
เอกสารประกอบการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)
โครงการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัด
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS
เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว
พื้นที่ศึกษา : จังหวัดชัยภูมิ

1. บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

ด้วยสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจโลก โครงสร้างประชากร เทคโนโลยี ทำให้ประเทศไทยต้องเผชิญกับความท้าทายมากขึ้นในการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างต่อเนื่อง โดยจำเป็นต้องปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจทั้งระบบ เพื่อยกระดับการพัฒนาประเทศให้เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ตามยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน จึงได้กำหนดแนวทางการพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาภาคการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ทั้งในภาคเกษตร อุตสาหกรรม บริการ และการท่องเที่ยว มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพภายในด้านโครงข่ายคมนาคม ในพื้นที่เขตเมืองและเชื่อมโยง รวมถึงการพัฒนาเทคโนโลยี และโครงสร้างพื้นฐาน เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนในภาคการขนส่ง

พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ปัจจุบันมีการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วและมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศเมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา และสามารถเชื่อมโยงต่อไปเวียดนามและจีนตอนใต้ได้อย่างสะดวก โดยผ่านแนวระเบียงเศรษฐกิจการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS) แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor : EWEC) แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor, NSEC) ตามแนวเส้นทาง R9, R12, R3A, R3B ทำให้ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นเสมือนประตูเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยวของประเทศ

คณะรัฐมนตรีในการประชุม เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2561 ณ จังหวัดเพชรบูรณ์ นายกรัฐมนตรีได้มีข้อสั่งการให้ดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น การปรับปรุงและพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน การพัฒนาท่าอากาศยาน การพัฒนาระบบคมนาคมทางราง โดยให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการเร่งรัดตามขั้นตอน

คณะรัฐมนตรีในการประชุม เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2561 ณ จังหวัดหนองคาย คณะรัฐมนตรีได้รับทราบผลการประชุมที่เสนอให้ศึกษาความเหมาะสมในการลงทุนระบบขนส่งแบบบูรณาการเพื่อการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการตามความจำเป็นเร่งด่วน

นอกจากนี้ ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2564 ได้กำหนดพื้นที่ที่มีความเหมาะสมที่จะกำหนดให้เป็นระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ประกอบด้วย พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง - ตะวันออก และภาคใต้

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จึงได้เห็นความจำเป็นที่จะต้องมีการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งในภาพรวมของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการบริหารจัดการ รวมถึงกฎระเบียบและการอำนวยความสะดวกเพื่อเสริมศักยภาพรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของภูมิภาคที่เชื่อมต่อกับระบบหลักของประเทศและอนุภูมิภาคตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ และแนวตะวันออก - ตะวันตก รวมทั้งการจัดทำแผนการพัฒนาด้านการคมนาคมในพื้นที่เพื่อสนับสนุนภาคการผลิต การบริการ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และระบบโลจิสติกส์ รวมถึงสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ตามยุทธศาสตร์ชาติ

สนข. จึงได้จ้างบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งประกอบด้วย บริษัท โซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และบริษัท ดีเคดี คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินการศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว เมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม พ.ศ. 2566 มีระยะเวลาปฏิบัติงาน 22 เดือน (660 วัน) เริ่มปฏิบัติงาน วันที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2566 สิ้นสุดการปฏิบัติงาน วันที่ 7 พฤษภาคม พ.ศ. 2568

กำหนดให้มีการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) เพื่อรับฟังข้อมูล ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะของภาคส่วนการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง ที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัด เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการประเมินผล การพัฒนา กำหนดประเด็นปัญหา และความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวก ที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่งและการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ

1.2 วัตถุประสงค์การประชุมกลุ่มย่อย

- 1) เพื่อนำเสนอข้อมูลสาระสำคัญเกี่ยวกับโครงการ เช่น ภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายคมนาคม ระบบโลจิสติกส์และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง กับพื้นที่ศึกษา
- 2) เพื่อรับฟังความคิดเห็นและให้ได้มาซึ่งข้อมูลสถานภาพ ศักยภาพ โอกาสการพัฒนา และปัญหาอุปสรรค ประกอบการประเมินผลการพัฒนา กำหนดประเด็นปัญหา และความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวก ที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่งและการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ จากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้ประกอบการในพื้นที่



ที่มา: Asian Development Bank, 2011

รูปที่ 1.2-1 แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตามแผนงานพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ
ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

1.3 รายละเอียดการดำเนินงาน แนวทาง และวิธีการศึกษา

ในการดำเนินงานศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว ประกอบด้วยงาน 3 ส่วน ดังต่อไปนี้

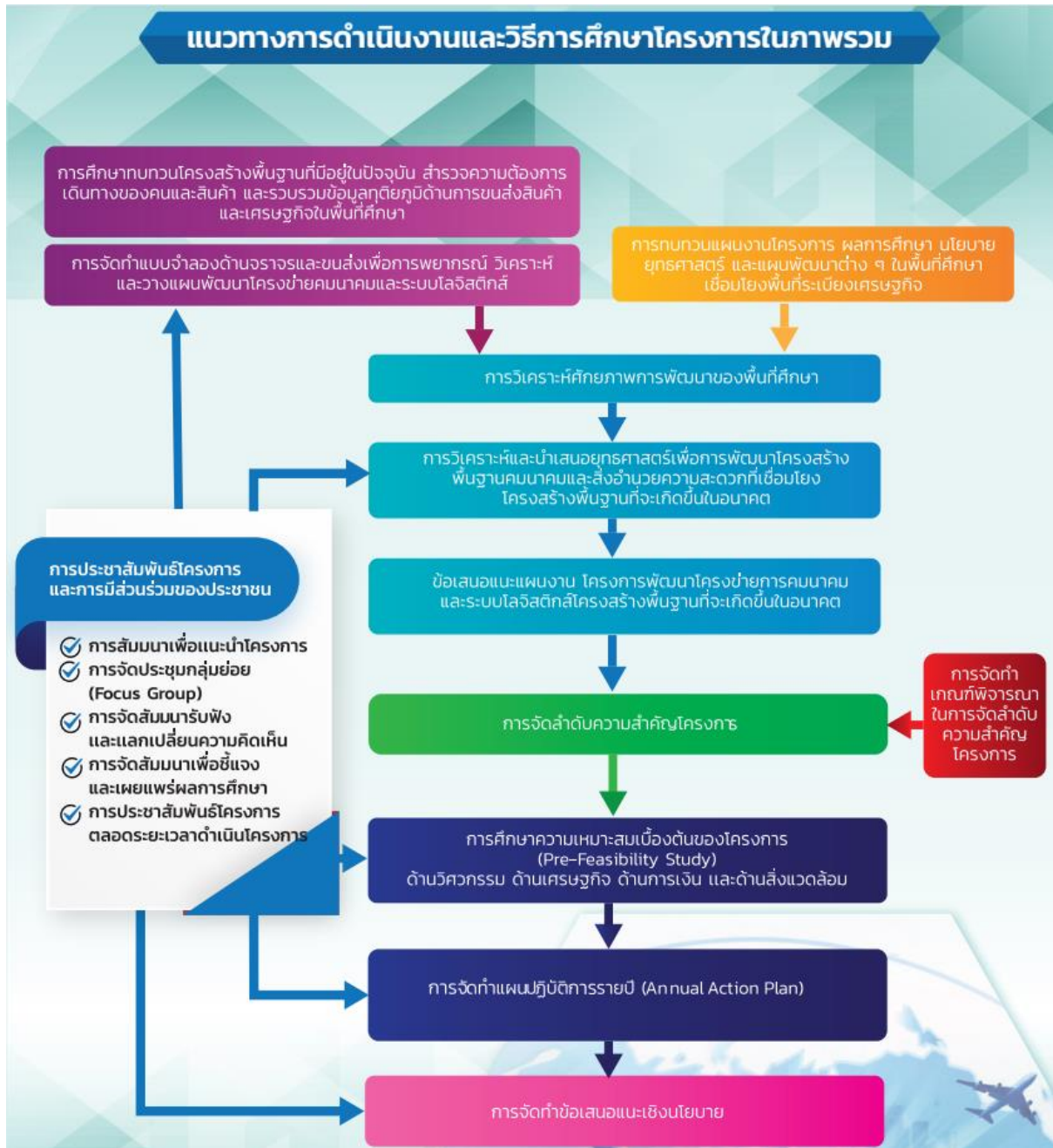
งานส่วนที่ 1 : จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว ตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

งานส่วนที่ 2 : จัดทำแผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

งานส่วนที่ 3 : งานการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

การดำเนินงานศึกษาทั้ง 3 ส่วน เพื่อให้ได้ผลการศึกษาที่สามารถนำไปเป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์และการท่องเที่ยว รวมทั้งแผนปฏิบัติการลงทุนของโครงการ พร้อมข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญ เพื่อเพิ่มโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจะช่วยให้การใช้งบประมาณด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เกิดประโยชน์สูงสุด

ทั้งนี้ แนวทางการศึกษา ขั้นตอนต่าง ๆ แสดงดังรูปที่ 1.3-1



รูปที่ 1.3-1 แนวทางการดำเนินงานและวิธีการศึกษาโครงการในภาพรวม

ผลลัพธ์สุดท้ายที่จะได้รับจากการศึกษาในครั้งนี้ จะเป็นแผนปฏิบัติการที่เป็นแผนระดับ 3 ตามแนวทางที่กำหนดโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำหรับยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแผนปฏิบัติการลงทุนของโครงการรายปี (Annual Action Plan) พร้อมเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญ เพื่อเพิ่มโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งจะช่วยให้การใช้งบประมาณด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เกิดประโยชน์สูงสุด

2. สรุปข้อมูลพื้นฐานจังหวัดชัยภูมิ

2.1 ข้อมูลทั่วไป



สมัยกรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานี “เมืองชัยภูมิ” ปรากฏในทำเนียบแผ่นดินสมเด็จพระนารายณ์มหาราช เป็นเมืองขึ้นกับเมืองนครราชสีมา แต่ต่อมาผู้คนได้อพยพออกไปตั้งหลักแหล่งทำมาหากินที่อื่น และได้ถูกปล่อยไว้เป็นเมืองร้าง “เมืองชัยภูมิ” ปรากฏชื่ออีกครั้งในสมัยรัชกาลที่ 2 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ พ.ศ. 2360 “นายแล” ข้าราชการสำนักเจ้าอนุวงศ์เมืองเวียงจันทน์ ได้อพยพครอบครัวและบริวารเดินทางข้ามลำน้ำโขงมาตั้งถิ่นฐานอยู่ที่บ้านหนองน้ำขุ่น(หนองอีจาน) อยู่ในบริเวณท้องที่อำเภอสูงเนิน จังหวัดนครราชสีมา ในปัจจุบัน ปี พ.ศ. 2362 เมื่อมีคนอพยพเข้ามาอยู่มาก นายแลก็ได้ย้ายชุมชนมาตั้งใหม่ที่บ้านโนนน้ำอ้อม บ้านสีลอง ห่างจากตัวเมืองชัยภูมิ 6 กิโลเมตร นายแลได้เก็บส่วย ผ้าขาว ส่งไปบรรณาการเจ้าอนุวงศ์เวียงจันทน์ จนได้รับบำเหน็จความชอบแต่งตั้งเป็น “ขุนภักดีชุมพล” ในปี พ.ศ. 2365 นายแลได้ย้ายชุมชนอีกเนื่องจากที่เดิมกันดารน้ำ มาตั้งใหม่ที่บริเวณบ้านหลวง ซึ่งตั้งอยู่ระหว่างหนองปลาเฒ่ากับหนองหลอด เขตอำเภอเมืองชัยภูมิในปัจจุบัน และได้มาขึ้น

ตรงต่อ เมืองนครราชสีมา และส่งส่วยทองคำถวายแด่พระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว ไม่ยอมขึ้นต่อเจ้าอนุวงศ์เวียงจันทน์อีกต่อไป จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ยกบ้านหลวง เป็นเมืองชัยภูมิ และแต่งตั้ง ขุนภักดีชุมพล (แล) เป็น “พระยาภักดีชุมพล” เจ้าเมืองคนแรกของเมืองชัยภูมิ เจ้าอนุวงศ์เวียงจันทน์ได้ก่อการกบฏยกทัพเข้ามาหมายจะตีกรุงเทพฯ โดยหลอก หัวเมืองต่างๆ ที่เดินทัพมาว่าจะมาช่วยกรุงเทพฯ รบกับอังกฤษ จนกระทั่งเจ้าอนุวงศ์สามารถยึดเมืองนครราชสีมาได้เมื่อปี พ.ศ. 2369 ตรงกับรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว ต่อมาเมื่อความแตก เจ้าอนุวงศ์เวียงจันทน์ได้กวาดต้อนชาวเมืองนครราชสีมาเพื่อนำไปยังเมืองเวียงจันทน์ เมื่อไปถึงทุ่งสัมฤทธิ์หญิงชายชาวเมืองที่ถูกจับโดยการนำของขุนหญิงโม ภรรยาเจ้าเมืองนครราชสีมาได้ลุกฮือขึ้นต่อสู้ พระยาภักดีชุมพลเจ้าเมืองชัยภูมิ พร้อมด้วยเจ้าเมืองใกล้เคียงได้ยกทัพออกไปสมทบกับขุนหญิงโม ตีกระหนาบทัพเจ้าอนุวงศ์เวียงจันทน์จนแตกพ่ายไป กองทัพลาวส่วนหนึ่งล่าถอยจากเมืองนครราชสีมาเข้ายึดเมืองชัยภูมิไว้ และเกลี้ยกล่อมให้ พระยาภักดีชุมพล(แล)เข้าร่วมเป็นกบฏด้วย แต่พระยาภักดีชุมพลไม่ยอม เจ้าอนุวงศ์เวียงจันทน์ เกิดความแค้นจึงจับตัวพระยาภักดีชุมพลมาประหารชีวิตที่บริเวณใต้ต้นมะขามใหญ่ริมหนองปลาเฒ่า ซึ่งต่อมาชาวชัยภูมิได้ระลึกถึงคุณความดีที่ท่านมีความซื่อสัตย์และ

เสียสละต่อแผ่นดินจึงได้พร้อมใจกัน สร้างศาลขึ้น ณ บริเวณนั้น และชาวชัยภูมิได้สร้างศาลเพิ่มเป็นศาลา
ทรงไทย “ศาลาพระยาภักดีชุมพล(แล)” มีรูปหล่อของท่านอยู่ภายใน เป็นที่เคารพกราบไหว้ และถือเป็นปูชนีย
สถานศักดิ์สิทธิ์ แห่งหนึ่งของจังหวัด ตั้งอยู่ห่างจากศาลากลางจังหวัดชัยภูมิ ประมาณ 3 กิโลเมตร

2.1.1 ขนาดและที่ตั้ง

จังหวัดชัยภูมิตั้งอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือบริเวณใจกลางของประเทศ เส้นรุ้งที่ 15 องศาเหนือ
เส้นแวงที่ 102 องศาตะวันออก สูงจากระดับน้ำทะเล 631 ฟุต ห่างจากกรุงเทพมหานคร โดยทางรถยนต์
332 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 12,778.3 ตารางกิโลเมตร หรือ 7,986,429 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 7.9 ของพื้นที่
ทั้งหมดของภาค และร้อยละ 2.5 ของพื้นที่ทั้งประเทศ มีเนื้อที่ใหญ่เป็นอันดับ 3 ของภาค และใหญ่เป็นอันดับ
7 ของประเทศ มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียง ดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อกับ จังหวัดขอนแก่น และเพชรบูรณ์

ทิศตะวันออก ติดต่อกับ จังหวัดขอนแก่น และนครราชสีมา

ทิศใต้ ติดต่อกับ จังหวัดนครราชสีมา

ทิศตะวันตก ติดต่อกับ จังหวัดลพบุรี และเพชรบูรณ์

2.1.2 ลักษณะภูมิประเทศ

ลักษณะภูมิประเทศโดยทั่วไปประกอบด้วยป่าไม้และภูเขาร้อยละ 50 ของพื้นที่จังหวัด นอกนั้นเป็น
ที่ราบสูง บริเวณตอนกลางของจังหวัดเป็นพื้นที่ราบ มีพื้นที่ป่าไม้และเทือกเขาตั้งเรียงรายจากทิศตะวันออกสู่
ทิศตะวันตก ประกอบด้วยเทือกเขาสำคัญ ได้แก่ภูอิเฒ่า ภูแล่นคา และภูพังเหย ซึ่งมีลักษณะและจำนวนพื้นที่
ดังนี้

ตารางที่ 2.1-1 ตารางแสดงลักษณะภูมิประเทศของจังหวัดชัยภูมิ

ที่	ลักษณะภูมิประเทศ	จำนวนพื้นที่ (ไร่)	ร้อยละ
1.	ภูเขาและป่าไม้	4,026,616	50.42
2.	ที่ราบลุ่ม	3,603,994	45.13
3.	ที่ราบสูงนอกเขตป่าไม้	252,413	3.16
4.	พื้นน้ำ	63,431	0.79
5.	เนื้อที่ดินดาน ดินเลนใช้ประโยชน์ไม่ได้	39,975	0.50
รวมเนื้อที่ทั้งหมด		7,986,429	100.00

จังหวัดชัยภูมิ สามารถแบ่งภูมิประเทศของจังหวัดออกได้เป็น 3 ลักษณะคือ

พื้นที่ราบในฝั่งแม่น้ำ มีความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลาง 0 - 300 เมตร ได้แก่บริเวณพื้นที่
ราบเรียบ ความลาดเอียงของพื้นที่อยู่ระหว่างร้อยละ 0 - 2 ซึ่งมีพื้นที่ประมาณร้อยละ 13 ได้แก่พื้นที่ราบลุ่ม
แม่น้ำชีในเขตอำเภอเมืองชัยภูมิ อำเภอกอนสวรรค์ อำเภอบ้านเขว้า อำเภอบำเหน็จณรงค์ อำเภอจัตุรัส
อำเภอเนินสง่า บริเวณนี้จะเป็นที่ราบน้ำท่วมถึง

พื้นที่ลูกคลื่นลอนต่ำ อยู่ตอนกลางของพื้นที่จังหวัด เป็นแนวยาวตามทิศเหนือ - ใต้ ตามแนวเทือกเขาตงพญาเย็น มีความสูงประมาณ 300 - 500 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลางได้แก่ พื้นที่บางส่วนในเขตอำเภอเมืองชัยภูมิ อำเภอหนองบัวระเหว อำเภอบ้านเขว้า อำเภอแก้งคร้อ อำเภอเทพสถิต อำเภอบำเหน็จณรงค์ อำเภอเกษตรสมบูรณ์และอำเภอบ้านแพน

พื้นที่สูงและภูเขา สภาพภูมิประเทศส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ลอนลึกและภูเขา ในเขตเทือกเขาตงพญาเย็น มีความสูงตั้งแต่ 500 - มากกว่า 1,000 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง ได้แก่ พื้นที่บางส่วนของอำเภอหนองบัวระเหว อำเภอเทพสถิต อำเภอคอนสาร อำเภอเกษตรสมบูรณ์ อำเภอหนองบัวแดง อำเภอภูเขียว อำเภอแก้งคร้อ อำเภอภักดีชุมพล อำเภอซับใหญ่ และพื้นที่ทางตอนเหนือของอำเภอเมืองชัยภูมิ

2.1.3 ลักษณะภูมิอากาศ

จังหวัดชัยภูมิมีลักษณะอากาศร้อนชื้น อยู่ในภูมิอากาศแบบมรสุมเขตร้อนมีฤดู 3 ฤดูโดยระยะเวลาในแต่ละฤดูอาจคลาดเคลื่อนไปตามสภาพดินฟ้าอากาศของแต่ละปี มีอากาศหนาวจัดในฤดูหนาว ร้อนจัดในฤดูร้อน และช่วงฝนสลับกับช่วงแห้งแล้งแตกต่างกันอย่างชัดเจนตามห้วงเวลาตามฤดูกาล ดังนี้

ฤดูหนาว	ประมาณเดือน พฤศจิกายน - กุมภาพันธ์
ฤดูร้อน	ประมาณเดือน มีนาคม - พฤษภาคม
ฤดูฝน	ประมาณเดือน มิถุนายน - ตุลาคม

2.1.4 ลักษณะการปกครอง

โครงสร้างการบริหารราชการระดับจังหวัด จังหวัดชัยภูมิ มีรูปแบบการปกครองและการบริหารราชการ 3 ส่วน คือ

- 1) ราชการบริหารส่วนกลาง มีส่วนราชการส่วนกลางตั้งหน่วยงานปฏิบัติหน้าที่ในจังหวัด จำนวน 46 หน่วยงาน
- 2) ราชการบริหารส่วนภูมิภาค มีส่วนราชการส่วนภูมิภาคประจำจังหวัด จำนวน 35 หน่วยงาน แบ่งการปกครองออกเป็น 16 อำเภอ 124 ตำบล 1,620 หมู่บ้าน 25 ชุมชน
- 3) องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น จำนวน 143 แห่ง

2.2 ข้อมูลพื้นฐานด้านสังคม

2.2.1 จำนวนประชากร

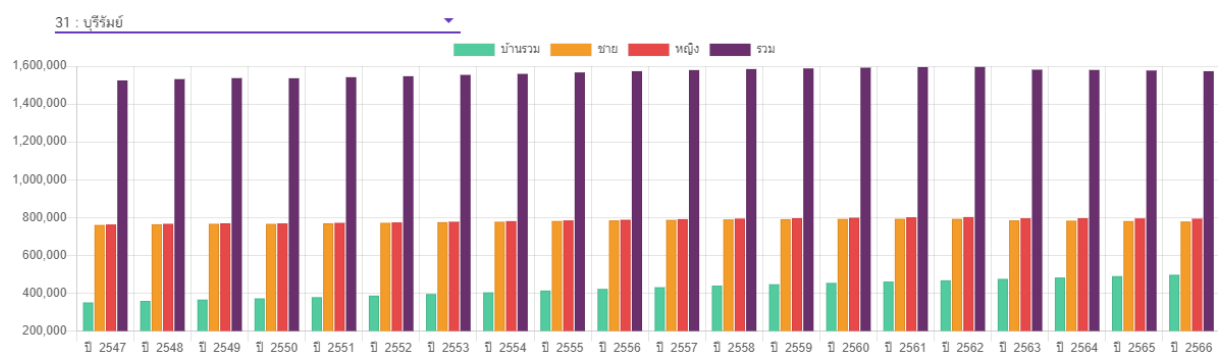
ข้อมูลสถิติจำนวนประชากรจากข้อมูลทะเบียนราษฎรของกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย พบว่า ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดชัยภูมิ มีจำนวนประชากรรวมทั้งสิ้น 1,113,378 คน โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของประชากรทั้งประเทศในช่วงปี พ.ศ. 2557 - 2566 มีแนวโน้มลดลงร้อยละ 0.233 ต่อปี แสดงดังตารางที่ 2.2-1 แยกเป็นประชากรชาย 549,032 คน และเป็นประชากรหญิง 564,346 คน สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี แสดงดังรูปที่ 2.2-1

ตารางที่ 2.2-1 จำนวนประชากรในจังหวัดชัยภูมิ ช่วงปี พ.ศ. 2557 - พ.ศ. 2566

หน่วย : ล้านคน

พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	อัตราการ เปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
1.137	1.138	1.138	1.139	1.139	1.137	1.125	1.122	1.118	1.113	-0.233

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย



ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

รูปที่ 2.2-1 สถิติจำนวนประชากรย้อนหลัง 20 ปี จังหวัดชัยภูมิ

2.2.2 จำนวนครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดชัยภูมิมีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 418,980 ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 1.421 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-2

ตารางที่ 2.2-2 สถิติจำนวนครัวเรือนในจังหวัดชัยภูมิ ช่วงปี พ.ศ. 2557 - พ.ศ. 2566

หน่วย: พันครัวเรือน

พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	อัตราการ เปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
369	375	380	384	389	394	401	407	413	419	1.421

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.2.3 ขนาดครัวเรือน

จากข้อมูลกรมการปกครอง ในปี พ.ศ. 2566 จังหวัดชัยภูมิมีขนาดครัวเรือน 2.66 คน/ครัวเรือน มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลงเฉลี่ยร้อยละ 1.627 ต่อปี มีรายละเอียดการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนในปีต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 2.2-3

ตารางที่ 2.2-3 สถิติขนาดครัวเรือนในจังหวัดชัยภูมิ ช่วงปี พ.ศ. 2557 - พ.ศ. 2566

หน่วย: คน/ครัวเรือน

พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	อัตราการ เปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
3.08	3.04	2.99	2.97	2.93	2.89	2.81	2.76	2.71	2.66	-1.627

ที่มา: สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

2.3 ข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ

2.3.1 ผลผลิตมวลรวมของจังหวัด

ข้อมูลสถิติผลผลิตมวลรวมจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า ในปี พ.ศ. 2564 จังหวัดชัยภูมิ มีผลผลิตมวลรวมในรวมจังหวัด 67,722 ล้านบาท โดยอัตราการเปลี่ยนแปลงของผลผลิตมวลรวมภายในจังหวัดในช่วงปี พ.ศ. 2560 - 2564 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.018 แสดงดังตารางที่ 2.3-1 แยกเป็นด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และบริการ ย้อนหลัง 5 ปี แสดงดังรูปที่ 2.3-1

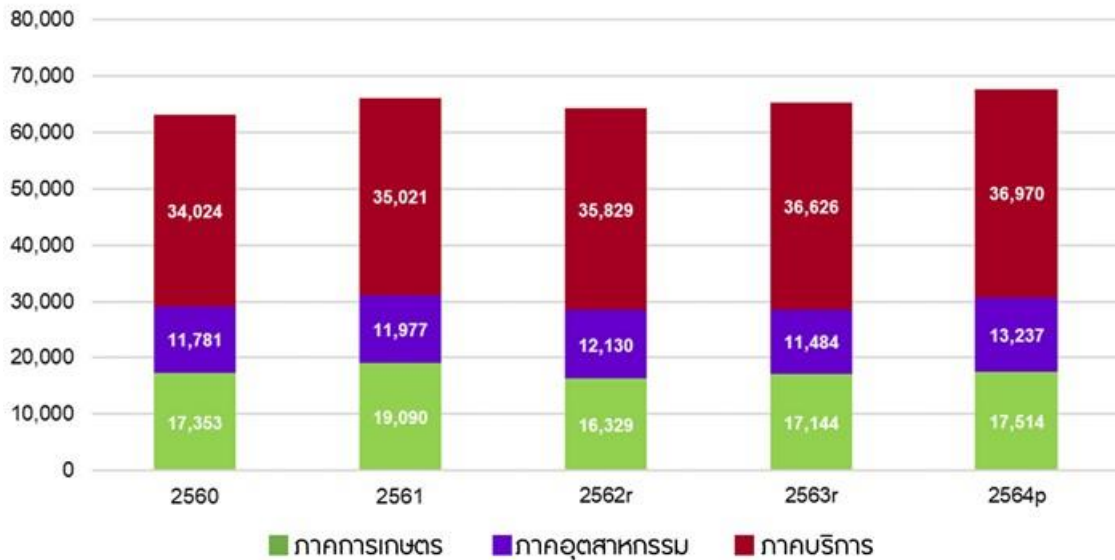
ตารางที่ 2.3-1 ผลผลิตมวลรวมของจังหวัดชัยภูมิ ช่วงปี พ.ศ. 2560 - พ.ศ. 2564

หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย (ร้อยละต่อปี)
63,159	66,088	64,288	65,253	67,722	0.018

ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (ล้านบาท)

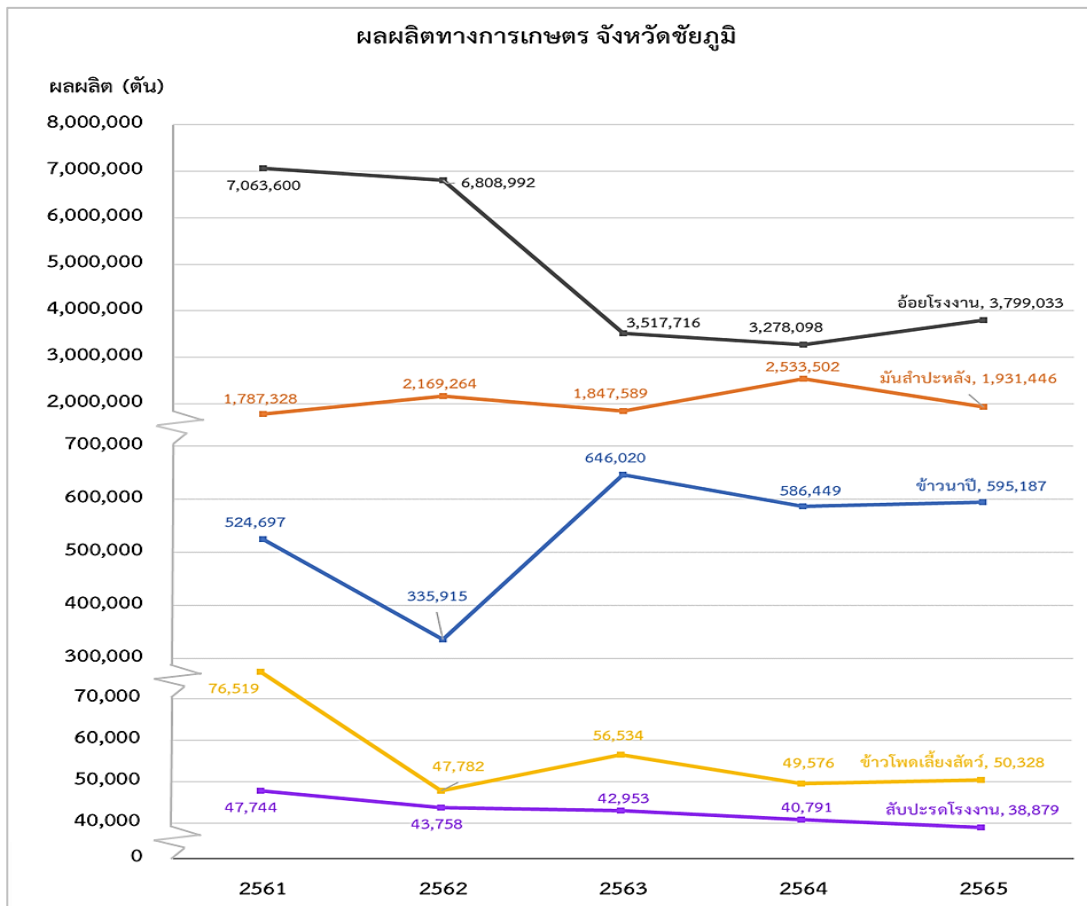


ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

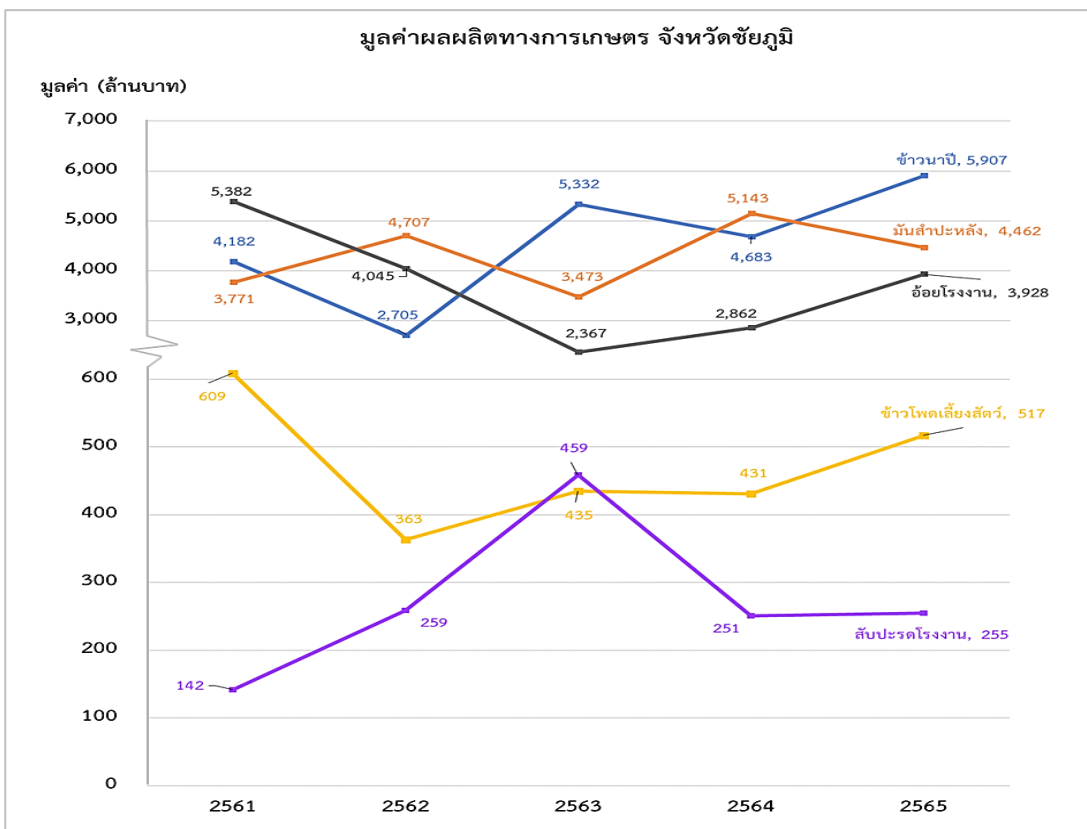
รูปที่ 2.3-1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดชัยภูมิ แยกประเภทย้อนหลัง 5 ปี

2.3.2 การเกษตรกรรม

สภาพภูมิประเทศและพื้นที่ทางการเกษตรของจังหวัดชัยภูมิ มีลักษณะภูมิประเทศทั่วไปประกอบด้วย ป่าไม้ และภูเขาร้อยละ 50 ของพื้นที่จังหวัด มีพื้นที่ทางการเกษตร 3.40 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 42.63 ของพื้นที่จังหวัด และมีพืชเศรษฐกิจหลัก ประกอบด้วย ข้าว มันสำปะหลัง อ้อย ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ และยางพารา โดยข้อมูลจากสำนักเศรษฐกิจการเกษตร พบว่า ปริมาณผลผลิตทางการเกษตรของจังหวัดชัยภูมิ สูงสุด 5 อันดับ ของปี พ.ศ. 2561 - 2565 คือ อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง ข้าวนาปี ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ และสับปะรดโรงงาน แสดงดังรูปที่ 2.3-2 และมูลค่าผลผลิตทางการเกษตรแสดงดังรูปที่ 2.3-3



รูปที่ 2.3-2 ผลผลิตทางเกษตรสูงสุด 5 อันดับ ย้อนหลัง 5 ปี



รูปที่ 2.3-3 มูลค่าผลผลิตทางเกษตรสูงสุด 5 อันดับ ย้อนหลัง 5 ปี

2.3.3 อุตสาหกรรมและแรงงาน

จากข้อมูลทุติยภูมิด้านอุตสาหกรรม ของแผนพัฒนาภาค (พ.ศ. 2566 - 2570) พบว่า อุตสาหกรรมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ส่วนใหญ่จะเป็นอุตสาหกรรมดั้งเดิมแปรรูปสินค้าเกษตรขั้นต้น เพื่อส่งออกไปเพิ่มมูลค่าในพื้นที่อื่น และมีสัดส่วนในโครงสร้างเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือร้อยละ 21.4 และคิดเป็นร้อยละ 6.5 เมื่อเทียบกับมูลค่าภาคอุตสาหกรรมของประเทศ โดยมีสาขาอุตสาหกรรมการผลิตที่สำคัญ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์อาหารและเครื่องดื่ม การผลิตผลิตภัณฑ์คอมพิวเตอร์และอิเล็กทรอนิกส์ การผลิตผลิตภัณฑ์และพลาสติก การผลิตเคมีภัณฑ์และผลิตภัณฑ์เคมี การผลิตเสื้อผ้าและเครื่องแต่งกาย และการผลิตผลิตภัณฑ์อื่นที่ทำจากโลหะ สำหรับภาคอุตสาหกรรมในจังหวัดชัยภูมิ พบว่า มีกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีเงินลงทุนสูงสุด 5 อันดับ คือ อุตสาหกรรมการผลิตอื่นๆ อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมเกษตร อุตสาหกรรมเครื่องดื่ม และอุตสาหกรรมผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อมยานพาหนะ และอุปกรณ์ แสดงดังตารางที่ 2.3-2

ตารางที่ 2.3-2 กลุ่มอุตสาหกรรมและเงินลงทุน 5 อันดับสูงสุด

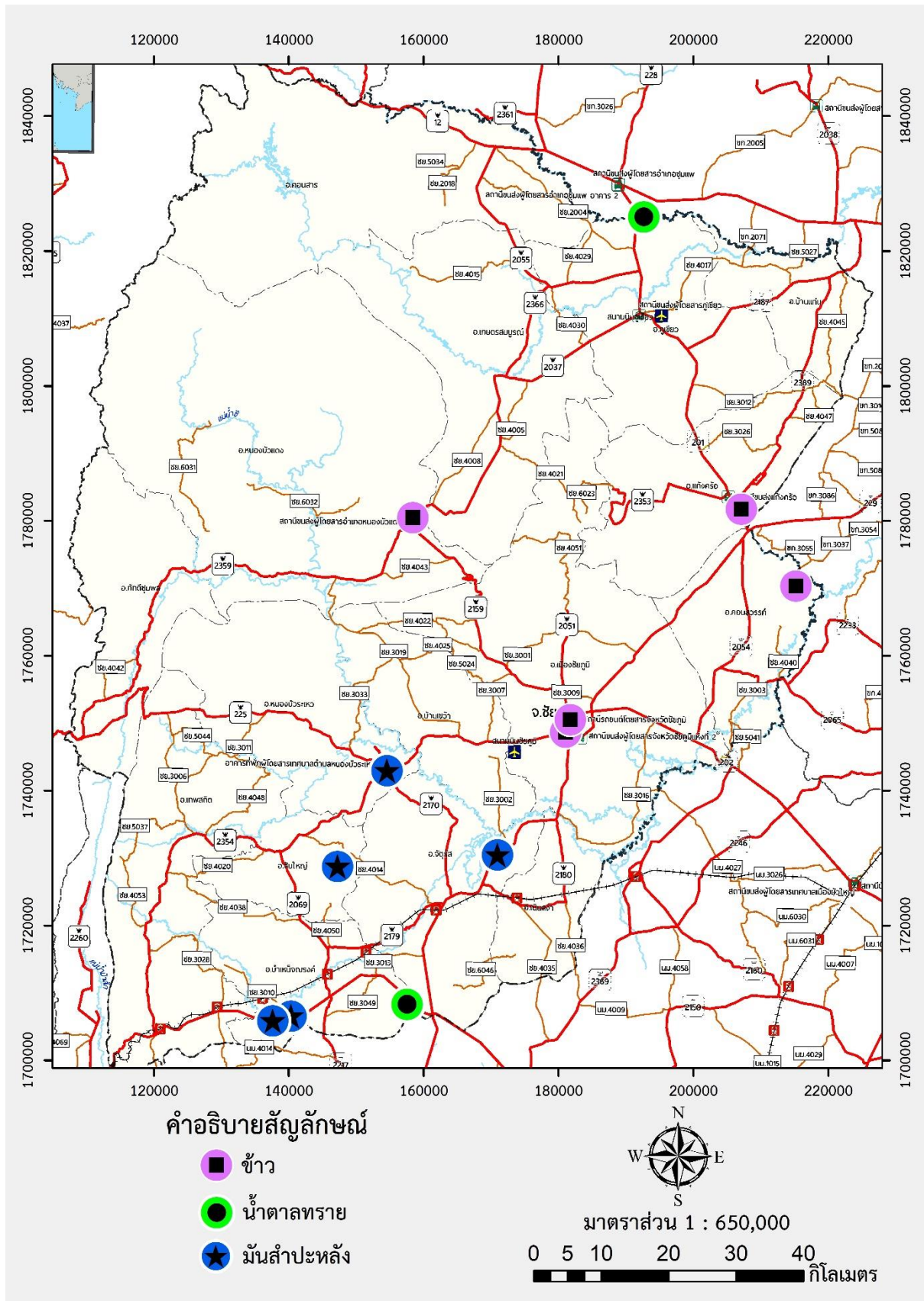
ที่	กลุ่มอุตสาหกรรม	เงินลงทุนรวม (ล้านบาท)	จำนวนคนงาน (คน)	จำนวน โรงงาน
1	อุตสาหกรรมการผลิตอื่น ๆ (ผลิตไฟฟ้าจากแสงอาทิตย์ จากน้ำ ก๊าซชีวภาพ)	8,845.60	755	56
2	อุตสาหกรรมอาหาร	8,048.25	574	34
3	อุตสาหกรรมเกษตร	2,405.43	1,425	118
4	อุตสาหกรรมเครื่องดื่ม	1,754.80	171	4
5	อุตสาหกรรมผลิตยานพาหนะและอุปกรณ์รวมทั้งการซ่อม ยานพาหนะ และอุปกรณ์	582.98	453	24

ที่มา : แผนพัฒนาจังหวัด 2566 - 2570

จากการรวบรวมข้อมูลด้านการขนส่งจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร แสดงให้เห็นถึงปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุกในจังหวัด แสดงดังตารางที่ 2.3-3 และจากรูปที่ 2.3-4 แสดงตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดชัยภูมิ และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ตารางที่ 2.3-3 ปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยรถบรรทุก

ประเภทสินค้า	ปริมาณการขนส่งทั้งหมด (ตัน/ปี)	ปริมาณการขนส่งภายในจังหวัด (ตัน/ปี)
ข้าว	85,120	32,534
ข้าวโพด	35,238	23,165
อ้อย	3,532,631	1,951,372
น้ำตาล	437,508	51,468
ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง	1,094,874	466,056



รูปที่ 2.3-4 ตำแหน่งที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมที่สำคัญในจังหวัดชัยภูมิ
และโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

2.4 ข้อมูลพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว

2.4.1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

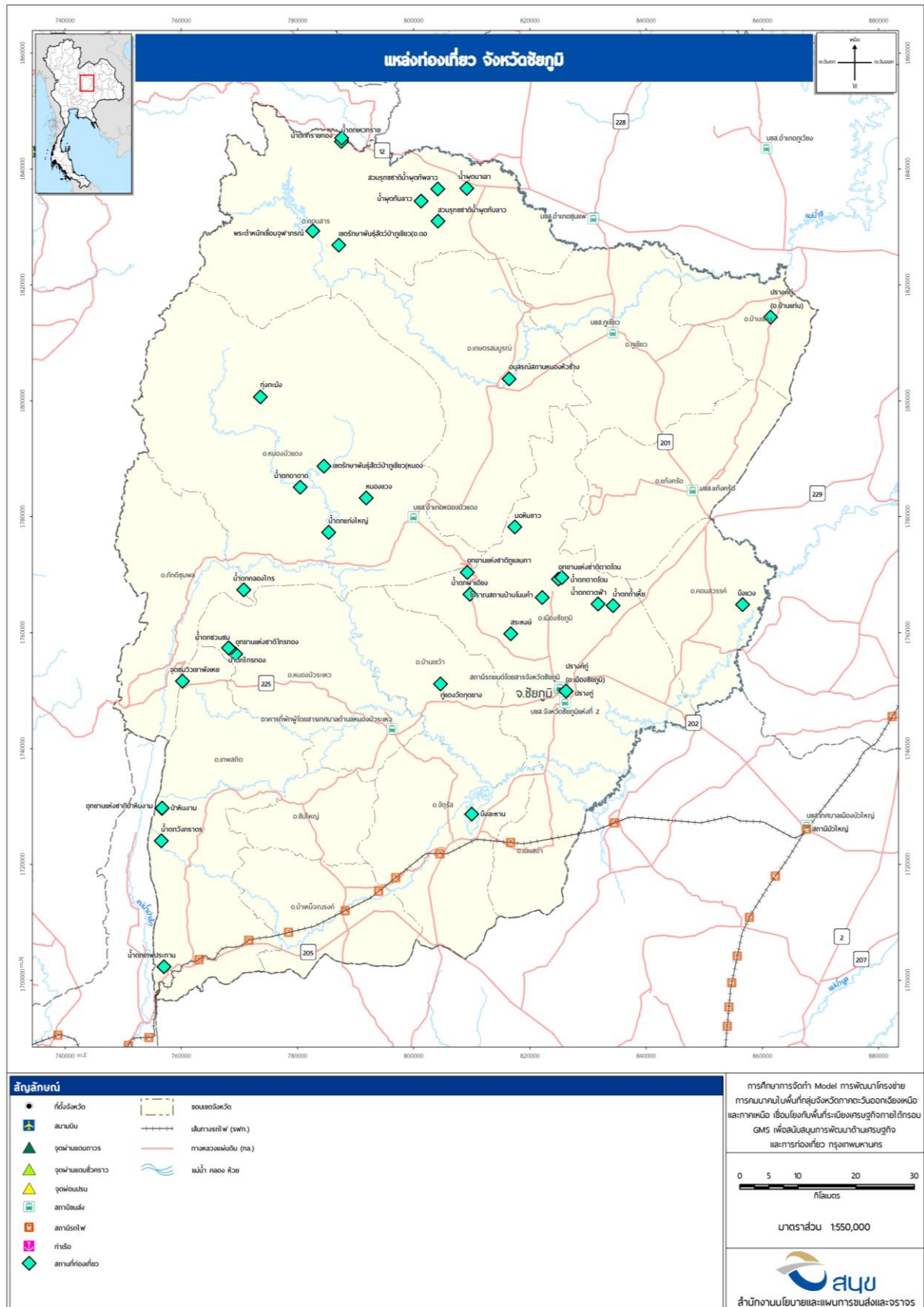
การท่องเที่ยวจังหวัดชัยภูมิ เป็นแหล่งเรียนรู้และศึกษาเส้นทางธรรมชาติที่สำคัญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ด้วยลักษณะภูมิประเทศที่เป็นจุดเด่นด้านการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ ได้แก่ ทุ่งดอกกระเจียว อุทยานแห่งชาติป่าหินงาม อุทยานแห่งชาติภูแล่นคา ทุ่งกระมัง มอหินขาว น้ำตกตาดโตน นอกจากนี้ยังมีพื้นที่ทางประวัติศาสตร์ ศาสนา ที่สำคัญ ได้แก่ ปราสาทภู ใบบ่เสมอบ้านกุดโป่ง พระธาตุชัยภูมิ พระธาตุหนองสามหมื่น เป็นต้น

จังหวัดชัยภูมิ มีเทศกาลดอกกระเจียวบาน ประเพณีบวงสรวงเจ้าพ่อพระยาแล ฉลองอนุสาวรีย์เจ้าพระยาแล และตึกลีไฟ และยังมีแหล่งท่องเที่ยว จำนวน 47 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 3.16 ของทั้งภาค แบ่งออกเป็น 3 ประเภท แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ 25 แห่ง แหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรม 18 แห่ง และแหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ 4 แห่ง พบกระจายอยู่ในหลายอำเภอ โดยมีรายละเอียดดังนี้

แหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ ประกอบด้วยแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ จำนวน 20 แห่ง การท่องเที่ยวเชิงธรณีวิทยา จำนวน 5 แห่ง พื้นที่จังหวัดชัยภูมิไม่มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงเกษตร

แหล่งท่องเที่ยวในแหล่งวัฒนธรรม ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์ จำนวน 16 แห่ง การท่องเที่ยวชมวัฒนธรรมและประเพณี จำนวน 1 แห่ง การท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตในชนบท จำนวน 1 แห่ง

แหล่งท่องเที่ยวความสนใจพิเศษ ประกอบด้วย การท่องเที่ยวเชิงกีฬาจำนวน 4 แห่ง พื้นที่จังหวัดชัยภูมิไม่มีแหล่งท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์และฟาร์มสเตย์



รูปที่ 2.4-1 สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัด

2.4.2 สถานการณ์การท่องเที่ยวและรายได้

สถิติการท่องเที่ยว ปี 2563 พบว่าจำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 818,867 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 430,641 คน จำนวนนักท่องเที่ยว จำนวน 388,226 คน ระยะเวลาพำนักรเฉลี่ยของนักท่องเที่ยวเท่ากับ 1.95 วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 765.65 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 916.06 บาท/คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยของนักท่องเที่ยว 440.11 บาท/คน/วัน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 940.55 ล้านบาท จำนวนห้อง 3,131 ห้อง มีอัตราการเข้าพักร้อยละ 27.60 และมีจำนวนผู้พักแรมทั้งหมด 418,029 คน เมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลง พบว่า มีอัตราการเปลี่ยนแปลงลดลง

ตารางที่ 2.4-1 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดชัยภูมิ ปี 2563

รายการ	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	1,803,216	1,804,320	818,867	0.06	-120.34
ชาวไทย	1,793,005	1,794,071	817,551	0.06	-119.44
ชาวต่างประเทศ	10,211	10,249	1,316	0.37	-678.80
จำนวนนักท่องเที่ยว	924,497	924,129	430,641	-0.04	-114.59
ชาวไทย	917,911	917,525	429,688	-0.04	-113.53
ชาวต่างประเทศ	6,586	6,604	953	0.27	-592.97
จำนวนนักท่องเที่ยว	878,719	880,191	388,226	0.17	-126.72
ชาวไทย	875,094	876,546	387,863	0.17	-125.99
ชาวต่างประเทศ	3,625	3,645	363	0.55	-904.13
ระยะเวลาพำนักรโดยเฉลี่ย (วัน)	2.05	1.99	1.95	-3.02	-2.05
ชาวไทย	2.05	1.98	1.95	-3.54	-1.54
ชาวต่างประเทศ	2.56	2.50	2.43	-2.40	-2.88
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยผู้เยี่ยมเยือน (บาท/คน/วัน)	804.43	811.93	765.65	0.92	-6.04
ชาวไทย	801.79	809.30	767.33	0.93	-5.47
ชาวต่างประเทศ	1,160.35	1,165.47	-	0.44	#DIV/0!
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	964.51	976.04	916.06	1.18	-6.55
ชาวไทย	961.54	973.07	918.59	1.18	-5.93
ชาวต่างประเทศ	1,295.37	1,301.63	-	0.48	#DIV/0!
ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยนักท่องเที่ยว (บาท/คน/วัน)	458.60	470.16	440.11	2.46	-6.83
ชาวไทย	458.30	469.82	440.52	2.45	-6.65
ชาวต่างประเทศ	532.41	548.70	-	2.97	#DIV/0!
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	2,234.17	2,203.12	940.55	-1.41	-134.24
ชาวไทย	2,210.40	2,179.63	940.55	-1.41	-131.74
ชาวต่างประเทศ	23.77	23.49	-	-1.19	#DIV/0!

รายการ	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	อัตราการเปลี่ยนแปลง	
				พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563
จำนวนห้อง	3,118	3,131	3,131	0.42	0.00
อัตราการเข้าพัก	58.86	58.95	27.60	0.15	-113.59
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก	914,915	913,764	418,029	-0.13	-118.59
ชาวไทย	908,353	907,195	417,076	-0.13	-117.51
ชาวต่างประเทศ	6,562	6,569	953	0.11	-589.30

หมายเหตุ : เนื่องจากปี 2563 เกิดการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ในประเทศไทย จึงมีผลทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวต่ำกว่าระดับปกติมาก

ที่มา : กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

สถิติการท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2565 พบว่าจำนวนผู้มาเยี่ยมเยือน มีจำนวน 1,055,952 คน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 443,132 คน คิดเป็นร้อยละ 138.29 มีรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 1,452.85 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 556.95 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 160.86 มีอัตราการเข้าพักในปี พ.ศ. 2565 ร้อยละ 35.95 เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 14.22 คิดเป็นร้อยละ 152.81 และมีจำนวนผู้เข้าพักในปี พ.ศ. 2565 จำนวน 588,165 คน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2564 ที่มีจำนวน 246,415 คน คิดเป็นร้อยละ 138.69

ตารางที่ 2.4-2 สถิตินักท่องเที่ยวในจังหวัดชัยภูมิ ปี 2565

รายการ	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	เพิ่มขึ้น/ลดลง ร้อยละ
จำนวนผู้เยี่ยมเยือน (คน)	443,132	1,055,952	+138.29
ชาวไทย	442,502	1,051,961	+137.73
ชาวต่างประเทศ	630	3,991	+533.49
รายได้การท่องเที่ยว (ล้านบาท)	556.95	1,452.85	+160.86
ชาวไทย	555.15	1,443.95	+160.10
ชาวต่างประเทศ	1.80	8.90	+394.44
อัตราการเข้าพัก (ร้อยละ)	14.22	35.95	+152.81
จำนวนผู้เข้ามาเข้าพัก (คน)	246,415	588,165	+138.69

ที่มา : กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

3. สรุปข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินและโครงสร้างพื้นฐาน

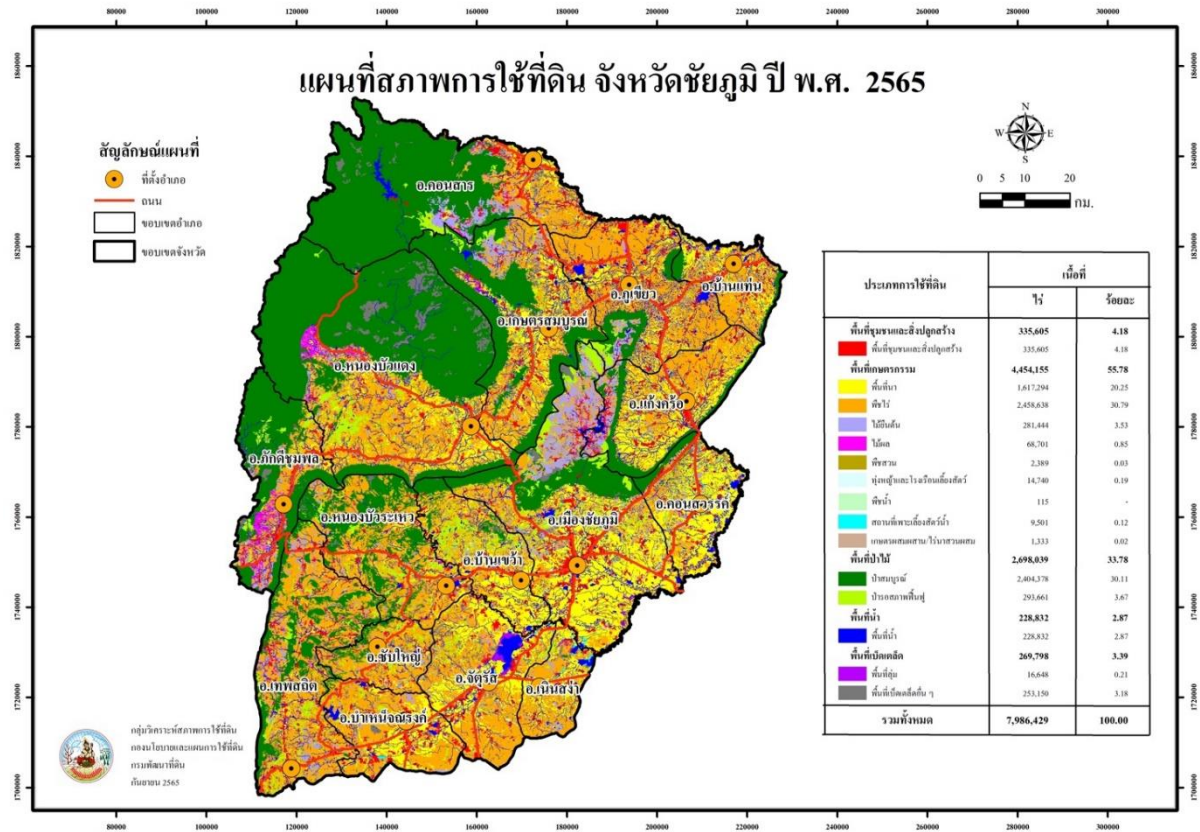
3.1 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากข้อมูลระบบแผนที่เกษตรเพื่อการบริหารจัดการเชิงรุกออนไลน์ (Agri Map Online) กรมพัฒนาที่ดิน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ จังหวัดชัยภูมิ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินด้านพื้นที่เกษตรกรรม จำแนกได้เป็นพื้นที่เกษตรกรรมพืชไร่ 2,458,638 ไร่ ร้อยละ 30.79 รายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.1-1 และรูปที่ 3.1-1

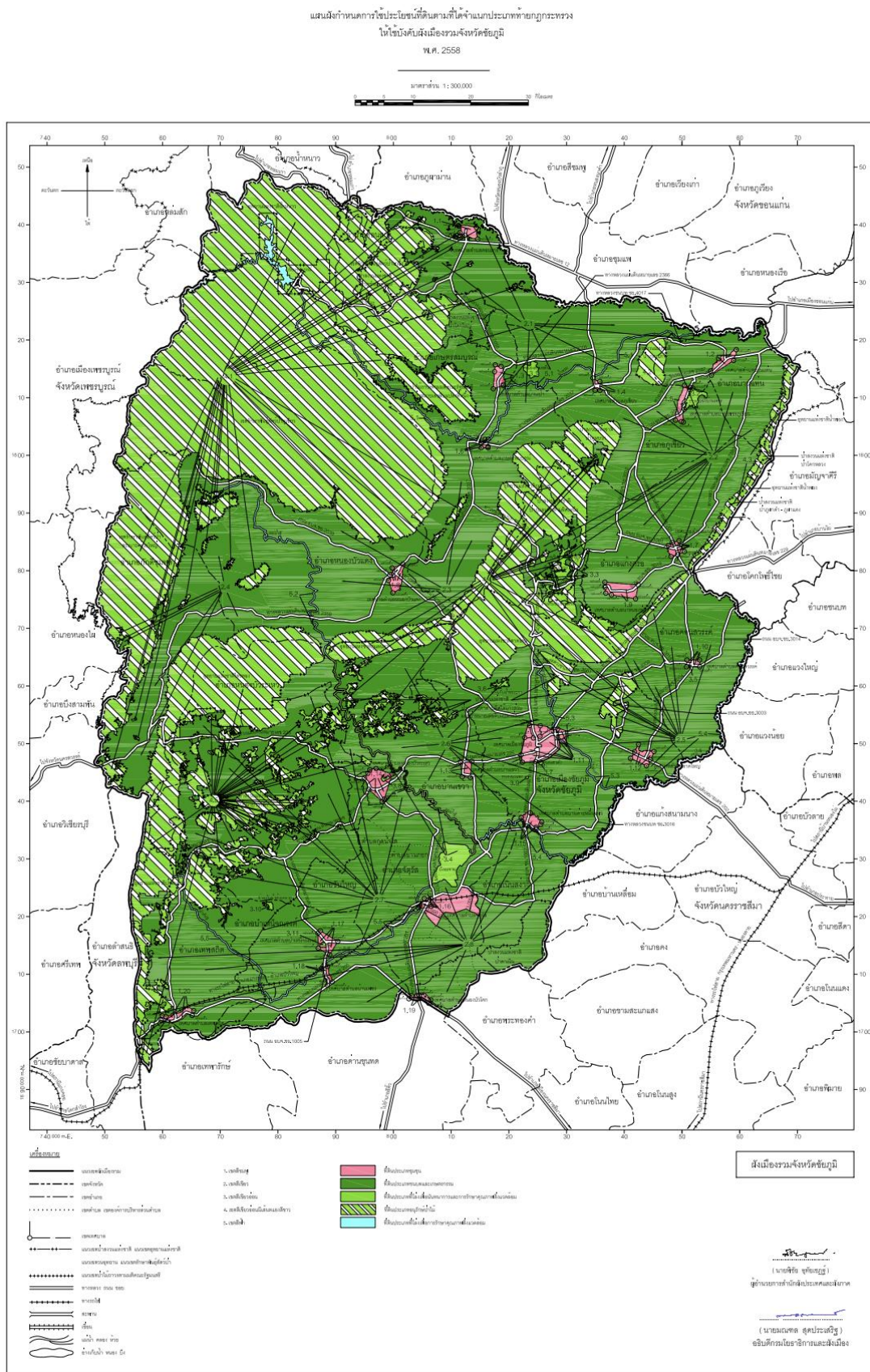
ตารางที่ 3.1-1 รายละเอียดการใช้ที่ดินจังหวัดชัยภูมิ

ประเภทการใช้ที่ดิน	เนื้อที่	
	ไร่	ร้อยละ
พื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง	335,605	4.18
พื้นที่เกษตรกรรม	4,454,155	55.78
พื้นที่นา	1,617,294	20.25
พืชไร่	2,458,638	30.79
ไม้ยืนต้น	281,444	3.53
ไม้ผล	68,701	0.85
พืชสวน	2,389	0.03
ทุ่งหญ้าเลี้ยงสัตว์และโรงเรือนเลี้ยงสัตว์	14,740	0.19
พืชน้ำ	115	-
สถานที่เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ	9,501	0.12
เกษตรผสมผสาน/ไร่นาสวนผสม	1,333	0.02
พื้นที่ป่าไม้	2,698,039	33.78
พื้นที่น้ำ	228,832	2.87
พื้นที่เบ็ดเตล็ด	269,798	3.39
รวม	7,986,429	100

ที่มา : กรมพัฒนาที่ดิน



รูปที่ 3.1-1 แผนที่สภาพการใช้ที่ดินจังหวัดชัยภูมิ ปี 2565



รูปที่ 3.1-2 แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภททำยกกฎกระทรวง
ให้ใช้บังคับผังเมืองรวมจังหวัดชัยภูมิ พ.ศ. 2558

3.2 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดชัยภูมิ เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ตอนบนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย อยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 405 กิโลเมตร ปัจจุบันประชาชนในพื้นที่นิยมใช้การเดินทางทางถนนเป็นหลัก ซึ่งมีโครงข่ายที่ครอบคลุมทั่วทั้งจังหวัด โดยมีรายละเอียดระบบการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ ดังนี้

3.2.1 ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน

จังหวัดชัยภูมิอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ระยะประมาณ 405 กิโลเมตร โดยประกอบด้วย ถนนสายประธาน ถนนสายหลัก ถนนสายรอง ถนนสายย่อยและซอยต่าง ๆ เชื่อมโยงกันภายในพื้นที่ และจังหวัดใกล้เคียง โดยมีถนนสายประธานทำหน้าที่เชื่อมโยงระหว่างภาคและระหว่างจังหวัด ถนนสายหลักทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างอำเภอและจังหวัดที่อยู่ใกล้เคียง ถนนสายรอง และสายย่อยทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางในเขตจังหวัดชัยภูมิ และเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างชุมชนในพื้นที่เข้าด้วยกัน

1) ลักษณะทางกายภาพของถนนและการจำแนกประเภทของถนน

1.1) ถนนสายประธาน คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างภาค เพื่อรับการจราจร มีความเร็วสูงที่การจราจรระยะไกล การจราจรเข้า - ออก และผ่านเมือง ถนนสายประธานเป็นถนนที่มีปริมาณจราจรสูงมีแนวถนนต่อเนื่องและมีการควบคุมการเข้า - ออกหรือเชื่อมต่อถนน Access (Control) มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างภาคต่อภาค มีความยาวต่อเนื่องกันช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ถนนสายประธานในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิที่สำคัญ แสดงดังนี้

- ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 สายกลางสะพานมิตรภาพที่แม่สอด (เขตแดนไทย/พม่า) - มุกดาหาร (เขตแดนไทย/ลาว) เป็นทางหลวงแผ่นดินสายรองประธานที่เป็นเส้นทางคมนาคมสำคัญที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย สายทางเริ่มต้นที่สะพานมิตรภาพไทย - พม่า อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และสิ้นสุดที่อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร มีระยะทางตลอดทั้งสายรวม 771.123 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-1 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12

1.2) ถนนสายหลัก คือ ถนนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อระหว่างถนนสายประธานกับถนนสายรอง เป็นถนนที่เชื่อมโยงศูนย์กลางต่าง ๆ ของเมืองเข้าด้วยกัน มีแนวถนนต่อเนื่อง มีปริมาณจราจรและความเร็วของยานยนต์ค่อนข้างสูง มีความสำคัญเชื่อมโยงระหว่างระหว่างจังหวัด ช่วยให้การจราจรเดินทางติดต่อกันได้เป็นระยะทางไกล ๆ ทางหลวงสายหลักในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิที่สำคัญ แสดงดังนี้

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201** สายทางต่างระดับสีคิ้ว - เชียงคาน เป็นทางหลวงแผ่นดินแนวเหนือ - ใต้ ในทางตะวันตกของภาคอีสาน ที่เชื่อมต่อระหว่างภาคอีสานตอนใต้กับภาคอีสานตอนบน เป็นทางหลวงสำคัญในหลาย ๆ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดชัยภูมิ จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดเลย มีระยะทางตลอดทั้งสาย 382.228 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-2 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 202** (สายชัยภูมิ - เขมราฐ) เป็นทางหลวงแผ่นดินแนวตะวันตก - ตะวันออก มีระยะทางตลอดทั้งสาย 392.320 กิโลเมตร ผ่านจังหวัดต่าง ๆ ได้แก่ จังหวัดชัยภูมิ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดบุรีรัมย์ จังหวัดมหาสารคาม จังหวัดร้อยเอ็ด จังหวัดยโสธร จังหวัดอำนาจเจริญ และจังหวัดอุบลราชธานี ระยะทางประมาณ 392 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-3 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 202

- **ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 225** สายแยกบึงบอระเพ็ด-ชัยภูมิ เป็นถนนที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เริ่มต้นที่สามแยกบึงบอระเพ็ด ตัดกับถนนพหลโยธินก่อนขึ้นสะพานเดชาติวงศ์ ตัดผ่าน อำเภอชุมแสง อำเภอหนองบัว จังหวัดนครสวรรค์ อำเภอบึงสามพัน และอำเภอวิเชียรบุรี จังหวัดเพชรบูรณ์ ขึ้นไปสู่จังหวัดทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เริ่มตั้งแต่อำเภอกักตี่ชุมพล

อำเภอเทพสถิต อำเภอหนองบัวระเหว อำเภอบ้านเขว้า และสิ้นสุดที่วงเวียนอนุสาวรีย์พระยาภักดีชุมพล
อำเภอเมือง จังหวัดชัยภูมิ ระยะทางยาวประมาณ 268 กิโลเมตรเป็นทางหลวง 2 จราจรสวนกัน และบางช่วง
เป็น 4 ช่องจราจร



รูปที่ 3.2-4 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 225

■ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 229 สายบ้านไผ่ - ช่องสามหมอ เป็นทางหลวงแผ่นดิน
เริ่มจากแยกถนนมิตรภาพ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 ใน อำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น ผ่านอำเภอชนบท
อำเภอมัญจาคีรี อำเภอโคกโพธิ์ไชย และสิ้นสุดโดยบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 ที่แยกช่องสามหมอ
ใน อำเภอกอนสวรรค์ จังหวัดชัยภูมิ มีจำนวนระยะทางทั้งสิ้น 54.885 กิโลเมตร



รูปที่ 3.2-5 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 229

1.3) ถนนสายรอง คือ ถนนที่มีความสำคัญรองลงมาจากทางหลวงสายหลัก ทำหน้าที่
รวบรวมและกระจายการจราจรระหว่างถนนสายหลักและถนนสายย่อย ให้บริการพื้นที่หรือกิจกรรมสอง
ข้างทางของถนน ยวดยานที่สัญจรบนถนนสายรองมักมีความเร็วค่อนข้างต่ำ เนื่องจากถูกรบกวนจากกิจกรรม
บริเวณสองข้างของถนน การจราจรมีปริมาณปานกลางถึงค่อนข้างต่ำ เชื่อมโยงกับทางสายประธานให้เกิดเป็น
โครงข่ายต่อเนื่องกันทั่วประเทศ ถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิที่สำคัญแสดงดังตารางที่ 3.2-1

ตารางที่ 3.2-1 ถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิที่สำคัญ

ทางหลวง	ตอนควบคุม	สายทาง	ระยะทาง (กม.)
2051	100	ชัยภูมิ - ตาดโตน	12.825
2054	100	ลาดใหญ่ - ช่องสามหมอ	33.742
2065	200	ลำชี - คอนสวรรค์	10.785
2069	100	บำเหน็จณรงค์ - ชับใหญ่	15.192
2159	100	ชัยภูมิ - ห้วยยางดำ	48.144
2170	101	สามแยกหนองบัวใหญ่ - วัดปทุมชาติ	0.5
2170	102	วัดปทุมชาติ - หนองจาน	30.214
2179	100	จัตุรัส - บำเหน็จณรงค์	18.423
2217	200	หนองกรด - คำปิง	5.965
2354	101	เทพสถิต - ชับใหญ่	56
2354	102	ชัยใหญ่ - หนองบัวระเหว	16.323
2359	101	หนองบัวแดง - แหลมทอง	53.2
2359	102	แหลมทอง - วังใหญ่	24.282
2435	100	ทางเข้าเมืองชัยภูมิ	0.29
2037	100	ภูเขียว - เกษตรสมบูรณ์	20.946
2055	100	หนองสองห้อง - โคกสะอาด	14.086
2159	201	ห้วยยางดำ - เกษตรสมบูรณ์	29.367
2159	202	เกษตรสมบูรณ์ - หนองหล่ม	27.417
2159	203	หนองหล่ม - คอนสาร	14.926
2187	102	นายม - หนองแวง	27.59
2216	100	ห้วยสนามทราย - โคกมน	0.513
2366	100	ทางเข้าเขื่อนจุฬาภรณ์	0.234
2389	100	แก้งคร้อ - สระพัง	38.519
2484	100	ทางเลี้ยวเมืองภูเขียว	10.725

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2567)



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2179



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2069



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2170



ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2159

รูปที่ 3.2-6 ตัวอย่างถนนสายรองในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิที่สำคัญ

นอกจากระบบโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงข้างต้นแล้ว ในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ ยังมีโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทและหน่วยงานปกครองในท้องถิ่นระดับเทศบาล ตำบล และจังหวัด โครงข่ายเหล่านี้จะเชื่อมการเดินทางโดยเฉพาะอย่างยิ่งชุมชนต่าง ๆ เข้าสู่ระบบโครงข่ายหลัก ไม่ว่าจะเป็นของกรมทางหลวงชนบท หรือกรมทางหลวง ทำให้การเดินทางมีความต่อเนื่องก่อให้เกิดความสะดวกสบายต่อผู้ใช้ถนน ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิที่สำคัญ แสดงดังError! Reference source not found.

ตารางที่ 3.2-2 ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิที่สำคัญ (แขวงทางหลวงชนบทชัยภูมิ)

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
1	ชย.3001	แยก ทล. 201 (กม.ที่ 11.850) - แยก ทล. 2159 (กม.ที่ 9+200)	เมืองชัยภูมิ	24.78
2	ชย.3002	แยก ทล. 201 (กม.ที่ 96+100) - บ้านเขว้า	จัตุรัส, บ้านเขว้า	15.424
3	ชย.3003	แยก ทล. 202 (กม.ที่ 124+200) - แยก ทล. 2065 (กม.ที่ 6+997)	เมืองชัยภูมิ, คอนสวรรค์	16.583
4	ชย.3007	แยก ทล. 225 (กม.ที่ 124+200) - แยก ทล. 2159 (กม.ที่ 8+580)	บ้านเขว้า, เมืองชัยภูมิ	13.093
5	ชย.3009	แยก ทล. 201 (กม.ที่ 1+880) - แยก ทล. 2051 (กม.ที่ 4+500)	เมืองชัยภูมิ	4.851
6	ชย.3016	แยก ทล. 202 (กม.ที่ 136+120) - บ้านค่าย	เมืองชัยภูมิ	30.8
7	ชย.3019	แยก ทล. 225 (กม.ที่ 17+950) - แยก ทล. 2359 (กม.ที่ 16+423)	บ้านเขว้า, หนองบัวแดง	37.80
8	ชย.4021	แยก ทล. 2037 (กม.ที่ 36+232) - บ้านหนองแวง	เมืองชัยภูมิ	20.5
9	ชย.4022	แยก ทล. 2159 (กม.ที่ 19+567) - บ้านห้วยน้ำคำ	เมือง, บ้านเขว้า	20.1
10	ชย.6023	บ้านซับสีทอง - บ้านท่ามะไฟหวาน	เมือง, แก้งคร้อ	9.6
11	ชย.5024	แยก ทล. ชย.3007 (กม.ที่ 9+515) - บ้านสามพันตา	เมืองชัยภูมิ	13.95
12	ชย.4025	แยก ทล. 2159 (กม.ที่ 14+726) - บ้านห้วยเฒ่า	เมืองชัยภูมิ	14.825
13	ชย.3026	แยก ทล. 201 (กม.ที่ 51+673) - แยก ทล. 2389 (กม.ที่ 12+325)	แก้งคร้อ	16.367
14	ชย.3033	แยก ทล. 225 (กม.ที่ 147+215) - แยก ทล. ชย.3019 (กม.ที่ 18+086)	บ้านเขว้า, หนองบัวระเหว	21.75
15	ชย.4040	แยก ทล. 2065 (กม.ที่ 10+445) - บรรจบ ทล. 2233	คอนสวรรค์	18.50
16	ชย.5041	แยก ทล. ชย.3003 (กม.ที่ 7+970) - แยก ทล. 202 (กม.ที่ 122+108)	คอนสวรรค์, แก้งสนามนาง	10.55
17	ชย.4051	แยก ทล. 2051 (กม.ที่ 16+000) - แหล่งท่องเที่ยวมอหินขาว	เมืองชัยภูมิ	26.29
18	ชย.3055	แยก ทล. 225 - แยก ทล. 201	เมืองชัยภูมิ	2.464

ที่มา: กรมทางหลวงชนบท (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 3.2-3 ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ (หมวดบำรุงทางหลวงชนบทขนาดใหญ่)

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
1	ชย.3006	แยก ทล. 225 (กม.ที่ 115.900) - แยก ทล. 2354 (กม.ที่ 34+800)	เทพสถิต	20.75
2	ชย.3010	แยก ทล. 205 (กม.ที่ 33+300) - อ่างเก็บน้ำลำคันฉู	บำเหน็จณรงค์	14.148
3	ชย.3011	แยก ทล. 225 (กม.ที่ 132+500) - แยก ทล. ชย.3006 (กม.ที่ 11+925)	หนองบัวระเหว, เทพสถิต	20.3
4	ชย.3013	แยก ทล. 201 (กม.ที่ 72+900) - แยก ทล. 205 (กม.ที่ 329+500)	จัตุรัส, บำเหน็จณรงค์	9.848
5	ชย.4014	แยก ทล. 2179 (กม.ที่ 1+450) - แยก ทล. 2354 (กม.ที่ 55+200)	จัตุรัส, อ.ซับใหญ่	24.779
6	ชย.4020	แยก ทล. 2354 (กม.ที่ 47+850) - แยก ทล. ชย.4038 (กม.ที่ 3+100)	ซับใหญ่	15.15
7	ชย.3028	แยก ทล. 205 (กม.ที่ 309+610) - แยก ทล. 2354 (กม.ที่ 13+260)	เทพสถิต	25.05
8	ชย.4035	แยก ทล. 2180 - แยก ทล. 2369 (กม.ที่ 9+425)	เนินสง่า, พระทองคำ	23.12
9	ชย.4036	แยก ทล. 2180 - แยก ทล. 2369 (กม.ที่ 17+370)	เนินสง่า, พระทองคำ	16.15
10	ชย.5037	แยก ทล. ชย.3006 (กม.ที่ 18+300) - บ้านซับสะเลเต	เทพสถิต	18.00

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
11	ชย.4038	แยก ทล. 2354 (กม.ที่ 26+650) - แยก ทล. 2069 (กม.ที่ 6+350)	เทพสถิต, บำเหน็จ, ณรงค์	26.2
12	ชย.4042	แยก ทล. 2359 (กม.ที่ 68+850) - บ้านลาดไทรงาม	ภักดีชุมพล	11.6
13	ชย.5044	แยก ทช. ชย.3011 (กม.ที่ 13+175) - แยก ทช. ชย.4006 (กม.ที่ 3+750)	เทพสถิต	9.55
14	ชย.6046	บ้านหนองลุมพุก - บ้านโกรกตาแป้น	จัตุรัส, เนินสง่า	14.6
15	ชย.4048	แยก ทล. 2354 (กม.ที่ 36+400) - แยก ทช. ชย.3011 (กม.ที่ 9+300)	เทพสถิต	24.86
16	ชย.3049	แยก ทล. 205 (กม.ที่ 329+500) - แยก ทล. 2217 (กม.ที่ 25+920)	บำเหน็จณรงค์	11.57
17	ชย.4050	แยก ทล. 2179 (กม.ที่ 20+650) - บ้านเขื่อนล้น	บำเหน็จณรงค์, ชับใหญ่	8.31
18	ชย.7052	แยก ทล.2069 - แยก ทช. ชย.4014 (อ่างเก็บน้ำบ้านวังซ้อ)	ชัยใหญ่	8.042
19	ชย.4053	แยก ทล. 2354 (กม.ที่ 12+800) - แหล่งท่องเที่ยวอุทยานแห่งชาติ ป่าหินงาม	เทพสถิต	12.813

ที่มา: กรมทางหลวงชนบท (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 3.2-4 ทางหลวงชนบทในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ (หมวดบำรุงทางหลวงชนบทภูเขา)

ลำดับ	สายทาง	ชื่อโครงการ/ที่ตั้งโครงการ	อำเภอ	ระยะทาง
1	ชย.2004	แยก ทล. 12 (กม.ที่ 95+710) - แยก ทล. 201 (กม.ที่ 210+900)	คอนสาร, ภูเขียว	27.615
2	ชย.4005	แยก ทล. 2037 (กม.ที่ 20+000) - บ้านเปลือย	เกษตรสมบูรณ์	11.6
3	ชย.4008	แยก ทล. 2037 (กม.ที่ 70+250) - บ้านห้วยยางดำ	เกษตรสมบูรณ์	17.815
4	ชย.3012	แยก ทล. 201 (กม.ที่ 185+900) - แยก ทล. 2389 (กม.ที่ 20+925)	ภูเขียว, แก้งคร้อ	19.147
5	ชย.4015	แยก ทล. 2159 (กม.ที่ 99+700) - บ้านห้วยกุ่ม	เกษตรสมบูรณ์	19.925
6	ชย.4017	แยก ทล. 2187 (กม.ที่ 17+375) - บ้านผักปัง	ภูเขียว, บ้านแท่น	29.8
7	ชย.2018	แยก ทล. 12 (กม.ที่ 92+491) - บ้านมอตาเจ็ก	คอนสาร	13.45
8	ชย.5027	แยก ทช. ชย.4017 (กม.ที่ 2+500 - แยก ทล. 12 (กม.ที่ 499+775) (ตอนชัยภูมิ)	บ้านแท่น, หนองเรือ	4.891
9	ชย.4029	แยก ทล. 2055 (กม.ที่ 10+375) - แยก ทช. ชย.2004 (กม.ที่ 20+150)	ภูเขียว	9.703
10	ชย.4030	แยก ทล. 2037 (กม.ที่ 10+025) - แยก ทล. 2055 (กม.ที่ 13+475)	ภูเขียว	13.45
11	ชย.6031	บ้านห้วยคลองนา - บ้านวังตอตั้ง	หนองบัวแดง	26
12	ชย.6032	บ้านหนองปล้อง - บ้านหนองพวง	หนองบัวแดง	21
13	ชย.5034	แยก ทช. ชย.2018 (กม.ที่ 4+700) - วัดถ้ำฮวงโป	คอนสาร	6.28
14	ชย.4039	แยก ทล. 2159 (กม.ที่ 111+750) - แยก ทช. ชย.2004 (กม.ที่ 11+150)	คอนสาร	11.85
15	ชย.4043	แยก ทล. 2159 (กม.ที่ 35+725) - แยก ทล. 2359 (กม.ที่ 9+175)	หนองบัวแดง	12.245
16	ชย.4045	แยก ทล. 2187 (กม.ที่ 9+475) - แยก ทช. ชก.3010 (กม.ที่ 24+000)	บ้านแท่น, มัญจาคีรี	20.395
17	ชย.4047	แยก ทล. 2389 (กม.ที่ 16+375) - แยก ทช. ชก.3010 (กม.ที่ 26+513)	แก้งคร้อ, มัญจาคีรี	10.99
18	ชย.7054	แยก ทช. ชย.4008 (กม.ที่ 15+570) - บ้านโนนสะอาด	หนองบัวแดง	9.607

ที่มา: กรมทางหลวงชนบท (พ.ศ. 2567)

2) สถานีขนส่งผู้โดยสาร

จังหวัดชัยภูมิมีสถานีขนส่งผู้โดยสารจำนวน 3 แห่ง คือ สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดชัยภูมิ
แห่งที่ 1 และสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดชัยภูมิแห่งที่ 2 และสถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอภูเขียว โดยบริเวณ
สถานีขนส่งแต่ละประเภทจะมีการให้บริการรถโดยสารทั้งระหว่างเมือง และรถโดยสารระหว่างจังหวัด

สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดชัยภูมิแห่งที่ 1 ตั้งอยู่ที่ ถนนนิเวศน์ ตำบลในเมือง อำเภอ
เมืองชัยภูมิ จังหวัดชัยภูมิ มีพื้นที่ 4 ไร่ ช่างจอด 17 ช่อง อยู่ในการกำกับดูแลของเทศบาลเมืองชัยภูมิ



รูปที่ 3.2-7 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดชัยภูมิแห่งที่ 1

สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดชัยภูมิแห่งที่ 2 ตั้งอยู่ที่ ตำบลในเมือง อำเภอเมืองชัยภูมิ จังหวัด
ชัยภูมิ มีขนาดพื้นที่ 10 ไร่ จำนวนช่างจอด 20 ช่อง อยู่ในการกำกับดูแลของเทศบาลเมืองชัยภูมิ



รูปที่ 3.2-8 สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดชัยภูมิแห่งที่ 2

สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอภูเขียว ตั้งอยู่บริเวณตำบลฝักปึง อำเภอภูเขียว จังหวัดชัยภูมิ มีขนาดพื้นที่ 5 ไร่ อยู่ในการกำกับดูแลของบริษัท ขนส่ง จำกัด



รูปที่ 3.2-9 สถานีขนส่งผู้โดยสารอำเภอภูเขียว

ปัจจุบันระบบขนส่งสาธารณะภายในจังหวัดชัยภูมิ มีทั้งประเภทสาธารณะและกึ่งสาธารณะ รองรับ อาทิ รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถสามล้อ ฯลฯ ซึ่งเป็นรูปแบบการเดินทางสำคัญที่จะช่วยบรรเทาปัญหาความไม่พอเพียงของความต้องการเดินทางของประชาชน แต่ทั้งนี้จังหวัดชัยภูมิยังเป็นพื้นที่เมืองที่มีการตื่นตัวทางด้านการท่องเที่ยวสูง ความต้องการทางด้านการท่องเที่ยวมีมากขึ้น ซึ่งการจัดการระบบขนส่งสาธารณะระหว่างพื้นที่ท่องเที่ยวภายในจังหวัดควรมีการวางแผนให้มีความครอบคลุมและเพียงพอต่อความต้องการมากขึ้น และนโยบายควบคุมทางด้านการจัดการต่าง ๆ เช่น อัตราค่าโดยสาร การจัดการการจราจร รวมถึงการเชื่อมต่อจากรูปแบบการเดินทางหนึ่งสู่รูปแบบการเดินทางหนึ่งมีความจำเป็นต้องอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้ใช้งาน ทุกกลุ่มได้อย่างเท่าเทียม



รูปที่ 3.2-10 รถรับจ้างไม่ประจำทาง

3) รถโดยสารประจำทาง

จังหวัดชัยภูมิมีเส้นทางรถโดยสารให้บริการโดยมีเส้นทางรถโดยสารหมวดที่ 1 ให้บริการภายในเขตเมืองชัยภูมิ หมวดที่ 2 ให้บริการระหว่างจังหวัดชัยภูมิ - กรุงเทพฯ รถโดยสารหมวดที่ 3 ให้บริการเชื่อมต่อจังหวัดต่าง ๆ กับจังหวัดชัยภูมิ และรถโดยสารหมวดที่ 4 ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่างๆ ในจังหวัด โดยแสดงรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.1) รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการภายในเขตเมือง (หมวด1)

จังหวัดชัยภูมิในปัจจุบันมีรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ให้บริการประชาชนในพื้นที่เขตเมืองชัยภูมิ จำนวน 1 สาย คือ

ตารางที่ 3.2-5 เส้นทางรถโดยสารภายในเขตเมืองชัยภูมิ (หมวด 1)

หมวด	สายที่	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
1	4	วิทยาลัยเทคนิค - บ้านโนนสาทร	บริษัท ภูมิพญาเดินรถ จำกัด

ที่มา: มุลนิธิไทยโรดส์ และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน



รูปที่ 3.2-11 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 1 ของจังหวัดชัยภูมิ

3.2) รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างจังหวัดชัยภูมิ - กรุงเทพฯ (หมวด2)

จังหวัดชัยภูมิมีรถโดยสารให้บริการระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองชัยภูมิ แบ่งออกเป็น 4 สาย มีรายละเอียดเส้นทางการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-6 เส้นทางรถโดยสารระหว่างจังหวัดชัยภูมิ - กรุงเทพฯ (หมวด 2)

ลำดับ	สายที่	มาตรฐานรถ	ชื่อเส้นทางรถโดยสาร
1	5	ม.1(ข) พิเศษ,ม.1(ข), ม.4(ข),ม.4(ข) พิเศษ	กรุงเทพฯ - หอนางบัวลำภู - ศรีเชียงใหม่
			กรุงเทพฯ - สุวรรณคูหา
			กรุงเทพฯ - หอนางบัวลำภู
			กรุงเทพฯ - สักคม
			กรุงเทพฯ - นาวัน
		ม.4(ก)	กรุงเทพฯ - หอนางบัวลำภู
		ม.2	กรุงเทพฯ - หอนางบัวลำภู - ศรีเชียงใหม่
			กรุงเทพฯ - นาวัน
			กรุงเทพฯ - นาโสม
2	28	ม.4(ข) พิเศษ, ม.4(ข),ม.1(ข) พิเศษ, ม.1(ข), ม.2	กรุงเทพฯ - ชัยภูมิ
			กรุงเทพฯ - บ้านเนินจมนรงค์
		ม.2(จ)	กรุงเทพฯ - ด่านขุนทด
			กรุงเทพฯ - บ้านเนินจมนรงค์
			กรุงเทพฯ - บ้านเพชร
			กรุงเทพฯ - สีคิ้ว
3	29	ม.1(ก)	กรุงเทพฯ - เลย
			กรุงเทพฯ - เชียงคาน
		ม.2	กรุงเทพฯ - เลย
			กรุงเทพฯ - ชุมแพ
			กรุงเทพฯ - ผาขาว - เลย
			กรุงเทพฯ - คอนสวรรค์ - ภูเขียว
			กรุงเทพฯ - ภูกระดิง - เลย
			กรุงเทพฯ - นาด้วง
			กรุงเทพฯ - ภูหลวง
		ม.1(ข) พิเศษ,ม.1(ข), ม.4(ข)	กรุงเทพฯ - ปากชม
			กรุงเทพฯ - เลย
			กรุงเทพฯ - ชุมแพ
			กรุงเทพฯ - เลย - ท่าลี่
			กรุงเทพฯ - ผาขาว - เลย
			กรุงเทพฯ - เชียงคาน
			กรุงเทพฯ - คอนสวรรค์ - ภูเขียว
			กรุงเทพฯ - ชุมแพ - ภูผาม่าน
			กรุงเทพฯ - ภูเขียว - เกษตรสมบูรณ์
			กรุงเทพฯ - ภูกระดิง - เลย
			กรุงเทพฯ - นาด้วง

ลำดับ	สายที่	มาตรฐานรถ	ชื่อเส้นทางเดินรถ
4	9903	ม.4(ข)	กรุงเทพฯ - ภูหลวง
		ม.4(ก)	กรุงเทพฯ - เลย
			กรุงเทพฯ - เชียงคาน
		ม.1(ข)	กรุงเทพฯ - ชัยภูมิ
			กรุงเทพฯ - หนองบัวระเหว
		ม.2(จ)	กรุงเทพฯ - เทพสถิต

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก



รูปที่ 3.2-12 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 2 ของจังหวัดชัยภูมิ

3.3) รถโดยสารสาธารณะระหว่างจังหวัดชัยภูมิ - จังหวัดอื่น ๆ (หมวด 3)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างจังหวัดชัยภูมิเชื่อมไปยังจังหวัดอื่น ๆ ที่ไม่ใช่กรุงเทพมหานคร (รถหมวด 3) มีจำนวน 29 สาย ซึ่งแต่ละสายจะแบ่งเส้นทางเดินรถและช่วงการเดินรถออกเป็นหลายเส้นทาง ซึ่งมีรายละเอียดการเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-7 เส้นทางรถโดยสารระหว่างจังหวัดชัยภูมิ - จังหวัดอื่น ๆ (หมวด 3)

ลำดับ	สายที่	ชื่อเส้นทางเดินรถ
1	203	ชัยภูมิ - บัวใหญ่
2	204	ชัยภูมิ - นครราชสีมา
3	207	ด่านขุนทด - บ้านหนองบัวโคก
4	208	นครราชสีมา - บ้านเนินจันรงค์
5	213	ด่านขุนทด - บ้านคำปึง
6	216	ขอนแก่น - หนองเรือ
7	218	ขอนแก่น-ภูเขียว-ชุมแพ
8	260	ชัยภูมิ - ชุมแพ
9	272	ขอนแก่น - บ้านแท่น ภูเขียว
10	283	บ้านไผ่ - - แก้งคร้อ
11	299	ขอนแก่น - คอนสาร - หล่มสัก
12	508	ชัยภูมิ - พล

ลำดับ	สายที่	ชื่อเส้นทางรถเดินรถ
13	509	ขอนแก่น - ชัยภูมิ
14	513	ชุมแพ - เชื้อนจุฬารักษ์
15	545	แก้งคร้อ - หนงเรือ
16	551	มัญจาคีรี - ภูเขียว
17	552	ขอนแก่น - บ้านหนองสองห้อง
18	553	มัญจาคีรี - คอนสวรรค์
19	566	ขอนแก่น - นครสวรรค์
20	574	ชุมแพ - บ้านโนนคู - คอนสาร
21	575	ชุมแพ - หนงบัวแดง
22	587	อุบลราชธานี - เชียงใหม่
23	595	ชุมแพ - บ้านสันติสุข - บ้านหินลับ
24	800	ชัยภูมิ - บ้านโมกมัน
25	803	ชัยภูมิ - หนงบัวลำ
26	808	นครราชสีมา - เชียงคาน
		นครราชสีมา - เลย์
27	809	ชัยภูมิ - หนงคาย
28	812	แก้งคร้อ - คอนสวรรค์
		คอนสวรรค์ - บ้านท่านางแมว
29	819	นครราชสีมา - ชัยภูมิ
		นครราชสีมา - แก้งสนามนาง - ชัยภูมิ

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก



รูปที่ 3.2-13 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 3 ของจังหวัดชัยภูมิ

3.4) รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่างๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่างๆ ในจังหวัดชัยภูมิ (รถหมวด 4) แบ่งออกเป็น 30 สาย ซึ่งให้บริการระหว่างพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ในจังหวัดชัยภูมิ โดยมีรายละเอียดเส้นทางรถเดินรถดังนี้

ตารางที่ 3.2-8 เส้นทางรถโดยสารระหว่างพื้นที่อำเภอต่างๆ ในจังหวัด (หมวด 4)

หมวด	สายที่	ชื่อเส้นทาง	ผู้ประกอบการ
4	1342	ชัยภูมิ - คอนสวรรค์	บริษัท เทพพิทักษ์คอนสวรรค์ จำกัด
4	1343	ชัยภูมิ - เกษตรสมบูรณ์	บริษัท สุรชัยสหกิจ จำกัด
4	1346	ชัยภูมิ - หนองบัวแดง (ข)	บริษัท ชัยภูมิจิงเจริญขนส่ง จำกัด
4	1348	ชัยภูมิ - บ้านแท่น	บริษัท ชัยภูมิจิงเจริญขนส่ง จำกัด
4	1349(ก)	ชัยภูมิ - บ้านฝ้อ	บริษัท สุรชัยสหกิจ จำกัด
4	1349(ข)	ชัยภูมิ - ห้วยหว้า	บริษัท สุรชัยสหกิจ จำกัด
4	4125	วตะแบก - ภูค้ำชุมพล	บริษัท บ้านเพชรขนส่ง จำกัด
4	4146	แก้งคร้อ - นาแก	สหกรณ์เดินรถแก้งคร้อ จำกัด
4	4158	จัตุรัส - บ้านเนินจมนรงค์	บริษัทจัตุรัสสามัคคีขนส่ง
4	4159	จัตุรัส - ภูค้ำชุมพล	บริษัทหนองบัวบานบริการขนส่ง จำกัด
4	4160	จัตุรัส - บ้านหนองตอ	บริษัทจัตุรัสสามัคคีขนส่ง
4	4161	ชัยภูมิ - บ้านโคกน้ำตบ	บริษัทนครชัยขนส่ง จำกัด
4	4162	ชัยภูมิ - บ้านชีลอง	บริษัทนครชัยขนส่ง จำกัด
4	4163	ชัยภูมิ - บุ่งคล้า	บริษัทนครชัยขนส่ง จำกัด
4	4164	ชัยภูมิ - นาหวัง	บริษัท สุรชัยสหกิจ จำกัด
4	4165	ชัยภูมิ - คอนสวรรค์(ข)	บริษัท สุรชัยสหกิจ จำกัด
4	4167	แก้งคร้อ - บ้านหนองปลาปิ้ง	บริษัท เทพพิทักษ์คอนสวรรค์ จำกัด
4	4195	วงกลมภูเขียว - บ้านแท่น	บ้านแท่นขนส่ง จำกัด
4	4249	บ้านห้วยยายจิว - บ้านท่าโป่ง	บริษัทห้วยชัยขนส่ง จำกัด
4	4250	จัตุรัส - ชับใหญ่	บริษัทนครชัยขนส่ง จำกัด
4	4263	จัตุรัส - บ้านนา	บริษัทนครชัยขนส่ง จำกัด
4	4267	บ้านค่าย - จัตุรัส	บริษัทนครชัยขนส่ง จำกัด
4	4323	บ้านท่าฉาง - บ้านคอนสวรรค์	บริษัท เทพพิทักษ์คอนสวรรค์ จำกัด
4	4333	แก้งคร้อ - บ้านท่าทางเกวียน	สหกรณ์เดินรถแก้งคร้อ จำกัด
4	4335	หนองบัวแดง - บ้านโหล่น	สหกรณ์เดินรถหนองบัวแดง จำกัด
4	4336	หนองบัวแดง - บ้านวังใหญ่	สหกรณ์เดินรถหนองบัวแดง จำกัด
4	4366	หนองบัวแดง - บ้านโคกกรวด - บ้านโนนหม่า	บริษัทพันธมิตรขนส่ง จำกัด
4	4531	ชัยภูมิ - เทพสถิต	บริษัทวงศ์ประทุมขนส่ง จำกัด
4	4608	ชัยภูมิ - เนินสง่า	บริษัทนครชัยขนส่ง จำกัด
4	4609	ชัยภูมิ - หนองบัวแดง	บริษัทนครชัยขนส่ง จำกัด

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก



รูปที่ 3.2-14 ตัวอย่างรถโดยสารหมวด 4 ของจังหวัดชัยภูมิ

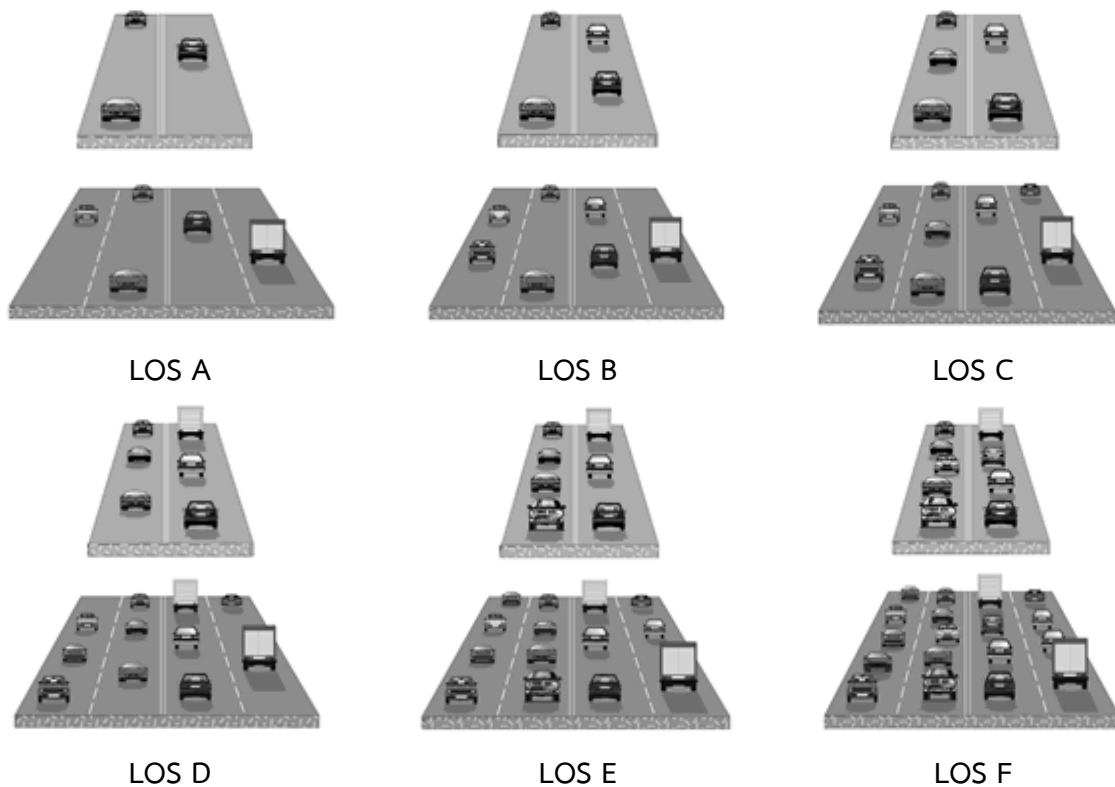
4) ความสามารถในการรองรับของพื้นที่ด้านระบบคมนาคมและขนส่ง

จังหวัดชัยภูมิมีทางหลวงแผ่นดินที่สำคัญ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 201 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 202 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 225 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 229 ซึ่งเป็นทั้งเส้นทางหลักในการเดินทางของประชาชนระหว่างจังหวัดและเส้นทางขนส่งสินค้าทั้งในระดับจังหวัด ระดับภูมิภาค และระดับประเทศ ในการวิเคราะห์ความสามารถในการรองรับปริมาณการเดินทางบนโครงข่ายถนนในปัจจุบันของพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ ที่ปรึกษาได้ทำการวิเคราะห์ปริมาณจราจรต่อความจุถนน (V/C ratio) และระดับการให้บริการ (Level of Service: LOS) โดยอ้างอิงจาก Transportation Research Board, Highway capacity Manual, Special Report 209 (Washington, D.C., 1994) ซึ่งได้กำหนดให้ระดับการให้บริการที่สอดคล้องกับค่า V/C ratio ของถนน ดังแสดงในตารางที่ 3.2-9 และรูปที่ 3.2-15 ซึ่งค่าความจุถนน (Capacity) หมายถึง อัตราการไหลของปริมาณการจราจรสูงสุดซึ่งถนนสามารถรองรับได้ โดยเป็นจำนวนยานพาหนะสูงสุด ที่คาดว่าจะสามารถแล่นผ่านช่องจราจร ที่จุดใด ๆ ณ ช่วงเวลาหนึ่ง ภายใต้สภาพของช่องจราจรที่จุดนั้น โดยขึ้นอยู่กับองค์ประกอบหลายอย่าง ได้แก่ จำนวนช่องจราจร ขนาดช่องจราจร และสัดส่วนของรถใหญ่ เป็นต้น

ตารางที่ 3.2-9 ระดับการให้บริการและค่า V/C ratio ของถนน

ระดับการให้บริการ (LOS)	ค่า V/C ratio	หมายเหตุ
A	0.00 - 0.60	กระแสจราจรมีสภาพอิสระ มีความเร็วสูง ปริมาณจราจรน้อย ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วได้อิสระ ไม่มีการติดขัด
B	0.60 - 0.70	กระแสจราจรมีสภาพอยู่ตัว ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วได้ตามสมควร
C	0.70 - 0.80	กระแสจราจรอยู่ในสภาพอยู่ตัว ผู้ขับขี่เลือกใช้ความเร็วได้จำกัดลง การเปลี่ยนช่องทางจราจร และการแซงถูกจำกัดอยู่ในระดับพอสมควร
D	0.80 - 0.90	กระแสจราจรใกล้สภาพไม่อยู่ตัว
E	0.90 - 1.00	กระแสจราจรมีสภาพไม่อยู่ตัว ผู้ขับขี่ไม่สามารถใช้ความเร็วได้ตามต้องการ เพราะการจราจรเริ่มมีการติดขัด
F	มากกว่า 1.00	กระแสจราจรมีสภาพถูกบีบ ผู้ขับขี่ต้องใช้ความเร็วต่ำมาก เพราะการจราจรมีการติดขัดเป็นแถวยาว เคลื่อนไหวได้ช้า

ที่มา: Transportation Research Board, Highway Capacity Manual, Special Report 209 (Washington, D.C., 1994)



ที่มา : <http://www.dot.ca.gov/ser/downloads/LOS/>

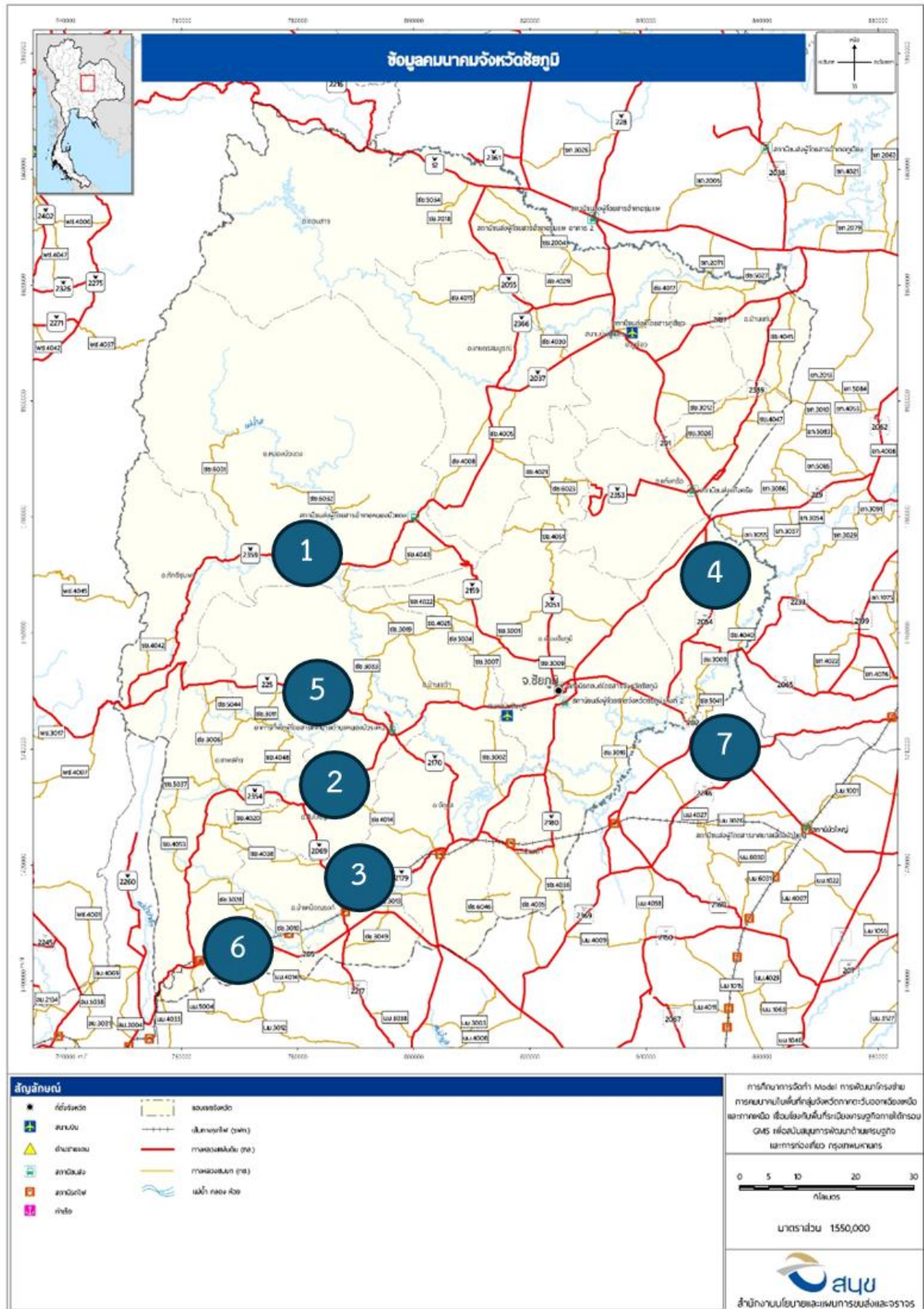
รูปที่ 3.2-15 สภาพการจราจรจำลองที่ระดับการให้บริการต่างๆ

ข้อมูลรายงานการวิเคราะห์ค่านวนดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่นการจราจร
กรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2565 พบว่า ทางหลวงในจังหวัดชัยภูมิส่วนใหญ่ยังคงสามารถรองรับปริมาณจราจรได้
ในเกณฑ์ที่ดี โดยมีระดับการให้บริการที่ระดับ A และ B จะมีเพียงทางหลวงจำนวน 7 สายทาง ที่มีระดับการ
ให้บริการ (Level of Service: LOS) เท่ากับหรือต่ำกว่า C แสดงดังตารางที่ 3.2-10

ตารางที่ 3.2-10 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

ลำดับ	หมายเลข ทางหลวง	กม.	ชื่อสายทาง	ตำบล อำเภอ	ระดับการให้บริการ ปี พ.ศ. 2565
1	2359	14+800	หนองบัวแดง - แหลมทอง	ตำบลคูเมือง อำเภอหนองบัวแดง	LOS = D
2	2354	50+500	เทพสถิต - ชับใหญ่	ตำบลชัยใหญ่ อำเภอชัยใหญ่	LOS = D
3	2179	2+048	จตุรัส-บ้านเนินจณรงค์	ตำบลกุดน้ำใส อำเภोजตุรัส	LOS = E
4	2054	2+200	ลาดใหญ่ - ช่องสามหมอ	ตำบลลาดใหญ่ อำเภอกอนสวรรค์	LOS = D
5	225	218+282	น้ำอ้อม - หนองบัวระเหว	ตำบลโคกสะอาด อำเภอบ้านเขว้า	LOS = D
6	205	140+072	ช่องสำราญ - คำปิง	ตำบลโคกเจริญ อำเภอบ้านเนินจณรงค์	LOS = F
7	202	11+500	โพนทอง - แก้งสนามนาง	ตำบลกุดตุ้ม อำเภอกอนสวรรค์	LOS = E

ที่มา: กรมทางหลวง (พ.ศ. 2567)



รูปที่ 3.2-16 โครงข่ายถนนที่ระดับการให้บริการเท่ากับหรือต่ำกว่า LOS C

5) แผนงานและโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคต

5.1) งานพัฒนาทางหลวง

ข้อมูลจากกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2566 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ จำนวน 13 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยแผนงานก่อสร้าง งานปรับปรุง และงานศึกษาความเหมาะสม รายละเอียดแสดงดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.2-11 โครงการพัฒนาทางถนนในอนาคตของพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ

ลำดับ	ทางหลวง	ช่วง	ระยะทาง (กม.)	ลักษณะโครงการ	ช่วงดำเนินการ
1	225	นครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน อ.บ้านเขว้า ชัยภูมิ	15	ขยายเป็น 4 ช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
2	225	นครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน อ.หนองบัวระเหว - อ.บ้านเขว้า	12	ขยายเป็น 4 ช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
3	205	อ.เทพสถิต - อ.บาเหน็จณรงค์ ตอน บ.ช่องสาราญ บ.คาบิง ตอน 1	23	ขยายเป็น 4 ช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
	205	อ.เทพสถิต - อ.บาเหน็จณรงค์ ตอน บ.ช่องสาราญ บ.คาบิง ตอน 2	14	ขยายเป็น 4 ช่องจราจร	อยู่ระหว่างดำเนินการ
4	225	นครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน บ.เขาทอง - บ.ท่าโป่ง	22	4 ช่องจราจร ระยะที่ 2	ปี พ.ศ. 2567 - 2575
5	202	ชัยภูมิ - บัวใหญ่ ตอน โพนทอง แก้งสนามนาง	19	4 ช่องจราจร ระยะที่ 2	ปี พ.ศ. 2567 - 2575
6	205	อ.บาเหน็จณรงค์ - อ.จัตุรัส ตอน บ.คาบิง หนองบัวโคก	17	เพิ่มช่องจราจร	ปี พ.ศ. 2567 - 2575
7	2389	อ.แก้งคร้อ สระพัง	38	ปรับเป็นมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ. 2567 - 2575
8	225	นครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน บ้านท่าโป่ง - วังตะเฒ่า	17	4 ช่องจราจร ระยะที่ 2	ปี พ.ศ. 2567 - 2575
9	2187	อ.หนองเรือ อ.ภูเขียว	37	ปรับเป็นมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ. 2567 - 2575
10	2159	ชัยภูมิ อ.คอนสาร ตอน ชัยภูมิ อ.หนองบัวแดง	42	ปรับเป็นมาตรฐานทางชั้น 1	ปี พ.ศ. 2567 - 2575
11	2159	ชัยภูมิ อ.คอนสาร ตอน อ.หนองบัวแดง อ.เกษตรสมบูรณ์	33	ปรับเป็นมาตรฐานทางชั้น 1 + ขยายย่านชุมชน	ปี พ.ศ. 2567 - 2575
12	2159	ชัยภูมิ อ.คอนสาร ตอน อ.เกษตรสมบูรณ์ อ.คอนสาร	40	ปรับเป็นมาตรฐานทางชั้น 1 + เพิ่มช่องจราจร Fill gap	ปี พ.ศ. 2567 - 2575
13	2037	อ.ภูเขียว อ.เกษตรสมบูรณ์	22	ปรับเป็นมาตรฐานทางชั้น 1 + ขยายย่านชุมชน/ทางแยก	ปี พ.ศ. 2567 - 2575

ที่มา: การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กรมทางหลวง

5.2) งานพัฒนาทางหลวงชนบท

ข้อมูลจากสำนักงานงบประมาณ ปี พ.ศ. 2566 และ ปี พ.ศ. 2567 ได้รายงานแผนงานโครงการพัฒนาทางหลวงชนบทที่สำคัญในอนาคตของพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ จำนวน 16 โครงการ ซึ่งประกอบด้วยงานก่อสร้างถนน ยกกระต๊บบนทาง และงานปรับปรุงจุดเสี่ยงอันตราย รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.2-12 และตารางที่ 3.2-13

ตารางที่ 3.2-12 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ ปี พ.ศ.2566

ลำดับ	กิจกรรม	ชื่อสายทาง	ปริมาณงาน	งบประมาณปี 66 (บาท)
1	ก่อสร้างถนนและยกกระต๊บบนทาง	ถนนสาย ชย.4021 แยก ทล.2037 - บ.หนองแขว อ.เมือง จ.ชัยภูมิ	4.100	32,500,000
2	ก่อสร้างถนนและยกกระต๊บบนทาง	ถนนสาย ชย.4017 แยก ทล.2187 - บ.ผักปัง อ.ภูเขียว จ.ชัยภูมิ	1.000	9,000,000
3	ก่อสร้างถนนและยกกระต๊บบนทาง	ถนนสาย ชย.3016 แยก ทล.202 - บ.ค่าย อ.เมือง จ.ชัยภูมิ	1.000	9,000,000
4	ก่อสร้างถนนและยกกระต๊บบนทาง	ถนนสาย ชย.4045 แยก ทล.2187 - แยก ทช.ชก.3010 อ.บ้านแท่น จ.ชัยภูมิ	1.200	9,500,000
5	ก่อสร้างถนนและยกกระต๊บบนทาง	ถนนสาย ชย.6046 บ.หนองลุมพุก - บ.โกรกตาแป้น อ.จัตุรัส จ.ชัยภูมิ	1.500	9,500,000
6	ก่อสร้างถนนและยกกระต๊บบนทาง	ถนนสาย ชย.3010 แยก ทล.205 - อ่างเก็บน้ำลำคันฉู อ.บำเหน็จณรงค์ จ.ชัยภูมิ	1.000	8,500,000
7	ก่อสร้างถนนและยกกระต๊บบนทาง	ถนนสาย ชย.6032 บ.หนองปล้อง - บ.หนองพวง อ.หนองบัวแดง จ.ชัยภูมิ	1.200	9,900,000
8	ก่อสร้างถนนและยกกระต๊บบนทาง	ถนนสาย ชย.4038 แยก ทล.2354 - แยก ทล.2069 อ.บำเหน็จณรงค์ จ.ชัยภูมิ	2.000	16,000,000
9	สะพานขนาดกลาง	สะพานข้ามลำห้วยปะทาว อ.เมือง จ.ชัยภูมิ	50	3,700,000
10	สะพานขนาดกลาง	สะพานข้ามห้วยน้ำก่ำ อ.คอนสวรรค์ จ.ชัยภูมิ	50	5,200,000
รวม จ.ชัยภูมิ				112,800,000

ที่มา: สำนักงานงบประมาณ พ.ศ.2566

ตารางที่ 3.2-13 โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทในอนาคตของพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ ปี พ.ศ.2567

ลำดับ	กิจกรรม	ชื่อสายทาง	ปริมาณงาน (กม./ม.)	งบประมาณปี 67 (บาท)
1	ก่อสร้างถนนและยกกระต๊บบนทาง	ถนนสาย ชย.2018 แยก ทล.12 - บ.มอตาแจ็ก อ.คอนสาร จ.ชัยภูมิ	1.400	9,500,000
2	ก่อสร้างถนนและยกกระต๊บบนทาง	ถนนสาย ชย.4039 แยก ทล.2055 - แยก ทช.ชย.2004 อ.คอนสาร จ.ชัยภูมิ	3.000	23,000,000
3	ก่อสร้างถนนและยกกระต๊บบนทาง	ถนนสาย ชย.3012 แยก ทล.201 - แยก ทล.2389 อ.ภูเขียว จ.ชัยภูมิ	2.625	18,000,000
4	ก่อสร้างถนนและยกกระต๊บบนทาง	ถนนสาย ชย.4014 แยก ทล.2179 - แยก ทล.2354 อ.จัตุรัส จ.ชัยภูมิ	1.500	15,250,000
5	ก่อสร้างถนนและยกกระต๊บบนทาง	ถนนสาย ชย.4017 แยก ทล.2187 - บ.ผักปัง อ.ภูเขียว จ.ชัยภูมิ	2.425	20,500,000
6	สะพานขนาดกลาง	สะพานข้ามห้วยโคกตาเมา อ.บำเหน็จณรงค์ จ.ชัยภูมิ	40	6,560,000
รวม จ.ชัยภูมิ			50.950	92,810,000

ที่มา: สำนักงานงบประมาณ พ.ศ.2567

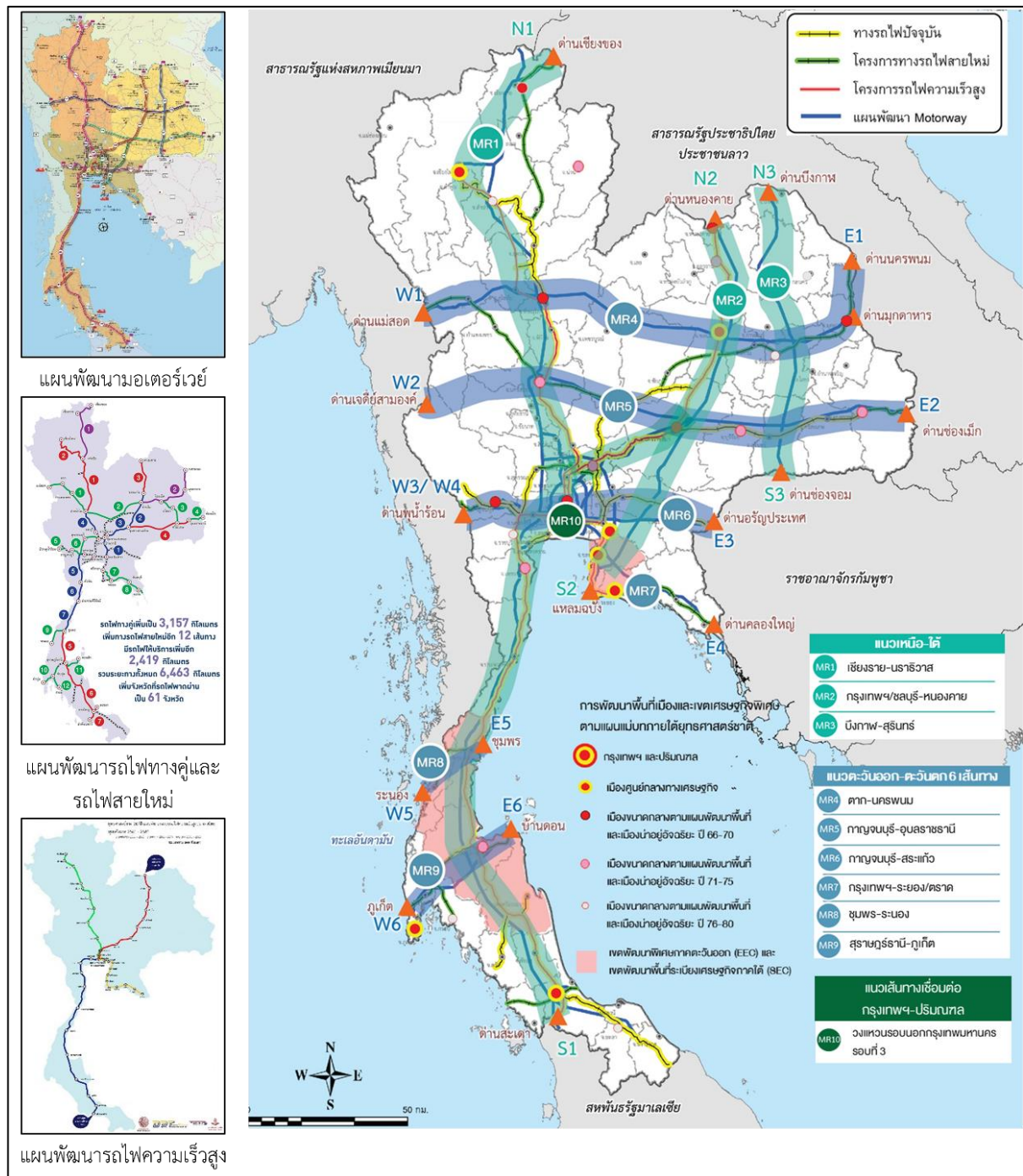
■ งานพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP)

กรมทางหลวงได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทยครั้งแรกในปี พ.ศ. 2540 และปรับปรุงล่าสุดในปี พ.ศ. 2559 ในการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) ซึ่งแผนแม่บทฯ ดังกล่าวประกอบด้วยโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 21 เส้นทาง ครอบคลุมทั่วประเทศซึ่งปัจจุบันกรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการไปแล้วบางส่วน อาทิ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน - นครราชสีมา (M6) สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี (M81) และสายพญา - มาบตาพุด (M7) แต่ยังคงมีความล่าช้าจากแผนการที่กำหนดจำนวนมาก เนื่องจากการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแต่ละเส้นทาง จำเป็นต้องใช้วงเงินงบประมาณค่าก่อสร้างที่สูง

ด้วยแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองฉบับปัจจุบันได้จัดทำขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559 ซึ่งปัจจัยแวดล้อมทั้งภายในประเทศและภายนอกทั้งระดับภูมิภาคและระดับโลกมีบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป รวมถึงสภาพเศรษฐกิจ-สังคม การใช้ประโยชน์ที่ดินและการพัฒนาพื้นที่ในปัจจุบันอาจมีความคลาดเคลื่อนจากสิ่งที่คาดการณ์ไว้ ดังนั้น ปัจจุบันรัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมมีนโยบายเร่งด่วนในการบูรณาการการพัฒนาโครงการโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) เพื่อลดผลกระทบการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชน เพื่อให้การลงทุนมีความคุ้มค่า สามารถแก้ไขปัญหาการคมนาคมขนส่งทั้งโครงข่ายทางหลวงและโครงข่ายทางรถไฟอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ

จากการทบทวนแผนงานศึกษาข้างต้น พบว่า จังหวัดชัยภูมิมีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) พาดผ่านพื้นที่จังหวัด 1 สายทาง คือ MR4 สายตาก - นครพนม เป็นเส้นทางที่วางตัวในแนวตะวันออก - ตะวันตก ทางฝั่งตะวันตกเชื่อมโยงด่านชายแดนไทย - เมียนมา บริเวณสะพานมิตรภาพไทย - พม่า ข้ามแม่น้ำเมย/ตองยิน แห่งที่ 2 ที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ส่วนทางฝั่งตะวันออกเชื่อมโยงด่านชายแดนไทย - ลาว ที่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต) อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร และที่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม - คำม่วน) อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม เส้นทางผ่านพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ แนวเส้นทางพาดผ่านพื้นที่ : 12 จังหวัด ได้แก่ ตาก สุโขทัย พิษณุโลก พิจิตร เพชรบูรณ์ ชัยภูมิ ขอนแก่น มหาสารคาม ร้อยเอ็ด ยโสธร มุกดาหาร และนครพนม ระยะทางรวม : ประมาณ 872 กิโลเมตร การพัฒนาโดยใช้เขตทางร่วมกับระบบรางตามแนวนโยบายบูรณาการการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง (MR-MAP) มีระยะทางประมาณ 444 กิโลเมตร แบ่งเป็น 5 ช่วง ดังนี้

- ช่วงที่ 1 ตาก - แม่สอด (ระยะทาง 72 กม.)
- ช่วงที่ 2 พิษณุโลก - ตาก (ระยะทาง 133 กม.)
- ช่วงที่ 3 พิษณุโลก - เพชรบูรณ์ (ระยะทาง 107 กม.)
- ช่วงที่ 4 เพชรบูรณ์ - ขอนแก่น (ระยะทาง 206 กม.)
- ช่วงที่ 5 ขอนแก่น - นครพนม (ระยะทาง 354 กม.)

ที่มา: <https://mrmapdoh.com/>แนวคิดการบูรณาการเส้นทาง

รูปที่ 3.2-17 โครงข่ายในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง

3.2.2 ระบบคมนาคมขนส่งทางราง

การคมนาคมทางรางในจังหวัดชัยภูมิมีทั้งการใช้สัญจรภายในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิและเชื่อมต่อกับจังหวัดอื่น ๆ และยังมีการสัญจรผ่านของขบวนสินค้า การท่องเที่ยว เป็นต้น

1) สถานีรถไฟ

จังหวัดชัยภูมิมีสถานีรถไฟให้บริการ 6 แห่ง และที่หยุดรถ 6 แห่ง โดยมีสถานีหลัก คือ สถานีจตุรัส และสถานีบำเหน็จณรงค์ โดยมีตารางเดินรถไฟไปกลับระหว่างสถานีจตุรัสและสถานีบำเหน็จณรงค์ กับสถานีกรุงเทพอภิวัฒน์ จำนวนเฉลี่ย 8 เที่ยวต่อวัน และมีตารางเดินรถไฟไปกลับระหว่างสถานีจตุรัสและสถานีบำเหน็จณรงค์ กับสถานีอื่น ๆ จำนวนเฉลี่ย 4 เที่ยวต่อวัน

ตารางที่ 3.2-14 กำหนดเวลาเดินรถ สายตะวันออกเฉียงเหนือ (ที่ผ่านพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ)

ขบวนรถขาเข้า						ขบวนรถขาออก					
สถานี	416	76	418	134	26	สถานี	415	75	417	25	133
หนองคาย	-	7:45	12:55	18:50	19:40	กรุงเทพอภิวัฒน์	-	8:45	-	20:25	21:25
อุดรธานี	5:55	8:16	13:40	19:38	20:20	ดอนเมือง	-	9:02	-	20:42	21:42
ห้วยสามพาด	6:19	8:33	14:06	19:57	-	รังสิต	-	9:13	-	20:54	21:53
กุมภวาปี	6:30	8:40	14:15	20:05	20:47	บางปะอิน	-	-	-	-	-
โนนสะอาด	6:47	8:52	14:31	20:21	-	อยุธยา	-	9:42	-	21:39	22:30
เขาสวนกวาง	6:59		14:42	20:31	-	ชุมทางบ้านภาชี	-	9:59	-	-	22:50
น้ำพอง	7:15	9:10	14:57	20:45	21:22	หนองคาย	-	-	-	-	-
ขอนแก่น	7:50	9:32	15:33	21:12	21:49	สระบุรี	-	10:18	-	22:23	23:11
บ้านไผ่	8:26	9:57	16:10	21:45	22:22	ชุมทางแก่งคอย	-	10:30	-	22:35	23:22
เมืองพล	8:52	10:15	16:34	22:08	22:45	แก่งเสือเต้น	-	10:58	-	-	-
หนองบัวลาย	9:12	10:28	16:53	22:24		ตลาดลำานรายณ์	-	-	-	-	-
ชุมทางบัวใหญ่	9:25	10:45	17:05	22:46	23:17	บำเหน็จณรงค์	-	12:59	-	-	2:24
เมืองคอง	9:47	-	17:26	-	-	จตุรัส	-	13:15	-	-	2:43
โนนสูง	10:21	-	18:01	-	-	บ้านเหลื่อม	-	13:38	-	-	3:11
ชุมทางถนนจิระ	10:50	-	18:30	-	-	นครราชสีมา	6:20	-	15:55	-	-
นครราชสีมา	10:55	-	18:35	-	-	ชุมทางถนนจิระ	6:26	-	16:01	-	-
บ้านเหลื่อม	-	11:14	-	23:18	-	โนนสูง	6:58	-	16:30	-	-
จตุรัส	-	11:38	-	23:43	-	เมืองคอง	7:36	-	17:04	-	-
บำเหน็จณรงค์	-	11:56	-	0:01	-	ชุมทางบัวใหญ่	7:58	14:14	17:26	2:50	3:57
ตลาดลำานรายณ์	-	-	-	-	-	หนองบัวลาย	8:09	14:24	17:38	-	4:08
แก่งเสือเต้น	-	14:09	-	-	-	เมืองพล	8:28	14:40	17:58	3:15	4:24
ชุมทางแก่งคอย	-	14:44	-	3:00	3:22	บ้านไผ่	8:52	15:02	18:23	3:40	4:49
สระบุรี	-	14:55	-	3:17	3:39	ขอนแก่น	9:30	15:32	19:04	4:12	5:22
หนองคาย	-	-	-	-	-	น้ำพอง	10:02	15:56	19:32	4:38	5:48

ขบวนรถขาเข้า						ขบวนรถขาออก					
สถานี	416	76	418	134	26	สถานี	415	75	417	25	133
ชุมทางบ้านภาชี	-	15:18	-	3:48	-	เขาสวนกวาง	10:18	-	19:50	-	6:02
อยุธยา	-	15:35	-	4:10	4:33	โนนสะอาด	10:30	16:16	20:01	-	6:13
บางปะอิน	-	-	-	-	-	กุ่มกวาปี	10:46	16:29	20:22	5:13	6:29
รังสิต	-	16:10	-	4:54	5:23	ห้วยสามพาด	10:55	16:37	20:39	-	6:38
ดอนเมือง	-	16:21	-	5:05	5:35	อุดรธานี	11:21	16:58	21:00	5:44	7:07
กรุงเทพอภิวัฒน์	-	16:35	-	5:20	5:50	หนองคาย	12:05	17:30	-	6:25	7:55

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย



ที่หยุดรถบ้านหนองขาม



ที่หยุดรถบ้านตาเนิน



สถานีรถไฟหนองจิม

รูปที่ 3.2-18 สถานีรถไฟในจังหวัดชัยภูมิ



สถานีรถไฟจตุรัส



ที่หยุดโนนศรี



ที่หยุดรถไฟวังกะอาม

สถานีรถไฟในจังหวัดชัยภูมิ (ต่อ)



ที่หยุดรถบ้านกลอย



สถานีรถไฟบ้านหนองปรือ



ที่หยุดรถบ้านปากจาบ

สถานีรถไฟในจังหวัดชัยภูมิ (ต่อ)



สถานีรถไฟห้วยยายจิว



สถานีรถไฟบ้านวะตะแบก (เทพสถิต)



สถานีรถไฟช่องสำราญ

สถานีรถไฟในจังหวัดชัยภูมิ (ต่อ)

2) ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

ข้อมูลจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. 2565 พบว่า จังหวัดชัยภูมิมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟรวมทั้งสิ้น 14.45 ตัน โดยเป็นสินค้าหีบห่อ คิดเป็นรายได้จากการขนส่งทางรถไฟรวม 53,034 บาท แบ่งเป็นสินค้าหีบห่อ 30,990 บาท และรายได้อื่น ๆ 22,044 บาท โดยสถานีรถไฟจตุรัสเป็นสถานีที่มีการขนส่งสินค้ามากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับสถานีอื่น ๆ ดังแสดงใน Error! Reference source not found.

ตารางที่ 3.2-15 ปริมาณการขนส่งสินค้าและรายได้ทางรถไฟในพื้นที่จังหวัดชัยภูมิ ปี พ.ศ.2565

สถานีขนส่ง	ระยะทาง จากสถานี กรุงเทพ	สินค้าที่บรรทุก (ตัน)			รายได้จากการบรรทุก (บาท)			
		รวม	สินค้า เหมาคัน	สินค้า หีบห่อ	รวม	สินค้า เหมาคัน	สินค้า หีบห่อ	รายได้อื่นๆ
จังหวัดชัยภูมิ		14.45	-	14.45	53,034.00	-	30,990.00	22,044.00
อำเภอจตุรัส		12.30	-	12.30	42,918.00	-	24,916.00	18,002.00
จตุรัส	310.19	12.30	-	12.30	42,918.00	-	24,916.00	18,002.00
อำเภอบำเหน็จ ณรงค์		2.15	-	2.15	10,116.00	-	6,074.00	4,042.00
บำเหน็จณรงค์	290.53	2.15	-	2.15	10,116.00	-	6,074.00	4,042.00

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานสถิติแห่งชาติ

3) แผนงานและโครงการพัฒนาทางรางในอนาคต

ข้อมูลจากกลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566 ได้สรุปสถานะความก้าวหน้าของโครงการระบบรางซึ่งเป็นการก่อสร้างรถไฟระหว่างเมือง มีจุดมุ่งหมายสำหรับพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางในภูมิภาคต่าง ๆ และเพิ่มขีดความสามารถด้านการให้บริการ สร้างความมั่นใจแก่ผู้ใช้บริการและนักลงทุน ตลอดจนส่งเสริมระบบรางให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทาง พร้อมทั้งเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าครอบคลุมพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ จำนวน 62 จังหวัด ซึ่งในการจัดทำแผนแม่บทฯ ได้มีการวางกรอบช่วงเวลาแผนการดำเนินงานการพัฒนาออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่

- **ระยะเร่งด่วน** เป็นโครงการที่กำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน และโครงการที่สามารถดำเนินการก่อสร้างได้ภายใน 5 ปีแรกตามแผนแม่บทฯ (พ.ศ. 2560 - 2564)
- **ระยะกลาง** เป็นโครงการที่สามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ในช่วงปีที่ 6 -10 ตามแผนแม่บทฯ (พ.ศ. 2565 - 2569)
- **ระยะยาว** เป็นโครงการที่จะเริ่มดำเนินการก่อสร้างภายหลังปีที่ 10 ตามแผนแม่บทฯ (พ.ศ. 2570 - 2579)

โดยแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ 20 ปี ดังกล่าว ประกอบด้วยแผนงานในส่วนต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 3.2-16 แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ 20 ปี

1. แผนพัฒนาทางคู่ในโครงข่ายทางรถไฟปัจจุบัน จำนวน 17 โครงการ รวมระยะทาง 2,932 กิโลเมตร แบ่งเป็น
1.1 แผนระยะเร่งด่วน 7 โครงการ ระยะทาง 993 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟฟ้าทางคู่ สายฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย ระยะทาง 106 กิโลเมตร (2) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ระยะทาง 187 กิโลเมตร (3) รถไฟฟ้าทางคู่ สายประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร ระยะทาง 167 กิโลเมตร (4) รถไฟฟ้าทางคู่ สายลพบุรี - ปากน้ำโพ ระยะทาง 148 กิโลเมตร (5) รถไฟฟ้าทางคู่ สายมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 132 กิโลเมตร (6) รถไฟฟ้าทางคู่ สายนครปฐม - หัวหิน ระยะทาง 169 กิโลเมตร (7) รถไฟฟ้าทางคู่ สายหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 84 กิโลเมตร
1.2 แผนระยะกลาง 8 โครงการ ระยะทาง 1,549 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟฟ้าทางคู่ สายปากน้ำโพ - เด่นชัย ระยะทาง 281 กิโลเมตร (2) รถไฟฟ้าทางคู่ สายขอนแก่น - หนองคาย ระยะทาง 167 กิโลเมตร (3) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ระยะทาง 308 กิโลเมตร (4) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมพร - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 168 กิโลเมตร (5) รถไฟฟ้าทางคู่ สายสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา ระยะทาง 321 กิโลเมตร (6) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 45 กิโลเมตร (7) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางศรีราชา - มาบตาพุด ระยะทาง 70 กิโลเมตร (8) รถไฟฟ้าทางคู่ สายเด่นชัย - เชียงใหม่ ระยะทาง 189 กิโลเมตร
1.3 แผนระยะยาว 2 โครงการ ระยะทาง 390 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางคลองสิบเก้า - อรัญประเทศ ระยะทาง 174 กิโลเมตร (2) รถไฟฟ้าทางคู่ สายชุมทางหาดใหญ่ - สุไหงโกกอล ระยะทาง 216 กิโลเมตร
2. แผนพัฒนาโครงการทางรถไฟสายใหม่ขนาดราง 1 เมตร (Meter Gauge) จำนวน 14 โครงการ รวมระยะทาง 2,357 กิโลเมตร แบ่งเป็น
2.1 แผนระยะเร่งด่วน 3 โครงการ ระยะทาง 836 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายเด่นชัย - เชียงของ ระยะทาง 323 กิโลเมตร (2) สายบ้านไผ่ - นครพนม ระยะทาง 355 กิโลเมตร (3) สายสุราษฎร์ธานี - ท่าปูน ระยะทาง 158 กิโลเมตร
2.2 แผนระยะกลาง 4 โครงการ ระยะทาง 642 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายนครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด ระยะทาง 256 กิโลเมตร (2) สายกาญจนบุรี - บ้านภาชี (เชื่อมแหลมฉบัง) ระยะทาง 221 กิโลเมตร (3) สายสงขลา - ปากบารา ระยะทาง 142 กิโลเมตร (4) สายชุมทางบ้านภาชี - นครหลวง ระยะทาง 23 กิโลเมตร

2.3 แผนระยะยาว 7 โครงการ ระยะทาง 879 กิโลเมตร ได้แก่
(1) สายมาบตาพุด - ระยอง - จันทบุรี - ตราด ระยะทาง 197 กิโลเมตร
(2) สายอุบลราชธานี - ชื่องเม็ก ระยะทาง 87 กิโลเมตร
(3) สายกาญจนบุรี - บ้านพุน้ำร้อน ระยะทาง 36 กิโลเมตร
(4) สายนครสวรรค์ - บ้านไผ่ ระยะทาง 304 กิโลเมตร
(5) สายทับปุด - กระบี่ ระยะทาง 68 กิโลเมตร
(6) สายสุราษฎร์ธานี - ดอนสัก ระยะทาง 78 กิโลเมตร
(7) สายชุมพร - ระนอง ระยะทาง 109 กิโลเมตร
3. แผนพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงขนาดราง 1.435 เมตร (Standard Gauge) จำนวน 8 โครงการ รวมระยะทาง 2,506 กิโลเมตร แบ่งเป็น
3.1 แผนระยะเร่งด่วน 4 โครงการ ระยะทาง 1,248 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ระยะทาง 253 กิโลเมตร
(2) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - ระยอง ระยะทาง 260 กิโลเมตร
- ระยะที่ 1 ช่วงดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อุตะเภะ ระยะทาง 220 กิโลเมตร
- ระยะที่ 2 ช่วงอุตะเภะ - ระยอง ระยะทาง 40 กิโลเมตร
(3) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - พิษณุโลก ระยะทาง 380 กิโลเมตร
(4) รถไฟความเร็วสูง สายนครราชสีมา - หนองคาย ระยะทาง 355 กิโลเมตร
3.2 แผนระยะกลาง 2 โครงการ ระยะทาง 499 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ - หัวหิน ระยะทาง 211 กิโลเมตร
(2) รถไฟความเร็วสูง สายพิษณุโลก - เชียงใหม่ ระยะทาง 288 กิโลเมตร
3.3 แผนระยะยาว 2 โครงการ ระยะทาง 759 กิโลเมตร ได้แก่
(1) รถไฟความเร็วสูงสายหัวหิน - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 424 กิโลเมตร
(2) รถไฟความเร็วสูงสายสุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 335 กิโลเมตร

ที่มา: กลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566

จากข้อมูลจากกลุ่มติดตามและประเมินผล กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กรมการขนส่งทางราง ปี พ.ศ. 2566 พบว่า ในจังหวัดชัยภูมิยังไม่มีแผนการพัฒนาโครงข่ายทางรางในอนาคตตามแผนงานของกรมการขนส่งทางราง

3.2.3 ระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ในปัจจุบันจังหวัดชัยภูมิยังไม่มีเปิดให้บริการด้านคมนาคมขนส่งทางอากาศ (ไม่มีท่าอากาศยานสำหรับการพาณิชย์และท่าอากาศยานในสังกัดของกองทัพอากาศ) แต่สามารถเดินทางไปใช้บริการได้ที่จังหวัดใกล้เคียง คือ ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ตั้งอยู่ที่ ตำบลบ้านเป็ด อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ซึ่งผู้ที่ต้องการเดินทางมายังจังหวัดชัยภูมิสามารถนั่งเครื่องบินมาลง ที่

จังหวัดขอนแก่น จากนั้นสามารถต่อรถโดยสารจากจังหวัดขอนแก่นย้อนกลับเข้าสู่จังหวัดชัยภูมิ ระยะทางประมาณ 150 กิโลเมตร

ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นรองรับเที่ยวบินพาณิชย์ จำนวน 4 สายการบิน ได้แก่ สายการบินไทยเวียตเจ็ท สายการบินไทยสมายล์ สายการบินแอร์เอเชีย สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ โดยมีเที่ยวบินรวม 15 เที่ยวบินต่อวัน เชื่อมต่อการเดินทางกับภูมิภาคต่าง ๆ ได้แก่ สุวรรณภูมิ-ขอนแก่น ดอนเมือง-ขอนแก่น เชียงใหม่-ขอนแก่น ภูเก็ต-ขอนแก่น และหาดใหญ่-ขอนแก่น จำนวนผู้โดยสารตั้งแต่เดือนมกราคม - กรกฎาคม พ.ศ. 2566 มีจำนวน 965,602 คน ซึ่งคาดการณ์ว่าจะมีจำนวนผู้โดยสารภายในปี พ.ศ. 2566 ประมาณ 1.5 ล้านคน



รูปที่ 3.2-19 ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น

ข้อมูลจากกรมท่าอากาศยาน ณ เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2566 รายงานว่า ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่นอยู่ระหว่างดำเนินการตามแผนพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น เพื่อเพิ่มขีดความสามารถรองรับผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบิน โดยได้รับงบประมาณตั้งแต่ปี พ.ศ. 2561 โดยแผนการพัฒนาก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ซึ่งก่อสร้างแล้วเสร็จ สามารถรองรับผู้โดยสารจากเดิม 1,000 คนต่อชั่วโมง หรือ 2.88 ล้านคนต่อปี เป็น 2,000 คนต่อชั่วโมง หรือ 5 ล้านคนต่อปี งานก่อสร้างขยายลานจอดเครื่องบิน อยู่ระหว่างดำเนินการ วงเงินลงทุน 499.70 ล้านบาท เพื่อรองรับเครื่องบินขนาด B737 จากเดิม 5 ลำเป็น 12 ลำในเวลาเดียวกัน มีความก้าวหน้าประมาณร้อยละ 65

3.2.4 ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำ

จังหวัดชัยภูมิ มีแม่น้ำสายสำคัญไหลผ่าน คือ แม่น้ำชี แต่ยังไม่สามารถพัฒนาเป็นเส้นทางคมนาคมทางน้ำที่มีศักยภาพได้ เนื่องจากแม่น้ำชีมีปริมาณน้ำไม่สม่ำเสมอตลอดทั้งปี ในช่วงฤดูแล้งปริมาณน้ำค่อนข้างน้อย ทั้งนี้ การใช้ประโยชน์จากแม่น้ำชีเป็นเพียงระยะสั้นเท่านั้น เช่น ในด้านเกษตรกรรม และด้านการประมงน้ำจืด เป็นต้น อย่างไรก็ตาม มีสถานที่ท่องเที่ยวทางน้ำ คือ บึงละหาน มีกิจกรรมการพายเรือชมทุ่งดอกบัวสีแดง และเป็นจุดชมวิวดวงตะวันตกดิน เป็นต้น



ที่มา : True ID ทุ่งบัวแดง บึงละหาน ที่เที่ยวชัยภูมิ สัมผัสสีสันแห่งธรรมชาติ

รูปที่ 3.2-20 กิจกรรมนันทนาการทางน้ำ

4. โครงสร้างโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนาจังหวัดชัยภูมิ

4.1 เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด

เศรษฐกิจก้าวหน้า สังคมและสิ่งแวดล้อม มีคุณภาพอย่างยั่งยืน

4.2 ตัวชี้วัดเป้าหมายการพัฒนา

- 1) อัตราการขยายตัวของ GPP เพิ่มขึ้น ร้อยละ 2 ต่อปี
- 2) ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดภาคการเกษตร ร้อยละ 2 ต่อปี
- 3) ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยว ร้อยละ 5 ต่อปี
- 4) ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของรายได้จากการท่องเที่ยว ร้อยละ 5 ต่อปี
- 5) อัตราการเพิ่มของพื้นที่ป่าไม้
- 6) ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของการพัฒนาคุณภาพชีวิต
- 7) ร้อยละที่ลดลงของการเกิดคดีอาชญากรรมในพื้นที่ ร้อยละ 10 ต่อปี

4.3 ประเด็นการพัฒนาจังหวัด

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจฐานรากและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : การบริหารจัดการการท่องเที่ยว

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมแบบมีส่วนร่วม

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : การพัฒนาสังคมและคุณภาพชีวิตให้มั่นคง

ประเด็นการพัฒนาที่ 1 การสร้างเสริมความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจฐานรากและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน	แผนงาน : แผนงานที่ 1 การพัฒนาด้านเกษตร
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. การส่งเสริมอาชีพและรายได้แก่ประชาชน 2. การเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตรและบริการ 3. การส่งเสริมการตลาดสินค้าเกษตรและบริการ 4. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการผลิตและบริการ	1. ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของผลิตภัณฑ์มวลรวม 2. อัตราการขยายตัวของ GPP ภาคการเกษตรเพิ่มขึ้น 3. รายได้ของครัวเรือนที่ผ่านเกณฑ์ จปฐ. เพิ่มขึ้น

ประเด็นการพัฒนาที่ 2 การบริหารจัดการการท่องเที่ยว	แผนงาน : แผนงานที่ 1 การพัฒนาด้านการท่องเที่ยวและบริการ
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. พัฒนาคุณภาพของแหล่งท่องเที่ยว สินค้าและบริการ 2. พัฒนาและยกระดับบุคลากรด้านการท่องเที่ยว 3. ส่งเสริมการตลาดและการประชาสัมพันธ์ด้านการท่องเที่ยว	1. ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยว 2. ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของรายได้จากสินค้าและบริการการท่องเที่ยว 3. จำนวนแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับการพัฒนาให้มีคุณภาพได้มาตรฐาน 4. ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น

ประเด็นการพัฒนาที่ 3 การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมแบบมีส่วนร่วม	แผนงาน : แผนงานที่ 1 การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมแบบมีส่วนร่วม
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 2. อนุรักษ์ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืนและมีส่วนร่วม 3. การรับมือสาธารณภัย การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศอย่างมีประสิทธิภาพ	1. ทรัพยากรธรรมชาติมีความอุดมสมบูรณ์เพิ่มขึ้นอย่างยั่งยืน 2. ระดับความสำเร็จของการบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างมีส่วนร่วม 3. ระดับความสำเร็จในการผลิตและการบริหารจัดการพลังงานทดแทนเพิ่มขึ้นอย่างมีส่วนร่วม 4. ระดับความสำเร็จในการบริหารจัดการภัยพิบัติที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงทางธรรมชาติ

ประเด็นการพัฒนาที่ 4 การพัฒนาสังคมและคุณภาพชีวิตให้มั่นคง	แผนงาน : แผนงานที่ 1 ด้านสังคม แผนงานที่ 2 ด้านความมั่นคง
แนวทางพัฒนา	ตัวชี้วัด
1. การพัฒนาคุณภาพชีวิต 2. การสร้างภูมิคุ้มกันทางสังคม	1. ค่าสัมประสิทธิ์ความไม่เสมอภาคด้านรายได้ 2. ผลการทดสอบทางการศึกษาระดับชาติ ทุกระดับเพิ่มขึ้น

3. การพัฒนาความมั่นคงและความปลอดภัยของสังคม	3. ร้อยละของนักเรียนนักศึกษาที่มียานพาหนะส่วนบุคคล
4. การป้องกัน แก้ไข ฟื้นฟูเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบจากโรคระบาด	4. สัดส่วนคนจนด้านรายจ่าย
	5. ร้อยละที่ลดลงของการเกิดคดีอาชญากรรมในพื้นที่
	6. ร้อยละของจำนวนประชาชนที่ได้รับภูมิคุ้มกันทางด้านสาธารณสุข
	7. ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของสถานบริการด้านสาธารณสุขที่ได้รับการพัฒนา

4.4 เป้าประสงค์

- 1) ประชาชนมีรายได้เพิ่มขึ้นและกระจายอย่างเหมาะสม
- 2) สินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวมีมูลค่าเพิ่มขึ้น
- 3) สถานที่ท่องเที่ยวมีความสมบูรณ์และมีมาตรฐาน
- 4) ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมมีความอุดมสมบูรณ์และสมดุลกับการพัฒนา
- 5) ประชาชนดำรงชีวิตอย่างมีคุณภาพ มั่นคง และปลอดภัย

4.5 สรุปโครงการสำคัญแบ่งตามประเด็นการพัฒนา

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม พ.ศ. 2566 - 2570 (บาท)
ประเด็นการพัฒนาที่ 1 : การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจฐานรากและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน		
1.1	โครงการส่งเสริมและพัฒนากิจการผลิตรายการ	16,037,091,200.00
1.2	โครงการพัฒนาการแปรรูปสินค้าการเกษตรเพื่อให้ได้มาตรฐาน	9,888,400.00
1.3	โครงการส่งเสริมการตลาดสินค้าเกษตร	6,788,400.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 2 : การบริหารจัดการการท่องเที่ยว		
2.1	โครงการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการท่องเที่ยว	50,000,000.00
2.2	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ การท่องเที่ยว	5,680,000.00
2.3	โครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวจังหวัดชัยภูมิ	110,720,000.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 3 : การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมแบบมีส่วนร่วม		
3.1	โครงการป้องกันการเกิดภัยธรรมชาติ	520,000,000.00
3.2	โครงการบริหารจัดการทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมแบบบูรณาการ	7,704,800.00
3.3	โครงการอนุรักษ์ธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมอย่างมีส่วนร่วม	13,790,400.00
ประเด็นการพัฒนาที่ 4 : การพัฒนาสังคมและคุณภาพชีวิตให้มั่นคง		
4.1	โครงการส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตของ ประชาชน	63,591,600.00

โครงการที่	โครงการที่สำคัญ	งบประมาณรวม พ.ศ. 2566 - 2570 (บาท)
4.2	โครงการส่งเสริมภูมิคุ้มกันทางสังคม ของประชาชนจังหวัดชัยภูมิ	8,060,000.00
4.3	โครงการเสริมสร้างความปลอดภัย สู้สังคมสงบสุข	960,000.00

4.6 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT)

จุดแข็ง (Strength): ปัจจัยภายใน

- S1 มีพื้นที่ที่เหมาะสมในการทำเกษตรประมาณ 3.4 ล้านไร่ สามารถเพาะปลูกพืชเศรษฐกิจหลายชนิด ได้แก่ ข้าว ข้าวโพด มันสำปะหลัง อ้อย พริก และพืชผักผลไม้อื่น ๆ มีอุตสาหกรรมเกษตรรองรับ ทั้งนี้มีอัตราผลผลิตต่อไร่สูงเมื่อเทียบกับผลผลิตเฉลี่ยของประเทศ
- S2 มีโรงงานอุตสาหกรรมการแปรรูปการเกษตรกระจายตัวอยู่ในทุกพื้นที่ของจังหวัดชัยภูมิ เพื่อรองรับผลผลิตทางการเกษตร ทำให้สินค้าทางการเกษตรมีมูลค่ามากขึ้น คิดเป็นร้อยละ 20 โรงงานในจังหวัดชัยภูมิที่สำคัญ ได้แก่ การทำผลิตภัณฑ์จากมันสำปะหลังเป็นหลัก จำนวน 384 โรงงาน โรงสีข้าว จำนวน 17 โรงงาน และอุตสาหกรรมการผลิตน้ำตาลทราย จำนวน 2 โรงงาน
- S3 เป็นพื้นที่เหมาะสมต่อการพัฒนาแหล่งน้ำต้นทุนด้านการเกษตรเนื่องจากเป็นพื้นที่ต้นกำเนิดลำน้ำชีไหลผ่านหลายอำเภอของจังหวัดชัยภูมิ และผ่านจังหวัดอื่น ๆ ก่อนลงสู่แม่น้ำโขง มีเขื่อน และอ่างเก็บกักน้ำขนาดใหญ่และขนาดกลางโดยสามารถเก็บกักน้ำได้ประมาณ 339.661 ล้านลูกบาศก์เมตร
- S4 ลักษณะภูมิประเทศของจังหวัดมีความเหมาะสมสามารถเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งกับภาคเหนือตอนล่าง ภาคกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือโดยรอบ และมีเส้นทางคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงสู่อาเซียน
- S5 มีทรัพยากรป่าไม้และสัตว์ป่า และมีพื้นที่ป่าเป็นจำนวนมากซึ่งเป็นอันดับสองของภาคตะวันออกเฉียงเหนือโดยมีพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ 11 แห่ง อุทยานแห่งชาติ 4 แห่ง เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า 2 แห่ง สวนรุกขชาติ 2 แห่ง และเขตห้ามล่าสัตว์ 1 แห่ง
- S6 มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพทางด้านการท่องเที่ยวจำนวนมากประกอบด้วยแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ 27 แห่ง แหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ โบราณวัตถุและโบราณสถาน 12 แห่ง และแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม 6 แห่ง ซึ่งมีสภาพสวยงามเป็นธรรมชาติโดยในปี พ.ศ. 2558 จังหวัดชัยภูมิ มีจำนวนนักท่องเที่ยวจำนวน 1,804,330 คน มีรายได้ จำนวน 2,203 ล้านบาท
- S7 จังหวัดมีแหล่งแร่ที่มีมูลค่าทางเศรษฐกิจ คือ แร่โปแตชที่คุ้มค่าต่อการทำเหมืองแร่และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง ซึ่งมีรายงานผลการศึกษารียบร้อย

- S8 มีหัตถกรรมผ้าทอที่แสดงถึงเอกลักษณ์ ศิลปวัฒนธรรม และภูมิปัญญาท้องถิ่นที่วิจิตร สวยงาม เป็นเอกลักษณ์เฉพาะของจังหวัด รวมทั้งมีศูนย์กลางผ้าไหม ผ้าฝ้ายแหล่งใหญ่ตั้งอยู่ในหลาย อำเภอของจังหวัดชัยภูมิ เช่น อำเภอบ้านเขว้า อำเภอเมืองชัยภูมิ อำเภอเกษตรสมบูรณ์ อำเภอหนองบัวแดง เป็นต้น
- S9 จังหวัดชัยภูมิสามารถผลิตเส้นไหมที่มีคุณภาพได้มาตรฐาน ตามหลักเกณฑ์ของกรมหม่อนไหม และผลิตภัณฑ์ไหมที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว คือ หมี่คั่นขอนแก่น
- S10 มีองค์กรชุมชนที่เข้มแข็งซึ่งมีการจัดตั้งสภาองค์กรชุมชนตำบลครอบคลุมพื้นที่อำเภอต่าง ๆ ของจังหวัดและเป็นแรงขับเคลื่อนภาคประชาสังคม
- S11 มีสถานบริการด้านสาธารณสุขและบุคลากรด้านสาธารณสุขครอบคลุมพื้นที่ และประชากร ของจังหวัด โดยมีโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล 167 แห่ง โรงพยาบาลระดับจังหวัด 1 แห่ง และโรงพยาบาลชุมชน 15 แห่ง มีแพทย์ ทันตแพทย์และเภสัชกร 494 คน
- S12 จังหวัดมีสถานที่ออกกำลังกายที่พร้อมเพียงพอหลายแห่ง เช่น สนามกีฬาากลางจังหวัด สนามกีฬาพลศึกษา สนามกีฬาเทศบาล ศูนย์เยาวชนเทศบาลเมืองชัยภูมิ สวนสาธารณะ หนองปลาเฒ่า สวนสาธารณะหนองหลอด เป็นต้น สามารถรองรับการจัดการแข่งขันกีฬาได้ ทุกประเภทและเป็นสถานที่พักผ่อนและออกกำลังกายของประชาชน การจัดงานและกิจกรรม การกุศลต่าง ๆ
- S13 มีศูนย์พัฒนาฝีมือแรงงานที่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน
- S14 มีแหล่งผลิตพลังงานทดแทน จำนวนมาก เช่น กังหันลม โซลาร์เซลล์ เป็นต้น
- S15 มีศักยภาพด้านพลังงานทดแทน เช่น พลังงานจากลม น้ำ ชีวมวล ชีวภาพ เอทานอล (จังหวัด มีกำลังการผลิตเอทานอล 5 แสนลิตร/วัน) จากข้อมูลการใช้พลังงานในจังหวัดชัยภูมิ พบว่า จังหวัดมีศักยภาพการผลิตอยู่ที่ 95% โดยอีก 5% จะเป็นพลังงานทดแทน
- S16 จังหวัดชัยภูมิเป็นจังหวัดที่ยังมีความสัมพันธ์นอกรูปแบบราชการความเป็นพี่น้องสูงการทำงาน มีความสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน
- S17 จังหวัดชัยภูมิ เป็นจังหวัดที่ไม่ค่อยมีปัญหาด้านสังคม หรือปัญหาอาชญากรรม เนื่องจาก สภาวะทางสังคมความเป็นอยู่ดีขึ้น สถานการณ์ความเครียดลดน้อยลง
- S18 จังหวัดชัยภูมิ มีผู้สูงอายุเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ก็สามารถประกอบอาชีพและเลี้ยงตนเองได้
- S19 จังหวัดชัยภูมิ มีสัดส่วนคนยากจนด้านอาหารลดลง
- S20 มีการจัดตั้งศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเพิ่มมากขึ้นในแต่ละหมู่บ้าน เพื่อรองรับการขยายตัวของชุมชน ที่เพิ่มมากขึ้น

จุดอ่อน (Weakness)

- W1 แหล่งกักเก็บน้ำต้นทุนและระบบชลประทานไม่เพียงพอต่อความต้องการของเกษตรกรและไม่ทั่วถึง โดยเฉพาะเขื่อนขนาดใหญ่ พื้นที่ที่อยู่ในระบบชลประทาน ประมาณ 148,252 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 4.36 ของพื้นที่เกษตรกรรม
- W2 สภาพภูมิประเทศเป็นพื้นที่ที่มีความแห้งแล้ง ปริมาณน้ำฝนโดยเฉลี่ยต่อปีไม่มากเท่าที่ควรในฤดูฝน เนื่องจากสภาพภูมิประเทศตั้งอยู่ในเขตเงาฝนโดยเฉพาะพื้นที่ทางด้านตะวันตกเฉียงเหนือและด้านตะวันตกของจังหวัดปริมาณน้ำฝนเฉลี่ยย้อนหลัง 5 ปีเท่ากับ 1,379+125 มิลลิเมตร
- W3 ลักษณะดินบางพื้นที่เป็นดินเค็มและดินทราย ทำการเกษตรไม่ได้ผลหรือผลผลิตต่ำไม่สามารถเก็บกักน้ำไว้ในฤดูแล้งได้ ซึ่งพื้นที่ดินเค็มมีความเค็มแตกต่างกันครอบคลุมพื้นที่ 7 อำเภอรวมพื้นที่ทั้งสิ้น 709,563 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 8.89 ของพื้นที่ทั้งจังหวัดหรือประมาณร้อยละ 22 ของพื้นที่ทำนาในจังหวัดทั้งหมด
- W4 เกษตรกรบางส่วนไม่มีที่ดินทำกินเป็นของตนเอง และพื้นที่การเกษตรบางส่วนไม่มีเอกสารสิทธิ์
- W5 ขาดแคลนแรงงานทั้งภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรม เนื่องจากแรงงานส่วนใหญ่เคลื่อนย้ายไปทำงานต่างถิ่น และบางส่วนเป็นแรงงานไร้ฝีมือและกระจายตัวอยู่ในพื้นที่ห่างไกล ส่วนแรงงานอีกส่วนเป็นแรงงานที่อยู่ในช่วงของการศึกษา
- W6 มีความไม่เสมอภาคด้านรายได้ มีความเหลื่อมล้ำค่อนข้างสูง
- W7 เกษตรกรไม่สามารถคาดการณ์ปริมาณผลผลิตของตนเองที่จะได้รับในแต่ละฤดูและไม่สามารถจำหน่ายผลผลิตได้เท่าที่ควร รวมทั้งผลผลิตมีราคาตกต่ำ
- W8 สินค้าแปรรูปทางการเกษตรไม่มีตลาดรองรับเพียงพอ และไม่มีคุณภาพที่สามารถแข่งขันได้
- W9 ขาดการพัฒนาความรู้ด้านเทคโนโลยี การตลาด การบริหารจัดการของผู้ประกอบการ หัตถกรรมพื้นบ้าน และสินค้าพื้นเมือง
- W10 แหล่งท่องเที่ยวบางแห่งขาดการบริหารจัดการและการมีส่วนร่วมจากภาครัฐ ชุมชนและท้องถิ่นในด้านเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ตลอดจนการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวที่ยังไม่มีการบูรณาการที่ชัดเจน
- W11 ระบบโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภคและสาธารณูปการยังไม่ได้มาตรฐานและไม่เพียงพอไฟฟ้าและประปายังไม่ทั่วถึงทุกหมู่บ้าน
- W12 ระบบสาธารณสุขยังครอบคลุมไม่ทั่วถึง พื้นที่ที่ห่างไกลไม่ได้รับการบริการทางการแพทย์ที่ดีพอ
- W13 ระดับการศึกษาของประชาชนส่วนใหญ่ต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน มีปัญหาด้านคุณภาพการศึกษาภาวการณ์อ่านไม่ออกเขียนไม่ได้ เนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่อยู่ห่างไกล

ความเจริญและมีฐานะความเป็นอยู่ยากจน ทำให้ต้องประกอบอาชีพตั้งแต่อายุน้อย
จึงขาดโอกาสทางการศึกษา

- W14 บุคลากรทางการแพทย์โดยเฉพาะแพทย์และพยาบาลขาดแคลนไม่สอดคล้องกับจำนวนประชากร
- W15 ขาดศูนย์บริการข้อมูลสารสนเทศ และบริการเพื่อส่งเสริมการลงทุนและการท่องเที่ยว
- W16 การบริหารจัดการภาครัฐยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอต่อการให้บริการประชาชนและบริหารจัดการแก้ไขปัญหาในพื้นที่ได้อย่างทันทั่วทั้งและมีประสิทธิภาพ
- W17 จังหวัดชัยภูมิมีลักษณะภูมิประเทศที่มีใช้ทางผ่านของจังหวัดอื่น ๆ เส้นทางเชื่อมต่อกับจังหวัดอื่น ๆ ส่วนใหญ่ยังเป็นถนนสองเลนและเป็นถนนสายรอง รวมทั้งยังไม่เป็นที่รู้จักของคนภายนอกจังหวัด

โอกาส (Opportunity)

- O1 รัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนโครงการทั้งหลายอันเนื่องมาจากพระราชดำริส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่สถานศึกษาตลอดจนหน่วยงานทั้งหลายของรัฐเรียนรู้เข้าใจหลักการทรงงานสามารถนำหลักดังกล่าวมาประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติราชการและการพัฒนาตลอดจนเร่งขยายผลตามโครงการและแบบอย่างที่ดีที่ทรงวางรากฐานไว้ให้แพร่หลายเป็นที่ประจักษ์และเกิดประโยชน์ในวงกว้าง อันจะช่วยสร้างความสมบูรณ์พูนสุขแก่ประชาชนในที่สุด
- O2 รัฐบาลมีนโยบายเร่งสร้างโอกาสอาชีพและการมีรายได้ที่มั่นคงแก่ผู้ที่เข้าสู่ตลาดแรงงานรวมทั้งสตรีผู้ด้อยโอกาส และแรงงานข้ามชาติที่ถูกกฎหมายพร้อมทั้งยกระดับคุณภาพแรงงานโดยให้แรงงานทั้งระบบมีโอกาสเข้าถึงการเรียนรู้และพัฒนาทักษะฝีมือแรงงานในทุกระดับอย่างมีมาตรฐานทั้งเชื่อมโยงข้อมูล และการดำเนินการระหว่างหน่วยงานของรัฐกับเอกชน เพื่อให้ตรงกับความต้องการของพื้นที่และของประเทศโดยรวม นอกจากนี้จะส่งเสริมให้แรงงานนอกระบบเข้าสู่ระบบที่ถูกกฎหมายมากขึ้น
- O3 รัฐบาลมีนโยบายจะพัฒนาระบบการคุ้มครองทางสังคมระบบการออมและระบบสวัสดิการชุมชนให้มีประสิทธิภาพและมีความยั่งยืนมากยิ่งขึ้นรวมทั้งการดูแลให้มีระบบการกักขังที่เป็นธรรมและการสงเคราะห์ผู้ยากไร้ตามอัตภาพ พัฒนาศักยภาพคุ้มครองและพิทักษ์สิทธิจัดสวัสดิการช่วยเหลือและพัฒนาคุณภาพชีวิตของผู้ด้อยโอกาส ผู้พิการ ผู้สูงอายุสตรีและเด็ก
- O4 รัฐบาลมีนโยบายแก้ปัญหาการไร้ที่ดินทำกินของเกษตรกรและการรุกไล่เขาตปาสงวน โดยการกระจายสิทธิการถือครองให้แก่ผู้ที่อยู่ในพื้นที่ที่ไม่ได้รื้อไล่และออกมาตรการป้องกัน การเปลี่ยนมือไปอยู่ในครอบครองของผู้ที่มีใจเกษตรกรใช้เทคโนโลยีดาวเทียมสำรวจและวิธีการแผนที่ที่ทันสมัยแก้ไขปัญหาเขตที่ดินทับซ้อนและแนวเขตพื้นที่ป่าที่ไม่ชัดเจน อันก่อให้เกิดข้อขัดแย้งระหว่างประชาชนกับเจ้าหน้าที่รัฐ

- 05 รัฐบาลจัดให้มีการปฏิรูปการศึกษาและการเรียนรู้โดยให้ความสำคัญทั้งการศึกษาในระบบและการศึกษาทางเลือกไปพร้อมกันเพื่อสร้างคุณภาพของคนไทยให้สามารถเรียนรู้พัฒนาตนได้เต็มตามศักยภาพ ประกอบอาชีพและดำรงชีวิตได้โดยมีความใฝ่รู้และทักษะที่เหมาะสมเป็นคนดีมีคุณธรรมสร้างเสริมคุณภาพการเรียนรู้โดยเน้นการเรียนรู้เพื่อสร้างสัมมาชีพในพื้นที่ลดความเหลื่อมล้ำและพัฒนากำลังคนให้เป็นที่ต้องการเหมาะสมกับพื้นที่ทั้งในด้านการเกษตรอุตสาหกรรมและธุรกิจบริการ
- 06 รัฐบาลมีนโยบายวางรากฐานให้ระบบหลักประกันสุขภาพครอบคลุมประชากรในทุกภาคส่วนอย่างมีคุณภาพ โดยไม่มีความเหลื่อมล้ำของคุณภาพบริการในแต่ละระบบและบูรณาการข้อมูลระหว่างทุกระบบหลักประกันสุขภาพเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ
- 07 รัฐบาลมีนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจตามที่คณะรักษาความสงบแห่งชาติได้จัดทำไว้ในการบูรณาการงบประมาณและความพร้อมในการดำเนินงานรวมทั้งนำแหล่งเงินอื่นมาประกอบการพิจารณาด้วยเพื่อขับเคลื่อนนโยบายให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมประหยัดไม่ซ้ำซ้อนและมีประสิทธิภาพทบทวนภารกิจที่มีลักษณะไม่ยั่งยืนหรือสร้างภาระหนี้สาธารณะของประเทศเกินความจำเป็นและแสดงรายการลงทุนในระดับจังหวัดเพื่อแสดงความโปร่งใสเป็นธรรมและไม่เลือกปฏิบัติควบคู่ไปกับการเพิ่มประสิทธิภาพการเบิกจ่ายงบประมาณตั้งแต่ระดับกระทรวงจนถึงระดับท้องถิ่นเพื่อช่วยสร้างงานและกระตุ้นการบริโภคโดยจะจัดให้มีระบบและกลไกในการติดตามตรวจสอบไม่ให้มีการใช้ย่ำที่สูญเปล่า
- 08 รัฐบาลมีนโยบายดูแลเกษตรกรให้มีรายได้ที่เหมาะสมด้วยวิธีการต่าง ๆ เช่น การลดต้นทุนการผลิตการช่วยเหลือในเรื่องปัจจัยการผลิตอย่างทั่วถึงการช่วยเหลือเกษตรกรรายย่อยตลอดจนถึงการใช้กลไกตลาดดูแลราคาสินค้าเกษตรประเภทที่ราคาต่ำผิดปกติให้สูงขึ้นตามสมควร
- 09 รัฐบาลมีนโยบายชักจูงให้นักท่องเที่ยวต่างชาติเข้ามาเที่ยวในประเทศไทยโดยพิจารณามาตรการลดผลกระทบจากการประกาศใช้กฎอัยการศึกในบางพื้นที่ที่มีต่อการท่องเที่ยวในโอกาสแรกที่จะทำได้ และสร้างสิ่งจูงใจและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกื้อกูลต่อบรรยากาศการท่องเที่ยวส่งเสริมการท่องเที่ยวที่ครอบคลุมแหล่งท่องเที่ยวอันมีลักษณะโดดเด่นร่วมกันหรือจัดเป็นกลุ่มได้ เช่น กลุ่มธรรมชาติประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรม ภูมิปัญญาท้องถิ่นและสุขภาพ เช่น น้ำพุร้อนธรรมชาติทั้งจะทำให้เชื่อมโยงกับผลิตภัณฑ์ที่พัฒนาจากวิถีชีวิตชุมชนรวมทั้งพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในประเทศทั้งที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวเดิมและแหล่งท่องเที่ยวใหม่โดยเน้นการให้ความรู้ และเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินการควบคุมสินค้าและบริการให้มีคุณภาพราคาเป็นธรรมตลอดจนการอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ แก่นักท่องเที่ยว

- 10 กระแสการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ กำลังเป็นที่นิยมในโลกยุคโลกาภิวัตน์ พื้นที่ป่า ภูเขา ทรัพยากรธรรมชาติของจังหวัด มีความสมบูรณ์พร้อมต่อการรองรับการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ และสภาพภูมิอากาศเหมาะสมตลอดทั้งปี
- 11 ระบบเศรษฐกิจของโลกโดยเฉพาะเศรษฐกิจแบบทุนนิยมที่มีอิทธิพลแผ่ขยายไปทั่วโลกทำให้เกิดเศรษฐกิจไร้พรมแดนที่มีผลต่อระบบการเคลื่อนย้ายทุนและการบริโภค จะมีส่วนช่วยให้เกิดโอกาสในการลงทุนทั้งด้านอุตสาหกรรม การแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร
- 12 การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจภูมิภาคต่าง ๆ ของโลกทำให้มีการจัดทำข้อตกลงระหว่างประเทศและความร่วมมือด้านเศรษฐกิจระหว่างกัน เช่น เขตการค้าเสรี (FTA) องค์การการค้าโลก (WTO) และที่สำคัญคือ การรวมตัวกันเป็นประชาคมอาเซียน ของกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ 10 ประเทศ ที่จะเป็นการลดอัตราภาษีระหว่างกันและการเคลื่อนย้ายแรงงานและทุนได้อย่างเสรีเพิ่มการแข่งขันและกลุ่มผู้บริโภคมากขึ้น
- 13 นโยบายระดับชาติต้องการเพิ่มศักยภาพของชุมชนเพื่อเชื่อมโยงเป็นเครือข่ายเป็นรากฐานการพัฒนาเศรษฐกิจ คุณภาพชีวิตและอนุรักษ์ฟื้นฟูใช้ประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน นำไปสู่การพึ่งพาตนเองและลดปัญหาความยากจนอย่างบูรณาการ
- 14 ความต้องการใช้พลังงานทดแทนและอาหารปลอดภัย
- 15 นโยบายให้มีการปรับโครงสร้างการผลิตสู่การเพิ่มคุณค่า (Value Creation) ของสินค้าและบริการบนรากฐานความรู้และนวัตกรรม รวมทั้งสนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงระหว่างสาขาการผลิตเพื่อทำให้มูลค่าการผลิตสูงขึ้น
- 16 การจัดตั้งกลุ่มจังหวัดของรัฐบาลเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของจังหวัดในกลุ่ม โดยจังหวัดชัยภูมิอยู่ในกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 ประกอบด้วยจังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ และสุรินทร์ ซึ่งจะสามารถขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ทั้งด้านการเกษตร การท่องเที่ยวและการผลิตและจำหน่ายผ้าไหมของจังหวัดในกลุ่มให้มีศักยภาพเพิ่มมากยิ่งขึ้น
- 17 อัตราค่าจ้างแรงงานของจังหวัดชัยภูมิที่มีการปรับเพิ่มสูงขึ้นตามนโยบายรัฐบาลจะส่งผลให้การเคลื่อนย้ายแรงงานออกนอกจังหวัดน้อยลง และมีแรงงานบางส่วนกลับคืนถิ่น ซึ่งสามารถสนับสนุนอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานฝีมือและแรงงานจำนวนมากได้
- 18 การเติบโตของเศรษฐกิจจีนและความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เวียดนาม ลาว พม่าและกัมพูชา ทำให้ผู้ประกอบการติดต่อค้าขายในภูมิภาคนี้เพิ่มสูงขึ้น
- 19 รัฐบาลมีนโยบายปฏิรูปโครงสร้างราคาเชื้อเพลิงประเภทต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับต้นทุนและให้มีภาระภาษี ที่เหมาะสมระหว่างน้ำมันต่างชนิดและผู้ใช้ต่างประเภทเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานของประเทศและให้ผู้บริโภคตระหนักถึงที่จะไม่ใช้อย่างฟุ่มเฟือยรวมถึง

ดำเนินการให้มีการสำรวจและผลิตก๊าซธรรมชาติและน้ำมันดิบรอบใหม่ทั้งในทะเลและบนบก และดำเนินการให้มีการสร้างโรงไฟฟ้าเพิ่มขึ้นโดยหน่วยงานของรัฐและเอกชน ทั้งจากการใช้ ฟอสซิลเป็นเชื้อเพลิงและจากพลังงานทดแทนทุกชนิดด้วยวิธีการที่เปิดเผยโปร่งใส เป็นธรรม และเป็นมิตรต่อสภาวะแวดล้อมพร้อมกับร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการพัฒนาพลังงาน

O20 รัฐบาลส่งเสริมการอนุรักษ์และใช้ประโยชน์จากทรัพยากรชีวภาพและความหลากหลายทางชีวภาพอย่างยั่งยืน คำนึงถึงขีดจำกัดและศักยภาพในการฟื้นตัว สร้างโอกาสในการเข้าถึงและแบ่งปันผลประโยชน์อันเกิดขึ้นจากการใช้ทรัพยากรพันธุกรรมอย่างยุติธรรมและเท่าเทียม เพื่อสร้างความเป็นอยู่ที่ดีของประชาชน ความมั่นคงทางด้านอาหาร สุขอนามัยสนับสนุนวิถีชีวิตของชุมชนและการพัฒนา เพื่อสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจรวมทั้งให้การคุ้มครองเพื่อให้เกิดความปลอดภัยทางชีวภาพ

O21 การเข้าร่วมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จะส่งผลต่อการขยายการส่งออกและโอกาสทางการค้า รวมถึงเป็นศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยวของประชาคมอาเซียน เนื่องจากมีความพร้อมทั้งภูมิศาสตร์อีกทั้งมีความพร้อมทางด้านคมนาคมต่าง ๆ มีสถานที่ท่องเที่ยวมากมาย

อุปสรรค (Threat)

T1 การรวมตัวทางการค้าของโลกทำให้เกิดการกีดกันทางการค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าเกษตรจะส่งผลให้เกิดการแข่งขันมากขึ้นจนมีแนวโน้มส่งผลให้ราคาสินค้าเกษตรบางชนิดตกต่ำ เช่น ข้าว มันสำปะหลัง ทำให้ฐานะทางเศรษฐกิจของเกษตรกรลดต่ำลงเมื่อประสบกับการแข่งขันที่รุนแรง

T2 สภาพภูมิอากาศของโลกและของประเทศไทยมีแนวโน้มที่จะนำไปสู่ความแห้งแล้งและน้ำท่วมมากขึ้นอันเป็นผลมาจากภาวะโลกร้อน การตัดไม้ทำลายป่า การทำลายธรรมชาติและ การพัฒนาบ้านเมืองของประเทศต่าง ๆ

T3 จังหวัดชัยภูมิมีแนวโน้มที่จะประสบปัญหาการแข่งขันในทุกด้านจากจังหวัดนครราชสีมาและขอนแก่น ในการดึงดูดทุนและทรัพยากรไปจากจังหวัดมากยิ่งขึ้นหากไม่มียุทธศาสตร์ที่จะต่อสู้ผลักดันให้จังหวัดมีศักยภาพในการลงทุนสูงขึ้นจะทำให้ความสามารถในการแข่งขันลดลง

T4 ราคาสินค้าเกษตรมีความผันผวนตามราคาตลาดโลก และมีการแข่งขันกับประเทศอื่นทั้งด้านราคาและคุณภาพ ในขณะที่ต้นทุนการผลิตทางเกษตรของจังหวัดสูงซึ่งจะส่งผลกระทบต่อปัญหาด้านการตลาด

T5 ต่างประเทศโดยเฉพาะประเทศในกลุ่มประชาคมยุโรปประสบปัญหาหนี้สาธารณะหลายประเทศและประเทศสหรัฐอเมริกาประสบปัญหาการชะลอตัวของเศรษฐกิจในขณะเดียวกันประเทศญี่ปุ่นก็ประสบปัญหาเศรษฐกิจถดถอย ซึ่งประเทศเหล่านี้เป็นตลาดส่งออกสินค้าของไทยทำให้กำลังซื้อลดลงซึ่งจะส่งผลกระทบต่อจังหวัดชัยภูมิเช่นเดียวกัน

T6 ประเทศในภูมิภาคเอเชีย เช่น จีน เวียดนาม ฟิลิปปินส์ จะเป็นคู่แข่งทางการค้าสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมของไทยและของจังหวัด ทำให้การแข่งขันสูงซึ่งจะเป็นอุปสรรคต่อการผลิตของไทยที่จะต้องปรับตัวในการลดต้นทุนการผลิต และเพิ่มผลผลิตให้สูงขึ้น

5. การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

5.1 การประชาสัมพันธ์ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

การประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นการสร้างกระบวนการรับรู้และการมีส่วนร่วมของประชาชนโดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ เปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษา การจัดประชุมเพื่อประชาสัมพันธ์และดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน มีรายการดังนี้

- 1) สัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็น เป็นการนัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และตัวแทนภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง โดยดำเนินการจัดการสัมมนาใน 9 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดอุดรธานี สกลนคร ขอนแก่น นครราชสีมา อุบลราชธานี เชียงใหม่ เชียงราย พะเยา และนครสวรรค์ ในระหว่างวันที่ 18 - 28 กันยายน 2566 โดยมีเนื้อหาครอบคลุมพื้นที่ศึกษาทั้ง 9 กลุ่มจังหวัด
- 2) ประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จะจัดขึ้นในพื้นที่ศึกษาทุกจังหวัด เพื่อรับฟังข้อมูล ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของภาคส่วนการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ หน่วยงานของจังหวัด หน่วยงานภาคเอกชน และผู้ประกอบการที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัด เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการประเมินผลการพัฒนา กำหนดประเด็นปัญหา และความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่งและการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ
- 3) สัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น เป็นการนัดสัมมนาเพื่อนำเสนอความคืบหน้าของโครงการ พร้อมรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วม และรวบรวมความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงาน
- 4) สัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษา เป็นการนัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาโครงการ กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมและเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงานโดยดำเนินการหลังจาก สนข. ได้ให้ความเห็นชอบร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) โดยจะดำเนินการจัดการสัมมนาช่วงประมาณเดือนธันวาคม 2567 ถึงเดือนมกราคม 2568

5.2 การประชุมกลุ่มย่อย

เนื่องจากคุณลักษณะและอัตลักษณ์ของกลุ่มพื้นที่จังหวัด ในแต่ละจังหวัดมีความแตกต่างกัน เพื่อให้ได้ข้อมูลสถานภาพ ศักยภาพ โอกาสการพัฒนา และปัญหาอุปสรรค ประกอบการประเมินผลการพัฒนา กำหนดประเด็นปัญหา และความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่งและการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ

วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อศึกษาประเภทสินค้าเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมที่สำคัญ ที่ผลิตในจังหวัด ปริมาณและช่วงเวลาการผลิต รูปแบบและราคาค่าขนส่ง และจุดหมายปลายทางของการขนส่ง
- 2) เพื่อศึกษากิจกรรมการค้าการลงทุน และการเดินทางเพื่อดำเนินกิจกรรมดังกล่าว
- 3) เพื่อศึกษาปริมาณนักท่องเที่ยว จุดหมายปลายทาง และพฤติกรรมการเดินทาง การเข้าพักและการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว
- 4) เพื่อศึกษาบทบาทของหน่วยงานรัฐและเอกชนในกิจการการขนส่งและโลจิสติกส์ของจังหวัด
- 5) เพื่อศึกษาปัญหา อุปสรรค และโอกาสพัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัดจากกิจกรรมในข้อ 1 - 3 รวมทั้งข้อเสนอแนะอื่นๆ

กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ประกอบด้วย

- 1) ผู้บริหาร ผู้แทนระดับจังหวัดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ว่าราชการจังหวัด สำนักงานจังหวัด พาณิชย์จังหวัด พลังงานจังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด เป็นต้น
- 2) ผู้บริหาร ผู้แทนภาคเอกชน เช่น สมา่อุตสาหกรรมจังหวัด หอการค้าจังหวัด สมา่อุตสาหกรรม การท่องเที่ยวจังหวัด สมาคมธุรกิจท่องเที่ยว เป็นต้น
- 3) ผู้บริหาร ผู้แทนกลุ่มธุรกิจ สถานประกอบการ เช่น ผู้ประกอบการด้านเกษตรกรรม ผู้ประกอบการด้านอุตสาหกรรม ผู้ประกอบการด้านขนส่งและโลจิสติกส์ ผู้ประกอบการโรงแรม และผู้ประกอบการท่องเที่ยว ข้อมูลสรุปแสดงดังตารางที่ 5.2-1

ตารางที่ 5.2-1 กลุ่มเป้าหมายในการเชิญประชุมกลุ่มย่อย

หน่วยงาน 16 กลุ่มเป้าหมายหลัก	
1. ผู้ว่าราชการจังหวัด	2. สำนักงานจังหวัด
3. พาณิชย์จังหวัด	4. พลังงานจังหวัด
5. อุตสาหกรรมจังหวัด	6. ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด
7. การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	8. เกษตรจังหวัด
9. โยธาธิการและผังเมืองจังหวัด	10. สภาเกษตรกร
11. สภาอุตสาหกรรม	12. สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว
13. สมาคมธุรกิจท่องเที่ยว	14. หอการค้าจังหวัด
15. YEC จังหวัด	16. นายด่านศุลกากร
หน่วยงานภาคเอกชน กลุ่มธุรกิจ สถานประกอบการ	
1. ด้านเกษตรกรรม	2. ด้านอุตสาหกรรม
3. ด้านขนส่งและโลจิสติกส์	4. ด้านการท่องเที่ยว

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบภาพรวมโครงการ ขอบเขตการศึกษา กรอบแนวคิดการพัฒนาของโครงการ รวมทั้งแผนการดำเนินการศึกษาโครงการและระยะเวลาในการดำเนินงาน
- 2) กลุ่มเป้าหมายได้ร่วมแลกเปลี่ยน ให้ข้อมูล แสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อการศึกษาของโครงการ และแนวคิดทิศทางการพัฒนาโครงการ ในพื้นที่ต่าง ๆ
- 3) คณะผู้ศึกษาได้รับข้อเสนอแนะ ความคิดเห็น และประเด็นที่ต้องพิจารณาเพิ่มเติมที่เป็นประโยชน์ไปพิจารณาประกอบในการศึกษาและแนวคิด เพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาโครงการอย่างเหมาะสมสอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ และยกระดับศักยภาพการพัฒนาต่อไป
- 4) สามารถสรุปข้อมูลประเภทสินค้าเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมที่สำคัญที่ผลิตในจังหวัด ปริมาณและช่วงเวลาที่ผลิต รูปแบบ ราคาค่าขนส่ง และจุดหมายปลายทางของการขนส่ง ซึ่งเป็นการสรุปข้อมูลจากทั้งที่ได้จากการทบทวน รวบรวม และนำไปตรวจสอบและยืนยันร่วมกับกลุ่มเป้าหมายในแต่ละจังหวัดของพื้นที่ศึกษา
- 5) สามารถสรุปกิจกรรมการค้าการลงทุนและการเดินทางของผู้เดินทางของพื้นที่แต่ละจังหวัด
- 6) สามารถสรุปข้อมูลภาพรวมด้านการท่องเที่ยว ได้แก่ ปริมาณนักท่องเที่ยว จุดหมายปลายทาง พฤติกรรมการเดินทาง การเข้าพัก และการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว/นักท่องเที่ยว
- 7) สามารถสรุปความคิดเห็นของกลุ่มเป้าหมายในแต่ละจังหวัดที่มีต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในพื้นที่ศึกษา และแผนงาน/โครงการพัฒนาด้านคมนาคมในพื้นที่ เพื่อนำข้อมูลที่ได้

ไปใช้ในการวิเคราะห์โครงการ/แผนงานพัฒนาที่จำเป็นและเหมาะสมในการพัฒนาโครงข่าย
คมนาคมให้เชื่อมโยงพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ GMS ต่อไป

- 8) สามารถสรุปบทบาทและหน้าที่ของหน่วยงานรัฐและเอกชนต่อโครงการ/แผนงานที่เกี่ยวข้อง
กับการพัฒนาด้านขนส่งและโลจิสติกส์ของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและ
ภาคเหนือ
- 9) สามารถสรุปโครงการ/แผนงานพัฒนาที่เกี่ยวข้อง จากความต้องการกลุ่มเป้าหมายในการ
พัฒนาด้านคมนาคมของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่จะช่วย
ส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS จากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง
เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาใช้ในการวิเคราะห์โครงการ/แผนงานพัฒนาที่จำเป็นและเหมาะสมในการ
พัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้เชื่อมโยงพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ GMS ต่อไป
- 10) สามารถสรุปข้อมูลปัญหา อุปสรรค และโอกาสพัฒนาเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวบนพื้นฐาน
ในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมของจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ
ให้สามารถเชื่อมโยงกับระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS รวมทั้งข้อเสนอแนะอื่น ๆ
- 11) สามารถนำข้อมูลที่ได้จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ของแต่ละจังหวัดมาประกอบ
การวิเคราะห์ศักยภาพพื้นที่ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือในด้าน
การเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว
- 12) สามารถนำข้อมูลที่ได้จากการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ของแต่ละจังหวัดมาประกอบ
วิเคราะห์เพื่อจัดลำดับความจำเป็นสำหรับโครงการ/แผนงานพัฒนาโครงข่ายคมนาคมของพื้นที่
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือในด้านการเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว
ต่อไป
- 13) ทราบถึงข้อมูลศักยภาพ โอกาสการพัฒนาและปัญหาอุปสรรค สามารถกำหนดประเด็นปัญหา
และความต้องการของพื้นที่ได้ เพื่อกำหนดฉากทัศน์ที่ 3 พิจารณาจากการให้น้ำหนักเป้าหมาย
สำคัญของผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) โดยนำคะแนนความคิดเห็นที่ผู้เข้าร่วม
ประชุมกลุ่มย่อยในแต่ละจังหวัดให้ไว้สำหรับการพัฒนาภาคเศรษฐกิจ 5 ด้าน แล้วเสนอ
ยุทธศาสตร์ฯ พัฒนาตามการตื่นตัวของพื้นที่
- 14) ทราบถึงปัญหาและความต้องการโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่
- 15) ทราบถึงแหล่งข้อมูลเพื่อประสานงานสำหรับข้อมูลเชิงลึกในด้านการขนส่ง สำหรับจุดต้นทาง-
ปลายทาง รวมถึงสัดส่วนการกระจายตัวของสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรม
- 16) ทราบถึงความต้องการเพิ่มเติมของผู้ประกอบการในการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทาง
รางในอนาคต

5.3 ข้อมูลเพิ่มเติม

ที่ปรึกษาจะดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีอย่างต่อเนื่องทุกเดือนตลอดโครงการและจะประชาสัมพันธ์เพิ่มเติมเมื่อมีประเด็นสำคัญที่มีความจำเป็นจะต้องมีการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และอื่น ๆ ได้รับทราบ และเข้าใจข้อมูลโครงการ พร้อมทั้งเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น โดยจัดทำเว็บไซต์ <https://www.modelgms-ne-n.com/> ดังตัวอย่างในรูปที่ 5.3-1 เพื่อเป็นสื่อกลางในการประชาสัมพันธ์โครงการ รวมทั้ง Facebook ตาม QR Code ในรูปที่ 5.3-2



รูปที่ 5.3-1 ภาพตัวอย่างเว็บไซต์ของโครงการ



รูปที่ 5.3-2 QR Code Facebook ของโครงการ

หน่วยงานเจ้าของโครงการ



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

เลขที่ 35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี

กรุงเทพมหานคร

โทรศัพท์ : 0-2215-1515 ต่อ 3041, 3042, 3045

โทรสาร : 02 215 3526

กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา



บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 1473/4 อาคารโชติจินดา ซอยพัฒนาการ 31/1

ถนนพัฒนาการ แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง

กรุงเทพมหานคร 10250

โทรศัพท์ : 0-2318-7235

โทรสาร : 02-318-7236

อีเมล : chotichinda@chotichinda.com



มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

เลขที่ 239 ถนนห้วยแก้ว ตำบลสุเทพ อำเภอเมือง

จังหวัดเชียงใหม่ 50200

โทรศัพท์ : 053-941-300

โทรสาร : 053-217-143

อีเมล : contact@cmu.ac.th



บริษัท ดีเคด คอนซัลแตนท์ จำกัด

เลขที่ 1199 อาคารปิยวรรณ ชั้น 8 ถนนพหลโยธิน

แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400

โทรศัพท์ : 0-2619-9931

โทรสาร : 0-2619-9932

อีเมล : dc@decade.co.th