

ชื่อวิทยานิพนธ์

รูปแบบการเดินทางไปทำงานของข้าราชการที่ทำงานในเขต
เทศบาลนครเชียงใหม่

ชื่อผู้เขียน

นายภูมิ ตัตรีวิริยวงศ์

วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต

สาขาวิชาภูมิศาสตร์

คณะกรรมการตรวจสอบวิทยานิพนธ์ :

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ อัยฎงค์ โปราณนท์ ประธานกรรมการ

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ นิตยา ประพจน์นิตินสาร กรรมการ

รองศาสตราจารย์ ลำฉนวน ศรีศักดิ์ กรรมการ

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์หลัก 3 ประการ คือ 1. ศึกษารูปแบบการเดินทางไปทำงานของข้าราชการที่ทำงานในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ 2. เปรียบเทียบรูปแบบการเดินทางไปทำงานของข้าราชการระหว่างตัวแปรด้านลักษณะทางสังคมเศรษฐกิจ ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพการสมรส ระดับตำแหน่ง (ซี) ขนาดครอบครัว รายได้ และการมียานพาหนะส่วนตัว และ 3. ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้ยานพาหนะและเส้นทางสำหรับการเดินทางไปทำงาน โดยทำการศึกษาข้าราชการกลุ่มตัวอย่างจำนวน 360 ตัวอย่าง จากสถานที่ทำงาน 4 แห่ง คือ สำนักงานเทศบาลนครเชียงใหม่ ที่ว่าการอำเภอเมืองเชียงใหม่ บริเวณศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่ (ศูนย์ราชการ) และมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติได้ใช้คอมพิวเตอร์โปรแกรม Statistical Package for Social Science (SPSS)

จากการศึกษาพบว่า รูปแบบการเดินทางไปทำงานและกลับที่พักอาศัยของข้าราชการแตกต่างกัน กล่าวคือ การเดินทางช่วงไปทำงานข้าราชการส่วนใหญ่ใช้เวลาในการเดินทาง เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทาง มีการหยุดและจำนวนของการหยุดเพื่อทำกิจกรรมอื่นในระหว่างการเดินทาง และระยะทางของการเดินทาง น้อยกว่าในช่วงเดินทางกลับที่พักอาศัย ส่วนยานพาหนะสำหรับการเดินทางไปทำงานและกลับที่พักอาศัย ปรากฏว่าส่วนใหญ่เลือกใช้ยานพาหนะส่วนตัวประเภทรถยนต์

ผลการเปรียบเทียบรูปแบบการเดินทางไปทำงานและกลับที่พักอาศัยกับลักษณะทางสังคม เศรษฐกิจ ปรากฏว่าข้าราชการที่มีรูปแบบการเดินทางช่วงไปทำงานแตกต่างกันในเรื่องเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ได้แก่ ข้าราชการที่มีสถานภาพการสมรสแตกต่างกัน กล่าวคือ ข้าราชการที่ใช้เวลาในการเดินทางมาก เป็นข้าราชการที่มีสถานภาพแต่งงานแล้วมากกว่าเป็นโสด ในเรื่องค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ได้แก่ ข้าราชการที่มีสถานภาพการสมรส ระดับตำแหน่ง (ซี) รายได้และการมียานพาหนะส่วนตัวแตกต่างกัน กล่าวคือ ข้าราชการที่มีสถานภาพแต่งงานแล้ว มีระดับตำแหน่ง (ซี) สูง มีรายได้สูง และมียานพาหนะส่วนตัวหลายประเภท จะเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากกว่าข้าราชการที่มีลักษณะทางสังคม เศรษฐกิจดังกล่าวในทางตรงกันข้าม ในเรื่องการหยุดและจำนวนของการหยุดเพื่อทำกิจกรรมอื่นในระหว่างการเดินทาง ได้แก่ ข้าราชการที่มีอายุ สถานภาพการสมรส ระดับตำแหน่ง (ซี) และขนาดครอบครัวแตกต่างกัน กล่าวคือ ข้าราชการที่มีอายุมาก มีสถานภาพแต่งงานแล้ว มีระดับตำแหน่ง (ซี) สูง และมีขนาดครอบครัวใหญ่ จะมีการหยุดและจำนวนของการหยุดเพื่อทำกิจกรรมอื่นในระหว่างการเดินทางมากกว่าข้าราชการที่มีลักษณะทางสังคม เศรษฐกิจดังกล่าวในทางตรงกันข้าม และในเรื่องระยะทางของการเดินทาง ได้แก่ ข้าราชการที่มีระดับตำแหน่ง (ซี) ขนาดครอบครัว และการมียานพาหนะส่วนตัวแตกต่างกัน กล่าวคือ ข้าราชการที่เดินทางไปทำงานในระยะทางยาวไกล เป็นข้าราชการที่มีระดับตำแหน่ง (ซี) ต่ำ มีขนาดครอบครัวใหญ่ และมียานพาหนะส่วนตัวหลายประเภท

สำหรับข้าราชการที่มีรูปแบบการเดินทางช่วงกลับที่พักอาศัยแตกต่างกันในเรื่องเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ได้แก่ ข้าราชการที่มีสถานภาพการสมรสและการมียานพาหนะส่วนตัวแตกต่างกัน กล่าวคือ ข้าราชการที่ใช้เวลาในการเดินทางมากจะเป็นข้าราชการที่แต่งงานแล้ว และมียานพาหนะส่วนตัวหลายประเภท ในเรื่องค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ได้แก่ ข้าราชการที่มียานพาหนะส่วนตัวแตกต่างกัน นั่นคือ ข้าราชการที่เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางมาก ส่วนใหญ่เป็นข้าราชการที่มียานพาหนะส่วนตัวหลายประเภท ในเรื่องการหยุดและจำนวนของการหยุดเพื่อทำกิจกรรมอื่นในระหว่างการเดินทาง ได้แก่ ข้าราชการที่มี เพศ อายุ สถานภาพการสมรส ขนาดครอบครัว รายได้ และการมียานพาหนะส่วนตัวแตกต่างกัน กล่าวคือ ข้าราชการที่มีการหยุดและจำนวนของการหยุดเพื่อทำกิจกรรมอื่นในระหว่างการเดินทางมากเป็นข้าราชการหญิง มีอายุมาก มีสถานภาพแต่งงานแล้ว มีขนาดครอบครัวใหญ่ มีรายได้สูง และมียานพาหนะส่วนตัวหลายประเภท และใน

เรื่องระยะทางการเดินทางได้แก่ ข้าราชการที่มีเพศแตกต่างกัน นั่นคือ ข้าราชการชายจะเดินทางด้วยระยะทางที่ไกลกว่าข้าราชการหญิง

จากการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการ เลือกใช้ยานพาหนะและเส้นทางสำหรับการเดินทางไปทำงาน พบว่า ปัจจัยด้านอายุ สถานภาพการสมรส ระดับการศึกษา อายุการทำงาน ระดับตำแหน่ง (ซี) รายได้ และการมียานพาหนะส่วนตัว เป็นปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้นยานพาหนะและเส้นทาง กล่าวคือ ข้าราชการที่มีอายุน้อย มีสถานภาพโสด มีการศึกษาระดับต่ำ มีอายุการทำงานน้อย ระดับตำแหน่ง (ซี) ต่ำ รายได้น้อย มียานพาหนะในครอบครองน้อยและไม่มีรถยนต์ในครอบครอง ส่วนใหญ่เลือกใช้รถจักรยานยนต์หรือรถโดยสารสาธารณะสำหรับการเดินทางไปทำงาน ส่วนข้าราชการที่มีลักษณะดังกล่าวในทางตรงกันข้ามส่วนใหญ่เลือกใช้รถยนต์ในการเดินทางไปทำงาน สำหรับการเลือกใช้เส้นทางปรากฏว่า ข้าราชการที่มีลักษณะทางสังคมเศรษฐกิจดังกล่าวแตกต่างกัน จะเลือกใช้เส้นทางในการเดินทางไปทำงานแตกต่างกัน

ผลการศึกษาดังกล่าวทำให้ทราบและเข้าใจถึงรูปแบบการเดินทางไปทำงานของข้าราชการ ซึ่งจะเห็นประโยชน์ต่อการกำหนดมาตรการในการแก้ไขหรือลดปัญหาการเดินทางในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนได้อย่างถูกต้องมีประสิทธิภาพ

Thesis Title Patterns of Journey to Work of Government Officials
Working in Chiang Mai Municipality

Author Phusit Chatwiriyawong

M. S. Geography

Examining Committee:

Asst. Prof. Usdanka Porananond	Chairman
Asst. Prof. Nitaya Prabudhanitisarn	Member
Assoc. Prof. Lamduan Srisakda	Member

Abstract

This study had three main objectives: 1) to study the journey to work patterns of government officials working in the Chiang Mai Municipal area, 2) to compare the socioeconomic characteristics of government officials, consisting of : sex, age, and marital status, position classification, family size, income and vehicle ownership with the patterns of journey to work, 3) to study the factors that have an influence on the selection of mode and route for journey to work.

Three hundred and sixty samples were taken from 4 offices; Chiang Mai Municipality, Chiang Mai District Office, Chiang Mai Provincial Office, (Government center) and Chiang Mai University. The Statistical Package for Social Science (SPSS) computer program was used for the analysis of data.

It was found that time, expenses, number of stops and distance for the journey to work were less than those required for

work-residence trips. Most of the government officials used private cars.

The comparison of socioeconomic characteristics of government officials in journey to work and back to residence showed that most married officials spent more time in journeying than unmarried ones; married officials with high position classification who had higher income and owned different kinds of vehicles spent more money on their residence-work journey than those of lower social economic status; government officials who were older, married and of a higher position classification with a large family made more stops during the journey to conduct other activities than those of lower socioeconomic status; government officials of a lower position classification with large families and various kinds of vehicles made longer distance journeys.

A significant difference in time consumption for the work-residence journey was also found. Married officials who owned many types of vehicles spent more time for the journey. Those who owned vehicles had higher expenses for the journey. Older married female officials with large families and high income and who owned vehicles made more stops to conduct other activities during the journey. Male officials tended to travel longer distances than their female counterparts.

The important factors affecting their choices of vehicle and travel route were age, marital status, education, seniority, position classification, income and vehicle ownership. Most of the younger, unmarried officials with a low level of education and seniority and with less income and not owning a car of their own chose motorcycles or public transportation as a means of travel and used different residence-work routes from those in a higher socioeconomic status.

The study gave an insight to the travel patterns of the governmental officials which would be valuable to set up efficient measures and solutions to the problem of rush-hour traffic