

บทที่ 4

ผลการศึกษา

การศึกษา เรื่อง พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสาร ทักษะคิด และแนวโน้มการยอมรับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร โดยผู้ศึกษาได้ใช้แบบสอบถามในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ผลการศึกษา ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลของกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งประกอบด้วย

1.1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับลักษณะประชากรศาสตร์

ส่วนที่ 2 ข้อมูลทางด้านพฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์จากสื่อต่าง ๆ

2.1 พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารจำแนกตามความถี่ในพฤติกรรมการเปิดรับ

2.2 พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารจำแนกตามประเภทสื่อในพฤติกรรมการเปิดรับ

ส่วนที่ 3 ข้อมูลทางด้านทักษะคิดที่มีต่อการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์

3.1 ทักษะคิดของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ด้านความรู้ความเข้าใจ

3.2 ทักษะคิดของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ด้านความรู้สึก

3.3 ทักษะคิดของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ด้านพฤติกรรม

ส่วนที่ 4 ข้อมูลทางด้านแนวโน้มการยอมรับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์

ส่วนที่ 5 ปัญหาและอุปสรรคในการยอมรับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์

ส่วนที่ 6 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์

6.1 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารและทักษะคิดของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

6.2 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างทักษะคิดที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีและแนวโน้มการยอมรับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

ส่วนที่ 1

ผลการศึกษาข้อมูลของกลุ่มตัวอย่าง

1.1 ลักษณะทางประชากรศาสตร์ของกลุ่มตัวอย่าง

ตารางที่ 4.1

แสดงจำนวน และ ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ชาย	312	78.0
หญิง	88	22.0
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.1 พบว่า แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ พบว่า ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างเป็นเพศชาย จำนวน 312 คน คิดเป็นร้อยละ 78.0 รองลงมาเป็นเพศหญิง จำนวน 88 คน คิดเป็นร้อยละ 22.0

ตารางที่ 4.2

แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
18 - 27 ปี	104	26.0
28 - 37 ปี	97	24.3
38 - 47 ปี	100	25.0
48 - 57 ปี	93	23.2
ตั้งแต่ 58 ปีขึ้นไป	6	1.5
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.2 พบว่า แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 18 - 27 ปี จำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 26.0 รองลงมา 38 - 47 ปี จำนวน 100 คน คิดเป็นร้อยละ 25.0 ส่วนช่วงอายุตั้งแต่ 58 ปีขึ้นไป มีจำนวนน้อยที่สุด คือ 6 คน คิดเป็นร้อยละ 1.5

ตารางที่ 4.3
แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตาม
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

รายได้	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 10,000 บาท	131	32.8
10,001 - 30,000 บาท	165	41.2
30,001 - 50,000 บาท	84	21.0
มากกว่า 50,000 บาทขึ้นไป	20	5.0
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.3 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน พบว่าส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่าง มีรายได้ต่อเดือน 10,001 - 30,000 บาท จำนวน 165 คน คิดเป็นร้อยละ 41.2 รองลงมา มีรายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 10,000 บาท จำนวน 131 คน คิดเป็นร้อยละ 32.8 ส่วน ช่วงรายได้มากกว่า 50,000 บาทขึ้นไป มีจำนวนน้อยที่สุด 20 คน คิดเป็นร้อยละ 5.0

ตารางที่ 4.4

แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการศึกษา

การศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ประถมศึกษา	75	18.7
มัธยมศึกษา/อาชีวศึกษา	135	33.8
ปริญญาตรีหรือเทียบเท่า	178	44.5
สูงกว่าปริญญาตรี	12	3.0
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.4 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่า จำนวน 178 คน คิดเป็นร้อยละ 44.5 รองลงมา คือระดับมัธยมศึกษา/อาชีวศึกษา จำนวน 135 คน คิดเป็นร้อยละ 33.8 และน้อยที่สุด คือระดับสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 3.0

ตารางที่ 4.5

แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	133	33.3
เจ้าของกิจการ/ธุรกิจส่วนตัว	64	16.0
พนักงานบริษัท/ห้างร้าน	108	27.0
รับจ้างทั่วไป	37	9.2
พนักงานขับรถแท็กซี่	28	7.0
อื่นๆ	30	7.5
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.5 พบว่า แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีอาชีพรับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ จำนวน 133 คน คิดเป็น ร้อยละ 33.3 รองลงมา เป็นพนักงานบริษัท/ห้างร้าน จำนวน 108 คน คิดเป็นร้อยละ 27.0 และ น้อยที่สุด คือกลุ่มตัวอย่างที่ประกอบอาชีพเป็นพนักงานขับรถแท็กซี่ จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 7.0

ตารางที่ 4.6

แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะทาง

โดยประมาณในการใช้รถยนต์ในแต่ละวัน

ระยะทางในการใช้รถ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 50 กิโลเมตร/วัน	103	25.8
50 - 100 กิโลเมตร/วัน	153	38.2
101 - 150 กิโลเมตร/วัน	84	21.0
151 - 200 กิโลเมตร/วัน	23	5.8
201 - 250 กิโลเมตร/วัน	25	6.2
250 กิโลเมตรขึ้นไป/วัน	12	3.0
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.6 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะทาง โดยประมาณในการใช้รถยนต์ในแต่ละวัน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ใช้รถยนต์ระยะทาง โดยประมาณ 50 - 100 กิโลเมตรต่อวัน จำนวน 153 คนคิดเป็น ร้อยละ 38.2 รองลงมา คือ ระยะทางต่ำกว่า 50 กิโลเมตรต่อวัน จำนวน 103 คน คิดเป็นร้อยละ 25.8 และที่ใช้ระยะทาง 250 กิโลเมตรขึ้นไปต่อวันมีจำนวนน้อยที่สุด คือ 12 คน คิดเป็นร้อยละ 3.0

ส่วนที่ 2

ข้อมูลทางด้านพฤติกรรมกาเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์จาก สื่อต่างๆของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

2.1 พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารจำแนกตามความถี่ในพฤติกรรมการเปิดรับ

ตารางที่ 4.7

แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการเปิดรับข่าวสาร
เกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อโทรทัศน์

สื่อโทรทัศน์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เคยเลย	11	2.7
เปิดรับน้อย (1-2 ครั้ง/เดือน)	40	10.0
เปิดรับเป็นบางครั้ง (3-4 ครั้ง/เดือน)	111	27.8
เปิดรับค่อนข้างบ่อย (5-6 ครั้ง/เดือน)	64	16.0
เปิดรับประจำ (มากกว่า 6 ครั้ง/เดือน)	174	43.5
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.7 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อโทรทัศน์ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เปิดรับข้อมูลเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อโทรทัศน์เป็นประจำ (มากกว่า 6 ครั้งต่อเดือน) จำนวน 174 คน คิดเป็นร้อยละ 43.5 รองลงมา เปิดรับเป็นบางครั้ง (3-4 ครั้งต่อเดือน) จำนวน 111 คนคิดเป็นร้อยละ 27.8 และน้อยที่สุด คือ ไม่เคยเลยเปิดรับเลย จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 2.7

ตารางที่ 4.8
แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่
ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อวิทยุ

สื่อวิทยุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เคยเลย	80	20.0
เปิดรับน้อย (1-2 ครั้ง/เดือน)	97	24.2
เปิดรับเป็นบางครั้ง (3-4 ครั้ง/เดือน)	62	15.5
เปิดรับค่อนข้างบ่อย (5-6 ครั้ง/เดือน)	43	10.8
เปิดรับประจำ (มากกว่า 6 ครั้ง/เดือน)	118	29.5
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.8 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อวิทยุ พบว่า ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างเปิดรับข้อมูลเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อวิทยุเป็นประจำ (มากกว่า 6 ครั้งต่อเดือน) จำนวน 118 คน คิดเป็นร้อยละ 29.5 รองลงมา เปิดรับน้อย (1-2 ครั้งต่อเดือน) จำนวน 97 คน คิดเป็นร้อยละ 24.2 และน้อยที่สุด เปิดรับค่อนข้างบ่อย (5-6 ครั้งต่อเดือน) จำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 10.8

ตารางที่ 4.9

แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการเปิดรับข่าวสาร
เกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อหนังสือพิมพ์

สื่อหนังสือพิมพ์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เคยเลย	29	7.3
เปิดรับน้อย (1-2 ครั้ง/เดือน)	100	25.0
เปิดรับเป็นบางครั้ง (3-4 ครั้ง/เดือน)	92	23.0
เปิดรับค่อนข้างบ่อย (5-6 ครั้ง/เดือน)	67	16.7
เปิดรับประจำ (มากกว่า 6 ครั้ง/เดือน)	112	28.0
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.9 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อหนังสือพิมพ์ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เปิดรับข้อมูลเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อหนังสือพิมพ์เป็นประจำ (มากกว่า 6 ครั้งต่อเดือน) จำนวน 112 คน คิดเป็นร้อยละ 28.0 รองลงมา เปิดรับน้อย (1-2 ครั้งต่อเดือน) จำนวน 100 คน คิดเป็นร้อยละ 25.0 และน้อยที่สุด ไม่เคยเลยเปิดรับเลย จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 7.3

ตารางที่ 4.10

แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการเปิดรับข่าวสาร
เกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อวิทยุ

สื่อวิทยุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เคยเลย	150	37.5
เปิดรับน้อย (1-2 ครั้ง/เดือน)	115	28.8
เปิดรับเป็นบางครั้ง (3-4 ครั้ง/เดือน)	113	28.2
เปิดรับค่อนข้างบ่อย (5-6 ครั้ง/เดือน)	10	2.5
เปิดรับประจำ (มากกว่า 6 ครั้ง/เดือน)	12	3.0
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.10 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อวิทยุ พบว่า ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่าง ไม่เคยเปิดรับข้อมูลเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อวิทยุเลย จำนวน 150 คน คิดเป็นร้อยละ 37.5 รองลงมา เปิดรับน้อย (1-2 ครั้งต่อเดือน) จำนวน 115 คน คิดเป็นร้อยละ 28.2 และน้อยที่สุด เปิดรับค่อนข้างบ่อย (5-6 ครั้งต่อเดือน) จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 3.0

ตารางที่ 4.11

แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการเปิดรับข่าวสาร
เกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากครอบครัว

ครอบครัว	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เคยเลย	105	26.2
เปิดรับน้อย (1-2 ครั้ง/เดือน)	157	39.3
เปิดรับเป็นบางครั้ง (3-4 ครั้ง/เดือน)	82	20.5
เปิดรับค่อนข้างบ่อย (5-6 ครั้ง/เดือน)	20	5.0
เปิดรับประจำ (มากกว่า 6 ครั้ง/เดือน)	36	9.0
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.11 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากครอบครัว พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มักเปิดรับข้อมูลเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากครอบครัว น้อย (1-2 ครั้งต่อเดือน) จำนวน 157 คน คิดเป็นร้อยละ 39.3 รองลงมา ไม่เคยเลย จำนวน 105 คน คิดเป็นร้อยละ 26.2 และน้อยที่สุด เปิดรับค่อนข้างบ่อย (5-6 ครั้งต่อเดือน) จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 5.0

ตารางที่ 4.12

แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการเปิดรับข่าวสาร
เกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากเพื่อนสนิทหรือบุคคลใกล้ชิด

เพื่อนสนิท/บุคคลใกล้ชิด	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เคยเลย	56	14.0
เปิดรับน้อย (1-2 ครั้ง/เดือน)	142	35.5
เปิดรับเป็นบางครั้ง (3-4 ครั้ง/เดือน)	107	26.8
เปิดรับค่อนข้างบ่อย (5-6 ครั้ง/เดือน)	56	14.0
เปิดรับประจำ (มากกว่า 6 ครั้ง/เดือน)	39	9.7
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.12 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากเพื่อนสนิทหรือบุคคลใกล้ชิด พบว่า ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่าง เปิดรับข้อมูลเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากเพื่อนสนิท/บุคคลใกล้ชิด น้อย (1-2 ครั้งต่อเดือน) จำนวน 142 คน คิดเป็นร้อยละ 35.5 รองลงมา เปิดรับเป็นบางครั้ง (3-4 ครั้งต่อเดือน) จำนวน 107 คน คิดเป็นร้อยละ 26.8 และน้อยที่สุด เปิดรับประจำ (มากกว่า 6 ครั้งต่อเดือน) จำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 9.7

ตารางที่ 4.13

แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการเปิดรับข่าวสาร
เกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากช่างผู้ชำนาญการ

ช่างผู้ชำนาญการ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เคยเลย	120	30.0
เปิดรับน้อย (1-2 ครั้ง/เดือน)	74	18.5
เปิดรับเป็นบางครั้ง (3-4 ครั้ง/เดือน)	157	39.3
เปิดรับค่อนข้างบ่อย (5-6 ครั้ง/เดือน)	29	7.2
เปิดรับประจำ (มากกว่า 6 ครั้ง/เดือน)	20	5.0
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.13 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากช่างผู้ชำนาญการ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เปิดรับสื่อจากช่างผู้ชำนาญการ เป็นบางครั้ง (3-4 ครั้งต่อเดือน) จำนวน 157 คน คิดเป็นร้อยละ 39.3 รองลงมา ไม่เคยเปิดรับเลย จำนวน 120 คน คิดเป็นร้อยละ 30.0 และน้อยที่สุด เปิดรับประจำ (มากกว่า 6 ครั้งต่อเดือน) จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 5.0

ตารางที่ 4.14

แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากพนักงานของบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

พนักงานของบริษัท ปตท.	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เคยเลย	194	48.5
เปิดรับน้อย (1-2 ครั้ง/เดือน)	96	24.0
เปิดรับเป็นบางครั้ง (3-4 ครั้ง/เดือน)	53	13.2
เปิดรับค่อนข้างบ่อย (5-6 ครั้ง/เดือน)	51	12.8
เปิดรับประจำ (มากกว่า 6 ครั้ง/เดือน)	6	1.5
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.14 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากพนักงานของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ไม่เคยเปิดรับข้อมูลเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากพนักงานของบริษัท ปตท. เลย จำนวน 194 คน คิดเป็นร้อยละ 48.5 รองลงมา เปิดรับน้อย (1-2 ครั้งต่อเดือน) จำนวน 96 คน คิดเป็นร้อยละ 24.0 และน้อยที่สุด เปิดรับประจำ (มากกว่า 6 ครั้งต่อเดือน) จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 1.5

ตารางที่ 4.15

แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการเปิดรับข่าวสาร
เกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากแผ่นพับ

แผ่นพับ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เคยเลย	166	41.5
เปิดรับน้อย (1-2 ครั้ง/เดือน)	147	36.8
เปิดรับเป็นบางครั้ง (3-4 ครั้ง/เดือน)	33	8.2
เปิดรับค่อนข้างบ่อย (5-6 ครั้ง/เดือน)	21	5.3
เปิดรับประจำ (มากกว่า 6 ครั้ง/เดือน)	33	8.2
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.15 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อประเภทแผ่นพับ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่เคยเปิดรับข้อมูลเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อประเภทแผ่นพับเลย จำนวน 194 คน คิดเป็นร้อยละ 41.5 รองลงมา เปิดรับน้อย (1-2 ครั้งต่อเดือน) จำนวน 147 คน คิดเป็นร้อยละ 36.8 และน้อยที่สุดเปิดรับค่อนข้างบ่อย (5-6 ครั้งต่อเดือน) จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 5.3

ตารางที่ 4.16

แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการเปิดรับข่าวสาร
เกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากโปสเตอร์

โปสเตอร์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เคยเลย	43	10.8
เปิดรับน้อย (1-2 ครั้ง/เดือน)	117	29.2
เปิดรับเป็นบางครั้ง (3-4 ครั้ง/เดือน)	99	24.8
เปิดรับค่อนข้างบ่อย (5-6 ครั้ง/เดือน)	74	18.4
เปิดรับประจำ (มากกว่า 6 ครั้ง/เดือน)	67	16.8
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.16 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อประเภทโปสเตอร์ พบว่า ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างเปิดรับข้อมูลเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากโปสเตอร์ น้อย (1-2 ครั้งต่อเดือน) จำนวน 117 คน คิดเป็นร้อยละ 29.2 รองลงมา คือ เปิดรับเป็นบางครั้ง (3-4 ครั้งต่อเดือน) จำนวน 99 คน คิดเป็นร้อยละ 24.8 และน้อยที่สุด ไม่เคยเลย จำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 10.8

ตารางที่ 4.17

แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการเปิดรับข่าวสาร
เกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสตีกเกอร์ขนาดเล็ก

สตีกเกอร์ขนาดเล็ก	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เคยเลย	7	1.8
เปิดรับน้อย (1-2 ครั้ง/เดือน)	67	16.8
เปิดรับเป็นบางครั้ง (3-4 ครั้ง/เดือน)	47	11.7
เปิดรับค่อนข้างบ่อย (5-6 ครั้ง/เดือน)	153	38.2
เปิดรับประจำ (มากกว่า 6 ครั้ง/เดือน)	126	31.5
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.17 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสตีกเกอร์ขนาดเล็ก พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เปิดรับข้อมูลเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสตีกเกอร์ขนาดเล็ก ค่อนข้างบ่อย (5-6 ครั้งต่อเดือน) จำนวน 153 คน คิดเป็นร้อยละ 38.2 รองลงมา เปิดรับประจำ (มากกว่า 6 ครั้งต่อเดือน) จำนวน 126 คน คิดเป็นร้อยละ 31.5 และน้อยที่สุด ไม่เคยเลย จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 1.8

ตารางที่ 4.18

แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการเปิดรับข่าวสาร
เกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสถิติเกอร์ขนาดใหญ่ นอกตัวรถ

สถิติเกอร์ขนาดใหญ่ นอกตัวรถ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เคยเลย	23	5.7
เปิดรับน้อย (1-2 ครั้ง/เดือน)	51	12.8
เปิดรับเป็นบางครั้ง (3-4 ครั้ง/เดือน)	58	14.5
เปิดรับค่อนข้างบ่อย (5-6 ครั้ง/เดือน)	78	19.5
เปิดรับประจำ (มากกว่า 6 ครั้ง/เดือน)	190	47.5
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.18 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสถิติเกอร์ขนาดใหญ่ พบว่า ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่างเปิดรับข้อมูลเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสถิติเกอร์ขนาดใหญ่ นอกตัวรถ เป็นประจำ (มากกว่า 6 ครั้งต่อเดือน) จำนวน 190 คน คิดเป็นร้อยละ 47.5 รองลงมา เปิดรับค่อนข้างบ่อย (5-6 ครั้งต่อเดือน) จำนวน 78 คน คิดเป็นร้อยละ 19.5 และน้อยที่สุด ไม่เคยเลย จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 5.7

ตารางที่ 4.19

แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการเปิดรับข่าวสาร
เกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากงานแถลงข่าวและกิจกรรมสัญจร (Road Show)

งานแถลงข่าวและRoad Show	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เคยเลย	168	42.0
เปิดรับน้อย (1-2 ครั้ง/เดือน)	127	31.8
เปิดรับเป็นบางครั้ง (3-4 ครั้ง/เดือน)	62	15.5
เปิดรับค่อนข้างบ่อย (5-6 ครั้ง/เดือน)	11	2.7
เปิดรับประจำ (มากกว่า 6 ครั้ง/เดือน)	32	8.0
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.19 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากงานแถลงข่าวและการจัดกิจกรรมสัญจร (Road Show) พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ไม่เคยเปิดรับข้อมูลเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากงานแถลงข่าวและกิจกรรมสัญจร (Road Show) เลย จำนวน 168 คน คิดเป็นร้อยละ 42.0 รองลงมา เปิดรับน้อย (1-2 ครั้ง/เดือน) จำนวน 127 คน คิดเป็นร้อยละ 31.8 และน้อยที่สุด เปิดรับค่อนข้างบ่อย (5-6 ครั้ง/เดือน) จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 2.7

ตารางที่ 4.20

แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการเปิดรับข่าวสาร
เกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่ออินเทอร์เน็ต

สื่ออินเทอร์เน็ต	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่เคยเลย	186	46.4
เปิดรับน้อย (1-2 ครั้ง/เดือน)	75	18.8
เปิดรับเป็นบางครั้ง (3-4 ครั้ง/เดือน)	85	21.2
เปิดรับค่อนข้างบ่อย (5-6 ครั้ง/เดือน)	43	10.8
เปิดรับประจำ (มากกว่า 6 ครั้ง/เดือน)	11	2.8
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.20 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่ออินเทอร์เน็ต พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ไม่เคยเปิดรับข้อมูลเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่ออินเทอร์เน็ต เลย จำนวน 186 คน คิดเป็นร้อยละ 46.4 รองลงมา เปิดรับเป็นบางครั้ง (3-4 ครั้งต่อเดือน) จำนวน 85 คน คิดเป็นร้อยละ 18.8 และน้อยที่สุด เปิดรับประจำ (มากกว่า 6 ครั้งต่อเดือน) จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 2.8

2.2 พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารจำแนกตามประเภทสื่อในพฤติกรรมการเปิดรับ

ตารางที่ 4.21

แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประเภทสื่อมวลชน
ที่ใช้ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี

สื่อมวลชน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่ได้เปิดรับ	34	8.5
เปิดรับ	366	91.5
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.21 แสดงจำนวน และค่าร้อยละจำแนกตามประเภทสื่อมวลชนที่ใช้ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี พบว่า เกินกว่า 3 ใน 4 ของกลุ่มตัวอย่าง หรือคิดเป็นร้อยละ 91.5 ใช้สื่อมวลชนในการเปิดรับข้อมูลเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี โดยประเภทของสื่อมวลชนที่กลุ่มตัวอย่างใช้ในการเปิดรับสามารถจำแนกได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.21.1

แสดงจำนวน และร้อยละจำแนกตามประเภทของสื่อมวลชนที่กลุ่มตัวอย่างใช้ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี

ประเภทของสื่อมวลชน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
โทรทัศน์	319	87.2
หนังสือพิมพ์	18	4.9
วิทยุ	23	6.3
นิตยสาร	6	1.6
รวม	366	100.0

เมื่อจำแนกประเภทของสื่อมวลชนดังแสดงในตารางข้างต้น พบว่า กลุ่มตัวอย่างใช้สื่อโทรทัศน์ในการเปิดรับข้อมูลเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีมากที่สุด จำนวน 319 คน คิดเป็นร้อยละ 87.2 รองลงมา วิทยุ จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 6.3 และน้อยที่สุด คือนิตยสาร จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 1.6

ตารางที่ 4.22

แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประเภทสื่อบุคคล
ที่ใช้ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี

สื่อบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่ใช้	68	17.0
ใช้	332	83.0
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.22 แสดงจำนวน และค่าร้อยละจำแนกตามประเภทของสื่อบุคคลที่ใช้ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี พบว่า ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่าง ใช้สื่อบุคคลในการเปิดรับข้อมูลเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี จำนวน 332 คน คิดเป็นร้อยละ 83.0 โดยประเภทของสื่อบุคคลที่กลุ่มตัวอย่างใช้ในการเปิดรับสามารถจำแนกได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.22.1

แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประเภทของสื่อบุคคล
ที่กลุ่มตัวอย่างใช้ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี

ประเภทของสื่อบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ครอบครัว	77	23.2
ช่างผู้ชำนาญการ	58	17.4
เพื่อนสนิท	140	42.2
พนักงานของบริษัท ปตท.	57	17.2
รวม	332	100.0

เมื่อจำแนกประเภทของสื่อบุคคลดังแสดงในตารางข้างต้น พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ใช้สื่อบุคคลประเภทเพื่อนสนิท หรือบุคคลใกล้ชิดในการเปิดรับข้อมูลเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี จำนวน 140 คน คิดเป็นร้อยละ 42.2 รองลงมา คือ ครอบครัว จำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 23.2 และน้อยที่สุด พนักงานของบริษัท ปตท. จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 17.2

ตารางที่ 4.23

แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประเภทสื่อเฉพาะกิจ
ที่ใช้ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี

สื่อเฉพาะกิจ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่ใช้	54	13.5
ใช้	346	86.5
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.23 แสดงจำนวน และค่าร้อยละจำแนกตามประเภทสื่อเฉพาะกิจที่ใช้ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ใช้สื่อเฉพาะกิจในการเปิดรับข้อมูลเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี จำนวน 346 คน คิดเป็นร้อยละ 86.5 โดยประเภทของสื่อมวลชนที่กลุ่มตัวอย่างใช้ในการเปิดรับสามารถจำแนกได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4.23.1

แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประเภทของสื่อเฉพาะกิจ
ที่กลุ่มตัวอย่างใช้ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี

ประเภทของสื่อเฉพาะกิจ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
แผ่นพับ	21	6.1
โปสเตอร์	45	13.0
สติ๊กเกอร์ขนาดเล็กและขนาดใหญ่	253	73.1
งานแถลงข่าว	25	7.2
งานกิจกรรมสัญจร (Road show)	2	0.6
รวม	346	100.0

เมื่อจำแนกประเภทของสื่อเฉพาะกิจดังแสดงในตารางข้างต้น พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ใช้สติ๊กเกอร์ขนาดเล็กและขนาดใหญ่ ในการเปิดรับข้อมูลเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี จำนวน

253 คน คิดเป็นร้อยละ 73.1 รองลงมา คือ สื่อโปสเตอร์ จำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 13.0 และ น้อยที่สุด งานกิจกรรมสัญจร (Road show) จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 0.6

ตารางที่ 4.24

แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประเภทสื่อที่ใช้ในการเปิดรับข่าวสาร
เกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่ออินเทอร์เน็ต

อินเทอร์เน็ต	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่ใช้	393	98.3
ใช้	7	1.7
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.24 แสดงจำนวน และ ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจากการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากอินเทอร์เน็ต พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ไม่ใช้ สื่ออินเทอร์เน็ต คิดเป็นร้อยละ 98.3 ซึ่งมีเพียง 7 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 1.7 ที่ใช้ สื่ออินเทอร์เน็ตในการเปิดรับข้อมูลเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี

ส่วนที่ 3

ทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์

3.1 ทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ด้านความรู้ความเข้าใจ

ตารางที่ 4.25

แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามทัศนคติที่มีต่อ
การใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ด้านความรู้ความเข้าใจ

ข้อความ	$\bar{X}$	S.D.	ทัศนคติ
<u>ด้านความรู้ความเข้าใจ</u>			
1. ก๊าซเอ็นจีวีเป็นก๊าซธรรมชาติที่ไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม	4.40	0.72	เห็นด้วยอย่างมาก
2. ก๊าซเอ็นจีวีสามารถใช้กับรถได้ทุกประเภท	3.85	1.08	เห็นด้วย
3. รถยนต์ที่ติดตั้งก๊าซเอ็นจีวีจะใช้ก๊าซได้เพียงอย่างเดียว	3.15	1.12	ไม่แน่ใจ
4. หากเกิดอุบัติเหตุ รถยนต์ที่ใช้ก๊าซเอ็นจีวีสามารถระเบิดหรือเกิดการลุกไหม้ของเชื้อเพลิงได้	3.11	0.90	ไม่แน่ใจ
5. เมื่อเกิดการรั่วก๊าซเอ็นจีวีจะระเหยอย่างรวดเร็วไปในอากาศ	3.62	0.68	เห็นด้วย
6. ก๊าซเอ็นจีวีเป็นพลังงานที่ประเทศสามารถผลิตได้เอง	4.29	0.73	เห็นด้วยอย่างมาก
ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวี ด้านความรู้ความเข้าใจโดยรวม	3.72	0.40	เห็นด้วย

ตารางที่ 4.25 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามทัศนคติที่มีต่อการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ด้านความรู้ความเข้าใจ มีค่าเฉลี่ยในภาพรวม อยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.72 ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ มีความคิดเห็นว่าก๊าซเอ็นจีวีเป็นก๊าซธรรมชาติที่ไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม และก๊าซเอ็นจีวีเป็นพลังงานที่ประเทศสามารถผลิตได้เอง อยู่ในระดับเห็นด้วยอย่างมาก ตามลำดับ



3.2 ทักษะของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ด้านความรู้สึก

ตารางที่ 4.26

แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามทัศนคติ
ที่มีต่อการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ด้านความรู้สึก

ข้อความ	$\bar{X}$	S.D.	ทัศนคติ
<u>ด้านความรู้สึก</u>			
7. การใช้ก๊าซเอ็นจีวีจะช่วยชาติประหยัดการนำเข้พลังงานน้ำมันจากต่างประเทศ	4.34	0.88	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
8. การใช้พลังงานทดแทนจากวัตถุดิบที่ประเทศสามารถผลิตได้เอง เป็นเรื่องที่น่าสนับสนุน	4.51	0.60	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
9. การใช้ก๊าซเอ็นจีวี เป็นเรื่องยุ่งยาก เพราะต้องศึกษาและติดตั้งอุปกรณ์เพิ่มเติม	3.48	0.93	ไม่เห็นด้วย
10. ผู้ใช้ก๊าซเอ็นจีวี มีส่วนช่วยในการรักษาสีสิ่งแวดล้อม	4.19	0.75	เห็นด้วย
11. มีสถานีเพียงพอที่ให้บริการก๊าซเอ็นจีวีในเขตที่ท่านอาศัยอยู่	3.16	1.20	ไม่แน่ใจ
12. เป็นเชื้อเพลิงที่ทันสมัยและได้มาตรฐานจากผู้ให้บริการทั้งการติดตั้งและการเติมเชื้อเพลิง	2.43	0.96	ไม่แน่ใจ
13. ระบบการเติมก๊าซจำเป็นต้องแสดงการ์ดผู้ใช้ทุกครั้ง ซึ่งก่อความรำคาญในการใช้บริการ	3.41	1.10	ไม่เห็นด้วย
14. ท่านเห็นเชื้อเพลิงที่ท่านใช้กับรถยนต์ในปัจจุบันมีความเหมาะสมอยู่แล้ว	2.35	0.79	เห็นด้วย
ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวี ด้านความรู้สึกโดยรวม	3.48	0.25	เห็นด้วย

ตารางที่ 4.26 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามทัศนคติที่มีต่อการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ด้านความรู้สึก มีค่าเฉลี่ยในภาพรวม อยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.48 ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ มีความคิดเห็นว่า การใช้พลังงานทดแทนจากวัตถุดิบที่ประเทศสามารถผลิตได้เอง เป็นเรื่องที่น่าสนับสนุน และการใช้ก๊าซเอ็นจีวีจะช่วยชาติประหยัดการนำเข้าพลังงานน้ำมันจากต่างประเทศ อยู่ในระดับเห็นด้วยอย่างมาก ตามลำดับ



3.3 ทักษะของกรุปตัวอย่างที่มีต่อการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ด้านพฤติกรรม

ตารางที่ 4.27

แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกรุปตัวอย่างจำแนกตามทัศนคติที่มีต่อการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ด้านพฤติกรรม

ข้อความ	$\bar{X}$	S.D.	ทัศนคติ
<u>ด้านพฤติกรรม</u>			
15. เมื่อท่านทราบถึงข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี ท่านได้แนะนำให้ผู้อื่นรับรู้ด้วย	3.72	0.82	เห็นด้วย
16. ท่านชื่นชมคนที่หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีแทนน้ำมันเชื้อเพลิง	3.89	0.84	เห็นด้วย
17. ท่านค้นหาข้อมูลของก๊าซเอ็นจีวีเพิ่มเติมจากสื่อต่างๆ	3.70	0.91	เห็นด้วย
18. ท่านต้องการติดตั้งถังก๊าซเอ็นจีวีหลังจากได้รับการประชาสัมพันธ์จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้หันมาใช้เชื้อเพลิงดังกล่าว	3.70	1.05	เห็นด้วย
ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมโดยรวม	3.75	0.71	เห็นด้วย
ภาพรวมทั้ง 3 ด้าน	3.65	0.35	เห็นด้วย

จากตารางที่ 4.27 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกรุปตัวอย่างจำแนกตามทัศนคติที่มีต่อการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ด้านพฤติกรรม มีค่าเฉลี่ยในภาพรวม อยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย คือ 3.75 ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ มีความคิดเห็นว่า เมื่อท่านทราบถึงข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวี ท่านได้แนะนำให้ผู้อื่นรับรู้ด้วย ท่านค้นหาข้อมูลของก๊าซเอ็นจีวีเพิ่มเติมจากสื่อต่างๆ และท่านต้องการติดตั้งถังก๊าซเอ็นจีวีหลังจากได้รับการประชาสัมพันธ์จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้หันมาใช้เชื้อเพลิงดังกล่าว อยู่ในระดับที่เห็นด้วย ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาถึงทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวี ในภาพรวมทั้งสามด้าน พบว่า ค่าเฉลี่ยรวมทั้งหมด อยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.65

ส่วนที่ 4

แนวโน้มในการยอมรับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชน

ที่อาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 4.28

แสดงจำนวน และค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับการรับทราบเรื่องปัญหาคาน้ำมันแพง และมีการส่งเสริมให้หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวี

การรับทราบเรื่องปัญหาคาน้ำมันแพง และมีการส่งเสริมให้ใช้ก๊าซเอ็นจีวี	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ทราบ	360	90.0
ไม่ทราบ	40	10.0
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.28 แสดงจำนวน และค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับการรับทราบเกี่ยวกับปัญหาคาน้ำมันแพงและมีการส่งเสริมให้หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ รับทราบ ข้อมูลดังกล่าวถึง 360 คน คิดเป็นร้อยละ 90.0 โดยกลุ่มตัวอย่างให้เหตุผลว่า ได้รับจากสื่อต่างๆ เช่น โทรทัศน์ วิทยุ รวมไปถึงจากบุคคลอื่นๆ นอกจากนั้นสภาพแวดล้อมในปัจจุบันก็เป็นแรงกระตุ้นให้รับทราบเกี่ยวกับประเด็นดังกล่าว ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่เหลือจำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 10.0 ไม่ทราบข้อมูลดังกล่าว เนื่องจากไม่มีเวลาติดตามข่าวสารจากสื่อต่างๆ อีกทั้งไม่ค่อยสนใจข้อมูลเกี่ยวกับก๊าซ เอ็นจีวีเท่าใดนัก นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างจำนวนหนึ่งได้ติดตั้งเชื้อเพลิงประเภทก๊าซแอลพีจีแล้ว จึงไม่สนใจที่จะเปิดรับข้อมูลเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีเท่าที่ควร

ตารางที่ 4.29

แสดงจำนวน และค่าร้อยละเกี่ยวกับการรับทราบว่ามีสถานที่ให้บริการเติมก๊าซเอ็นจีวี
หรือบริษัทติดตั้งอุปกรณ์ก๊าซเอ็นจีวีในเขตที่ท่านพักอาศัย

การรับทราบว่ามีสถานนี้หรือ บริษัทติดตั้งในเขตที่พักอาศัย	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ทราบ	282	70.5
ไม่ทราบ	118	29.5
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.29 แสดงจำนวน และค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับการรับทราบว่ามีสถานที่ให้บริการก๊าซเอ็นจีวี หรือบริษัทติดตั้งอุปกรณ์ก๊าซเอ็นจีวีในเขตที่พักอาศัย พบว่าส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่าง ทราบว่ามีสถานที่ให้บริการเติมก๊าซเอ็นจีวี และ/หรือบริษัทติดตั้งอุปกรณ์ก๊าซเอ็นจีวีในเขตที่พักอาศัย จำนวน 282 คน คิดเป็นร้อยละ 70.5 โดยกลุ่มตัวอย่างให้เหตุผลที่ทราบข้อมูลดังกล่าวว่า เนื่องจากเดินทางผ่านสถานบริการดังกล่าว รวมถึงสถานที่ที่ใช้เติมเชื้อเพลิงก็มีก๊าซเอ็นจีวีให้บริการอยู่จึงทราบข้อมูลดังกล่าว อีกทั้งยังได้รับทราบข้อมูลจากผู้อื่นอีกด้วย ส่วนกลุ่มตัวอย่างจำนวน 118 คนคิดเป็นร้อยละ 29.5 ไม่ทราบข้อมูลดังกล่าวเพราะ คิดว่ามีการประชาสัมพันธ์จากสื่อน้อยเกินไป อีกทั้งไม่เคยพบเห็น และติดตามข้อมูล ทำให้คิดว่าในพื้นที่ที่ตนพักอาศัยนั้นไม่มีสถานที่ให้บริการก๊าซเอ็นจีวี

ตารางที่ 4.30

แสดงจำนวน และค่าร้อยละเกี่ยวกับการค้นหาข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีเพิ่มเติมหลังจาก
ได้รับทราบว่ามีผลกระทบทำให้ประชาชนหันมาใช้เอ็นจีวีเพิ่มมากขึ้น

ค้นหาข่าวสารเกี่ยวกับ การใช้ก๊าซเอ็นจีวีเพิ่มเติม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ใช่	215	53.8
ไม่ใช่	185	46.2
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.30 แสดงจำนวน และค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับการค้นหาข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีเพิ่มเติม หลังจากได้รับทราบว่ามีผลกระทบทำให้ประชาชนหันมาใช้เอ็นจีวีเพิ่มมากขึ้น พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ค้นหาข้อมูลข่าวสารดังกล่าว จำนวน 215 คน คิดเป็นร้อยละ 53.8 เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างดังกล่าวส่วนหนึ่งกำลังคิดที่จะติดตั้งก๊าซเอ็นจีวีเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงให้กับรถยนต์ของตน นอกจากนั้นยังเห็นว่าข้อมูลเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีเป็นเรื่องที่น่าสนใจ อีกทั้งเป็นก๊าซธรรมชาติที่ไม่ทำลายสิ่งแวดล้อมรวมถึงยังราคาถูกกว่าเชื้อเพลิงชนิดอื่น ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ได้ค้นหาข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีเพิ่มเติม จำนวน 185 คิดเป็นร้อยละ 46.2 ให้เหตุผลว่า เครื่องยนต์ที่ใช้อยู่ในปัจจุบันอาจไม่เหมาะสมกับก๊าซเอ็นจีวี อีกทั้งไม่มีเวลาในการค้นหาข้อมูล รวมถึงสถานะเชื้อเพลิงยังค่อนข้างน้อย ค่าติดตั้งราคาค่อนข้างสูง รวมถึงการให้ข้อมูลดังกล่าวควรเป็นหน้าที่ของรัฐ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการนำเสนอให้ประชาชนได้รับทราบมากกว่า

ตารางที่ 4.31

แสดงจำนวน และค่าร้อยละเกี่ยวกับการใช้ระยะเวลาในการตัดสินใจที่จะหันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีใน
รถยนต์แทน หรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

ระยะเวลาที่ใช้ในการตัดสินใจ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ทันที หรือต่ำกว่า 3 เดือน	63	15.8
3 - 6 เดือน	148	37.0
6 - 9 เดือน	42	10.4
9 - 12 เดือน	11	2.8
มากกว่า 1 ปีขึ้นไป	136	34.0
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.31 แสดงจำนวน และค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับแนวโน้มการยอมรับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในประเด็นระยะเวลาในการตัดสินใจที่จะหันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์แทน หรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ใช้ระยะเวลาในการตัดสินใจประมาณ 3 - 6 เดือน จำนวน 148 คน คิดเป็นร้อยละ 37.0 รองลงมา ใช้ระยะเวลาในการตัดสินใจมากกว่า 1 ปีขึ้นไป จำนวน 136 คน คิดเป็นร้อยละ 34.0 และน้อยที่สุด 9 - 12 เดือน จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 2.8

ตารางที่ 4.32

แสดงจำนวน และค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับความต้องการที่จะทดลองใช้ก๊าซเอ็นจีวี
เป็นเชื้อเพลิงในรถยนต์ควบคู่ไปกับการใช้น้ำมัน

ท่านเป็นผู้หนึ่งที่ต้องการทดลองใช้ก๊าซเอ็นจีวี	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ใช่	258	64.5
ไม่ใช่	142	35.5
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.32 แสดงจำนวน และค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับความต้องการที่จะทดลองใช้ก๊าซเอ็นจีวีเป็นเชื้อเพลิงในรถยนต์ควบคู่ไปกับการใช้น้ำมัน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ต้องการทดลองใช้ก๊าซเอ็นจีวีควบคู่ไปกับการใช้น้ำมัน จำนวน 258 คน คิดเป็นร้อยละ 64.5 เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างอยากทดสอบสมรรถภาพของก๊าซเอ็นจีวีว่าจะสามารถรักษาแวลวล้อมได้จริงหรือไม่ นอกจากนี้ยังให้เหตุผลเพิ่มเติมว่าการใช้ก๊าซเอ็นจีวีเป็นเชื้อเพลิงนั้น ถือเป็นเรื่องที่มีประโยชน์ เพราะสะอาด อีกทั้งยังมีราคาถูกกว่าน้ำมันเชื้อเพลิง ส่วนผู้ที่ไม่ต้องการทดลองใช้ก๊าซเอ็นจีวี จำนวน 142 คิดเป็นร้อยละ 35.5 ให้เหตุผลว่า กลัวจะเกิดปัญหากับเครื่องยนต์ในภายหลัง และยังไม่มั่นใจในเรื่องของการใช้งานเท่าที่ควร รวมถึงราคาติดตั้งค่อนข้างสูง

ตารางที่ 4.33

แสดงจำนวน และค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับแนวโน้มในอนาคตที่จะใช้ก๊าซเอ็นจีวีแทน
หรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้กับรถยนต์ในปัจจุบัน

ท่านคิดว่าจะใช้ก๊าซเอ็นจีวีในอนาคตหรือไม่	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ใช่	187	46.8
ไม่แน่ใจ	149	37.2
ไม่ใช่	64	16.0
รวม	400	100.0

จากตารางที่ 4.33 แสดงจำนวน และค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับแนวโน้มในอนาคตที่จะใช้ก๊าซเอ็นจีวีแทน หรือใช้ร่วมกับการใช้พลังงานเชื้อเพลิงที่ใช้กับรถยนต์ในปัจจุบันนี้ พบว่า ส่วนใหญ่กลุ่มตัวอย่าง คิดว่าในอนาคตจะใช้ก๊าซเอ็นจีวี จำนวน 187 คนคิดเป็นร้อยละ 46.8 รองลงมา ไม่แน่ใจ จำนวน 149 คิดเป็นร้อยละ 37.2 และน้อยที่สุดคือไม่ใช่ จำนวน 64 คน คิดเป็นร้อยละ 16.5 โดยกลุ่มตัวอย่างทั้งที่คิดว่าจะใช้ จะไม่ใช่ และยังไม่แน่ใจ ต่างให้เหตุผลที่แตกต่างกันออกไป ซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่คิดว่าจะใช้ก๊าซเอ็นจีวีให้เหตุผลว่า การใช้ก๊าซเอ็นจีวีเป็นเชื้อเพลิงในรถยนต์ถือเป็นการเพิ่มทางเลือกให้กับผู้ที่จำเป็นต้องเดินทางมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้เชื้อเพลิงดังกล่าวยังช่วยให้ผู้ใช้ได้ประหยัด อีกทั้งยังรักษาสภาพแวดล้อมเพราะไม่ก่อให้เกิดมลภาวะ ส่วนกลุ่มที่ยังไม่แน่ใจว่าตนจะใช้เชื้อเพลิงดังกล่าวหรือไม่ ให้เหตุผลว่า หากใช้แล้วอาจเกิดปัญหาตามมาภายหลังได้ จำเป็นต้องใช้เวลาในการศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมก่อน รวมถึงรอเวลาให้ราคาติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆ มีราคาที่ถูกลงกว่านี้ ก็อาจจะหันมาติดตั้งอุปกรณ์เพื่อหันมาใช้ก๊าซดังกล่าวอย่างจริงจัง และในกลุ่มสุดท้าย คือกลุ่มตัวอย่างที่คิดว่าจะไม่ใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ เพราะคิดว่าค่าติดตั้งสูงและระบบการใช้งานอาจมีปัญหาได้

ส่วนที่ 5

ปัญหาและอุปสรรคในการยอมรับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์

ตารางที่ 4.34

แสดงจำนวน และค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคสำคัญที่ทำให้การใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ยังไม่ได้รับการยอมรับและใช้กันอย่างแพร่หลาย

อุปสรรคสำคัญที่ทำให้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ ยังไม่ได้รับการยอมรับ	จำนวนผู้ตอบ (คน)	ร้อยละ (จาก 400 คน)
1. ประชาชนขาดความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้ ก๊าซเอ็นจีวี	307	76.8
2. ประชาชนไม่เห็นความสำคัญของการใช้ก๊าซเอ็นจีวี แทนการใช้น้ำมันที่มีอยู่ก่อนแล้ว	146	36.5
3. ประชาชนขาดความมั่นใจในเรื่องของความ ปลอดภัยและคุณภาพ	225	56.3
4. รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องขาดการสนับสนุน เรื่องนี้อย่างจริงจัง	128	32.0
5. สถาบันการเงินที่ช่วยเหลือในด้านค่าติดตั้งอุปกรณ์ เช่น การผ่อนชำระ หรือดอกเบี้ยต่ำ	71	17.8
6. การเผยแพร่ข่าวสารขาดความต่อเนื่อง	103	25.8
7. อุปกรณ์ที่ใช้ในการติดตั้งมีราคาสูง	274	68.5
8. หลังจากติดตั้งอุปกรณ์ ต้องมีการตรวจสภาพ เครื่องยนต์อยู่เป็นประจำ	149	37.3
9. สถานีบริการก๊าซเอ็นจีวี และบริษัทติดตั้งยังไม่ เพียงพอ	236	59.0

หมายเหตุ ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

จากตารางที่ 4.34 แสดงจำนวน และค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่างพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ คิดว่าปัญหาและอุปสรรคสำคัญที่ทำให้การใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ยังไม่ได้รับการยอมรับและใช้กันอย่างแพร่หลายเพราะ ประชาชนขาดความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้

ก๊าซเอ็นจีวี ซึ่งกลุ่มตัวอย่างตอบในข้อดังกล่าวถึง 307 คน คิดเป็นร้อยละ 76.8 รองลงมา คือ อุปกรณ์ที่ใช้ในการติดตั้งมีราคาสูง โดยกลุ่มตัวอย่างตอบในข้อดังกล่าวจำนวน 274 คน คิดเป็นร้อยละ 68.5 และน้อยที่สุด คือ สถาบันการเงินที่ช่วยเหลือในด้านค่าติดตั้งอุปกรณ์ เช่น การผ่อนชำระ หรือดอกเบี้ยต่ำ มีผู้ตอบในข้อดังกล่าวจำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 17.8



ส่วนที่ 6

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์

6.1 ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารกับทัศนคติเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

สมมติฐานที่ 1 พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารมีความสัมพันธ์กับทัศนคติเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

สมมติฐานข้อที่ 1.1 ความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อวิทยุมีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

H_0 : ความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อวิทยุไม่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

H_1 : ความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อวิทยุมีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

ตารางที่ 4.35

ผลวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อวิทยุกับ
ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์
ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

ความสัมพันธ์ระหว่าง ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวี ด้านความรู้ความเข้าใจกับ	n	r	Sig.
สื่อวิทยุ	398	0.146*	.000

*หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.35 แสดงผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สันระหว่างความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อวิทยุกับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร จะเห็นได้ว่าค่า Sig. = .000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ .05 ซึ่งหมายความว่า ความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อวิทยุมีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ สรุปได้ว่าความถี่ในการเปิดรับข่าวสารสูง ก็จะมีทัศนคติในด้านความรู้ความเข้าใจในระดับมาก

สมมติฐานข้อที่ 1.2 ความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อวิทยุมีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

H_0 : ความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อวิทยุไม่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

H_1 : ความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อวิทยุมีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

จํานักรหัสสมุด

ตารางที่ 4.36

ผลวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อวิทยุกับ
ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์
ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

ความสัมพันธ์ระหว่าง ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวี ด้านความรู้สึกกับ	n	r	Sig.
สื่อวิทยุ	398	0.110*	.000

*หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.36 แสดงผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สันระหว่างความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อวิทยุกับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร จะเห็นได้ว่าค่า Sig. = .000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ.05 ซึ่งหมายความว่า ความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อวิทยุมีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ สรุปได้ว่าความถี่ในการเปิดรับข่าวสารสูง ก็จะมีทัศนคติด้านความรู้สึกในระดับมาก

สมมติฐานข้อที่ 1.3 ความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อวิทยุมีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

H_0 : ความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อวิทยุไม่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

H_1 : ความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อวิทยุมีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

จํานักรหอสมุด

ตารางที่ 4.37

ผลวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อวิทยุกับ
ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์
ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

ความสัมพันธ์ระหว่าง ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวี ด้านพฤติกรรมกับ	n	r	Sig.
สื่อวิทยุ	398	-0.432*	.000

*หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.37 แสดงผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สันระหว่างความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อวิทยุกับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร จะเห็นได้ว่าค่า Sig. = .000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ.05 ซึ่งหมายความว่า ความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อวิทยุมีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ สรุปได้ว่าความถี่ในการเปิดรับข่าวสารสูง จะมีทัศนคติด้านพฤติกรรมในระดับต่ำ

สมมติฐานข้อที่ 1.4 ความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อ
สติกเกอร์ขนาดเล็กมีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีใน
รถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

H_0 : ความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อสติกเกอร์ขนาดเล็ก
ไม่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีใน
รถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

H_1 : ความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อสติกเกอร์ขนาดเล็กมี
ความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีใน
รถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

จํานักรหัสสมุด

ตารางที่ 4.38

ผลวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจาก
สื่อสติกเกอร์ขนาดเล็กกับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจ
เกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

ความสัมพันธ์ระหว่าง ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวี ด้านความรู้ความเข้าใจกับ	n	r	Sig.
สื่อสติกเกอร์ขนาดเล็ก	398	0.013	.798

ตารางที่ 4.38 แสดงผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สันระหว่างความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อสติกเกอร์ขนาดเล็กกับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร จะเห็นได้ว่าค่า Sig. = .789 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐาน H_1 ที่ระดับนัยสำคัญ.05 ซึ่งหมายความว่า ความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อสติกเกอร์ขนาดเล็กไม่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจของประชาชนเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

สมมติฐานข้อที่ 1.5 ความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อ
สติกเกอร์ขนาดเล็กมีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกเกี่ยวกับการใช้ก๊าซ
เอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

H_0 : ความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อสติกเกอร์ขนาดเล็ก
ไม่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์
ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

H_1 : ความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อสติกเกอร์ขนาดเล็กมี
ความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของ
ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

จํานักรหัสสมุด

ตารางที่ 4.39

ผลวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจาก
สื่อสติกเกอร์ขนาดเล็กกับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกเกี่ยวกับ
การใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

ความสัมพันธ์ระหว่าง ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวี ด้านความรู้สึกกับ	n	r	Sig.
สื่อสติกเกอร์ขนาดเล็ก	398	0.337*	.000

*หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.39 แสดงผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สันระหว่างความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อสติกเกอร์ขนาดเล็กกับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร จะเห็นได้ว่าค่า Sig. = .000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ.05 ซึ่งหมายความว่า ความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อสติกเกอร์ขนาดเล็กมีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ สรุปได้ว่าความถี่ในการเปิดรับข่าวสารสูง ก็จะมีทัศนคติด้านความรู้สึกในระดับมาก

สมมติฐานข้อที่ 1.6 ความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อ
สติกเกอร์ขนาดเล็กมีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมเกี่ยวกับการใช้ก๊าซ
เอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

H_0 : ความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อสติกเกอร์ขนาดเล็ก
ไม่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์
ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

H_1 : ความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อสติกเกอร์ขนาดเล็กมี
ความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของ
ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

จํานักรหัสสมุด

ตารางที่ 4.40

ผลวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อ
 สื่อดิจิทัลขนาดเล็กกับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมเกี่ยวกับการใช้
 ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

ความสัมพันธ์ระหว่าง ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวี ด้านพฤติกรรมกับ	n	r	Sig.
สื่อสื่อดิจิทัลขนาดเล็ก	398	0.237*	.000

*หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.40 แสดงผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สันระหว่างความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อสื่อดิจิทัลขนาดเล็กกับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร จะเห็นได้ว่าค่า Sig. = .000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ.05 ซึ่งหมายความว่า ความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อสื่อดิจิทัลขนาดเล็กมีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ สรุปได้ว่าความถี่ในการเปิดรับข่าวสารสูง ก็จะมีทัศนคติด้านความพฤติกรรมระดับมาก

สมมติฐานข้อที่ 1.7 ประเภทของสื่อมวลชนที่ใช้ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีมีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

H_0 : ประเภทของสื่อมวลชนที่ใช้ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีไม่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

H_1 : ประเภทของสื่อมวลชนที่ใช้ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีมีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

จํานักรหัสสมุด

ตารางที่ 4.41

ผลวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของสื่อมวลชนที่ใช้ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับ
ก๊าซเอ็นจีวีกับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับ
การใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

ประเภทสื่อ	ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจ				χ^2	Sig
	ไม่แน่ใจ	เห็นด้วย	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	รวม		
โทรทัศน์	70 (19.1)	230 (62.8)	19 (5.2)	319 (87.2)	67.467	.000*
หนังสือพิมพ์	12 (3.3)	6 (1.6)	0 (0)	18 (4.9)		
วิทยุ	0 (0)	13 (3.6)	10 (2.7)	23 (6.3)		
นิตยสาร	0 (0)	6 (1.6)	0 (0)	6 (1.6)		
รวม	82 (22.4)	255 (69.7)	29 (7.9)	366 (100.0)		

*หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 df = 6

หมายเหตุ ไม่มีผู้ตอบในช่องไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง และไม่เห็นด้วย

หมายเหตุ มีผู้ไม่ตอบ 44 คน

ตารางที่ 4.41 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของสื่อมวลชนที่ใช้ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีกับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร จะเห็นได้ว่าค่า Sig. = .000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ .05 ซึ่งหมายความว่าประเภทของสื่อมวลชนที่ใช้ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีมีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

สมมติฐานข้อที่ 1.8 ประเภทของสื่อมวลชนที่ใช้ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับ
ก๊าซเอ็นจีวีมีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีใน
รถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

H_0 : ประเภทของสื่อมวลชนที่ใช้ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีไม่มี
ความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของ
ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

H_1 : ประเภทของสื่อมวลชนที่ใช้ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีมี
ความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของ
ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

จํานักรหัสสมุด

ตารางที่ 4.42

ผลวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของสื่อมวลชนที่ใช้ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับ
ก๊าซเอ็นจีวีกับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวี
ในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

ประเภทสื่อ	ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึก					χ^2	Sig.
	ไม่เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	รวม		
โทรทัศน์	5 (1.4)	98 (26.8)	215 (58.7)	1 (0.3)	319 (87.2)	82.269	.000*
หนังสือพิมพ์	0 (0)	13 (3.6)	5 (1.4)	0 (0)	18 (4.9)		
วิทยุ	0 (0)	3 (0.8)	15 (4.1)	5 (1.4)	23 (6.3)		
นิตยสาร	0 (0)	6 (1.6)	0 (0)	0 (0)	6 (1.6)		
รวม	5 (1.4)	120 (32.8)	235 (64.2)	6 (1.6)	366 (100.0)		

*หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 df = 9

หมายเหตุ ไม่มีผู้ตอบในช่องไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

หมายเหตุ มีผู้ไม่ตอบ 44 คน

ตารางที่ 4.42 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของสื่อมวลชนที่ใช้ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีกับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครจะเห็นได้ว่าค่า Sig. = .000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ.05 ซึ่งหมายความว่า ประเภทของสื่อมวลชนที่ใช้ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีมีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่เปิดรับสื่อมวลชนประเภทสื่อโทรทัศน์จะมีความรู้สึกเห็นด้วยต่อการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์มากกว่าสื่อประเภทอื่น

สมมติฐานข้อที่ 1.9 ประเภทของสื่อมวลชนที่ใช้ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีมีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

H_0 : ประเภทของสื่อมวลชนที่ใช้ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีไม่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

H_1 : ประเภทของสื่อมวลชนที่ใช้ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีมีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

จำนวนภาคสมมติ

ตารางที่ 4.43

ผลวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของสื่อมวลชนที่ใช้ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับ
ก๊าซเอ็นจีวีกับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวี
ในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

ประเภทสื่อ	ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรม					χ^2	Sig.
	ไม่เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	รวม		
โทรทัศน์	18 (4.9)	67 (18.3)	164 (44.8)	70 (19.1)	319 (87.2)	104.134	.000*
หนังสือพิมพ์	12 (3.3)	3 (0.8)	1 (0.3)	2 (0.5)	18 (4.9)		
วิทยุ	0 (0)	10 (2.7)	13 (3.6)	0 (0)	23 (6.3)		
นิตยสาร	0 (0)	0 (0)	6 (1.6)	0 (0)	6 (1.6)		
รวม	30 (8.2)	80 (21.9)	184 (50.3)	72 (19.7)	366 (100.0)		

*หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 df = 9

หมายเหตุ ไม่มีผู้ตอบในช่องไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

หมายเหตุ มีผู้ไม่ตอบ 44 คน

ตารางที่ 4.43 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างประเภทของสื่อมวลชนที่ใช้ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีกับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวี ในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร จะเห็นได้ว่าค่า Sig. = .000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ.05 ซึ่งหมายความว่า ประเภทของสื่อมวลชนที่ใช้ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีมีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่เปิดรับสื่อมวลชนประเภทสื่อโทรทัศน์จะมีพฤติกรรมเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีมากกว่าผู้ที่เปิดรับสื่อมวลชนประเภทอื่น

6.2 ผลการวิเคราะห์ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีกับแนวโน้มการยอมรับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

สมมติฐานที่ 2 ทัศนคติของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มการยอมรับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์

สมมติฐานที่ 2.1 ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจมีความสัมพันธ์กับการรับทราบเรื่องข่าวปัญหาน้ำมันราคาแพงและการรณรงค์ให้หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวี

H_0 : ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจไม่มีความสัมพันธ์กับการรับทราบเรื่องข่าวปัญหาน้ำมันราคาแพงและการรณรงค์ให้หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวี

H_1 : ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจมีความสัมพันธ์กับการรับทราบเรื่องข่าวปัญหาน้ำมันราคาแพงและการรณรงค์ให้หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวี

ตารางที่ 4.44

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจกับ
การรับทราบเรื่องข่าวปัญหาน้ำมันราคาแพงและมีการรณรงค์ให้หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวี

รับทราบปัญหาราคา น้ำมันแพงและรณรงค์ให้ใช้ ก๊าซเอ็นจีวี	ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวี ด้านความรู้ความเข้าใจ				χ^2	Sig.
	ไม่ แน่ใจ	เห็น ด้วย	เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	รวม		
ทราบ	83 (20.9)	248 (62.3)	29 (7.3)	360 (90.5)	16.452	.000*
ไม่ทราบ	0 (0)	38 (9.5)	0 (0)	38 (9.5)		
รวม	83 (20.9)	286 (71.8)	29 (7.3)	398 (100.0)		

*หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 df = 2

หมายเหตุ ไม่มีผู้ตอบในช่องไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง และไม่เห็นด้วย

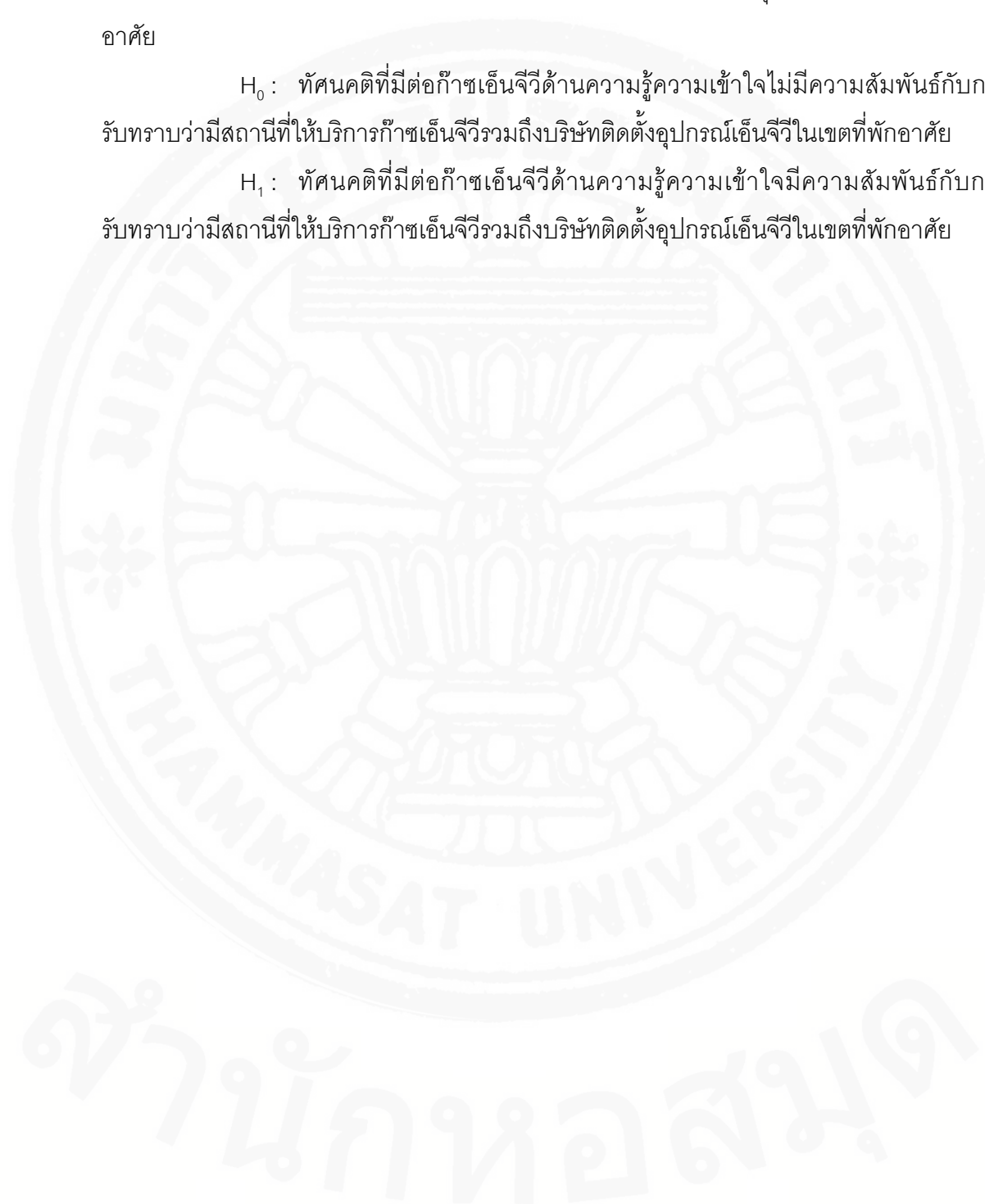
หมายเหตุ มีผู้ไม่ตอบ 2 คน

ตารางที่ 4.44 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจกับการรับทราบปัญหาราคาน้ำมันแพงและมีการรณรงค์ให้ประชาชนหันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวี จะเห็นได้ว่าค่า Sig. = .000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ.05 ซึ่งหมายความว่า ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจมีความสัมพันธ์กับการรับทราบเรื่องข่าวปัญหาราคาน้ำมันแพง และมีการรณรงค์ให้หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวี

สมมติฐานที่ 2.2 ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจมีความสัมพันธ์กับการรับทราบว่าสถานี่ที่ให้บริการก๊าซเอ็นจีวีรวมถึงบริษัทติดตั้งอุปกรณ์เอ็นจีวีในเขตที่พักอาศัย

H_0 : ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจไม่มีความสัมพันธ์กับการรับทราบว่าสถานี่ที่ให้บริการก๊าซเอ็นจีวีรวมถึงบริษัทติดตั้งอุปกรณ์เอ็นจีวีในเขตที่พักอาศัย

H_1 : ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจมีความสัมพันธ์กับการรับทราบว่าสถานี่ที่ให้บริการก๊าซเอ็นจีวีรวมถึงบริษัทติดตั้งอุปกรณ์เอ็นจีวีในเขตที่พักอาศัย



ตารางที่ 4.45

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจกับ
การรับทราบว่ามีสถานที่ให้บริการก๊าซเอ็นจีวีรวมถึง
บริษัทติดตั้งอุปกรณ์เอ็นจีวีในเขตที่พักอาศัย

รับทราบว่าสถานที่ให้บริการ ก๊าซเอ็นจีวีหรือบริษัทติดตั้ง ในเขตที่พัก	ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวี ด้านความรู้ความเข้าใจ				χ^2	Sig.
	ไม่ แน่ใจ	เห็น ด้วย	เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	รวม		
ทราบ	53 (13.3)	200 (50.3)	29 (7.3)	282 (70.9)	14.016	.001*
ไม่ทราบ	30 (7.5)	86 (21.6)	0 (0)	116 (29.1)		
รวม	83 (20.8)	286 (71.9)	29 (7.3)	398 (100.0)		

*หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 df = 2

หมายเหตุ ไม่มีผู้ตอบในช่องไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง และไม่เห็นด้วย

หมายเหตุ มีผู้ไม่ตอบ 2 คน

ตารางที่ 4.45 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจกับการรับทราบว่ามีสถานที่ให้บริการก๊าซเอ็นจีวี รวมถึงบริษัทติดตั้งอุปกรณ์เอ็นจีวีในเขตที่พักอาศัย จะเห็นได้ว่าค่า Sig. = .001 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ.05 ซึ่งหมายความว่า ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจมีความสัมพันธ์กับการรับทราบว่ามีสถานที่ให้บริการก๊าซเอ็นจีวี รวมถึงบริษัทติดตั้งอุปกรณ์เอ็นจีวีในเขตที่พักอาศัย

สมมติฐานที่ 2.3 ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจมีความสัมพันธ์กับการค้นหาข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์เพิ่มเติม หลังจากได้รับทราบว่าการรณรงค์ให้หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีเพิ่มมากขึ้น

H_0 : ทศนคติด้านความรู้ความเข้าใจไม่มีความสัมพันธ์กับการค้นหาข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์เพิ่มเติม หลังจากได้รับทราบว่าการรณรงค์ให้หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีเพิ่มมากขึ้น

H_1 : ทศนคติด้านความรู้ความเข้าใจมีความสัมพันธ์กับการค้นหาข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์เพิ่มเติม หลังจากได้รับทราบว่าการรณรงค์ให้หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีเพิ่มมากขึ้น

ตารางที่ 4.46

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจกับการค้นหาข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์เพิ่มเติม หลังจากได้รับทราบข่าวรณรงค์ให้หันมาใช้เอ็นจีวีเพิ่มมากขึ้น

การค้นหาข่าวสารเพิ่มเติม หลังจากได้รับทราบข่าวรณรงค์ ให้หันมาใช้ ก๊าซเอ็นจีวีเพิ่มมากขึ้น	ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวี ด้านความรู้ความเข้าใจ				χ^2	Sig.
	ไม่แน่ใจ	เห็น ด้วย	เห็น ด้วย อย่างยิ่ง	รวม		
ใช่	40 (10.1)	159 (39.9)	16 (4.0)	183 (46.0)	1.436	.488
ไม่ใช่	43 (10.8)	127 (31.9)	13 (3.3)	215 (54.0)		
รวม	83 (20.9)	286 (71.9)	29 (7.3)	398 (100.0)		

*หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 $df = 2$

หมายเหตุ ไม่มีผู้ตอบในช่องไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง และไม่เห็นด้วย

หมายเหตุ มีผู้ไม่ตอบ 2 คน

จากตารางที่ 4.46 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจกับการค้นหาข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์เพิ่มเติม หลังจากได้รับทราบว่าการรณรงค์ให้หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์เพิ่มมากขึ้น จะเห็นได้ว่าค่า Sig. = .488 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐาน H_1 ที่ระดับนัยสำคัญ .05 ซึ่งหมายความว่าทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจไม่มีความสัมพันธ์กับการค้นหาข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์เพิ่มเติม หลังจากได้รับทราบว่าการรณรงค์ให้หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์เพิ่มมากขึ้น

สมมติฐานที่ 2.4 ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจมีความสัมพันธ์กับการใช้ระยะเวลาในการตัดสินใจที่จะหันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์แทน หรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

H_0 : ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจไม่มีความสัมพันธ์กับการใช้ระยะเวลาในการตัดสินใจที่จะหันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์แทน หรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

H_1 : ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจมีความสัมพันธ์กับการใช้ระยะเวลาในการตัดสินใจที่จะหันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์แทน หรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

จํานักรหอสมุด

ตารางที่ 4.47

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจกับ
การใช้ระยะเวลาในการตัดสินใจที่จะหันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์แทน
หรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

ระยะเวลาที่ใช้ตัดสินใจ	ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจ				χ^2	Sig.
	ไม่แน่ใจ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	รวม		
ทันทีหรือต่ำกว่า 3 เดือน	22 (5.5)	40 (10.1)	1 (0.3)	63 (15.8)	30.180	.000*
3-6 เดือน	50 (5.0)	109 (27.4)	17 (4.3)	146 (36.7)		
6-9 เดือน	4 (1.0)	37 (9.3)	1 (0.3)	42 (10.6)		
9-12 เดือน	0 (0)	11 (2.8)	0 (0)	11 (2.8)		
มากกว่า 1 ปีขึ้นไป	37 (9.3)	89 (22.4)	10 (2.5)	136 (34.2)		
รวม	83 (20.9)	286 (71.9)	29 (7.3)	398 (100.0)		

*หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 df = 8

หมายเหตุ ไม่มีผู้ตอบในช่องไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง และไม่เห็นด้วย

หมายเหตุ มีผู้ไม่ตอบ 2 คน

ตารางที่ 4.47 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจกับการใช้ระยะเวลาในการตัดสินใจที่จะหันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์แทนหรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน จะเห็นได้ว่าค่า Sig. = .000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ.05 ซึ่งหมายความว่า ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจมีความสัมพันธ์กับการใช้ระยะเวลาในการตัดสินใจที่จะหันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์แทนหรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน



สมมติฐานที่ 2.5 ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจมีความสัมพันธ์กับความต้องการที่จะทดลองใช้ก๊าซเอ็นจีวีเป็นเชื้อเพลิงในรถยนต์ควบคู่ไปกับการใช้น้ำมัน

H_0 : ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจไม่มีความสัมพันธ์กับความต้องการที่จะทดลองใช้ก๊าซเอ็นจีวีเป็นเชื้อเพลิงในรถยนต์ควบคู่ไปกับการใช้น้ำมัน

H_1 : ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจมีความสัมพันธ์กับความต้องการที่จะทดลองใช้ก๊าซเอ็นจีวีเป็นเชื้อเพลิงในรถยนต์ควบคู่ไปกับการใช้น้ำมัน



ตารางที่ 4.48

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจกับความต้องการที่จะทดลองใช้ก๊าซเอ็นจีวีเป็นเชื้อเพลิงในรถยนต์ควบคู่ไปกับการใช้น้ำมัน

ต้องการทดลองใช้ ก๊าซเอ็นจีวีกับรถยนต์	ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวี ด้านความรู้ความเข้าใจ				χ^2	Sig.
	ไม่แน่ใจ	เห็น ด้วย	เห็น ด้วย อย่างยิ่ง	รวม		
ใช่	44 (11.1)	196 (49.2)	18 (4.5)	258 (64.8)	6.899	.032*
ไม่ใช่	39 (9.8)	90 (22.6)	11 (2.8)	140 (35.2)		
รวม	83 (20.9)	286 (71.9)	29 (7.3)	398 (100.0)		

*หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 df = 2

หมายเหตุ ไม่มีผู้ตอบในช่องไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง และไม่เห็นด้วย

หมายเหตุ มีผู้ไม่ตอบ 2 คน

ตารางที่ 4.48 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจกับความต้องการที่จะทดลองใช้ก๊าซเอ็นจีวีเป็นเชื้อเพลิงในรถยนต์ควบคู่ไปกับการใช้น้ำมัน จะเห็นได้ว่าค่า Sig. = .032 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ.05 ซึ่งหมายความว่า ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจมีความสัมพันธ์กับความต้องการที่จะทดลองใช้ก๊าซเอ็นจีวีเป็นเชื้อเพลิงในรถยนต์ควบคู่ไปกับการใช้น้ำมัน

สมมติฐานที่ 2.6 ทักษะการมีต่อการใช้ชีวิตด้านความรู้ความเข้าใจมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มในอนาคตที่จะใช้ก๊าซเอ็นจีวีแทนหรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้กับรถยนต์ในปัจจุบัน

H_0 : ทักษะการมีต่อการใช้ชีวิตด้านความรู้ความเข้าใจไม่มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มในอนาคตที่จะใช้ก๊าซเอ็นจีวีแทนหรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้กับรถยนต์ในปัจจุบัน

H_1 : ทักษะการมีต่อการใช้ชีวิตด้านความรู้ความเข้าใจมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มในอนาคตที่จะใช้ก๊าซเอ็นจีวีแทนหรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้กับรถยนต์ในปัจจุบัน



ตารางที่ 4.49

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจกับแนวโน้ม
ในอนาคตที่จะใช้ก๊าซเอ็นจีวีแทน หรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้กับรถยนต์ในปัจจุบัน

ในอนาคตจะใช้ก๊าซเอ็นจีวี เป็นเชื้อเพลิงสำหรับรถยนต์	ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวี ด้านความรู้ความเข้าใจ				χ^2	Sig.
	ไม่ แน่ใจ	เห็น ด้วย	เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	รวม		
ใช้	40 (10.1)	143 (35.9)	4 (1.0)	187 (47.0)	31.159	.000
ไม่แน่ใจ	20 (5.0)	112 (28.1)	15 (3.8)	147 (36.9)		
ไม่ใช้	23 (5.8)	31 (7.8)	10 (2.5)	64 (16.1)		
รวม	83 (20.9)	286 (71.9)	29 (7.3)	398 (100.0)		

*หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 df = 4

หมายเหตุ ไม่มีผู้ตอบในช่องไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง และไม่เห็นด้วย

หมายเหตุ มีผู้ไม่ตอบ 2 คน

ตารางที่ 4.49 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจกับแนวโน้มในอนาคตที่จะใช้ก๊าซเอ็นจีวีแทน หรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้กับรถยนต์ในปัจจุบัน จะเห็นได้ว่าค่า Sig. = .000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ.05 ซึ่งหมายความว่า ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มในอนาคตที่จะใช้ก๊าซเอ็นจีวีแทน หรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้กับรถยนต์ในปัจจุบัน

สมมติฐานที่ 2.7 ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกมีความสัมพันธ์กับการ
รับทราบเรื่องข่าวปัญหาน้ำมันราคาแพงและการรณรงค์ให้หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวี

H_0 : ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกไม่มีความสัมพันธ์กับการรับทราบ
เรื่องข่าวปัญหาน้ำมันราคาแพงและการรณรงค์ให้หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวี

H_1 : ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกมีความสัมพันธ์การรับทราบเรื่องข่าว
ปัญหาน้ำมันราคาแพงและการรณรงค์ให้หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวี



ตารางที่ 4.50

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกกับการรับทราบเรื่อง
ข่าวปัญหาน้ำมันราคาแพง และมีการรณรงค์ให้หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวี

รับทราบปัญหาราคา น้ำมันแพงและรณรงค์ ให้ใช้ก๊าซเอ็นจีวี	ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึก					χ^2	Sig.
	ไม่เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	เห็น ด้วย	เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	รวม		
ทราบ	5 (1.3)	114 (28.6)	235 (59.0)	6 (1.5)	360 (90.5)	5.871	.118
ไม่ทราบ	0 (0)	6 (1.5)	32 (8.0)	0 (0)	38 (9.5)		
รวม	5 (1.3)	120 (30.2)	267 (67.0)	6 (1.5)	398 (100.0)		

*หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 df = 3

หมายเหตุ ไม่มีผู้ตอบในช่องไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

หมายเหตุ มีผู้ไม่ตอบ 2 คน

ตารางที่ 4.50 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกกับการรับทราบเรื่องข่าวปัญหาน้ำมันราคาแพง และมีการรณรงค์ให้หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวี จะเห็นได้ว่าค่า Sig. = .118 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐาน H_1 ที่ระดับนัยสำคัญ.05 ซึ่งหมายความว่า ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกไม่มีความสัมพันธ์กับการรับทราบเรื่องข่าวปัญหาน้ำมันราคาแพง และมีการรณรงค์ให้หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวี

สมมติฐานที่ 2.8 ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกรู้สึกมีความสัมพันธ์กับการ
รับทราบว่าสถานี่ที่ให้บริการก๊าซเอ็นจีวีรวมถึงบริษัทติดตั้งอุปกรณ์เอ็นจีวีในเขตที่พักอาศัย

H_0 : ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกรู้สึกไม่มีความสัมพันธ์กับการรับทราบว่า
สถานี่ที่ให้บริการก๊าซเอ็นจีวีรวมถึงบริษัทติดตั้งอุปกรณ์เอ็นจีวีในเขตที่พักอาศัย

H_1 : ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกรู้สึกมีความสัมพันธ์กับการรับทราบว่า
สถานี่ที่ให้บริการก๊าซเอ็นจีวีรวมถึงบริษัทติดตั้งอุปกรณ์เอ็นจีวีในเขตที่พักอาศัย



ตารางที่ 4.51

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกกับการรับทราบว่ามีสถานที่ให้บริการก๊าซเอ็นจีวี รวมถึงบริษัทติดตั้งอุปกรณ์เอ็นจีวีในเขตที่พักอาศัย

รับทราบว่าสถานี่ให้บริการก๊าซเอ็นจีวีหรือบริษัทติดตั้งในเขตที่พัก	ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึก					χ^2	Sig.
	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นใจ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	รวม		
ทราบ	5 (1.3)	79 (19.8)	197 (49.5)	1 (0.3)	282 (70.9)	13.162	.004*
ไม่ทราบ	0 (0)	41 (10.3)	70 (17.6)	5 (1.2)	116 (26.1)		
รวม	5 (1.3)	120 (30.1)	267 (67.1)	6 (1.5)	398 (100.0)		

*หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 df = 3

หมายเหตุ ไม่มีผู้ตอบในช่องไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

หมายเหตุ มีผู้ไม่ตอบ 2 คน

ตารางที่ 4.51 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกกับการรับทราบว่าสถานี่ให้บริการก๊าซเอ็นจีวี รวมถึงบริษัทติดตั้งอุปกรณ์เอ็นจีวีในเขตที่พักอาศัย จะเห็นได้ว่าค่า Sig. = .004 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ.05 ซึ่งหมายความว่า ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกมีความสัมพันธ์กับการรับทราบว่าสถานี่ให้บริการก๊าซเอ็นจีวี รวมถึงบริษัทติดตั้งอุปกรณ์เอ็นจีวีในเขตที่พักอาศัย

สมมติฐานที่ 2.9 ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกมีความสัมพันธ์กับการค้นหาข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์เพิ่มเติม หลังจากได้รับทราบว่าการรณรงค์ให้หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีเพิ่มมากขึ้น

H_0 : ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกไม่มีความสัมพันธ์กับการค้นหาข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์เพิ่มเติม หลังจากได้รับทราบว่าการรณรงค์ให้ใช้ก๊าซเอ็นจีวีเพิ่มมากขึ้น

H_1 : ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกมีความสัมพันธ์กับการค้นหาข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์เพิ่มเติม หลังจากได้รับทราบว่าการรณรงค์ให้ใช้ก๊าซเอ็นจีวีเพิ่มมากขึ้น

ตารางที่ 4.52

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกกับ
การค้นหาข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์เพิ่มเติม หลังจาก
ได้รับทราบว่ามีค่าธรรมเนียมการใช้ก๊าซเอ็นจีวีเพิ่มมากขึ้น

ค้นหาข่าวสารเพิ่มเติม หลังจากได้ทราบข่าว ค่าธรรมเนียมให้หันมาใช้ ก๊าซเอ็นจีวีเพิ่มมากขึ้น	ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึก					χ^2	Sig
	ไม่เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	เห็น ด้วย	เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	รวม		
ใช่	5 (1.3)	65 (16.3)	139 (34.9)	6 (1.5)	215 (54.0)	9.777	.021*
ไม่ใช่	0 (0)	55 (13.8)	128 (32.2)	0 (0)	183 (46.0)		
รวม	5 (1.3)	120 (30.1)	267 (67.1)	6 (1.5)	398 (100.0)		

*หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 df = 3

หมายเหตุ ไม่มีผู้ตอบในช่องไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

หมายเหตุ มีผู้ไม่ตอบ 2 คน

ตารางที่ 4.52 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกกับ
การค้นหาข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์เพิ่มเติม หลังจากได้รับทราบว่ามีค่าธรรมเนียม
ให้ประชาชนหันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์เพิ่มมากขึ้น จะเห็นได้ว่าค่า Sig. = .021 ซึ่งน้อยกว่า
ระดับนัยสำคัญ .05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ.05 ซึ่งหมายความว่า ทัศนคติ
ที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกมีความสัมพันธ์กับการค้นหาข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีใน
รถยนต์เพิ่มเติม หลังจากได้รับทราบว่ามีค่าธรรมเนียมให้ประชาชนหันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์เพิ่ม
มากขึ้น

สมมติฐานที่ 2.10 ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกมีความสัมพันธ์กับการใช้ระยะเวลาในการตัดสินใจที่จะหันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์แทน หรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

H_0 : ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกไม่มีความสัมพันธ์กับการใช้ระยะเวลาในการตัดสินใจที่จะหันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์แทนหรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

H_1 : ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกมีความสัมพันธ์กับการใช้ระยะเวลาในการตัดสินใจที่จะหันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์แทนหรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน



ตารางที่ 4.53

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกกับ
การใช้ระยะเวลาในการตัดสินใจที่จะหันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์แทน
หรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

ระยะเวลาที่ใช้ตัดสินใจ	ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึก					χ^2	Sig.
	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นใจ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	รวม		
ทันทีหรือต่ำกว่า 3 เดือน	5 (1.3)	10 (2.5)	42 (10.6)	6 (1.5)	63 (15.8)	99.922	.000*
3-6 เดือน	0 (0)	23 (5.8)	123 (30.8)	0 (0)	146 (36.7)		
6-9 เดือน	0 (0)	20 (5.0)	22 (5.5)	0 (0)	42 (10.6)		
9-12 เดือน	0 (0)	5 (1.3)	6 (1.5)	0 (0)	11 (2.8)		
มากกว่า 1 ปีขึ้นไป	0 (0)	62 (15.6)	74 (18.6)	0 (0)	136 (34.2)		
รวม	5 (1.3)	120 (30.2)	267 (67.0)	6 (1.5)	398 (100.0)		

*หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 df = 12

หมายเหตุ ไม่มีผู้ตอบในช่องไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

หมายเหตุ มีผู้ไม่ตอบ 2 คน

ตารางที่ 4.53 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกกับการใช้ระยะเวลาในการตัดสินใจที่จะหันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์แทน หรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน จะเห็นได้ว่าค่า Sig. = .000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ.05 ซึ่งหมายความว่า ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกมีความสัมพันธ์กับการใช้ระยะเวลาในการตัดสินใจที่จะหันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์แทน หรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน



สมมติฐานที่ 2.11 ทักษะการที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกมีความสัมพันธ์กับความต้องการที่จะทดลองใช้ก๊าซเอ็นจีวีเป็นเชื้อเพลิงในรถยนต์ควบคู่ไปกับการใช้น้ำมัน

H_0 : ทักษะการที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกไม่มีความสัมพันธ์กับความต้องการที่จะทดลองใช้ก๊าซเอ็นจีวีเป็นเชื้อเพลิงในรถยนต์ควบคู่ไปกับการใช้น้ำมัน

H_1 : ทักษะการที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกมีความสัมพันธ์กับความต้องการที่จะทดลองใช้ก๊าซเอ็นจีวีเป็นเชื้อเพลิงในรถยนต์ควบคู่ไปกับการใช้น้ำมัน



ตารางที่ 4.54

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกกับความต้องการที่จะทดลองใช้ก๊าซเอ็นจีวีเป็นเชื้อเพลิงในรถยนต์ควบคู่ไปกับการใช้น้ำมัน

ต้องการทดลองใช้ ก๊าซเอ็นจีวีกับรถยนต์	ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึก					χ^2	Sig.
	ไม่เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	เห็น ด้วย	เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	รวม		
ใช่	5 (1.3)	51 (12.8)	197 (49.5)	5 (1.3)	258 (64.8)	39.239	.000*
ไม่ใช่	0 (0)	69 (17.3)	70 (17.6)	1 (0.3)	140 (35.2)		
รวม	5 (1.3)	120 (30.1)	267 (67.1)	6 (1.5)	398 (100.0)		

*หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 df = 3

หมายเหตุ ไม่มีผู้ตอบในช่องไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

หมายเหตุ มีผู้ไม่ตอบ 2 คน

ตารางที่ 4.54 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกกับความต้องการที่จะทดลองใช้ก๊าซเอ็นจีวีเป็นเชื้อเพลิงในรถยนต์ควบคู่ไปกับการใช้น้ำมัน จะเห็นได้ว่าค่า Sig. = .000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ.05 ซึ่งหมายความว่า ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกมีความสัมพันธ์กับความต้องการที่จะทดลองใช้ก๊าซเอ็นจีวีเป็นเชื้อเพลิงในรถยนต์ควบคู่ไปกับการใช้น้ำมัน

สมมติฐานที่ 2.12 ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกมีความสัมพันธ์กับ
แนวโน้มในอนาคตที่จะใช้ก๊าซเอ็นจีวีแทน หรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้กับรถยนต์ในปัจจุบัน

H_0 : ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกไม่มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มใน
อนาคตที่จะใช้ก๊าซเอ็นจีวีแทนหรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้กับรถยนต์ในปัจจุบัน

H_1 : ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มใน
อนาคตที่จะใช้ก๊าซเอ็นจีวีแทนหรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้กับรถยนต์ในปัจจุบัน



ตารางที่ 4.55

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกกับแนวโน้ม
ในอนาคตที่จะใช้ก๊าซเอ็นจีวีแทน หรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้กับรถยนต์ในปัจจุบัน

ในอนาคตจะใช้ก๊าซเอ็นจีวี เป็นเชื้อเพลิงสำหรับ รถยนต์	ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึก					χ^2	Sig.
	ไม่เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	เห็น ด้วย	เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	รวม		
ใช้	5 (1.3)	38 (9.5)	138 (34.7)	6 (1.5)	187 (47.0)	28.919	.000*
ไม่แน่ใจ	0 (0)	52 (13.1)	95 (23.9)	0 (0)	147 (36.9)		
ไม่ใช้	0 (0)	30 (7.5)	34 (8.5)	0 (0)	64 (16.1)		
รวม	5 (1.3)	120 (30.2)	267 (67.1)	6 (1.5)	398 (100.0)		

*หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 df = 6

หมายเหตุ ไม่มีผู้ตอบในช่องไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

หมายเหตุ มีผู้ไม่ตอบ 2 คน

ตารางที่ 4.55 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกกับแนวโน้มในอนาคตที่จะใช้ก๊าซเอ็นจีวีแทน หรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้กับรถยนต์ในปัจจุบัน จะเห็นได้ว่าค่า Sig. = .000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ.05 ซึ่งหมายความว่า ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มในอนาคตที่จะใช้ก๊าซเอ็นจีวีแทน หรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้กับรถยนต์ในปัจจุบัน

สมมติฐานที่ 2.13 ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมมีความสัมพันธ์กับการ
รับทราบเรื่องข่าวปัญหาน้ำมันราคาแพงและการรณรงค์ให้หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวี

H_0 : ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมไม่มีความสัมพันธ์กับการรับทราบ
เรื่องข่าวปัญหาน้ำมันราคาแพงและการรณรงค์ให้หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวี

H_1 : ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมมีความสัมพันธ์กับการรับทราบเรื่อง
ข่าวปัญหาน้ำมันราคาแพงและการรณรงค์ให้หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวี



ตารางที่ 4.56

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมกับการรับทราบเรื่อง
ข่าวปัญหาน้ำมันราคาแพง และมีการรณรงค์ให้หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวี

รับทราบปัญหา น้ำมันแพงและรณรงค์ ให้ใช้ก๊าซเอ็นจีวี	ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรม					χ^2	Sig.
	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นใจ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	รวม		
ทราบ	28 (7.0)	78 (19.6)	9 (2.3)	76 (19.1)	360 (90.5)	36.781	.000*
ไม่ทราบ	2 (0.5)	2 (0.5)	178 (44.7)	25 (6.3)	38 (9.5)		
รวม	30 (7.5)	80 (20.1)	187 (47.0)	101 (25.4)	398 (100.0)		

*หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 df = 3

หมายเหตุ ไม่มีผู้ตอบในช่องไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

หมายเหตุ มีผู้ไม่ตอบ 2 คน

ตารางที่ 4.56 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมกับการรับทราบเรื่องข่าวปัญหาน้ำมันราคาแพง และมีการรณรงค์ให้หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวี จะเห็นได้ว่าค่า Sig. = .000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ.05 ซึ่งหมายความว่า ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมมีความสัมพันธ์กับการรับทราบเรื่องข่าวปัญหาน้ำมันราคาแพง และมีการรณรงค์ให้หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวี

สมมติฐานที่ 2.14 ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมมีความสัมพันธ์กับการ
รับทราบว่ามีสถานที่ให้บริการก๊าซเอ็นจีวี รวมถึงบริษัทติดตั้งอุปกรณ์เอ็นจีวีในเขตที่พักอาศัย

H_0 : ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมไม่มีความสัมพันธ์กับการรับทราบว่ามี
สถานที่ให้บริการก๊าซเอ็นจีวี รวมถึงบริษัทติดตั้งอุปกรณ์เอ็นจีวีในเขตที่พักอาศัย

H_1 : ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมมีความสัมพันธ์กับการรับทราบว่ามี
สถานที่ให้บริการก๊าซเอ็นจีวี รวมถึงบริษัทติดตั้งอุปกรณ์เอ็นจีวีในเขตที่พักอาศัย



ตารางที่ 4.57

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมกับการรับทราบว่ามี
สถานที่ให้บริการก๊าซเอ็นจีวี รวมถึงบริษัทติดตั้งอุปกรณ์เอ็นจีวีในเขตที่พักอาศัย

รับทราบว่าสถานี่ ให้บริการก๊าซเอ็นจีวีหรือ บริษัทติดตั้งในเขตที่พัก	ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรม					χ^2	Sig.
	ไม่เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	เห็น ด้วย	เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	รวม		
ทราบ	7 (1.8)	51 (12.8)	133 (33.4)	91 (22.9)	282 (70.9)	52.881	.000*
ไม่ทราบ	23 (5.8)	29 (7.3)	54 (13.6)	10 (2.5)	116 (29.1)		
รวม	30 (7.5)	80 (20.1)	187 (47.0)	101 (25.4)	398 (100.0)		

*หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 df = 3

หมายเหตุ ไม่มีผู้ตอบในช่องไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

หมายเหตุ มีผู้ไม่ตอบ 2 คน

ตารางที่ 4.57 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมกับ
การรับทราบว่าสถานี่ให้บริการก๊าซเอ็นจีวีรวมถึงบริษัทติดตั้งอุปกรณ์เอ็นจีวีในเขตที่พักอาศัย
จะเห็นได้ว่าค่า Sig. = .000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 ที่ระดับ
นัยสำคัญ.05 ซึ่งหมายความว่า ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมมีความสัมพันธ์กับการ
รับทราบว่าสถานี่ให้บริการก๊าซเอ็นจีวีรวมถึงบริษัทติดตั้งอุปกรณ์เอ็นจีวีในเขตที่พักอาศัย

สมมติฐานที่ 2.15 ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมมีความสัมพันธ์กับการค้นหาข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์เพิ่มเติม หลังจากได้รับทราบว่าการรณรงค์ให้หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีเพิ่มมากขึ้น

H_0 : ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมไม่มีความสัมพันธ์กับการค้นหาข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์เพิ่มเติม หลังจากได้รับทราบว่าการรณรงค์ให้หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีเพิ่มมากขึ้น

H_1 : ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมมีความสัมพันธ์กับการค้นหาข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์เพิ่มเติม หลังจากได้รับทราบว่าการรณรงค์ให้หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีเพิ่มมากขึ้น

จํานักรหอสมุด

ตารางที่ 4.58

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมกับ
 การค้นหาข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์เพิ่มเติม หลังจาก
 ได้รับทราบว่ามีค่าธรรมเนียมให้หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีเพิ่มมากขึ้น

ค้นหาข่าวสารเพิ่มเติม หลังจากได้ทราบ ค่าธรรมเนียมให้หันมาใช้ ก๊าซเอ็นจีวีเพิ่มมากขึ้น	ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรม					χ^2	Sig.
	ไม่เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	เห็น ด้วย	เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	รวม		
ใช่	9 (2.3)	17 (4.3)	113 (28.4)	76 (19.1)	215 (54.0)	62.970	.000*
ไม่ใช่	21 (5.2)	63 (15.8)	74 (18.6)	25 (6.3)	183 (46.0)		
รวม	30 (7.5)	80 (20.1)	187 (47.0)	101 (25.4)	398 (100.0)		

*หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 df = 3

หมายเหตุ ไม่มีผู้ตอบในช่องไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

หมายเหตุ มีผู้ไม่ตอบ 2 คน

ตารางที่ 4.58 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมการ
 ค้นหาข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์เพิ่มเติม หลังจากได้รับทราบว่ามีค่าธรรมเนียมให้
 หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีเพิ่มมากขึ้น จะเห็นได้ว่าค่า Sig. = .000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 ดังนั้น
 จึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ.05 ซึ่งหมายความว่า ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้าน
 พฤติกรรมมีความสัมพันธ์กับการค้นหาข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์เพิ่มเติม
 หลังจากได้รับทราบว่ามีค่าธรรมเนียมให้หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีเพิ่มมากขึ้น

สมมติฐานที่ 2.16 ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมมีความสัมพันธ์กับการใช้ระยะเวลาในการตัดสินใจที่จะหันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์แทนหรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

H_0 : ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมไม่มีความสัมพันธ์กับการใช้ระยะเวลาในการตัดสินใจที่จะหันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์แทน หรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

H_1 : ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมมีความสัมพันธ์กับการใช้ระยะเวลาในการตัดสินใจที่จะหันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์แทน หรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน



ตารางที่ 4.59

ผลการวิเคราะห์ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมกับการใช้ระยะเวลา
ในการตัดสินใจที่จะหันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์แทน
หรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

ระยะเวลาที่ใช้ตัดสินใจ	ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรม					χ^2	Sig.
	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นใจ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	รวม		
ทันทีหรือต่ำกว่า 3 เดือน	1 (0.3)	24 (6.0)	18 (4.5)	20 (5.0)	63 (15.8)	167.914	.000*
3-6 เดือน	2 (0.5)	4 (1.0)	72 (18.1)	68 (17.1)	146 (36.7)		
6-9 เดือน	0 (0)	5 (1.3)	36 (9.0)	1 (0.3)	42 (10.6)		
9-12 เดือน	0 (0)	0 (0)	9 (2.3)	2 (0.5)	11 (2.8)		
มากกว่า 1 ปีขึ้นไป	27 (6.8)	47 (11.8)	52 (13.1)	10 (2.5)	136 (34.2)		
รวม	30 (7.5)	80 (20.1)	187 (47.0)	101 (25.4)	398 (100.0)		

*หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

df= 12

หมายเหตุ ไม่มีผู้ตอบในช่องไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

หมายเหตุ มีผู้ไม่ตอบ 2 คน

ตารางที่ 4.59 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมกับการใช้ระยะเวลาในการตัดสินใจที่จะหันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์แทน หรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน จะเห็นได้ว่าค่า Sig. = .000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ.05 ซึ่งหมายความว่า ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมมีความสัมพันธ์กับการใช้ระยะเวลาในการตัดสินใจที่จะหันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์แทน หรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน



สมมติฐานที่ 2.17 ทักษะการที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมมีความสัมพันธ์กับความต้องการที่จะทดลองใช้ก๊าซเอ็นจีวีเป็นเชื้อเพลิงในรถยนต์ควบคู่ไปกับการใช้น้ำมัน

H_0 : ทักษะการที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมไม่มีความสัมพันธ์กับความต้องการที่จะทดลองใช้ก๊าซเอ็นจีวีเป็นเชื้อเพลิงในรถยนต์ควบคู่ไปกับการใช้น้ำมัน

H_1 : ทักษะการที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมมีความสัมพันธ์กับความต้องการที่จะทดลองใช้ก๊าซเอ็นจีวีเป็นเชื้อเพลิงในรถยนต์ควบคู่ไปกับการใช้น้ำมัน



ตารางที่ 4.60

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมกับความต้องการที่จะทดลองใช้ก๊าซเอ็นจีวีเป็นเชื้อเพลิงในรถยนต์ ควบคู่ไปกับการใช้น้ำมัน

ต้องการทดลองใช้ ก๊าซเอ็นจีวีกับรถยนต์	ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรม					χ^2	Sig
	ไม่เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	เห็น ด้วย	เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	รวม		
ใช่	2 (0.5)	29 (7.3)	149 (36.7)	81 (20.4)	258 (64.0)	98.013	.000*
ไม่ใช่	28 (7.0)	51 (12.8)	41 (10.3)	20 (5.0)	140 (35.2)		
รวม	30 (7.5)	80 (20.1)	187 (47.0)	101 (25.4)	398 (100.0)		

*หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 df = 3

หมายเหตุ ไม่มีผู้ตอบในช่องไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

หมายเหตุ มีผู้ไม่ตอบ 2 คน

ตารางที่ 4.60 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมกับความต้องการที่จะทดลองใช้ก๊าซเอ็นจีวีเป็นเชื้อเพลิงในรถยนต์ควบคู่ไปกับการใช้น้ำมัน จะเห็นได้ว่าค่า Sig. = .000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 ที่ระดับนัยสำคัญ.05 ซึ่งหมายความว่า ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมมีความสัมพันธ์กับความต้องการที่จะทดลองใช้ก๊าซเอ็นจีวีเป็นเชื้อเพลิงในรถยนต์ควบคู่ไปกับการใช้น้ำมัน

สมมติฐานที่ 2.18 ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมมีความสัมพันธ์กับ
แนวโน้มในอนาคตที่จะใช้ก๊าซเอ็นจีวีแทน หรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้กับรถยนต์ในปัจจุบัน

H_0 : ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมไม่มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มใน
อนาคตที่จะใช้ ก๊าซเอ็นจีวีแทนหรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้กับรถยนต์ในปัจจุบัน

H_1 : ทศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มใน
อนาคตที่จะใช้ก๊าซเอ็นจีวีแทนหรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้กับรถยนต์ในปัจจุบัน



ตารางที่ 4.61

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมกับ
แนวโน้มในอนาคตที่จะใช้ก๊าซเอ็นจีวีแทน หรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้กับ
รถยนต์ในปัจจุบันอนาคต

ในอนาคตจะใช้ก๊าซเอ็นจีวี เป็นเชื้อเพลิงสำหรับ รถยนต์	ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรม					χ^2	Sig
	ไม่เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	เห็น ด้วย	เห็น ด้วย อย่าง ยิ่ง	รวม		
ใช้	3 (0.8)	25 (6.3)	90 (22.6)	69 (17.3)	187 (47.0)	152.555	.000*
ไม่แน่ใจ	4 (1.0)	25 (6.3)	86 (21.6)	32 (8.0)	147 (36.9)		
ไม่ใช้	23 (5.8)	30 (7.5)	11 (2.8)	0 (0)	64 (16.1)		
รวม	30 (7.5)	80 (20.1)	187 (47.0)	101 (25.4)	398 (100.0)		

*หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 df = 6

หมายเหตุ ไม่มีผู้ตอบในช่องไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

หมายเหตุ มีผู้ไม่ตอบ 2 คน

ตารางที่ 4.61 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมกับ
แนวโน้มในอนาคตที่จะใช้ก๊าซเอ็นจีวีแทน หรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้กับรถยนต์ในปัจจุบัน จะเห็น
ได้ว่าค่า Sig. = .000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 ดังนั้นจึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 ที่ระดับ
นัยสำคัญ.05 ซึ่งหมายความว่า ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมมีความสัมพันธ์กับ
แนวโน้มในอนาคตที่จะใช้ก๊าซเอ็นจีวีแทน หรือใช้ร่วมกับเชื้อเพลิงที่ใช้กับรถยนต์ในปัจจุบัน

จากสมมติฐานที่ได้อธิบายโดยให้คำประกอบการบรรยายได้ตารางในข้างต้น สามารถสรุปผลในแต่ละประเด็น เพื่อให้เกิดความชัดเจนและสะดวกต่อการศึกษา โดยแสดงให้เห็นในตารางดังต่อไปนี้

ตารางที่ 4.62

สรุปความสัมพันธ์ระหว่างความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อวิทยุกับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจ ความรู้สึก และพฤติกรรม

ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้าน	r	Sig.
ความรู้ความเข้าใจ	0.416	.000*
ความรู้สึก	0.110	.000*
พฤติกรรม	-0.4320	.000*

*หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.63

สรุปความสัมพันธ์ระหว่างความถี่ในการเปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีจากสื่อสติกเกอร์ขนาดเล็กกับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจ ความรู้สึก และพฤติกรรม

ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้าน	r	Sig.
ความรู้ความเข้าใจ	0.013	.798
ความรู้สึก	0.337	.000*
พฤติกรรม	0.237	.000*

*หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.64

สรุปความสัมพันธ์ระหว่างประเภทสื่อมวลชนที่ใช้เปิดรับข่าวสารเกี่ยวกับก๊าซเอ็นจีวีกับทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจ ความรู้สึก และพฤติกรรม

ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้าน	χ^2	Sig.
ความรู้ความเข้าใจ	67.467	.000*
ความรู้สึก	82.269	.000*
พฤติกรรม	104.134	.000*

*หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.65

สรุปความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจกับแนวโน้มการยอมรับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้ความเข้าใจกับประเด็น	χ^2	Sig.
1. การรับทราบปัญหาน้ำมันแพงและส่งเสริมให้หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวี	16.452	.000*
2. ทราบว่ามีสถานที่ให้บริการเติมก๊าซเอ็นจีวีและ/หรือบริษัทติดตั้งในเขตที่ท่านพักอาศัย	14.016	.001*
3. การค้นหาข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีเพิ่มเติม	1.436	.488
4. ระยะเวลาในการตัดสินใจ	30.180	.000*
5. ต้องการทดลองใช้ก๊าซเอ็นจีวีเป็นเชื้อเพลิง	6.899	.032*
6. ในอนาคตท่านคิดว่าท่านจะใช้ก๊าซเอ็นจีวี	31.159	.000*

*หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.66

สรุปความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านความรู้สึกกับแนวโน้มการยอมรับการใช้
ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวี ด้านความรู้สึกกับประเด็น	χ^2	Sig.
1. การรับทราบปัญหาน้ำมันแพงและส่งเสริมให้หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวี	5.871	.118
2. ทราบว่ามีสถานที่ให้บริการเติมก๊าซเอ็นจีวีและ/หรือบริษัทติดตั้งในเขตที่ท่านพักอาศัย	13.162	.004*
3. การค้นหาข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีเพิ่มเติม	9.777	.021*
4. ระยะเวลาในการตัดสินใจ	99.922	.000*
5. ต้องการทดลองใช้ก๊าซเอ็นจีวีเป็นเชื้อเพลิง	39.239	.000*
6. ในอนาคตท่านคิดว่าท่านจะใช้ก๊าซเอ็นจีวี	28.919	.000*

*หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.67

สรุปความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมกับแนวโน้มการยอมรับ
การใช้ก๊าซเอ็นจีวีในรถยนต์ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร

ทัศนคติที่มีต่อก๊าซเอ็นจีวีด้านพฤติกรรมกับ ประเด็น	χ^2	Sig.
1. การรับทราบปัญหาน้ำมันแพงและส่งเสริมให้หันมาใช้ก๊าซเอ็นจีวี	36.781	.000*
2. ทราบว่ามีสถานที่ให้บริการเติมก๊าซเอ็นจีวีและ/หรือบริษัทติดตั้งในเขตที่ท่านพักอาศัย	52.881	.000*
3. การค้นหาข่าวสารเกี่ยวกับการใช้ก๊าซเอ็นจีวีเพิ่มเติม	62.970	.000*
4. ระยะเวลาในการตัดสินใจ	167.914	.000*
5. ต้องการทดลองใช้ก๊าซเอ็นจีวีเป็นเชื้อเพลิง	98.013	.000*
6. ในอนาคตท่านคิดว่าท่านจะใช้ก๊าซเอ็นจีวี	152.555	.000*

*หมายเหตุ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05