

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อทัศนคติเกี่ยวกับการใช้เชื้อเพลิงแก๊ซโซลของประชาชนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาทัศนคติ และปัจจัยที่มีผลต่อทัศนคติเกี่ยวกับการใช้เชื้อเพลิงแก๊ซโซลของประชาชนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ เก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง 400 ราย โดยใช้แบบสอบถาม ในบทนี้เป็นการเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล โดยแบ่งเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติที่มีต่อเชื้อเพลิงแก๊ซโซลใช้เชื้อเพลิงแก๊ซโซลของประชาชนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

ส่วนที่ 3 ปัจจัยที่มีผลต่อทัศนคติเกี่ยวกับการใช้เชื้อเพลิงแก๊ซโซลของประชาชนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

4.1 ข้อมูลส่วนบุคคล

จากการสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 55.25 เป็นชาย ร้อยละ 46.25 มีอายุในช่วง 26-35 ปี ระดับการศึกษาสูงสุด ร้อยละ 51.00 สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี เป็นข้าราชการหรือพนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 27.25 พนักงานบริษัท ร้อยละ 21.75 และประกอบธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 15.25 นอกนั้นอีกไม่เกิน ร้อยละ 10.00 เป็นนักเรียน / นักศึกษา หรือ พ่อบ้าน/แม่บ้าน หรือ มีอาชีพรับจ้างอิสระ เป็นเกษตรกร หรือประกอบอาชีพอื่น กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 30.50 มีรายได้ต่อเดือน 5,000 - 10,000 บาท และร้อยละ 23.75 มีรายได้ต่อเดือน 10,001-15,000 บาท ส่วนค่าใช้จ่ายต่อเดือน อยู่ระหว่าง 5,000-10,000 บาท เป็นร้อยละ 52.50 มีระยะเวลาที่ขับจักรยานยนต์ไม่เกิน 5 ปี ร้อยละ 37.75 ช่วงเวลา 6-10 ปี ร้อยละ 36.25 และมากกว่า 10 ปี อีกร้อยละ 26.00 นอกจากนี้ส่วนใหญ่ ร้อยละ 53.50 เติมน้ำมันเบนซิน 91 เป็นประจำ ร้อยละ 32.25 เติมน้ำมันเบนซิน 95 และอีกร้อยละ 14.25 เติมแก๊ซโซล โดยใช้จ่ายค่าน้ำมันต่อสัปดาห์ประมาณ 500-1,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 58.50 อีกร้อยละ 24.50 ใช้จ่ายค่าน้ำมันต่อสัปดาห์ไม่เกิน 500 บาท เมื่อสอบถามเกี่ยวกับสถานบริการน้ำมันที่ใช้บริการ จากกลุ่มตัวอย่าง 400 ราย ใช้บริการ ปตท. มากถึงร้อยละ 50.80 นอกนั้น

ใช้บริการ JET ร้อยละ 21.80 ESSO ร้อยละ 20.00 บางจาก ร้อยละ 16.30 SHELL ร้อยละ 8.501 CALTAX ร้อยละ 1.50 และ Q8 ร้อยละ 0.50 ในด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับเชื้อเพลิงแกโซฮอล กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 86.25 เคยรับรู้ข้อมูลข่าวสารมาแล้ว โดยร้อยละ 85.80 ระบุว่าได้รับรู้ข่าวสารจากโทรทัศน์ เมื่อสอบถามถึงกรณีเพื่อน ญาติ หรือคนรู้จักที่กำลังใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอล พบว่าส่วนใหญ่ ร้อยละ 44.50 ระบุว่ามีเพื่อน ญาติ หรือคนรู้จักที่กำลังใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอล แต่อีกร้อยละ 39.00 ไม่น่าใจ และร้อยละ 16.50 ระบุว่าไม่มี และเมื่อสอบถามถึงความสัมพันธ์ทางสังคม อันได้แก่ อิทธิพลจากกลุ่มบุคคลที่มีความใกล้ชิดกับกลุ่มตัวอย่าง พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 41.80 เคยได้รับข้อมูลหรือการชักชวนจากสมาชิกในครอบครัวหรือญาติให้ใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอล และร้อยละ 44.00 เคยได้รับข้อมูลหรือการชักชวนจากเพื่อนร่วมงาน อย่างไรก็ตาม มีเพียงร้อยละ 17.80 เท่านั้น ที่สถานที่ทำงานมีนโยบายให้ใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอล แสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.1 ดังนี้

ตารางที่ 4.1 แสดงร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	179	44.70
หญิง	221	55.25
2. อายุ		
18 - 25 ปี	104	26.00
26 - 35 ปี	185	46.25
36 - 45 ปี	65	16.25
46 - 55 ปี	38	9.50
56 ปีขึ้นไป	8	2.00
3. ระดับการศึกษาสูงสุด		
ประถมศึกษา	12	3.00
มัธยมศึกษา	69	17.25
อนุปริญญา	65	16.25
ปริญญาตรี	204	51.00
สูงกว่าปริญญาตรี	50	12.50

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (คน)	ร้อยละ
4. อาชีพ		
ข้าราชการ / รัฐวิสาหกิจ	109	27.25
พนักงานบริษัท	87	21.75
ธุรกิจส่วนตัว	61	15.25
เกษตรกร	7	1.75
รับจ้างอิสระ	31	7.75
แม่บ้าน / พ่อบ้าน	38	9.50
นักเรียน / นักศึกษา	44	11.00
อื่นๆ	23	5.75
5. รายได้ต่อเดือน		
ไม่เกิน 5,000 บาท	71	17.75
5,000 – 10,000 บาท	122	30.50
10,001 – 15,000 บาท	95	23.75
15,001 – 20,000 บาท	57	14.25
20,001 – 25,000 บาท	20	5.00
25,001 – 30,000 บาท	14	3.50
30,001 – 35,000 บาท	10	2.50
มากกว่า 35,000 บาท	11	2.75
6. ค่าใช้จ่ายต่อเดือน		
ไม่เกิน 5,000 บาท	74	18.50
5,000 – 10,000 บาท	210	52.50
10,001 – 15,000 บาท	64	16.00
15,001 – 20,000 บาท	25	6.25
20,001 – 25,000 บาท	10	2.50
มากกว่า 25,000 บาท	17	4.25

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (คน)	ร้อยละ
7. ระยะเวลาที่ขับรถจนคัมมาแล้ว		
ไม่เกิน 5 ปี	151	37.75
6-10 ปี	145	36.25
มากกว่า 10 ปี	104	26.00
8. น้ำมันเชื้อเพลิงที่เติมเป็นประจำ		
เบนซิน 91	214	53.50
เบนซิน 95	129	32.25
แก๊ซโซล	57	14.25
9. ค่าน้ำมันต่อสัปดาห์		
ไม่เกิน 500 บาท	98	24.50
500 – 1,000 บาท	234	58.50
1,001 – 1,500 บาท	32	8.00
1,501 – 2,000 บาท	15	3.75
มากกว่า 2,000 บาท	21	5.25
10. การใช้สถานีบริการน้ำมัน*		
ESSO	80	20.00
SHELL	34	8.50
ปตท.	203	50.80
บางจาก	65	16.30
JET	87	21.80
CALTEX	6	1.50
Q8	2	0.50
11. การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับ		
เชื้อเพลิงแก๊ซโซล		
เคย	345	86.25
ไม่เคย	19	4.75
ไม่แน่ใจ	36	9.00

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (คน)	ร้อยละ	
12. ประเภทของสื่อที่ได้รับข้อมูล			
ข่าวสารเกี่ยวกับเชื้อเพลิง	โทรทัศน์	343	85.80
แก๊ซฮออล *	วิทยุ	115	28.80
	สิ่งพิมพ์	135	33.80
	อินเทอร์เน็ต	44	11.00
	ป้ายโฆษณา	78	19.50
	แผ่นพับ ใบปลิว	12	3.00
	เพื่อน ญาติ หรือคนรู้จัก	89	22.30
13. การมีเพื่อน ญาติ หรือคนรู้จักที่			
กำลังใช้เชื้อเพลิงแก๊ซฮออลเป็น	ใช่	178	44.50
เชื้อเพลิงยานยนต์	ไม่ใช่	66	16.50
	ไม่แน่ใจ	156	39.00
14. การให้ข้อมูลหรือชักชวนของ			
สมาชิกในครอบครัว หรือญาติ	เคย	167	41.80
ให้ใช้เชื้อเพลิงแก๊ซฮออล	ไม่เคย	155	38.00
	ไม่แน่ใจ	78	20.20
15. การให้ข้อมูลหรือชักชวนของ			
เพื่อนร่วมงานให้ใช้เชื้อเพลิง	เคย	176	44.00
แก๊ซฮออล	ไม่เคย	155	38.80
	ไม่แน่ใจ	69	17.20
16. ที่ทำงานมีนโยบายให้ใช้เชื้อ			
เพลิงแก๊ซฮออล	ใช่	71	17.80
	ไม่ใช่	239	59.80
	ไม่แน่ใจ	90	22.40

หมายเหตุ * ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ คำนวณค่าร้อยละจากกลุ่มตัวอย่าง 400 ราย

4.2 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติที่มีต่อเชื้อเพลิงแกโซฮอลใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอลของประชาชน ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

4.2.1 ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอลของประชาชน ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

เมื่อสอบถามกลุ่มตัวอย่างถึงความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอล โดยจำแนกเป็นรายชื่อ พบว่า จากการสอบถาม 14 ข้อ มีเพียง 2 ข้อ ที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ยังไม่ทราบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอล ได้แก่ ข้อ 13 สอบถามเกี่ยวกับน้ำมันแกโซฮอลออกเทน 95 ที่มีส่วนผสมของพลังงานทดแทน (เอทานอล) มีอัตราการสิ้นเปลืองสูงกว่าน้ำมันเบนซินออกเทน 95 ในระยะทางการขับขี่ที่เท่ากัน 1 – 2 % มีผู้ที่ระบุว่าไม่ทราบ ร้อยละ 53.20 และ ข้อ 14 รถยนต์ที่ไม่ใช่ระบบหัวฉีดหรือรถที่ผลิตก่อนปี ค.ศ. 1995 สามารถใช้น้ำมันแกโซฮอลได้ โดยนำรถไปปรับเปลี่ยนอุปกรณ์ มีผู้ที่ระบุว่าไม่ทราบ ร้อยละ 56.00 แสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.2 ดังนี้

ตารางที่ 4.1 แสดงร้อยละของความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอลของประชาชน
ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ จำแนกเป็นรายชื่อ

ข้อคำถาม	ความรู้ความเข้าใจ	
	ทราบ	ไม่ทราบ
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
1. ท่านทราบหรือไม่ว่ารัฐบาลสนับสนุนให้ประชาชนหันมาใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอลเพื่อลดค่าใช้จ่ายด้านการนำเข้าเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ สร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจ และส่งเสริมการพึ่งพาตนเอง	371 (92.80)	29 (7.20)
2. ท่านทราบหรือไม่ว่าการใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอล เป็นการใช้ประโยชน์จากพืชผลทางการเกษตรและเป็นการยกระดับราคาพืชผลทางการเกษตร	284 (71.00)	116 (29.00)
3. ท่านทราบหรือไม่ว่าในต่างประเทศมีการใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอลกันอย่างแพร่หลาย ทั้งในยุโรป อเมริกา	229 (57.30)	171 (42.70)

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

ข้อคำถาม	ความรู้ความเข้าใจ	
	ทราบ	ไม่ทราบ
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
4. ท่านทราบหรือไม่ว่าในปัจจุบันประเทศไทยนำเอทานอลไปใช้ผสมน้ำมันเชื้อเพลิงในลักษณะของสารเพิ่มค่าออกเทนของน้ำมันเบนซิน 91 และเบนซิน 95ทดแทนสารเติมแต่ง Methyl-Tertiary-Butyl-Ether (MTBE) ที่ต้องนำเข้าจากต่างประเทศ	261 (65.30)	139 (34.70)
5. ท่านทราบหรือไม่ว่ามีน้ำมันเชื้อเพลิงยานยนต์ที่มีส่วนผสมของพลังงานทดแทน (เอทานอล) จำหน่ายในประเทศเรียกกันทั่วไปว่าน้ำมัน “แกโซฮอล	323 (80.80)	77 (19.20)
6. ท่านทราบหรือไม่ว่าสถานีบริการที่จำหน่ายน้ำมันแกโซฮอล ออกเทน 95 ที่มีส่วนผสมของพลังงานทดแทน (เอทานอล) มีอยู่ทั่วประเทศ	325 (81.50)	75 (18.50)
7. ท่านทราบหรือไม่ว่า สถานีบริการที่จำหน่ายน้ำมันแกโซฮอล 95 ได้แก่ สถานีบริการน้ำมันของ ปตท. บางจาก เชลล์ JET CONOCO และทีพีไอ	311 (77.80)	89 (22.20)
8. ท่านทราบหรือไม่ว่าปัจจุบันบริษัทบางจาก ปีโตรเลียมได้ผลิตและจำหน่ายน้ำมันแกโซฮอล 91 เพื่อใช้ทดแทนน้ำมันเบนซิน 91	265 (66.30)	135 (33.70)
9. ท่านทราบหรือไม่ว่าน้ำมันแกโซฮอล 91 มีราคาถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 91 1 บาทต่อลิตร และน้ำมันแกโซฮอล 95 มีราคาถูกกว่าน้ำมันเบนซิน 95 1.50 บาทต่อลิตร	330 (82.50)	70 (17.50)
10. ท่านทราบหรือไม่ว่ารถเครื่องยนต์เบนซินทุกรุ่นที่ผลิตตั้งแต่ปี ค.ศ. 1995 สามารถใช้น้ำมันแกโซฮอล ออกเทน 91 และ 95 ได้โดยไม่ต้องปรับแต่งเครื่องยนต์และสามารถเติมสลับกับน้ำมันเบนซิน 91 และ95 ทั่วไปได้ถึงแม้ว่าน้ำมันยังไม่หมดถัง	235 (63.30)	147 (36.70)

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

ข้อคำถาม	ความรู้ความเข้าใจ	
	ทราบ	ไม่ทราบ
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
11. ท่านทราบหรือไม่ว่าน้ำมันแก๊ซโซล 91 และ 95 ที่มีส่วนผสมของพลังงานทดแทน(เอทานอล) ช่วยให้การเผาไหม้สมบูรณ์ช่วยลดปัญหาการกัดกร่อนและการอุดตันของหัวฉีด	208 (52.00)	192 (48.00)
12. ท่านทราบหรือไม่ว่าเชื้อเพลิงแก๊ซโซล ช่วยลดมลพิษทางอากาศโดยลดไฮโดรคาร์บอน และคาร์บอนมอนนอกไซด์ลงได้ 20-25 %	255 (63.80)	145 (36.20)
13. ท่านทราบหรือไม่ว่าน้ำมันแก๊ซโซล ออกเทน 95 ที่มีส่วนผสมของพลังงานทดแทน(เอทานอล) มีอัตราการสิ้นเปลืองสูงกว่าน้ำมันเบนซินออกเทน 95 ในระยะทางการขับขี่ที่เท่ากัน 1 – 2 %	187 (46.80)	213 (53.20)
14. ท่านทราบหรือไม่ว่ารถยนต์ที่ไม่ใช่ระบบหัวฉีดหรือรถที่ผลิตก่อนปี ค.ศ. 1995 สามารถใช้น้ำมันแก๊ซโซลได้ โดยนำรถไปปรับเปลี่ยนอุปกรณ์	176 (44.40)	224 (56.00)

เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 3 กลุ่ม ตามระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้เชื้อเพลิงแก๊ซโซล ได้แก่ กลุ่มที่ยังมีความรู้ความเข้าใจน้อย หรือ ทำคะแนนได้ 0-4 คะแนน กลุ่มที่มีความรู้ความเข้าใจปานกลาง หรือ ทำคะแนนได้ 5 – 9 คะแนน และกลุ่มที่มีความรู้ความเข้าใจมาก หรือทำคะแนนได้ 10-14 คะแนน จากคะแนนเต็ม 14 คะแนน พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 53.30 มีความรู้ความเข้าใจในระดับปานกลาง อีกร้อยละ 39.00 มีความรู้ความเข้าใจในระดับมาก และที่เหลือร้อยละ 4.50 มีความรู้ความเข้าใจในระดับน้อย แสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.3 ดังนี้

ตารางที่ 4.3 แสดงร้อยละของระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอลของประชาชนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

ระดับความรู้ความเข้าใจ		จำนวน	ร้อยละ
น้อย	(0 – 4 คะแนน)	30	7.50
ปานกลาง	(5 – 9 คะแนน)	214	53.50
มาก	(10 – 14 คะแนน)	156	39.00
รวม		400	100.00

4.2.2 ความรู้สึกต่อการใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอล

เมื่อสอบถามถึงความรู้สึกต่อการใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอล ของกลุ่มตัวอย่างซึ่งเห็นด้วยอย่างมากต่อการใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอล โดยในภาพรวมคิดเป็นค่าเฉลี่ย 3.80 เมื่อพิจารณารายละเอียดกลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยอย่างมากทุกประเด็น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การแนะนำเชื้อเพลิงแกโซฮอลผ่านสื่อโทรทัศน์ช่วยให้มีความรู้ความเข้าใจยิ่งขึ้น มีค่าเฉลี่ยเป็น 4.16 เป็นคะแนนเฉลี่ยสูงสุด แสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.4 ดังนี้

ตารางที่ 4.4 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับความรู้สึกต่อการใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอลของประชาชนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

ข้อความ	ความรู้สึก		
	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ระดับความคิดเห็น
1. ข้าพเจ้าเชื่อว่าเชื้อเพลิงแกโซฮอลสามารถใช้ทดแทนน้ำมัน เบนซินได้	3.78	0.81	เห็นด้วยมาก
2. การแนะนำเชื้อเพลิงแกโซฮอลผ่านสื่อสิ่งพิมพ์ช่วยให้มีความรู้ความเข้าใจยิ่งขึ้น	3.88	0.77	เห็นด้วยมาก
3. การแนะนำเชื้อเพลิงแกโซฮอลผ่านสื่อวิทยุช่วยให้มีความรู้ความเข้าใจยิ่งขึ้น	3.72	0.81	เห็นด้วยมาก

ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

ข้อความ	ค่าเฉลี่ย	ความรู้สึกรดับ	
		ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ระดับความคิดเห็น
4. การแนะนำเชื้อเพลิงแกโซฮอลผ่านสื่อโทรทัศน์ ช่วยให้มีความรู้ความเข้าใจยิ่งขึ้น	4.16	0.79	เห็นด้วยมาก
5. ข้าพเจ้าไม่กังวลหากต้องปรับมาใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอล ทดแทนน้ำมันเบนซิน 95	3.46	1.02	เห็นด้วยมาก
6. การใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอลเป็นการช่วยเศรษฐกิจชาติในการลดการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง และยกระดับราคาพืชผลการเกษตร และช่วยลดมลพิษทางอากาศ	3.93	0.98	เห็นด้วยมาก
7. ข้าพเจ้าคิดว่าเชื้อเพลิงแกโซฮอล ในอนาคต มีแนวโน้มถูกลงเนื่องจากได้รับความนิยมและมีปริมาณการผลิตมากขึ้น	3.70	0.94	เห็นด้วยมาก
รวม	3.80	0.66	เห็นด้วยมาก

เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 5 กลุ่ม ตามระดับความรู้สึกต่อการใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอล กลุ่มตัวอย่างที่เห็นด้วยน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย = 1.00-1.80) เห็นด้วยน้อย (ค่าเฉลี่ย = 1.81-2.60) เห็นด้วยปานกลาง (ค่าเฉลี่ย = 2.61-3.40) เห็นด้วยมาก (ค่าเฉลี่ย = 3.41-4.20) และเห็นด้วยมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย = 4.21-5.00) พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 46.25 เห็นด้วยอย่างมากต่อการใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอล ร้อยละ 26.75 เห็นด้วยมากที่สุด ร้อยละ 21.50 เห็นด้วยปานกลาง อีกร้อยละ 4.00 และ 1.50 เห็นด้วยน้อย และน้อยที่สุดตามลำดับ แสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.5 ดังนี้

ตารางที่ 4.5 แสดงร้อยละของระดับความรู้สึกต่อการใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอลของประชาชน
ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

ระดับความรู้สึก	จำนวน	ร้อยละ
เห็นด้วยน้อยที่สุด (ค่าเฉลี่ย = 1.00-1.80)	6	1.50
เห็นด้วยน้อย (ค่าเฉลี่ย = 1.81-2.60)	16	4.00
เห็นด้วยปานกลาง (ค่าเฉลี่ย = 2.61-3.40)	86	21.50
เห็นด้วยมาก (ค่าเฉลี่ย = 3.41-4.20)	185	46.25
เห็นด้วยมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย = 4.21-5.00)	107	26.75
รวม	400	100.00

4.2.3 พฤติกรรมเกี่ยวกับการใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอลของประชาชนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

เมื่อสอบถามถึงพฤติกรรมการใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอล ในภาพรวมพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีแนวโน้มจะปฏิบัติ โดยคิดเป็นค่าเฉลี่ย 1.12 เมื่อพิจารณาในรายละเอียดพบว่ากลุ่มตัวอย่างปฏิบัติพฤติกรรมการใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอลเป็นเชื้อเพลิงยานยนต์ ใน 3 ประเด็น ได้แก่ 1) การใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอลเพราะต้องการลดรายจ่ายด้านน้ำมันเชื้อเพลิง คิดเป็นค่าเฉลี่ย 1.56 2) การตัดสินใจเปลี่ยนมาใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอลด้วยตนเอง เนื่องจากข้อมูลข่าวสารที่ได้รับ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 1.50 และ 3) การแนะนำและชักชวนให้บุคคลอื่นที่ทำงานรู้จักใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอลเป็นเชื้อเพลิงยานยนต์ คิดเป็นค่าเฉลี่ย 1.47 และไม่ปฏิบัติในเรื่องการเปลี่ยนมาใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอลเพราะเป็นนโยบายของบริษัทหรือสถานที่ทำงาน 0.52 นอกนั้นมีแนวโน้มจะปฏิบัติ แสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.6

ดังนี้

ตารางที่ 4.6 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับพฤติกรรมการใช้เชื้อเพลิง
แกโซฮอล์ของประชาชนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

ข้อความ	ค่าเฉลี่ย	พฤติกรรม	
		ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ระดับ พฤติกรรม
1. ท่านใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอล์เพราะต้องการลด รายจ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิงของท่าน เนื่องจาก แกโซฮอล์ มีราคาถูกกว่าน้ำมันเบนซินไร้สารตะกั่ว	1.56	0.72	ปฏิบัติ
2. จากข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับเชื้อเพลิงแกโซฮอล์ ที่ท่านได้รับทำให้ท่านสามารถตัดสินใจเปลี่ยน มาใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอล์ ด้วยตนเอง	1.50	0.70	ปฏิบัติ
3. ท่านเปลี่ยนมาใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอล์ เพราะ ได้รับการแนะนำจากญาติ หรือเพื่อนของท่าน	0.74	0.85	มีแนวโน้ม จะปฏิบัติ
4. ท่านเปลี่ยนมาใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอล์ เพราะ เป็นนโยบายจากสถานที่ทำงานของท่าน	0.52	0.77	ไม่ปฏิบัติ
5. ท่านจะใช้วิธีเติมเชื้อเพลิงแกโซฮอล์ สลับกับการ เติมน้ำมันเชื้อเพลิงแบบเดิม	0.90	0.86	มีแนวโน้ม จะปฏิบัติ
6. ท่านจะเปลี่ยนมาใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอล์เป็น เชื้อเพลิงยานยนต์ของท่านแทนน้ำมันเชื้อเพลิง แบบเดิม	1.12	0.78	มีแนวโน้ม จะปฏิบัติ
7. ท่านจะแนะนำและชักชวนให้บุคคลอื่นที่ท่านรู้จัก ใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอล์เป็นเชื้อเพลิงยานยนต์	1.47	0.66	ปฏิบัติ
รวม	1.12	0.47	มีแนวโน้ม จะปฏิบัติ

เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 3 กลุ่ม ตามพฤติกรรมการใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอล์
ในภาพรวม ได้แก่ กลุ่มที่ยังไม่ปฏิบัติพฤติกรรมการใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอล์เป็นเชื้อเพลิงยานยนต์
(ค่าเฉลี่ย = 0.00-0.66) กลุ่มที่มีแนวโน้มจะปฏิบัติพฤติกรรมการใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอล์เป็นเชื้อเพลิง
ยานยนต์ เห็นด้วยน้อย (ค่าเฉลี่ย = 0.67-1.33) และกลุ่มที่มีการพฤติกรรมการใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอล์

เป็นเชื้อเพลิงยานยนต์ (ค่าเฉลี่ย =1.34-2.00) พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 54.75 มีแนวโน้มในการปฏิบัติพฤติกรรมการใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอลเป็นเชื้อเพลิงยานยนต์ ร้อยละ 31.50 มีการปฏิบัติพฤติกรรมการใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอลเป็นเชื้อเพลิงยานยนต์แล้วในปัจจุบัน และอีกร้อยละ 3.75 ยังไม่มีการปฏิบัติพฤติกรรมการใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอลเป็นเชื้อเพลิงยานยนต์ แสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.7 ดังนี้

ตารางที่ 4.7 แสดงร้อยละของระดับพฤติกรรมเกี่ยวกับการใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอลของประชาชน
ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

ระดับพฤติกรรม	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ปฏิบัติ (ค่าเฉลี่ย 0.00-0.66)	55	13.75
มีแนวโน้มจะปฏิบัติ (ค่าเฉลี่ย 0.67-1.33)	219	54.75
ปฏิบัติ (ค่าเฉลี่ย 1.34-2.00)	126	31.50
รวม	400	100.00

4.3 ปัจจัยที่มีผลต่อทัศนคติเกี่ยวกับการใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอลของประชาชนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

4.3.1 ปัจจัยที่มีผลต่อความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอลของประชาชน ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

การทดสอบปัจจัยที่มีผลต่อความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอลพบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้เชื้อเพลิงแกโซฮอลอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .01 ได้แก่ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ต่อเดือน การรับรู้ข้อมูลข่าวสารการใช้พลังงานทดแทน การให้ข้อมูลหรือชักชวน โดยครอบครัวหรือญาติ การให้ข้อมูลหรือชักชวนโดยเพื่อนร่วมงาน และสถานที่ทำงานมีนโยบายให้ใช้พลังงานทดแทน นอกจากนี้พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้พลังงานทดแทนเชื้อเพลิงยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 คือ ค่าใช้จ่ายต่อเดือน แสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.8 ดังนี้

ตารางที่ 4.8 แสดงผลการทดสอบปัจจัยที่มีผลต่อความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้เชื้อเพลิง
แก๊ซฮอล ของประชาชนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

ปัจจัย	องค์ประกอบด้านความรู้ ความเข้าใจ				χ^2	p-value
	น้อย	ปานกลาง	มาก	รวม		
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)		
ระดับการศึกษา					12.479**	.002
ต่ำกว่าปริญญาตรี	18 (4.50)	84 (21.00)	44 (11.00)	146 (36.50)		
ปริญญาตรีหรือสูงกว่า	12 (3.00)	130 (32.50)	112 (28.00)	254 (63.50)		
อาชีพ					38.821**	.000
ข้าราชการ	9 (2.26)	48 (12.03)	52 (13.03)	109 (27.3)2		
พนักงานบริษัท /รับจ้างอิสระ	5 (1.30)	62 (15.50)	51 (12.80)	118 (29.60)		
ธุรกิจส่วนตัว	4 (1.00)	27 (6.77)	30 (7.52)	61 (15.29)		
เกษตรกร	1 (0.25)	1 (0.25)	5 (1.25)	7 (1.75)		
แม่บ้าน/พ่อบ้าน	11 (2.80)	75 (18.80)	18 (4.50)	104 (26.10)		
รายได้ต่อเดือน (บาท)					15.546**	.000
ต่ำกว่า 10,000	14 (3.50)	122 (30.60)	57 (14.30)	193 (48.40)		
10,000 หรือสูงกว่า	16 (4.00)	91 (22.80)	99 (24.80)	206 (51.60)		

ตารางที่ 4.8 (ต่อ)

ปัจจัย	องค์ประกอบด้านความรู้				χ^2	p-value
	ความเข้าใจ			รวม		
	น้อย	ปานกลาง	มาก			
จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)			
ค่าใช้จ่ายต่อเดือน (บาท)					8.929*	.012
ต่ำกว่า 10,000	20 (5.00)	165 (41.40)	99 (24.80)	284 (71.20)		
10,000 หรือสูงกว่า	104 (5.20)	487 (12.00)	57 (14.30)	115 (28.80)		
การรับข้อมูลข่าวสาร เกี่ยวกับการใช้เชื้อเพลิง แกโซฮอล					27.306**	.000
เคย	17 (4.26)	186 (46.62)	142 (35.59)	345 (86.47)		
ไม่เคย	4 (1.00)	8 (2.01)	6 (1.50)	18 (4.51)		
ไม่แน่ใจ	9 (2.26)	20 (5.01)	7 (1.75)	36 (9.02)		
การให้ข้อมูลหรือชักชวน โดยครอบครัว/ญาติ					15.925**	.003
ใช่	5 (1.26)	85 (21.41)	77 (19.40)	167 (42.07)		
ไม่ใช่	13 (3.27)	86 (21.66)	56 (14.11)	155 (39.04)		
ไม่แน่ใจ	12 (3.02)	40 (10.08)	23 (5.79)	75 (18.89)		

ตารางที่ 4.8 (ต่อ)

ปัจจัย	องค์ประกอบด้านความรู้				χ^2	p-value
	ความเข้าใจ			รวม		
	น้อย	ปานกลาง	มาก			
จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)			
การให้ข้อมูลหรือชักชวน						
โดยเพื่อนร่วมงาน						
ใช่	6 (1.52)	77 (19.44)	93 (23.48)	176 (44.44)	26.607**	.000
ไม่ใช่	16 (4.04)	95 (23.99)	44 (11.11)	155 (39.14)		
ไม่แน่ใจ	7 (1.77)	39 (9.85)	19 (4.80)	65 (16.41)		
สถานที่ทำงานมีนโยบาย						
ให้ใช้เชื้อเพลิงแก๊ซฮอล						
ใช่	4 (1.01)	27 (6.80)	40 (10.08)	71 (17.88)	14.322**	.006
ไม่ใช่	16 (4.03)	143 (36.02)	80 (20.15)	239 (60.20)		
ไม่แน่ใจ	9 (2.27)	42 (10.58)	36 (9.07)	87 (21.91)		

* มีนัยสำคัญที่ระดับ .05, ** มีนัยสำคัญที่ระดับ .01

4.3.2 ปัจจัยที่มีผลต่อความรู้สึกต่อการใช้เชื้อเพลิงแก๊ซฮอลของประชาชนในเขต

อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

การทดสอบปัจจัยที่มีผลต่อความรู้สึกต่อการใช้เชื้อเพลิงแก๊ซฮอล พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความรู้สึกต่อการใช้เชื้อเพลิงแก๊ซฮอลเป็นเชื้อเพลิงยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .01 ได้แก่ ระดับการศึกษา อาชีพ การให้ข้อมูลหรือชักชวนโดยครอบครัวหรือญาติ การให้ข้อมูลหรือชักชวนโดยเพื่อนร่วมงานและที่ทำงานมีนโยบายให้ใช้พลังงานทดแทน ปัจจัยที่มีผลต่อความรู้สึกต่อการใช้เชื้อเพลิงแก๊ซฮอลเป็นเชื้อเพลิงยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 คือ รายได้ต่อเดือน การรับรู้ข้อมูลข่าวสารการใช้พลังงานทดแทน และค่าใช้จ่ายต่อเดือนเป็นปัจจัยที่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ แสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.9 ดังนี้

ตารางที่ 4.9 แสดงผลการทดสอบปัจจัยที่มีผลต่อความรู้สึกต่อการใช้เชื้อเพลิงแก๊ซฮอลของประชาชนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

ปัจจัย	องค์ประกอบด้านความรู้สึก				χ^2	p-value
	เห็นด้วย จำนวน (ร้อยละ)	เห็นด้วย มาก จำนวน (ร้อยละ)	เห็นด้วย มากที่สุด จำนวน (ร้อยละ)	รวม จำนวน (ร้อยละ)		
ระดับการศึกษา					13.399**	.001
ต่ำกว่าปริญญาตรี	55 (13.80)	59 (14.80)	32 (8.00)	146 (36.50)		
ปริญญาตรีหรือสูงกว่า	53 (13.30)	126 (31.50)	75 (18.80)	254 (63.50)		
อาชีพ					48.002**	.000
ข้าราชการ	23 (5.76)	55 (13.78)	31 (7.77)	109 (27.32)		
พนักงานบริษัท	22 (5.50)	59 (14.80)	37 (9.30)	118 (29.60)		
รับจ้างอิสระ	10 (2.51)	24 (6.02)	27 (6.77)	61 (15.29)		
ธุรกิจส่วนตัว						

ตารางที่ 4.9 (ต่อ)

ปัจจัย	องค์ประกอบด้านความรู้สึก				χ^2	p-value
	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	รวม		
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	มากที่สุด จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)		
เกษตรกร	1 (0.25)	5 (1.25)	1 (0.25)	7 (1.75)	6.875*	.032
แม่บ้าน/พ่อบ้าน/ นักศึกษา ฯลฯ	51 (12.80)	42 (10.50)	11 (2.80)	104 (26.10)		
รายได้ต่อเดือน (บาท)						
ต่ำกว่า 10,000	63 (15.80)	85 (21.30)	45 (15.50)	193 (51.60)		
10,000 หรือสูงกว่า	44 (11.00)	100 (25.10)	62 (15.50)	206 (51.60)		
ค่าใช้จ่ายต่อเดือน (บาท)						
ต่ำกว่า 10,000	81 (20.30)	135 (33.80)	68 (17.00)	284 (71.20)	11.721*	.020
10,000 หรือสูงกว่า	26 (6.50)	50 (12.50)	39 (9.80)	115 (28.80)		
การรับข้อมูลข่าวสารการใช้ เชื้อเพลิงแก๊ซฮออล						
เคย	96 (24.06)	150 (37.59)	99 (24.81)	345 (86.47)		
ไม่เคย	2 (0.50)	14 (3.51)	2 (0.50)	18 (4.51)		
ไม่แน่ใจ	10 (2.51)	21 (5.26)	5 (1.25)	36 (9.02)		

ตารางที่ 4.9 (ต่อ)

ปัจจัย	องค์ประกอบด้านความรู้สึก				χ^2	p-value
	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	รวม		
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	มากที่สุด จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)		
การให้ข้อมูลหรือชักชวน						
โดยครอบครัว/ญาติ						
ใช่	53 (13.35)	54 (13.60)	60 (15.11)	167 (42.07)	30.462**	.000
ไม่ใช่	38 (9.57)	78 (19.65)	39 (9.82)	155 (39.04)		
ไม่แน่ใจ	16 (4.03)	51 (12.85)	8 (2.02)	75 (18.89)		
การให้ข้อมูลหรือชักชวน						
โดยครอบครัว/ญาติ						
ใช่	52 (13.13)	65 (16.41)	59 (14.90)	176 (44.44)	16.214**	.003
ไม่ใช่	42 (10.61)	75 (18.94)	38 (9.60)	155 (39.14)		
ไม่แน่ใจ	13 (3.28)	42 (10.61)	10 (2.53)	65 (16.41)		

ตารางที่ 4.9 (ต่อ)

ปัจจัย	องค์ประกอบด้านความรู้สึก				χ^2	p-value
	เห็นด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย	รวม		
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	มากที่สุด จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)		
ที่ทำงานมีนโยบายให้ใช้ เชื้อเพลิงแก๊ซฮอล					15.449**	.004
ใช่	18 (4.53)	24 (6.05)	29 (7.30)	71 (17.88)		
ไม่ใช่	74 (18.64)	107 (26.95)	58 (14.61)	239 (60.20)		
ไม่แน่ใจ	16 (4.03)	51 (12.85)	20 (5.04)	87 (21.91)		

* มีนัยสำคัญที่ระดับ .05, ** มีนัยสำคัญที่ระดับ .01

4.3.3 ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้เชื้อแก๊ซฮอลของประชาชนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

การทดสอบปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเกี่ยวกับการใช้เชื้อเพลิงแก๊ซฮอล พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .01 ได้แก่ อาชีพ รายได้ต่อเดือน การให้ข้อมูล หรือชักชวนโดยครอบครัวหรือญาติ และการให้ข้อมูลหรือชักชวนโดยเพื่อนร่วมงาน ในขณะที่ระดับการศึกษา ค่าใช้จ่ายต่อเดือน การรับข้อมูลข่าวสารการใช้พลังงานทดแทน ที่ทำงานมีนโยบายให้ใช้พลังงานทดแทน เป็นปัจจัยที่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ แสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.10 ดังนี้

ลิขสิทธิ์ในเอกสารนี้สงวนไว้
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 4.10 แสดงผลการทดสอบปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการใช้เชื้อเพลิงแก๊สโซลของ
ประชาชนในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่

ปัจจัย	ระดับพฤติกรรม				χ^2	p-value
	ไม่ปฏิบัติ	มีแนวโน้มปฏิบัติ	ปฏิบัติ	รวม		
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)		
ระดับการศึกษา					3.774	.152
ต่ำกว่าปริญญาตรี	16 (4.00)	89 (22.30)	41 (10.30)	146 (36.50)		
ปริญญาตรีหรือสูงกว่า	39 (9.80)	130 (32.50)	85 (21.30)	254 (63.50)		
อาชีพ					36.105**	.000
ข้าราชการ	19 (4.80)	59 (14.80)	31 (7.80)	109 (27.30)		
พนักงานบริษัท /รับจ้างอิสระ	22 (5.50)	55 (13.80)	41 (10.30)	118 (29.60)		
ธุรกิจส่วนตัว	4 (1.00)	26 (6.50)	31 (7.80)	61 (15.30)		
เกษตรกร	0 (0.00)	2 (0.50)	5 (1.30)	7 (1.80)		
แม่บ้าน/พ่อบ้าน/ นักศึกษา ฯลฯ	10 (2.50)	76 (19.00)	18 (4.50)	104 (26.10)		
รายได้ต่อเดือน (บาท)					9.897**	.007
ต่ำกว่า 10,000	16 (4.00)	115 (28.80)	62 (15.50)	193 (48.40)		
10,000 บาท หรือสูงกว่า	39 (9.80)	103 (25.80)	64 (16.00)	206 (51.60)		

ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

ปัจจัย	ระดับพฤติกรรม				χ^2	p-value
	ไม่ปฏิบัติ	มีแนวโน้ม จะปฏิบัติ	ปฏิบัติ	รวม		
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)		
ค่าใช้จ่ายต่อเดือน (บาท)					4.391	.111
ต่ำกว่า 10,000	81 (20.30)	135 (33.80)	68 (17.00)	284 (71.20)		
10,000 บาท หรือสูงกว่า	26 (6.50)	50 (12.50)	39 (9.80)	115 (28.80)		
การรับข้อมูลข่าวสารการใช้ เชื้อเพลิงแก๊ซฮอล					4.371	.358
เคย	45 (11.28)	192 (48.12)	108 (27.07)	345 (86.47)		
ไม่เคย	4 (1.00)	6 (1.50)	8 (2.01)	18 (4.51)		
ไม่แน่ใจ	6 (1.50)	21 (5.26)	9 (2.26)	36 (9.02)		
การให้ข้อมูลหรือชักชวน โดยครอบครัว/ญาติ					21.385**	.000
ใช่	12 (3.02)	90 (22.67)	65 (16.37)	167 (42.07)		
ไม่ใช่	34 (8.56)	87 (21.91)	34 (8.56)	155 (39.04)		
ไม่แน่ใจ	8 (2.02)	40 (10.08)	27 (6.80)	75 (18.89)		

ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

ปัจจัย	ระดับพฤติกรรม				χ^2	p-value
	ไม่ปฏิบัติ	มีแนวโน้ม จะปฏิบัติ	ปฏิบัติ	รวม		
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)		
การให้ข้อมูลหรือชักชวน โดยเพื่อนร่วมงาน					15.294**	.004
ใช่	16 (4.04)	96 (24.24)	64 (16.16)	176 (44.44)		
ไม่ใช่	33 (8.33)	84 (21.21)	38 (9.60)	155 (39.14)		
ไม่แน่ใจ	5 (1.26)	36 (9.09)	24 (6.06)	65 (16.41)		
ที่ทำงานมีนโยบายให้ใช้เชื้อ เพลิงแก๊ซฮอลล์					6.755	.149
ใช่	8 (2.02)	33 (8.31)	30 (7.56)	71 (17.88)		
ไม่ใช่	32 (8.06)	131 (33.00)	76 (19.14)	239 (60.20)		
ไม่แน่ใจ	14 (3.53)	53 (13.35)	20 (5.04)	87 (21.91)		

* มีนัยสำคัญที่ระดับ .05, ** มีนัยสำคัญที่ระดับ .01