขอความอนุเคราะห์ข้อมูลจากภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จำนวน 2 ฉบับ คือ

1.1. หนังสือขอความอนุเคราะห์ให้ข้อมูลและรายละเอียดต่างๆ เรียนอธิบดีกรมทั้ง 4 กรม

1.2. หนังสือขออนุญาตแจกแบบสอบถามในหน่วยงาน เรียนอธิบดีกรมทั้ง 4 กรม พร้อมแนบแบบสอบถาม

2. นำหนังสือไปขอพบหัวหน้าฝ่ายประชาสัมพันธ์และหัวหน้าฝ่ายการเจ้าหน้าที่ของทั้ง 4 กรม เพื่อปรึกษาหารือเรื่องขอความร่วมมือจากข้าราชการของหน่วยงานเหล่านั้น โดยขั้นตอนแรกได้นำหนังสือทั้ง 2 ฉบับข้างต้นเสนออธิบดีกรมทั้ง 4 กรมเพื่อขออนุมัติ เมื่อผ่านการพิจารณาและอนุญาตให้สามารถดำเนินการได้ ฝ่ายการเจ้าหน้าที่ได้ผ่านหนังสือเรื่องดังกล่าวให้กับผู้อำนวยการกองต่างๆ เพื่อทราบและขออนุญาตอีกครั้ง จึงดำเนินการส่งแบบสอบถามไปยังหัวหน้าฝ่ายต่างๆ เพื่อขอให้ช่วยแจกให้กับข้าราชการประจำในหน่วยงานเหล่านั้นตอบแบบสอบถาม เนื่องจากเป็นหน่วยงานราชการจึงไม่สะดวกที่จะไปเดินแจกแบบสอบถามด้วยตนเอง ทั้งนี้ได้ส่งแบบสอบถามไปตามหน่วยงานต่างๆ ของทั้ง 4 กรม จำนวน 1,426 ชุด และได้รับกลับคืนมา 705 ชุด หลังจากนั้นก็ทำการคัดแยกเฉพาะแบบสอบถามที่มีการตอบคำถามครบทุกข้อและถูกต้องใช้ได้ มาสุ่มหยิบตามสัดส่วนจากแบบสอบถามที่ได้กลับคืนมาได้เท่ากับจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 312 ตัวอย่าง (ตามตารางที่ 3-1) เพื่อใช้วิเคราะห์ในขั้นตอนต่อไป

3.4. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือ แบบสอบถาม (Questionnaire) ซึ่งประกอบด้วยคำถามปลายปิด และคำถามปลายเปิด จำนวน 46 ข้อ โดยมีรายละเอียดในการสร้างดังนี้

1. กำหนดโครงสร้างแบบสอบถาม

ข้อมูลที่ศึกษาแบ่งออกเป็น 4 ประการ ได้แก่

1.1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส ตำแหน่งหน้าที่การงาน รายรับรายจ่าย

1.2. วิธีการดำเนินชีวิต และการอยู่อาศัย ได้แก่ การเดินทาง ระยะเวลาเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปทำงาน-กลับบ้าน ลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัยและระยะเวลาที่อาศัยในบ้านหลังปัจจุบัน

1.3. ผลกระทบของการย้ายที่ทำงาน และการแก้ปัญหาจากผลกระทบจากการย้ายที่ทำงานไปที่ใหม่ เช่น ด้านการเดินทางไปทำงาน-กลับบ้าน พื้นที่การทำงาน-สภาพแวดล้อมที่ทำงาน สิ่งอำนวยความสะดวกภายในที่ทำงานหรือบริเวณใกล้ที่ทำงาน เป็นต้น และแนวความคิดเกี่ยวกับการย้ายที่อยู่อาศัยทั้งก่อนและหลังจากย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่แล้ว

1.4. แนวทางความเป็นไปได้ในการแก้ปัญหาจากผลกระทบของการย้ายที่ทำงาน ได้แก่ การเดินทาง และสิ่งอำนวยความสะดวกภายในที่ทำงานที่ข้าราชการต้องการให้กระทรวงช่วยบรรเทาความเดือดร้อนที่ได้รับอยู่ในปัจจุบัน

2. กำหนดตัวแปรในประเด็นหลัก

โดยวิเคราะห์และคัดเลือกจากแนวความคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

2.1. ประเด็นวิธีการดำเนินชีวิต และการอยู่อาศัย มีตัวแปรคือ การเดินทาง ระยะเวลาเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปทำงาน-กลับบ้าน ลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัยและระยะเวลาที่อาศัยในบ้านหลังปัจจุบัน

2.2. ประเด็นผลกระทบของการย้ายที่ทำงาน และการแก้ปัญหาจากผลกระทบจากการย้ายที่ทำงานไปที่ใหม่ มีตัวแปรคือ การเดินทางไปทำงาน-กลับบ้าน พื้นที่การทำงาน-สภาพแวดล้อมที่ทำงาน สิ่งอำนวยความสะดวกภายในที่ทำงานหรือบริเวณใกล้ที่ทำงาน เป็นต้น และแนวความคิดเกี่ยวกับการย้ายที่อยู่อาศัยทั้งก่อนและหลังจากย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่แล้ว

2.3. ประเด็นข้อเสนอกเกี่ยวกับแนวทางความเป็นไปได้ในการแก้ปัญหาจากผลกระทบของการย้ายที่ทำงาน มีตัวแปรคือ การเดินทาง และสิ่งอำนวยความสะดวกภายในที่ทำงานที่ข้าราชการต้องการให้กระทรวงช่วยบรรเทาความเดือดร้อนที่ได้รับอยู่ในปัจจุบัน

3. ทำการ Pre-Test

โดยการนำแบบสอบถาม ไปทดลองกับกลุ่มประชากรเป้าหมาย (Target Population) ณ ที่ทำการกระทรวงพาณิชย์แห่งใหม่ จำนวน 4 กรมๆ ละ 10 ชุด รวม 40 ชุด แล้วนำกลับมาปรับปรุงแก้ไข

4. จัดพิมพ์

โดยออกแบบให้มีการลงรหัส (Code) กำหนดตัวแปรและค่าตัวแปรเพื่อความสะดวกในการวิเคราะห์

5. จัดเตรียมโรเนียวพิมพ์แบบสอบถาม

เพื่อไปดำเนินการแจกแบบสอบถามแก่ผู้ตอบแบบสอบถาม

3.5. การวิเคราะห์ข้อมูล และการนำเสนอรายงาน

1. **วิเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจ** โดยการออกแบบสอบถาม และนำข้อมูลที่ได้มาทำการวิเคราะห์ในเบื้องต้นเพื่อจะตรวจสอบความสมบูรณ์ถูกต้องครบถ้วนทุกฉบับหรือไม่ แล้วเลือกใช้เฉพาะแบบสอบถามที่ตอบครบถ้วนสมบูรณ์เท่านั้น นำมาลงรหัส เพื่อวิเคราะห์ทางสถิติโดยใช้โปรแกรม SPSS⁺/PC ซึ่งประมวลผลในลักษณะดังนี้

1.1. ค่าสถิติบรรยาย (Description Statistics) ได้แก่ จำนวนความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าต่ำสุด (Minimum) ค่าสูงสุด (Maximum)

1.2. Crosstabs ได้แก่ การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร นำเสนอในรูปแบบตารางความสัมพันธ์

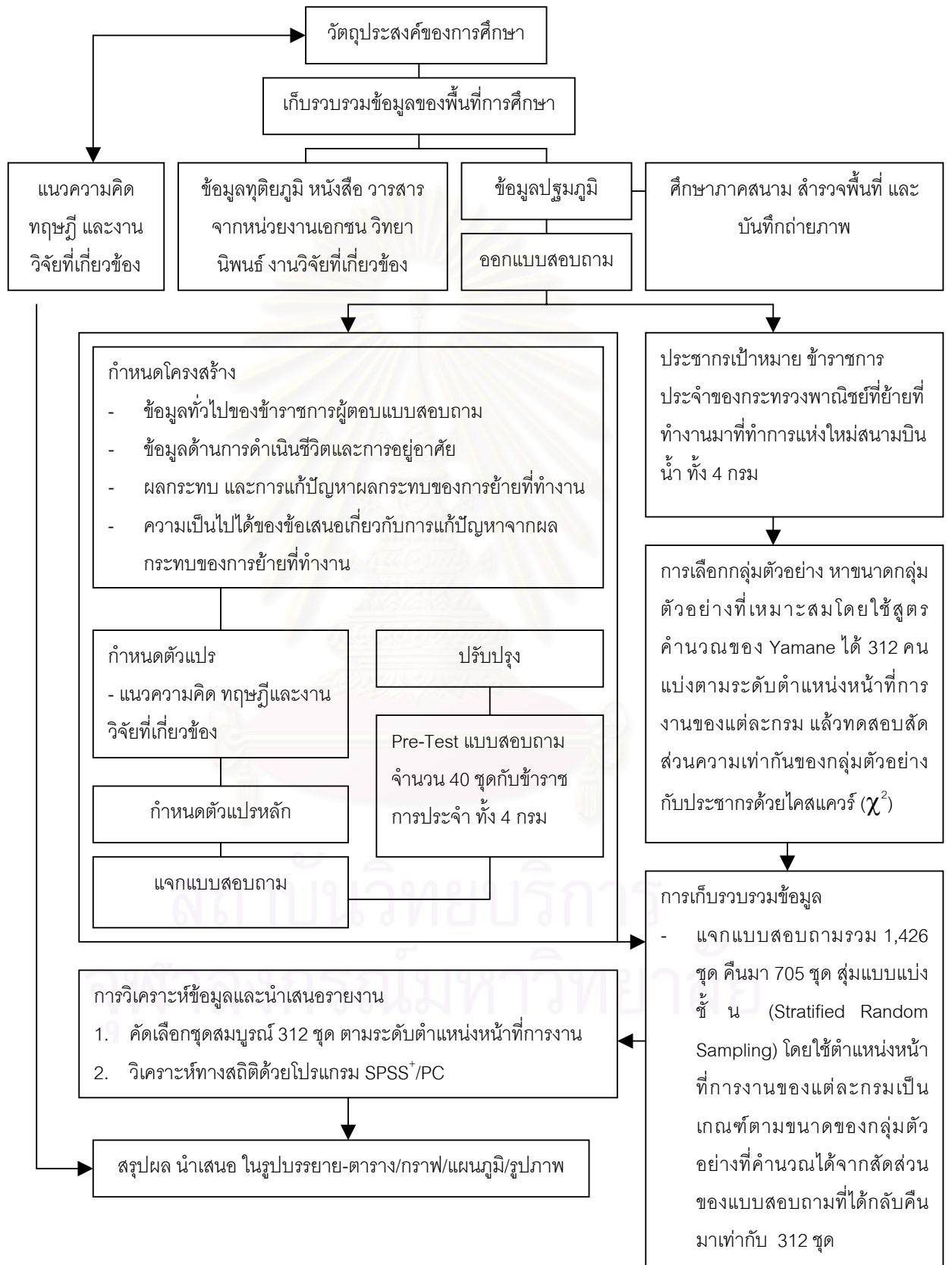
2. **สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ** ดังนี้
 - 2.1. ปัจจัยพื้นฐานด้านสถานภาพสังคม เศรษฐกิจ และการอยู่อาศัย
 - 2.2. ลักษณะการดำเนินชีวิต
 - 2.3. ทศนคติเกี่ยวกับผลกระทบ และการแก้ปัญหาจากผลกระทบของการย้ายที่ทำงานของข้าราชการที่ย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่แล้ว
 - 2.4. แนวทางความเป็นไปได้ในการแก้ปัญหาเพื่อลดผลกระทบที่มีต่อข้าราชการที่ย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่แล้ว
 - 2.5. ข้อเสนอแนะจากผลการศึกษา

3. **นำเสนอผลการวิจัย** ในรูปของการบรรยาย ตาราง แผนภูมิ แผนที่และรูปภาพ



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนภูมิที่ 3-1 วิธีดำเนินการวิจัย



บทที่ 4

สภาพทั่วไป

จากการที่กระทรวงพาณิชย์เดิม ตั้งอยู่ในเขตเมืองชั้นในใกล้ปากคลองตลาดอยู่ในพื้นที่จำกัด มีปัญหาเรื่องอาคารและสถานที่ปฏิบัติงานแออัดคับแคบไม่สะดวกในการทำงาน และการให้บริการแก่ประชาชนผู้มาติดต่อ จึงทำให้หน่วยงานหลายหน่วยงานของกระทรวง ต้องตั้งจัดกระจายหลายแห่งภายนอกกระทรวง จากความไม่พร้อมในเรื่องอาคารสถานที่จึงได้ทำการย้ายที่ตั้งทำการกระทรวงแห่งใหม่ออกไปอยู่ในเขตปริมณฑลของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นที่ดินขององค์การคลังสินค้า กระทรวงพาณิชย์เช่ากรรมธนากรักษ์อยู่ โดยมีแผนการย้าย 3 ระยะ ในขณะนี้ระยะแรกดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยการย้ายพนักงาน-ข้าราชการเข้าไปปฏิบัติหน้าที่แล้วตั้งแต่ต้นปี 2542 ของ 4 กรม ซึ่ง 2 กรมแรกคือ กรมทะเบียนการค้าและกรมการค้าต่างประเทศ จะไม่ค่อยได้ย้ายที่ทำงานโดยอยู่ในพื้นที่กระทรวงเดิม ส่วนอีก 2 กรมคือ กรมการประกันภัย และกรมทรัพย์สินทางปัญญา จะมีการย้ายที่ทำงานบ่อย เนื่องจากต้องไปเช่าอาคารของเอกชนอยู่ และจากการที่การก่อสร้างโครงการยังไม่แล้วเสร็จสมบูรณ์ สภาพพื้นที่โดยรอบเป็นชุมชนที่อยู่อาศัยเบาบาง ระบบขนส่งมวลชนไม่สะดวก ย่อมก่อให้เกิดผลกระทบต่อพนักงาน-ข้าราชการที่ต้องย้ายไปปฏิบัติหน้าที่ก่อนในด้านต่างๆ แต่ก่อนที่จะศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับผลกระทบของการย้ายที่ทำงานนี้ จำเป็นต้องศึกษาสภาพที่ตั้งของกระทรวงทั้งแห่งเดิมและแห่งใหม่ สภาพแวดล้อมต่างๆ การคมนาคมขนส่ง เปรียบเทียบสภาพปัญหาของสถานที่ทำงาน และเปรียบเทียบสิ่งอำนวยความสะดวกภายในและภายนอกที่ทำการ เพื่อให้เกิดความเข้าใจยิ่งขึ้น (แผนที่ 4-1)

4.1. สภาพที่ตั้งของกระทรวงทั้งแห่งเดิมและแห่งใหม่

กระทรวงพาณิชย์เป็นหน่วยงานเกี่ยวกับการพาณิชย์และกิจการทางเศรษฐกิจของประเทศ เริ่มก่อตั้งขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 6 โดยที่ทำการกระทรวงพาณิชย์เริ่มเปิดทำงานในปี พ.ศ. 2465 บนที่ดินเดิมที่เป็นพระราชวัง อยู่ในเขตพระนครและใช้เป็นที่ทำการกระทรวงมาจนถึงปัจจุบันนี้ แต่จากปัญหาสภาพพื้นที่ดังกล่าวข้างต้น จึงทำให้กระทรวงต้องย้ายที่ตั้งที่ทำการแห่งใหม่ไปอยู่เขตปริมณฑล จังหวัดนนทบุรี



ผลกระทบจากการย้ายที่ทำการของ
กระทรวงพาณิชย์ ที่มีต่อการอยู่อาศัยของ
ข้าราชการ

สัญลักษณ์
 ● ที่ตั้งที่ทำการแห่งเดิม
 ○ ที่ตั้งที่ทำการแห่งใหม่

แสดง :
 การย้ายที่ตั้งที่ทำการของ
 กระทรวงพาณิชย์

มาตราส่วน
 สาขาวิชาเคหการ
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



แผนที่
 4-1

1. ทำเลที่ตั้งของที่ทำการกระทรวงแห่งเดิม

ตั้งอยู่บนที่ดิน ขนาดประมาณ 8 ไร่ 43 ตารางวา ใกล้ปากคลองตลาด เขตพระนคร มีอาณาเขตติดต่อกับบริเวณข้างเคียง ดังแสดงใน (แผนที่ 4-2) ดังนี้

ทิศเหนือ ติดกับ ซอยเศรษฐการ ซึ่งเป็นซอยติดเชื่อมถนนมหาราช และถนนสนามไชย

ทิศตะวันออก ติดกับ ถนนสนามไชย

ทิศตะวันตก ติดกับ ถนนมหาราช

ทิศใต้ ติดกับ สถานีตำรวจนครบาลพระนคร

จากสภาพพื้นที่ของเขตพระนครที่อยู่ใจกลางเมืองทำให้มีการพัฒนาศักยภาพของพื้นที่ให้เจริญก้าวหน้ามาโดยตลอด ส่งผลให้กลายเป็นศูนย์รวมของการพาณิชย์และแหล่งชุมชนขนาดใหญ่ จึงมีการพัฒนาด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่ให้เป็นโครงข่ายต่อเนื่องกับบริเวณใกล้เคียง แต่จากการพัฒนาที่รวดเร็ว และไม่เป็นระบบ ทำให้เกิดปัญหาด้านการจราจรติดขัดคับคั่ง เดินทางไม่สะดวก ประกอบกับพื้นที่เดิมเป็นพระราชวัง มีสถานที่ที่เป็นโบราณสถานสำคัญ ซึ่งปัจจุบันเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของกรุงเทพมหานคร และเป็นพื้นที่อนุรักษ์ทางประวัติศาสตร์ตามโครงการเกาะรัตนโกสินทร์ ของกรุงเทพมหานคร (แผนที่ 4-3)

สภาพที่ตั้งอยู่ในเขตเมืองชั้นใน โดยพื้นที่เขตนี้มีการใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์ และอนุรักษ์ทางประวัติศาสตร์ จึงมีสภาพที่ตั้งดังต่อไปนี้

- 1.1. ใกล้แม่น้ำเจ้าพระยา การคมนาคมสะดวกทั้งทางบกและทางน้ำ มีรถประจำทางหลายสายวิ่งผ่าน มีท่าเทียบเรือด่วนและเรือข้ามฟากให้บริการอยู่ไม่ไกลนัก ทำให้สามารถเดินทางเข้าถึงที่ทำการได้จากทั้งสองฟากฝั่งแม่น้ำโดยสะดวก แต่จะมีปัญหาด้านการจราจรคับคั่งอยู่บ้างในถนนละแวกใกล้เคียงบางสาย
- 1.2. ใกล้สถานที่สำคัญๆ เช่น วัดพระศรีรัตนศาสดาราม (วัดพระแก้ว) สนามหลวง และสถานที่ราชการต่างๆ เป็นต้น
- 1.3. ใกล้ปากคลองตลาด ซึ่งมีทั้ง ร้านอาหาร ร้านขายผลไม้ ร้านค้าต่างๆ เป็นจำนวนมาก รวมถึงสาขาของธนาคารต่างๆ ก็อยู่ห่างจากที่ทำการออกไปไม่ไกลนัก สามารถไป-กลับได้ด้วยการเดิน (ดูรูปภาพที่ 4-1 ถึง 4-8)



ผลกระทบจากการย้ายที่ทำการของกระทรวงพาณิชย์ ที่มีต่อการอยู่อาศัยของข้าราชการ

แสดง : ที่ตั้งที่ทำการแห่งเดิมของกระทรวงพาณิชย์ เขตพระนคร

สัญลักษณ์

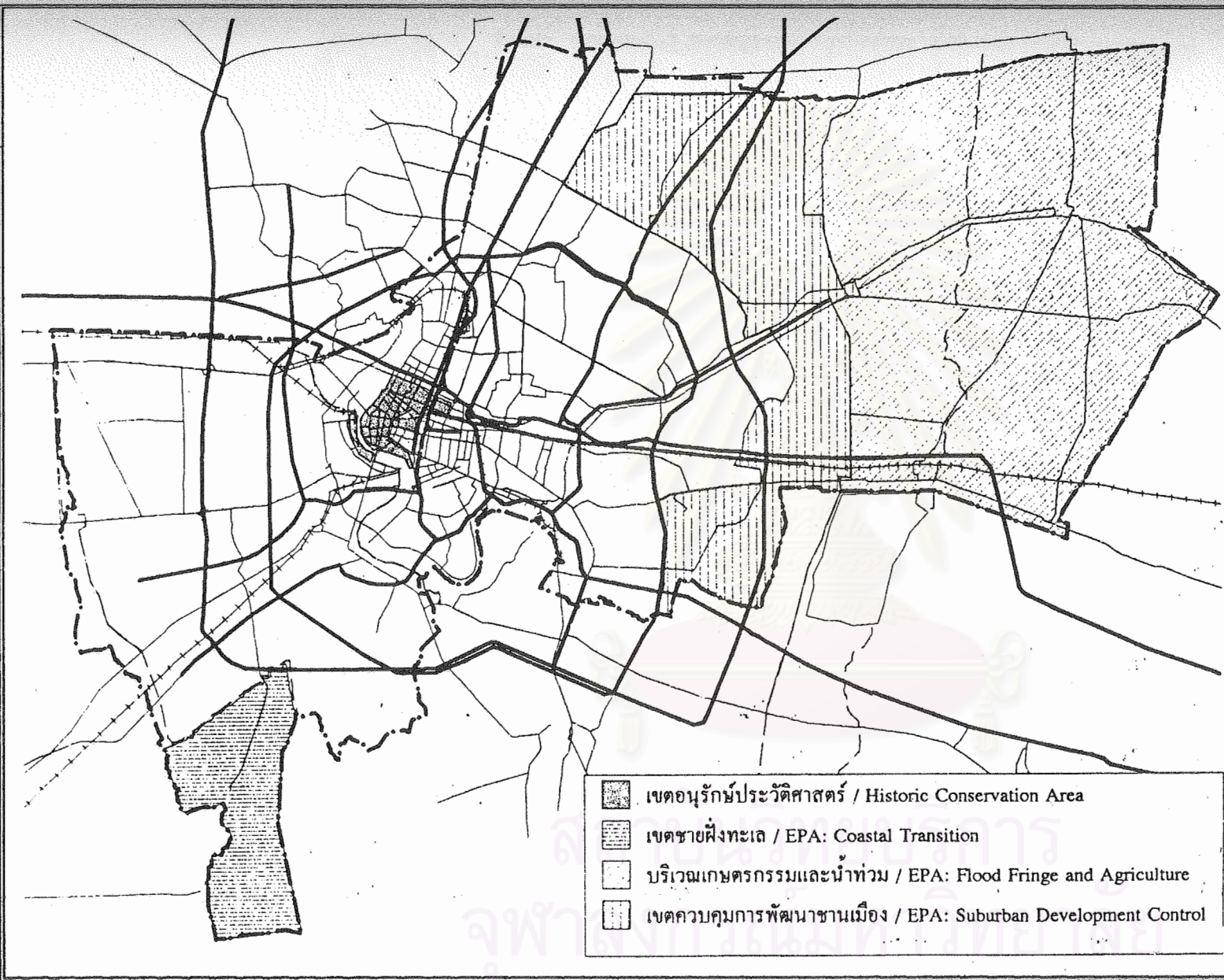
■ ที่ตั้งที่ทำการแห่งเดิม







มาตราส่วน



แผนที่
4-2



-  เขตอนุรักษ์ประวัติศาสตร์ / Historic Conservation Area
-  เขตชายฝั่งทะเล / EPA: Coastal Transition
-  บริเวณเกษตรกรรมและน้ำท่วม / EPA: Flood Fringe and Agriculture
-  เขตควบคุมการพัฒนาชานเมือง / EPA: Suburban Development Control

ผลกระทบจากการย้ายที่ทำการของ
กระทรวงพาณิชย์ ที่มีต่อการอยู่อาศัยของ
ข้าราชการ

สัญลักษณ์

ที่มา : แผนการพัฒนาพื้นที่เขตอนุรักษ์ทาง
ประวัติศาสตร์ ตามโครงการเกาะ
รัตนโกสินทร์ ของกรุงเทพมหานคร

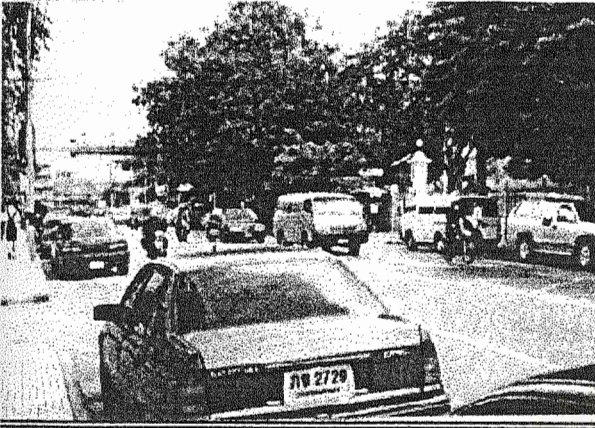
แสดง :
เขตอนุรักษ์ทางประวัติศาสตร์

มาตราส่วน

สาขาวิชาเคหการ
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



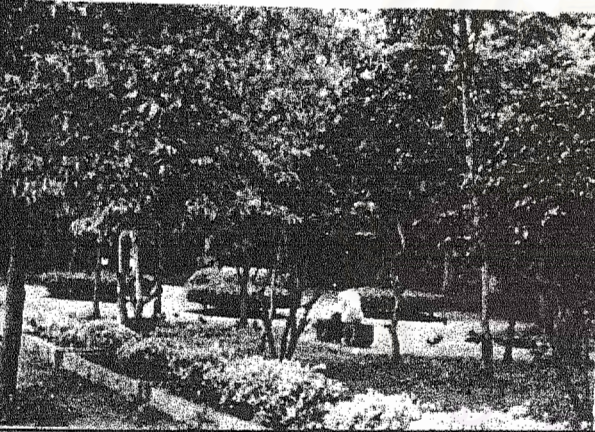
แผนที่
4-3



รูปที่ 4-1
สภาพถนนสนามไชยหน้าที่ทำการ
กระทรวงเดิม



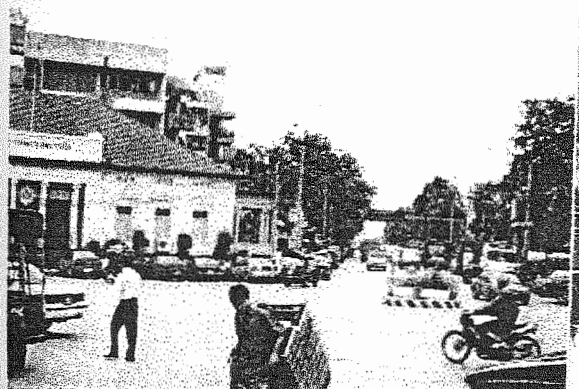
รูปที่ 4-2
สภาพถนนสนามไชยหน้าวัดโพธิ์



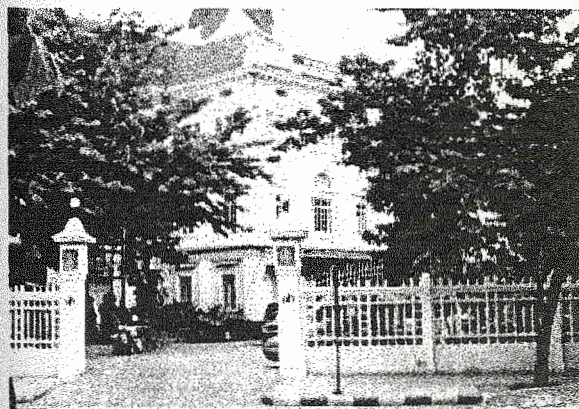
รูปที่ 4-3
สวนหย่อมนั่งเล่นเยื้องวัดโพธิ์



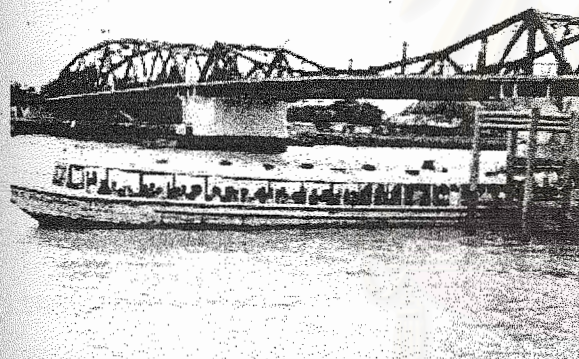
รูปที่ 4-4
ร้านอาหารบริเวณปากคลองตลาด



รูปที่ 4-5
บริเวณทางแยกหน้าสถานีตำรวจ
พระราชวัง



รูปที่ 4-6
บริเวณด้านหน้าที่ทำการกระทรวงเดิม



รูปที่ 4-7
บริเวณท่าเรือด่วนเจ้าพระยา
ปากคลองตลาด



รูปที่ 4-8
บริเวณทางเข้าห้องอาหารสวัสดิการ
ที่ทำการเดิม

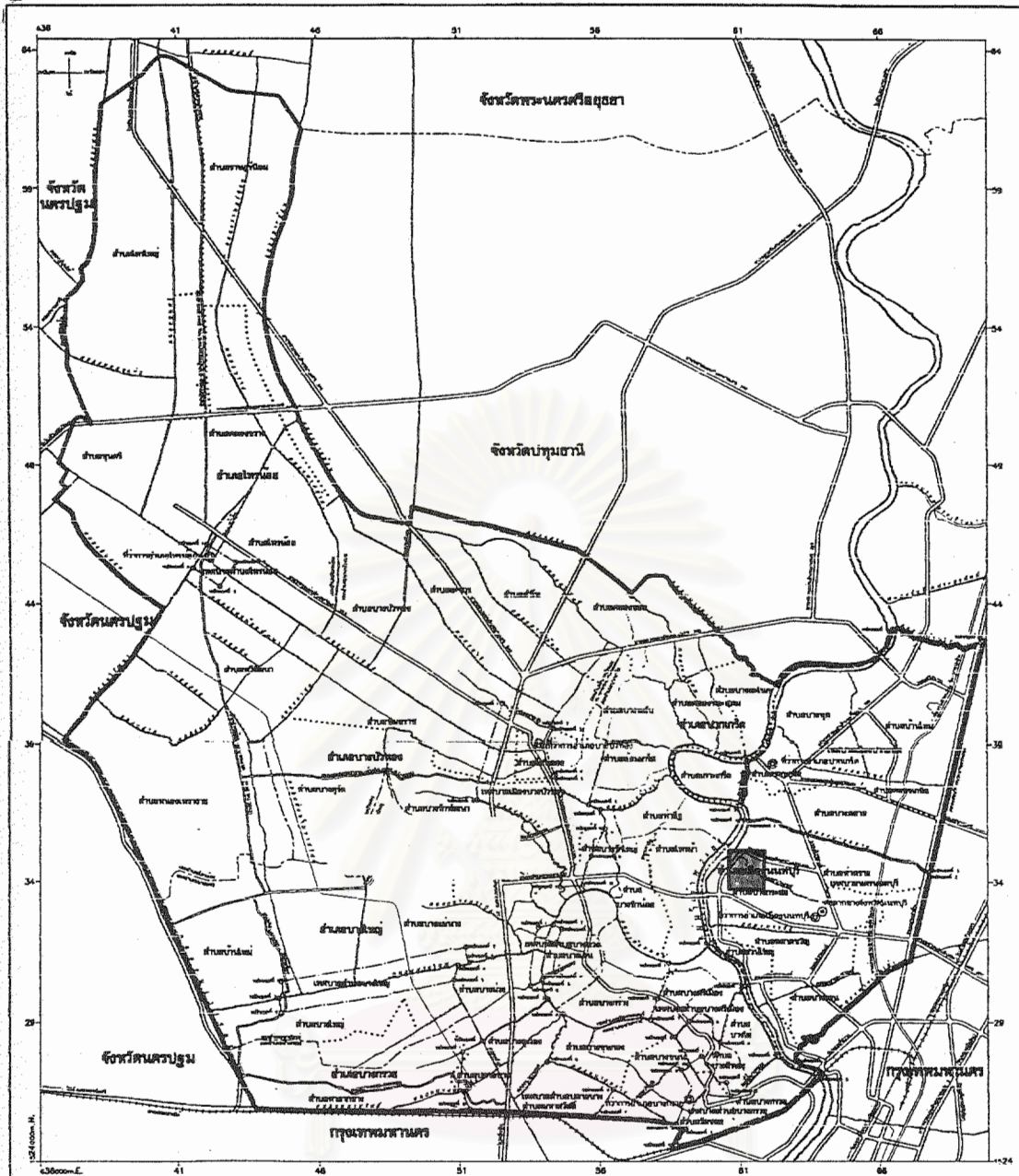
2. ทำเลที่ตั้งของที่ทำการกระทรวงแห่งใหม่

อาคารที่ทำการแห่งใหม่ของกระทรวงพาณิชย์ อยู่บนพื้นที่ 47 ไร่ 2 งาน ริมน้ำตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณตำบลบางกระสอ อำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี ดังแสดงใน (แผนที่ 4-4) พื้นที่ดังกล่าวนี้เดิมเป็นที่ตั้งของคลังสินค้า 3 นนทบุรี ขององค์การคลังสินค้า กระทรวงพาณิชย์ มีอาณาเขตติดต่อกับบริเวณข้างเคียง ดังนี้

ทิศเหนือ	ติดกับ คลอง
ทิศตะวันตก	ติดกับ แม่น้ำเจ้าพระยา
ทิศตะวันออก	ติดกับ ถนนนนทบุรี-สนามบินน้ำ
ทิศใต้	ติดกับ โรงงานยูเนี่ยนคาร์ไบค์

สภาพที่ตั้งอยู่ในเขตการใช้ที่ดินเพื่อเป็นคลังสินค้าและโรงงานของเขตเทศบาลเมืองนนทบุรี โดยจังหวัดนนทบุรีถูกกำหนดให้เป็นเขตปริมณฑลติดต่อกับกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นอีกพื้นที่หนึ่งที่ได้รับการพัฒนาความเจริญให้ควบคู่ไปกับกรุงเทพมหานคร เพื่อรองรับโครงข่ายการกระจายความเจริญออกสู่ชานเมืองของกรุงเทพมหานคร จึงทำให้ศักยภาพของพื้นที่มีแนวโน้มที่จะพัฒนาในทุกๆ ด้าน ซึ่งในปัจจุบันจะเห็นได้ว่ามีการพัฒนาด้านการคมนาคมขนส่ง การปรับปรุงถนน ทางแยก และทางขึ้น-ลงทางด่วนในถนนละแวกใกล้เคียงไปบ้างแล้ว อีกทั้งที่ทำการของกระทรวงแห่งใหม่ยังอยู่ติดริมแม่น้ำเจ้าพระยาสามารถเดินทางโดยทางน้ำได้อีกทางหนึ่งถึงแม้ในปัจจุบันเรือด่วนสายแม่น้ำเจ้าพระยาจะยกเลิกไปแล้ว (ดูแผนผังที่ 4-1) ส่วนด้านสิ่งอำนวยความสะดวกภายนอกที่ทำการแห่งใหม่ในขณะนี้ก็ยังมีย่อยอยู่ เนื่องจากไม่ใช่เป็นแหล่งชุมชนจึงไม่ค่อยมีร้านอาหาร ร้านค้าหรือสาธารณูปการต่างๆ อยู่ในบริเวณใกล้เคียง (ดูรูปภาพที่ 4-9 ถึง 4-10)

โครงการอาคารที่ทำการกระทรวงพาณิชย์แห่งใหม่ จัดเป็นโครงการอาคารสูงประกอบด้วยอาคาร 12 หลัง ซึ่งแบ่งการก่อสร้างออกเป็น 3 ระยะ โดยอาคารในระยะแรกนี้สร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว (ดูแผนผังที่ 4-2) ส่วนอาคารในระยะที่ 2 กำลังดำเนินการก่อสร้างอยู่ และคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณปี 2545 และระยะที่ 3 กำลังอยู่ในระหว่างเตรียมการต่อเนื่องต่อไป ส่วนรายละเอียดของประเภทและขนาดของโครงการ (ดูภาคผนวก ข.)



ผลกระทบจากการย้ายที่ทำการของกระทรวงพาณิชย์ ที่มีต่อการอยู่อาศัยของข้าราชการ

แสดง : ที่ตั้งที่ทำการแห่งใหม่ของกระทรวงพาณิชย์ จังหวัดนนทบุรี

สัญลักษณ์



ที่ตั้งที่ทำการแห่งใหม่



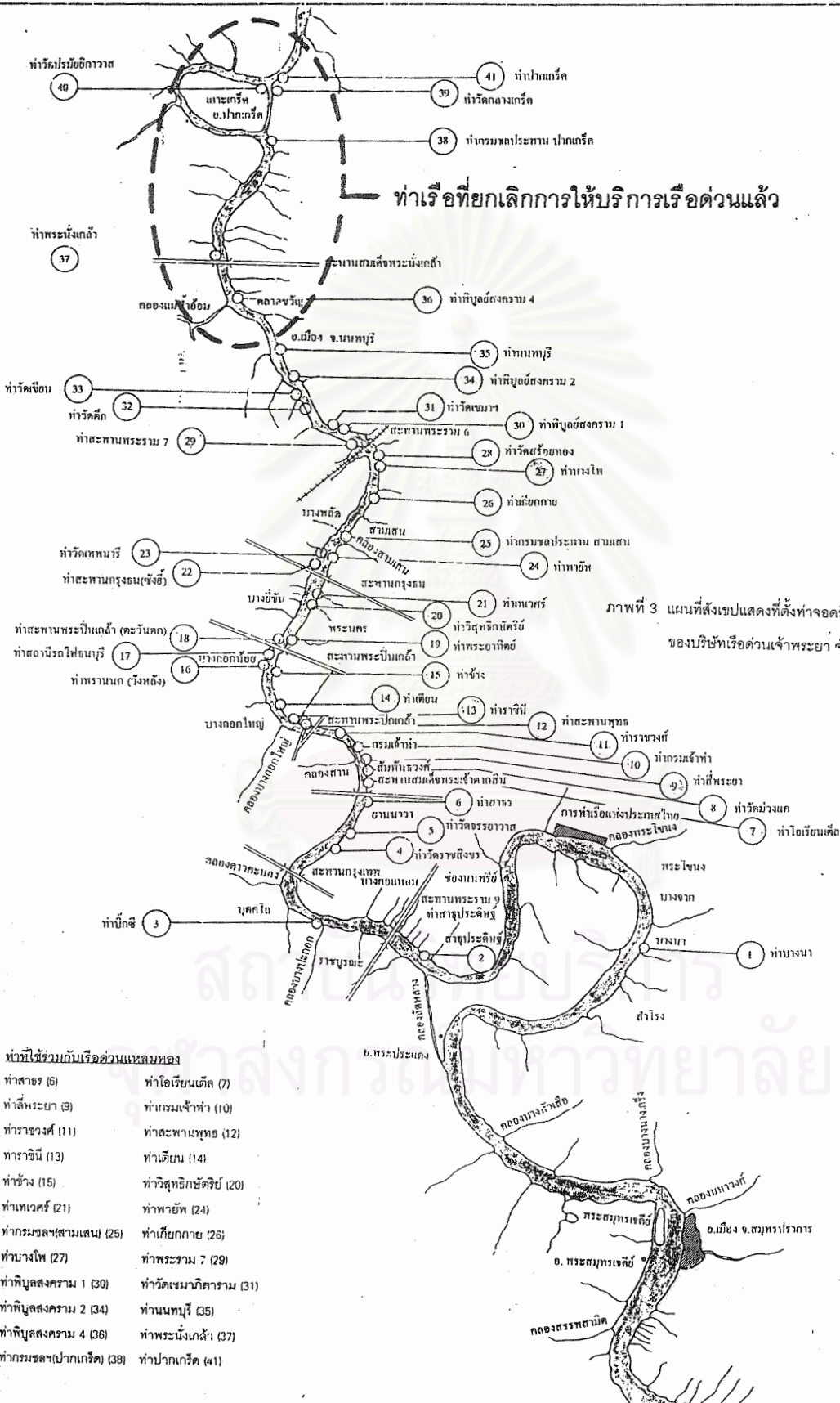
มาตราส่วน



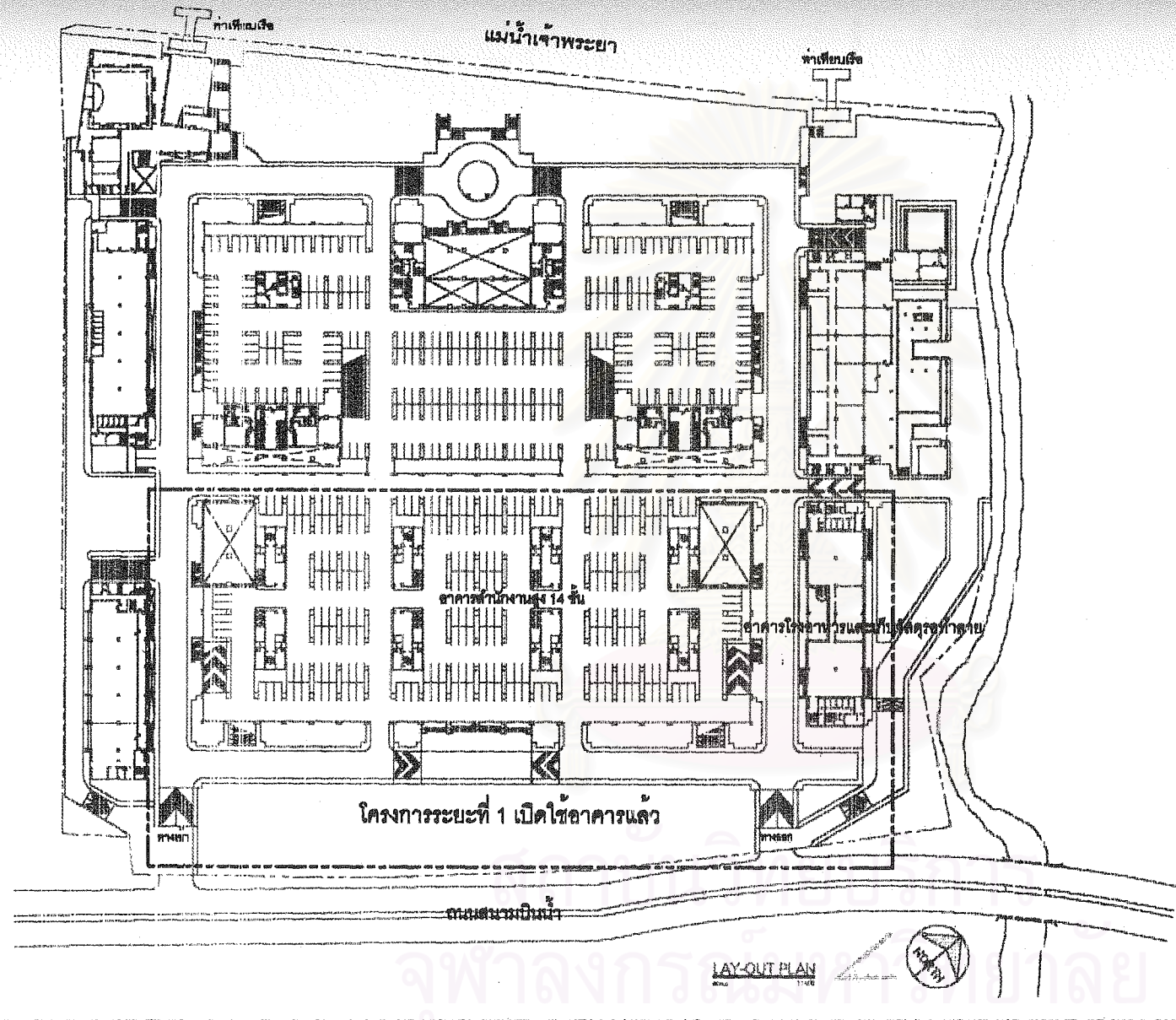
แผนที่

4-4

แผนผังที่ 4-1 เส้นทางเดินเรือด่วนเจ้าพระยาขนส่งมวลชนเอกชน



I 19507608



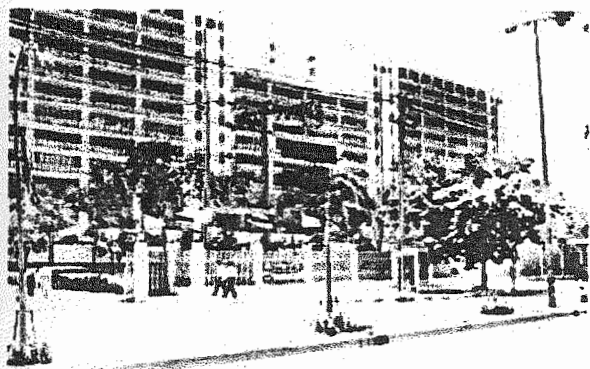
ผลกระทบจากการย้ายที่ทำการของ
กระทรวงพาณิชย์ ที่มีต่อการอยู่อาศัยของ
ข้าราชการ

สัญลักษณ์
 □ แนวโครงการระยะที่ 1
 ที่เปิดทำการแล้ว

แสดง :
 ผังอาคารที่ทำการแห่งใหม่ของ
 กระทรวงพาณิชย์

มาตราส่วน
 สาขาวิชาเคหการ
 คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

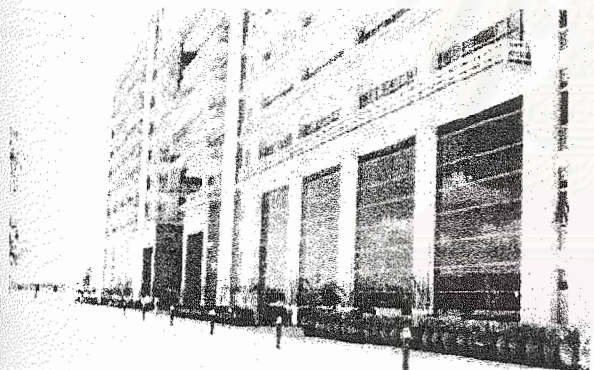
↑ N
 แผนผัง
 4-2



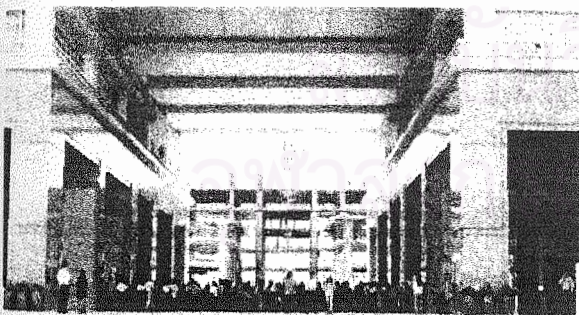
รูปที่ 4-9
บริเวณด้านหน้าที่ทำการกระทรวงแห่งใหม่



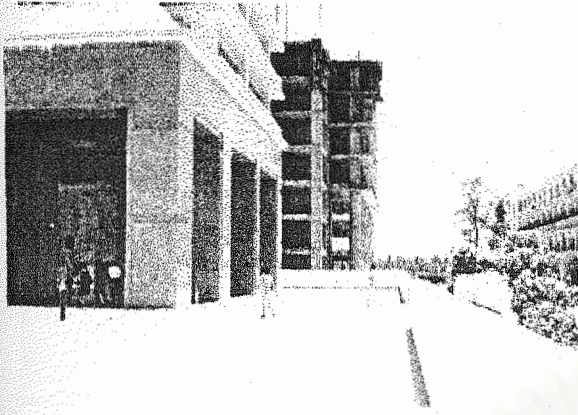
รูปที่ 4-10
บริเวณทางเข้าที่ทำการกระทรวงแห่งใหม่
และทางเข้าเขตก่อสร้างอาคาร ระยะที่ 2



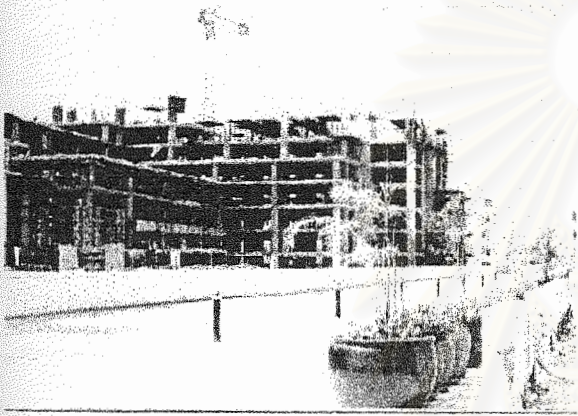
รูปที่ 4-11
บริเวณลานด้านหน้าอาคารที่ทำการ
กระทรวงแห่งใหม่



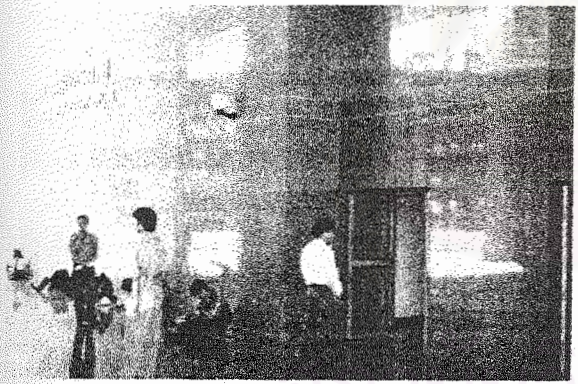
รูปที่ 4-12
บริเวณโถงกลางภายนอกอาคารที่ทำการ
กระทรวงแห่งใหม่



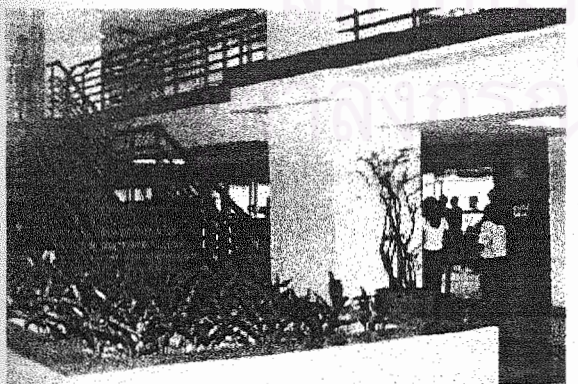
รูปที่ 4-13
บริเวณด้านข้างอาคาร และทางเดินไปศูนย์
อาหารสวัสดิการ



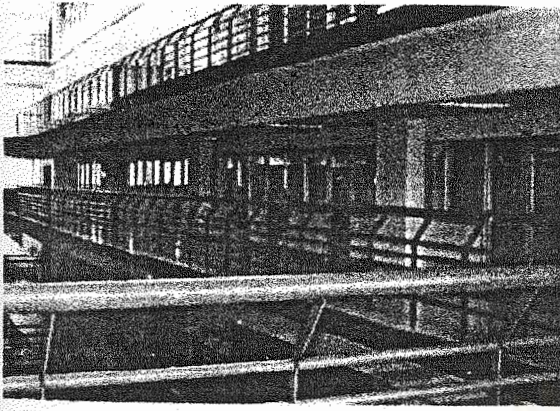
รูปที่ 4-14
บริเวณลานด้านอาคารติดกับเขตก่อสร้าง
อาคาร ระยะที่ 2



รูปที่ 4-15
บริเวณทางเข้าไปภายในอาคารที่ทำการ



รูปที่ 4-16
บริเวณภายในอาคารที่ทำการ ชั้น 3 ส่วน
บริการประชาชน



รูปที่ 4-17
บริเวณโถงทางเดินหน้าห้องทำงานของแต่ละชั้น ภายในอาคารที่ทำการ



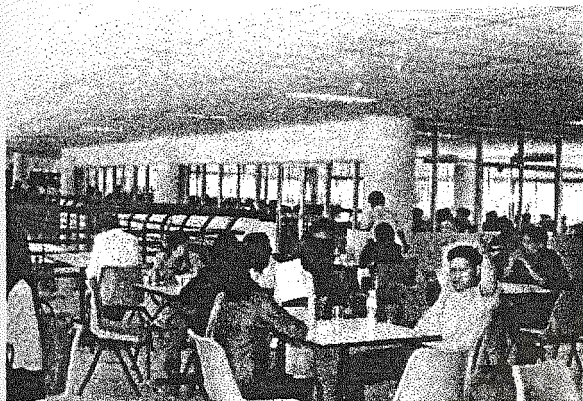
รูปที่ 4-18
บริเวณทางเข้าด้านหน้า
ศูนย์อาหารสวัสดิการ



รูปที่ 4-19
บริเวณโถงบันไดภายใน
ศูนย์อาหารสวัสดิการ

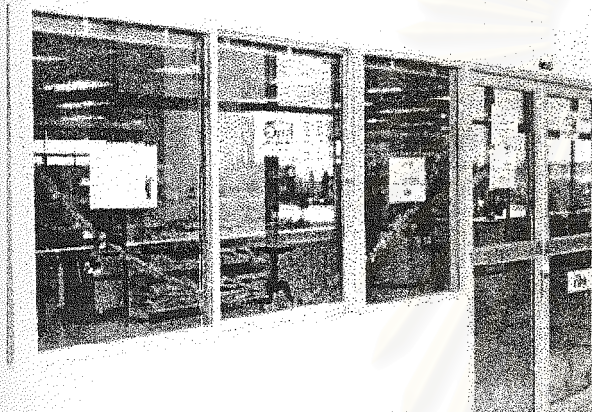


รูปที่ 4-20
บริเวณร้านอาหาร ชั้น 2 ภายใน
ศูนย์อาหารสวัสดิการ



รูปที่ 4-21

บริเวณที่นั่งรับประทานอาหาร และ
ห้องสวัสดิการปรับอากาศ ชั้น 2 ภาย
ในศูนย์อาหารสวัสดิการ



รูปที่ 4-22

บริเวณทางเข้าร้านค้าขององค์การคลังสินค้า
บ้านชั้น 3 อาคารศูนย์อาหารสวัสดิการ



รูปที่ 4-23

บริเวณภายในร้านค้าขององค์การคลังสินค้า



รูปที่ 4-24

สภาพภายในห้องสมุด ฝ่ายประชาสัมพันธ์
กรมทะเบียนการค้า



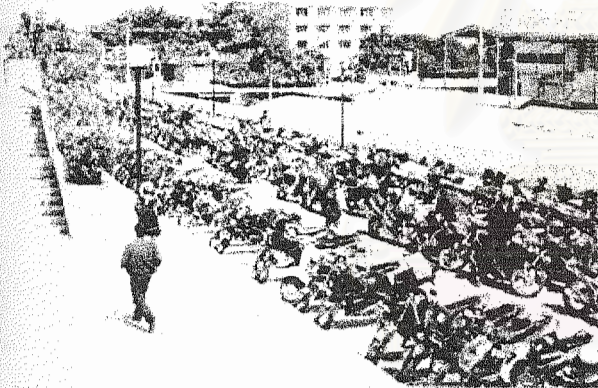
รูปที่ 4-25

ศูนย์ออกกำลังกายกระทรวงพาณิชย์ ภายใน
อาคารที่ทำการ ชั้น 11



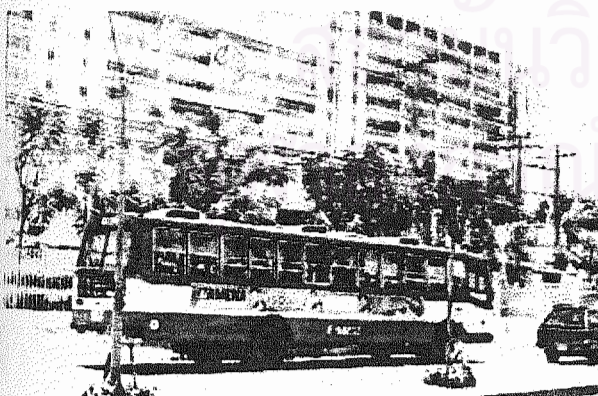
รูปที่ 4-26

ตู้ ATM ด้านข้างอาคารที่ทำการ
ตรงข้ามศูนย์อาหารสวัสดิการ



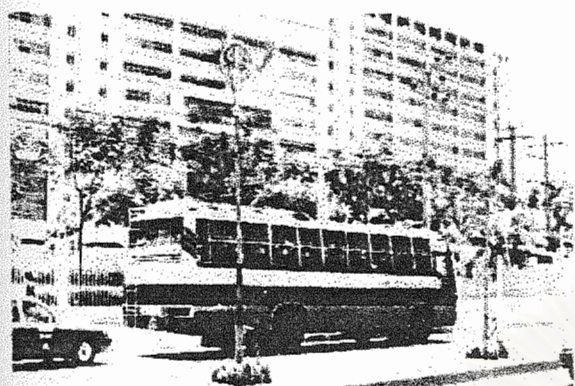
รูปที่ 4-27

สภาพที่จอดรถจักรยานยนต์ข้างอาคารที่ทำการ



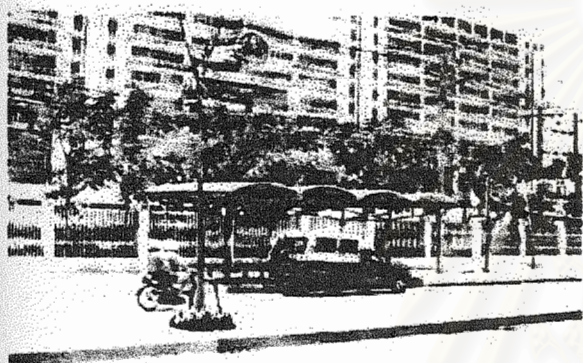
รูปที่ 4-28

รถประจำทาง สาย 69 ที่ผ่านหน้าที่ทำการ
กระทรวงแห่งใหม่



รูปที่ 4-29

รถร่วมบริการขนส่งมวลชนเอกชน ที่ผ่าน
หน้าที่ทำการกระทรวงแห่งใหม่



รูปที่ 4-30

รถร่วมบริการขนส่งมวลชนเอกชนขนาดเล็ก
ที่ผ่านหน้าที่ทำการกระทรวงแห่งใหม่



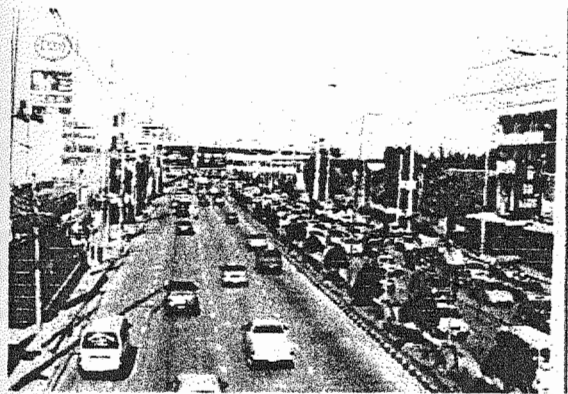
รูปที่ 4-31

สภาพถนนรัตนวิเบศร์ และอุโมงค์ประจำทาง
สาย 69 หน้าห้างสรรพสินค้า JUSCO



รูปที่ 4-32

สะพานลอยข้ามทางแยกแคลาย



รูปที่ 4-33
สภาพถนนงามวงศ์วาน ก่อนถึง
ทางขึ้น-ลงทางด่วน



รูปที่ 4-34
สภาพถนนติวานนท์

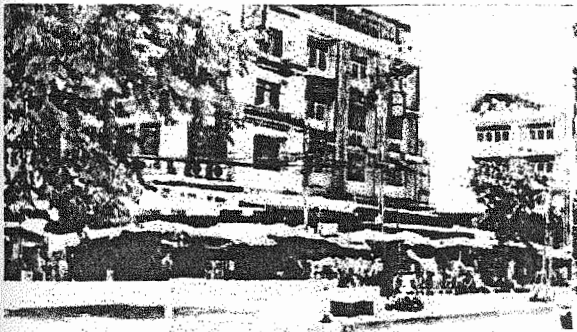


รูปที่ 4-35
สภาพบริเวณห้าแยกปากเกร็ด



รูปที่ 4-36
สภาพถนนแจ้งวัฒนะ

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 4-37

สภาพบริเวณตลาดสดและร้านอาหาร ห้าง
จากที่ทำการกระทรวงแห่งใหม่



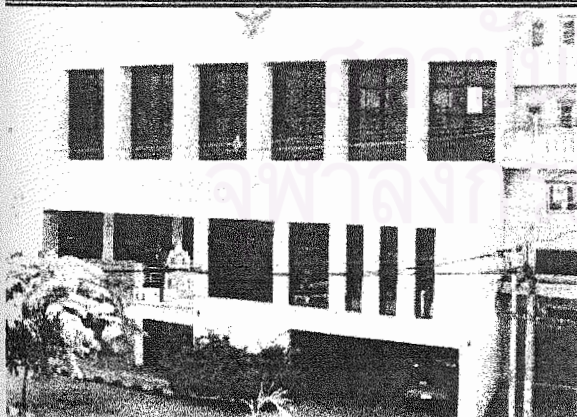
รูปที่ 4-38

สภาพร้านค้า และร้านอาหารภายนอกที่ทำ
การกระทรวงแห่งใหม่



รูปที่ 4-39

สภาพร้านอาหาร ภายนอกที่ทำการ
กระทรวงแห่งใหม่



รูปที่ 4-40

ธนาคารไทยพาณิชย์ สาขานามบินน้ำ
แห่งเดียวที่ใกล้ที่ทำการกระทรวงแห่งใหม่
มากที่สุด ซึ่งห่างออกไปประมาณ 800 เมตร

4.2. สภาพแวดล้อม และการคมนาคมขนส่ง

1. ที่ทำการแห่งเดิม

จากสภาพพื้นที่ที่ตั้งอยู่สองฟากฝั่งของแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งในอดีตการคมนาคมขนส่งยังใช้ทางน้ำเป็นหลัก ทำให้เกาะรัตนโกสินทร์ซึ่งเป็นเมืองเก่ากลายเป็นเขตพื้นที่การค้าและการอยู่อาศัยหนาแน่น ที่เป็นศูนย์รวมของการประกอบกิจกรรมต่างๆ มีทั้งแหล่งการค้าคือปากคลองตลาด แหล่งที่พักอาศัยได้แก่ชุมชนต่างๆ ได้แก่ ชุมชนชาวจีน (สัมพันธวงศ์) และเขตดุสิต เป็นต้น รวมทั้งเป็นแหล่งโบราณสถานสำคัญๆ อีกด้วย ทำให้พื้นที่ดังกล่าวนี้เกิดการพัฒนาเจริญก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว ทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และการคมนาคมขนส่ง แต่เนื่องจากขาดการควบคุมและการวางแผนที่ดีพอ ทำให้เกาะรัตนโกสินทร์ประสบกับปัญหาการเจริญเติบโตของเมืองอย่างไม่มีทิศทาง ไม่เป็นระเบียบ และสภาพแวดล้อมโดยทั่วไปของการใช้พื้นที่อย่างไม่ถูกต้องเหมาะสม จึงเกิดปัญหาความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย ปัญหาการรื้อทำลายโบราณสถาน ปัญหาขยะรื้อ และปัญหาการจราจรคับคั่ง เร่งรีบและค่อนข้างติดขัดในบางช่วงของเวลาที่เร่งด่วนถึงแม้ว่าระบบการคมนาคมจะเชื่อมโยงกันของทั้งสองฟากฝั่งแม่น้ำอย่างเป็นโครงข่ายต่อเนื่องทั้งทางบกและทางน้ำแล้วก็ตาม

กรุงเทพมหานครแก้ปัญหาดังกล่าวนี้ด้วยการกำหนดให้พื้นที่ภายในเกาะรัตนโกสินทร์เป็นพื้นที่พิเศษ เขตอนุรักษ์ทางประวัติศาสตร์ที่ต้องคงลักษณะพิเศษของเมืองไว้ด้วยข้อกำหนดพิเศษ เช่น ข้อบังคับความสูงของอาคาร การควบคุมการใช้ที่ดินที่เข้มงวดมากกว่าบริเวณอื่น และจำกัดการรื้อทำลายอาคารที่มีลักษณะทางสถาปัตยกรรมพิเศษ จึงทำให้กระทรวงพาณิชย์ซึ่งมีที่ตั้งอยู่ภายในเกาะรัตนโกสินทร์ ต้องได้รับผลกระทบในเรื่องการขยายพื้นที่ เพื่อการขยายงานที่มีเพิ่มมากขึ้นตามภาระหน้าที่ของกระทรวงในการพัฒนาประเทศ

2. ที่ทำการแห่งใหม่

บริเวณที่ตั้งของที่ทำการกระทรวงแห่งใหม่ในปัจจุบัน ทางจังหวัดนนทบุรีได้กำหนดการใช้ที่ดินให้เป็นเขตพื้นที่ของการเป็นคลังสินค้าและโรงงาน เนื่องจากตั้งอยู่บนสองฟากฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา มีการใช้การคมนาคมขนส่งทางน้ำเป็นหลัก แต่จากการกระจายความเจริญของกรุงเทพมหานครออกมาสู่เขตปริมณฑล ทำให้การคมนาคมทางบกมีการพัฒนาเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายต่อเนื่องกับการคมนาคม

ภายในกรุงเทพมหานครเป็นอย่างดี ทั้งการสร้างสะพานพระนั่งเกล้าเชื่อมระหว่างสองฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา การสร้างสะพานลอยข้ามทางแยก การขยายผิวจราจรให้กว้างขึ้น และทางขึ้น-ลงทางด่วนงามวงศ์วานที่อยู่ห่างออกไปไม่ไกลนักง่ายต่อการเดินทางเข้า-ออกระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดนนทบุรี

แต่จากการที่ที่ตั้งของกระทรวงแห่งใหม่นี้มีการใช้ที่ดินเป็นคลังสินค้าและโรงงาน ทำให้สภาพแวดล้อมโดยทั่วไปเป็นแหล่งชุมชนเบาบางไม่ค่อยมีผู้คนมากนัก บริเวณทั่วไปจึงค่อนข้างสงบเงียบ มีที่รวมของร้านค้าตลาดสดอยู่เพียงแห่งเดียวแต่ก็อยู่ห่างออกไปพอสมควร ไม่มีสถานที่ราชการอื่นนอกจากกระทรวงพาณิชย์ที่เพิ่งย้ายมาไม่นานนัก และการจราจรก็ไม่คับคั่งติดขัด การเดินทางบนท้องถนนสามารถใช้ความเร็วได้พอสมควร จึงทำให้สภาพโดยทั่วไปโปร่งโล่งสบาย ไม่มีผู้คนพลุกพล่าน การจราจรก็สะดวก ไม่ติดขัด

4.3. การเปรียบเทียบสภาพปัญหาของสถานที่ทำงานแห่งเดิมและแห่งใหม่

1. สภาพปัญหาของสถานที่ทำงานแห่งเดิม

การที่ที่ตั้งของกระทรวงแห่งเดิมอยู่ในเขตเมืองชั้นใน ซึ่งเป็นเขตพาณิชย์การจราจรคับคั่ง มีการใช้ที่ดินอย่างเข้มข้น และประกอบกับอยู่ในบริเวณพื้นที่อนุรักษ์ทางประวัติศาสตร์ ซึ่งเป็นเขตที่ต้องคงลักษณะพิเศษของเมืองไว้ด้วยข้อกำหนดพิเศษ จึงทำให้เกิดปัญหาต่างๆ ดังนี้

- 1.1. พื้นที่จำกัด คับแคบ ไม่สามารถรองรับอัตราพนักงานที่มีถึงประมาณ 5,908 คนของกระทรวงได้ ทำให้พื้นที่การทำงานมีอย่างจำกัด เบียดเสียด ไม่ค่อยเป็นสัดส่วน จึงมีเพียงบางหน่วยงานเท่านั้นที่ยังคงอยู่ในพื้นที่ ได้แก่ สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ กรมการค้าต่างประเทศ กรมทะเบียนการค้า ซึ่งที่ว่างในบริเวณก็ถูกใช้อย่างเข้มข้น
- 1.2. การขาดแคลนพื้นที่จอดรถในบริเวณที่ทำการนับเป็นปัญหารุนแรงมากเช่นกัน
- 1.3. การไม่สามารถขยายพื้นที่หรือก่อสร้างอาคารต่อเติมได้ ทำให้หน่วยงานหลายหน่วยงานของกระทรวงฯ ต้องตั้งกระจายอยู่หลายแห่งภายนอกพื้นที่กระทรวงฯ เช่น กรมการค้าภายในและองค์การคลังสินค้า มีที่ตั้งอยู่ในบริเวณตลาดโรงไหมริมน้ำเจ้าพระยาติดกับกรมสวัสดิการกองทัพเรือ กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์และ

สำนักงานมาตรฐานสินค้า มีที่ตั้งอยู่ในบริเวณถนนราชดำเนินกลาง กรมการค้าต่างประเทศและกรมการค้าภายใน มีที่ตั้งอยู่ในบริเวณถนนราชบพิธ กองซั้งตวง วัด และกองน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นหน่วยงานสังกัดกรมทะเบียนการค้า มีที่ตั้งใกล้บริเวณสี่แยกประดิพัทธ์ กรมพาณิชย์สัมพันธ์และศูนย์ส่งออกซึ่งเป็นกลุ่มอาคารสำนักงานและส่วนจัดนิทรรศการ มีที่ตั้งอยู่ในบริเวณถนนรัชดาภิเษก โกดังสินค้าขององค์การคลังสินค้า มีที่ตั้งอยู่ในที่ดินราชพัสดุ บริเวณตำบลบางกระสอบ จังหวัดนนทบุรี โกดังเก็บวัสดุรอกทำลาย มีที่ตั้งอยู่ในบริเวณบุคคลโด ธนบุรี และหน่วยงานบริเวณถนนพหลโยธินในอาคารไค้ว्यूสะ คือ พื้นที่เช่าของกรมการประกันภัย เป็นต้น ซึ่งการอยู่กระจัดกระจายของหน่วยงานเหล่านี้ ทำให้ยากแก่การติดต่อประสานงาน

- 1.4. การจราจรที่ติดขัดอย่างมากในถนนบางสายของเส้นทางการเดินทางไป-กลับที่ทำการแห่งเดิม

2. สภาพปัญหาของสถานที่ทำงานแห่งใหม่

การที่กระทรวงพาณิชย์ย้ายที่ทำการแห่งใหม่มาอยู่จังหวัดนนทบุรี ซึ่งเป็นเขตปริมณฑลติดต่อกับกรุงเทพมหานคร ที่ได้รับการพัฒนาความเจริญเพื่อรองรับการขยายตัวของกรุงเทพมหานครก็ตาม แต่จากสภาพการใช้ที่ดินของพื้นที่ มิได้มีการเตรียมการรองรับการย้ายมาของหน่วยงานราชการขนาดใหญ่ ประกอบกับการก่อสร้างอาคารโครงการที่แบ่งไว้ถึง 3 ระยะ ซึ่งแล้วเสร็จแค่เพียงระยะเดียว ทำให้สิ่งอำนวยความสะดวก และบริการต่างๆ จึงยังมีจำกัดตามสัดส่วนข้าราชการ-เจ้าหน้าที่ ที่ย้ายมาในระยะแรกเท่านั้น จึงก่อให้เกิดปัญหาความไม่พร้อมของสถานที่พอสมควร ดังต่อไปนี้

- 2.1. ที่จอดรถยนต์ยังไม่เพียงพอ
- 2.2. ที่จอดรถจักรยานยนต์ ไม่มีที่กำบังแดด และฝน ทำให้เกิดความลำบากแก่ผู้ที่มาติดต่อเป็นอันมาก
- 2.3. ร้านอาหารภายในศูนย์อาหารสวัสดิการ มีจำนวนน้อย ไม่เพียงพอต่อปริมาณพนักงานและผู้มาติดต่อ
- 2.4. ร้านค้าขององค์การคลังสินค้า ซึ่งอยู่ถึงบนชั้น 3 ของอาคารศูนย์อาหารสวัสดิการ และไม่มีย้ายที่เห็นได้เด่นชัด ทำให้ไม่ค่อยสะดวก จึงไม่ได้รับความสนใจเท่าที่ควร
- 2.5. ร้านอาหาร ร้านค้าบริเวณใกล้ที่ทำการก็มีจำนวนน้อยและค่อนข้างเดินไกล

- 2.6. การคมนาคมขนส่งมวลชนของรัฐที่มีรถประจำทางเดินรถผ่านหน้าที่ทำการเพียงสายเดียว หรือรถร่วมบริการเอกชนก็เป็นเพียงช่วงระยะทางสั้นๆ ส่วนเรือด่วนเจ้าพระยาก็ยกเลิกการให้บริการไปแล้ว ทำให้การเดินทางมาทำงาน-กลับบ้านค่อนข้างลำบาก

ปัญหา 2 ประการหลังเป็นปัญหาที่เกิดจากสภาพพื้นที่โดยรอบเป็นชุมชนที่อยู่อาศัยเบาบาง ไม่มีการเตรียมการรองรับหน่วยงานขนาดใหญ่ที่จะย้ายเข้ามาภายในพื้นที่

4.4. การเปรียบเทียบสิ่งอำนวยความสะดวกภายในและภายนอกที่ทำการแห่งเดิมและแห่งใหม่

1. ที่ทำการแห่งเดิม

1.1. ภายในบริเวณที่ทำการ

- 1.1.1. มีห้องสมุดสำหรับสืบค้นข้อมูลต่างๆ
- 1.1.2. มีห้องประชุมของแต่ละหน่วยงาน
- 1.1.3. มีศูนย์อาหารสวัสดิการ ภายในมีร้านอาหารทั้งหมด 8 ร้าน โดยมีที่นั่งรับประทานอาหารภายนอกและภายในห้องปรับอากาศ
- 1.1.4. มีที่สำหรับจอดรถยนต์ค่อนข้างน้อย ทำให้ต้องไปอาศัยจอดรถริมถนนหน้าที่ทำการ ซึ่งก็ถูกจำกัดช่วงเวลาการจอดโดยตำรวจท้องที่
- 1.1.5. ส่วนรถจักรยานยนต์ก็มีที่จอดน้อยมากไม่เพียงพอต่อการให้บริการผู้ที่มาติดต่อ
- 1.1.6. มีตู้ ATM ให้บริการอยู่ 1 ตู้ข้างประตูเล็กของทางเข้าด้านหน้าที่ทำการ

1.2. ภายนอกที่ทำการบริเวณใกล้เคียง

- 1.2.1. มีร้านอาหาร ร้านค้าและตลาดสด ผลไม้เป็นจำนวนมากในบริเวณปากคลองตลาด
- 1.2.2. มีสาขาของธนาคารต่างๆ อยู่เกือบครบทุกธนาคาร

- 1.2.3. มีป้ายหยุดรถประจำทางอยู่หน้าที่ทำการและมีรถประจำทางหลายสายให้บริการ
- 1.2.4. มีสวนสาธารณะนั่งเล่นอยู่ห่างออกไปอีกไม่กี่กิโลเมตร

2. ที่ทำการแห่งใหม่

2.1. ภายในบริเวณที่ทำการ ที่เปิดให้บริการแล้ว มีดังนี้

- 2.1.1. ศูนย์อาหารสวัสดิการภายในอาคารโรงอาหารและเก็บวัสดุรอกทำลาย มีพื้นที่สำหรับร้านอาหารจำนวน 23 ร้าน แต่ปัจจุบันเปิดบริการเพียง 17 ร้าน และมีห้องนั่งรับประทานอาหารปรับอากาศสวัสดิการ
- 2.1.2. ร้านค้าขององค์การคลังสินค้า บนชั้น 3 อาคารโรงอาหารและเก็บวัสดุรอกทำลาย
- 2.1.3. ตู้ ATM ของธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีเพียงแห่งเดียวข้างอาคารด้านทิศเหนือ ตรงข้ามกับศูนย์อาหารสวัสดิการ
- 2.1.4. ที่จอดรถยนต์ในร่มภายในอาคารชั้น 1 และ 2 ซึ่งจอดรถได้ประมาณ 500 คัน
- 2.1.5. ที่จอดรถจักรยานยนต์กลางแจ้ง ข้างอาคารด้านทิศใต้ ซึ่งจอดรถได้ประมาณ 300 คัน
- 2.1.6. ศาลาและท่าเทียบเรือ บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา
- 2.1.7. โถงนั่งคอยภายในอาคารสำหรับผู้มาติดต่อ
- 2.1.8. ห้องสมุด ซึ่งจัดแยกของแต่ละกรมไม่ปะปนกัน
- 2.1.9. ศูนย์ออกกำลังกายกระทรวงพาณิชย์ ชั้น 11 ฝั่งกรมทะเบียนการค้า ได้จัดเตรียมพื้นที่ไว้แล้ว แต่ยังไม่เปิดบริการ
- 2.1.10. ห้องประชุมของแต่ละกรม ซึ่งจัดแยกกันไปอยู่ตามชั้นต่างๆ ตามความเหมาะสม
- 2.1.11. ห้องน้ำ-ส้วม อยู่ตามปีกของอาคารและโถงบันไดข้างลิฟท์โดยสารทุกชั้น

**2.2. ภายในบริเวณที่ทำการแห่งใหม่ที่จะให้บริการ เมื่อก่อสร้างอาคารโครงการ
ระยะที่ 2 และ 3 แล้วเสร็จทั้งหมด**

- 2.2.1. โรงอาหารและเก็บเอกสาร ในระยะที่ 2
- 2.2.2. อาคารสโมสรข้าราชการสูง 3 ชั้น ในระยะที่ 2
- 2.2.3. ที่จอดรถยนต์ภายในอาคารชั้น 1 และ 2 ซึ่งจอดรถได้ประมาณ 1,000 คัน
- 2.2.4. ที่จอดรถจักรยานยนต์กลางแจ้ง ซึ่งจอดได้ประมาณ 700 คัน
- 2.2.5. ห้องประชุม
- 2.2.6. ห้องพยาบาล
- 2.2.7. ห้องผู้สื่อข่าว
- 2.2.8. ห้องพักผ่อน-คนรถ
- 2.2.9. สวนหย่อมนั่งเล่น
- 2.2.10. ที่รับ-ส่งไปรษณีย์

2.3. ภายนอกที่ทำการกระทรวง ที่เปิดให้บริการแล้ว

- 2.3.1. ร้านอาหาร จำนวนประมาณ 8 ร้าน
- 2.3.2. ร้านรับถ่ายเอกสาร จำนวน 2 ร้าน
- 2.3.3. ร้านค้าขายต่างๆ ได้แก่ ร้านเสริมสวย ร้านรับจัดกระเช้าดอกไม้สด ร้าน
รับตัดเย็บเสื้อผ้า ร้านขายของเบ็ดเตล็ด และร้านหาบเร่แผงลอย เป็นต้น
ซึ่งมีอยู่ประมาณอย่างละ 1 ร้าน
- 2.3.4. ตลาดสด ผลไม้ และร้านอาหาร ซึ่งอยู่ห่างออกไปอีกประมาณ 300
เมตร
- 2.3.5. ธนาคารไทยพาณิชย์ สาขาสนามบินน้ำ อยู่ห่างออกไปประมาณ 800
เมตร ซึ่งเป็นแห่งเดียวที่ใกล้ที่สุด

บทที่ 5

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสอบถามข้าราชการกระทรวงพาณิชย์ทั้ง 4 กรม ที่ได้ย้ายมาทำงาน ณ ที่ทำการแห่งใหม่แล้ว จำนวน 312 คน ได้แบ่งประเด็นของการศึกษาออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่

1. ลักษณะทั่วไปของข้าราชการ
2. ลักษณะการดำเนินชีวิต และการอยู่อาศัย
- 3.ทัศนคติเกี่ยวกับผลกระทบ และการแก้ปัญหาจากผลกระทบของการย้ายที่ทำงาน
4. ความเป็นไปได้ของข้อเสนอเกี่ยวกับการแก้ปัญหาจากผลกระทบของการย้ายที่ทำงาน

ในการศึกษาลักษณะทั่วไปเกี่ยวกับสถานภาพทางด้านสังคม เศรษฐกิจและการอยู่อาศัยของข้าราชการ ครอบคลุมประเด็นต่างๆ คือ เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส ตำแหน่งหน้าที่การงาน ระยะเวลาในการรับราชการสังกัดกระทรวงพาณิชย์ รายได้ต่อเดือน รายได้ครัวเรือนเฉลี่ยต่อเดือน ลักษณะการเป็นเจ้าของบ้านหลังปัจจุบัน ทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน ระยะเวลาที่อยู่อาศัยในบ้านหลังปัจจุบัน เปรียบเทียบลักษณะการดำเนินชีวิตว่ามีการเปลี่ยนแปลงไปหรือไม่ หลังจากที่ย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ โดยได้ทำการศึกษาผลกระทบและการแก้ปัญหาผลกระทบจากการย้ายที่ทำงานของข้าราชการที่ย้ายมาทำงานยังที่ทำการแห่งใหม่แล้วว่ามีเปลี่ยนแปลงวิถีดำเนินชีวิตอย่างไร และเปลี่ยนแปลงที่อยู่อาศัยมากน้อยแค่ไหน ตลอดจนข้อเสนอเกี่ยวกับการแก้ปัญหาจากผลกระทบของการย้ายที่ทำงาน

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

5.1. ลักษณะทั่วไปของข้าราชการ

การศึกษาลักษณะทั่วไปเกี่ยวกับสถานภาพสังคม เศรษฐกิจ และการอยู่อาศัยของข้าราชการ จากแบบสอบถาม สรุปประเด็นต่างๆ ได้ดังนี้

1. เพศ อายุ ระดับการศึกษา และสถานภาพสมรส

จากตารางที่ 5-1 ถึง 5-4 ในการศึกษาข้าราชการกลุ่มตัวอย่างจากการสัมภาษณ์ พบว่า

1.1. เพศ กลุ่มผู้ตอบเกือบสองในสามเป็นหญิงมากกว่าชาย โดยมีสัดส่วน หญิง : ชาย (64.7% : 35.3%)

1.2. อายุ โดยภาพรวมแล้วอายุกลุ่มที่ใหญ่ที่สุดคือ 41-50 ปี รองลงไปคือ 31-40 ปี ซึ่งถ้าดูแยกตามระดับ ซี1-2 กลุ่มอายุที่มีสัดส่วนมากที่สุดคือ 20-30 ปี ส่วน ซี3-4 และ ซี5-6 กลุ่มที่มีสัดส่วนมากที่สุดคือ 41-50 ปี รองลงไปคือ 31-40 ปี เหมือนภาพรวม และ ซี7 ขึ้นไปกลุ่มที่มีสัดส่วนมากที่สุดคือ 31-40 ปี

1.3. ระดับการศึกษา กลุ่มใหญ่ที่สุดคือ กลุ่มที่จบระดับปริญญาตรีมีเกินกว่าครึ่ง (61.2%) ส่วนกลุ่มระดับการศึกษารองลงไปคือ กลุ่มที่จบต่ำกว่าระดับปริญญาตรี (26.9%) ทุกระดับเหมือนกัน นอกจากระดับ ซี1-2 ที่ทั้งหมดจบต่ำกว่าปริญญาตรี

1.4. สถานภาพสมรส กลุ่มใหญ่ที่สุดคือ แต่งงานแล้วมากกว่าครึ่งเล็กน้อย (56.7%) ส่วนใหญ่อยู่ในระดับ ซี3-4 และ ซี5-6 กลุ่ม ซี1-2 โสดมากกว่า (71.4%) ที่แปลกคือ ซี7 ขึ้นไป ซึ่งกลับพบว่าโสดมากกว่าแต่งงานแล้ว (55.6% : 44.4%)

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5-1 แสดงร้อยละของเพศของผู้ตอบ

เพศ	สี1-สี2	สี3-สี4	สี5-สี6	สี7 ขึ้นไป	รวม
ชาย	14.3	26.7	40.5	31.9	35.3
หญิง	85.7	73.3	59.5	68.1	64.7
รวม	100	100	100	100	100
จำนวน	7	60	173	72	312

ตารางที่ 5-2 แสดงร้อยละของอายุของผู้ตอบ

อายุ (ปี)	สี1-สี2	สี3-สี4	สี5-สี6	สี7 ขึ้นไป	รวม
20 – 30	57.1	13.3	9.8	4.2	10.3
31 – 40	42.9	26.7	30.1	50.0	34.3
41 – 50	-	41.7	38.7	27.8	35.9
50 ขึ้นไป	-	18.3	19.7	16.7	18.3
ไม่ตอบ	-	-	1.7	1.4	1.3
รวม	100	100	100	100	100
จำนวน	7	60	173	72	312

ตารางที่ 5-3 แสดงร้อยละของระดับการศึกษาของผู้ตอบ

ระดับการศึกษา	ซี1-ซี2	ซี3-ซี4	ซี5-ซี6	ซี7 ขึ้นไป	รวม
ต่ำกว่าปริญญาตรี	100	45.0	23.1	13.9	26.9
ปริญญาตรี	-	46.7	59.5	83.3	61.2
ปริญญาโท	-	8.3	16.8	2.8	11.5
ปริญญาเอก	-	-	0.6	-	0.3
รวม	100	100	100	100	100
จำนวน	7	60	173	72	312

ตารางที่ 5-4 แสดงร้อยละของสถานภาพสมรสของผู้ตอบ

สถานภาพสมรส	ซี1-ซี2	ซี3-ซี4	ซี5-ซี6	ซี7 ขึ้นไป	รวม
โสด	71.4	41.7	37.6	55.6	43.3
แต่งงาน	28.6	58.3	62.4	44.4	56.7
รวม	100	100	100	100	100
จำนวน	7	60	173	72	312

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

2. จำนวนบุตรที่กำลังศึกษาของผู้ตอบ

จากการสำรวจพบว่า กลุ่มผู้ตอบใหญ่ที่สุดไม่มีบุตรที่กำลังศึกษาอยู่มากกว่าครึ่ง (59%) ส่วนกลุ่มที่มีบุตรกำลังศึกษาอยู่รวม ประมาณ 41% ซึ่งมากที่สุดของกลุ่มมี 1 คน และ 2 คน (18.9% และ 18.3%) เหมือนกันเกือบทุกกลุ่ม ยกเว้น ซี3-4 ซึ่งมีบุตร 2 คนมากกว่า 1 คน (26.7%, 18.3%) (ดูตารางที่ 5-5)

ตารางที่ 5-5 แสดงร้อยละของจำนวนบุตรที่กำลังศึกษาอยู่ของผู้ตอบ

จำนวนบุตรที่กำลังศึกษา	ซี1-ซี2	ซี3-ซี4	ซี5-ซี6	ซี7 ขึ้นไป	รวม
ไม่มี*	71.4	48.3	57.8	69.4	59.0
1 คน	14.3	18.3	20.2	16.7	18.9
2 คน	14.3	26.7	17.9	12.5	18.3
3 คน	-	3.3	4.0	1.4	3.2
4 คน	-	3.3	-	-	0.6
รวม	100	100	100	100	100
จำนวน	7	60	173	72	312

ไม่มี* หมายความว่า ข้าราชการผู้ตอบที่ยังโสดและที่แต่งงานแล้ว ไม่มีบุตรที่กำลังศึกษาอยู่

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

3. จำนวนสมาชิกในครัวเรือนของผู้ตอบ

จากการสำรวจพบว่า โดยภาพรวมแล้วกลุ่มผู้ตอบส่วนใหญ่มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือน 4-6 คนมากที่สุด รองลงมาคือ 1-3 คน ถ้าแยกตาม ชี จะเหมือนกัน ยกเว้น ชี1-2 ซึ่งมีจำนวนสมาชิก 1-3 คน มากกว่า 4-6 คน (57.1%,28.6%) (ดูตารางที่ 5-6)

ตารางที่ 5-6 แสดงร้อยละของจำนวนสมาชิกในครัวเรือนของผู้ตอบ

จำนวนสมาชิก (คน)	ชี1-ชี2	ชี3-ชี4	ชี5-ชี6	ชี7 ขึ้นไป	รวม
ไม่มี*	-	5.0	2.9	5.6	3.8
1-3	57.1	25	32.9	36.1	32.7
4-6	28.6	56.7	50.9	43.1	49.7
7-9	14.3	8.3	9.8	5.6	8.7
10 ขึ้นไป	-	5.0	3.5	9.7	5.1
รวม	100	100	100	100	100
จำนวน	7	60	173	72	312

ไม่มี* หมายความว่า อยู่คนเดียวไม่มีผู้อื่นร่วมพักอาศัยอยู่ด้วย

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4. รายได้ต่อเดือนของผู้ตอบ

จากตารางที่ 5-7 พบว่า โดยภาพรวมแล้วกลุ่มใหญ่ที่สุดคือ มีรายได้ต่อเดือน 20,000 บาทขึ้นไปเกือบครึ่ง (43.3%) รองลงมาคือ 15,000-20,000 บาท (36.9%) ถ้าแยกตาม ซี กลุ่ม ซี3-4 และ ซี5-6 มีรายได้ 15,001-20,000 บาทมากที่สุด ในขณะที่รองลงมาคือ 20,000 บาทขึ้นไป แต่กลุ่ม ซี7 ขึ้นไป กลับกันคือ มีรายได้ 20,000 บาทขึ้นไป เกือบทั้งหมด (95.8%) ซึ่งเป็นไปตามกรอบของเงินเดือนข้าราชการที่กำหนด

ตารางที่ 5-7 แสดงร้อยละของรายได้ต่อเดือนของผู้ตอบ

รายได้ต่อเดือน (บาท)	ซี1-ซี2	ซี3-ซี4	ซี5-ซี6	ซี7 ขึ้นไป	รวม
ต่ำกว่า 5,000	57.1	-	-	-	1.3
5,000 – 10,000	42.9	30.0	-	-	6.7
10,001 – 15,000	-	25.0	10.4	-	10.6
15,001 – 20,000	-	26.7	55.5	4.2	36.9
20,000 ขึ้นไป	-	16.7	32.4	95.8	43.3
ไม่ตอบ	-	1.7	1.7	-	1.3
รวม	100	100	100	100	100
จำนวน	7	60	173	72	312

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

5. รายได้ครัวเรือนเฉลี่ยต่อเดือนของผู้ตอบ

จากตารางที่ 5-8 พบว่า กลุ่มรายได้ครัวเรือนเฉลี่ยต่อเดือนใหญ่สุดคือ 20,000-30,000 บาท ทั้ง ซี5-6 และ ซี7 ขึ้นไป (27.2%,40.3%) ส่วนกลุ่มรองลงมาคือกลุ่มที่มีรายได้ต่ำกว่า 20,000 บาท มากสุดเป็นกลุ่ม ซี1-2 และ ซี3-4 (57.1%,38.3%)

ตารางที่ 5-8 แสดงร้อยละของรายได้ครัวเรือนเฉลี่ยต่อเดือนของผู้ตอบ

รายได้ครัวเรือนต่อเดือน (บาท)	ซี1-ซี2	ซี3-ซี4	ซี5-ซี6	ซี7 ขึ้นไป	รวม
ต่ำกว่า 20,000	57.1	38.3	16.8	2.8	18.6
20,000 – 30,000	14.3	20.0	27.2	40.3	28.5
30,001 – 40,000	-	6.7	16.2	16.7	14.1
40,001 – 50,000	-	8.3	13.3	13.9	12.2
50,000 ขึ้นไป	-	11.7	11.6	4.2	9.6
ไม่ตอบ	28.6	15.0	15.0	22.2	17.0
รวม	100	100	100	100	100
จำนวน	7	60	173	72	312

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

6. ระยะเวลาในการรับราชการของผู้ตอบ

จากตารางที่ 5-9 พบว่า กลุ่มที่มีระยะเวลารับราชการใหญ่สุดคือ 21-30 ปี 10-20 ปี และน้อยกว่า 10 ปี รองลงไปตามลำดับ (37.2% : 26.6% : 22.8%) ถ้าดูตามระดับ ซี1-2 ทั้ง 100% น้อยกว่า 10 ปี กลุ่มใหญ่สุดของ ซี3-4 (33.3%) รับราชการน้อยกว่า 10 ปี กลุ่มใหญ่สุดของ ซี5-6 (32.4%) รับราชการมานาน 10-20 ปี และกลุ่มใหญ่สุดของ ซี7 ขึ้นไป (63.9%) รับราชการมานาน 21-30 ปี ซึ่งก็เป็นไปตามกรอบของระเบียบระยะเวลาการรับราชการทั่วไป

ตารางที่ 5-9 แสดงร้อยละของระยะเวลาการรับราชการของผู้ตอบ

ระยะเวลาการรับราชการ (ปี)	ซี1-ซี2	ซี3-ซี4	ซี5-ซี6	ซี7 ขึ้นไป	รวม
น้อยกว่า 10	100	33.3	25.4	-	22.8
10 - 20	-	30.0	32.4	12.5	26.6
21 - 30	-	26.7	31.2	63.9	37.2
มากกว่า 30	-	6.7	9.2	22.2	11.5
ไม่ตอบ	-	3.3	1.7	1.4	1.9
รวม	100	100	100	100	100
จำนวน	7	60	173	72	312

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

7. ลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ตอบ

จากตารางที่ 5-10 พบว่า กลุ่มที่มีลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัยโดยการเป็นเจ้าของเองใหญ่ที่สุดเกือบครึ่ง (46.5%) ถ้าแยกตาม ซี จะเห็นว่าเป็นกลุ่มใหญ่ที่สุดเช่นกัน ส่วนกลุ่มที่อาศัยอยู่กับพ่อแม่ ซึ่งมีสัดส่วนมากรองลงมา (30.4%) ถ้าดูแยกตาม ซี ก็เป็นกลุ่มที่มีขนาดรองลงมาในทุกระดับเช่นกัน ในขณะที่กลุ่ม ซี1-2 ที่เช่ารายเดือนเป็นกลุ่มใหญ่สุด (57.1%)

ตารางที่ 5-10 แสดงร้อยละของลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ตอบ

ลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัย	ซี1-ซี2	ซี3-ซี4	ซี5-ซี6	ซี7 ขึ้นไป	รวม
เป็นเจ้าของเอง	-	55.0	50.9	33.3	46.5
อาศัยอยู่กับพ่อแม่	28.6	28.3	34.1	23.6	30.4
อาศัยอยู่กับญาติ	14.3	6.7	8.1	11.1	8.7
เช่า	-	-	-	1.4	0.3
เช่ารายเดือน	57.1	6.7	6.4	23.6	11.5
อื่นๆ ตามระบุ	-	3.3	0.6	6.9	2.6
รวม	100	100	100	100	100
จำนวน	7	60	173	72	312

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

8. ทำเลที่อยู่อาศัยของผู้ตอบในปัจจุบัน

จากตารางที่ 5-11 พบว่า กลุ่มใหญ่สุดคือ มีทำเลที่อยู่อาศัยในเขตเมืองชั้นใน (30.1%) ถ้าพิจารณาแยกตาม ซี ก็เป็นกลุ่มใหญ่ที่สุดเหมือนกัน ยกเว้นกลุ่ม ซี1-2 ส่วนกลุ่มรองลงไปคือ มีทำเลที่อยู่อาศัยในจังหวัดนนทบุรี (24.4%) ถ้าแยกตามกลุ่ม ซี ก็เป็นกลุ่มใหญ่รองลงมาเช่นกัน ยกเว้นกลุ่ม ซี1-2 ซึ่งเป็นกลุ่มใหญ่สุด (67.1%) และส่วนที่เหลือมีทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยกระจายกันอยู่ในเขตต่างๆ

ตารางที่ 5-11 แสดงร้อยละของทำเลที่อยู่อาศัยของผู้ตอบในปัจจุบัน

ทำเลที่อยู่อาศัย	ซี1-ซี2	ซี3-ซี4	ซี5-ซี6	ซี7 ขึ้นไป	รวม
เขตเมืองชั้นใน	18.6	30	30.6	26.4	30.1
เขตต่อเมืองตะวันออก	-	8.3	23.7	22.2	19.9
เขตต่อเมืองตะวันตก	14.3	23.3	17.3	16.7	18.3
เขตชานเมืองตะวันออก	-	3.3	1.7	-	1.6
เขตชานเมืองตะวันตก	-	1.7	2.3	1.4	1.9
จังหวัดนนทบุรี	67.1	25	23.1	26.4	24.4
จังหวัดสมุทรปราการ	-	5	0.6	2.8	1.9
จังหวัดปทุมธานี	-	3.3	0.6	1.4	1.3
ไม่ตอบ	-	-	-	2.8	0.6
รวม	100	100	100	100	100
จำนวน	7	60	173	72	312

9. ระยะเวลาที่อยู่อาศัยในบ้านหลังปัจจุบันของผู้ตอบ

จากตารางที่ 5-12 พบว่า กลุ่มที่มีระยะเวลาอาศัยอยู่ในบ้านหลังปัจจุบันนานกว่า 10 ปีขึ้นไป ใหญ่ที่สุดมากกว่าครึ่งเล็กน้อย (53.5%) ส่วนรองลงมาคืออยู่ระหว่าง 5-10 ปี และกลุ่ม 1-5 ปีตามลำดับ ถ้าแยกตาม ซี ส่วนใหญ่สัดส่วนก็จะไปในทางเดียวกัน ยกเว้นกลุ่ม ซี1-2 ซึ่งน้อยกว่า 1 ปีมากที่สุดคือ (82.3%) ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีการย้ายที่อยู่อาศัยหลังจากย้ายที่ทำงานมาอยู่ที่ทำการแห่งใหม่

ตารางที่ 5-12 แสดงร้อยละของช่วงระยะเวลาที่อยู่อาศัยในบ้านหลังปัจจุบันของผู้ตอบ

ระยะเวลา	ซี1-ซี2	ซี3-ซี4	ซี5-ซี6	ซี7 ขึ้นไป	รวม
น้อยกว่า 1 ปี	82.3	5.0	4.0	13.9	6.7
1 ปี – 5 ปี	10.4	13.3	17.3	29.2	19.6
5 ปี – 10 ปี	7.3	21.7	17.9	25.0	20.2
มากกว่า 10 ปีขึ้นไป	-	60.0	60.7	31.9	53.5
รวม	100	100	100	100	100
จำนวน	7	60	173	72	312

10. ความสัมพันธ์ของ อายุกับลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัยปัจจุบัน

จากตารางที่ 5-13 พบว่า กลุ่มที่มีลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัยโดยเป็นเจ้าของเองเป็นกลุ่มใหญ่ที่สุด ถ้าวแยกตามช่วงอายุ 41-50 ปีและ 50 ปีขึ้นไปก็เป็นกลุ่มใหญ่ที่สุดเช่นกัน (60.7% และ 73.7%) ส่วนกลุ่มอาศัยอยู่กับพ่อแม่ซึ่งมีสัดส่วนมากรองลงมา แยกตามช่วงอายุ 20-30 ปี และ 31-40 ปีก็เป็นกลุ่มที่มีขนาดรองลงมาเช่นกัน

ตารางที่ 5-13 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ ช่วงอายุกับลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัยปัจจุบัน

ลักษณะการครอบครอง	ช่วงอายุ (ปี)					รวม
	20-30	31-40	41-50	50 ขึ้นไป	ไม่ตอบ	
เป็นเจ้าของเอง	9.4	28.0	60.7	73.7	50.0	46.5
อาศัยกับพ่อแม่	43.8	43.0	23.2	14.0	25.0	30.4
อาศัยญาติ	9.4	11.2	8.9	3.5	-	8.7
เช่า	-	0.9	-	-	-	0.3
เช่ารายเดือน	34.4	13.1	6.3	7.0	-	11.5
อื่นๆ	3.1	3.7	0.9	1.8	25.0	2.6
รวม	100	100	100	100	100	100
จำนวน	51	97	104	56	4	312

5.2. ลักษณะการดำเนินชีวิต และการอยู่อาศัย

1. การใช้พาหนะในการเดินทางมาทำงานของผู้ตอบ

จากตารางที่ 5-14 เป็นการสำรวจการใช้พาหนะและจำนวนทอดของการต่อพาหนะในการเดินทางมาทำงาน ก่อนกับหลังการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ พบว่า โดยภาพรวมพฤติกรรมการเดินทาง ก่อนกับหลังการย้ายไม่เปลี่ยนแปลง หรือถ้ามีก็เพียงเล็กน้อย โดย

- 1.1. กลุ่มเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางมากที่สุด (64.4%) ถ้าพิจารณารายกลุ่ม ซี จะเห็นว่าทุกกลุ่มยกเว้น ซี7 ขึ้นไปเป็นกลุ่มที่ใช้รถโดยสารประจำทาง และมีการต่อพาหนะมากที่สุดมาตั้งแต่อยู่ที่เดิม
- 1.2. กลุ่มใช้รถยนต์ส่วนตัวมากเป็นที่สอง (34.3%) โดยกลุ่ม ซี7 ขึ้นไปใช้รถยนต์ส่วนตัวมากที่สุด และมีการต่อพาหนะน้อยที่สุด โดยใช้รถยนต์ส่วนตัวมาตั้งแต่ก่อนย้ายมาที่ใหม่เช่นกัน
- 1.3. กลุ่มที่ใช้เรือส่วนตัวมากเป็นที่สาม (15.1%) ถ้าพิจารณาตาม ซี จะเห็นได้ว่ากลุ่ม ซี3-4 และ ซี5-6 ใช้เรือส่วนตัวมากเป็นที่สาม โดยกลุ่ม ซี1-2 ใช้มากเป็นลำดับที่สอง ทั้งๆ ที่บริการเรือส่วนตัวเจ้าพระยาวิ่งมาถึงแค่ทำนายนนทบุรีเท่านั้น

ตารางที่ 5-14 แสดงร้อยละของการเปรียบเทียบการใช้พาหนะในการเดินทางมาทำงาน ก่อนกับหลัง
การย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

พาหนะ	ซี1-ซี2		ซี3-ซี4		ซี5-ซี6		ซี7 ขึ้นไป		รวม	
	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่
รถยนต์ส่วนตัว	-	-	30.0	23.3	19.1	19.1	83.3	83.3	35.6	34.3
รถจักรยานยนต์ส่วนตัว	14.3	14.3	8.3	10.0	1.2	-	-	-	2.6	2.2
เรือด่วน	42.9	42.9	15.0	15.0	16.2	19.7	1.4	1.4	13.1	15.1
รถประจำทาง	85.7	85.7	61.7	61.7	80.3	80.3	27.8	26.4	64.7	64.4
รถรับ-ส่งพนักงาน	-	-	-	-	1.2	1.2	-	-	0.6	0.6
เรือข้ามฟาก	-	-	5.0	5.0	6.4	5.8	2.8	2.8	5.1	4.8
รถไฟ	-	-	8.3	6.7	9.2	6.9	1.4	1.4	7.1	5.4
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	14.3	14.3	8.3	10.0	15.0	16.2	4.2	4.2	11.2	12.2
รถตู้ประจำทาง	14.3	14.3	18.6	18.6	11.0	12.1	5.6	9.7	11.3	12.9

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

2. การใช้พาหนะในการเดินทางกลับบ้านของผู้ตอบ

จากตารางที่ 5-15 เป็นการสำรวจการใช้พาหนะและจำนวนทอดของการต่อพาหนะในการเดินทางกลับบ้าน ก่อนกับหลังการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ พบว่า โดยภาพรวมพฤติกรรมการเดินทาง ก่อนกับหลังการย้ายไม่เปลี่ยนแปลง หรือถ้ามีก็เพียงเล็กน้อยคล้ายกับช่วงมาทำงาน โดย

- 2.1. กลุ่มเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางมากที่สุด (59.6%) ถ้าพิจารณารายกลุ่ม ซี จะเห็นว่าทุกกลุ่มยกเว้น ซี7 เป็นกลุ่มที่ใช้รถโดยสารประจำทาง และมีการต่อพาหนะมากที่สุดมาตั้งแต่อยู่ที่เดิม
- 2.2. กลุ่มใช้รถยนต์ส่วนตัวมากเป็นที่สอง (39.4%) กลุ่ม ซี7 ขึ้นไป ซึ่งใช้รถยนต์ส่วนตัวมากที่สุด แต่มีการต่อพาหนะน้อยที่สุด โดยใช้รถยนต์ส่วนตัวมาตั้งแต่ก่อนย้ายมาที่ใหม่เช่นกัน
- 2.3. กลุ่มที่ใช้เรือค่อนข้างมากเป็นทีสาม (15.7%) ถ้าพิจารณาตาม ซี จะเห็นได้ว่ากลุ่ม ซี3-4 และ ซี5-6 ใช้เรือค่อนข้างมากเป็นทีสาม โดยกลุ่ม ซี1-2 ใช้มากเป็นลำดับที่สอง

ตารางที่ 5-15 แสดงร้อยละของการเปรียบเทียบการใช้พาหนะในการเดินทางกลับบ้าน ก่อนกับหลังการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

พาหนะ	ซี1-ซี2		ซี3-ซี4		ซี5-ซี6		ซี7 ขึ้นไป		รวม	
	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่
รถยนต์ส่วนตัว	-	-	23.3	16.7	29.5	28.9	87.5	87.5	41.0	39.4
รถจักรยานยนต์ส่วนตัว	14.3	14.3	10.0	10.0	-	-	-	-	2.2	2.2
เรือค่อนข้าง	42.9	42.9	15.0	16.7	22.0	20.2	1.4	1.4	16.3	15.7
รถประจำทาง	85.7	85.7	61.7	81.7	73.4	69.9	22.2	13.9	59.6	59.6
รถรับ-ส่งพนักงาน	-	-	1.7	1.7	1.2	2.3	-	-	1.0	1.6
เรือข้ามฟาก	-	-	1.7	1.7	4.0	2.9	1.4	1.4	2.9	2.2
รถไฟ	-	-	1.7	1.7	2.9	1.2	-	-	1.9	1.0
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	14.3	14.3	10.0	10.0	16.2	17.3	4.2	4.2	12.2	12.8
รถตู้ประจำทาง	14.3	14.3	27.1	25	13.9	12.7	12.5	12.5	16.1	15.1
รวม	171.5	171.5	152.2	165.2	163.1	155.4	129.2	120.9	153.2	149.6

3. ความสัมพันธ์ของ ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับระยะทางในการเดินทาง ก่อนกับ หลังการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ของผู้ตอบ

จากตารางที่ 5-16 และแผนที่ 5-1 พบว่า ทำเลที่อยู่อาศัยกับที่ตั้งของที่ทำงานเดิมและที่ทำงานแห่งใหม่จากการสัมภาษณ์จะเห็นได้ว่าสอดคล้องกับแผนที่

โดยภาพรวมมีทั้งกลุ่มที่ต้องเดินทางไกลขึ้นและใกล้กว่าที่ทำงานเดิม (41% : 22.2%) โดยส่วนใหญ่มี 6 เขตที่เดินทางไกลขึ้นคือ เขตเมืองชั้นใน, เขตเขตต่อเมืองตะวันตก, เขตชานเมืองตะวันออก และเขตชานเมืองตะวันตก มากสุดไกลขึ้นมากกว่า 20 กิโลเมตร ส่วนกลุ่มที่อยู่จังหวัดสมุทรปราการมากที่สุดไกลขึ้นระหว่าง 16 กิโลเมตรขึ้นไป รวมถึงกลุ่มเขตต่อเมืองตะวันออกมากที่สุดไกลขึ้นระหว่าง 6-10 กิโลเมตร

สำหรับกลุ่มที่เดินทางใกล้ขึ้นมี 2 เขตคือ จังหวัดนนทบุรีมากที่สุดใกล้ขึ้นระหว่าง 11-15 กิโลเมตร และจังหวัดปทุมธานีมากที่สุดใกล้ขึ้นมากกว่า 20 กิโลเมตร






สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย


ตารางที่ 5-16 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับระยะทางในการเดินทาง ก่อนกับหลังการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่

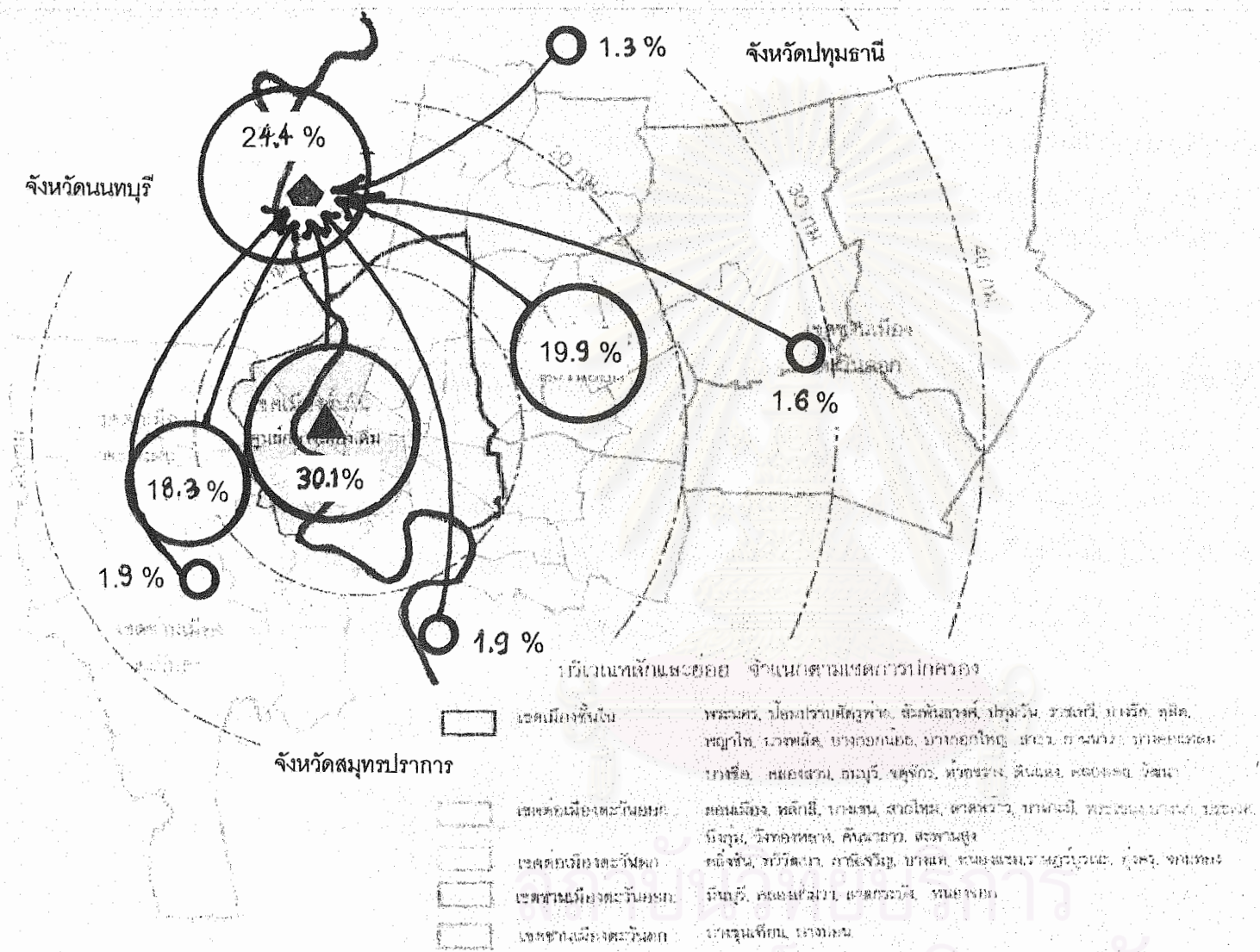
ระยะทางในการเดินทาง (กิโลเมตร)	ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน									รวม
	เขตเมือง ชั้นใน	เขตต่อเมือง ตะวันออก	เขตต่อเมือง ตะวันตก	เขตชานเมือง ตะวันออก	เขตชานเมือง ตะวันตก	จังหวัดสมุทร ปราการ	จังหวัดนนทบุรี	จังหวัดปทุม ธานี	ไม่ ตอบ	
ลดลงมากกว่า 20	-	3.2	1.8	-	-	-	17.1	50.0	-	5.8
ลดลงระหว่าง 16 - 20	-	-	-	-	-	-	3.9	-	-	1.0
ลดลงระหว่าง 11 - 15	1.1	4.8	-	-	-	-	18.4	-	-	5.8
ลดลงระหว่าง 6 - 10	1.1	4.8	-	-	-	-	10.5	-	50.0	4.2
ลดลงระหว่าง 1 - 5	2.1	12.9	3.5	-	-	-	6.6	-	-	5.4
ไม่เพิ่มหรือลด	11.7	14.5	12.3	40.0	16.7	16.7	7.9	-	-	11.9
เพิ่มขึ้นระหว่าง 1 - 5	10.6	8.1	1.8	-	-	-	5.3	-	-	6.4
เพิ่มขึ้นระหว่าง 6 - 10	10.6	12.9	5.3	20.0	-	16.7	2.6	-	-	8.0
เพิ่มขึ้นระหว่าง 11 - 15	6.4	4.8	8.6	-	-	-	1.3	-	-	4.8
เพิ่มขึ้นระหว่าง 16 - 20	13.8	4.8	15.8	-	16.7	16.7	1.3	-	-	9.0
เพิ่มขึ้นมากกว่า 20	18.1	4.8	19.3	40.0	66.7	16.7	1.3	25.0	-	12.8
ไม่ตอบ	24.5	24.2	31.6	-	-	33.3	23.7	25.0	50.0	25.0
รวม	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
จำนวน	94	62	57	5	6	6	76	4	2	312

ผลกระทบจากการย้ายที่ทำการของ
กระทรวงพาณิชย์ ที่มีต่อการอยู่อาศัยของ
ข้าราชการ

- สัญลักษณ์
-  ที่ทำการแห่งใหม่
 -  ที่ทำการแห่งเดิม
 -  ทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

แสดง :
ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน

มาตราส่วน	
สาขาวิชาเคหการ	แผนที่ 5-1
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์	
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	



ที่มา : ข้อมูลจากกรมการปกครอง

4. ความสัมพันธ์ของ ท่าเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับการใช้เวลาในการเดินทางมาทำงาน ก่อนกับหลังการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ของผู้ตอบ

จากตารางที่ 5-17 พบว่า โดยภาพรวมมีกลุ่มที่ใช้เวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้นและลดลงใกล้เคียงกัน (39.1% : 39.7%) โดยเมื่อพิจารณากับระยะทางในตารางที่ 5-25 จะเห็นได้ว่ากลุ่มที่มีระยะทางไกลขึ้นก็ใช้เวลาเพิ่มขึ้น ยกเว้นเขตต่อเมืองตะวันออกที่ใช้เวลาในการเดินทางมากที่สุดลดลงในช่วง 1 ชั่วโมง แต่มีระยะทางไกลขึ้น 6-10 กิโลเมตร ส่วนกลุ่มที่ใช้เวลาน้อยลงก็มีระยะทางใกล้ขึ้น

กลุ่มใหญ่สุดที่ใช้เวลาเพิ่มขึ้นคือ เขตเมืองชั้นใน, เขตต่อเมืองตะวันตก และจังหวัดสมุทรปราการมากที่สุดเพิ่มขึ้นในช่วง 1 ชั่วโมง ส่วนเขตชานเมืองตะวันออกและเขตชานเมืองตะวันตกมากที่สุดเพิ่มขึ้นระหว่าง 1-2 ชั่วโมง ซึ่งก็สอดคล้องกับระยะทางที่เพิ่มขึ้น

สำหรับกลุ่มที่ใช้เวลาลดลงมี 2 เขตคือ จังหวัดนนทบุรีมากที่สุดลดลงในช่วง 1 ชั่วโมง และจังหวัดปทุมธานีมากที่สุดลดลงระหว่าง 1-2 ชั่วโมง ซึ่งก็สอดคล้องกับระยะทางที่ลดลงเช่นกัน

ตารางที่ 5-17 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับการใช้เวลาในการเดินทางมาทำงาน ก่อนกับหลังการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่

การใช้เวลาในการเดินทางมาทำงาน (ชั่วโมง)	ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน									รวม
	เขตเมืองชั้นใน	เขตต่อเมืองตะวันออก	เขตต่อเมืองตะวันตก	เขตชานเมือง	เขตชานเมือง	จังหวัดสมุทรปราการ	จังหวัดนนทบุรี	จังหวัดปทุมธานี	ไม่ตอบ	
ลดลงมากกว่า 2	-	-	1.8	-	-	-	1.3	-	-	0.6
ลดลงระหว่าง 1-2	2.1	14.5	5.3	-	-	-	23.7	50.0	-	10.9
ลดลงอยู่ในช่วง 1	17.0	32.3	17.5	20.0	33.3	-	51.3	-	-	28.2
ไม่เพิ่มหรือลด	20.2	16.1	24.6	40.0	16.7	-	10.5	25.0	-	17.6
เพิ่มขึ้นอยู่ในช่วง 1	38.3	29.0	22.8	-	16.7	66.7	10.5	-	-	25.6
เพิ่มขึ้นระหว่าง 1-2	22.3	4.8	21.1	40.0	33.3	16.7	-	25.0	-	13.5
ไม่ตอบ	-	3.2	7.0	-	-	0.3	2.6	-	100	3.5
รวม	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
จำนวน	94	62	57	5	6	6	76	4	2	312

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

5. ความสัมพันธ์ของ ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับการใช้เวลาในการเดินทางกลับบ้าน ก่อนกับหลังการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ของผู้ตอบ

จากตารางที่ 5-18 พบว่า โดยภาพรวมมีกลุ่มที่ใช้เวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้นและลดลงใกล้เคียงกัน (36.2% : 43%) โดยเมื่อพิจารณากับระยะทางในตารางที่ 5-25 จะเห็นได้ว่ากลุ่มที่มีระยะทางไกลขึ้นก็ใช้เวลาเพิ่มขึ้น ยกเว้นเขตต่อเมืองตะวันออกกับเขตชานเมืองตะวันตกที่ใช้เวลาในการเดินทางมากที่สุดลดลงในช่วง 1 ชั่วโมง แต่มีระยะทางไกลขึ้น 6-10 กิโลเมตรและไกลขึ้นมากกว่า 20 กิโลเมตรตามลำดับ ส่วนกลุ่มที่ใช้เวลาน้อยลงก็มีระยะทางไกลขึ้น

กลุ่มใหญ่สุดที่ใช้เวลาเพิ่มขึ้นคือ เขตเมืองชั้นใน, เขตต่อเมืองตะวันตก และจังหวัดสมุทรปราการมากที่สุดเพิ่มขึ้นในช่วง 1 ชั่วโมง ส่วนเขตชานเมืองตะวันออกมากที่สุดเพิ่มขึ้นระหว่าง 1-2 ชั่วโมง ซึ่งก็สอดคล้องกับระยะทางที่เพิ่มขึ้น

สำหรับกลุ่มที่ใช้เวลาลดลงมี 2 เขตคือ จังหวัดนนทบุรีมากที่สุดลดลงในช่วง 1 ชั่วโมง และจังหวัดปทุมธานีมากที่สุดลดลงระหว่าง 1-2 ชั่วโมง ซึ่งก็สอดคล้องกับระยะทางที่ลดลงเช่นกัน

ตารางที่ 5-18 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับการใช้เวลาในการเดินทางกลับบ้าน ก่อนกับหลังการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่

การใช้เวลาในการเดินทางกลับบ้าน (ชั่วโมง)	ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน									รวม
	เขตเมือง ชั้นใน	เขตต่อเมือง ตะวันออก	เขตต่อเมือง ตะวันตก	เขตชานเมือง ตะวันออก	เขตชานเมือง ตะวันตก	จังหวัดสมุทร ปราการ	จังหวัดนนทบุรี	จังหวัดปทุม ธานี	ไม่ ตอบ	
ลดลงมากกว่า 2	-	-	3.5	-	-	-	2.6	-	-	1.3
ลดลงระหว่าง 1 - 2	4.3	16.1	7.0	-	-	-	18.4	50.0	-	10.9
ลดลงอยู่ในช่วง 1	20.2	35.5	17.5	-	50.0	16.7	53.9	-	-	30.8
ไม่เพิ่มหรือลด	20.2	19.4	22.8	60.0	33.3	16.7	10.5	25.0	50.0	19.2
เพิ่มขึ้นอยู่ในช่วง 1	30.9	22.6	28.1	-	-	50.0	13.2	-	-	23.1
เพิ่มขึ้นระหว่าง 1 - 2	23.4	4.8	17.5	40.0	16.7	16.7	-	25.0	-	12.8
เพิ่มขึ้นมากกว่า 2	1.1	-	-	-	-	-	-	-	-	0.3
ไม่ตอบ	-	1.6	3.5	-	-	-	1.3	-	50.0	1.6
รวม	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
จำนวน	94	62	57	5	6	6	76	4	2	312

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

6. ความสัมพันธ์ของ ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับค่าใช้จ่ายเป็นค่าเดินทางต่อวัน ก่อนกับหลังการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ของผู้ตอบ

จากตารางที่ 5-19 พบว่า โดยภาพรวมมีทั้งกลุ่มที่ค่าเดินทางเพิ่มขึ้นและลดลง แต่ส่วนใหญ่เพิ่มขึ้นมากกว่าที่เดิม (53.1% : 24.4%) โดยเมื่อพิจารณากับระยะทางในตารางที่ 5-25 จะเห็นได้ว่า กลุ่มที่มีค่าเดินทางเพิ่มขึ้นก็มีระยะทางไกลขึ้น ส่วนกลุ่มที่มีค่าเดินทางลดลงก็มีระยะทางใกล้ขึ้น ยกเว้นจังหวัดปทุมธานีที่สัดส่วนเพิ่มกับลดเท่ากัน โดยที่เพิ่มขึ้นระหว่าง 26-50 บาทและที่ลดลงระหว่าง 1-25 บาท แต่มีระยะทางใกล้ขึ้น

กลุ่มใหญ่สุดที่มีค่าเดินทางเพิ่มขึ้นคือ เขตต่อเมืองตะวันออกและจังหวัดสมุทรปราการมากที่สุด เพิ่มขึ้นระหว่าง 1-25 บาท ส่วนเขตเมืองชั้นใน, เขตต่อเมืองตะวันตก และเขตชานเมืองตะวันตกมากที่สุดเพิ่มขึ้นระหว่าง 26-50 บาท ส่วนเขตชานเมืองตะวันออกมากที่สุดเพิ่มขึ้นมากกว่า 50 บาท

สำหรับกลุ่มที่มีค่าเดินทางลดลงคือ จังหวัดนนทบุรีมากที่สุดลดลงระหว่าง 1-25 ซึ่งก็สอดคล้องกับระยะทางที่ลดลง

ตารางที่ 5-19 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับค่าใช้จ่ายเป็นค่าเดินทางต่อวันของผู้ตอบ

ค่าเดินทาง/วัน (บาท)	ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน									รวม
	เขตเมือง ชั้นใน	เขตต่อเมือง ตะวันออก	เขตต่อเมือง ตะวันตก	เขตชานเมือง ตะวันออก	เขตชานเมือง ตะวันตก	จังหวัดสมุทร ปราการ	จังหวัดนนทบุรี	จังหวัดปทุม ธานี	ไม่ ตอบ	
ลดลงมากกว่า 50	1.1	1.6	1.8	-	-	-	6.6	-	-	2.6
ลดลงระหว่าง 26 - 50	2.1	1.6	-	-	-	-	15.8	-	-	4.8
ลดลงระหว่าง 1 - 25	9.6	17.7	3.5	-	-	-	39.5	25.0	-	17.0
ไม่เพิ่มหรือลด	12.8	30.6	26.3	20.0	16.7	33.3	11.8	50.0	50.0	19.9
เพิ่มขึ้นระหว่าง 1-25	27.7	24.2	22.8	20.0	-	33.3	17.1	-	-	22.4
เพิ่มขึ้นระหว่าง 26-50	30.9	16.1	38.6	20.0	66.7	16.7	2.6	25.0	-	22.4
เพิ่มขึ้นมากกว่า 50	13.8	8.1	3.5	40.0	16.7	16.7	2.6	-	-	8.3
ไม่ตอบ	2.1	-	3.5	-	-	-	3.9	-	50.0	2.6
รวม	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
จำนวน	94	62	57	5	6	6	76	4	2	312

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

7. ความสัมพันธ์ของ ท่าเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับการใช้พาหนะในการเดินทางมาทำงาน ก่อนกับหลังการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ของผู้ตอบ

จากตารางที่ 5-20 โดยภาพรวมส่วนใหญ่ไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลงการใช้พาหนะในการเดินทาง โดยทุกกลุ่มมากที่สุดเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง รองลงมาคือรถยนต์ส่วนตัว ยกเว้นกลุ่มเขตชานเมืองตะวันออกกับจังหวัดปทุมธานีที่มีสัดส่วนการใช้รถยนต์ส่วนตัวเท่ากันกับการเดินทางด้วยเรือด่วน และที่น่าสังเกตก็คือเขตชานเมืองตะวันตกมีการใช้รถยนต์ส่วนตัวลดลงกว่าที่เดิม (50% : 33.3%) ส่วนลำดับที่สามคือเรือด่วน มีการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยในกลุ่มเขตต่อเมืองตะวันออกและเขตต่อเมืองตะวันตกโดยหันมาใช้เรือด่วนเพิ่มขึ้นกว่าที่เดิม



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5-20 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับการใช้พาหนะในการเดินทางมาทำงานของผู้ตอบ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

การใช้พาหนะ	ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน																		รวม	
	เขตเมือง ชั้นใน		เขตต่อ เมืองตะวันออก		เขตต่อ เมืองตะวันตก		เขตชาน เมืองตะวันออก		เขตชาน เมืองตะวันตก		จังหวัด นนทบุรี		จังหวัด สมุทร ปราการ		จังหวัด ปทุม ธานี		ไม่ตอบ			
	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่
รถยนต์ส่วนบุคคล	31.9	31.9	33.9	33.9	35.1	33.3	20.0	20.0	50.0	33.3	40.8	38.2	33.3	33.3	25.0	25.0	100	100	35.6	34.3
รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล	4.3	4.3	3.2	1.6	1.8	1.8	-	-	-	-	1.3	1.3	-	-	-	-	-	-	2.6	2.2
เรือตัวน	13.8	13.8	16.1	21.0	3.5	8.8	20.0	20.0	-	-	17.1	17.1	16.7	16.7	25.0	25.0	-	-	13.1	15.1
รถโดยสารประจำทาง	68.1	68.1	69.4	69.4	59.6	59.6	80.0	80.0	50.0	50.0	61.8	60.5	66.7	66.7	50.0	50.0	50.0	50.0	64.7	64.4
รถตุ้รับ-ส่งของพนักงาน	-	-	1.6	1.6	-	-	-	-	-	-	1.3	1.3	-	-	-	-	-	-	0.6	0.6
เรือข้ามฟาก	4.3	4.3	4.8	3.2	3.5	3.5	-	-	-	-	7.9	7.9	16.7	16.7	-	-	-	-	5.1	4.8
รถไฟ	7.4	5.3	11.3	8.1	7.0	7.0	20.0	20.0	-	-	2.6	1.3	-	-	25.0	25.0	-	-	7.1	5.4
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	8.5	10.6	11.3	11.3	12.3	14.0	-	-	16.7	16.7	14.5	14.5	-	-	25.0	25.0	-	-	11.2	12.2
อื่นๆ	7.5	8.6	8.1	9.7	19.3	19.3	20.0	40.0	-	-	11.8	13.2	-	-	50.0	50.0	-	50.0	11.3	12.9

8. ความสัมพันธ์ของ ท่าเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับการใช้พาหนะในการเดินทางกลับบ้าน ก่อนกับหลังการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ของผู้ตอบ

จากตารางที่ 5-21 โดยภาพรวมส่วนใหญ่ไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลงการใช้พาหนะในการเดินทางเช่นเดียวกับช่วงเดินทางมาทำงาน โดยทุกกลุ่มมากที่สุดเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง รองลงมาคือรถยนต์ส่วนตัว ยกเว้นกลุ่มเขตชานเมืองตะวันออกที่มีสัดส่วนการใช้รถยนต์ส่วนตัวเท่ากันกับการเดินทางด้วยเรือด่วน และที่น่าสังเกตก็คือกลุ่มจังหวัดปทุมธานีมีการใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นลำดับสามรองจากการใช้เรือด่วน ส่วนลำดับที่สามคือเรือด่วน ไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลงนอกจากกลุ่มจังหวัดปทุมธานีที่ได้กล่าวไปแล้ว



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 5-21 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับการใช้พาหนะในการเดินทางกลับบ้านของผู้ตอบ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

การใช้พาหนะ	ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน																		รวม	
	เขตเมือง ชั้นใน		เขตต่อ เมืองตะวันออก		เขตต่อ เมืองตะวันตก		เขตชาน เมืองตะวันออก		เขตชาน เมืองตะวันตก		จังหวัด นนทบุรี		จังหวัด สมุทร ปราการ		จังหวัด ปทุม ธานี		ไม่ตอบ			
	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่
รถยนต์ส่วนตัว	40.4	37.2	45.2	45.2	35.1	33.3	20.0	20.0	33.3	33.3	44.7	43.4	33.3	33.3	25.0	25.0	100	100	41.0	39.4
รถจักรยานยนต์ส่วนตัว	4.3	4.3	1.6	1.6	1.8	1.8	-	-	-	-	1.3	1.3	-	-	-	-	-	-	2.2	2.2
เรือด่วน	17.0	16.0	21.0	21.0	8.8	8.8	20.0	20.0	-	-	17.1	15.8	16.7	16.7	50.0	50.0	-	-	16.3	15.7
รถโดยสารประจำทาง	61.7	61.7	59.7	56.5	59.6	63.2	80.0	100	50.0	66.7	57.9	53.9	66.7	66.7	50.0	75.0	-	-	59.6	59.6
รถตู้รับ-ส่งของพนักงาน	-	1.1	1.6	1.6	-	-	-	-	-	-	2.6	3.9	-	-	-	-	-	-	1.0	1.6
เรือข้ามฟาก	2.1	2.1	3.2	1.6	-	-	-	-	-	-	6.6	5.3	-	-	-	-	-	-	2.9	2.2
รถไฟ	4.3	2.1	-	-	3.5	1.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.9	1.0
รถจักรยานยนต์รับจ้าง	10.6	11.7	11.3	11.3	14.0	15.8	-	-	16.7	16.7	14.5	14.5	-	-	25.0	25.0	-	-	12.2	12.8
อื่นๆ	15.1	14.9	12.9	11.3	19.3	17.5	40.0	40.0	-	-	15.8	14.5	-	-	50.0	50.0	50.0	50.0	16.1	15.1

9. ความสัมพันธ์ของทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับสถานที่รับประทานอาหารเช้า ก่อนกับการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ของผู้ตอบ

จากตารางที่ 5-22 สถานที่รับประทานอาหารเช้าเป็นเรื่องที่สำคัญต่อการดำเนินชีวิตประจำวัน เมื่อมีการเปลี่ยนสถานที่ทำงานใหม่ ย่อมกระทบต่อผู้ที่ทำงานในหน่วยงานนั้น โดยเฉพาะโครงการที่ยังก่อสร้างไม่แล้วเสร็จทั้งหมดหรือทำเลที่ตั้งแห่งใหม่ไม่ได้อยู่ในเขตชุมชน ฉะนั้นจึงจำเป็นต้องศึกษาว่าข้าราชการกลุ่มตัวอย่างที่ย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่นี้แล้ว จะมีการเปลี่ยนแปลงสถานที่รับประทานอาหารเช้าและมือเย็นอย่างไร เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงเรื่องการเดินทาง ส่วนมือกลางวัน จะมีการเปลี่ยนแปลงอย่างไร เมื่อสถานที่ทำงานเปลี่ยนไป ดังต่อไปนี้ (ดูตารางที่ 5-22)

9.1. อาหารมือเช้า พบว่า กลุ่มที่ต้องเดินทางไกลขึ้น ใช้เวลาเดินทางมากขึ้น ส่วนใหญ่ต้องรีบเดินทางมาทำงานจึงทำให้มากที่สุดต้องมารับประทานอาหารเช้าที่ทำงาน โดยมีสัดส่วนเพิ่มมากกว่าที่ทำงานเดิมเล็กน้อย รองลงมาคือที่บ้าน ซึ่งมีสัดส่วนลดลงกว่าที่ทำงานเดิมเล็กน้อย ยกเว้นกลุ่มชานเมืองตะวันออกที่ส่วนใหญ่ทานอาหารที่บ้านกับใกล้ที่ทำงานช่วงอยู่ที่ทำงานเดิม แต่เมื่อย้ายมาที่ทำงานใหม่กลับมีสัดส่วนการทานอาหารที่บ้านและใกล้บ้านเพิ่มมากขึ้น ทั้งๆ ที่ต้องรีบไปทำงาน เพราะระยะทางไกลขึ้นและเวลาที่ใช้ในการเดินทางก็เพิ่มขึ้น ส่วนกลุ่มที่เดินทางใกล้ขึ้น ไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลงเท่าใด โดยส่วนใหญ่รับประทานอาหารเช้าที่ทำงานกับที่บ้านมีสัดส่วนใกล้เคียงกัน

9.2. อาหารมือกลางวัน พบว่า สถานที่รับประทานอาหารเช้าส่วนใหญ่คือภายในที่ทำงานกับใกล้ที่ทำงาน มีสัดส่วนใกล้เคียงกัน โดยภายในที่ทำงานมากกว่าเล็กน้อย แต่เมื่อเทียบกับที่เดิม ปรากฏว่าสลับกันคือใกล้ที่ทำงานมากกว่าภายในที่ทำงาน อาจจะเป็นเพราะว่าบริเวณใกล้ที่ทำงานใหม่ยังมีร้านอาหารน้อย

9.3. อาหารมือเย็น พบว่า กลุ่มที่ต้องเดินทางไกลขึ้น ใช้เวลาเดินทางมากขึ้น ส่วนใหญ่ต้องรีบเดินทางกลับบ้านจึงทำให้มากที่สุดรับประทานอาหารเช้าที่บ้าน

ตารางที่ 5-22 แสดงร้อยละของความล้มพันธ์ของ ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับสถานที่รับประทานอาหารของผู้ตอบ

สถานที่รับประทาน อาหาร	ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน																		รวม	
	เขตเมือง ชั้นใน		เขตต่อ เมืองตะวันออก		เขตต่อ เมืองตะวันตก		เขตชาน เมืองตะวันออก		เขตชาน เมืองตะวันตก		จังหวัด นนทบุรี		จังหวัด สมุทร ปราการ		จังหวัด ปทุม ธานี		ไม่ตอบ			
	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่
มือเช้า ที่ทำงาน	48.9	54.3	56.5	67.7	47.4	61.4	20.0	20.0	83.3	83.3	40.8	44.7	83.3	83.3	75.0	75.0	50.0	50.0	49.4	56.7
ใกล้ที่ทำงาน	7.4	4.3	21.0	8.1	21.1	8.8	40.0	-	-	-	15.8	7.9	-	-	-	-	-	-	14.7	6.4
ที่บ้าน	39.4	35.1	19.4	17.7	31.6	29.8	40.0	60.0	16.7	16.7	36.8	43.4	16.7	16.7	25.0	25.0	50.0	50.0	32.4	32.4
ใกล้ที่บ้าน	2.1	2.1	-	-	-	-	-	20.0	-	-	2.6	2.6	-	-	-	-	-	-	1.3	1.6
ไม่ตอบ	2.1	4.3	3.2	6.5	-	-	-	-	-	-	3.9	1.3	-	-	-	-	-	-	2.2	2.9
รวม	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
มือกลางวัน ที่ทำงาน	44.7	56.4	38.7	51.6	35.1	52.6	20.0	60.0	66.7	66.7	48.7	53.9	83.3	83.3	75.0	50.0	50.0	50.0	43.9	54.8
ใกล้ที่ทำงาน	55.3	41.5	59.7	48.4	64.9	47.4	60.0	40.0	33.3	33.3	50.0	46.1	16.7	16.7	25.0	50.0	50.0	50.0	55.1	44.6
ที่บ้าน	-	1.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.3
ใกล้ที่บ้าน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ไม่ตอบ	-	1.1	1.6	-	-	-	20.0	-	-	-	1.3	-	-	-	-	-	-	-	1.0	0.3
รวม	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

ตารางที่ 5-22 (ต่อ) แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับสถานที่รับประทานอาหารของผู้ตอบ

สถานที่รับประทาน อาหาร	ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน																		รวม		
	เขตเมือง ชั้นใน		เขตต่อ เมืองตะวันออก		เขตต่อ เมืองตะวันตก		เขตชาน เมืองตะวันออก		เขตชาน เมืองตะวันตก		จังหวัด นนทบุรี		จังหวัด สมุทร ปราการ		จังหวัด ปทุม ธานี		ไม่ตอบ				
	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	เดิม	ใหม่	
มีรถยนต์ที่ทำงาน	1.1	1.1	-	-	0.3	-	-	-	-	-	-	1.3	1.3	-	-	-	-	-	-	1.0	0.6
ใกล้ที่ทำงาน	1.1	2.1	1.6	1.6	-	-	-	-	-	-	-	1.3	1.3	-	-	-	-	-	-	1.0	1.3
ที่บ้าน	58.1	79.8	87.1	82.3	87.7	82.5	60.0	100	83.3	83.3	76.3	77.6	100	100	100	100	50.0	50.0	83.7	81.1	
ใกล้ที่บ้าน	12.8	14.9	11.3	14.5	8.8	12.3	20.0	-	16.7	16.7	17.1	17.1	-	-	-	-	50.0	50.0	12.8	14.4	
ไม่ตอบ	-	2.1	-	1.6	1.8	5.3	20.0	-	-	-	-	3.9	2.6	-	-	-	-	-	-	1.6	2.6
รวม	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

10. การใช้จ่ายเป็นค่าอาหารต่อวัน ก่อนกับหลังการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่

จากการสัมภาษณ์ พบว่า ผู้ตอบเกินกว่าครึ่ง (59.8%) มีค่าอาหารต่อวันไม่เปลี่ยนแปลง ส่วนที่เหลือโดยสรุปทั้งเพิ่มขึ้นกับลดลงเท่าๆ กัน โดยเพิ่มขึ้นมากที่สุด 1-50 บาท (16.7%) ในขณะที่ลดลง 1-50 บาท (16.3%) (ตามตารางที่ 5-23)

ตารางที่ 5-23 แสดงร้อยละของการเปรียบเทียบการใช้จ่ายเป็นค่าอาหารต่อวัน ก่อนกับหลังการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ของผู้ตอบ

ค่าอาหาร/วัน (บาท)	ตำแหน่งหน้าที่การงาน				รวม
	ซี1-ซี2	ซี3-ซี4	ซี5-ซี6	ซี7 ขึ้นไป	
ลดลงมากกว่า 50	-	6.7	3.5	4.2	4.2
ลดลงระหว่าง 1-50	28.6	15.0	17.3	13.9	16.3
ไม่เพิ่มหรือลด	57.1	60.0	63.0	51.4	59.6
เพิ่มขึ้นระหว่าง 1-50	14.3	18.3	16.2	16.7	16.7
เพิ่มขึ้นระหว่าง 51-100	-	-	-	1.4	0.3
ไม่ตอบ	-	-	-	12.5	2.9
รวม	100	100	100	100	100
จำนวน	7	60	173	72	312

11. สิ่งอำนวยความสะดวกภายนอกที่ทำงานที่ใช้เสมอ ก่อนกับหลังการย้ายมาทำงาน ที่ทำการแห่งใหม่ของผู้ตอบ

จากการสัมภาษณ์ พบว่า สิ่งอำนวยความสะดวกภายนอกที่ทำงานที่ใช้เสมอมากที่สุดคือร้านอาหาร เช่นเดียวกับที่เดิมและไม่เปลี่ยนแปลงเท่าใด (64.1% : 62.2%) รองลงมาคือ ห้างสรรพสินค้า แต่มีการใช้น้อยกว่าที่เดิมเกือบครึ่ง (39.4% : 62.8%) เนื่องจากอยู่ไกลหรือไม่ได้อยู่ในเส้นทางกลับบ้าน รวมถึงร้านค้าและตลาดนัดก็เช่นกัน (ตามตารางที่ 5-24)

ตารางที่ 5-24 แสดงร้อยละของการเปรียบเทียบสิ่งอำนวยความสะดวกภายนอกที่ทำงานที่ใช้เสมอ ก่อนกับหลังการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

สิ่งอำนวยความสะดวก	ที่ทำงานเดิม	ที่ทำงานใหม่
ร้านอาหาร	62.2	64.1
สวนพักผ่อนเวลารว่าง	8.3	-
ร้านค้า	38.5	28.2
ตลาดนัด	33.0	20.2
ห้างสรรพสินค้า	62.8	39.4
อื่นๆ	11.2	11.9

12. ความสัมพันธ์ของ ท่าเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัยของผู้ตอบ

จากตารางที่ 5-25 กลุ่มที่ต้องเดินทางไกลขึ้น ส่วนใหญ่เป็นเจ้าของที่อยู่อาศัยเอง รองลงมาคืออาศัยอยู่กับพ่อแม่ ยกเว้นเขตเมืองชั้นในที่สลับกันคืออาศัยกับพ่อแม่มากที่สุด รองลงมาคือเป็นเจ้าของเอง ลำดับถัดมาคือ อาศัยกับญาติและเช่ารายเดือนมีสัดส่วนใกล้เคียงกัน

ส่วนกลุ่มที่เดินทางใกล้ขึ้นคือ จังหวัดนนทบุรีมากที่สุดเป็นเจ้าของเอง รองลงมาคืออาศัยกับพ่อแม่ และเช่ารายเดือน ซึ่งมีสัดส่วนเท่ากัน ส่วนกลุ่มจังหวัดปทุมธานีมากที่สุดกลับอาศัยอยู่กับพ่อแม่ รองลงมาคือ เป็นเจ้าของเองและอาศัยกับญาติ มีสัดส่วนเท่ากัน

ตารางที่ 5-25 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ ท่าเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัยของผู้ตอบ

ลักษณะการครอบครอง ที่อยู่อาศัย	ท่าเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน									รวม
	เขต เมือง ชั้นใน	เขต ต่อ เมือง ตะวันออก	เขต ต่อ เมือง ตะวันตก	เขต ชาน เมือง นอก	เขต ชาน เมือง ตก	จังหวัด สมุทร ปราการ	จังหวัด นนทบุรี	จังหวัด ปทุม ธานี	ไม่ ตอบ	
เป็นเจ้าของเอง	34.0	48.4	56.1	60.0	50.0	33.3	53.9	25.0	50.0	46.5
อาศัยอยู่กับพ่อแม่	44.7	25.8	31.6	-	50.0	33.3	15.8	50.0	-	30.4
อาศัยอยู่กับญาติ	7.4	11.3	3.5	20.0	-	16.7	10.5	25.0	-	8.7
เช่า	-	-	1.8	-	-	-	-	-	-	0.3
เช่ารายเดือน	11.7	14.5	3.5	20.0	-	-	15.8	-	50.0	11.5
อื่นๆ	2.1	-	3.5	-	-	16.7	3.9	-	-	2.6
รวม	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
จำนวน	94	62	57	5	6	6	76	4	2	312

13. ความสัมพันธ์ของ ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในบ้านหลังปัจจุบันของผู้ตอบ

จากตารางที่ 5-26 พบว่า กลุ่มที่ต้องเดินทางไกลขึ้น ส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในบ้านหลังปัจจุบันนานกว่า 10 ปีขึ้นไป ยกเว้นเขตชานเมืองตะวันออกที่มากที่สุด (40%) มีระยะเวลาอาศัยน้อยกว่า 1 ปี และ 1-5 ปี โดยมีสัดส่วนเท่าๆ กัน

ส่วนกลุ่มที่เดินทางใกล้ขึ้นคือ จังหวัดนนทบุรีมากที่สุด (34.2%) มีระยะเวลาอาศัยในบ้านหลังปัจจุบัน 1-5 ปีและมากกว่า 10 ปีมีสัดส่วนเท่าๆ กัน ส่วนกลุ่มจังหวัดปทุมธานีมากที่สุด (50%) อาศัยในบ้านหลังปัจจุบันน้อยกว่า 1 ปี

ตารางที่ 5-26 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในบ้านหลังปัจจุบันของผู้ตอบ

ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในบ้านหลังปัจจุบัน (ปี)	ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน									รวม
	เขตเมืองชั้นใน	เขตต่อเมืองตะวันออก	เขตต่อเมืองตก	เขตชานเมืองตะวันออก	เขตชานเมืองตก	จังหวัดสมุทรปราการ	จังหวัดนนทบุรี	จังหวัดปทุมธานี	ไม่ตอบ	
น้อยกว่า 1	3.2	6.5	1.8	40.0	-	-	10.5	50.0	50.0	6.7
1 - 5	11.7	21.0	14.0	40.0	-	-	34.2	25.0	-	19.6
5 - 10	12.8	29.0	22.8	-	16.7	33.3	21.1	-	50.0	20.2
มากกว่า 10	72.3	43.5	61.4	20.0	83.3	66.7	34.2	25.0	-	53.5
รวม	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
จำนวน	94	62	57	5	6	6	76	4	2	312

14. ความสัมพันธ์ของ ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับสถานภาพสมรสของผู้ตอบ

จากตารางที่ 5-27 พบว่า กลุ่มที่ต้องเดินทางไกลขึ้น ส่วนใหญ่มีสัดส่วนของคนโสดกับแต่งงานแล้วใกล้เคียงกัน โดยมากที่สุดจะเป็นกลุ่มที่แต่งงานแล้ว ยกเว้นกลุ่มเขตต่อเมืองตะวันออกที่สลับกันคือ เป็นโสดมากกว่า และเขตชานเมืองตะวันตกที่มีสัดส่วนคนโสดกับแต่งงานแล้วเท่าๆ กัน

ส่วนกลุ่มที่เดินทางไกลขึ้นคือจังหวัดนนทบุรีมากที่สุด (57.9%) แต่งงานแล้ว ส่วนกลุ่มจังหวัดปทุมธานีมีสัดส่วนโสดกับแต่งงานเท่ากัน (50%)

ตารางที่ 5-27 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับสถานภาพสมรสของผู้ตอบ

สถานภาพสมรส	ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน									รวม
	เขตเมืองชั้นใน	เขตต่อเมืองตะวันออก	เขตต่อเมืองตะวันตก	เขตชานเมืองตะวันออก	เขตชานเมืองตะวันตก	จังหวัดสมุทรปราการ	จังหวัดนนทบุรี	จังหวัดปทุมธานี	ไม่ตอบ	
โสด	43.6	53.2	33.3	40.0	50.0	33.3	42.1	50.0	50.0	43.3
แต่งงานแล้ว	56.4	46.8	66.7	60.0	50.0	66.7	57.9	50.0	50.0	56.7
รวม	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
จำนวน	94	62	57	5	6	6	76	4	2	312

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

15. ทศนคติเกี่ยวกับพื้นที่ทำงาน – สภาพแวดล้อมภายในที่ทำงาน ก่อนกับหลังการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ของผู้ตอบ

เปรียบเทียบระหว่างที่ทำงานเดิมและที่ทำงานใหม่ (ตารางที่ 5-28) การสอบถามทัศนคติเกี่ยวกับพื้นที่ทำงาน – สภาพแวดล้อมภายในที่ทำงาน เพื่อให้ทราบความรู้สึกในแง่ความพึงพอใจต่อสถานที่ทำงาน พบว่า โดยภาพรวมผู้ตอบรู้สึกพอใจพื้นที่ทำงาน-สภาพแวดล้อมภายในที่ทำงานใหม่มากกว่าที่เดิมในทุกประเด็น ดังรายละเอียดในประเด็นต่างๆ ดังนี้

15.1. ขนาดพื้นที่ พบว่า ผู้ตอบมีความรู้สึกที่ดีขึ้นเกี่ยวกับขนาดพื้นที่ภายในที่ทำงาน จากเดิมที่รู้สึกเฉยๆ ค่อนข้างไม่พอใจ โดยมีความพอใจมากขึ้นในที่ทำงานใหม่

15.2. สภาพพื้นที่ พบว่า ผู้ตอบมีความรู้สึกที่ดีขึ้นเกี่ยวกับสภาพพื้นที่ภายในที่ทำงาน จากเดิมที่รู้สึกเฉยๆ ค่อนข้างไม่พอใจ โดยมีความพอใจมากขึ้นในที่ทำงานใหม่เช่นกัน ซึ่งที่ผู้ตอบส่วนมากค่อนข้างมีความเห็นใกล้เคียงกันเกี่ยวกับประเด็นนี้ (SD=0.95)

15.3. บรรยากาศทั่วไป พบว่า ผู้ตอบมีความรู้สึกที่ดีขึ้นเกี่ยวกับบรรยากาศทั่วไปภายในที่ทำงาน จากเดิมที่รู้สึกเฉยๆ โดยมีความพอใจมากขึ้นในที่ทำงานใหม่เช่นกัน ซึ่งผู้ตอบค่อนข้างมีความเห็นใกล้เคียงกันเกี่ยวกับประเด็นนี้ (SD=0.96)

15.4. สาธารณูปโภคสาธารณูปการ พบว่า ผู้ตอบมีความรู้สึกที่ดีขึ้นกว่าที่เดิมเล็กน้อยเกี่ยวกับสาธารณูปโภคสาธารณูปการภายในที่ทำงาน จากเดิมที่รู้สึกเฉยๆ ค่อนข้างพอใจ โดยมีความพอใจในที่ทำงานใหม่

15.5. สิ่งอำนวยความสะดวก พบว่า ผู้ตอบมีความรู้สึกที่ดีขึ้นกว่าที่เดิมเล็กน้อยเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกภายในที่ทำงาน จากเดิมที่รู้สึกเฉยๆ ค่อนข้างพอใจ โดยมีความพอใจในที่ทำงานใหม่

สถาบันวิจัยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

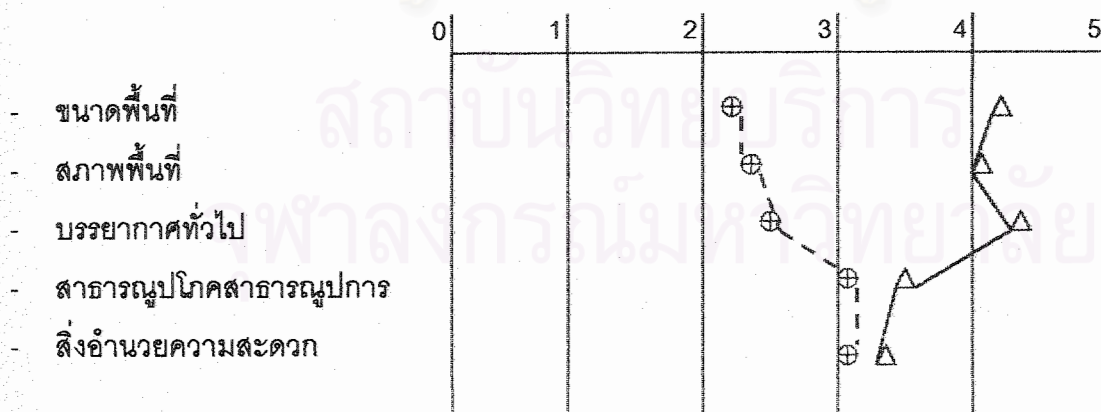
ตารางที่ 5-28 แสดงค่าเฉลี่ยการเปรียบเทียบทัศนคติเกี่ยวกับพื้นที่ทำงาน – สภาพแวดล้อมภายในที่ทำงาน ก่อนกับหลังการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่

ทัศนคติในประเด็น	ที่ทำงานเดิม		ที่ทำงานใหม่	
	\bar{X}	SD.	\bar{X}	SD.
ขนาดพื้นที่	2.36	1.37	4.14	1.09
สภาพพื้นที่	2.57	1.21	4.04	0.95
บรรยากาศทั่วไป	2.65	1.23	4.18	0.96
สาธารณูปโภคสาธารณูปการ	3.01	1.13	3.57	1.04
สิ่งอำนวยความสะดวก	3.05	1.21	3.35	1.17

หมายเหตุ : คำถาม คือ ท่านมีทัศนคติเกี่ยวกับพื้นที่ทำงาน-สภาพแวดล้อมภายในที่ทำงานอย่างไร
เกณฑ์ของความพึงพอใจ มี 5 ลำดับ 1=ไม่พอใจมาก 2=ไม่พอใจ 3=เฉยๆ 4=พอใจ 5=พอใจมาก

แผนภูมิที่ 5-1 แสดงค่าเฉลี่ยการเปรียบเทียบทัศนคติเกี่ยวกับพื้นที่ทำงาน – สภาพแวดล้อมภายในที่ทำงาน ก่อนกับหลังการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่

ไม่พอใจ ไม่พอใจ เฉยๆ พพอใจ พพอใจ
มาก มาก



⊕ ที่ทำงานเดิม

△ ที่ทำงานใหม่

16. ทักษะคติเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมบริเวณรอบที่ทำงาน ก่อนกับหลังการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ของผู้ตอบ

เปรียบเทียบระหว่างที่ทำงานเดิมกับที่ทำงานใหม่ (ตารางที่ 5-29) การสอบถามทักษะคติเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมบริเวณรอบที่ทำงาน เพื่อให้ทราบความรู้สึกในแง่ความพึงพอใจต่อบริเวณรอบที่ทำงาน พบว่า โดยภาพรวมผู้ตอบรู้สึกพอใจสภาพแวดล้อมที่ทำงาน ทั้งที่เดิมและที่ทำงานใหม่ แต่มีความพอใจที่ทำงานใหม่มากกว่า ยกเว้นสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการชุมชนผู้ตอบมีทัศนคติว่าชอบที่ทำงานใหม่น้อยกว่าที่เดิม เพราะในสภาพจริงยังมีน้อยกว่าที่ทำงานเดิม รวมถึงการเดินทางไป-กลับที่ทำงานที่ยังค่อนข้างรู้สึกเฉยๆ โดยที่รู้สึกค่อนข้างพอใจที่เดิมมากกว่า ดังรายละเอียดในประเด็นต่างๆ ดังนี้

16.1. ขนาดพื้นที่ พบว่า ผู้ตอบมีความรู้สึกที่ดีขึ้นเกี่ยวกับขนาดพื้นที่บริเวณรอบที่ทำงาน จากเดิมที่รู้สึกเฉยๆ ค่อนข้างพอใจ โดยมีความพอใจค่อนข้างพอใจมากในที่ทำงานใหม่

16.2. สภาพพื้นที่ พบว่า ผู้ตอบมีความรู้สึกที่ดีขึ้นเกี่ยวกับสภาพพื้นที่บริเวณรอบที่ทำงาน จากเดิมที่รู้สึกเฉยๆ ค่อนข้างพอใจ โดยมีความพอใจค่อนข้างพอใจมากในที่ทำงานใหม่เช่นกัน

16.3. บรรยากาศทั่วไป พบว่า ผู้ตอบมีความรู้สึกที่ดีขึ้นเกี่ยวกับบรรยากาศทั่วไปบริเวณรอบที่ทำงาน จากเดิมที่รู้สึกเฉยๆ ค่อนข้างพอใจ โดยมีความพอใจมากในที่ทำงานใหม่ ซึ่งผู้ตอบค่อนข้างมีความเห็นใกล้เคียงกันเกี่ยวกับประเด็นนี้ (SD=0.96)

16.4. สาธารณูปโภคสาธารณูปการ พบว่า ผู้ตอบมีความรู้สึกดีขึ้นกว่าที่เดิมเล็กน้อย โดยค่อนข้างมีความพอใจใกล้เคียงกัน ทั้งที่เดิมกับที่ใหม่

16.5. สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการชุมชน พบว่า ผู้ตอบมีความรู้สึกแยลงกว่าที่เดิมเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการชุมชน จากเดิมที่ค่อนข้างพอใจเล็กน้อย แต่รู้สึกเฉยๆ ในที่ทำงานใหม่

16.6. การเดินทางไป-กลับที่ทำงาน พบว่า ผู้ตอบมีความรู้สึกแยลงกว่าที่เดิมเล็กน้อยเกี่ยวกับการเดินทางไป-กลับที่ทำงาน จากเดิมที่ค่อนข้างพอใจ แต่รู้สึกเฉยๆ ค่อนข้างพอใจเล็กน้อยในการเดินทางไป-กลับที่ทำงานใหม่

ตารางที่ 5-29 แสดงค่าเฉลี่ยการเปรียบเทียบทัศนคติเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมบริเวณรอบที่ทำงาน ก่อนกับหลังการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่

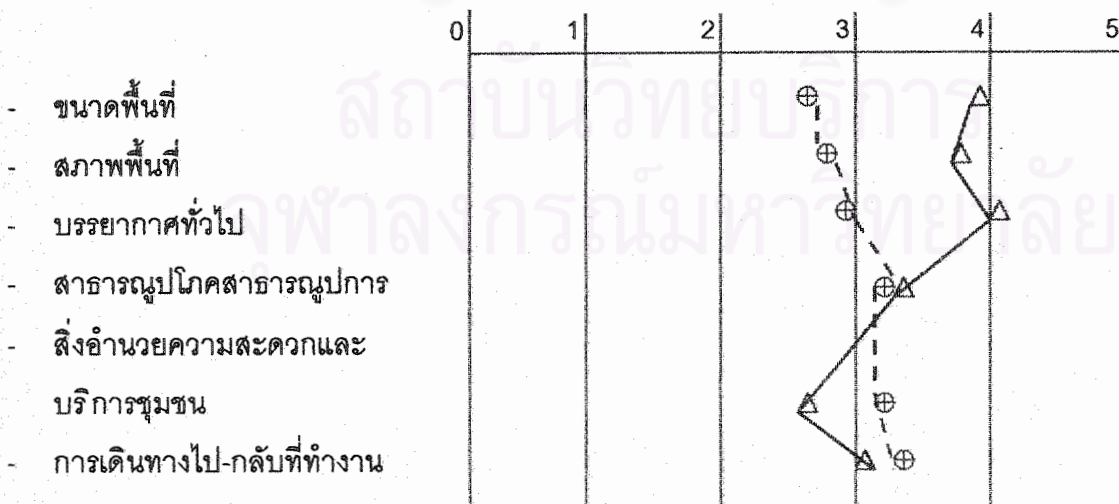
ทัศนคติในประเด็น	ที่ทำงานเดิม		ที่ทำงานใหม่	
	\bar{X}	SD.	\bar{X}	SD.
ขนาดพื้นที่	2.76	1.36	3.93	1.10
สภาพพื้นที่	2.84	1.19	3.72	1.05
บรรยากาศทั่วไป	2.95	1.18	4.04	0.96
สาธารณูปโภคสาธารณูปการ	3.20	1.14	3.28	1.12
สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการชุมชน	3.21	1.27	2.78	1.23
การเดินทางไป-กลับที่ทำงาน	3.36	1.43	3.04	1.52

หมายเหตุ : คำถาม คือ ท่านมีทัศนคติเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมบริเวณรอบที่ทำงานอย่างไร

เกณฑ์ของความพึงพอใจ มี 5 ลำดับ 1=ไม่พอใจมาก 2=ไม่พอใจ 3=เฉยๆ 4=พอใจ 5=พอใจมาก

แผนภูมิที่ 5-2 แสดงค่าเฉลี่ยการเปรียบเทียบทัศนคติเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมบริเวณรอบที่ทำงาน ก่อนกับหลังการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่

ไม่พอใจ ไม่พอใจ เฉยๆ พอดี พอดี
มาก มาก



⊕ ที่ทำงานเดิม
△ ที่ทำงานใหม่

17. สรุปวิเคราะห์ประเด็นเกี่ยวกับลักษณะการดำเนินชีวิต และการอยู่อาศัยของผู้

ตอบ

การศึกษาลักษณะการดำเนินชีวิต และการอยู่อาศัยของข้าราชการกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับเรื่อง การเดินทาง การใช้สิ่งอำนวยความสะดวกภายในและบริเวณรอบที่ทำงาน การอยู่อาศัยและทัศนคติ เกี่ยวกับพื้นที่ทำงาน-สภาพแวดล้อมภายในและบริเวณรอบที่ทำงาน เมื่อเปรียบเทียบกับหลังการ ย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ พบว่า

17.1. การเดินทางมาทำงานและกลับบ้าน เมื่อพิจารณาทำเลที่อยู่อาศัยกับที่ตั้งที่ทำงาน ใหม่และที่เดิม จะเห็นได้ว่าข้าราชการผู้ตอบมีทั้งต้องเดินทางไกลขึ้นและใกล้กว่าที่เดิม ซึ่งทำให้มีการ เปลี่ยนแปลงการเดินทาง (ตามตารางที่ 5-30) ดังนี้

ตารางที่ 5-30 แสดงการเปลี่ยนแปลงการเดินทางของผู้ตอบ

เรื่อง	เดินทางไกลขึ้น	เดินทางใกล้ขึ้น
1. เปรียบเทียบทำเลที่อยู่อาศัยกับที่ทำงานใหม่ และที่ทำงานเดิม	ได้แก่ เขตเมืองชั้นใน เขตต่อเมือง ตะวันออก เขตต่อเมืองตะวันตก เขตชานเมืองตะวันออก เขตชานเมืองตะวันตก และจังหวัดสมุทรปราการ	ได้แก่ จังหวัดนนทบุรี และจังหวัดปทุมธานี
2. ระยะทาง	ส่วนใหญ่เพิ่มขึ้นมากกว่า 20 กิโลเมตร	นนทบุรีลดลง 11-15 กิโลเมตร ส่วนปทุมธานีลดลงมากกว่า 20 กิโลเมตร
3. ค่าเดินทางต่อวัน	ส่วนใหญ่เพิ่มขึ้น 26-50 บาท รองลงมาเพิ่มขึ้น 1-25 บาท เนื่องจาก ระยะทางเพิ่มขึ้นและระบบขนส่งมวลชนยังไม่สะดวก ทำให้ต้องต่อพาหนะหลายทอด	นนทบุรีลดลง 1-25 บาท ส่วนปทุมธานีมีสัดส่วนการเพิ่มลดเท่ากัน (25%) โดยเพิ่ม 26-50 บาท และลด 1-25 บาท ส่วนที่เพิ่มเนื่องจากระบบขนส่งมวลชนไม่สะดวกมีบริการรถโดยสารประจำทางน้อยต้องต่อพาหนะหลายทอด

ตารางที่ 5- 30 (ต่อ) แสดงการเปลี่ยนแปลงลักษณะการเดินทาง

เรื่อง	เดินทางไกลขึ้น	เดินทางไกลขึ้น
4. เวลาที่ใช้ในการเดินทางมาทำงาน-กลับบ้าน	ส่วนใหญ่เพิ่มขึ้นในช่วง 1 ชั่วโมง ยกเว้นเขตต่อเมืองตะวันออกทั้งมาทำงาน-กลับบ้านและเขตชานเมือง ตะวันตกช่วงกลับบ้านที่ใช้เวลาดลดลงในช่วง 1 ชั่วโมง แสดงว่าเส้นทางคมนาคมค่อนข้างสะดวก ไม่ติดขัด โดยเฉพาะช่วงกลับบ้าน	ส่วนใหญ่ลดลง โดยนนทบุรีลดลงในช่วง 1 ชั่วโมงและปทุมธานีลดลง 1-2 ชั่วโมง ซึ่งก็เป็นไปตามระยะการเดินทาง
5. การใช้พาหนะ	ส่วนใหญ่ไม่ค่อยเปลี่ยนแปลงเท่าใด โดยมากที่สุดใช้รถโดยสารประจำทาง รองลงมาใช้รถยนต์ส่วนตัว และลำดับถัดมาใช้เรือด่วน แต่น่าสังเกตว่าในกลุ่มที่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้พาหนะมากที่สุดคือเพิ่มการใช้เรือด่วน รถตู้ประจำทาง รถจักรยานยนต์รับจ้าง อาจจะเนื่องมาจากระบบขนส่งมวลชนไม่สะดวก และถึงแม้จะลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว แต่ค่าเดินทางก็ยังเพิ่มขึ้น เนื่องจากต้องต่อพาหนะหลายทอดมากขึ้น	ส่วนใหญ่ไม่ค่อยเปลี่ยนแปลงเท่าใด โดยคนที่อยู่นนทบุรีมากที่สุดใช้รถโดยสารประจำทาง รองลงมาใช้รถยนต์ส่วนตัว และลำดับต่อมาใช้เรือด่วน ส่วนปทุมธานีมากที่สุดใช้รถโดยสารประจำทางและรถตู้ประจำทาง รองลงมาใช้เรือด่วน รถยนต์ส่วนตัวและรถจักรยานยนต์รับจ้าง

17.2. การใช้สิ่งอำนวยความสะดวกภายในและบริเวณรอบที่ทำงาน ข้าราชการผู้ตอบส่วนใหญ่ไม่ค่อยเปลี่ยนแปลงสถานที่รับประทานอาหารเท่าใด โดยสถานที่รับประทานอาหารมื้อเช้าจะเป็นภายในศูนย์อาหารสวัสดิการของกระทรวง รองลงมาคือที่บ้าน ส่วนมื้อกลางวันผู้ตอบส่วนใหญ่ก็จะรับประทานอาหารภายในศูนย์อาหารสวัสดิการ รองลงมาคือบริเวณใกล้ที่ทำงาน ซึ่งสลับกับช่วงอยู่ที่เดิม เนื่องจากบริเวณใกล้ที่ทำงานใหม่มีร้านอาหารน้อย ส่วนมื้อเย็นส่วนใหญ่ก็กลับไปทานอาหารที่บ้าน สำหรับเรื่องค่าอาหารต่อวันไม่ค่อยเปลี่ยนแปลงเท่าใด โดยมีทั้งเพิ่มและลดในสัดส่วนใกล้เคียงกันคือระหว่าง 1-50 บาท

ส่วนการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณรอบที่ทำงานประเภทอื่นก็ไม่ค่อยเปลี่ยนแปลงมากนัก ยกเว้นห้างสรรพสินค้าที่ลดลงกว่าครึ่ง เนื่องจากไม่ได้อยู่ในย่านพาณิชยกรรมหรือแหล่งชุมชนหนาแน่น สิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้จึงยังมีน้อยและอยู่ไกล หากในอนาคตมีการย้ายพนักงานเข้ามาครบหมดแล้วก็คงจะมีการปรับตัวของสภาพพื้นที่ในเรื่องสิ่งอำนวยความสะดวกให้มีมากขึ้นตามไปด้วย

17.3. การอยู่อาศัย ข้าราชการผู้ตอบกลุ่มที่ต้องเดินทางไกลขึ้น ส่วนใหญ่เป็นเจ้าของเอง รองลงมาคืออาศัยกับพ่อแม่ ยกเว้นกลุ่มเขตเมืองชั้นในที่สลับกันคืออาศัยกับพ่อแม่มากที่สุด รองลงมาเป็นเจ้าของเอง โดยที่ส่วนใหญ่แต่งงานแล้ว ส่วนกลุ่มที่เดินทางไกลขึ้นคือจังหวัดนนทบุรีมากที่สุดเป็นเจ้าของเอง รองลงมาคืออาศัยกับพ่อแม่และเช่ารายเดือน โดยที่ส่วนใหญ่แต่งงานแล้ว แต่สลับกับกลุ่มจังหวัดปทุมธานีที่ส่วนใหญ่อาศัยกับพ่อแม่ รองลงมาคือเป็นเจ้าของเองและอาศัยกับญาติ ซึ่งส่วนใหญ่โสดกับแต่งงานมีสัดส่วนเท่ากัน

ส่วนเรื่องระยะเวลาที่อาศัยในบ้านหลังปัจจุบัน กลุ่มที่ต้องเดินทางไกลขึ้นส่วนใหญ่อยู่มานานกว่า 10 ปีขึ้นไป ยกเว้นกลุ่มเขตชานเมืองตะวันออกที่มากที่สุด (40%) มีระยะเวลาอาศัยน้อยกว่า 1 ปี และ 1-5 ปี ส่วนกลุ่มที่เดินทางไกลขึ้นคือจังหวัดนนทบุรี มากสุดอาศัยมานาน 1-5 ปีและมากกว่า 10 ปี โดยที่กลุ่มจังหวัดปทุมธานีมากที่สุด (50%) อาศัยในบ้านหลังปัจจุบันน้อยกว่า 1 ปี

17.4. ทักษะคติเกี่ยวกับพื้นที่ทำงาน-สภาพแวดล้อม ภายในและบริเวณรอบที่ทำงาน ก่อนกับหลังการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่

17.4.1. พื้นที่ทำงาน-สภาพแวดล้อมภายในที่ทำงาน ข้าราชการผู้ตอบส่วนใหญ่ มีความรู้สึกค่อนข้างพอใจต่อพื้นที่ทำงานและสิ่งแวดล้อมภายในที่ทำงานใหม่มากกว่าที่ทำงานเดิม ในประเด็นด้านขนาดพื้นที่ สภาพพื้นที่ บรรยากาศทั่วไป สาธารณูปโภค สาธารณูปการ และสิ่งอำนวยความสะดวก เนื่องจากอาคารสถานที่ก่อสร้างใหม่ มีพื้นที่กว้างขวาง โปร่งโล่งสบายและได้รับการออกแบบอย่างมีมาตรฐาน ซึ่งน่าจะเป็นเช่นนี้อยู่แล้ว

17.4.2. สภาพแวดล้อมบริเวณรอบที่ทำงาน ข้าราชการผู้ตอบส่วนใหญ่รู้สึกพอใจต่อสภาพแวดล้อมบริเวณรอบที่ทำงานทั้งที่ทำงานเดิมและที่ทำงานใหม่ แต่มีอยู่ 2 ประเด็นคือ เรื่องสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการชุมชน กับเรื่องการเดินทางไป-กลับที่ทำงานใหม่ มีความรู้สึกพอใจน้อยกว่าที่ทำงานเดิม เนื่องจากทำเลที่ตั้งที่ทำการแห่งใหม่ไม่ได้อยู่ในเขตชุมชนหรือเขตพาณิชย์กรรม ทำให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกน้อย ระบบขนส่งมวลชนไม่สะดวก และระยะทางก็ไกลขึ้น มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

5.3. ทัศนคติเกี่ยวกับผลกระทบ และการแก้ปัญหาจากผลกระทบจากการย้ายที่ทำงาน

การย้ายที่ทำการกระทรวงพาณิชย์ ย่อมส่งผลกระทบต่อพนักงาน-ข้าราชการทั้งในแง่บวกและลบไม่มากนักน้อย โดยเฉพาะผู้ที่ต้องย้ายมาปฏิบัติหน้าที่ก่อนที่โครงการก่อสร้างทั้งโครงการจะเสร็จสมบูรณ์ บุคคลเหล่านี้จะมีทัศนคติโดยรวมเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดขึ้นในประเด็นต่างๆ ได้แก่ การเดินทาง การรับ-ส่งลูกไปโรงเรียน เวลาว่าง การซื้อของ-อาหารภายในที่ทำงานหรือบริเวณรอบที่ทำงาน พื้นที่ทำงาน-สภาพแวดล้อมภายในที่ทำงาน สภาพแวดล้อมโดยรอบที่ทำงาน สิ่งอำนวยความสะดวกและความรู้สึกโดยรวม รวมถึงการแก้ปัญหาจากผลกระทบจากการย้ายที่ทำงาน ผลสรุปจากการสำรวจพบว่า

1. ทัศนคติโดยรวมของผู้ตอบเกี่ยวกับความรู้สึกต่อผลกระทบที่ได้รับจากการย้ายที่ทำการแห่งใหม่

ทัศนคติโดยรวมของข้าราชการผู้ตอบเกี่ยวกับความรู้สึกต่อผลกระทบที่ได้รับจากการย้ายที่ทำการแห่งใหม่ พบว่า ค่าเฉลี่ยความพึงพอใจ (\bar{X}) ของผู้ตอบส่วนใหญ่รู้สึกค่อนข้างพอใจในประเด็นเรื่อง พื้นที่ทำงาน-สภาพแวดล้อมภายในที่ทำงาน สภาพแวดล้อมโดยรอบที่ทำงาน สิ่งอำนวยความสะดวกและความรู้สึกโดยรวม ส่วนรู้สึกเฉยๆ ในเรื่องการรับ-ส่งลูกไปโรงเรียน เวลาว่าง และการซื้อของ-อาหารภายในที่ทำงานหรือบริเวณรอบที่ทำงาน สำหรับรู้สึกเฉยๆ ค่อนข้างน้อยในเรื่องการเดินทางไปทำงาน-กลับบ้าน ดังรายละเอียดในประเด็นต่างๆ ดังนี้ (ดูตารางที่ 5-31)

- 1.1. การเดินทางไปทำงาน-กลับบ้าน ผู้ตอบรู้สึกเฉยๆ ค่อนข้างพอใจเล็กน้อย
- 1.2. การรับ-ส่งลูกไปโรงเรียน ผู้ตอบส่วนใหญ่ 203 คนไม่ตอบในประเด็นนี้ ส่วนกลุ่มที่ตอบรู้สึกเฉยๆ ค่อนข้างพอใจเล็กน้อย
- 1.3. เวลาว่างที่เหลือจากการทำงานปกติ ผู้ตอบรู้สึกเฉยๆ ค่อนข้างพอใจ
- 1.4. การซื้อของ-อาหาร (ที่ทำงานหรือบริเวณใกล้ที่ทำงาน) ผู้ตอบรู้สึกเฉยๆ ค่อนข้างพอใจ เนื่องจากมีร้านค้า ร้านอาหารให้บริการน้อย โดยที่ผู้ตอบค่อนข้างมีความเห็นใกล้เคียงกันเกี่ยวกับประเด็นนี้ (SD=0.97)

- 1.5. พื้นที่ทำงาน-สภาพแวดล้อมภายในที่ทำงาน ผู้ตอบพอใจค่อนข้างมากขึ้น เนื่องจากอาคารสถานที่ทำการเป็นการก่อสร้างใหม่ทั้งหมด มีพื้นที่กว้างขวาง เป็นสัดส่วน มีระเบียบ เรียบร้อย และไม่แออัด เช่นที่ทำงานเดิม โดยที่ผู้ตอบค่อนข้างมีความเห็นใกล้เคียงกันเกี่ยวกับประเด็นนี้ (SD=0.79)
- 1.6. สภาพแวดล้อมโดยรอบที่ทำงาน ผู้ตอบรู้สึกพอใจ เนื่องจากสภาพแวดล้อมโดยรอบที่ทำงานแห่งใหม่มีพื้นที่กว้างขวาง โปร่งโล่งสบาย และไม่ได้อยู่ในเขตชุมชนแออัดหรือเขตพาณิชย์กรรมที่มีผู้คนพลุกพล่านเช่นที่ทำงานเดิม โดยที่ผู้ตอบค่อนข้างมีความเห็นใกล้เคียงกันเกี่ยวกับประเด็นนี้ (SD=0.93)
- 1.7. สิ่งอำนวยความสะดวกภายในที่ทำงาน ผู้ตอบรู้สึกพอใจเล็กน้อยเนื่องจากที่ทำงานใหม่มีการออกแบบอย่างมีมาตรฐาน แต่โครงการยังก่อสร้างไม่เสร็จสมบูรณ์ทั้งหมด สิ่งอำนวยความสะดวกภายในที่ทำงานจึงอาจจะยังไม่พร้อมเท่าที่ควร
- 1.8. สรุปความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบโดยรวมแล้ว ผู้ตอบรู้สึกพอใจเล็กน้อย เนื่องจากเมื่อพิจารณาทัศนคติเกี่ยวกับผลกระทบในประเด็นต่างๆ ชำงต้นข้าราชการกลุ่มตัวอย่างรู้สึกเฉยๆ ถึงระดับพอใจเมื่อเปรียบเทียบกับที่ทำงานเดิม

ตารางที่ 5-31 แสดงค่าเฉลี่ยความพึงพอใจสรุปโดยรวมของผลกระทบจากการย้ายที่ทำงานมาอยู่ที่
ทำการแห่งใหม่ของผู้ตอบ

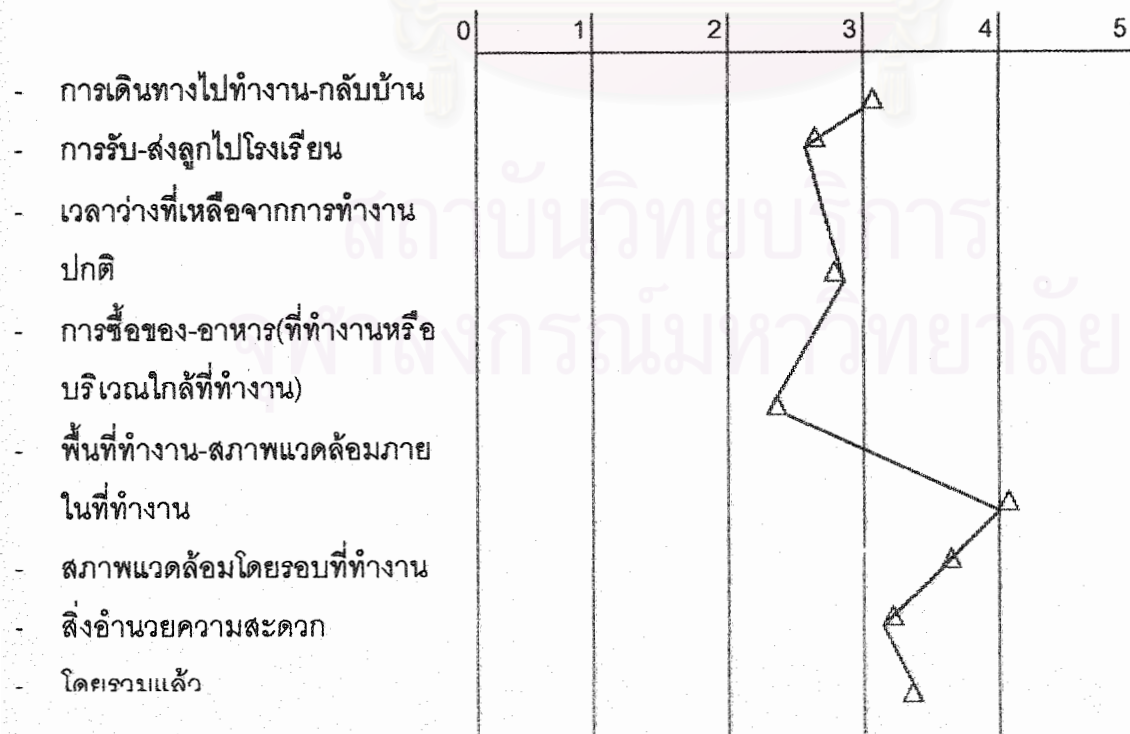
ทัศนคติในประเด็น	\bar{X}	SD.
การเดินทางไปทำงาน-กลับบ้าน	3.04	1.40
การรับ-ส่งลูกไปโรงเรียน	2.67	1.22
เวลาว่างที่เหลือจากการทำงานปกติ	2.83	1.22
การซื้อของ-อาหาร(ที่ทำงานหรือบริเวณใกล้ที่ทำงาน)	2.38	0.97
พื้นที่ทำงาน-สภาพแวดล้อมภายในที่ทำงาน	4.06	0.79
สภาพแวดล้อมโดยรอบที่ทำงาน	3.76	0.93
สิ่งอำนวยความสะดวก	3.11	1.14
โดยรวมแล้ว	3.24	1.15

หมายเหตุ : คำถาม คือ เมื่อท่านย้ายมาทำงานที่สนามบินน้ำ สรุปโดยรวมแล้วท่านคิดว่ามีผลกระทบอย่างไร

เกณฑ์ของความพึงพอใจ มี 5 ลำดับ 1=ไม่พอใจมาก 2=ไม่พอใจ 3=เฉยๆ 4=พอใจ 5=พอใจมาก

แผนภูมิที่ 5-3 แสดงค่าเฉลี่ยสรุปโดยรวมของผลกระทบจากการย้ายที่ทำงานมาอยู่ที่ทำการแห่งใหม่

ไม่พอใจ ไม่พอใจ เฉยๆ พพอใจ พพอใจ
มาก มาก



2. การประชาสัมพันธ์การย้ายที่ทำการแห่งใหม่ของ

จากการสัมภาษณ์เกี่ยวกับการย้ายที่ทำการแห่งใหม่ของกระทรวงพาณิชย์ เพื่อดูว่ากระทรวง มีการประชาสัมพันธ์ให้ข้าราชการทราบเพียงใด พบว่า ผู้ตอบมากที่สุดเกินกว่าครึ่ง (62.2%) ทราบว่า กระทรวงจะย้ายที่ทำการใหม่จากคำบอกเล่าของเพื่อนร่วมงาน ถ้าแยกตาม ชี ทุกกลุ่ม ชี ส่วนใหญ่รับทราบจากคำบอกเล่าของเพื่อนร่วมงานเช่นกัน การทราบจากประกาศของกระทรวงฯ เป็นอันดับรองลงมา (56.7%) ถ้าแยกตาม ชี ทุกกลุ่ม ชี ส่วนใหญ่รับทราบจากประกาศของกระทรวงฯ เป็นอันดับรองลงมาด้วยเช่นกัน (ดูตารางที่ 5-32)

ตารางที่ 5-32 แสดงร้อยละของการรับทราบว่าต้องย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

การรับทราบว่าต้องย้าย	ตำแหน่งหน้าที่การงาน				รวม
	ชี1-ชี2	ชี3-ชี4	ชี5-ชี6	ชี7 ขึ้นไป	
จากประกาศของกระทรวงฯ	71.4	48.3	57.2	61.1	56.7
จากวารสารรายเดือนของกรม	-	6.7	13.9	6.91	10.61
จากคำบอกเล่าของเพื่อนร่วมงาน	100	63.3	60.1	62.5	62.2
อื่นๆ	-	10.0	4.6	11.1	7.1
รวม	171.4	128.3	135.8	141.61	136.61

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

3. ระยะเวลาในการรับทราบว่าจะต้องย้ายที่ทำงาน ก่อนการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ของผู้ตอบ

จากการสัมภาษณ์พบว่า ผู้ตอบทุกระดับเกินกว่าครึ่ง (64.7%) รับทราบชำน้อยกว่า 2 ปี รองลงมาคือช่วง 2-4 ปี (20.8%) ซึ่งสอดคล้องกับระยะเวลาที่กระทรวงฯ เริ่มประชาสัมพันธ์ในช่วงเริ่มก่อสร้างโครงการประมาณ 4 ปี ก่อนการย้ายที่ทำงานที่ทำการแห่งใหม่ จะเห็นได้ว่าการรับทราบของข้าราชการผู้ตอบส่วนใหญ่ค่อนข้างช้า เนื่องจากตัวข้าราชการไม่สนใจหรือกระทรวงฯ ไม่มีแผนการประชาสัมพันธ์อย่างเป็นระบบ ไม่ทั่วถึงและต่อเนื่อง (ดูตารางที่ 5-33)

ตารางที่ 5-33 แสดงร้อยละของระยะเวลาในการรับทราบว่าจะต้องย้ายที่ทำงาน ก่อนการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ของผู้ตอบ

ระยะเวลารับทราบ (ปี)	ตำแหน่งหน้าที่การงาน				รวม
	ซี1-ซี2	ซี3-ซี4	ซี5-ซี6	ซี7 ขึ้นไป	
น้อยกว่า 2	71.4	66.7	68.2	54.2	64.7
ระหว่าง 2-4	28.6	21.7	20.8	19.4	20.8
ระหว่าง 4-6	-	11.7	11	4.2	9.3
ระหว่าง 6-8	-	-	-	8.3	1.9
มากกว่า 8	-	-	-	13.9	3.2
รวม	100	100	100	100	100
จำนวน	7	60	173	72	312

4. การสอบถามความเห็นจากผู้บริหารของกระทรวง ก่อนการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่

การย้ายที่ตั้งของหน่วยงานขนาดใหญ่อย่างกระทรวงพาณิชย์ ซึ่งมีพนักงาน-ข้าราชการจำนวนมาก ย่อมส่งผลกระทบต่อกระบวนทัศน์การดำเนินชีวิตประจำวันไม่มากนักน้อย การศึกษานี้จึงตั้งคำถามผู้ตอบว่าผู้บริหารของกระทรวงมีการสอบถามความเห็นของข้าราชการบ้างหรือไม่ เพื่อนำไปประกอบกับการวางแผนการย้าย และจากการสัมภาษณ์ผู้ตอบทุกระดับส่วนใหญ่ (89.7%) ไม่ทราบว่ามี การสอบถามความเห็นจากข้าราชการในกระทรวงฯ ซึ่งจากการสอบถามหัวหน้าพนักงานกลาง ฝ่ายกองกลาง สำนักงานปลัดกระทรวงก็บอกว่าไม่มีการสอบถามพนักงาน-ข้าราชการเกี่ยวกับเรื่องนี้ ส่วนที่ตอบว่ามี จะเห็นได้ว่าเป็นกลุ่มข้าราชการระดับ ซี7 ขึ้นไป ซึ่งอาจจะมีส่วนเกี่ยวข้องกับการวางแผนการย้ายจึงได้รับการสอบถาม (ดูตารางที่ 5-34)

ตารางที่ 5-34 แสดงร้อยละของการสอบถามความเห็นจากผู้บริหารของกระทรวง ก่อนการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่

การสอบถามความเห็น	ตำแหน่งหน้าที่การงาน				รวม
	ซี1-ซี2	ซี3-ซี4	ซี5-ซี6	ซี7 ขึ้นไป	
ไม่มี	100	100	98.3	59.7	89.7
มี	-	-	1.7	37.5	9.6
ไม่ตอบ	-	-	-	2.8	0.6
รวม	100	100	100	100	100
จำนวน	7	60	173	72	312

5. ถ้ามีทางเลือกอื่น ก่อนการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่

จากคำถามสมมติในข้อนี้ เพื่อดูว่าถ้าหากกระทรวงฯ สามารถให้ข้าราชการมีทางเลือกอื่น นอกจากการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ จะมีผู้ตัดสินใจไม่ย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่มากนักน้อยเพียงไร ซึ่งจากการตอบแบบสอบถามของผู้ตอบเกินกว่าครึ่ง (58.3%) ไม่เลือกทางเลือกอื่น เนื่องจากว่าโดยรวมแล้วคิดว่าดีขึ้น

ส่วนกลุ่มที่มีความเห็นว่าหากสามารถย้ายไปหน่วยงานอื่นของกระทรวงที่ไม่ต้องย้าย (17.9%)

สำหรับอีกกลุ่มก็มีความเห็นว่าต้องการลาออกเปลี่ยนงานใหม่ ประมาณ 2.2%

ซึ่งเมื่อพิจารณาแยกตาม ซี ของทั้ง 2 กลุ่มนี้จะเห็นได้ว่า ซี3-4 เป็นกลุ่มที่เพิ่งรับราชการและเป็นโสดมาก แต่คิดจะย้ายหน่วยงานถ้าเป็นไปได้ถึง 35% ซึ่งนับว่ามากพอสมควร และที่คิดลาออกเลยก็มีถึง 6.7% (ดูตารางที่ 5-35)

ตารางที่ 5-35 แสดงร้อยละของถ้ามีทางเลือกอื่น ก่อนการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่

ถ้ามีทางเลือกอื่น	ตำแหน่งหน้าที่การงาน				รวม
	ซี1-ซี2	ซี3-ซี4	ซี5-ซี6	ซี7 ขึ้นไป	
ไม่เลือกเนื่องจากว่าโดยรวมแล้วดีขึ้น	71.4	41.7	65.3	54.2	58.3
ย้ายไปหน่วยงานอื่นของกระทรวงที่ไม่ต้องย้าย	14.3	35.0	12.1	18.1	17.9
ลาออกเปลี่ยนงานใหม่	-	6.7	1.7	-	2.2
เข้าโครงการเกษียณก่อนกำหนด	-	3.3	4.0	1.4	3.2
อื่นๆ	14.3	17.3	16.8	18.1	16.3
ไม่ตอบ	-	-	-	8.3	1.9
รวม	100	100	100	100	100
จำนวน	7	60	173	72	312

6. ความสัมพันธ์ของ ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับการเตรียมการเมื่อทราบแน่นอนว่าจะต้องย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ของผู้ตอบ

คำถามในข้อนี้เพื่อดูว่าก่อนย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ผู้ตอบมีการเตรียมความพร้อมอย่างไร เมื่อทราบแน่นอนว่าจะต้องย้ายที่ทำงานแห่งใหม่ และจากการสัมภาษณ์ผู้ตอบที่ต้องเดินทางไกลขึ้นและไกลกว่าที่เดิมทุกกลุ่มส่วนใหญ่มีการศึกษาเส้นทางการเดินทาง (ดูตารางที่ 5-36)

ตารางที่ 5-36 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับการเตรียมการเมื่อทราบแน่นอนว่าจะต้องย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ของผู้ตอบ

การศึกษาเส้นทางการเดินทาง	ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน									รวม
	เขตเมืองชั้นใน	เขตต่อเมืองตะวันออก	เขตต่อเมืองตะวันตก	เขตชานเมืองตะวันออก	เขตชานเมืองตะวันตก	จังหวัดนนทบุรี	จังหวัดสมุทรปราการ	จังหวัดปทุมธานี	ไม่ตอบ	
ไม่มีการศึกษาเส้นทาง	18.1	25.8	26.3	20.0	16.7	46.1	16.7	25.0	50.0	28.2
มีการศึกษาเส้นทาง	81.9	72.6	71.9	80.0	83.3	48.7	83.3	75.0	50.0	69.9
ไม่ตอบ	-	1.6	1.8	-	-	5.3	-	-	-	1.9
รวม	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
จำนวน	94	62	57	5	6	76	6	4	2	312

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

7. การวางแผน หลังจากการศึกษาเส้นทาง การเดินทางแล้วของผู้ตอบ

คำถามในข้อนี้ต่อเนื่องจากข้อ 6 ข้างต้นสำหรับข้าราชการกลุ่มตัวอย่างที่ตอบว่าได้ทำการศึกษาเส้นทาง การเดินทางแล้ว มีการวางแผนเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมอะไรบ้าง ซึ่งปรากฏว่ากว่าครึ่ง (59.6%) ตอบว่ามีการวางแผนเปลี่ยนวิธีการเดินทาง เช่น การใช้พาหนะ การต่อพาหนะ เส้นทางที่จะไป-กลับ เป็นต้น โดยระดับที่มีสัดส่วนมากที่สุดคือ ซี5-6 ซี7 ขึ้นไปและ ซี3-4 ตามลำดับ กลุ่มที่เปลี่ยนแปลงการใช้ชีวิตประจำวันมีมากเป็นกลุ่มที่สอง แต่มีเพียง 13.1% ส่วนกลุ่มที่มีการวางแผนย้ายที่อยู่อาศัยมี (8.3%) กลุ่มที่คิดย้ายที่อยู่อาศัยมากที่สุดคือระดับ ซี1-2 (ตามตารางที่ 5-37)

ตารางที่ 5-37 แสดงร้อยละของการวางแผน หลังจากการศึกษาเส้นทาง การเดินทางแล้วของผู้ตอบ
(ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

การวางแผน	ตำแหน่งหน้าที่การงาน				รวม
	ซี1-ซี2	ซี3-ซี4	ซี5-ซี6	ซี7 ขึ้นไป	
เปลี่ยนแปลงการใช้ชีวิตประจำวัน	-	8.3	13.3	18.1	13.1
เปลี่ยนวิธีการเดินทาง	28.6	53.3	63.6	58.3	59.6
ย้ายที่อยู่อาศัย	85.7	3.3	6.4	9.7	8.3
อื่นๆ	14.3	10	6.4	1.4	6.1

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

8. ความสัมพันธ์ของ ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับการวางแผนหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ ก่อนการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ของผู้ตอบ

จากตารางที่ 5-38 ผู้ตอบที่ต้องเดินทางไกลขึ้นและไกลกว่าที่เดิม ส่วนใหญ่ไม่มีการวางแผนหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ แต่ทุกกลุ่มก็มีบางส่วนวางแผนหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ยกเว้นกลุ่มจังหวัดปทุมธานี และน่าสังเกตว่ากลุ่มจังหวัดนนทบุรีก็ยังคงมีการวางแผนด้วยเช่นกัน

ตารางที่ 5-38 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับการวางแผนหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ ก่อนการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ของผู้ตอบ

การวางแผนหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่	ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน									รวม
	เขตเมืองชั้นใน	เขตต่อเมืองตะวันออก	เขตต่อเมืองตะวันตก	เขตชานเมือง	เขตชานเมือง	จังหวัดสมุทรปราการ	จังหวัดนนทบุรี	จังหวัดปทุมธานี	ไม่ตอบ	
ไม่มีการวางแผน	84.0	80.6	87.7	80.0	66.7	83.3	71.1	100	50.0	80.4
มีการวางแผน	16.0	16.1	12.3	20.0	33.3	16.7	21.1	-	50.0	17.0
ไม่ตอบ	-	3.2	-	-	-	-	7.9	-	-	2.6
รวม	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
จำนวน	94	62	57	5	6	6	76	4	2	312

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

9. ความสัมพันธ์ของ การวางแผนหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่กับลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ตอบ

จากตารางที่ 5-39 พบว่า ผู้ตอบที่ไม่มีการวางแผนหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่มากที่สุด (49.8%) เป็นเจ้าของที่อยู่อาศัยเอง รองลงไปคือ (31.1%) อาศัยกับพ่อแม่ ส่วนกลุ่มที่มีการวางแผนหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่มากที่สุดคือ กลุ่มที่อาศัยอยู่กับพ่อแม่ (32.1%) รองลงไปคือกลุ่มที่เป็นเจ้าของที่อยู่อาศัยเอง (30.2%) อาศัยอยู่กับพ่อแม่ และกลุ่มที่อยู่อาศัยแบบเช่ารายเดือนเป็นกลุ่มถัดไป (26.4%)

ตารางที่ 5-39 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ การวางแผนหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่กับลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ตอบ

ลักษณะการครอบครอง ที่อยู่อาศัย	การวางแผนหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่			รวม
	ไม่มีการ วางแผน	มีการวางแผน	ไม่ตอบ	
เป็นเจ้าของเอง	49.8	30.2	50.0	46.5
อาศัยกับพ่อแม่	31.1	32.1	-	30.4
อาศัยญาติ	9.2	7.5	-	8.7
เช่า	-	1.9	-	0.3
เช่ารายเดือน	7.0	26.4	37.5	11.5
อื่นๆ	2.4	1.9	12.5	2.6
รวม	100	100	100	100
จำนวน	251	53	8	312

10. ความสัมพันธ์ของ การวางแผนหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่กับสถานภาพสมรสของผู้ตอบ

จากตารางที่ 5-40 พบว่า ผู้ตอบที่ไม่มีการวางแผนหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ มากสุดเกินกว่าครึ่ง (64.1%) แต่งงานแล้ว ส่วนกลุ่มที่มีการวางแผนหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่มากที่สุดคือ (79.2%) เป็นโสด

ตารางที่ 5-40 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ การวางแผนหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่กับสถานภาพสมรสของผู้ตอบ

สถานภาพสมรส	การวางแผนหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่			รวม
	ไม่มีการวางแผน	มีการวางแผน	ไม่ตอบ	
โสด	35.9	79.2	37.5	43.3
แต่งงาน	64.1	20.8	62.5	56.7
รวม	100	100	100	100
จำนวน	251	53	8	312

11. การย้ายที่อยู่อาศัย หลังจากย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ของผู้ตอบ

จากคำถามในข้อนี้ เพื่อตรวจสอบว่าข้าราชการมีการย้ายที่อยู่อาศัย หลังจากย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่มากน้อยเพียงไร พบว่า ผู้ตอบส่วนใหญ่ (94.9%) ไม่มีการย้ายที่อยู่อาศัย หลังจากย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ ส่วนกลุ่มที่ย้ายที่อยู่อาศัย (5.1%) มีการย้ายที่อยู่อาศัยมาอยู่ที่จังหวัดนนทบุรี (4.8%) ถ้าแยกตาม ซี กลุ่ม ซี1-2 มากสุด (71.4%) มีการย้ายที่อยู่อาศัยมาอยู่ที่จังหวัดนนทบุรี น่าจะเป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบจากการย้ายที่ทำงานแห่งใหม่ จึงย้ายที่อยู่อาศัยมาให้ใกล้กับที่ทำงาน สำหรับกลุ่มที่ย้ายมาอยู่เขตเมืองชั้นใน มี 0.3% ซึ่งไม่น่าจะมีสาเหตุมาจากการย้ายที่ทำงาน (ตามตารางที่ 5-41)

ตารางที่ 5-41 แสดงร้อยละของการย้ายที่อยู่อาศัย ภายหลังจากการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ของผู้ตอบ

การย้ายที่อยู่อาศัย	ตำแหน่งหน้าที่การงาน				รวม
	ซี1-ซี2	ซี3-ซี4	ซี5-ซี6	ซี7 ขึ้นไป	
ไม่มี	28.6	98.3	98.3	88.9	94.9
ย้ายมาอยู่เขตเมืองชั้นใน	-	-	-	1.4	0.3
ย้ายมาอยู่จังหวัดนนทบุรี	71.4	1.7	1.2	9.7	4.8
รวม	100	100	100	100	100
จำนวน	7	60	173	72	312

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

12. ความสัมพันธ์ของทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับการย้ายที่อยู่อาศัย หลังจากย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ของผู้ตอบ

จากคำถามในข้อนี้ เพื่อตรวจสอบว่าผู้ตอบมีการย้ายที่อยู่อาศัย หลังจากย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่มากน้อยเพียงไร พบว่า ผู้ตอบทั้งที่ต้องเดินทางไกลขึ้นและใกล้กว่าที่เดิม ส่วนใหญ่ (94.9%) ไม่มีการย้ายที่อยู่อาศัย หลังจากย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ ส่วนกลุ่มที่ย้ายที่อยู่อาศัย (5.1%) มีการย้ายที่อยู่อาศัยมาอยู่ที่จังหวัดนนทบุรี (4.8%) ถ้าแยกตามเขต กลุ่มจังหวัดนนทบุรีมีการย้ายมากที่สุด ซึ่งอาจจะเป็นการย้ายมาจากที่อื่น (ตามตารางที่ 5-42)

ตารางที่ 5-42 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับการย้ายที่อยู่อาศัย หลังจากย้ายที่ทำงานมาอยู่ที่ทำการแห่งใหม่

การย้ายที่อยู่อาศัย หลังจากย้ายที่ทำงานแห่งใหม่	ทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน									รวม
	เขตเมืองชั้นใน	เขตต่อเมืองตะวันออก	เขตต่อเมืองตก	เขตชานเมือง	เขตชานเมือง	จังหวัดนนทบุรี	จังหวัดสมุทรปราการ	จังหวัดปทุมธานี	ไม่ตอบ	
ไม่ได้ย้าย	94.7	100	98.2	100	100	88.2	100	100	50.0	94.9
ย้ายมาเขตเมืองชั้นใน	1.1	-	-	-	-	-	-	-	-	0.3
ย้ายมาจังหวัดนนทบุรี	4.3	-	1.8	-	-	11.8	-	-	50.0	4.8
รวม	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
จำนวน	94	62	57	5	6	76	6	4	2	312

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

13. ความสัมพันธ์ของ การย้ายที่อยู่อาศัย หลังจากย้ายที่ทำงานกับสถานภาพสมรสของผู้ตอบ

จากตารางที่ 5-43 จะเห็นได้ว่าผู้ตอบที่ไม่ได้ย้ายที่อยู่อาศัยมากที่สุด (58.1%) แต่งงานแล้ว ส่วนกลุ่มที่ย้ายที่อยู่อาศัยมาอยู่จังหวัดนนทบุรีมากที่สุด (73.7%) เป็นโสด

ตารางที่ 5-43 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ การย้ายที่อยู่อาศัย หลังจากย้ายที่ทำงานกับสถานภาพสมรสของผู้ตอบ

สถานภาพสมรส	การย้ายที่อยู่อาศัย			รวม
	ไม่ได้ย้าย	ย้ายมาอยู่เขตเมืองชั้นใน	ย้ายมาอยู่นนทบุรี	
โสด	41.9	-	73.3	43.3
แต่งงาน	58.1	100	26.7	56.7
รวม	100	100	100	100
จำนวน	296	1	15	312

14. ความสัมพันธ์ของ การย้ายที่อยู่อาศัย หลังจากย้ายที่ทำงานกับลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัยปัจจุบันของผู้ตอบ

จากตารางที่ 5-44 จะเห็นได้ว่าผู้ตอบที่ไม่ได้ย้ายที่อยู่อาศัยมากที่สุดเกือบครึ่ง (48.3 %) เป็นเจ้าของที่อยู่อาศัยเอง รองลงไปคือ (31.4%) อาศัยอยู่กับพ่อแม่ ส่วนกลุ่มที่ย้ายที่อยู่อาศัยมาอยู่จังหวัดนนทบุรี มากสุดเกินกว่าครึ่ง (66.7%) อู่อาศัยแบบเช่ารายเดือน

ตารางที่ 5-44 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ การย้ายที่อยู่อาศัย หลังจากย้ายที่ทำงานกับลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัยปัจจุบัน ของผู้ตอบ

การครอบครอง ที่อยู่อาศัย	การย้ายที่อยู่อาศัย			รวม
	ไม่ได้ย้าย	ย้ายมาอยู่เขต เมืองชั้นใน	ย้ายมาอยู่ นนทบุรี	
เป็นเจ้าของ	48.3	-	13.3	46.5
อาศัยพ่อแม่	31.4	100	6.7	30.4
อาศัยญาติ	8.4	-	13.3	8.7
เช่า	0.3	-	-	0.3
เช่ารายเดือน	8.8	-	66.7	11.5
อื่นๆ	2.7	-	-	2.6
รวม	100	100	100	100
จำนวน	296	1	15	312

15. ความคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต เมื่อย้ายที่ทำงานมาที่ทำการแห่งใหม่แล้ว ยังไม่ได้ย้ายที่อยู่อาศัยของผู้ตอบ

จากคำถามในข้อนี้ เพื่อตรวจสอบว่าข้าราชการกลุ่มตัวอย่างยังมีความคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคตอีกหรือไม่ มากน้อยเพียงไร พบว่า ผู้ตอบส่วนใหญ่ (83%) ไม่มีความคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยอีก ส่วนกลุ่มที่คิดย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต (12.1%) มีกลุ่มที่คิดย้ายมาอยู่ที่จังหวัดนนทบุรี (8.3%) (ดูตารางที่ 5-45)

ตารางที่ 5-45 แสดงร้อยละของความคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต เมื่อย้ายที่ทำงานมาที่ทำการแห่งใหม่แล้วยังไม่ได้ย้ายที่อยู่อาศัยของผู้ตอบ

ความคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัย ในอนาคต	ตำแหน่งหน้าที่การงาน				รวม
	ซี1-ซี2	ซี3-ซี4	ซี5-ซี6	ซี7 ขึ้นไป	
ไม่คิดย้าย	100	83.3	90.8	62.5	83.0
คิดย้ายมาอยู่เขตเมืองชั้นใน	-	-	0.6	-	0.3
คิดย้ายมาอยู่เขตเมืองตะวันออก	-	-	1.7	2.8	1.6
คิดย้ายมาอยู่เขตเมืองตะวันตก	-	1.7	0.6	-	1.6
คิดย้ายมาอยู่เขตชานเมืองตะวันตก	-	1.7	-	-	0.3
คิดย้ายมาอยู่จังหวัดนนทบุรี	-	13.3	5.8	11.1	8.3
ไม่ตอบ	-	-	0.6	23.6	5.8
รวม	100	100	100	100	100
จำนวน	7	60	173	72	312

16. ความสัมพันธ์ของ ท่าเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับความคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต เมื่อย้ายที่ทำงานมาที่ทำการแห่งใหม่แล้วยังไม่ได้ย้ายที่อยู่อาศัยของผู้ตอบ

จากตารางที่ 5-46 พบว่า ผู้ตอบทั้งกลุ่มที่ต้องเดินทางไกลขึ้นและใกล้ที่เดิม ส่วนใหญ่ไม่คิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต (83%) และเมื่อพิจารณากลุ่มที่คิดจะย้ายส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่ต้องเดินทางไกลขึ้น โดยมากที่สุดคือกลุ่มเขตชานเมืองตะวันออก แต่น่าสังเกตว่ากลุ่มจังหวัดนนทบุรีซึ่งมีการเดินทางใกล้สุดก็มีบางส่วนที่คิดจะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต ซึ่งน่าจะไม่เกี่ยวกับผลกระทบจากการย้ายที่ทำงาน

ตารางที่ 5-46 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ ท่าเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับการคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต

การคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต	ท่าเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน									รวม
	เขตเมืองชั้นใน	เขตต่อเมืองตะวันออก	เขตต่อเมืองตะวันตก	เขตชานเมืองตะวันออก	เขตชานเมืองตะวันตก	จังหวัดสมุทรปราการ	จังหวัดนนทบุรี	จังหวัดปทุมธานี	ไม่ตอบ	
ไม่คิดย้าย	83.0	82.3	87.7	80.0	83.3	100	78.9	100	50.0	83.0
คิดย้ายไปเขตเมืองชั้นใน	-	1.6	-	-	-	-	-	-	-	0.3
คิดย้ายไปเขตตะวันออก	1.1	6.5	-	-	-	-	-	-	-	1.6
คิดย้ายไปเขตตะวันตก	1.1	-	-	-	-	-	1.3	-	-	0.6
คิดย้ายไปชานเมืองตะวันตก	-	-	1.8	-	-	-	-	-	-	0.3
คิดย้ายไปจังหวัดนนทบุรี	11.7	6.5	7.0	20.0	16.7	-	6.6	-	-	8.3
ไม่ตอบ	3.2	3.2	3.5	-	-	-	13.2	-	50.0	5.8
รวม	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
จำนวน	94	62	57	5	6	6	76	4	2	312

17. ความสัมพันธ์ของ ความคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต เมื่อย้ายที่ทำงานมาที่ทำการแห่งใหม่แล้วยังไม่ได้ย้ายที่อยู่อาศัยกับทัศนคติเกี่ยวกับการเดินทางมาทำงาน-กลับบ้านของผู้ตอบ

จากตารางที่ 5-47 จะเห็นได้ว่า ผู้ตอบที่ไม่คิดย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต มีความเห็นเกี่ยวกับการเดินทางมาทำงาน-กลับบ้านในแง่ดีขึ้นถึงดีขึ้นมากกว่าแยลงถึงแยลงมากเล็กน้อย (45.9% : 42.5%)

กลุ่มที่คิดจะย้ายที่อยู่อาศัยมาจังหวัดนนทบุรีส่วนใหญ่เกินกว่าครึ่ง (61.8%) เพราะเมื่อย้ายที่ทำงานใหม่ การเดินทางมาทำงาน-กลับบ้านแยลงถึงแยลงมาก น่าจะมีเหตุเชื่อได้ว่าต้องการย้ายจริง แต่น่าสังเกตว่า มีกลุ่มที่มีความเห็นเรื่องการเดินทางดีขึ้นถึงดีขึ้นมาก (23.%) ก็คิดย้ายที่อยู่อาศัยมาจังหวัดนนทบุรีด้วยเช่นกัน

ตารางที่ 5-47 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ ความคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคตกับทัศนคติเกี่ยวกับการเดินทางมาทำงาน-กลับบ้านของผู้ตอบ

ทัศนคติเกี่ยวกับการเดินทางมาทำงาน-กลับบ้าน	ความคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต							รวม
	ไม่คิดย้าย	คิดย้ายไปชั้นใน	คิดย้ายไปตะวันออก	คิดย้ายไปตะวันตก	คิดย้ายไปชานเมืองตะวันตก	คิดย้ายไปนนทบุรี	ไม่ตอบ	
แยลงมาก	16.2	-	20.0	-	-	30.8	-	16.3
แยลง	26.3	-	40.0	-	-	30.8	27.8	26.6
เหมือนเดิม	11.6	-	20.0	-	-	11.5	38.9	13.1
ดีขึ้น	24.7	100	20.0	50.0	100	15.4	11.1	23.7
ดีขึ้นมาก	20.8	-	-	50.0	-	7.7	22.2	19.6
ไม่ตอบ	0.4	-	-	-	-	3.8	-	0.6
รวม	100	100	100	100	100	100	100	100
	259	1	5	2	1	26	18	312

18. ความสัมพันธ์ของ ความคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต เมื่อย้ายที่ทำงานมาที่ทำการแห่งใหม่แล้วยังไม่ได้ย้ายที่อยู่อาศัยกับค่าใช้จ่ายเป็นค่าเดินทางต่อวันของผู้ตอบ

จากตารางที่ 5-48 จะเห็นได้ว่า ผู้ตอบที่ไม่คิดจะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต ส่วนใหญ่มีทั้งที่ค่าเดินทางเพิ่มขึ้นและลดลง โดยมากที่สุด (44%) ของกลุ่มที่เพิ่มขึ้นคือ 1-50 บาท และมากที่สุด (23.2%) ของกลุ่มที่ลดลงคือ 1-50 บาทเช่นกัน

ส่วนกลุ่มที่มีความคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคตส่วนใหญ่มีค่าเดินทางเพิ่มขึ้นมากที่สุดคือ 1-50 บาท รวมถึงกลุ่มที่คิดจะย้ายมาจังหวัดนนทบุรี มากสุดประมาณครึ่งหนึ่ง (53.8%) มีค่าเดินทางเพิ่มขึ้น 1-50 บาท รองลงมาคือ (7.7%) ที่เพิ่มขึ้นระหว่าง 51-100 บาท เนื่องจากกลุ่มนี้ส่วนใหญ่ใช้พาหนะในการเดินทางมาทำงานด้วยรถประจำทางและมีการต่อพาหนะหลายทอด รองลงมาคือใช้รถยนต์ส่วนตัว

ตารางที่ 5-48 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ ความคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคตกับค่าใช้จ่ายเป็นค่าเดินทางต่อวันของผู้ตอบ

ค่าเดินทาง/วัน (บาท)	ความคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต						ไม่ตอบ	รวม
	ไม่คิดย้าย	คิดย้าย ไปชั้น ใน	คิดย้าย ไป ตะวันออก	คิดย้าย ไปตะวันตก	คิดย้ายไป ชานเมือง ตะวันตก	คิดย้ายไป นนทบุรี		
ลดลงมากกว่า 50	2.3	-	-	-	-	3.8	5.6	2.6
ลดลงระหว่าง 1 – 50	23.2	-	20.0	-	-	3.8	33.3	21.8
ไม่เพิ่มหรือลด	20.8	100.0	-	-	-	23.1	5.6	19.9
เพิ่มขึ้นระหว่าง 1-50	44.0	-	80.0	100.0	100.0	53.8	27.8	44.9
เพิ่มขึ้นระหว่าง 51-100	6.2	-	-	-	-	7.7	5.6	6.1
เพิ่มขึ้นระหว่าง 101-200	2.7	-	-	-	-	-	-	2.2
ไม่ตอบ	0.8	-	-	-	-	7.7	22.2	2.6
รวม	100	100	100	100	100	100	100	100
จำนวน	259	1	5	2	1	26	18	312

19. ความสัมพันธ์ของ ความคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต เมื่อย้ายที่ทำงานมาที่ทำการแห่งใหม่แล้วยังไม่ได้ย้ายที่อยู่อาศัยกับเวลาที่ใช้ในการเดินทางกลับบ้านของผู้ตอบ

จากตารางที่ 5-49 จะเห็นได้ว่า ผู้ตอบที่ไม่คิดย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต มีการใช้เวลาในการเดินทางกลับบ้านลดลงมากสุดในช่วง 1 ชั่วโมง (30.1%)

ส่วนกลุ่มที่คิดจะย้ายที่อยู่อาศัยมาจังหวัดนนทบุรี มากสุด (26.9 %) ตอบว่าไม่เปลี่ยนแปลง แต่โดยภาพรวมแล้วมีการใช้เวลาในการเดินทางกลับบ้านเพิ่มขึ้น (38.4%) ซึ่งมากกว่าลดลงที่มี (25.9%) โดยเพิ่มขึ้นอยู่ในช่วง 1 ชั่วโมงจนถึงเพิ่มขึ้นระหว่าง 1-2 ชั่วโมง ทำให้มีทัศนคติเกี่ยวกับผลกระทบจากการเดินทางมาทำงาน-กลับบ้าน ในแง่ลบ

ตารางที่ 5-49 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ ความคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคตกับเวลาที่ใช้ในการเดินทางกลับบ้านของผู้ตอบ

เวลาที่ใช้ในการเดินทาง (ชั่วโมง)	ความคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต							รวม
	ไม่คิด ย้าย	คิดย้าย ไปชั้น ใน	คิดย้าย ไป ทุกวัน ออก	คิดย้าย ไป ทุกวัน ตก	คิดย้ายไป ชานเมือง ทุกวันตก	คิดย้ายไป นนทบุรี	ไม่ตอบ	
ลดลงมากกว่า 2	0.4	-	-	-	100.0	3.8	5.6	1.3
ลดลงระหว่าง 1 – 2	12.4	-	-	-	-	-	11.1	10.9
ลดลงอยู่ในช่วง 1	30.1	100.0	40.0	100.0	-	23.1	38.9	30.6
ไม่เพิ่มหรือลด	18.9	-	20.0	-	-	26.9	16.7	19.2
เพิ่มขึ้นอยู่ในช่วง 1	24.3	-	20.0	-	-	19.2	16.7	23.1
เพิ่มขึ้นระหว่าง 1-2	13.1	-	-	-	-	19.2	5.6	12.8
เพิ่มขึ้นมากกว่า 2	0.4	-	-	-	-	-	-	0.3
ไม่ตอบ	0.4	-	20.0	-	-	7.7	5.6	1.6
รวม	100	100	100	100	100	100	100	100
จำนวน	259	1	5	2	1	26	18	312

20. ความสัมพันธ์ของ ความคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต เมื่อย้ายที่ทำงานมาที่ทำการแห่งใหม่แล้วยังไม่ได้ย้ายที่อยู่อาศัยกับทัศนคติเกี่ยวกับเวลาว่างที่เหลือจากการทำงานปกติของผู้ตอบ

จากตารางที่ 5-50 จะเห็นได้ว่า ผู้ตอบที่ไม่คิดย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต มากสุด (41.4%) มีความรู้สึกแยลงถึงแยลงมากเกี่ยวกับเวลาว่างที่เหลือจากการทำงานปกติ

ส่วนกลุ่มที่มีความคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยมาจังหวัดนนทบุรี มากสุดประมาณครึ่งหนึ่ง (53.8%) มีความรู้สึกแยลงถึงแยลงมากเกี่ยวกับเวลาว่างที่เหลือจากการทำงานปกติ เนื่องจากการใช้เวลาในการเดินทางมาทำงาน-กลับบ้านเพิ่มขึ้น ทำให้เวลาว่างลดน้อยลง แต่ก็ยังมีกลุ่มที่รู้สึกดีขึ้น (23.1%) ยังคิดย้ายที่อยู่อาศัยมาจังหวัดนนทบุรี ซึ่งสาเหตุของการคิดย้ายอาจมาจากประเด็นอื่น

ตารางที่ 5-50 แสดงร้อยละของความสัมพันธ์ของ ความคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคตกับทัศนคติเกี่ยวกับเวลาว่างที่เหลือจากการทำงานปกติของผู้ตอบ

ทัศนคติเกี่ยวกับเวลาว่างที่เหลือจากการทำงานปกติ	ความคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต							รวม
	ไม่คิดย้าย	คิดย้ายไปขึ้นใน	คิดย้ายไปทุกวันออก	คิดย้ายไปทุกวันตก	คิดย้ายไปชนเมือง	คิดย้ายไปนนทบุรี	ไม่ตอบ	
แยลงมาก	17.8	-	-	-	-	19.2	-	16.3
แยลง	23.6	-	60.0	50.0	-	34.6	33.3	25.6
เหมือนเดิม	21.6	100.0	20.0	-	-	19.2	33.3	22.1
ดีขึ้น	26.3	-	20.0	50.0	100.0	23.1	11.1	25.3
ดีขึ้นมาก	8.8	-	-	-	-	-	16.7	8.0
ไม่ตอบ	2.3	-	-	-	-	3.8	5.6	2.6
รวม	100	100	100	100	100	100	100	100
จำนวน	259	1	5	2	1	26	18	312

21. การศึกษากลุ่มตัวอย่าง โดยแยกเป็นกลุ่มที่ไม่ค่อยย้ายที่ทำงานบ่อย กับกลุ่มที่ย้ายที่ทำงานบ่อย

กลุ่มที่ไม่ค่อยย้ายที่ทำงานบ่อย ได้แก่ กรมทะเบียนการค้า และกรมการค้าต่างประเทศ ส่วนกลุ่มที่ย้ายที่ทำงานบ่อย ได้แก่ กรมการประกันภัย และกรมทรัพย์สินทางปัญญา จะมีการปรับตัวได้ดีกว่ากลุ่มแรกหรือไม่ ซึ่งในการศึกษานี้เพื่อดูว่าผู้ที่ต้องย้ายที่ทำงานบ่อยกับผู้ที่ไม่ค่อยได้ย้ายที่ทำงาน มีทัศนคติเกี่ยวกับผลกระทบจากการย้ายที่ทำงานในครั้งนั้นคล้ายหรือแตกต่างกันอย่างไรในประเด็นต่างๆ ดังนี้

21.1. ทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน

H_0 : กลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน มีทำเลที่อยู่อาศัยไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 51 แสดงสัดส่วนกลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน ตามทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน

ทำเลที่อยู่อาศัย	กลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงาน		รวม
	ไม่ค่อยย้าย	ย้ายบ่อย	
เขตเมืองชั้นใน	29.8	32.5	30.1
เขตต่อเมืองตะวันออก	20.2	17.5	19.1
เขตต่อเมืองตะวันตก	19.5	10.0	18.3
เขตชานเมืองตะวันออก	1.5	2.5	1.6
เขตชานเมืองตะวันตก	2.2	-	1.9
จังหวัดนนทบุรี	23.5	30.0	24.4
จังหวัดสมุทรปราการ	1.5	5.0	1.9
จังหวัดปทุมธานี	1.1	2.5	1.3
ไม่ตอบ	0.7	-	0.6
รวม	100	100	100
จำนวน	272	40	312

ทดสอบค่า T – Test ได้ค่า Levene's Test for Equality of Variances $F=4.467$, $Sig.=0.028$

$t=-0.760$, $df=48.447$, $Sig.(2-tailed)= 0.451$, $\alpha=0.05$

ยอมรับ H_0 จึงสรุปได้ว่ากลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน มีทำเลที่อยู่อาศัยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

กล่าวคือ ผู้ตอบที่อยู่ทั้งในกลุ่มที่ไม่ค่อยย้ายที่ทำงานบ่อยกับกลุ่มที่ย้ายที่ทำงานบ่อย มีสัดส่วนของทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบันไม่แตกต่างกัน

21.2. ลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัย

H_0 : กลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน มีลักษณะการครอบครองอยู่อาศัยไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 52 แสดงสัดส่วนกลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน ตามลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัย

ลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัย	กลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงาน		รวม
	ไม่ค่อยย้าย	ย้ายบ่อย	
เป็นเจ้าของเอง	47.1	42.5	46.5
อาศัยกับพ่อแม่	30.1	32.5	30.4
อาศัยกับญาติ	8.5	10.0	8.7
เช่า	0.4	-	0.3
เช่ารายเดือน	11.8	10.0	11.5
อื่นๆ	2.2	5.0	2.6
รวม	100	100	100
จำนวน	272	40	312

ทดสอบค่า T – Test ได้ค่า Levene's Test for Equality of Variances $F=0.214$, $Sig.=0.644$

$t=-0.468$, $df=310$, $Sig.(2-tailed)= 0.640$, $\alpha=0.05$

ยอมรับ H_0 จึงสรุปได้ว่ากลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน มีลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

กล่าวคือ ผู้ตอบที่อยู่ทั้งในกลุ่มที่ไม่ค่อยย้ายที่ทำงานบ่อยกับกลุ่มที่ย้ายที่ทำงานบ่อย มีสัดส่วนของลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัยไม่แตกต่างกัน

21.3. ระยะเวลาในการเดินทางมาทำงาน-กลับบ้าน

H_0 : กลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน มีระยะเวลาในการเดินทางมาทำงาน-กลับบ้านไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 53 แสดงสัดส่วนกลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน ตามระยะเวลาในการเดินทางมาทำงาน-กลับบ้าน

ระยะเวลาในการเดินทางมาทำงาน-กลับบ้าน (กิโลเมตร)	กลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงาน		รวม
	ไม่ค่อยย้าย	ย้ายบ่อย	
ลดลงมากกว่า 20	5.5	7.5	5.8
ลดลงระหว่าง 16-20	0.7	2.5	1.0
ลดลงระหว่าง 11-15	5.5	7.5	5.8
ลดลงระหว่าง 6-10	4.8	-	4.2
ลดลงระหว่าง 1-5	5.1	7.5	5.4
ไม่เพิ่มหรือลด	11.0	11.7	11.9
เพิ่มขึ้นระหว่าง 1-5	6.6	5.0	6.4
เพิ่มขึ้นระหว่าง 6-10	7.7	10.0	8.0
เพิ่มขึ้นระหว่าง 11-15	4.8	5.0	4.8
เพิ่มขึ้นระหว่าง 16-20	9.9	2.5	9.0
เพิ่มขึ้นมากกว่า 20	13.2	10.0	12.8
ไม่ตอบ	25.0	25.0	25.0
รวม	100	100	100
จำนวน	272	40	312

ทดสอบค่า T – Test ได้ค่า Levene's Test for Equality of Variances $F=0.187$, $Sig.=0.666$

$t=0.995$, $df=310$, $Sig.(2-tailed)=0.321$, $\alpha=0.05$

ยอมรับ H_0 จึงสรุปได้ว่ากลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน มีระยะเวลาในการเดินทางมาทำงาน-กลับบ้านไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

กล่าวคือ ผู้ตอบที่อยู่ทั้งในกลุ่มที่ไม่ค่อยย้ายที่ทำงานบ่อยกับกลุ่มที่ย้ายที่ทำงานบ่อย มีสัดส่วนของระยะเวลาในการเดินทางมาทำงาน-กลับบ้านไม่แตกต่างกัน

21.4. ค่าใช้จ่ายเป็นค่าเดินทางต่อวัน

H_0 : กลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน มีค่าใช้จ่ายเป็นค่าเดินทางต่อวันไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 54 แสดงสัดส่วนกลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน ตามค่าเดินทางต่อวัน

ค่าเดินทางต่อวัน (บาท)	กลุ่มที่มีความเคยชินกับการ ย้ายที่ทำงาน		รวม
	ไม่ค่อยย้าย	ย้ายบ่อย	
ลดลงมากกว่า 50	2.9	-	2.6
ลดลงระหว่าง 26-50	5.1	2.5	4.8
ลดลงระหว่าง 1-25	16.5	20.0	17.0
ไม่เพิ่มหรือลด	19.5	22.5	19.9
เพิ่มขึ้นระหว่าง 1-25	21.0	32.5	22.4
เพิ่มขึ้นระหว่าง 26-50	23.2	17.5	22.4
เพิ่มขึ้นมากกว่า 50	9.2	2.5	8.3
ไม่ตอบ	2.6	2.5	2.6
รวม	100	100	100
จำนวน	272	40	312

ทดสอบค่า T – Test ได้ค่า Levene's Test for Equality of Variances $F=3.264$, $Sig.=0.072$

$t=0.349$, $df=310$, $Sig.(2-tailed)=0.728$, $\alpha=0.05$

ยอมรับ H_0 จึงสรุปได้ว่ากลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน มีค่าใช้จ่ายเป็นค่าเดินทางต่อวันไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

กล่าวคือ ผู้ตอบที่อยู่ทั้งในกลุ่มที่ไม่ค่อยย้ายที่ทำงานบ่อยกับกลุ่มที่ย้ายที่ทำงานบ่อย มีสัดส่วนของค่าใช้จ่ายเป็นค่าเดินทางต่อวันไม่แตกต่างกัน

21.5. เวลาที่ใช้ในการเดินทางมาทำงาน

H_0 : กลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน มีเวลาที่ใช้ในการเดินทางมาทำงานไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 55 แสดงสัดส่วนกลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน ตามเวลาที่ใช้ในการเดินทางมาทำงาน

เวลาที่ใช้ในการเดินทางมาทำงาน (ชั่วโมง)	กลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงาน		รวม
	ไม่ค่อยย้าย	ย้ายบ่อย	
ลดลงมากกว่า 2	0.7	-	0.6
ลดลงระหว่าง 1-2	10.7	12.5	10.9
ลดลงอยู่ในช่วง 1	27.9	30.0	28.2
ไม่เพิ่มหรือลด	18.4	12.5	17.6
เพิ่มขึ้นอยู่ในช่วง 1	25.4	27.5	25.6
เพิ่มขึ้นระหว่าง 1-2	13.2	15.0	13.5
เพิ่มขึ้นมากกว่า 2	3.7	2.5	3.5
รวม	100	100	100
จำนวน	272	40	312

ทดสอบค่า T – Test ได้ค่า Levene's Test for Equality of Variances $F=0.150$, $Sig.=0.903$

$t=0.142$, $df=310$, $Sig.(2-tailed)=0.887$, $\alpha=0.05$

ยอมรับ H_0 จึงสรุปได้ว่ากลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน มีเวลาในการเดินทางมาทำงานไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

กล่าวคือ ผู้ตอบที่อยู่ทั้งในกลุ่มที่ไม่ค่อยย้ายที่ทำงานบ่อยกับกลุ่มที่ย้ายที่ทำงานบ่อย มีสัดส่วนของเวลาในการเดินทางมาทำงานไม่แตกต่างกัน

21.6. เวลาที่ใช้ในการเดินทางกลับบ้าน

H_0 : กลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน มีเวลาที่ใช้ในการเดินทางกลับบ้านไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 56 แสดงสัดส่วนกลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน ตามเวลาที่ใช้ในการเดินทางกลับบ้าน

เวลาที่ใช้ในการเดินทางกลับบ้าน (ชั่วโมง)	กลุ่มที่มีความเคยชินกับการ ย้ายที่ทำงาน		รวม
	ไม่ค่อยย้าย	ย้ายบ่อย	
ลดลงมากกว่า 2	1.1	2.5	1.3
ลดลงระหว่าง 1-2	11.4	7.5	10.9
ลดลงอยู่ในช่วง 1	30.1	35.0	30.8
ไม่เพิ่มหรือลด	20.6	10.0	19.2
เพิ่มขึ้นอยู่ในช่วง 1	22.1	30.0	23.1
เพิ่มขึ้นระหว่าง 1-2	13.2	10.0	12.8
เพิ่มขึ้นมากกว่า 2	-	2.5	0.3
ไม่ตอบ	1.5	2.56	1.6
รวม	100	100	100
จำนวน	272	40	312

ทดสอบค่า T – Test ได้ค่า Levene's Test for Equality of Variances $F=1.320$, $Sig.=0.252$

$t=-0.532$, $df=310$, $Sig.(2-tailed)= 0.595$, $\alpha=0.05$

ยอมรับ H_0 จึงสรุปได้ว่ากลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน มีเวลาที่ใช้ในการเดินทางกลับบ้านไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

กล่าวคือ ผู้ตอบที่อยู่ทั้งในกลุ่มที่ไม่ค่อยย้ายที่ทำงานบ่อยกับกลุ่มที่ย้ายที่ทำงานบ่อย มีสัดส่วนของเวลาที่ใช้ในการค่าเดินทางกลับบ้านไม่แตกต่างกัน

21.7. การวางแผนหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ ก่อนการย้ายมาอยู่ที่ทำงานแห่งใหม่

H_0 : กลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน มีการวางแผนหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ ก่อนการย้ายมาอยู่ที่ทำงานแห่งใหม่ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 57 แสดงสัดส่วนกลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน ตามการวางแผนหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ ก่อนการย้ายมาอยู่ที่ทำงานแห่งใหม่

การวางแผนหาที่อยู่อาศัย แห่งใหม่	กลุ่มที่มีความเคยชินกับการ ย้ายที่ทำงาน		รวม
	ไม่ค่อยย้าย	ย้ายบ่อย	
ไม่มีการวางแผน	81.6	72.5	80.4
มีการวางแผน	16.2	22.5	17.0
ไม่ตอบ	2.2	5.0	2.6
รวม	100	100	100
จำนวน	272	40	312

ทดสอบค่า T – Test ได้ค่า Levene's Test for Equality of Variances $F=3.368$, $Sig.=0.067$

$t=-1.310$, $df=310$, $Sig.(2-tailed)= 0.191$, $\alpha=0.05$

ยอมรับ H_0 จึงสรุปได้ว่ากลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน มีการวางแผนหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ ก่อนการย้ายมาอยู่ที่ทำงานแห่งใหม่ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

กล่าวคือ ผู้ตอบที่อยู่ทั้งในกลุ่มที่ไม่ค่อยย้ายที่ทำงานบ่อยกับกลุ่มที่ย้ายที่ทำงานบ่อย มีสัดส่วนของการวางแผนหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ ก่อนการย้ายมาอยู่ที่ทำงานแห่งใหม่ไม่แตกต่างกัน

21.8. การย้ายที่อยู่อาศัย หลังจากย้ายที่ทำงานแห่งใหม่

H_0 : กลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน มีการย้ายที่อยู่อาศัย หลังจากย้ายที่ทำงานแห่งใหม่ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 58 แสดงสัดส่วนกลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน ตามการย้ายที่อยู่อาศัย หลังจากย้ายที่ทำงานแห่งใหม่

การย้ายที่อยู่อาศัย หลังจากย้ายที่ทำงานแห่งใหม่	กลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงาน		รวม
	ไม่ค่อยย้าย	ย้ายบ่อย	
ไม่ได้ย้าย	94.5	97.5	94.9
ย้ายมาอยู่เขตเมืองชั้นใน	0.4	-	0.3
ย้ายมาอยู่จังหวัดนนทบุรี	5.1	2.5	4.8
รวม	100	100	100
จำนวน	272	40	312

ทดสอบค่า T – Test ได้ค่า Levene's Test for Equality of Variances $F=2.888$, $Sig.=0.090$

$t=0.828$, $df=310$, $Sig.(2-tailed)=0.408$, $\alpha=0.05$

ยอมรับ H_0 จึงสรุปได้ว่ากลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน มีการย้ายที่อยู่อาศัย หลังจากย้ายที่ทำงานแห่งใหม่ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

กล่าวคือ ผู้ตอบที่อยู่ทั้งในกลุ่มที่ไม่ค่อยย้ายที่ทำงานบ่อยกับกลุ่มที่ย้ายที่ทำงานบ่อย มีสัดส่วนของการย้ายที่อยู่อาศัย หลังจากย้ายที่ทำงานแห่งใหม่ไม่แตกต่างกัน

21.9. ความคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต

H_0 : กลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน มีความคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคตไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 59 แสดงสัดส่วนกลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน ตามความคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต

ความคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต	กลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงาน		รวม
	ไม่ค่อยย้าย	ย้ายบ่อย	
ไม่คิดย้าย	82.4	87.5	83.0
คิดย้ายไปอยู่เขตเมืองชั้นใน	0.4	-	0.3
คิดย้ายไปอยู่เขตต่อเมืองตะวันออก	1.8	-	1.6
คิดย้ายไปอยู่เขตต่อเมืองตะวันตก	0.4	2.5	0.6
คิดย้ายไปอยู่ชานเมืองตะวันตก	-	2.5	0.3
คิดย้ายไปอยู่จังหวัดนนทบุรี	8.5	7.5	8.3
ไม่ตอบ	6.6	-	5.8
รวม	100	100	100
จำนวน	272	40	312

ทดสอบค่า T – Test ได้ค่า Levene's Test for Equality of Variances $F=7.247$, $Sig.=0.007$

$t=1.789$, $df=73.947$, $Sig.(2-tailed)=0.078$, $\alpha=0.05$

ไม่ยอมรับ H_0 จึงสรุปได้ว่ากลุ่มที่มีความเคยชินกับการย้ายที่ทำงานที่แตกต่างกัน มีความคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคตแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

กล่าวคือ ผู้ตอบที่อยู่ทั้งในกลุ่มที่ไม่ค่อยย้ายที่ทำงานบ่อยกับกลุ่มที่ย้ายที่ทำงานบ่อย มีสัดส่วนของความคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคตแตกต่างกัน

22. สรุปวิเคราะห์ประเด็นเกี่ยวกับทัศนคติของผลกระทบ และการแก้ปัญหาจากผลกระทบจากการย้ายที่ทำงานของข้าราชการกลุ่มตัวอย่าง

22.1. ทัศนคติโดยรวมเกี่ยวกับผลกระทบจากการย้ายที่ทำงาน

ข้าราชการผู้ตอบส่วนใหญ่รู้สึกค่อนข้างพอใจในประเด็นเรื่องพื้นที่ทำงาน-สภาพแวดล้อมภายในและบริเวณรอบที่ทำงาน, สิ่งอำนวยความสะดวกภายในที่ทำงาน และความรู้สึกโดยรวม เนื่องจากที่ทำการแห่งใหม่เป็นสถานที่ก่อสร้างใหม่ มีพื้นที่กว้าง โปร่งโล่งสบาย มีการออกแบบอาคารอย่างมีมาตรฐาน มีทำเลที่ตั้งอยู่ในเขตปริมณฑล ไม่ได้เป็นแหล่งชุมชนแออัดหรือพาณิชยกรรม ผู้คนไม่พลุกพล่าน

ส่วนประเด็นที่รู้สึกค่อนข้างไม่ค่อยพอใจจะเป็นในเรื่องการซื้อของ-อาหารภายในและบริเวณรอบที่ทำงานแห่งใหม่ เนื่องจากร้านค้าและร้านอาหารมีให้บริการน้อย โดยเฉพาะห้างสรรพสินค้าอยู่ไกลเดินทางไปกลับไม่สะดวก ระบบขนส่งมวลชนไม่เอื้ออำนวย รวมถึงเวลาว่างที่เหลือจากการทำงานปกติก็รู้สึกน้อยลง และกลุ่มที่ต้องรับ-ส่งลูกไปโรงเรียน

สำหรับเรื่องการเดินทางผู้ตอบรู้สึกไม่เปลี่ยนแปลงเท่าใดนักด้วยเหตุผลคือ ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับเรื่องการใช้เวลาในการเดินทางมาทำงาน-กลับบ้านที่ลดลงเมื่อย้ายมาอยู่ที่ทำงานแห่งใหม่มากกว่าถึงแม้ว่าค่าใช้จ่ายเป็นค่าเดินทางจะเพิ่มขึ้น 1-50 บาท และระยะทางก็เพิ่มขึ้นมากกว่า 20 กิโลเมตรขึ้นไปก็ตาม

22.2. ทัศนคติเกี่ยวกับการแก้ปัญหาจากผลกระทบจากการย้ายที่ทำงาน

ข้าราชการผู้ตอบมีการแก้ปัญหาจากผลกระทบจากการย้ายที่ทำงาน แบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ

22.2.1. ก่อนย้ายมาอยู่ที่ทำงานแห่งใหม่ ข้าราชการกลุ่มตัวอย่างทุกระดับส่วนใหญ่ทราบข่าวการย้ายที่ทำการแห่งใหม่จากคำบอกเล่าของเพื่อนร่วมงาน รองลงมาคือจากประกาศของกระทรวงฯ โดยระยะเวลาที่รับทราบค่อนข้างล่าช้าคือ น้อยกว่า 2 ปีก่อนการย้าย ทั้งๆ ที่กระทรวงฯ มีการประชาสัมพันธ์ล่วงหน้าก่อนการย้ายจริงประมาณ 4 ปี แต่ในการประชาสัมพันธ์ไม่มีการสอบถามความคิดเห็นจากพนักงาน-ข้าราชการ

ส่วนเรื่องความคิดเห็นเกี่ยวกับถ้าหากมีทางเลือกอื่นนอกจากการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ ข้าราชการผู้ตอบส่วนใหญ่ไม่เลือกทางอื่นเพราะคิดว่าโดยรวมดีอยู่แล้ว แต่มีอีกกลุ่มประมาณหนึ่งในห้าที่ตอบว่าถ้าสามารถย้ายไปหน่วยงานอื่นของกระทรวงที่ไม่ต้องย้ายหรือลาออกเปลี่ยนงานใหม่ได้ก็จะเลือกทางนี้แทน

สำหรับเรื่องการเตรียมการก่อนการย้าย ข้าราชการกลุ่มตัวอย่างเกินกว่าครึ่งมีการศึกษาเส้นทางการเดินทาง โดยระดับ ซี3 ขึ้นไปมากที่สุด มีการวางแผนเปลี่ยนวิธีการเดินทาง ส่วนระดับ ซี1-2 มากสุด มีการวางแผนย้ายที่อยู่อาศัย และได้ทำการสัมภาษณ์ต่อไปเกี่ยวกับการวางแผนหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ พบว่า ข้าราชการกลุ่มตัวอย่าง (17%) เป็นระดับ ซี1-2 ทั้งหมดรวมกับระดับอื่นอีกบางส่วน มีการวางแผนหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ ซึ่งส่วนใหญ่ของกลุ่มนี้มีปัจจัยด้านสถานภาพทั่วไปที่เอื้อแก่การคิดย้ายที่อยู่อาศัยคือ เป็นโสด อาศัยอยู่กับพ่อแม่ และเป็นที่น่าสังเกตว่ามีคนที่เป็นเจ้าของที่อยู่อาศัยเองด้วย รองลงมาคือเช่ารายเดือนและอาศัยกับญาติ

22.2.2. เมื่อย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่แล้ว ข้าราชการกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ (94.9%) ระดับ ซี3 ขึ้นไปไม่มีการย้ายที่อยู่อาศัย หลังจากย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ ส่วนกลุ่มที่ย้ายที่อยู่อาศัย (5.1%) มีการย้ายมาอยู่จังหวัดนนทบุรี (4.8%) โดยถ้าแยกตาม ซี กลุ่ม ซี1-2 มากสุด โดยมีปัจจัยด้านสถานภาพทั่วไปที่เอื้อแก่การย้ายที่อยู่อาศัยได้ง่ายคือ เป็นโสด อยู่อาศัยแบบเช่ารายเดือน

สำหรับประเด็นเรื่องความคิดเห็นที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต โดยที่ยังไม่ได้ย้ายที่อยู่อาศัยหลังจากที่ย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่แล้ว ข้าราชการกลุ่มตัวอย่างทุกระดับส่วนใหญ่ (83%) ไม่คิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต ส่วนกลุ่มที่คิดจะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต (12.1%) มีกลุ่มที่คิดจะย้ายมาอยู่จังหวัดนนทบุรี (8.3%) ด้วยปัจจัยด้านสถานภาพทั่วไปที่เอื้อแก่การคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคตคือ มีทำเลที่อยู่อาศัยปัจจุบันอยู่ในเขตเมืองชั้นใน ซึ่งมีระยะทางค่อนข้างไกลจากที่ทำงานใหม่ แต่ก็เป็นที่น่าสังเกตว่ามี 19.2% ที่มีที่อยู่ในจังหวัดนนทบุรีแล้วยังคิดจะย้ายที่อยู่อาศัยในจังหวัดนนทบุรีอีก และสาเหตุของการคิดจะย้ายที่อยู่อาศัยมาจังหวัดนนทบุรี เนื่องจากได้รับผลกระทบในแง่ที่แยกลงในด้านการเดินทางมาทำงาน-กลับบ้าน ค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่เพิ่มขึ้น 1-50 บาทต่อวัน เวลาที่ใช้ในการเดินทางกลับบ้านที่เพิ่มขึ้นในช่วง 1-2 ชั่วโมง ซึ่งส่วนใหญ่เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางและต้อง

ต่อพาหนะหลายทอด รองลงมาคือใช้รถยนต์ส่วนตัว และเวลาว่างที่เหลือจากการทำงานปกติที่ลดน้อยลงไปด้วย

22.3. การศึกษากลุ่มตัวอย่าง โดยแยกเป็นกลุ่มที่ไม่ค่อยย้ายที่ทำงานบ่อย กับกลุ่มที่ย้ายที่ทำงานบ่อย

ในการแยกกลุ่มผู้ตอบออกเป็น 2 กลุ่มตามความเคยชินของการย้ายที่ทำงาน พบว่าส่วนใหญ่มีสัดส่วนของผู้ตอบที่ไม่แตกต่างกันในประเด็นเรื่องทำเลที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน ลักษณะการครอบครองที่อยู่อาศัย ระยะทางในการเดินทางมาทำงาน-กลับบ้าน ค่าใช้จ่ายเป็นค่าเดินทางต่อวัน เวลาที่ใช้ในการเดินทางมาทำงาน-กลับบ้าน การวางแผนหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ ก่อนการย้ายที่ทำงาน และการย้ายที่อยู่อาศัย หลังจากย้ายที่ทำงานแห่งใหม่ ยกเว้นเรื่องความคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคตที่มีสัดส่วนแตกต่างกัน



สถาบันวิจัยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

5.4. ความเป็นไปได้ของข้อเสนอเกี่ยวกับการแก้ปัญหาจากผลกระทบของการย้ายที่ทำงาน

จากการสัมภาษณ์ข้าราชการกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับทัศนคติของผลกระทบจากการย้ายที่ทำงานที่ได้รับ และการแก้ปัญหาจากผลกระทบจากการย้ายที่ทำงานแล้ว ในหัวข้อนี้จึงสอบถามเกี่ยวกับทัศนคติของแนวทางความเป็นไปได้ในการแก้ปัญหาเพื่อลดผลกระทบของการย้ายที่ทำงาน ที่คิดว่าจะให้กระทรวงฯ ช่วยบรรเทาความเดือดร้อนที่เกิดขึ้น ใน 2 ประเด็นคือ

1. การจัดลำดับความสำคัญมากที่สุดไปหาน้อยสุดของการเดินทาง

จากค่าน้ำหนักของลำดับความต้องการความเป็นไปได้ของการช่วยแก้ปัญหาเกี่ยวกับการเดินทางที่ข้าราชการผู้ตอบอยากจะให้กระทรวงฯ ช่วยบรรเทาผลกระทบจากการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ โดยคิดเฉพาะที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด 3 ลำดับมาวิเคราะห์ ปรากฏว่า (ดูตารางที่ 5-60)

1.1. ลำดับแรก ที่มีความต้องการมากที่สุดได้แก่ ความต้องการสวัสดิการรถของกระทรวงรับ-ส่งพนักงาน

1.2. ลำดับที่สอง คือการให้ช่วยประสานงานเกี่ยวกับบริการรถขนส่งมวลชนของเอกชนเพิ่มขึ้น

1.3. ลำดับที่สาม คือ การจัดให้มีสวัสดิการเรือด่วนของกระทรวงรับ-ส่งพนักงาน โดยจากการวิเคราะห์ในบทที่ 5 จะเห็นได้ว่าการเดินทางด้วยเรือด่วนของผู้ตอบมีสัดส่วนเพิ่มมากกว่าประเภทอื่น หลังจากย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่นี้ และน่าจะมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น หากทางกระทรวงจะมีการพิจารณาจัดสวัสดิการเรือด่วนรับ-ส่งพนักงานหรืออย่างน้อยประสานงานกับเรือด่วนเอกชนให้วิ่งผ่านที่ทำการแห่งใหม่นี้ ซึ่งทางกระทรวงก็มีการก่อสร้างท่าเทียบเรือไว้แล้ว หากสามารถดำเนินการได้ก็น่าจะช่วยบรรเทาความเดือดร้อนในเรื่องการเดินทางไปได้อีกระดับหนึ่ง

ซึ่งเห็นได้ชัดว่าผลกระทบจากความไม่สะดวกในเรื่องระบบขนส่งมวลชน และระยะเวลาการเดินทางมาทำงาน-กลับบ้านที่ไกลขึ้น เป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้ข้าราชการต้องแก้ปัญหาด้วยการเปลี่ยนวิธีการเดินทาง แต่ก็ยังเกิดความลำบากอยู่และทำให้มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มขึ้นด้วย จึงอยากจะให้กระทรวงฯ ช่วยเหลือในเรื่องการเดินทางดังกล่าวข้างต้น ถึงแม้ว่าข้าราชการผู้ตอบส่วนใหญ่จะมีความรู้สึกดีขึ้นกับแรงแลงใกล้เคียงกันก็ตาม

ตารางที่ 5-60 แสดงค่าน้ำหนักของลำดับความต้องการความเป็นไปได้ของการช่วยแก้ปัญหาเกี่ยวกับการเดินทาง

ความเห็นว่าการตรวจฯ ควรช่วยแก้ปัญหา เกี่ยวกับการเดินทางในเรื่อง	อันดับ 1		อันดับ 2		อันดับ 3		อันดับ 4		อันดับ 5		อันดับ 6		รวม		ค่า น้ำหนัก
	จำนวน	คะแนน	จำนวน	คะแนน	จำนวน	คะแนน	จำนวน	คะแนน	จำนวน	คะแนน	จำนวน	คะแนน	จำนวน	คะแนน	
จัดให้มีบริการรถขนส่งมวลชนของเอกชนเพิ่มขึ้น	101	606	61	305	64	256	38	114	6	12	2	2	272	1295	4.76
จัดให้มีบริการเรือด่วนของเอกชนเพิ่มขึ้น	5	30	33	165	55	220	95	285	40	80	4	4	232	784	3.38
จัดสวัสดิการรถของกระทรวงรับ-ส่งพนักงาน	139	834	85	425	38	152	13	39	4	8	3	3	282	1461	5.18
จัดสวัสดิการเรือด่วนของกระทรวงรับ-ส่งพนักงาน	26	156	61	305	51	204	72	216	30	60	2	2	242	943	3.90
ปรับเปลี่ยนเวลาเข้า-ออกการทำงาน	18	108	24	120	37	148	9	27	133	266	11	11	232	680	2.93
อื่นๆ	19	114	3	15	3	12	3	9	3	6	86	86	117	242	2.07
ไม่ตอบ	4	24	45	225	64	256	82	246	96	192	204	204	495	1147	2.32
รวม	312	1872	312	1560	312	1248	312	936	312	624	312	312	1872	6552	3.50

2. ลำดับความสำคัญมากที่สุดไปหาน้อยสุดของสิ่งอำนวยความสะดวกภายในที่ทำงาน

จากค่าน้ำหนักของลำดับความต้องการความเป็นไปได้ของการช่วยแก้ปัญหาเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกภายในที่ทำงานที่ข้าราชการกลุ่มตัวอย่างอย่างอยากจะให้กระทรวงฯ ช่วยบรรเทาผลกระทบจากการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ โดยคัดเฉพาะ 3 ลำดับแรกที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดจากการวิเคราะห์ ปรากฏว่า (ดูตารางที่ 5-61)

2.1. ลำดับแรก ที่มีความต้องการมากที่สุดได้แก่ ความต้องการธนาคารสาขา ซึ่งในบริเวณใกล้เคียงมีเพียงแห่งเดียว แต่ก็ต้องเดินไกลพอสมควร และสะพานลอยคนข้ามหน้าที่ทำการแห่งใหม่เนื่องจากถนนใกล้ที่ทำการแห่งใหม่เป็นทางโค้งค่อนข้างอันตราย ประกอบกับปริมาณการข้ามถนนของพนักงาน-ข้าราชการก็มาก เพราะส่วนใหญ่เดินทางด้วยรถประจำทาง แต่ในปัจจุบันก็กำลังมีการก่อสร้างสะพานลอยคนข้ามหน้าที่ทำการแห่งใหม่นี้แล้ว

2.2. ลำดับที่สอง คือ ร้านค้า ร้านอาหาร ซึ่งในปัจจุบันภายในที่ทำการแห่งใหม่มีร้านค้าขององค์การคลังสินค้าอยู่เพียงแห่งเดียวและอยู่ถึงบนชั้น 3 ของอาคารศูนย์อาหารสวัสดิการ และมีร้านอาหารภายในศูนย์อาหารสวัสดิการค่อนข้างน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณความต้องการของพนักงาน-ข้าราชการและผู้ที่มาติดต่อราชการ ถึงแม้ว่าจากการวิเคราะห์ผู้ตอบส่วนใหญ่จะรับประทานอาหารภายในศูนย์อาหารมากก็ตาม เนื่องจากไม่มีทางเลือกอื่น เพราะบริเวณรอบที่ทำการแห่งใหม่มีปริมาณร้านค้าและร้านอาหารน้อย การขอให้ช่วยเพิ่มปริมาณร้านค้า ร้านอาหารจึงเป็นความต้องการอีกประการหนึ่ง

2.3. ลำดับที่สาม คือ ศูนย์บริการรับเลี้ยงดูบุตรหลาน (day care center) ซึ่งเป็นที่น่าสังเกตว่าจากการวิเคราะห์เกือบครึ่งต่อครึ่งผู้ตอบเป็นโสดกับแต่งงานแล้ว และไม่มีบุตรที่กำลังศึกษาอยู่ แต่อาจจะเป็นได้ว่าส่วนไม่มีบุตรที่กำลังศึกษาอยู่คือมีบุตรที่ยังไม่อยู่ในวัยเรียน จึงมีความต้องการศูนย์บริการรับเลี้ยงดูบุตรหลาน

ซึ่งเห็นได้ชัดว่าผลกระทบจากความไม่พร้อม หรือเพียงพอในเรื่องสิ่งอำนวยความสะดวกทั้งภายในและภายนอกที่ทำการแห่งใหม่ โดยเฉพาะเรื่องรถซื้อของกับอาหาร เป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้ข้าราชการผู้ตอบมีความต้องการสิ่งอำนวยความสะดวกดังกล่าวข้างต้น ถึงแม้ว่าบางอย่างจะมีบ้างแล้วก็ตาม แต่ความต้องการเพื่อการบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการย้ายที่ทำการแห่งใหม่ในปัจจุบันก็ยังคงต้องคำนึงถึงตามแต่กระทรวงฯ จะสามารถดำเนินการได้

ตารางที่ 5-61 แสดงค่าน้ำหนักของลำดับความต้องการความเป็นไปได้ของการช่วยแก้ปัญหาเกี่ยวกับ
สิ่งอำนวยความสะดวกภายในที่ทำงาน

ความเห็นว่าจะทรงฯ ควรช่วยแก้ปัญหาเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกในเรื่อง	อันดับ 1		อันดับ 2		อันดับ 3		อันดับ 4		อันดับ 5		รวม		ค่าน้ำหนัก
	จำนวน	คะแนน	จำนวน	คะแนน	จำนวน	คะแนน	จำนวน	คะแนน	จำนวน	คะแนน	จำนวน	คะแนน	
ร้านค้า สหกรณ์	79	395	45	180	59	177	38	76	26	26	247	854	3.46
สโมสรข้าราชการ	27	135	57	228	29	87	41	82	45	45	199	577	2.90
สวนที่ว่างพักผ่อน	31	155	39	156	56	168	35	70	46	46	207	595	2.87
ไปรษณีย์	43	215	80	320	51	153	50	100	33	33	257	821	3.19
ท่าเรือโดยสาร	35	175	23	92	29	87	43	86	31	31	161	471	2.93
ห้องสำหรับออกกำลังกายหรือเป็นสมาชิกสโมสรต่างๆ	16	80	15	60	30	90	34	68	33	33	128	331	2.59
ห้องพักผ่อนหรือบริการดูแลบุตรหลานพนักงานก่อนเลิก	1	5	11	44	8	24	18	36	14	14	52	123	2.37
ศูนย์บริการรับเลี้ยงบุตรหลาน (day care center)	16	80	11	44	11	33	6	12	12	12	56	181	3.23
อื่นๆ ได้แก่ ธนาคาร, สะพานลอยคนข้าม เป็นต้น	60	300	17	68	9	27	2	4	8	8	96	407	4.24
ไม่ตอบ	4	20	14	56	30	90	45	90	64	64	157	320	2.04
รวม	312	1560	312	1248	312	936	312	624	312	312	1560	4680	3.00

บทที่ 6

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

การย้ายที่ตั้งที่ทำการของกระทรวงออกจากพื้นที่เดิมในเขตเมืองชั้นใน ออกไปตั้งในที่ดินแห่งใหม่ในเขตปริมณฑล เป็นการแก้ปัญหาเรื่องพื้นที่ทำการของกระทรวง แต่ส่งผลกระทบต่อวิถีการดำเนินชีวิตและการอยู่อาศัยของพนักงาน-ข้าราชการที่ต้องย้ายที่ทำงานตามไปด้วย

จากศึกษาผลกระทบต่อวิถีชีวิตและการอยู่อาศัยของพนักงาน-ข้าราชการ พบว่ามีทั้งในแง่บวกและแง่ลบ การย้ายที่ทำการกระทรวงทำให้ข้าราชการต้องแก้ปัญหาการเดินทางและที่อยู่อาศัย ตลอดจนมีความเห็นและข้อเสนอแนะต่อกระทรวงฯ ในการแก้ปัญหาเพื่อลดผลกระทบที่เกิด ดังผลสรุปที่จะกล่าวต่อไป

6.1. สรุปข้อค้นพบที่ได้จากการศึกษา

ประเด็นที่ 1. ผลกระทบจากการย้ายที่ทำการของกระทรวงพาณิชย์ ที่มีต่อวิถีการดำเนินชีวิตของข้าราชการที่ย้ายมาปฏิบัติงาน ณ ที่ทำการแห่งใหม่

จากการศึกษาพบว่า ข้าราชการผู้ตอบเกือบครึ่ง (41%) มีความเห็นว่าการย้ายที่ทำงานมาอยู่ที่ทำการแห่งใหม่ มีผลกระทบต่อการใช้ชีวิตประจำวันในเรื่องต่างๆ ดังนี้คือ

1. **การเดินทาง** ปรากฏว่า เมื่อเปรียบเทียบระยะเวลาทางระหว่างทำเลที่อยู่อาศัยของกลุ่มตัวอย่างกับที่ตั้งที่ทำการเดิมและที่ใหม่ มีทั้งกลุ่มที่ต้องเดินทางไกลขึ้นและใกล้กว่าที่ทำการเดิม โดยกลุ่มที่ต้องเดินทางไกลขึ้น ได้แก่ ผู้ที่อยู่ในเขตเมืองชั้นใน เขตต่อเมืองตะวันออก เขตต่อเมืองตะวันตก เขตชานเมืองตะวันออก เขตชานเมืองตะวันตก และจังหวัดสมุทรปราการ ส่วนกลุ่มที่เดินทางใกล้ขึ้น ได้แก่ ผู้ที่อยู่ในจังหวัดนนทบุรี และจังหวัดปทุมธานี

กลุ่มที่ต้องเดินทางไกลขึ้น มากที่สุด (12.8%) ต้องเดินทางเพิ่มขึ้นมากกว่า 20 กิโลเมตร มีค่าเดินทางต่อวันเพิ่มขึ้น 26-50 บาท และใช้เวลาในการเดินทางมาทำงาน-กลับบ้านเพิ่มขึ้นในช่วง 1 ชั่วโมง

ส่วนกลุ่มที่เดินทางไกลขึ้นมีเพียงร้อยละ 12.8 เท่านั้น มีระยะการเดินทางลดลงมากกว่า 10 กิโลเมตร มีค่าเดินทางต่อวันลดลง 1-25 บาท ไม่สอดคล้องกับผลการวิจัยของสมเกียรติ ปิติบรรเจิดพงศ์ (2540) ที่พบว่า พนักงานธนาคารกสิกรไทยและกรุงศรีอยุธยา รู้สึกได้รับผลกระทบในด้านค่าใช้จ่ายในการเดินทาง แต่ด้านการเดินทางและเวลาที่ใช้ในการเดินทางไป-กลับบ้านไม่ค่อยมีผลกระทบมากนัก

สำหรับเรื่องการใช้พาหนะในการเดินทางไปกลับที่ทำงานและบ้านทั้งกลุ่มที่ต้องเดินทางไกลขึ้นและใกล้กว่าที่เดิม ระหว่างที่ทำงานเดิมและที่ใหม่ (64.4%) เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง รongลงมา (34.4%) คือใช้รถยนต์ส่วนตัว และลำดับถัดมา (15.1%) คือเรือด่วน ซึ่งไม่ค่อยสอดคล้องกับผลการวิจัยของทันพงศ์ ชูณหสวัสดิกุล (2537) ที่พบว่า การย้ายทำเลที่ตั้งของหน่วยงานออกจากพื้นที่ศูนย์กลางเมืองไปสู่พื้นที่ชานเมือง จะส่งผลกระทบต่อพนักงาน โดยเฉพาะด้านการเดินทาง เนื่องจากพนักงานหันมาใช้รถยนต์ส่วนตัวและรถสวัสดิการเพิ่มขึ้น ในขณะที่การใช้รถประจำทางลดลง

2. การใช้สิ่งอำนวยความสะดวกภายในและบริเวณรอบที่ทำงาน ข้าราชการผู้ตอบส่วนใหญ่ไม่ค่อยเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกภายในและบริเวณรอบที่ทำงาน โดยเฉพาะเรื่องการรับประทานอาหาร โดยสถานที่รับประทานอาหารมื้อเช้าเกินกว่าครึ่ง (56.7%) ใช้บริการร้านอาหารภายในศูนย์อาหารสวัสดิการของกระทรวง รongลงมา (32.4%) คือที่บ้าน ส่วนมื้อกลางวันผู้ตอบเกินกว่าครึ่ง (54.8%) จะรับประทานอาหารภายในศูนย์อาหารสวัสดิการ รongลงมา (44.6%) คือบริเวณใกล้ที่ทำงาน ซึ่งสลับกับเมื่ออยู่ที่ทำการที่เดิม เนื่องจากบริเวณใกล้ที่ทำงานใหม่มีร้านอาหารน้อย ส่วนมื้อเย็นส่วนใหญ่ (81.1%) กลับไปทานอาหารที่บ้าน สำหรับเรื่องค่าอาหารต่อวันไม่ค่อยเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม โดยมีทั้งเพิ่มและลดในสัดส่วนใกล้เคียงกันคือระหว่าง 1-50 บาท

ส่วนการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณรอบที่ทำงานประเภทอื่นก็ไม่ค่อยเปลี่ยนแปลงมากนัก ยกเว้นการใช้ห้างสรรพสินค้าที่ลดลงกว่าครึ่ง เนื่องจากไม่ได้อยู่ในย่านพาณิชยกรรมหรือแหล่งชุมชนหนาแน่น สิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้จึงยังมีน้อยและที่ตั้งที่ทำการแห่งใหม่อยู่ไกล

¹ คำถามในเรื่องนี้คือ การเดินทางไปกลับที่ทำงานและบ้าน ข้าราชการกลุ่มตัวอย่าง ใช้พาหนะชนิดใด วิธีตอบฯ ได้มากกว่า 1 คำตอบ

3. **ทัศนคติเกี่ยวกับพื้นที่ทำงาน-สภาพแวดล้อม ภายในและบริเวณรอบที่ทำงาน ก่อนกับหลังการย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่**

3.1. **พื้นที่ทำงาน-สภาพแวดล้อมภายในที่ทำงาน** ข้าราชการผู้ตอบส่วนใหญ่ (85.6%) มีความรู้สึกค่อนข้างพอใจต่อพื้นที่ทำงานและสิ่งแวดลอมภายในที่ทำงานใหม่มากกว่าที่ทำงานเดิม ในประเด็นสภาพพื้นที่ บรรยากาศทั่วไป ขนาดพื้นที่ สาธารณูปโภคสาธารณูปการ และสิ่งอำนวยความสะดวก เนื่องจากอาคารสถานที่ก่อสร้างใหม่ มีพื้นที่กว้างขวาง โปร่งโล่งสบายและได้รับการออกแบบอย่างมีมาตรฐาน

3.2. **สภาพแวดล้อมบริเวณรอบที่ทำงาน** ข้าราชการผู้ตอบส่วนใหญ่ (89.1%) รู้สึกพอใจต่อสภาพแวดล้อมบริเวณรอบที่ทำงานทั้งที่ทำงานเดิมและที่ทำงานใหม่ แต่มีอยู่ 2 ประเด็นคือเรื่องสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการชุมชน กับเรื่องการเดินทางไป-กลับที่ทำงานใหม่ มีความรู้สึกพอใจน้อยกว่าที่ทำงานเดิม เนื่องจากทำเลที่ตั้งที่ทำการแห่งใหม่ไม่ได้อยู่ในเขตชุมชนหรือเขตพาณิชย์กรรม ทำให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกน้อย ระบบขนส่งมวลชนไม่สะดวก และระยะทางก็ไกลขึ้น ทำให้ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น

4. **การอยู่อาศัย** ข้าราชการผู้ตอบเกือบครึ่ง (41%) ต้องเดินทางไกลขึ้น ในกลุ่มนี้ประมาณหนึ่งในสาม (30.1%) อยู่ในเขตเมืองชั้นใน ส่วนกลุ่มที่เดินทางใกล้ขึ้น (22.2%) ในกลุ่มนี้ประมาณหนึ่งในสี่ (24.4%) อยู่ในเขตจังหวัดนนทบุรี ซึ่งมีทั้งที่อยู่อาศัยเดิมและที่เพิ่งย้ายเข้ามาอยู่ใหม่

ประเด็นที่ 2. การแก้ปัญหาจากผลกระทบจากการย้ายที่ทำงาน และการอยู่อาศัยของข้าราชการที่ย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่นี้แล้ว

ผลจากการศึกษาพบว่า ข้าราชการผู้ตอบส่วนใหญ่มีการแก้ปัญหาจากผลกระทบจากการย้ายที่ทำงาน และการอยู่อาศัย แบ่งออกเป็น 2 ระยะ คือ

1. ระยะแรก ก่อนย้ายมาอยู่ที่ทำงานแห่งใหม่

ข้าราชการผู้ตอบทุกระดับประมาณสองในสาม (62.2%) ทราบข่าวการย้ายที่ทำการแห่งใหม่ จากคำบอกเล่าของเพื่อนร่วมงาน รองลงมาเกินกว่าครึ่ง (56.7%) คือจากประกาศของกระทรวงฯ โดยระยะเวลาที่รับทราบค่อนข้างล่าช้าคือน้อยกว่า 2 ปีก่อนการย้ายต่างๆ ที่กระทรวงฯมีการประชาสัมพันธ์

ล่วงหน้าก่อนการย้ายจริงประมาณ 4 ปี อาจเป็นเพราะว่าการประชาสัมพันธ์เป็นการเสนอข่าวทางเดียว แต่ไม่มีการสอบถามความคิดเห็นจากพนักงาน-ข้าราชการ

สำหรับเรื่องความคิดเห็นเกี่ยวกับทางเลือกอื่นถ้าเลือกที่จะไม่ย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ ข้าราชการผู้ตอบเกินกว่าครึ่ง (58.3%) ไม่เลือกทางเลือกอื่นเพราะคิดว่าโดยรวมการย้ายที่ทำการแห่งใหม่น่าจะดีอยู่แล้ว แต่มีอีกกลุ่มประมาณร้อยละ 20.1 ที่ตอบว่าถ้าเลือกได้มีความต้องการย้ายไปหน่วยงานอื่นของกระทรวงที่ไม่ต้องย้ายถ้ามีทางเลือกเปลี่ยนงานใหม่ได้ก็อยากลาออกจากราชการ

สำหรับเรื่องการเตรียมการก่อนการย้าย ข้าราชการกลุ่มตัวอย่างทั้งกลุ่มที่ต้องเดินทางไกลขึ้นและใกล้กว่าที่เดิมเกินกว่าสองในสาม (69.9%) มีการศึกษาเส้นทางการเดินทางล่วงหน้า เมื่อสอบถามเกี่ยวกับการวางแผนหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 80.4 ไม่มีการวางแผนหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ แต่ก็มีบางส่วนคือ (17%) ที่มีการวางแผนหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่ ซึ่งผู้ตอบส่วนใหญ่ของกลุ่มนี้จะเป็นโสด อาศัยอยู่กับพ่อแม่ รองลงมาคือเช่ารายเดือนและอาศัยกับญาติตามลำดับ

2. ระยะที่สอง เมื่อย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่แล้ว

2.1. การย้ายที่อยู่อาศัย หลังจากย้ายที่ทำงานแห่งใหม่ ข้าราชการกลุ่มตัวอย่างที่ต้องเดินทางไกลขึ้นและใกล้กว่าที่เดิม ส่วนใหญ่เป็นข้าราชการระดับ ซี3 ขึ้นไปไม่มีการย้ายที่อยู่อาศัย หลังจากย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่ เนื่องจากเป็นกลุ่มที่มีครอบครัวแล้ว มีที่อยู่อาศัยเป็นของตนเอง และอยู่อาศัยในบ้านหลังปัจจุบันมานาน

ส่วนกลุ่มที่ย้ายที่อยู่อาศัย (5.1%) มีการย้ายมาอยู่จังหวัดนนทบุรี (4.8%) โดยถ้าแยกตาม ซีกลุ่ม ซี1-2 มากสุด โดยมีปัจจัยด้านสถานภาพทั่วไปที่เอื้อแก่การย้ายที่อยู่อาศัยได้ง่ายคือ เป็นโสด อยู่อาศัยแบบเช่ารายเดือน

2.2. ความคิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต สำหรับกลุ่มที่ยังไม่ได้ย้ายที่อยู่อาศัยหลังจากที่ย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่แล้ว ข้าราชการกลุ่มตัวอย่างที่ต้องเดินทางไกลขึ้นและใกล้กว่าที่เดิมทุกระดับส่วนใหญ่ (83%) ไม่คิดที่จะย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต

กลุ่มที่ยังไม่ย้ายที่อยู่และคิดจะย้ายในอนาคต (12.1%) ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่ต้องเดินทางไกลขึ้น ในจำนวนนี้ประมาณ (8.3%) คิดจะย้ายมาอยู่จังหวัดนนทบุรี ด้วยสาเหตุของการได้รับผลกระทบในด้านการเดินทางมาทำงาน-กลับบ้าน คือต้องเดินทางไกลขึ้นมากกว่า 20 กิโลเมตร ค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่เพิ่มขึ้น 26-50 บาทต่อวันทุกๆ ที่รายได้เท่าเดิม เวลาที่ใช้ในการเดินทางมาทำงาน-กลับบ้านที่เพิ่มขึ้นในช่วง 1 ชั่วโมง และส่วนใหญ่ต้องเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางและต้องต่อพาหนะหลายทอด จึงคิดที่จะย้ายมาอยู่จังหวัดนนทบุรี เพื่อให้ใกล้ที่ทำงาน สามารถประหยัดค่าเดินทางและ

เวลาที่เสียไปกับการเดินทาง รวมทั้งเวลาว่างที่เหลือจากการทำงานจะได้มีมากขึ้นด้วย ข้อเสนอแนะสอดคล้องกับแนวความคิดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงานของ Berry และ Horton (1969) ที่กล่าวว่า ผู้มีรายได้น้อยจะพยายามเลือกที่อยู่อาศัยใกล้ที่ทำงาน โดยพยายามใช้เวลาให้สั้นและเสียค่าเดินทางให้ถูกที่สุด และมักเดินทางโดยอาศัยบริการขนส่งสาธารณะ การเดินทางมีระยะทางสั้นมากกว่าผู้มีรายได้ดี

ประเด็นที่ 3 ข้อเสนอเกี่ยวกับการแก้ปัญหาจากผลกระทบของการย้ายที่ทำงานของข้าราชการที่ย้ายมาทำงานที่ทำการแห่งใหม่แล้ว

จากการศึกษาพบว่า ผลกระทบจากการย้ายที่ทำงานมาอยู่ที่ทำการแห่งใหม่ ที่มีต่อวิถีการดำเนินชีวิต และการอยู่อาศัยของข้าราชการ ส่วนหนึ่งตัวข้าราชการผู้ตอบเองได้ปรับตัวและเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมบางอย่างในการใช้ชีวิตประจำวันไปบ้างแล้ว รวมทั้งการย้ายที่อยู่อาศัย แต่ก็มีข้าราชการผู้ตอบอีกเป็นจำนวนไม่น้อยที่ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ในบางประเด็น จึงเสนอแนวทางการเป็นไปได้ของการช่วยบรรเทาความเดือดร้อนที่เกิดจากการย้ายที่ทำงานให้ผู้บริหารในกระทรวงช่วยนำไปพิจารณาตามแต่กำลังความสามารถที่จะจัดหาให้ได้ โดยให้ลำดับความสำคัญจากมากไปหาน้อย 3 ลำดับ ใน 2 เรื่องคือ

1. การเดินทาง

เห็นได้ชัดว่าผลกระทบจากความไม่สะดวกของระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่ยังไม่สะดวกเพราะมีรถโดยสารประจำทางให้บริการน้อย ระยะทางในการเดินทางจากหันมาที่ทำงานก็ไกลขึ้น ค่าเดินทางต่อวันที่เพิ่มขึ้น และเวลาที่ใช้ในการเดินทางก็เพิ่มมากขึ้นด้วย ทำให้ข้าราชการผู้ตอบส่วนใหญ่มีความต้องการอยากจะให้กระทรวงฯ ช่วยเหลือในเรื่องการเดินทางดังกล่าว โดยมีความเห็นมากที่สุดคือ ให้จัดรถสวัสดิการรับ-ส่งพนักงาน รองลงมาคือ ให้ช่วยประสานงานกับองค์การขนส่งมวลชนของภาครัฐและเอกชนให้เพิ่มจำนวนรถและจำนวนเที่ยวของการเดินทางมากขึ้น ลำดับสุดท้ายคือ ให้จัดสวัสดิการเรือด่วนของกระทรวงรับ-ส่งพนักงานเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งกระทรวงก็มีแผนให้พนักงานข้าราชการสามารถเดินทางมาทำงาน-กลับบ้านทางน้ำได้ ด้วยการสร้างท่าเทียบเรือภายในบริเวณกระทรวงตติริมฝั่งแม่น้ำ ซึ่งหากทางผู้บริหารในกระทรวงฯ มีการพิจารณาดำเนินการก็อาจจะมีปริมาณการใช้บริการเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากทั้งกลุ่มที่ต้องเดินทางไกลขึ้นและไกลกว่าเดิมที่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้พาหนะในการเดินทางมากที่สุดยังหันมาใช้บริการเรือด่วนเพิ่มขึ้น จากที่ปัจจุบันมีมาตั้งแต่ทำน่านทบุรีเท่านั้น

2. สิ่งอำนวยความสะดวกภายในที่ทำงาน

ข้าราชการผู้ตอบส่วนใหญ่มีความต้องการมากที่สุดคือ ให้มีธนาคารสาขาหรืออย่างน้อยก็เพิ่มจำนวนตู้ ATM ให้มากขึ้นจากเดิมที่มีอยู่เพียงตู้เดียว เนื่องจากมีผู้ใช้บริการผ่านบริการของธนาคารมาก ประกอบกับในละแวกใกล้เคียงก็ไม่มีธนาคารสาขาอยู่เลย

นอกจากนั้นผู้ตอบยังเสนอความเห็นในการจัดสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ คือ สะพานลอยคนข้ามถนนหน้าที่ทำการแห่งใหม่ แต่หลังจากการสัมภาษณ์ก็มีการเริ่มก่อสร้างสะพานลอยคนข้ามหน้าที่ทำการแห่งใหม่นี้แล้ว

รองลงมาคือ ต้องการให้มีร้านค้าและร้านอาหารภายในที่ทำการเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากปัจจุบันมีร้านค้าขององค์การคลังสินค้าให้บริการอยู่เพียงแห่งเดียว และอยู่ถึงบนชั้น 3 ของอาคารศูนย์อาหารสวัสดิการ ส่วนร้านอาหารภายในศูนย์อาหารสวัสดิการถึงแม้จะมีการใช้บริการมากที่สุด แต่ก็มีจำนวนร้านค้าให้บริการน้อย เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณพนักงาน-ข้าราชการและประชาชนผู้มาติดต่อ ทำให้ไม่เพียงพอและมีอาหารไม่หลากหลายเท่าที่ควร

ลำดับสุดท้ายคือ ต้องการให้มีศูนย์บริการรับเลี้ยงบุตรหลาน (day care center)

6.2. ข้อเสนอแนะจากผลการศึกษา

การศึกษาค้นคว้าให้ข้อสรุปประเด็นปัญหาต่างๆ หลายอย่างที่เป็นปัญหาที่เกิดขึ้น เนื่องจากโครงการยังอยู่ในช่วงก่อสร้างไม่เสร็จสมบูรณ์ ทำให้ข้าราชการและเจ้าหน้าที่ที่ย้ายไปได้รับผลกระทบในด้านการเดินทางและการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกภายในและบริเวณรอบที่ทำการแห่งใหม่ ผู้วิจัยจึงขอสรุปเสนอแนะแนวทางจากการศึกษา เป็น 3 ส่วนคือ

1. ข้อเสนอเพื่อแก้ปัญหาเร่งด่วนของกระทรวงฯ จากการศึกษพบว่าข้าราชการเสนอแนะแนวทางแก้ปัญหาใน 2 ประเด็นหลักคือ การเดินทางและสิ่งอำนวยความสะดวกภายในที่ทำงาน ผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงน่าจะเร่งพิจารณาแก้ปัญหา เพื่อบรรเทาปัญหาความเดือดร้อนนี้โดยเฉพาะเรื่องการเดินทาง เพื่อป้องกันมิให้ข้าราชการและเจ้าหน้าที่ต้องแก้ปัญหาด้วยการย้ายที่อยู่ แนวทางการแก้ปัญหาการเดินทาง น่าจะพิจารณาดังต่อไปนี้

1.1. ถ้าไม่สามารถจัดสวัสดิการรถหรือเรือด่วนรับ-ส่งพนักงานได้ตามระยะทางที่พนักงานต้องการ ก็อาจจะพิจารณาตามจุดหรือระยะทางที่สั้นลงที่มีปริมาณพนักงานสามารถใช้บริการได้มากที่สุด

1.2. เป็นตัวกลางในการจัดหา เจรจาหรือช่วยต่อรองกับหน่วยงานของภาครัฐด้วยกันหรือองค์กรเอกชนที่ให้บริการด้านต่างๆ เพื่อบรรเทาความเดือดร้อน เช่น ค่าใช้จ่าย ความไม่สะดวกและการได้รับบริการที่ดีขึ้น เป็นต้น เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจในการทำงานต่อไป

1.3. หากบริการหรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่จะมีในอนาคตหรือมีแล้วบางส่วนแต่ยังไม่เพียงพอและจะมีครบถ้วนสมบูรณ์เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ แต่ส่งผลกระทบต่อพนักงานที่ต้องย้ายเข้าไปปฏิบัติงานยังที่ทำการแห่งใหม่ก่อนการก่อสร้างโครงการจะแล้วเสร็จสมบูรณ์ ควรจะได้รับการพิจารณาทบทวนถึงปัญหาความเดือดร้อน หรือการประชาสัมพันธ์ทำความเข้าใจกับพนักงาน และเพื่อเป็นบทเรียนของหน่วยงานอื่นๆ ในการพิจารณาวางแผนการย้ายที่ตั้งสำนักงานแห่งใหม่ให้สอดคล้องกับการย้ายพนักงาน โดยไม่ก่อให้เกิดผลกระทบแก่พนักงาน

2. ข้อเสนอเพื่อการวางแผนการย้ายที่ทำการของหน่วยงานของรัฐ จากการศึกษาจะเห็นได้ว่าการสำรวจและประเมินผลกระทบจากการย้ายที่ทำการแห่งใหม่ที่มีต่อบุคคลากร โดยให้บุคคลากรมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูลและเสนอแนะน่าจะเป็นประโยชน์ต่อการป้องกันผลกระทบที่จะเกิดขึ้นได้ไม่มากนักน้อย การวางแผนการย้ายล่วงหน้าน่าจะมีส่วนช่วยให้การเตรียมการเพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดกับพนักงาน-ข้าราชการได้ในระดับหนึ่ง โดยน่าจะพิจารณาเป็น 3 ระยะคือ

2.1. ระยะแรก การวางแผนก่อนการย้ายที่ทำการแห่งใหม่

ควรมีการประชาสัมพันธ์และเตรียมการสำรวจข้อมูลและสอบถามความเห็นเบื้องต้นเกี่ยวกับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากพนักงาน-ข้าราชการจากการย้ายที่ทำการ เพื่อการวางแผนป้องกันผลกระทบต่างๆ ที่อาจมีขึ้นดังนี้

2.1.1. ด้านการเดินทาง

2.1.1.1. ระบบขนส่งมวลชนที่จะให้บริการไปสู่ที่ตั้งที่ทำการใหม่ สะดวกหรือไม่ มีบริการมากน้อยแค่ไหน

2.1.1.2. ระยะทางจากที่อยู่อาศัยไปยังสถานที่ทำการแห่งใหม่ จะไกลขึ้น ลำบากขึ้นเพียงใด

2.1.1.3. ค่าใช้จ่ายเป็นค่าเดินทาง จะเพิ่มขึ้นหรือลดลงเพียงไร

2.1.1.4. เวลาที่ใช้ในการเดินทางไปยังสถานที่ทำงานแห่งใหม่เพิ่มขึ้นหรือลดลง

2.1.2. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกภายในที่ทำงานแห่งใหม่

ควรจะพิจารณาว่าสถานที่ทำงานแห่งใหม่อยู่ในเขตย่านใดของเมืองมีบริการสาธารณะ ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการทำงานและการใช้ชีวิตประจำวันเพียงพอหรือไม่ และหากโครงการก่อสร้างยังไม่เสร็จสมบูรณ์หน่วยงานน่าจะเตรียมการให้ความช่วยเหลือแก่พนักงานที่ต้องย้ายไปปฏิบัติงานยังที่ทำการแห่ง ดังนี้

2.1.2.1. พิจารณาให้ความช่วยเหลือตามลำดับความสามารถของกระทรวงที่จะจัดหาให้ได้ และตามความต้องการและความสามารถในการใช้จ่ายของพนักงาน

2.1.2.2. สอบถามหรือประเมินปัญหาความเดือดร้อนเนื่องจากการย้ายที่ทำงานแห่งใหม่กับพนักงานทุกคน และสอบถามความต้องการเกี่ยวกับการใช้ชีวิตประจำวันและการอยู่อาศัยให้หน่วยงานได้ทราบ ซึ่งส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าไม่เคยมีการสอบถามจากหน่วยงานเลย

2.1.2.3. จัดกลุ่มพนักงานตามลำดับของปัญหาความเดือดร้อน เนื่องจากการย้ายที่ทำงานแห่งใหม่

2.2. ระยะที่สอง

ช่วงการก่อสร้างที่ต้องมีการย้ายพนักงาน-ข้าราชการเข้าไปทำงานก่อนที่โครงการจะเสร็จสมบูรณ์ ควรมีการประเมินผลกระทบที่เกิดกับพนักงาน-ข้าราชการเหล่านี้ว่าได้รับผลกระทบในเรื่องใดมากที่สุดและมีความต้องการให้กระทรวงช่วยเหลือในประเด็นไหนบ้าง เพื่อปรับแผนดำเนินการและเพื่อปรับแก้ปัญหาเฉพาะหน้าที่สามารถดำเนินการได้

2.3. ระยะที่สาม

หลังจากที่โครงการก่อสร้างแล้วเสร็จสมบูรณ์ น่าจะมีการประเมินผลรวมของผลกระทบที่เกิดขึ้นกับพนักงาน-ข้าราชการหลังจากที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครันแล้วว่าเป็นผลกระทบที่พบในการศึกษาครั้งนี้มีอะไรเปลี่ยนแปลง เพิ่มหรือลดลงหรือไม่ และมีประเด็นใหม่เกิดขึ้นหรือไม่อย่างไร เพื่อที่หน่วยงานจะได้วางแผนแก้ปัญหาต่อไป

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

กองผังเมืองกรุงเทพมหานคร. ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร กฎกระทรวงฉบับที่ 414 ปี (พ.ศ. 2542). สำนักงานกรุงเทพมหานคร, 2542.

คณะผู้จัดทำกรมเศรษฐกิจการพาณิชย์. รายงานประจำปี 2542 ของกระทรวงพาณิชย์. 2542.

โครงสร้างองค์การของกระทรวงพาณิชย์. www. Moc.go.th.

ฉัตรชัย พงศ์ประยูร. ทฤษฎีการตั้งถิ่นฐาน. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง , 2527.

ทันพงศ์ ชูณหสวัสดิกุล. การศึกษาเปรียบเทียบผลกระทบจากการย้ายที่ทำงานขนาดใหญ่ของภาคเอกชนและภาครัฐที่มีต่อความต้องการที่อยู่อาศัย. กรณีศึกษา : ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด และการสื่อสารแห่งประเทศไทย วิทยานิพนธ์ปริญญาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2537.

นิพนธ์ บุญยรัตพันธุ์. การเดินทางที่เกิดจากเคหะชุมชน. แผนกวิชาวิศวกรรมโยธา บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2519.

ปราโมทย์ สรรเพชรศิริ. การศึกษาความต้องการและความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัย และที่ทำงานของผู้ที่ทำงานในย่านสีลม. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2536.

ฝ่ายพัฒนาเศรษฐกิจและชุมชน. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและชุมชนปี 2541 – 2545. สำนักงานจังหวัดนนทบุรี.

ฝ่ายประชาสัมพันธ์. ข้อเสนอแนะสวัสดิภาพในการเดินทางทางน้ำ. การให้เรือและเส้นทางการเดินทางในแม่น้ำเจ้าพระยาตลอดองแสนแสบ. กรมเจ้าท่า, (ม.ป.ป.)

ฝ่ายการเจ้าหน้าที่. ระเบียบปฏิบัติและสวัสดิการของข้าราชการ. กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์, (ม.ป.ป.)

สุวัฒนา ธาดานิติ. การวิเคราะห์การตั้งถิ่นฐานชุมชนเมือง. เอกสารประกอบการสอน กรุงเทพมหานคร : ในจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2538.

ภาษาอังกฤษ

Barric Needham. How cities work. London : Pergamon press, 1977.

Berry B.J & Hoeton F.E. Geographic perspective on Urban systems. (n.p.,n.d.)



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ก.
แบบสอบถาม

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ที่ คพ.ม. ๓๗ /2543



คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

145

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ถนนพญาไท กรุงเทพฯ 10330

14 มกราคม พ.ศ. 2543

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์ให้ข้อมูลและรายละเอียดต่างๆ

เรียน อธิบดีกรมการประกันภัย

ด้วย นายสมพร กิจนำลาภเจริญ นิสิตปริญญาโท ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กำลังทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ผลกระทบจากการย้ายที่ทำการของกระทรวงพาณิชย์ ที่มีต่อการอยู่อาศัยของข้าราชการ” มีความจำเป็นต้องศึกษาค้นคว้า ข้อมูลและรายละเอียดต่างๆ เพื่อนำมาวิเคราะห์ตามขอบวนการเรียนรู้ในหลักสูตรเคหพัฒนศาสตร์มหาบัณฑิตนั้น จึงมีความต้องการข้อมูลและรายละเอียด ดังต่อไปนี้

1. รายชื่อข้าราชการในสังกัดกรมของท่าน ในปัจจุบัน
2. รายละเอียดที่ตั้งของที่อยู่อาศัยของข้าราชการในสังกัดกรมของท่าน ในปัจจุบัน

จึงใคร่ขอความกรุณาให้ความอนุเคราะห์แก่นิสิตผู้ถือหนังสือนี้ เข้าทำการรวบรวม ข้อมูลและรายละเอียด จากหน่วยงานของท่าน ตามที่จะพิจารณาเห็นสมควร ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย หวังเป็นอย่างยิ่งว่า จะได้รับความอนุเคราะห์ จากท่าน ให้ความสนับสนุนการศึกษาของนิสิต และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

(รองศาสตราจารย์ ดร.บัณฑิต จุลาสัย)

หัวหน้าภาควิชาเคหการ

ภาควิชาเคหการ

โทร. 218-4355

โทรสาร. 218-4355

ที่ คพ.ม. 48 12543



คพ.91

รับตรงที่ 0370
31/ม.ค. 2543
ส่งตรวจ/ส่งไป

<input type="checkbox"/> ร	<input type="checkbox"/> ก	<input type="checkbox"/> กค
<input type="checkbox"/> นค	<input type="checkbox"/> นช	<input type="checkbox"/> คค
<input type="checkbox"/> นพ	<input type="checkbox"/> ทค	<input type="checkbox"/> ป

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ถนนพญาไท กรุงเทพฯ 10330

19 มกราคม พ.ศ. 2543

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ให้ข้อมูลและรายละเอียดต่างๆ
เรียน อธิบดีกรมทะเบียนการค้า

ด้วย นายสมพร กิจนำลาภเจริญ นิสิตปริญญาโท ภาควิชาเคนการ

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กำลังทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง "ผลกระทบจากการย้ายที่ทำการของกระทรวงพาณิชย์ ที่มีต่อการอยู่อาศัยของข้าราชการ" มีความจำเป็นต้องศึกษาค้นคว้าข้อมูลและรายละเอียดต่างๆ เพื่อนำมาวิเคราะห์ตามขั้นตอนการเรียนรู้ในหลักสูตรเคหพัฒนศาสตร์มหาบัณฑิตนั้น จึงมีความต้องการข้อมูลและรายละเอียด ดังต่อไปนี้

- ขออนุญาตแจกแบบสอบถาม

จึงใคร่ขอความกรุณาให้ความอนุเคราะห์แก่นิสิตผู้ถือหนังสือนี้ เข้าทำการรวบรวมข้อมูลและรายละเอียด จากหน่วยงานของท่าน ตามที่จะพิจารณาเห็นสมควร ภาควิชาเคนการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย หวังเป็นอย่างยิ่งว่า จะได้รับความอนุเคราะห์จากท่าน ให้ความสนับสนุนการศึกษาของนิสิต และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ผู้อำนวยการสำนักบริการข้อมูลธุรกิจ

ขอแสดงความนับถือ

เพื่อโปรดทราบ

(รองศาสตราจารย์ ดร.มันิต จิตลath)

หัวหน้าภาควิชาเคนการ

28 ก.พ. 2543

เรียน กจ.

2 ก.พ. 43

เรียน ที่ 400 มส 1
เพื่อโปรดทราบ 24.2.107.
1. 1 ก.พ. 43

ภาควิชาเคนการ

โทร. 218-4355

โทรสาร. 218-4355

1 ก.พ. 2543

อนุญาต

- ส่งแบบสอบถามในกลุ่ม/วิ
ตามจำนวนที่ระบุไว้ในกลุ่ม/วิ
- ส่งแบบสอบถามที่รอกรอก
13 วัน 13 มกราคม 2543

คณะสภามัธยมศึกษาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

21 กุมภาพันธ์ 2543

เรียน ท่านข้าราชการสังกัดกระทรวงพาณิชย์ที่เคารพ
เรื่อง ขอความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม

แบบสอบถามที่ท่านถืออยู่นี้ เป็นส่วนหนึ่งของการวิจัยเพื่อทำวิทยานิพนธ์ระดับปริญญาโท ของนาย สมพร กิจนำตากเจริญ นิสิตภาควิชาคหการ คณะสภามัธยมศึกษาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เรื่อง "ผลกระทบจากการย้ายที่ทำการของกระทรวงพาณิชย์ ที่มีต่อการอยู่อาศัยของข้าราชการ"

ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามจะใช้ประโยชน์เฉพาะเพื่อการศึกษา เพื่อให้ทราบผลกระทบในด้านต่างๆ โดยเฉพาะด้านที่อยู่อาศัยที่เกิดจากการย้ายที่ตั้งหน่วยงาน และใช้เพื่อเป็นแนวทางในการวางแผนการย้ายหน่วยงานราชการอื่นๆ ในอนาคต ซึ่งการศึกษานี้เป็นการศึกษามลกระทบในภาพรวม โดยไม่มีการเปิดเผยชื่อ และสถานภาพของผู้ตอบรายบุคคล ผู้ทำการศึกษาจึงหวังอย่างยิ่งว่าจะได้รับความร่วมมือจากท่านในการให้ข้อมูลที่ถูกต้องกับความเป็นจริงมากที่สุด และขอแสดงความขอบคุณมาในโอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ



(นายสมพร กิจนำตากเจริญ)
นิสิตบัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สถาบันบัณฑิตวิทยาลัย
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แบบสอบถาม

วิทยานิพนธ์เรื่อง "ผลกระทบจากการย้ายที่ทำการของกระทรวงพาณิชย์ ที่มีต่อการอยู่อาศัยของข้าราชการ"
ภาควิชาเคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สำหรับเจ้าหน้าที่

□□□□

1 - 4

คำชี้แจง กรุณาตอบแบบสอบถามโดยกาเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง () หน้าข้อความหรือเติมข้อความในช่องว่างตามความเป็นจริง

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบ

1. เพศ () ชาย () หญิง A1 5
2. อายุ ปี A2 6
3. ระดับการศึกษา
- () ต่ำกว่าปริญญาตรี () ปริญญาตรี A3 7
- () ปริญญาโท () ปริญญาเอก
4. ตำแหน่งหน้าที่การงานของท่านในปัจจุบันคือ สังกัดกรม A4 8-9
5. ท่านย้ายกรม กอง หรือหน่วยงาน ในช่วงการย้ายที่ทำงานมาอยู่ที่สนามบินน้ำหรือไม่ A5 10
- () ไม่ได้ย้าย
- () ย้าย ย้ายมาจาก
6. ท่านเป็นข้าราชการกระทรวงพาณิชย์มาแล้ว ปี A6 11-12
- สถานภาพสมรส
- () โสด → () กำลังจะแต่งงาน () แต่งงาน → () มีบุตร คน A7 13-16
- () ยังไม่คิดจะแต่งงาน () ไม่มีบุตร
- () หย่า มีบุตร คน () แยกกันอยู่
- () หม้าย มีบุตร คน
- จำนวนบุตรที่กำลังศึกษา รวม คน A8 17-22
- () อนุบาล คน () ประถมศึกษา คน
- () มัธยมศึกษา คน () อาชีวศึกษา/อุดมศึกษา คน 23-24
- จำนวนคนในครอบครัวที่พักอาศัยอยู่ด้วยกันในปัจจุบัน คน A9 25-29
7. รายได้ของท่านเดือนละ บาท A10
8. รายได้ครอบครัวเฉลี่ยต่อเดือน บาท A11 30-34
9. ลักษณะการเป็นเจ้าของบ้านหลังปัจจุบันของท่าน
- () เป็นเจ้าของเอง → () โดยซื้อเงินสด () โดยการผ่อนชำระ A12 35-40
- () บ้านของพ่อแม่ () บ้านของญาติ () เชิง
- ()เช่า เดือนละ บาท () อื่นๆ ระบุ A13 41-44
10. บ้านที่ท่านอาศัยในปัจจุบันอยู่ใน ถนน เขต/อำเภอ A13
11. ระยะเวลาที่อยู่อาศัยในบ้านหลังปัจจุบันนาน ปี เดือน A14 45-48

ตอนที่ 2 ข้อมูลด้านการดำเนินชีวิต และการอยู่อาศัย

เมื่อครั้งทำงานที่อยู่เดิม ก่อนการย้ายมาทำงานที่สนามบินน้ำ

การเดินทางมาทำงาน **ส่วนใหญ่**ท่านใช้พาหนะชนิดใด

หมายเหตุ ในกรณีที่ท่านต่อพาหนะหลายทอด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- () รถยนต์ส่วนตัว () มอเตอร์ไซด์ส่วนตัว () เรือค่าน
- () รถประจำทาง () รถรับ-ส่งพนักงาน () เรือข้ามฟาก
- () รถไฟ () มอเตอร์ไซด์รับจ้าง () อื่นๆ ระบุ

A15

 49-57

ท่านใช้เวลาเดินทางมาที่ทำงาน ประมาณ นาที ระยะทางประมาณ กม.

การเดินทางกลับบ้าน **ส่วนใหญ่**ท่านใช้พาหนะชนิดใด

หมายเหตุ ในกรณีที่ท่านต่อพาหนะหลายทอด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- () รถยนต์ส่วนตัว () มอเตอร์ไซด์ส่วนตัว () เรือค่าน
- () รถประจำทาง () รถรับ-ส่งพนักงาน () เรือข้ามฟาก
- () รถไฟ () มอเตอร์ไซด์รับจ้าง () อื่นๆ ระบุ

A16
 58-63
 A17

 64-72

ท่านใช้เวลาเดินทางกลับบ้าน ประมาณ นาที

ท่านใช้จ่ายเป็นค่าเดินทางต่อวัน (ค่ารถ/ค่าน้ำมัน) บาท

ท่านใช้จ่ายเป็นค่าอาหารต่อวัน บาท

ในวันทำงานปกติ ท่านรับประทานอาหารเช้าที่ไหน

A18 73-75

A19 76-78

A20 79-81

A21 82-84

	ที่ทำงาน	บริเวณใกล้ที่ทำงาน	ที่บ้าน	บริเวณใกล้บ้าน
- อาหารเช้า	()	()	()	()
- อาหารมื้อกลางวัน	()	()	()	()
- อาหารเช้าเย็น	()	()	()	()

สิ่งอำนวยความสะดวกภายนอกที่ทำงาน ที่ท่านใช้เสมอ ได้แก่ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- () ร้านอาหาร () สวนพักผ่อนเวลารว่าง
- () ร้านค้า () ตลาดนัด
- () ห้างสรรพสินค้า () อื่นๆ ระบุ

A22
 85-90

ท่านมีทัศนคติเกี่ยวกับพื้นที่ทำงาน-สภาพแวดล้อมภายในที่ทำงานอย่างไร

(คำตอบข้างล่างนี้เป็นการวัดทัศนคติของท่าน ในแง่ลบไปหาบวก)

	ดี	1	2	3	4	5	
- ขนาดพื้นที่	ดี						กว้างขวาง
- สภาพพื้นที่	ดี						เป็นระเบียบ เรียบร้อย
- บรรยากาศทั่วไป	ดี						โปร่งโล่ง สบาย
- สาธารณูปโภคสาธารณูปการ	ดี						ดีมาก
- สิ่งอำนวยความสะดวก	ดี						เพียงพอ

A23
 91-95

ท่านมีทัศนคติเกี่ยวกับพื้นที่ทำงาน-สภาพแวดล้อมภายในที่ทำงานอย่างไร

(คำตอบข้างล่างนี้เป็นการวัดทัศนคติของท่าน ในแง่ลบไปหาบวก)

- ขนาดพื้นที่
- สภาพพื้นที่
- บรรยากาศทั่วไป
- สาธารณูปโภคสาธารณูปการ
- สิ่งอำนวยความสะดวก

- คับแคบ
- ไม่เป็นระเบียบ
- อึดอัด
- ไม่ดี
- ไม่เพียงพอ

	1	2	3	4	5

- กว้างขวาง
- เป็นระเบียบ เรียบร้อย
- โปร่งโล่ง สบาย
- ดีมาก
- เพียงพอ

A33
 143-147

ท่านมีทัศนคติเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมบริเวณรอบที่ทำงานอย่างไร

(คำตอบข้างล่างนี้เป็นการวัดระดับทัศนคติของท่าน ในแง่ลบไปหาบวก)

- ขนาดพื้นที่
- สภาพพื้นที่
- บรรยากาศทั่วไป
- สาธารณูปโภคสาธารณูปการ
- สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการชุมชน
- การเดินทางไป-กลับที่ทำงาน

- คับแคบ
- ไม่เป็นระเบียบ
- อึดอัด
- ไม่ดี
- ไม่เพียงพอ
- ไม่สะดวก

	1	2	3	4	5

- กว้างขวาง
- เป็นระเบียบ เรียบร้อย
- โปร่งโล่ง สบาย
- ดีมาก
- เพียงพอ
- สะดวก

A34

148-153

นที่ 3 ผลกระทบของการย้ายที่ทำงาน และการแก้ปัญหาจากผลกระทบของการย้ายที่ทำงาน

เมื่อท่านย้ายมาทำงานที่สนามบินน้ำ สรุปโดยรวมท่านคิดว่ามีผลกระทบอย่างไร

	ดีขึ้นมาก	ดีขึ้น	เหมือนเดิม	แย่ลง	แย่ลงมาก
- การเดินทางไปทำงาน - กลับบ้าน	()	()	()	()	()
- การรับ-ส่ง ลูกไปโรงเรียน	()	()	()	()	()
- เวลาว่างที่เหลือจากการทำงานปกติ	()	()	()	()	()
- การซื้อของ-อาหาร(ที่ทำงานหรือบริเวณใกล้ที่ทำงาน)	()	()	()	()	()
- พื้นที่ทำงาน-สภาพแวดล้อมภายในที่ทำงาน	()	()	()	()	()
- สภาพแวดล้อมโดยรอบที่ทำงาน	()	()	()	()	()
- สิ่งอำนวยความสะดวก	()	()	()	()	()
- โดยรวมแล้ว	()	()	()	()	()

A35

154-161

ท่านรับทราบว่าจะต้องย้ายมาทำงานที่สนามบินน้ำอย่างไร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- () จากประกาศของกระทรวงฯ
- () จากวารสารรายเดือนของกรม
- () จากคำบอกเล่าของเพื่อนร่วมงาน
- () อื่นๆ ระบุ

A36
162-165
166-169

ท่านทราบว่าจะต้องย้ายมาทำงานที่สนามบินน้ำ ก่อนการย้ายประมาณ ปี เดือน

A37

ก่อนการย้ายมาทำงานที่สนามบินน้ำ มีการสอบถามความเห็นจากกระทรวง หรือไม่

A38 170

- () ไม่มี
- () มี

ถ้ามีทางเลือกอื่น ท่านจะย้ายมาทำงานที่สนามบินน้ำหรือไม่

- () ไม่เลือกเนื่องจากว่าโดยรวมแล้วดีขึ้น () ย้ายไปหน่วยงานอื่นของกระทรวงที่ไม่ต้องย้าย
 () ลาออกเปลี่ยนงานใหม่ () เข้าร่วมโครงการเกษียณก่อนกำหนด (early retirement)
 () อื่นๆ ระบุ

A39 171

เมื่อทราบแน่นอนว่าจะต้องย้ายมาทำงานที่สนามบินน้ำ ท่านมีการเตรียมการอะไรบ้าง

- () ไม่ทำอะไรเลย รอให้ย้ายมาก่อน (ถ้าตอบข้อนี้ให้ข้ามไปตอบข้อ 8.)
 () ศึกษาเส้นทางการเดินทาง (ถ้าตอบข้อนี้ให้ตอบข้อ 7. ต่อไป)

A40 172

จากการศึกษาเส้นทางเดินทางแล้ว ท่านมีการวางแผนอย่างไร (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- () เปลี่ยนแผนการใช้ชีวิตประจำวัน เช่น การทำงานของคู่สมรส, ร.ร.ของบุตรหลาน, การรับประทานอาหาร เป็นต้น
 () เปลี่ยนวิธีการเดินทาง เช่น การใช้พาหนะ, การต่อพาหนะ, เส้นทางที่จะไป-กลับ เป็นต้น
 () ย้ายที่อยู่อาศัย
 () อื่นๆ ระบุ

A41

173-176

ก่อนการย้ายมาทำงานที่สนามบินน้ำ ท่านมีการวางแผนหาที่อยู่อาศัยแห่งใหม่หรือไม่

- () ไม่มี () มี →

() ที่ดิน	() บ้าน
() คอนโดมิเนียม	() อื่นๆ ระบุ

A42 177-178

ภายหลังจากย้ายมาทำงานที่สนามบินน้ำ ท่านย้ายที่อยู่อาศัยหรือไม่

- () ไม่ย้าย (ให้ตอบคำถามข้อ 10.)
 () ย้ายแล้ว ย้ายไปอยู่ใน ถนน เขต/อำเภอ
 (ถ้าตอบข้อนี้ไม่ต้องตอบข้อ 10. ข้ามไปตอบข้อต่อไป)

A43 179-183

ถ้ายังไม่ได้ย้ายที่อยู่อาศัยในอนาคต ยังคิดจะย้ายหรือไม่

- () ไม่ย้าย
 () ย้าย ย้ายไปอยู่ใน ถนน เขต/อำเภอ

A44 184-188

ข้อที่ 4 ความเป็นไปได้ของข้อเสนอเกี่ยวกับการแก้ปัญหาจากผลกระทบของการย้ายที่ทำงาน

ท่านมีความเห็นว่ากระทรวงฯ ควรช่วยแก้ปัญหาให้กับข้าราชการ - พนักงานที่ได้รับผล

กระทบจากการย้ายที่ทำงานอย่างไร

การเดินทาง

(ให้เรียงลำดับความสำคัญมากที่สุดไปหาน้อยสุด 1-6 ตามลำดับ)

- () จัดให้มีบริการรถขนส่งมวลชนของเอกชนเพิ่มขึ้น
 () จัดให้มีบริการเรือส่วนตัวของเอกชนเพิ่มขึ้น
 () จัดสวัสดิการรถของกระทรวงรับ-ส่งพนักงาน
 () จัดสวัสดิการเรือส่วนตัวของกระทรวงเพื่อรับ-ส่งพนักงาน
 () ปรับเปลี่ยนเวลาเข้า-ออกการทำงาน
 () อื่นๆ ระบุ

A45

189-194

A46

195-199

สิ่งอำนวยความสะดวก ที่ท่านคิดว่ากระทรวงควรจัดให้มีภายในที่ทำงาน ได้แก่
(ตอบได้ 5 ข้อ โดยเรียงลำดับความสำคัญมากที่สุดไปหาน้อยสุด 1-5 ตามลำดับ)

- () ร้านค้า สหกรณ์
- () สโมสรข้าราชการ
- () สวน-ที่ว่างพักผ่อน
- () ไปรษณีย์
- () ท่าเรือโดยสาร
- () ห้องสำหรับออกกำลังกายหรือเป็นสมาชิกสโมสรต่างๆ สำหรับออกกำลังกาย
- () ที่พักคอยหรือบริการดูแลบุตรหลานพนักงานก่อนเลิกงาน
- () ศูนย์บริการรับเลี้ยงบุตรหลาน (day care center)
- () อื่นๆ ระบุ

(จบการสอบถาม)

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ข.

ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับกระทรวงพาณิชย์

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ความเป็นมาของกระทรวง

1. ประวัติกระทรวงพาณิชย์

เมื่อมีการตั้งกระทรวงพาณิชย์ขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 6 แรกๆ ใช้กระทรวงพระคลัง ซึ่งอยู่ในบริเวณพระบรมมหาราชวังเป็นที่ทำการไปพลางๆ ก่อนแล้วจึงได้สร้างที่ทำการกระทรวงพาณิชย์ให้เป็นหลักแหล่งของตนเองต่อมา โดยตึกที่ทำการกระทรวงพาณิชย์เริ่มเปิดทำงานในปี พ.ศ. 2465 บนที่ดินซึ่งเดิมเป็นที่วังรวม 5 วังด้วยกันได้แก่ วังกรมหมื่นเชษฐาธิเบนทร์ วังพระองค์เจ้าองอรก วังกรมหมื่นอมเรนทร์ดิษฐ์ วังกรมหมื่นภูมินทร์ภักดี และวังกรมหมื่นอุดมรัตนราษี โดยมีพระอนุสาวรีย์พระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระจันทรีนฤนาท ประดิษฐานอยู่ด้านหน้าทางเข้า และใช้เป็นที่ทำการกระทรวงมาจนถึงปัจจุบัน¹

2. หน้าที่และบทบาทของกระทรวง

กระทรวงพาณิชย์มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการพาณิชย์และกิจการทางเศรษฐกิจเกี่ยวเนื่องกับการพาณิชย์ รวมตลอดทั้งการซื้อขายและการแลกเปลี่ยนสินค้า การควบคุมและส่งเสริมเกี่ยวกับกิจการการค้าและการประกันภัย โดยมีบทบาท และภารกิจ² ดังนี้

- การเสนอแนะนโยบายการค้าของประเทศ ซึ่งมีการดำเนินงานในลักษณะต่างๆ คือ
 1. ศึกษา วิเคราะห์ วิจัยเกี่ยวกับสินค้า ตลาด ปัญหา มาตรการทางการค้า ภาวะเศรษฐกิจของไทยและภาวะเศรษฐกิจของโลก เพื่อประกอบการเสนอแนะนโยบายการค้าในประเทศและนโยบายการค้าต่างประเทศ

¹สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ (2520:95-102) ,หนังสือฉลองครบรอบ 55 ปีของการก่อตั้งกระทรวงพาณิชย์

² คณะผู้จัดทำกรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ (2542) , รายงานประจำปีของกระทรวงพาณิชย์ ฉบับลงวันที่ 20 สิงหาคม

2. ศึกษาสู่ทาง ท่าที่ ประชุม เจรจาร่วมกับประเทศคู่ค้าและองค์กรทางการค้าที่เกี่ยวข้อง เพื่อเสนอแนะนโยบายการค้าของประเทศในรูปพหุภาคี (Multilateral) และทวิภาคี (Bilateral)
3. ศึกษา เพื่อติดตามผลการปฏิบัติงานตามนโยบายการค้าของประเทศ
4. ประสานนโยบายการค้าของประเทศ เพื่อให้การปฏิบัติตามนโยบายบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้

- การส่งเสริมและพัฒนากการส่งออก มีการดำเนินงาน ดังนี้

1. ศึกษา วิเคราะห์ เพื่อแก้ปัญหาเกี่ยวกับประเทศคู่ค้า การขยายและพัฒนาตลาดสินค้าไทยในต่างประเทศ
2. กำหนดระเบียบ วิธี หลักเกณฑ์ การนำเข้าและส่งออกสินค้าไทย
3. กำหนดโควต้าสินค้าส่งออกที่สำคัญ เช่น มันสำปะหลัง สิ่งทอ ข้าว เป็นต้น
4. กำหนดคุณภาพและมาตรฐานสินค้าเพื่อการส่งออก
5. เผยแพร่ข้อมูล ข่าวสารเพื่อการส่งออก
6. จัดแสดงสินค้า นิทรรศการสินค้าเพื่อส่งเสริมการส่งออก

- การคุ้มครองผู้บริโภค ในด้านราคาสินค้า ความเป็นธรรมด้านการชั่ง ตวง วัด ความเป็นธรรมด้านคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิงและการบริโภคสินค้าบริการ ด้านการประกันภัย มีการดำเนินงาน ดังนี้

1. ศึกษา วิเคราะห์ เพื่อกำหนดราคาสินค้า
2. ศึกษา วิเคราะห์ เพื่อรักษาระดับราคาสินค้าเกษตร
3. ส่งเสริมและพัฒนาตลาดภายในประเทศ
4. กำหนดมาตรการ ระเบียบ วิธีตรวจสอบและควบคุมการผลิต ซ่อม สิ่งซื้อ จำหน่าย และการใช้เครื่องชั่ง เครื่องตวง เครื่องวัด
5. ศึกษา วิเคราะห์ และกำหนดมาตรฐานคุณภาพของน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อประโยชน์ของผู้บริโภค
6. กำหนดมาตรการ ระเบียบ วิธีตรวจสอบ และติดตามการดำเนินธุรกิจของบริษัทประกันภัย เพื่อคุ้มครองผู้เอาประกันภัย

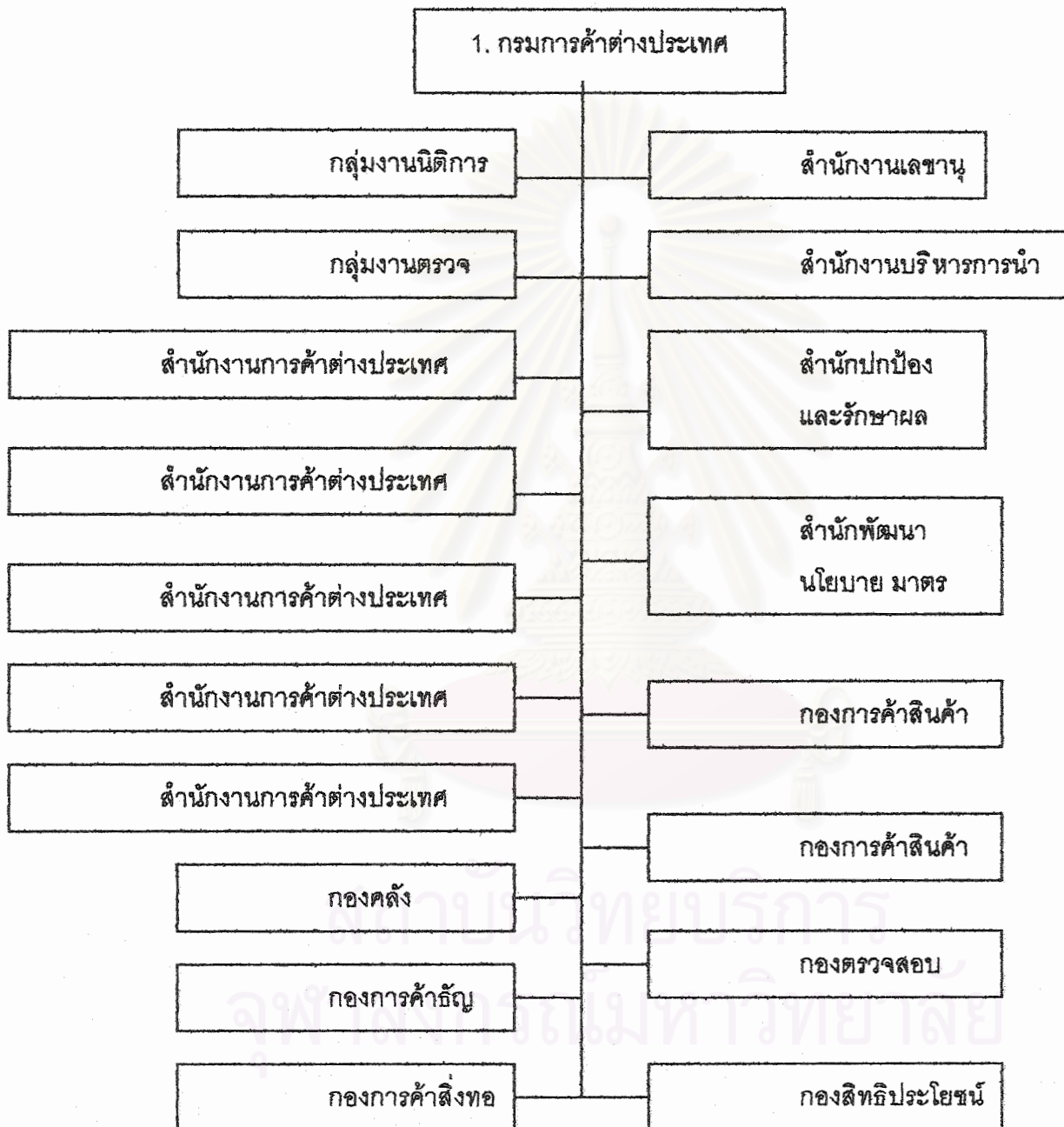
- การกำกับและส่งเสริมธุรกิจภายในประเทศ มีการดำเนินงาน ดังนี้
 1. จัดทะเบียนธุรกิจสำหรับผู้ประกอบการธุรกิจภายในประเทศ
 2. เผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศธุรกิจแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องและผู้สนใจที่จะประกอบธุรกิจ
 3. ตรวจสอบฐานะการเงินและการดำเนินการของผู้ประกอบธุรกิจ
 4. จัดทะเบียนและให้การคุ้มครองสิทธิบัตร เครื่องหมายการค้า และลิขสิทธิ์

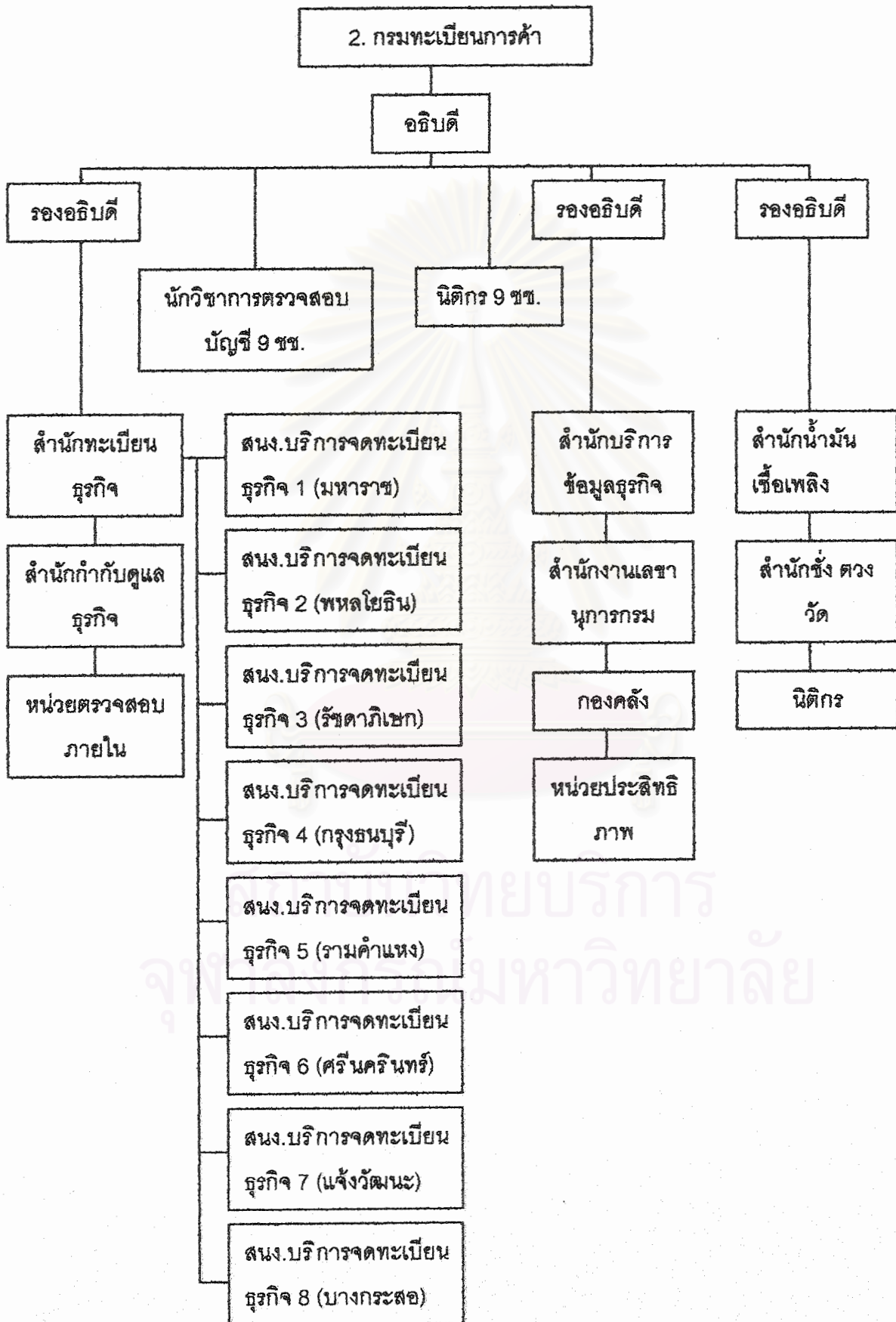
3. หน่วยงานในสังกัดกระทรวง

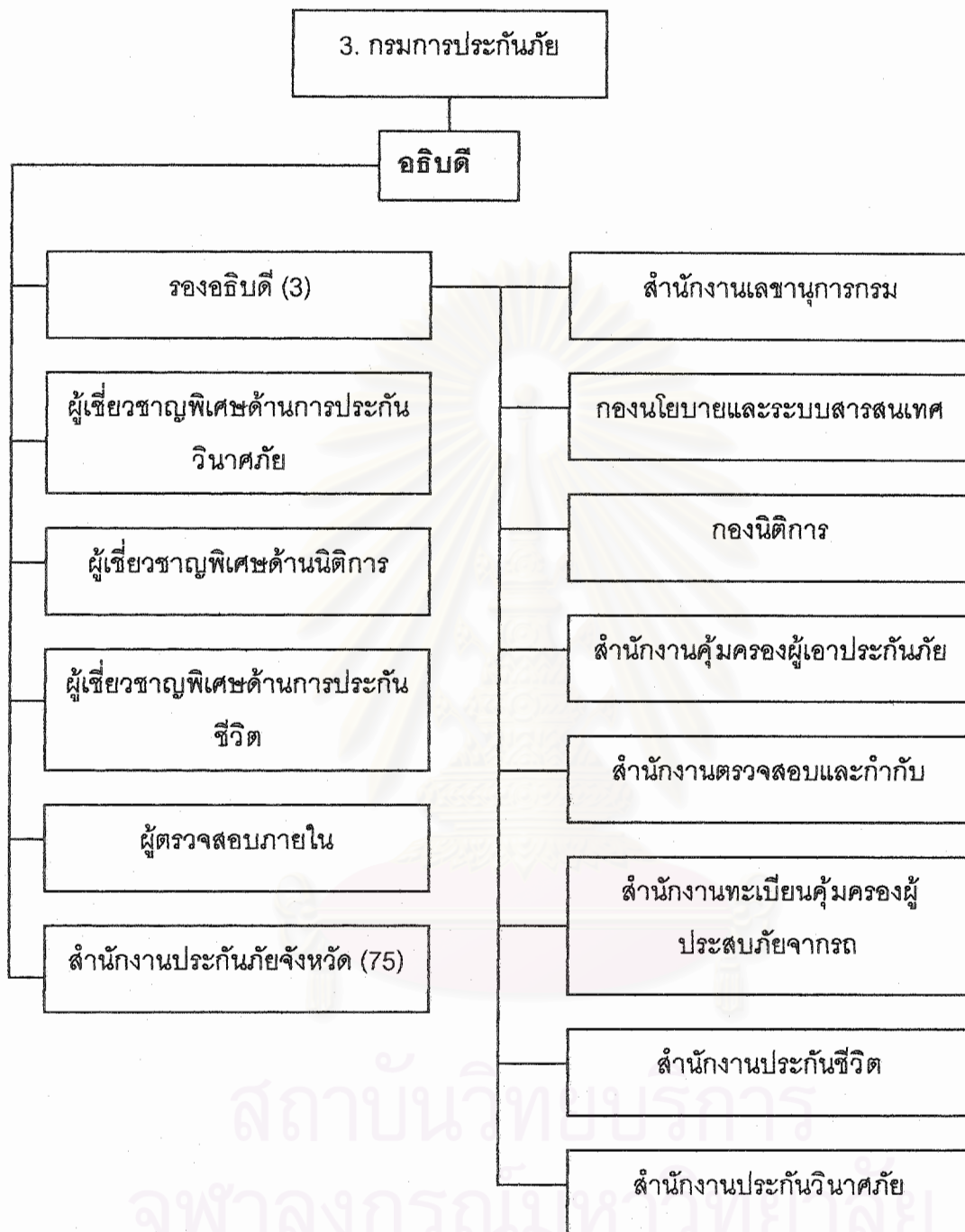
1. สำนักงานเลขานุการรัฐมนตรี
2. สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ (สป)
3. กรมการค้าภายใน (คน)
4. กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ (สอ)
5. กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์ (ศก)
6. องค์การคลังสินค้า (อคส)
7. กรมการค้าต่างประเทศ (คต)
8. กรมทะเบียนการค้า (ทค)
9. กรมการประกันภัย (ปภ)
10. กรมทรัพย์สินทางปัญญา (ทป)

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

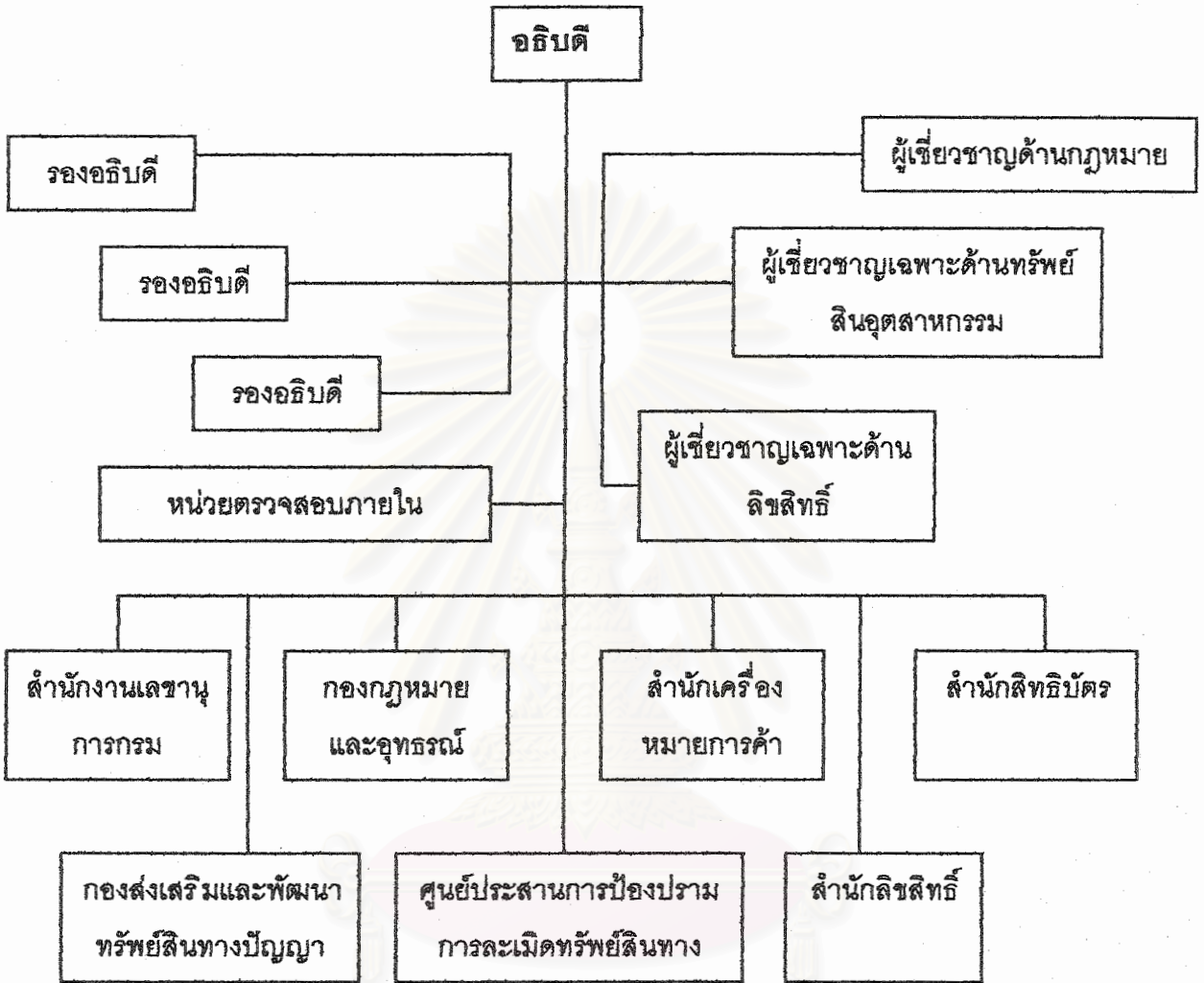
โดยเฉพาะ 4 หน่วยงานสุดท้ายได้ย้ายไปปฏิบัติงาน ณ ที่ทำการแห่งใหม่แล้ว ซึ่งมีโครงสร้างการบริหารงาน ดังนี้







4. กรมทรัพย์สินทางปัญญา



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

4. อัตรากำลังพลของกระทรวงพาณิชย์ปี 2540-2542

ปี	หน่วยงาน	สป.	คต.	คน.	ทค.	สอ.	ศก.	ปก.	ทป.	อคส.	ยอดรวม
พ.ศ. 2540	ส่วนกลาง	220	898	576	612	383	396	316	192	415	4,008
	ส่วนภูมิภาค	675	59	361	286	30	58	331	-	5	1,806
	ต่างประเทศ	378	-	-	-	50	-	-	-	-	428
	รวม	1,273	957	937	898	463	454	647	192	420	6,242
พ.ศ. 2541	ส่วนกลาง	255	895	575	621	409	396	317	193	414	4,075
	ส่วนภูมิภาค	675	58	362	298	30	58	304	-	5	1,785
	ต่างประเทศ	300	-	-	-	24	-	-	-	-	324
	รวม	1,230	953	937	919	463	454	621	193	419	6,184
พ.ศ. 2542	ส่วนกลาง	237	768	658	639	424	307	337	200	410	3,980
	ส่วนภูมิภาค	669	60	416	302	30	-	304	-	-	1,781
	ต่างประเทศ	65	-	-	-	82	-	-	-	-	147
	รวม	971	828	1,074	941	536	307	641	200	410	5,908

ที่มา : จากรายงานผลการดำเนินงานประจำปี พ.ศ. 2542 ของกระทรวงพาณิชย์

ประเภทอาคาร และขนาดของโครงการ

โครงการอาคารที่ทำการกระทรวงพาณิชย์แห่งใหม่ จัดเป็นโครงการอาคารสูงประกอบด้วยอาคาร 12 หลัง ซึ่งจะแบ่งการก่อสร้างออกเป็น 3 ระยะ โดยอาคารในระยะแรกนี้สร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว ส่วนอาคารในระยะที่ 2 กำลังดำเนินการก่อสร้างอยู่ และคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณปี 2545 และระยะที่ 3 กำหนดการที่แน่นอนยังไม่ชัดเจน ส่วนรายละเอียดของประเภทและขนาดของโครงการ ดังนี้

- อาคารในระยะที่ 1 ประกอบไปด้วยอาคารต่างๆ 5 หลัง ดังนี้
 1. อาคารสำนักงานสูง 14 ชั้น ชั้นที่ 1 และ 2 เป็นที่จอดรถ
 2. อาคารสำนักงานสูง 17 ชั้น ชั้นที่ 1 และ 2 เป็นที่จอดรถ

อาคารทั้ง 2 หลังนี้เชื่อมติดกันในบริเวณชั้นที่ 1 และ 2 ซึ่งเป็นลานจอดรถในร่ม พื้นที่รวมของอาคารทั้งสองหลังนี้เท่ากับ 63,000 ตร.ม. อาคารแห่งนี้จะเป็นที่ทำการของกรมกองต่างๆ 4 กรม ได้แก่ กรมการค้าต่างประเทศ กรมทะเบียนการค้า กรมการประกันภัย และกรมทรัพย์สินทางปัญญา

3. อาคารปฏิบัติการสูง 5 ชั้น มีพื้นที่ 7,000 ตร.ม. ประกอบไปด้วยห้องปฏิบัติการของหน่วยงาน กรมทะเบียนการค้า และกรมการค้าต่างประเทศ คือ กองน้ำมันเชื้อเพลิง กองมาตรฐานสินค้า กองวิเคราะห์มาตรฐานสินค้า และกองชั่ง ตวง วัด
4. อาคารโรงอาหารและเก็บวัสดุรอทำลาย เป็นอาคารสูง 4 ชั้น ภายในประกอบไปด้วย ห้องเก็บเอกสารรอทำลาย ร้านค้าขององค์การคลังสินค้า และโรงอาหารซึ่งอยู่ในชั้นที่ 1 และ 2 อาคารหลังนี้มีพื้นที่ทั้งสิ้น 5,200 ตร.ม.
5. อาคารศาลาและท่าเทียบเรือ บริเวณริมแม่น้ำเจ้าพระยา

- อาคารในระยะที่ 2 ประกอบไปด้วยอาคารทั้งหมด 4 หลัง ดังนี้

1. อาคารสำนักงานสูง 17 ชั้น ชั้นที่ 1 และ 2 เป็นลานจอดรถในร่ม ชั้นที่ 3-17 จะเป็นอาคารที่ทำการของกรมคุ้มครองผู้บริโภค กรมชั่ง ตวง วัด และสำนักงานคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
2. อาคารสำนักงานสูง 20 ชั้น ชั้นที่ 1 และ 2 เป็นลานจอดรถในร่มเช่นเดียวกันกับอาคารแรก อาคารหลังนี้จะใช้เป็นที่ทำการของกรมการค้าภายใน และองค์การคลังสินค้า
3. อาคารโรงอาหารและเก็บเอกสารสูง 4 ชั้น
4. อาคารสโมสรข้าราชการสูง 3 ชั้น

- สำหรับอาคารในระยะที่ 3 มีทั้งหมด 3 หลัง คือ

1. อาคารสำนักงานสูง 17 ชั้น ซึ่ง 2 ชั้นล่างจัดเป็นลานจอดรถยนต์ ชั้นอื่นๆ จะเป็นที่ทำการของกรมเศรษฐกิจการพาณิชย์
2. อาคารสำนักงานสูง 20 ชั้น ชั้นที่ 1 และ 2 เป็นลานจอดรถ อาคารนี้เป็นที่ทำการของกรมพาณิชย์สัมพันธ์

3. อาคารผู้บริหารของกระทรวงฯ เป็นอาคารสูง 6 ชั้น ภายในอาคารหลังนี้ แบ่งเป็นลานจอดรถยนต์ในร่มในบริเวณชั้นที่ 1 และ 2 เช่นเดียวกับอาคารสำนักงานอื่นๆ ส่วนชั้นที่เหลือจะเป็นที่ทำการของสำนักงานปลัดกระทรวง ผู้บริหาร และห้องประชุม



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติผู้เขียน

นายสมพร กิจนำลาภเจริญ เกิดเมื่อวันที่ 8 ตุลาคม พ.ศ. 2506 ที่กรุงเทพมหานคร สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาเทคนิคสถาปัตยกรรม คณะครุศาสตร์ วิทยาลัยครูพระนคร เมื่อ พ.ศ. 2532 เข้าทำงานในบริษัท เอส ที ซี คอร์ปอเรชั่น จำกัด บริษัท ศิริผลกรุ๊ป จำกัด และ บริษัท พี พี ซี เอ็ม จำกัด ตามลำดับ แล้วเข้าศึกษาต่อในระดับบัณฑิตศึกษา สาขาเคหการ ภาค เคหการ คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปีการศึกษา 2541



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย