

ความคิดเห็นของผู้บริโภคในการเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (NGV) แทนการเติมน้ำมัน

กนกอร เนตรชู¹, ธีระวัฒน์ จันทิก²

¹นักศึกษาระดับปริญญาโท สถาบันวิจัยพฤติกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ E-mail: kapok_zal7@hotmail.com

²คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร E-mail: Thirawat.scb@gmail.com Thirawat@ms.su.ac.th

บทคัดย่อ

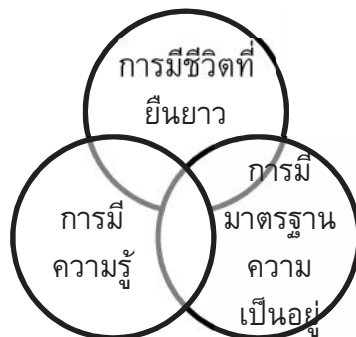
การวิจัยนี้มีความมุ่งศึกษาความคิดเห็นของผู้บริโภคที่เลือกใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (NGV) แทนการเติมน้ำมัน โดยเลือกกลุ่มตัวอย่างจำนวน 100 คน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถามความคิดเห็น สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลได้แก่ ความถี่ ค่าเฉลี่ย ค่าร้อยละ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสถิติ Crosstab chi-Square

ผลการวิจัยพบว่า ผู้ขับรถเกือบทั้งหมดเป็นเพศชาย มีอายุอยู่ระหว่าง 35 – 40 ปี และมีการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรีรายได้ส่วนตัวอยู่ที่ 15,000 – 25,000 บาทโดยเหตุผลที่หันมาเลือกใช้ก๊าซแทนการเติมน้ำมันเนื่องจากช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง และในปัจจุบันเห็นว่าการติดก๊าซไม่ได้ยากอย่างที่คิด เพียงแค่ต้องให้การดูแล และเช็คสภาพของรถยนต์อย่างต่อเนื่อง อีกทั้งบริษัทที่รับผิดชอบติดตั้งก๊าซก็มีการรับประกันให้เป็นอย่างดี จากการทดสอบสมมติฐานพบว่า ปัจจัยด้านของค่าใช้จ่ายเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจให้ผู้บริโภคหันมาติดก๊าซมากขึ้น แต่ทั้งนี้สิ่งที่น่าเป็นกังวลก็คือ ผู้บริโภคที่เลือกใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (NGV) แทนการเติมน้ำมันนั้น ยังไม่มีความรู้มากพอในการที่จะดูแลรักษา หรือคอยสังเกตข้อบกพร่องของรถยนต์เอง ดังนั้นบริษัทที่รับผิดชอบติดตั้งก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (NGV) จะต้องให้ความรู้ความเข้าใจกับผู้บริโภคเพิ่มมากขึ้น

คำสำคัญ: ผู้บริโภค, ก๊าซธรรมชาติ, น้ำมัน

1. ที่มาและความสำคัญ

การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ถือเป็นการส่งเสริมให้มนุษย์มีทางเลือกในชีวิตมากขึ้นทำให้สามารถใช้ชีวิตอย่างเต็มศักยภาพมีสุขภาพดีและมีความมั่นคงในชีวิตซึ่งได้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 10 (พ.ศ.2550 - 2554) ได้บัญญัติ “ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” มาเป็นแนวปฏิบัติในการพัฒนาและบริหารประเทศให้ดำเนินไปในทางสายกลางโดยเฉพาะการพัฒนาคนเป็นศูนย์กลางการพัฒนาต่อเนื่องจากแผนพัฒนาฉบับที่ 9 อีกทั้งยังให้ความสำคัญกับการพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนไทยให้มีสุขภาพแข็งแรงทั้งกายและใจ ทั้งนี้ได้สอดคล้องกับแนวคิดของพระธรรมปิฎก (ประยุตต์ปยุตโต. 2542: 12) ได้กล่าวไว้ว่ามนุษย์มิได้เป็นทุนทางเศรษฐศาสตร์ (Human Capital) หรือทรัพยากรมนุษย์ (Human Resources) เพื่อเป็นเครื่องมือในการพัฒนาสังคมแต่มนุษย์มีคุณค่ามีความหมายในตัวเองโดยผ่านกระบวนการศึกษาการพัฒนาตนเองให้สมบูรณ์นอกจากนี้โครงการเพื่อการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ (United Nations Development Program : UNDP,1994) ยังได้มีการกำหนดเป้าหมายในการวัดการพัฒนาคนซึ่งประกอบด้วยตัวประกอบพื้นฐาน 3 ประการของการพัฒนามนุษย์สามารถแสดงได้ดังรูปที่ 1



รูปที่ 1: ตัวประกอบพื้นฐาน 3 ประการของการพัฒนามนุษย์

จากรูปที่ 1 ตัวประกอบพื้นฐาน 3 ประการของการพัฒนามนุษย์ จะประกอบไปด้วยการมีชีวิตที่ยืนยาวความรู้และมาตรฐานความเป็นอยู่ (WHOQOL Group, 1994) สำหรับการมีชีวิตที่ยืนยาวสามารถวัดได้โดยอายุขัยความรู้วัดได้โดยดูจากอัตราการรู้หนังสือของผู้ใหญ่และมาตรฐาน

ความเป็นอยู่ที่ดีโดยผลิตภัณฑ์ภายในประเทศเบื้องต้นต่อคน (GDP Per capita) โดยการพัฒนามนุษย์ จะเห็นได้ว่าในด้านของตัวประกอบพื้นฐานด้านมาตรฐานความเป็นอยู่นั้น เป็นตัวประกอบที่ใจปัจจุบันใช้ทรัพยากรมาก เนื่องจากความต้องการของมนุษย์เพิ่มขึ้นเกิดการใช้ทรัพยากรอย่างฟุ่มเฟือย และผิดวิธี จนส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของประชาชนเป็นอย่างมากโดยเฉพาะการเกิดมลพิษทางอากาศที่เกิดขึ้นจากการปล่อยไอเสียของรถยนต์ที่ใช้น้ำมันสารมลพิษที่ถูกปล่อยออกมาจากเครื่องยนต์ดีเซลพบว่ามีก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (Carbon Monoxide : CO) ในปริมาณมากที่สุดรองลงมาคือก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ (Nitrogen Oxide : NOx) ก๊าซไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon : HC) ฝุ่นละออง (Particulate Matter : PM) หรือเขม่าควันซึ่งมีสาเหตุหลักมาจากไอเสียของรถยนต์และโรงงานอุตสาหกรรมที่ขยายจำนวนมากขึ้นในขณะที่พื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นพื้นที่ที่มีปัญหาการจราจรติดขัดจะมีปัญหาหมอกพิษทางอากาศในอัตราที่สูงซึ่งปัญหาดังกล่าวมีแนวโน้มว่าจะรุนแรงมากขึ้นเรื่อยๆเนื่องจากมีปริมาณรถยนต์เพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงทำให้เกิดค่าใช้จ่ายทางสังคมในการดูแลสุขภาพของประชาชนสูงขึ้นไม่ว่าจะเป็นการสูดดมมลพิษที่เข้าสู่ร่างกายโดยตรงซึ่งจะทำให้เกิดโรคเกี่ยวกับทางเดินหายใจโรคที่หอบความเครียด ความเสื่อมทางพลังกายและสติปัญญาปัญหาเกี่ยวกับสุขภาพจิตเป็นต้นซึ่งหากปล่อยปัญหานี้ต่อไปจะเป็นการยากต่อการแก้ไขได้(กรมควบคุมมลพิษ, 2549)

ปัจจุบันภาครัฐบาลได้ให้ความสำคัญในการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้พลังงานทางเลือกด้วยสาเหตุเนื่องมาจากปัญหาวิกฤตด้านพลังงานอีกทั้งการใช้น้ำมันยังส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิตของประชาชนเป็นอย่างมากโดยเฉพาะการเกิดมลพิษทางอากาศที่เกิดขึ้นจากการปล่อยไอเสียของรถยนต์ที่ใช้น้ำมันสารมลพิษที่ถูกปล่อยออกมาจากเครื่องยนต์ดีเซลพบว่ามีก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (Carbon Monoxide : CO) ในปริมาณมากที่สุดรองลงมาคือก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ (Nitrogen Oxide : NOx) ก๊าซไฮโดรคาร์บอน (Hydrocarbon : HC) ฝุ่นละออง (Particulate Matter : PM) หรือเขม่าควันซึ่งมีสาเหตุหลักมาจากไอเสียของรถยนต์และโรงงานอุตสาหกรรมที่ขยายจำนวนมากขึ้นในขณะที่พื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นพื้นที่ที่มีปัญหาการจราจรติดขัดจะมีปัญหาหมอกพิษทางอากาศในอัตราที่สูงซึ่งปัญหาดังกล่าวมีแนวโน้มว่าจะรุนแรงมากขึ้นเรื่อยๆเนื่องจากมีปริมาณรถยนต์เพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงทำให้เกิดค่าใช้จ่ายทางสังคมในการดูแลสุขภาพของประชาชนสูงขึ้นไม่ว่าจะเป็นการสูดดมมลพิษที่เข้าสู่ร่างกายโดยตรงซึ่งจะทำให้เกิดโรคเกี่ยวกับทางเดินหายใจโรคที่หอบความเครียด ความเสื่อมทางพลังกายและสติปัญญาปัญหาเกี่ยวกับสุขภาพจิตเป็นต้นซึ่งหากปล่อยปัญหานี้ต่อไปจะเป็นการยากต่อการแก้ไขได้(กรมควบคุมมลพิษ, 2549)

ก๊าซธรรมชาติจึงเป็นพลังงานทางเลือกหนึ่งที่ภาครัฐบาลนำมาใช้เป็นเชื้อเพลิงสำหรับยานยนต์แม้ว่าการใช้แม้ว่าการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (NGV) จะทำให้ผู้ใช้มีภาระค่าใช้จ่ายในด้านค่าเชื้อเพลิงน้อยลงเนื่องจากก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (NGV) มีราคาถูกกว่าก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) แต่การเปลี่ยนจากการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (NGV) ต้องมีค่าใช้จ่ายในการติดตั้งดัดแปลงอุปกรณ์ NGV ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาซึ่งทำให้ผู้ใช้ไม่แน่ใจว่าจะประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (NGV) หรือไม่เพียงใดประกอบกับประชาชนยังขาดข้อมูลความรู้ความชัดเจนในแง่ของความปลอดภัยข้อมูลด้านเทคนิคในการติดตั้งดัดแปลงอุปกรณ์ NGV ความสะดวกของสถานีบริการเติมก๊าซ NGV ตลอดจนความชัดเจนในแง่ของผลดีต่อคุณภาพชีวิตในด้านสุขภาพกายและสุขภาพจิตซึ่งนับเป็นปัญหาที่ควรทำการวิจัยเพื่อให้ได้คำตอบที่จะนำไปเป็นประโยชน์ต่อการตัดสินใจใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (NGV)

ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาความคิดเห็นของผู้บริโภคในการเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (NGV) แทนการเติมน้ำมัน เพื่อนำผลที่ได้จากการศึกษาสามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการส่งเสริมการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์และเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานของภาครัฐในการกำหนดนโยบายในการส่งเสริมการใช้ก๊าซธรรมชาติในภาคขนส่งต่อไป

2.วิสัยทัศน์และวิธีการทดลอง

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) มุ่งศึกษาความคิดเห็นของผู้บริโภคในการเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (NGV) แทนการเติมน้ำมัน ซึ่งมีวิธีการศึกษาค้นคว้าดังนี้

2.1การกำหนดประชากรและการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง

2.1.1 ประชากร (Population)

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ได้แก่ผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานครที่ใช้ก๊าซ NGV

2.1.2 กลุ่มตัวอย่าง (Sample)

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้มีจำนวน 100 คน ใช้สูตรของทาโรยามาเน่ (Yamane) ระดับความเชื่อมั่น 90% ความคลาดเคลื่อนที่ 10% ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 100 คน (จิรภา แสนเกษม, 2545, น.83)

2.2การสร้างเครื่องมือในการวิจัย

ผู้วิจัยได้ดำเนินการสร้างแบบสอบถามโดยมีขั้นตอนดังนี้

1. ศึกษาค้นคว้าเอกสารบทความงานวิจัยและแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง
2. สร้างแบบสอบถามให้ครอบคลุมความมุ่งหมายของการวิจัย
3. นำแบบสอบถามที่สร้างเสร็จแล้วเสนอต่อผู้เชี่ยวชาญเพื่อตรวจสอบความถูกต้องในการใช้ภาษาเนื้อหาและจัดหมวดหมู่ข้อคำถามให้กะทัดรัดเข้าใจง่ายพร้อมทั้งตรวจสอบความเที่ยงตรงของแบบสอบถามด้านเนื้อหา (Content Validity) เพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไข
4. ปรับปรุงแก้ไขคุณภาพของแบบสอบถามตามที่ได้รับคำแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญ



5. จัดทำแบบสอบถามฉบับสมบูรณ์แล้วนำไปเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลครั้งนี้เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยได้สร้างขึ้นโดยแบ่งออกเป็น 3 ตอนดังนี้
- ตอนที่ 1 เป็นคำถามเกี่ยวกับสถานภาพส่วนบุคคล
 - ตอนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับด้านสุขภาพกายและจิตของผู้ขับรถที่ใช้ก๊าซ NGV
 - ตอนที่ 3 เป็นคำถามเกี่ยวกับด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้ก๊าซ NGV ของผู้ขับ

2.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (NGV) โดยใช้แบบสอบถามโดยวิธีสุ่มแบบบังเอิญ สถานีบริการเติมก๊าซ NGV

2.4 การจัดการกระทำและการวิเคราะห์ข้อมูล

2.4.1 การจัดการกระทำข้อมูล

ผู้วิจัยได้จัดการกระทำข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้ (กัลยา วานิชย์บัญชา, 2548)

- 1) ตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถามทุกฉบับ
- 2) ลงรหัสแบบสอบถาม
- 3) ประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป

2.4.2 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลแบ่งออกเป็น 2 ส่วน

- 1) สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Analysis) ประกอบด้วย ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (ชูศรีวงศ์รัตน์, 2541: 26)
- 2) การวิเคราะห์สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Analysis) ได้แก่ สถิติ Crosstab chi- Square

3. สรุปผลการทดลอง

จากการศึกษาความคิดเห็นของผู้บริโภคในการเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานยนต์ (NGV) แทนการเติมน้ำมันสามารถนำมาสรุปภาพรวมได้ดังนี้

สถานภาพส่วนบุคคลพบว่า ผู้ขับรถส่วนใหญ่เป็นเพศชายคิดเป็นร้อยละ 91 มี 30 - 40 ปีคิดเป็นร้อยละ 40 สถานภาพการสมรสคิดเป็นร้อยละ 38.5 ระดับการศึกษาจบการศึกษาระดับปริญญาตรีคิดเป็นร้อยละ 79.5

ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถในกรณีที่ใช้ก๊าซ NGV เป็นดังนี้

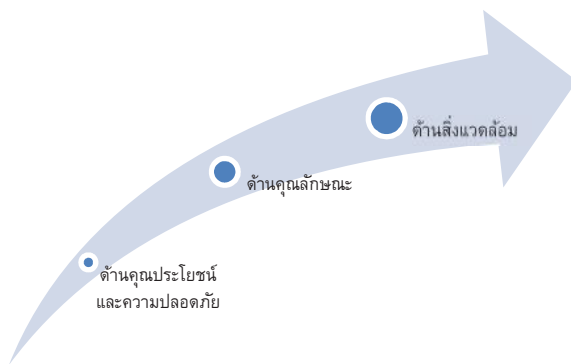
กรณีใช้ก๊าซ NGV พบว่าผู้ขับรถใช้จ่ายค่าเชื้อเพลิงมากที่สุดจำนวน 1,500 บาท/ ค่าใช้จ่ายอื่นๆ (ค่าตรวจสภาพรถ/ซ่อมรถค่าล้างรถค่าภาษีค่าประกัน) จำนวน 35,000 บาท/ปี ค่าบำรุงรักษาจำนวน 15,000 บาท/ปี

ด้านสุขภาพกายและด้านสุขภาพจิต

ด้านสุขภาพกายการใช้ก๊าซ NGV ส่งผลให้สุขภาพโดยรวมของผู้ขับรถโดยรวมดีขึ้นเล็กน้อยโดยผลการศึกษาส่วนใหญ่ผู้ขับรถพบแพทย์ตามปกติรองลงมามีร่างกายปกติและนอนหลับเป็นปกติด้านสุขภาพจิตการใช้ก๊าซ NGV ส่งผลให้สุขภาพจิตโดยรวมของผู้ขับรถดีขึ้นเล็กน้อยโดยผลการศึกษาส่วนใหญ่ผู้ขับรถมีความพึงพอใจในการใช้ก๊าซ NGV ไม่มีความกังวลใจต่อการใช้ก๊าซ NGV และมีสมาธิในการขับรถเหมือนเดิม

ด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้ก๊าซ NGV ของผู้ขับรถ

จากการศึกษาความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้ก๊าซ NGV ของผู้ขับรถที่ใช้ก๊าซ NGV พบว่าผู้ขับรถมีความรู้ความเข้าใจในด้านสิ่งแวดล้อมมารองลงมา มีความรู้ความเข้าใจในด้านคุณลักษณะและด้านคุณประโยชน์และความปลอดภัย ตามลำดับโดยสามารถสรุปได้ดังรูปที่ 2

**รูปที่ 2: ด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้ก๊าซ NGV ของผู้ขับรถ**

4. ผลการทดลองและวิจารณ์

จากผลการศึกษาพบว่า ผู้ใช้ก๊าซ NGV ใหญ่เป็นเพศชายมีอายุ 30 – 40 ปีคิดสถานภาพการสมรสจบการศึกษาสูงสุดระดับปริญญาตรีโดยสังเกตเห็นได้ว่าผู้ใช้ก๊าซ NGV อยู่ในวัยทำงาน และอยู่ในช่วงที่กำลังสร้างฐานะทางครอบครัว จึงเลือกที่จะใช้ก๊าซ NGV โดยสาเหตุหลักคือประหยัดค่าใช้จ่าย ได้สอดคล้องกับขนาด เวกินะ และไกรชิต สุตะเมือง (2554) ได้ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อแรงจูงใจในการเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) เฉพาะรถบรรทุกขนาดใหญ่ ในเขตจังหวัดสมุทรปราการ พบว่าปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดด้านราคามีอิทธิพลต่อแรงจูงใจในการเลือกใช้ก๊าซ NGV สำหรับด้านค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถในกรณีที่ใช้ก๊าซ NGV พบว่าผู้ขับรถใช้จ่ายค่าเชื้อเพลิงมากที่สุดจำนวน 1,500 บาท/ ค่าใช้จ่ายอื่นๆ (ค่าตรวจสภาพรถ/ซ่อมรถค่าล้างรถค่าภาษีค่าประกัน) จำนวน 35,000 บาท/ปี ค่าบำรุงรักษารถจำนวน 15,000 บาท/ปี ซึ่งจากการศึกษาข้อมูลกับผู้ใช้ก๊าซ NGV ยังพบอีกว่าค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิงที่ต้องจ่ายต่อเดือนลดลงกว่าเดิม สอดคล้องกับงานวิจัยของนลัทเขียวณิษย์กร (2550) ได้วิจัยเรื่องทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ต่อการเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับรถยนต์ (NGV) เป็นเชื้อเพลิงในเขตกรุงเทพมหานครจากการศึกษาพบว่าส่วนใหญ่สนใจที่จะเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) เป็นเชื้อเพลิงคือเชื้อเพลิงมีราคาถูกส่งผลให้รายจ่ายลดลง

ด้านสุขภาพกายการใช้ก๊าซ NGV ส่งผลให้สุขภาพโดยรวมของผู้ขับรถโดยรวมดีขึ้นเล็กน้อยเนื่องจากส่วนใหญ่ผู้ขับรถพบแพทย์ตามปกติและนอนหลับเป็นปกติด้านสุขภาพจิตการใช้ก๊าซ NGV ส่งผลให้สุขภาพจิตโดยรวมของผู้ขับรถปกติส่วนใหญ่ผู้ขับรถมีความพึงพอใจในการใช้ก๊าซ NGV ไม่มีความกังวลใจต่อการใช้ก๊าซ NGV และมีสมาธิในการขับรถเหมือนเดิม ในขณะที่ด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้ก๊าซ NGV ของผู้ขับรถพบว่าผู้ขับรถมีความรู้ความเข้าใจในด้านสิ่งแวดล้อมมากกว่ารองลงมาคือมีความรู้ความเข้าใจในด้านคุณลักษณะและด้านคุณประโยชน์และความปลอดภัยซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของนิวัติโสตะจินดาและคณะ (2550) ได้วิจัยเรื่องปัจจัยและพฤติกรรมที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้พลังงานทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิงในรถยนต์ส่วนบุคคลที่ติดตั้งระบบแก๊ส LPG (Liquid Petroleum Gas) พบว่าปัจจัยที่ผู้บริโภคคำนึงถึงการตัดสินใจเลือกติดตั้งก๊าซอันดับแรกคือการประหยัดจากการใช้งานรองลงมาคือความปลอดภัยของการใช้งานระบบแก๊ส LPG

5. ข้อเสนอแนะผลการวิจัย

1. จากผลการศึกษาผู้ขับรถที่ใช้ก๊าซ NGV ในด้านรายจ่ายมีนั้นแสดงว่าการใช้ก๊าซ NGV จะส่งผลต่อการประหยัดค่าใช้จ่ายมากกว่าการใช้น้ำมันดังนั้นจากผลการศึกษาดังกล่าวกระทรวงพลังงานกระทรวงคมนาคมบริษัทปตท. จำกัด (มหาชน) และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องควรมีนโยบายส่งเสริมสนับสนุนให้ประชาชนตระหนักถึงความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์มากยิ่งขึ้น

2. จากผลการศึกษาด้านสุขภาพกายและสุขภาพจิตพบว่าการใช้ก๊าซ NGV ส่งผลให้ทั้งสุขภาพกายและสุขภาพจิตโดยรวมของผู้ขับรถดีขึ้นเล็กน้อย ทั้งนี้เนื่องมาจากการไปพบแพทย์เป็นประจำ และการพักผ่อนของผู้ขับรถ การเลือกใช้ก๊าซ NGV อาจไม่ส่งผลโดยตรงดังนั้นกระทรวงพลังงานกระทรวงคมนาคมบริษัทปตท. จำกัด (มหาชน) และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องควรส่งเสริมสนับสนุนประชาสัมพันธ์และสร้างความรู้ความเข้าใจให้ผู้ขับรถตระหนักถึงสุขภาพอนามัยของตนเองเพิ่มขึ้น

3. จากผลการศึกษาวิจัยด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้ก๊าซ NGV ของผู้ขับรถนั้นพบว่าส่วนใหญ่ผู้ขับรถยังขาดความรู้ในด้านคุณลักษณะคุณประโยชน์และความปลอดภัยเกี่ยวกับการใช้ก๊าซ NGV ดังนั้นกระทรวงพลังงานกระทรวงคมนาคมบริษัทปตท. จำกัด (มหาชน) และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องควรสนับสนุนส่งเสริมให้ความรู้ประชาสัมพันธ์ข้อมูลที่สำคัญในด้านคุณลักษณะคุณประโยชน์และความปลอดภัยเกี่ยวกับการใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป



1. ควรศึกษากลุ่มตัวอย่างเพิ่มเติมจาก 100 เป็น 400 และทำการเปรียบเทียบระหว่างผู้ที่ขับรถในกรุงเทพมหานครกับปริมณฑล
2. ควรมีการศึกษาในด้านสุขภาพของผู้ขับรถและผลกระทบต่อสุขภาพจากการใช้ก๊าซ NGV มากขึ้น
3. ควรมีการศึกษาต้นทุนและผลตอบแทนจากการเลือกใช้เชื้อเพลิงที่หลากหลายขึ้นนอกเหนือจากก๊าซ NGV แล้วนำมาเปรียบเทียบเพื่อดูว่าเชื้อเพลิงชนิดใดเกิดความคุ้มค่าทางการเงินและเศรษฐศาสตร์มากกว่ากัน

6.บรรณานุกรม

- [1] กรมควบคุมมลพิษ, 2549, “รายงานสถานการณ์และการจัดการปัญหามลพิษทางอากาศและเสียง,” สำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียง.
- [2] กัลยาวันวิชัยบัญชา, 2548, “การวิเคราะห์สถิติขั้นสูงด้วยSPSS for Windows,” กรุงเทพฯ: บริษัทธรรมสาร.
- [3] จิราภรณ์เกษม, 2545, “การวิจัยทางธุรกิจ,” กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ทิพย์อักษร.
- [4] ชญาดาเกกนิษและไกรชิตสุตะเมือง, 2554, “ปัจจัยที่ส่งผลต่อแรงจูงใจในการเลือกใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) เฉพาะรถบรรทุกขนาดใหญ่ในเขตจังหวัดสมุทรปราการ,” วารสารการเงินการลงทุนการตลาดและกาบริหารธุรกิจ, (1)3, หน้า 92-112
- [5] ชูศรีวงศ์รัตน์, 2541, “เทคนิคการใช้สถิติเพื่อการวิจัย,” พิมพ์ครั้งที่ 8, กรุงเทพฯ: เทพเนรมิตการพิมพ์.
- [6] นลัทเขียววณิชย์กร, 2550, “ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ต่อการใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับรถยนต์ (NGV) เป็นเชื้อเพลิงในเขต กรุงเทพมหานคร. ปรินญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการธุรกิจผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์, มหาวิทยาลัยรังสิต.
- [7] นิธิวิโสตะจินดาและคณะ, 2550, “ปัจจัยและพฤติกรรมที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้พลังงานทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิง. ปรินญา บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- [8] ประยุกต์ปยุตโต. (2542). การศึกษากับการพัฒนามนุษย์มูลนิธิพุทธธรรม. พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพฯ: มูลนิธิพุทธธรรม.
- [9] McKennell Aubrey C; & others, 1983, “Components of Perceived Life Quality,” Journal of Community Psychology, 11(2).
- [10] UNDP, 1994, Human Development Report. Delhi: Oxford University Press.
- [11] WHOQOL Group, 1994, “The development of the world health organization quality of life assessment Instrument, In: J.Orle&W.Kuyken. Quality of life assessment: International perspective. New York: Springer-Verlag.