

## วรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย

การศึกษาเรื่อง รูปแบบการเดินทางประจำวันของผู้ใช้แรงงานในโรงงานอุตสาหกรรม ในเขตสุขภาพลพบุรีประแดง ได้ศึกษาแนวความคิดและผลงานวิจัยต่าง ๆ เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาวิจัยดังต่อไปนี้ คือ

1. แนวความคิดเกี่ยวกับการเกิดการเดินทาง
2. แนวความคิดเกี่ยวกับระยะทาง
3. แนวความคิดเกี่ยวกับรูปแบบการเดินทาง

### 1. แนวความคิดเกี่ยวกับการเกิดการเดินทาง

การเกิดการเดินทาง (Trip Generation) จะมีความสัมพันธ์ระหว่างการเดินทาง (Trips) กับตัวแปรต่าง ๆ ที่ทำให้เกิดการเดินทางนั้น ตัวแปรที่สำคัญได้แก่ ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land Use) สภาพทางเศรษฐกิจและสังคม (Social and Economic Characteristics) อันได้แก่ ประชากร การจ้างงาน การประกอบกิจกรรมอื่น ๆ ทั้งนี้ สมมติฐานที่นิยมใช้เกี่ยวกับการคาดการณ์ปริมาณการเดินทางที่จุดปลาย (Trip Ends) ของยานพาหนะในแต่ละหน่วยพื้นที่ จึงควรจะพิจารณาจากความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ที่ดิน และตัวแปรทางด้านเศรษฐกิจและสังคมภายในพื้นที่กับการเดินทาง สภาพการณ์ดังกล่าวมีผลต่อการเกิดการเดินทางอย่างมาก หากสภาพเศรษฐกิจดี ประชากรมีรายได้สูง โอกาสที่จะเกิดการเดินทางก็มีมากขึ้นด้วย (วิฑูรย์ เจนวิริยะกุล 2529 : 10-12)

โดยปกติแล้วการเดินทางจะมีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินใน 3 ลักษณะ ดังนี้

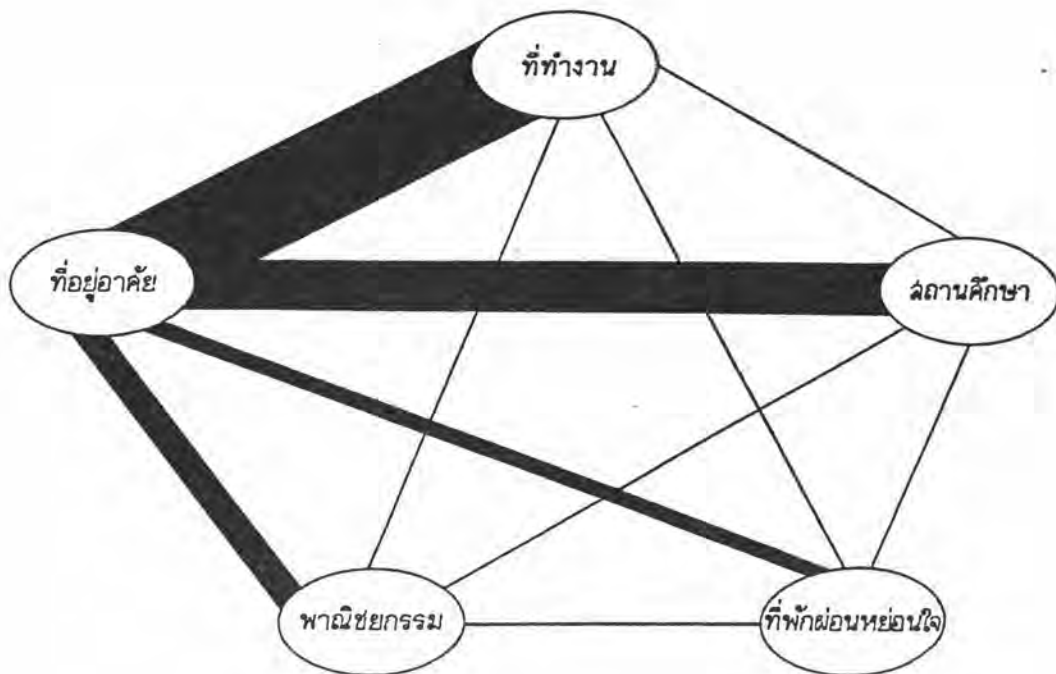
1. ความหนาแน่นของการใช้ที่ดิน เช่น พื้นที่ที่มีผู้คนอาศัยอยู่หนาแน่นโอกาสที่จะเกิดการเดินทางมีมากกว่าพื้นที่ที่มีผู้คนอาศัยอยู่เบาบางกว่า โดยทั่วไปความหนาแน่นของการใช้ที่ดินมักจะแสดงให้เห็นในรูปของหน่วยพื้นที่ที่อยู่อาศัยต่อไร่ จำนวนลูกจ้าง ต่อไร่ เป็นต้น

2. ลักษณะของการใช้ที่ดิน ในส่วนของความหนาแน่นของการใช้ที่ดินยังไม่สามารถอธิบายการเกิดการเดินทางได้อย่างสมบูรณ์ เพราะความหนาแน่นของการใช้ที่ดินมิได้อธิบายการแปรเปลี่ยนในการเกิดการเดินทางทั้งหมด ดังนั้นจึงควรเพิ่มตัวแปรด้านลักษณะของการใช้ที่ดินด้วย

3. ที่ตั้งการประกอบกิจการของการใช้ที่ดิน หมายถึง ระยะเวลากระจายในพื้นที่ (Spatial Distribution) ของการใช้ที่ดิน และลักษณะการประกอบกิจการของการใช้ที่ดินในพื้นที่ที่ทำการศึกษา เช่น ที่ตั้งของการใช้ที่ดินที่เป็นที่พักอาศัยจะมีผลกับการเกิดการเดินทาง ถ้ามีที่พักอาศัยอยู่ใกล้ตัวเมืองจะทำให้การเดินทางแตกต่างจากผู้ที่พักอาศัยอยู่ชานเมือง (วิฑูรย์ เจริญวิริยะกุล 2529 : 11)

รูปแบบการใช้ที่ดินในเมืองหรือมหานครใด ๆ ก็ตาม สามารถแบ่งออกได้เป็น 5 ลักษณะ คือ การใช้ที่ดินเพื่อเป็นที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม ที่ทำงาน สถานศึกษา และเป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ โดยรูปแบบของการใช้ที่ดินเหล่านั้น จะต้องพึ่งพากระบวนการคมนาคมเพื่อเชื่อมโยงให้เกิดความสัมพันธ์ในการใช้ที่ดินแต่ละประเภท ดังภาพที่ 1 ที่อยู่อาศัยจะเป็นจุดเริ่มต้นของเดินทาง โดยเฉพาะการเดินทางจากที่อยู่อาศัยไปยังที่ทำงาน จะมีความสัมพันธ์ต่อกันอย่างมาก เพราะกิจกรรมการเดินทางดังกล่าว เป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นอย่างเป็นประจำสม่ำเสมอ ทำให้ปริมาณการเดินทางติดต่อกันสูง รองลงไปคือ การเดินทางจากที่อยู่อาศัยไปยังสถานศึกษา แหล่งพาณิชยกรรมและสถานที่พักผ่อนหย่อนใจ ตามลำดับ (จิราภรณ์ เดชณรงค์ศักดิ์ 2531 : 13)

ดั่งที่ นิพนธ์ บุญรัตพันธ์ (2519 : 1) ทำการศึกษาพบว่า การเดินทางที่เกิดจากเคหะชุมชนแห่งชาติ 5 แห่งในกรุงเทพฯ การเดินทางจากเคหะชุมชนส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางเพื่อไปยังสถานที่ทำงานมากที่สุด และเดินทางไปยังสถานศึกษาเป็นอันดับรองลงไป



ภาพที่ 1 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ที่ดินแต่ละประเภทกับปริมาณการเดินทาง

ที่มา : จิราภรณ์ เดชณรงค์ศักดิ์ 2531: 4

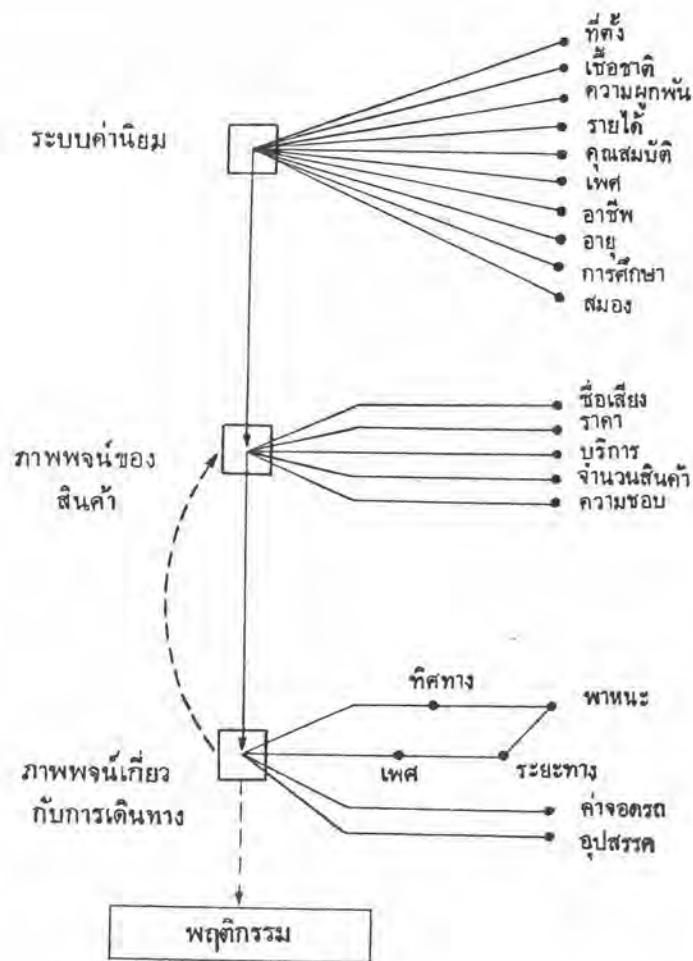
ฉัตรชัย พงศ์ประยูร (2527 : 136) กล่าวว่า การเดินทางเกิดขึ้นเพราะพฤติกรรมทางพื้นที่บางอย่าง กล่าวคือ

1. การพึ่งพาซึ่งกันและกัน (Complementarity) ระหว่างผู้ผลิตและผู้บริโภค โดยมีการคมนาคมเป็นตัวเชื่อม ผู้บริโภคจะเดินทางจากแหล่งที่อยู่อาศัยซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นไปยังแหล่งผลิตอันเป็นจุดหมายปลายทาง แหล่งทั้งสองจะแยกกันโดยระยะทาง โดยที่ระยะทางระหว่างแหล่งยังห่างกันเท่าใด การติดต่อระหว่างแหล่งทั้งสองอาจน้อยลงเท่านั้น

2. การขนถ่ายย้ายแหล่ง (Transferability) คือความสามารถของผู้ที่จะเดินทางเคลื่อนที่ไปยังจุดหมายได้ โดยมีเส้นทางเชื่อมจุดเริ่มต้นกับปลายทางและมีพาหนะสำหรับเคลื่อนที่ นอกจากนี้ยังมีตัวแปรด้านเงินทองเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย

3. โอกาสแทรกซ้อน (Intervening Opportunity) หมายถึง ความสนใจและการดึงดูดที่จะออกเดินทาง หลังจากการพิจารณาทางเลือกที่เป็นไปได้ต่าง ๆ ผู้ที่ออกเดินทางอาจคิดถึงเกี่ยวกับจุดเริ่มต้นออกเดินทางและจุดปลายทาง โดยเปรียบเทียบความใกล้เคียงและราคากับอีกทางหนึ่ง

ฉัตรชัย พงศ์ประยูร (2527 : 142) ได้แสดงแบบจำลองเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเดินทาง โดยกล่าวว่า การเดินทางของคนเรานั้นขึ้นอยู่กับ การตัดสินใจซึ่งอาศัยข้อมูลประกอบมากมายทั้ง เรื่องส่วนตัวและเศรษฐกิจ สังคม เช่น พฤติกรรมการเดินทางซื้อสินค้าของลูกค้า มีปัจจัยในการตัดสินใจเลือกซื้อสินค้าโดยขึ้นอยู่กับ ระบบค่านิยม อันเป็นลักษณะส่วนตัว และภาพพจน์ของสินค้า รวมทั้งภาพพจน์เกี่ยวกับการเดินทาง ซึ่งอาจมีอุปสรรคทางกายภาพต่าง ๆ มาขัดขวางทำให้เกิดการเดินทางก็ได้ เช่น ค่าจอดรถ ถนนขรุขระ หรือแม่น้ำขวางหน้า เป็นต้น ดังภาพที่ 2



ภาพที่ 2 ภาพพจน์ของร้านค้าและพฤติกรรมของลูกค้า

ที่มา: ฉัตรชัย พงศ์ประยูร 2527: 142

เช่นเดียวกับสมิท (Smith 1983: 58) กล่าวว่า ปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดการเดินทางเกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์ในการเดินทาง รวมทั้งเพศ รายได้ ระดับการศึกษา อายุ อาชีพ ซึ่งเป็นตัวแปรด้านเศรษฐกิจสังคมเป็นส่วนใหญ่

วัตถุประสงค์หรือจุดประสงค์ของการเดินทางมี 2 แบบคือ

ก. จุดประสงค์เดียว (Single Purpose Trip) เป็นการเดินทางที่มีจุดประสงค์ของการเดินทางเพียงประการเดียว ได้แก่ การเดินทางเพื่อไปศึกษา ไปทำงาน ไปสถานพยาบาล ไปซื้อของ ไปพักผ่อน เป็นต้น

ข. หลายจุดประสงค์ (Multiple Purpose trip) เป็นการเดินทางที่มีจุดประสงค์มากกว่าหนึ่งอย่างขึ้นไปโดยมีจุดเริ่มต้นและจุดปลายทาง เช่นเดียวกับแบบจุดประสงค์เดียว แต่มีการหยุดระหว่างทาง เนื่องจากมีหลายจุดประสงค์ (ไพฑูริย์ เกียรติกำจร 2532 : 10)

แกริสัน และมาร์เบิล (Garrison and Marble 1959: 58-92) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางกับจุดประสงค์การเดินทางภายในเมืองซีดาร์ แรพิดส์ (Cedar Rapids) รัฐไอโอวา พบว่าระยะทางเฉลี่ยของการเดินทางหลายจุดประสงค์เพื่อไปซื้อของยาวประมาณ 3-4 ไมล์ (5-6 กิโลเมตร) และยาวกว่าระยะทางเฉลี่ยของการเดินทางแบบจุดประสงค์เดียว ซึ่งมีระยะทางเฉลี่ยน้อยกว่า 3 ไมล์ (5 กิโลเมตร)

วิลเลอร์ (Wheeler 1972 : 941-944) ได้ศึกษาจุดประสงค์ของการเดินทางกับการเชื่อมต่อของกิจกรรมในเมือง พบว่า การเดินทางแบบจุดประสงค์เดี่ยวยังมักเกิดจากรูปแบบที่ตั้งของกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่กระจุกกระจาย ส่วนการเดินทางแบบหลายจุดประสงค์ พบในย่านที่รวมกิจกรรมทางเศรษฐกิจหลายอย่างเข้าด้วยกัน เช่น ศูนย์การค้าในย่านกลางเมือง หรือย่านศูนย์การค้าย่อยในเขตชานเมือง

อดุลย์ เชาว์วาทิน (2527 : 5) ศึกษาเรื่อง ผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจและสังคม เนื่องจากถนนชนบท พบว่า ความต้องการเดินทาง (Travel Demand) จะมีความสัมพันธ์และขึ้นอยู่กับองค์ประกอบสำคัญ 3 ประการคือ การใช้ที่ดิน สภาพทางเศรษฐกิจสังคมของครอบครัว

และระบบการคมนาคมที่มีอยู่ โดยการศึกษาได้ใช้การสร้างแบบจำลองการเกิดการเดินทาง (Trip Generation Method) ช่วยในการวิเคราะห์

ดอดด์ (Dodd 1950 อ้างถึงใน ปานใจ สุมะตินันท์ 2532: 16) ศึกษาเรื่อง บทบาทของการวิเคราะห์ด้านมิติ (Role of Dimensional Analysis) พบว่า ปัจจัยด้านเศรษฐกิจสังคม เช่น เพศ อายุ รายได้ การศึกษา เป็นต้น เป็นตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อการเดินทางของประชากรจากพื้นที่หนึ่งไปยังอีกพื้นที่หนึ่ง

สตูฟเฟอร์ (Stouffer อ้างถึงใน ประสงค์ โชษิต 2517: 9) กล่าวถึงทฤษฎีโอกาสแทรกซ้อน (Intervening Opportunity Theory) ไว้ว่า ปัจจัยทางเศรษฐกิจสังคมเป็นตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อการเดินทางของประชากร

## 2. แนวความคิดเกี่ยวกับระยะทาง

ตามหลักการทางภูมิศาสตร์ ระยะทางย่อมเป็นปัจจัยอย่างหนึ่งที่มีผลต่อการตัดสินใจของมนุษย์และเกี่ยวข้องกับการเดินทางซึ่งเป็นพฤติกรรมทางพื้นที่ (Spatial Behavior) (บุญชู สนั่นเสียง 2514 : 13)

มิสรา (Misra 1968 อ้างถึงใน ประสงค์ โชษิต 2517 : 11) เสนอแนวความคิดเกี่ยวกับระยะทางไว้ 2 ชนิดคือ

1. ระยะทางทางภูมิศาสตร์ (Geographical distance) คือระยะระหว่างจุดสองจุดบนผิวโลกซึ่งใช้เครื่องมือวัดความยาวในระบบต่าง ๆ วัดไปตามผิวโค้งของโลก วัดได้ 2 วิธี คือ วัดตามแนวตรงหรือระยะใกล้ที่สุดระหว่างจุด 2 จุด และวัดไปตามแนวเส้นทางคมนาคมที่ผู้วัดเดินทางผ่าน

2. ระยะทางตามความรู้สึก (Geostic distance) เป็นระยะทางที่วัดจากความรู้สึกของคน มีปัจจัย 4 ประการคือ Geo = Geographical, S = social, ti = time และ c = cost เป็นพื้นฐานในการพิจารณาการตัดสินใจเดินทาง



ส่วน กาเทรลล์ (Gatrell 1983 : 44-77) ได้ศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับระยะทาง โดยอาศัยแนวความคิดของนักภูมิศาสตร์ ซึ่งแบ่งระยะทางไว้ 2 ประการคือ

1. ระยะทางเวลา (Time distance)
2. ระยะทางตามราคา (Cost distance)

และกาเทรลล์ได้นำมาแบ่งระยะทางการเดินทางออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่

1. ระยะทางเวลา (Time distance) โดยใช้ระยะเวลาในการกำหนดการเดินทาง
2. ระยะทางทางเศรษฐกิจ (Economic distance) โดยพิจารณาจากค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่คำนึงถึงค่าใช้จ่ายที่น้อยที่สุด

3. ระยะทางตามความรู้สึก (Cognitive distance) เป็นระยะทางที่เกี่ยวกับพฤติกรรมทางพื้นที่ของมนุษย์ โดยคำนึงถึงเวลา ความรู้สึกนึกคิด และสิ่งแวดล้อมในการตัดสินใจเดินทาง

4. ระยะทางทางสังคม (Social distance) เป็นระยะทางที่เกี่ยวข้องกับชนชั้น และฐานะทางสังคม ที่ขึ้นอยู่กับองค์ประกอบด้าน เพศ เชื้อชาติ อายุ อาชีพ รายได้ รวมถึงละแวกที่อยู่อาศัย เป็นตัวกำหนดการตัดสินใจเดินทาง

ไอซาร์ด (Isard 1963 : 200-201) ได้เพิ่มเติมปัจจัยสองอย่างเข้าประกอบด้วย ระยะทางจริงด้วย คือ เวลาและค่าพาหนะ เขาเรียกระยะทางชนิดนี้ว่า "ระยะทางผลประโยชน์จากศูนย์กลาง" (Effective Distance From The Core) มีความหมายแตกต่างไปจาก ระยะทางจริง เพราะได้นำมิติเวลาและค่าพาหนะเข้ามาปรับค่าให้ต่างไปจากค่าเดิม ในเมืองศูนย์กลางที่มีระยะทางจริงออกไปโดยรอบเป็นความยาวถนนเท่ากัน แต่อาจมีค่าของระยะทางผลประโยชน์ (Effective Distance) ไม่เท่ากัน

จากแนวความคิดของไอซาร์ด (Isard อ้างถึงใน ประยงค์ โชขัต 2517: 11) มีผู้เสนอแนะระยะทางชนิดใหม่ คือ ระยะทางเวลา (Time Distance) ซึ่งวัดได้จากเวลาเดินทาง ด้วยรถยนต์ที่เร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้โดยไม่ผิดกฎจราจร ในเมืองที่มีสภาพการจราจรติดขัด เวลาที่ใช้ในการขับรถมีความหมายมาก เพราะในรอบวันหนึ่ง ๆ จะมีช่วงเวลาที่การจราจรติดขัดเป็น เวลาที่ตายตัว โดยเฉพาะย่านใจกลางเมือง รถจะเคลื่อนที่ได้ประมาณชั่วโมงละ 12-18 ไมล์ (19-29 กิโลเมตร) เท่านั้น

โบลม (Blome 1963 อ้างถึงใน ประยงค์ โชชิต 2517: 11-12) กล่าวว่า คนในเมืองใหญ่ส่วนมากจะกล่าวถึงการเดินทางจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง โดยใช้เวลามากกว่าจะกล่าวเป็นระยะทาง และจะมีคำถามว่า "จะต้องใช้เวลาเท่าไรจึงจะถึงปลายทาง" มากกว่าจะถามว่า "ระยะทางไกลแค่ไหนจึงจะถึงปลายทาง"

ทอมป์สัน (Thompson 1963 อ้างถึงในประยงค์ โชชิต 2517: 12) ได้เสนอแนวความคิดเรื่องระยะทางตามความรู้สึกว่า การใช้ความรู้สึกประเมินระยะทางสิ่งต่าง ๆ เรียกว่า "ความคิดของระยะทางตามความรู้สึก" (The Concept of Subjective Distance) โดยได้เคยศึกษาในนครซานฟรานซิสโก ประเทศสหรัฐอเมริกา โดยให้กลุ่มตัวอย่างประมาณการ "ระยะทาง" และ "เวลาที่ใช้ในการเดินทาง" ไปยังห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ และร้านขายของราคาถูกขนาดใหญ่ (Large-scale Discount Store) ประเภทละ 4 แห่ง ซึ่งตั้งกระจายอยู่ตามที่ตั้งต่าง ๆ ของเมือง พบว่าผู้บริโภคส่วนมากมีความรู้สึกหรือคิดว่า "ห้างสรรพสินค้า" นั้นอยู่ไกลกว่าทั้งในด้านระยะทาง และ เวลาที่ใช้ในการเดินทางการศึกษาของ ไฮน์เมเยอร์ (Heinemeyer) ในประเทศเนเธอร์แลนด์ และของ ลี (Lee) ในประเทศสหรัฐอเมริกา ก็ได้พบผลทำนองเดียวกัน กล่าวคือ ผู้บริโภคที่เดินทางไปจับจ่ายยังย่าน CBD นั้นรู้สึกเหมือนว่าระยะทางสั้นกว่าความเป็นจริง (อ้างถึงใน ชันนี วายลี 2522 : 19-20)

วูล์ฟ (Wolfe 1966 อ้างถึงใน ปานใจ สุมะดินันท์ 2532 : 10) ศึกษาพบว่า การเดินทางของประชากรที่สำคัญในปัจจุบันมี 3 แบบ คือ การเดินทางเข้าสู่เมือง การเดินทางกลับไปกลับสถานที่ทำงาน และการเดินทางเพื่อท่องเที่ยว โดยมีปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจคือ ระยะทางและเวลาเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย

แฟร์เบรน (Fairbrain 1971 : 5-31) ได้ศึกษาแนวความคิดเกี่ยวกับทฤษฎีแหล่งกลาง (Central Place Theory) และกล่าวถึงปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเดินทางจากภูมิลำเนาไปยังแหล่งกลางที่ให้บริการว่าต้องการพิจารณาจากสิ่งดังต่อไปนี้คือ

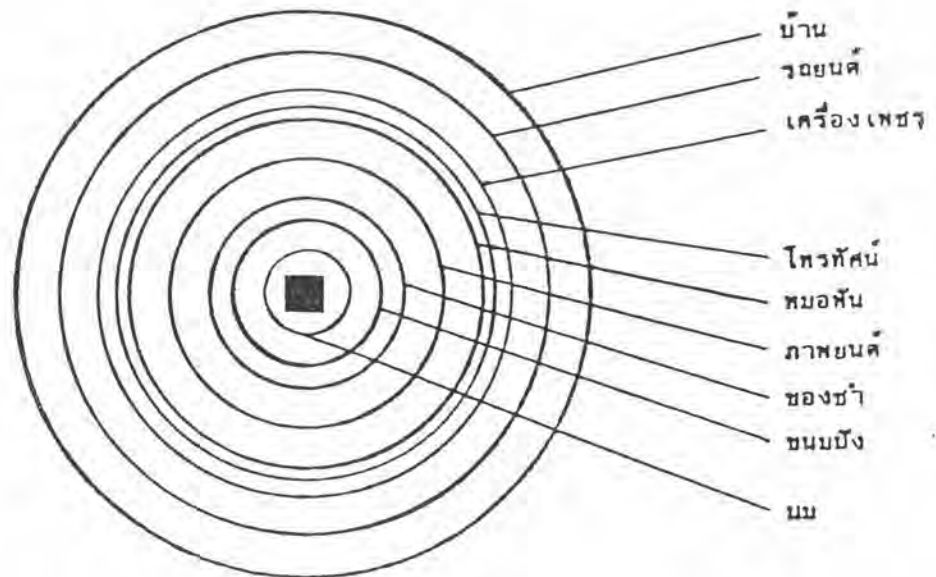
1. ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง กล่าวคือ การที่ต้องเดินทางไกลมากขึ้นเท่าใด ก็ย่อมจะต้องเสียค่าใช้จ่ายมากขึ้นด้วย ดังนั้น จำนวนผู้บริโภคที่มายังแหล่งกลางจึงแปรผกผันกับระยะ



ทางจากภูมิลาเนา นั่นคือ จำนวนประชากรที่อยู่ใกล้จะมายังศูนย์กลางมากกว่าประชากรที่อยู่ไกลออกไป

2. เงื่อนไขราคาและปริมาณสินค้าที่ต้องการ กล่าวคือ ถ้าราคาสินค้าขึ้นเดิมนลดลง อาจจะซื้อสินค้านั้นมากขึ้น และจะ เดินทางไกลขึ้นเมื่อราคาสินค้านั้นคุ้มค่างับค่าเดินทาง

3. ความแตกต่างของสินค้าและบริการที่ต้องการ ได้แก่ ความถี่ในการใช้ ความหมดเปลือง ความคงทน ความจำเป็นที่ต้องใช้และคุณค่าของสินค้า ดังภาพที่ 3 กล่าวคือ ประชากรจะตัดสินใจเดินทางเพียงระยะทางไกล ๆ เพื่อซื้อสินค้าที่ต้องใช้บ่อย จำเป็นสำหรับชีวิตประจำวันเป็นสินค้าสิ้นเปลืองมีมูลค่าต่ำ เช่น นม ขนมปัง ฯลฯ และประชากรจะตัดสินใจเดินทางไกลขึ้นเพื่อไปซื้อสินค้าที่นาน ๆ ซื้อครั้ง ซึ่งงานที่นี้รวมถึงการตัดสินใจในการไปท่องเที่ยวพักผ่อนหย่อนใจด้วย



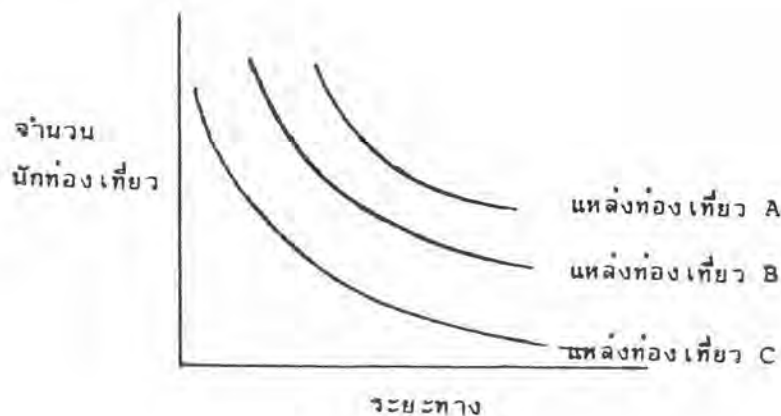
■ ภูมิลาเนา

ภาพที่ 3 ความสัมพันธ์ของระยะทางกับประเภทสินค้าและบริการ

ที่มา : เฟเบอร์น (Fairbrain 1971 อ้างถึงใน ปานาใจ สุมะตันทน์ 2532: 11)

ซีพฟ์ (Zipf 1949) ได้เสนอหลักของการใช้ความพยายามน้อยที่สุด (The Principle of Least Effort) โดยใช้หลักแรงโน้มถ่วงของนิวตันมาอธิบายว่า การเคลื่อนที่ของสสารนั้น จะเป็นไปในทิศทางที่ใช้แรงน้อยที่สุด เช่นเดียวกับการเดินทางของมนุษย์จะเลือกเส้นทางที่เขาเห็นว่าใช้ความพยายามน้อยที่สุด ไม่ว่าจะเป็นการเลือกเส้นทางเดินทางไปซื้ออาหาร หรือรับบริการจากแหล่งกลาง โดยจะเลือกยั้งที่ใกล้ที่หักอาศัยมากที่สุด

ซีซารีโอ (Cesario 1969 อ้างถึงใน ปานาใจ สุมะตินันท์ 2531 : 12) ได้ทำการศึกษา เรื่องการเดินทางมาท่องเที่ยวโดยใช้หลักการวิเคราะห์ความถดถอย (Regression Analysis) มาอธิบายลักษณะการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ โดยใช้ระยะทางเป็นตัวแปรที่สำคัญ เขาแสดงแนวความคิดนี้ด้วยเส้นโค้งที่เรียกว่า ลำดับศักดิ์ของเส้นโค้งลดลงตามระยะทาง (Hierarchy of Distance - Decay Curves) ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางและจำนวนนักท่องเที่ยวพบว่า จำนวนนักท่องเที่ยวจะลดลง เมื่อจำนวนระยะทางเพิ่มขึ้น ดังภาพที่ 4

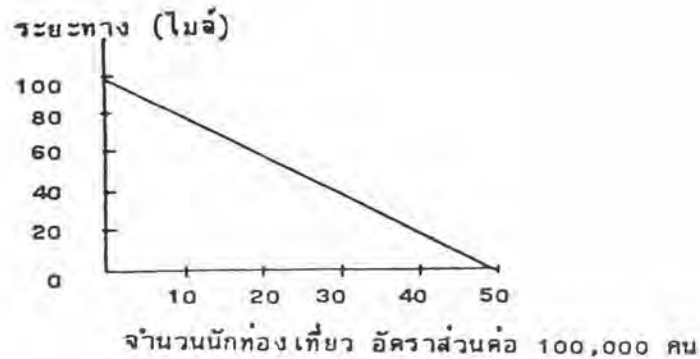


ภาพที่ 4 แสดงลำดับศักดิ์ของเส้นโค้งลดลงตามระยะทาง

ที่มา : ซีซารีโอ (Cesario 1969 อ้างถึงใน ปานาใจ สุมะตินันท์ 2532: 12)

นอกจากนี้ คลอว์สัน (Clawson 1959 อ้างถึงใน ปานาใจ สุมะตินันท์ 2531 : 13) เป็นอีกผู้หนึ่งที่ทำให้ความสำคัญกับระยะทาง โดยการวิเคราะห์หาความต้องการในการเดินทาง

ท่องเที่ยว (Demand Curve Analysis) พบว่า อัตราส่วนระหว่างระยะทางกับจำนวนนักท่องเที่ยว จะแปรผกผันกัน คือ เมื่อระยะทางเพิ่มมากขึ้น จำนวนนักท่องเที่ยวจะลดน้อยลง ดังภาพที่ 5



ภาพที่ 5 แสดงความผกผันของระยะทางกับจำนวนนักท่องเที่ยว  
ที่มา : คลอว์สัน (Clawson 1959 อ้างถึงใน ปานาจ สุมะตินันท์ 2532 : 13)

ได้มีผู้ศึกษาเกี่ยวกับแนวความคิดเรื่องปัจจัยด้านระยะทางที่มีผลต่อการเดินทางหลายท่าน เช่น ไอซาร์ด (Isard) เอดเวิร์ด (Edward) และ มอร์ริล (Morrill) ที่กล่าวโดยสรุปจากผลการศึกษาพบว่า มีความสอดคล้องต่อกันคือ ผู้เดินทางจะมีจำนวนน้อยลงเมื่อระยะทางเพิ่มขึ้น (Isard 1963 : 200-201, Edward 1971 : 3775B - 4403B, Morrill 1970: 161-171)

อย่างไรก็ตามในความเป็นจริง พฤติกรรมการเดินทางจำนวนไม่น้อยมิได้เป็นไปตามที่ระบุไว้ในทฤษฎีแหล่งกลางที่ว่าด้วย "การทำระยะทางให้สั้นที่สุด" เพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายและเวลาในการเดินทางโดยเฉพาะ "การเดินทางแบบเอนกประสงค์" เป็นแนวความคิดหนึ่งที่ใช้อธิบายพฤติกรรมที่เบี่ยงเบนนี้ได้ (Johnston 1973 : 66; Walmsley and Lewis 1985 : 81)

การเดินทางในหลาย ๆ กรณี เช่น การเดินทางไปทำงาน การเดินทางเพื่อจับจ่าย การเดินทางเพื่อสังคมพักผ่อนหย่อนใจ อาจเป็นส่วนหนึ่งของการเดินทางชนิดอื่น ๆ เช่น การจับจ่าย ของแม่บ้าน ณ ห้างสรรพสินค้าหรือซูเปอร์มาร์เก็ตใกล้ที่ทำงานของคุณ (Garnier and Delobez 1979 : 111; Johnson 1973 : 66; Walmsley and Lewis 1985 : 81)

แต่สำหรับในเขตเมือง เฮนเชอร์ (Hensher 1976 อ้างถึงใน วีระ อนันต์ธนาโรจน์ 2531 : 15) ได้อ้างถึงงานวิจัยจำนวนมากและกล่าวว่าจะอย่างน้อยที่สุด ร้อยละ 30 ของการเดินทางในเมืองเป็นการเดินทางแบบเอนกประสงค์ และแฮนสัน (Hanson 1980 อ้างถึงใน O' Kelly 1983: 232) ก็ได้สรุปจากงานวิจัยต่าง ๆ และชี้ให้เห็นว่า เมืองแลนซิง (Lansing) มลรัฐมิชิแกน และ เมืองอัปป์ซาลา (Uppsala) ประเทศสวีเดนนั้น การเดินทางแบบเอนกประสงค์ มีสัดส่วนถึงร้อยละ 46 และ 61 ตามลำดับ

### 3. แนวความคิดเกี่ยวกับรูปแบบการเดินทาง

แคดวอลล์เดอ (Cadwallader 1985 : 201) กล่าวว่า รูปแบบการเคลื่อนที่ในเมืองมี 2 รูปแบบคือ

ก. การเคลื่อนที่ที่ใช้ช่วงเวลาสั้น ๆ หรือการเดินทางประจำวันเพื่อกิจกรรมต่าง ๆ เช่น ไปทำงาน ซื้อของ หรือพักผ่อน ลักษณะการเคลื่อนที่เช่นนี้แบ่งเป็น 3 ชนิด ได้แก่

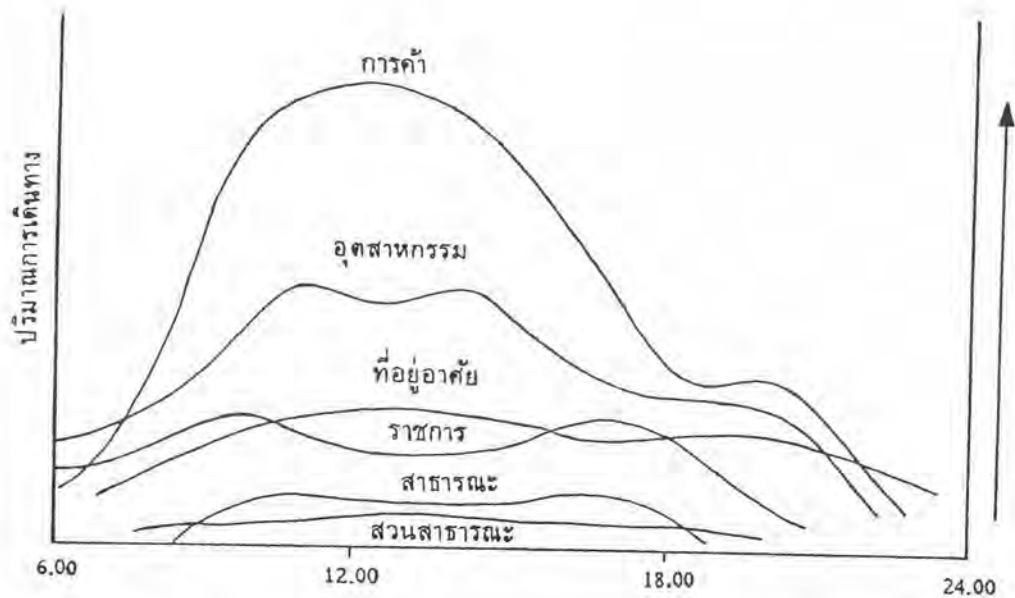
1. การเดินทางไปทำงานสู่ใจกลางเมือง (Downtown Journey to Work) มีจุดเริ่มต้นในเขตชานเมือง และจุดปลายทางอยู่ย่านศูนย์กลางเมือง มีระบบการขนส่งมวลชน เสริมการเดินทางเข้าสู่ย่านนี้

2. การเดินทางของคนในเมืองออกไปทำงานเขตชานเมือง (Reverse Commuting) มีทิศทางตรงข้ามกับการเดินทางชนิดแรก การเดินทางชนิดนี้มีความไม่สะดวกในเรื่องเส้นทางและตารางการขนส่งมวลชน

3. การเดินทางภายในเขตพื้นที่ (Lateral Commuting) เป็นการเดินทางภายในเมือง หรือชานเมือง มีระยะทางการเดินทางทั้งไกลและใกล้มีจุดหมายปลายทางที่กระจายอยู่ทั่วไป การคมนาคมขนส่งสาธารณะยังไม่อำนวยความสะดวกต่อการเดินทางประเภทนี้มากนัก เช่นเดียวกับการเดินทางแบบที่ 2

ข. การเคลื่อนที่ระยะทางไกลและเป็นการเคลื่อนที่แบบถาวร เช่น การเปลี่ยนที่อยู่อาศัย เป็นต้น

การเคลื่อนที่ภายในเมือง แต่ละแบบมีการพัฒนามาในลักษณะที่แตกต่างกันและภายในเวลาต่างกันด้วย ความสำคัญของแต่ละวิธีสังเกตได้จากการเคลื่อนที่ของประชากรเอง ลักษณะการเคลื่อนที่เหล่านี้ อาจประกอบด้วยการเดินทางออกจากบ้านเพื่อไปทำงาน การเดินทางออกจากสถานที่ทำงานกลับบ้าน การเดินทางออกไปสมาคมและพักผ่อน และการเดินทางออกไปทำธุรกิจส่วนตัว เช่น ไปซื้อของ ไปโรงเรียน (ฉัตรชัย พงศ์ประยูร 2527 : 137) ดังภาพที่ 6



ภาพที่ 6 รูปแบบการเดินทางภายในเมืองตามลักษณะการใช้ที่ดิน

ที่มา : ฉัตรชัย พงศ์ประยูร 2527 : 139

เบอร์รี และ ฮอร์ตัน (Berry and Horton 1970 อ้างถึงใน จิรากรรณ์ เดชณรงค์ศักดิ์ 2531 : 29) ได้ศึกษาการเดินทางในเมืองชิคาโก ประเทศสหรัฐอเมริกา พบว่า การเดินทางโดยมีจุดหมายไปยังการใช้ที่ดินต่าง ๆ พบว่า ใน 1 วัน จำนวนการเดินทางราคาครึ่งหนึ่งของปริมาณการเดินทางทั้งหมดนั้น เป็นการเดินทางกลับบ้านหรือการเดินทางสู่ที่พักอาศัย รองลงไปเป็นการเดินทางจากที่อยู่อาศัยไปยังที่ทำงาน คือประมาณร้อยละ 20 ของปริมาณการเดินทาง

ทั้งหมด และที่เหลือเป็นการเดินทางไปยังสาธารณะสถาน สถานที่ไม่เป็นตัวอาคาร และไปยังสถานบริการทางคมนาคมขนส่ง

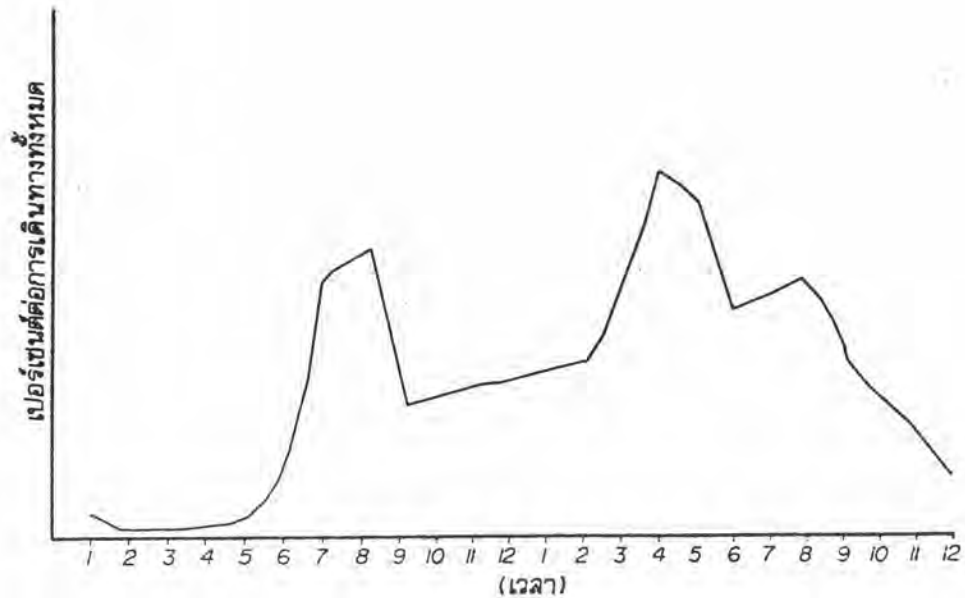
การเดินทางที่เกี่ยวข้องกับชีวิตประจำวัน ที่สำคัญคือ การเดินทางไปทำงาน การเดินทางซื้อของและการเดินทางเพื่อพักผ่อน และมีรูปแบบแตกต่างกันดังนี้

### 1. การเดินทางไปทำงาน

การเคลื่อนที่ไปมาระหว่างบ้านและสถานที่ทำงาน มีบทบาทสำคัญต่อบริเวณภายในเขตชุมชน ถ้าไม่มีการเดินทางไปทำงานก็คงจะไม่มีเขตการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ บริเวณที่คนเราประกอบกิจกรรม เรียกว่า เขตรวมตัว (Zone of Conflux) ส่วนเขตที่อยู่อาศัยเป็นเขตกระจายตัว (Zone of Dispersion) ทั้งภายในเมืองและตามชานเมือง การเดินทางไปทำงานเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของการเคลื่อนที่ภายในเมือง รูปแบบการเดินทางผิดกันไปสุดแท้แต่ว่าใครอาศัยอยู่ที่ไหนและไปทำงานที่ใดภายในเมือง เช่นพวกที่อาศัยอยู่ตามชานเมือง ต้องเดินทางเข้ามาทำงานในเมืองไกลกว่าพวกที่อยู่อาศัยในเมือง ต้องเสียเวลา เหนื่อย และหงุดหงิด แม้ว่าแหล่งงานส่วนใหญ่จะอยู่ในเขต CBD ก็ตามแต่แหล่งงานย่อย ๆ อื่น ๆ ก็ยังกระจายกันอยู่ทั่ว ๆ ไปตามเมืองใหญ่ แนวโน้มในปัจจุบันก็แสดงว่า แหล่งงานกระจายออกนอกบริเวณกว้างกว่าเดิม (ฉัตรชัย พงศ์ประยูร 2527: 139)

สมชาย เดชะพรหมพันธุ์ (2522 : 151) กล่าวถึงความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงานว่ามีความสัมพันธ์กันอย่างยิ่ง ดังจะเห็นได้จากรูปแบบของการเดินทางของประชากรในตัวเมืองในรอบ 24 ชั่วโมง จะเกิดการเดินทางสูงสุด ในช่วงเวลา 1 วัน คือ ช่วงเช้าตั้งแต่เวลา 6.30 - 8.30 น. และช่วงตอนเย็นตั้งแต่ 16.00 - 18.00น. ใน 2 ช่วงเวลานี้จะมีปริมาณการเดินทางของประชากรภายในเมืองสูงสุดโดยเป็นการเดินทางของประชากรเพื่อไปทำงาน จากที่อยู่อาศัยไปยังที่ทำงานในช่วงเช้า และจากที่ทำงานกลับสู่ที่พักอาศัยในช่วงเย็น ดังภาพที่ 7





ภาพที่ 7 แสดงปริมาณการเดินทางของประชากรในเมืองในรอบ 24 ชั่วโมง  
ที่มา : สมชาย เดชะพรหมพันธ์ 2522 : 152

นีดแฮม (Needham 1977 : 101-107) ได้กล่าวถึงความสัมพันธ์ระหว่างที่อยู่อาศัยและที่ทำงานว่า ในระหว่างที่อยู่อาศัยและโรงงานอุตสาหกรรมนั้น บรรดาโรงงานที่ต้องการที่ตั้งในบริเวณใกล้กับกลุ่มที่อยู่อาศัย เพื่อให้สามารถดึงดูดคนงานเข้าสู่โรงงานอุตสาหกรรมได้โดยสะดวก โดยเฉพาะโรงงานอุตสาหกรรมที่ต้องการคนงานหญิง

เบอร์รี่ และ ฮอร์ตัน (Berry and Horton อ้างถึงใน จีรากรณ์ เศษรงค์ศักดิ์ 2531 : 27) ได้ศึกษาการเดินทางไปทำงานของประชากรในเมืองชิคาโก ประเทศสหรัฐอเมริกา โดยพยายามศึกษาถึงตำแหน่งของแหล่งงานกับตำแหน่งที่มีประชากรเดินทางออกมายังแหล่งงานนั้น ๆ หรือตำแหน่งของผู้ที่อยู่อาศัย พบว่า

- ในกรณีที่แหล่งงานที่ตั้งอยู่ในบริเวณศูนย์กลางธุรกิจการค้าของเมือง จะมีประชากรเดินทางมาจากทุกแห่งของเมือง โดยรูปแบบของการจัดตัวเองของแหล่งที่มีประชากรวางตัวเป็นแนวยาวไปตามถนนหลักหรือทางด่วนต่าง ๆ

- ในกรณีที่แหล่งงานอยู่ในบริเวณขอบของศูนย์กลางธุรกิจการค้าของเมืองจะมีรูปแบบของการเดินทางจากแหล่งที่มาคล้ายคลึงกันกับแหล่งงานของศูนย์กลางธุรกิจการค้า โดยมีรูปแบบวางตัวเป็นแนวยาวไปตามถนนเช่นเดียวกัน
- แหล่งงานในเขตชานเมือง จะไม่มีรูปแบบของการเดินทางอย่างขอบเขตแรก แต่มีที่มากจะจัดกระจายจากเขตทั่วไป

เบอร์รี และ ฮอร์ตัน (Berry and Horton) ยังได้เสนอตัวกำหนดที่เข้ามามีบทบาทต่อรูปแบบการเดินทางทั้ง 3 ลักษณะว่าประกอบด้วย

1. เส้นทางคมนาคมและระยะทาง ที่อยู่อาศัยที่อยู่ใกล้เส้นทางคมนาคมจะสามารถเดินทางได้โดยสะดวกรวดเร็ว ลดเวลาในการเดินทาง
  2. อาชีพการงานและรายได้ พบว่าประชากรที่มีรายได้ดีจะมีระยะทางในการเดินทางไปทำงานเป็นระยะทางที่ไกลกว่า และจะยึดที่อยู่อาศัยในเขตชานเมืองที่อยู่ใกล้แนวถนนหลักหรือทางด่วน ทำให้สามารถเดินทางเข้าถึงที่ทำงานได้สะดวกรวดเร็ว
- ส่วนผู้มีรายได้น้อยจะพยายามเลือกที่อยู่อาศัยใกล้ที่ทำงาน โดยพยายามใช้เวลาให้สั้นและเสียค่าขนส่งหรือค่าเดินทางให้ถูกที่สุด และมักเดินทางโดยอาศัยบริการขนส่งสาธารณะ การเดินทางจะมีระยะทางสั้นมากกว่าผู้มีรายได้ดี
3. ลักษณะทางเชื้อชาติของประชากร ทำให้เกิดการรวมกลุ่มทางเชื้อชาติและวัฒนธรรม ไปตั้งที่อยู่อาศัยเป็นกลุ่มก้อนในส่วนหนึ่งของเมือง ทำให้ปริมาณการเดินทางไปทำงานในส่วนดังกล่าวของเมืองมีปริมาณสูง

วิงโก (Wingo 1967 อ้างถึงใน จิราภรณ์ เดชณรงค์ศักดิ์ 2531 : 16) กล่าวว่า การย้ายที่อยู่อาศัยเข้าใกล้แหล่งงานมากขึ้น ราคาที่ดินก็จะยิ่งสูงขึ้น ขณะที่ค่าเดินทางลดลง แต่ครัวเรือนจะยังคงย้ายที่อยู่เข้าใกล้แหล่งงานเรื่อย ๆ จนกระทั่งพบทำเลที่ตั้งซึ่งเงินที่ประหยัดได้จาก การเดินทางที่ลดลง เท่ากับขนาดที่ดินที่สูงขึ้นนั้น

กูดอลล์ (Goodall 1975 อ้างถึงใน จิราภรณ์ เดชณรงค์ศักดิ์ 2531: 16) ได้กล่าวถึงแนวความคิดในการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยว่า ทำเลนั้นต้องมีความสะดวกในการเดินทาง เข้าถึงแหล่งบริการต่าง ๆ โดยเฉพาะแหล่งงาน และยังมี การกระจายตัวของแหล่งงานก็จะมี

การกระจายตัวของที่อยู่อาศัย นอกจากนี้ รายได้และสภาพครอบครัวก็มีอิทธิพลต่อการเลือกทำเลของที่อยู่อาศัย โดยเฉพาะครอบครัวที่มีเด็กก็ยิ่งต้องการที่อยู่อาศัยซึ่งมีโรงเรียนตั้งอยู่ไม่ไกลนัก

นอกจากนี้ นักทฤษฎีบางท่านได้พิจารณาถึงความสัมพันธ์ของระยะห่างระหว่างทำเลของที่อยู่อาศัยกับที่ทำงาน และฐานะทางเศรษฐกิจของครอบครัว โดยให้ความเห็นว่าเพื่อให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง กลุ่มผู้มีรายได้ต่ำ จะพยายามเลือกทำเลของที่อยู่อาศัยให้ใกล้กับแหล่งงานมากกว่ากลุ่มผู้มีรายได้สูง เช่น ลีน และ กูดอลล์ (Lean and Goodall 1974) ได้กล่าวถึงการเลือกทำเลของที่อยู่อาศัยว่า ผู้ที่มีรายได้แตกต่างกัน จะมีความแตกต่างกันในการเลือกทำเลของที่อยู่อาศัยอีกด้วยโดยผู้มีรายได้ต่ำ จะพยายามมีที่อยู่อาศัยใกล้กับที่ทำงาน (โดยเฉพาะการมีที่ทำงานในเขตอุตสาหกรรม) เพราะจะประหยัดค่าเดินทาง โดยอาจเสียค่าใช้จ่ายเฉพาะค่าเช่าบ้าน ส่วนผู้มีรายได้สูงจะสามารถเลือกที่อยู่อาศัยได้หลายประเภท โดยไม่สนใจว่าที่อยู่อาศัยกับที่ทำงานต้องมีความสัมพันธ์ต่อกัน เพราะผู้มีรายได้สูงจะสามารถเดินทางได้เร็วกว่า โดยใช้เวลาเท่ากับผู้ที่มิรายได้น้อยที่อยู่ใกล้แหล่งงาน (จิราภรณ์ เดชณรงค์ศักดิ์ 2531 : 17)

การเคหะแห่งชาติ ได้ศึกษาถึงความต้องการที่พักอาศัยของคนงานในย่านอุตสาหกรรม รังสิต-ประดิษฐ์นาพระอินทร์ สรุปผลความต้องการของคนงานว่า ส่วนใหญ่ (มากกว่าร้อยละ 80) เห็นด้วยกับการมีที่พักอาศัยใกล้กับที่ทำงาน (จิราภรณ์ เดชณรงค์ศักดิ์ 2531 : 30)

จิราภรณ์ เดชณรงค์ศักดิ์ (2531 : 207) ศึกษาความได้เปรียบเสียเปรียบจากการเดินทาง เพื่อไปทำงานระหว่าง เคหะชุมชนชานเมืองที่มีแหล่งงานและ เคหะชุมชนชานเมืองที่ไม่มีแหล่งงาน พบว่า ผู้เดินทางไปทำงานซึ่งอาศัยในเคหะชุมชนนครและบางชั้นซึ่งเป็นชุมชนที่มีแหล่งงาน จะเดินทางด้วยระยะทางที่ต่ำมาก โดยส่วนใหญ่ห่างจากที่อยู่อาศัยไม่เกิน 5 กิโลเมตร เท่านั้น ส่วนเคหะชุมชนที่ไม่มีแหล่งงาน คือ เคหะชุมชนบางนาและเคหะชุมชนรามอินทรา เดินทางไปยังสถานที่ทำงานซึ่งอยู่ห่างจากชุมชนตั้งแต่ 5-10 กิโลเมตร เป็นส่วนใหญ่ (ร้อยละ 70) และที่เหลือจะเดินทางมากขึ้นคือตั้งแต่ 10-20 กิโลเมตร ดังนั้นผู้อยู่อาศัยในกลุ่มเคหะชุมชน ที่มีแหล่งงานจะเดินทางไปทำงานด้วยระยะทางที่ใกล้กว่าผู้อยู่อาศัยในกลุ่มเคหะชุมชนที่ไม่มีแหล่งงาน โดยเดินทางใกล้กว่าเป็นระยะทางประมาณ 8 กิโลเมตรโดยเฉลี่ย

## 2. การเดินทางไปจับจ่ายซื้อของ

การเดินทางชนิดนี้มีความสำคัญน้อยกว่าการเดินทางไปทำงานเมื่อคิดสัดส่วนจากการเดินทางทั้งหมดในเมือง ตัวอย่างเช่น การเดินทางทั้งหมดภายในเมืองชิคาโก สหรัฐอเมริกา มีการเดินทางไปทำงานถึงร้อยละ 20 ส่วนการเดินทางไปซื้อของมีเพียงร้อยละ 5 เท่านั้น (Berry and Horton 1970 อ้างถึงใน ฉัตรชัย พงศ์ประยูร 2527 : 140) การเดินทางไปจับจ่ายซื้อของมีลักษณะ เป็นการเดินทางในระยะสั้นและเสียเวลาน้อย แต่การเดินทางดังกล่าวมีความไหวตัวต่อแรงเสียดทานมากกว่าการเดินทางไปทำงาน และเดินทางเพื่อวัตถุประสงค์อื่น ๆ โดยมากมักจะปฏิบัติกันในช่วง 10.00 - 14.00 ในเขต CBD และระหว่าง 16.00 - 20.00 น. ในวันที่ร้านค้าเปิดบริการตามเขตชานเมือง การเดินทางของพวกไปซื้อของไม่มีจุดเริ่มต้นและปลายทางที่แน่นอนเหมือนของกลุ่มผู้อาศัยแถบชานเมืองที่ต้องเดินทางไปทำงานในตอนเช้าและกลับในตอนเย็น (Commuter) คือเป็นไปตามความต้องการและความพอใจ บางวันอาจมีผู้ออกซื้อของในบริเวณกว้าง บางวันก็มีการเดินทางน้อย และโอกาสที่จะไปทำธุรกรรมดังกล่าวมีอยู่ทั่วไปในเมือง ประกอบกับสินค้าและบริการที่ต้องการก็มีนานาประการ รูปแบบการเดินทางไปซื้อของจึงยืดหยุ่นมาก

ชนิดของการเดินทางไปซื้อของ มีหลายแบบดังนี้

1. การเดินทางนี้มีจุดประสงค์เพียงอย่างเดียว คือ ไปรับบริการจากร้านขายปลีกเพียงอย่างเดียว มีจุดเริ่มต้นและปลายทางที่แน่นอน ส่วนมากเป็นการซื้อของใช้ประจำวันเป็นการเดินทางระยะสั้น
2. การเดินทางแบบเอนกประสงค์ ในระหว่างการเดินทางอาจแวะซื้อของหลายอย่าง ส่วนมากไปทำธุระในย่านการค้าขนาดใหญ่ เพราะการเดินทางทำนองนี้มีน้อยครั้งและมีระยะทางไกล
3. การเดินทางแบบผสม เช่น การเดินทางไปทำงาน แต่แวะทำธุระกิจอย่างอื่น โดยทั่วไปมีสัดส่วนน้อยกว่าการเดินทางอย่างอื่น

ตามทฤษฎีแหล่งกลาง (Central Place Theory) ในการจับจ่ายสินค้าลำดับต่ำ ผู้บริโภคจะเดินทางไปยังร้านค้าหรือศูนย์กลาง ๆ ที่ตั้งอยู่ใกล้กับที่พักที่สุดโดยไม่คำนึงถึงขนาดของแหล่งจับจ่ายนั้น ๆ ทั้งนี้เพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายและเวลาในการเดินทาง (Cawwallader

1985 : 215) ตรงกันข้ามกับการจับจ่ายสินค้าลำดับสูงซึ่งนอกจากจะเป็นเพราะอาจจะหาซื้อไม่ค่อยได้ ณ แหล่งใกล้บ้านแล้ว ลักษณะของสินค้าลำดับสูง ส่วนใหญ่ยังเป็นสินค้าที่เลือกซื้อเนื่องจากเกี่ยวข้องกับเรื่องคุณภาพหรือสมัณนิยม กับทั้งยังมีอายุในการใช้งานหรือระยะเวลาการบริโภคที่ยาวนาน อีกด้วย (Garnier and Delobez 1979 : 155)

ผลงานวิจัยจำนวนมากได้ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมการเดินทางจับจ่าย ซึ่งส่วนใหญ่สอดคล้องกับทฤษฎีแหล่งกลางดังตัวอย่างต่อไปนี้

บาร์นัม (Barnum 1966 : 103) ได้ศึกษาพฤติกรรมการเดินทางจับจ่ายสินค้าประเภทอาหารในเขตบาเดน-เวียร์เทมเบอร์ก (Baden-Wurtemberg) ของประเทศเยอรมนี พบว่าผู้บริโภคส่วนมากจับจ่ายจากแหล่งหรือศูนย์กลางที่ตนอาศัยอยู่

คลาร์ก (Clark 1968 อ้างถึงใน Johnston 1973 : 66) ได้ศึกษาพฤติกรรมการเดินทางจับจ่ายสินค้าประเภทของชำและเนื้อสัตว์ ในเขตเมืองไครสต์เชิร์ช (Christchurch) ประเทศนิวซีแลนด์ โดยใช้ประชากรตัวอย่างจำนวน 495 คน ครัวเรือน พบว่า ผู้บริโภคส่วนมากจับจ่ายจากศูนย์กลางที่ตั้งอยู่ใกล้บ้านที่สุด

เบลเชอร์ (Belcher 1964 : 383) ได้ศึกษาร้านค้าในเขตเมืองลินคอล์น รัฐโอกลาโฮมา ประเทศสหรัฐอเมริกา ในปี ค.ศ. 1964 พบว่า ประชาชนในเมืองทุกคนจะซื้อของจากร้านค้าในท้องถิ่นของตน และเลือกซื้อของจากร้านค้าใกล้ที่สุด

กอลเลจ และคณะ (Golledge et al อ้างถึงใน จีรากรณ์ เดชณรงค์ศักดิ์ 2531 : 186) ศึกษาการเดินทางไปซื้อสินค้าและบริการต่าง ๆ ที่ไม่ต้องอาศัยความชำนาญพิเศษที่มีคุณภาพดีนักหรือสินค้าจำเป็นในชีวิตประจำวันทั่ว ๆ ไป ของผู้อยู่อาศัยในรัฐไอโอวา ผู้อยู่อาศัยจะซื้อจากย่านการค้าในระยะทางที่ไม่ห่างจากที่อยู่อาศัยมากนัก ซึ่งในการศึกษานี้พบว่า ในระยะทางน้อยกว่า 10 ไมล์ (16 กิโลเมตร) ส่วนสินค้าและบริการที่ต้องอาศัยความชำนาญหรือสินค้าที่ต้องเลือกใน



ด้านคุณภาพและความสวยงาม เช่น เสื้อผ้า เพอร์นิเจอร์ เครื่องประดับ ฯลฯ มักจะเดินทางในระยะทางที่ไกลขึ้น

คาร์อล (Carol) ได้ศึกษาพฤติกรรมการเดินทางจับจ่ายและบริการของผู้บริโภคที่อาศัยอยู่ในแถบชานเมือง เมืองซูริค (Zurich) โดยใช้สินค้าและบริการ 17 ชนิด พบว่าการจับจ่ายสินค้าประเภทอาหารนม เบเกอรี่ และของชำ จากศูนย์กลางสะดวกบ้านนั้น มีสัดส่วนระหว่างร้อยละ 80 - 100 ของจำนวนผู้บริโภคทั้งหมด ในขณะที่สินค้าประเภทเสื้อผ้า หนังสือหรือเครื่องเพอร์นิเจอร์ ระหว่างร้อยละ 60 - 80 เดินทางไปจับจ่ายยังย่าน CBD (Carol 1962 อ้างถึงใน Johnson 1972 :114)

คลาร์ก และ รัชตัน (Clark and Rushton 1970 : 486) ได้ร่วมกันศึกษาพฤติกรรมการเดินทางจับจ่ายและบริการในเมืองโครสต์เชิร์ชอีกครั้งหนึ่ง โดยใช้สินค้า 3 ชนิด คือ ของชำ เนื้อสัตว์ และผัก และบริการ 3 ชนิด คือ ชักแท่ง เสริมสวย และธนาคาร และสุ่มตัวอย่างผู้บริโภคจำนวน 521 คน พบผลทำนองเดียวกันว่าผู้บริโภคจับจ่ายสินค้าลำดับต่ำทั้ง 3 ชนิดจากศูนย์กลางที่ใกล้ที่สุด แต่ประเภทบริการนั้น ผู้บริโภคเดินทางไกลกว่าและไปยังศูนย์กลางๆ ขนาดต่าง ๆ กันมากกว่า

ศูนย์วิจัยชุมชนแห่งวิทยาลัยไอโอวา (Iowa College Community Research Center) ได้ศึกษาพฤติกรรมการเดินทางจับจ่ายและบริการของผู้บริโภคในเขตรัฐไอโอวา โดยใช้สินค้าและบริการจำนวนทั้ง 33 ชนิด พบว่า เสื้อผ้า (โดยเฉพาะเสื้อผ้าสตรี) และภาพยนตร์นั้นมี "ความคล่องตัวทางพื้นที่" สูง ในขณะที่อาหารและเชื้อเพลิงมีลักษณะตรงกันข้าม กล่าวคือส่วนมากผู้บริโภคจะซื้อหาจากแหล่งหรือศูนย์กลางที่อยู่ใกล้ที่สุด (Golledge, Rushton and Clark 1971 อ้างถึงใน เลิดลิน เอี่ยมศิริ 2518 : 13)

ยัง (Young 1975 : 304-309) ได้ศึกษาเปรียบเทียบความสำคัญของระยะทางกับขนาดของศูนย์การค้าในเมืองฟิลาเดลเฟีย พบว่า ยิ่งศูนย์การค้ามีขนาดใหญ่เท่าใด ลูกค้าก็จะยิ่งมีความพอใจที่จะ เดินทางไกลไปจับจ่าย



เช่นเดียวกับ ทิมเมอร์แมนส์, ไฮร์เดน และเวสเตอร์เวลด (Timmermans, Heijden and Westerveld 1982 : 27-36) ซึ่งศึกษาเรื่องนี้ในเมืองไอนด์โฮเวน (Eindhoven) ประเทศเนเธอร์แลนด์ โดยสุ่มผู้บริโภครายาน 194 ตัวอย่าง ก็ได้พบว่า ในระยะทางตั้งแต่ 2.5 กม. ขึ้นไปนั้น ศูนย์การค้าลำดับสูงสามารถดึงดูดลูกค้าได้มากกว่าศูนย์การค้าลำดับรอง ๆ ลงไป

สำนักวิจัยทาง เศรษฐกิจและธุรกิจแห่งมหาวิทยาลัยไอโอวา (Bureau of Business and Economic Research to the University of Iowa) ศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรม การเดินทางจับจ่ายในเมืองอนิตา (Anita) ซึ่งเป็นเมืองขนาดเล็ก (Small Town) กับเมือง แอตแลนติก (Atlantic) ซึ่งเป็นเมืองใหญ่ (County Town) โดยใช้สินค้าจำนวน 4 ชนิด คือ ของชำ เครื่องเพอร์นิเจอร์ เสื้อผ้าบุรุษและเสื้อผ้าสตรี พบว่า สัดส่วนของผู้บริโภคที่จับจ่ายสินค้า ประเภทของชำในเมืองของตนเองนั้นมีถึงร้อยละ 100 ในผู้บริโภคของทั้งสองเมือง แต่สำหรับ สินค้าอีก 3 ชนิด ซึ่งเป็นสินค้าลำดับสูง สัดส่วนดังกล่าวได้ลดลงไปเล็กน้อยตามขนาดของเมือง (Berry 1967 อ้างถึงใน Garnier and Delobez 1979 : 169)

รัชนิวรรณ เวชพฤติ และสุวัฒนา สุภาส (2520 อ้างถึงใน รัชนิวรรณ เวชพฤติ 2522 : 37-44) ได้ศึกษาพฤติกรรมการเดินทางจับจ่ายเพื่อเปรียบเทียบเขตบริการของตลาด สะพานควาย ตลาดอมรพันธ์ และตลาดสะพานใหม่ ในกรุงเทพมหานคร โดยใช้สินค้า 4 ชนิดคือ อาหารสด อาหารแห้ง เครื่องใช้ประจำบ้านและเครื่องแต่งกาย พบว่าผู้บริโภคให้ความสำคัญกับ เหตุผลที่ว่ามาจับจ่ายเพราะอยู่ใกล้เป็นสัดส่วนสูงที่สุด โดยเฉพาะในลูกค้าประจำ กล่าวคือ ร้อยละ 58.59 สำหรับตลาดสะพานควาย ร้อยละ 76.67 สำหรับตลาดอมรพันธ์ และร้อยละ 46.24 สำหรับตลาดสะพานใหม่

รณสิทธิ์ แสงสุวอ (2518 : 57-85) ได้ศึกษาระยะเวลาการเดินทางจับจ่าย และ รับบริการในชนบท อำเภอเสลภูมิ จังหวัดร้อยเอ็ด โดยใช้สินค้าและบริการรวม 4 ชนิด คือ อาหาร เสื้อผ้า เครื่องมือเกษตรกรรม และการรักษาพยาบาลแผนปัจจุบัน พบว่า ในส่วนที่เกี่ยวกับ พฤติกรรมฯ นั้น ผู้บริโภคร้อยละ 86 ซื้ออาหารจากศูนย์กลางๆ ที่อยู่ใกล้บ้านที่สุดในขณะที่สินค้า

และบริการลำดับสูงอีก 3 ชนิดนั้น การจับจ่ายหรือรับบริการจากศูนย์กลางๆ ที่อยู่ใกล้ที่สุดมีสัดส่วนเพียงร้อยละ 25 ร้อยละ 3 และร้อยละ 30 ตามลำดับ

จิราภรณ์ เชนตรงค์ศักดิ์ (2531 : 249) ศึกษาความได้เปรียบและเสียเปรียบระหว่างเคหะชุมชนในเมืองที่มีแหล่งงานและไม่มีแหล่งงานของผู้อยู่อาศัยในเคหะชุมชนทั้ง 4 แห่ง คือ บางนา รามอินทรา บางชัน นวนคร นั้น พบว่าการเดินทางเพื่อซื้อสินค้าประเภทอาหาร สินค้าจำเป็นในชีวิตประจำวัน ซึ่งไม่ต้องใช้ความพิถีพิถันในการเลือกนัก ผู้ซื้อจะใช้บริการจากย่านการค้าในละแวกหรือย่านการค้าในระดับชุมชนใกล้เคียงกับเคหะชุมชนแต่ละแห่ง เป็นส่วนใหญ่ ส่วนสินค้าประเภทพิเศษ หรือสินค้าที่ต้องอาศัยความพิถีพิถันในการเลือกซื้อมากขึ้นนั้น ผู้อยู่อาศัยในแต่ละชุมชนก็จะซื้อสินค้าจากย่านการค้าระดับภูมิภาค หรือย่านการค้าสำคัญของเมือง ซึ่งมีรัศมีการเดินทางที่อยู่ห่างไกลจากที่ตั้งแต่ละชุมชนมากขึ้น

การเดินทางไปซื้อของเป็นกระบวนการตัดสินใจ ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจมีมากด้วยกัน แต่ที่สำคัญคือระยะทางและราคา นอกจากอิทธิพลทางด้านความรู้สึกนึกคิดของผู้ซื้อแล้วยังขึ้นอยู่กับลักษณะทางประชากร เศรษฐกิจสังคมและวัฒนธรรมของผู้ซื้อด้วย (Garnier and Delobez 1979 : 8-112) เช่น การวิจัยในทางตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศอังกฤษ ได้พบว่า สถานภาพทาง เศรษฐกิจและสังคมที่สูงขึ้นของประชาชนมีผลทำให้การจับจ่ายจากศูนย์กลางๆ ขนาดเล็กใกล้บ้านมีแนวโน้มลดลง (Cox 1972 :214)

เฮสส์ (Hess 1965 : 305 อ้างถึงใน เจ็ดลิน เอี่ยมศิริ 2518 : 14) พบว่าพฤติกรรมของผู้บริโภคที่มีต่อบริเวณบริการการค้าของเมืองเกรทเตอร์ แอดล์เบอร์ก (Greater Adlberg) ในเดนมาร์คมีจำนวนความถี่ในการเดินทางลดลงตามการเพิ่มของระยะเวลาในการเดินทางแล้ว ความบ่อยของการเดินทางของผู้บริโภคและอาชีพของหัวหน้าครอบครัวมีอิทธิพลต่อปริมาณการซื้อสินค้าและบริการของแต่ละครอบครัว การที่คนเดินทางไปยังเมืองนี้บ่อยเพราะเป็นศูนย์กลางที่ชอบมากกว่า

สำหรับปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจสังคม ที่มีอิทธิพลต่อการเดินทางจับจ่ายซื้อสินค้าที่สำคัญ ได้แก่ รายได้ อาชีพ สถานชั้นทางสังคม และเชื้อชาติ ดังมีรายละเอียดดังนี้

## 1. ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ

### 1.1 รายได้

เลนท์เนค ลีเบอร์ และเชสกิน (Lentnek, Lieber and Sheskin 1976 : 44 อ้างถึงใน Lloyd and Jennings 1978 : 157) ศึกษาพบว่า ชาวชนบทใน ประเทศเม็กซิโกนั้น กลุ่มที่มีรายได้ต่ำ โดยปกติมักจะจับจ่ายสินค้าประเภทของชำจากศูนย์กลางๆ ที่อยู่ใกล้ที่สุด ในขณะที่กลุ่มผู้บริโภครายได้สูงจะ เดินทางไปจับจ่ายยัง เมืองเม็กซิโกซิตี ส่วน ทอมป์สัน (Thompson) ซึ่งได้วิจัยในเมืองเอเธนส์ (Athens) โดยใช้สินค้าลำดับสูงจำนวน 12 ชนิด ก็พบว่า ระดับรายได้ของครัวเรือน การศึกษา และอาชีพของหัวหน้าครัวเรือน มีความสัมพันธ์ อย่างสูงกับการจับจ่ายนอกเมืองที่ตนอาศัย (Thompson 1976 อ้างถึงใน วีระ อนันต์ธนาโรจน์ 2531 : 24)

การศึกษาพฤติกรรมการเดินทางจับจ่ายสินค้าประเภทของชำในเมือง โคลัมเบีย (Columbia) รัฐคาโรไลนาใต้ ของลอยด์ และเจนนิงส์ (Lloyd and Jennings 1978 : 157-166) ก็ได้พบทำนองคล้าย ๆ กันว่า "ความแตกต่างของรายได้" นั้น เป็นตัว กำหนดระยะทางและขนาด (หรือชนิด) ของแหล่งจับจ่าย โดยพบว่า ผู้ที่มีรายได้ต่ำมักจะจับจ่าย ที่ร้านค้าของชำใกล้บ้าน ในขณะที่ผู้ที่มีรายได้สูงจะนิยมเดินทางไปยังร้านค้าตามศูนย์การค้าใหญ่ ๆ ซึ่งอยู่ห่างไกลออกไป

อีสต์แมน (Eastman) เขียนไว้ในตำราภูมิศาสตร์การตลาด (Marketing Geography) ว่ามีเหตุผลหลายประการที่คนต้องไปซื้อสินค้าใกล้บ้าน เช่น คุณภาพสินค้าที่ดีกว่า บริการที่มีประสิทธิภาพกว่า มีชนิดของสินค้าให้เลือกมากกว่า ตลอดถึงฐานะการเงินของผู้ซื้อด้วย (Eastman 1930 อ้างถึงใน ประยงค์ รัชชิต 2517 : 17)

ธงชัย สันติวงษ์ (2515 : 256) กล่าวว่า ความแตกต่างในด้านรายได้ มีผลทำให้อำนาจในการซื้อสินค้าและบริการแตกต่างกัน ผู้มีรายได้ต่ำมักจะเลือกซื้อเฉพาะสินค้าที่

จำเป็นในการดำรงชีวิตจากศูนย์ใกล้บ้าน ส่วนผู้มีรายได้สูงมีโอกาซื้อสินค้าตามความพอใจ จากศูนย์ต่าง ๆ ที่อยู่ไกลออกไปได้

เจ็ดลิน เอี่ยมศิริ (2518 : 2) ศึกษาเรื่อง "พฤติกรรมการเดินทางไปซื้อสินค้าและบริการของคนที่อยู่อาศัยอยู่ในชุมชนที่มีอาชีพหลักต่างกัน" ในเขตจังหวัดเพชรบุรี พบว่า ผู้บริโภคที่มีฐานะทาง เศรษฐกิจแตกต่างกันย่อมเลือกความต้องการสินค้าและบริการแตกต่างกันตามลำดับศัภย์ เช่น ผู้มีรายได้ต่ำจะซื้อสินค้า และบริการในศูนย์ขนาดเล็กของท้องถิ่น จะไปยังศูนย์ที่มีลำดับสูงกว่าเพียงบางครั้งบางคราว ส่วนผู้มีรายได้สูงมักจะซื้อสินค้าที่จำเป็นและไม่จำเป็น (Convenience goods and shopping goods) จากศูนย์ที่มีลำดับสูงกว่า

## 1.2 อาชีพ

เจ็ดลิน เอี่ยมศิริ (2518 : 32-114) วิเคราะห์ความแตกต่างของ พฤติกรรมการเดินทางไปซื้อสินค้าและบริการของคนในชุมชนที่มีอาชีพหลักในการทำนา ทำไร่ และ ทำการประมง ในเขตจังหวัดเพชรบุรี พบว่าแม้ในกลุ่มชาวไร่ จะมีค่าเฉลี่ยในการเดินทางไปซื้อ สินค้าและบริการแตกต่างจาก 2 กลุ่มคือ ชาวนา และชาวประมง อย่างเห็นได้ชัด โดยระยะทาง ในการเดินทางซื้อสินค้าและบริการของชาวไร่มีค่าเฉลี่ยที่ไกลกว่าคนในชุมชนชาวนาและชาวประมง แต่การเดินทางซื้อสินค้าแต่ละประเภทจะมีลักษณะสอดคล้องกันมาก คือ สินค้าประเภทอาหารสด เครื่องประกอบอาหาร และเครื่องใช้ทั่วไป แต่ละกลุ่มอาชีพมักจะเดินทางในระยะทางสั้น ๆ ส่วน สินค้าประเภท เครื่องใช้ภายในครัวเรือน เครื่องใช้ในการก่อสร้าง และการประกอบอาชีพ จะเดินทางในระยะทางที่ไกลกว่า

## 2. ปัจจัยทางด้านสังคม

### 2.1 เชื้อชาติ

เมอร์ดี (Murdie 1965 : 211) ได้ศึกษาเปรียบเทียบระยะทางของ การเดินทางของคน 2 กลุ่ม ในเขตออนตาริโอ (Ontario) ประเทศแคนาดา ซึ่งแตกต่างกันใน ทางวัฒนธรรมระหว่างพวกชาวแคนาดาสมัยใหม่ กับพวกเมเนนในทส์รุ่นเก่า พบว่า ผู้บริโภคที่เป็น สมาชิกสภที่เมเนนในทส์มีพฤติกรรมฯ ที่ผูกพันอยู่กับแหล่งจับจ่ายใกล้ที่พักอาศัย ในขณะที่ชาวแคนาดา สมัยใหม่เดินทางไปจับจ่ายยังที่ไกล ๆ รวมทั้งศูนย์กลางๆ ในระดับ "เมืองหลวงของภาค"

(Regional Capital) ด้วย เช่นเดียวกัน เรย์ (Ray) ก็ได้ศึกษาพบถึงความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญของพฤติกรรมการเดินทางจับจ่ายระหว่างชาวแคนาดาเชื้อชาติฝรั่งเศส กับชาวแคนาดาเชื้อชาติอังกฤษ (Murdie 1965 ; Ray 1967 อ้างถึงใน Davies 1976: 217 ; วีระอนันต์ธนาโรจน์ 2531 : 25)

## 2.2 ชั้นชั้นทางสังคม

การศึกษาของเดวิส (Davies 1973 อ้างถึงใน Davies 1976 : 218) ซึ่งกระทำในเมืองโคเวนทรี (Coventry) ได้พบว่าชนชั้นทางสังคม อายุ และขนาดหรือจำนวนสมาชิกของครัวเรือนของผู้บริโภค ล้วนมีอิทธิพลต่อความผันแปรของพฤติกรรมการเดินทางจับจ่ายทั้งสิ้น โดยเฉพาะ "ชนชั้นสังคม" ซึ่งมีอิทธิพลสูงกว่าตัวแปรอื่น ๆ ดังมีตัวอย่างปรากฏอยู่เสมอว่าสตรีชนชั้นกลางระดับสูงนั้น มักซื้อสินค้าประเภทเครื่องสำอางในห้างสรรพสินค้า ในขณะที่สตรีชนชั้นระดับล่างจะนิยมซื้อจากร้านขายสินค้าเบ็ดเตล็ด (Variety Store)

## 3. การเดินทางเพื่อพักผ่อนหย่อนใจ

การดำรงชีวิตของมนุษย์นั้น ต้องประกอบด้วยกิจกรรมต่าง ๆ มากมาย จึงทำให้เกิดความเมื่อยล้าทางร่างกายและจิตใจ ดังนั้น ความจำเป็นประการหนึ่งเพื่อคุณภาพชีวิตคือการพักผ่อนหย่อนใจตามสถานที่ท่องเที่ยวหรือบริเวณที่มีทัศนียภาพที่สวยงาม จึงมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นตามลำดับ

ฮัดแมน (Hudman 1980 อ้างถึงใน ปานาใจ สุมะตินันท์ 2532 : 7) ได้จำแนกปัจจัยที่ทำให้มนุษย์มีการเดินทางท่องเที่ยว ดังต่อไปนี้ คือ

1. ปัจจัยผลักดัน (Push Factors) เป็นสภาพเงื่อนไขที่กระตุ้นให้เกิดแรงผลักดันบุคคลให้ตัดสินใจเดินทางท่องเที่ยว ได้แก่ ความเคร่งเครียดในการทำงาน ปัญหาสุขภาพอนามัย ความแออัดอันเนื่องมาจากจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น ความอยากรู้อยากเห็นของมนุษย์เกี่ยวกับสถานที่แปลกใหม่ ฯลฯ
2. ปัจจัยดึงดูด (Pull Factors) เป็นสภาพเงื่อนไขที่ดึงดูดให้บุคคลเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยว ได้แก่ ปัจจัยด้านเศรษฐกิจสังคมที่ดีขึ้นของประชากรและประเทศ เช่น รายได้ที่ดีขึ้น ความสะดวกของการคมนาคม เป็นต้น ปัจจัยด้านแหล่งและศิลปวัฒนธรรมที่มีคุณค่าทางด้าน



โบราณคดีและประวัติศาสตร์ ปัจจัยด้านวัฒนธรรมประเพณี เช่นเทศกาลงานประเพณี ดนตรีและภาษา เป็นต้น และปัจจัยด้านกายภาพ เช่น ทัศนียภาพ ชีวิตสัตว์ป่า เป็นต้น

ลักษณะทางเศรษฐกิจสังคม ที่มีผลต่อการเดินทางท่องเที่ยวได้มีผู้ศึกษาวิจัยและสรุปผลการวิจัยไว้ มีดังนี้

วรุณ กาญจนกฤษชร์ (2520 อ้างถึงใน ปานใจ สมะตินันท์ 2532: 20) ได้ศึกษาในหัวข้อเรื่อง "ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์เมื่อนำเอามาประยุกต์กับการพักผ่อน: กรณีกรุงเทพฯ และประเทศไทย" (Economic Theories as Applied to Recreation: A Case Study of Bangkok and Thailand) กล่าวถึงทฤษฎีอุปสงค์ในการพักผ่อน (A Theory of Demand for Recreation) ว่า ประชากรจะเลือกไปพักผ่อนที่สอดคล้องกับค่าใช้จ่ายในการไปพักผ่อนนั้น ๆ ถ้าสถานที่ที่จะไปนั้นต้องเสียค่าใช้จ่ายสูง ประชากรจะเลือกไปน้อย ในทางตรงกันข้ามถ้าเสียค่าใช้จ่ายต่ำ ประชากรจะเลือกไปมากขึ้น เช่น ประชากรจะเลือกเดินเล่นในสวนลุมพินีมากกว่าอุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ โดยสมมติให้เห็นว่า ประชากรที่เข้าพักผ่อนในสวนลุมพินีไม่ต้องเสียค่าผ่านประตู

การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย 2529) ทำการศึกษาสภาพเศรษฐกิจสังคมและข้อมูลเบื้องต้นทั่วไปของนักท่องเที่ยว เพื่อประเมินผลสิ่งแวดล้อมในการท่องเที่ยวเขื่อนศรีนครินทร์ จังหวัดกาญจนบุรี ในปี พ.ศ. 2529 พบว่า จากจำนวนกลุ่มตัวอย่าง 95 ราย นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาอยู่ในกรุงเทพมหานคร รองลงมาคือ ภาคกลาง ภาคเหนือ ภาคใต้ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตามลำดับ โดยมีอัตราส่วนนักท่องเที่ยวเพศชายมากกว่าเพศหญิง และมีช่วงอายุระหว่าง 26-35 ปีมากที่สุด

ปานใจ สมะตินันท์ (2532 : 104) ศึกษาเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านเศรษฐกิจสังคม กับระยะทางการเดินทางของนักท่องเที่ยวในประเทศ : ศึกษากรณีเขื่อนศรีนครินทร์ จังหวัดกาญจนบุรี พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวจำนวน 500 ราย เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง และมีอายุ 26-35 ปี จำนวนมากที่สุด ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวที่สมรสและมีบุตรแล้ว อาชีพรับราชการ พบเป็นจำนวนมากกว่ากลุ่มอื่น รองลงไปคือ ประกอบธุรกิจส่วนตัว ระดับรายได้



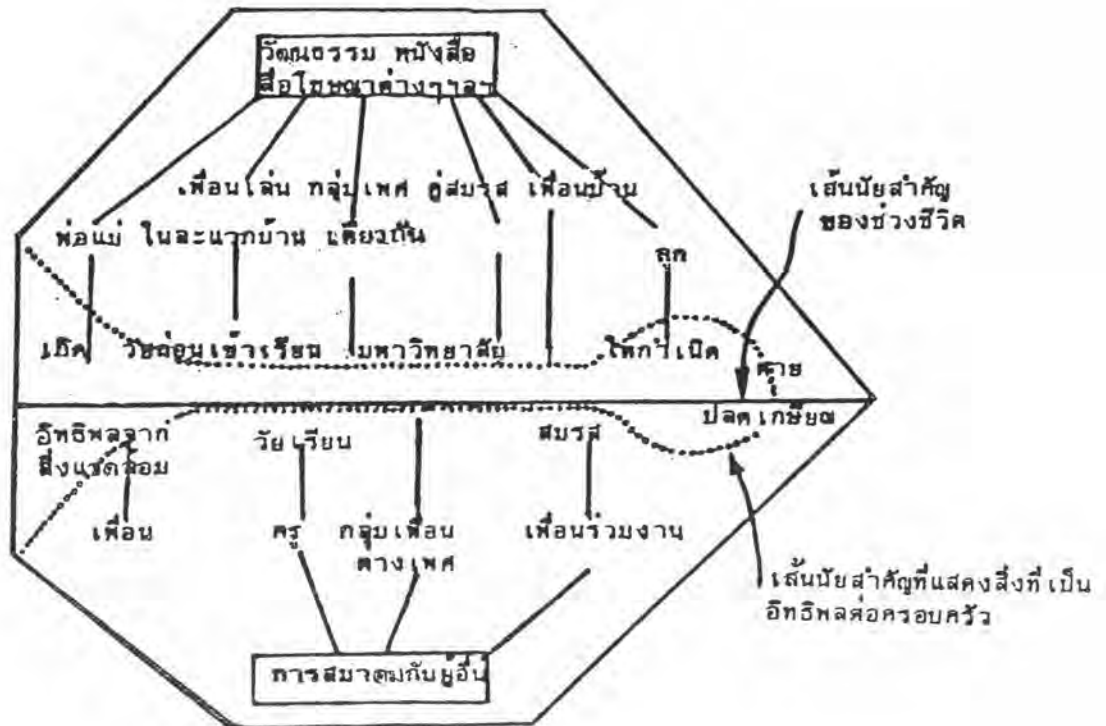
เป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีรายได้ 4,000 - 6,000 บาท มากที่สุด ภูมิสำเนาของนักท่องเที่ยว  
ปรากฏว่ามาจากกรุงเทพมหานครมากกว่าจังหวัดอื่น ๆ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นจังหวัดในภาคกลาง

กองสถิติวิจัย การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย 2528)  
ศึกษาเบื้องต้นเกี่ยวกับภาวะการท่องเที่ยวของจังหวัดกาญจนบุรี โดยสำรวจจำนวนนักท่องเที่ยวที่  
น้ำตกเอราวัณ และ สะพานข้ามแม่น้ำแคว พบว่า นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มาจากกรุงเทพมหานคร  
และอยู่ในช่วงอายุ 20-24 ปี ประกอบอาชีพรับราชการมากกว่าเป็นลูกจ้างเอกชน หรือเป็น  
นักเรียน ส่วนใหญ่มากับกลุ่มเพื่อนมากกว่ามากับครอบครัว หรือมาคนเดียว

ในงานวิจัยเกี่ยวกับลักษณะ เศรษฐกิจสังคมของนักท่องเที่ยว (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย 2527)  
โครงการสำรวจและศึกษาภาวะท่องเที่ยวภายในประเทศ พ.ศ. 2526  
โดยการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน จำนวน 4,292 ราย จากจังหวัดต่าง ๆ ของทุกภาคใน  
ประเทศไทย รวม 17 จังหวัด และกรุงเทพมหานคร พบว่า

1. ผู้ไปเที่ยวมักเป็นเพศชาย และอายุโดยเฉลี่ยน้อยกว่าผู้ไม่ไปเที่ยว และโดยทั่วไป  
ระดับการศึกษาจะสูงกว่าด้วย
2. นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่นิยมไปแหล่งท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ ส่วนใหญ่เดินทาง  
โดยรถสารประจำทาง และมักเดินทางกับกลุ่มเพื่อนมากที่สุด
3. ค่าใช้จ่ายต่อคนต่อวันของนักท่องเที่ยวไม่สูงนัก คือส่วนใหญ่ไม่เกิน 200 บาท  
ต่อคนต่อวัน

แรโปพอร์ท (Rapoport 1975 อ้างถึงใน ปานใจ สุมะดินันท์ 2532: 18) เสนอแบบ  
จำลองอิทธิพลของช่วงชีวิตและทางเลือกการพักผ่อน (Model of life-time influences and  
recreation choices) ในแง่ของอายุที่มีผลต่อการเดินทางท่องเที่ยวที่ต่างกัน เพราะในวัยต่าง  
กัน มนุษย์จะมีความชอบในกิจกรรมไม่เหมือนกัน รวมทั้งการตัดสินใจซึ่งได้รับอิทธิพลมาจากบุคคล  
ที่อยู่แวดล้อม เช่น ในวัยเด็กชอบเล่นหรือไปเที่ยวกับเพื่อนเพศเดียวกัน และเมื่อโตขึ้นอิทธิพลที่จะ  
ตัดสินใจไปท่องเที่ยวมักขึ้นอยู่กับครอบครัวเป็นต้น ดังภาพที่ 8 ซึ่งแสดงวงจรชีวิตในช่วงต่าง ๆ  
ที่มีอิทธิพลต่อครอบครัวและบุคคล



ภาพที่ 8 แสดงวงจรชีวิตมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมในการท่องเที่ยวหรือพักผ่อน  
ที่มา : แร็ปपोर्ट (Rapoport 1975 อ้างถึงใน ปานใจ สุมะตินันท์ 2532 : 18)

มอว์ และ คอสโกรฟ (Maw and Cosgrove 1972 อ้างถึงใน ปานใจ สุมะตินันท์ 2532 : 16) กล่าวว่า มนุษย์จะมีพฤติกรรมเปลี่ยนแปลงไปในการเลือกสถานที่ท่องเที่ยวในรูปแบบต่าง ๆ กล่าวคือ บางครั้งนักท่องเที่ยวไม่ได้วางแผนที่จะไปยังที่นั้น ๆ ในครั้งแรก แต่จะค่อย ๆ พัฒนามาจากพฤติกรรมการเรียนรู้ จนกระทั่งมีการตัดสินใจ ซึ่งพฤติกรรมการเรียนรู้นั้นเกิดจากอิทธิพลของสภาพเศรษฐกิจสังคมของนักท่องเที่ยวเอง ไม่ว่าจะเป็น อายุ เพศ การศึกษา รายได้ ภูมิฐานะ ฯลฯ

การท่องเที่ยวจะทำให้เกิดความสัมพันธ์ในด้านพื้นที่ระหว่างจุดเริ่มต้นของการเดินทาง (Origin) ซึ่งเป็นภูมิลำเนาของนักท่องเที่ยวกับจุดหมายปลายทาง (Destination) คือแหล่งท่องเที่ยว "แตรณีเช่นนี้ทำให้การเดินทางมีบทบาทต่อการท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น

จิราภรณ์ เดชณรงค์ศักดิ์ (2531 : 194) พบว่า การพักผ่อนหย่อนใจของผู้อาศัยในเคหะชุมชนชานเมือง 4 แห่ง คือ บางนา รามอินทรา บางชัน นวนคร มีลักษณะที่แตกต่างกัน คือ ในกลุ่มเคหะชุมชนชานเมืองที่ไม่มีแหล่งงาน ได้แก่ เคหะชุมชนบางนา และเคหะชุมชนรามอินทรา ซึ่งผู้อยู่อาศัยมีภูมิลำเนาตั้งเดิมในต่างจังหวัด และมีที่ตั้งชุมชนอยู่ ณ จุดที่เดินทางไปยังต่างจังหวัดได้สะดวก ผู้อยู่อาศัยจึงนิยมเดินทางไปพักผ่อนหย่อนใจยังต่างจังหวัดมากที่สุด (ร้อยละ 27 ของชุมชนบางนา และร้อยละ 31 ของชุมชนรามอินทรา) และรองลงไปเป็นการเดินทางไปพักผ่อนยังสวนสาธารณะ (ร้อยละ 19 ของชุมชนบางนา และร้อยละ 14 ของชุมชนรามอินทรา) ส่วนในชุมชนชานเมืองที่มีแหล่งงาน ในชุมชนบางชันผู้อยู่อาศัยนิยมเดินทางไปพักผ่อนยังโรงภาพยนตร์มากที่สุด (ร้อยละ 33) ของสวนสนุก เป็นอันดับรองลงไป (ร้อยละ 17) ส่วนเคหะชุมชนนวนครผู้อยู่อาศัยนิยมพักผ่อนหย่อนใจยังสวนสาธารณะมากที่สุด (ร้อยละ 53) และสถานที่พักผ่อนหย่อนใจประเภทอื่น ๆ เป็นอันดับรองลงไป

จากการศึกษาดังกล่าวข้างต้น ทำให้เกิดแนวความคิดว่า การเดินทางเป็นพฤติกรรมทางพื้นที่ (Spatial Behavior) โดยมีระยะทางเป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างจุดเริ่มและจุดปลายทางทำให้แหล่งทั้งสองแยกจากกัน จึงมีผลทำให้ผู้เดินทางมักจะเปรียบเทียบความใกล้ไกล ความสะดวกรวดเร็ว และราคาขึ้นเพื่อความสะดวกหรือให้ได้ประโยชน์สูงสุด ถึงแม้ว่าระยะทางจะเป็นปัจจัยสำคัญที่มีต่อการตัดสินใจในการเดินทางของมนุษย์ ตามหลักการใช้ความพยายามน้อยที่สุด (The Principle at Least Effort) ที่ซีฟฟ์ (Zipf) เสนอไว้ หรือตามแนวคิดของ เยทส์ (Yeates) เรื่องการลดลงตามระยะทาง (distance-decay) ที่กล่าวว่า ระยะทางที่ไกลออกไปจะมีผลทำให้อัตราการเคลื่อนที่ของมนุษย์ลดลงก็ตาม แต่ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจสังคม ได้แก่ อายุ เพศ รายได้ ระดับการศึกษา ฯลฯ ก็นับว่าเป็นตัวแปรที่มีอิทธิพลทำให้การเดินทางของมนุษย์เราแตกต่างกันไปได้เช่นกัน รวมทั้งพฤติกรรมการเดินทางที่เบี่ยงเบนไปจาก "การทำระยะทางให้สั้นที่สุด" เช่น การเดินทางแบบเอนกประสงค์ที่เกิดขึ้นในลักษณะ ซึ่งบางครั้งการเดินทางไปทำงานหรือไปซื้อของยังสลับด้วยการทำธุระอย่างอื่น เช่น สังคมและพักผ่อนอีกด้วย และการเดินทางที่นับว่าเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งหรือเกิดขึ้นเป็นประจำ ได้แก่ การเดินทางไปทำงาน การเดินทางไปซื้อของ และการเดินทางไปพักผ่อน ซึ่งการเดินทางเหล่านั้นนับว่าเป็นรูปแบบของการเดินทางที่มีความสำคัญเกี่ยวข้องกับการดำรงชีพของมนุษย์ และเป็นพฤติกรรมที่สัมพันธ์กับการใช้ประโยชน์ที่ดินในลักษณะต่าง ๆ คือ ด้านพาณิชยกรรม สถานที่ทำงาน สถานศึกษา และ

สถานพักผ่อนหย่อนใจ จากแนวความคิดดังกล่าวข้างต้น นับเป็นสิ่งที่นำไปสู่แนวทางการศึกษา  
เรื่อง "รูปแบบการเดินทางประจำวันของผู้ใช้แรงงานในโรงงานอุตสาหกรรมในเขตสุขาภิบาล  
พระประแดง"