

**ความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร  
ต่อนโยบายพลังงานทดแทน**

**The Opinions of Car Users in Bangkok Metropolis towards  
the Alternative Energy Policy**

อังศุมาลิน บุญเข้ม\* และ ดร.มนฤตย์พล อุรบุญนวลชาติ\*\*  
Aungsumalin Booncham and Dr.Manitpol Urabunnualchat

**บทคัดย่อ**

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อนโยบายพลังงานทดแทน 2) ศึกษาเปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลและระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทน และ 3) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างเจตคติต่อการใช้พลังงานทดแทนกับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่างที่ใช้คือ ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานครจำนวน 400 คน โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลด้วยคอมพิวเตอร์ สถิติที่ใช้คือ ความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน สถิติที่ การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว และการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ด้วยค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน ผลการวิจัยพบว่า ระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อนโยบายพลังงานทดแทนอยู่ในระดับมาก การเปรียบเทียบระดับความ

---

\* นิสิต หลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์; Email: tam\_code66@hotmail.com

\*\* รองศาสตราจารย์ และ คณบดี คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์; Email: fsocmpu@ku.ac.th

วารสารสหวิทยาการวิจัย: ฉบับบัณฑิตศึกษา ปีที่ 2 ฉบับที่ 2 (ก.ค.-ธ.ค. 2556)

คิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร จำแนกตามเพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ และระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทน มีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนไม่แตกต่างกัน ส่วนผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครที่มีสถานภาพสมรสและอาชีพแตกต่างกัน มีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 เจตคติของผู้ใช้รถยนต์ต่อการใช้พลังงานทดแทนมีความสัมพันธ์ทางบวกกับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อนโยบายพลังงานทดแทนในภาพรวมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

**คำสำคัญ:** ความคิดเห็น, นโยบาย, พลังงานทดแทน

### **Abstract**

This research aimed to 1) study the level of the opinion of car user in Bangkok toward the alternative energy policy, 2) study and compare the opinions of car users in Bangkok towards the alternative energy policy classified by personal factors and the levels of perception of information on alternative energy policy and 3) study the relationship between the attitudes towards using alternative energies and the opinions of car users in Bangkok towards the alternative energy policy. The samples in this quantitative research were 400 car users in Bangkok and questionnaires were used as the instrument in data collection and analysed by a computer program. The statistical methods used for data analysis were frequency, percentage, mean, standard deviation, Independent Samples t-test, One-Way ANOVA, and Pearson's Product-Moment Correlation Coefficient. The result of the research showed that the opinions of car users in Bangkok towards the alternative energy policy was at high level. The comparison such opinions

classified by gender, age, level of education, average monthly income, and level of perception of information on alternative energy policy were not significantly different. However, the opinions of the car users with different marital status and occupations were significantly different at .01 statistical significance level. Additionally, the relationship between the attitudes of using alternative energies and the opinions of car users in Bangkok towards the alternative energy policy was positively significant difference at the statistical significance level of .01

**Key Word:** Opinion, Alternative Energy, Policy

## บทนำ

นับวันพลังงานยังมีปริมาณลดลงและกำลังจะหมดไปจากโลก นอกจากนี้ราคาเชื้อเพลิงที่นำเข้าก็มีแนวโน้มสูงขึ้นตามสภาวะทางเศรษฐกิจ ในปัจจุบันจึงมีการคิดค้นแหล่งพลังงานใหม่ๆ ขึ้นมาทดแทน โดยจากการประเมินของ EIA (Energy Information Administration) ระบุว่า การใช้พลังงานของโลกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ โดยเฉพาะตั้งแต่ปี 2544 ไปจนถึงปี 2568 แนวโน้มการใช้พลังงานจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 54 และยังประเมินสถานการณ์อีกว่า น้ำมันยังคงเป็นแหล่งพลังงานที่มีการใช้สูงสุดและมีอัตราการใช้เพิ่มขึ้นทุกปี ประเด็นที่สำคัญคือหากโลกมีการใช้พลังงานในระดับที่เป็นอยู่และไม่มีการค้นพบเพิ่มเติม มีการคาดการณ์ว่าโลกจะมีน้ำมันใช้ไปได้อีกประมาณ 42 ปี (BP Public limited Company, 2009 อ้างใน มูลนิธิโลกสีเขียว, 2555)

ดังนั้นเพื่อลดการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง ประกอบกับราคาน้ำมันในตลาดโลกได้ปรับเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง พลังงานทดแทนจึงเป็นพลังงานทางเลือกสำหรับผู้บริโภคในปัจจุบัน โดยพลังงานทดแทนที่นิยมนำมาใช้เพื่อทดแทนและลดการใช้ น้ำมันเบนซินและน้ำมันดีเซล ได้แก่ ก๊าซแอลพีจี (Liquefied Petroleum Gas:

วารสารสหวิทยาการวิจัย: ฉบับบัณฑิตศึกษา ปีที่ 2 ฉบับที่ 2 (ก.ค.-ธ.ค. 2556)

LPG) ก๊าซเอ็นจีวี (Natural Gas Vehicles: NGV) แก๊สโซฮอลล์ (Gasohol) ไฮบริด (Hybrid) และไบโอดีเซล (Biodiesel)

นโยบายพลังงานที่อยู่ในคำแถลงนโยบายของรัฐบาลนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ซึ่งได้แถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันอังคารที่ 23 สิงหาคม 2554 (กระทรวงพลังงาน, 2555) มีรายละเอียดพอสรุปได้ดังนี้ 1) ส่งเสริมและผลักดันให้อุตสาหกรรมพลังงานสามารถสร้างรายได้ให้ประเทศ เพิ่มการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานและพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจพลังงานของภูมิภาคโดยใช้ความได้เปรียบเชิงภูมิยุทธศาสตร์ 2) สร้างเสริมความมั่นคงทางพลังงาน โดยแสวงหาและพัฒนาแหล่งพลังงานและระบบไฟฟ้าจากทั้งในและต่างประเทศ รวมทั้งให้มีการกระจายแหล่งและประเภทพลังงานให้มีความหลากหลาย เหมาะสมและยั่งยืน 3) กำกับราคาพลังงานให้มีราคาเหมาะสม เป็นธรรมและมุ่งสู่การสะท้อนต้นทุนที่แท้จริง โดยปรับบทบาทกองทุนน้ำมันให้เป็นกองทุนสำหรับรักษาเสถียรภาพราคา ส่วนการชดเชยราคาน้ำมันจะดำเนินการอุดหนุนเฉพาะกลุ่ม ส่งเสริมให้มีการใช้ก๊าซธรรมชาติมากขึ้นในภาคขนส่ง และส่งเสริมการใช้แก๊สโซฮอลล์และไบโอดีเซลในภาคครัวเรือน 4) ส่งเสริมการผลิต การใช้ ตลอดจนการวิจัยและพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก โดยตั้งเป้าหมายให้สามารถทดแทนเชื้อเพลิงฟอสซิลได้อย่างน้อยร้อยละ 25 ภายใน 10 ปี 5) ส่งเสริมและผลักดันการอนุรักษ์พลังงานอย่างเต็มรูปแบบ

ทั้งนี้ นโยบายที่จะเดินหน้าปรับโครงสร้างราคาพลังงานทั้งหมดเพื่อให้สะท้อนต้นทุนที่แท้จริงนั้น รัฐบาลต้องการให้ทันก่อนเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (เออีซี) ในปี 2558 เพื่อป้องกันประเทศอื่นหันมาซื้อพลังงานจากประเทศไทยแทน เนื่องจากมีราคาพลังงานที่ถูกกว่าประเทศอื่นในสมาคมอาเซียน ซึ่งพลังงานทั้งหมดในขณะนี้ นอกจากจะหมายถึงน้ำมันดีเซลและเบนซินแล้ว ยังหมายถึงพลังงานทดแทนอย่างก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (เอ็นจีวี) และก๊าซหุงต้ม (แอลพีจี) ด้วย ซึ่งผลที่เกิดขึ้นอาจทำให้ปริมาณการใช้พลังงานทดแทนอย่างแก๊สแอลพีจีและเอ็นจีวีลดลง ผู้ใช้รถยนต์ทั่วไปอาจเปลี่ยนความคิดเห็นที่มีต่อนโยบายพลังงานทดแทนได้

ครั้งนี้ Maier (1955: 52) ได้นิยามว่า ความคิดเห็นเป็นการแสดงออกของ เจตคติและการแปลความหมายจากข้อเท็จจริง รวมถึงยังได้สรุปว่าความคิดเห็นจะ ชี้ให้เห็นถึงเจตคติ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ Kolesnik (1970: 320) ที่ว่า ความคิดเห็นย่อมได้รับอิทธิพลจากเจตคติ นอกจากนี้ Fishbein (1967: 8-9) ยัง ได้สรุปว่าความคิดเห็นและเจตคติเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกัน ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้สนใจ ศึกษาเจตคติของผู้ใช้รถยนต์ต่อการใช้พลังงานทดแทนว่ามีความสัมพันธ์กับความคิด เห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อนโยบายพลังงานทดแทนหรือไม่

นอกจากนี้จากการตรวจสอบเอกสารในการศึกษาวิจัยเรื่องความคิดเห็นของผู้ใช้ รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน พบว่าความแตกต่าง ของปัจจัยส่วนบุคคล คือ เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้เฉลี่ยต่อเดือน มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อพลังงานทดแทนดังที่ได้มีผู้ทำการศึกษาวิจัยไว้ อาทิ พรทิพย์ ไพจิตจันทร์ (2550) ซึ่งได้ทำการศึกษารื่องปัจจัยที่ส่งผลให้ผู้ใช้ รถยนต์เปลี่ยนจากการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไปใช้น้ำมันแก๊สโซฮอลล์ นอกจากนี้ยัง พบว่าปัจจัยส่วนบุคคล ซึ่งได้แก่ อายุ การศึกษา อาชีพ สถานภาพสมรส มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อนโยบายสาธารณะดังที่ได้มีผู้ทำการศึกษาวิจัยไว้ อาทิ ญัฐพนธ์ วรณไพศาล (2549) ซึ่งได้ทำการศึกษารื่องความคิดเห็นของผู้ ประกอบธุรกิจภาคอุตสาหกรรมจังหวัดราชบุรีต่อนโยบายขึ้นทะเบียนแรงงานต่าง ด้าว พบว่าอายุและสถานภาพการสมรสมีผลต่อความคิดเห็นต่อนโยบาย และ ศรัณย์พงศ์ พุ่งเกียรติ (2550) ซึ่งได้ทำการศึกษารื่องความคิดเห็นของผู้ได้สิทธิ การเช่าอาคารของการเคหะแห่งชาติในโครงการเคหะชุมชนคลองเตยต่อนโยบาย การแปลงสินทรัพย์เป็นทุน พบว่าอายุ การศึกษา อาชีพ มีผลต่อความคิดเห็นต่อ นโยบาย จากข้อมูลทางสถิติของกรมการขนส่งทางบกพบว่าในเขต กรุงเทพมหานครเป็นเขตที่มีรถยนต์จดทะเบียนมากที่สุดในประเทศไทย โดยมี จำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลที่จดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 กรกฎาคม พ.ศ.2555 มี จำนวนทั้งสิ้น 4,032,705 คัน โดยในระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมามีความต้องการใช้ พลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่สถานการณ์ในปัจจุบันได้ มีนโยบายของรัฐบาลที่เกี่ยวกับพลังงานเชื้อเพลิงและพลังงานทดแทนน้ำมัน เชื้อเพลิงต่าง ๆ ดังที่กล่าวไปข้างต้น อีกทั้งในปัจจุบันการรับรู้และการเข้าถึง

วารสารสหวิทยาการวิจัย: ฉบับบัณฑิตศึกษา ปีที่ 2 ฉบับที่ 2 (ก.ค.-ธ.ค. 2556)

ข่าวสารทำได้ง่ายขึ้น นอกจากนี้จากแนวคิดของ Oskamp (1977: 119-133) ซึ่งได้สรุปปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความคิดเห็นว่ามีปัจจัยด้านสื่อมวลชนมีอิทธิพลต่อความคิดเห็น โดยสื่อต่าง ๆ ได้เข้ามามีบทบาทในชีวิตประจำวันของคนเรา เช่น วิทยุ โทรทัศน์ นิตยสาร เป็นต้น ดังนั้นการรับรู้ข่าวสารจึงอาจส่งผลกระทบต่อความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ ดังนั้นจึงทำให้ผู้วิจัยมีความสนใจศึกษาเรื่อง ความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน เพื่อนำไปสู่การเสนอแนะสำหรับส่วนราชการและเอกชนที่เกี่ยวข้องให้นำผลการศึกษาวิจัยไปใช้เป็นข้อมูลในการกำหนดนโยบายเพื่อส่งเสริมและเสริมสร้างทัศนคติอันดีต่อการใช้พลังงานทดแทน รวมทั้งสำหรับภาคเอกชนสามารถนำผลการวิจัยไปใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนทางการตลาดให้เหมาะสมต่อไป

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน
2. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล และระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทน
3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างเจตคติต่อการใช้พลังงานทดแทนกับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร

### วิธีการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ คือผู้ขับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร จากข้อมูลของกลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก พบว่ามีรถยนต์ส่วนบุคคลประเภท รย.1 รย.2 รย.3 และ รย.4 ที่จัด

ทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร สิ้นสุด ณ วันที่ 31 กรกฎาคม พ.ศ.2555 มีจำนวนทั้งสิ้น 4,032,705 คน (กรมการขนส่งทางบก, 2555) ดังนั้นประชากรที่ใช้ศึกษาในครั้งนี้จึงมีจำนวน 4,032,705 ราย จากข้อมูลข้างต้น ผู้วิจัยจึงได้กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างตามวิธีพารามิเตอร์เป็นค่าเฉลี่ย (วารโ พึงสวัสดิ์, 2553: 35) ได้กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาคั้งนี้จำนวน 400 คน ทั้งนี้ผู้วิจัยได้ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเป็นระบบ (Systematic Sampling) โดยการใช้แบบสอบถามกับผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานครซึ่งแบ่งเนื้อหาของแบบสอบถามออกเป็น 5 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งประกอบด้วยคำถามในเรื่อง เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพการสมรส อาชีพ และรายได้

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร โดยคำนวณหาค่าความเชื่อมั่นได้ .78

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับเจตคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทน โดยแบ่งออกเป็น 3 ด้าน ได้แก่ ด้านความปลอดภัย ด้านการใช้งาน และด้านความคุ้มค่า โดยคำนวณหาค่าความเชื่อมั่นได้ .93

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน โดยคำนวณหาค่าความเชื่อมั่นได้ .95

ส่วนที่ 5 ปัญหาและข้อเสนอแนะของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน

### สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ใช้สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

1. วิเคราะห์ลักษณะข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพการสมรส อาชีพ และรายได้ ด้วยความถี่ (Frequency) และค่าสถิติร้อยละ (Percentage)

2. วิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน และทัศนคติต่อการใช้พลังงานทดแทน ด้วยค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

3. วิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามเพศ ด้วยค่า t-test

4. วิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน จำแนกตามอายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส อาชีพ รายได้ และระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทน ด้วยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA)

5. วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเจตคติต่อการใช้พลังงานทดแทนกับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ด้วยค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson's Product Moment Correlation Coefficient)

สำหรับค่านัยสำคัญทางสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ กำหนดไว้ที่ระดับ .01

## ผลการวิจัย

### ข้อมูลทั่วไป

ผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 58.25 รองลงมาเป็นเพศชาย ร้อยละ 41.75 ตามลำดับ ส่วนใหญ่มีช่วงอายุระหว่าง 20-29 ปี ร้อยละ 43.25 รองลงมามีช่วงอายุระหว่าง 30-39 ปี ร้อยละ 32.75 มีช่วงอายุระหว่าง 40-49 ปี ร้อยละ 14.00 มีช่วงอายุระหว่าง 50-59 ปี ร้อยละ 7.25 มีอายุต่ำกว่า 20 ปี ร้อยละ 1.50 และอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 1.25 ตามลำดับ ส่วนใหญ่มีระดับการศึกษานุปริญญาถึงปริญญาตรีมากที่สุด ร้อยละ 67.50 รองลงมามีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 14.00 มีระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่า ร้อยละ 13.00 และมีระดับการศึกษาต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนปลาย ร้อยละ 5.50 ตามลำดับ ส่วนใหญ่เป็นโสด ร้อยละ 59.75



วารสารสหวิทยาการวิจัย: ฉบับบัณฑิตศึกษา ปีที่ 2 ฉบับที่ 2 (ก.ค.-ธ.ค. 2556)

รองลงมาสรรสนแล้ว ร้อยละ 34.75 และมีสถานภาพหม้าย/หย่า/แยกกันอยู่ ร้อยละ 5.50 ตามลำดับ ส่วนใหญ่มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 39.25 รองลงมามีอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 21.75 มีอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 16.50 มีอาชีพรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 9.50 เป็นนิสิต/นักศึกษา ร้อยละ 9.00 และมีอาชีพแม่บ้าน ร้อยละ 4.00 ตามลำดับ ส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 10,001-20,000 บาท ร้อยละ 54.50 รองลงมามีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 20,001-30,000 บาท ร้อยละ 23.25 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 40,001 บาทขึ้นไป ร้อยละ 10.25 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนตั้งแต่ 30,001 บาท-40,000 บาท ร้อยละ 6.25 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่าหรือเท่ากับ 10,000 บาท ร้อยละ 5.75 ตามลำดับ

การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร เจตคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทน ความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน

ระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครตามประเภทของสื่อ พบว่าโทรทัศน์เป็นสื่อที่มีระดับการรับรู้ข่าวสารในระดับมาก รองลงมาเป็นหนังสือพิมพ์มีระดับการรับรู้ข่าวสารในระดับปานกลาง อินเทอร์เน็ตมีระดับการรับรู้ข่าวสารในระดับปานกลาง นิตยสาร/สิ่งพิมพ์มีระดับการรับรู้ข่าวสารในระดับปานกลาง วิทยุมีระดับการรับรู้ข่าวสารในระดับปานกลาง ป้ายโฆษณา มีระดับการรับรู้ข่าวสารในระดับปานกลาง สื่อบุคคลมีระดับการรับรู้ข่าวสารในระดับปานกลาง โปสเตอร์มีระดับการรับรู้ข่าวสารในระดับปานกลาง ใบปลิวมีระดับการรับรู้ข่าวสารในระดับน้อย และแผ่นพับมีระดับการรับรู้ข่าวสารในระดับน้อย ตามลำดับ

ระดับเจตคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทนในภาพรวมมีระดับเจตคติอยู่ในระดับปานกลาง และเมื่อพิจารณารายด้านพบว่าด้านความคุ้มค่ามีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด โดยมีระดับเจตคติอยู่ในระดับมาก

วารสารสหวิทยาการวิจัย: ฉบับบัณฑิตศึกษา ปีที่ 2 ฉบับที่ 2 (ก.ค.-ธ.ค. 2556)

รองลงมาด้านความปลอดภัยมีระดับเจตคติอยู่ในระดับปานกลาง และด้านการใช้งานมีระดับเจตคติอยู่ในระดับปานกลาง ตามลำดับ

ระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครตอนโยบายพลังงานทดแทนในภาพรวมอยู่ในระดับมาก

### ผลการทดสอบสมมติฐาน

การศึกษาครั้งนี้กำหนดสมมติฐานไว้ 8 ข้อ มีตัวแปรอิสระ จำนวน 8 ตัวแปร ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส อาชีพ รายได้ ระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนและเจตคติของผู้ใช้รถยนต์ต่อการใช้พลังงานทดแทน โดยคาดว่าน่าจะมีผลต่อระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครตอนโยบายพลังงานทดแทน

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นตอนโยบายพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร จำแนกตามเพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ และระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทน มีระดับความคิดเห็นตอนโยบายพลังงานทดแทนไม่แตกต่างกัน ส่วนผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกันและมีอาชีพแตกต่างกัน มีระดับความคิดเห็นตอนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

เจตคติของผู้ใช้รถยนต์ต่อการใช้พลังงานทดแทนมีความสัมพันธ์ทางบวกกับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ตอนโยบายพลังงานทดแทนในภาพรวมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยเจตคติด้านความคุ้มค่ามีความสัมพันธ์ทางบวกกับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ตอนโยบายพลังงานทดแทนมากที่สุด โดยมีระดับความสัมพันธ์อยู่ในระดับปานกลาง รองลงมาเจตคติด้านความปลอดภัยมีความสัมพันธ์ทางบวกกับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ตอนโยบายพลังงานทดแทน โดยมีระดับความสัมพันธ์อยู่ในระดับปานกลาง และเจตคติด้านการใช้งานมีความสัมพันธ์ทางบวกกับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ตอนโยบายพลังงานทดแทน โดยมีระดับความสัมพันธ์อยู่ในระดับปานกลาง ตามลำดับ

## อภิปรายผลการวิจัย

**การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร**

การรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร จากการวิจัยในครั้งนี้พบว่า ผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนจากโทรทัศน์มากที่สุด เนื่องจากในปัจจุบันโทรทัศน์เป็นสื่อที่สามารถเข้าถึงได้ง่าย ราคาไม่แพง และเกือบทุกหลังคาเรือนจะมีโทรทัศน์เพื่อไว้รับรู้ข่าวสารและเพื่อการบันเทิง เนื่องจากบุคคลจะพยายามที่จะแสวงหาข้อมูลข่าวสารเพื่อตอบสนองประโยชน์ของตนเอง รวมไปถึงช่วยทำให้เกิดความสะดวกสบายหรือให้ความบันเทิงแก่ตนเอง โทรทัศน์จึงเป็นสื่อที่ใช้ตอบสนองความต้องการดังกล่าวนั่นเอง สอดคล้องกับงานวิจัยของคงศักดิ์ คำภีวงศ์ (2550) ที่ได้ทำการทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ต่อการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานพาหนะ (NGV) ผลการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เคยรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ก๊าซธรรมชาติ (NGV) จากสื่อโทรทัศน์มากกว่าแหล่งอื่น

**ระดับเจตคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทน**

ระดับเจตคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทนในภาพรวมมีระดับเจตคติอยู่ในระดับปานกลาง และเมื่อพิจารณารายด้านพบว่า ด้านความคุ้มค่ามีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด โดยมีระดับเจตคติอยู่ในระดับมาก รองลงมาด้านความปลอดภัยมีระดับทัศนคติอยู่ในระดับปานกลาง และด้านการใช้งานมีระดับเจตคติอยู่ในระดับปานกลาง ตามลำดับ

ระดับเจตคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทนในภาพรวมมีระดับเจตคติอยู่ในระดับปานกลาง แสดงให้เห็นว่าผู้ใช้รถยนต์ยังไม่ได้ให้ความสำคัญกับการใช้พลังงานทดแทนอาจจะเนื่องมาจากความฟุ้งเฟ้อในการใช้พลังงานของไทย และการไม่ให้ความสำคัญกับการใช้พลังงาน

วารสารสหวิทยาการวิจัย: ฉบับบัณฑิตศึกษา ปีที่ 2 ฉบับที่ 2 (ก.ค.-ธ.ค. 2556)

ทดแทน รวมไปถึงการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้บริโภคต่อการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันโลกค่อนข้างน้อย แม้อาณัติน้ำมันแพงผู้บริโภคก็ไม่ได้ลดปริมาณการใช้น้ำมันลงอย่างชัดเจนเหมือนสินค้าอื่น ๆ รวมไปถึงมีการอุดหนุนพลังงานบางประเภทจากรัฐบาล ทำให้เกิดการบิดเบือนราคาตลาด เนื่องมาจากการเข้าไปแทรกแซงราคาผ่านกองทุนน้ำมันจนเป็นเหตุให้เกิดการบิดเบือนของราคาน้ำมันและผลประโยชน์ส่วนใหญ่จะตกอยู่กับผู้ที่มีฐานะ นอกจากนี้นโยบายดังกล่าวยังส่งผลกระทบต่อแผนพัฒนาพลังงานทดแทนด้วยจึงส่งผลให้ผู้ใช้รถยนต์ไม่ให้ความสำคัญกับการใช้พลังงานทดแทนเท่าที่ควร สอดคล้องกับงานวิจัยของอนุพงศ์ ติรศุภนนท์ (2552) ได้ทำการศึกษาทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในจังหวัดเชียงใหม่ต่อการใช้พลังงานทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิง ผลการศึกษาพบว่า ด้านความรู้ความเข้าใจ ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในเรื่องการใช้พลังงานทดแทนอยู่ในระดับเฉย ๆ

#### ระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทน

ผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนในภาพรวมอยู่ในระดับมาก เนื่องจากรัฐบาลมีการประชาสัมพันธ์ และสร้างความเข้าใจกับผู้ใช้รถยนต์ให้ทราบถึงนโยบายพลังงานทดแทน รวมไปถึงนโยบายเร่งด่วนในรัฐบาลปัจจุบันที่ดำเนินมาตรการลดผลกระทบจากราคาพลังงาน โดยเร่งรัดโครงการส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทนจากก๊าซธรรมชาติและผลผลิตทางการเกษตร เช่น แก๊สโซฮอลล์ ไบโอดีเซล รวมทั้งเร่งรัดมาตรการประหยัดพลังงานและการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อลดภาระการนำเข้าน้ำมันจากต่างประเทศ สอดคล้องกับงานวิจัยของณัฐพนธ์ วรุมไพศาล (2549) ที่ได้ทำการศึกษาค้นคว้าความคิดเห็นของผู้ประกอบธุรกิจภาคอุตสาหกรรมจังหวัดราชบุรีต่อนโยบายขึ้นทะเบียนแรงงานต่างด้าว ผลการศึกษาพบว่า ผู้ประกอบธุรกิจภาคอุตสาหกรรมมีความคิดเห็นต่อนโยบายขึ้นทะเบียนแรงงานต่างด้าวอยู่ในระดับมาก

### ผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1 ผู้ใช้รถยนต์ที่มีเพศต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกัน ผลการวิจัยพบว่า ผู้ใช้รถยนต์ที่มีเพศต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2 ผู้ใช้รถยนต์ที่มีอายุต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกัน ผลการวิจัยพบว่า ผู้ใช้รถยนต์ที่มีอายุต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 3 ผู้ใช้รถยนต์ที่มีระดับการศึกษาต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกัน ผลการวิจัยพบว่า ผู้ใช้รถยนต์ที่มีระดับการศึกษาต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 4 ผู้ใช้รถยนต์ที่มีสถานภาพการสมรสต่างกัน จะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกัน ผลการวิจัยพบว่า ผู้ใช้รถยนต์ที่มีสถานภาพการสมรสต่างกันจะมีความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกัน แสดงให้เห็นว่าผู้ใช้รถยนต์ที่มีสถานภาพโสด หรือสมรส หรือหม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ มีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกัน สอดคล้องกับการศึกษาของฉวีพจน์ วรรณไพศาล (2549) ซึ่งได้ทำการศึกษาคำคิดเห็นของผู้ประกอบธุรกิจภาคอุตสาหกรรมจังหวัดราชบุรีต่อนโยบายขึ้นทะเบียนแรงงานต่างด้าว ผลการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกัน จะมีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายขึ้นทะเบียนแรงงานต่างด้าวต่างกัน ทั้งนี้ผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีสถานภาพสมรสเป็นหม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ จะมีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนมากที่สุด รองลงมาเป็นผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่สมรสแล้ว และผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่เป็นโสด ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยรายคู่ พบว่าผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีสถานภาพสมรสเป็นหม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ มีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนมากกว่าผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่เป็นโสด เนื่องมาจากบุคคลที่มีสถานภาพสมรสเป็นหม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่นั้น จะต้องหาเลี้ยงครอบครัวเพียงลำพัง ไม่ว่าจะเป็นบุตร หรือบิดา มารดาจึงอยู่ใน

ความรับผิดชอบของตนเพียงลำพัง พลังงานทดแทนมีราคาถูกกว่าเชื้อเพลิงปกติ ดังนั้นจึงทำให้บุคคลที่มีสถานภาพสมรสเป็นหม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ ยิ่งมีความจำเป็นที่จะต้องประหยัดรายจ่ายเพื่อครอบครัว เนื่องจากการหาเลี้ยงครอบครัวเพียงลำพัง ส่วนคนโสดนั้นไม่มีภาระผูกพัน ไม่ต้องรับผิดชอบเลี้ยงดูบุตร ค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นจึงเป็นค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับตนเอง จึงอาจทำให้คนโสดไม่ได้ตระหนักถึงการใช้จ่ายอย่างประหยัด รวมไปถึงคนโสดมักมีการพบปะสังสรรค์กับเพื่อนฝูง เนื่องจากมนุษย์เป็นสัตว์สังคม การที่บุคคลไม่มีสามี ภรรยา หรือบุตร บุคคลจึงตอบสนองการไม่มีดังกล่าวด้วยการมีเพื่อน ซึ่งอาจจะส่งให้คนโสดไม่ได้เล็งเห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องหันมาใช้พลังงานทดแทนเพื่อการประหยัดค่าใช้จ่าย ดังนั้นจึงส่งผลให้ผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีสถานภาพสมรสเป็นหม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ให้ความสำคัญกับนโยบายพลังงานทดแทนมากกว่าคนโสด สอดคล้องกับงานวิจัยของ Hrebiniak and Alutto (1972: 557) ซึ่งได้ศึกษาถึงความผูกพันต่อองค์การของครูโรงเรียน ประถมและมัธยม จำนวน 2 แห่ง และพยาบาลในโรงพยาบาล 3 แห่งทางตะวันตกของรัฐนิวยอร์ก ผลการศึกษาพบว่าผู้หญิงเป็นโสดมีแนวโน้มเปลี่ยนงานง่ายกว่าผู้ที่ เป็นหม้ายหรือแต่งงานแล้ว ซึ่งกลุ่มหลังจะมองว่าการเปลี่ยนงานจะก่อให้เกิดความสูญเสียอย่างมาก และจะมีผลกระทบต่อความมั่นคงในชีวิต ดังนั้นจึงมีแนวโน้มจะปฏิเสธการเปลี่ยนงาน แม้ว่าจะมีทางเลือกให้ทำเช่นนั้นก็ตาม

และผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีสถานภาพสมรสเป็นหม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่ มีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนมากกว่าผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่สมรสแล้ว แม้ว่า การที่ชายกับหญิงจะสมรสกันแสดงถึงการที่บุคคลต้องมีภาระผูกพัน มีความรับผิดชอบเพิ่มมากขึ้น ต้องพึ่งตนเอง และทำตนให้เป็นผู้ใหญ่มากขึ้น บุคคลที่มีครอบครัวแล้วต้องคิดถึงการประหยัดรายจ่าย ห่วงเพื่อนฝูงที่เคยคบหากัน และเมื่อแต่งงานแล้วมักจะให้ความสำคัญกับชีวิตครอบครัวมากกว่าชีวิตเพื่อนฝูง แต่การแต่งงานเป็นการใช้ชีวิตร่วมกันของคน 2 คน ดังนั้นการหาเลี้ยงครอบครัวจึงอาศัยรายได้จากคน 2 คน ทั้งจากชายและหญิง แต่เมื่อเปรียบเทียบกับบุคคลที่หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่แล้วนั้น รายได้ของคนกลุ่มนี้มาจากคนเพียงคนเดียว บุคคลที่มีสถานภาพสมรสเป็นหม้าย/หย่าร้าง/

วารสารสหวิทยาการวิจัย: ฉบับบัณฑิตศึกษา ปีที่ 2 ฉบับที่ 2 (ก.ค.-ธ.ค. 2556)

แยกกันอยู่ยิ่งต้องมีความรับผิดชอบต่อครอบครัว ต้องพึ่งตนเอง ต้องประหยัด รายจ่ายมากกว่าบุคคลที่สมรสซึ่งอยู่ด้วยกัน 2 คนถึงสองเท่า เนื่องจากมีเพียง ลำพัง แต่ภาระความรับผิดชอบเท่ากับบุคคลที่สมรส และการใช้พลังงานทดแทน จะช่วยแบ่งเบาภาระค่าใช้จ่ายในครอบครัวได้อย่างมาก โดยจากงานวิจัยของสุภรณ์ ลิ้มอารีย์ (2536) พบว่าสตรีหย่าร้างร้อยละ 83 ต้องทำงานหาเลี้ยงตนเองและ สตรีหย่าร้างที่มีบุตรส่วนมากไม่ได้รับค่าอุปการะเลี้ยงดูบุตร รวมถึงผลของการ หย่าร้างที่เกิดกับสตรี พบว่าผลกระทบที่เกิดกับสตรีหลังการหย่าร้างเป็นอันดับ 3 คือ ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 69 นอกจากนี้ยังมีการศึกษาวิจัย ในสหรัฐอเมริกา พบว่าครอบครัวแม่หรือพ่อคนเดียวจะมีสถานภาพทางเศรษฐกิจ ต่ำกว่าครอบครัวที่มีทั้งพ่อและแม่ (ศิริพันธ์ กิตติสุขสถิต, ม.ป.ป.) ดังนั้นจึงส่งผล ให้ผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีสถานภาพสมรสเป็นหม้าย/หย่าร้าง/ แยกกันอยู่ให้ความสำคัญกับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนมากกว่าคู่ สมรสนั่นเอง

ส่วนผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่เป็นโสดมีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนไม่แตกต่างจากผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่สมรส แล้ว

สมมติฐานที่ 5 ผู้ใช้รถยนต์ที่มีอาชีพต่างกันจะมีความเห็นต่อนโยบาย พลังงานทดแทนแตกต่างกัน ผลการวิจัยพบว่า ผู้ใช้รถยนต์ที่มีอาชีพต่างกันจะมีความเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกัน แสดงให้เห็นว่าผู้ใช้รถยนต์ที่มีอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจ รับจ้างทั่วไป แม่บ้าน นิสิต/นักศึกษา ค้าขาย/ ธุรกิจส่วนตัว และพนักงานบริษัทเอกชน ระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงาน ทดแทนก็แตกต่างกัน สอดคล้องกับการศึกษาของศรีณัยพงศ์ พุ่งเกียรติ (2550) ซึ่งได้ทำการศึกษาความคิดเห็นของผู้ได้สิทธิการเช่าอาคารของคณะแห่งชาติ ในโครงการเคหะชุมชนคลองเตยต่อนโยบายการแปลงสินทรัพย์เป็นทุน โดยผล การศึกษาพบว่าอาชีพต่างกัน มีผลทำให้ความคิดเห็นต่อนโยบายการแปลง สินทรัพย์เป็นทุนแตกต่างกัน โดยทั้งนี้ผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีอาชีพรับ ราชการ/รัฐวิสาหกิจมีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด รองลงมาเป็นรับจ้างทั่วไป นิสิต/นักศึกษา พนักงานบริษัทเอกชน ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว และแม่บ้าน ตามลำดับ

เมื่อพิจารณาความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยรายคู่ พบว่าผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจมีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนมากกว่าผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว เนื่องจากอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจเป็นอาชีพที่สวัสดิการดี มีความมั่นคงสูง แต่รายได้ไม่หวือหวา หรืออาจจะกล่าวได้ว่าหากไม่ได้อยู่ในระดับบริหารแล้วรายได้หลักมาจากเงินเดือนเพียงอย่างเดียวเท่านั้น ซึ่งต่างจากอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัวซึ่งรายได้เกิดขึ้นจากหลายช่องทาง ไม่ได้ขึ้นอยู่กับเงินเดือนเพียงอย่างเดียว จึงทำให้ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจให้ความสำคัญกับนโยบายพลังงานทดแทน เนื่องจากพลังงานทดแทนสามารถช่วยประหยัดรายจ่ายของตนเองและของครอบครัวได้อีกทางหนึ่งด้วย จึงทำให้ผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจมีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนมากกว่าผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว สอดคล้องกับแนวความคิดของ Kotler (2003: 191) ซึ่งกล่าวว่าอาชีพเป็นปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมผู้บริโภค ซึ่งแต่ละอาชีพจะนำไปสู่ความจำเป็น ความต้องการใช้สินค้าและบริการที่แตกต่างกัน อันเกิดจากวัฒนธรรมย่อยของแต่ละกลุ่มที่มีลักษณะเฉพาะแตกต่างกัน

และผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจมีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนมากกว่าผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน เนื่องจากนโยบายพลังงานทดแทนอยู่ภายใต้การดำเนินงานของรัฐ ข้าราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจก็อยู่ภายใต้การดำเนินงานของรัฐเช่นกัน ซึ่งการดำเนินงานต่าง ๆ ของหน่วยงานที่ตนสังกัดนั้นย่อมที่จะสอดคล้องตามนโยบายของรัฐมากกว่าอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน จึงมีความเป็นไปได้ที่ข้าราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจจะมีความคิด ความรู้สึก ทศนคติ รวมไปถึงพฤติกรรมร่วมไปกับนโยบายของรัฐมากกว่าอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน ซึ่งอยู่ภายใต้การดำเนินงานของเอกชน ซึ่งการดำเนินงานต่าง ๆ ของบริษัทนั้นไม่จำเป็นที่จะต้องสอดคล้องหรือปฏิบัติตามนโยบายของรัฐก็ได้ สอดคล้องกับงานวิจัยของภูมินทร์ จันทภูมิ (2549) ที่ศึกษาการใช้พลังงานทดแทนในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่าข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจนิยมใช้แก๊สโซฮอล์มากกว่า



พนักงานบริษัทอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ดังนั้นผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจจึงมีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนมากกว่าผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชนนั่นเอง

สมมติฐานที่ 6 ผู้ใช้รถยนต์ที่มีรายได้ต่างกันจะมีความเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกัน ผลการวิจัยพบว่าผู้ใช้รถยนต์ที่มีรายได้ต่างกันจะมีความเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 7 ผู้ใช้รถยนต์ที่มีระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนต่างกันจะมีความเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนแตกต่างกัน ผลการวิจัยพบว่า ผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีระดับการรับรู้ข่าวสารเกี่ยวกับพลังงานทดแทนต่างกันมีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 8 เจตคติของผู้ใช้รถยนต์ต่อการใช้พลังงานทดแทนมีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อนโยบายพลังงานทดแทน ผลการวิจัยพบว่า เจตคติของผู้ใช้รถยนต์ต่อการใช้พลังงานทดแทนมีความสัมพันธ์ทางบวกกับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อนโยบายพลังงานทดแทนในภาพรวม โดยเจตคติด้านความคุ้มค่ามีความสัมพันธ์ทางบวกกับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อนโยบายพลังงานทดแทนมากที่สุด รองลงมาเจตคติด้านความปลอดภัยมีความสัมพันธ์ทางบวกกับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อนโยบายพลังงานทดแทน และเจตคติด้านการใช้งานมีความสัมพันธ์ทางบวกกับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ต่อนโยบายพลังงานทดแทน ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่าหากผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครมีเจตคติต่อการใช้พลังงานทดแทนในระดับมาก ย่อมส่งผลให้มีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนในระดับมากด้วย ในทางกลับกันหากผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครมีเจตคติต่อการใช้พลังงานทดแทนในระดับน้อยย่อมส่งผลให้มีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนในระดับน้อยด้วย เนื่องจากเจตคติและความคิดเห็นเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกัน เจตคติเป็นสถานะที่เป็นกลางทางจิตใจของความพร้อมที่จะเกิดจากประสบการณ์ภายใต้อิทธิพลของการตอบสนองของแต่ละบุคคลที่มีต่อสิ่งต่างๆ และสถานการณ์ที่

เกี่ยวข้อง เจตคติก่อให้เกิดพฤติกรรมที่ต้องการ หรือเบี่ยงเบนพฤติกรรมที่พึงปรารถนาหรือไม่พึงปรารถนา พฤติกรรมที่เห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยที่มีต่อสิ่งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง (Fishbein 1967: 8-9) ดังนั้นจึงเป็นเหตุผลหลักที่ทำให้เจตคติของผู้ใช้รถยนต์ต่อการใช้พลังงานทดแทนมีความสัมพันธ์ทางบวกกับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ก่อนนโยบายพลังงานทดแทนในภาพรวม สอดคล้องกับแนวคิดของ Kolesnik (1970: 320) ที่ได้กล่าวว่าความคิดเห็นย่อมได้รับอิทธิพลจากเจตคติและแนวคิดของลักษณะ สตะเวทิน (2540: 55-56) ซึ่งกล่าวไว้ว่าโดยปกติเจตคติ (Attitude) และความคิดเห็น (Opinion) มักจะมีความสอดคล้องกันเสมอ รวมถึงสอดคล้องกับงานวิจัยของอาภาพรรณ ทองทิพย์ (2551) ที่ได้ทำการวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการตัดสินใจใช้ก๊าซ NGV ของประชาชนผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยด้านทัศนคติที่มีความสัมพันธ์ต่อการตัดสินใจใช้ก๊าซ NGV ของประชาชนผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครทั้ง 4 ด้าน โดยเรียงลำดับปัจจัยที่มีความสัมพันธ์มากที่สุดไปน้อยที่สุด ได้แก่ สมรรถนะของเครื่องยนต์ ด้านความปลอดภัย ด้านโครงการสนับสนุนของรัฐบาล และด้านค่าใช้จ่าย

## ข้อเสนอแนะ

### ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย

จากการวิจัยเรื่อง ความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครก่อนนโยบายพลังงานทดแทน ผู้วิจัยขอเสนอแนะประเด็นดังต่อไปนี้

1. ระดับทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทนในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรที่จะเพิ่มการรณรงค์และจัดหานโยบายเชิงรุก เพื่อส่งเสริมให้ผู้ใช้รถยนต์ได้ตระหนักถึงความปลอดภัย การใช้งาน และความคุ้มค่าในการใช้พลังงานทดแทน เพื่อให้ก่อนที่ผู้ใช้รถยนต์จะเลือกใช้พลังงานทดแทนมีทัศนคติต่อการใช้พลังงานทดแทนที่ควรจะอยู่ในระดับมากต่อไป

2. ระดับทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อการใช้พลังงานทดแทนในด้านการใช้งานมีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดเมื่อเทียบกับด้านความคุ้มค่า และด้านความปลอดภัย ดังนั้นควรสร้างความรู้และความเข้าใจของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครเกี่ยวกับประสิทธิภาพของเครื่องยนต์ของรถยนต์ที่ใช้พลังงานทดแทนว่าสามารถใช้งานได้ดีเมื่อเทียบกับเครื่องยนต์ของรถยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงปกติ ซึ่งจะส่งผลให้เกิดพฤติกรรมการใช้พลังงานทดแทนต่อไป

3. ระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทนในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ซึ่งนับว่าเป็นสิ่งที่ดีและเอื้อต่อการรณรงค์ให้เกิดการใช้พลังงานทดแทน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรให้ข้อมูลที่จำเป็นประโยชน์สำหรับประชาชนที่ต้องการเลือกใช้พลังงานทดแทนซึ่งจะทำให้ระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครได้คงอยู่ในระดับมากต่อไป

4. ระดับความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครต่อนโยบายพลังงานทดแทนข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด 3 อันดับ คือ นโยบายส่งเสริมพลังงานทดแทนของรัฐถือว่าประสบความสำเร็จ การประชาสัมพันธ์เพื่อรณรงค์ให้ประชาชนใช้พลังงานทดแทนของรัฐบาลเพียงพอและเหมาะสม และการโฆษณาประชาสัมพันธ์จากรัฐทำให้ท่านเกิดความมั่นใจในการใช้พลังงานทดแทนมากยิ่งขึ้น ดังนั้นรัฐควรที่จะปรับนโยบายส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทนให้มีประสิทธิภาพมากกว่าที่มีอยู่ รวมไปถึงควรมีการประชาสัมพันธ์เพื่อรณรงค์ให้ประชาชนมั่นใจในการใช้พลังงานทดแทน และหันมาใช้พลังงานทดแทนมากขึ้นกว่าเดิม ทั้งทางโทรทัศน์ วิทยุ อินเทอร์เน็ต และสื่อประเภทอื่น ๆ ด้วย

5. ผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครที่มีอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจมีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายพลังงานทดแทนมากกว่าผู้ใช้รถยนต์ในกรุงเทพมหานครที่มีอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว และอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน ดังนั้นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรที่จะประชาสัมพันธ์ความรู้เกี่ยวกับนโยบายพลังงานทดแทนให้เพิ่มมากขึ้นสำหรับอาชีพอื่น ๆ รวมถึงในส่วนของข้าราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจนั้น ก็ควรมีนโยบายสนับสนุนและรณรงค์ให้กลุ่มอาชีพดังกล่าวหันมาให้ความสนใจและเลือกใช้พลังงานทดแทนเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน

### ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาความคิดเห็นของผู้ใช้รถยนต์ในระดับประเทศก่อนโยกย้ายพลังงานทดแทน เพื่อจะได้คำตอบที่สามารถแทนความต้องการของประชากรทั้งประเทศได้
2. ควรใช้การวิจัยเชิงคุณภาพร่วมด้วยสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป เพื่อต่อยอดประเด็นที่สำคัญ ที่นักวิจัยต้องการข้อมูลเฉพาะเจาะจงมากยิ่งขึ้น
3. ควรศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้พลังงานทดแทนของผู้ใช้รถยนต์ ซึ่งจะสามารถอธิบายความเป็นเหตุเป็นผลซึ่งกันและกันได้ อันจะนำมาซึ่งคำตอบที่สามารถอธิบายถึงตัวแปรที่สามารถทำนายการเลือกใช้พลังงานทดแทนต่อไปได้

### เอกสารอ้างอิง

- กรมการขนส่งทางบก. 2555. สถิติจำนวนรถจดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 กรกฎาคม 2555. ค้นเมื่อ 12 ธันวาคม 2555 จาก [apps.dlt.go.th/statistics\\_web/statistics.html](http://apps.dlt.go.th/statistics_web/statistics.html)
- คงศักดิ์ คำภีระวงศ์. 2550. ทศนคติของผู้ใช้รถยนต์ต่อการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานพาหนะ (เอ็นจีวี) ในอำเภอเมือง จังหวัดลำปาง. การค้นคว้าแบบอิสระ บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ณัฐพันธ์ วรณไพศาล. 2549. ความคิดเห็นของผู้ประกอบธุรกิจภาคอุตสาหกรรมจังหวัดราชบุรีต่อนโยบายขึ้นทะเบียนแรงงานต่างด้าว. การศึกษาค้นคว้าอิสระ ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

วารสารสหวิทยาการวิจัย: ฉบับบัณฑิตศึกษา ปีที่ 2 ฉบับที่ 2 (ก.ค.-ธ.ค. 2556)

พรทิพย์ ไพจิตจันทร์. 2550. ปัจจัยที่ส่งผลให้ผู้ใช้รถยนต์เปลี่ยนจากการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไปใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์. การค้นคว้าอิสระ รัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ภูมินทร์ จันทภูมิ. 2549. การใช้พลังงานทดแทนในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

มูลนิธิโลกสีเขียว. 2555. สถานการณ์พลังงานโลก ถึงเวลาก้าวให้พ้นยุคฟอสซิลหรือยัง. ค้นเมื่อ 12 ธันวาคม 2555 จาก [www.greenworld.or.th/node/1464](http://www.greenworld.or.th/node/1464).

ลักขณา สตะเวทิน. 2540. หลักการประชาสัมพันธ์. กรุงเทพมหานคร: เพื่อฟ้าพรินติ้ง.

วาโร เฟ็งสวัสดิ์. 2553. สถิติประยุกต์ สำหรับการวิจัยทางสังคมศาสตร์. กรุงเทพมหานคร: สุวีริยาสาส์น.

ศรัณย์พงษ์ ฟุ่งเกียรติ. 2550. ความคิดเห็นของผู้ได้สิทธิการเช่าอาคารของการเคหะแห่งชาติในโครงการเคหะชุมชนคลองเตยต่อนโยบายการแปลงสินทรัพย์เป็นทุน. การศึกษาค้นคว้าอิสระ ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ศศิธร ฐานะวัฒนา. 2552. ความคิดเห็นของพนักงานการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค สำนักงานใหญ่ต่อนโยบายการเร่งรัดขยายบริการไฟฟ้าโดยระบบผลิตกระแสไฟฟ้าด้วยพลังงานแสงอาทิตย์. การศึกษาค้นคว้าอิสระ ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.

ศิรินนท์ กิตติสุขสถิต. ม.ป.ป. “ครอบครัวแม่หรือพ่อคนเดียว: วิกฤตความมั่นคงที่หลีกเลี่ยงได้.” วารสารประชากรและสังคม. ค้นเมื่อ 6 พฤษภาคม 2556 จาก [www.ipsr.mahidol.ac.th](http://www.ipsr.mahidol.ac.th).

สุภรณ์ ล้อมอารีย์. 2536. รายงานการวิจัยสตรีและการหย่าร้าง. มหาสารคาม: มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ มหาสารคาม.

วารสารสหวิทยาการวิจัย: ฉบับบัณฑิตศึกษา ปีที่ 2 ฉบับที่ 2 (ก.ค.-ธ.ค. 2556)

อนุพงศ์ ติรศุภนนท์. 2552. **ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในจังหวัดเชียงใหม่ต่อการ  
ใช้พลังงานทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิง.** การค้นคว้าแบบอิสระ บริหารธุรกิจ  
มหาบัณฑิต สาขาบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

อาภาพรรณ ทองทิพย์. 2551. **ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการตัดสินใจใช้ก๊าซ  
NGV ของประชาชนผู้ใช้รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร.** การค้นคว้าอิสระ  
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

Fishbein, Martin. 1967. **Reading in Attitude Theory and Measurement.**  
New York: John Wiley and Sons.

Hrebiniak, L. and J. A. Alutto. 1972. "Personal and Role-Related Factor in  
the Development of Organizational Commitment." **Administra  
tive Science Quarterly** 17: 555-572.

Kolesnik, W. L. 1970. **Education Psychology.** 2<sup>nd</sup> ed. New York: McGraw-  
Hill.

Kotler, P. 2003. **Marketing Management.** Millennium Edition. New Jersey:  
Prentice-Hall.

Maier, N. R. F. 1955. **Psychology in Industry.** Boston: Houghton Mifflin.

Oskamp, S. 1977. **Attitudes and Opinions.** New Jersey: Prentice-Hall.