

## บทที่ 4

### ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาทัศนคติของผู้บริโภคในกรุงเทพมหานครที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานตามมาตรฐานสากลอีโคคาร์ (Eco Car) ผลการศึกษาจากผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 200 คน แบ่งผลการวิเคราะห์ออกเป็น 6 ส่วนดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม (ตารางที่ 1-7)

ส่วนที่ 2 ข้อมูลความรู้ความเข้าใจของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ (ตารางที่ 8)

ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ (ตารางที่ 9)

ส่วนที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับแนวโน้มพฤติกรรมของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ (ตารางที่ 10-19)

ส่วนที่ 5 ข้อมูลเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจ ความคิดเห็น และแนวโน้มพฤติกรรมที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ จำแนกตามเพศ อายุ สถานภาพ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน (ตารางที่ 20-67)

ส่วนที่ 6 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับรถยนต์ประหยัดพลังงาน (ตารางที่ 68)

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright © by Chiang Mai University  
All rights reserved

### ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 2 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามยี่ห้อรถยนต์ประหยัดพลังงานที่รู้จัก

ยี่ห้อรถยนต์ประหยัดพลังงานที่รู้จัก	จำนวน	ร้อยละ
นิสสัน มาร์ช	186	93.0
นิสสัน อัลเมร่า	113	56.5
ฮอนด้า บริโอ	157	78.5
มิตซูบิชิ มิราจ	128	64.0
ซูซูกิ สวิฟท์	122	61.0

หมายเหตุ: คำถามตอบได้มากกว่า 1 ข้อ จากจำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม 200 คน

จากตารางที่ 2 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่รู้จักรถยนต์ประหยัดพลังงานยี่ห้อนิสสัน มาร์ช คิดเป็นร้อยละ 93.0 รองลงมาคือ ยี่ห้อฮอนด้า บริโอ คิดเป็นร้อยละ 78.5 ยี่ห้อมิตซูบิชิ มิราจ คิดเป็นร้อยละ 64.0 ยี่ห้อซูซูกิ สวิฟท์ คิดเป็นร้อยละ 61.0 และยี่ห้อนิสสัน อัลเมร่า คิดเป็นร้อยละ 56.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 3 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	84	42.0
หญิง	116	58.0
รวม	200	100.0

จากตารางที่ 3 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 58.0 และเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 42.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 4 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 31 ปี	85	42.5
31-40 ปี	75	37.5
41 ปีขึ้นไป	40	20.0
<b>รวม</b>	<b>200</b>	<b>100.0</b>

จากตารางที่ 4 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีอายุต่ำกว่า 31 ปีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 42.5 รองลงมาคือ อายุ 31-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 37.5 และอายุ 41 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 20.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 5 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามสถานภาพ

สถานภาพ	จำนวน	ร้อยละ
โสด	124	62.0
สมรส	68	34.0
หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่	8	4.0
<b>รวม</b>	<b>200</b>	<b>100.0</b>

จากตารางที่ 5 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีสถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 62.0 รองลงมาคือ สถานภาพสมรส คิดเป็นร้อยละ 34.0 และสถานภาพหม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ คิดเป็นร้อยละ 4.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 6 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่าปริญญาตรี	15	7.5
ปริญญาตรี/เทียบเท่า	134	67.0
ปริญญาโท	51	25.5
<b>รวม</b>	<b>200</b>	<b>100.0</b>

จากตารางที่ 6 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาปริญญาตรี/เทียบเท่า คิดเป็นร้อยละ 67.0 รองลงมาคือ ปริญญาโท คิดเป็นร้อยละ 25.5 และต่ำกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 7.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 7 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
นักเรียน/นักศึกษา	9	4.5
ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	24	12.0
ลูกจ้าง/พนักงานบริษัทเอกชน	118	59.0
เจ้าของกิจการ	42	21.0
อื่นๆ	7	3.5
<b>รวม</b>	<b>200</b>	<b>100.0</b>

หมายเหตุ: อาชีพอื่นๆ ได้แก่ แม่บ้าน ค้าขาย อาจารย์พิเศษ

จากตารางที่ 7 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอาชีพลูกจ้าง/พนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 59.0 รองลงมาคือ เจ้าของกิจการ คิดเป็นร้อยละ 21.0 ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 12.0 นักเรียน/นักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 4.5 และอาชีพอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 3.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 8 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกิน 20,000 บาท	76	38.0
20,001 - 30,000 บาท	36	18.0
30,001 - 40,000 บาท	24	12.0
40,001 - 50,000 บาท	17	8.5
50,001 บาทขึ้นไป	47	23.5
<b>รวม</b>	<b>200</b>	<b>100.0</b>

จากตารางที่ 8 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 20,000 บาท มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 38.0 รองลงมาคือ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 50,001 บาทขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 23.5 รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001-30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 18.0 รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001-40,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 12.0 และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001-50,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 8.5 ตามลำดับ

ส่วนที่ 2 ข้อมูลความรู้ความเข้าใจของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน  
อีโคคาร์

ตารางที่ 9 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการตอบคำถามเพื่อวัด  
ความรู้ความเข้าใจ

ความรู้ความเข้าใจต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัด พลังงาน อีโคคาร์	การวัดความรู้ความเข้าใจ				
	เฉลย	ถูก	ผิด	ไม่ทราบ	รวม
		จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
1. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงาน และไม่ ทำลายสิ่งแวดล้อม	ใช่	187 (93.5)	10 (5.0)	3 (1.5)	200 (100.0)
2. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC	ไม่ใช่	112 (56.0)	66 (33.0)	22 (11.0)	200 (100.0)
3. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีการควบคุมการปล่อยก๊าซ คาร์บอนไดออกไซด์ให้น้อยกว่ารถยนต์ปกติ ทั่วไป	ใช่	162 (81.0)	3 (1.5)	35 (17.5)	200 (100.0)
4. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ไม่เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร หรือ 20 กิโลเมตร/ลิตร	ใช่	124 (62.0)	12 (6.0)	64 (32.0)	200 (100.0)
5. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกัน ผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชน ด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE	ใช่	97 (48.5)	17 (8.5)	86 (43.0)	200 (100.0)
6. Honda "BRIO", Nissan "MARCH", Nissan "ALMARA" ถือเป็นรถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์”	ใช่	184 (92.0)	9 (4.5)	7 (3.5)	200 (100.0)

ตารางที่ 9 (ต่อ) แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการตอบคำถามเพื่อวัดความรู้ความเข้าใจ

ความรู้ความเข้าใจต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์	การวัดความรู้ความเข้าใจ				
	เฉลี่ย	ถูก	ผิด	ไม่ทราบ	รวม
		จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
7. รัฐบาลส่งเสริมให้ใช้รถยนต์ขนาดเล็ก จึงมีนโยบายลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์”	ใช่	163 (81.5)	10 (5.0)	27 (13.5)	200 (100.0)
<b>รวมคะแนนเฉลี่ย</b>		<b>147 (73.50)</b>	<b>18.14 (9.07)</b>	<b>34.86 (17.43)</b>	<b>200 (100.0)</b>

หมายเหตุ : วิเคราะห์ความรู้ความเข้าใจจากตารางที่ 8 ตามเฉลี่ยในภาคผนวก ข

จากตารางที่ 9 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามตอบถูกร้อยละ 73.50 หรือมีความเข้าใจระดับมาก ซึ่งในรายละเอียดพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามตอบถูก ลำดับแรกคือ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงาน และไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม คิดเป็นร้อยละ 93.5 รองลงมาคือ Honda "BRIO", Nissan "MARCH", Nissan "ALMARA" ถือเป็นรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” คิดเป็นร้อยละ 92.0 รัฐบาลส่งเสริมให้ใช้รถยนต์ขนาดเล็ก จึงมีนโยบายลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” คิดเป็นร้อยละ 81.5 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีการควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้น้อยกว่ารถยนต์ปกติทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 81.0 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร หรือ 20 กิโลเมตร/ลิตร คิดเป็นร้อยละ 62.0 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC คิดเป็นร้อยละ 56.0 และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE คิดเป็นร้อยละ 48.5 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามตอบผิด ลำดับแรกคือ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC คิดเป็นร้อยละ 33.0 รองลงมาคือ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE คิดเป็นร้อยละ 8.5

รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร หรือ 20 กิโลเมตร/ลิตร คิดเป็นร้อยละ 6.0 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงาน และไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม คิดเป็นร้อยละ 5.0 รัฐบาลส่งเสริมให้ใช้รถยนต์ขนาดเล็ก จึงมีนโยบายลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” คิดเป็นร้อยละ 5.0 Honda "BRIO", Nissan "MARCH", Nissan "ALMARA" ถือเป็นรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” คิดเป็นร้อยละ 4.5 และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีการควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้น้อยกว่ารถยนต์ปกติทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 1.5 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามตอบไม่ทราบ ลำดับแรกคือ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้า และด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE คิดเป็นร้อยละ 43.0 รองลงมาคือ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร หรือ 20 กิโลเมตร/ลิตร คิดเป็นร้อยละ 32.0 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีการควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้น้อยกว่ารถยนต์ปกติทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 17.5 รัฐบาลส่งเสริมให้ใช้รถยนต์ขนาดเล็ก จึงมีนโยบายลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” คิดเป็นร้อยละ 13.5 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC คิดเป็นร้อยละ 11.0 Honda "BRIO", Nissan "MARCH", Nissan "ALMARA" ถือเป็นรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” คิดเป็นร้อยละ 3.5 และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงาน และไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม คิดเป็นร้อยละ 1.5 ตามลำดับ



ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์

ตารางที่ 10 แสดงจำนวน ร้อยละ และค่าเฉลี่ยความคิดเห็นที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์

ความคิดเห็นที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์	ระดับความคิดเห็น					ค่าเฉลี่ยแปลผล	ลำดับที่
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง		
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)		
1. รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยทำให้มลภาวะทางอากาศลดลง	66 (33.0)	96 (48.0)	36 (18.0)	2 (1.0)	0 (0.0)	4.13 เห็นด้วย	4
2. รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยลดปริมาณการใช้ น้ำมัน เชื้อเพลิงให้ประเทศชาติได้	73 (36.5)	106 (53.0)	17 (8.5)	3 (1.5)	1 (0.5)	4.24 เห็นด้วย	3
3. รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยให้ผู้ที่มีรายได้น้อยสามารถมีรถยนต์ไว้ใช้เอง	68 (34.0)	97 (48.5)	23 (11.5)	11 (5.5)	1 (0.5)	4.10 เห็นด้วย	5
4. รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นรถยนต์ขนาดเล็กจึงใช้งานในเมืองได้สะดวก	97 (48.5)	98 (49.0)	5 (2.5)	0 (0.0)	0 (0.0)	4.46 เห็นด้วย	2
5. รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ไม่ทำให้รถบนถนนมีมากขึ้นจนสร้างปัญหาเรื่องการจราจรติดขัดได้	2 (1.0)	19 (9.5)	59 (29.5)	76 (38.0)	44 (22.0)	2.30 ไม่เห็นด้วย	10

ตารางที่ 10 (ต่อ) แสดงจำนวน ร้อยละ และค่าเฉลี่ยความคิดเห็นที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์

ความคิดเห็นที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์	ระดับความคิดเห็น					ค่าเฉลี่ยแปลผล	ลำดับที่
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง		
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)		
6. รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นนวัตกรรมใหม่ที่ น่าสนใจ	45 (22.5)	109 (54.5)	36 (18.0)	10 (5.0)	0 (0.0)	3.95 เห็นด้วย	6
7. รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) สามารถช่วยทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยดีขึ้น เนื่องจากเป็นฐานการผลิต รถยนต์และช่วยในเรื่องการส่งออกของไทย	26 (13.0)	95 (47.5)	74 (37.0)	5 (2.5)	0 (0.0)	3.71 เห็นด้วย	7
8. รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ขกระดับจิตสำนึกของประชาชนในประเทศให้ รู้จักการประหยัดพลังงาน	33 (16.5)	95 (47.5)	54 (27.0)	15 (7.5)	3 (1.5)	3.70 เห็นด้วย	8
9. รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) มีความปลอดภัยในการขับขี่ สามารถใช้เดินทางไปต่างจังหวัดได้	15 (7.5)	74 (37.0)	82 (41.0)	20 (10.0)	9 (4.5)	3.33 ไม่แน่ใจ	9

ตารางที่ 10 (ต่อ) แสดงจำนวน ร้อยละ และค่าเฉลี่ยความคิดเห็นที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์

ความคิดเห็นที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์	ระดับความคิดเห็น					ค่าเฉลี่ยแปลผล	ลำดับที่
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง		
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)		
10. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) รูปทรงกะทัดรัดเหมาะสำหรับใช้ในเมืองและหาที่จอดสะดวก	101 (50.5)	94 (47.0)	5 (2.5)	0 (0.0)	0 (0.0)	4.48 เห็นด้วย	1
ค่าเฉลี่ยรวม						3.84 เห็นด้วย	

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง, 3.50-4.49 เห็นด้วย, 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ, 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 10 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ โดยรวมในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 3.84 ซึ่งในรายละเอียดพบว่า ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับเห็นด้วย ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) รูปทรงกะทัดรัดเหมาะสำหรับใช้ในเมืองและหาที่จอดสะดวก มีค่าเฉลี่ย 4.48 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นรถยนต์ขนาดเล็กจึงใช้งานในเมืองได้สะดวก มีค่าเฉลี่ย 4.46 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ประเทศชาติได้ มีค่าเฉลี่ย 4.24 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยทำให้มลภาวะทางอากาศลดลง มีค่าเฉลี่ย 4.13 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยให้ผู้ที่มีรายได้น้อยสามารถมีรถยนต์ไว้ใช้เอง มีค่าเฉลี่ย 4.10 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นนวัตกรรมใหม่ที่น่าสนใจ มีค่าเฉลี่ย 3.95 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) สามารถช่วยทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยดีขึ้นเนื่องจากเป็นฐานการผลิตรถยนต์และช่วยในเรื่องการส่งออกของไทย มีค่าเฉลี่ย 3.71 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ยกระดับจิตสำนึกของประชาชนในประเทศให้รู้จักการประหยัดพลังงาน มีค่าเฉลี่ย 3.70 ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับไม่แน่ใจ ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ

“อีโคคาร์” (Eco car) มีความปลอดภัยในการขับขี่ สามารถใช้เดินทางไปต่างจังหวัดได้ มีค่าเฉลี่ย 3.33 ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับไม่เห็นด้วย ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ไม่ทำให้รถบนถนนมีมากขึ้นจนสร้างปัญหาเรื่องการจราจรติดขัดได้ มีค่าเฉลี่ย 2.30 ตามลำดับ

**ส่วนที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับแนวโน้มพฤติกรรมของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์**

**ตารางที่ 11** แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการแนะนำให้ผู้อื่นใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน

การแนะนำ	จำนวน	ร้อยละ
แนะนำ	182	91.0
ไม่แนะนำ	18	9.0
<b>รวม</b>	<b>200</b>	<b>100.0</b>

จากตารางที่ 11 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่จะแนะนำให้ผู้อื่นใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน คิดเป็นร้อยละ 91.0 และ ไม่แนะนำ คิดเป็นร้อยละ 9.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 12 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามแหล่งข้อมูลของรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน

แหล่งข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
โทรทัศน์	116	58.0
วิทยุ	5	2.5
อินเทอร์เน็ต	27	13.5
หนังสือพิมพ์/นิตยสาร	15	7.5
โบรชัวร์	11	5.5
โชว์รูมรถยนต์	25	12.5
อื่นๆ	1	0.5
<b>รวม</b>	<b>200</b>	<b>100.0</b>

หมายเหตุ: แหล่งข้อมูลอื่นๆ ได้แก่ เพื่อน

จากตารางที่ 12 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่รู้จักรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานจากโทรทัศน์ คิดเป็นร้อยละ 58.0 รองลงมาคือ อินเทอร์เน็ต คิดเป็นร้อยละ 13.5 โชว์รูมรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 12.5 หนังสือพิมพ์/นิตยสาร คิดเป็นร้อยละ 7.5 โบรชัวร์ คิดเป็นร้อยละ 5.5 วิทยุ คิดเป็นร้อยละ 2.5 และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 0.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 13 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามแนวโน้มการซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานในระยะเวลาอันใกล้นี้

แนวโน้มการซื้อ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ซื้อในระยะเวลาอันใกล้นี้	127	63.5
คาดว่าจะซื้อภายใน 3 เดือน	11	5.5
คาดว่าจะซื้อภายใน 6 เดือน	11	5.5
คาดว่าจะซื้อภายใน 12 เดือน	40	20.0
อื่นๆ	11	5.5
<b>รวม</b>	<b>200</b>	<b>100.0</b>

หมายเหตุ: แนวโน้มการซื้ออื่นๆ ได้แก่ ภายใน 18 เดือน ภายใน 2 ปี หลังเกษียณอายุและเมื่อมีความพร้อมด้านการเงิน

จากตารางที่ 13 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่มีแนวโน้มการซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานในระยะเวลาอันใกล้นี้ คิดเป็นร้อยละ 63.5 รองลงมาคือ คาดว่าจะซื้อภายใน 12 เดือน คิดเป็นร้อยละ 20.0 คาดว่าจะซื้อภายใน 3 เดือน คิดเป็นร้อยละ 5.5 คาดว่าจะซื้อภายใน 6 เดือน คิดเป็นร้อยละ 5.5 และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 5.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 14 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามวิธีการซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน

วิธีการซื้อ	จำนวน	ร้อยละ
แบบเงินสด	10	13.7
แบบเงินผ่อน โดยเข้าบริษัทไฟแนนซ์	63	86.3
<b>รวม</b>	<b>73</b>	<b>100.0</b>

หมายเหตุ: คอบเฉพาะผู้ที่มีแนวโน้มซื้อรถยนต์ในเวลานอนใกล้ 73 คน

จากตารางที่ 14 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานแบบเงินผ่อน โดยเข้าบริษัทไฟแนนซ์ คิดเป็นร้อยละ 86.3 และแบบเงินสด คิดเป็นร้อยละ 13.7 ตามลำดับ

ตารางที่ 15 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามผู้มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน

ผู้มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อ	จำนวน	ร้อยละ
ตนเอง	44	60.3
บิดา/มารดา	10	13.7
สามี/ภรรยา	16	21.9
ญาติพี่น้อง	3	4.1
<b>รวม</b>	<b>73</b>	<b>100.0</b>

หมายเหตุ: ตอบเฉพาะผู้ที่มีแนวโน้มซื้อรถยนต์ในเวลาอันใกล้ 73 คน

จากตารางที่ 15 พบว่า ผู้มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คือ ตนเอง คิดเป็นร้อยละ 60.3 รองลงมาคือ สามี/ภรรยา คิดเป็นร้อยละ 21.9 บิดา/มารดา คิดเป็นร้อยละ 13.7 และญาติพี่น้อง คิดเป็นร้อยละ 4.1 ตามลำดับ

ตารางที่ 16 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัจจัยที่ตัดสินใจใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน

ปัจจัยที่ตัดสินใจใช้	จำนวน	ร้อยละ
มีราคาเหมาะสมกับคุณภาพ	66	90.4
ประหยัดค่าน้ำมัน	67	91.8
เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	42	57.5
มีมาตรฐานด้านความปลอดภัย	30	41.1
รูปร่างของรถยนต์	40	54.8
โปรโมชั่นของแถมต่างๆ	20	27.4
มีบริการหลังการขายที่ดี	20	27.4
ชื่อเสียงภาพลักษณ์ของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์	28	38.4

หมายเหตุ: คำถามตอบได้มากกว่า 1 ข้อ จากผู้ตอบแบบสอบถามที่มีแนวโน้มซื้อรถยนต์ในเวลาอันใกล้ 73 คน

จากตารางที่ 16 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ตัดสินใจใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเนื่องจากประหยัดค่าน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 91.8 รองลงมาคือ มีราคาเหมาะสมกับคุณภาพ คิดเป็นร้อยละ 90.4 เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม คิดเป็นร้อยละ 57.5 รูปร่างของรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 54.8 มีมาตรฐานด้านความปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 41.1 ชื่อเสียงภาพลักษณ์ของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 38.4 โปรโมชั่นของแถมต่างๆ คิดเป็นร้อยละ 27.4 และมีบริการหลังการขายที่ดี คิดเป็นร้อยละ 27.4 ตามลำดับ



ตารางที่ 17 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามแหล่งที่ซื้อรถยนต์นั่งแบบ ประหยัดพลังงาน

แหล่งที่ซื้อ	จำนวน	ร้อยละ
ศูนย์จำหน่ายรถยนต์	69	94.5
งานมอเตอร์โชว์	4	5.5
รวม	73	100.0

หมายเหตุ: ตอบเฉพาะผู้ที่มีแนวโน้มซื้อรถยนต์ในเวลาอันใกล้ 73 คน

จากตารางที่ 17 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานจากศูนย์จำหน่ายรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 94.5 และงานมอเตอร์โชว์ คิดเป็นร้อยละ 5.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 18 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามลักษณะการใช้งานรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน

ลักษณะการใช้งาน	จำนวน	ร้อยละ
ขับเฉพาะในเขตตัวเมืองเท่านั้น	21	28.8
ขับในเขตตัวเมืองเป็นส่วนใหญ่ และใช้เดินทางต่างจังหวัดบ้างเป็นบางครั้ง	42	57.5
ขับไปท่องเที่ยวในวันหยุด	20	27.4
ขับไปทำงาน	45	61.6
อื่นๆ	2	2.7

หมายเหตุ: คำถามตอบได้มากกว่า 1 ข้อ จากผู้ตอบแบบสอบถามที่มีแนวโน้มซื้อรถยนต์ในเวลาอันใกล้ 73 คน

ลักษณะการใช้งานอื่นๆ ได้แก่ ใช้งานตลอดเวลา

จากตารางที่ 18 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้งานรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเพื่อขับไปทำงาน คิดเป็นร้อยละ 61.6 รองลงมาคือ ขับในเขตตัวเมืองเป็นส่วนใหญ่ และใช้เดินทางต่างจังหวัดบ้างเป็นบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 57.5 ขับเฉพาะในเขตตัวเมืองเท่านั้น คิดเป็นร้อยละ 28.8 ขับไปท่องเที่ยวในวันหยุด คิดเป็นร้อยละ 27.4 และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 2.7 ตามลำดับ

ตารางที่ 19 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการประหยัดค่าใช้จ่าย

การประหยัดค่าใช้จ่าย	จำนวน	ร้อยละ
ประหยัดภาษี	44	60.3
ประหยัดค่าประกันภัยรถยนต์	23	31.5
ประหยัดน้ำมัน	71	97.3
ประหยัดค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	19	26.0

หมายเหตุ: คำถามตอบได้มากกว่า 1 ข้อ จากผู้ตอบแบบสอบถามที่มีแนวโน้มซื้อรถยนต์ในเวลาอันใกล้ 73 คน

จากตารางที่ 19 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความเห็นว่ารถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานช่วยประหยัดน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 97.3 รองลงมาคือ ประหยัดภาษี คิดเป็นร้อยละ 60.3 ประหยัดค่าประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 31.5 และประหยัดค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา คิดเป็นร้อยละ 26.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 20 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัจจัยที่ตัดสินใจไม่ใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน

ปัจจัยที่ตัดสินใจไม่ใช้	จำนวน	ร้อยละ
ขาดความทันสมัย หูหรา มีระดับ	27	21.3
ไม่มั่นใจเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย	53	41.7
ความแรงของเครื่องยนต์น้อย	57	44.9
ไม่เหมาะกับลักษณะการใช้งาน	36	28.3
รูปทรงของรถภายนอก	18	14.2
สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในรถยนต์	18	14.2
อื่นๆ	16	12.6

หมายเหตุ: คำถามตอบได้มากกว่า 1 ข้อ จากผู้ตอบแบบสอบถามที่มีแนวโน้มซื้อรถยนต์ในเวลาอันใกล้ 127 คน ปัจจัยที่ตัดสินใจไม่ใช้อื่นๆ ได้แก่ มีรถยนต์แล้ว ใช้รถยนต์คิดแก๊ส NGV ไม่จำเป็น

จากตารางที่ 20 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามตัดสินใจไม่ใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเนื่องจากความแรงของเครื่องยนต์น้อยมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 44.9 รองลงมาคือ ไม่มั่นใจเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 41.7 ไม่เหมาะกับลักษณะการใช้งาน คิดเป็นร้อยละ

28.3 ขาดความทันสมัย หรุหร่า มีระดับ คิดเป็นร้อยละ 21.3 รูปทรงของรถภายนอก คิดเป็นร้อยละ 14.2 สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 14.2 และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 12.6 ตามลำดับ

ส่วนที่ 5 ข้อมูลเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจ ความคิดเห็น และแนวโน้มพฤติกรรมที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ จำแนกตามเพศ อายุ สถานภาพ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ตารางที่ 21 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการตอบคำถามเพื่อวัดความรู้ความเข้าใจ จำแนกตามเพศ

ความรู้ความเข้าใจต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์	เฉลี่ย	เพศ					
		ชาย			หญิง		
		ถูก	ผิด	ไม่ทราบ	ถูก	ผิด	ไม่ทราบ
		จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
1. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงาน และไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม	ใช่	78 (92.9)	6 (7.1)	0 (0.0)	109 (94.0)	4 (3.4)	3 (2.6)
2. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC	ไม่ใช่	46 (54.8)	29 (34.5)	9 (10.7)	66 (56.9)	37 (31.9)	13 (11.2)
3. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีการควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้น้อยกว่ารถยนต์ปกติทั่วไป	ใช่	71 (84.5)	2 (2.4)	11 (13.1)	91 (78.4)	1 (0.9)	24 (20.7)
4. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร หรือ 20 กิโลเมตร/ลิตร	ใช่	59 (70.2)	7 (8.3)	18 (21.4)	65 (56.0)	5 (4.3)	46 (39.7)
5. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE	ใช่	45 (53.6)	9 (10.7)	30 (35.7)	52 (44.8)	8 (6.9)	56 (48.3)

ตารางที่ 21 (ต่อ) แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการตอบคำถามเพื่อวัดความรู้ความเข้าใจ จำแนกตามเพศ

ความรู้ความเข้าใจต่อรถยนต์นั่งแบบ ประหยัดพลังงาน อีโคคาร์	เฉลี่ย	เพศ					
		ชาย			หญิง		
		ถูก	ผิด	ไม่ทราบ	ถูก	ผิด	ไม่ทราบ
		จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
6. Honda "BRIO", Nissan "MARCH", Nissan "ALMARA" ถือเป็นรถยนต์ ประหยัดพลังงานหรือ "อีโคคาร์"	ใช่	76 (90.5)	4 (4.8)	4 (4.8)	108 (93.1)	5 (4.3)	3 (2.6)
7. รัฐบาลส่งเสริมให้ใช้รถยนต์ขนาดเล็ก จึงมีนโยบายลดภาษีสรรพสามิต รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ "อีโค คาร์"	ใช่	73 (86.9)	4 (4.8)	7 (8.3)	90 (77.6)	6 (5.2)	20 (17.2)
<b>รวมคะแนนเฉลี่ย</b>		<b>64 (76.19)</b>	<b>8.71 (10.37)</b>	<b>11.29 (13.44)</b>	<b>83 (71.55)</b>	<b>9.43 (8.13)</b>	<b>23.57 (20.32)</b>

จากตารางที่ 21 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายตอบถูกร้อยละ 76.19 หรือมีความเข้าใจระดับมาก ซึ่งในรายละเอียดพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายตอบถูก 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ "อีโคคาร์" (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงาน และไม่ทำลายสิ่งแวดล้อมมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 92.9 รองลงมาคือ Honda "BRIO", Nissan "MARCH", Nissan "ALMARA" ถือเป็นรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ "อีโคคาร์" คิดเป็นร้อยละ 90.5 และรัฐบาลส่งเสริมให้ใช้รถยนต์ขนาดเล็กจึงมีนโยบายลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ "อีโคคาร์" คิดเป็นร้อยละ 86.9 ตามลำดับ ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายตอบผิด 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ "อีโคคาร์" (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC คิดเป็นร้อยละ 34.5 รองลงมาคือ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ "อีโคคาร์" (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE คิดเป็นร้อยละ 10.7 และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ "อีโคคาร์" (Eco car) จะต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร หรือ 20 กิโลเมตร/ลิตร คิดเป็นร้อยละ 8.3 ตามลำดับ และผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายตอบไม่ทราบ 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ "อีโคคาร์" (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณี

ที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE คิดเป็นร้อยละ 35.7 รองลงมาคือ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร หรือ 20 กิโลเมตร/ลิตร คิดเป็นร้อยละ 21.4 และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีการควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้น้อยกว่ารถยนต์ปกติทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 13.1 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงตอบถูกร้อยละ 71.55 หรือมีความเข้าใจระดับมาก ซึ่งในรายละเอียดพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงตอบถูก 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงานและไม่ทำลายสิ่งแวดล้อมมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 94.0 รองลงมาคือ Honda "BRIO", Nissan "MARCH", Nissan "ALMARA" ถือเป็นรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” คิดเป็นร้อยละ 93.1 และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีการควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้น้อยกว่ารถยนต์ปกติทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 78.4 ตามลำดับ ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงตอบผิด 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC คิดเป็นร้อยละ 31.9 รองลงมาคือ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE คิดเป็นร้อยละ 6.9 และรัฐบาลส่งเสริมให้ใช้รถยนต์ขนาดเล็ก จึงมีนโยบายลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” คิดเป็นร้อยละ 5.2 ตามลำดับ และผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงตอบไม่ทราบ 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE คิดเป็นร้อยละ 48.3 รองลงมาคือ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร หรือ 20 กิโลเมตร/ลิตร คิดเป็นร้อยละ 39.7 และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีการควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้น้อยกว่ารถยนต์ปกติทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 20.7 ตามลำดับ

ตารางที่ 22 แสดงค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ จำแนกตามเพศ

ความคิดเห็นที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์	เพศ	
	ชาย	หญิง
	ค่าเฉลี่ย แปลผล	ค่าเฉลี่ย แปลผล
1. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยทำให้มลภาวะทางอากาศลดลง	4.27 เห็นด้วย	4.03 เห็นด้วย
2. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ประเทศชาติได้	4.39 เห็นด้วย	4.12 เห็นด้วย
3. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยให้ผู้ที่มียานยนต์ได้ไม่มาก สามารถมีรถยนต์ไว้ใช้เอง	4.07 เห็นด้วย	4.12 เห็นด้วย
4. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นรถยนต์ขนาดเล็กจึงใช้งานในเมืองได้สะดวก	4.45 เห็นด้วย	4.47 เห็นด้วย
5. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ไม่ทำให้รถบนถนนมีมากขึ้นจนสร้างปัญหาเรื่องการจราจรติดขัดได้	2.10 ไม่เห็นด้วย	2.44 ไม่เห็นด้วย
6. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นนวัตกรรมใหม่ที่น่าสนใจ	3.92 เห็นด้วย	3.97 เห็นด้วย
7. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) สามารถช่วยทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยดีขึ้นเนื่องจากเป็นฐานการผลิตรถยนต์และช่วยในเรื่องการส่งออกของไทย	3.73 เห็นด้วย	3.70 เห็นด้วย
8. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ยกระดับจิตสำนึกของประชาชนในประเทศให้รู้จักการประหยัดพลังงาน	3.75 เห็นด้วย	3.66 เห็นด้วย
9. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) มีความปลอดภัยในการขับขี่ สามารถใช้เดินทางไปต่างจังหวัดได้	3.50 เห็นด้วย	3.21 ไม่แน่ใจ
10. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) รูปทรงกะทัดรัดเหมาะสมสำหรับใช้ในเมืองและหาที่จอดสะดวก	4.54 เห็นด้วยอย่างยิ่ง	4.44 เห็นด้วย
<b>ค่าเฉลี่ยรวม</b>	<b>3.87</b> เห็นด้วย	<b>3.81</b> เห็นด้วย

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง, 3.50-4.49 เห็นด้วย, 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ, 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย, 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 22 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายมีความคิดเห็นต่อรถยนต์นั่งแบบ ประหยัดพลังงาน อีโคคาร์โดยรวมในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 3.87 ซึ่งในรายละเอียดพบว่า ปัจจัย ย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) รูปทรงกะทัดรัดเหมาะสำหรับใช้ในเมืองและหาที่จอดสะดวก มีค่าเฉลี่ย 4.54 ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับเห็นด้วย ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นรถยนต์ขนาดเล็กจึงใช้งานในเมืองได้สะดวก มีค่าเฉลี่ย 4.45 รถยนต์ ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ประเทศชาติได้ มีค่าเฉลี่ย 4.39 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยทำให้มลภาวะทางอากาศ ลดลง มีค่าเฉลี่ย 4.27 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยให้ผู้ที่มียาได้ไม่มาก สามารถมีรถยนต์ไว้ใช้เอง มีค่าเฉลี่ย 4.07 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็น นวัตกรรมใหม่ที่น่าสนใจ มีค่าเฉลี่ย 3.92 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ยกระดับจิตสำนึกของประชาชนในประเทศให้รู้จักการประหยัดพลังงาน มีค่าเฉลี่ย 3.75 รถยนต์ ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) สามารถช่วยทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยดีขึ้น เนื่องจากเป็นฐานการผลิตรถยนต์และช่วยในเรื่องการส่งออกของไทย มีค่าเฉลี่ย 3.73 รถยนต์ ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) มีความปลอดภัยในการขับขี่ สามารถใช้เดินทางไป ต่างจังหวัดได้ มีค่าเฉลี่ย 3.50 ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับไม่เห็นด้วย ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ไม่ทำให้รถบนถนนมีมากขึ้นจนสร้างปัญหา เรื่องการจราจรติดขัดได้ มีค่าเฉลี่ย 2.10 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงมีความคิดเห็นต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโค คาร์โดยรวมในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 3.81 ซึ่งในรายละเอียดพบว่า ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบ แบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับเห็นด้วย ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นรถยนต์ขนาดเล็กจึงใช้งานในเมืองได้สะดวก มีค่าเฉลี่ย 4.47 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) รูปทรงกะทัดรัดเหมาะสำหรับใช้ในเมืองและหาที่จอดสะดวก มีค่าเฉลี่ย 4.44 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ ประเทศชาติได้ มีค่าเฉลี่ย 4.12 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยให้ผู้ที่มียาได้ไม่มาก สามารถมีรถยนต์ไว้ใช้เอง มีค่าเฉลี่ย 4.12 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยทำให้มลภาวะทางอากาศลดลง มีค่าเฉลี่ย 4.03 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโค คาร์” (Eco car) เป็นนวัตกรรมใหม่ที่น่าสนใจ มีค่าเฉลี่ย 3.97 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโค คาร์” (Eco car) สามารถช่วยทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยดีขึ้นเนื่องจากเป็นฐานการผลิตรถยนต์ และช่วยในเรื่องการส่งออกของไทย มีค่าเฉลี่ย 3.70 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco

car) ยกระดับจิตสำนึกของประชาชนในประเทศให้รู้จักการประหยัดพลังงาน มีค่าเฉลี่ย 3.66 ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับไม่แน่ใจ ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) มีความปลอดภัยในการขับขี่ สามารถใช้เดินทางไปต่างจังหวัดได้ มีค่าเฉลี่ย 3.21 ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับไม่เห็นด้วย ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ไม่ทำให้รถบนถนนมีมากขึ้นจนสร้างปัญหาเรื่องการจราจรติดขัดได้ มีค่าเฉลี่ย 2.44 ตามลำดับ

ตารางที่ 23 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการแนะนำให้ผู้อื่นใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน จำแนกตามเพศ

การแนะนำ	เพศ			
	ชาย		หญิง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
แนะนำ	77	91.7	105	90.5
ไม่แนะนำ	7	8.3	11	9.5
<b>รวม</b>	<b>84</b>	<b>100.0</b>	<b>116</b>	<b>100.0</b>

จากตารางที่ 23 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายส่วนใหญ่จะแนะนำให้ผู้อื่นใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน คิดเป็นร้อยละ 91.0 และไม่แนะนำ คิดเป็นร้อยละ 9.0 ตามลำดับ ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงส่วนใหญ่จะแนะนำให้ผู้อื่นใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน คิดเป็นร้อยละ 91.0 และไม่แนะนำ คิดเป็นร้อยละ 9.0 ตามลำดับ



ตารางที่ 24 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับแหล่งข้อมูลของรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน จำแนกตามเพศ

แหล่งข้อมูล	เพศ			
	ชาย		หญิง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
โทรทัศน์	44	52.4	72	62.1
วิทยุ	1	1.2	4	3.4
อินเทอร์เน็ต	11	13.1	16	13.8
หนังสือพิมพ์/นิตยสาร	8	9.5	7	6.0
โบรชัวร์	6	7.1	5	4.3
โชว์รูมรถยนต์	14	16.7	11	9.5
อื่นๆ	0	0.0	1	0.9
<b>รวม</b>	<b>84</b>	<b>100.0</b>	<b>116</b>	<b>100.0</b>

หมายเหตุ: แหล่งข้อมูลอื่นๆ ได้แก่ เพื่อน

จากตารางที่ 24 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายส่วนใหญ่รู้จักรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานจากโทรทัศน์ คิดเป็นร้อยละ 52.4 รองลงมาคือ โชว์รูมรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 16.7 อินเทอร์เน็ต คิดเป็นร้อยละ 13.1 หนังสือพิมพ์/นิตยสาร คิดเป็นร้อยละ 9.5 โบรชัวร์ คิดเป็นร้อยละ 7.1 และวิทยุ คิดเป็นร้อยละ 1.2 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงส่วนใหญ่รู้จักรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานจากโทรทัศน์ คิดเป็นร้อยละ 62.1 รองลงมาคือ อินเทอร์เน็ต คิดเป็นร้อยละ 13.8 โชว์รูมรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 9.5 หนังสือพิมพ์/นิตยสาร คิดเป็นร้อยละ 6.0 โบรชัวร์ คิดเป็นร้อยละ 4.3 วิทยุ คิดเป็นร้อยละ 3.4 และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 0.9 ตามลำดับ

ตารางที่ 25 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับแนวโน้มการซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานในระยะเวลาอันใกล้นี้ จำแนกตามเพศ

แนวโน้มการซื้อ	เพศ			
	ชาย		หญิง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ซื้อในระยะเวลาอันใกล้นี้	55	65.5	72	62.1
คาดว่าจะซื้อภายใน 3 เดือน	0	0.0	11	9.5
คาดว่าจะซื้อภายใน 6 เดือน	5	6.0	6	5.2
คาดว่าจะซื้อภายใน 12 เดือน	19	22.6	21	18.1
อื่นๆ	5	6.0	6	5.2
<b>รวม</b>	<b>84</b>	<b>100.0</b>	<b>116</b>	<b>100.0</b>

หมายเหตุ: แนวโน้มการซื้ออื่นๆ ได้แก่ ภายใน 18 เดือน ภายใน 2 ปี หลังเกษียณอายุ และเมื่อมีความพร้อมด้านการเงิน

จากตารางที่ 25 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายส่วนใหญ่ไม่มีแนวโน้มการซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานในระยะเวลาอันใกล้นี้ คิดเป็นร้อยละ 65.5 รองลงมาคือ คาดว่าจะซื้อภายใน 12 เดือน คิดเป็นร้อยละ 22.6 คาดว่าจะซื้อภายใน 6 เดือนและอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 6.0 เท่ากัน ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงส่วนใหญ่ไม่มีแนวโน้มการซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานในระยะเวลาอันใกล้นี้ คิดเป็นร้อยละ 62.1 รองลงมาคือ คาดว่าจะซื้อภายใน 12 เดือน คิดเป็นร้อยละ 18.1 คาดว่าจะซื้อภายใน 3 เดือน คิดเป็นร้อยละ 9.5 คาดว่าจะซื้อภายใน 6 เดือนและอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 5.2 เท่ากัน ตามลำดับ

ตารางที่ 26 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับวิธีการซื้อรถยนต์นั่งแบบ ประหยัดพลังงาน จำแนกตามเพศ

วิธีการซื้อ	เพศ			
	ชาย		หญิง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
แบบเงินสด	4	13.8	6	13.6
แบบเงินผ่อน โดยเข้าบริษัทไฟแนนซ์	25	86.2	38	86.4
<b>รวม</b>	<b>29</b>	<b>100.0</b>	<b>44</b>	<b>100.0</b>

หมายเหตุ: ตอบเฉพาะผู้ที่มีแนวโน้มซื้อรถยนต์ในเวลาอันใกล้

จากตารางที่ 26 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายส่วนใหญ่ซื้อรถยนต์นั่งแบบ ประหยัดพลังงานแบบเงินผ่อนโดยเข้าบริษัทไฟแนนซ์ คิดเป็นร้อยละ 86.2 และแบบเงินสด คิดเป็น ร้อยละ 13.8 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงส่วนใหญ่ซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานแบบเงิน ผ่อนโดยเข้าบริษัทไฟแนนซ์ คิดเป็นร้อยละ 86.4 และแบบเงินสด คิดเป็นร้อยละ 13.6 ตามลำดับ

ตารางที่ 27 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับผู้มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน จำแนกตามเพศ

ผู้มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อ	เพศ			
	ชาย		หญิง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ตนเอง	15	51.7	29	65.9
บิดา/มารดา	2	6.9	8	18.2
สามี/ภรรยา	10	34.5	6	13.6
ญาติพี่น้อง	2	6.9	1	2.3
<b>รวม</b>	<b>29</b>	<b>100.0</b>	<b>44</b>	<b>100.0</b>

หมายเหตุ: ตอบเฉพาะผู้ที่มีแนวโน้มซื้อรถยนต์ในเวลาอันใกล้

จากตารางที่ 27 พบว่า ผู้มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานของผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายส่วนใหญ่คือ ตนเอง คิดเป็นร้อยละ 51.7 รองลงมาคือ สามี/ภรรยา คิดเป็นร้อยละ 34.5 บิดา/มารดา และญาติพี่น้อง คิดเป็นร้อยละ 6.9 เท่ากัน ตามลำดับ

ผู้มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานของผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงส่วนใหญ่คือ ตนเอง คิดเป็นร้อยละ 65.9 รองลงมาคือ บิดา/มารดา คิดเป็นร้อยละ 18.2 สามี/ภรรยา คิดเป็นร้อยละ 13.6 และญาติพี่น้อง คิดเป็นร้อยละ 2.3 ตามลำดับ

ตารางที่ 28 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่ตัดสินใจใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน จำแนกตามเพศ

ปัจจัยที่ตัดสินใจใช้	เพศ			
	ชาย		หญิง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มีราคาเหมาะสมกับคุณภาพ	24	82.8	42	95.5
ประหยัดค่าน้ำมัน	28	96.6	39	88.6
เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	16	55.2	26	59.1
มีมาตรฐานด้านความปลอดภัย	10	34.2	20	45.5
รูปทรงของรถยนต์	16	55.2	24	54.5
โปรแกรมชันของแถมต่างๆ	6	20.7	14	31.8
มีบริการหลังการขายที่ดี	7	24.1	13	29.5
ชื่อเสียงภาพลักษณ์ของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์	9	31.0	19	43.2

หมายเหตุ: คำถามตอบได้มากกว่า 1 ข้อ จากผู้ที่มีแนวโน้มซื้อรถยนต์ในเวลาอันใกล้ เพศชาย 29 คน และเพศหญิง 44 คน

จากตารางที่ 28 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายส่วนใหญ่ตัดสินใจใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเนื่องจากประหยัดค่าน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 96.6 รองลงมาคือ มีราคาเหมาะสมกับคุณภาพ คิดเป็นร้อยละ 82.8 เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และรูปทรงของรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 55.2 เท่ากัน มีมาตรฐานด้านความปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 34.5 ชื่อเสียงภาพลักษณ์ของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 31.0 มีบริการหลังการขายที่ดี คิดเป็นร้อยละ 24.1 และโปรแกรมชันของแถมต่างๆ คิดเป็นร้อยละ 20.7 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงส่วนใหญ่ตัดสินใจใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเนื่องจากประหยัดค่าน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 91.8 รองลงมาคือ มีราคาเหมาะสมกับคุณภาพ คิดเป็นร้อยละ 90.4 เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม คิดเป็นร้อยละ 57.5 รูปทรงของรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 54.8 มีมาตรฐานด้านความปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 41.1 ชื่อเสียงภาพลักษณ์ของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 38.4 โปรแกรมชันของแถมต่างๆ และมีบริการหลังการขายที่ดี คิดเป็นร้อยละ 27.4 เท่ากันตามลำดับ

ตารางที่ 29 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับแหล่งที่ซื้อรถยนต์นั่งแบบ ประหยัดพลังงาน จำแนกตามเพศ

แหล่งที่ซื้อ	เพศ			
	ชาย		หญิง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ศูนย์จำหน่ายรถยนต์	27	93.1	42	95.5
งานมอเตอร์โชว์	2	6.9	2	4.5
<b>รวม</b>	<b>29</b>	<b>100.0</b>	<b>44</b>	<b>100.0</b>

หมายเหตุ: ตอบเฉพาะผู้ที่มีแนวโน้มซื้อรถยนต์ในเวลาอันใกล้

จากตารางที่ 29 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายส่วนใหญ่ซื้อรถยนต์นั่งแบบ ประหยัดพลังงานจากศูนย์จำหน่ายรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 93.1 และงานมอเตอร์โชว์ คิดเป็นร้อยละ 6.9 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงส่วนใหญ่ซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานจากศูนย์ จำหน่ายรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 95.5 และงานมอเตอร์โชว์ คิดเป็นร้อยละ 4.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 30 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับลักษณะการใช้งานรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน จำแนกตามเพศ

ลักษณะการใช้งาน	เพศ			
	ชาย		หญิง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ขับเฉพาะในเขตตัวเมืองเท่านั้น	10	34.5	11	25.0
ขับในเขตตัวเมืองเป็นส่วนใหญ่ และใช้เส้นทางต่างจังหวัดบ้างเป็นบางครั้ง	13	44.8	29	65.9
ขับไปท่องเที่ยวในวันหยุด	9	31.0	11	25.0
ขับไปทำงาน	18	62.1	27	61.4
อื่นๆ	1	3.4	1	2.3

หมายเหตุ: คำถามตอบได้มากกว่า 1 ข้อ จากผู้ที่มีแนวโน้มซื้อรถยนต์ในเวลาอันใกล้ เพศชาย 29 คน และเพศหญิง 44 คน  
ลักษณะการใช้งานอื่นๆ ได้แก่ ใช้งานตลอดเวลา

จากตารางที่ 30 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายส่วนใหญ่ใช้งานรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเพื่อขับไปทำงาน คิดเป็นร้อยละ 62.1 รองลงมาคือ ขับในเขตตัวเมืองเป็นส่วนใหญ่ และใช้เส้นทางต่างจังหวัดบ้างเป็นบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 44.8 ขับเฉพาะในเขตตัวเมืองเท่านั้น คิดเป็นร้อยละ 34.5 ขับไปท่องเที่ยวในวันหยุด คิดเป็นร้อยละ 31.0 และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 3.4 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงส่วนใหญ่ใช้งานรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเพื่อขับในเขตตัวเมืองเป็นส่วนใหญ่ และใช้เส้นทางต่างจังหวัดบ้างเป็นบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 65.9 รองลงมาคือ ขับไปทำงาน คิดเป็นร้อยละ 61.4 ขับเฉพาะในเขตตัวเมืองเท่านั้น และขับไปท่องเที่ยวในวันหยุด คิดเป็นร้อยละ 25.0 เท่ากัน และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 2.3 ตามลำดับ

ตารางที่ 31 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการประหยัดค่าใช้จ่าย จำแนกตามเพศ

การประหยัดค่าใช้จ่าย	เพศ			
	ชาย		หญิง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ประหยัดภาษี	15	51.7	29	65.9
ประหยัดค่าประกันภัยรถยนต์	13	44.8	10	22.7
ประหยัดน้ำมัน	27	93.1	44	100.0
ประหยัดค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	9	31.0	10	22.7

หมายเหตุ: คำถามตอบได้มากกว่า 1 ข้อ จากผู้ที่มีแนวโน้มซื้อรถยนต์ในเวลาอันใกล้ เพศชาย 29 คน และเพศหญิง 44 คน

จากตารางที่ 31 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายส่วนใหญ่มีความเห็นว่ารถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานช่วยประหยัดน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 93.1 รองลงมาคือ ประหยัดภาษี คิดเป็นร้อยละ 51.7 ประหยัดค่าประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 44.8 และประหยัดค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา คิดเป็นร้อยละ 31.0 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงส่วนใหญ่มีความเห็นว่ารถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานช่วยประหยัดน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 100.0 รองลงมาคือ ประหยัดภาษี คิดเป็นร้อยละ 65.9 ประหยัดค่าประกันภัยรถยนต์ และประหยัดค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา คิดเป็นร้อยละ 22.7 เท่ากันตามลำดับ



ตารางที่ 32 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่ตัดสินใจไม่ใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน จำแนกตามเพศ

ปัจจัยที่ตัดสินใจไม่ใช้	เพศ			
	ชาย		หญิง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ขาดความทันสมัย หรุหรามีระดับ	15	27.3	12	16.7
ไม่มั่นใจเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย	24	43.6	29	40.3
ความแรงของเครื่องยนต์น้อย	23	41.8	34	47.2
ไม่เหมาะกับลักษณะการใช้งาน	20	36.4	16	22.2
รูปทรงของรถภายนอก	8	14.5	10	13.9
สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในรถยนต์	9	16.4	9	12.5
อื่นๆ	8	14.5	8	11.1

หมายเหตุ: คำถามตอบได้มากกว่า 1 ข้อ จากผู้ที่มีแนวโน้มไม่ซื้อรถยนต์ในเวลาอันใกล้ เพศชาย 55 คน และเพศหญิง 72 คน ปัจจัยที่ตัดสินใจไม่ใช้อื่นๆ ได้แก่ มีรถยนต์แล้ว ใช้รถยนต์คิดแก๊ส NGV ไม่จำเป็น

จากตารางที่ 32 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายตัดสินใจไม่ใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเนื่องจากไม่มั่นใจเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 43.6 รองลงมาคือ ความแรงของเครื่องยนต์น้อย คิดเป็นร้อยละ 41.8 ไม่เหมาะกับลักษณะการใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 36.4 ขาดความทันสมัย หรุหรามีระดับ คิดเป็นร้อยละ 27.3 สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 16.4 รูปทรงของรถภายนอกและอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 14.5 เท่ากัน ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงตัดสินใจไม่ใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเนื่องจากความแรงของเครื่องยนต์น้อยมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 47.2 รองลงมาคือ ไม่มั่นใจเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 40.3 ไม่เหมาะกับลักษณะการใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 22.2 ขาดความทันสมัย หรุหรามีระดับ คิดเป็นร้อยละ 16.7 รูปทรงของรถภายนอก คิดเป็นร้อยละ 13.9 สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 12.5 และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 11.1 ตามลำดับ

ตารางที่ 33 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการตอบคำถามเพื่อวัดความรู้ความเข้าใจ จำแนกตามอายุ

ความรู้ความเข้าใจต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์	เฉลี่ย	อายุ								
		ต่ำกว่า 31 ปี			ต่ำกว่า 31 ปี			ต่ำกว่า 31 ปี		
		ถูก	ผิด	ไม่ทราบ	ถูก	ผิด	ไม่ทราบ	ถูก	ผิด	ไม่ทราบ
		จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
1. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงาน และไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม	ใช่	75 (88.2)	8 (9.4)	2 (2.4)	73 (97.3)	2 (2.7)	0 (0.0)	39 (97.5)	0 (0.0)	1 (2.5)
2. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มี ขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC	ไม่ใช่	46 (54.1)	31 (36.5)	8 (9.4)	47 (62.7)	17 (22.7)	11 (14.7)	19 (47.5)	18 (45.0)	3 (7.5)
3. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีการ ควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้น้อยกว่ารถยนต์ปกติทั่วไป	ใช่	66 (77.6)	2 (2.4)	17 (20.0)	63 (84.0)	1 (1.3)	11 (14.7)	33 (82.5)	0 (0.0)	7 (17.5)
4. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องใช้อัตรการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร หรือ 20 กิโลเมตร/ลิตร	ใช่	52 (61.2)	4 (4.7)	29 (34.1)	45 (60.0)	5 (6.7)	25 (33.3)	27 (67.5)	3 (7.5)	10 (25.0)
5. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติใน การป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้าง ของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE	ใช่	38 (44.7)	5 (5.9)	42 (49.4)	39 (52.0)	7 (9.3)	29 (38.7)	20 (50.0)	5 (12.5)	15 (37.5)
6. Honda "BRIO", Nissan "MARCH", Nissan "ALMARA" ถือเป็น รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์”	ใช่	78 (91.8)	6 (7.1)	1 (1.2)	73 (97.3)	1 (1.3)	1 (1.3)	33 (82.5)	2 (5.0)	5 (12.5)

ตารางที่ 33 (ต่อ) แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการตอบคำถามเพื่อวัดความรู้ความเข้าใจ จำแนกตามอายุ

ความรู้ความเข้าใจต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน ไอโคคาร์	เฉลี่ย	อายุ								
		ต่ำกว่า 31 ปี			ต่ำกว่า 31 ปี			ต่ำกว่า 31 ปี		
		ถูก	ผิด	ไม่ทราบ	ถูก	ผิด	ไม่ทราบ	ถูก	ผิด	ไม่ทราบ
		จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
7. รัฐบาลส่งเสริมให้ใช้รถยนต์ขนาดเล็ก จึงมีนโยบายลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “ไอโคคาร์”	ใช่	65 (76.5)	9 (10.6)	11 (12.9)	64 (85.3)	0 (0.0)	11 (14.7)	34 (85.0)	1 (2.5)	5 (12.5)
<b>รวมคะแนนเฉลี่ย</b>		<b>60</b> <b>(70.59)</b>	<b>9.29</b> <b>(10.93)</b>	<b>15.71</b> <b>(18.48)</b>	<b>57.71</b> <b>(76.95)</b>	<b>4.71</b> <b>(6.28)</b>	<b>12.57</b> <b>(16.76)</b>	<b>29.29</b> <b>(73.23)</b>	<b>4.14</b> <b>(10.35)</b>	<b>6.57</b> <b>(16.43)</b>

จากตารางที่ 33 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุต่ำกว่า 31 ปีตอบถูกร้อยละ 70.59 หรือมีความเข้าใจระดับมาก ซึ่งในรายละเอียดพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุต่ำกว่า 31 ปีตอบ ถูก 3 ลำดับแรก ได้แก่ Honda "BRIO", Nissan "MARCH", Nissan "ALMARA" ถือเป็นรถยนต์ ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 91.8 รองลงมาคือ รถยนต์ประหยัด พลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงานและไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม คิดเป็น ร้อยละ 88.2 และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีการควบคุมการปล่อย ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้น้อยกว่ารถยนต์ปกติทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 77.6 ตามลำดับ ผู้ตอบ แบบสอบถามที่มีอายุต่ำกว่า 31 ปีตอบผิด 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโค คาร์” (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC คิดเป็นร้อยละ 36.5 รองลงมาคือ รัฐบาลส่งเสริมให้ใช้รถยนต์ขนาดเล็ก จึงมีนโยบายลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์ ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” คิดเป็นร้อยละ 10.6 และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงานและไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม คิดเป็นร้อยละ 9.4 ตามลำดับ และผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุต่ำกว่า 31 ปีตอบไม่ทราบ 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถยนต์ประหยัด พลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุ จากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE คิดเป็นร้อยละ 49.4 รองลงมา คือ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร หรือ 20 กิโลเมตร/ลิตร คิดเป็นร้อยละ 34.1 และรถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีการควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้น้อยกว่า รถยนต์ปกติทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 20.0 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุ 31-40 ปีตอบถูกร้อยละ 76.95 หรือมีความเข้าใจระดับ มาก ซึ่งในรายละเอียดพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุ 31-40 ปีตอบถูก 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงาน และไม่ทำลาย สิ่งแวดล้อม และ Honda "BRIO", Nissan "MARCH", Nissan "ALMARA" ถือเป็นรถยนต์ประหยัด พลังงานหรือ “อีโคคาร์” มากที่สุดเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 97.3 รองลงมาคือ รัฐบาลส่งเสริมให้ใช้ รถยนต์ขนาดเล็กจึงมีนโยบายลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” คิดเป็น ร้อยละ 85.3 และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีการควบคุมการปล่อย ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้น้อยกว่ารถยนต์ปกติทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 84.0 ตามลำดับ ผู้ตอบ แบบสอบถามที่มีอายุ 31-40 ปีตอบผิด 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC คิดเป็นร้อยละ 22.7 รองลงมาคือ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณี

ที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE คิดเป็นร้อยละ 9.3 และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร หรือ 20 กิโลเมตร/ลิตร คิดเป็นร้อยละ 6.7 ตามลำดับ และผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุ 31-40 ปีตอบไม่ทราบ 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE คิดเป็นร้อยละ 38.7 รองลงมาคือ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร หรือ 20 กิโลเมตร/ลิตร คิดเป็นร้อยละ 33.3 และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีการควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้น้อยกว่ารถยนต์ปกติทั่วไป และรัฐบาลส่งเสริมให้ใช้รถยนต์ขนาดเล็ก จึงมีนโยบายลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” คิดเป็นร้อยละ 14.7 เท่ากัน ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุ 41 ปีขึ้นไปตอบถูกร้อยละ 73.23 หรือมีความเข้าใจระดับมาก ซึ่งในรายละเอียดพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุ 41 ปีขึ้นไปตอบถูก 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงานและไม่ทำลายสิ่งแวดล้อมมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 97.5 รองลงมาคือ รัฐบาลส่งเสริมให้ใช้รถยนต์ขนาดเล็กจึงมีนโยบายลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” คิดเป็นร้อยละ 85.0 และ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีการควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้น้อยกว่ารถยนต์ปกติทั่วไป และ Honda "BRIO", Nissan "MARCH", Nissan "ALMARA" ถือเป็นรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” คิดเป็นร้อยละ 82.5 เท่ากัน ตามลำดับ ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุ 41 ปีขึ้นไปตอบผิด 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC คิดเป็นร้อยละ 45.0 รองลงมาคือ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE คิดเป็นร้อยละ 12.5 และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร หรือ 20 กิโลเมตร/ลิตร คิดเป็นร้อยละ 7.5 ตามลำดับ และผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุ 41 ปีขึ้นไปตอบไม่ทราบ 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE คิดเป็นร้อยละ 37.5 รองลงมาคือ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีอัตราการใช้น้ำมัน

เชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร หรือ 20 กิโลเมตร/ลิตร คิดเป็นร้อยละ 25.0 และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีการควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้น้อยกว่ารถยนต์ปกติทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 17.5 ตามลำดับ

**ตารางที่ 34** แสดงค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ จำแนกตามอายุ

ความคิดเห็นที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์	อายุ		
	ต่ำกว่า 31 ปี	31-40 ปี	41 ปีขึ้นไป
	ค่าเฉลี่ย แปลผล	ค่าเฉลี่ย แปลผล	ค่าเฉลี่ย แปลผล
1.รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยทำให้มลภาวะทางอากาศลดลง	4.02 เห็นด้วย	4.25 เห็นด้วย	4.12 เห็นด้วย
2. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ประเทศชาติได้	4.16 เห็นด้วย	4.23 เห็นด้วย	4.40 เห็นด้วย
3. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยให้ผู้ที่มีรายได้น้อยสามารถมีรถยนต์ไว้ใช้เอง	4.09 เห็นด้วย	4.15 เห็นด้วย	4.02 เห็นด้วย
4. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นรถยนต์ขนาดเล็กจึงใช้งานในเมืองได้สะดวก	4.46 เห็นด้วย	4.47 เห็นด้วย	4.45 เห็นด้วย
5. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ไม่ทำให้อุณหภูมิถนนมีมากขึ้นจนสร้างปัญหาเรื่องการจราจรติดขัดได้	2.31 ไม่เห็นด้วย	2.27 ไม่เห็นด้วย	2.32 ไม่เห็นด้วย
6. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นนวัตกรรมใหม่ที่น่าสนใจ	4.04 เห็นด้วย	3.87 เห็นด้วย	3.90 เห็นด้วย
7. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) สามารถช่วยทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยดีขึ้นเนื่องจากเป็นฐานการผลิตรถยนต์และช่วยในเรื่องการส่งออกของไทย	3.71 เห็นด้วย	3.77 เห็นด้วย	3.60 เห็นด้วย
8.รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ยกกระตือรือร้นของประชาชนในประเทศให้รู้จักการประหยัดพลังงาน	3.51 เห็นด้วย	3.83 เห็นด้วย	3.87 เห็นด้วย

ตารางที่ 34 (ต่อ) แสดงค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ จำแนกตามอายุ

ความคิดเห็นที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์	อายุ		
	ต่ำกว่า 31 ปี	31-40 ปี	41 ปีขึ้นไป
	ค่าเฉลี่ย แปลผล	ค่าเฉลี่ย แปลผล	ค่าเฉลี่ย แปลผล
9. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) มีความปลอดภัยในการขับขี่ สามารถใช้เดินทางไปต่างจังหวัดได้	3.29 ไม่แน่ใจ	3.37 ไม่แน่ใจ	3.33 ไม่แน่ใจ
10. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) รูปทรงกะทัดรัดเหมาะสมสำหรับใช้ในเมืองและหาที่จอดสะดวก	4.46 เห็นด้วย	4.49 เห็นด้วย	4.50 เห็นด้วยอย่างยิ่ง
<b>ค่าเฉลี่ยรวม</b>	<b>3.80</b> เห็นด้วย	<b>3.87</b> เห็นด้วย	<b>3.85</b> เห็นด้วย

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง, 3.50-4.49 เห็นด้วย, 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ, 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 34 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุต่ำกว่า 31 ปีมีความคิดเห็นต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์โดยรวมในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 3.80 ซึ่งในรายละเอียดพบว่า ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับเห็นด้วย ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นรถยนต์ขนาดเล็กจึงใช้งานในเมืองได้สะดวก มีค่าเฉลี่ย 4.46 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) รูปทรงกะทัดรัดเหมาะสมสำหรับใช้ในเมืองและหาที่จอดสะดวก มีค่าเฉลี่ย 4.46 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ประเทศชาติได้ มีค่าเฉลี่ย 4.16 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยให้ผู้ที่มีรายได้น้อยสามารถมีรถยนต์ไว้ใช้เอง มีค่าเฉลี่ย 4.09 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นนวัตกรรมใหม่ที่น่าสนใจ มีค่าเฉลี่ย 4.04 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยทำให้มลภาวะทางอากาศลดลง มีค่าเฉลี่ย 4.02 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) สามารถช่วยทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยดีขึ้นเนื่องจากเป็นฐานการผลิตรถยนต์และช่วยในเรื่องการส่งออกของไทย มีค่าเฉลี่ย 3.71 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ยกกระดับจิตสำนึกของประชาชนในประเทศให้รู้จักการประหยัดพลังงาน มีค่าเฉลี่ย 3.51 ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับไม่

แน่ใจ ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) มีความปลอดภัยในการขับขี่ สามารถใช้เดินทางไปต่างจังหวัดได้ มีค่าเฉลี่ย 3.29 ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับไม่เห็นด้วย ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ไม่ทำให้รถบนถนนมีมากขึ้นจนสร้างปัญหาเรื่องการจราจรติดขัดได้ มีค่าเฉลี่ย 2.31 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุ 31-40 ปีมีความคิดเห็นต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์โดยรวมในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 3.87 ซึ่งในรายละเอียดพบว่า ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับเห็นด้วย ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) รูปทรงกะทัดรัดเหมาะสำหรับใช้ในเมืองและหาที่จอดสะดวก มีค่าเฉลี่ย 4.49 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นรถยนต์ขนาดเล็กจึงใช้งานในเมืองได้สะดวก มีค่าเฉลี่ย 4.47 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยทำให้มลภาวะทางอากาศลดลง มีค่าเฉลี่ย 4.25 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ประเทศไทยได้ มีค่าเฉลี่ย 4.23 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยให้ผู้ที่มียาได้ไม่มาก สามารถมีรถยนต์ไว้ใช้เอง มีค่าเฉลี่ย 4.15 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นนวัตกรรมใหม่ที่น่าสนใจ มีค่าเฉลี่ย 3.87 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ยกระดับจิตสำนึกของประชาชนในประเทศให้รู้จักการประหยัดพลังงาน มีค่าเฉลี่ย 3.83 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) สามารถช่วยทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยดีขึ้นเนื่องจากเป็นฐานการผลิตรถยนต์และช่วยในเรื่องการส่งออกของไทย มีค่าเฉลี่ย 3.77 ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับไม่แน่ใจ ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) มีความปลอดภัยในการขับขี่ สามารถใช้เดินทางไปต่างจังหวัดได้ มีค่าเฉลี่ย 3.37 ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับไม่เห็นด้วย ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ไม่ทำให้รถบนถนนมีมากขึ้นจนสร้างปัญหาเรื่องการจราจรติดขัดได้ มีค่าเฉลี่ย 2.27 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุ 41 ปีขึ้นไปมีความคิดเห็นต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์โดยรวมในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 3.85 ซึ่งในรายละเอียดพบว่า ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) รูปทรงกะทัดรัดเหมาะสำหรับใช้ในเมืองและหาที่จอดสะดวก มีค่าเฉลี่ย 4.50 ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับเห็นด้วย ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นรถยนต์ขนาดเล็กจึงใช้งานในเมืองได้สะดวก มีค่าเฉลี่ย 4.45 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ประเทศไทยได้ มีค่าเฉลี่ย 4.40 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยทำให้มลภาวะทางอากาศ



ลดลง มีค่าเฉลี่ย 4.12 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยให้ผู้ที่มียาได้ไม่มาก สามารถมีรถยนต์ไว้ใช้เอง มีค่าเฉลี่ย 4.02 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นนวัตกรรมใหม่ที่น่าสนใจ มีค่าเฉลี่ย 3.90 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ยกกระดับจิตสำนึกของประชาชนในประเทศให้รู้จักการประหยัดพลังงาน มีค่าเฉลี่ย 3.87 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) สามารถช่วยทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยดีขึ้น เนื่องจากเป็นฐานการผลิตรถยนต์และช่วยในเรื่องการส่งออกของไทย มีค่าเฉลี่ย 3.60 ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับไม่แน่ใจ ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) มีความปลอดภัยในการขับขี่ สามารถใช้เดินทางไปต่างจังหวัดได้ มีค่าเฉลี่ย 3.33 ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับไม่เห็นด้วย ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ไม่ทำให้รถบนถนนมีมากขึ้นจนสร้างปัญหาเรื่องการจราจรติดขัดได้ มีค่าเฉลี่ย 2.32 ตามลำดับ

ตารางที่ 35 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการแนะนำให้ผู้อื่นใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน จำแนกตามอายุ

การแนะนำ	อายุ					
	ต่ำกว่า 31 ปี		31-40 ปี		41 ปีขึ้นไป	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
แนะนำ	75	88.2	68	90.7	39	97.5
ไม่แนะนำ	10	11.8	7	9.3	1	2.5
รวม	85	100.0	75	100.0	40	100.0

จากตารางที่ 35 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุต่ำกว่า 31 ปีส่วนใหญ่จะแนะนำให้ผู้อื่นใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน คิดเป็นร้อยละ 88.2 และไม่แนะนำ คิดเป็นร้อยละ 11.8 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุ 31-40 ปีส่วนใหญ่จะแนะนำให้ผู้อื่นใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน คิดเป็นร้อยละ 90.7 และไม่แนะนำ คิดเป็นร้อยละ 9.3 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุ 41 ปีขึ้นไปส่วนใหญ่จะแนะนำให้ผู้อื่นใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน คิดเป็นร้อยละ 97.5 และไม่แนะนำ คิดเป็นร้อยละ 2.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 36 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับแหล่งข้อมูลของรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน จำแนกตามอายุ

แหล่งข้อมูล	อายุ					
	ต่ำกว่า 31 ปี		31-40 ปี		41 ปีขึ้นไป	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
โทรทัศน์	53	62.4	37	49.3	26	65.0
วิทยุ	2	2.4	3	4.0	0	0.0
อินเทอร์เน็ต	12	14.1	9	12.0	6	15.0
หนังสือพิมพ์/นิตยสาร	9	10.6	3	4.0	3	7.5
โบรชัวร์	1	1.2	10	13.3	0	0.0
โชว์รูมรถยนต์	8	9.4	12	16.0	5	12.5
อื่นๆ	0	0.0	1	1.3	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>85</b>	<b>100.0</b>	<b>75</b>	<b>100.0</b>	<b>40</b>	<b>100.0</b>

หมายเหตุ: แหล่งข้อมูลอื่นๆ ได้แก่ เพื่อน

จากตารางที่ 36 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุต่ำกว่า 31 ปีส่วนใหญ่รู้จักรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานจากโทรทัศน์ คิดเป็นร้อยละ 62.4 รองลงมาคือ คิดเป็นร้อยละ 14.1 หนังสือพิมพ์/นิตยสาร คิดเป็นร้อยละ 10.6 โชว์รูมรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 9.4 วิทยุ คิดเป็นร้อยละ 2.4 อินเทอร์เน็ต และโบรชัวร์ คิดเป็นร้อยละ 1.2 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุ 31-40 ปีรู้จักรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานจากโทรทัศน์มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 49.3 รองลงมาคือ โชว์รูมรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 16.0 โบรชัวร์ คิดเป็นร้อยละ 13.3 อินเทอร์เน็ต คิดเป็นร้อยละ 12.0 วิทยุและหนังสือพิมพ์/นิตยสาร คิดเป็นร้อยละ 4.0 เท่ากัน และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 1.3 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุ 41 ปีขึ้นไปส่วนใหญ่รู้จักรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานจากโทรทัศน์ คิดเป็นร้อยละ 65.0 รองลงมาคือ อินเทอร์เน็ต คิดเป็นร้อยละ 15.0 โชว์รูมรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 12.5 และหนังสือพิมพ์/นิตยสาร คิดเป็นร้อยละ 7.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 37 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับแนวโน้มการซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานในระยะเวลาอันใกล้นี้ จำแนกตามอายุ

แนวโน้มการซื้อ	อายุ					
	ต่ำกว่า 31 ปี		31-40 ปี		41 ปีขึ้นไป	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ซื้อในระยะเวลาอันใกล้นี้	57	67.1	50	66.7	20	50.0
คาดว่าจะซื้อภายใน 3 เดือน	7	8.2	3	4.0	1	2.5
คาดว่าจะซื้อภายใน 6 เดือน	6	7.1	4	5.3	1	2.5
คาดว่าจะซื้อภายใน 12 เดือน	11	12.9	15	20.0	14	35.0
อื่นๆ	4	4.7	3	4.0	4	10.0
<b>รวม</b>	<b>85</b>	<b>100.0</b>	<b>75</b>	<b>100.0</b>	<b>40</b>	<b>100.0</b>

หมายเหตุ: แนวโน้มการซื้ออื่นๆ ได้แก่ ภายใน 18 เดือน ภายใน 2 ปี หลังเกษียณอายุ และเมื่อมีความพร้อมด้านการเงิน

จากตารางที่ 37 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุต่ำกว่า 31 ปีส่วนใหญ่ไม่มีแนวโน้มการซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานในระยะเวลาอันใกล้นี้ คิดเป็นร้อยละ 67.1 รองลงมาคือ คาดว่าจะซื้อภายใน 12 เดือน คิดเป็นร้อยละ 12.9 คาดว่าจะซื้อภายใน 3 เดือน คิดเป็นร้อยละ 8.2 คาดว่าจะซื้อภายใน 6 เดือน คิดเป็นร้อยละ 7.1 และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 4.7 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุ 31-40 ปีส่วนใหญ่ไม่มีแนวโน้มการซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานในระยะเวลาอันใกล้นี้ คิดเป็นร้อยละ 66.7 รองลงมาคือ คาดว่าจะซื้อภายใน 12 เดือน คิดเป็นร้อยละ 20.0 คาดว่าจะซื้อภายใน 6 เดือน คิดเป็นร้อยละ 5.3 คาดว่าจะซื้อภายใน 3 เดือนและอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 4.0 เท่ากัน ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุ 41 ปีขึ้นไปส่วนใหญ่ไม่มีแนวโน้มการซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานในระยะเวลาอันใกล้นี้ คิดเป็นร้อยละ 50.0 รองลงมาคือ คาดว่าจะซื้อภายใน 12 เดือน คิดเป็นร้อยละ 35.0 อื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 10.0 คาดว่าจะซื้อภายใน 3 เดือนและคาดว่าจะซื้อภายใน 6 เดือน คิดเป็นร้อยละ 2.5 เท่ากัน ตามลำดับ

ตารางที่ 38 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับวิธีการซื้อรถยนต์นั่งแบบ ประหยัดพลังงาน จำแนกตามอายุ

วิธีการซื้อ	อายุ					
	ต่ำกว่า 31 ปี		31-40 ปี		41 ปีขึ้นไป	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
แบบเงินสด	2	7.1	3	12.0	5	25.0
แบบเงินผ่อน โดยเข้าบริษัท ไฟแนนซ์	26	92.9	22	88.0	15	75.0
<b>รวม</b>	<b>28</b>	<b>100.0</b>	<b>25</b>	<b>100.0</b>	<b>20</b>	<b>100.0</b>

หมายเหตุ: คอบเฉพาะผู้ที่มีแนวโน้มซื้อรถยนต์ในเวลาอันใกล้

จากตารางที่ 38 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุต่ำกว่า 31 ปีส่วนใหญ่ซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานแบบเงินผ่อน โดยเข้าบริษัทไฟแนนซ์ คิดเป็นร้อยละ 92.9 และแบบเงินสด คิดเป็นร้อยละ 7.1 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุ 31-40 ปีส่วนใหญ่ซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานแบบเงินผ่อน โดยเข้าบริษัทไฟแนนซ์ คิดเป็นร้อยละ 88.0 และแบบเงินสด คิดเป็นร้อยละ 12.0 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุ 41 ปีขึ้นไปส่วนใหญ่ซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานแบบเงินผ่อน โดยเข้าบริษัทไฟแนนซ์ คิดเป็นร้อยละ 75.0 และแบบเงินสด คิดเป็นร้อยละ 25.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 39 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับผู้มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน จำแนกตามอายุ

ผู้มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อ	อายุ					
	ต่ำกว่า 31 ปี		31-40 ปี		41 ปีขึ้นไป	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ตนเอง	18	64.3	13	52.0	13	65.0
บิดา/มารดา	8	28.6	2	8.0	0	0.0
สามี/ภรรยา	0	0.0	12	40.0	6	30.0
ญาติพี่น้อง	2	7.1	0	0.0	1	5.0
<b>รวม</b>	<b>28</b>	<b>100.0</b>	<b>25</b>	<b>100.0</b>	<b>20</b>	<b>100.0</b>

หมายเหตุ: ตอบเฉพาะผู้ที่มีแนวโน้มซื้อรถยนต์ในเวลาอันใกล้

จากตารางที่ 39 พบว่า ผู้มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุต่ำกว่า 31 ปีส่วนใหญ่คือ ตนเอง คิดเป็นร้อยละ 64.3 รองลงมาคือ บิดา/มารดา คิดเป็นร้อยละ 28.6 และญาติพี่น้อง คิดเป็นร้อยละ 7.1 ตามลำดับ

ผู้มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุ 31-40 ปีส่วนใหญ่คือ ตนเอง คิดเป็นร้อยละ 52.0 รองลงมาคือ สามี/ภรรยา คิดเป็นร้อยละ 40.0 และบิดา/มารดา คิดเป็นร้อยละ 8.0 ตามลำดับ

ผู้มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุ 41 ปีขึ้นไปส่วนใหญ่คือ ตนเอง คิดเป็นร้อยละ 65.0 รองลงมาคือ สามี/ภรรยา คิดเป็นร้อยละ 30.0 และญาติพี่น้อง คิดเป็นร้อยละ 5.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 40 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่ตัดสินใจใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน จำแนกตามอายุ

ปัจจัยที่ตัดสินใจใช้	อายุ					
	ต่ำกว่า 31 ปี		31-40 ปี		41 ปีขึ้นไป	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มีราคาเหมาะสมกับคุณภาพ	25	89.3	24	96.0	17	85.0
ประหยัดค่าน้ำมัน	24	85.7	24	96.0	19	95.0
เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	13	46.4	16	64.0	13	65.0
มีมาตรฐานด้านความปลอดภัย	9	32.1	14	56.0	7	35.0
รูปทรงของรถยนต์	11	39.3	21	84.0	8	40.0
โปรแกรมชันของแถมต่างๆ	7	25.0	9	36.0	4	20.0
มีบริการหลังการขายที่ดี	3	10.7	10	40.0	7	35.0
ชื่อเสียงภาพลักษณ์ของ บริษัทผู้ผลิตรถยนต์	9	32.1	8	32.0	11	55.0

หมายเหตุ: คำถามตอบได้มากกว่า 1 ข้อ จากผู้ที่มีแนวโน้มซื้อรถยนต์ในเวลาอันใกล้ที่มีอายุต่ำกว่า 31 ปี 28 คน อายุ 31-40 ปี 25 คน และอายุ 41 ปีขึ้นไป 20 คน

จากตารางที่ 40 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุต่ำกว่า 31 ปีส่วนใหญ่ตัดสินใจใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเนื่องจากมีราคาเหมาะสมกับคุณภาพ คิดเป็นร้อยละ 89.3 รองลงมาคือ ประหยัดค่าน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 85.7 เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม คิดเป็นร้อยละ 46.4 รูปทรงของรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 39.3 มีมาตรฐานด้านความปลอดภัย และชื่อเสียงภาพลักษณ์ของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 32.1 เท่ากัน โปรแกรมชันของแถมต่างๆ คิดเป็นร้อยละ 25.0 และมีบริการหลังการขายที่ดี คิดเป็นร้อยละ 10.7 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุ 31-40 ปีส่วนใหญ่ตัดสินใจใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเนื่องจากมีราคาเหมาะสมกับคุณภาพ และประหยัดค่าน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 96.0 เท่ากัน รองลงมาคือ รูปทรงของรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 84.0 เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม คิดเป็นร้อยละ 64.0 มีมาตรฐานด้านความปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 56.0 มีบริการหลังการขายที่ดี คิดเป็นร้อยละ 40.0 โปรแกรมชันของแถมต่างๆ คิดเป็นร้อยละ 36.0 และชื่อเสียงภาพลักษณ์ของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 32.0 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุ 41 ปีขึ้นไปส่วนใหญ่ตัดสินใจใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเนื่องจากประหยัดค่าน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 95.0 รองลงมาคือ มีราคาเหมาะสมกับคุณภาพ คิดเป็นร้อยละ 85.0 เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม คิดเป็นร้อยละ 65.0 ชื่อเสียงภาพลักษณ์ของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 55.0 รูปทรงของรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 40.0 มีมาตรฐานด้านความปลอดภัย และมีบริการหลังการขายที่ดี คิดเป็นร้อยละ 35.0 เท่ากัน และโปรโมชั่นของแถมต่างๆ คิดเป็นร้อยละ 20.0 ตามลำดับ

**ตารางที่ 41** แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับแหล่งที่ซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน จำแนกตามอายุ

แหล่งที่ซื้อ	อายุ					
	ต่ำกว่า 31 ปี		31-40 ปี		41 ปีขึ้นไป	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ศูนย์จำหน่ายรถยนต์	27	96.4	23	92.0	19	95.0
งานมอเตอร์โชว์	1	3.6	2	8.0	1	5.0
<b>รวม</b>	<b>28</b>	<b>100.0</b>	<b>25</b>	<b>100.0</b>	<b>20</b>	<b>100.0</b>

หมายเหตุ: คอบเฉพาะผู้ที่มีแนวโน้มซื้อรถยนต์ในเวลาอันใกล้

จากตารางที่ 41 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุต่ำกว่า 31 ปีส่วนใหญ่ซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานจากศูนย์จำหน่ายรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 96.4 และงานมอเตอร์โชว์ คิดเป็นร้อยละ 3.6 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุ 31-40 ปีส่วนใหญ่ซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานจากศูนย์จำหน่ายรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 92.0 และงานมอเตอร์โชว์ คิดเป็นร้อยละ 8.0 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุ 41 ปีขึ้นไปส่วนใหญ่ซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานจากศูนย์จำหน่ายรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 95.0 และงานมอเตอร์โชว์ คิดเป็นร้อยละ 5.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 42 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับลักษณะการใช้งานรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน จำแนกตามอายุ

ลักษณะการใช้งาน	อายุ					
	ต่ำกว่า 31 ปี		31-40 ปี		41 ปีขึ้นไป	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ขับเฉพาะในเขตตัวเมืองเท่านั้น	9	32.1	4	16.0	8	40.0
ขับในเขตตัวเมืองเป็นส่วนใหญ่ และใช้เดินทางต่างจังหวัดบ้าง เป็นบางครั้ง	18	64.3	15	60.0	9	45.0
ขับไปท่องเที่ยวในวันหยุด	5	17.9	10	40.0	5	25.0
ขับไปทำงาน	18	64.3	15	60.0	12	60.0
อื่นๆ	1	3.6	1	4.0	0	0.0

หมายเหตุ: คำถามตอบได้มากกว่า 1 ข้อ จากผู้ที่มีแนวโน้มซื้อรถยนต์ในเวลาอันใกล้ที่มีอายุต่ำกว่า 31 ปี 28 คน อายุ 31-40 ปี 25 คน และอายุ 41 ปีขึ้นไป 20 คน  
ลักษณะการใช้งานอื่นๆ ได้แก่ ใช้งานตลอดเวลา

จากตารางที่ 42 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุต่ำกว่า 31 ปีส่วนใหญ่ใช้งานรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเพื่อขับในเขตตัวเมืองเป็นส่วนใหญ่ และใช้เดินทางต่างจังหวัดบ้างเป็นบางครั้ง และขับไปทำงาน คิดเป็นร้อยละ 64.3 เท่ากัน รองลงมาคือ ขับเฉพาะในเขตตัวเมืองเท่านั้น คิดเป็นร้อยละ 32.1 ขับไปท่องเที่ยวในวันหยุด คิดเป็นร้อยละ 17.9 และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 3.6 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุ 31-40 ปีส่วนใหญ่ใช้งานรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเพื่อขับในเขตตัวเมืองเป็นส่วนใหญ่ และใช้เดินทางต่างจังหวัดบ้างเป็นบางครั้ง และขับไปทำงาน คิดเป็นร้อยละ 60.0 เท่ากัน รองลงมาคือ ขับไปท่องเที่ยวในวันหยุด คิดเป็นร้อยละ 40.0 ขับเฉพาะในเขตตัวเมืองเท่านั้น คิดเป็นร้อยละ 16.0 และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 4.0 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุ 41 ปีขึ้นไปส่วนใหญ่ใช้งานรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเพื่อขับไปทำงาน คิดเป็นร้อยละ 60.0 รองลงมาคือ ขับในเขตตัวเมืองเป็นส่วนใหญ่ และใช้เดินทางต่างจังหวัดบ้างเป็นบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 45.0 ขับเฉพาะในเขตตัวเมืองเท่านั้น คิดเป็นร้อยละ 40.0 และขับไปท่องเที่ยวในวันหยุด คิดเป็นร้อยละ 25.0 ตามลำดับ



ตารางที่ 43 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการประหยัดค่าใช้จ่าย จำแนกตามอายุ

การประหยัดค่าใช้จ่าย	อายุ					
	ต่ำกว่า 31 ปี		31-40 ปี		41 ปีขึ้นไป	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ประหยัดภาษี	18	64.3	16	64.0	10	50.0
ประหยัดค่าประกันภัยรถยนต์	5	17.9	9	36.0	9	45.0
ประหยัดน้ำมัน	27	96.4	24	96.0	20	100.0
ประหยัดค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	8	28.6	7	28.0	4	20.0

หมายเหตุ: คำถามตอบได้มากกว่า 1 ข้อ จากผู้ที่มีแนวโน้มซื้อรถยนต์ในเวลาอันใกล้ที่มีอายุต่ำกว่า 31 ปี 28 คน อายุ 31-40 ปี 25 คน และอายุ 41 ปีขึ้นไป 20 คน

จากตารางที่ 43 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุต่ำกว่า 31 ปีส่วนใหญ่มีความเห็นว่ารถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานช่วยประหยัดน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 96.4 รองลงมาคือ ประหยัดภาษี คิดเป็นร้อยละ 64.3 ประหยัดค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา คิดเป็นร้อยละ 28.6 และประหยัดค่าประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 17.9 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุ 31-40 ปีส่วนใหญ่มีความเห็นว่ารถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานช่วยประหยัดน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 96.0 รองลงมาคือ ประหยัดภาษี คิดเป็นร้อยละ 64.0 ประหยัดค่าประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 36.0 และประหยัดค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา คิดเป็นร้อยละ 28.0 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุ 41 ปีขึ้นไปส่วนใหญ่มีความเห็นว่ารถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานประหยัดน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 100.0 รองลงมาคือ ช่วยประหยัดภาษี คิดเป็นร้อยละ 50.0 ประหยัดค่าประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 45.0 และประหยัดค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา คิดเป็นร้อยละ 20.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 44 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่ตัดสินใจไม่ใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน จำแนกตามอายุ

ปัจจัยที่ตัดสินใจไม่ใช้	อายุ					
	ต่ำกว่า 31 ปี		31-40 ปี		41 ปีขึ้นไป	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ขาดความทันสมัย ทรูหรา มีระดับ	10	17.5	12	24.0	5	25.0
ไม่มั่นใจเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย	20	35.1	24	48.0	9	45.0
ความแรงของเครื่องยนต์น้อย	28	49.1	20	40.0	9	45.0
ไม่เหมาะกับลักษณะการใช้งาน	13	22.8	14	28.0	9	45.0
รูปทรงของรถภายนอก	8	14.0	9	18.0	1	5.0
สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในรถยนต์	9	15.8	7	14.0	2	10.0
อื่นๆ	12	21.1	2	4.0	2	10.0

หมายเหตุ: คำถามตอบได้มากกว่า 1 ข้อ จากผู้ที่มีแนวโน้มไม่ซื้อรถยนต์ในเวลาอันใกล้ที่มีอายุต่ำกว่า 31 ปี 57 คน อายุ 31-40 ปี 50 คน และอายุ 41 ปีขึ้นไป 20 คน

ปัจจัยที่ตัดสินใจไม่ใช้อื่นๆ ได้แก่ มีรถยนต์แล้ว ใช้รถยนต์ดีดเก็ส NGV ไม่จำเป็น

จากตารางที่ 44 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุต่ำกว่า 31 ปีตัดสินใจไม่ใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเนื่องจากความแรงของเครื่องยนต์น้อยมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 49.1 รองลงมาคือ ไม่มั่นใจเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 35.1 ไม่เหมาะกับลักษณะการใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 22.8 อื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 21.1 ขาดความทันสมัย ทรูหรา มีระดับ คิดเป็นร้อยละ 17.5 สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 15.8 และรูปทรงของรถภายนอก คิดเป็นร้อยละ 14.0 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุ 31-40 ปีตัดสินใจไม่ใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเนื่องจากไม่มั่นใจเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 48.0 รองลงมาคือ ความแรงของเครื่องยนต์น้อย คิดเป็นร้อยละ 40.0 ไม่เหมาะกับลักษณะการใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 28.0 ขาดความทันสมัย ทรูหรา มีระดับ คิดเป็นร้อยละ 24.0 รูปทรงของรถภายนอก คิดเป็นร้อยละ 18.0

สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 14.0 และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 4.0 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอายุ 41 ปีขึ้นไปตัดสินใจไม่ใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเนื่องจากไม่มั่นใจเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย ความแรงของเครื่องยนต์น้อย และไม่เหมาะกับลักษณะการใช้งานมากที่สุดเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 45.0 รองลงมาคือ ขาดความทันสมัย หงุดหงิด มีระดับ คิดเป็นร้อยละ 25.0 สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในรถยนต์และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 10.0 เท่ากัน และรูปทรงของรถภายนอก คิดเป็นร้อยละ 5.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 45 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการตอบคำถามเพื่อวัดความรู้ความเข้าใจ จำแนกตามสถานภาพ

ความรู้ความเข้าใจต่อรถยนต์นั่งแบบ ประหยัดพลังงาน อีโคคาร์	เลข	สถานภาพ					
		โสด			สมรส/หม้าย/หย่าร้าง/ แยกกันอยู่		
		ถูก	ผิด	ไม่ทราบ	ถูก	ผิด	ไม่ทราบ
		จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
1. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงาน และไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม	ใช่	114 (91.9)	8 (6.5)	2 (1.6)	73 (96.1)	2 (2.6)	1 (1.3)
2. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC	ไม่ใช่	69 (55.6)	41 (33.1)	14 (11.3)	43 (45.6)	25 (32.9)	8 (10.5)
3. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีการควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้น้อยกว่ารถยนต์ปกติทั่วไป	ใช่	97 (78.2)	3 (2.4)	24 (19.4)	65 (85.5)	0 (0.0)	11 (14.5)
4. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร หรือ 20 กิโลเมตร/ลิตร	ใช่	75 (60.5)	7 (5.6)	42 (33.9)	49 (64.5)	5 (6.6)	22 (28.9)
5. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE	ใช่	59 (47.6)	8 (6.5)	57 (46.0)	38 (50.0)	9 (11.8)	29 (38.2)
6. Honda "BRIO", Nissan "MARCH", Nissan "ALMARA" ถือเป็นรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์”	ใช่	113 (91.1)	7 (5.6)	4 (3.2)	71 (93.4)	2 (2.6)	3 (3.9)

ตารางที่ 45 (ต่อ) แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการตอบคำถามเพื่อวัดความรู้ความเข้าใจ จำแนกตามสถานภาพ

ความรู้ความเข้าใจต่อรถยนต์นั่งแบบ ประหยัดพลังงาน อีโคคาร์	เลข	สถานภาพ					
		โสด			สมรส/หม้าย/หย่าร้าง/ แยกกันอยู่		
		ถูก	ผิด	ไม่ทราบ	ถูก	ผิด	ไม่ทราบ
		จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
7. รัฐบาลส่งเสริมให้ใช้รถยนต์ขนาดเล็ก จึงมีนโยบายลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์”	ใช่	95 (76.6)	8 (6.5)	21 (16.9)	68 (89.5)	2 (2.6)	6 (7.9)
รวมคะแนนเฉลี่ย		88.86 (71.66)	11.71 (9.44)	23.43 (18.90)	58.14 (76.50)	6.43 (8.46)	11.43 (15.04)

จากตารางที่ 45 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพโสดตอบถูกร้อยละ 71.66 หรือมีความเข้าใจระดับมาก ซึ่งในรายละเอียดพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพโสดตอบถูก 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงาน และไม่ทำลายสิ่งแวดล้อมมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 91.9 รองลงมาคือ Honda "BRIO", Nissan "MARCH", Nissan "ALMARA" ถือเป็นรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” คิดเป็นร้อยละ 91.1 และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีการควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้น้อยกว่ารถยนต์ปกติทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 78.2 ตามลำดับ ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพโสดตอบผิด 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC คิดเป็นร้อยละ 33.1 รองลงมาคือ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงาน และไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE และรัฐบาลส่งเสริมให้ใช้รถยนต์ขนาดเล็ก จึงมีนโยบายลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” คิดเป็นร้อยละ 6.5 เท่ากัน และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร หรือ 20 กิโลเมตร/ลิตร และ Honda "BRIO", Nissan "MARCH", Nissan "ALMARA" ถือเป็นรถยนต์

ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” คิดเป็นร้อยละ 5.6 เท่ากัน ตามลำดับ และผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพโสดตอบไม่ทราบ 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE คิดเป็นร้อยละ 46.0 รองลงมาคือ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร หรือ 20 กิโลเมตร/ลิตร คิดเป็นร้อยละ 33.9 และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีการควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้ต่ำกว่ารถยนต์ปกติทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 19.4 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพสมรส/หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ตอบถูกร้อยละ 76.50 หรือมีความเข้าใจระดับมาก ซึ่งในรายละเอียดพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพสมรส/หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ตอบถูก 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงาน และไม่ทำลายสิ่งแวดล้อมมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 96.1 รองลงมาคือ Honda "BRIO", Nissan "MARCH", Nissan "ALMARA" ถือเป็นรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” คิดเป็นร้อยละ 93.4 และรัฐบาลส่งเสริมให้ใช้รถยนต์ขนาดเล็กจึงมีนโยบายลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” คิดเป็นร้อยละ 89.5 ตามลำดับ ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพสมรส/หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ตอบผิด 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC คิดเป็นร้อยละ 32.9 รองลงมาคือ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE คิดเป็นร้อยละ 11.8 และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร หรือ 20 กิโลเมตร/ลิตร คิดเป็นร้อยละ 6.6 ตามลำดับ ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพสมรส/หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ตอบไม่ทราบ 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE คิดเป็นร้อยละ 38.2 รองลงมาคือ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร หรือ 20 กิโลเมตร/ลิตร คิดเป็นร้อยละ 28.9 และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีการควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้ต่ำกว่ารถยนต์ปกติทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 14.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 46 แสดงค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์  
จำแนกตามสถานภาพ

ความคิดเห็นที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์	สถานภาพ	
	โสด	สมรส/หม้าย/ หย่าร้าง/แยกกันอยู่
	ค่าเฉลี่ย แปลผล	ค่าเฉลี่ย แปลผล
1. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยทำให้มลภาวะทางอากาศลดลง	4.06 เห็นด้วย	4.24 เห็นด้วย
2. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ประเทศชาติได้	4.19 เห็นด้วย	4.32 เห็นด้วย
3. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยให้ผู้ที่มีรายได้น้อยสามารถมีรถยนต์ไว้ใช้เอง	4.15 เห็นด้วย	4.03 เห็นด้วย
4. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นรถยนต์ขนาดเล็กจึงใช้งานในเมืองได้สะดวก	4.48 เห็นด้วย	4.43 เห็นด้วย
5. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ไม่ทำให้รถบนถนนมีมากขึ้นจนสร้างปัญหาเรื่องการจราจรติดขัดได้	2.28 ไม่เห็นด้วย	2.32 ไม่เห็นด้วย
6. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นนวัตกรรมใหม่ที่น่าสนใจ	4.02 เห็นด้วย	3.83 เห็นด้วย
7. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) สามารถช่วยให้เศรษฐกิจของประเทศไทยดีขึ้นเนื่องจากเป็นฐานการผลิตรถยนต์และช่วยในเรื่องการส่งออกของไทย	3.70 เห็นด้วย	3.72 เห็นด้วย
8. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ยกระดับจิตสำนึกของประชาชนในประเทศให้รู้จักการประหยัดพลังงาน	3.62 เห็นด้วย	3.83 เห็นด้วย
9. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) มีความปลอดภัยในการขับขี่ สามารถใช้เดินทางไปต่างจังหวัดได้	3.27 ไม่แน่ใจ	3.43 ไม่แน่ใจ
10. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) รูปทรงกะทัดรัดเหมาะสำหรับใช้ในเมืองและหาที่จอดสะดวก	4.47 เห็นด้วย	4.50 เห็นด้วยอย่างยิ่ง
<b>ค่าเฉลี่ยรวม</b>	<b>3.82</b> เห็นด้วย	<b>3.86</b> เห็นด้วย

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง, 3.50-4.49 เห็นด้วย, 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ, 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 46 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพโสดมีความคิดเห็นต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์โดยรวมในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 3.82 ซึ่งในรายละเอียดพบว่า ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับเห็นด้วย ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นรถยนต์ขนาดเล็กจึงใช้งานในเมืองได้สะดวก มีค่าเฉลี่ย 4.48 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) รูปทรงกะทัดรัดเหมาะสำหรับใช้ในเมืองและหาที่จอดสะดวก มีค่าเฉลี่ย 4.47 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ประเทศชาติได้ มีค่าเฉลี่ย 4.19 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยให้ผู้ที่มียาได้ไม่มาก สามารถมีรถยนต์ไว้ใช้เอง มีค่าเฉลี่ย 4.15 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยทำให้มลภาวะทางอากาศลดลง มีค่าเฉลี่ย 4.06 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นนวัตกรรมใหม่ที่น่าสนใจ มีค่าเฉลี่ย 4.02 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) สามารถช่วยทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยดีขึ้นเนื่องจากเป็นฐานการผลิตรถยนต์และช่วยในเรื่องการส่งออกของไทย มีค่าเฉลี่ย 3.70 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ยกระดับจิตสำนึกของประชาชนในประเทศให้รู้จักการประหยัดพลังงาน มีค่าเฉลี่ย 3.62 ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับไม่เห็นด้วย ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) มีความปลอดภัยในการขับขี่ สามารถใช้เดินทางไปต่างจังหวัดได้ มีค่าเฉลี่ย 3.27 ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับไม่เห็นด้วย ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ไม่ทำให้รถบนถนนมีมากขึ้นจนสร้างปัญหาเรื่องการจราจรติดขัดได้ มีค่าเฉลี่ย 2.28 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพสมรส/หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่มีความคิดเห็นต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์โดยรวมในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 3.86 ซึ่งในรายละเอียดพบว่า ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) รูปทรงกะทัดรัดเหมาะสำหรับใช้ในเมืองและหาที่จอดสะดวก มีค่าเฉลี่ย 4.50 ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับเห็นด้วย ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นรถยนต์ขนาดเล็กจึงใช้งานในเมืองได้สะดวก มีค่าเฉลี่ย 4.43 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ประเทศชาติได้ มีค่าเฉลี่ย 4.32 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยทำให้มลภาวะทางอากาศลดลง มีค่าเฉลี่ย 4.24 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยให้ผู้ที่มียาได้ไม่มาก สามารถมีรถยนต์ไว้ใช้เอง มีค่าเฉลี่ย 4.03 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นนวัตกรรมใหม่ที่น่าสนใจ มีค่าเฉลี่ย 3.83 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ยกระดับจิตสำนึกของประชาชนในประเทศให้รู้จักการประหยัด



พลังงาน มีค่าเฉลี่ย 3.83 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) สามารถช่วยทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยดีขึ้นเนื่องจากเป็นฐานการผลิตรถยนต์และช่วยในเรื่องการส่งออกของประเทศไทย มีค่าเฉลี่ย 3.72 ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับไม่แน่ใจ ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) มีความปลอดภัยในการขับขี่ สามารถใช้เดินทางไปต่างจังหวัดได้ มีค่าเฉลี่ย 3.43 ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับไม่เห็นด้วย ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ไม่ทำให้รถบนถนนมีมากขึ้นจนสร้างปัญหาเรื่องการจราจรติดขัดได้ มีค่าเฉลี่ย 2.32 ตามลำดับ

ตารางที่ 47 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการแนะนำให้ผู้อื่นใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน จำแนกตามสถานภาพ

การแนะนำ	สถานภาพ			
	โสด		สมรส/หม้าย/ หย่าร้าง/แยกกันอยู่	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
แนะนำ	111	89.5	71	93.4
ไม่แนะนำ	13	10.5	5	6.6
<b>รวม</b>	<b>124</b>	<b>100.0</b>	<b>76</b>	<b>100.0</b>

จากตารางที่ 47 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพโสดส่วนใหญ่จะแนะนำให้ผู้อื่นใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน คิดเป็นร้อยละ 89.5 และไม่แนะนำ คิดเป็นร้อยละ 10.5 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพสมรส/หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ส่วนใหญ่จะแนะนำให้ผู้อื่นใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน คิดเป็นร้อยละ 93.4 และไม่แนะนำ คิดเป็นร้อยละ 6.6 ตามลำดับ

ตารางที่ 48 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับแหล่งข้อมูลของรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน จำแนกตามสถานภาพ

แหล่งข้อมูล	สถานภาพ			
	โสด		สมรส/หม้าย/ หย่าร้าง/แยกกันอยู่	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
โทรทัศน์	73	58.9	43	56.6
วิทยุ	4	3.2	1	1.3
อินเทอร์เน็ต	15	12.1	12	15.8
หนังสือพิมพ์/นิตยสาร	12	9.7	3	3.9
โบรชัวร์	5	4.0	6	7.9
โชว์รูมรถยนต์	14	11.3	11	14.5
อื่นๆ	1	0.8	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>124</b>	<b>100.0</b>	<b>76</b>	<b>100.0</b>

หมายเหตุ: แหล่งข้อมูลอื่นๆ ได้แก่ เพื่อน

จากตารางที่ 48 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพโสดส่วนใหญ่รู้จักรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานจากโทรทัศน์ คิดเป็นร้อยละ 58.9 รองลงมาคือ อินเทอร์เน็ต คิดเป็นร้อยละ 12.1 โชว์รูมรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 11.3 หนังสือพิมพ์/นิตยสาร คิดเป็นร้อยละ 9.7 โบรชัวร์ คิดเป็นร้อยละ 4.0 วิทยุ คิดเป็นร้อยละ 3.2 และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 0.8 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพสมรส/หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ส่วนใหญ่รู้จักรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานจากโทรทัศน์ คิดเป็นร้อยละ 56.6 รองลงมาคือ อินเทอร์เน็ต คิดเป็นร้อยละ 15.8 โบรชัวร์ คิดเป็นร้อยละ 7.9 โชว์รูมรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 14.5 หนังสือพิมพ์/นิตยสาร คิดเป็นร้อยละ 3.9 และวิทยุ คิดเป็นร้อยละ 1.3 ตามลำดับ

ตารางที่ 49 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับแนวโน้มการซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานในระยะเวลาอันใกล้นี้ จำแนกตามสถานภาพ

แนวโน้มการซื้อ	สถานภาพ			
	โสด		สมรส/หม้าย/ หย่าร้าง/แยกกันอยู่	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ซื้อในระยะเวลาอันใกล้นี้	83	66.9	44	57.9
คาดว่าจะซื้อภายใน 3 เดือน	5	4.0	6	7.9
คาดว่าจะซื้อภายใน 6 เดือน	7	5.6	4	5.3
คาดว่าจะซื้อภายใน 12 เดือน	22	17.7	18	23.7
อื่นๆ	7	5.6	4	5.3
<b>รวม</b>	<b>124</b>	<b>100.0</b>	<b>76</b>	<b>100.0</b>

หมายเหตุ: แนวโน้มการซื้ออื่นๆ ได้แก่ ภายใน 18 เดือน ภายใน 2 ปี หลังเกษียณอายุ และเมื่อมีความพร้อมด้านการเงิน

จากตารางที่ 49 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพโสดส่วนใหญ่ไม่มีแนวโน้มการซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานในระยะเวลาอันใกล้นี้ คิดเป็นร้อยละ 66.9 รองลงมาคือ คาดว่าจะซื้อภายใน 12 เดือน คิดเป็นร้อยละ 17.7 คาดว่าจะซื้อภายใน 6 เดือน และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 5.6 เท่ากัน และคาดว่าจะซื้อภายใน 3 เดือน คิดเป็นร้อยละ 4.0 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพสมรส/หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ส่วนใหญ่ไม่มีแนวโน้มการซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานในระยะเวลาอันใกล้นี้ คิดเป็นร้อยละ 57.9 รองลงมาคือ คาดว่าจะซื้อภายใน 12 เดือน คิดเป็นร้อยละ 23.7 คาดว่าจะซื้อภายใน 3 เดือน คิดเป็นร้อยละ 7.9 คาดว่าจะซื้อภายใน 6 เดือน และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 5.3 เท่ากัน ตามลำดับ

ตารางที่ 50 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับวิธีการซื้อรถยนต์นั่งแบบ ประหยัดพลังงาน จำแนกตามสถานภาพ

วิธีการซื้อ	สถานภาพ			
	โสด		สมรส/หม้าย/ หย่าร้าง/แยกกันอยู่	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
แบบเงินสด	4	9.8	6	18.8
แบบเงินผ่อน โดยเข้าบริษัทไฟแนนซ์	37	90.2	26	81.2
<b>รวม</b>	<b>41</b>	<b>100.0</b>	<b>32</b>	<b>100.0</b>

หมายเหตุ: ตอบเฉพาะผู้ที่มีแนวโน้มซื้อรถยนต์ในเวลาอันใกล้

จากตารางที่ 50 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพโสดส่วนใหญ่ซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานแบบเงินผ่อน โดยเข้าบริษัทไฟแนนซ์ คิดเป็นร้อยละ 90.2 และแบบเงินสด คิดเป็นร้อยละ 9.8 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพสมรส/หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ส่วนใหญ่ซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานแบบเงินผ่อน โดยเข้าบริษัทไฟแนนซ์ คิดเป็นร้อยละ 81.2 และแบบเงินสด คิดเป็นร้อยละ 18.8 ตามลำดับ

ตารางที่ 51 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับผู้มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน จำแนกตามสถานภาพ

ผู้มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อ	สถานภาพ			
	โสด		สมรส/หม้าย/ หย่าร้าง/แยกกันอยู่	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ตนเอง	29	70.7	15	46.9
บิดา/มารดา	10	24.4	0	0.0
สามี/ภรรยา	0	0.0	16	50.0
ญาติพี่น้อง	2	4.9	1	3.1
<b>รวม</b>	<b>41</b>	<b>100.0</b>	<b>32</b>	<b>100.0</b>

หมายเหตุ: ตอบเฉพาะผู้ที่มีแนวโน้มซื้อรถยนต์ในเวลาอันใกล้

จากตารางที่ 51 พบว่า ผู้มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพโสดส่วนใหญ่คือ ตนเอง คิดเป็นร้อยละ 70.7 รองลงมาคือ บิดา/มารดา คิดเป็นร้อยละ 24.4 และญาติพี่น้อง คิดเป็นร้อยละ 4.9 ตามลำดับ

ผู้มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพสมรส/หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ส่วนใหญ่คือ สามี/ภรรยา คิดเป็นร้อยละ 50.0 รองลงมาคือ ตนเอง คิดเป็นร้อยละ 46.9 และญาติพี่น้อง คิดเป็นร้อยละ 3.1 ตามลำดับ

ตารางที่ 52 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่ตัดสินใจใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน จำแนกตามสถานภาพ

ปัจจัยที่ตัดสินใจใช้	สถานภาพ			
	โสด		สมรส/หม้าย/ หย่าร้าง/แยกกันอยู่	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มีราคาเหมาะสมกับคุณภาพ	37	90.2	29	90.6
ประหยัดค่าน้ำมัน	38	92.7	29	90.6
เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	23	56.1	19	59.4
มีมาตรฐานด้านความปลอดภัย	12	29.3	18	56.2
รูปทรงของรถยนต์	19	46.3	21	65.6
โปรโมชั่นของแถมต่างๆ	7	17.1	13	40.6
มีบริการหลังการขายที่ดี	7	17.1	13	40.6
ชื่อเสียงภาพลักษณ์ของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์	17	41.5	11	34.4

หมายเหตุ: คำถามตอบได้มากกว่า 1 ข้อ จากผู้ที่มีแนวโน้มซื้อรถยนต์ในเวลาอันใกล้ที่มีสถานภาพโสด 41 คน สมรส/หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ 32 คน

จากตารางที่ 52 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพโสดส่วนใหญ่ตัดสินใจใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเนื่องจากประหยัดค่าน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 92.7 รองลงมาคือ มีราคาเหมาะสมกับคุณภาพ คิดเป็นร้อยละ 90.2 เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม คิดเป็นร้อยละ 56.1 รูปทรงของรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 46.3 ชื่อเสียงภาพลักษณ์ของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 41.5 มีมาตรฐานด้านความปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 29.3 โปรโมชันของแถมต่างๆ และมีบริการหลังการขายที่ดี คิดเป็นร้อยละ 17.1 เท่ากัน ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพสมรส/หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ส่วนใหญ่ตัดสินใจใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเนื่องจากมีราคาเหมาะสมกับคุณภาพ และประหยัดค่าน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 90.6 เท่ากัน รองลงมาคือ รูปทรงของรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 65.6 เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม คิดเป็นร้อยละ 59.4 มีมาตรฐานด้านความปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 56.2 โปรโมชันของแถมต่างๆ และมีบริการหลังการขายที่ดี คิดเป็นร้อยละ 40.6 เท่ากัน และชื่อเสียงภาพลักษณ์ของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 34.4 ตามลำดับ

ตารางที่ 53 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับแหล่งที่ซื้อรถยนต์นั่งแบบ ประหยัดพลังงาน จำแนกตามสถานภาพ

แหล่งที่ซื้อ	สถานภาพ			
	โสด		สมรส/หม้าย/ หย่าร้าง/แยกกันอยู่	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ศูนย์จำหน่ายรถยนต์	38	92.7	31	96.9
งานมอเตอร์โชว์	3	7.3	1	3.1
<b>รวม</b>	<b>41</b>	<b>100.0</b>	<b>32</b>	<b>100.0</b>

หมายเหตุ: คอบเฉพาะผู้ที่มีแนวโน้มซื้อรถยนต์ในเวลาอันใกล้

จากตารางที่ 53 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพโสดส่วนใหญ่ซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานจากศูนย์จำหน่ายรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 92.7 และงานมอเตอร์โชว์ คิดเป็นร้อยละ 7.3 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพสมรส/หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ส่วนใหญ่ซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานจากศูนย์จำหน่ายรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 96.9 และงานมอเตอร์โชว์ คิดเป็นร้อยละ 3.1 ตามลำดับ

ตารางที่ 54 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับลักษณะการใช้งานรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน จำแนกตามสถานภาพ

ลักษณะการใช้งาน	สถานภาพ			
	โสด		สมรส/หม้าย/ หย่าร้าง/แยกกันอยู่	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ขับเฉพาะในเขตตัวเมืองเท่านั้น	9	22.0	12	37.5
ขับในเขตตัวเมืองเป็นส่วนใหญ่ และใช้ เดินทางต่างจังหวัดบ้างเป็นบางครั้ง	31	75.6	11	34.4
ขับไปท่องเที่ยวในวันหยุด	15	36.6	5	15.6
ขับไปทำงาน	26	63.4	19	59.4
อื่นๆ	2	4.9	0	0.0

หมายเหตุ: คำถามตอบได้มากกว่า 1 ข้อ จากผู้ที่มีแนวโน้มซื้อรถยนต์ในเวลาอันใกล้ที่มีสถานภาพโสด 41 คน สมรส/หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ 32 คน

ลักษณะการใช้งานอื่นๆ ได้แก่ ใช้งานตลอดเวลา

จากตารางที่ 54 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพโสดส่วนใหญ่ใช้งานรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเพื่อขับในเขตตัวเมืองเป็นส่วนใหญ่ และใช้เดินทางต่างจังหวัดบ้างเป็นบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 75.6 รองลงมาคือ ขับไปทำงาน คิดเป็นร้อยละ 63.4 ขับไปท่องเที่ยวในวันหยุด คิดเป็นร้อยละ 36.6 ขับเฉพาะในเขตตัวเมืองเท่านั้น คิดเป็นร้อยละ 22.0 และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 4.9 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพสมรส/หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ส่วนใหญ่ใช้งานรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเพื่อขับไปทำงาน คิดเป็นร้อยละ 59.4 รองลงมาคือ ขับเฉพาะในเขตตัวเมืองเท่านั้น คิดเป็นร้อยละ 37.5 ขับในเขตตัวเมืองเป็นส่วนใหญ่ และใช้เดินทางต่างจังหวัดบ้างเป็นบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 34.4 และขับไปท่องเที่ยวในวันหยุด คิดเป็นร้อยละ 15.6 ตามลำดับ



ตารางที่ 55 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการประหยัดค่าใช้จ่าย จำแนกตามสถานภาพ

การประหยัดค่าใช้จ่าย	สถานภาพ			
	โสด		สมรส/หม้าย/ หย่าร้าง/แยกกันอยู่	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ประหยัดภาษี	24	58.5	20	62.5
ประหยัดค่าประกันภัยรถยนต์	12	29.3	11	34.4
ประหยัดน้ำมัน	40	97.6	31	96.9
ประหยัดค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	11	26.8	8	25.0

หมายเหตุ: คำถามตอบได้มากกว่า 1 ข้อ จากผู้ที่มีแนวโน้มซื้อรถยนต์ในเวลาอันใกล้ที่มีสถานภาพโสด 41 คน สมรส/หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ 32 คน

จากตารางที่ 55 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพโสดส่วนใหญ่มีความเห็นว่ารถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานช่วยประหยัดน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 97.6 รองลงมาคือ ประหยัดภาษี คิดเป็นร้อยละ 58.5 ประหยัดค่าประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 29.3 และประหยัดค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา คิดเป็นร้อยละ 26.8 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพสมรส/หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ส่วนใหญ่มีความเห็นว่ารถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานช่วยประหยัดน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 96.9 รองลงมาคือ ประหยัดภาษี คิดเป็นร้อยละ 62.5 ประหยัดค่าประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 34.4 และประหยัดค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา คิดเป็นร้อยละ 25.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 56 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่ตัดสินใจไม่ใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน จำแนกตามสถานภาพ

ปัจจัยที่ตัดสินใจไม่ใช้	สถานภาพ			
	โสด		สมรส/หม้าย/ หย่าร้าง/แยกกันอยู่	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ขาดความทันสมัย หุรุหรา มีระดับ	20	24.1	7	15.9
ไม่มั่นใจเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย	37	44.6	16	36.4
ความแรงของเครื่องยนต์น้อย	38	45.8	19	43.2
ไม่เหมาะกับลักษณะการใช้งาน	19	22.9	17	38.6
รูปทรงของรถภายนอก	13	15.7	5	11.4
สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในรถยนต์	13	15.7	5	11.4
อื่นๆ	12	14.5	4	9.1

หมายเหตุ: คำถามตอบได้มากกว่า 1 ข้อ จากผู้ที่มีแนวโน้มไม่ซื้อรถยนต์ในเวลาอันใกล้ที่มีสถานภาพโสด 83 คน สมรส/หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ 44 คน  
ปัจจัยที่ตัดสินใจไม่ใช้อื่นๆ ได้แก่ มีรถยนต์แล้ว ใช้รถยนต์คิดแก๊ส NGV ไม่จำเป็น

จากตารางที่ 56 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพโสดตัดสินใจไม่ใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเนื่องจากความแรงของเครื่องยนต์น้อยมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 45.8 รองลงมาคือ ไม่มั่นใจเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 44.6 ขาดความทันสมัย หุรุหรา มีระดับ คิดเป็นร้อยละ 24.1 ไม่เหมาะกับลักษณะการใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 22.9 รูปทรงของรถภายนอก และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 15.7 เท่ากัน และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 14.5 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพสมรส/หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ตัดสินใจไม่ใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเนื่องจากความแรงของเครื่องยนต์น้อยมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 43.2 รองลงมาคือ ไม่เหมาะกับลักษณะการใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 38.6 ไม่มั่นใจเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 36.4 ขาดความทันสมัย หุรุหรา มีระดับ คิดเป็นร้อยละ 15.9 รูปทรงของรถภายนอก และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 11.4 เท่ากัน และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 9.1 ตามลำดับ

ตารางที่ 57 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการตอบคำถามเพื่อวัดความรู้ความเข้าใจ จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ความรู้ความเข้าใจต่อรถยนต์นั่ง แบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์	เฉลี่ย	รายได้เฉลี่ยต่อเดือน														
		ไม่เกิน 20,000 บาท			20,001 - 30,000 บาท			30,001 - 40,000 บาท			40,001 - 50,000 บาท			50,001 บาทขึ้นไป		
		ถูก	ผิด	ไม่ทราบ	ถูก	ผิด	ไม่ทราบ	ถูก	ผิด	ไม่ทราบ	ถูก	ผิด	ไม่ทราบ	ถูก	ผิด	ไม่ทราบ
		จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
1. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงานและไม่ ทำลายสิ่งแวดล้อม	ใช่	71 (93.4)	5 (6.6)	0 (0.0)	32 (88.9)	3 (8.3)	1 (2.8)	22 (91.7)	1 (4.2)	1 (4.2)	16 (94.1)	0 (0.0)	1 (5.9)	46 (97.9)	1 (21.1)	0 (0.0)
2. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องเป็น รถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC	ไม่ใช่	40 (52.6)	25 (32.9)	11 (14.5)	21 (58.3)	12 (33.3)	3 (8.3)	14 (58.3)	5 (20.8)	5 (20.8)	5 (29.4)	10 (58.8)	2 (11.8)	32 (68.1)	14 (29.8)	1 (2.1)
3. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมี การควบคุมการปล่อยก๊าซ คาร์บอนไดออกไซด์ให้น้อยกว่า รถยนต์ปกติทั่วไป	ใช่	57 (75.0)	3 (3.9)	16 (21.1)	32 (88.9)	0 (0.0)	4 (11.1)	17 (70.8)	0 (0.0)	7 (29.2)	17 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	39 (83.0)	0 (0.0)	8 (17.0)

ตารางที่ 57 (ต่อ) แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการตอบคำถามเพื่อวัดความรู้ความเข้าใจ จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ความรู้ความเข้าใจต่อรถยนต์นั่ง แบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์	เฉลี่ย	รายได้เฉลี่ยต่อเดือน														
		ไม่เกิน 20,000 บาท			20,001 - 30,000 บาท			30,001 - 40,000 บาท			40,001 - 50,000 บาท			50,001 บาทขึ้นไป		
		ถูก	ผิด	ไม่ทราบ	ถูก	ผิด	ไม่ทราบ	ถูก	ผิด	ไม่ทราบ	ถูก	ผิด	ไม่ทราบ	ถูก	ผิด	ไม่ทราบ
		จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
4. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องม ีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่ เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร หรือ 20 กิโลเมตร/ ลิตร	ใช่	40 (52.6)	5 (6.6)	31 (40.8)	22 (61.1)	3 (8.3)	11 (30.6)	16 (66.7)	1 (4.2)	7 (29.2)	13 (76.5)	0 (0.0)	4 (23.5)	33 (70.2)	3 (6.4)	11 (23.4)
5. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมี คุณสมบัติในการป้องกัน ผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจาก การชนด้านหน้าและด้านข้างของ ตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE	ใช่	31 (40.8)	5 (6.6)	40 (52.6)	20 (55.6)	3 (8.3)	13 (36.1)	10 (41.7)	2 (8.3)	12 (50.0)	14 (82.4)	0 (0.0)	3 (17.6)	22 (46.8)	7 (14.9)	18 (38.3)

ตารางที่ 57 (ต่อ) แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการตอบคำถามเพื่อวัดความรู้ความเข้าใจ จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ความรู้ความเข้าใจต่อรถยนต์นั่ง แบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์	เฉลี่ย	รายได้เฉลี่ยต่อเดือน														
		ไม่เกิน 20,000 บาท			20,001 - 30,000 บาท			30,001 - 40,000 บาท			40,001 - 50,000 บาท			50,001 บาทขึ้นไป		
		ถูก	ผิด	ไม่ทราบ	ถูก	ผิด	ไม่ทราบ	ถูก	ผิด	ไม่ทราบ	ถูก	ผิด	ไม่ทราบ	ถูก	ผิด	ไม่ทราบ
		จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
6. Honda "BRIO", Nissan "MARCH", Nissan "ALMARA" ถือเป็นรถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ "อีโคคาร์"	ใช่	70 (92.1)	4 (5.3)	2 (2.6)	35 (97.2)	0 (0.0)	1 (2.8)	22 (91.7)	2 (8.3)	0 (0.0)	17 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	40 (85.1)	3 (6.4)	4 (8.5)
7. รัฐบาลส่งเสริมให้ใช้รถยนต์ ขนาดเล็ก จึงมีนโยบายลดภาษี สรรพสามิตรถยนต์ประหยัด พลังงานหรือ "อีโคคาร์"	ใช่	60 (78.9)	5 (6.6)	11 (14.5)	25 (69.4)	4 (11.1)	7 (19.4)	21 (87.5)	0 (0.0)	3 (12.5)	16 (94.1)	0 (0.0)	1 (5.9)	41 (87.2)	1 (2.1)	5 (10.6)
<b>รวมคะแนนเฉลี่ย</b>		<b>52.71 (69.36)</b>	<b>7.43 (9.78)</b>	<b>15.86 (20.87)</b>	<b>26.71 (74.19)</b>	<b>3.57 (9.92)</b>	<b>5.71 (15.86)</b>	<b>17.43 (72.63)</b>	<b>1.57 (6.54)</b>	<b>5.00 (20.83)</b>	<b>14.00 (82.35)</b>	<b>1.43 (8.41)</b>	<b>1.57 (9.24)</b>	<b>36.14 (76.89)</b>	<b>4.14 (8.81)</b>	<b>6.71 (14.28)</b>

จากตารางที่ 57 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 20,000 บาทตอบถูกร้อยละ 69.36 หรือมีความเข้าใจระดับปานกลาง ซึ่งในรายละเอียดพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 20,000 บาทตอบถูก 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงาน และไม่ทำลายสิ่งแวดล้อมมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 93.4 รองลงมาคือ Honda "BRIO", Nissan "MARCH", Nissan "ALMARA" ถือเป็นรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” คิดเป็นร้อยละ 92.1 และรัฐบาลส่งเสริมให้ใช้รถยนต์ขนาดเล็กจึงมีนโยบายลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” คิดเป็นร้อยละ 78.9 ตามลำดับ ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 20,000 บาทตอบผิด 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC คิดเป็นร้อยละ 32.9 รองลงมาคือ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงานและไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร หรือ 20 กิโลเมตร/ลิตร รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE และรัฐบาลส่งเสริมให้ใช้รถยนต์ขนาดเล็ก จึงมีนโยบายลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” คิดเป็นร้อยละ 6.6 เท่ากัน และ Honda "BRIO", Nissan "MARCH", Nissan "ALMARA" ถือเป็นรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” คิดเป็นร้อยละ 5.3 ตามลำดับ และผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 20,000 บาทตอบไม่ทราบ 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE คิดเป็นร้อยละ 52.6 รองลงมาคือ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร หรือ 20 กิโลเมตร/ลิตร คิดเป็นร้อยละ 40.8 และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีการควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้น้อยกว่ารถยนต์ปกติทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 21.1 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001-30,000 บาทตอบถูกร้อยละ 74.19 หรือมีความเข้าใจระดับมาก ซึ่งในรายละเอียดพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001-30,000 บาทตอบถูก 3 ลำดับแรก ได้แก่ Honda "BRIO", Nissan "MARCH", Nissan "ALMARA" ถือเป็นรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 97.2 รองลงมาคือ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงานและไม่ทำลายสิ่งแวดล้อมและรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีการควบคุม

การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้น้อยกว่ารถยนต์ปกติทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 88.9 เท่ากัน และรัฐบาลส่งเสริมให้ใช้รถยนต์ขนาดเล็ก จึงมีนโยบายลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” คิดเป็นร้อยละ 69.4 ตามลำดับ ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001-30,000 บาทตอบผิด 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC คิดเป็นร้อยละ 33.3 รองลงมาคือ รัฐบาลส่งเสริมให้ใช้รถยนต์ขนาดเล็ก จึงมีนโยบายลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” คิดเป็นร้อยละ 11.1 และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงานและไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร หรือ 20 กิโลเมตร/ลิตร และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE คิดเป็นร้อยละ 8.3 เท่ากัน ตามลำดับ ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001-30,000 บาทตอบไม่ทราบ 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE คิดเป็นร้อยละ 36.1 รองลงมาคือ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร หรือ 20 กิโลเมตร/ลิตร คิดเป็นร้อยละ 30.6 และรัฐบาลส่งเสริมให้ใช้รถยนต์ขนาดเล็ก จึงมีนโยบายลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” คิดเป็นร้อยละ 19.4 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001-40,000 บาทตอบถูกร้อยละ 72.63 หรือมีความเข้าใจระดับมาก ซึ่งในรายละเอียดพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001-40,000 บาทตอบถูก 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงานและไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม และ Honda "BRIO", Nissan "MARCH", Nissan "ALMARA" ถือเป็นรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” มากที่สุดเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 91.7 รองลงมาคือ รัฐบาลส่งเสริมให้ใช้รถยนต์ขนาดเล็ก จึงมีนโยบายลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” คิดเป็นร้อยละ 87.5 และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีอัตราการควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้น้อยกว่ารถยนต์ปกติทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 70.8 ตามลำดับ ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001-40,000 บาทตอบผิด 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC คิดเป็นร้อยละ 20.8 รองลงมาคือ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุ

จากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE และ Honda "BRIO", Nissan "MARCH", Nissan "ALMARA" ถือเป็นรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ "อีโคคาร์" คิดเป็นร้อยละ 8.3 เท่ากัน และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ "อีโคคาร์" (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงาน และไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ "อีโคคาร์" (Eco car) จะต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร หรือ 20 กิโลเมตร/ลิตร คิดเป็นร้อยละ 4.2 เท่ากัน ตามลำดับ ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001-40,000 บาทตอบไม่ทราบ 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ "อีโคคาร์" (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE คิดเป็นร้อยละ 50.0 รองลงมาคือ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ "อีโคคาร์" (Eco car) จะต้องมีการควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้น้อยกว่ารถยนต์ปกติทั่วไป และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ "อีโคคาร์" (Eco car) จะต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร หรือ 20 กิโลเมตร/ลิตร คิดเป็นร้อยละ 29.2 เท่ากัน และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ "อีโคคาร์" (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC คิดเป็นร้อยละ 20.8 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001-50,000 บาทตอบถูกร้อยละ 82.35 หรือมีความเข้าใจระดับมากที่สุด ซึ่งในรายละเอียดพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001-50,000 บาทตอบถูก 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ "อีโคคาร์" (Eco car) จะต้องมีการควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้น้อยกว่ารถยนต์ปกติทั่วไป และ Honda "BRIO", Nissan "MARCH", Nissan "ALMARA" ถือเป็นรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ "อีโคคาร์" มากที่สุดเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 100.0 รองลงมาคือ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ "อีโคคาร์" (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงานและไม่ทำลายสิ่งแวดล้อม และรัฐบาลส่งเสริมให้ใช้รถยนต์ขนาดเล็ก จึงมีนโยบายลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ "อีโคคาร์" คิดเป็นร้อยละ 94.1 เท่ากัน และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ "อีโคคาร์" (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE คิดเป็นร้อยละ 82.4 ตามลำดับ ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001-50,000 บาทตอบผิดได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ "อีโคคาร์" (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC คิดเป็นร้อยละ 58.8 ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001-50,000 บาทตอบไม่ทราบ 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ "อีโคคาร์" (Eco car) จะต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร หรือ 20 กิโลเมตร/ลิตร คิดเป็นร้อยละ 23.5 รองลงมาคือ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ "อีโคคาร์" (Eco car) ต้องมี



คุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถ ตามมาตรฐาน UN/ECE คิดเป็นร้อยละ 17.6 และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC คิดเป็นร้อยละ 11.8 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 50,001 บาทขึ้นไปตอบถูกร้อยละ 76.89 หรือมีความเข้าใจระดับมาก ซึ่งในรายละเอียดพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 50,001 บาทขึ้นไปตอบถูก 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) หมายถึง รถประหยัดพลังงานและไม่ทำลายสิ่งแวดล้อมมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 97.9 รองลงมาคือ รัฐบาลส่งเสริมให้ใช้รถยนต์ขนาดเล็กจึงมีนโยบายลดภาษีสรรพสามิตรถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” คิดเป็นร้อยละ 87.2 และ Honda "BRIO", Nissan "MARCH", Nissan "ALMARA" ถือเป็นรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” คิดเป็นร้อยละ 85.1 ตามลำดับ ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 50,001 บาทขึ้นไปตอบผิด 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องเป็นรถยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ 1,500 – 1,600 CC คิดเป็นร้อยละ 29.8 รองลงมาคือ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถ ตามมาตรฐาน UN/ECE คิดเป็นร้อยละ 14.9 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร หรือ 20 กิโลเมตร/ลิตร และ Honda "BRIO", Nissan "MARCH", Nissan "ALMARA" ถือเป็นรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” คิดเป็นร้อยละ 6.4 เท่ากัน ตามลำดับ และผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 50,001 บาทขึ้นไปตอบไม่ทราบ 3 ลำดับแรก ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ต้องมีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UN/ECE คิดเป็นร้อยละ 38.3 รองลงมาคือ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5 ลิตร/100 กิโลเมตร หรือ 20 กิโลเมตร/ลิตร คิดเป็นร้อยละ 23.4 และรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) จะต้องมีการควบคุมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้ต่ำกว่ารถยนต์ปกติทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 17.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 58 แสดงค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ความคิดเห็นที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบ ประหยัดพลังงาน อีโคคาร์	รายได้เฉลี่ยต่อเดือน				
	ไม่เกิน 20,000 บาท	20,001 - 30,000 บาท	30,001 - 40,000 บาท	40,001 - 50,000 บาท	50,001 บาทขึ้นไป
	ค่าเฉลี่ย แปลผล	ค่าเฉลี่ย แปลผล	ค่าเฉลี่ย แปลผล	ค่าเฉลี่ย แปลผล	ค่าเฉลี่ย แปลผล
1. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยทำให้มลภาวะทางอากาศลดลง	4.05 เห็นด้วย	4.11 เห็นด้วย	4.17 เห็นด้วย	4.29 เห็นด้วย	4.19 เห็นด้วย
2. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ประเทศชาติได้	4.13 เห็นด้วย	4.17 เห็นด้วย	4.33 เห็นด้วย	4.35 เห็นด้วย	4.36 เห็นด้วย
3. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยให้ผู้ที่มีรายได้ไม่มาก สามารถมีรถยนต์ไว้ใช้เอง	4.00 เห็นด้วย	4.19 เห็นด้วย	4.42 เห็นด้วย	3.76 เห็นด้วย	4.15 เห็นด้วย
4. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นรถยนต์ขนาดเล็กจึงใช้งานในเมืองได้สะดวก	4.49 เห็นด้วย	4.33 เห็นด้วย	4.58 เห็นด้วย อย่างยิ่ง	4.59 เห็นด้วย อย่างยิ่ง	4.40 เห็นด้วย
5. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ไม่ทำให้รถบนถนนมีมากขึ้นจนสร้างปัญหาเรื่องการจราจรติดขัดได้	2.34 ไม่เห็นด้วย	2.19 ไม่เห็นด้วย	2.25 ไม่เห็นด้วย	2.41 ไม่เห็นด้วย	2.28 ไม่เห็นด้วย
6. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นนวัตกรรมใหม่ที่ น่าสนใจ	4.05 เห็นด้วย	3.92 เห็นด้วย	3.96 เห็นด้วย	3.94 เห็นด้วย	3.79 เห็นด้วย
7. รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) สามารถช่วยทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยดีขึ้นเนื่องจากเป็นฐานการผลิตรถยนต์และช่วยในเรื่องการส่งออกของไทย	3.64 เห็นด้วย	3.92 เห็นด้วย	3.67 เห็นด้วย	3.88 เห็นด้วย	3.62 เห็นด้วย

ตารางที่ 58 (ต่อ) แสดงค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ความคิดเห็นที่มีต่อรถยนต์นั่งแบบ ประหยัดพลังงาน อีโคคาร์	รายได้เฉลี่ยต่อเดือน				
	ไม่เกิน 20,000 บาท	20,001 - 30,000 บาท	30,001 - 40,000 บาท	40,001 - 50,000 บาท	50,001 บาทขึ้นไป
	ค่าเฉลี่ย แปลผล	ค่าเฉลี่ย แปลผล	ค่าเฉลี่ย แปลผล	ค่าเฉลี่ย แปลผล	ค่าเฉลี่ย แปลผล
8.รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ยกระดับจิตสำนึกของประชาชนในประเทศให้รู้จักการประหยัดพลังงาน	3.41 ไม่แน่ใจ	3.89 เห็นด้วย	3.88 เห็นด้วย	3.94 เห็นด้วย	3.85 เห็นด้วย
9.รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) มีความปลอดภัยในการขับขี่ สามารถใช้เดินทางไปต่างจังหวัด	3.46 ไม่แน่ใจ	3.25 ไม่แน่ใจ	3.29 ไม่แน่ใจ	3.24 ไม่แน่ใจ	3.23 ไม่แน่ใจ
10.รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) รูปทรงกะทัดรัดเหมาะสมสำหรับใช้ในเมืองและหาที่จอดสะดวก	4.51 เห็นด้วย อย่างยิ่ง	4.36 เห็นด้วย	4.54 เห็นด้วย อย่างยิ่ง	4.65 เห็นด้วย อย่างยิ่ง	4.43 เห็นด้วย
<b>ค่าเฉลี่ยรวม</b>	<b>3.81</b> เห็นด้วย	<b>3.83</b> เห็นด้วย	<b>3.91</b> เห็นด้วย	<b>3.91</b> เห็นด้วย	<b>3.83</b> เห็นด้วย

หมายเหตุ: ค่าเฉลี่ย 4.50-5.00 เห็นด้วยอย่างยิ่ง, 3.50-4.49 เห็นด้วย, 2.50-3.49 ไม่แน่ใจ, 1.50-2.49 ไม่เห็นด้วย, 1.00-1.49 ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากตารางที่ 58 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 20,000 บาทมีความคิดเห็นต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์ โดยรวมในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 3.81 ซึ่งในรายละเอียดพบว่า ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) รูปทรงกะทัดรัดเหมาะสมสำหรับใช้ในเมืองและหาที่จอดสะดวก มีค่าเฉลี่ย 4.51 ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับเห็นด้วย ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นรถยนต์ขนาดเล็กจึงใช้งานในเมืองได้สะดวก มีค่าเฉลี่ย 4.49 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ประเทศชาติได้ มีค่าเฉลี่ย 4.13 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยทำให้มลภาวะทางอากาศลดลง มีค่าเฉลี่ย 4.05 รถยนต์ประหยัดพลังงาน

หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นนวัตกรรมใหม่ที่น่าสนใจ มีค่าเฉลี่ย 4.05 รถยนต์ประหยัดพลังงาน หรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยให้ผู้ที่มียาได้ไม่มาก สามารถมีรถยนต์ไว้ใช้เอง มีค่าเฉลี่ย 4.00 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) สามารถช่วยทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยดีขึ้นเนื่องจากเป็นฐานการผลิตรถยนต์และช่วยในเรื่องการส่งออกของไทย มีค่าเฉลี่ย 3.64 ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับไม่แน่ใจ ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) มีความปลอดภัยในการขับขี่ สามารถใช้เดินทางไปต่างจังหวัดได้ มีค่าเฉลี่ย 3.46 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ยกระดับจิตสำนึกของประชาชนในประเทศไทยให้รู้จักการประหยัดพลังงาน มีค่าเฉลี่ย 3.41 ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับไม่เห็นด้วย ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ไม่ทำให้รถบนถนนมีมากขึ้นจนสร้างปัญหาเรื่องการจราจรติดขัดได้ มีค่าเฉลี่ย 2.34 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001-30,000 บาทมีความคิดเห็นต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์โดยรวมในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 3.83 ซึ่งในรายละเอียดพบว่า ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับเห็นด้วย ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) รูปทรงกะทัดรัดเหมาะสำหรับใช้ในเมืองและท่าที่จอดสะดวก มีค่าเฉลี่ย 4.36 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นรถยนต์ขนาดเล็กจึงใช้งานในเมืองได้สะดวก มีค่าเฉลี่ย 4.33 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยให้ผู้ที่มียาได้ไม่มาก สามารถมีรถยนต์ไว้ใช้เอง มีค่าเฉลี่ย 4.19 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ประเทศชาติได้ มีค่าเฉลี่ย 4.17 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยทำให้มลภาวะทางอากาศลดลง มีค่าเฉลี่ย 4.11 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นนวัตกรรมใหม่ที่น่าสนใจ มีค่าเฉลี่ย 3.92 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) สามารถช่วยทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยดีขึ้นเนื่องจากเป็นฐานการผลิตรถยนต์และช่วยในเรื่องการส่งออกของไทย มีค่าเฉลี่ย 3.92 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ยกระดับจิตสำนึกของประชาชนในประเทศไทยให้รู้จักการประหยัดพลังงาน มีค่าเฉลี่ย 3.89 ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับไม่แน่ใจ ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) มีความปลอดภัยในการขับขี่ สามารถใช้เดินทางไปต่างจังหวัดได้ มีค่าเฉลี่ย 3.25 ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับไม่เห็นด้วย ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ไม่ทำให้รถบนถนนมีมากขึ้นจนสร้างปัญหาเรื่องการจราจรติดขัดได้ มีค่าเฉลี่ย 2.19 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001-40,000 บาทมีความคิดเห็นต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์โดยรวมในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 3.91 ซึ่งใน

รายละเอียดพบว่า ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นรถยนต์ขนาดเล็กจึงใช้งานในเมืองได้สะดวก มีค่าเฉลี่ย 4.58 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) รูปทรงกะทัดรัดเหมาะสำหรับใช้ในเมืองและหาที่จอดสะดวก มีค่าเฉลี่ย 4.54 ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับเห็นด้วย ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยให้ผู้ที่มียาได้ไม่มาก สามารถมีรถยนต์ไว้ใช้เอง มีค่าเฉลี่ย 4.42 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ประเทศชาติได้ มีค่าเฉลี่ย 4.33 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยทำให้มลภาวะทางอากาศลดลง มีค่าเฉลี่ย 4.17 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นนวัตกรรมใหม่ที่น่าสนใจ มีค่าเฉลี่ย 3.96 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ยกระดับจิตสำนึกของประชาชนในประเทศให้รู้จักการประหยัดพลังงาน มีค่าเฉลี่ย 3.88 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) สามารถช่วยให้เศรษฐกิจของประเทศไทยดีขึ้นเนื่องจากเป็นฐานการผลิตรถยนต์และช่วยในเรื่องการส่งออกของไทย มีค่าเฉลี่ย 3.67 ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับไม่แน่ใจ ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) มีความปลอดภัยในการขับขี่ สามารถใช้เดินทางไปต่างจังหวัดได้ มีค่าเฉลี่ย 3.29 ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับไม่เห็นด้วย ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ไม่ทำให้รถบนถนนมีมากขึ้นจนสร้างปัญหาเรื่องการจราจรติดขัดได้ มีค่าเฉลี่ย 2.25 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001-50,000 บาทมีความคิดเห็นต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์โดยรวมในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 3.91 ซึ่งในรายละเอียดพบว่า ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) รูปทรงกะทัดรัดเหมาะสำหรับใช้ในเมืองและหาที่จอดสะดวก มีค่าเฉลี่ย 4.65 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นรถยนต์ขนาดเล็กจึงใช้งานในเมืองได้สะดวก มีค่าเฉลี่ย 4.59 ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับเห็นด้วย ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ประเทศชาติได้ มีค่าเฉลี่ย 4.35 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยทำให้มลภาวะทางอากาศลดลง มีค่าเฉลี่ย 4.29 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นนวัตกรรมใหม่ที่น่าสนใจ มีค่าเฉลี่ย 3.94 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ยกระดับจิตสำนึกของประชาชนในประเทศให้รู้จักการประหยัดพลังงาน มีค่าเฉลี่ย 3.94 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) สามารถช่วยให้เศรษฐกิจของประเทศไทยดีขึ้นเนื่องจากเป็นฐานการผลิตรถยนต์และช่วยในเรื่องการส่งออกของไทย มีค่าเฉลี่ย 3.88

รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยให้ผู้ที่มียาได้ไม่มาก สามารถมีรถยนต์ไว้ใช้เอง มีค่าเฉลี่ย 3.76 ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับไม่แน่ใจ ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) มีความปลอดภัยในการขับขี่ สามารถใช้เดินทางไปต่างจังหวัดได้ มีค่าเฉลี่ย 3.24 ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับไม่เห็นด้วย ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ไม่ทำให้รถบนถนนมีมากขึ้นจนสร้างปัญหาเรื่องการจราจรติดขัดได้ มีค่าเฉลี่ย 2.41 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 50,001 บาทขึ้นไปมีความคิดเห็นต่อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน อีโคคาร์โดยรวมในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ย 3.83 ซึ่งในรายละเอียดพบว่า ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับเห็นด้วย ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) รูปทรงกะทัดรัดเหมาะสำหรับใช้ในเมืองและหาที่จอดสะดวก มีค่าเฉลี่ย 4.43 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นรถยนต์ขนาดเล็กจึงใช้งานในเมืองได้สะดวก มีค่าเฉลี่ย 4.40 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ประเทศชาติได้ มีค่าเฉลี่ย 4.36 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยทำให้มลภาวะทางอากาศลดลง มีค่าเฉลี่ย 4.19 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ช่วยให้ผู้ที่มียาได้ไม่มาก สามารถมีรถยนต์ไว้ใช้เอง มีค่าเฉลี่ย 4.15 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ยกระดับจิตสำนึกของประชาชนในประเทศให้รู้จักการประหยัดพลังงาน มีค่าเฉลี่ย 3.85 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) เป็นนวัตกรรมใหม่ที่น่าสนใจ มีค่าเฉลี่ย 3.79 รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) สามารถช่วยทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยดีขึ้นเนื่องจากเป็นฐานการผลิตรถยนต์และช่วยในเรื่องการส่งออกของไทย มีค่าเฉลี่ย 3.62 ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับไม่แน่ใจ ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) มีความปลอดภัยในการขับขี่ สามารถใช้เดินทางไปต่างจังหวัดได้ มีค่าเฉลี่ย 3.23 ปัจจัยย่อยที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นระดับไม่เห็นด้วย ได้แก่ รถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “อีโคคาร์” (Eco car) ไม่ทำให้รถบนถนนมีมากขึ้นจนสร้างปัญหาเรื่องการจราจรติดขัดได้ มีค่าเฉลี่ย 2.28 ตามลำดับ

ตารางที่ 59 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการแนะนำให้ผู้อื่นใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

การแนะนำ	รายได้เฉลี่ยต่อเดือน									
	ไม่เกิน 20,000 บาท		20,001 - 30,000 บาท		30,001 - 40,000 บาท		40,001 - 50,000 บาท		50,001 บาทขึ้นไป	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
แนะนำ	67	88.2	33	91.7	22	91.7	16	94.1	44	93.6
ไม่แนะนำ	9	11.8	3	8.3	2	8.3	1	5.9	3	6.4
รวม	76	100.0	36	100.0	24	100.0	17	100.0	47	100.0

จากตารางที่ 59 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 20,000 บาทส่วนใหญ่จะแนะนำให้ผู้อื่นใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน คิดเป็นร้อยละ 88.2 และไม่แนะนำ คิดเป็นร้อยละ 11.8 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001-30,000 บาทส่วนใหญ่จะแนะนำให้ผู้อื่นใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน คิดเป็นร้อยละ 91.7 และไม่แนะนำ คิดเป็นร้อยละ 8.3 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001-40,000 บาทส่วนใหญ่จะแนะนำให้ผู้อื่นใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน คิดเป็นร้อยละ 91.7 และไม่แนะนำ คิดเป็นร้อยละ 8.3 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001-50,000 บาทส่วนใหญ่จะแนะนำให้ผู้อื่นใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน คิดเป็นร้อยละ 94.1 และไม่แนะนำ คิดเป็นร้อยละ 5.9 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 50,001 บาทขึ้นไปส่วนใหญ่จะแนะนำให้ผู้อื่นใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน คิดเป็นร้อยละ 93.6 และไม่แนะนำ คิดเป็นร้อยละ 6.4 ตามลำดับ

ตารางที่ 60 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับแหล่งข้อมูลของรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

แหล่งข้อมูล	รายได้เฉลี่ยต่อเดือน									
	ไม่เกิน 20,000 บาท		20,001 - 30,000 บาท		30,001 - 40,000 บาท		40,001 - 50,000 บาท		50,001 บาทขึ้นไป	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
โทรทัศน์	55	72.4	18	50.0	10	41.7	6	35.3	27	57.4
วิทยุ	0	0.0	1	2.8	1	4.2	2	11.8	1	2.1
อินเทอร์เน็ต	10	13.2	2	5.6	5	20.8	3	17.6	7	14.9
หนังสือพิมพ์/นิตยสาร	6	7.9	3	8.3	2	8.3	1	5.9	3	6.4
โบรชัวร์	2	2.6	2	5.6	5	8.3	2	11.8	3	6.4
โชว์รูมรถยนต์	2	2.6	10	27.8	4	16.7	3	17.6	6	12.8
อื่นๆ	1	1.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>76</b>	<b>100.0</b>	<b>36</b>	<b>100.0</b>	<b>24</b>	<b>100.0</b>	<b>17</b>	<b>100.0</b>	<b>47</b>	<b>100.0</b>

หมายเหตุ: แหล่งข้อมูลอื่นๆ ได้แก่ เพื่อน

จากตารางที่ 60 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 20,000 บาทส่วนใหญ่รู้จักรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานจากโทรทัศน์ คิดเป็นร้อยละ 72.4 รองลงมาคือ อินเทอร์เน็ต คิดเป็นร้อยละ 13.2 หนังสือพิมพ์/นิตยสาร คิดเป็นร้อยละ 7.9 โบรชัวร์และโชว์รูมรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 2.6 เท่ากัน และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 1.3 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001-30,000 บาทรู้จักรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานจากโทรทัศน์มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 50.0 รองลงมาคือ โชว์รูมรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 27.8 หนังสือพิมพ์/นิตยสาร คิดเป็นร้อยละ 8.3 อินเทอร์เน็ตและโบรชัวร์ คิดเป็นร้อยละ 5.6 เท่ากัน และวิทยุ คิดเป็นร้อยละ 2.8 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001-40,000 บาทรู้จักรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานจากโทรทัศน์มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 41.7 รองลงมาคือ อินเทอร์เน็ต คิดเป็นร้อยละ 20.8 โชว์รูมรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 16.7 หนังสือพิมพ์/นิตยสารและโบรชัวร์ คิดเป็นร้อยละ 8.3 เท่ากัน และวิทยุ คิดเป็นร้อยละ 4.2 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001-50,000 บาทรู้จักรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานจากโทรทัศน์มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 35.3 รองลงมาคือ อินเทอร์เน็ตและโชว์รูม



มรณชนต์ คิดเป็นร้อยละ 17.6 เท่ากัน วิทยุและโบรชัวร์ คิดเป็นร้อยละ 11.8 เท่ากัน และหนังสือพิมพ์/นิตยสาร คิดเป็นร้อยละ 5.9 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 50,001 บาทขึ้นไปส่วนใหญ่รู้จักรณชนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานจากโทรทัศน์ คิดเป็นร้อยละ 57.4 รองลงมาคือ อินเทอร์เน็ต คิดเป็นร้อยละ 14.9 โซว์รูมรณชนต์ คิดเป็นร้อยละ 12.8 หนังสือพิมพ์/นิตยสารและโบรชัวร์ คิดเป็นร้อยละ 6.4 เท่ากัน และวิทยุ คิดเป็นร้อยละ 2.1 ตามลำดับ

**ตารางที่ 61** แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับแนวโน้มการซื้อรณชนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานในระยะเวลาอันใกล้นี้ จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

แนวโน้มการซื้อ	รายได้เฉลี่ยต่อเดือน									
	ไม่เกิน 20,000 บาท		20,001 - 30,000 บาท		30,001 - 40,000 บาท		40,001 - 50,000 บาท		50,001 บาทขึ้นไป	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ซื้อในระยะเวลาอันใกล้นี้	51	67.1	23	63.9	13	54.2	7	41.2	33	70.2
คาดว่าจะซื้อภายใน 3 เดือน	4	5.3	0	0.0	4	16.7	1	5.9	2	4.3
คาดว่าจะซื้อภายใน 6 เดือน	3	3.9	4	11.1	3	12.5	0	0.0	1	2.1
คาดว่าจะซื้อภายใน 12 เดือน	14	18.4	7	19.4	3	12.5	9	52.9	7	14.9
อื่นๆ	4	5.3	2	5.6	1	4.2	0	0.0	4	8.5
<b>รวม</b>	<b>76</b>	<b>100.0</b>	<b>36</b>	<b>100.0</b>	<b>24</b>	<b>100.0</b>	<b>17</b>	<b>100.0</b>	<b>47</b>	<b>100.0</b>

หมายเหตุ: แนวโน้มการซื้ออื่นๆ ได้แก่ ภายใน 18 เดือน ภายใน 2 ปี หลังเกษียณอายุ และเมื่อมีความพร้อมด้านการเงิน

จากตารางที่ 61 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 20,000 บาทส่วนใหญ่ไม่มีแนวโน้มการซื้อรณชนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานในระยะเวลาอันใกล้นี้ คิดเป็นร้อยละ 67.1 รองลงมาคือ คาดว่าจะซื้อภายใน 12 เดือน คิดเป็นร้อยละ 18.4 คาดว่าจะซื้อภายใน 3 เดือนและอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 5.3 เท่ากัน และคาดว่าจะซื้อภายใน 6 เดือน คิดเป็นร้อยละ 3.9 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001-30,000 บาทส่วนใหญ่ไม่มีแนวโน้มการซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานในระยะเวลาอันใกล้นี้ คิดเป็นร้อยละ 63.9 รองลงมาคือ คาดว่าจะซื้อภายใน 12 เดือน คิดเป็นร้อยละ 19.4 คาดว่าจะซื้อภายใน 6 เดือน คิดเป็นร้อยละ 11.1 และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 5.6 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001-40,000 บาทส่วนใหญ่ไม่มีแนวโน้มการซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานในระยะเวลาอันใกล้นี้ คิดเป็นร้อยละ 54.2 รองลงมาคือ คาดว่าจะซื้อภายใน 3 เดือน คิดเป็นร้อยละ 16.7 คาดว่าจะซื้อภายใน 6 เดือนและคาดว่าจะซื้อภายใน 12 เดือน คิดเป็นร้อยละ 12.5 เท่ากัน และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 4.2 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001-50,000 บาทส่วนใหญ่คาดว่าจะซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานภายใน 12 เดือน คิดเป็นร้อยละ 52.9 รองลงมาคือไม่มีแนวโน้มการซื้อในระยะเวลาอันใกล้นี้ คิดเป็นร้อยละ 41.2 และคาดว่าจะซื้อภายใน 3 เดือน คิดเป็นร้อยละ 5.9 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 50,001 บาทขึ้นไปส่วนใหญ่ไม่มีแนวโน้มการซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานในระยะเวลาอันใกล้นี้ คิดเป็นร้อยละ 70.2 รองลงมาคือ คาดว่าจะซื้อภายใน 12 เดือน คิดเป็นร้อยละ 14.9 อื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 8.5 คาดว่าจะซื้อภายใน 3 เดือน คิดเป็นร้อยละ 4.3 และคาดว่าจะซื้อภายใน 6 เดือน คิดเป็นร้อยละ 2.1 ตามลำดับ

ตารางที่ 62 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับวิธีการซื้อรถยนต์นั่งแบบ ประหยัดพลังงาน จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

วิธีการซื้อ	รายได้เฉลี่ยต่อเดือน									
	ไม่เกิน 20,000 บาท		20,001 - 30,000 บาท		30,001 - 40,000 บาท		40,001 - 50,000 บาท		50,001 บาท ขึ้นไป	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
แบบเงินสด	3	12.0	1	7.7	0	0.0	1	10.0	5	35.7
แบบเงินผ่อนโดยเจ้า บริษัทไฟแนนซ์	22	88.0	12	92.3	11	100.0	9	90.0	9	64.3
<b>รวม</b>	<b>25</b>	<b>100.0</b>	<b>13</b>	<b>100.0</b>	<b>11</b>	<b>100.0</b>	<b>10</b>	<b>100.0</b>	<b>14</b>	<b>100.0</b>

หมายเหตุ: คอบเฉพาะผู้ที่มีแนวโน้มซื้อรถยนต์ในเวลาอันใกล้

จากตารางที่ 62 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 20,000 บาทส่วนใหญ่ซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานแบบเงินผ่อนโดยเจ้าบริษัทไฟแนนซ์ คิดเป็นร้อยละ 88.0 และแบบเงินสด คิดเป็นร้อยละ 12.0 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001-30,000 บาทส่วนใหญ่ซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานแบบเงินผ่อนโดยเจ้าบริษัทไฟแนนซ์ คิดเป็นร้อยละ 92.3 และแบบเงินสด คิดเป็นร้อยละ 7.7 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001-40,000 บาททั้งหมดซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานแบบเงินผ่อนโดยเจ้าบริษัทไฟแนนซ์ คิดเป็นร้อยละ 100.0

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001-50,000 บาทส่วนใหญ่ซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานแบบเงินผ่อนโดยเจ้าบริษัทไฟแนนซ์ คิดเป็นร้อยละ 90.0 และแบบเงินสด คิดเป็นร้อยละ 10.0 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 50,001 บาทขึ้นไปส่วนใหญ่ซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานแบบเงินผ่อนโดยเจ้าบริษัทไฟแนนซ์ คิดเป็นร้อยละ 64.3 และแบบเงินสด คิดเป็นร้อยละ 35.7 ตามลำดับ

ตารางที่ 63 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับผู้มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ผู้มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อ	รายได้เฉลี่ยต่อเดือน									
	ไม่เกิน 20,000 บาท		20,001 - 30,000 บาท		30,001 - 40,000 บาท		40,001 - 50,000 บาท		50,001 บาทขึ้นไป	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ตนเอง	16	64.0	8	61.5	6	54.5	7	70.0	7	50.0
บิดา/มารดา	5	20.0	1	7.7	4	36.4	0	0.0	0	0.0
สามี/ภรรยา	3	12.0	4	30.8	1	9.1	2	20.0	6	42.9
ญาติพี่น้อง	1	4.0	0	0.0	0	0.0	1	10.0	1	7.1
<b>รวม</b>	<b>25</b>	<b>100.0</b>	<b>13</b>	<b>100.0</b>	<b>11</b>	<b>100.0</b>	<b>10</b>	<b>100.0</b>	<b>14</b>	<b>100.0</b>

หมายเหตุ: คอบเฉพาะผู้ที่มีแนวโน้มซื้อรถยนต์ในเวลาอันใกล้

จากตารางที่ 63 พบว่า ผู้มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 20,000 บาทส่วนใหญ่คือ ตนเอง คิดเป็นร้อยละ 64.0 รองลงมาคือ บิดา/มารดา คิดเป็นร้อยละ 20.0 สามี/ภรรยา คิดเป็นร้อยละ 12.0 และญาติพี่น้อง คิดเป็นร้อยละ 4.0 ตามลำดับ

ผู้มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001-30,000 บาทส่วนใหญ่คือ ตนเอง คิดเป็นร้อยละ 61.5 รองลงมาคือ สามี/ภรรยา คิดเป็นร้อยละ 30.8 และบิดา/มารดา คิดเป็นร้อยละ 7.7 ตามลำดับ

ผู้มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001-40,000 บาทส่วนใหญ่คือ ตนเอง คิดเป็นร้อยละ 54.5 รองลงมาคือ บิดา/มารดา คิดเป็นร้อยละ 36.4 และสามี/ภรรยา คิดเป็นร้อยละ 9.1 ตามลำดับ

ผู้มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001-50,000 บาทส่วนใหญ่คือ ตนเอง คิดเป็นร้อยละ 70.0 รองลงมาคือ สามี/ภรรยา คิดเป็นร้อยละ 20.0 และญาติพี่น้อง คิดเป็นร้อยละ 10.0 ตามลำดับ

ผู้มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 50,001 บาทขึ้นไปคือ ตนเอง มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 50.0 รองลงมาคือ สามี/ภรรยา คิดเป็นร้อยละ 42.9 และญาติพี่น้อง คิดเป็นร้อยละ 7.1 ตามลำดับ

ตารางที่ 64 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่ตัดสินใจใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ปัจจัยที่ตัดสินใจใช้	รายได้เฉลี่ยต่อเดือน									
	ไม่เกิน 20,000 บาท		20,001 - 30,000 บาท		30,001 - 40,000 บาท		40,001 - 50,000 บาท		50,001 บาทขึ้นไป	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มีราคาเหมาะสมกับคุณภาพ	22	88.0	13	100.0	11	100.0	9	90.0	11	78.6
ประหยัดค่าน้ำมัน	23	92.0	12	92.3	10	90.9	9	90.0	13	92.9
เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	19	76.0	6	46.2	6	54.5	4	40.0	7	50.0
มีมาตรฐานด้านความปลอดภัย	12	48.0	5	38.5	6	54.5	3	30.0	4	28.6
รูปทรงของรถยนต์	12	48.0	10	76.9	6	54.5	5	50.0	7	50.0
โปรโมชั่นของแถมต่างๆ	7	28.0	4	30.8	3	27.3	2	20.0	4	28.6
มีบริการหลังการขายที่ดี	6	24.0	3	23.1	2	18.2	4	40.0	5	35.7
ชื่อเสียงภาพลักษณ์ของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์	3	12.0	5	38.5	9	81.8	8	80.0	3	21.4

หมายเหตุ: คำถามตอบได้มากกว่า 1 ข้อ จากผู้ที่มีแนวโน้มซื้อรถยนต์ในเวลานี้ที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 20,000 บาท 25 คน รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001-30,000 บาท 13 คน รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001-40,000 บาท 11 คน รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001-50,000 บาท 10 คน และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 50,001 บาทขึ้นไป 14 คน

จากตารางที่ 64 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 20,000 บาทส่วนใหญ่ตัดสินใจใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเนื่องจากประหยัดค่าน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 92.0 รองลงมาคือ มีราคาเหมาะสมกับคุณภาพ คิดเป็นร้อยละ 88.0 เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม คิดเป็นร้อยละ 76.0 มีมาตรฐานด้านความปลอดภัย และรูปทรงของรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 48.0 เท่ากัน โปรโมชั่นของแถมต่างๆ คิดเป็นร้อยละ 28.0 มีบริการหลังการขายที่ดี คิดเป็นร้อยละ 24.0 และชื่อเสียงภาพลักษณ์ของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 12.0 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001-30,000 บาทส่วนใหญ่ตัดสินใจใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเนื่องจากมีราคาเหมาะสมกับคุณภาพ คิดเป็นร้อยละ 100.0 รองลงมาคือ ประหยัดค่าน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 92.3 รูปทรงของรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 76.9 เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม คิดเป็นร้อยละ 46.2 มีมาตรฐานด้านความปลอดภัย และชื่อเสียงภาพลักษณ์ของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 38.5 เท่ากัน โปรโมชันของแถมต่างๆ คิดเป็นร้อยละ 30.8 และมีบริการหลังการขายที่ดี คิดเป็นร้อยละ 23.1 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001-40,000 บาทส่วนใหญ่ตัดสินใจใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเนื่องจากมีราคาเหมาะสมกับคุณภาพ คิดเป็นร้อยละ 100.0 รองลงมาคือ ประหยัดค่าน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 90.9 ชื่อเสียงภาพลักษณ์ของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 81.8 เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม มีมาตรฐานด้านความปลอดภัย และรูปทรงของรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 54.5 เท่ากัน โปรโมชันของแถมต่างๆ คิดเป็นร้อยละ 27.3 และมีบริการหลังการขายที่ดี คิดเป็นร้อยละ 18.2 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001-50,000 บาทส่วนใหญ่ตัดสินใจใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเนื่องจากมีราคาเหมาะสมกับคุณภาพและประหยัดค่าน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 90.0 เท่ากัน รองลงมาคือ ชื่อเสียงภาพลักษณ์ของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 80.0 รูปทรงของรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 50.0 เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและมีบริการหลังการขายที่ดี คิดเป็นร้อยละ 40.0 เท่ากัน มีมาตรฐานด้านความปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 30.0 และ โปรโมชันของแถมต่างๆ คิดเป็นร้อยละ 20.0 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 50,001 บาทขึ้นไปส่วนใหญ่ตัดสินใจใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเนื่องจากประหยัดค่าน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 92.9 รองลงมาคือ มีราคาเหมาะสมกับคุณภาพ คิดเป็นร้อยละ 78.6 เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและรูปทรงของรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 50.0 เท่ากัน มีบริการหลังการขายที่ดี คิดเป็นร้อยละ 35.7 มีมาตรฐานด้านความปลอดภัยและโปรโมชันของแถมต่างๆ คิดเป็นร้อยละ 28.6 เท่ากัน และชื่อเสียงภาพลักษณ์ของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 21.4 ตามลำดับ

ตารางที่ 65 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับแหล่งที่ซื้อรถยนต์นั่งแบบ ประหยัดพลังงาน จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

แหล่งที่ซื้อ	รายได้เฉลี่ยต่อเดือน									
	ไม่เกิน 20,000 บาท		20,001 - 30,000 บาท		30,001 - 40,000 บาท		40,001 - 50,000 บาท		50,001 บาท ขึ้นไป	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ศูนย์จำหน่ายรถยนต์	24	96.0	13	100.0	11	100.0	9	90.0	12	85.7
งานมอเตอร์โชว์	1	4.0	0	0.0	0	0.0	1	10.0	2	14.3
<b>รวม</b>	<b>25</b>	<b>100.0</b>	<b>13</b>	<b>100.0</b>	<b>11</b>	<b>100.0</b>	<b>10</b>	<b>100.0</b>	<b>14</b>	<b>100.0</b>

หมายเหตุ: ตอบเฉพาะผู้ที่มีแนวโน้มซื้อรถยนต์ในเวลาอันใกล้

จากตารางที่ 65 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 20,000 บาทส่วนใหญ่ซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานจากศูนย์จำหน่ายรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 96.0 และงานมอเตอร์โชว์ คิดเป็นร้อยละ 4.0 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001-30,000 บาททั้งหมดซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานจากศูนย์จำหน่ายรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 100.0

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001-40,000 บาททั้งหมดซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานจากศูนย์จำหน่ายรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 100.0

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001-50,000 บาทส่วนใหญ่ซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานจากศูนย์จำหน่ายรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 90.0 และงานมอเตอร์โชว์ คิดเป็นร้อยละ 10.0 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 50,001 บาทขึ้นไปส่วนใหญ่ซื้อรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานจากศูนย์จำหน่ายรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 85.7 และงานมอเตอร์โชว์ คิดเป็นร้อยละ 14.3 ตามลำดับ

ตารางที่ 66 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับลักษณะการใช้งานรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ลักษณะการใช้งาน	รายได้เฉลี่ยต่อเดือน									
	ไม่เกิน 20,000 บาท		20,001 - 30,000 บาท		30,001 - 40,000 บาท		40,001 - 50,000 บาท		50,001 บาท ขึ้นไป	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ขับเฉพาะในเขตตัวเมืองเท่านั้น	7	28.0	1	7.7	2	18.2	2	20.0	9	64.3
ขับในเขตตัวเมืองเป็นส่วนใหญ่ และใช้เส้นทางต่างจังหวัดบ้างเป็นบางครั้ง	16	64.0	10	76.9	7	63.6	7	70.0	2	14.3
ขับไปท่องเที่ยวในวันหยุด	7	28.0	4	30.8	3	27.3	4	40.0	2	14.3
ขับไปทำงาน	15	60.0	9	69.2	9	81.8	5	50.0	7	50.0
อื่นๆ	1	4.0	0	0.0	1	9.1	0	0.0	0	0.0

หมายเหตุ: คำถามตอบได้มากกว่า 1 ข้อ จากผู้ที่มีแนวโน้มซื้อรถยนต์ในเวลาอันใกล้ที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 20,000 บาท 25 คน รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001-30,000 บาท 13 คน รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001-40,000 บาท 11 คน รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001-50,000 บาท 10 คน และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 50,001 บาทขึ้นไป 14 คน  
ลักษณะการใช้งานอื่นๆ ได้แก่ ใช้งานตลอดเวลา

จากตารางที่ 66 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 20,000 บาทส่วนใหญ่ใช้งานรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเพื่อขับในเขตตัวเมืองเป็นส่วนใหญ่ และใช้เส้นทางต่างจังหวัดบ้างเป็นบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 64.0 รองลงมาคือ ขับไปทำงาน คิดเป็นร้อยละ 60.0 ขับเฉพาะในเขตตัวเมืองเท่านั้น และขับไปท่องเที่ยวในวันหยุด คิดเป็นร้อยละ 28.0 เท่ากัน และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 4.0 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001-30,000 บาทส่วนใหญ่ใช้งานรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเพื่อขับในเขตตัวเมืองเป็นส่วนใหญ่ และใช้เส้นทางต่างจังหวัดบ้างเป็นบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 76.9 รองลงมาคือ ขับไปทำงาน คิดเป็นร้อยละ 69.2 ขับไปท่องเที่ยวในวันหยุด คิดเป็นร้อยละ 30.8 และขับเฉพาะในเขตตัวเมืองเท่านั้น คิดเป็นร้อยละ 7.7 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001-40,000 บาทส่วนใหญ่ใช้งานรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเพื่อขับไปทำงาน คิดเป็นร้อยละ 81.8 รองลงมาคือ ขับในเขตตัว



เมืองเป็นส่วนใหญ่ และใช้เส้นทางต่างจังหวัดบ้างเป็นบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 63.6 ขับไปท่องเที่ยวในวันหยุด คิดเป็นร้อยละ 27.3 ขับเฉพาะในเขตตัวเมืองเท่านั้น คิดเป็นร้อยละ 18.2 และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 9.1 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001-50,000 บาทส่วนใหญ่ใช้งานรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเพื่อขับในเขตตัวเมืองเป็นส่วนใหญ่ และใช้เส้นทางต่างจังหวัดบ้างเป็นบางครั้ง คิดเป็นร้อยละ 70.0 รองลงมาคือ ขับไปทำงาน คิดเป็นร้อยละ 50.0 ขับไปท่องเที่ยวในวันหยุด คิดเป็นร้อยละ 40.0 และขับเฉพาะในเขตตัวเมืองเท่านั้น คิดเป็นร้อยละ 20.0 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 50,001 บาทขึ้นไปส่วนใหญ่ใช้งานรถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเพื่อขับเฉพาะในเขตตัวเมืองเท่านั้น คิดเป็นร้อยละ 64.3 รองลงมาคือ ขับไปทำงาน คิดเป็นร้อยละ 50.0 ขับในเขตตัวเมืองเป็นส่วนใหญ่ และใช้เส้นทางต่างจังหวัดบ้างเป็นบางครั้ง และขับไปท่องเที่ยวในวันหยุด คิดเป็นร้อยละ 14.3 เท่ากัน ตามลำดับ

ตารางที่ 67 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการประหยัดค่าใช้จ่าย จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

การประหยัดค่าใช้จ่าย	รายได้เฉลี่ยต่อเดือน									
	ไม่เกิน 20,000 บาท		20,001 - 30,000 บาท		30,001 - 40,000 บาท		40,001 - 50,000 บาท		50,001 บาทขึ้นไป	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ประหยัดภาษี	15	60.0	6	46.2	9	81.8	7	70.0	7	50.0
ประหยัดค่าประกันภัยรถยนต์	7	28.0	3	23.1	3	27.3	6	60.0	4	28.6
ประหยัดน้ำมัน	24	96.0	13	100.0	11	100.0	9	90.0	14	100.0
ประหยัดค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	9	36.0	3	23.1	1	9.1	3	30.0	3	21.4

หมายเหตุ: คำถามตอบได้มากกว่า 1 ข้อ จากผู้ที่มีแนวโน้มซื้อรถยนต์ในเวลาอันใกล้ที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 20,000 บาท 25 คน รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001-30,000 บาท 13 คน รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001-40,000 บาท 11 คน รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001-50,000 บาท 10 คน และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 50,001 บาทขึ้นไป 14 คน

จากตารางที่ 67 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 20,000 บาทส่วนใหญ่มีความเห็นว่ารถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานช่วยประหยัดน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 96.0 รองลงมาคือ ประหยัดภาษี คิดเป็นร้อยละ 60.0 ประหยัดค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา คิดเป็นร้อยละ 36.0 และประหยัดค่าประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 28.0 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001-30,000 บาทส่วนใหญ่มีความเห็นว่ารถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานช่วยประหยัดน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 100.0 รองลงมาคือ ประหยัดภาษี คิดเป็นร้อยละ 46.2 ประหยัดค่าประกันภัยรถยนต์และประหยัดค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา คิดเป็นร้อยละ 23.1 เท่ากัน ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001-40,000 บาทส่วนใหญ่มีความเห็นว่ารถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานช่วยประหยัดน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 100.0 รองลงมาคือ ประหยัดภาษี คิดเป็นร้อยละ 81.8 ประหยัดค่าประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 27.3 และประหยัดค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา คิดเป็นร้อยละ 9.1 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001-50,000 บาทส่วนใหญ่มีความเห็นว่ารถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานช่วยประหยัดน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 90.0 รองลงมาคือ ประหยัด

ภานี คิดเป็นร้อยละ 70.0 ประหยัดค่าประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 60.0 และประหยัดค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา คิดเป็นร้อยละ 30.0 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 50,001 บาทขึ้นไปส่วนใหญ่มีความเห็นว่ารถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานช่วยประหยัดน้ำมัน คิดเป็นร้อยละ 100.0 รองลงมาคือ ประหยัดภานี คิดเป็นร้อยละ 50.0 ประหยัดค่าประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 28.6 และประหยัดค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา คิดเป็นร้อยละ 21.4 ตามลำดับ

ตารางที่ 68 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่ตัดสินใจไม่ใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงาน จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ปัจจัยที่ตัดสินใจไม่ใช้	รายได้เฉลี่ยต่อเดือน									
	ไม่เกิน 20,000 บาท		20,001 - 30,000 บาท		30,001 - 40,000 บาท		40,001 - 50,000 บาท		50,001 บาทขึ้นไป	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ขาดความทันสมัย	4	7.8	8	34.8	3	23.1	1	14.3	11	33.3
หรูหรา มีระดับ										
ไม่มั่นใจเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย	20	39.2	9	39.1	4	30.8	3	42.9	17	51.5
ความแรงของเครื่องยนต์น้อย	25	49.0	10	43.5	3	23.1	3	42.9	16	48.5
ไม่เหมาะกับลักษณะการใช้งาน	10	19.6	4	17.4	5	38.5	5	71.4	12	36.4
รูปทรงของรถภายนอก	5	9.8	3	13.0	3	23.1	0	0.0	7	21.2
สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในรถยนต์	5	9.8	6	26.1	3	23.1	0	0.0	4	12.1
อื่นๆ	12	23.5	2	8.7	0	0.0	0	0.0	2	6.1

หมายเหตุ: คำถามตอบได้มากกว่า 1 ข้อ จากผู้ตอบแบบสอบถามที่มีแนวโน้มไม่ซื้อรถยนต์ในเวลาอันใกล้ที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 20,000 บาท 51 คน รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001-30,000 บาท 23 คน รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001-40,000 บาท 13 คน รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001-50,000 บาท 7 คน และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 50,001 บาทขึ้นไป 33 คน

ปัจจัยที่ตัดสินใจไม่ซื้ออื่นๆ ได้แก่ มีรถยนต์แล้ว ใช้รถยนต์ดีดเกิ้ล NGV ไม่จำเป็น

จากตารางที่ 68 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 20,000 บาทตัดสินใจไม่ใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเนื่องจากความแรงของเครื่องยนต์น้อยมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 49.0 รองลงมาคือ ไม่มั่นใจเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย คิดเป็นร้อยละ 39.2

อื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 23.5 ไม่เหมาะกับลักษณะการใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 19.6 รูปทรงของรถภายนอก และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 9.8 เท่ากัน และขาดความทันสมัย หูหრა มีระดับ คิดเป็นร้อยละ 7.8 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001-30,000 บาทตัดสินใจไม่ใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเนื่องจากความแรงของเครื่องยนต์น้อยมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 43.5 รองลงมาคือ ไม่มั่นใจเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยคิดเป็นร้อยละ 39.1 ขาดความทันสมัย หูหრა มีระดับ คิดเป็นร้อยละ 34.8 สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 26.1 ไม่เหมาะกับลักษณะการใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 17.4 รูปทรงของรถภายนอก คิดเป็นร้อยละ 13.0 และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 8.7 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 30,001-40,000 บาทตัดสินใจไม่ใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเนื่องจากไม่เหมาะกับลักษณะการใช้งานมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 38.5 รองลงมาคือ ไม่มั่นใจเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยคิดเป็นร้อยละ 30.8 ขาดความทันสมัย หูหრა มีระดับ ความแรงของเครื่องยนต์น้อย รูปทรงของรถภายนอก และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 23.1 เท่ากัน ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001-50,000 บาทตัดสินใจไม่ใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเนื่องจากไม่เหมาะกับลักษณะการใช้งานมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 71.4 รองลงมาคือ ไม่มั่นใจเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยและความแรงของเครื่องยนต์น้อย คิดเป็นร้อยละ 42.9 เท่ากัน และขาดความทันสมัย หูหრა มีระดับ คิดเป็นร้อยละ 14.3 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 50,001 บาทขึ้นไปตัดสินใจไม่ใช้รถยนต์นั่งแบบประหยัดพลังงานเนื่องจากไม่มั่นใจเรื่องมาตรฐานความปลอดภัยมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 51.5 รองลงมาคือ ความแรงของเครื่องยนต์น้อย คิดเป็นร้อยละ 48.5 ไม่เหมาะกับลักษณะการใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 36.4 ขาดความทันสมัย หูหრა มีระดับ คิดเป็นร้อยละ 33.3 รูปทรงของรถภายนอก คิดเป็นร้อยละ 21.2 สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 12.1 และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 6.1 ตามลำดับ

### ส่วนที่ 6 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับรถยนต์ประหยัดพลังงาน

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับรถยนต์ประหยัดพลังงานในลักษณะคำถามปลายเปิด ซึ่งมีผู้ตอบแบบสอบถามให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม จำนวน 3 ราย ดังนี้

ตารางที่ 69 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะ	จำนวน	ร้อยละ
ควรเพิ่มสมรรถนะในการขับขี่ทางไกล	2	1.0
การเลือกใช้นาฬิกาเครื่องยนต์และการใช้เกียร์ที่เหมาะสมสามารถประหยัดพลังงานได้	1	0.5

จากตารางที่ 69 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับรถยนต์ประหยัดพลังงาน ดังนี้ ควรเพิ่มสมรรถนะในการขับขี่ทางไกล คิดเป็นร้อยละ 1.0 และการเลือกใช้นาฬิกาเครื่องยนต์และการใช้เกียร์ที่เหมาะสมสามารถประหยัดพลังงานได้ คิดเป็นร้อยละ 0.5 ตามลำดับ