

บทที่ 4

ผลการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “ความรู้ ความเข้าใจ ความคิดเห็น และ พฤติกรรมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ ของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร” เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ แบบวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) รูปแบบการวิจัยเป็นแบบการวัดครั้งเดียว (One-shot Case Study) โดยใช้แบบสอบถามที่เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยการให้กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้กรอกแบบสอบถามเอง (Self-Administered) เพื่อใช้เป็นข้อมูลประกอบการวิเคราะห์และอภิปรายผลการวิจัย ผลการวิจัยสามารถนำเสนอแบ่งออกเป็น 6 ตอน ดังนี้

- ตอนที่ 1 ลักษณะทางประชากรศาสตร์
- ตอนที่ 2 พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์
- ตอนที่ 3 ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์
- ตอนที่ 4 ความคิดเห็นต่อข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์
- ตอนที่ 5 พฤติกรรมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์
- ตอนที่ 6 การทดสอบสมมติฐาน

ตอนที่ 1

คุณลักษณะทางประชากรศาสตร์

ตารางต่อไปนี้จะแสดงข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะทางประชากรศาสตร์ของกลุ่มตัวอย่าง ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้

ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลที่เป็นคุณลักษณะทางประชากรศาสตร์ของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ โดยนำเสนอข้อมูลเป็นจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างตามตารางที่ 4.1 – 4.5 ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.1
แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	235	57.7
หญิง	172	42.3
รวม	407	100.0

จากตารางที่ 4.1 พบว่า กลุ่มตัวอย่างเป็นเพศชาย มากกว่าเพศหญิงคือเป็นเพศชาย 235คน (ร้อยละ 57.7) และเป็นเพศหญิง 172 คน (ร้อยละ 42.3)

ตารางที่ 4.2
แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
18-25 ปี	101	24.8
26-35 ปี	180	44.2
36-45 ปี	72	17.7
46-60 ปี	42	10.3
60 ปีขึ้นไป	12	2.9
รวม	407	100.0

จากตารางที่ 4.2 พบว่า มีกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 26-35 ปี มากที่สุดคือจำนวน 180 คน (ร้อยละ44.2) รองลงมาคือ 18-25 ปี จำนวน 101 คน (ร้อยละ 24.8) 36-45 ปี จำนวน 72 คน (ร้อยละ 17.7) 46-60 ปี จำนวน 42 คน (ร้อยละ 10.3) และ60 ปีขึ้นไป จำนวน 12 คน (ร้อยละ 2.9)

ตารางที่ 4.3

แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
พนักงานบริษัทเอกชน	200	49.1
กิจการส่วนตัว/ค้าขาย	76	18.7
นิสิต นักศึกษา	54	13.3
รับราชการ	29	7.1
รัฐวิสาหกิจ	26	6.4
ไม่ได้ประกอบอาชีพ	12	2.9
อื่นๆ	10	2.5
รวม	407	100.0

จากตารางที่ 4.3 พบว่า มีกลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชนมากที่สุด คือ จำนวน 200 คน (ร้อยละ 49.1) รองลงมาคือ กิจการส่วนตัว/ค้าขาย จำนวน 76 คน (ร้อยละ 18.7) นิสิต นักศึกษา จำนวน 54 คน (ร้อยละ 13.3) นักเรียน / นิสิต / นักศึกษาจำนวน 59 คน (ร้อยละ 14.8) รับราชการ จำนวน 29 คน (ร้อยละ 7.1) รัฐวิสาหกิจ จำนวน 26 คน (ร้อยละ 6.4) ไม่ได้ประกอบอาชีพ จำนวน 12 คน (ร้อยละ 2.9) และอื่นๆ จำนวน 10 คน (ร้อยละ 2.5)

ตารางที่ 4.4

แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามการศึกษา

การศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ประถมศึกษา	7	1.7
มัธยมศึกษา / ปวช.	37	9.1
อนุปริญญา / ปวส.	60	14.7
ปริญญาตรี	232	57.0
สูงกว่าปริญญาตรี	71	17.4
รวม	407	100.0

จากตารางที่ 4.4 พบว่า มีกลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาปริญญาตรีมากที่สุดคือ จำนวน 232 คน (ร้อยละ 57) รองลงมาคือ สูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 71 คน (ร้อยละ 17.4) อนุปริญญา / ปวส. จำนวน 60 คน (ร้อยละ 14.7) มัธยมศึกษา / ปวช. จำนวน 37 คน (ร้อยละ 9.1) และประถมศึกษา จำนวน 7 คน (ร้อยละ 1.7)

ตารางที่ 4.5

แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามรายได้

รายได้	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 10,000 บาทต่อเดือน	52	12.8
10,001 -20,000 บาทต่อเดือน	167	41.0
20,001 - 30,000 บาทต่อเดือน	95	23.3
30,001 - 40,000 บาทต่อเดือน	27	6.6
40,001 - 50,000 บาทต่อเดือน	24	5.9
50,000 บาทขึ้นไปต่อเดือน	42	10.3
รวม	407	100.0

จากตารางที่ 4.5 พบว่า มีกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ 10,001 -20,000 บาทต่อเดือนมากที่สุดคือ จำนวน 167 คน (ร้อยละ 41) รองลงมาคือ 20,001 - 30,000 บาทต่อเดือน จำนวน 95 คน (ร้อยละ 23.3) ต่ำกว่า 10,000 บาทต่อเดือน จำนวน 52 คน (ร้อยละ 12.8) 50,000 บาทขึ้นไปต่อเดือน จำนวน 42 คน (ร้อยละ 10.3) 30,001 - 40,000 บาทต่อเดือน จำนวน 27 คน (ร้อยละ 6.6) และ 40,001 - 50,000 บาทต่อเดือน จำนวน 24 คน (ร้อยละ 5.9)

จากตารางที่ 4.6 พบว่า โพรทศน์เป็นสื่อที่กลุ่มตัวอย่างใช้ในการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.06

สื่อที่กลุ่มตัวอย่างใช้ในการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ในระดับปานกลางคือ วิทยุ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.16 และสื่อหนังสือพิมพ์ ค่าเฉลี่ย 2.82

สื่อที่กลุ่มตัวอย่างใช้ในการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์น้อยคือ ป้ายโฆษณา มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.33 สติกเกอร์น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ค่าเฉลี่ย 1.92 นิตยสารหรือวารสาร ค่าเฉลี่ย 1.91

และสื่อที่กลุ่มตัวอย่างมีการเปิดรับน้อยที่สุด คือ อินเทอร์เน็ต ค่าเฉลี่ย 1.53 แผ่นพับคู่มือการใช้แก๊สโซฮอล์ ค่าเฉลี่ย 1.27และงานนิทรรศการเกี่ยวกับการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมัน แก๊สโซฮอล์ ค่าเฉลี่ย 1.10

ตอนที่ 3

ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์

ตารางที่ 4.7

แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์

ข้อคำถามเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์	จำนวนผู้มีความรู้ความเข้าใจ	จำนวนผู้ไม่มีความรู้ความเข้าใจ	ค่าเฉลี่ย
1. แก๊สโซฮอล์ 95 คือส่วนผสมของน้ำมันเบนซินออกเทน 91 ผสมกับเอทานอล ซึ่งเป็นแอลกอฮอล์บริสุทธิ์ 99.5 % ที่สามารถผลิตได้จากพืช ในอัตราส่วนเบนซิน 9 ส่วน เอทานอล 1 ส่วน (ถูกต้อง)	333 (81.8)	74 (18.2)	0.82
2. การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จะช่วยประเทศลดการขาดดุลการค้า จากการนำเข้าน้ำมัน (ถูกต้อง)	360 (88.5)	47 (11.5)	0.88

ตารางที่ 4.7 (ต่อ)

ข้อคำถามเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์	จำนวนผู้มีความรู้ความเข้าใจ	จำนวนผู้ไม่มีความรู้ความเข้าใจ	ค่าเฉลี่ย
3. ในต่างประเทศมีการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์อย่างแพร่หลายมานานกว่า 30 ปี เช่น บราซิล อเมริกา ยุโรป (ถูกต้อง)	316 (77.6)	91 (22.4)	0.78
4. รถยนต์ที่เป็นระบบหัวฉีดที่ผลิตตั้งแต่ปี 2538 หรือ ค.ศ. 1995 สามารถใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้ทันที โดยไม่จำเป็นต้องดัดแปลงเครื่องยนต์ (ถูกต้อง)	321 (78.9)	86 (21.1)	0.79
5. สามารถเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ผสมกับน้ำมันที่เหลือในถังได้ทันทีโดยไม่ต้องรอให้น้ำมันที่มีอยู่ในถังหมด (ถูกต้อง)	331 (81.3)	76 (18.7)	0.81
6. การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ช่วยให้เครื่องยนต์เผาไหม้สะอาด สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ช่วยลดมลพิษทางอากาศ (ถูกต้อง)	336 (82.6)	71 (17.4)	0.83
7. ขณะนี้สถานีบริการน้ำมันเกือบทุกแห่งมีน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จำหน่ายแล้ว (ถูกต้อง)	302 (74.2)	105 (25.8)	0.74
8. น้ำมันแก๊สโซฮอล์ จะทำให้เครื่องยนต์เดินไม่เรียบ เครื่องสะดุด หรือเกิดอาการเครื่องยนต์น็อคบ่อยๆ (ผิด)	223 (54.8)	184 (45.2)	0.55
9. การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จะช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในการเติมน้ำมันของท่านได้ (ถูกต้อง)	381 (93.6)	26 (6.4)	0.94
10. ต้องนำรถยนต์ไปปรับสภาพเครื่องยนต์ก่อนเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ (ผิด)	259 (63.6)	148 (36.4)	0.64
รวม	400		7.77

จากตารางที่ 4.7 พบว่าข้อคำถามเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่มีกลุ่มตัวอย่างตอบถูกต้องมากที่สุดคือ “การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จะช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในการเติมน้ำมันของท่านได้” มีผู้ตอบถูกจำนวน 381 คน (ร้อยละ 93.6) รองลงมาคือ “การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ จะช่วยประเทศลดการขาดดุลการค้า จากการนำเข้าน้ำมัน” มีผู้ตอบถูกจำนวน 360 คน (ร้อยละ 88.5) และ “การเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ช่วยให้เครื่องยนต์เผาไหม้สะอาดสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ช่วยลดมลพิษทางอากาศ” มีผู้ตอบถูกจำนวน 336 คน (ร้อยละ 82.6)

ส่วนข้อคำถามเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่มีกลุ่มตัวอย่างตอบผิดมากที่สุดคือ “น้ำมันแก๊สโซฮอล์ จะทำให้เครื่องยนต์เดินไม่เรียบ เครื่องสะดุด หรือเกิดอาการเครื่องยนต์น็อคบ่อยๆ” มีผู้ตอบผิดจำนวน 184 คน (ร้อยละ 45.2) รองลงมาคือ “ต้องนำรถยนต์ไปปรับสภาพเครื่องยนต์ก่อนเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์” มีผู้ตอบผิดจำนวน 148 คน (ร้อยละ 36.4) และ “ขณะนี้สถานีบริการน้ำมันเกือบทุกแห่งมีน้ำมันแก๊สโซฮอล์จำหน่ายแล้ว” มีผู้ตอบถูกจำนวน 105 คน (ร้อยละ 25.8)

ตารางที่ 4.8

แสดงจำนวน ร้อยละและค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

ระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์	จำนวน	ร้อยละ	ค่าสูงสุด	ค่าต่ำสุด	ค่าเฉลี่ย	ระดับ
ระดับต่ำ (0 – 3 คะแนน)	14	3.4				สูง
ระดับปานกลาง (4 – 6 คะแนน)	48	11.8	10	2	7.77	
ระดับสูง (7 – 10 คะแนน)	345	84.8				
รวม	407	100.0				

จากตารางที่ 4.8 พบว่า กลุ่มตัวอย่างโดยรวมมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ในระดับสูงคือมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 7.77 โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีคะแนนมากที่สุดคือ 10 คะแนน และมีคะแนนต่ำสุด 2 คะแนน

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ในระดับสูง คือมีจำนวน 345 คน (ร้อยละ 84.8) รองลงมา คือ ระดับปานกลาง จำนวน 48 คน (ร้อยละ 11.8) และ ระดับต่ำ จำนวน 14 คน (ร้อยละ 3.4)

ระดับที่ยอมรับว่าเป็นผู้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ คือ ระดับปานกลางและระดับสูง จำนวน 393 คน คือเป็นร้อยละ 96.6

ตอนที่ 4

ความคิดเห็นต่อข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์

ตารางที่ 4.9

แสดงจำนวน ร้อยละและค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความคิดเห็นต่อ

ข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์

ความคิดเห็นต่อข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ความหมาย
	(5)	(4)	(3)	(2)	(1)			
1. การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์เป็นการช่วยเหลือเกษตรกรให้มีรายได้เพิ่มขึ้นอีกทางหนึ่ง	123 (30.2)	184 (45.2)	80 (19.7)	15 (3.7)	5 (1.2)	4.00	0.87	มาก
2. ข่าวสารที่ท่านได้รับจากการรณรงค์ มีส่วนกระตุ้นให้ท่านสนใจที่จะประหยัดค่าน้ำมันมากขึ้นจากการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์	133 (32.7)	198 (48.6)	61 (15.0)	11 (2.7)	4 (1.0)	4.09	0.82	มาก
3. ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ที่ท่านได้รับจากสื่อต่างๆ ง่ายต่อการเข้าใจและปฏิบัติตาม	108 (26.5)	192 (47.2)	86 (21.1)	19 (4.7)	2 (0.5)	3.95	0.84	มาก
4. การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ จะสามารถช่วยลดมลพิษในอากาศ	124 (30.5)	168 (41.3)	105 (25.8)	9 (2.2)	1 (0.2)	4.00	0.82	มาก

ตารางที่ 4.9 (ต่อ)

ความคิดเห็นต่อข่าวสาร การรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์	เห็นด้วย อย่างยิ่ง (5)	เห็นด้วย (4)	ไม่ แน่ใจ (3)	ไม่ เห็นด้วย (2)	ไม่ เห็นด้วย อย่างยิ่ง (1)	ค่า เฉลี่ย	ค่า เบี่ยงเบน มาตรฐาน	ความ หมาย
5. การให้ข่าวสารเกี่ยวกับ น้ำมันแก๊สโซฮอล์โดยใช้ คำยืนยันจากผู้ผลิตรถยนต์ จะทำให้ท่านเชื่อถือใน ข่าวสารดังกล่าวมากขึ้น	130 (31.9)	200 (49.1)	67 (16.5)	8 (2.0)	2 (.5)	4.10	0.77	มาก
6. การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ช่วยประหยัดเงินค่าน้ำมัน ของท่าน	196 (48.2)	162 (39.8)	40 (9.8)	9 (2.2)	0 (0.0)	4.34	0.74	มาก ที่สุด
7. การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์จะ สามารถช่วยลดการขาดดุล จากการนำเข้าน้ำมันจาก ต่างประเทศได้	147 (36.1)	191 (46.9)	67 (16.5)	2 (0.5)	0 (0.0)	4.19	0.72	มาก
8. การให้ข่าวสารเกี่ยวกับ น้ำมันแก๊สโซฮอล์โดย คำยืนยันจากผู้ค้าน้ำมันจะ ทำให้ท่านเชื่อถือในข่าวสาร ดังกล่าวมากขึ้น	102 (25.1)	191 (46.9)	92 (22.6)	19 (4.7)	3 (0.7)	3.91	0.85	มาก
9. ข่าวสารที่ท่านได้รับการ รณรงค์ เพียงพอสำหรับการ ตัดสินใจเลือกใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์	94 (23.1)	180 (44.2)	102 (25.1)	26 (6.4)	5 (1.2)	3.82	0.90	มาก
10. การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์จะ สามารถช่วยฟื้นฟูเศรษฐกิจ ของชาติได้	116 (28.5)	136 (33.4)	141 (34.6)	11 (2.7)	3 (0.7)	3.86	0.89	มาก
รวม						4.02	0.57	มาก

จากตารางที่ 4.9 พบว่ากลุ่มตัวอย่างโดยรวมมีความเห็นด้วยมากต่อข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ คือ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.02 โดยความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยความคิดเห็นมากที่สุดคือ “การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ช่วยประหยัดเงินค่าน้ำมันของท่าน” มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.34 รองลงมาคือ “การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ จะสามารถช่วยลดการขาดดุล จากการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศได้” ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.19 และ “การให้ข่าวสารเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ โดยใช้คำยืนยันจากผู้ผลิตรถยนต์จะทำให้ท่านเชื่อถือในข่าวสารดังกล่าวมากขึ้น” ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.10 ตามลำดับ

ตอนที่ 5

พฤติกรรมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

ตารางที่ 4.10

แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามพฤติกรรมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

พฤติกรรมการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง	จำนวน	ร้อยละ
ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 หรือ 91	248	60.9
ใช้น้ำมันเบนซิน 95 หรือ 91	159	39.1
รวม	407	100.0

จากตารางที่ 4.10 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ คือจำนวน 248 คน (ร้อยละ 60.9) ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้น้ำมันเบนซิน 95 หรือ 91 มีจำนวน 159 คน (ร้อยละ 39.1)

นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างที่เลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ได้ระบุเหตุผลที่เลือกใช้เพราะต้องการประหยัดเงิน รักษาสิ่งแวดล้อม และช่วยชาติและเกษตรกร ส่วนกลุ่มที่ใช้น้ำมันเบนซิน 95 หรือ 91 ระบุเหตุผลที่ไม่เลือกใช้เพราะไม่มั่นใจผลเสียที่มีต่อเครื่องยนต์ และเข้าใจว่ามีประสิทธิภาพด้อยกว่าน้ำมันเบนซิน

ตารางที่ 4.11

แสดงตารางจำแนกเหตุผลของการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์หรือน้ำมันเบนซิน

เหตุผลของผู้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์	เหตุผลของผู้ใช้น้ำมันเบนซิน
ประหยัดค่าใช้จ่าย	มั่นใจว่าส่งผลดีต่อการทำงานของเครื่องยนต์
ช่วยชาติและเกษตรกร	เคยชิน ไม่กล้าเปลี่ยน
ลดมลพิษและรักษาสิ่งแวดล้อม	เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ไม่ได้
อยากทดลอง	

จากตารางที่ 4.11 พบว่าผู้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มีเหตุผลที่เลือกเพราะประหยัดค่าใช้จ่าย ช่วยชาติและเกษตรกร ลดมลพิษและรักษาสิ่งแวดล้อมและอยากทดลอง

ส่วนผู้ใช้น้ำมันเบนซินมีเหตุผลที่เลือกเพราะมั่นใจว่าส่งผลดีต่อการทำงานของเครื่องยนต์ เคยชิน ไม่กล้าเปลี่ยน และเติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ไม่ได้

ตารางที่ 4.12

แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 หรือ 91

จำแนกตามการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ในอนาคต

การเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ในอนาคต	จำนวน	ร้อยละ
จะใช้แน่นอน	210	84.7
ไม่แน่ใจ	32	12.9
ไม่ใช่นั่นเอง	6	2.4
รวม	248	100.0

จากตารางที่ 4.12 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ทั้งหมด 248 คน จะเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ในอนาคตแน่นอน จำนวน 210 คน (ร้อยละ 84.7 ของผู้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์) และ ไม่แน่ใจ จำนวน 38 คน (ร้อยละ 15.3 ของผู้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์)

ตารางที่ 4.13

แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่เติมน้ำมันแก๊สโซฮอล์ 95 หรือ 91

จำแนกตามการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ในอนาคต หากมีราคาแพงขึ้น

การเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ในอนาคต หากมีราคาแพงขึ้น	จำนวน	ร้อยละ
จะใช้นั่นเอง	82	33.1
ไม่แน่ใจ	160	64.5
ไม่ใช้นั่นเอง	6	2.4
รวม	248	100.0

จากตารางที่ 4.13 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ทั้งหมด 248 คน ส่วนใหญ่ไม่แน่ใจว่าจะเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ในอนาคต หากมีราคาแพงขึ้น จำนวน 160 คน (ร้อยละ 64.5 ของผู้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์) รองมาคือจะใช้นั่นเอง จำนวน 82 คน (ร้อยละ 33.1 ของผู้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์) และไม่ใช้นั่นเอง จำนวน 6 คน (ร้อยละ 2.4 ของผู้ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์)

ตารางที่ 4.14

แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้น้ำมันเบนซิน 95 หรือ 91

จำแนกตามประสบการณ์ในการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

ประสบการณ์ในการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เคยใช้มาก่อน	120	75.5
เคยใช้แต่ปัจจุบันเลิกใช้แล้ว	24	15.1
ไม่ระบุ	15	9.4
รวม	159	100.0

จากตารางที่ 4.14 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ไม่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ทั้งหมด 159 คน ส่วนใหญ่ไม่เคยใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มาก่อน จำนวน 120 คน (ร้อยละ 75.5 ของผู้ใช้น้ำมันเบนซิน

95 หรือ 91) รองมา คือ เคยใช้แต่ปัจจุบันเลิกใช้แล้ว จำนวน 24 คน (ร้อยละ 15.1 ของใช้น้ำมันเบนซิน 95 หรือ 91) และไม่ระบุ จำนวน 15 คน (ร้อยละ 9.4 ของใช้น้ำมันเบนซิน 95 หรือ 91)

นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างที่ใช้น้ำมันเบนซิน 95 หรือ 91 และไม่เคยมีประสบการณ์ใช้น้ำมันแก๊สโซลีนมาก่อนระบุเหตุผลว่าเพราะไม่มั่นใจต่อผลกระทบต่อเครื่องยนต์ และรถยนต์ไม่สามารถใช้ได้เพราะเกินไป ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้น้ำมันเบนซิน 95 หรือ 91 และมีประสบการณ์ที่เคยใช้มาก่อนแต่เลิกใช้ไปแล้วระบุเหตุผลว่าเพราะ ใช้แล้วไม่รู้สึกว่าประหยัดขึ้นเท่าไร รู้สึกกระหายเร็วและวังช้า และใช้แล้วเครื่องยนต์มีปัญหา

ตารางที่ 4.15

แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้น้ำมันเบนซิน 95 หรือ 91

จำแนกตามความต้องการทดลองใช้น้ำมันแก๊สโซลีนในอนาคต

ความต้องการทดลองใช้น้ำมัน แก๊สโซลีนในอนาคต	จำนวน	ร้อยละ
จะทดลองใช้แน่นอน	26	16.4
ไม่แน่ใจ	129	81.1
ไม่ทดลองใช้แน่นอน	4	2.5
รวม	159	100.0

จากตารางที่ 4.15 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ใช้น้ำมันเบนซิน 95 หรือ 91 ทั้งหมด 159 คน ส่วนใหญ่ไม่แน่ใจว่าจะใช้น้ำมันแก๊สโซลีนในอนาคต จำนวน 129 คน (ร้อยละ 81.1 ของผู้ใช้น้ำมันเบนซิน 95 หรือ 91) รองมาคือจะทดลองใช้แน่นอน จำนวน 26 คน (ร้อยละ 16.4 ของผู้ใช้น้ำมันเบนซิน 95 หรือ 91)) และไม่ทดลองใช้แน่นอน จำนวน 4 คน (ร้อยละ 2.5 ของผู้ใช้น้ำมันเบนซิน 95 หรือ 91)

นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดได้ให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซลีนไว้ว่า ควรให้ความรู้ในการใช้น้ำมันแก๊สโซลีนอย่างชัดเจนโดยระบุทั้งข้อดีและข้อเสียต่อเครื่องยนต์ ตลอดจนสร้างความมั่นใจแก่ผู้ใช้ให้มากขึ้น และควรรณรงค์อย่างต่อเนื่องและเป็นรูปธรรม

ตอนที่ 6

การทดสอบสมมติฐาน

ในการวิจัยเรื่อง “การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์กับพฤติกรรมการเลือกใช้น้ำมันของผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร” ได้กำหนดสมมติฐานหลักไว้ 9 ข้อดังต่อไปนี้

1. ลักษณะทางประชากรศาสตร์แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์
2. การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อมวลชน มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์
3. ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความสัมพันธ์ต่อความคิดเห็นที่มีต่อข่าวสารการรณรงค์การใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์
4. ความคิดเห็นที่มีต่อข่าวสารการรณรงค์การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการเลือกใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

ในการทดสอบสมมติฐานจะใช้การวิเคราะห์จากสถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistic) เพื่อทดสอบสมมติฐาน โดยใช้ การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยสำหรับประชากรกลุ่มตัวอย่างสองกลุ่มที่เป็นอิสระต่อกัน (Independence t-test) การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) การวิเคราะห์สหสัมพันธ์ (Pearson Product Moment Correlation Coefficient) ซึ่งจะแสดงผลไว้ในตารางที่ 4.16 – 4.81 ดังต่อไปนี้

สมมติฐานการวิจัยที่ 1 ลักษณะทางประชากรศาสตร์แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.1 เพศที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ที่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.1.1 เพศที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์ที่แตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.1.1 ดังนี้

H_0 : เพศที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์ ที่แตกต่างกัน

H_1 : เพศที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์ ที่แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยสำหรับประชากรกลุ่มตัวอย่างสองกลุ่มที่เป็นอิสระต่อกัน (Independence t-test) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2$$

$$H_1 : \mu_1 \neq \mu_2$$

ตารางที่ 4.16

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ย การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์ จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่า t	Sig.
ชาย	235	4.14	1.42	1.188	0.235
หญิง	172	3.97	1.46		

จากตารางที่ 4.16 พบว่า ค่า Sig (0.235) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีเพศแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์ ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.1.2 ลักษณะทางประชากรศาสตร์แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ ที่แตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.1.2 ดังนี้

H_0 : เพศที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุที่แตกต่างกัน

H_1 : เพศที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์ ที่แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยสำหรับประชากรกลุ่มตัวอย่างสองกลุ่มที่เป็นอิสระต่อกัน (Independence t-test) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2$$

$$H_1 : \mu_1 \neq \mu_2$$

ตารางที่ 4.17

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่า t	Sig.
ชาย	235	3.45	1.84	3.707	0.000
หญิง	172	2.77	1.81		

จากตารางที่ 4.17 พบว่า ค่า Sig (0.000) < 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และยอมรับ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีเพศแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ ที่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาจากค่าเฉลี่ยแล้วพบว่าเพศชายมีค่าเฉลี่ยมากกว่าเพศหญิง จึงสรุปได้ว่า กลุ่มเพศชายมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ มากกว่ากลุ่มเพศหญิง

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.1.3 ลักษณะทางประชากรศาสตร์แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ ที่แตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.1.3 ดังนี้

H_0 : เพศที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ ที่แตกต่างกัน

H_1 : เพศที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานครมีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ ที่แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยสำหรับประชากรกลุ่มตัวอย่างสองกลุ่มที่เป็นอิสระต่อกัน (Independence t-test) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2$$

$$H_1 : \mu_1 \neq \mu_2$$

ตารางที่ 4.18

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่า t	Sig.
ชาย	235	3.09	1.84	3.612	0.000
หญิง	172	2.45	1.69		

จากตารางที่ 4.18 พบว่า ค่า Sig (0.000) < 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และยอมรับ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีเพศแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาจากค่าเฉลี่ยแล้วพบว่าเพศชายมีค่าเฉลี่ยมากกว่าเพศหญิง จึงสรุปได้ว่า กลุ่มเพศชายมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์มากกว่ากลุ่มเพศหญิง

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.1.4 ลักษณะทางประชากรศาสตร์แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ/วารสาร ที่แตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.1.4 ดังนี้

H_0 : เพศที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ/วารสาร ที่แตกต่างกัน

H_1 : เพศที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ/วารสาร ที่แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยสำหรับประชากรกลุ่มตัวอย่างสองกลุ่มที่เป็นอิสระต่อกัน (Independence t-test) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2$$

$$H_1 : \mu_1 \neq \mu_2$$

ตารางที่ 4.19

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ/วารสาร จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่า t	Sig.
ชาย	235	1.99	1.57	1.281	0.201
หญิง	172	1.80	1.42		

จากตารางที่ 4.19 พบว่า ค่า Sig (0.201) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีเพศแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ/วารสาร ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.1.5 ลักษณะทางประชากรศาสตร์แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อป้ายโฆษณา ที่แตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.1.5 ดังนี้

H_0 : เพศที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อป้ายโฆษณา ที่แตกต่างกัน

H_1 : เพศที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อป้ายโฆษณา ที่แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยสำหรับประชากรกลุ่มตัวอย่างสองกลุ่มที่เป็นอิสระต่อกัน (Independence t-test) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2$$

$$H_1 : \mu_1 \neq \mu_2$$

ตารางที่ 4.20

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อป้ายโฆษณาจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่า t	Sig.
ชาย	235	2.16	1.56	-2.444	0.015
หญิง	172	2.56	1.72		

จากตารางที่ 4.20 พบว่า ค่า Sig (0.015) < 0.05 ดังนั้น จึงปฏิเสธ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และยอมรับ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีเพศแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อป้ายโฆษณา แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาจากค่าเฉลี่ยแล้วพบว่าเพศหญิงมีค่าเฉลี่ยมากกว่าเพศชาย จึงสรุปได้ว่า กลุ่มเพศหญิงมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อป้ายโฆษณามากกว่ากลุ่มเพศชาย

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.1.6 ลักษณะทางประชากรศาสตร์แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อสติกเกอร์ ที่แตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.1.6 ดังนี้

H_0 : เพศที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อสติกเกอร์ ที่แตกต่างกัน

H_1 : เพศที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อสติกเกอร์ ที่แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยสำหรับประชากรกลุ่มตัวอย่างสองกลุ่มที่เป็นอิสระต่อกัน (Independence t-test) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2$$

$$H_1 : \mu_1 \neq \mu_2$$

ตารางที่ 4.21

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อสติกเกอร์ จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่า t	Sig.
ชาย	235	1.69	1.33	-3.589	0.000
หญิง	172	2.24	1.64		

จากตารางที่ 4.21 พบว่า ค่า Sig (0.000) < 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และยอมรับ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีเพศแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อสติกเกอร์แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาจากค่าเฉลี่ยแล้วพบว่าเพศหญิงมีค่าเฉลี่ยมากกว่าเพศชาย จึงสรุปได้ว่า กลุ่มเพศหญิงมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อสติกเกอร์มากกว่ากลุ่มเพศชาย

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.1.7 ลักษณะทางประชากรศาสตร์แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อแผ่นพับที่แตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.1.7 ดังนี้

H_0 : เพศที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อสติกเกอร์ ที่แตกต่างกัน

H_1 : เพศที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อสติกเกอร์ ที่แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยสำหรับประชากรกลุ่มตัวอย่างสองกลุ่มที่เป็นอิสระต่อกัน (Independence t-test) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2$$

$$H_1 : \mu_1 \neq \mu_2$$

ตารางที่ 4.22

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อแผ่นพับจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่า t	Sig.
ชาย	235	1.29	0.94	0.430	0.667
หญิง	172	1.25	0.87		

จากตารางที่ 4.22 พบว่า ค่า Sig (0.667) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีเพศแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อแผ่นพับ ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.1.8 ลักษณะทางประชากรศาสตร์แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อนิทรรศการที่แตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.1.8 ดังนี้

H_0 : เพศที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อนิทรรศการที่แตกต่างกัน

H_1 : เพศที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อนิทรรศการที่แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยสำหรับประชากรกลุ่มตัวอย่างสองกลุ่มที่เป็นอิสระต่อกัน (Independence t-test) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2$$

$$H_1 : \mu_1 \neq \mu_2$$

ตารางที่ 4.23

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อนิทรรศการ จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่า t	Sig.
ชาย	235	1.13	0.62	1.887	0.060
หญิง	172	1.05	0.26		

จากตารางที่ 4.23 พบว่า ค่า Sig (0.060) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีเพศแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อนิทรรศการ ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.1.9 ลักษณะทางประชากรศาสตร์แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต ที่แตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.1.9 ดังนี้

H_0 : เพศที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต ที่แตกต่างกัน

H_1 : เพศที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต ที่แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยสำหรับประชากรกลุ่มตัวอย่างสองกลุ่มที่เป็นอิสระต่อกัน (Independence t-test) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2$$

$$H_1 : \mu_1 \neq \mu_2$$

ตารางที่ 4.24

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่า t	Sig.
ชาย	235	1.60	1.31	1.384	0.167
หญิง	172	1.43	1.10		

จากตารางที่ 4.24 พบว่า ค่า Sig (0.167) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีเพศแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.2 อายุที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ที่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.2.1 อายุที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์ ที่แตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.2.1 ดังนี้

H_0 : อายุที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์ ที่แตกต่างกัน

H_1 : อายุที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์ ที่แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.25

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์ จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
18-25 ปี	101	3.73	1.47	3.575	0.014
26-35 ปี	180	4.09	1.41		
36-45 ปี	72	4.44	1.22		
46 ปีขึ้นไป	54	4.07	1.61		
รวม	407	4.06	1.44		

จากตารางที่ 4.25 พบว่า ค่า Sig (0.014) < 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และยอมรับ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีอายุแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.26

แสดงการเปรียบเทียบพหุคูณเพื่อทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์ จำแนกตามอายุเป็นรายคู่ โดยวิธีผลต่างนัยสำคัญ (LSD)

อายุ	18-25 ปี (3.73)	26-35 ปี (4.09)	36-45 ปี (4.44)	46 ปีขึ้นไป (4.07)
18-25 ปี (3.73)	-	-0.36*	-0.71*	-0.34
26-35 ปี (4.09)	-	-	-0.35	0.02
36-45 ปี (4.44)	-	-	-	0.37
46 ปีขึ้นไป(4.07)	-	-	-	-

* ค่าเฉลี่ย 2 กลุ่มมีความแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ตารางที่ 4.26 ทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์ จำแนกตามอายุ จากการทดสอบพบว่า ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีอายุ 18 – 25 ปีจะมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์ แตกต่างจากกลุ่มอายุ 36 – 45 ปี และ 46 ปีขึ้นไป ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.2.2 อายุที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ ที่แตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.2.2 ดังนี้

H_0 : อายุที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ ที่แตกต่างกัน

H_1 : อายุที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ ที่แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.27

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
18-25 ปี	101	2.51	1.80	8.516	0.000
26-35 ปี	180	3.12	1.85		
36-45 ปี	72	3.74	1.78		
46 ปีขึ้นไป	54	3.72	1.69		
รวม	407	3.16	1.85		

จากตารางที่ 4.27 พบว่า ค่า Sig (0.000) < 0.05 ดังนั้น จึงปฏิเสธ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และยอมรับ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีอายุแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.28

แสดงการเปรียบเทียบพหุคูณเพื่อทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสาร
การรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ จำแนกตามอายุเป็นรายคู่
โดยวิธีผลต่างนัยสำคัญ (LSD)

อายุ	18-25 ปี (2.51)	26-35 ปี (3.12)	36-45 ปี (3.74)	46 ปีขึ้นไป (3.72)
18-25 ปี (2.51)	-	-0.61*	-1.22*	-1.21*
26-35 ปี (3.12)	-		-0.61*	-0.60*
36-45 ปี (3.74)	-			0.01
46 ปีขึ้นไป (3.72)	-	-	-	-

* ค่าเฉลี่ย 2 กลุ่มมีความแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ตารางที่ 4.28 ทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ จำแนกตามอายุ จากการทดสอบพบว่า ผู้ใช้รถยนต์นั่งใน
เขตกรุงเทพมหานคร ที่มีอายุ 18–25 ปี จะมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊ส
โซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุแตกต่างจากกลุ่มอายุอื่นทุกกลุ่ม ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

นอกจากนั้น ยังพบอีกว่า ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีอายุ 26–35
ปี จะมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุแตกต่างจากกลุ่ม
อายุ 36–45 ปี และ 46 ปีขึ้นไป ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.2.3 อายุที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขต
กรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์
ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ ที่แตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.2.3 ดังนี้

H_0 : อายุที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ ที่แตกต่างกัน

H_1 : อายุที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ ที่แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.29

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการณรงค์
เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
18-25 ปี	101	2.13	1.53	13.703	0.000
26-35 ปี	180	2.68	1.80		
36-45 ปี	72	3.54	1.75		
46 ปีขึ้นไป	54	3.61	1.80		
รวม	407	2.82	1.81		

จากตารางที่ 4.29 พบว่า ค่า Sig (0.000) < 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และยอมรับ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีอายุแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.30

แสดงการเปรียบเทียบพหุคูณเพื่อทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสาร
การรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ จำแนกตาม
อายุเป็นรายคู่ โดยวิธีผลต่างนัยสำคัญ (LSD)

อายุ	18-25 ปี (2.13)	26-35 ปี (2.68)	36-45 ปี (3.54)	46 ปีขึ้นไป (3.61)
18-25 ปี (2.13)	-	-0.55*	-1.41*	-1.48*
26-35 ปี (2.68)	-	-	-0.86*	-0.93*
36-45 ปี (3.54)	-	-	-	-0.07
46 ปีขึ้นไป (3.61)	-	-	-	-

* ค่าเฉลี่ย 2 กลุ่มมีความแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ตารางที่ 4.30 ทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ จำแนกตามอายุ จากการทดสอบพบว่า ผู้ใช้
รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีอายุ 18 – 25 ปีจะมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ แตกต่างจากกลุ่มอายุอื่นทุกกลุ่ม ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

นอกจากนั้น ยังพบอีกว่า ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีอายุ 26 –
35 ปีจะมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ แตกต่าง
จากกลุ่มอายุ 36 – 45 ปี และ 46 ปีขึ้นไป ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.2.4 อายุที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขต
กรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์
ผ่านสื่อวิทยสาร/วารสาร ที่แตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.2.4 ดังนี้

H_0 : อายุที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยสาร/วารสาร ที่แตกต่างกัน

H_1 : อายุที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ/วารสาร ที่แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.31

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ/วารสาร จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
18-25 ปี	101	1.71	1.36	4.127	0.007
26-35 ปี	180	1.87	1.53		
36-45 ปี	72	2.44	1.74		
46 ปีขึ้นไป	54	1.69	1.19		
รวม	407	1.91	1.51		

จากตารางที่ 4.31 พบว่า ค่า Sig (0.007) < 0.05 ดังนั้น จึงปฏิเสธ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และยอมรับ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีอายุแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ/วารสาร แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.32

แสดงการเปรียบเทียบพหุคูณเพื่อทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสาร
การรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ/วารสาร จำแนกตามอายุ
เป็นรายคู่ โดยวิธีผลต่างนัยสำคัญ (LSD)

อายุ	18-25 ปี (1.71)	26-35 ปี (1.87)	36-45 ปี (2.44)	46 ปีขึ้นไป (1.69)
18-25 ปี (1.71)	-	-0.15	-0.73*	0.03
26-35 ปี (1.87)	-	-	-0.58*	0.18
36-45 ปี (2.44)	-	-	-	0.76*
46 ปีขึ้นไป (1.69)	-	-	-	-

* ค่าเฉลี่ย 2 กลุ่มมีความแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ตารางที่ 4.32 ทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ/วารสาร จำแนกตามอายุ จากการทดสอบพบว่า ผู้ใช้
รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีอายุ 36 - 45 ปีจะมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ/วารสาร แตกต่างจากกลุ่มอายุอื่นทุกกลุ่ม ที่ระดับนัยสำคัญ
0.05

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.2.5 อายุที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขต
กรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์
ผ่านสื่อป้ายโฆษณา ที่แตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.2.5 ดังนี้

H_0 : อายุที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อป้ายโฆษณา ที่แตกต่างกัน

H_1 : อายุที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อป้ายโฆษณา ที่แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.33

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อป้ายโฆษณา จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
18-25 ปี	101	2.38	1.61	0.234	0.873
26-35 ปี	180	2.33	1.65		
36-45 ปี	72	2.39	1.76		
46 ปีขึ้นไป	54	2.17	1.56		
รวม	407	2.33	1.64		

จากตารางที่ 4.33 พบว่า ค่า Sig (0.873) > 0.05 ดังนั้น จึงยอมรับ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีอายุแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อป้ายโฆษณา ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.2.6 อายุที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อสติกเกอร์ ที่แตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.2.6 ดังนี้

H_0 : อายุที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อสติกเกอร์ ที่แตกต่างกัน

H_1 : อายุที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อสติกเกอร์ ที่แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.34

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อสติกเกอร์ จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
18-25 ปี	101	2.01	1.54	0.218	0.884
26-35 ปี	180	1.93	1.48		
36-45 ปี	72	1.85	1.52		
46 ปีขึ้นไป	54	1.85	1.39		
รวม	407	1.92	1.49		

จากตารางที่ 4.34 พบว่า ค่า Sig (0.884) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีอายุแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อสติกเกอร์ ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.2.7 อายุที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อแผ่นพับ ที่แตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.2.7 ดังนี้

H_0 : อายุที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อแผ่นพับ ที่แตกต่างกัน

H_1 : อายุที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อแผ่นพับ ที่แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.35

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อแผ่นพับจำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
18-25 ปี	101	1.19	0.80	1.057	0.367
26-35 ปี	180	1.24	0.83		
36-45 ปี	72	1.39	1.13		
46 ปีขึ้นไป	54	1.39	1.04		
รวม	407	1.27	0.91		

จากตารางที่ 4.35 พบว่า ค่า Sig (0.367) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีอายุแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อแผ่นพับ ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.2.8 อายุที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ที่แตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.2.8 ดังนี้

H_0 : อายุที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่แตกต่างกัน

H_1 : อายุที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.36

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
18-25 ปี	101	1.16	0.63	1.439	0.231
26-35 ปี	180	1.06	0.45		
36-45 ปี	72	1.04	0.20		
46 ปีขึ้นไป	54	1.17	0.67		
รวม	407	1.10	0.50		

จากตารางที่ 4.36 พบว่า ค่า Sig (0.231) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีอายุแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.2.9 อายุที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ตที่แตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.2.9 ดังนี้

H_0 : อายุที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ตที่แตกต่างกัน

H_1 : อายุที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ตที่แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.37

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
18-25 ปี	101	1.41	1.03	1.012	0.387
26-35 ปี	180	1.64	1.35		
36-45 ปี	72	1.50	1.20		
46 ปีขึ้นไป	54	1.41	1.14		
รวม	407	1.53	1.23		

จากตารางที่ 4.37 พบว่า ค่า Sig (0.387) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีอายุแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.3 อาชีพที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.3.1 อาชีพที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์แตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.3.1 ดังนี้

H_0 : อาชีพที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์แตกต่างกัน

H_1 : อาชีพที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4 = \mu_5 = \mu_6$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.38

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการณรงค์
เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์ จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
รับราชการ	29	4.21	1.54	0.594	0.704
รัฐวิสาหกิจ	26	4.15	1.59		
พนักงานบริษัทเอกชน	200	4.04	1.44		
กิจการส่วนตัว/ค้าขาย	76	4.17	1.34		
นิสิต นักศึกษา	54	3.81	1.45		
อาชีพอื่นๆหรือไม่ได้ประกอบอาชีพ	22	4.27	1.42		
รวม	407	4.06	1.44		

จากตารางที่ 4.38 พบว่า ค่า Sig (0.704) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีอาชีพแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์ ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.3.2 อาชีพที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุแตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.3.2 ดังนี้

H_0 : อาชีพที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุแตกต่างกัน

H_1 : อาชีพที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุแตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4 = \mu_5 = \mu_6$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.39

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
รับราชการ	29	3.17	1.97	4.474	0.001
รัฐวิสาหกิจ	26	3.96	1.75		
พนักงานบริษัทเอกชน	200	3.21	1.84		
กิจการส่วนตัว/ค้าขาย	76	3.42	1.86		
นิสิต นักศึกษา	54	2.19	1.68		
อาชีพอื่นๆหรือไม่ได้ประกอบอาชีพ	22	3.23	1.60		
รวม	407	3.16	1.85		

จากตารางที่ 4.39 พบว่า ค่า Sig (0.001) < 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และยอมรับ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีอาชีพแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.40

แสดงการเปรียบเทียบพหุคูณเพื่อทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยการเปิดรับ
ข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ
จำแนกตามอาชีพเป็นรายคู่

อาชีพ	รับ ราชการ (3.17)	รัฐ วิสาหกิจ (3.96)	พนักงาน บริษัท เอกชน (3.21)	กิจการ ส่วนตัว/ ค้าขาย (3.42)	นิสิต นักศึกษา (2.19)	อาชีพอื่นๆ หรือไม่ได้ ประกอบอาชีพ (3.23)
รับราชการ (3.17)	-	-0.79	-0.04	-0.25	0.99*	-0.05
รัฐวิสาหกิจ (3.96)	-	-	0.75*	0.54	1.78*	0.73
พนักงานบริษัทเอกชน (3.21)	-	-	-	-0.21	1.02*	-0.02
กิจการส่วนตัว/ค้าขาย (3.42)	-	-	-	-	1.24*	0.19
นิสิต นักศึกษา (2.19)	-	-	-	-	-	-1.04*
อาชีพอื่นๆ หรือไม่ได้ประกอบ อาชีพ (2.19)	-	-	-	-	-	-

* ค่าเฉลี่ย 2 กลุ่มมีความแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ตารางที่ 4.40 ทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ จำแนกตามอาชีพ จากการทดสอบพบว่า ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีอาชีพนักศึกษา มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ แตกต่างจากกลุ่มอาชีพกลุ่มอื่นทุกกลุ่ม ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

นอกจากนี้ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีอาชีพรัฐวิสาหกิจ มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ แตกต่างจากกลุ่มอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.3.3 อาชีพที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์แตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.3.3 ดังนี้

H_0 : อาชีพที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์แตกต่างกัน

H_1 : อาชีพที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4 = \mu_5 = \mu_6$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.41

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
รับราชการ	29	3.34	1.91	2.753	0.018
รัฐวิสาหกิจ	26	3.62	1.75		
พนักงานบริษัทเอกชน	200	2.81	1.83		
กิจการส่วนตัว/ค้าขาย	76	2.78	1.82		
นิสิต นักศึกษา	54	2.22	1.54		
อาชีพอื่นๆหรือไม่ได้ประกอบอาชีพ	22	2.91	1.74		
รวม	407	2.82	1.81		

จากตารางที่ 4.41 พบว่า ค่า Sig (0.018) < 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธยอมรับ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และยอมรับ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีอาชีพ

แตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.42

แสดงการเปรียบเทียบพหุคูณเพื่อทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยการเปิดรับ
ข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์
จำแนกตามอาชีพเป็นรายคู่

อาชีพ	รับ ราชการ (3.34)	รัฐ วิสาหกิจ (3.62)	พนักงาน บริษัท เอกชน (2.81)	กิจการ ส่วนตัว/ ค้าขาย (2.78)	นิสิต นักศึกษา (2.22)	อาชีพอื่นๆ หรือไม่ได้ ประกอบอาชีพ (2.91)
รับราชการ (3.34)	-	-0.27	0.53	0.57	1.12*	0.44
รัฐวิสาหกิจ (3.62)	-	-	0.81*	0.84*	1.39*	0.71
พนักงานบริษัทเอกชน (2.81)	-	-	-	0.03	0.59*	-0.10
กิจการส่วนตัว/ค้าขาย (2.78)	-	-	-	-	0.55	-0.13
นิสิต นักศึกษา (2.22)	-	-	-	-	-	-0.69
อาชีพอื่นๆหรือไม่ได้ประกอบ อาชีพ (2.91)	-	-	-	-	-	-

* ค่าเฉลี่ย 2 กลุ่มมีความแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ตารางที่ 4.42 ทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ จำแนกตามอาชีพ จากการทดสอบพบว่า ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีอาชีพนักศึกษามีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ แตกต่างจากกลุ่มอาชีพรับราชการ รัฐวิสาหกิจ และพนักงานบริษัทเอกชน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

นอกจากนี้ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีอาชีพรัฐวิสาหกิจ มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ แตกต่างจากกลุ่มอาชีพ พนักงานบริษัทเอกชนและกิจการส่วนตัว/ค้าขาย ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.3.4 อาชีพที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ/วารสาร แตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.3.4 ดังนี้

H_0 : อาชีพที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ/วารสาร แตกต่างกัน

H_1 : อาชีพที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ/วารสาร แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4 = \mu_5 = \mu_6$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.43

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ/วารสาร จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
รับราชการ	29	2.28	1.75	0.689	0.632
รัฐวิสาหกิจ	26	2.19	1.63		
พนักงานบริษัทเอกชน	200	1.88	1.51		
กิจการส่วนตัว/ค้าขาย	76	1.88	1.49		
นิสิต นักศึกษา	54	1.78	1.46		
อาชีพอื่นๆหรือไม่ได้ประกอบอาชีพ	22	1.73	1.24		
รวม	407	1.91	1.51		

จากตารางที่ 4.43 พบว่า ค่า Sig (0.632) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีอาชีพแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ/วารสาร ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.3.5 อาชีพที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อป้ายโฆษณา แตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.3.5 ดังนี้

H_0 : อาชีพที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อป้ายโฆษณา แตกต่างกัน

H_1 : อาชีพที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อป้ายโฆษณา แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4 = \mu_5 = \mu_6$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.44

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อป้ายโฆษณา จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
รับราชการ	29	2.55	1.82	0.757	0.581
รัฐวิสาหกิจ	26	2.54	1.79		
พนักงานบริษัทเอกชน	200	2.40	1.67		
กิจการส่วนตัว/ค้าขาย	76	2.17	1.62		

ตารางที่ 4.44 (ต่อ)

อาชีพ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
นิสิต นักศึกษา	54	2.28	1.57		
อาชีพอื่น ๆ หรือไม่ได้ประกอบอาชีพ	22	1.86	1.17		
รวม	407	2.33	1.64		

จากตารางที่ 4.44 พบว่า ค่า Sig (0.581) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีอาชีพแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อป้ายโฆษณาไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.3.6 อาชีพที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อสติกเกอร์ แตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.3.6 ดังนี้

H_0 : อาชีพที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อสติกเกอร์ แตกต่างกัน

H_1 : อาชีพที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อสติกเกอร์ แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4 = \mu_5 = \mu_6$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.45

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อสติกเกอร์ จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
รับราชการ	29	1.79	1.54	0.443	0.818
รัฐวิสาหกิจ	26	2.04	1.61		
พนักงานบริษัทเอกชน	200	2.02	1.56		
กิจการส่วนตัว/ค้าขาย	76	1.84	1.43		
นิสิต นักศึกษา	54	1.81	1.42		
อาชีพอื่นๆ หรือไม่ได้ประกอบอาชีพ	22	1.68	0.84		
รวม	407	1.92	1.49		

จากตารางที่ 4.45 พบว่า ค่า Sig (0.818) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีอาชีพแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อสติกเกอร์ ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.3.7 อาชีพที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อแผ่นพับแตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.3.7 ดังนี้

H_0 : อาชีพที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อแผ่นพับแตกต่างกัน

H_1 : อาชีพที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อแผ่นพับแตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4 = \mu_5 = \mu_6$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.46

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อแผ่นพับ จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
รับราชการ	29	1.41	1.24	1.313	0.258
รัฐวิสาหกิจ	26	1.65	1.35		
พนักงานบริษัทเอกชน	200	1.25	0.83		
กิจการส่วนตัว/ค้าขาย	76	1.22	0.90		
นิสิต นักศึกษา	54	1.24	0.87		
อาชีพอื่น ๆ หรือไม่ได้ประกอบอาชีพ	22	1.09	0.43		
รวม	407	1.27	0.91		

จากตารางที่ 4.46 พบว่า ค่า Sig (0.258) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีอาชีพแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อแผ่นพับ ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.3.8 อาชีพที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์แตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.3.8 ดังนี้

H_0 : อาชีพที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์แตกต่างกัน

H_1 : อาชีพที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4 = \mu_5 = \mu_6$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.47

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
รับราชการ	29	1.03	0.19	0.640	0.669
รัฐวิสาหกิจ	26	1.00	0.00		
พนักงานบริษัทเอกชน	200	1.13	0.61		
กิจการส่วนตัว/ค้าขาย	76	1.08	0.51		
นิสิต นักศึกษา	54	1.11	0.37		
อาชีพอื่นๆหรือไม่ได้ประกอบอาชีพ	22	1.00	0.00		
รวม	407	1.10	0.50		

จากตารางที่ 4.47 พบว่า ค่า Sig (0.669) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีอาชีพแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.3.9 อาชีพที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ตแตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.3.9 ดังนี้

H_0 : อาชีพที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต แตกต่างกัน

H_1 : อาชีพที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4 = \mu_5 = \mu_6$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.48

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
รับราชการ	29	1.62	1.21	0.985	0.427
รัฐวิสาหกิจ	26	1.65	1.47		
พนักงานบริษัทเอกชน	200	1.59	1.28		
กิจการส่วนตัว/ค้าขาย	76	1.50	1.27		
นิสิต นักศึกษา	54	1.41	1.06		
อาชีพอื่นๆหรือไม่ได้ประกอบอาชีพ	22	1.05	0.21		
รวม	407	1.53	1.23		

จากตารางที่ 4.48 พบว่า ค่า Sig (0.427) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีอาชีพแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.4 ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.4.1 ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์แตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.4.1 ดังนี้

H_0 : ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์แตกต่างกัน

H_1 : ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.49

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์ จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
มัธยมศึกษา / ปวช.หรือต่ำกว่า	44	4.20	1.30	2.773	0.041
อนุปริญญา / ปวส.	60	4.38	1.30		
ปริญญาตรี	232	4.07	1.42		
สูงกว่าปริญญาตรี	71	3.69	1.61		
รวม	407	4.06	1.44		

จากตารางที่ 4.49 พบว่า ค่า Sig (0.041) < 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และยอมรับ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์ แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.50

แสดงการเปรียบเทียบพหุคูณเพื่อทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์ จำแนกตามระดับการศึกษา เป็นรายคู่ โดยวิธีผลต่างนัยสำคัญ (LSD)

ระดับการศึกษา	มัธยมศึกษา / ปวช.หรือต่ำกว่า (4.20)	อนุปริญญา / ปวส. (4.38)	ปริญญาตรี (4.07)	สูงกว่า ปริญญาตรี (3.69)
มัธยมศึกษา/ปวช.หรือต่ำกว่า (4.20)	-	-0.18	0.14	0.51
อนุปริญญา /ปวส. (4.38)	-	-	0.31	0.69*
ปริญญาตรี (4.07)	-	-	-	0.38
สูงกว่าปริญญาตรี (3.69)	-	-	-	-

* ค่าเฉลี่ย 2 กลุ่มมีความแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ตารางที่ 4.50 ทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์ จำแนกตามระดับการศึกษา จากการทดสอบพบว่า ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีระดับการศึกษานุปริญญา /ปวส. จะมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์ แตกต่างกลุ่มที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.4.2 ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุแตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.4.2 ดังนี้

H_0 : ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุแตกต่างกัน

H_1 : ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุแตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.51

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
มัธยมศึกษา / ปวช.หรือต่ำกว่า	44	3.39	1.87	3.776	0.011
อนุปริญญา / ปวส.	60	3.73	1.79		
ปริญญาตรี	232	3.11	1.82		
สูงกว่าปริญญาตรี	71	2.69	1.89		
รวม	407	3.16	1.85		

จากตารางที่ 4.51 พบว่า ค่า Sig (0.011) < 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และยอมรับ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.52

แสดงการเปรียบเทียบพหุคูณเพื่อทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยการเปิดรับ
ข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ผ่านสื่อวิทยุ
จำแนกตามระดับการศึกษาเป็นรายคู่

ระดับการศึกษา	มัธยมศึกษา / ปวช.หรือต่ำกว่า กว่า (3.39)	อนุปริญญา / ปวส. (3.73)	ปริญญาตรี (3.11)	สูงกว่า ปริญญาตรี (2.69)
มัธยมศึกษา /ปวช.หรือต่ำกว่า (3.39)	-	-0.35	0.27	0.70*
อนุปริญญา /ปวส. (3.73)	-	-	0.62*	1.04*
ปริญญาตรี (3.11)	-	-	-	0.42
สูงกว่าปริญญาตรี (2.69)	-	-	-	-

* ค่าเฉลี่ย 2 กลุ่มมีความแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ตารางที่ 4.52 ทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ผ่านสื่อวิทยุ จำแนกตามระดับการศึกษา จากการทดสอบพบว่า ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีระดับการศึกษาอนุปริญญา /ปวส. จะมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ผ่านสื่อวิทยุ แตกต่างจากกลุ่มที่มีระดับการศึกษาปริญญาตรีและสูงกว่าปริญญาตรี ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

นอกจากนี้ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษา /ปวช.หรือต่ำกว่า จะมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ผ่านสื่อวิทยุ แตกต่างจากกลุ่มที่มีการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.4.3 ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์แตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.4.3 ดังนี้

H_0 : ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์แตกต่างกัน

H_1 : ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.53

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
มัธยมศึกษา / ปวช.หรือต่ำกว่า	44	3.20	1.84	6.234	0.000
อนุปริญญา / ปวส.	60	3.48	1.77		
ปริญญาตรี	232	2.76	1.78		
สูงกว่าปริญญาตรี	71	2.23	1.73		
รวม	407	2.82	1.81		

จากตารางที่ 4.53 พบว่า ค่า Sig (0.000) < 0.05 ดังนั้น จึงปฏิเสธ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และยอมรับ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.54

แสดงการเปรียบเทียบพหุคูณเพื่อทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสาร
การรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ จำแนกตาม
ระดับการศึกษาเป็นรายคู่ โดยวิธีผลต่างนัยสำคัญ (LSD)

ระดับการศึกษา	มัธยมศึกษา / ปวช.หรือต่ำกว่า (3.20)	อนุปริญญา / ปวส. (3.48)	ปริญญาตรี (2.76)	สูงกว่า ปริญญาตรี (2.23)
มัธยมศึกษา /ปวช.หรือต่ำกว่า (3.20)	-	-0.28	0.45	0.98*
อนุปริญญา /ปวส. (3.48)	-	-	0.72*	1.26*
ปริญญาตรี (2.76)	-	-	-	0.53*
สูงกว่าปริญญาตรี (2.23)	-	-	-	-

* ค่าเฉลี่ย 2 กลุ่มมีความแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ตารางที่ 4.54 ทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ จำแนกตามระดับการศึกษา จากการทดสอบ
พบว่า ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี จะมีการ
เปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ แตกต่างจากกลุ่มที่มี
ระดับการศึกษาอื่นทุกกลุ่ม ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

นอกจากนี้ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีระดับการศึกษา
อนุปริญญา /ปวส. จะมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ผ่านสื่อ
หนังสือพิมพ์ แตกต่างจากกลุ่มที่มีการศึกษาปริญญาตรี ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.4.4 ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งใน
เขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์
ผ่านสื่อวิทยุ/วารสารแตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.4.4 ดังนี้

H_0 : ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่
มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ผ่านสื่อวิทยุ/
วารสารแตกต่างกัน

H_1 : ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ/วารสารแตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.55

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ/วารสาร จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
มัธยมศึกษา / ปวช.หรือต่ำกว่า	44	1.91	1.44	3.448	0.017
อนุปริญญา / ปวส.	60	2.33	1.68		
ปริญญาตรี	232	1.92	1.53		
สูงกว่าปริญญาตรี	71	1.49	1.22		
รวม	407	1.91	1.51		

จากตารางที่ 4.55 พบว่า ค่า Sig (0.017) < 0.05 ดังนั้น จึงปฏิเสธ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และยอมรับ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ/วารสาร/นิตยสาร แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.56

แสดงการเปรียบเทียบพหุคูณเพื่อทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสาร
การรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวารสาร/นิตยสาร จำแนกตาม
ระดับการศึกษาเป็นรายคู่ โดยวิธีผลต่างนัยสำคัญ (LSD)

ระดับการศึกษา	มัธยมศึกษา / ปวช.หรือต่ำกว่า (1.91)	อนุปริญญา / ปวส. (2.33)	ปริญญาตรี (1.92)	สูงกว่า ปริญญาตรี (1.49)
มัธยมศึกษา /ปวช.หรือต่ำกว่า (1.91)	-	-0.42	-0.01	0.42
อนุปริญญา /ปวส. (2.33)	-	-	0.41	0.84*
ปริญญาตรี (1.92)	-	-	-	0.43*
สูงกว่าปริญญาตรี (1.49)	-	-	-	-

* ค่าเฉลี่ย 2 กลุ่มมีความแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ตารางที่ 4.56 ทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวารสาร/นิตยสาร จำแนกตามระดับการศึกษา จากการทดสอบ
พบว่า ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี จะมีการ
เปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวารสาร/นิตยสาร แตกต่างจากกลุ่ม
ที่มีระดับการศึกษานุปริญญา /ปวส. และปริญญาตรี ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.4.5 ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งใน
เขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์
ผ่านสื่อป้ายโฆษณาแตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.4.5 ดังนี้

H_0 : ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่
มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อป้ายโฆษณา
แตกต่างกัน

H_1 : ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มี
ความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อป้ายโฆษณา
แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.57

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อป้ายโฆษณา จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
มัธยมศึกษา/ปวช.หรือต่ำกว่า	44	1.95	1.57	1.583	0.193
อนุปริญญา/ปวส.	60	2.22	1.58		
ปริญญาตรี	232	2.47	1.67		
สูงกว่าปริญญาตรี	71	2.20	1.64		
รวม	407	2.33	1.64		

จากตารางที่ 4.57 พบว่า ค่า Sig (0.193) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อป้ายโฆษณา ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.4.6 ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อสติกเกอร์แตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.4.6 ดังนี้

H_0 : ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อสติกเกอร์แตกต่างกัน

H_1 : ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อสติกเกอร์แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.58

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อสติกเกอร์ จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
มัธยมศึกษา / ปวช.หรือต่ำกว่า	44	1.55	1.19	1.705	0.165
อนุปริญญา / ปวส.	60	1.73	1.38		
ปริญญาตรี	232	2.03	1.56		
สูงกว่าปริญญาตรี	71	1.97	1.49		
รวม	407	1.92	1.49		

จากตารางที่ 4.58 พบว่า ค่า Sig (0.165) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อสติกเกอร์ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.4.7 ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อแผ่นพับแตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.4.7 ดังนี้

H_0 : ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อแผ่นพับแตกต่างกัน

H_1 : ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อแผ่นพับแตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.59

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อแผ่นพับ จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
มัธยมศึกษา / ปวช.หรือต่ำกว่า	44	1.20	0.85	0.554	0.646
อนุปริญญา / ปวส.	60	1.40	1.08		
ปริญญาตรี	232	1.25	0.85		
สูงกว่าปริญญาตรี	71	1.30	1.01		
รวม	407	1.27	0.91		

จากตารางที่ 4.59 พบว่า ค่า Sig (0.646) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อแผ่นพับไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.4.8 ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์แตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.4.8 ดังนี้

H_0 : ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์แตกต่างกัน

H_1 : ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.60

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการณรงค์เพื่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
มัธยมศึกษา / ปวช.หรือต่ำกว่า	44	1.14	0.63	1.107	0.346
อนุปริญญา / ปวส.	60	1.18	0.75		
ปริญญาตรี	232	1.06	0.30		
สูงกว่าปริญญาตรี	71	1.11	0.67		
รวม	407	1.10	0.50		

จากตารางที่ 4.60 พบว่า ค่า Sig (0.346) < 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีระดับ

การศึกษาแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อ
นิทรรศการ ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.4.9 ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งใน
เขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์
ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ตแตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.4.9 ดังนี้

H_0 : ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่
มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต
แตกต่างกัน

H_1 : ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มี
ความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต
แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of
Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.61

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ตจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ค่า เฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่า F	Sig.
มัธยมศึกษา / ปวช.หรือต่ำกว่า	44	1.45	1.13	1.509	0.212
อนุปริญญา / ปวส.	60	1.32	0.93		
ปริญญาตรี	232	1.63	1.33		
สูงกว่าปริญญาตรี	71	1.39	1.14		
รวม	407	1.53	1.23		

จากตารางที่ 4.61 พบว่า ค่า Sig (0.212) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.5 รายได้ที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.5.1 รายได้ที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์แตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.5.1 ดังนี้

H_0 : รายได้ที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์แตกต่างกัน

H_1 : รายได้ที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4 = \mu_5 = \mu_6$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.62

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์ จำแนกตามรายได้

รายได้	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
ต่ำกว่า 10,000 บาทต่อเดือน	52	4.17	1.26	1.414	0.218
10,001 - 20,000 บาทต่อเดือน	167	4.20	1.40		
20,001 - 30,000 บาทต่อเดือน	95	3.74	1.55		
30,001 - 40,000 บาทต่อเดือน	27	4.15	1.38		
40,001 - 50,000 บาทต่อเดือน	24	3.96	1.43		
50,000 บาทขึ้นไปต่อเดือน	42	4.14	1.49		
รวม	407	4.06	1.44		

จากตารางที่ 4.62 พบว่า ค่า Sig (0.218) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีรายได้แตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์ ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.5.2 รายได้ที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุแตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.5.2 ดังนี้

H_0 : รายได้ที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุแตกต่างกัน

H_1 : รายได้ที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุแตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4 = \mu_5 = \mu_6$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.63

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ จำแนกตามรายได้

รายได้	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
ต่ำกว่า 10,000 บาทต่อเดือน	52	2.83	1.88	1.003	0.416
10,001 - 20,000 บาทต่อเดือน	167	3.25	1.90		
20,001 - 30,000 บาทต่อเดือน	95	2.98	1.83		
30,001 - 40,000 บาทต่อเดือน	27	3.52	1.81		
40,001 - 50,000 บาทต่อเดือน	24	3.54	1.74		
50,000 บาทขึ้นไปต่อเดือน	42	3.17	1.79		
รวม	407	3.16	1.85		

จากตารางที่ 4.63 พบว่า ค่า Sig (0.416) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีรายได้แตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.5.3 รายได้ที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์แตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.5.3 ดังนี้

H_0 : รายได้ที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์แตกต่างกัน

H_1 : รายได้ที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4 = \mu_5 = \mu_6$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.64

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ จำแนกตามรายได้

รายได้	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
ต่ำกว่า 10,000 บาทต่อเดือน	52	2.40	1.67	2.002	0.077
10,001 - 20,000 บาทต่อเดือน	167	3.07	1.80		
20,001 - 30,000 บาทต่อเดือน	95	2.52	1.77		
30,001 - 40,000 บาทต่อเดือน	27	2.81	1.88		
40,001 - 50,000 บาทต่อเดือน	24	3.25	1.87		
50,000 บาทขึ้นไปต่อเดือน	42	2.81	1.90		
รวม	407	2.82	1.81		

จากตารางที่ 4.64 พบว่า ค่า Sig (0.077) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีรายได้แตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.5.4 รายได้ที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ /วารสาร แตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.5.4 ดังนี้

H_0 : รายได้ที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ / โทรทัศน์ แตกต่างกัน

H_1 : รายได้ที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ / โทรทัศน์ แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4 = \mu_5 = \mu_6$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.65

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ/โทรทัศน์ จำแนกตามรายได้

รายได้	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
ต่ำกว่า 10,000 บาทต่อเดือน	52	2.02	1.63	0.982	0.429
10,001 - 20,000 บาทต่อเดือน	167	1.99	1.52		
20,001 - 30,000 บาทต่อเดือน	95	1.98	1.61		
30,001 - 40,000 บาทต่อเดือน	27	1.81	1.47		
40,001 - 50,000 บาทต่อเดือน	24	1.50	1.18		
50,000 บาทขึ้นไปต่อเดือน	42	1.57	1.23		
รวม	407	1.91	1.51		

จากตารางที่ 4.65 พบว่า ค่า Sig (0.429) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีรายได้แตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ/โทรทัศน์ ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.5.5 รายได้ที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านป้ายโฆษณาแตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.5.5 ดังนี้

H_0 : รายได้ที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านป้ายโฆษณาแตกต่างกัน

H_1 : รายได้ที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านป้ายโฆษณาแตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4 = \mu_5 = \mu_6$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.66

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อป้ายโฆษณา จำแนกตามรายได้

รายได้	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
ต่ำกว่า 10,000 บาทต่อเดือน	52	2.17	1.67	0.921	0.467
10,001 - 20,000 บาทต่อเดือน	167	2.46	1.69		
20,001 - 30,000 บาทต่อเดือน	95	2.37	1.64		
30,001 - 40,000 บาทต่อเดือน	27	2.52	1.83		
40,001 - 50,000 บาทต่อเดือน	24	2.08	1.47		
50,000 บาทขึ้นไปต่อเดือน	42	1.95	1.40		
รวม	407	2.33	1.64		

จากตารางที่ 4.66 พบว่า ค่า Sig (0.467) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีรายได้แตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อป้ายโฆษณาไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.5.6 รายได้ที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อสติกเกอร์แตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.5.6 ดังนี้

H_0 : รายได้ที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อสติกเกอร์แตกต่างกัน

H_1 : รายได้ที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อสติกเกอร์แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4 = \mu_5 = \mu_6$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.67

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อป้ายสติกเกอร์ จำแนกตามรายได้

รายได้	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
ต่ำกว่า 10,000 บาทต่อเดือน	52	1.58	1.18	1.034	0.397
10,001 - 20,000 บาทต่อเดือน	167	1.99	1.56		
20,001 - 30,000 บาทต่อเดือน	95	1.94	1.51		
30,001 - 40,000 บาทต่อเดือน	27	2.22	1.53		
40,001 - 50,000 บาทต่อเดือน	24	2.13	1.60		
50,000 บาทขึ้นไปต่อเดือน	42	1.76	1.38		
รวม	407	1.92	1.49		

จากตารางที่ 4.67 พบว่า ค่า Sig (0.397) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีรายได้แตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์ เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อป้ายสติกเกอร์ ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.5.7 รายได้ที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อแผ่นพับแตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.5.7 ดังนี้

H_0 : รายได้ที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อแผ่นพับแตกต่างกัน

H_1 : รายได้ที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อแผ่นพับแตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4 = \mu_5 = \mu_6$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.68

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อป้ายแผ่นพับ จำแนกตามรายได้

รายได้	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
ต่ำกว่า 10,000 บาทต่อเดือน	52	1.21	0.75	0.659	0.654
10,001 - 20,000 บาทต่อเดือน	167	1.34	1.06		
20,001 - 30,000 บาทต่อเดือน	95	1.26	0.84		
30,001 - 40,000 บาทต่อเดือน	27	1.15	0.77		
40,001 - 50,000 บาทต่อเดือน	24	1.04	0.20		
50,000 บาทขึ้นไปต่อเดือน	42	1.31	0.95		
รวม	407	1.27	0.91		

จากตารางที่ 4.68 พบว่า ค่า Sig (0.654) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีรายได้แตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อป้ายแผ่นพับไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.5.8 รายได้ที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์แตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.5.8 ดังนี้

H_0 : รายได้ที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์แตกต่างกัน

H_1 : รายได้ที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์แตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4 = \mu_5 = \mu_6$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.69

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์ จำแนกตามรายได้

รายได้	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
ต่ำกว่า 10,000 บาทต่อเดือน	52	1.06	0.24	0.801	0.549
10,001 - 20,000 บาทต่อเดือน	167	1.13	0.63		
20,001 - 30,000 บาทต่อเดือน	95	1.07	0.33		
30,001 - 40,000 บาทต่อเดือน	27	1.22	0.85		
40,001 - 50,000 บาทต่อเดือน	24	1.00	0.00		
50,000 บาทขึ้นไปต่อเดือน	42	1.05	0.31		
รวม	407	1.10	0.50		

จากตารางที่ 4.69 พบว่า ค่า Sig (0.549) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีรายได้แตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์ ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 1.5.9 รายได้ที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ตแตกต่างกัน

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 1.5.9 ดังนี้

H_0 : รายได้ที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ไม่มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ตแตกต่างกัน

H_1 : รายได้ที่แตกต่างกันของผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร มีความสัมพันธ์กับการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ตแตกต่างกัน

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance – ANOVA) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4 = \mu_5 = \mu_6$$

H_1 : มีค่าเฉลี่ยอย่างน้อย 2 กลุ่มแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.70

แสดงผลการทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต จำแนกตามรายได้

รายได้	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ค่า F	Sig.
ต่ำกว่า 10,000 บาทต่อเดือน	52	1.29	0.72	1.853	0.102
10,001 - 20,000 บาทต่อเดือน	167	1.57	1.30		
20,001 - 30,000 บาทต่อเดือน	95	1.74	1.41		
30,001 - 40,000 บาทต่อเดือน	27	1.59	1.28		
40,001 - 50,000 บาทต่อเดือน	24	1.50	1.35		
50,000 บาทขึ้นไปต่อเดือน	42	1.14	0.68		
รวม	407	1.53	1.23		

จากตารางที่ 4.70 พบว่า ค่า Sig (0.102) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ ผู้ใช้รถยนต์นั่งในเขตกรุงเทพมหานคร ที่มีรายได้แตกต่างกัน มีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 2 การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อมวลชน มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

สมมติฐานการวิจัยที่ 2.1 การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์ มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 2.1 ดังนี้

H_0 : การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์ ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

H_1 : การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์ มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์สหสัมพันธ์ (Pearson Product Moment Correlation Coefficient) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0: \rho = 0$$

$$H_1: \rho \neq 0$$

ตารางที่ 4.71

แสดงการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์ กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสาร
การรณรงค์เพื่อการใช้การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

ตัวแปร	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	SD.	ค่า สัมประสิทธิ์ สหสัมพันธ์	Sig.
1. การเปิดรับข่าวสารการ รณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์	407	4.06	1.44	0.077	0.120
2. ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์	407	7.77	1.64		

จากตารางที่ 4.71 พบว่าค่า Sig.(0.120) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับ
นัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊ส
โซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์ ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อ
การใช้การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

สมมติฐานการวิจัยที่ 2.2 การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊ส
โซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 2.2 ดังนี้

H_0 : การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ ไม่
มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้การใช้น้ำมันแก๊ส
โซฮอล์

H_1 : การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ มี
ความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์สหสัมพันธ์ (Pearson Product Moment Correlation Coefficient) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \rho = 0$$

$$H_1 : \rho \neq 0$$

ตารางที่ 4.72

แสดงการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ผ่านสื่อวิทยุกับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสาร
การรณรงค์เพื่อการใช้การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

ตัวแปร	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	SD.	ค่า สัมประสิทธิ์ สหสัมพันธ์	Sig.
1. การเปิดรับข่าวสารการ รณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ	407	3.16	1.85	-0.091	0.068
2. ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์	407	7.77	1.64		

จากตารางที่ 4.72 พบว่าค่า Sig.(0.068) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับ
นัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

สมมติฐานการวิจัยที่ 2.3 การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อ
การใช้การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 2.3 ดังนี้

H_0 : การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

H_1 : การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์สหสัมพันธ์ (Pearson Product Moment Correlation Coefficient) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \rho = 0$$

$$H_1 : \rho \neq 0$$

ตารางที่ 4.73

แสดงการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ
ข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

ตัวแปร	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	SD.	ค่า สัมประสิทธิ์ สหสัมพันธ์	Sig.
1. การเปิดรับข่าวสารการ รณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์	407	2.82	1.85	0.181	0.002
2. ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์	407	7.77	1.64		

จากตารางที่ 4.73 พบว่าค่า Sig.(0.002) < 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 ที่ระดับ
นัยสำคัญ 0.05 และยอมรับ H_1 กล่าวคือ การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊ส
โซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

เมื่อพิจารณาจากค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พบว่า มีค่า > 0 แสดงว่า การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์ มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ในทิศทางบวก หมายความว่ายังมีเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อหนังสือพิมพ์มาก ก็จะมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากขึ้น

สมมติฐานการวิจัยที่ 2.4 การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ/วารสาร มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 2.4 ดังนี้

H_0 : การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ/วารสาร ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

H_1 : การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ/วารสาร มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์สหสัมพันธ์ (Pearson Product Moment Correlation Coefficient) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \rho = 0$$

$$H_1 : \rho \neq 0$$

ตารางที่ 4.74

แสดงการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ/วารสาร กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ
ข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้การใช้น้ำมัน แก๊สโซฮอล์

ตัวแปร	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	SD.	ค่า สัมประสิทธิ์ สหสัมพันธ์	Sig.
1. การเปิดรับข่าวสารการ รณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ/วารสาร	407	1.91	1.51	-0.080	0.106
2. ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์	407	7.77	1.64		

จากตารางที่ 4.74 พบว่าค่า Sig.(0.106) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับ
นัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ/วารสาร ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการ
รณรงค์เพื่อการใช้การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

สมมติฐานการวิจัยที่ 2.5 การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ/วารสาร มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อ
การใช้การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 2.5 ดังนี้

H_0 : การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุ/วารสาร ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

H_1 : การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อป้ายโฆษณา มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์สหสัมพันธ์ (Pearson Product Moment Correlation Coefficient) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \rho = 0$$

$$H_1 : \rho \neq 0$$

ตารางที่ 4.75

แสดงการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ผ่านสื่อป้ายโฆษณา กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ
ข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์

ตัวแปร	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	SD.	ค่า สัมประสิทธิ์ สหสัมพันธ์	Sig.
1. การเปิดรับข่าวสารการ รณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊ส โซฮอล์ผ่านสื่อป้ายโฆษณา	407	2.33	1.64	0.015	0.770
2. ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ข่าวสารการรณรงค์เพื่อการ ใช้การใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์	407	7.77	1.64		

จากตารางที่ 4.75 พบว่าค่า Sig.(0.770) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับ
นัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊ส
โซฮอล์ผ่านสื่อป้ายโฆษณา ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์

สมมติฐานการวิจัยที่ 2.6 การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ผ่านสื่อสติกเกอร์ มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 2.6 ดังนี้

H_0 : การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ผ่านสื่อสติกเกอร์ ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์

H_1 : การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ผ่านสื่อสติกเกอร์ มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์สหสัมพันธ์ (Pearson Product Moment Correlation Coefficient) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \rho = 0$$

$$H_1 : \rho \neq 0$$

ตารางที่ 4.76

แสดงการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอลล์ผ่านสื่อสติกเกอร์ มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์

ตัวแปร	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	SD.	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์	Sig.
1. การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ผ่านสื่อสติกเกอร์	407	2.33	1.92	0.109	0.028
2. ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์	407	7.77	1.49		

จากตารางที่ 4.76 พบว่าค่า Sig.(0.028) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อสติกเกอร์ มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

เมื่อพิจารณาจากค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พบว่ามีความ > 0 แสดงว่า การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อสติกเกอร์ มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ในทิศทางบวก หมายความว่ายังมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อสติกเกอร์มาก ก็จะมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์มากเช่นกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 2.7 การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อแผ่นพับมีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 2.7 ดังนี้

H_0 : การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อแผ่นพับ ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

H_1 : การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อแผ่นพับ มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์สหสัมพันธ์ (Pearson Product Moment Correlation Coefficient) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \rho = 0$$

$$H_1 : \rho \neq 0$$

ตารางที่ 4.77

แสดงการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อแผ่นพับ กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ
ข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

ตัวแปร	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	SD.	ค่า สัมประสิทธิ์ สหสัมพันธ์	Sig.
1. การเปิดรับข่าวสารการ รณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ผ่านสื่อแผ่นพับ	407	1.27	0.91	0.075	0.130
2. ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ การใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์	407	7.77	1.49		

จากตารางที่ 4.77 พบว่าค่า Sig.(0.130) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับ
นัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อแผ่นพับ ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อ
การใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์

สมมติฐานการวิจัยที่ 2.8 การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์ มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อ
การใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 2.8 ดังนี้

H_0 : การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์ ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์

H_1 : การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์ มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์สหสัมพันธ์ (Pearson Product Moment Correlation Coefficient) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \rho = 0$$

$$H_1 : \rho \neq 0$$

ตารางที่ 4.78

แสดงการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุกระจายเสียง กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ
ข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์

ตัวแปร	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	SD.	ค่า สัมประสิทธิ์ สหสัมพันธ์	Sig.
1. การเปิดรับข่าวสารการ รณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊ส โซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุกระจายเสียง	407	1.10	0.50	0.107	0.031
2. ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์	407	7.77	1.49		

จากตารางที่ 4.78 พบว่าค่า Sig.(0.031) < 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 ที่ระดับ
นัยสำคัญ 0.05 และยอมรับ H_1 กล่าวคือ การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุกระจายเสียง มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ เมื่อ
พิจารณาจากค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พบว่าค่า > 0 แสดงว่า การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์
เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุกระจายเสียง มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ในทิศทางบวก หมายความว่ายิ่งมีการเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่อวิทยุกระจายเสียงมาก ก็จะมียิ่งมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์
มากขึ้น

สมมติฐานการวิจัยที่ 2.9 การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 2.9 ดังนี้

H_0 : การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

H_1 : การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์สหสัมพันธ์ (Pearson Product Moment Correlation Coefficient) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \rho = 0$$

$$H_1 : \rho \neq 0$$

ตารางที่ 4.79

แสดงการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ
ข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์

ตัวแปร	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	SD.	ค่า สัมประสิทธิ์ สหสัมพันธ์	Sig.
1. การเปิดรับข่าวสารการ รณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊ส โซฮอล์ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต	407	1.53	1.23	0.010	0.863
2. ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ข่าวสารการรณรงค์เพื่อการ ใช้การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์	407	7.77	1.49		

จากตารางที่ 4.79 พบว่าค่า Sig.(0.863) > 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และปฏิเสธ H_1 กล่าวคือ การเปิดรับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ต ไม่มีความสัมพันธ์กับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

สมมติฐานการวิจัยที่ 3 ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นที่มีต่อข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 3 ดังนี้

H_0 : ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ ไม่มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นที่มีต่อข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์

H_1 : ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นที่มีต่อข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์สหสัมพันธ์ (Pearson Product Moment Correlation Coefficient) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \rho = 0$$

$$H_1 : \rho \neq 0$$

ตารางที่ 4.80

แสดงผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์กับ
ความสัมพันธ์กับความคิดเห็นที่มีต่อข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์

ตัวแปร	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	SD.	ค่า สัมประสิทธิ์ สหสัมพันธ์	Sig.
1. ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ ข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์	407	7.77	1.49	0.166	0.001
2. ความคิดเห็นที่มีต่อข่าวสาร การรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมัน แก๊สโซฮอล์	407	4.02	0.57		

จากตารางที่ 4.80 พบว่า ค่า Sig (0.001) < 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 ที่ระดับ
นัยสำคัญ 0.05 และยอมรับ H_1 กล่าวคือ ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นที่มีต่อข่าวสารการรณรงค์เพื่อการใช้น้ำมัน
แก๊สโซฮอล์ เมื่อพิจารณาจากค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พบว่า มีค่า > 0 แสดงว่า ความรู้ความ
เข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์ มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นที่มีต่อข่าวสารการรณรงค์การใช้
น้ำมันแก๊สโซฮอล์ในทิศทางบวก หมายความว่ายิ่งมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับน้ำมันแก๊สโซฮอล์
มาก ก็จะมีความคิดเห็นที่มีต่อข่าวสารการรณรงค์การใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ในทิศทางบวก
เช่นกัน

สมมติฐานการวิจัยที่ 4 ความคิดเห็นที่มีต่อข่าวสารการรณรงค์การใช้้ำมันแก๊ส
โซฮอล์ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

โดยมีสมมติฐานทางสถิติที่ 4 ดังนี้

H_0 : ความคิดเห็นที่มีต่อข่าวสารการรณรงค์การใช้้ำมันแก๊สโซฮอล์ ไม่มี
ความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์

H_1 : ความคิดเห็นที่มีต่อข่าวสารการรณรงค์การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์

สถิติที่ใช้ คือ การวิเคราะห์สหสัมพันธ์ (Pearson Product Moment Correlation Coefficient) ซึ่งสามารถเขียนเป็นสมมติฐานการวิจัยได้ดังนี้

$$H_0 : \rho = 0$$

$$H_1 : \rho \neq 0$$

ตารางที่ 4.81

แสดงการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างความคิดเห็นที่มีต่อข่าวสารการรณรงค์การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ กับพฤติกรรมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์

ตัวแปร	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	SD.	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์	Sig.
1.ความคิดเห็นที่มีต่อข่าวสารการรณรงค์การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์	407	4.02	0.57	0.347	0.000
2.พฤติกรรมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์	407	0.60	0.49		

จากตารางที่ 4.81 พบว่าค่า Sig.(0.000) < 0.05 ดังนั้นจึงปฏิเสธ H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และยอมรับ H_1 กล่าวคือ ความคิดเห็นที่มีต่อข่าวสารการรณรงค์การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ เมื่อพิจารณาจากค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์พบว่าค่า > 0 แสดงว่า ความคิดเห็นที่มีต่อข่าวสารการรณรงค์การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ในทิศทางบวก หมายความว่ายิ่งมีความคิดเห็นที่มีต่อข่าวสารการรณรงค์การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ในทางบวก ก็จะมีพฤติกรรมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์มากขึ้น