

บทที่ 17

สังคมวิทยาชนบท

กรรณิการ์ สุขเกษม

สังคมวิทยาชนบท หรือบางทีก็เรียกว่า สังคมวิทยาชนบท หรือสังคมวิทยาเมือง เป็นสาขาหนึ่งของสังคมวิทยา ซึ่งเป็นการศึกษาทางสังคมโดยเน้นหนักถึงการศึกษาชีวิตของมนุษย์ในเมืองและกระบวนการการกลายเป็นเมือง และมักจะศึกษาเปรียบเทียบกับสังคมวิทยาชนบท (rural sociology) (Hoult : 1972, p.342)

สังคมวิทยาชนบท เป็นการศึกษาเกี่ยวกับชุมชนเมืองโดยเฉพาะ สังคมวิทยาชนบทนี้มีความสัมพันธ์กับสังคมวิทยาชนบทอย่างมากจนบางครั้งแทบจะแยกออกจากกันไม่ได้ เวลาที่เราศึกษาถึงสภาพสังคมชนบท ปัญหาสังคมเรามักจะอธิบายโดยเอาพื้นฐานของเขตเมืองเข้ามาเปรียบเทียบ และขณะเดียวกันเมื่อเราศึกษาปรากฏการณ์ชีวิตแบบสังคมเมือง เรามักจะอ้างถึงปรากฏการณ์ชีวิตซึ่งตรงกันข้ามคือ แบบสังคมชนบท อย่างไรก็ตาม ในการศึกษาไม่ว่าจะเป็นสังคมชนบท (rural sociology) หรือสังคมนคร (urban sociology) เรามักเน้นตรงจุดที่ว่าเมืองและชนบทแยกกันที่ตรงไหน (Anderson : 1976, p.303)

สังคมวิทยาชนบท เป็นการศึกษาทางวิทยาศาสตร์เกี่ยวกับการดัดแปลงสภาพทางเศรษฐกิจและสังคมให้เหมาะสมและการปรับตัวของประชากรที่อยู่ในเขตพื้นที่ที่จำกัด (Muntz : 1970, p.303)

เราอาจจะกล่าวให้เข้าใจง่าย ๆ ว่าสังคมวิทยาชนบทก็คือ การศึกษาสภาพต่าง ๆ ของเขตเมือง ซึ่งหมายถึงการศึกษาระบบสังคมวัฒนธรรม โครงสร้าง หน้าที่ และกระบวนการแห่งการกลายเป็นเมืองของประเทศที่พัฒนาแล้ว รวมทั้งประเทศที่ด้อยพัฒนา นิเวศวิทยาของเมือง ปัญหาของเมือง และลักษณะของประชากรในเขตเมือง เป็นต้น

เมืองคืออะไร (what is a City)

คำว่า “เมือง” ในประวัติศาสตร์กรีกและโรมัน หมายถึงบริเวณที่อยู่ในเขตกำแพงเมืองเท่านั้น ต่อมาได้มีผู้นำคำว่า “เมือง” มาใช้กันในความหมายที่แตกต่างกันออกไป แต่ละประเทศต่างก็ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า “เมือง” ซึ่งอาจเหมือนกันหรือแตกต่างกันบ้าง เช่น

1. สหรัฐอเมริกา “เมือง” คือ “บริเวณที่มีคนตั้งแต่ 2,500 คนขึ้นไป ไม่ว่าบริเวณนั้นจะอยู่ในเขตหรือนอกเขตการปกครองรวมทั้งบริเวณรอบ ๆ ที่เจริญแล้ว”

2. ประเทศอินเดีย “เมือง” คือ “บริเวณที่มีการปกครองโดยเทศบาลหรือระบบเทศบาลแบบใดแบบหนึ่งที่มีประชากรตั้งแต่ 5,000 คนขึ้นไป และมีความหนาแน่น 1,000 คนต่อตารางไมล์ และมากกว่า 75% ของชายในชุมชนนั้นต้องไม่ใช่เกษตรกร”

3. ประเทศญี่ปุ่น “เมือง” คือ “บริเวณชุมชนหนาแน่นอยู่ในเขตเทศบาลที่มีความหนาแน่นของประชากร 4,000 คนต่อตารางกิโลเมตร”

4. ประเทศเดนมาร์ก “เมือง” คือ “บริเวณที่มีประชากรตั้งแต่ 200 คนขึ้นไป”

5. ประเทศไทย ไม่ได้มีการให้คำจำกัดความที่แน่นอน แต่อย่างไรก็ตามเราถือว่าเมืองคือ เขตเทศบาลซึ่งประกอบไปด้วยเขตเทศบาลนคร เขตเทศบาลเมือง และเขตเทศบาลตำบล

นอกจากนี้นักวิชาการแต่ละท่านต่างให้คำจำกัดความของเมืองที่แตกต่างกันออกไปหลายแบบหลายอย่าง ความไม่เห็นพ้องต้องกันนี้ในคำจำกัดความของเมืองเกิดขึ้นเสมอ แม้ในประเทศเดียวกันบางทีก็มีความเห็นขัดแย้งกัน ศาสตราจารย์ ราฟท์ ทอมลินสัน (Ralph Thomlinson) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับเรื่องนี้ ท่านเห็นว่าได้มีผู้พยายามใช้ปัจจัยต่าง ๆ มาใช้ในการอธิบายเมือง และท่านได้รวบรวมปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้มาเสนอไว้ดังนี้ (กรณีการ์ อักษรกุล สุขเกษม : 2521 หน้า 4-7)

1. จำนวนประชากร โดยการกำหนดจำนวนประชากรไว้จำนวนหนึ่ง และถ้าชุมชนใดมีจำนวนประชากรสูงกว่าที่กำหนดไว้ ชุมชนนั้นก็จะเป็นเขตเมือง ซึ่งการกำหนดจำนวนประชากรนี้ในแต่ละประเทศก็กำหนดแตกต่างกันออกไป เช่น เดนมาร์กกำหนดว่า 200 คน ไอร์แลนด์ 300 คน เวเนซุเอลาและนิวซีแลนด์กำหนด 1,000 คน ไอเอแลนด์ 1,500 คน ฝรั่งเศส คองโก และอาร์เจนตินา 2,000 คน สหรัฐอเมริกาและเม็กซิโก 2,500 คน เบลเยียม อินเดีย กานา และเนเธอร์แลนด์ 5,000 คน กรีก 10,000 คน การให้คำจำกัดความของความเป็นเมืองโดยพิจารณาจากจำนวนประชากรนี้มีจุดอ่อนตรงที่มีหลาย ๆ เมืองที่ประชากรมีมากกว่า 2,500 คน หรือ 10,000 คน แต่ไม่มีคุณสมบัติเป็นเมืองเลย ในขณะที่บางเมืองมีประชากรน้อยกว่าจำนวนที่กำหนดแต่มีคุณสมบัติเป็นเมือง

2. ความหนาแน่น ได้มีนักวิชาการหลายท่านได้กำหนดความหนาแน่นของเมืองเอาไว้ มาร์ค เจฟเฟอสัน (Mark Jefferson) กล่าวว่า ชุมชนใดที่มีความหนาแน่นของประชากร 10,000 คนต่อตารางไมล์ ชุมชนนั้นเป็นเมือง นักวิชาการอื่น ๆ ได้กำหนดความหนาแน่นต่ำกว่านี้ ไฮปทิสเดล เอลดริจ (Hope Tisdale Eldridge) ไม่เห็นด้วยกับเจฟเฟอสัน เขากล่าวว่า การกลายเป็นเมืองคือ ขบวนการของการที่ประชากรมาอยู่รวมกัน

3. ประวัติศาสตร์ ได้มีการนำเอาประวัติศาสตร์มาใช้ในการกำหนดความเป็นเมือง โดยหลักการที่ว่าชุมชนจะเป็นเมือง ก็ดูตามประวัติของมันว่ามันเคยเป็นเมืองมาในอดีตหรือไม่ ประชาชนจะยอมรับความเป็นเมืองของชุมชนสืบต่อกันมาตั้งแต่ในอดีต ซึ่งในอดีตนั้น เมืองและชนบทมีความแตกต่างกันมาก และการใช้คำจำกัดความก็ไม่ค่อยจะมีหลักเกณฑ์อะไรนัก

4. พระราชบัญญัติการปกครอง ในกรณีนี้รัฐบาลเป็นผู้กำหนดว่าชุมชนใดจะเป็นเขตเมือง ในสหรัฐอเมริกาชุมชนใดจะเป็นเมืองหรือชนบทขึ้นอยู่กับข้อกำหนดของรัฐแต่ละรัฐ ตามกฎหมายของประเทศในยุโรป ในยุโรปในยุคกลางนั้นชุมชนที่เป็นเมืองเท่านั้นที่มีสิทธิที่จะเปิดตลาดได้

5. สิ่งประดิษฐ์ที่มองเห็น เมืองเป็นเขตที่ถูกสร้างขึ้นมา แต่ชนบทเกิดขึ้นเอง ส่วนประกอบของเมืองเป็นสิ่งที่มนุษย์สร้างขึ้น เช่น ถนน ตึกรามบ้านช่อง ทางน้ำ และสิ่งประดิษฐ์อื่น ๆ ริชาร์ด แอล ไมเออร์ (Richard L. Meier) ได้ให้คำจำกัดความของเมืองว่า คือสถานที่ซึ่งสะสมสิ่งประดิษฐ์ที่มนุษย์สร้างขึ้นจนกระทั่งทำให้สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติหมดไป แต่สิ่งก่อสร้างใหม่ ๆ ก็เกิดขึ้นในเขตชนบทได้เหมือนกัน เช่น อาจจะมีตึกใหญ่โตมีลิฟท์ขึ้นลงเพื่อเป็นที่เก็บผลิตผลทางเกษตรกรรม นักสังคมวิทยา กล่าวว่า “ควรจะให้คำจำกัดความของเมืองโดยพิจารณาถึงประชากรไม่ใช่สิ่งของ”

6. การดำรงชีวิต หมายถึง แบบของชีวิตและความรู้สึก เมืองจะมีแบบแผนและทัศนคติอย่างหนึ่ง ชนบทก็มีอีกอย่างหนึ่งแตกต่างกันออกไป ชาวเมืองจะมีความใกล้ชิดกันในด้านกายภาพ เช่น เดินเบียดเสียดอัดเยียดกันอยู่ในถนน หรือบนรถเมล์ แต่ด้านจิตใจหรือความรู้สึกหรือความสัมพันธ์เขาจะห่างไกลกัน แบบอย่างของชาวเมืองนั้นจะเป็นผู้ว่างไว้วางใจเวลา อาศัยอยู่ในบ้านติด ๆ กันและไม่รู้จักเพื่อนบ้านใกล้เคียง

7. อาชีพ อาจกล่าวได้อย่างง่าย ๆ ว่า ชาวเมืองคือ ผู้ที่ไม่ได้ประกอบอาชีพในการเพาะปลูกอยู่กับดินทราย ในปี ค.ศ. 1938 สถาบันสถิตินานาชาติได้แนะนำให้คำจำกัดความของเมืองว่า ให้พิจารณาตามเปอร์เซ็นต์ของประชากรที่ประกอบอาชีพต่าง ๆ ในเมืองอาชีพส่วนใหญ่

จะเป็นอาชีพบริการ การค้า และการอุตสาหกรรม และในเมืองมีการแบ่งงานกันทำมากมายหลายประเภท แต่ถ้าหากใช้คำจำกัดความอันนี้ก็มีปัญหาอีกคือว่า มีเมืองใหญ่หลายเมืองในซังการีและบุลกาเรียจะถูกจัดว่าเป็นเขตชนบทและมีเมืองเล็ก ๆ ซึ่งเป็นชุมทางรถไฟในแคนซัส อเมริกาจะถูกจัดว่าเป็นเมือง และการใช้กฎเกณฑ์อันนี้ของเมืองที่อยู่ในเขตเหมืองแร่จะนำไปสู่ความยากลำบากและคลุมเครือ ในการให้คำจำกัดความของเมืองที่อยู่ในเขตเหมืองแร่ เพราะอาชีพของเขาเหล่านั้นไม่ใช่การเกษตรกรรมแต่ก็ไม่ใช่อาชีพแบบชาวเมืองด้วย

8. คุณลักษณะของย่านการค้า ย่านการค้าจะกำหนดความเป็นเมืองได้ ย่านที่เป็นตลาดย่านนั้นก็เป็นเมืองเฟรดริค แรทเซด (Friedrich Ratzel) ได้ให้คำจำกัดความของเมืองว่า "เมืองคือสถานที่ที่กว้างใหญ่เป็นที่รวมของมนุษย์อย่างถาวรและอาณาบริเวณนั้นจะเป็นย่านการค้าใหญ่" อาร์เธอร์ สเมลล์ (Arther Smailes) กล่าวว่า "เมืองคือสถานที่ซึ่งมีธนาคารและร้านค้า" กฎเกณฑ์อันนี้แคบมาก เพราะการธุรกิจนั้นเป็นเพียงส่วนหนึ่งของเมืองเท่านั้น

9. การอุตสาหกรรม โดยการใช้กฎเกณฑ์ว่า เมืองคือที่มีโรงงาน แต่ในเขตชนบทก็อาจจะมีโรงงานเล็กหลายโรงงาน หรืออาจจะมีโรงงานใหญ่สักโรงงานหนึ่งก็ได้ และชนบทนั้นก็ถูกเรียกว่าเป็นเขตเมืองหรือ?

10. ความเป็นกาฝากหรือการต้องพึ่งผู้อื่น ชนชาติของเมืองจะต้องเป็นกาฝากของชนบท เวอเนอร์ สอมบาร์ท (Werner Sombart) กล่าวว่า เมืองคือที่รวมของมนุษย์ที่ต้องพึ่งพาผลผลิตทางเกษตรกรรมและแรงงานจากชนบทเพื่อการอยู่รอดของตนเอง ความต้องการอาหารทุกวันทำให้เมืองต้องขึ้นอยู่กับเขตชนบท มักจะมีคำโบราณกล่าวว่า ชนบทคือชีวิต ส่วนเมืองนั้นคือกาฝาก หรือพยาธิหรือความเสื่อมโทรมทั้งกาย และในการตอบแทนเมืองที่ได้ให้สิ่งฟุ่มเฟือยของชีวิตแก่ชนบท หรือไม่ก็ให้ความคุ้มครองทางด้านการทหารแก่ชนบท แต่กฎเกณฑ์อันนี้ไม่เป็นจริงสำหรับประเทศพัฒนาแล้ว เพราะว่าทั้งเมืองและชนบทต่างก็หวังพึ่งตัวเองในด้านอุตสาหกรรม เกษตรกรรม การทหาร การศึกษา การแพทย์ และสิ่งประดิษฐ์ต่าง ๆ

11. การคมนาคมขนส่ง เมืองเป็นศูนย์กลางของการคมนาคมขนส่ง ตัวอย่างคือ ในฝรั่งเศสที่มีคำกล่าวว่า "เส้นทางทุกสายมุ่งสู่กรุงปารีส" ในกรุงปารีสนั้น ทางรถไฟทุกสายต้องไปสู่กรุงปารีส เราจะเดินทางจากเมืองเอไปเมืองบี ซึ่งห่างกันเพียง 50 ไมล์ โดยไม่ผ่านปารีสไม่ได้ เราจะต้องนั่งรถไฟ 150 ไมล์ เข้าปารีสแล้วก็เปลี่ยนรถไฟเดินทางไปอีก 175 ไมล์ จึงจะถึงจุดหมายปลายทาง ชาลส์ คูลีย์ (Charles H. Cooley) กล่าวว่าไว้ว่า การที่เส้นทางคมนาคมมีการหยุดที่แห่งหนึ่งทำให้เกิดเมืองใหม่ขึ้นมา

12. การเดินทาง การเดินทางเป็นการกระจายขนาดของเมือง ชาวเมืองส่วนใหญ่มีการเดินทาง แต่ชาวนาในส่วนต่าง ๆ ของโลกก็เช่นกัน จีน บรันส์และปีแอร์ เคสฟอนเทน ได้ให้การเดินทางเป็นตัวแยกเมืองออกจากชนบท เขากล่าวว่า “ชาวเมืองส่วนใหญ่จะใช้เวลาในการทำงานส่วนมากอยู่ในเมือง ส่วนชาวชนบทนั้นจะใช้เวลาในการทำงานส่วนใหญ่อยู่นอกชุมชน”

13. การปกครองและศาสนา เมืองมักจะเป็นศูนย์กลางของโบสถ์และการปกครอง เฮนรี พิเรน (Henry Pirenne) บรรยายถึงเมืองว่า “ลักษณะเด่นของเมืองคือประตูเมือง โบสถ์ และความหนาแน่นของประชากร” แต่คำจำกัดความนี้มันไม่เหมาะสมกับสมัยนี้ ศาสนาและการปกครองได้ลดความสำคัญลงมากแล้วในเมืองที่เจริญแล้วหลายเมือง

14. จุดศูนย์กลาง เมืองเป็นจุดศูนย์กลางสำคัญที่ทุกสิ่งทุกอย่างเกิดขึ้น ศูนย์กลางของเมืองในแต่ละเมืองไม่เหมือนกัน บางเมืองอาจจะหมายถึงย่านถนนหลักของเมือง (main street) บางเมืองอาจจะหมายถึงย่านธุรกิจการค้า อย่างไรก็ตาม ศูนย์กลางของเมืองคือ ที่ซึ่งไม่มีคนอาศัยอยู่ แต่เป็นสถานที่ที่มีคนเป็นจำนวนมากเดินทางไปเพื่อจะทำงาน จ่ายของหรือเข้าชมมหรสพ และเป็นย่านที่มีทรัพย์สินแพงที่สุดของเมือง มีเมืองหลายเมืองที่มีศูนย์กลางหลายศูนย์กลาง แต่ก็มีบางเมืองที่ได้รวมศูนย์กลางเหล่านี้เข้าด้วยกัน ในยุคที่รถยนต์เป็นที่แพร่หลายนี้ เมืองมักจะกระจายศูนย์ธุรกิจ ร้านค้า และมหรสพออกไป

15. ความแปลก ความไม่เหมือนกัน (heterogeneity) เมืองมีความซับซ้อนและปนเปกันมากกว่าในชนบท ในเมืองมีสิ่งก่อสร้างและประชากรหลาย ๆ ประเภท แฮนส์ ดอรีส์ (Hans Dorries) กล่าวว่า “เรารู้จักเมืองก็โดยแบบแผนการควบคุม ความใกล้ชิดกลุ่มคนที่อยู่รอบ ๆ ศูนย์กลาง และโดยสิ่งมากมายหลายประเภทในเมือง”

ธรรมชาติของเมือง (The nature of cities)

เมืองแต่ละเมืองมีความเป็นเอกลักษณ์ของตัวเอง แต่จะมีภาระหน้าที่ (function) และรูปแบบ (pattern) ที่คล้ายคลึงกัน การที่เราได้ศึกษาเกี่ยวกับเมือง ๆ หนึ่งก็พอจะช่วยให้เข้าใจลักษณะเมืองอื่น ๆ อีกด้วย ได้มีการศึกษาเกี่ยวกับลักษณะที่ตั้งของเมืองและโครงสร้างของเมืองกันบ่อย ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งหัวข้อเรื่องเกี่ยวกับขนาด หน้าที่และที่ตั้งของเมือง แต่เราจะกล่าวถึงเฉพาะ 2 หัวข้อใหญ่ ๆ ของธรรมชาติของเมืองคือ (Harris and Ullman : 1974, p.217)

1. สิ่งที่ช่วยค้ำจุนเมือง (The support of cities)
2. โครงสร้างภายในของเมือง (Internal structure of cities)

1. สิ่งช่วยค้ำจุนเมือง (The support of cities)

เมื่อเราย่างก้าวเข้าไปในเมืองสิ่งที่เราเห็นก็คือ สิ่งก่อสร้างที่สูง ๆ เต็มไปหมด หรือกลุ่มคนที่เคลื่อนไหวอย่างรีบเร่งผ่านร้านค้า โรงมหรสพ ธนาคาร และสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ ซึ่งสิ่งเหล่านี้แตกต่างกันมากกับชนบท เราอาจจะตั้งคำถามขึ้นมาได้ว่า อะไรเป็นสิ่งที่ทำให้เกิดปรากฏการณ์อย่างนี้ขึ้น หรือชาวเมืองเขาทำอะไรกันเพื่อการดำรงชีวิต

เมืองอาศัยพึ่งพาผู้คนและสิ่งต่าง ๆ จากอาณาบริเวณรอบ ๆ เมือง ซึ่งสิ่งเหล่านี้เป็นผู้ให้บริการแก่เมืองและทำให้เมืองคงอยู่ได้ เช่น ช่างตัดผม ช่างซักรีดเสื้อผ้า ช่างซ่อมรองเท้า คนขายของ นายธนาคาร ซึ่งเข้ามาทำงานในเมืองในเขตที่ล้ำหลังหรือเขตที่ขาดทรัพยากรธรรมชาติ เมืองจะมีน้อย อาดัม สมิท กล่าวว่า “พื้นดินจะให้ผลผลิตมากมายเพื่อค้ำจุนเมือง” แต่ก็ไม่ได้หมายความว่าเมืองทุกเมืองจะต้องล้อมรอบด้วยพื้นดินที่อุดมสมบูรณ์ เพราะตั้งแต่เมื่อมีการคมนาคมขนส่งทั่วถึงกันแล้ว เราก็อาจจะทำการขนส่งผลผลิตระหว่างเมืองกันได้

ลักษณะของเมืองตามสิ่งช่วยค้ำจุนเมืองหรือวัตถุดิบที่ส่งเข้ามาช่วยเมืองนั้น พอจะแบ่งออกได้เป็น 4 แบบ ดังนี้ (Ullman : 1941, p.855)

1. เมืองที่เป็นศูนย์กลางคอยรับสิ่งบริการต่าง ๆ จากอาณาบริเวณรอบ ๆ เมือง ดูรูปประกอบ



รูปที่ 1 แสดงให้เห็นทฤษฎีการกระจายจากศูนย์กลาง เมืองใหญ่อยู่ตรงจุดศูนย์กลางล้อมรอบด้วยเมืองขนาดกลาง 6 เมือง และเมืองขนาดกลางแต่ละเมืองก็ล้อมรอบด้วยเมืองเล็ก ๆ อีก 6 เมือง อาณาบริเวณรอบ ๆ เป็นรูป 6 เหลี่ยม และมีศูนย์กลางซึ่งรับบริการจากเมืองรอบ ๆ

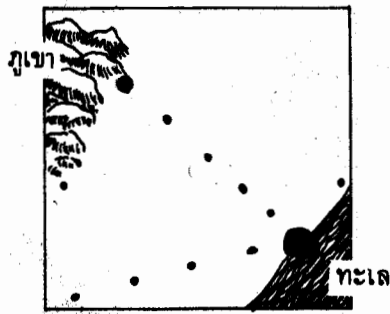
เมืองในฐานะที่เป็นศูนย์กลางได้ให้บริการด้านการค้าและสังคมแก่อาณาบริเวณรอบ ๆ ถ้าหากว่าพื้นดินเป็นแบบเดียวกันหมด ศูนย์กลางก็จะเป็นแบบอย่างเดียวกันหมด ศูนย์กลางมีหลายขนาด ตั้งแต่ขนาดมีร้านรวง เพียงหนึ่งหรือสองร้านที่ให้บริการแก่อาณาเขตรอบ ๆ ไปจนถึงหมู่บ้าน เมืองเล็กและเมืองใหญ่ซึ่งให้บริการแก่อาณาบริเวณกว้างใหญ่หรือเป็นนครใหญ่ เช่น นิวยอร์ก หรือชิคาโก

เมืองแบบที่เป็นศูนย์กลางมีมากมายในโลกนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตที่ไม่ใช่อุตสาหกรรม ในสหรัฐอเมริกามีศูนย์กลางการค้าที่ดีคือ การขายปลีกและขายส่งสินค้าเกษตรกรรมทางภาคตะวันออกเฉียงใต้และทางตะวันออกเฉียงเหนือ เมืองต่าง ๆ เหล่านี้จะเป็นศูนย์กลางการค้าขายหรือศูนย์กลางการขายส่ง ซึ่งขึ้นอยู่กับขนาดของมัน ในร้านค้าเหล่านี้ก็จะรับสินค้ามาจากอาณาบริเวณรอบ ๆ นั้น ซึ่งผิดกับเมืองของย่านอุตสาหกรรมในภาคตะวันตก ซึ่งศูนย์กลางจะอยู่ติด ๆ กัน และมีสินค้าเพียงเล็กน้อยเท่านั้นที่มาจากประชากรที่อาศัยอยู่ในย่านนั้น

ไม่เพียงแต่การค้าเท่านั้นที่สนับสนุนย่านศูนย์กลางแต่สังคมและศาสนาก็ยังสนับสนุนย่านศูนย์กลางด้วย ในบางแห่งสิ่งอื่น ๆ อาจจะเป็นตัวสำคัญในการสนับสนุนเมือง เช่น ในหลายส่วนของประเทศลาตินอเมริกา ซึ่งมีการค้าเพียงเล็กน้อย ห้างร้านต่าง ๆ ก็จะอยู่กระจัดกระจายร่วมกับศูนย์กลางทางสังคมและศาสนา และก็แตกต่างจากเมืองส่วนมาก เพราะวันที่มีธุรกิจยุ่งก็คือวันอาทิตย์ ประชาชนเขาจะไปโบสถ์ เข้าสถานที่พักผ่อนแล้วก็ไปเข้าย่านธุรกิจ ซึ่งเมืองแบบนี้จะได้ชื่อว่า “เมืองวันอาทิตย์” เช่น เมือง Salt Lake ในรัฐ Utah, สหรัฐอเมริกา

เมืองศูนย์กลางใหญ่ ๆ ส่วนมากมักจะเป็นศูนย์กลางการปกครองด้วย เช่น ลอนดอน และปารีส ซึ่งเป็นเมืองการปกครองและเป็นศูนย์กลางการค้า ในสหรัฐอเมริกา เมืองวอชิงตัน ดี ซี และเมืองหลวงของบางรัฐเป็นเฉพาะศูนย์กลางการปกครอง ในกรณีเช่นนี้เมืองศูนย์กลางการปกครองถูกแยกออกจากเมืองศูนย์กลางอื่น ๆ

2. เมืองที่เป็นเส้นทางขนส่ง เมื่อการขนส่งหยุดพักที่ไหนก็ทำให้เกิดการบริการตามเส้นทางขนส่งนั้น อาณาบริเวณซึ่งส่งวัตถุดิบมาให้เมืองอาจจะอยู่ไกลจากเมืองแต่ก็สามารถติดต่อกับเมืองได้ เพราะมีการขนส่งที่ดี เมืองแบบนี้มีแนวโน้มที่จะตั้งอยู่บนเส้นทางรถไฟหรือตามชายฝั่งทะเล รูปประกอบ



รูปที่ 2 ศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง (transport centers) มักจะตั้งอยู่บนฝั่งทะเลหรือตามทางรถไฟ จากรูปนี้ เมืองใหญ่ตั้งอยู่ที่ชายฝั่งทะเล เมืองรองลงมาตั้งอยู่ที่ชุมทางรถไฟและเป็นจุดเชื่อมระหว่างภูเขาและที่ราบ ส่วนเมืองเล็ก ๆ เป็นเมืองซึ่งเกิดจากการพักการเดินทางตามเส้นทางรถไฟหรือถนน ทำให้เกิดเป็นเมืองขึ้นมา

เมืองทั้งหลายมักจะอาศัยหรือขึ้นอยู่กับ การขนส่ง - เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้า การที่เมืองต้องขึ้นอยู่กับ การคมนาคมทำให้ลดความสำคัญของเมืองที่เป็นศูนย์กลางลง การจัดระเบียบของเมืองให้ความสำคัญต่อการขนส่งที่มีประสิทธิภาพซึ่งเกี่ยวกับราคาค่าโดยสาร การสร้างทางใหม่ สถานที่ตั้งและอุปกรณ์ต่าง ๆ

คูลี (Cooley) กล่าวว่า เส้นทางคมนาคมขนส่งไม่ได้ทำให้เกิดเมือง แต่เมื่อมีการหยุดพักเพื่อขนส่งสินค้าจะทำให้เกิดเมือง เมื่อแบบของการขนส่งเปลี่ยนไปคือ เปลี่ยนจากทางน้ำมาเป็นทางรถไฟก็ต้องมีที่พักในการเดินทาง เมืองท่าที่เป็นที่ขนส่งสินค้ามีแนวโน้มที่จะพัฒนาการบริการต่าง ๆ เช่น การจัดของใหม่ การเก็บของ และการนับของ ตัวอย่าง เมืองท่าอเทอร์ฟอร์ด วิลเลียม ซึ่งเป็นเมืองท่าและเมืองที่เก็บข้าวสาลีอยู่ส่วนเหนือของทะเลสาบซูเพริเออร์ ซึ่งที่ดินรอบ ๆ นี้เป็นที่ดินว่างเปล่า เขาหาทางที่จะสร้างที่พักการเดินทางเพื่อการขนส่งสินค้าไปยังตลาดในทางฝั่งตะวันออก เมืองท่าบางเมือง เช่น ชองกง และโคเปนเฮเกน สร้างโรงเก็บของและขนส่งสินค้าทางเรือจากเรือเล็กไปสู่เรือใหญ่ นอกจากนั้นเมืองยังเกิดขึ้นได้เมื่อมีการหยุดพักในการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

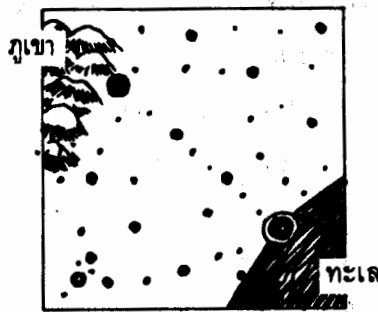
3. เมืองซึ่งเกิดจากหน้าที่พิเศษ (specialized function cities) คือเมืองที่เกิดขึ้น เนื่องจากการให้บริการบางอย่าง เช่น เหมืองแร่ โรงงานอุตสาหกรรม หรือการพักผ่อน คูรูปประกอบ



รูปที่ 3 เมืองที่เกิดจากการหน้าที่พิเศษ เมืองใหญ่เป็นศูนย์กลางของโรงงานอุตสาหกรรมหรือเมืองแร่ล้อมรอบด้วยเมืองเล็ก ๆ ซึ่งเป็นเมืองที่จะส่งวัตถุดิบไปโรงงานหรือเหมือง ส่วนเมืองเล็ก ๆ ที่ชายฝั่งทะเลและเชิงเขาเป็นเมืองตากอากาศ

เมืองซึ่งมีหน้าที่พิเศษบางอย่างคือ ให้บริการแก่พื้นที่กว้างขวางเป็นเมืองที่น่าสนใจอีกแบบหนึ่ง เช่น เมืองไมอามี เป็นเมืองที่เกิดขึ้นเพราะเป็นชายหาดที่สวยงามและมีอุณหภูมิที่เหมาะสม เมืองสแกนตัน เกิดขึ้นเพราะอยู่ตรงจุดกลางของเหมืองถ่านหิน เมืองพิทส์เบิร์ก และเมืองรอบ ๆ แถบนั้นเกิดขึ้นเพราะมีกิจการโรงงานเหล็กกล้า เป็นต้น เมืองต่าง ๆ ดังที่กล่าวมาแล้วเป็นเมืองที่เกิดขึ้นเนื่องจากมีทรัพยากรธรรมชาติเฉพาะอย่าง ปัจจัยพิเศษอีกอย่างหนึ่งที่ทำให้เกิดเป็นเมืองขึ้นคือการอุตสาหกรรม

4. เมืองส่วนใหญ่มักจะเกิดขึ้นจากการผสมผสานกันของปัจจัยทั้ง 3 ดังได้กล่าวมาแล้ว เมืองทุกเมืองต่างก็มีความสำคัญและเกี่ยวเนื่องกันดังรูปที่ 4



รูปที่ 4 เป็นการรวมเมืองทั้งหมดให้อยู่ในอาณาบริเวณเดียวกัน เมืองที่ชายฝั่งทะเลเป็นมหานครใหญ่ แม้ว่าจะไม่ได้อยู่ในจุดศูนย์กลาง แต่ก็ได้รับบริการจากเมืองต่าง ๆ เหมือนอยู่ที่จุดศูนย์กลาง เมืองที่ใหญ่รองลงมาก็คือเมืองที่เป็นโรงงานเหมืองแร่และชุมทางรถไฟ บนเส้นทางรถไฟก็มีเมืองต่าง ๆ มากมาย เส้นทางรถไฟตอนบนข้ามมือของรูปที่ 2 ได้แยกเส้นทางเพื่อให้ผ่านไปยังโรงงานและเหมืองแร่ ส่วนการกระจายของเมืองตอนบนขวามือนั้นไปตามการกระจายแบบศูนย์กลาง (central place)

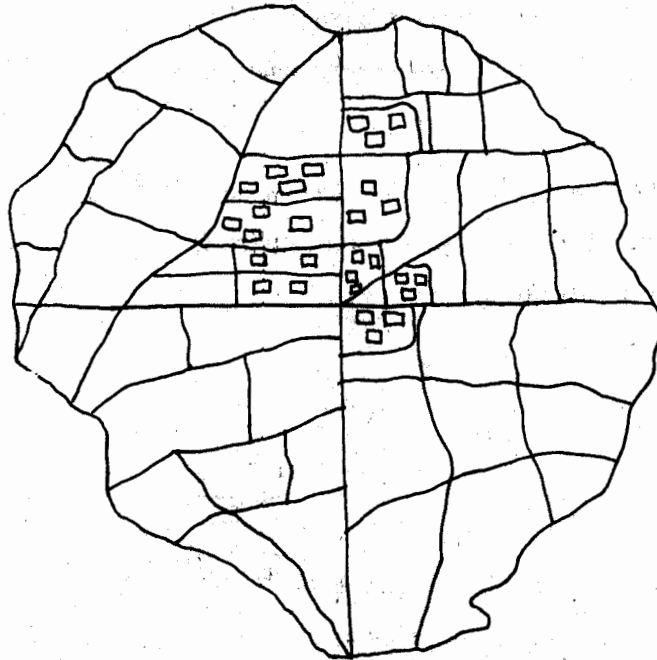
เมืองส่วนใหญ่มักจะเป็นแบบรวมของทั้ง 3 แบบ เช่น เมืองนิวยอร์ก ซึ่งเป็นเมือง
ท่าที่ใหญ่ที่สุด เป็นจุดที่หยุดพักการขนส่ง เป็นจุดศูนย์กลางของการขายส่งและขายปลีก เป็น
ศูนย์กลางของโรงงานอันแสดงถึงการเป็นเมืองที่มีหน้าที่ให้บริการพิเศษเฉพาะอย่าง

2. โครงสร้างภายในของเมือง

การปรับปรุงหรือจัดระเบียบของเมืองให้มีประสิทธิภาพนั้นจะต้องคำนึงถึงการใช้
ที่ดินภายในเมืองและปัจจัยที่ทำให้เกิดแบบแผนอย่างนั้น

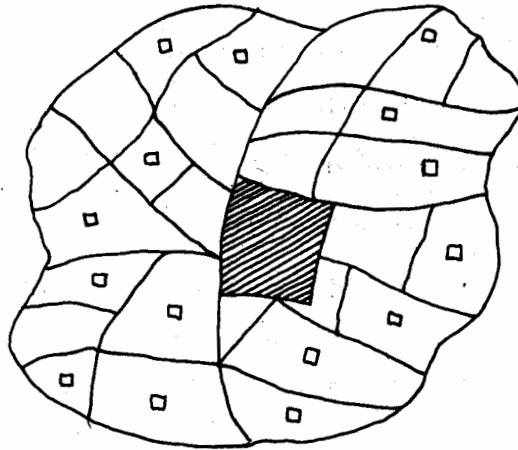
1) การตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ในระยะแรกเริ่ม เป็นไปในลักษณะที่ปราศจากการวางแผน
ล่วงหน้า ซึ่งพอจะแยกกล่าวได้ดังนี้ (Meer : 1968, p.87)

1. การตั้งถิ่นฐานแบบรวมกลุ่ม (cluster settlement) ลักษณะของการตั้งถิ่นฐานแบบ
นี้เป็นไปในแบบที่ได้มีการวางแผนไว้ล่วงหน้า ลักษณะที่เด่นของการตั้งถิ่นฐานแบบนี้ได้แก่
การตั้งบ้านเรือนอยู่รวมกันเป็นกลุ่ม ๆ บนพื้นที่ไร่นาของตน



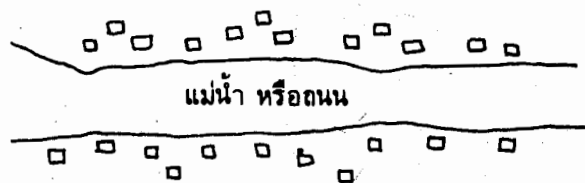
รูปที่ 6 การตั้งถิ่นฐานแบบรวมกลุ่ม

2. การตั้งถิ่นฐานแบบกระจาย (scattered settlement) เป็นแบบการตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนแบบครอบครัว กระจัดกระจายอยู่รอบ ๆ ย่านชุมชน ซึ่งเป็นที่ตั้งของวัด โรงเรียน สุขศาลา ตลาด เป็นต้น บ้านเรือนที่กระจัดกระจายอยู่นั้นตั้งอยู่บนเนื้อที่ไร่นาของแต่ละครอบครัว ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในการทำมาหากิน



รูปที่ 6 การตั้งถิ่นฐานแบบกระจาย

3. การตั้งถิ่นฐานแบบเส้นตรง (line settlement) เป็นการตั้งบ้านเรือนเรียงรายตามเส้นทางคมนาคมทั้งทางน้ำและทางบก เช่น การตั้งบ้านเรือนริมฝั่งแม่น้ำและลำคลอง การสร้างบ้านเรือนตามสองฝั่งถนน เป็นต้น



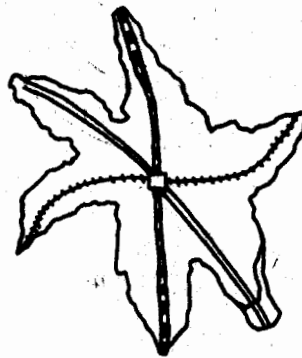
รูปที่ 7 การตั้งถิ่นฐานแบบเส้นตรง

2) ทฤษฎีเกี่ยวกับการขยายตัวของเมือง

เพื่อที่จะเข้าใจการขยายตัวของเมืองให้ลึกซึ้งพอสมควร จึงควรที่จะทำความเข้าใจทฤษฎีการขยายตัวของเมืองโดยทั่ว ๆ ไปเสียก่อน เพื่อเป็นแนวทางในการวิเคราะห์การขยายตัวของเมือง กล่าวคือในการขยายตัวของเมืองโดยทั่วไปได้มีผู้พยายามศึกษาค้นคว้าเพื่อหาแบบอย่างของการขยายตัวของเมือง ในกรณีนี้ได้มีผู้ศึกษาและตั้งเป็นทฤษฎีขึ้นหลายทฤษฎีด้วยกัน ดังจะได้กล่าวถึงดังต่อไปนี้

ทฤษฎีการขยายตัวของเมือง

1. **ทฤษฎีรูปดาว (star theory)** เป็นทฤษฎีที่เก่าแก่ที่สุด เกิดขึ้นในปี ค.ศ. 1903 โดย R.M. Hurd (Thomlinson : 1969, p.143) เขาได้ศึกษาพบว่าเมืองจะขยายตัวออกจากศูนย์กลางไปตามเส้นทางการคมนาคมขนส่ง ซึ่งทำให้เป็นรูปคล้ายดาวหรือแมงกะพรุน รูปประกอบ

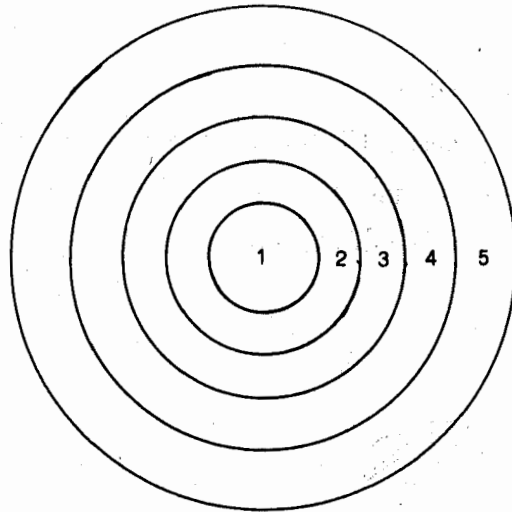


รูปที่ ๘ ทฤษฎีรูปดาว

ทฤษฎีนี้เป็นจริงและเป็นที่ยอมรับกันก่อนที่จะมีรถยนต์ใช้ รูปแบบของเมืองที่เป็นแบบรูปดาวนี้เป็นสิ่งธรรมดาในช่วงที่ใช้การคมนาคมขนส่ง เช่น เมื่อใช้การเดินทางโดยรถไฟ บ้านเรือนของประชาชน ก็มักจะปลูกสร้างขึ้นในเขตซึ่งสามารถไปยังสถานีรถไฟได้อย่างสะดวก บ้านเรือนก็จะเป็ยแนวยาวตามทางรถไฟ ประชาชนมักจะสนใจที่จะตั้งบ้านเรือนตามทางรถไฟมากกว่าที่จะสนใจถึงจุดศูนย์กลางของเมือง

2. **ทฤษฎีปวงกลม (concentric zone theory)** ทฤษฎีนี้เกิดขึ้นมาจากแนวความคิดของเบอร์เกส (E.W. Burgess) และปาร์ค (R.E. Park) ซึ่งเป็นอาจารย์อยู่ที่มหาวิทยาลัยชิคาโก เขาได้ศึกษาค้นคว้าเกี่ยวกับนครชิคาโกแล้วตั้งทฤษฎีเกี่ยวกับการเติบโตของชุมชนแบบเมือง ซึ่ง

เข้าใจว่าน่าจะนำไปอธิบายได้กับนครใหญ่ ๆ ทั้งหลายในสหรัฐอเมริกา ทั้งที่ลักษณะของการเติบโตที่นำมาอธิบายนั้นเป็นไปในแบบที่เป็นอุดมคติ หรือเป็นแบบที่แสดงให้เห็นลักษณะบางอย่างโดยเสริมต่อให้ชัดเจนขึ้น คือไม่มีชุมชนใดเป็นไปตามแบบนั้นได้ และแม้แต่นครชิคาโกก็มีได้เป็นจริงอย่างนั้นทั้งหมด (Gist and Fava : 1971, p.23)

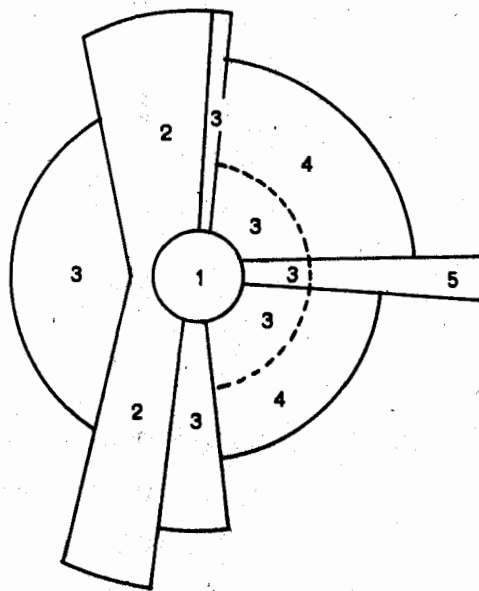


รูปที่ ๑ ทฤษฎีวงกลม

เบอร์เกสสร้างภาพให้เห็นว่านครใหญ่ ๆ นั้นมีโครงสร้างเป็นวงกลม ซึ่งประกอบด้วยเขตต่าง ๆ เป็นรูปวงกลมซ้อนกัน 5 วง (Burgess : 1952, p.51)

- วงที่ 1. เขตศูนย์กลางของเมือง (central bussiness district) เป็นเขตที่อยู่ใจกลางของเมือง
- วงที่ 2. เขตผ่านหรือเขตเสื่อมโทรม (Zone of transition) เป็นเขตที่มีธุรกิจและอุตสาหกรรมตั้งอยู่หนาแน่น อาคารต่าง ๆ ก็ทรุดโทรม และไม่มีใครสนใจที่จะปรับปรุงแก้ไขบริเวณนี้ให้สะอาดงดงามขึ้น จึงกลายเป็นแหล่งเสื่อมโทรมไป
- วงที่ 3. เขตคนงาน (zone of workingmen ' home) เป็นเขตที่อยู่อาศัยของชนชั้นกรรมกร
- วงที่ 4. เขตที่อยู่อาศัยของชนชั้นกลาง (middle class zone)
- วงที่ 5. เขตที่อยู่อาศัยของชนชั้นสูง (high class zone) เป็นบริเวณที่อยู่รอบนอกสุด หรืออาจเรียกว่า บริเวณชายเมือง

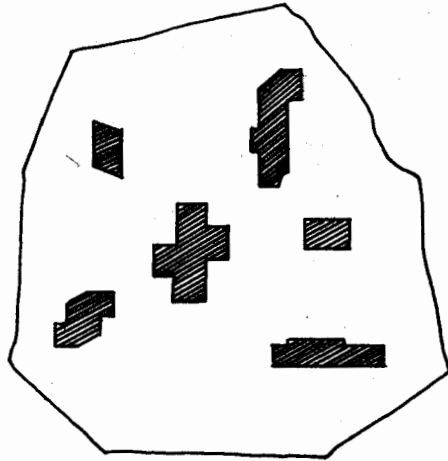
3. ทฤษฎีรูปพาย (sector theory) นักสังคมวิทยาชื่อ Homer Hoyt ผู้เป็นเจ้าของทฤษฎีนี้ได้แบ่งเมืองออกเป็นส่วน (sector) ต่าง ๆ เขามีความเห็นว่าคุณลักษณะของเมืองใหญ่ ๆ นั้น มีลักษณะเหมือนกับทฤษฎีวงกลมของ Burgess เขาอธิบายว่าส่วนต่าง ๆ ของเมืองประกอบด้วยกิจกรรมและประชากรในส่วนต่าง ๆ ซึ่งไม่จำเป็นจะต้องแบ่งเขตเป็นรูปวงกลมซ้อนกันเสมอไป กล่าวคือ บริเวณเขตอุตสาหกรรมไม่จำเป็นต้องเกิดขึ้นโดยรอบอาณาบริเวณศูนย์กลางของเมือง แต่อาจเจริญหรือขยายตัวตามริมทางรถไฟเป็นแนวตรง หรือ ส่วนต่าง ๆ อาจจะมีจุดเริ่มต้นจากศูนย์กลางของเมือง แล้วขยายไปตามแนวยาวออกไปสู่ชานเมือง เพราะฉะนั้นส่วนต่าง ๆ ของเมืองตาม sector theory ของ Hoyt นี้ ทำให้ส่วนต่าง ๆ อันประกอบเข้าเป็นเมืองใหญ่ ๆ มีลักษณะคล้ายใบพัดของพัดลม (Thomlinson : 1969, p.146) ดูรูปประกอบ



รูปที่ 10 ทฤษฎีรูปพาย

- | | | | |
|-------|-------------------------|-------|------------------------------|
| เขต 1 | เขตศูนย์กลาง | เขต 4 | เขตที่อยู่อาศัยของชนชั้นกลาง |
| เขต 2 | เขตเสื่อมโทรม | เขต 5 | เขตที่อยู่อาศัยของชนชั้นสูง |
| เขต 3 | เขตที่อยู่อาศัยของคนงาน | | |

4. ทฤษฎีหลายศูนย์กลาง (multiple nuclei theory) ผู้เป็นเจ้าของทฤษฎีนี้คือ Harris และ Ullaman (Thomlinson : 1969, p.148) เขามีความเห็นแตกต่างไปจากเจ้าทฤษฎีอื่น ๆ กล่าวคือ เขาเห็นว่า ศูนย์กลางของเมืองใหญ่ ๆ นั้นมิได้เกิดขึ้นมาจากที่แห่งเดียว คือ เมืองใหญ่ ๆ มิได้ขยายตัวขึ้นโดยรอบอาณาบริเวณศูนย์กลางหรือใจกลางเมืองแต่เพียงแห่งเดียวเท่านั้น หากแต่ขยายตัวโดยรอบบริเวณของศูนย์กลางหลาย ๆ แห่ง ซึ่งอยู่ในเขตของเมืองใหญ่นั้น รูปประกอบ



รูปที่ 11 ทฤษฎีหลายศูนย์กลาง

การเติบโตของเมืองใหญ่

เมืองเติบโตขึ้นเมื่อขบวนการกลายเป็นเมืองอุตสาหกรรมก้าวหน้าขึ้น จนกระทั่งศตวรรษที่ 20 ซึ่งเมืองมีการขยายเติบโตมาก ในการศึกษาการเติบโตของเมืองขนาดใหญ่ เดวิส (Davis) ได้คาดประมาณว่า ในปี พ.ศ.2343 ประชากรของโลกมีเพียง 1.7 เปอร์เซนต์เท่านั้นที่อาศัยอยู่ในเมืองที่มีประชากร 100,000 คนขึ้นไป และได้เพิ่มขึ้นเป็น 13 เปอร์เซนต์ ในปี พ.ศ.2493 คือในปี พ.ศ.2343 นั้นมีประชากรประมาณ 16 ล้านคนอาศัยอยู่ในเมืองใหญ่ (ที่มีประชากรตั้งแต่ 100,000 คนขึ้นไป) และในปี พ.ศ.2493 จำนวนได้เพิ่มขึ้นเป็น 314 ล้านคน ซึ่งเพิ่มมากขึ้นกว่า 20 เท่า (Davis : 1955, p.34)

พรีซิส (Precise) ได้หาข้อมูลเกี่ยวกับประชากรที่อาศัยอยู่ในเมืองใหญ่ของโลก พบว่า ในปี 2503 มีเมืองใหญ่ที่มีประชากรตั้งแต่ 100,000 คนขึ้นไปมากกว่า 1,400 เมือง และเมืองที่มีประชากรตั้งแต่ 1,000,000 คนขึ้นไปมีกว่า 60 เมือง ในปี 2343 มีเมืองประมาณ 20 เมืองที่มีประชากรมากกว่า 100,000 คน แต่ไม่มีเมืองไหนมีประชากรถึง 1,000,000 คนเลย (Gist and Fava :- 1971, p.134)

ปัจจัยที่มีผลต่อสถานที่ตั้งและความเจริญเติบโตของเมือง (location and growth factors)

ในระยะต้น ๆ เมื่อการปกป้องคุ้มครองตัวเองเป็นเรื่องสำคัญ เมืองมักจะตั้งอยู่ตามภูเขา เกาะและที่อื่น ๆ ซึ่งสามารถป้องกันตัวเองได้ง่าย และถ้าหากว่าสภาพตามธรรมชาติของที่ตั้งไม่สามารถป้องกันตัวเองได้เพียงพอ ก็จะมีการสร้างกำแพงหรือคูเมืองขึ้นล้อมรอบเมืองเพื่อประโยชน์ในการปกป้องตัวเอง โบสถ์มักจะตั้งบนยอดเขาเพื่อจะได้อยู่ในที่สูง

ในสมัยต่อมาซึ่งเมืองหลวงของประเทศหรือจักรวรรดิไปเกี่ยวข้องกับการค้าขายซึ่งทำให้เกี่ยวข้องกับการค้าขนสง เมืองจึงนิยมสร้างตามปากแม่น้ำต่าง ๆ การคมนาคมทางน้ำเป็นทางที่ใช้จ่ายถูกที่สุดในการขนส่ง ดังนั้น ปัจจัยที่สำคัญในการตั้งเมืองในศตวรรษที่ 20 ก็คือปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการผลิต การกระจายผลผลิตและการขายสินค้า

ซี.แลงด์ดอน ไวท์ (C. Langdon White), เอ็ดวิน เจ. ฟอสคิว (Edwin J. Foscutt) และ ทอม แอล. แมกไนท์ (Tom L. McKnight) (Thomlinson : 1969, p.118) ได้ศึกษาถึงปัจจัยสำคัญต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลต่อการตั้งโรงงานและเมืองในสมัยปัจจุบัน เขาพบว่าปัจจัยที่สำคัญเหล่านี้ ได้แก่

1. เมืองต้องอยู่ใกล้ตลาด เป็นปัจจัยที่สำคัญมากโดยเฉพาะต่อเมืองอุตสาหกรรมที่ผลิตสินค้าที่มีขนาดใหญ่ เพราะบางหรือแตกง่าย พวกเครื่องแก้วและสินค้าซึ่งเปลี่ยนแปลงได้ง่าย

2. เมืองต้องอยู่ใกล้แหล่งวัตถุดิบโดยเฉพาะอย่างยิ่งเมืองที่เป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรม เพื่อสะดวกในการขนส่ง

3. เมืองต้องอยู่ใกล้พลังงานต่าง ๆ เช่น โรงงานสร้างอะลูมิเนียมต้องอยู่ใกล้แหล่งพลังงาน hydroelectric และโรงงานทอผ้าควรจะอยู่ใกล้พลังงานน้ำตก

4. เมืองต้องอยู่ใกล้แรงงานที่มีความชำนาญ (skilled manpower) ซึ่งเป็นวิธีการของการรวมอุตสาหกรรมไว้แหล่งเดียว สะดวกในการเรียกแรงงานเหล่านั้นเข้ามาใช้

5. การคมนาคมขนส่ง (transportation) การขนส่งที่ถูกที่สุดสามารถแสดงได้โดยน้ำหนักของวัตถุดิบ คุณค่าและน้ำหนักของสินค้า ระยะทางที่จะขนส่ง ประเภทของการขนส่ง ลักษณะของภูมิภาค และคุณสมบัติอื่น ๆ ของสินค้า

6. อากาศและความชื้น (climate-humidity) มีความสำคัญต่ออุตสาหกรรมทอผ้า คนงานจะทำงานไม่มีประสิทธิภาพในภูมิภาคที่อากาศหนาวมากหรือร้อนมาก อย่างไรก็ตาม มนุษย์สามารถควบคุมบรรยากาศได้โดยการใช้แอร์คอนดิชัน

7. น้ำใช้ (water supply) น้ำเป็นสิ่งสำคัญมากต่อเมืองอุตสาหกรรมต่าง ๆ เช่น อุตสาหกรรมเหล็กกล้า ยาง กระดาษ เป็นต้น

8. ความเหมาะสมและราคาของที่ดิน (availability and cost of land) ที่ดินจะต้องอยู่ในที่ที่เหมาะสมและราคาไม่แพงนัก บริษัทบางบริษัทอาจจะยอมออกไปอยู่นอกเมืองมากกว่าที่จะอยู่ในที่ ที่ดินราคาแพงมาก และขายที่ดินที่ตั้งบริษัทเท่าได้เงินมากเมื่อย้ายออกไป

9. ปัจจัยเกี่ยวกับมนุษย์ (human factor) ขึ้นกับจิตใจของผู้มีอำนาจ เช่นว่า ผู้กุมอำนาจสูงสุดในบริษัทอาจจะตกลงใจย้ายบริษัทจากเมืองหนึ่งไปอยู่อีกเมืองหนึ่ง

10. ปัจจัยเกี่ยวกับภาษี บริษัท หรือโรงงานอุตสาหกรรมอาจจะตกลงใจที่จะย้ายไปอยู่ในท้องที่ที่มีอัตราการเสียภาษีต่ำ

11. ค่าครองชีพ ค่าครองชีพมีอิทธิพลต่อค่าจ้าง ในเมืองเล็ก ๆ แรงงานอาจจะถูกเพราะค่าครองชีพต่ำ

12. การถ่ายเทของเสีย แม่น้ำเป็นทางที่ถ่ายเทของเสียได้ดีที่สุด แต่มันอาจนำไปสู่ปัญหา pollution ได้

ลักษณะความเป็นเมืองและการขยายขนาดของเมืองของประเทศที่กำลังพัฒนา

ในประเทศที่พัฒนาแล้ว (developed countries) นั้นเจริญพร้อมแล้วในด้านเครื่องมือเครื่องใช้เทคนิคต่าง ๆ รวมทั้งได้มีการค้นคว้าสร้างเครื่องมือเครื่องใช้ต่าง ๆ เพิ่มขึ้นอยู่เสมอ ซึ่งเครื่องมือเครื่องใช้ที่ทันสมัยเหล่านี้เป็นส่วนหนึ่งก็เป็นเครื่องมือที่นำไปใช้ในการกลไกกรรมทำให้ทุนแรงงานของกลไกได้มาก เช่น รถแทรกเตอร์ เครื่องช่วยหว่านเมล็ดพืชต่าง ๆ เป็นต้น ทำให้งานต่าง ๆ ในไร่นาไม่จำเป็นต้องใช้แรงงานของคนเป็นจำนวนมาก คนเพียงสองสามคนก็สามารถควบคุมเครื่องจักรทำงานได้ ทำให้ชาวไร่ชาวนาเป็นจำนวนมากไม่มีงานทำ จึงพากันอพยพเข้าเมือง เพื่อมาหางานทำในเมือง

ส่วนในประเทศที่กำลังพัฒนานั้น เครื่องมือเครื่องใช้ที่ทันสมัยยังไม่มี วิธีการที่ใช้ในการเพาะปลูกในไร่นานั้นเป็นวิธีการที่ล้าหลัง ทำให้ผลผลิตได้น้อย ประชากรของประเทศที่กำลังพัฒนาจะมีอัตราเกิดสูงและอัตราการตายลดลงอย่างรวดเร็ว ทำให้ประชากรในเขตชนบทมีอัตราเพิ่มสูงมาก ประเทศกำลังพัฒนาส่วนใหญ่เป็นเมืองอาณานิคมของประเทศที่พัฒนาแล้ว เมืองเกิดขึ้นเนื่องจากแรงสนับสนุนจากประเทศที่ล่าอาณานิคมเพื่อจะได้สนับสนุนทางด้านอุตสาหกรรมการเมืองและการทหารของประเทศล่าอาณานิคมนั้น จะมีการขนส่งพวกวัตถุดิบ

ต่าง ๆ จากเมืองเหล่านี้ไปยังเมืองแม่ เพราะถ้าหากว่าเมืองแม่ไม่ให้ความช่วยเหลือสนับสนุนแล้ว เมืองเหล่านี้ก็จะส่งวัตถุไปยังเมืองอื่น เนื่องจากเมืองเกิดความเจริญขึ้นมากเพราะเมืองแม่ สนับสนุนตั้งได้กล่าวมาแล้ว เมืองเหล่านี้จึงเจริญมาก ทำให้ชาวนบทย้ายถิ่นเข้ามาอยู่ในเมืองเพื่อหางานทำและเพื่อความหวังว่าจะได้มีชีวิตที่ดีขึ้น

ลักษณะความเป็นเมืองและการขยายขนาดของเมืองในประเทศที่กำลังพัฒนาในปัจจุบัน จึงพอสรุปได้ดังนี้ (นิพนธ์ : 2519, หน้า 189-195)

1. ลักษณะความเป็นเมืองและการขยายขนาดของเมือง เป็นไปในอัตราสูงกว่าการขยายตัวทางอุตสาหกรรม แต่ปรากฏว่าการพัฒนาการบริหารและอาชีพในการให้บริการต่าง ๆ เป็นลักษณะสำคัญของเมืองในประเทศทางเอเชีย การขยายตัวและการเจริญเติบโตของเมืองที่ขยายเร็วเกินไปเช่นนี้ จะเป็นผลเสียแก่การพัฒนาเศรษฐกิจ ทั้งนี้เพราะความต้องการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคม เช่น การสื่อสาร การพลังงาน การคมนาคมต่าง ๆ จะมีมากและเพิ่มเร็วกว่าด้านอื่น ๆ
2. ถึงแม้จะมีการย้ายถิ่นจากชนบทเข้าสู่เมืองมาก ๆ แต่การขยายขนาดของเมืองในประเทศด้อยพัฒนายังขึ้นอยู่กับผลของการเพิ่มโดยธรรมชาติ (ผลต่างระหว่างจำนวนการเกิดและการตาย) ของประชากรในเมืองร่วมกับผลจากการย้ายถิ่นเข้าของชาวชนบท
3. การย้ายถิ่นจากชนบทเข้าสู่เมืองมักเป็นสาเหตุหลักต้นจากชนบทมากกว่าสาเหตุดึงดูดของเขตเมือง โดยที่ความลำบากยากแค้นเกี่ยวกับระดับการครองชีพในชนบท ความไม่มั่นคงและปลอดภัยจากโจรผู้ร้ายรวมทั้งการไม่มีงานทำ ซึ่งมักเป็นการว่างงานแบบซ่อนตัว (disguised unemployment) เป็นสาเหตุหลักต้นคนจากชนบทเข้าสู่เมือง
4. ความเป็นเมืองในประเทศด้อยพัฒนานั้นโดยทั่วไปมีลักษณะที่เรียกว่า มีความเป็นเมืองมากเกินไป (over-urbanization) โดยที่เป็นศูนย์กลางทางการเมือง ยุทธศาสตร์ การศึกษา เศรษฐกิจและสังคม เขตเมืองสามารถขยายตัวได้รวดเร็ว โดยไม่ได้เกี่ยวข้องกับภาวะเศรษฐกิจ ดังนั้น การขยายตัวและการเจริญเติบโตของเมืองจึงเกิดขึ้นกับเมืองเพียงไม่กี่เมืองในประเทศ โดยเฉพาะเมืองหลวงจะมีอัตราการเพิ่มของเขตเมืองในระดับสูง สภาวะ over-urbanization ร่วมกับสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัยนักในเรื่องของการมีงานทำในเขตเมือง อาจถือได้ว่าเป็นสิ่งที่ทำให้เสถียรภาพทางการเมืองและสังคมไม่มั่นคง
5. เมืองในประเทศด้อยพัฒนาในเอเชียมีลักษณะที่เรียกว่าเป็นเอกนคร (primate city) โดยที่ในประเทศนั้นจะมีเมือง ๆ หนึ่งที่มีขนาดใหญ่มาก ใหญ่กว่าเมืองในขนาดรอง ๆ ลงไปอย่าง

มากเหลือเกิน และโดยที่ความเจริญของเมืองที่เป็น primate city นั้น ไม่ได้มาจากสาเหตุของ การขยายตัวทางอุตสาหกรรมแต่มาจากองค์ประกอบทางด้านอื่น ๆ primate city เป็นศูนย์กลางของ ทุกสิ่งทุกอย่างทั้งทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง เป็นที่ตั้งของฝ่ายรัฐบาล ศูนย์กลางการค้า การศึกษา ตลาดบริโภค แรงงาน ความชำนาญพิเศษต่าง ๆ ที่สำคัญประการหนึ่ง คือ ในยุค อาณานิคมนั้นประเทศเมืองแม่มักจะสร้างเมือง ๆ หนึ่งของประเทศอาณานิคมของตนให้มีความ เจริญมาก ๆ เพื่อประกอบผลประโยชน์กลับสู่ประเทศเมืองแม่ และมีได้เหลือแล้วต่อเมืองระดับ รอง ๆ แต่อย่างไร เมื่อประเทศเหล่านี้ได้เอกราชก็มีเมืองใหญ่เมืองหนึ่งที่เป็นเอกนครอยู่แล้ว บางประเทศ เช่น ประเทศไทย มิได้ตกเป็นอาณานิคมก็จริง แต่ก็ได้รับอิทธิพลจากการติดต่อค้าขายกับประเทศมหาอำนาจขณะนั้น คือ อังกฤษกับฝรั่งเศส โดยที่กรุงเทพมหานครเป็นเมือง หลวง เป็นที่ประทับของพระมหากษัตริย์ หรือเป็นศูนย์กลางการปกครองอยู่แล้ว เมื่อขยาย เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจจากการติดต่อการค้ากับต่างประเทศจึงทำให้กรุงเทพมหานครมีลักษณะ เป็นเอกนครได้ง่ายเข้า มีผู้ศึกษาถึงเมืองในเอเชีย และพบว่าหลายประเทศมีเอกนครอยู่ เช่น ในประเทศพม่า (ย่างกุ้ง) เวียดนามใต้ (ไซ่ง่อน) ฟิลิปปินส์ (มนิลา) อินโดนีเซีย (จาการ์ตา) เขมร (พนมเปญ) ลังกา (โคลัมโบ) ประเทศไทย (กรุงเทพมหานคร) รวมถึงประเทศ อิหร่าน เลบานอน เป็นต้น ในทวีปแอฟริกา ก็มีหลายประเทศ อาทิเช่น อียิปต์ ตูนิเซีย เอธิโอเปีย โซมาเลีย ยูกันดาและหลายประเทศในลาตินอเมริกา อาทิเช่น กัวเตมาลา ฮอนดูรัส นิการากัว คอสตาริกา คิวบา ไฮติ เม็กซิโก เป็นต้น กินสเบิร์ก ได้ใช้สัดส่วนระหว่างจำนวนประชากร ของเมืองที่ใหญ่ที่สุดต่อจำนวนประชากรของเมืองใหญ่ที่สุด 4 เมืองในประเทศนั้นเป็นเครื่อง วัดความเป็นเอกนคร โดยใช้สถิติข้อมูลในปี พ.ศ.1955 และพบว่าประเทศที่มีอัตราความเป็น เอกนครสูงสุดเป็นอันดับ 1 คือประเทศไทย โดยที่สัดส่วนของประชากรที่อาศัยอยู่ในเขตเมือง ของกรุงเทพมหานครต่อจำนวนประชากรในเมืองใหญ่ที่สุด 4 เมือง (นับรวมกรุงเทพมหานคร) สูงถึง 94.2 เปอร์เซ็นต์ ความเป็นเอกนครของประเทศไทย จะดูได้จากขนาดของกรุงเทพมหานคร โดยที่เขตเมืองกรุงเทพมหานคร มีขนาดใหญ่กว่าเมืองอันดับสอง คือ เชียงใหม่ถึงประมาณ 35 เท่าตัว เมื่อพิจารณาจากจำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในเขตเมืองและเป็นศูนย์กลางของระบบ เศรษฐกิจ สังคม และการเมือง ทุกสิ่งทุกอย่างอยู่ในกรุงเทพมหานครทั้งหมดกว่าครึ่งของประชากร ในเขตเมืองของประเทศไทยอาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานคร ในขณะที่เดียวกันเมืองรอง ๆ ลงไป ก็มีระดับความเจริญที่เทียบกันไม่ได้เลยกับกรุงเทพมหานคร

ลักษณะของความเป็นเอกนครดังกล่าวข้างต้น ทำให้กรุงเทพมหานครมีปัจจัยดึงดูด (pull factors) ชาชนบทให้ย้ายถิ่นเข้าสู่กรุงเทพฯมากขึ้น ประกอบกับในชนบทไทยมีปัจจัยผลักดัน

(push factors) หลายประการให้คนชนบทต้องย้ายถิ่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัจจัยด้านเศรษฐกิจ อันได้แก่ การทำมาหากินฝืดเคือง ที่ดินมีจำกัด การทำไร่ทำนาซึ่งต้องพึ่งพาดีนฟ้าอากาศ ทำให้ขาดหลักประกันที่แน่นอน

ในปัจจุบัน การที่เขตเมืองของกรุงเทพมหานครมีการขยายตัวด้านจำนวนประชากรอย่างรวดเร็วเช่นนี้เป็นผลมาจากการเพิ่มประชากรตามธรรมชาติที่ยังอยู่ในอัตราสูง บวกกับการย้ายถิ่นจากชนบทเข้าสู่นครหลวงอย่างมาก อันเนื่องมาจากความเป็นเอกนครที่ทำให้มีปัจจัยดึงดูดชาวชนบทเข้าสู่นครหลวงเป็นอย่างมาก ปัญหาของความเป็นเอกนครของกรุงเทพมหานคร ทำให้ความเจริญทั้งหมดของประเทศไม่ว่าด้านเศรษฐกิจการเมืองและสังคมมารวมอยู่ที่เมือง ๆ เดียว ซึ่งขัดกับหลักการพัฒนาประเทศที่ต้องการพัฒนาแต่ละภูมิภาคในประเทศให้มีความเจริญในระดับใกล้เคียงกัน และการที่ความเจริญทั้งปวงมารวมอยู่ที่เมือง ๆ เดียวเช่นนี้ ย่อมมีผลทำให้การขยายขนาดของเมืองและระดับของความเป็นเมืองไปอย่างรวดเร็วกว่าเมืองอื่น ๆ และปัญหาที่ตามมาดังที่ประสบอยู่ในปัจจุบันได้แก่ การขยายกิจการสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ไม่ทันกับความต้องการของประชากรที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว อาทิเช่น ด้านที่อยู่อาศัย ถนนหนทาง น้ำประปา ไฟฟ้า โรงพยาบาล รถโดยสารประจำทาง รวมทั้งปัญหาที่สำคัญอื่น ๆ เช่น การมีงานทำ อาชญากรรม โสเภณี การจราจร อากาศเสีย น้ำเน่า ฯลฯ ปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นแล้ว และจะเพิ่มมากขึ้นตามลำดับ หากปราศจากการวางแผนแก้ไขปัญหาเมืองที่มีประสิทธิภาพและทันที่่วงที่ มิใช่ปล่อยให้จนเกิดวิกฤติการณ์ของเมือง (urban crisis) แล้ว จึงคิดแก้ปัญหา ซึ่งถ้าปล่อยเวลาให้ล่วงเลยไปจนถึงตอนนั้นแล้ว ย่อมจะแก้ไขปัญหายุ่งยากยิ่งกว่าปัจจุบันไม่รู้กี่เท่า รวมทั้งงบประมาณที่ใช้จ่ายเพื่อการแก้ปัญหาก็จะเพิ่มขึ้นมากจนกระทั่งถึงแม้รัฐบาลจะมีประสิทธิภาพขนาดไหน ก็ยากต่อการแก้ไขปัญหาดังกล่าวให้ลุล่วงไปได้อย่างรวดเร็ว และได้ผลสมกับที่ได้ตั้งเป้าหมายเอาไว้

การขยายตัวของกรุงเทพมหานคร

การขยายตัวของกรุงเทพฯ เป็นไปตามทฤษฎีศูนย์กลางหลายศูนย์กลาง (multiple nuclei) คือมีศูนย์กลางอยู่หลายแห่ง ในสมัยก่อน ๆ ศูนย์การค้าของกรุงเทพฯ อยู่ที่ บางรัก สะพานหัน วังบูรพา บางลำพู เจริญกรุง เป็นต้น ต่อมาย่านศูนย์กลางเก่า ๆ เหล่านี้ขยายออกไปไม่ได้ ก็เกิดศูนย์กลางขึ้นมาอีกหลายแห่ง เช่น ราชประสงค์ เพลินจิต ประตูน้ํา ราชดำริ ศูนย์การค้าสยาม เป็นต้น บางเขตของกรุงเทพฯ ยังมีลักษณะเป็นชนบทอยู่บ้าง พื้นที่ของกรุงเทพฯ จึงแบ่งออกได้เป็น 3 เขตใหญ่ ๆ ดังนี้

1. เขตเมือง (urban area) ได้แก่บริเวณอันเป็นที่ตั้งของสถานธุรกิจการค้าและบริการต่าง ๆ เช่น ถนนเจริญกรุง เขาวราช บางลำพู สะพานหัน ราชดำริ ประตูน้ำ สะพานควาย เป็นต้น

2. เขตชานเมือง (suburban area) ได้แก่บริเวณรอบนอกของเขตในเมือง ซึ่งประชากรอาศัยกันอยู่เบาบางกว่าในเขตเมือง มักจะเป็นที่อยู่อาศัยมากกว่าย่านธุรกิจการค้า แต่ในปัจจุบันนี้ย่านอุตสาหกรรมและการค้าได้ขยายออกไปตามชานเมืองทำให้ประชากรอาศัยกันอยู่หนาแน่นกว่าเดิม จะสังเกตได้ว่าแต่เดิมนั้นย่านหัวหมาก ลาดพร้าว เป็นชานเมือง แต่เดี๋ยวนี้สภาพแถบนั้นกลายเป็นเขตเมืองมากขึ้นทุกที

3. เขตชนบท ได้แก่ เขตที่ตัดจากชานเมืองออกไปซึ่งประชากรที่อาศัยอยู่ในเขตนั้นประกอบอาชีพเกษตรกรรมและมีวิถีชีวิตเช่นเดียวกับชาวชนบท

การศึกษาถึงเรื่องเมืองและชนบทในประเทศไทย ยังทำได้ในวงจำกัด ทั้งนี้ เนื่องจากเรายังไม่ได้ให้คำจำกัดความแสดงความแตกต่างระหว่างเขตเมืองกับชนบทเอาไว้ สำนะโนประชากร ปี พ.ศ. 2503 กล่าวถึงแต่เพียงเขตเทศบาลซึ่งมี 3 ประเภท คือ เทศบาลนคร เทศบาลเมือง และเทศบาลตำบล ซึ่งพิจารณาตามพระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ. 2496 อันเป็น พ.ร.บ. ที่ยังใช้มาถึงปัจจุบันได้ให้ความหมายของเทศบาลนคร เทศบาลเมือง และเทศบาลตำบลไว้ดังนี้ (สำมะโนประชากร : 2503 หน้า 6)

เทศบาลนคร ได้แก่ ท้องถิ่นชุมชนที่มีราษฎรตั้งแต่ห้าหมื่นคนขึ้นไป โดยราษฎรเหล่านั้นอยู่หนาแน่นเฉลี่ยไม่ต่ำกว่าสามพันคนต่อหนึ่งตารางกิโลเมตร ทั้งมีรายได้พอควรแก่การที่จะปฏิบัติหน้าที่เทศบาลนครอันต้องทำตามพระราชบัญญัตินี้ และซึ่งมีพระราชกฤษฎีกายกฐานะเป็นเทศบาลนคร พระราชกฤษฎีกานั้นให้ระบุชื่อและเขตของเทศบาลไว้ด้วย

เทศบาลเมือง ได้แก่ ท้องถิ่นอันเป็นที่ตั้งศาลากลางจังหวัดหรือท้องถิ่นชุมชนที่มีราษฎรตั้งแต่หนึ่งหมื่นคนขึ้นไป โดยราษฎรเหล่านั้นอยู่หนาแน่นเฉลี่ยไม่ต่ำกว่าสามพันคนต่อหนึ่งตารางกิโลเมตร ทั้งมีรายได้พอควรแก่การปฏิบัติหน้าที่เทศบาลเมือง อันต้องทำตามพระราชบัญญัตินี้ และซึ่งมีพระราชกฤษฎีกายกฐานะเป็นเทศบาลเมืองและพระราชกฤษฎีกานั้นให้ระบุชื่อและเขตและเทศบาลไว้ด้วย

เทศบาลตำบล การยกท้องถิ่นขึ้นเป็นเทศบาลตำบล กฎหมายมิได้กำหนดไว้ว่าท้องถิ่นนั้น ต้องมีราษฎรเท่าใด มีความหนาแน่นเพียงใด แต่มีหลักดังนี้

เมือง

1. เลือกเฉพาะตำบลที่มีประชากรมากใกล้จำนวนที่จะตั้งเป็นเทศบาลเมืองได้
2. มีความหนาแน่นของประชากรใกล้ ๆ กับความหนาแน่นของประชากรในเขตเทศบาลเมือง
3. มีรายได้พอควรแก่การปฏิบัติที่อันต้องทำของเทศบาลตำบล
4. ประชาชนในท้องถิ่นนั้นมีความรอบรู้พอปกครองตนเองได้

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเจริญเติบโตของสังคมเมืองของไทย (Factors influencing urban growth)

กรุงเทพฯ มีเนื้อที่น้อยกว่า 1% ของพื้นที่ทั้งหมดของประเทศ แต่ในพื้นที่เล็ก ๆ นี้เป็นที่อยู่อาศัยของประชาชนมากกว่า 10% ของประชากรทั้งหมดของประเทศ ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเติบโตอย่างรวดเร็วของกรุงเทพฯ คือ (Thai University Research Associated : Urbanization in the Bangkok Central Region; 1973, p. 122)

1. สถานที่ตั้ง (Location)

กรุงเทพฯ ตั้งอยู่บนฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาต่อกับอ่าวไทย ทำให้กรุงเทพฯ ตั้งอยู่บนจุดที่เหมาะสม เพราะว่าแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งเป็นแม่น้ำสำคัญมากของประเทศ ได้ถูกใช้เป็นทางลำเลียงขนส่งให้ประโยชน์ต่อทางด้านเศรษฐกิจ น้ำจากแม่น้ำได้ถูกบริโภคโดยผู้อยู่อาศัยแล้วยังได้ใช้ประโยชน์ทางด้านสันทนาการและอุตสาหกรรม นอกจากนั้นยังได้ใช้แม่น้ำเป็นเส้นทางขนส่งผลิตผลทางการเกษตรไปยังจุดหมายปลายทาง ข้าว ข้าวโพด ไม้สัก ได้ถูกขนส่งทางแม่น้ำมาสู่ภาคกลางแล้วจึงส่งต่อออกไปนอกประเทศ

กรุงเทพฯ อยู่ในภาคกลางซึ่งอาจจะกล่าวได้ว่าพื้นที่ ๆ เหมาะแก่การกสิกรรมอยู่ในภาคนี้ ผลิตผลทางการกสิกรรมส่วนใหญ่ผลิตในภูมิภาคนี้ ผลิตผลทั้งหมดนี้ไหลบ่าเข้าสู่กรุงเทพฯ ซึ่งกรุงเทพฯ เป็นประเด็นสำคัญที่นำไปสู่ตลาดต่างประเทศ การที่กรุงเทพฯ เป็นจุดศูนย์กลางของการปกครองทำให้กรุงเทพฯ กลายเป็นเมืองท่าเรือที่สำคัญที่สุดของประเทศซึ่งรับผิดชอบต่อการขนส่งมากกว่า 90% ของสินค้าทั้งหมด กรุงเทพฯ เป็นจุดกลางของการส่งสินค้าเข้าและสินค้าออกของประเทศ กิจกรรมทางเศรษฐกิจให้ประโยชน์ต่อประเทศเป็นอย่างมาก องค์การและบริษัทที่ทำงานเกี่ยวกับการส่งสินค้าเข้าและออกส่วนใหญ่เกือบทั้งหมดตั้งอยู่ในกรุงเทพฯ

เราสามารถเปรียบเทียบกรุงเทพฯ เหมือนกับปลายส่วนล่างของกรวยซึ่งของเหลวทั้งหลายจะต้องผ่าน แม่น้ำเจ้าพระยาเป็นจุดเชื่อมของหลายๆ ส่วนของประเทศ เพราะกรุงเทพฯ

ตั้งอยู่ตรงปากแม่น้ำเจ้าพระยา จึงเป็นเหมือนรอยเชื่อมกับพื้นที่ราบของประเทศ พื้นที่ที่เป็นที่ราบของกรุงเทพฯ มีขนาดใหญ่และให้ผลิตผลทางเกษตรกรรมหลายประเภท ผลิตผลเกือบทั้งหมดได้ส่งไปที่กรุงเทพฯ สำหรับไว้ใช้ภายในประเทศและส่งออกไปยังตลาดต่างประเทศ ทำให้กรุงเทพฯ และอาณาบริเวณรอบ ๆ กรุงเทพฯ ได้รับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจมาก ไม่มีเมืองใดในประเทศไทยที่สามารถนำมาเปรียบเทียบกับกรุงเทพฯ ได้

2. ศูนย์กลางการคมนาคม

การคมนาคมทางบกทุกประเภทมีศูนย์กลางจากกรุงเทพฯ ออกไปสู่ทุกภาคของประเทศ ไฮเวย์เพชรเกษมเป็นเส้นทางติดต่อกับภาคใต้ทุกจังหวัด ไฮเวย์พหลโยธินเป็นเส้นทางติดต่อกับทางภาคเหนือและเป็นเส้นทางที่จะมีไฮเวย์มิตรภาพแยกออกไปตะวันออกเฉียงเหนือ ไฮเวย์สุขุมวิทเป็นเส้นทางติดต่อภาคตะวันออกของประเทศ ทางรถไฟก็เช่นกัน ระบบรถไฟที่มีศูนย์กลางอยู่ที่กรุงเทพฯ แล้วแยกไปยังจังหวัดต่าง ๆ สถานีศูนย์กลางคือสถานีรถไฟหัวลำโพง ตั้งอยู่ในกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นสถานีเดียวที่ผู้โดยสารรถไฟจะเดินทางไปได้ทุกจังหวัดภายในประเทศ นอกจากนี้หัวลำโพงยังเป็นสถานีที่เราสามารถเดินทางไปยังประเทศลาว สิงคโปร์ เป็นต้น

นอกจากนี้บริษัทน้ำมันทั้งหมดมีถังเก็บน้ำมันใหญ่ไว้ในกรุงเทพฯ และน้ำมันเหล่านี้ส่งไปยังส่วนต่าง ๆ ของประเทศทางรถไฟ ได้มีการวางแผนที่จะมีเมืองท่าแห่งใหม่ที่จังหวัดชลบุรี ซึ่งอยู่บนชายฝั่งตะวันออกแต่ก็ต้องใช้เวลาหลายปีจึงจะสร้างเสร็จ กรุงเทพฯ ก็จะต้องดำเนินการความเป็นจุดหลักของการค้าระหว่างประเทศ (transactions)

ท่าเรือที่กรุงเทพฯ ก็รับผิดชอบต่อสินค้าเข้ามากกว่า 90% ธุรกิจเกี่ยวกับการส่งสินค้าเข้าและออก ได้ทำให้กรุงเทพฯ มีธุรกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องอีกมาก บริษัทที่เกี่ยวกับการส่งสินค้าเข้าและออก เช่น ศูนย์กลางธนาคารที่ตั้งอยู่ที่กรุงเทพฯ รัฐบาลได้พยายามที่จะปรับปรุงท่าเรือตามต่างจังหวัด แต่ก็สามารถรับสินค้าได้เพียงเล็กน้อย แต่ก็พบว่าความรับผิดชอบที่ท่าเรือต่างจังหวัดเพิ่มมากขึ้น ถ้าหากว่าท่าเรือต่างจังหวัดได้มีเครื่องมือที่ทันสมัยและมีท่าเรือที่อื่นพอสมควรก็อาจจะทำให้การค้าระหว่างประเทศกระจายออกจากกรุงเทพฯ (decentralized)

การโทรศัพท์ก็เช่นกันมีศูนย์กลางอยู่ในกรุงเทพฯ จำนวนโทรศัพท์ในกรุงเทพฯ มากกว่าต่างจังหวัดถึง 3 เท่า กรุงเทพฯ ยังเป็นศูนย์กลางของการโทรเลข (Tele-communication network) ระบบโทรศัพท์ในกรุงเทพฯ สามารถที่จะติดต่อกับประเทศต่าง ๆ เช่น อเมริกาเหนือ

ยุโรป และเอเชียไม่แต่เพียงรับโทรศัพท์ภายในประเทศแต่ยังสามารถโทรศัพท์ระหว่างประเทศได้ด้วย ความสะดวกสบายของการติดต่อสื่อสารในกรุงเทพฯ เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้กรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลาง

การเดินทางทางอากาศของประเทศ ก็มีศูนย์กลางอยู่ในกรุงเทพฯ ท่าอากาศยานดอนเมืองก็อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ เพียง 20 ก.ม. ดอนเมืองเป็นท่าอากาศยานที่วุ่นวายที่สุด ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ท่าอากาศยานตั้งอยู่บนเส้นทางหลักของการคมนาคมทางอากาศระหว่างประเทศ สายการบินสำคัญ ๆ ของโลกส่วนใหญ่แวะที่ดอนเมือง และเนื่องจากการเดินทางทางอากาศมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นก็ยิ่งทำให้ท่าอากาศยานดอนเมืองยิ่งมีความสำคัญมากขึ้น แม้ว่าเราจะมีท่าอากาศยานระหว่างประเทศอีก 2 แห่ง คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และหาดใหญ่ แต่ทั้ง 2 ท่าอากาศยานนี้ก็ยังไม่ได้รับการติดต่อจากสายการบินระหว่างประเทศ อาจจะต้องใช้เวลาหลายปีกว่าที่ท่าอากาศยานทั้งสองแห่งนี้จะเป็นที่รู้จักของธุรกิจทางอากาศระหว่างประเทศ ท่าอากาศยานแห่งใหม่ที่หนองงูเห่า ได้มีการวางแผนที่จะให้เป็นที่ได้รับผิดชอบต่อการจราจรทางอากาศในอนาคต

นอกจากนี้กรุงเทพฯ ยังเป็นสำนักงานใหญ่ (headquarter) ของสายการบินภายในประเทศ สายการบินในประเทศติดต่อจากกรุงเทพฯ ไปยังเมืองใหญ่ ๆ ของแต่ละภาคและไปยังเมืองหลวงของประเทศเพื่อนบ้าน มีสายการบินภายในประเทศ 3 สาย ที่ให้บริการไปยังภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้ของประเทศ และยังให้บริการไปยังเวียงจันทน์ (เมืองหลวงของลาว) ปินัง มาเลเซีย สิงคโปร์ การจราจรทางอากาศภายในประเทศที่ใช้มากก็คือระหว่างกรุงเทพฯ และเชียงใหม่ และหาดใหญ่

3. ศูนย์กลางของการบริหาร (The centre of administration)

กรุงเทพฯ เป็นที่รู้ว่าเป็นศูนย์กลางของกิจกรรมทางการปกครองทั้งหมด โครงสร้างของการบริหารได้จัดระเบียบแบบแผนตามลำดับขั้นตอน (hierarchical pattern) การทำงานไม่ได้ให้อำนาจแก่ส่วนภูมิภาค อาจกล่าวได้ว่าส่วนกลางเป็นผู้บริหารงานทั้งหมด คือ นโยบายและคำสั่งต่าง ๆ ถูกส่งออกไปจากกรุงเทพฯ เมื่อนโยบายต่าง ๆ เป็นของส่วนกลาง รัฐบาลจึงได้ใช้จ่ายงบประมาณเป็นจำนวนมากแก่กรุงเทพฯ จึงทำให้เกิดความแตกต่างอย่างมากในด้านการบริการทางสังคมที่กรุงเทพฯ และส่วนอื่น ๆ ของประเทศ

การบริการทางการแพทย์ให้ความสำคัญในกรุงเทพฯ มากกว่าส่วนอื่น ๆ ของประเทศในด้านการศึกษาก็เช่นกันประชาชนในกรุงเทพฯ มีโอกาสได้รับการศึกษาสูงกว่าประชาชนในจังหวัดอื่น ๆ เพราะกรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางของการศึกษา ทำให้ประชาชนในจังหวัดอื่น ๆ เข้ากรุงเทพฯ คนที่ได้รับการศึกษาสูง ๆ แม้ว่าจะเป็นพวกที่มาจากต่างจังหวัดก็มีแนวโน้มที่จะตั้งหลักฐานอยู่ในกรุงเทพฯ แนวโน้มอันนี้ส่วนหนึ่งมักก็เนื่องมาจากธรรมชาติของระบบราชการบุคคลที่มีการศึกษาสูงสามารถที่จะได้ตำแหน่งสูงในการบริหาร และตำแหน่งสูง ๆ เหล่านี้ก็มีเฉพาะส่วนกลางเท่านั้น นอกจากนี้การสาธารณสุข การศึกษาและความต้องการต่าง ๆ ในด้านการบริการทางสังคมที่มีในกรุงเทพฯ มากกว่าที่อื่น ๆ เนื่องจากเหตุนี้ทำให้ยากต่อการพัฒนาภูมิภาคอื่น ๆ

4. ปัจจัยสังคม-วัฒนธรรม (Socio-cultural factors)

เป็นสิ่งธรรมดาที่เราจะเชื่อถือว่า ชีวิตในเมืองใหญ่เป็นตัวแทนของระบบชีวิตที่ศิวิไลซ์ประชาชนในเขตชนบทต่างก็ชื่นชมประชาชนที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพฯ ทุก ๆ ครอบครัวได้พยายามอย่างมากที่จะส่งบุตร หลาน เข้าไปอยู่ในเมือง เพราะว่าตำแหน่งเกียรติยศและชื่อเสียงมักจะมีในหมู่ผู้อาศัยอยู่ในเมือง อย่างไรก็ตามงานในเมืองถูกคาดหวังว่ามีเกียรติกว่าและได้รับค่าจ้างแพงกว่าในเขตชนบท ก็เลยกลายเป็นสิ่งธรรมดาไปสำหรับประชากรที่จะอพยพย้ายถิ่นเข้าไปอยู่ในเขตเมืองเพื่อเสี่ยงโชค เด็กสาวจากชนบทจะเข้ามาอยู่ในกรุงเทพฯ ในระหว่างฤดูร้อนเพื่อจะหางานเป็นคนใช้ ถ้าเขาเกิดถูกอกถูกใจทั้งรายได้และความพอใจของเขา เขาก็อาจจะอยู่ในเมืองตลอดไปก็ได้ การอพยพของประชาชนเข้าสู่เขตเมือง ส่วนหนึ่งของเหตุผลก็คือความไม่มีงานทำในเขตชนบท ตัวอย่างเช่น ชาวนาจะทำนาเฉพาะในฤดูทำนาเก็บเกี่ยวเท่านั้น ต่อจากนั้นก็เป็นเวลาว่าง ชาวนาบางส่วนก็ได้พยายามหางานทำในช่วงที่ว่างนี้ การว่างงานเป็นปัจจัยผลักดันปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ชาวนาอพยพเข้าเมือง

5. ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ (Economic factors)

โอกาสทางด้านเศรษฐกิจในกรุงเทพฯ ทำให้ชีวิตในเมืองมีโอกาสมาก กรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียงกรุงเทพฯ สามารถจ้างคนได้มาก ประชาชนที่มีงานทำในเขตนครหลวงส่วนใหญ่ทำงานในด้านการค้า เสมียน งานฝีมือ งานที่ไม่ใช้ความชำนาญ (unskilled labour) และงานบริการ ในปี 1970 มากกว่า 1/3 ของประชาชนในเขตนครหลวงประกอบอาชีพเหล่านี้ งานเหล่านี้คนไทยโดยทั่ว ๆ ไปถือว่าเป็นงานที่มีเกียรติมากกว่าการเป็นชาวนา ดังนั้นชาวนาจึงต้องการให้ลูกของตนได้ประกอบอาชีพอื่น ๆ ที่ไม่ใช่ชาวนา

ปัญหาของเมือง

อริสโตเติล (นิจ : 2518, p. 73) กล่าวว่า ความสำเร็จของเมืองขึ้นอยู่กับความร่วมมือกันอยู่เพื่อจะได้บรรลุวัตถุประสงค์ คนต้องอยู่ร่วมกันเพื่อจะได้อยู่ดี ชุมชนหากเล็กเกินไปก็ไม่สามารถจะมีบริการสาธารณะให้ครบได้ จะขาดโรงมหรสพ ขาดพิพิธภัณฑสถาน ขาดสวนสัตว์ สวนสาธารณะ เป็นต้น และถ้าชุมชนนั้น ๆ ขยายตัวใหญ่มากขึ้นจนเกินไปก็จะกลายเป็นแพภัยตัวเอง คือ การที่มารวมกันอยู่นั้นแทนที่จะมีประโยชน์กลับกลายเป็นให้โทษ

เราพอสรุปได้ว่า เนื่องมาจากการอพยพของกลุ่มคนจากชนบทเข้าสู่เมืองและปัญหาอัตราการขยายตัวของประชากรอันสูงขึ้นโดยลำดับ มูลเหตุทั้งสองประการนี้ จะทำให้เกิดการขยายตัวของเมืองอย่างกะทันหัน ก่อให้เกิดภาวะต่าง ๆ อันไม่พึงปรารถนาอย่างรุนแรง และเกิดปัญหาในด้านการใช้ที่ดิน การคมนาคมขนส่ง การประปา การกำจัดสิ่งปฏิกูล ตลอดจนสาธารณูปการ อื่น ๆ อันไม่สามารถจะเร่งขึ้นสนองความต้องการของประชาชนที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วได้ทันการ ผู้ที่รายได้น้อย แม้จะอยากออกไปเสียจากเมือง แต่ก็ยากจนเสียจนไปไม่ไหว แล้วก็จะถูกสมทบกับคลื่นลูกใหม่ ๆ ของชาวชนบทที่อพยพเข้ามาสมทบ

การที่มีคนเข้ามารวมกันในเมืองมากเกินไป จนเกิดความแออัดนั้น ย่อมก่อให้เกิดความยากลำบากและความขาดแคลนขึ้นมากมาย เช่น ขาดบริการสาธารณะและสาธารณูปโภค ขาดโรงพยาบาล และโรงเรียน การจราจรติดขัด ขาดรถประจำทาง เสียงรบกวน ควันรถ ควันเขม่าจากโรงงาน เกิดอุบัติเหตุ เกิดแหล่งเสื่อมโทรม ขาดที่อยู่อาศัย ขาดที่โล่งว่างสวนสาธารณะ สนามเด็กเล่น มีความสกปรกโสโครก โรคระบาดโรคภัยไข้เจ็บ โรคประสาทโรคจิต สุขภาพอนามัยเสื่อมโทรม ภาวะแวดล้อมเสื่อมโทรม น้ำเน่าอากาศเสีย ปัญหาอาชญากรรม โสเภณี ยาเสพติด เป็นต้น

ปัญหาของเมืองก็เป็นเรื่องที่น่าสนใจอีกเรื่องหนึ่งเพราะเป็นสิ่งที่ชาวเมืองต้องประสบอยู่เกือบทุกวัน และเป็นปัญหาที่ใกล้ตัวเรา เช่น ปัญหาจราจรติดขัด จะเห็นได้ว่าการเดินทางในกรุงเทพฯ สมัยนี้มักจะหลีกเลี่ยงรถติดแทบไม่ได้ ไม่ว่าเราจะอยู่แห่งไหนใด หรือปัญหาอากาศเป็นพิษ (Air pollution) ที่เหมือนกัน ชาวเมืองต้องสูดอากาศเสียอยู่ทุกวันซึ่งมีผลต่อสุขภาพร่างกายและจิตใจของเราอย่างมาก หรือปัญหาอาชญากรรม ก็จะเห็นได้ว่ามีข่าวอาชญากรรมขึ้นหน้าหนึ่งของหนังสือพิมพ์อยู่บ่อย ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในขณะนี้ที่ค่าครองชีพสูงขึ้นเรื่อย ๆ อาชญากรรมก็มากขึ้น และทวีความรุนแรงขึ้นเรื่อย นอกจากนั้นยังมีอีกหลาย ๆ ปัญหาที่เราได้พบเห็นอยู่บ่อย ๆ และปัญหาของเมืองเหล่านี้ยังไม่ได้รับการแก้ที่ถูกต้อง เพราะฉะนั้นปัญหา

เหล่านี้ก็ยังคงดำรงอยู่ และเพิ่มมากขึ้นและทวีความรุนแรงมากขึ้น เป็นเรื่องที่น่าสนใจที่เรา น่าจะศึกษาให้ทราบไว้ แต่เนื่องจากขอบเขตของวิชานี้มีมาก เพราะฉะนั้นจะขอกล่าวเพียงสังเขป เท่านั้น (ถ้านักศึกษาสนใจอ่านรายละเอียดได้ที่ SO 345 กระฉกักร อักษรกุล สุขเกษม, สังคม- วิทยานคร)

สรุป สังคมวิทยานคร เป็นเรื่องที่น่าสนใจ เหมาะกับชาวเมืองควรจะได้ศึกษาให้ ทราบไว้หรือแม้แต่ว่าชนบทเองถ้าได้ศึกษาก็จะทำให้หูตาสว่างมีความเฉลียวฉลาดมากขึ้น อย่่างไรก็ตามสังคมวิทยานครในเมืองไทยฟังจะได้มีการสอนกันเมื่อเร็ว ๆ นี้เอง เพราะฉะนั้น อาจจะมี ความขาดแคลนตำราอยู่บ้างพอควร แต่อย่างไรก็ตาม เชื่อว่าบทความนี้คงจะทำให้ นักศึกษาและผู้สนใจทั้งหลายพอจะเข้าใจสังคมวิทยานครบ้างพอสมควรเพื่อเป็นเครื่องชี้แนวทาง ให้นักศึกษาและผู้สนใจทั้งหลายที่จะศึกษาเพิ่มมากขึ้น

บรรณานุกรม

1. กรรณิการ์ อักษรกุล สุขเกษม 2521 *สังคมวิทยา* พระนคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง
2. นิจ ทิณฐิระนันท์ 2518 "ปัญหาของเมือง" *ประชากรกับการอยู่อาศัย* พระนคร : มิตรนราการพิมพ์
3. นิพนธ์ เทพวัลย์ 2516 "ลักษณะความเป็นเมือง" *สัมมนาปัญหา นครหลวง* พระนคร : โรงพิมพ์สมาคมสังคมศาสตร์
4. สำนักงานสถิติแห่งชาติ 2505 *สามะโนประชากรปี 2503* พระนคร : สำนักงานสถิติ
5. Anderson, Nels 1970 "Urban Sociology" in Fairchild ed. *Dictionary of Sociology and Related Sciences* new Jersey : Littlefield, Adam. Co.
6. Burgess, E.W. 1960 "The Growth of the City" *The City*, Chicago : University of Chicago Press.
7. Davis, Kingsley 1955 "The Origins and Growth of Urbanization in the World" *American Journal of Sociology*. March 1955.
8. Gist, N.P. and Fava, S.P. 1971 *Urban Society*. N.Y. Thosan Crowell Company.
9. Harris C.D and Ullman E.L. 1974 "The Nature of Cities". *Comparative Urban Structure : Studies in the Ecology of City*. Toronto : D.C. Health Company
10. Hoult, T.F. 1972 "Urban Sociology" in Farris ed, *Dictionary of Modern-Cociology*.
11. Meer David 1968 *Society and Population* New Jersey : Prentice Hall Inc.
12. Montz, E.e. 1970 "Urban Sociology" in fairchild ed. *Dictionary of Sociology and Related Sciences*. New Jersey : Littlefield, Adam Co.,
13. Thomlinson, Ralph 1968 *Urban Structure*. N.Y. : Random House
14. Thai University Research Association 1973 *Urbanization in the Bangkok Central Region*. Bangkok: Rrapitaya
15. Ullman, E 1941 "A Theory of Location for Cities" *American Journal of Sociology* No. V, May 1941