

บทที่ 5

การวิเคราะห์ผลการศึกษา

จากข้อมูลต่าง ๆ ที่รวบรวมจากกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาจำนวน 405 ราย และทำการแยกวิเคราะห์ออกเป็น 4 ตอน ตามวัตถุประสงค์ในการวิจัย โดยมีหัวข้อเรื่องในแต่ละตอนดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ใช้แรงงานกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ โครงสร้างทางประชากร สถานภาพทาง เศรษฐกิจและสังคม

ตอนที่ 2 รูปแบบการเดินทางประจำวันในแต่ละประเภทของการเดินทาง ได้แก่ การเดินทางไปทำงาน การเดินทางไปซื้ออาหาร การเดินทางไปซื้อสินค้าประจำวัน การเดินทางไปซื้อสินค้าพิเศษ และการเดินทางไปพักผ่อน ในประเด็นเกี่ยวกับ ระยะทางการเดินทาง วิธีการเดินทาง ค่าพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง ความถี่ในการเดินทาง และระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง

ตอนที่ 3 เปรียบเทียบความแตกต่างของระยะทางการเดินทางแต่ละประเภท

ตอนที่ 4 พิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางการเดินทางกับองค์ประกอบด้าน ลักษณะทางประชากร เศรษฐกิจ และสังคม

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ใช้แรงงานกลุ่มตัวอย่าง

ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานเบื้องต้นของคนงานเกี่ยวกับโครงสร้าง และลักษณะทั่วไปทางประชากร สถานภาพทางเศรษฐกิจและสังคม ซึ่ง ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพการสมรส ระดับการศึกษา ระดับรายได้และสถานภาพการเป็นเจ้าของที่อยู่อาศัย

1.1 โครงสร้างด้านเพศ

ผลจากการสุ่มตัวอย่างผู้ใช้แรงงานในโรงงานอุตสาหกรรมในเขตสุขาภิบาล พระประแดง จำนวน 405 ราย พบว่าส่วนใหญ่นของผู้ใช้แรงงานฯ เป็นเพศชาย โดยที่เป็นเพศชาย ร้อยละ 61.2 และเพศหญิง ร้อยละ 38.8 ซึ่ง โรงงานอุตสาหกรรมที่ตั้งอยู่ในเขตสุขาภิบาล พระประแดงส่วนใหญ่น เป็นโรงงานประเภทที่เกี่ยวกับการผลิต และเกี่ยวกับเครื่องจักรกล จึงมีผู้ใช้แรงงานฯ เพศชายมากกว่าเพศหญิงมาก ดังรายละเอียดในตารางที่ 12

ตารางที่ 12 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้แรงงานฯ จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชาย	248	61.2
หญิง	157	38.8
รวม	405	100

ที่มา : ผลจากการสำรวจ

1.2 โครงสร้างด้านอายุ

ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาพบว่าโครงสร้างด้านอายุของผู้ใช้แรงงานฯ ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่อยู่ในวัยหนุ่มสาวซึ่ง เป็นวัยแรงงาน โดยเป็นผู้ที่มีอายุระหว่าง 21 - 40 ปี ทั้งนี้คิดเป็นร้อยละ 73.8 และกลุ่มที่มีจำนวนน้อยที่สุดคือ ผู้มีอายุตั้งแต่ 51 ปีขึ้นไปมีอยู่ร้อยละ 1.5 ดังรายละเอียดในตารางที่ 13

ตารางที่ 13 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้แรงงานฯ จำแนกตามอายุ

ช่วงอายุ (ปี)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า - 20	43	10.6
21 - 30	180	44.4
31 - 40	119	29.4
41 - 50	51	12.6
51 ปีขึ้นไป	6	1.5
ไม่ตอบ	6	1.5
รวม	405	100

ที่มา : จากการสำรวจ

1.3 สถานภาพการสมรส

ผลจากการศึกษา สถานภาพการสมรสของผู้ใช้แรงงาน ฯ พบว่า กลุ่มผู้ใช้แรงงาน ส่วนใหญ่สมรสแล้ว โดยที่จัดอยู่ในกลุ่มผู้ที่สมรสแล้วมีจำนวนมากที่สุด ร้อยละ 50.9 รองลงมาเป็นผู้มีสถานภาพโสดร้อยละ 46.2 และเป็นหม้ายเป็นกลุ่มที่มีจำนวนน้อยที่สุดคือร้อยละ 1.2 ดังรายละเอียดในตารางที่ 14

ตารางที่ 14 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้แรงงานฯ จำแนกตามสถานภาพการสมรส

สถานภาพการสมรส	จำนวน (คน)	ร้อยละ
โสด	187	46.2
สมรส	206	50.9
หม้าย	5	1.2
หย่า/แยก	7	1.7
รวม	405	100

ที่มา : จากการสำรวจ

1.4 ระดับการศึกษา

ผลการศึกษาถึงระดับการศึกษาของผู้ใช้แรงงานฯ จากกลุ่มตัวอย่างพบว่า ผู้ใช้แรงงานฯ ส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาอยู่ในระดับค่อนข้างต่ำ คือระหว่างชั้นประถมศึกษาตอนต้นถึงระดับมัธยมศึกษาตอนต้น รวมร้อยละ 50.2 รองลงมาคือกลุ่มผู้มีการศึกษาระดับ ปวช. ซึ่งเป็นกลุ่มผู้มีความสามารถเป็นที่ต้องการในโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่และขนาดกลางในปัจจุบัน มีจำนวนร้อยละ 15.8 ส่วนผู้ใช้แรงงานฯ ที่ไม่มีการศึกษาจะมีจำนวนน้อยที่สุดร้อยละ 0.2 และจากการศึกษา พบจำนวนผู้มีการศึกษาระดับปริญญาตรีเป็นจำนวนมากถึงร้อยละ 6.9 ซึ่งในระดับผู้ใช้แรงงานฯ ไม่ควรจะมีการศึกษาระดับนี้มากจนเป็นที่น่าสังเกต ที่เป็นเช่นนี้อาจเป็นความผิดพลาดจากผู้ตอบแบบสอบถามบางส่วน ไม่ใช่ผู้ใช้แรงงานชั้นแรงงาน (unskill labor) ตามที่ผู้วิจัยกำหนดทั้งหมด เพราะผู้วิจัยไม่ได้ใช้วิธีการสัมภาษณ์ทั้งหมด แต่ฝากแบบสอบถามให้ผู้จัดการฝ่ายบุคคลดำเนินการแจกให้คนงานกรอกข้อมูล จึงอาจมีผู้ตอบแบบสอบถามจากระดับอื่น เช่น ผู้ทำงานด้านธุรการ และฝ่ายเทคนิคเครื่องจักร เครื่องยนต์ ดังรายละเอียดในตารางที่ 15

ตารางที่ 15 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้แรงงานฯ จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่ได้เรียน	1	0.2
ประถมศึกษาตอนต้น (ป.4)	74	18.3
ประถมศึกษาตอนปลาย (ป.7)	55	13.6
มัธยมศึกษาตอนต้น	74	18.3
มัธยมศึกษาตอนปลาย	58	14.3
ปวช.	64	15.8
ปวส. , อนุปริญญา	50	12.3
ปริญญา	28	6.9
อื่น ๆ	1	0.2
รวม	405	100

ที่มา : จากการสำรวจ

1.5 ระดับรายได้

ผลการศึกษาระดับรายได้ของกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้แรงงานฯ พบว่า ส่วนใหญ่มีรายได้ในระดับต่ำกว่า 5,000 บาทต่อเดือน คือร้อยละ 71.9 โดยสูงสุดของกลุ่มเงินเดือนมีรายได้ระหว่าง 2,001 - 3,000 บาทต่อเดือน รองลงมา ได้แก่ ระดับรายได้ 3,001 - 4,000 บาทต่อเดือน และระดับรายได้ 4,001 - 5,000 บาทต่อเดือน ส่วนผู้ที่มีรายได้ต่ำกว่า 2,000 บาทต่อเดือน ซึ่งจัดเป็นผู้ที่มีรายได้ต่ำตามเกณฑ์การวัดของกระทรวงมหาดไทย (รุจิรา มังคละศิริ และคณะ 2532 : 15) มีอยู่ถึงร้อยละ 10.9 ส่วนกลุ่มที่มีรายได้ระหว่าง 8,001 - 9,000 บาทต่อเดือน เป็นกลุ่มที่มีจำนวนน้อยที่สุด คือร้อยละ 1.2 ดังรายละเอียดในตารางที่ 16

ตารางที่ 16 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้แรงงานฯ จำแนกตามระดับรายได้

ระดับรายได้ (บาท/เดือน)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า - 2000	44	10.9
2001 - 3000	109	26.9
3001 - 4000	77	19.0
4001 - 5000	61	15.1
5001 - 6000	39	9.6
6001 - 7000	24	5.9
7001 - 8000	16	4.0
8001 - 9000	5	1.2
9001 - 10000	16	4.0
10001 ขึ้นไป	12	3.0
ไม่ตอบ	2	0.5
รวม	405	100

ที่มา : จากการสำรวจ

1.6 สถานภาพการเป็นเจ้าของที่อยู่อาศัย

ผลการศึกษาถึงสถานภาพการเป็นเจ้าของที่อยู่อาศัยของผู้ใช้แรงงานฯ จากกลุ่มตัวอย่างพบว่า ผู้ใช้แรงงานฯที่มีที่พักอาศัยเป็นบ้านของตนเองมีมากที่สุดคือ ร้อยละ 29.6 รองลงมาเป็นการพักอาศัยอยู่บ้านบิดามารดา คือ ร้อยละ 22.7 และที่อยู่บ้านเช่าอีกร้อยละ 21.2 ส่วนที่พักอาศัยในหอพัก หรืออื่น ๆ มีจำนวนน้อยที่สุดคือร้อยละ 1.2 ซึ่งจากจำนวนผู้มีบ้านพักอาศัยเป็นของตนเอง และพักอาศัยอยู่กับบ้านบิดามารดา มีจำนวนมากถึงร้อยละ 52.3 ทำให้เป็นข้อน่าสังเกตว่า ผู้ใช้แรงงานฯ เหล่านี้ น่าจะเป็นคนในท้องถิ่นภายในจังหวัดสมุทรปราการ และผู้ที่ย้าย

ถิ่นเข้ามาอยู่อาศัยเป็นเวลานานแล้วจนเป็นการอยู่แบบถาวร รวมทั้งผู้ที่มาอยู่อาศัยในพื้นที่จังหวัด
ใกล้เคียงคือ กรุงเทพฯ นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรสาคร และฉะเชิงเทรา ดังรายละเอียด
ในตารางที่ 17

ตารางที่ 17 จำนวนและร้อยละของผู้ใช้แรงงานฯ จำแนกตามสถานภาพการเป็นเจ้าของที่อยู่อาศัย

ประเภทของที่พักอาศัย	จำนวน (คน)	ร้อยละ
บ้านของตัวเอง	120	29.6
บ้านบิดามารดา	92	22.7
บ้านญาติ	36	8.9
บ้านพักคนงาน	50	12.3
บ้านเช่า	86	21.2
เช่าที่ดิน	14	3.5
อื่น ๆ	5	1.2
ไม่ตอบ	2	0.5
รวม	405	100

ที่มา : จากการสำรวจ

สรุปข้อมูลทั่วไปของผู้ใช้แรงงานกลุ่มตัวอย่าง

จากข้อมูลทั่วไปของผู้ใช้แรงงานกลุ่มตัวอย่างดังกล่าวข้างต้น สรุปได้ว่า ผู้ใช้แรงงานฯ ส่วนใหญ่เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง มีอายุระหว่าง 21 - 40 ปี ส่วนใหญ่สมรสแล้ว มีระดับการศึกษาค่อนข้างต่ำ คือระหว่างชั้นประถมศึกษาตอนต้น ถึงระดับมัธยมศึกษาตอนต้น มีระดับรายได้อยู่ในระดับต่ำ คือ ระหว่าง 2,001-3,000 บาทต่อเดือน และมีที่พักอาศัยเป็นบ้านของตัวเองมากที่สุด

ตอนที่ 2 รูปแบบการเดินทางประจำวัน

รูปแบบการเดินทางประจำวันที่ศึกษา แบ่งออกเป็น 5 ประเภทใหญ่ ๆ ได้แก่ การเดินทางไปทำงาน การเดินทางซื้ออาหาร การเดินทางซื้อสินค้าประจำวัน การเดินทางซื้อสินค้าพิเศษ ซึ่งยังแบ่งเป็นชนิดการเดินทางย่อย ๆ อีก 7 ชนิด และการเดินทางเพื่อพักผ่อนซึ่งแบ่งย่อย ๆ อีก 8 ชนิด รวมรูปแบบการเดินทางประจำวันที่ศึกษาทั้งสิ้น 18 ชนิด โดยแต่ละชนิดของการเดินทางนั้น จะศึกษาในรายละเอียดต่อไปนี้

1. ประเภทของรูปแบบการเดินทางประจำวัน โดยแต่ละชนิดจะศึกษาในประเด็นเกี่ยวกับระยะทางในการเดินทาง วิธีการเดินทาง ค่าพาหนะที่ใช้จ่าย ความถี่ในการเดินทาง และระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง

2. แสดงทิศทางการเดินทางแต่ละประเภท ด้วยสัญลักษณ์ในแผนที่ ซึ่งแสดงถึงจำนวนผู้เดินทาง และทิศทางการเดินทางของผู้ใช้แรงงานๆ ในการเดินทางประจำวันชนิดต่าง ๆ ลงในแผนที่แสดงการแบ่งเขตการปกครอง ซึ่งใช้เป็นแผนที่โครงร่าง (Base map) แสดงทิศทางการเดินทาง โดยกำหนดให้เขตพื้นที่ที่ตั้งของที่พักอาศัยเป็นจุดต้นทางของการเดินทาง และเขตที่ตั้งของสถานที่ที่เดินทางไปเป็นจุดปลายทาง (แผนที่ 8)

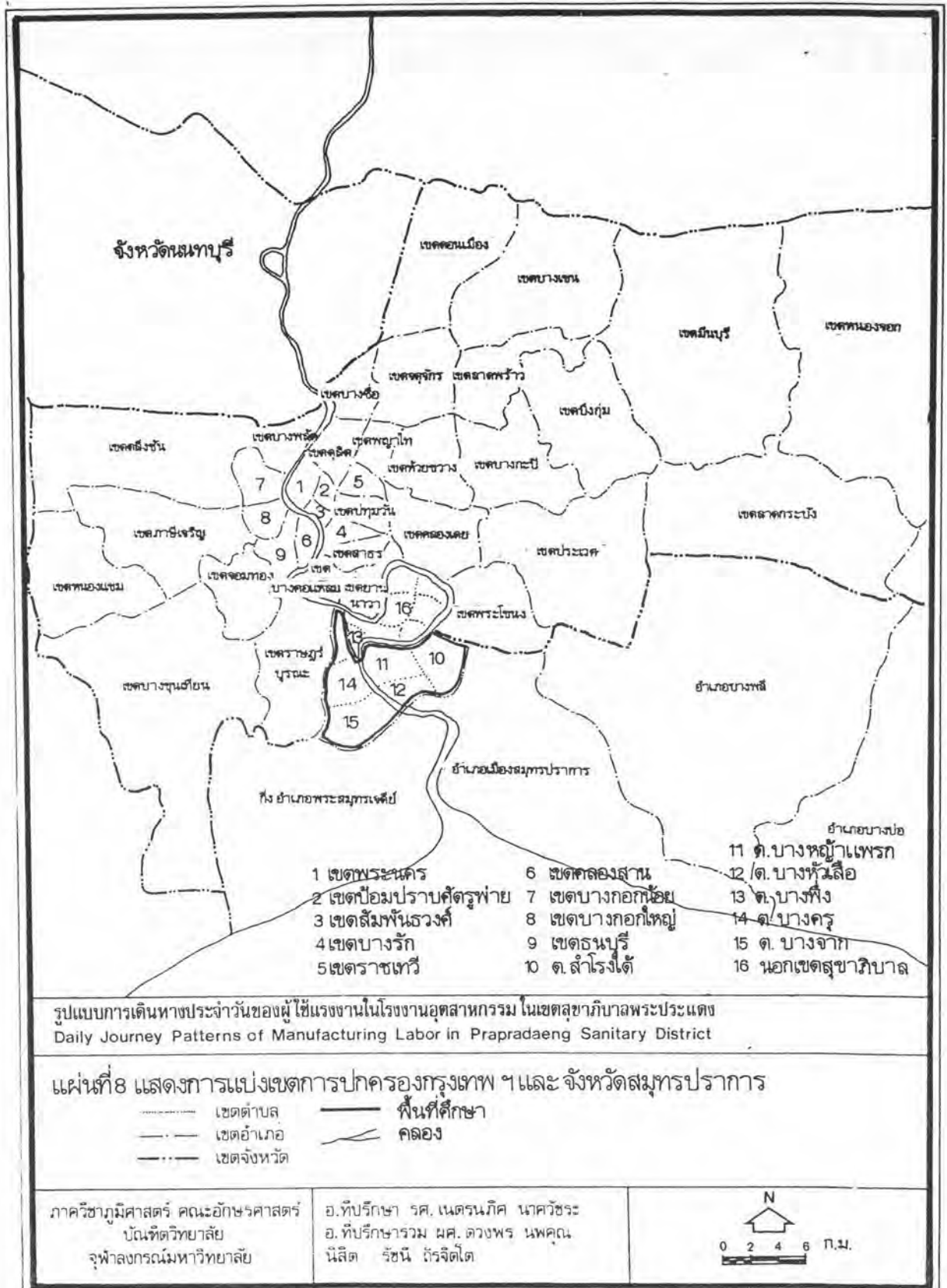
รูปแบบการเดินทางประจำวันประเภทต่าง ๆ

ผลจากการศึกษาเกี่ยวกับการเดินทางประจำวันของผู้ใช้แรงงาน อาจสรุปถึงความแตกต่างและความคล้ายคลึงของรูปแบบการเดินทางประเภทต่าง ๆ ดังนี้

การเดินทางไปทำงาน

1. รูปแบบการเดินทางไปทำงาน

ผู้ใช้แรงงานๆ ส่วนใหญ่จะเดินทางไปทำงานในระยะทางไกล ซึ่งต่ำกว่า 1 กม. ส่วนผู้เดินทางในระยะทางไกลกว่า 30 กม. มีจำนวนน้อยมาก และจำนวนผู้ใช้แรงงานจะลดลงตามระยะทางที่เพิ่มขึ้น ดังแสดงในภาพที่ 10 ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของเยตส์ (Yeates 1968: 56) ที่เรียกว่า การลดลงตามระยะทาง (Distance-decay) พาหนะที่ใช้ในการเดินทางส่วนใหญ่คือ รถโดยสารประจำทาง และการเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้างมีจำนวนน้อยที่สุด โดยการ

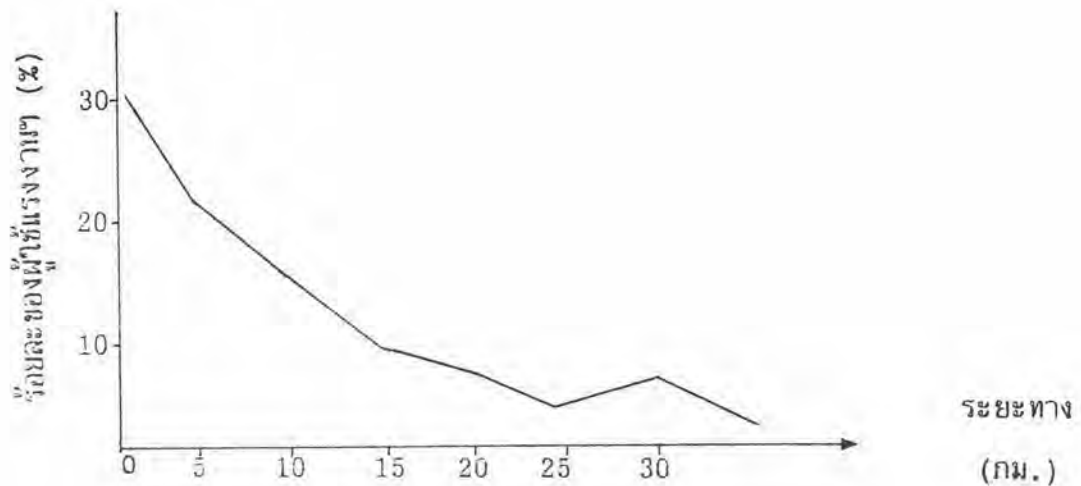


รูปแบบการเดินทางประจำวันของผู้ใช้แรงงานในโรงงานอุตสาหกรรม ในเขตสุขาภิบาลพระประแดง
 Daily Journey Patterns of Manufacturing Labor in Prapradaeng Sanitary District

แผนที่ที่ 8 แสดงการแบ่งเขตการปกครองกรุงเทพฯ และ จังหวัดสมุทรปราการ

ที่มา : กองผังเมือง
 สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร

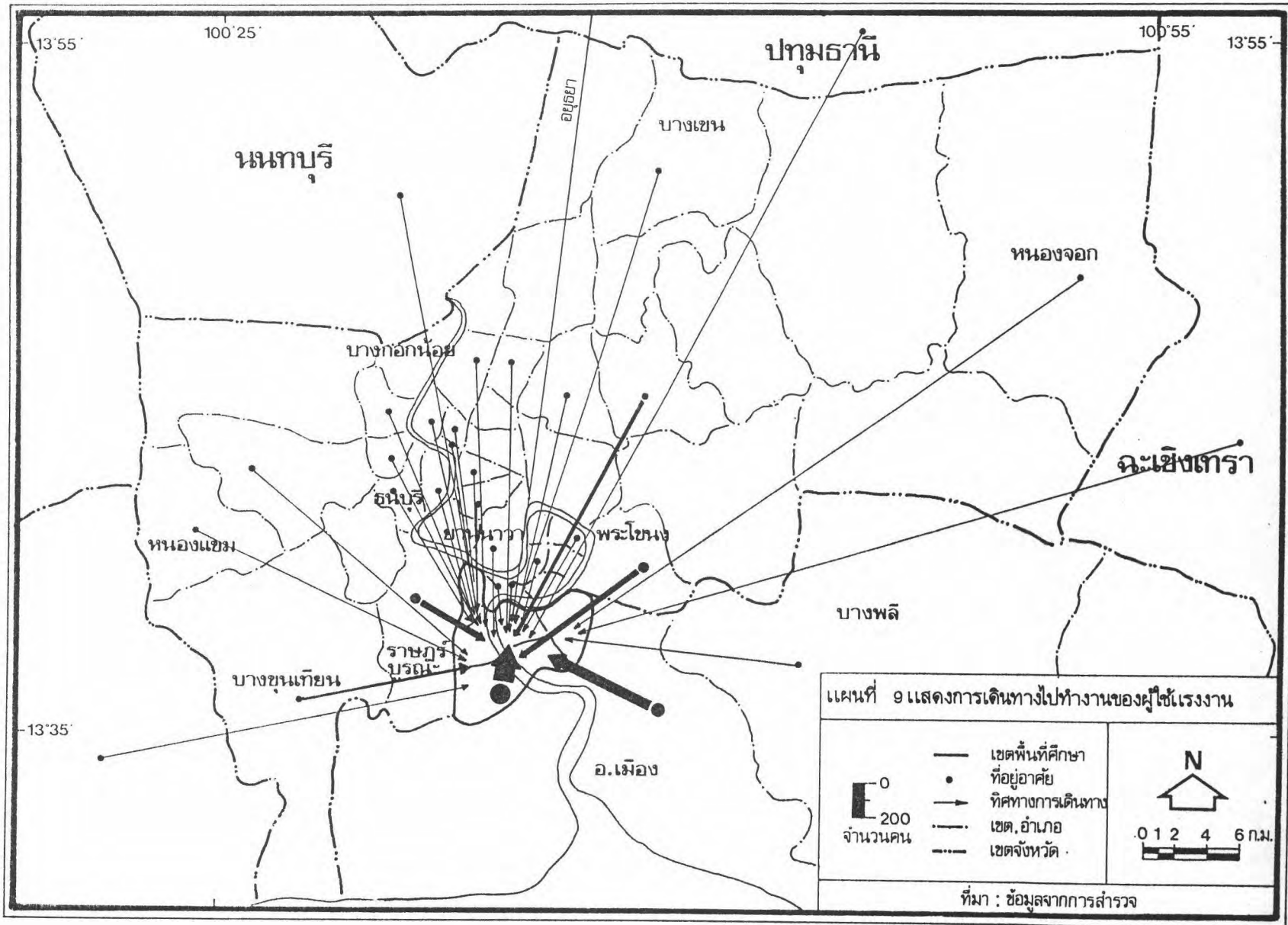
เดินทางนั้นจะ เสียค่าพาหนะไปกลับประมาณ 6-10 บาทต่อวัน มีผู้ใช้แรงงานฯ จำนวนเล็กน้อยบางส่วนที่เสียค่าพาหนะเดินทางมากกว่า 30 บาทขึ้นไป ในการเดินทาง ผู้ใช้แรงงานบางส่วนจะพบกับปัญหาการจราจรติดขัด น้ำท่วม และการเดินทางไม่สะดวก แต่ส่วนใหญ่ไม่มีปัญหาในการเดินทาง ในการเดินทางส่วนใหญ่ใช้เวลาเดินทางค่อนข้างเร็ว คือต่ำกว่า 15 นาที (รายละเอียดตารางที่ 22-26 ในภาคผนวก)



ภาพที่ 10 แสดงรูปแบบการเดินทางไปทำงานของผู้ใช้แรงงานฯ ลดลงตามระยะทาง

2. ทิศทางการเดินทางไปทำงาน

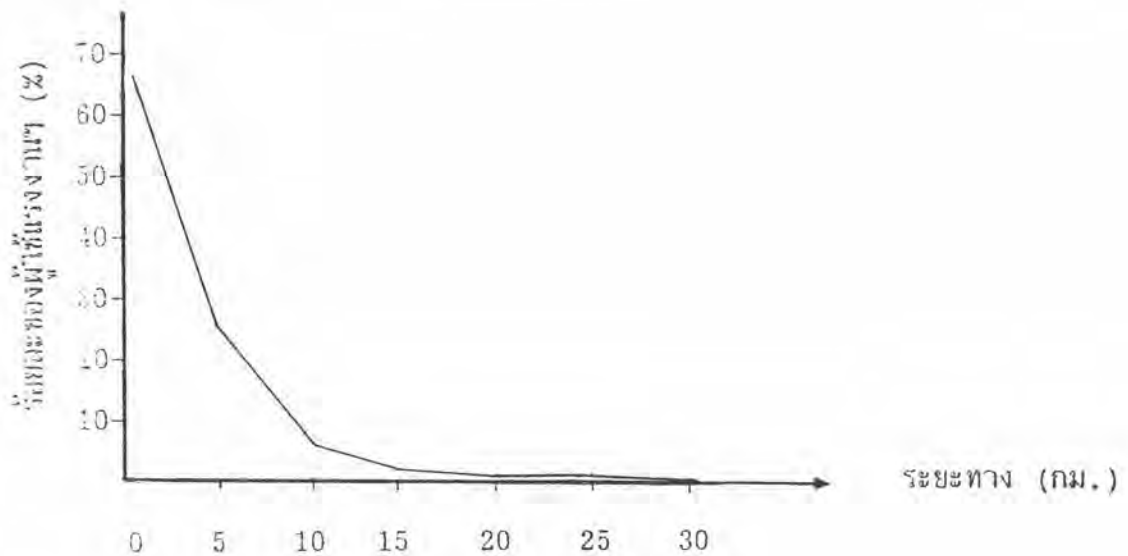
การเดินทางไปทำงานของผู้ใช้แรงงานฯ ส่วนใหญ่เดินทางในระยะทางไกล คือ ภายนอกเขตสุขาภิบาลพระประแดง และภายในจังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งผู้ใช้แรงงานส่วนใหญ่มีที่อยู่อาศัยอยู่ในเขตสุขาภิบาลพระประแดง รองลงมาคือ อำเภอเมืองสมุทรปราการ ส่วนผู้ใช้แรงงานฯ ที่เดินทางมาจากกรุงเทพฯ ส่วนใหญ่เดินทางมาจากเขตราษฎร์บูรณะ และเขตพระโขนง ซึ่งไม่ไกลจากเขตสุขาภิบาลพระประแดงมากนัก และผู้ใช้แรงงานฯ ที่เดินทางระยะไกลจะมีที่อยู่อาศัยในต่างจังหวัด ซึ่งไม่ห่างไกลมากนัก ได้แก่ จังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดอยุธยา และจังหวัดละโว้ เชียงใหม่ ดังแสดงในแผนที่ 9



การเดินทางซื้ออาหาร

1. รูปแบบการเดินทางซื้ออาหาร

ผู้ใช้แรงงานฯ ซื้ออาหารที่ตลาดสดและร้านค้าที่ใกล้ที่พักอาศัยเป็นส่วนใหญ่ มีจำนวนน้อยมากที่ซื้อจากศูนย์การค้า และให้เหตุผลของการซื้อจากสถานที่ดังกล่าวว่าเพราะอยู่ใกล้ที่พักอาศัย โดยระยะทางการเดินทางซื้ออาหารมักจะมีระยะทางที่ใกล้มากคือต่ำกว่า 1 กม. และมีรูปแบบของการเดินทางเหมือนเช่นการเดินทางไปทำงานเช่นกัน คือ จำนวนผู้ใช้แรงงานจะลดลงเมื่อระยะทางเพิ่มขึ้น ดังแสดงในภาพที่ 11 การเดินทางส่วนมากใช้วิธีเดินเท้า มีน้อยมากที่ใช้จักรยานยนต์รับจ้าง และรถรับส่งคนงาน ดังนั้นผู้ใช้แรงงานฯ ส่วนใหญ่จึงไม่เสียค่าพาหนะเดินทาง ที่เสียมากกว่า 30 บาทขึ้นไป มีจำนวนน้อยมาก การเดินทางซื้ออาหารส่วนใหญ่ซื้อวันละ 1 ครั้ง มีน้อยมากที่ซื้อในระยะยาวคือ 30 วันต่อ 1 ครั้ง และการเดินทางใช้เวลาเดินทางส่วนมากต่ำกว่า 15 นาที ผู้ที่เดินทางที่ใช้เวลามากกว่า 1 ชั่วโมงขึ้นไปพบน้อยมาก (รายละเอียดตารางที่ 27-33 ในภาคผนวก)



ภาพที่ 11 แสดงรูปแบบการเดินทางซื้ออาหารของผู้ใช้แรงงานฯ ลดลงตามระยะทาง

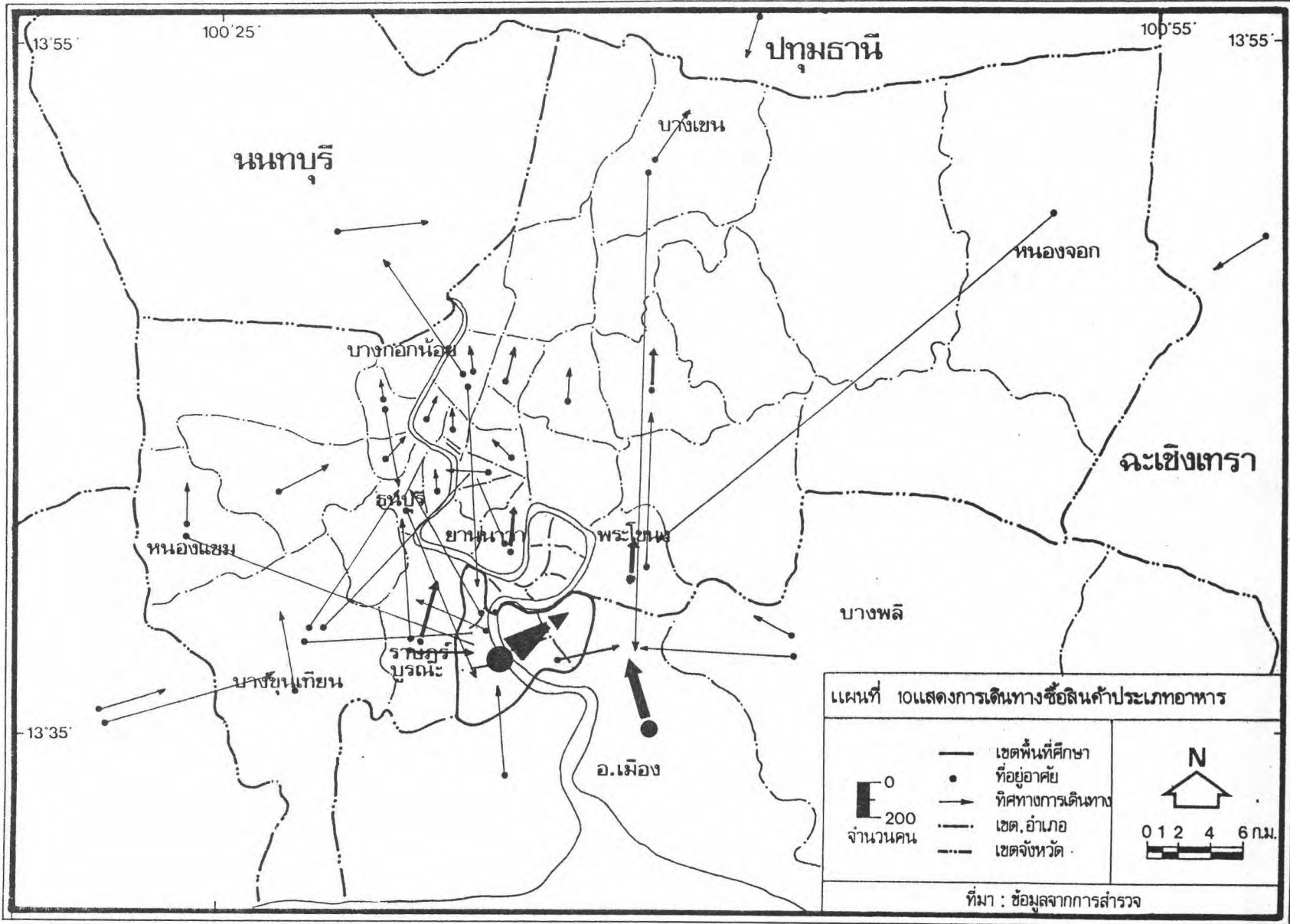
2. ทิศทางการเดินทางซื้ออาหาร

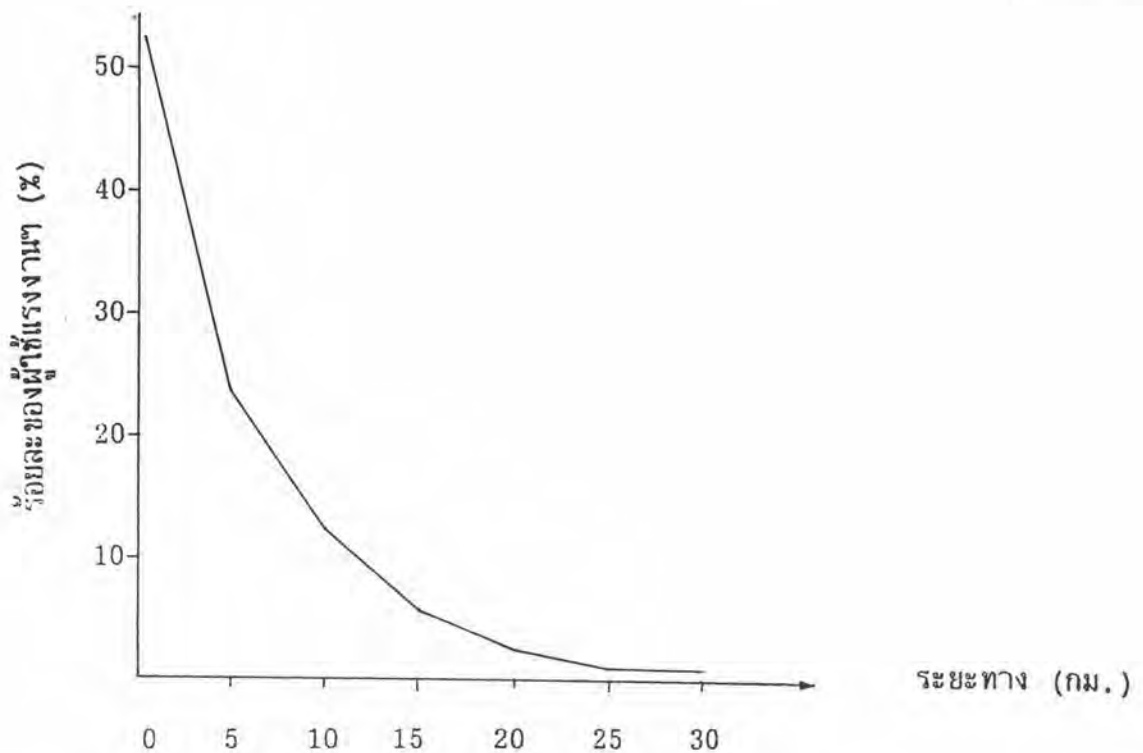
การเดินทางซื้ออาหารของผู้ใช้แรงงานฯ พบว่า ผู้ใช้แรงงานฯ ส่วนใหญ่มีระยะทางการเดินทางซื้ออาหารในระยะทางไกล ๆ คือ ซื้อในเขตที่อยู่อาศัยมากที่สุด ในการซื้อที่มีระยะทางไกลนั้น จะเป็นการซื้อแบบเป็นทางผ่านของการเดินทางระหว่างบ้านและที่ทำงาน จำนวนผู้เดินทางที่พบมากที่สุดคือ เดินทางซื้อภายในเขตสุขาภิบาลพระประแดง รองลงมาคือ ภายในเขตอำเภอเมืองสมุทรปราการ ดังแสดงในแผนที่ 10

การเดินทางซื้อสินค้าประจำวัน

1. รูปแบบการเดินทางซื้อสินค้าประจำวัน

ผู้ใช้แรงงานฯ ส่วนใหญ่ซื้อสินค้าประจำวันจากร้านค้า มีน้อยมากซื้อจากการที่รถนำมาขายถึงบ้าน ซึ่งเหตุผลที่ซื้อจากร้านค้าเพราะอยู่ใกล้ที่พักอาศัย ระยะทางที่เดินทางมีระยะทางไกลคือต่ำกว่า 1 กม. ที่เดินทางไกลในระยะ 26-30 กม. มีจำนวนน้อยมาก ลักษณะการเดินทางมีรูปแบบที่มีจำนวนผู้ใช้แรงงานฯ ลดลงตามระยะทางที่เพิ่มขึ้นเช่นเดียวกันกับการเดินทางไปทำงาน และการเดินทางซื้ออาหาร ดังแสดงในภาพที่ 12 วิธีการเดินทางใช้การเดินทางเท้ามากที่สุด ทำให้ไม่เสียค่าพาหนะ เดินทาง และที่เสียค่าพาหนะระหว่าง 21-25 บาทก็มีจำนวนน้อยที่สุด ในการเดินทางส่วนใหญ่จะซื้อทุก 7 วันต่อ 1 ครั้ง และที่ซื้อทุก 30 วันต่อ 1 ครั้งมีน้อยที่สุด ในการเดินทางส่วนมากใช้เวลาเดินทางต่ำกว่า 15 นาที ที่เดินทางมากกว่า 1 ชั่วโมงมีน้อยที่สุด (รายละเอียดตารางที่ 34 - 40 ในภาคผนวก)

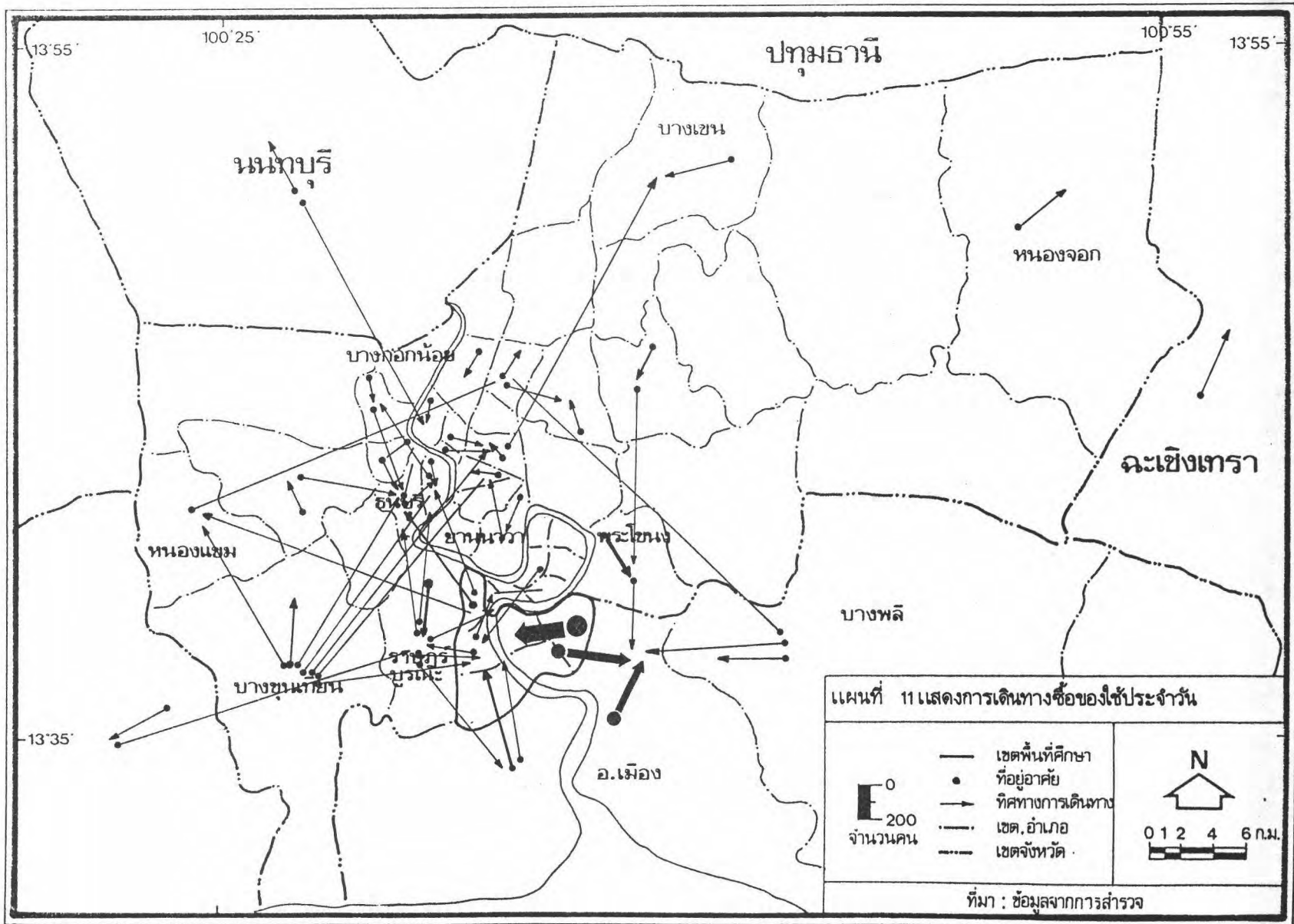




ภาพที่ 12 แสดงรูปแบบการเดินทางซื้อสินค้าประจำวันของผู้ใช้แรงงานฯ ลดลงตามระยะทาง

2. ทิศทางการเดินทางซื้อสินค้าประจำวัน

จากแผนที่ 11 แสดงการเดินทางซื้อสินค้าประจำวันของผู้ใช้แรงงานฯ พบว่า ผู้ใช้แรงงานฯ ส่วนใหญ่มีระยะทางการเดินทางซื้อสินค้าประจำวันในระยะทางใกล้ คือ ซื้อภายในเขตสุขาภิบาลพระประแดง รองลงไปคือ เดินทางจากเขตสุขาภิบาลไปซื้อในเขตอำเภอเมืองสมุทรปราการ และซื้อภายในเขตอำเภอเมืองสมุทรปราการ ส่วนการเดินทางของผู้ใช้แรงงานฯ ที่มีที่อยู่อาศัยในกรุงเทพฯ จะซื้อสินค้าประจำวันภายในเขตที่อยู่ของตนเช่นเดียวกัน ซึ่งมีลักษณะรูปแบบการเดินทางที่คล้ายกับการเดินทางซื้ออาหาร ดังแสดงในแผนที่ 11



การเดินทางซื้อสินค้าพิเศษ

1. รูปแบบการเดินทางซื้อสินค้าพิเศษ

ผู้ใช้แรงงานฯ ส่วนใหญ่ซื้อสินค้าพิเศษจากร้านค้าและห้างสรรพสินค้า โดยที่สินค้าประเภทเสื้อผ้าสำเร็จรูป เครื่องหนัง และเครื่องสำอาง จะซื้อจากห้างสรรพสินค้า และสินค้าที่ซื้อจากร้านค้าได้แก่ ผ้าตัดเสื้อ-กางเกง เครื่องประดับ เพอร์นิเจอร์ และเครื่องใช้ไฟฟ้า โดยมีเหตุผลในการเดินทางซื้อเพราะมีสินค้าให้เลือกมากเป็นส่วนใหญ่ มีระยะทางการเดินทาง 1 - 5 กม. เดินทางโดยรถประจำทาง เสียค่าพาหนะระหว่าง 1 - 10 บาท มีลักษณะความถี่ในการเดินทางไม่แน่นอน หรือนาน ๆ ครั้ง และมากกว่า 6 เดือนต่อ 1 ครั้ง ใช้เวลาในการเดินทาง 15 - 30 นาที ดังรายละเอียดในตารางที่ 18 และการเดินทางซื้อสินค้าพิเศษทุกชนิดจะมีลักษณะที่เหมือนกัน คือ จำนวนผู้เดินทางจะลดลงตามระยะทางที่เพิ่มขึ้น (Distance - decay) ดังรายละเอียดในภาพที่ 13 - 19 ซึ่งมีทิศทางการเดินทางดังแสดงในแผนที่ 12 - 18 (รายละเอียดแบ่งตามชนิดของสินค้า ตารางที่ 41 - 89 ในภาคผนวก)

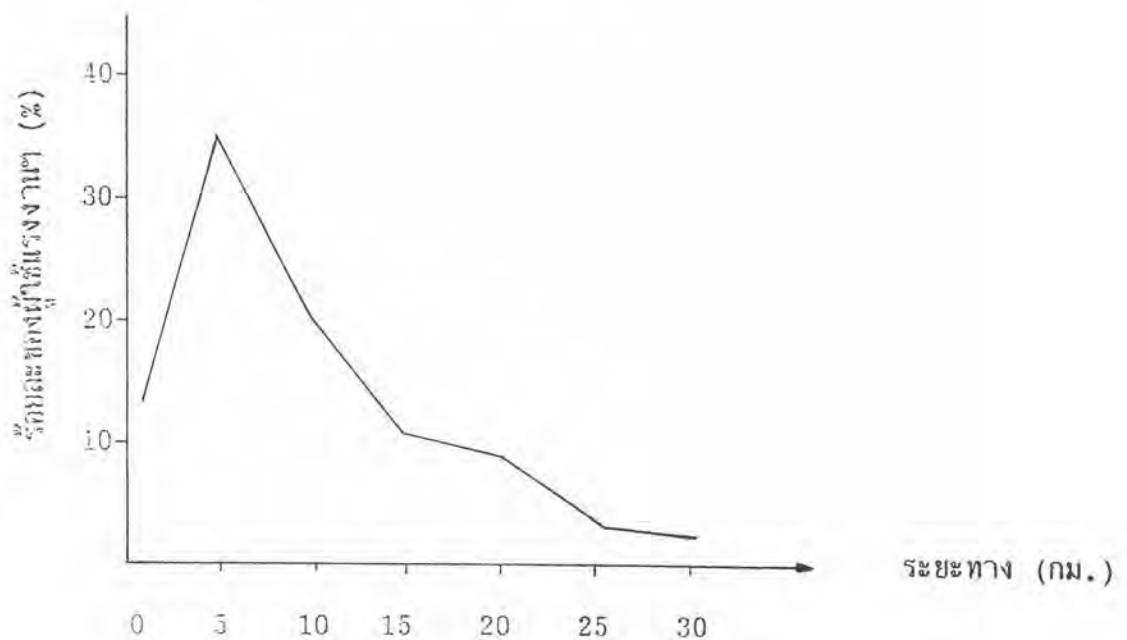
ตารางที่ 18 แสดงรูปแบบการเดินทางซื้อสินค้าพิเศษ 7 ชนิดของผู้ใช้แรงงานฯ

ชนิดของการเดินทาง	สถานที่ซื้อ	เหตุผล	ระยะทาง (กม.)	วิธีการเดินทาง	ค่าพาหนะ (บาท)	ความถี่ (ครั้งต่อเดือน)	ระยะเวลา (นาที)
1. การเดินทางซื้อเสื้อผ้าสำเร็จรูป	ห้างสรรพสินค้า	มีสินค้าให้เลือกมาก	1 - 5	รถโดยสารประจำทาง	1 - 5	1 ครั้งต่อ 6 เดือน	15 - 30
2. การเดินทางซื้อผ้าตัดเสื้อ-กางเกง	ร้านค้า	มีสินค้าให้เลือกมาก	1 - 5	รถโดยสารประจำทาง	6 - 10	ไม่แน่นอน นาน ๆ ครั้ง	15 - 30
3. การเดินทางซื้อเครื่องหนัง	ห้างสรรพสินค้า	มีสินค้าให้เลือกมาก	1 - 5	รถโดยสารประจำทาง	6 - 10	มากกว่า 6 เดือนต่อ 1 ครั้ง	15 - 30
4. การเดินทางซื้อเครื่องประดับ	ร้านค้า	ของมีมาตรฐาน	1 - 5	รถโดยสารประจำทาง	1 - 5	มากกว่า 6 เดือนต่อ 1 ครั้ง	15 - 30
5. การเดินทางซื้อเครื่องสำอาง	ห้างสรรพสินค้า	มีสินค้าให้เลือกมาก	1 - 5	รถโดยสารประจำทาง	1 - 5	1 ครั้งต่อ 1 เดือน	15 - 30
6. การเดินทางซื้อเพอร์เนเจอร์	ร้านค้า	อยู่ใกล้ที่พักอาศัย	1 - 5	รถโดยสารประจำทาง	1 - 10	ไม่แน่นอน นาน ๆ ครั้ง	15 - 30
7. การเดินทางซื้อเครื่องใช้ไฟฟ้า	ร้านค้า	อยู่ใกล้ที่พักอาศัย	1 - 5	รถโดยสารประจำทาง	1 - 10	ไม่แน่นอน นาน ๆ ครั้ง	15 - 30

2. แสดงจำนวนผู้ใช้แรงงานฯ ลดลงตามระยะทางการเดินทางซื้อสินค้าพิเศษ 7 ชนิด

รูปแบบการเดินทางซื้อเสื้อผ้าสำเร็จรูป

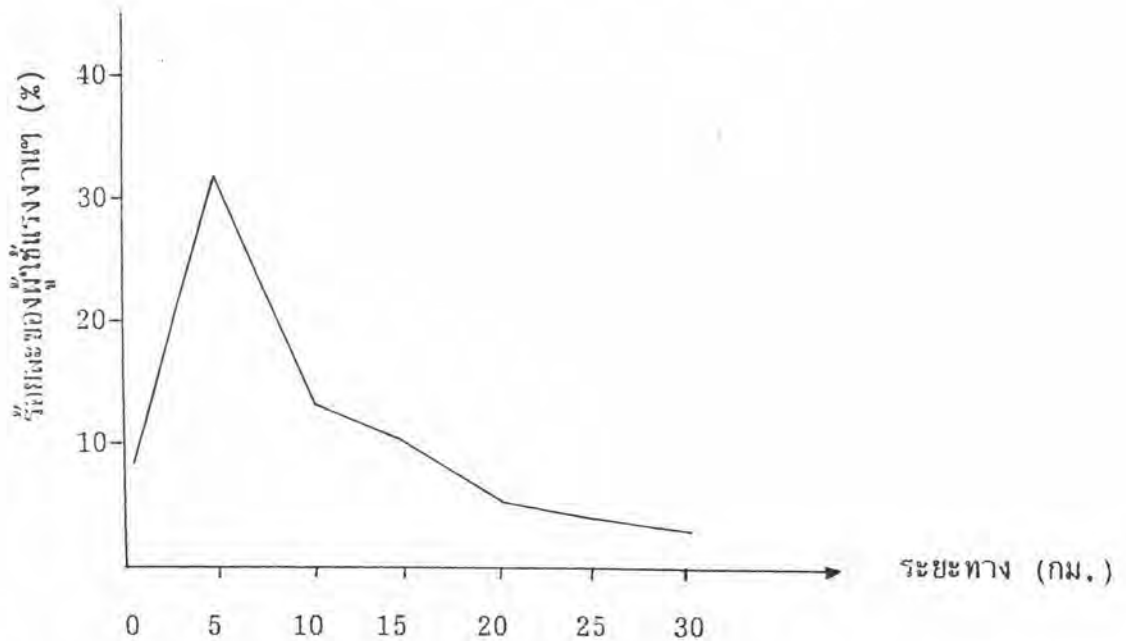
ผลการศึกษารูปแบบการเดินทางซื้อเสื้อผ้าสำเร็จรูปของผู้ใช้แรงงานฯ พบว่า จำนวนผู้ใช้แรงงานฯ จะลดน้อยลงตามระยะทางที่เพิ่มขึ้น ตั้งแต่ช่วงระยะทาง 1 - 5 กม. เป็นต้นไป ซึ่งเป็นไปตามหลักการลดลงตามระยะทาง (Distance-decay) ดังที่ เยทส์ (Yeates) ศึกษาไว้เช่นเดียวกับ รูปแบบการเดินทางไปทำงาน ซื้ออาหาร และซื้อสินค้าประจำวัน แต่ในระยะทางต่ำกว่า 1 กม. จำนวนคนจะน้อยกว่าช่วงระยะทาง 1 - 5 กม. เป็นเพราะเสื้อผ้าสำเร็จรูป เป็นสินค้าลำดับสูง อาจหาซื้อไม่ค่อยได้ในแหล่งใกล้บ้าน และลักษณะของสินค้าลำดับสูงส่วนใหญ่ เป็นสินค้าที่ต้องเลือก ซึ่งเกี่ยวข้องกับคุณภาพ สมัยนิยม และอายุการใช้งานอีกด้วย (Garnier and Delobez 1979: 155) ดังภาพที่ 13



ภาพที่ 13 แสดงรูปแบบการเดินทางซื้อเสื้อผ้าสำเร็จรูปของผู้ใช้แรงงานฯ ลดลงตามระยะทาง

รูปแบบการเดินทางซื้อผ้าตัดเสื้อ-กางเกง

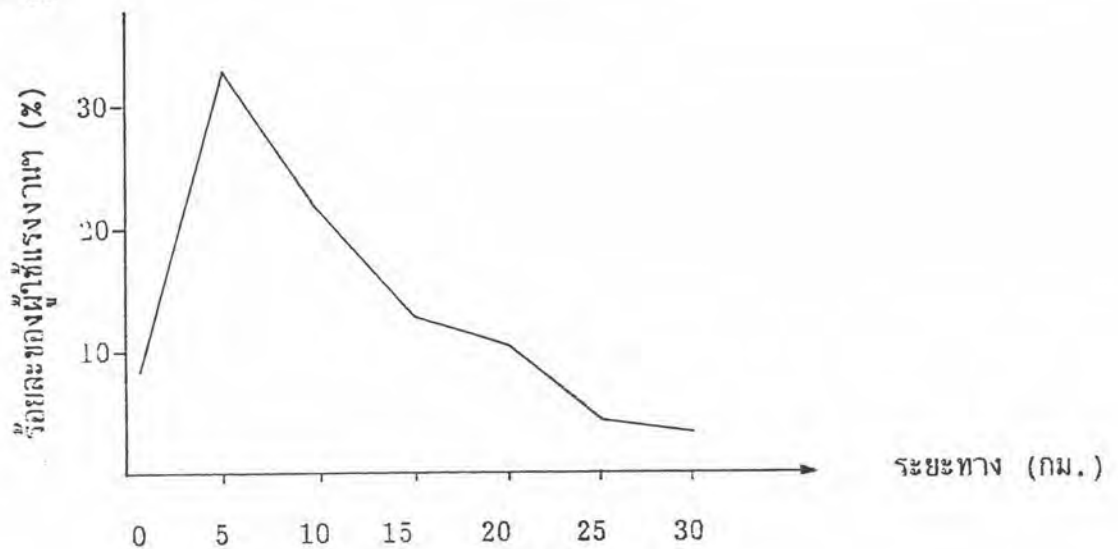
ผลการศึกษา รูปแบบการเดินทางซื้อผ้าตัดเสื้อ-กางเกงของผู้ใช้แรงงานฯ พบว่า จำนวนผู้ใช้แรงงานฯ จะลดน้อยลงตามระยะทางที่เพิ่มขึ้น ตั้งแต่ช่วงระยะทาง 1 - 5 กม. เป็นต้นไป ตามหลักการลดลงตามระยะทาง และเช่นเดียวกับกรณีของการซื้อสินค้าสำเร็จรูป แต่ในระยะทางต่ำกว่า 1 กม. จำนวนคนจะน้อยกว่าช่วงระยะทางการเดินทาง 1 - 5 กม. อันเนื่องจากการซื้อผ้าตัดเสื้อ-กางเกง เป็นสินค้าลำดับสูง ดังภาพที่ 14



ภาพที่ 14 แสดงรูปแบบการเดินทางซื้อผ้าตัดเสื้อ-กางเกงของผู้ใช้แรงงานฯ ลดลงตามระยะทาง

รูปแบบการเดินทางซื้อเครื่องหนัง

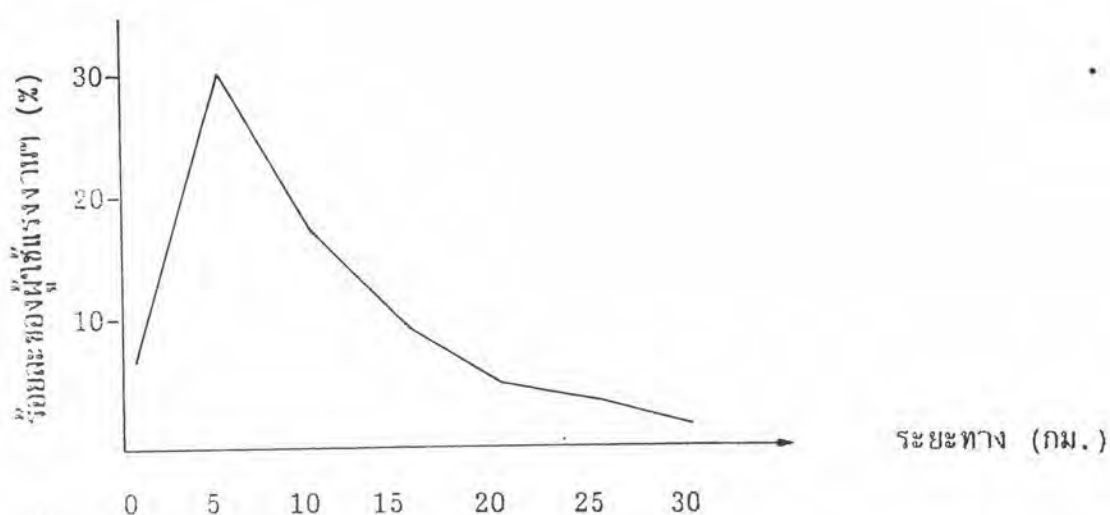
ผลการศึกษา รูปแบบการเดินทางซื้อเครื่องหนังของผู้ใช้แรงงานฯ พบว่า จำนวนผู้ใช้แรงงานฯ จะลดน้อยลงตามระยะทางที่เพิ่มขึ้น โดยจะลดลงตั้งแต่ช่วงระยะทาง 1 - 5 กม. เป็นต้นไป ตามหลักการลดลงตามระยะทาง แต่ในระยะทางใกล้ต่ำกว่า 1 กม. จำนวนคนจะน้อยกว่าช่วงระยะทาง 1-5 กม. เช่นเดียวกับสินค้าลำดับสูงที่ศึกษามาแล้วข้างต้นเช่นกัน ดังภาพที่ 15



ภาพที่ 15 แสดงรูปแบบการเดินทางซื้อเครื่องหนังของผู้ใช้แรงงานฯ ลดลงตามระยะทาง

รูปแบบการเดินทางซื้อเครื่องประดับ

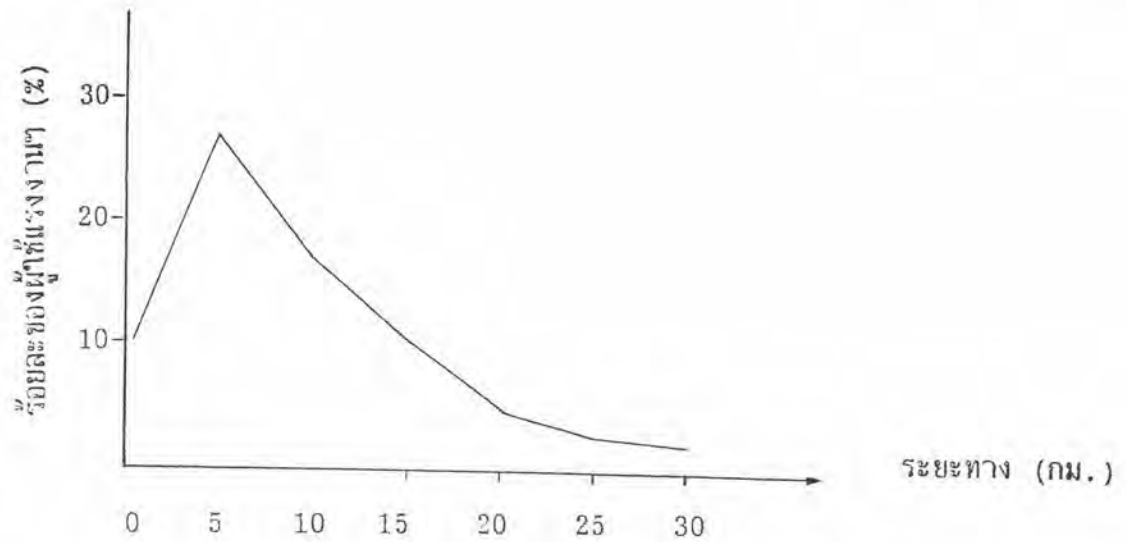
ผลการศึกษา รูปแบบการเดินทางซื้อเครื่องประดับของผู้ใช้แรงงานฯ พบว่าจำนวนผู้ใช้แรงงานฯ จะลดน้อยลงตามระยะทางที่เพิ่มขึ้น โดยจะลดลงตั้งแต่ช่วงระยะทาง 1 - 5 กม. เป็นต้นไป ตามหลักการลดลงตามระยะทาง เช่นเดียวกับสินค้าลำดับสูงอื่น ๆ ที่ได้ศึกษามาข้างต้น ดังภาพที่ 16



ภาพที่ 16 แสดงรูปแบบการเดินทางซื้อเครื่องประดับของผู้ใช้แรงงานฯ ลดลงตามระยะทาง

รูปแบบการเดินทางซื้อเครื่องสำอาง

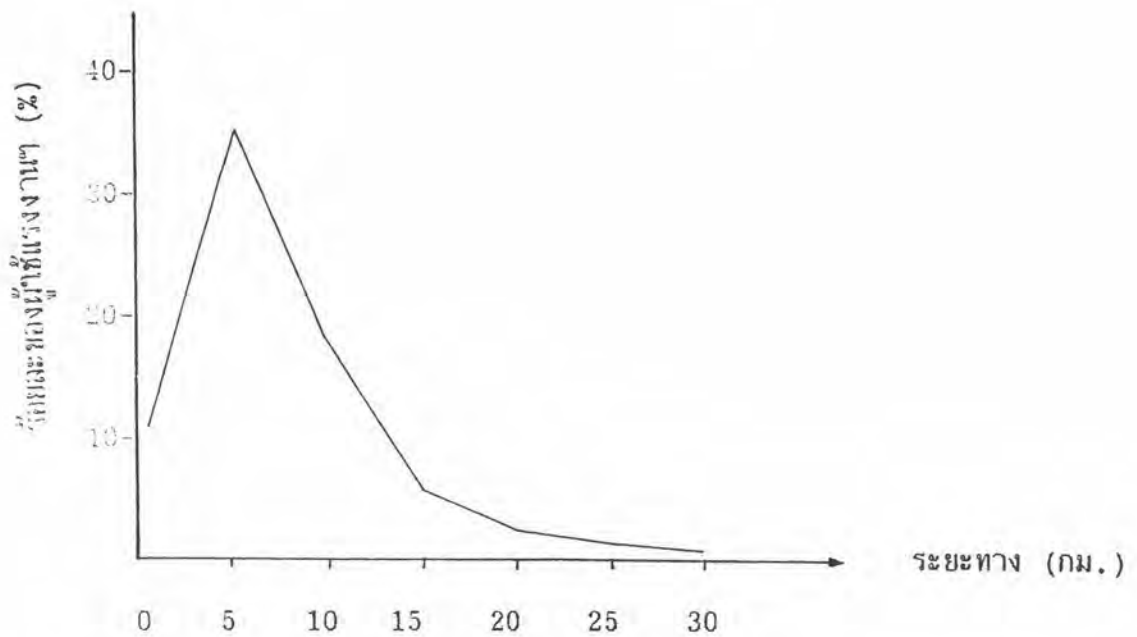
ผลการศึกษา รูปแบบการเดินทางซื้อเครื่องสำอางของผู้ใช้แรงงานฯ พบว่าจำนวนผู้ใช้แรงงานฯ จะลดน้อยลงตามระยะทางที่เพิ่มขึ้น โดยจะลดลงตั้งแต่ช่วงระยะทาง 1 - 5 กม. เป็นต้นไป ตามหลักการลดลงตามระยะทางเช่นกัน ดังภาพที่ 17



ภาพที่ 17 แสดงรูปแบบการเดินทางซื้อเครื่องสำอางของผู้ใช้แรงงานฯ ลดลงตามระยะทาง

รูปแบบการเดินทางซื้อเฟอร์นิเจอร์

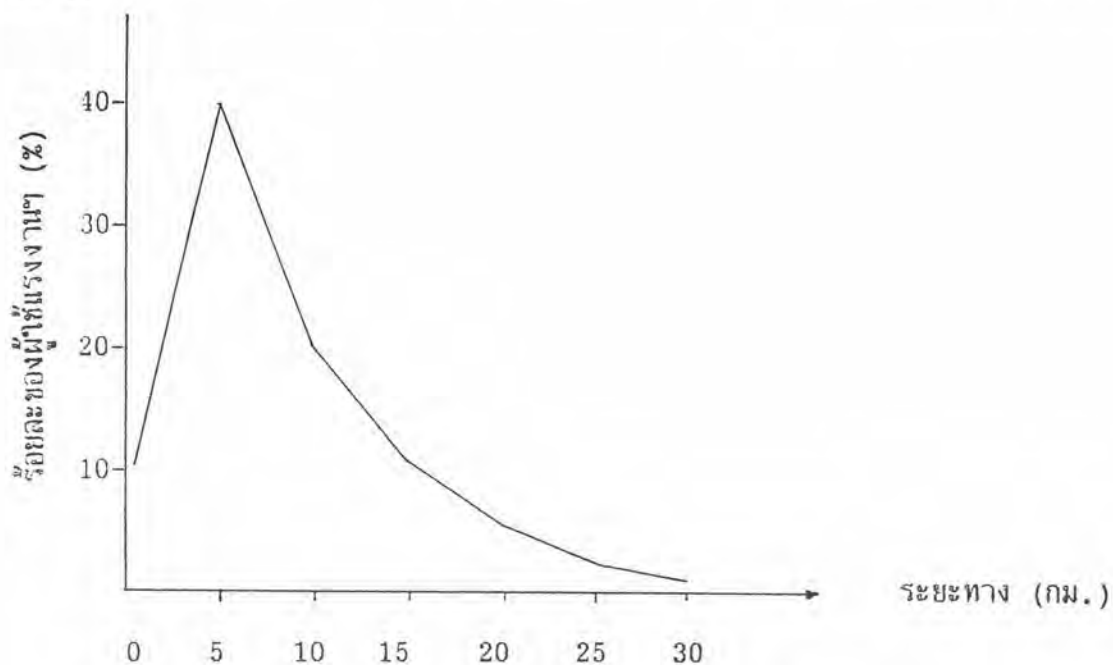
ผลการศึกษา รูปแบบการ เดินทางซื้อ เฟอร์นิเจอร์ของผู้ใช้แรงงานฯ พบว่าจำนวน ผู้ใช้แรงงานฯ จะลดน้อยลงตามระยะทางที่เพิ่มขึ้น โดยจะลดลงตั้งแต่ช่วงระยะทาง 1- 5 กม. เป็นต้นไป ตามหลักการลดลงตามระยะทาง เช่นเดียวกับสินค้าลำดับสูงอื่น ๆ ที่ได้ศึกษามาข้างต้น ดังภาพที่ 18



ภาพที่ 18 แสดงรูปแบบการเดินทางซื้อเฟอร์นิเจอร์ของผู้ใช้แรงงานฯ ลดลงตามระยะทาง

รูปแบบการเดินทางซื้อเครื่องใช้ไฟฟ้า

ผลการศึกษารูปแบบการเดินทางซื้อเครื่องใช้ไฟฟ้าพบว่าจำนวนผู้ใช้แรงงานฯ จะลดน้อยลงตามระยะทางที่เพิ่มขึ้น เช่นเดียวกับกรณีของสินค้าลำดับสูงอื่น ๆ ที่ศึกษามาแล้วข้างต้น
 ดังภาพที่ 19



ภาพที่ 19 แสดงรูปแบบการเดินทางซื้อเครื่องใช้ไฟฟ้าของผู้ใช้แรงงานฯ ลดลงตามระยะทาง

3. ทิศทางการเดินทางซื้อสินค้าพิเศษ

ทิศทางการเดินทางซื้อเสื้อผ้าสำเร็จรูป

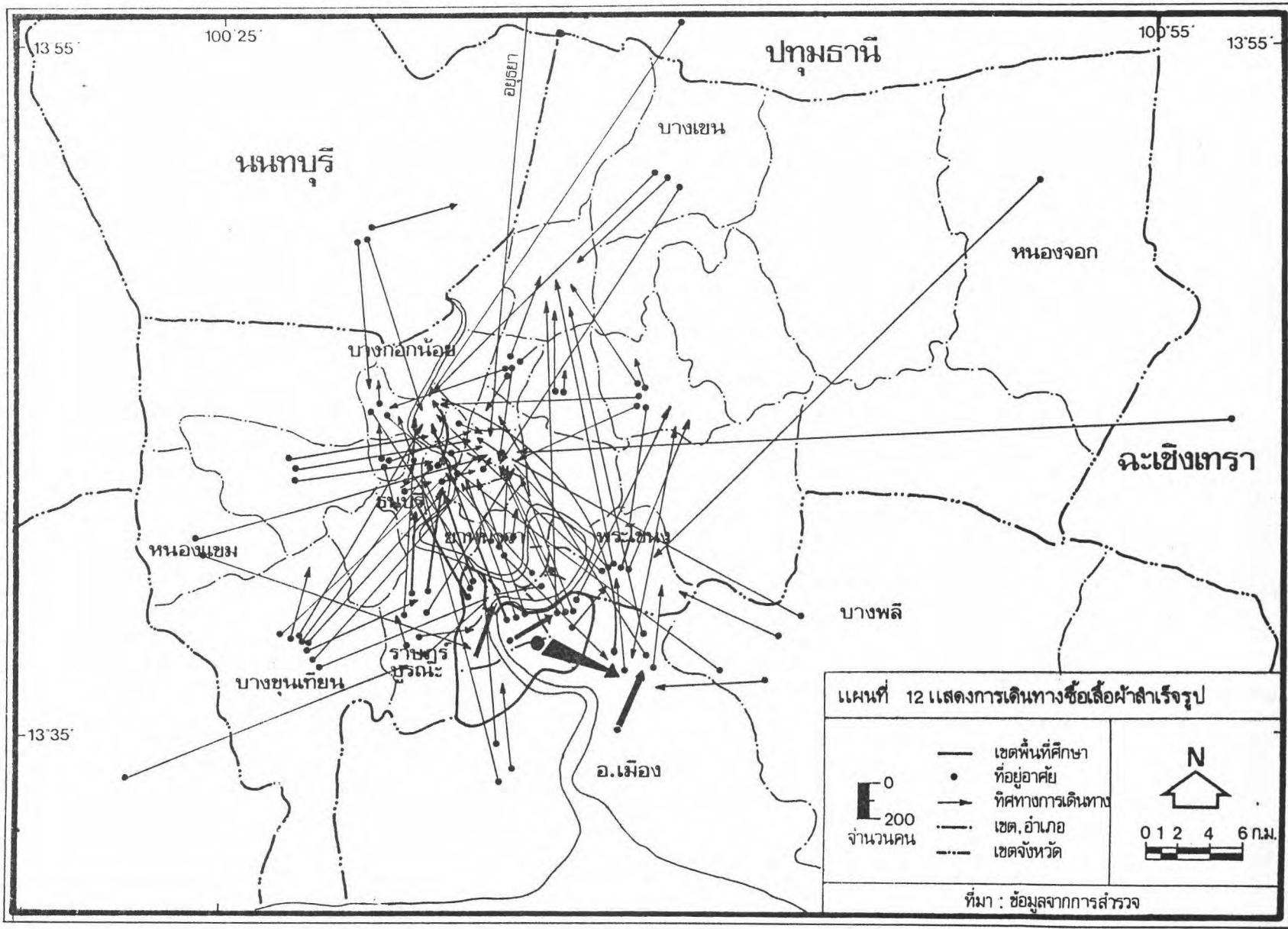
การเดินทางซื้อเสื้อผ้าสำเร็จรูปของผู้ใช้แรงงานฯ พบว่า ผู้ใช้แรงงานฯ ส่วนใหญ่มีระยะทางการเดินทางค่อนข้างไกล โดยส่วนมากจะเดินทางซื้อในเขตกรุงเทพฯ บริเวณที่เป็นย่านศูนย์การค้าใหญ่ ๆ เช่น เขตพระนคร เขตปทุมวัน เขตราชเทวี เขตจตุจักร และเขตธนบุรี ได้แก่ ศูนย์การค้าสยาม ศูนย์การค้าประตูน้ำ ศูนย์การค้าตลาดจตุจักร และศูนย์การค้าเวียงนาใหญ่ แต่ผู้ที่พักอาศัยอยู่ในเขตสุขาภิบาลฯ ผังซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยามักจะซื้อในบริเวณศูนย์การค้าสำโรงเหนือ ในเขตอำเภอเมืองสมุทรปราการ และผู้ที่อยู่ในเขตสุขาภิบาลฯ ผังขวาของแม่น้ำเจ้าพระยา มักจะซื้อที่ตลาดเทศบาลเมืองพระประแดง ดังแสดงในแผนที่ 12

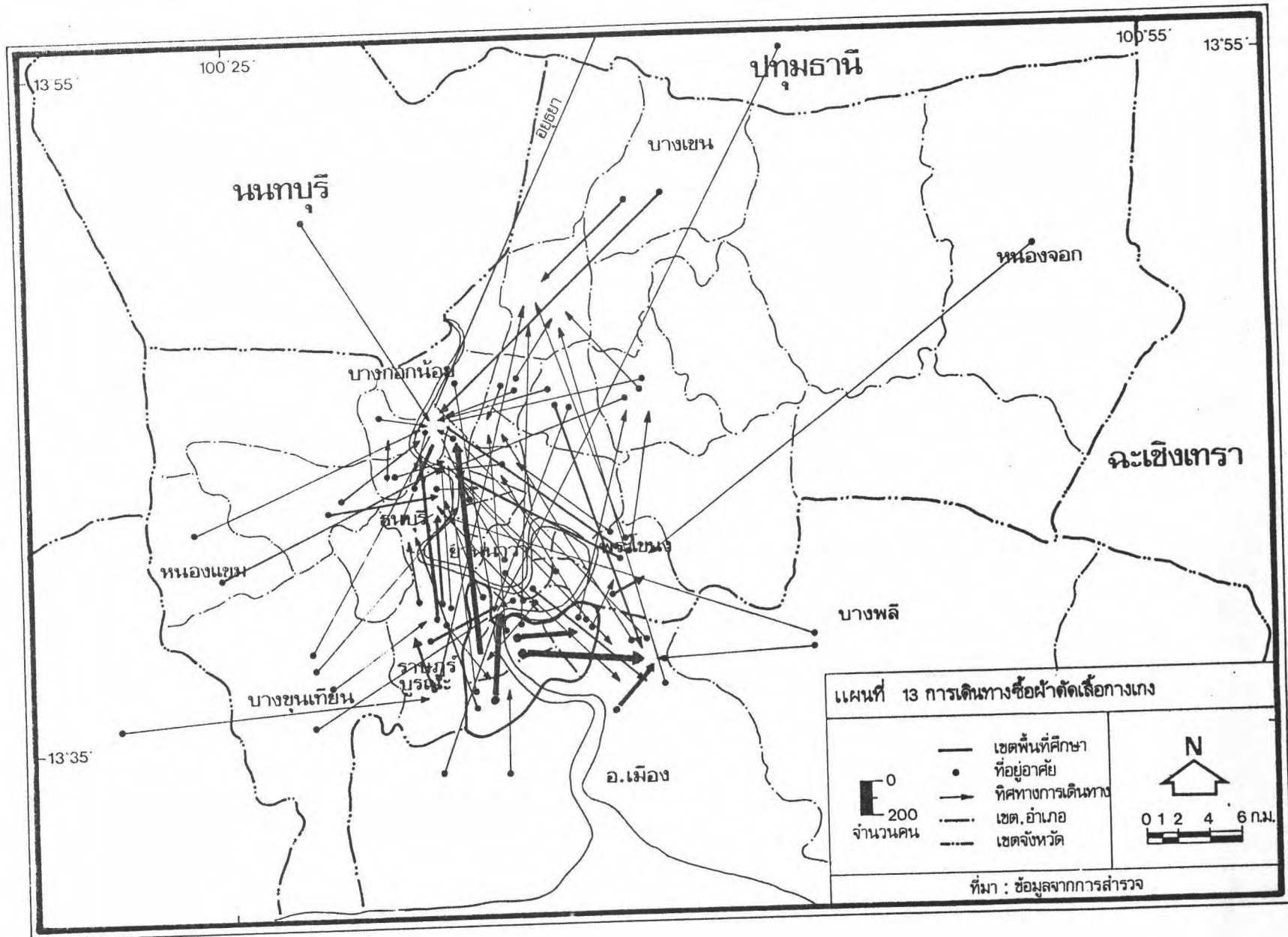
ทิศทางการเดินทางซื้อเสื้อผ้าตัดเสื้อ-กางเกง

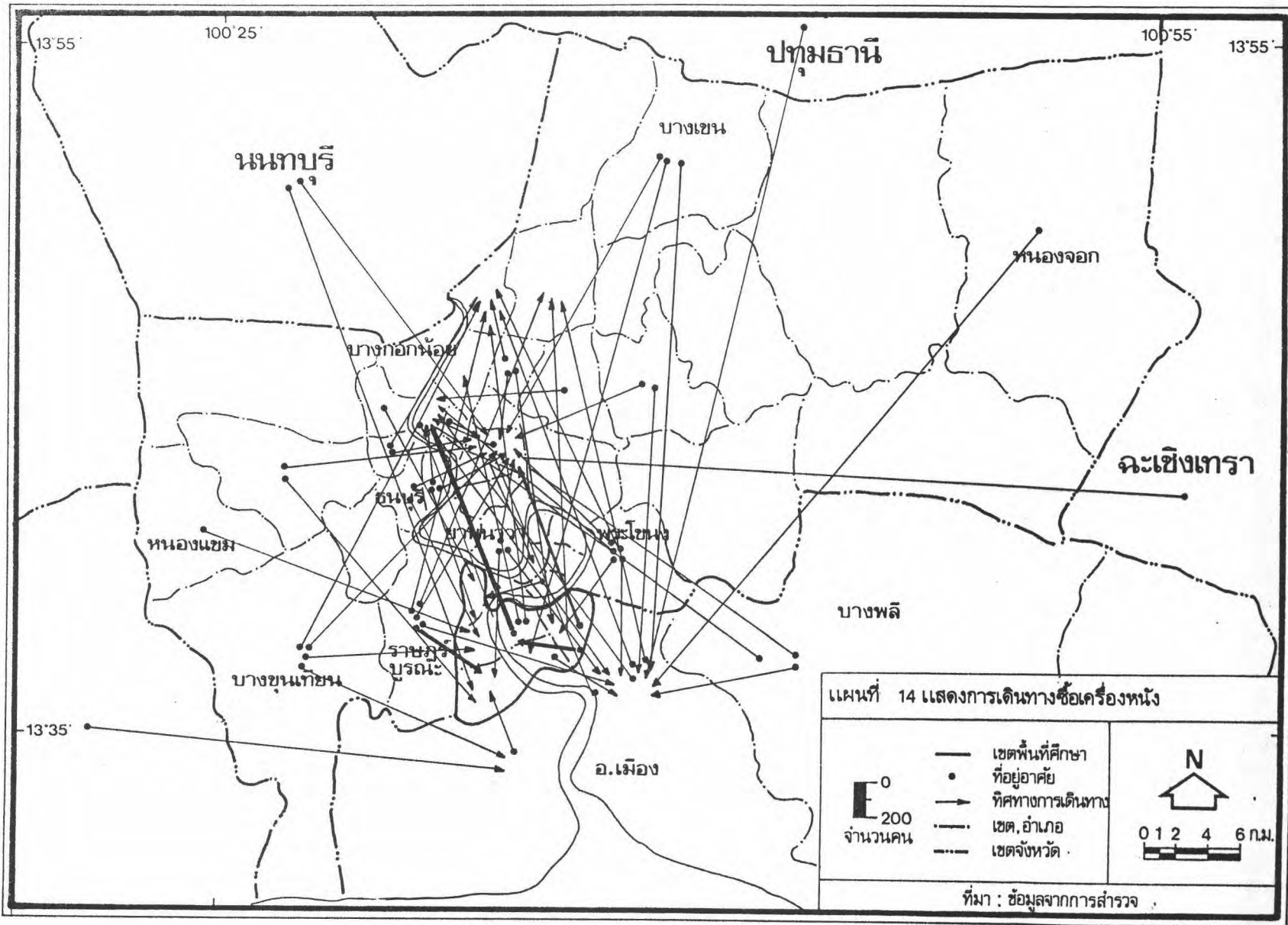
การเดินทางซื้อเสื้อผ้าตัดเสื้อ-กางเกงของผู้ใช้แรงงานฯ พบว่า ผู้ใช้แรงงานฯ ส่วนใหญ่เดินทางซื้อเสื้อผ้าตัดเสื้อ-กางเกงในระยะทางค่อนข้างไกล ซึ่งมักจะเดินทางซื้อในเขตกรุงเทพฯ บริเวณย่านศูนย์การค้าใหญ่ ๆ เช่น เขตพระนคร เขตปทุมวัน เขตสัมพันธวงศ์ ได้แก่ ย่านศูนย์การค้าบางลำพู ศูนย์การค้าสยาม และศูนย์การค้าพาหุรัด ผู้ใช้แรงงานฯ ที่มีที่พักอาศัยอยู่ในเขตสุขาภิบาลฯ ที่อยู่ทางฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนใหญ่จะเดินทางซื้อที่ ศูนย์การค้าสำโรงเหนือ ในเขตอำเภอเมืองสมุทรปราการ และผู้ที่อาศัยอยู่ในเขตสุขาภิบาลฯ ทางฝั่งขวาของแม่น้ำเจ้าพระยาจะซื้อที่ตลาดเทศบาลเมืองพระประแดง ดังแสดงในแผนที่ 13

ทิศทางการเดินทางซื้อเครื่องหนัง

การเดินทางซื้อเครื่องหนังของผู้ใช้แรงงานฯ พบว่า ผู้ใช้แรงงานส่วนใหญ่มีระยะทางการเดินทางซื้อเครื่องหนังในระยะทางค่อนข้างไกล บริเวณที่เป็นแหล่งซื้อที่สำคัญ ได้แก่ เขตพระนคร เขตปทุมวัน และเขตศูนย์การค้าสำโรงเหนือ โดยส่วนใหญ่จะซื้อจากห้างสรรพสินค้า เช่น ไท้งิ้วแก้วฟ้า ศูนย์การค้าและห้างสรรพสินค้ามาบุญครอง และห้างอิมพีเรียลสำโรง ดังแสดงในแผนที่ 14







ทิศทางการเดินทางซื้อเครื่องประดับ

การเดินทางซื้อเครื่องประดับของผู้ใช้แรงงานฯ พบว่า ผู้ใช้แรงงานฯ ส่วนใหญ่มีระยะทางการเดินทางซื้อเครื่องประดับในระยะทางค่อนข้างไกลสถานที่ซื้อที่ซื้อมากคือ ร้านค้าในบริเวณเขตปทุมวัน เขตธนบุรี และ เขตพระนคร ดังแสดงในแผนที่ 15

ทิศทางการเดินทางซื้อเครื่องสำอาง

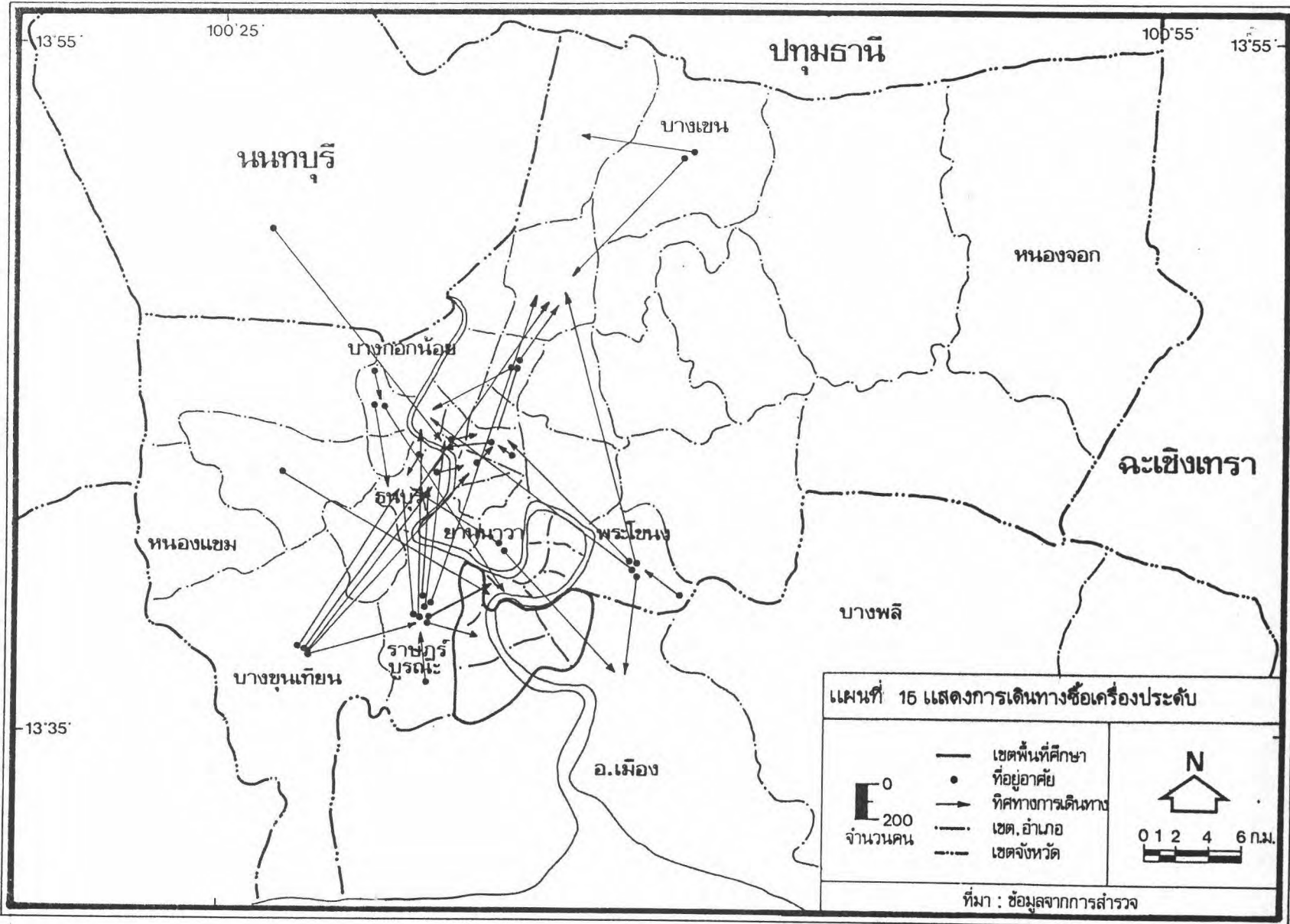
การเดินทางซื้อเครื่องสำอางของผู้ใช้แรงงานฯ พบว่า การเดินทางซื้อเครื่องสำอางของผู้ใช้แรงงานฯ มีระยะทางค่อนข้างไกล แต่ผู้ใช้แรงงานฯ ที่อาศัยอยู่ในเขตสุขาภิบาลฯ จะมีระยะทางการเดินทางใกล้ คือ ซื้อภายในเขตสุขาภิบาลฯ และ บริเวณศูนย์การค้าสำโรงเหนือ และในกลุ่มผู้ใช้แรงงานฯ ที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นเขตที่ตั้งของย่านศูนย์การค้าใหญ่ ๆ เช่น เขตปทุมวัน เขตพระนคร ก็มีระยะทางการเดินทางใกล้เช่นเดียวกัน ดังแสดงในแผนที่ 16

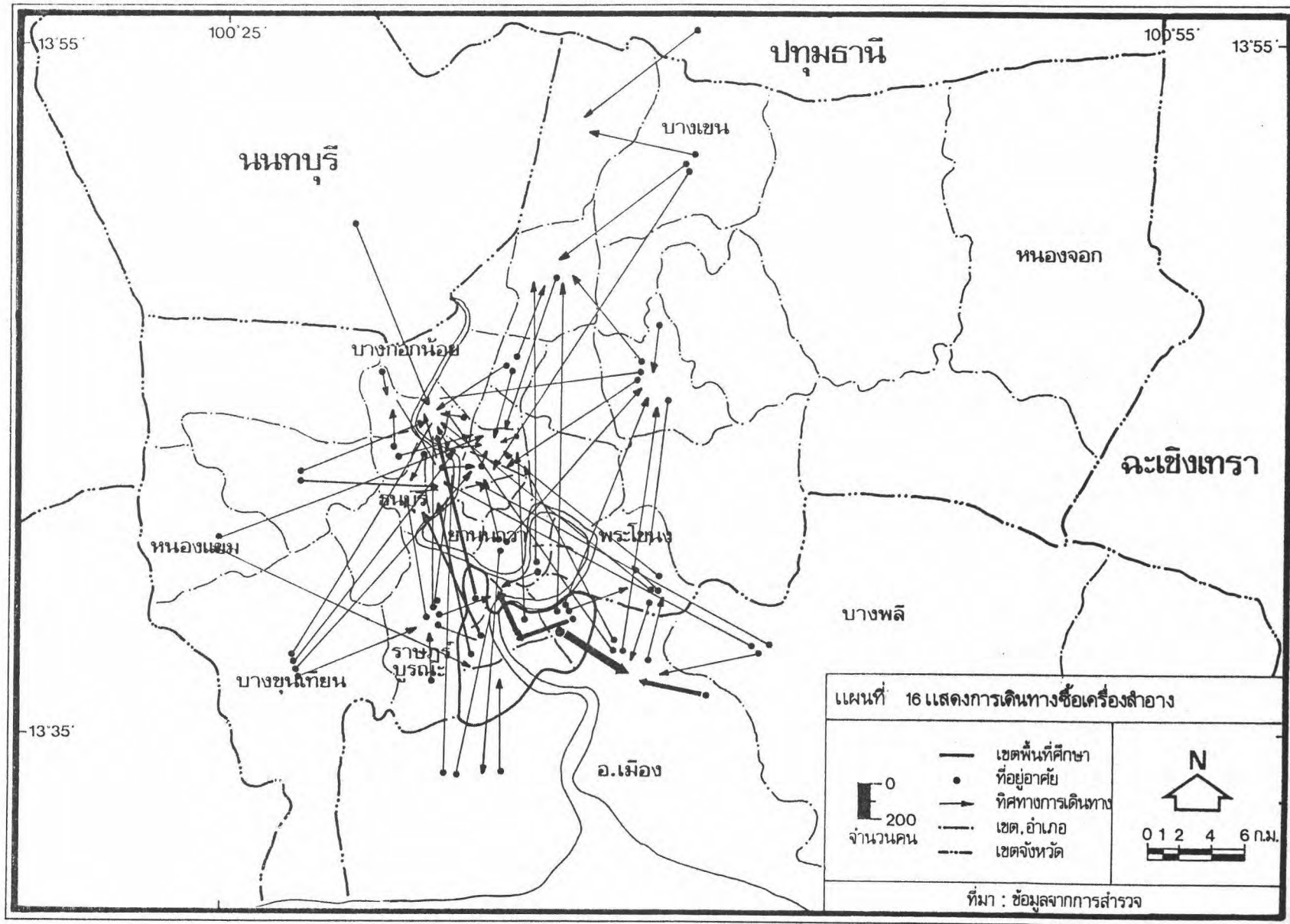
ทิศทางการเดินทางซื้อเฟอร์นิเจอร์

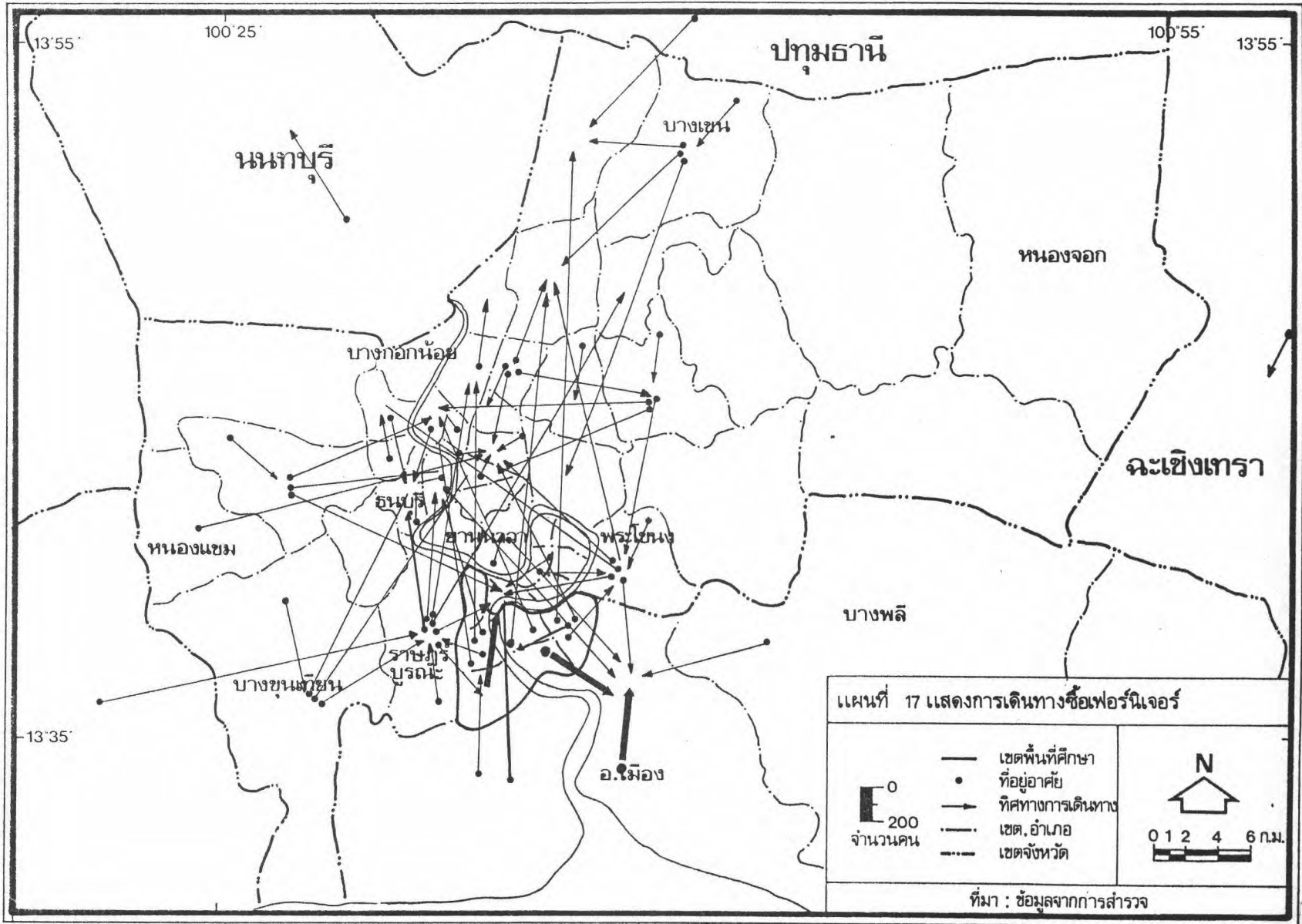
การเดินทางซื้อเฟอร์นิเจอร์ของผู้ใช้แรงงานฯ พบว่า ผู้ใช้แรงงานฯ ส่วนใหญ่มีระยะทางการเดินทางซื้อเฟอร์นิเจอร์ที่ค่อนข้างไกล แต่ในกลุ่มผู้ใช้แรงงานฯ ที่อาศัยอยู่ในเขตสุขาภิบาลฯ จะมีระยะทางการเดินทางที่ใกล้คือ ซื้อที่ตลาดเทศบาลเมืองพระประแดง และศูนย์การค้าสำโรงเหนือ ดังแสดงในแผนที่ 17

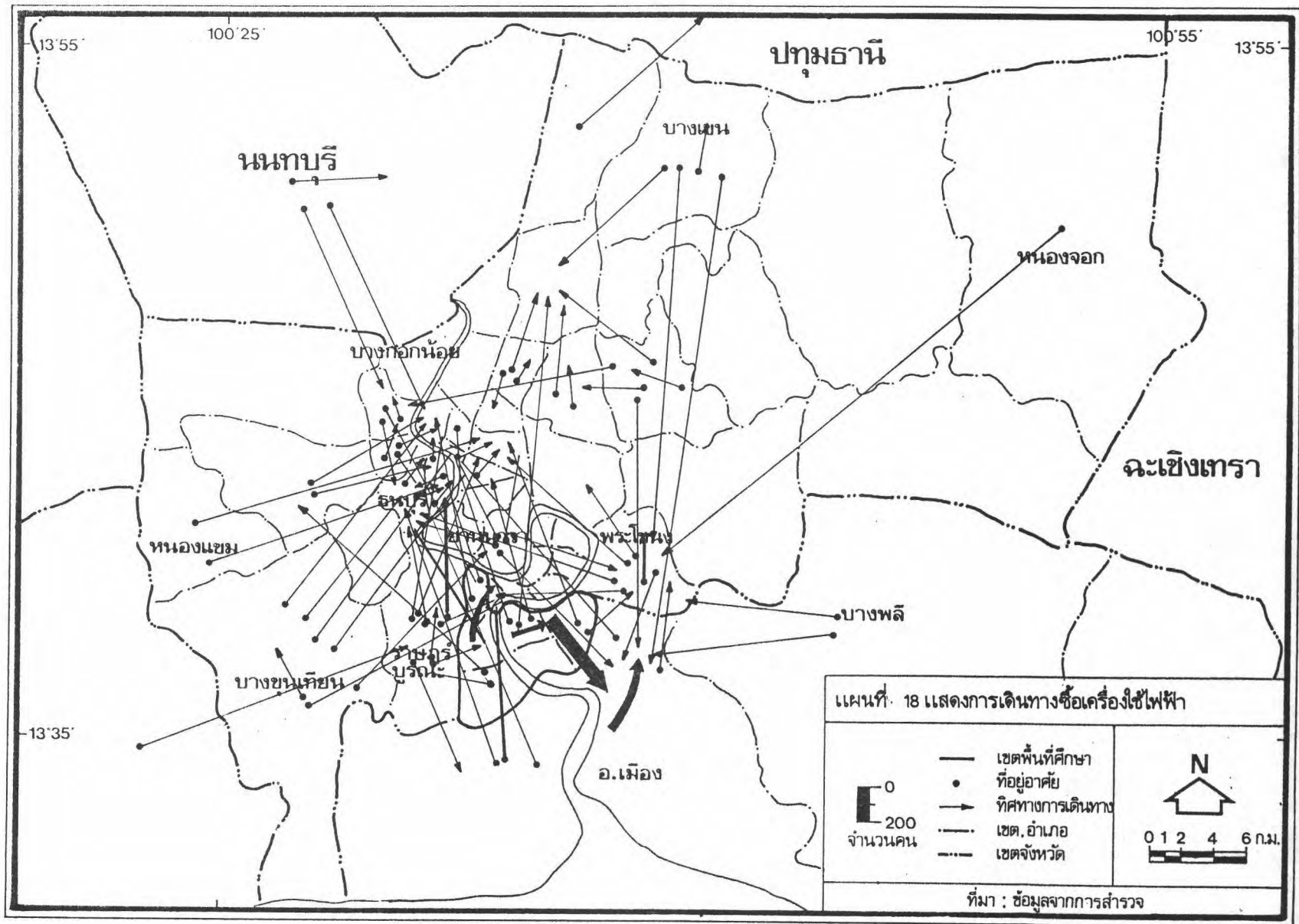
ทิศทางการเดินทางซื้อเครื่องใช้ไฟฟ้า

การเดินทางซื้อเครื่องใช้ไฟฟ้าของผู้ใช้แรงงานฯ พบว่า ผู้ใช้แรงงานฯ ส่วนใหญ่มีระยะทางการเดินทางซื้อเครื่องใช้ไฟฟ้าที่ค่อนข้างไกล สถานที่ซื้อที่ผู้ใช้แรงงานฯ เดินทางซื้อมากในกรุงเทพฯ ได้แก่ เขตพระนคร เขตปทุมวัน และ เขตจตุจักร แต่กลุ่มผู้ใช้แรงงานฯ ที่อาศัยอยู่ในเขตสุขาภิบาลฯ จะเดินทางในระยะทางใกล้ คือ ซื้อยังศูนย์การค้าสำโรงเหนือเป็นส่วนใหญ่ ดังแสดงในแผนที่ 18









การเดินทางไปพักผ่อน

1. รูปแบบการเดินทางไปพักผ่อน

ในการเดินทางไปพักผ่อน พบว่า ผู้ใช้แรงงานฯ จำนวนไม่มากนักที่เดินทางไปพักผ่อนยังสวนสาธารณะ สวนสนุก สวนสัตว์ สนามกีฬา และร้านอาหาร แต่ผู้ใช้แรงงานฯ ส่วนมากเดินทางไปพักผ่อนยัง โรงภาพยนตร์ ศูนย์การค้าหรือห้างสรรพสินค้า และการเดินทางไปต่างจังหวัด โดยให้เหตุผลว่า การเดินทางไปสวนสาธารณะและสวนสัตว์ เพราะบรรยากาศร่มรื่นเพลิดเพลิน การเดินทางไปสนามกีฬาและโรงภาพยนตร์ เพราะอยู่ใกล้ที่พักอาศัย และการเดินทางไปต่างจังหวัดเพื่อกลับบ้านเดิมเยี่ยมญาติพี่น้อง โดยมีระยะทางการเดินทาง 1 - 25 กม. แต่การเดินทางไปต่างจังหวัดจะเดินทางมากกว่า 100 กม.ขึ้นไป วิธีการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทาง มีค่าพาหนะเดินทาง 1 - 25 บาท แต่การเดินทางไปต่างจังหวัดเสียค่าพาหนะมากกว่า 100 บาทขึ้นไป ความถี่ของการเดินทางไปสวนสาธารณะ สนามกีฬา โรงภาพยนตร์ ศูนย์การค้าหรือห้างสรรพสินค้า และร้านอาหาร จะมีความถี่ 1 ครั้งต่อ 1 เดือน และการเดินทางไปสวนสนุก สวนสัตว์ และการเดินทางไปต่างจังหวัด มีความถี่มากกว่า 6 เดือนต่อ 1 ครั้ง และมีระยะเวลาในการเดินทางตั้งแต่ 15 - 60 นาที แต่การเดินทางไปต่างจังหวัด มีระยะเวลาการเดินทางหลายชั่วโมง ดังรายละเอียดในตารางที่ 19 และมีทิศทางการเดินทางดังแสดงในแผนที่ 19 - 27 (รายละเอียดแบ่งตามชนิดของสถานที่พักผ่อน ตารางที่ 90 - 145)

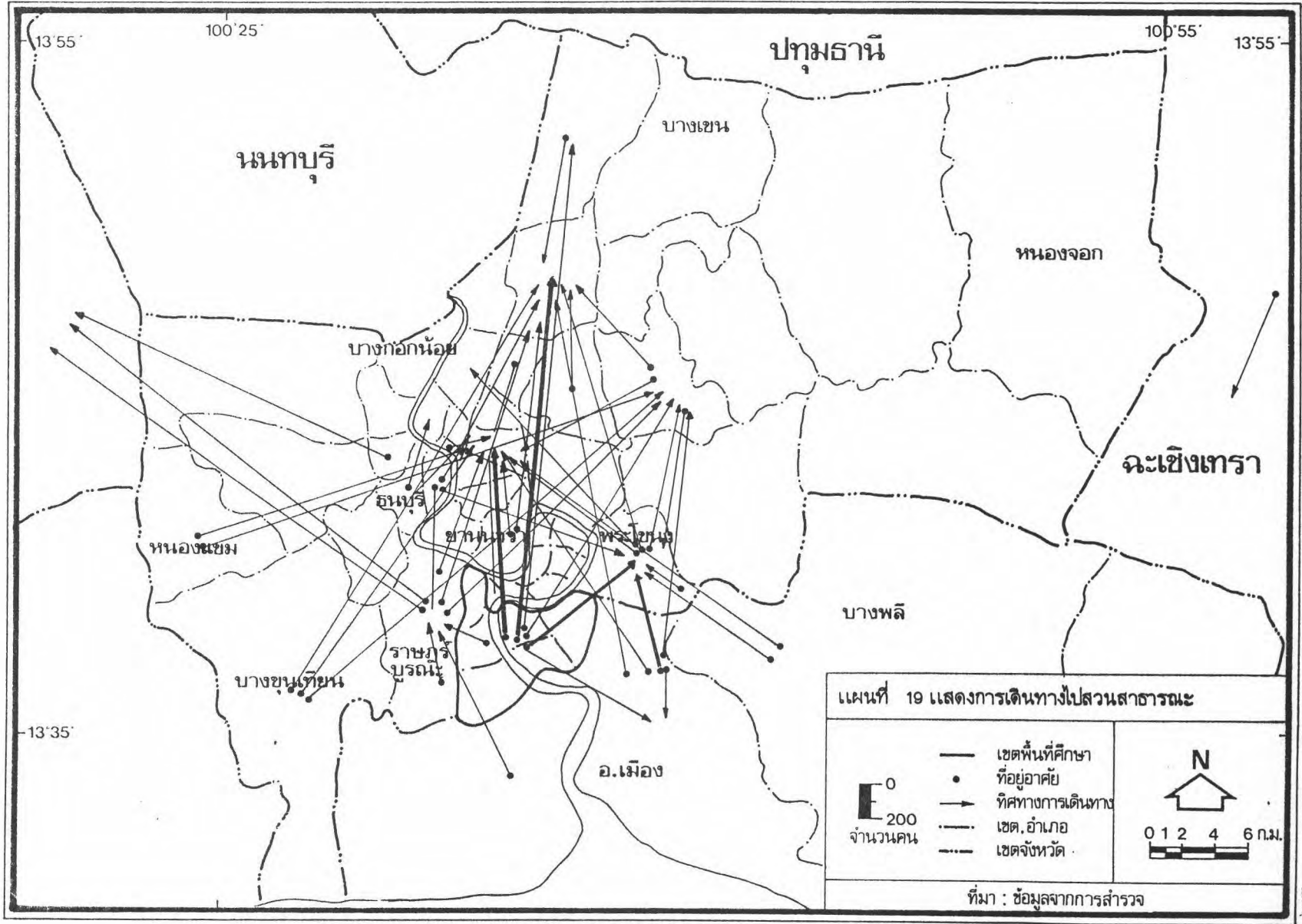
2. ทิศทางการเดินทางไปพักผ่อน

ทิศทางการเดินทางไปสวนสาธารณะ

การเดินทางไปสวนสาธารณะของผู้ใช้แรงงานฯ พบว่า ผู้ใช้แรงงานฯ ส่วนใหญ่เดินทางไปพักผ่อนสวนสาธารณะในระยะทางค่อนข้างไกล โดยบริเวณสวนสาธารณะที่ผู้ใช้แรงงานฯ เดินทางไปมากได้แก่ เขตจตุจักร เขตบางกะปิ เขตปทุมวัน เขตพระโขนง และเขตราษฎร์บูรณะ ซึ่งเป็นที่ตั้งของสวนจตุจักร สวนลุมพินี สวนหลวง ร.9 และสวนธนบุรีรมย์ โดยจำนวนผู้เดินทางที่มีจำนวนมากใกล้เคียงกัน คือ สวนลุมพินี สวนจตุจักร และสวนหลวง ร.9 ดังแสดงในแผนที่ 19

ตารางที่ 19 แสดงรูปแบบการเดินทางไปพักผ่อน 8 ชนิดของผู้ใช้แรงงานฯ

ชนิดของการเดินทาง	จำนวนมากของลักษณะการเดินทาง	เหตุผล	ระยะทาง (กม.)	วิธีการเดินทาง	ค่าพาหนะ (บาท)	ความถี่	ระยะเวลา (นาที)
1. การเดินทางไปสวนสาธารณะ	ไม่ไป	บรรยากาศร่มรื่น เพลิดเพลิน	1 - 25	รถโดยสารประจำทาง	1 - 25	1 ครั้งต่อ 1 เดือน	46 - 60
2. การเดินทางไปสวนสนุก	ไม่ไป	มีชื่อเสียงเป็นที่รู้จัก กว้างขวาง	1 - 25	รถโดยสารประจำทาง	1 - 25	มากกว่า 6 เดือนต่อ 1 ครั้ง	มากกว่า 60
3. การเดินทางไปสวนสัตว์	ไม่ไป	บรรยากาศร่มรื่น เพลิดเพลิน	1 - 25	รถโดยสารประจำทาง	1 - 25	มากกว่า 6 เดือนต่อ 1 ครั้ง	15 - 30
4. การเดินทางไปสนามกีฬา	ไม่ไป	อยู่ใกล้ที่พักอาศัย	1 - 25	รถโดยสารประจำทาง	1 - 25	1 ครั้งต่อ 1 เดือน	15 - 30
5. การเดินทางไปโรงภาพยนตร์	ไป	อยู่ใกล้ที่พักอาศัย	1 - 25	รถโดยสารประจำทาง	1 - 25	1 ครั้งต่อ 1 เดือน	15 - 30
6. การเดินทางไปศูนย์การค้าหรือห้างสรรพสินค้า	ไป	สถานที่ใหญ่โต กว้างขวาง	1 - 25	รถโดยสารประจำทาง	1 - 25	1 ครั้งต่อ 1 เดือน	31 - 45
7. การเดินทางไปร้านอาหาร	ไม่ไป	สถานที่สะอาด	1 - 25	รถโดยสารประจำทาง	1 - 25	1 ครั้งต่อ 1 เดือน	15 - 30
8. การเดินทางไปต่างจังหวัด	ไป	เยี่ยมญาติพี่น้อง	มากกว่า 10 กม. ขึ้นไป	รถโดยสารประจำทาง	มากกว่า 100 บาท ขึ้นไป	มากกว่า 6 เดือน ต่อ 1 ครั้ง	หลายชั่วโมง



ทิศทางการเดินทางไปสวนสนุก

การเดินทางไปพักผ่อนสวนสนุกของผู้ใช้แรงงานฯ พบว่า ผู้ใช้แรงงานฯ ส่วนใหญ่มีระยะการเดินทางไปสวนสนุกในระยะทางไกล สวนสนุกที่มีผู้เดินทางไปมากมักอยู่ในเขตบางเขน และ เขตบางกะปิ คือ แคนเนรมิต และสวนสยาม ดังแสดงในแผนที่ 20

ทิศทางการเดินทางไปสวนสัตว์

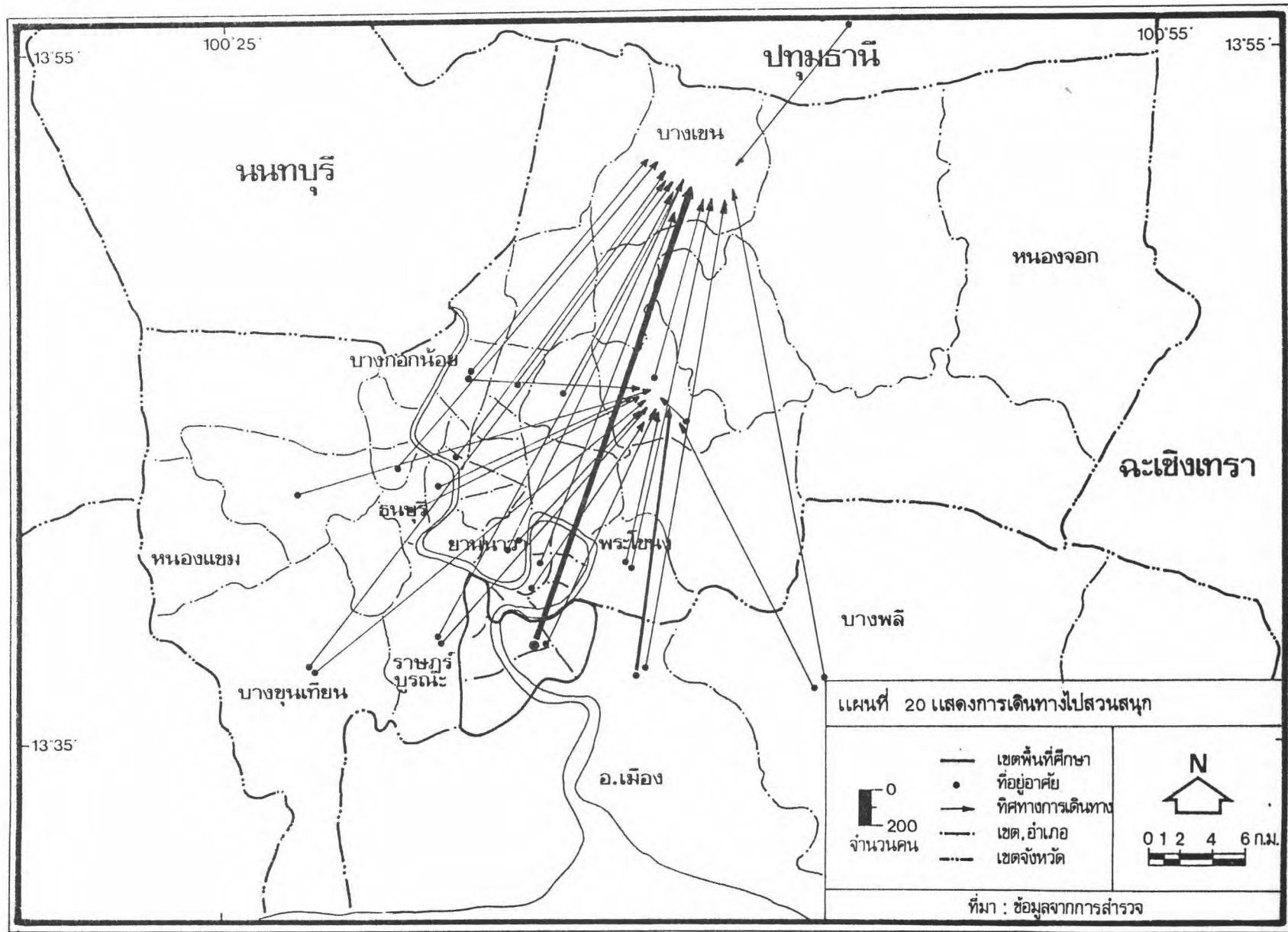
การเดินทางไปพักผ่อนสวนสัตว์ของผู้ใช้แรงงานฯ พบว่า ผู้ใช้แรงงานฯ ส่วนใหญ่เดินทางไปสวนสัตว์ในระยะทางไกล และสวนสัตว์ที่มีผู้เดินทางไปมากได้แก่ เขตดุสิต อ.เมืองสมุทรปราการ เขตบางกอกน้อย และชลบุรี ซึ่งเป็นที่ตั้งของสวนสัตว์ดุสิต ฟาร์มจระเข้ สวนสัตว์ห้างพาต้า ปั่นเกล้า และ เขาเขียว ดังแสดงในแผนที่ 21

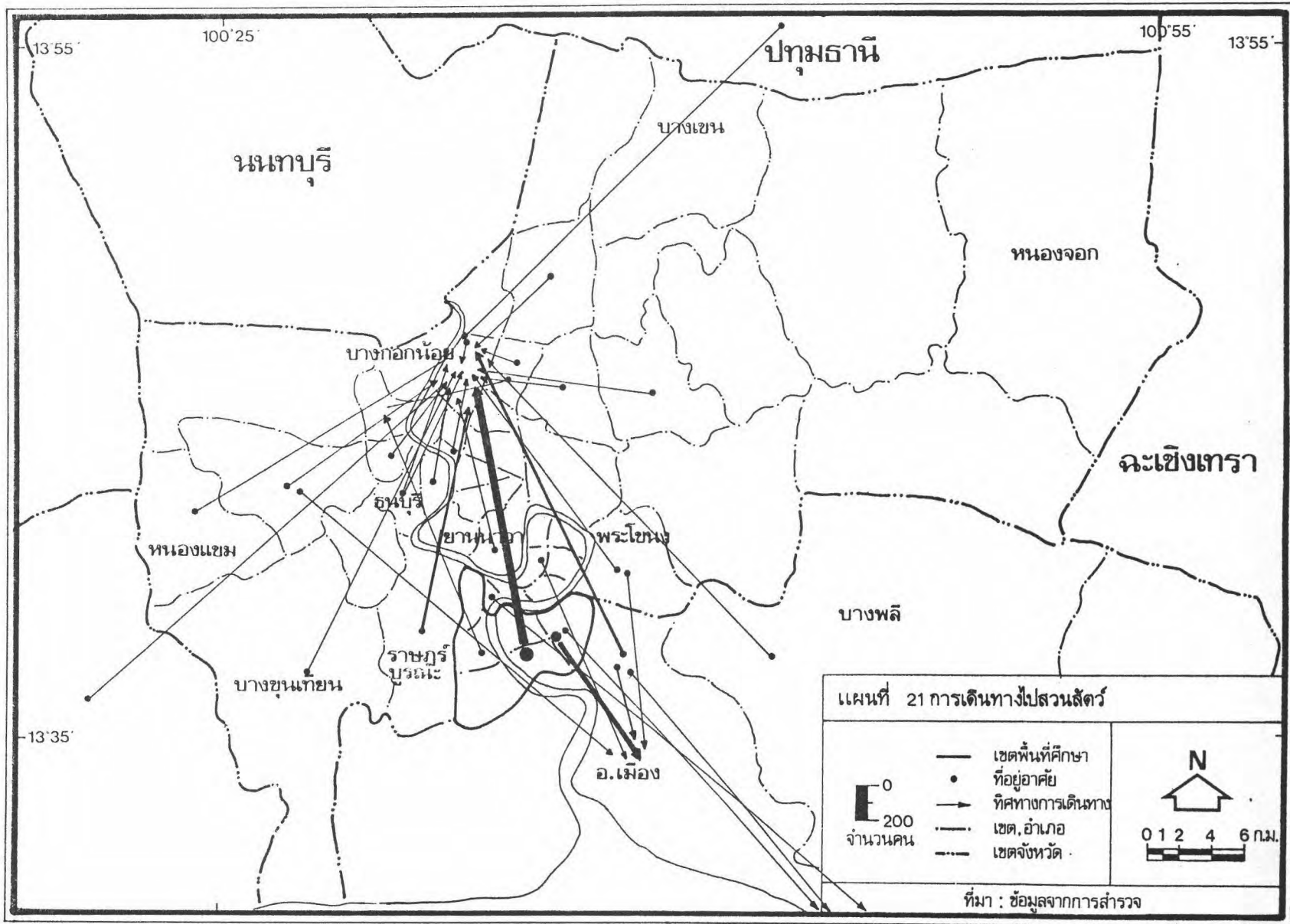
ทิศทางการเดินทางไปสนามกีฬา

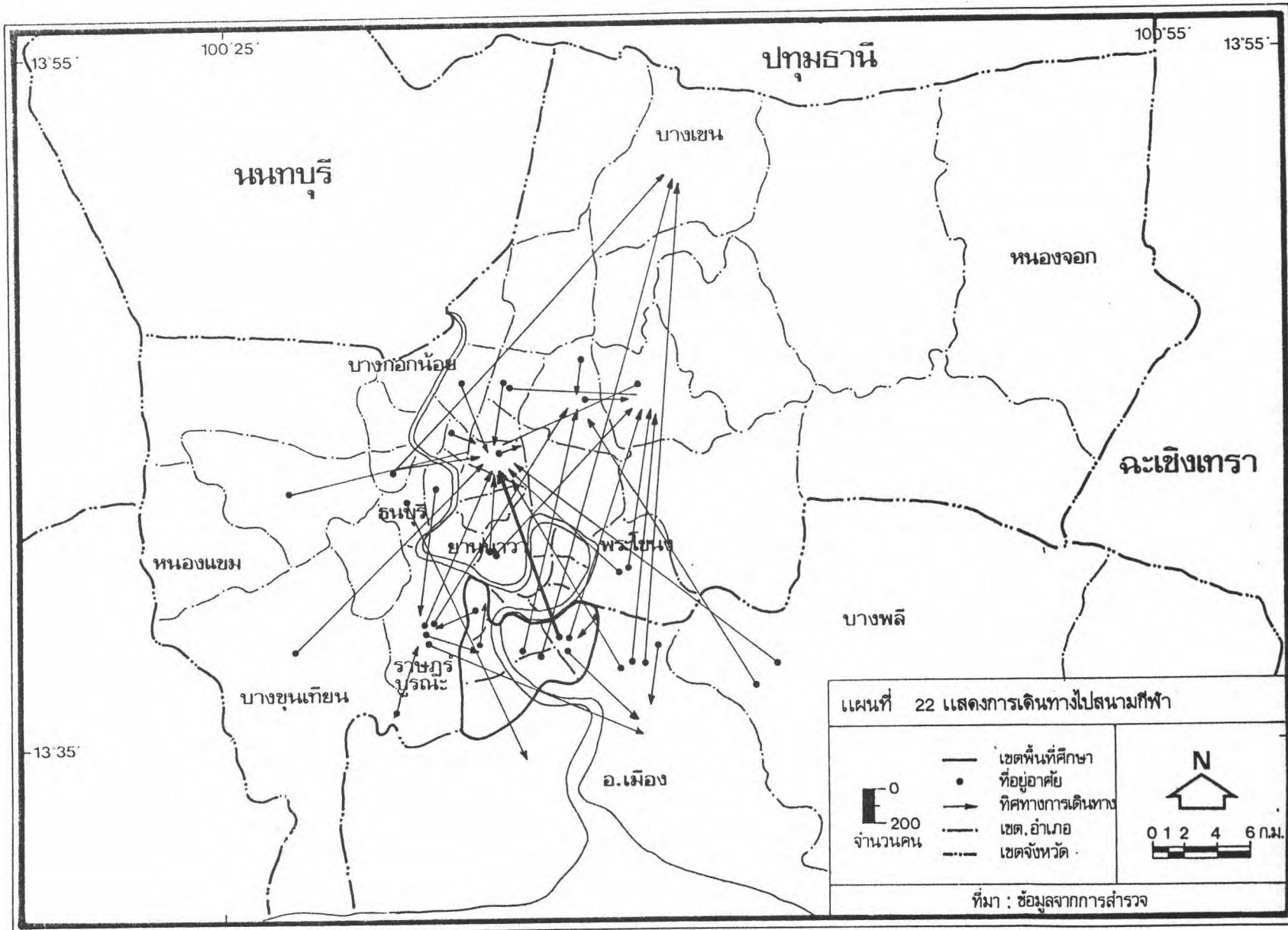
การเดินทางไปสนามกีฬาของผู้ใช้แรงงานฯ พบว่า ผู้ใช้แรงงานฯ ส่วนใหญ่เดินทางไปสนามกีฬาในระยะทางค่อนข้างไกล สนามกีฬาที่มีผู้เดินทางไปมากได้แก่ สนามกีฬาในเขตปทุมวัน เขตบางกะปิ เขตห้วยขวาง และ เขตราชบุรีรุณะ ซึ่งเป็นที่ตั้งของสนามกีฬาแห่งชาติ สนามกีฬาหัวหมาก สนามกีฬาไทย-ญี่ปุ่นดินแดง และสนามกีฬาสวนธนบุรีรมย์ ดังแสดงในแผนที่ 22

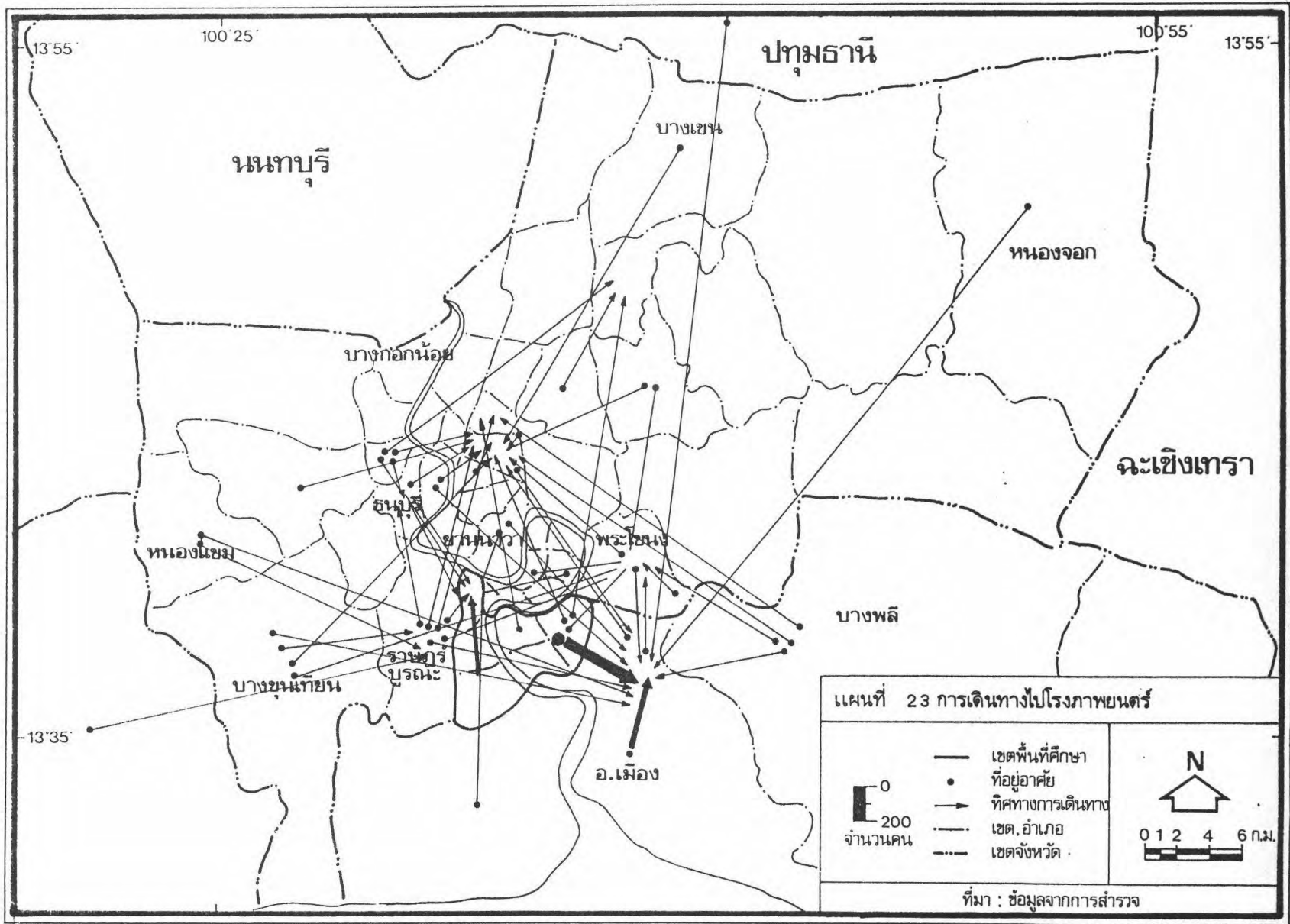
ทิศทางการเดินทางไปโรงภาพยนตร์

การเดินทางไปโรงภาพยนตร์ของผู้ใช้แรงงานฯ พบว่า ผู้ใช้แรงงานฯ ส่วนใหญ่เดินทางไปโรงภาพยนตร์ในระยะทางไกล แต่ในกลุ่มผู้ใช้แรงงานฯ ที่อาศัยอยู่ในเขตสุขาภิบาลฯ จะเดินทางในระยะใกล้ คือไปยังบริเวณโรงภาพยนตร์บู๊เจ้าฯ อำเภอเมืองสมุทรปราการ โรงภาพยนตร์พระโขนง เอียร์เตอร์ ในเขตพระโขนง และโรงภาพยนตร์ศรีสวัสดิ์ในเขตอำเภอพระประแดง ส่วนผู้ใช้แรงงานฯ เดินทางในระยะไกลมักจะเดินทางไปยังโรงภาพยนตร์ในเขตปทุมวัน ดังแสดงในแผนที่ 23









ทิศทางการเดินทางไปศูนย์การค้าหรือห้างสรรพสินค้า

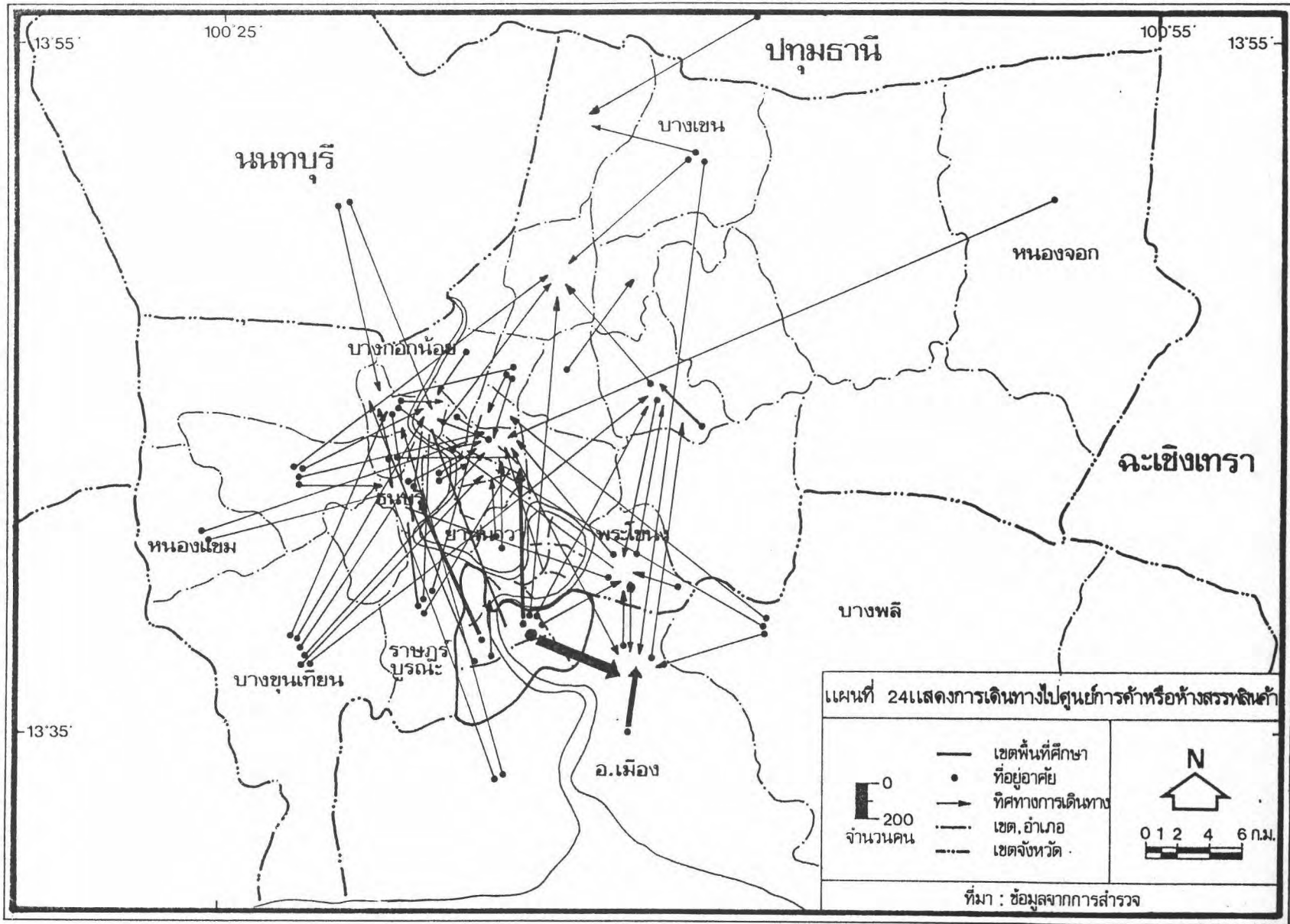
การเดินทางไปศูนย์การค้าหรือห้างสรรพสินค้าของผู้ใช้แรงงานฯ พบว่า ผู้ใช้แรงงานฯ ส่วนใหญ่เดินทางไปศูนย์การค้าหรือห้างสรรพสินค้าในระยะทางค่อนข้างไกล บริเวณที่มีผู้เดินทางไปมากได้แก่ เขตพระนคร เขตปทุมวัน เขตธนบุรี ซึ่งเป็นที่ตั้งของห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ ได้แก่ ห้างเมอริคิงส์ วังบูรพา ศูนย์การค้ามาบุญครอง และห้างเมอริคิงส์วงเวียนใหญ่ แต่ในกลุ่มผู้ที่อาศัยอยู่ในเขตสุขาภิบาลฯ ส่วนใหญ่จะ เดินทางไปยังศูนย์การค้าห้างสรรพสินค้าอิมพีเรียล สำโรง ในเขตอำเภอเมืองสมุทรปราการ ดังแสดงในแผนที่ 24

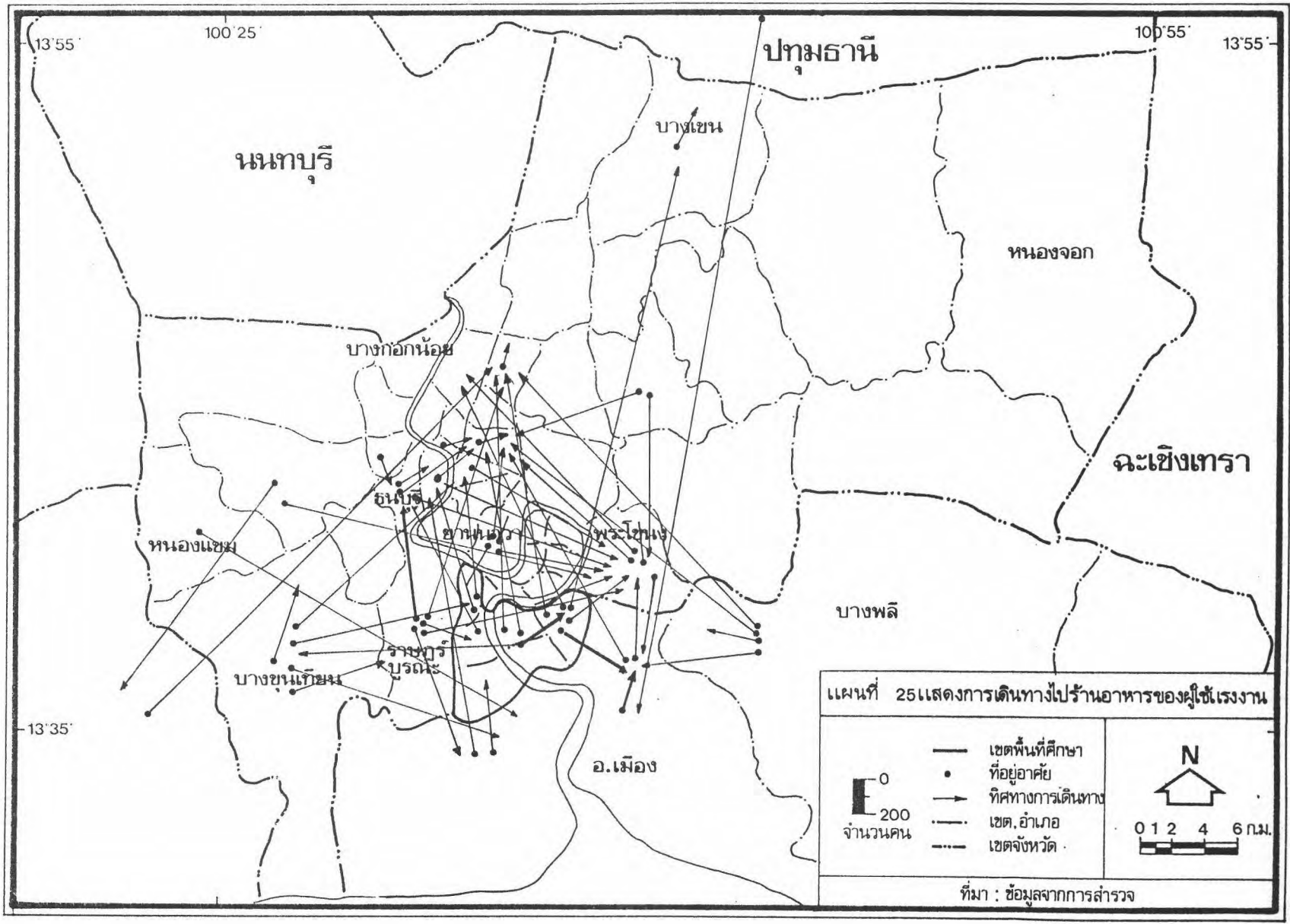
ทิศทางการเดินทางไปร้านอาหาร

การเดินทางไปร้านอาหารของผู้ใช้แรงงานฯ พบว่า ผู้ใช้แรงงานฯ ส่วนใหญ่เดินทางไปร้านอาหารในระยะทางค่อนข้างไกล แต่ในกลุ่มผู้ใช้แรงงานฯ ที่อาศัยอยู่ในเขตสุขาภิบาลฯ จะมีระยะการเดินทางใกล้ คือภายในเขตสุขาภิบาลฯ เอง และไปยังศูนย์การค้าสำโรงเหนือ ในเขตอำเภอเมืองสมุทรปราการ ดังแสดงในแผนที่ 25

ทิศทางการเดินทางไปยังจังหวัด

แผนที่ 26 เป็นแผนที่แสดงจังหวัดของประเทศไทย ซึ่งใช้เป็นแผนที่แสดงรายละเอียดของแผนที่โครงร่าง (Base map) ของแผนที่ 27 อันเป็นแผนที่แสดงการเดินทางไปต่างจังหวัดของผู้ใช้แรงงานฯ พบว่า ผู้ใช้แรงงานฯ ส่วนใหญ่มีระยะการเดินทางไปต่างจังหวัดในระยะทางไกล ได้แก่ จังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุดรธานี ฯลฯ และจังหวัดในภาคเหนือ เช่น จังหวัดเชียงราย และจังหวัดเชียงใหม่ โดยจังหวัดที่ผู้ใช้แรงงานฯ เดินทางไปส่วนใหญ่มักจะเป็นจังหวัดที่เป็นสภาพที่ซึ่งเป็นภูมิลาเนาเดิมของผู้ใช้แรงงานฯ เหล่านั้น แต่ในจังหวัดที่นิยมเดินทางไปพักผ่อนมากที่สุด จะมีระยะทางไม่ไกลนัก คือ จังหวัดชลบุรี ดังแสดงในแผนที่ 27





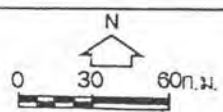


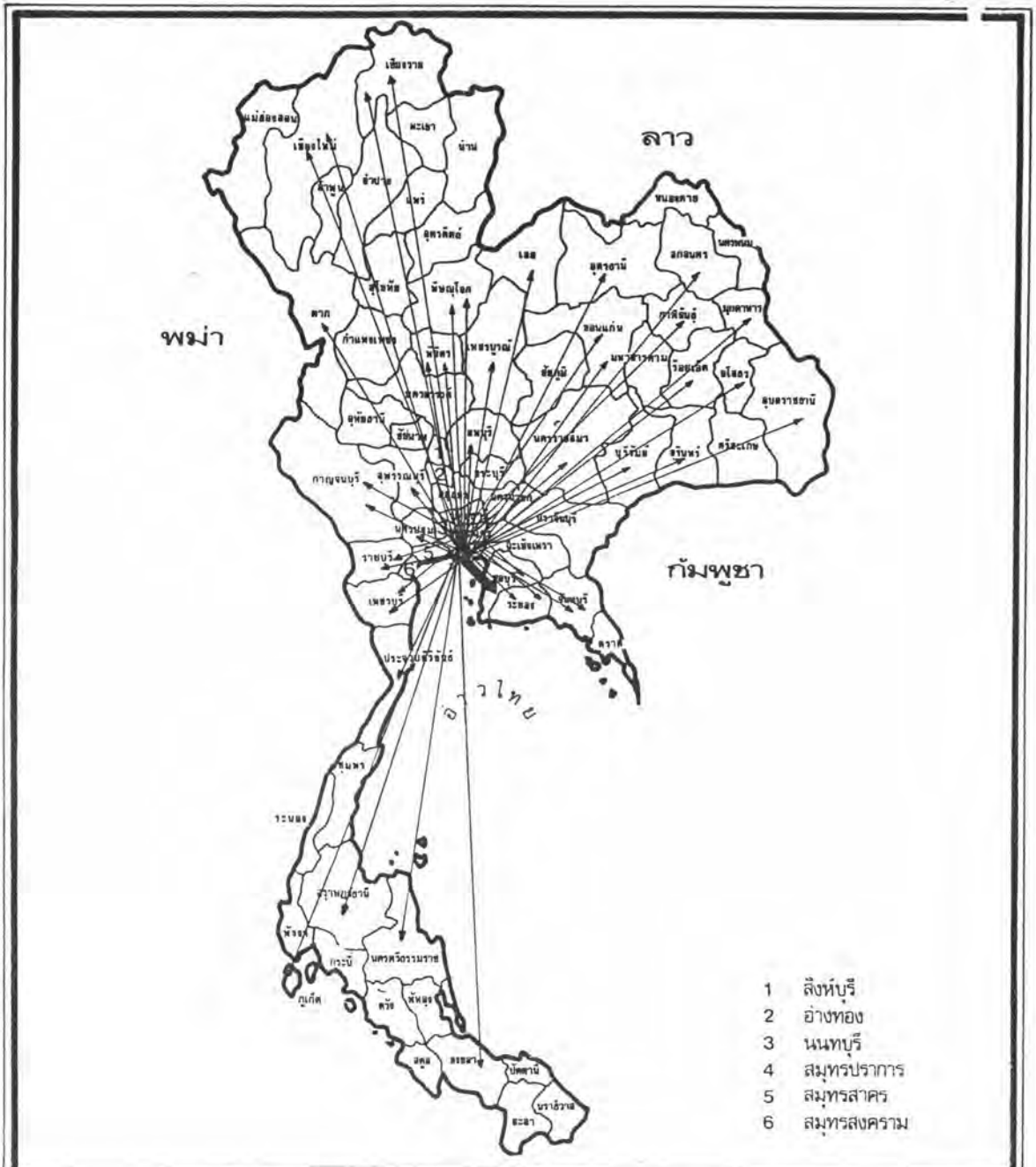
รูปแบบการเดินทางประจำวันของผู้ใช้แรงงานในโรงงานอุตสาหกรรม ในเขตสุขาภิบาลพระประแดง
 Daily Journey Patterns of Manufacturing Labor in Prapadaeng Sanitary District

แผ่นที่ 26 แสดงเขตจังหวัดของประเทศไทย

ภาควิชาภูมิศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์
 บัณฑิตวิทยาลัย
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อ.ทีปกริช รศ. เนตรนภิศ นาควิระ
 อ.ทีปกริชาร่วม ผศ. ดวงพร นพคุณ
 นิลิต รัชณี ธีรจิตโต





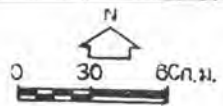
รูปแบบการเดินทางประจำวันของผู้ใช้แรงงานในโรงงานอุตสาหกรรมในเขตสุขาภิบาลพระประแดง
 Daily Journey Patterns of Manufacturing Labor In Prapadaeng Sanitary District

แผ่นที่ 27 แสดงการเดินทางไปต่างจังหวัดของผู้ใช้แรงงาน ฯ

— เขตจังหวัด — เขตประเทศ 0 200 จำนวนคน

ภาควิชาภูมิศาสตร์ คณะอักษรศาสตร์
 บัณฑิตวิทยาลัย
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อ.ทวีรักษา รศ. เนตรนภิก นาควิระ
 อ.ทวีรักษาร่วม ผศ. ดวงพร นพคุณ
 นิสิต รชันี ทิรจิตโต



ที่มา: จากการสำรวจ

สรุปรูปแบบการเดินทางประเภทต่าง ๆ

จากการศึกษาดังกล่าว พบว่า การเดินทางแต่ละประเภทมีความแตกต่างและคล้ายคลึงกัน มีลักษณะสำคัญดังนี้

1. รูปแบบการเดินทางไปทำงาน

จากผลการศึกษาดังกล่าวพบว่า ผู้ใช้แรงงานฯ ส่วนใหญ่มีระยะทางการเดินทางไปทำงานในระยะทางไกลมาก คือต่ำกว่า 1 กม. น่าจะเป็นข้อสังเกตได้ว่า ผู้ใช้แรงงานฯ ส่วนใหญ่ประมาณการตามความรู้สึกว่า ระยะทางระหว่างบ้านและสถานที่ทำงานใกล้ วิธีการเดินทางที่ใช้ส่วนใหญ่เดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางนั้น น่าจะเป็นผลมาจากผู้ใช้แรงงานฯ ส่วนใหญ่มีรายได้ค่อนข้างต่ำ คือประมาณ 2,000 - 3,000 บาทต่อเดือน จึงต้องใช้บริการรถโดยสารประจำทาง เพราะสามารถประหยัดค่าพาหนะในการเดินทางได้มากที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับวิธีการเดินทางที่ต้องเสียค่าพาหนะในการเดินทางชนิดอื่น ๆ ถึงแม้จะต้องประสบกับปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งถ้ามีรถจักรยานยนต์ส่วนตัวจะช่วยแก้ปัญหานี้ได้มาก ในด้านการพิจารณาเวลาที่ใช้ในการเดินทางของผู้ใช้แรงงานฯ มีความสอดคล้องกับระยะทางในการเดินทาง คือ ใช้เวลาค่อนข้างเร็วต่ำกว่า 15 นาที ดังนั้น ผู้ใช้แรงงานฯ ที่ประสบปัญหาด้านการจราจรส่วนใหญ่น่าจะเป็นผู้ที่พักอาศัยอยู่นอกเขตสุขาภิบาลพระประแดง

2. รูปแบบการเดินทางซื้อสินค้า

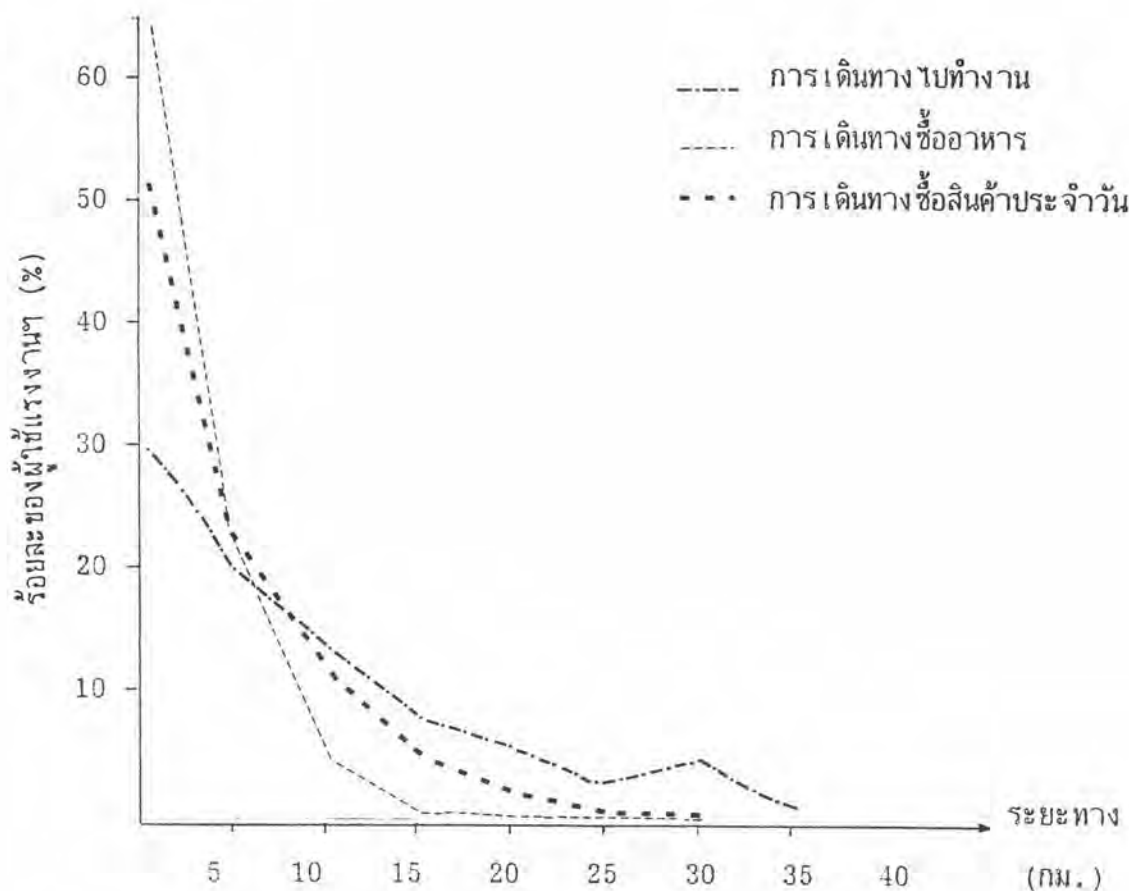
การเดินทางซื้อสินค้าประเภทอาหาร และการเดินทางซื้อสินค้าประจำวัน มีลักษณะการเดินทางที่มีระยะทางใกล้เคียงกัน คือซื้อใกล้ที่พักอาศัย ในระยะทางต่ำกว่า 1 กม. แต่เมื่อเปรียบเทียบกับแผนที่แสดงทิศทางการเดินทางจะพบว่า ระยะทางการเดินทางซื้ออาหารมีระยะทางไกลที่ที่พักอาศัยมากกว่า ซึ่งอาจเนื่องมาจากการเดินทางซื้อสินค้าประเภทอาหาร เป็นการเดินทางที่มีความถี่สูงกว่าคือ มีความถี่ในการเดินทางส่วนใหญ่ 1 ครั้งต่อวัน แต่การเดินทางซื้อสินค้าประจำวันส่วนใหญ่ผู้ใช้แรงงานฯ จะซื้อทุก 7 วันต่อ 1 ครั้ง และจากการที่สินค้าประเภทอาหารอาจหาซื้อได้ง่ายในแหล่งใกล้ที่พักอาศัย แต่การเดินทางซื้อสินค้าประจำวัน ผู้ใช้แรงงานฯ บางส่วนมีการเดินทางในระยะไกลจากที่พักอาศัย เนื่องจากซื้อจากห้างสรรพสินค้าในแผนกซูเปอร์มาเก็ต

ส่วนการเดินทางซื้อสินค้าพิเศษของผู้ใช้แรงงานฯ จะมีระยะทางไกลกว่าการเดินทางซื้อสินค้าประจำวัน คือ มีระยะทาง 1 - 5 กม. โดยสินค้าพิเศษบางชนิดที่มีลักษณะเกี่ยวกับสมันิยมประเภทเครื่องแต่งกาย มักจะซื้อที่ห้างสรรพสินค้า และมักจะมีค่าในการเดินทางที่มีความถี่ต่ำกว่าการเดินทางซื้อสินค้าประจำวันมาก คือ มากกว่า 6 เดือนต่อ 1 ครั้ง, นาน ๆ ครั้ง และไม่แน่นอน แต่ในการเดินทางซื้อเครื่องสำอางของผู้ใช้แรงงานฯ พบว่ามีค่าต่ำกว่าการเดินทางซื้อสินค้าพิเศษชนิดอื่น คือมีความถี่ 1 ครั้งต่อ 1 เดือน ที่เป็นเช่นนี้อาจเนื่องมาจากสินค้าประเภทเครื่องสำอางมีลักษณะเป็นสินค้าที่สิ้นเปลือง มีอายุการใช้งานต่ำกว่าสินค้าพิเศษชนิดอื่น ๆ นั่นเอง และบริเวณที่ผู้ใช้แรงงานฯ เดินทางซื้อสินค้าพิเศษส่วนใหญ่ ในประเภทสินค้าเกี่ยวกับเครื่องแต่งกาย คือ เขตกรุงเทพฯ ในย่านศูนย์การค้าใหญ่ ๆ เช่น เขตพระนคร และเขตปทุมวัน

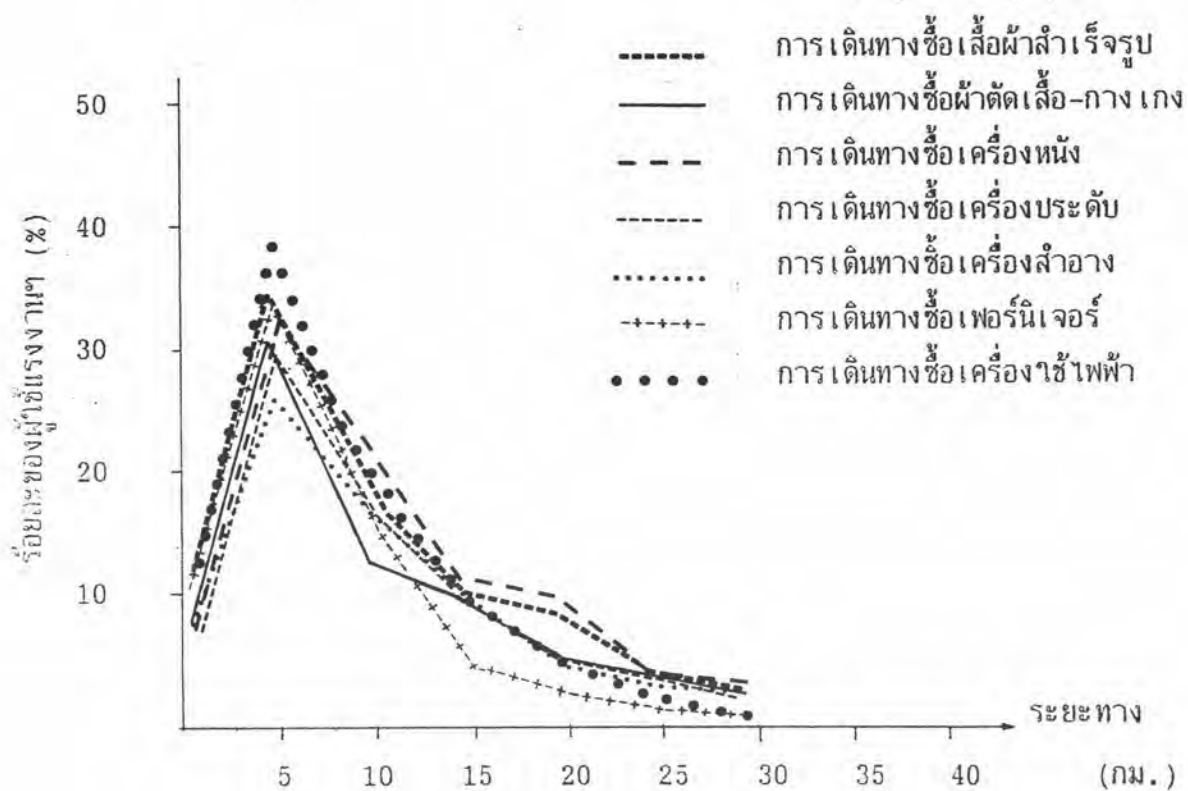
3. รูปแบบการเดินทางไปพักผ่อน

จากการศึกษาพบว่า ผู้ใช้แรงงานฯ ส่วนใหญ่นิยมเดินทางไปพักผ่อนยังสถานที่ที่มีค่าใช้จ่ายในการพักผ่อนต่ำ เช่น โรงภาพยนตร์ และศูนย์การค้าหรือห้างสรรพสินค้า ซึ่งมีความถี่ในการเดินทาง 1 ครั้งต่อ 1 เดือน ยกเว้นการเดินทางไปต่างจังหวัดที่มีค่าพาหนะในการเดินทางค่อนข้างสูง แต่จากการที่เป็นชนิดของการเดินทางที่มีความถี่ในการเดินทางค่อนข้างต่ำ คือ มากกว่า 6 เดือนต่อ 1 ครั้ง และเป็นการเดินทางที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการตัดสินใจที่มีเหตุผลส่วนตัวเข้ามาเกี่ยวข้องมาก เช่น การกลับบ้านเดิมเพื่อเยี่ยมญาติพี่น้อง จึงทำให้การเดินทางชนิดนี้ผู้ใช้แรงงานฯ นิยมเดินทางไปมากอีกชนิดหนึ่ง และพบว่าระยะทางในการเดินทางไปพักผ่อน จะมีระยะทางไกลมากกว่าการเดินทางประจำวันประเภทอื่น ๆ ทุกชนิด คือมีระยะทาง 1 - 25 กม. โดยที่การเดินทางไปต่างจังหวัดจะมีระยะทางไกลกว่าการเดินทางไปพักผ่อนชนิดอื่น ๆ ทั้งหมด คือมีระยะทางไกลมากกว่า 100 กม. ขึ้นไป

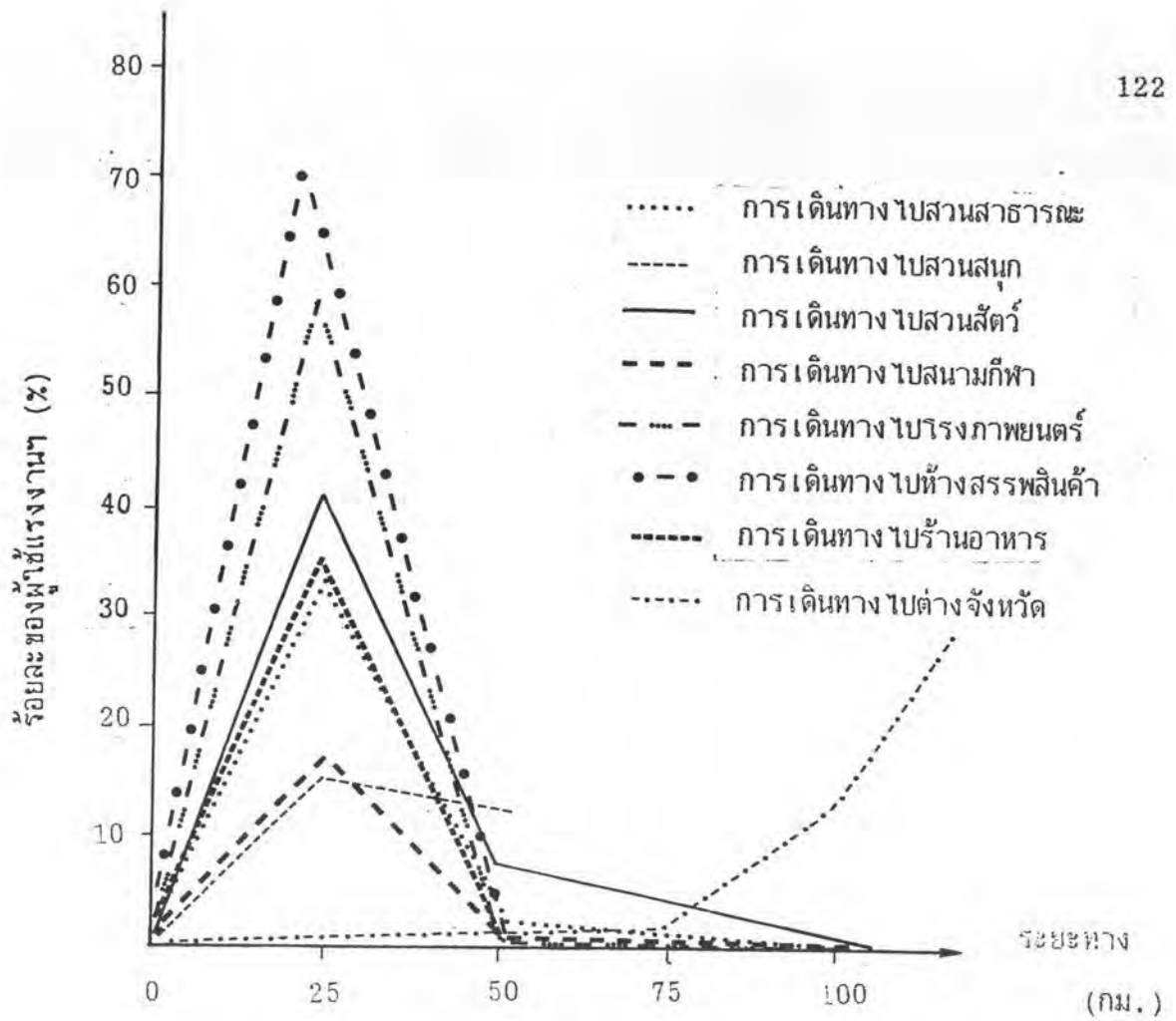
ผลสรุปการศึกษารูปแบบการเดินทางประจำวันของผู้ใช้แรงงานฯ ประเภทต่าง ๆ ที่กล่าวมาแล้ว ทุกประเภทการเดินทางจะพบว่า จำนวนผู้ใช้แรงงานลดลงตามระยะทางที่เพิ่มขึ้นทุกประเภท ได้แก่ การเดินทางไปทำงาน การเดินทางซื้ออาหาร การเดินทางซื้อสินค้าประจำวัน และการเดินทางซื้อสินค้าพิเศษ ยกเว้นการเดินทางไปพักผ่อนซึ่งจะมีชนิดของการเดินทางที่ไม่เป็นไปตามหลักการลดลงตามระยะทาง คือ การเดินทางไปพักผ่อนต่างจังหวัด ดังแสดงในภาพที่ 20, 21 และภาพที่ 22



ภาพที่ 20 แสดงรูปแบบการเดินทางประจำวันของผู้ใช้แรงงานฯลดลงตามระยะทาง



ภาพที่ 21 แสดงรูปแบบการเดินทางซื้อสินค้าที่เศษของผู้ใช้แรงงานฯ ลดลงตามระยะทาง



ภาพที่ 22 แสดงรูปแบบการเดินทางไปพักผ่อนของผู้ใช้แรงงานฯ ลดลงตามระยะทาง

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของระยะทางที่ใช้ในการเดินทางประจำวัน
แต่ละประเภท

การศึกษาในส่วนนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อเปรียบเทียบว่าระยะทางในการเดินทางประจำวันของผู้ใช้แรงงานแต่ละประเภทนั้นมีระยะทางที่แตกต่างกันอย่างไร และการเดินทางชนิดใดจะสั้นที่สุด ซึ่งการทดสอบจะพิจารณาโดยการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของระยะทางการเดินทางแต่ละประเภท

การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ของระยะทางแต่ละประเภทเพื่อการทดสอบสมมติฐานการวิจัยว่า "รูปแบบการเดินทางประจำวันของผู้ใช้แรงงานในโรงงานอุตสาหกรรมในเขตสุขาภิบาลพระประแดง จะมีระยะทางที่แตกต่างกัน โดยระยะทางการเดินทางไปทำงานจะสั้นที่สุด" ดังแสดงการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยของระยะทางการเดินทางในตารางที่ 144

ตารางที่ 20 เปรียบเทียบระยะทางของการเดินทางประจำวันของผู้ใช้แรงงานฯ แต่ละประเภท

ประเภทของการเดินทาง	ค่าเฉลี่ย (กม.) ระยะทาง	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	อันดับระยะทาง เฉลี่ย
1 การเดินทางไปทำงาน	8.532	9.266	12
2 การเดินทางซื้ออาหาร	1.855	2.932	1
3 การเดินทางซื้อสินค้าประจำวัน	3.565	5.006	2
4 การเดินทางซื้อเสื้อผ้าสำเร็จรูป	8.126	7.283	10
5 การเดินทางซื้อผ้าตัดเสื้อ-กางเกง	8.613	7.667	13
6 การเดินทางซื้อเครื่องหนัง	8.848	7.295	14
7 การเดินทางซื้อเครื่องประดับ	8.070	6.978	9
8 การเดินทางซื้อเครื่องสำอาง	5.838	6.721	5
9 การเดินทางซื้อเฟอร์นิเจอร์	6.088	5.976	6
10 การเดินทางซื้อเครื่องใช้ไฟฟ้า	6.564	5.832	7
11 การเดินทางไปสวนสาธารณะ	15.197	10.599	17
12 การเดินทางไปสวนสนุก	5.493	11.431	3

ตารางที่ 20 (ต่อ)

ประเภทของการเดินทาง	ค่าเฉลี่ย (กม.) ระยะทาง	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	อันดับระยะทาง เฉลี่ย
13 การเดินทาง ไปสวนสัตว์	8.253	13.917	11
14 การเดินทาง ไปสนามกีฬา	13.893	7.461	16
15 การเดินทาง ไปโรงภาพยนตร์	8.056	8.614	8
16 การเดินทาง ไปศูนย์การค้าหรือห้าง สรรพสินค้า	11.025	7.693	15
17 การเดินทาง ไปร้านอาหาร	5.630	8.847	4
18 การเดินทาง ไปต่างจังหวัด	103.307	17.216	18

จากตารางที่ 20 พบว่าประเภทของการเดินทางแบ่งตามระยะทางการเดินทางได้เป็น 3 กลุ่ม คือ

1. ระยะทางใกล้ คือระยะทางในการเดินทางตั้งแต่ 1-3 กม. ซึ่งประเภทของการเดินทางที่มีระยะทางกลุ่มนี้ ได้แก่ การเดินทางไปซื้ออาหาร และการเดินทางไปซื้อสินค้าประจำวัน โดยการเดินทางไปซื้ออาหารจะมีระยะทางการเดินทางสั้นที่สุด คือมีระยะทางเฉลี่ย (X) 1.86 กม. และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 2.93 แสดงว่าผู้ใช้แรงงานฯ มีระยะทางการเดินทางไปซื้ออาหารไม่แตกต่างกัน

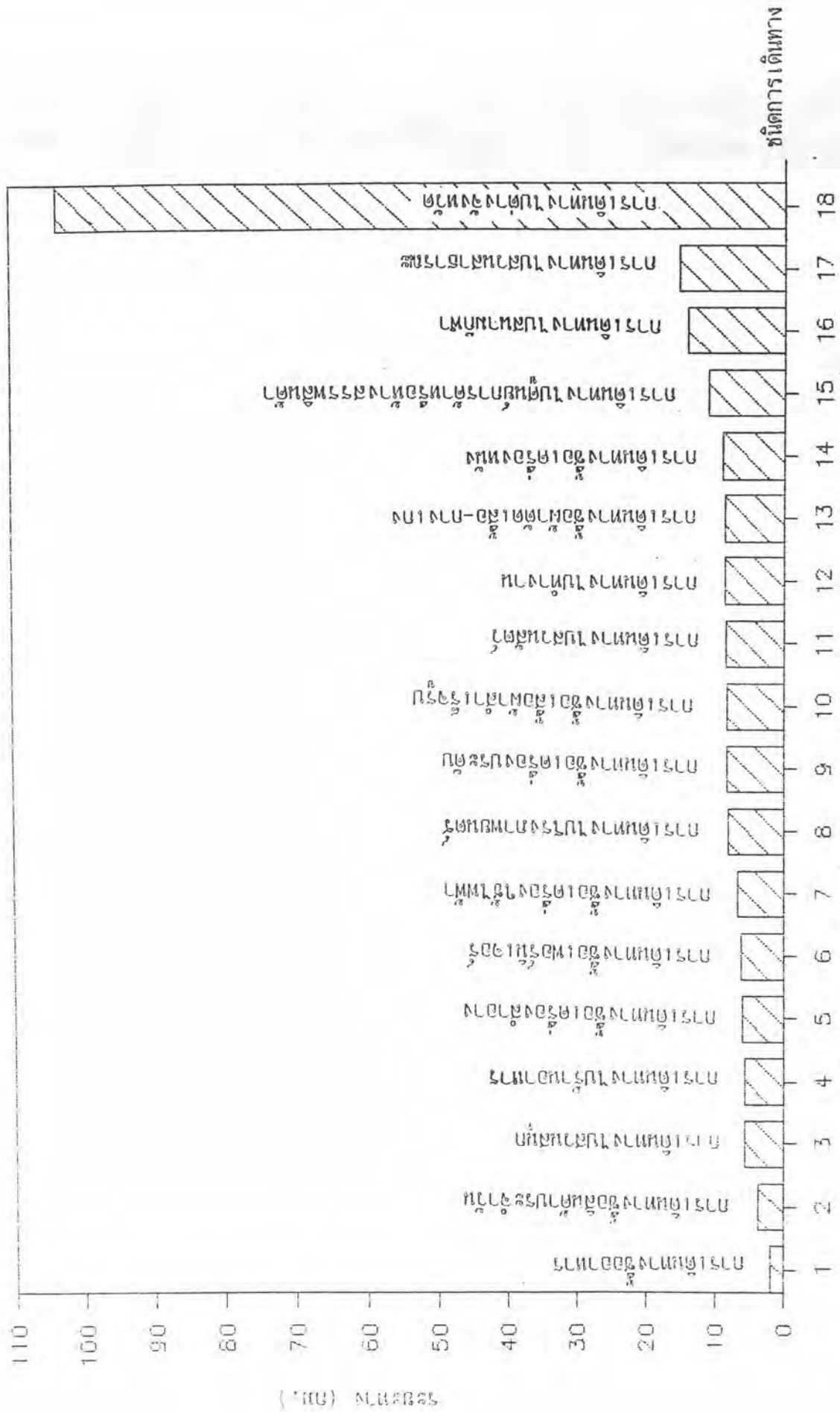
2. ระยะทางปานกลาง คือระยะทางในการเดินทางระหว่าง 5-8 กม. ประเภทของการเดินทางที่จัดอยู่ในกลุ่มนี้ได้แก่ การเดินทางไปทำงาน การเดินทางซื้อสินค้าพิเศษ และการเดินทางไปพักผ่อน ซึ่งชนิดของการเดินทางไปพักผ่อนที่มีระยะทางการเดินทางอยู่ในกลุ่มนี้คือ การเดินทางไปสวนสนุก การเดินทางไปสวนสัตว์ การเดินทางไปโรงภาพยนตร์ และการเดินทางไปร้านอาหาร

3. ระยะทางไกล คือระยะทางในการเดินทางตั้งแต่ 10 กม. ขึ้นไป ประเภทของการเดินทางที่จัดอยู่ในกลุ่มนี้ได้แก่ การเดินทางไปพักผ่อน ซึ่งมีชนิดต่าง ๆ ดังนี้ คือ การเดินทางไป

สวนสาธารณะ การเดินทางไปสนามกีฬา การเดินทางไปศูนย์การค้า หรือห้างสรรพสินค้า และการเดินทางไปยังต่างจังหวัด ซึ่งการเดินทางไปยังต่างจังหวัดเป็นชนิดของการเดินทางที่มีระยะทางไกลที่สุด คือมีระยะทางเฉลี่ย 103 กม. และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 17.22 แสดงว่าผู้ใช้แรงงานฯ มีระยะทางของการเดินทางไปยังต่างจังหวัดแตกต่างกันมาก

จากผลการวิเคราะห์ที่ค่าเฉลี่ยของระยะทางการเดินทางประจำวันของผู้ใช้แรงงานฯ พบว่า ระยะทางในการเดินทางแต่ละประเภทแตกต่างกันจริงแต่ระยะทางการเดินทางไปทำงาน ซึ่งตามสมมติฐานในการวิจัยนี้คาดว่าจะ เป็นชนิดของการเดินทางที่มีระยะทางสั้นที่สุด แต่กลับปรากฏว่ามีระยะทางอยู่ในกลุ่มปานกลางคือมีค่าเฉลี่ย (\bar{x}) 8.5 กม. และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) 9.27 แสดงว่าผู้ใช้แรงงานฯ มีระยะการเดินทางไปทำงานในระยะทางที่แตกต่างกันมาก ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานในส่วนที่กล่าวไว้ว่า ระยะทางการเดินทางไปทำงานจะสั้นที่สุด ที่เป็นเช่นนี้อาจสืบเนื่องมาจาก ผู้ใช้แรงงานฯ ส่วนมากไม่ได้พักอาศัยอยู่ในบ้านพักคนงาน และที่พักอาศัยส่วนใหญ่ไม่ได้อยู่ในเขตสุขาภิบาลพระประแดงดังที่ผู้วิจัยคาดหมายไว้และนอกจากนี้ในการเดินทางซื้ออาหาร ซึ่งมีผลวิเคราะห์เป็นระยะทางที่สั้นที่สุดนั้น อาจเป็นเพราะว่า การเดินทางซื้ออาหารนั้นเป็นการเดินทางที่มีความถี่มากกว่าการเดินทางชนิดอื่น ๆ จึงทำให้ผู้ใช้แรงงานฯ เดินทางในระยะทางที่ใกล้ที่พักอาศัยมากกว่าซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของ คลาก (Clack) และ รัชตัน (Rushton) ที่ศึกษาพฤติกรรมการเดินทางจับจ่ายและรับบริการในเมืองโครสต์เชิร์ช ที่พบผลการศึกษาว่า ผู้บริโภคจับจ่ายสินค้าลำดับต่ำจากศูนย์กลางฯ ใกล้บ้านที่สุด แต่ประเภทการรับบริการนั้นผู้บริโภคจะเดินทางในระยะทางไกลกว่า (Clack and Rushton 1970 : 486) และการศึกษาของ รณสิทธิ์ แสงสุว (2518 : 76) ซึ่งศึกษาระยะทางการเดินทางจับจ่ายและรับบริการในชนบทอำเภอเสลภูมิ จังหวัดร้อยเอ็ด พบว่าผู้บริโภคร้อยละ 86 ซื้ออาหารจากศูนย์กลางฯ ที่อยู่ใกล้บ้านที่สุด และจับจ่ายหรือรับบริการจากศูนย์กลางฯ ที่อยู่ไกลที่สุดเพียงร้อยละ 25 นอกจากนี้จากการศึกษาของรัชชานีวรรณ เวชพตติ และ สุวิวัฒนา สุภาส (2520 อ้างถึงในรัชชานีวรรณ เวชพตติ 2522 : 37) ซึ่งศึกษาพฤติกรรมการเดินทางจับจ่ายเพื่อเปรียบเทียบเขตบริการของตลาด โดยใช้สินค้า 4 ชนิด คือ อาหารสด อาหารแห้ง เครื่องใช้ประจำบ้าน และเครื่องแต่งกาย ก็พบว่าผู้บริโภคให้ความสำคัญกับเหตุผลที่ว่ามาจับจ่ายเพราะอยู่ใกล้เป็นสัดส่วนที่สูง

จากค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ของระยะการเดินทางประจำวัน ดังกล่าวข้างต้น ในตารางที่ 20 สามารถแสดงการเปรียบเทียบให้ชัดเจนได้ ดังภาพที่ 23



ภาพที่ 23 แสดงเปรียบเทียบประเภททางเฉลี่ยของการเดินทางประจำวันของผู้ใช้แรงงาน

ตอนที่ 4 ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางการเดินทางกับองค์ประกอบทางด้านลักษณะทาง
ประชากร เศรษฐกิจและสังคม

การศึกษานี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ว่าองค์ประกอบทางด้านลักษณะทางประชากร เศรษฐกิจสังคมของผู้ใช้แรงงานฯ ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพการสมรส ระดับการศึกษา ระดับรายได้ และสถานภาพการเป็นเจ้าของที่พักอาศัย มีความสัมพันธ์กับระยะทางการเดินทางของผู้ใช้แรงงานฯ แต่ละประเภทหรือไม่ โดยตั้งสมมติฐานว่า "ระยะทางของการเดินทางน่าจะสัมพันธ์กับระดับรายได้ของผู้ใช้แรงงานในโรงงานอุตสาหกรรม ในเขตสุขภาพลพบุรีประแดงมากที่สุด" ทั้งนี้ได้ศึกษาโดยการวิเคราะห์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson's Product Moment Correlation Coefficient) ในลักษณะสหสัมพันธ์พหุคูณ (Multiple Correlation) เพื่อทำการทดสอบ

4.1 ลักษณะของข้อมูลที่ใช้ในการวิจัย

ข้อมูลหรือตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ แบ่งออกเป็นข้อมูลที่เป็นตัวแปรตามหรือตัวแปรเกณฑ์ (Criteria) คือ ระยะทางการเดินทางประจำวันของผู้ใช้แรงงานฯ แต่ละประเภท และข้อมูลที่เป็นตัวแปรอิสระหรือตัวพยากรณ์ (Predictor) ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพการสมรส ระดับการศึกษา ระดับรายได้ และสถานภาพการเป็นเจ้าของที่อยู่อาศัย

เนื่องจากตัวแปรอิสระบางตัว เช่น เพศ สถานภาพการสมรส ระดับการศึกษา และสถานภาพการเป็นเจ้าของที่อยู่อาศัยอยู่ในมาตราการวัดระดับกลุ่ม (Nominal scale) ดังนั้นจึงมีการกำหนดเปลี่ยนค่าตัวแปรเหล่านั้นให้เป็นตัวแปรหุ่น (Dummy variable) ในขั้นตอนการประมวลผลทางคอมพิวเตอร์ เพื่อให้ตัวแปรมีระดับค่าใช้ในการวิเคราะห์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน คือ ตัวแปรอิสระต้องอยู่ในมาตราการวัดระดับอันตรภาค (interval scale) ขึ้นไป

โดยใช้สัญลักษณ์ในการวิเคราะห์ดังนี้

V37	=	เพศ
V38	=	อายุ
V39	=	สถานภาพการสมรส
V40	=	ระดับการศึกษา
V41	=	ระดับรายได้
V42	=	สถานภาพการเป็นเจ้าของที่พักอาศัย

- V19 = ระยะทางการเดินทางไปทำงาน
 V20 = ระยะทางการเดินทางซื้ออาหาร
 V21 = ระยะทางการเดินทางซื้อสินค้าประจำวัน
 V22 = ระยะทางการเดินทางซื้อเสื้อผ้าสำเร็จรูป
 V23 = ระยะทางการเดินทางซื้อผ้าตัดเสื้อ-กางเกง
 V24 = ระยะทางการเดินทางซื้อเครื่องหนัง
 V25 = ระยะทางการเดินทางซื้อเครื่องประดับ
 V26 = ระยะทางการเดินทางซื้อเครื่องสำอาง
 V27 = ระยะทางการเดินทางซื้อเฟอร์นิเจอร์
 V28 = ระยะทางการเดินทางซื้อเครื่องใช้ไฟฟ้า
 V29 = ระยะทางการเดินทางไปสวนสาธารณะ
 V30 = ระยะทางการเดินทางไปสวนสนุก
 V31 = ระยะทางการเดินทางไปสวนสัตว์
 V32 = ระยะทางการเดินทางไปสนามกีฬา
 V33 = ระยะทางการเดินทางไปโรงภาพยนตร์
 V34 = ระยะทางการเดินทางไปศูนย์การค้าหรือห้างสรรพสินค้า
 V35 = ระยะทางการเดินทางไปร้านอาหาร
 V36 = ระยะทางการเดินทางไปต่างจังหวัด

4.2 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร

ตารางที่ 21 เป็นตารางแสดงความสัมพันธ์ (Correlation) ระหว่างตัวแปรตาม และตัวแปรอิสระ โดยมีค่ามีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ซึ่งเป็นการทดสอบความมีนัยสำคัญ (t-test) และกำหนดมาตรฐานว่า ถ้าค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation coefficient) ต่ำกว่า 0.5 แสดงว่าไม่มีความสัมพันธ์กันระหว่างตัวแปร

ผลจากการวิเคราะห์พบว่า ตัวแปรทางด้านประชากร เศรษฐกิจ และสังคมของผู้ใช้แรงงานฯ ในด้านเพศ อายุ สถานภาพการสมรส ระดับการศึกษา ระดับรายได้ และสถานภาพการเป็นเจ้าของที่อยู่อาศัย ไม่มีความสัมพันธ์กับระยะทางการเดินทางประจำวันทุกประเภท เนื่องจากมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ต่ำกว่า 0.5 ดังนั้นผลการศึกษาก็จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานข้อ

ตารางที่ 21 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางการเดินทางกับตัวแปรทางด้านประชากร เศรษฐกิจและสังคมของผู้ใช้แรงงานฯ.

- - - - - PEARSON CORRELATION COEFFICIENTS - - - - -

	V19	V37	V38	V39	V40	V41	V42
V19	1.0000 (403) P= .	-.0041 (403) P= .467	.1259 (397) P= .006	-.0589 (403) P= .119	.2046 (402) P= .000	.1578 (401) P= .001	.1326 (403) P= .004
	V20	V37	V38	V39	V40	V41	V42
V20	1.0000 (403) P= .	-.1078 (403) P= .015	-.0050 (397) P= .460	-.0186 (403) P= .355	.0372 (402) P= .228	-.0084 (401) P= .434	.0287 (403) P= .283
	V21	V37	V38	V39	V40	V41	V42
V21	1.0000 (402) P= .	-.1520 (402) P= .001	.0386 (396) P= .222	.0007 (402) P= .494	.0385 (401) P= .221	.0757 (400) P= .065	.1170 (402) P= .009
	V22	V37	V38	V39	V40	V41	V42
V22	1.0000 (398) P= .	-.0833 (398) P= .048	.0615 (392) P= .112	.0333 (398) P= .254	.0691 (397) P= .085	.0709 (396) P= .080	.1452 (398) P= .002
	V23	V37	V38	V39	V40	V41	V42
V23	1.0000 (326) P= .	-.0789 (326) P= .078	.0304 (320) P= .294	.0573 (326) P= .151	.0829 (325) P= .068	.0631 (324) P= .129	.0963 (326) P= .041
	V24	V37	V38	V39	V40	V41	V42
V24	1.0000 (386) P= .	-.1197 (386) P= .009	.0290 (380) P= .287	.0370 (386) P= .234	.0635 (385) P= .107	.0275 (384) P= .295	.1159 (386) P= .011

(COEFFICIENT / (CASES) / 1-TAILED SIG)

" . " IS PRINTED IF A COEFFICIENT CANNOT BE COMPUTED

ตารางที่ 21 (ต่อ)

P E A R S O N C O R R E L A T I O N C O E F F I C I E N T S							
	V25	V37	V38	V39	V40	V41	V42
V25	1.0000 (321) P= .	-.0170 (321) P= .381	.0252 (315) P= .328	.0814 (321) P= .073	.0567 (320) P= .156	.0948 (319) P= .045	.0870 (321) P= .060
V26	1.0000 (314) P= .	-.1143 (314) P= .021	.0767 (308) P= .090	.0477 (314) P= .200	.0589 (313) P= .149	.0671 (312) P= .119	.0836 (314) P= .070
V27	1.0000 (307) P= .	-.0248 (307) P= .333	-.0044 (301) P= .470	.0397 (307) P= .244	.0198 (307) P= .365	.0021 (305) P= .485	.0796 (307) P= .082
V28	1.0000 (364) P= .	-.0409 (364) P= .218	.0144 (358) P= .393	.0220 (364) P= .338	.0709 (364) P= .089	.0225 (362) P= .335	.0636 (364) P= .113
V29	1.0000 (163) P= .	.0695 (163) P= .189	-.1103 (162) P= .081	.0844 (163) P= .142	.0697 (163) P= .188	-.0127 (161) P= .437	-.1134 (163) P= .075
V30	1.0000 (99) P= .	-.0114 (99) P= .455	.1682 (99) P= .048	-.0895 (99) P= .189	-.1805 (98) P= .037	.1186 (98) P= .122	-.0276 (99) P= .393

(COEFFICIENT / (CASES) / 1-TAILED SIG)

" . " IS PRINTED IF A COEFFICIENT CANNOT BE COMPUTED

ตารางที่ 21 (ต่อ)

----- PEARSON CORRELATION COEFFICIENTS -----							
	V31	V37	V38	V39	V40	V41	V42
V31	1.0000 (192) P= .	.0347 (192) P= .316	.0624 (190) P= .196	-.0720 (192) P= .161	.0367 (192) P= .307	.1217 (191) P= .047	.0415 (192) P= .284
	V32	V37	V38	V39	V40	V41	V42
V32	1.0000 (83) P= .	.0006 (83) P= .498	.0133 (83) P= .453	-.0977 (83) P= .190	-.0965 (83) P= .193	-.0758 (83) P= .248	-.1140 (83) P= .152
	V33	V37	V38	V39	V40	V41	V42
V33	1.0000 (251) P= .	-.0268 (251) P= .336	-.0320 (247) P= .308	.0000 (251) P= .500	.0824 (251) P= .097	-.0158 (250) P= .402	.0168 (251) P= .396
	V34	V37	V38	V39	V40	V41	V42
V34	1.0000 (330) P= .	-.0446 (330) P= .210	-.0390 (324) P= .242	.0815 (330) P= .070	.0458 (329) P= .204	-.0509 (328) P= .179	-.0500 (330) P= .183
	V35	V37	V38	V39	V40	V41	V42
V35	1.0000 (177) P= .	.0264 (177) P= .364	-.0450 (174) P= .278	.0384 (177) P= .306	.0864 (177) P= .127	-.0296 (175) P= .349	.0047 (177) P= .475
	V36	V37	V38	V39	V40	V41	V42
V36	1.0000 (251) P= .	.0237 (251) P= .354	.0724 (250) P= .127	-.0856 (251) P= .088	-.0254 (251) P= .344	.0450 (249) P= .240	.0119 (251) P= .426

(COEFFICIENT / (CASES) / 1-TAILED SIG)

" . " IS PRINTED IF A COEFFICIENT CANNOT BE COMPUTED

ที่ 2 ที่ตั้งไว้ว่า "ระยะทางของการเดินทางน่าจะสัมพันธ์กับระดับรายได้ของผู้ใช้แรงงานในโรงงานอุตสาหกรรมในเขตสุขภาพบาลพระประแดงมากที่สุด"

และการที่ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ไม่เป็นไปตามที่คาดหมายไว้ดังสมมติฐานการวิจัย อาจเนื่องมาจากสาเหตุสำคัญดังต่อไปนี้

1. ระดับรายได้

เนื่องจากการศึกษานี้ มีวัตถุประสงค์มุ่งศึกษาเฉพาะผู้ใช้แรงงานในโรงงานอุตสาหกรรม เพียงกลุ่มอาชีพเดียว และกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้แรงงานฯ ที่สุ่มขึ้นมาส่วนใหญ่เป็นผู้ใช้แรงงานฯ ในโรงงานอุตสาหกรรมขนาดเล็ก ที่มีระดับรายได้ไม่แตกต่างกันมากนัก คือมากกว่าร้อยละ 70 ของผู้ใช้แรงงานฯ มีระดับรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาทต่อเดือน และในกลุ่มระดับรายได้ดังกล่าวจะมีจำนวนผู้ใช้แรงงานฯ มีรายได้อยู่ระหว่าง 2,000 - 3,000 บาทต่อเดือนมากที่สุด ผู้ใช้แรงงานฯ ที่มีระดับรายได้สูงกว่า 5,000 บาทต่อเดือน ก็มีจำนวนน้อยมากจนไม่ทำให้เกิดความแตกต่างของระดับรายได้ของผู้ใช้แรงงานฯ ที่ชัดเจน จากลักษณะดังกล่าวคือ การมีอาชีพเพียงกลุ่มเดียวและระดับรายได้ไม่แตกต่างกันมากนัก เมื่อนำมาวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างระดับรายได้และระยะทางการเดินทาง ผลจึงปรากฏว่า ไม่มีความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางการเดินทางกับระดับรายได้ ซึ่งผิดกับผลการศึกษาเมื่อผู้เดินทางมีอาชีพและระดับรายได้ที่แตกต่างกัน จะพบว่าระยะทางการเดินทางมีความสัมพันธ์กับระดับรายได้

2. ค่าพาหนะและความคล่องตัวในการเดินทาง

ผลจากการศึกษาพบว่า การเดินทางของผู้ใช้แรงงานฯ ที่ใช้พาหนะส่วนใหญ่จะมีวิธีการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางมากที่สุด ทั้งนี้อาจจะเนื่องจากผู้ใช้แรงงานฯ ส่วนใหญ่มีรายได้น้อย จึงต้องอาศัยบริการรถโดยสารประจำทางของรัฐที่ให้บริการอยู่ตามเส้นทางระหว่าง เขตสุขภาพบาลพระประแดงและพื้นที่ใกล้เคียง โดยเฉพาะเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดสมุทรปราการนั้น มีรถโดยสารประจำทางให้บริการหลายสาย จึงก่อให้เกิดความสะดวกและความคล่องตัวในการเดินทาง ซึ่งมีรถโดยสารประจำทางที่ให้บริการระหว่างพื้นที่ทั้งสองมากถึง 16 สาย ได้แก่ สาย 2, 6, 20, 23, 25, 45, 82, 102, 116, 129, 138, และรถโดยสารปรับอากาศสาย 7, 8, 12, 13, 126 โดยมีอัตราค่าโดยสาร 2 บาทตลอดสาย และในประเภทรถโดยสารที่ขึ้นทางด่วนคิดอัตราค่าบริการ 5 บาทตลอดสาย กล่าวคืออัตราค่าโดยสารมีราคาถูกและไม่มี ความแตกต่างตามระยะทาง ยกเว้นกรณีรถโดยสารปรับอากาศ

ที่คิดค่าบริการตามระยะทาง จากลักษณะดังกล่าวนี้จึงทำให้ผู้ใช้แรงงานฯ สามารถเดินทางได้ในระยะทางไกลโดยเสียค่าพาหนะในการเดินทางต่ำ ดังนั้นระดับรายได้จึงไม่มีผลต่อระยะทางการเดินทางของผู้ใช้แรงงานฯ

3. การตัดสินใจและเหตุผลส่วนตัว

จากผลการศึกษาพบว่า ระยะทางการเดินทางประจำวันทุกประเภทไม่มีความสัมพันธ์กับองค์ประกอบทางด้านประชากร เศรษฐกิจและสังคมของผู้ใช้แรงงานฯ ที่เป็นเช่นนี้อาจจะเนื่องจากการเดินทางของผู้ใช้แรงงานฯ ขึ้นอยู่กับพฤติกรรมการตัดสินใจ โดยอาศัยทัศนคติ (Attitude) ความชอบ (Preference) สัญชาตญาณ (Perception) ดังเช่น ผู้ใช้แรงงานฯ ที่เดินทางเข้ามาทำธุระในย่านการค้าขนาดใหญ่ได้มีจุดหมายเพื่อทำธุระเพียงอย่างเดียว แต่มีจุดประสงค์อื่นร่วมด้วย โดยมีเหตุผลที่แตกต่างกันไป ได้แก่ สามารถหาซื้อสินค้าพิเศษที่มีความหลากหลายได้มากกว่า และการเดินทางไปยังต่างจังหวัด ผู้ใช้แรงงานฯ ส่วนใหญ่ให้เหตุผลว่ากลับบ้านเดิมเยี่ยมญาติพี่น้อง จึงทำให้ระยะทางการเดินทางของผู้ใช้แรงงานฯ ไม่เกี่ยวข้องสัมพันธ์กับตัวแปรทางด้านประชากร เศรษฐกิจ และสังคม