

บทที่ 4

ผลการศึกษา

การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กในจังหวัดเชียงใหม่ ได้รวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง 300 ราย โดยแบ่งการวิเคราะห์เป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง โดยนำการวิเคราะห์ค่าความถี่ และร้อยละ

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ลักษณะ ประเภท และชนิดของการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก เป็นข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมในการเลือกซื้อและใช้ประโยชน์ ชนิดของรถ ตลอดจนขนาดของการใช้สอย วิธีใช้ ความถี่ เวลา ระยะทาง

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

4.1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง เกี่ยวกับรายละเอียดพื้นฐานข้อมูลส่วนตัวของกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 300 ราย มีดังต่อไปนี้

4.1.1 เพศ

กลุ่มตัวอย่างจำนวน 300 ราย พบว่าเป็นเพศชาย 202 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 67.3 และเป็นเพศหญิง 98 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 32.7 (ดูข้อมูลในตาราง 4.1)

ตาราง 4.1 เพศของกลุ่มตัวอย่าง

เพศ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ชาย	202	67.3
หญิง	98	32.7
รวม	300	100.00

4.1.2 อายุ

กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 300 ราย พบว่า มีอายุระหว่าง 31-40 ปี มากที่สุดจำนวน 93 ราย หรือร้อยละ 31.0 รองลงมาคือ มีอายุระหว่าง 41-50 ปี จำนวน 85 ราย หรือร้อยละ 28.3 มีอายุระหว่าง 21-30 ปี จำนวน 83 ราย หรือร้อยละ 27.7 มีอายุ 51 ปีขึ้นไป จำนวน 24 ราย หรือร้อยละ 8.0 และมีอายุต่ำกว่า 20 ปี จำนวน 15 ราย หรือร้อยละ 5.0 (ดูข้อมูลในตาราง 4.2)

ตาราง 4.2 อายุของกลุ่มตัวอย่าง

อายุ (ปี)	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 20 ปี	15	5.0
21 – 30 ปี	83	27.7
31 – 40 ปี	93	31.0
41 – 50 ปี	85	28.3
51 ปีขึ้นไป	24	8.0
รวม	300	100.0

*หมายเหตุ อายุเฉลี่ย 37 ปี

4.1.3 รายได้ต่อเดือน

กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 300 ราย พบว่าส่วนมากมีรายได้ระหว่าง 5,001 - 10,000 บาทต่อเดือน จำนวน 101 ราย หรือร้อยละ 33.7 รองลงมาคือมีรายได้ระหว่าง 10,001 - 20,000 บาทต่อเดือน จำนวน 97 ราย หรือร้อยละ 32.3 มีรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาทต่อเดือน จำนวน 53 ราย หรือร้อยละ 17.7 มีรายได้ระหว่าง 20,001 - 30,000 บาทต่อเดือน จำนวน 36 ราย หรือร้อยละ 12.0 และมีรายได้มากกว่า 30,000 บาทขึ้นไปต่อเดือน จำนวน 13 ราย หรือร้อยละ 4.3 (ดูข้อมูลในตาราง 4.3)

ตาราง 4.3 รายได้ต่อเดือน

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน (บาท)	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 5,000 บาท	53	17.7
5,000 – 10,000 บาท	101	33.7
10,001 – 20,000 บาท	97	32.3
20,001 – 30,000 บาท	36	12.0
มากกว่า 30,000 บาท	13	4.3
รวม	300	100.0

*หมายเหตุ รายได้เฉลี่ย 10,933.33 บาทต่อเดือน

4.1.4 อาชีพ

กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 300 ราย พบว่า ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริษัท,รัฐวิสาหกิจ, ข้าราชการ จำนวน 102 ราย หรือร้อยละ 34.0 รองลงมา คือประกอบอาชีพค้าขาย จำนวน 60 ราย หรือร้อยละ 20 ประกอบธุรกิจส่วนตัว จำนวน 50 ราย หรือร้อยละ 16.7 ประกอบอาชีพรถรับจ้าง จำนวนราย 49 หรือร้อยละ 16.3 เป็นนักศึกษา จำนวน 22 ราย หรือร้อยละ 7.3 ประกอบอาชีพเกษตรกร จำนวน 9 ราย หรือร้อยละ 3.0 และอื่น ๆ ซึ่งได้แก่ ข้าราชการบำนาญ, แม่บ้าน จำนวน 8 ราย หรือร้อยละ 2.7 (ดูข้อมูลในตาราง 4.4)

ตาราง 4.4 อาชีพของกลุ่มตัวอย่าง

อาชีพ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
พนักงานบริษัท/รัฐวิสาหกิจ/ราชการ	102	34.0
ค้าขาย	60	20.0
ประกอบธุรกิจส่วนตัว	50	16.7
รับจ้าง	49	16.3
นักศึกษา	22	7.3
เกษตรกร	9	3.0
อื่น ๆ (ข้าราชการบำนาญ, แม่บ้าน)	8	2.7
รวม	300	100.0

4.1.5 ระดับการศึกษา

กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 300 ราย พบว่าส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 133 ราย หรือร้อยละ 44.3 รองลงมา มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย จำนวน 67 ราย หรือร้อยละ 22.3 มีการศึกษาระดับอื่น ๆ ได้แก่ ต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนปลาย จำนวน 53 ราย หรือร้อยละ 17.7 มีการศึกษาระดับอนุปริญญา, ปวส. จำนวน 39 ราย หรือร้อยละ 13.1 มีการศึกษาระดับปริญญาโท จำนวน 8 ราย หรือร้อยละ 2.7 (ดูข้อมูลในตาราง 4.5)

ตาราง 4.5 ระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่าง

ระดับการศึกษา	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ปริญญาโท	8	2.7
ปริญญาตรี	133	44.3
อนุปริญญา, ปวส.	39	13.0
มัธยมศึกษาตอนปลาย, ปวช.	67	22.3
อื่น ๆ (ต่ำกว่า มัธยมศึกษาตอนปลาย)	53	17.7
รวม	300	100.0

4.1.6 ภูมิลำเนา

กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 300 ราย พบว่า ส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาในเขตอำเภอเมือง จำนวน 185 ราย หรือร้อยละ 61.7 รองลงมา คือมีภูมิลำเนาในต่างอำเภอ จำนวน 86 ราย หรือร้อยละ 28.7 มีภูมิลำเนาในต่างจังหวัด จำนวน 29 ราย หรือร้อยละ 9.7 (ดูข้อมูลในตาราง 4.6)

ตาราง 4.6 ภูมิลำเนาของกลุ่มตัวอย่าง

ภูมิลำเนา	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ในเขตอำเภอเมือง	185	61.7
ต่างอำเภอ	86	28.7
ต่างจังหวัด	29	9.7
รวม	300	100.0

4.1.7 ลักษณะที่พักอาศัย

กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 300 ราย พบว่าส่วนใหญ่ลักษณะที่พักอาศัยเป็นบ้านเดี่ยว จำนวน 229 ราย หรือร้อยละ 76.3 รองลงมา คือทาวน์เฮ้าส์ จำนวน 33 ราย หรือร้อยละ 11.0 ลักษณะที่พักอาศัยแบบอาคารพาณิชย์ จำนวน 17 ราย หรือร้อยละ 5.7 ลักษณะที่พักอาศัยแบบอื่น เช่น บ้านพักข้าราชการ หอพัก จำนวน 16 ราย หรือร้อยละ 5.3 และลักษณะที่พักอาศัยแบบคอนโดมิเนียมจำนวน 5 ราย หรือร้อยละ 1.7 (ดูข้อมูลในตาราง 4.7)

ตาราง 4.7 ลักษณะที่พักอาศัยของกลุ่มตัวอย่าง

ลักษณะที่พักอาศัย	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
บ้านเดี่ยว	229	76.3
ทาวน์เฮ้าส์	33	11.0
อาคารพาณิชย์	17	5.7
อื่น ๆ (บ้านพักข้าราชการ,หอพัก)	16	5.3
คอนโดมิเนียม	5	1.7
รวม	300	100.0

4.1.8 ขนาดครัวเรือน

กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 300 ราย พบว่า ส่วนใหญ่ มีขนาดครัวเรือน 4 คน จำนวน 106 ราย หรือร้อยละ 35.3 รองลงมาคือ มีขนาดครัวเรือน 5 คน จำนวน 64 ราย หรือร้อยละ 21.3 มีขนาดครัวเรือน 3 คน จำนวน 54 ราย หรือร้อยละ 18.0 มีขนาดครัวเรือน 6 คน จำนวน 30 ราย หรือร้อยละ 10.0 มีขนาดครัวเรือน 2 คน จำนวน 24 ราย หรือร้อยละ 8.0 มีขนาดครัวเรือนตั้งแต่ 7 คนขึ้นไป จำนวน 14 ราย หรือร้อยละ 4.7 และมีขนาดครัวเรือน 1 คน จำนวน 8 ราย หรือร้อยละ 2.7 (ดูข้อมูลในตาราง 4.8)

ตาราง 4.8 ขนาดครัวเรือนของกลุ่มตัวอย่าง

จำนวนบุคคลในครัวเรือน (คน)	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	8	2.7
2	24	8.0
3	54	18.0
4	106	35.3
5	64	21.3
6	30	10.0
ตั้งแต่ 7 คนขึ้นไป	14	4.7
รวม	300	100.0

*หมายเหตุ ขนาดครัวเรือนเฉลี่ยไม่เกิน 4 คน

4.2 การวิเคราะห์ลักษณะ ประเภท และชนิดของการใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

4.2.1 ยี่ห้อของรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่ใช้

กลุ่มตัวอย่าง 300 ราย พบว่า ส่วนใหญ่ใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กยี่ห้ออีซูซุ จำนวน 116 ราย หรือร้อยละ 38.7 รองลงมาคือ ใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กยี่ห้อ โตโยต้า จำนวน 77 ราย หรือร้อยละ 25.7 ใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กยี่ห้อ มิตซูบิชิ จำนวน 36 ราย หรือร้อยละ 12.0 ใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กยี่ห้อฟอร์ด จำนวน 27 ราย หรือร้อยละ 9.0 ใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กยี่ห้อ นิสสัน จำนวน 24 ราย หรือร้อยละ 8.0 และใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กยี่ห้อ มาสด้า จำนวน 20 ราย หรือร้อยละ 6.7 (ดูข้อมูลในตาราง 4.9)

ตาราง 4.9 ยี่ห้อของรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่ใช้ของกลุ่มตัวอย่าง

ยี่ห้อ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
อีซูซุ	116	38.7
โตโยต้า	77	25.7
มิตซูบิชิ	36	12.0
ฟอร์ด	27	9
นิสสัน	24	8.0
มาสด้า	20	6.7
รวม	300	100.0

4.2.2 ลักษณะรูปแบบของรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่ใช้

กลุ่มตัวอย่าง 300 ราย พบว่า ส่วนใหญ่ใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่มีลักษณะ 2 ประตู มีห้องโดยสารเพิ่ม (มี Cab) จำนวน 178 ราย หรือร้อยละ 59.3 รองลงมาคือมีลักษณะ 2 ประตู ไม่มีห้องโดยสารเพิ่ม (ไม่มี Cab) จำนวน 70 ราย หรือร้อยละ 23.3 และมีลักษณะ 4 ประตู จำนวน 52 ราย หรือร้อยละ 17.3 (ดูข้อมูลในตาราง 4.10)

ตาราง 4.10 ลักษณะรูปแบบของรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่ใช้ของกลุ่มตัวอย่าง

ลักษณะ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
2 ประตู มีห้องโดยสารเพิ่ม	178	59.3
2 ประตู ไม่มีห้องโดยสารเพิ่ม	70	23.3
4 ประตู	52	17.3
รวม	300	100.0

4.2.3 ลักษณะการขับเคลื่อนของรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่ใช้

กลุ่มตัวอย่าง 300 ราย พบว่า ส่วนใหญ่ใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่มีลักษณะการขับเคลื่อนแบบ 2 ล้อ (ขับเคลื่อนแบบ 2 ล้อ) จำนวน ราย 227 หรือร้อยละ 75.7 รองลงมาคือมีลักษณะการขับเคลื่อนแบบ 4 ล้อ จำนวน 73 ราย หรือร้อยละ 24.3 จากข้อมูลแสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่มีลักษณะ ไม่มีการขับเคลื่อนแบบ 4 ล้อ (ดูข้อมูลในตาราง 4.11)

ตาราง 4.11 ลักษณะการขับเคลื่อนของรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่ใช้ของกลุ่มตัวอย่าง

ลักษณะการขับเคลื่อน	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ขับเคลื่อนแบบ 2 ล้อ	227	75.7
ขับเคลื่อนแบบ 4 ล้อ	73	24.3
รวม	300	100.0

4.2.4 จำนวนรถยนต์ที่ใช้

กลุ่มตัวอย่าง 300 ราย พบว่า ส่วนใหญ่มีจำนวนรถยนต์ที่ใช้อยู่ 1 คัน จำนวน 171 คน หรือร้อยละ 57.0 รองลงมาคือมีจำนวนรถยนต์ที่ใช้อยู่ 2 คัน จำนวน 88 คน หรือร้อยละ 29.3 จำนวนรถยนต์ที่ใช้อยู่ 3 คัน จำนวน 29 คน หรือร้อยละ 9.7 จำนวนรถยนต์ที่ใช้อยู่ 4 คัน จำนวน 9 คน หรือร้อยละ 3.0 จำนวนรถยนต์ที่ใช้อยู่ 5 คัน จำนวน 2 ราย หรือร้อยละ 0.7 และจำนวนรถยนต์ที่ใช้อยู่ 6 คัน จำนวน 1 คน หรือร้อยละ 0.3 (ดูข้อมูลในตาราง 4.12)

ตาราง 4.12 จำนวนรถยนต์ที่ใช้ของกลุ่มตัวอย่าง

จำนวนรถยนต์ (คัน)	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1	171	57.0
2	88	29.3
3	29	9.7
4	9	3.0
5	2	0.7
6	1	0.3
รวม	300	100.0

4.2.5 เส้นทางที่ใช้เดินทาง

กลุ่มตัวอย่าง 300 ราย พบว่า ส่วนใหญ่ใช้เส้นทางเดินทางในเขตอำเภอเมือง จำนวน 153 ราย หรือร้อยละ 51.0 รองลงมาคือใช้เส้นทางเดินทางไม่แน่นอน จำนวน 83 ราย หรือร้อยละ 27.7 ใช้เส้นทางเดินทางต่างอำเภอ จำนวน 45 ราย หรือร้อยละ 15.0 และใช้เส้นทางเดินทางต่างจังหวัด จำนวน 19 ราย หรือร้อยละ 6.3 (ดูข้อมูลในตาราง 4.13)

ตาราง 4.13 เส้นทางที่ใช้เดินทางของกลุ่มตัวอย่าง

เส้นทางเดินทาง	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ในเขตอำเภอเมือง	153	51.0
ต่างอำเภอ	45	15.0
ต่างจังหวัด	19	6.3
ไม่แน่นอน	83	27.7
รวม	300	100.0

4.2.6 เวลาที่ใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กโดยเฉลี่ยต่อวัน

กลุ่มตัวอย่าง 300 ราย พบว่า ส่วนใหญ่ใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กเป็นระยะเวลาโดยเฉลี่ย 1-2 ชั่วโมงต่อวัน จำนวน 127 ราย หรือร้อยละ 42.3 รองลงมาคือใช้ระยะเวลาโดยเฉลี่ย 3-4 ชั่วโมงต่อวัน จำนวน 102 ราย หรือร้อยละ 34.0 ใช้ระยะเวลาโดยเฉลี่ย 5-6 ชั่วโมงต่อวัน จำนวน 38 ราย หรือร้อยละ 12.7 ใช้ระยะเวลาโดยเฉลี่ย 7-8 ชั่วโมงต่อวัน จำนวน 14 ราย หรือร้อยละ 4.7 ใช้ระยะเวลาโดยเฉลี่ย 9-10 ชั่วโมงต่อวัน จำนวน 11 ราย หรือร้อยละ 3.7 และใช้ระยะเวลาโดยเฉลี่ยมากกว่า 10 ชั่วโมงขึ้นไปต่อวัน จำนวน 8 ราย หรือร้อยละ 2.6 (ดูข้อมูลในตาราง 4.14)

ตาราง 4.14 เวลาที่ใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กโดยเฉลี่ยต่อวันของกลุ่มตัวอย่าง

ระยะเวลาโดยเฉลี่ย(ชั่วโมง/วัน)	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1-2	127	42.3
3-4	102	34.0
5-6	38	12.7
7-8	14	4.7
9-10	11	3.7
มากกว่า 10 ชั่วโมงขึ้นไป	8	2.6
รวม	300	100.0

*หมายเหตุ ระยะเวลาโดยเฉลี่ยไม่เกิน 4 ชั่วโมง/วัน

4.2.7 ระยะทางที่ใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กโดยเฉลี่ยต่อวัน

กลุ่มตัวอย่าง 300 ราย พบว่า ส่วนใหญ่ใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กเป็นระยะทางโดยเฉลี่ย 1-50 กิโลเมตรต่อวัน จำนวน 160 ราย หรือร้อยละ 53.3 รองลงมาคือใช้ระยะทางโดยเฉลี่ย 51-100 กิโลเมตรต่อวัน จำนวน 88 ราย หรือร้อยละ 29.3 ใช้ระยะทางโดยเฉลี่ย 151-200 กิโลเมตรต่อวัน จำนวน 21 ราย หรือร้อยละ 7.0 ใช้ระยะทางโดยเฉลี่ย 101-150 กิโลเมตรต่อวัน จำนวน 19 ราย หรือร้อยละ 6.3 ใช้ระยะทางโดยเฉลี่ยมากกว่า 301 กิโลเมตรต่อวันขึ้นไป จำนวน 2 ราย หรือร้อยละ 2.0 ใช้ระยะทางโดยเฉลี่ย 251-300 กิโลเมตรต่อวัน จำนวน 4 ราย หรือร้อยละ 1.4 และใช้ระยะทางโดยเฉลี่ย 201-250 กิโลเมตรต่อวัน จำนวน 2 ราย หรือร้อยละ 0.7 (ดูข้อมูลในตาราง 4.15)

ตาราง 4.15 ระยะทางที่ใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กโดยเฉลี่ยต่อวันของกลุ่มตัวอย่าง

ระยะทาง โดยเฉลี่ย (กม./วัน)	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1-50	160	53.3
51-100	88	29.3
101-150	19	6.3
151-200	21	7.0
201-250	2	0.7
251-300	4	1.4
มากกว่า 301 กม.ขึ้นไป	6	2.0
รวม	300	100.0

*หมายเหตุ ระยะทางโดยเฉลี่ยไม่เกิน 50 กม./วัน

4.2.8 ช่วงเวลาที่ใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

กลุ่มตัวอย่าง 300 ราย พบว่า ส่วนใหญ่ใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กในช่วงเวลา 6.00-9.00 น. จำนวน 186 ราย หรือร้อยละ 62.0 รองลงมาคือช่วงเวลา 15.00-18.00 น. จำนวน 153 ราย หรือร้อยละ 51.0 ช่วงเวลา 9.00-12.00 น. จำนวน 130 ราย หรือร้อยละ 43.3 ช่วงเวลา 18.00-21.00 น. จำนวน 124 ราย หรือร้อยละ 41.3 ช่วงเวลา 12.00-15.00 น. จำนวน 112 ราย หรือร้อยละ 37.3 ช่วงเวลา 21.00-24.00 น. จำนวน 26 ราย หรือร้อยละ 8.7 และช่วงเวลาดังแต่ 24.00-6.00 น. จำนวน 7 ราย หรือร้อยละ 2.3 (ดูข้อมูลในตาราง 4.16)

ตาราง 4.16 ช่วงเวลาที่ใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กของกลุ่มตัวอย่าง

เวลา	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
6.00-9.00 น.	186	62.0
9.00-12.00 น.	130	43.3
12.00-15.00 น.	112	37.3
15.00-18.00 น.	153	51.0
18.00-21.00 น.	124	41.3
21.00-24.00 น.	26	8.7
ตั้งแต่ 24.00-6.00 น.	7	2.3

*หมายเหตุ กลุ่มตัวอย่างอาจใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กมากกว่า 1 ช่วงเวลาหรือหลายช่วงเวลาได้

4.2.9 อายุการใช้งานของรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

อายุการใช้งานของรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กของกลุ่มตัวอย่างพบว่าอายุการใช้งาน 1 ปี จำนวน 52 ราย หรือร้อยละ 17.3 รองลงมาคืออายุการใช้งาน 3 ปี จำนวน 42 ราย หรือร้อยละ 14.0 อายุการใช้งาน 2 ปี จำนวน 40 ราย หรือร้อยละ 13.3 อายุการใช้งาน 4 ปี จำนวน 40 ราย หรือร้อยละ 13.3 อายุการใช้งาน 5 ปี จำนวน 29 ราย หรือร้อยละ 9.7 อายุการใช้งาน 6 ปี จำนวน 21 ราย หรือร้อยละ 7.0 อายุการใช้งาน 10 ปี จำนวน 19 ราย หรือร้อยละ 6.3 อายุการใช้งาน 7 ปี จำนวน 17 ราย หรือร้อยละ 5.7 อายุการใช้งาน 8 ปี จำนวน 15 ราย หรือร้อยละ 5.0 อายุการใช้งานไม่เกิน 1 ปี จำนวน 8 ราย หรือร้อยละ 2.7 อายุการใช้งานมากกว่า 10 ปี จำนวน 12 ราย หรือร้อยละ 4.0 และอายุการใช้งาน 9 ปี จำนวน 5 ราย หรือร้อยละ 1.7 จากข้อมูลพบว่าอายุการใช้งานของรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กไม่เกิน 5 ปี มีจำนวน 211 ราย หรือร้อยละ 70.3 ส่วนที่เกิน 5 ปี มีจำนวน 98 ราย หรือร้อยละ 29.7 (ดูข้อมูลในตาราง 4.17)

ตาราง 4.17 อายุการใช้งานของรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กของกลุ่มตัวอย่าง

อายุการใช้งาน	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 1 ปี	8	2.7
1 ปี	52	17.3
2 ปี	40	13.3
3 ปี	42	14.0
4 ปี	40	13.3
5 ปี	29	9.7
6 ปี	21	7.0
7 ปี	17	5.7
8 ปี	15	5.0
9 ปี	5	1.7
10 ปี	19	6.3
มากกว่า 10 ปี	12	4.0
รวม	300	100.0

4.2.10 บุคคลที่มีส่วนในการตัดสินใจซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

กลุ่มตัวอย่าง 300 ราย พบว่า ส่วนใหญ่บุคคลที่มีส่วนในการตัดสินใจซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กด้วยตัวเองมาเป็นอันดับหนึ่งด้วยคะแนนเฉลี่ย 4.62 รองลงมา คือ ครอบครัว/ญาติพี่น้อง ด้วยคะแนนเฉลี่ย 4.12 เพื่อน ด้วยคะแนนเฉลี่ย 2.35 จากสื่อโฆษณา ด้วยคะแนนเฉลี่ย 2.12 และสุดท้าย จากพนักงานขาย/ตัวแทนจำหน่าย ด้วยคะแนนเฉลี่ย 1.78 (ดูข้อมูลในตาราง 4.18)

ตาราง 4.18 บุคคลที่มีส่วนในการตัดสินใจซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กของกลุ่มตัวอย่าง

บุคคลที่มีส่วนในการตัดสินใจ	อันดับการให้ความสำคัญ					คะแนนเฉลี่ย
	1	2	3	4	5	
	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	
ตัวเอง	201	87	9	2	2	4.62
ครอบครัว/ญาติพี่น้อง	87	177	24	10	2	4.12
เพื่อน	1	9	146	84	59	2.35
พนักงานขาย/ตัวแทนจำหน่าย	4	7	37	125	126	1.78
สื่อโฆษณา	7	20	84	79	111	2.12

4.2.11 เหตุผลในการเลือกซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

กลุ่มตัวอย่าง 300 ราย พบว่า เลือกซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กด้วยเหตุผลว่าให้ประโยชน์ใช้สอยได้มากกว่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล จำนวน 180 ราย หรือร้อยละ 60.0 รองลงมาเหตุผลว่ารถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่เลือกซื้อ มีสมรรถนะเครื่องยนต์ดีกว่าเมื่อเทียบเปรียบกับยี่ห้ออื่น ๆ จำนวน 45 ราย หรือร้อยละ 15.0 เห็นว่ารถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่เลือกซื้อนั้นมีราคาที่เหมาะสม จำนวน 39 ราย หรือร้อยละ 13.0 มีเหตุผลว่ารถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่เลือกซื้อเป็นยี่ห้อที่มีชื่อเสียงดี จำนวน 32 ราย หรือร้อยละ 10.7 และเหตุผลอื่น ๆ เช่น ประหยัดน้ำมัน, แข็งแรงทนทาน จำนวน 4 ราย หรือร้อยละ 1.3 (ดูข้อมูลในตาราง 4.19)

ตาราง 4.19 เหตุผลในการเลือกซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กของกลุ่มตัวอย่าง

เหตุผลในการเลือกซื้อ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ให้ประโยชน์ใช้สอยได้มากกว่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล	180	60.0
สมรรถนะเครื่องยนต์ดีกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับยี่ห้ออื่น ๆ	45	15.0
ราคาเหมาะสม	39	13.0
เป็นยี่ห้อที่มีชื่อเสียงดีในตลาด	32	10.7
อื่น ๆ (ประหยัดน้ำมัน, แข็งแรงทนทาน)	4	1.3
รวม	300	100.0

4.2.12 จุดประสงค์หลักในการเลือกซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

กลุ่มตัวอย่าง 300 ราย พบว่า ส่วนใหญ่มีจุดประสงค์เพื่อใช้ส่วนตัวในชีวิตประจำวัน จำนวน 183 ราย หรือร้อยละ 61.0 รองลงมามีจุดประสงค์เพื่อใช้บรรทุกของในธุรกิจส่วนตัว(ภายในเขตอำเภอเมืองและอำเภอใกล้เคียง) จำนวน 65 ราย หรือร้อยละ 21.7 จุดประสงค์เพื่อใช้เป็นรถรับจ้างในสหกรณ์เดินรถจำนวน 17 ราย หรือร้อยละ 5.7 จุดประสงค์เพื่อใช้บรรทุกของในบริษัทหรือห้างร้านจำนวน 13 ราย หรือร้อยละ 4.3 จุดประสงค์เพื่อใช้บรรทุกสินค้าเกี่ยวกับการเกษตรจำนวน 8 ราย หรือร้อยละ 2.7 จุดประสงค์เพื่อใช้บรรทุกของในธุรกิจส่วนตัว(ระหว่างจังหวัด)จำนวน 7 ราย หรือร้อยละ 2.3 และเพื่อใช้ในหน่วยงานราชการ, องค์กร, สมาคม หรือมูลนิธิจำนวน 7 ราย หรือร้อยละ 2.3 (ดูข้อมูลในตาราง 4.20)

ตาราง 4.20 จุดประสงค์หลักในการเลือกซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กของกลุ่มตัวอย่าง

จุดประสงค์	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ใช้ส่วนตัวในชีวิตประจำวัน	183	61.0
ใช้บรรทุกของในธุรกิจส่วนตัว- (ภายในเขตอำเภอเมืองและอำเภอใกล้เคียง)	65	21.7
ใช้เป็นรถรับจ้างในสหกรณ์เดินรถ	17	5.7
ใช้บรรทุกของในบริษัทหรือห้างร้าน	13	4.3
ใช้บรรทุกสินค้าเกี่ยวกับการเกษตร	8	2.7
ใช้ในหน่วยงานราชการ, องค์กร, สมาคม หรือมูลนิธิ	7	2.3
ใช้บรรทุกของในธุรกิจส่วนตัว(ระหว่างจังหวัด)	7	2.3
รวม	300	100.0

4.2.13 วิธีชำระเงินในการเลือกซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

กลุ่มตัวอย่าง 300 ราย พบว่า ส่วนใหญ่ใช้วิธีชำระเงินแบบเงินผ่อนจำนวน 199 ราย หรือร้อยละ 66.3 รองลงมาใช้วิธีชำระเงินแบบเงินสด จำนวน 101 ราย หรือร้อยละ 101 (ดูข้อมูลในตาราง 4.21)

ตาราง 4.21 วิธีชำระเงินในการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กของกลุ่มตัวอย่าง

วิธีชำระเงิน	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
เงินสด	101	33.7
เงินผ่อนส่ง	199	66.3
รวม	300	100.0

4.2.14 เงินใจการชำระเงินแบบผ่อนส่ง

จากกลุ่มตัวอย่างที่เลือกซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กแบบผ่อนส่งทั้งหมดจำนวน 199 ราย พบว่าส่วนใหญ่พอใจกับเงินใจการชำระเงินผ่อนแบบคาวน 50 % ผ่อนไม่นาน ดอกเบี้ยต่ำจำนวน 91 ราย หรือร้อยละ 45.7 รองลงมาพอใจกับเงินใจการชำระเงินผ่อนแบบ คาวนมาก ผ่อนน้อย ไม่มี ดอกเบี้ย จำนวน 82 ราย หรือร้อยละ 41.2 และพอใจกับเงินใจการชำระเงินผ่อนแบบคาวนน้อย ผ่อนนาน ดอกเบี้ยสูงจำนวน 26 ราย หรือร้อยละ 13.1 (ดูข้อมูลในตาราง 4.22)

ตาราง 4.22 เงินใจการชำระเงินแบบผ่อนส่งของกลุ่มตัวอย่าง

เงินใจการชำระเงินแบบผ่อนส่ง	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
คาวน 50 % ผ่อนไม่นาน ดอกเบี้ยต่ำ	91	45.7
คาวนมาก ผ่อนน้อย ไม่มีดอกเบี้ย	82	41.2
คาวนน้อย ผ่อนนาน ดอกเบี้ยสูง	26	13.1
รวม	199	100.0

4.2.15 การเลือกชนิดของรถยนต์ในการซื้อครั้งต่อไป

กลุ่มตัวอย่าง 300 ราย พบว่า ส่วนใหญ่จะเลือกรถยนต์ยนต์แบบนั่งส่วนบุคคลในการซื้อครั้งต่อไปจำนวน 155ราย หรือร้อยละ 51.7 รองลงมาคือเลือกรถยนต์แบบบรรทุกขนาดเล็กในการซื้อครั้งต่อไปจำนวน 137 ราย หรือร้อยละ 45.7 และเลือกรถยนต์แบบอื่น ๆ เช่น รถตู้, รถแวน ในการซื้อครั้งต่อไปจำนวน 8 ราย หรือร้อยละ 2.7 (ดูข้อมูลในตาราง 4.23)

ตาราง 4.23 การเลือกชนิดของรถยนต์ในการซื้อครั้งต่อไปของกลุ่มตัวอย่าง

ชนิดของรถยนต์	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
รถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก	137	45.7
รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	155	51.7
อื่น ๆ (รถตู้, รถแวน)	8	2.7
รวม	300	100.0

4.2.16 การเลือกใช้อยี่ห้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กในการซื้อครั้งต่อไป

จากกลุ่มตัวอย่างที่เลือกใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก 137 ราย จะเลือกใช้อยี่ห้อเดิมในการซื้อครั้งต่อไป จำนวน 108 ราย หรือร้อยละ 78.8 และที่พิจารณาการเปลี่ยนไปใช้อยี่ห้อใหม่ จำนวน 29 ราย หรือร้อยละ 21.2 (ดูข้อมูลในตาราง 4.24)

ตาราง 4.24 การเลือกใช้อยี่ห้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กในการซื้อครั้งต่อไปของกลุ่มตัวอย่าง

การเลือกใช้อยี่ห้อ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ใช้อยี่ห้อเดิม	108	78.8
เปลี่ยนยี่ห้อใหม่	29	21.2
รวม	137	100.0

4.2.17 ยี่ห้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่ได้รับความนิยม

กลุ่มตัวอย่าง 300 ราย พบว่า ยี่ห้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่นิยมเป็นอันดับที่ 1 คือ อีซูซุ คะแนนเฉลี่ย 4.92 รองลงมาอันดับที่ 2 คือ ยี่ห้อ โตโยต้า คะแนนเฉลี่ย 4.88 อันดับที่ 3 คือ ยี่ห้อฟอร์ด คะแนนเฉลี่ย 3.55 อันดับที่ 4 คือ ยี่ห้อมิตซูบิชิ คะแนนเฉลี่ย 2.92 อันดับที่ 5 คือ ยี่ห้อ นิสสัน คะแนนเฉลี่ย 2.80 อันดับที่ 6 คือ ยี่ห้อมาสด้า คะแนนเฉลี่ย 1.93 (ดูข้อมูลในตาราง 4.25)

ตาราง 4.25 ยี่ห้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่ได้รับความนิยมของกลุ่มตัวอย่าง

ยี่ห้อ	อันดับการให้ความสำคัญ						คะแนนเฉลี่ย
	1	2	3	4	5	6	
	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	
อีซูซุ	138	72	47	22	12	9	4.92
โตโยต้า	97	124	46	16	14	3	4.88
ฟอร์ด	27	58	75	71	34	31	3.55
มิตซูบิชิ	16	29	56	69	72	61	2.92
นิสสัน	12	8	58	91	91	40	2.80
มาสด้า	10	9	18	31	77	156	1.93

4.3 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

จากกลุ่มตัวอย่าง 300 ราย ที่เป็นผู้ซื้อและผู้ใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กได้ให้ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยต่าง ๆ 16 ปัจจัย อันได้แก่ 1) ประโยชน์ใช้สอย 2) ราคาของรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก 3) ราคาของประเภทอื่นๆ 4) ยี่ห้อรถยนต์ 5) สมรรถนะของเครื่องยนต์ 6) การประหยัดน้ำมัน 7) ความสวยงามของรูปทรงรถยนต์ 8) ระบบความปลอดภัย 9) อุปกรณ์อำนวยความสะดวก 10) การมีของแถม 11) การโฆษณาประชาสัมพันธ์ 12) การรับประกัน 13) การบริการหลังการขาย 14) เงื่อนไขการชำระเงิน 15) การขายต่อในท้องตลาด 16) ราคาอะไหล่รถ โดยให้น้ำหนักความสำคัญของปัจจัยที่มีอิทธิพลเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย พบว่า ปัจจัยด้านอะไหล่รถ มาเป็นอันดับหนึ่ง ด้วยคะแนนเฉลี่ย 4.40 รองลงมา คือ ระบบความปลอดภัย ด้วยคะแนนเฉลี่ย 4.38 ความประหยัด ด้วยคะแนนเฉลี่ย 4.29 การรับประกัน ด้วยคะแนนเฉลี่ย 4.25 ประโยชน์ใช้สอย ด้วยคะแนนเฉลี่ย 4.11 ราคาของรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก ด้วยคะแนนเฉลี่ย 4.00 การบริการหลังการขาย ด้วยคะแนนเฉลี่ย 3.95 สมรรถนะของเครื่องยนต์ ด้วยคะแนนเฉลี่ย 3.93 ความสวยงามของรูปทรงรถยนต์ ด้วยคะแนนเฉลี่ย 3.92 อุปกรณ์อำนวยความสะดวกสบาย ด้วยคะแนนเฉลี่ย 3.69 เงื่อนไขการชำระเงิน ด้วยคะแนนเฉลี่ย 3.67 การขายต่อในท้องตลาด ด้วยคะแนนเฉลี่ย 3.62 การมีของแถม ด้วยคะแนนเฉลี่ย 3.59 ปัจจัยด้านยี่ห้อ ด้วยคะแนนเฉลี่ย 3.55 การโฆษณาประชาสัมพันธ์ ด้วยคะแนนเฉลี่ย 3.50 ราคาของประเภทอื่นๆ ด้วยคะแนนเฉลี่ย 3.31 (ดูข้อมูลในตาราง 4.26)

ตาราง 4.26 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กของกลุ่มตัวอย่าง

อันดับที่	ปัจจัย	อันดับการให้ความสำคัญ					คะแนนเฉลี่ย
		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
		จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	
1	ราคาอะไหล่รถ	305	234	58	3	-	4.40
2	ระบบความปลอดภัย	804	469	215	12	-	4.38
3	ความประหยัด	479	246	139	30	6	4.29
4	การรับประกัน	268	223	100	7	2	4.25
5	ประโยชน์ใช้สอย	474	441	234	41	10	4.11

ตาราง 4.26 (ต่อ)

อันดับที่	ปัจจัย	อันดับการให้ความสำคัญ					คะแนนเฉลี่ย
		1	2	3	4	5	
		จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	
6	ราคารถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก	531	510	396	52	52	4.00
7	การบริการหลังการขาย	409	660	383	40	7	3.95
8	สมรรถนะของเครื่องยนต์	763	674	459	161	43	3.93
9	ความสวยงามของรูปทรงรถยนต์	458	532	446	61	3	3.92
10	อุปกรณ์อำนวยความสะดวก	254	505	337	59	13	3.69
11	เงื่อนไขการชำระเงิน	245	290	231	90	44	3.67
12	การขายต่อในท้องตลาด	280	554	513	124	29	3.62
13	การมีของแถม	289	338	402	130	41	3.59
14	ซีทีอาร์ยนต์	252	531	552	125	80	3.55
15	การโฆษณาประชาสัมพันธ์	248	487	552	192	21	3.50
16	ราคารถยนต์ประเภทอื่นๆ	97	170	194	99	40	3.31

4.3.1 ปัจจัยด้านราคาอะไหล่รถ

จากตาราง 4.27 แสดงให้เห็นถึงรายละเอียดของปัจจัยด้านราคาอะไหล่รถที่มีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก พบว่า อะไหล่หาได้ง่าย มาเป็นอันดับหนึ่งด้วยคะแนนเฉลี่ย 4.43 รองลงมาคือ ราคาอะไหล่รถที่เหมาะสม คะแนนเฉลี่ย 4.37 ตามลำดับ

ตาราง 4.27 ปัจจัยด้านราคาอะไหล่รถที่มีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

ปัจจัยด้านราคาอะไหล่รถ	ระดับการให้ความสำคัญ					คะแนนเฉลี่ย
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	
อะไหล่หาได้ง่าย	162	107	30	1	-	4.43
ราคาอะไหล่รถที่เหมาะสม	143	127	28	2	-	4.37
รวม	305	234	58	3	-	4.40

4.3.2 ปัจจัยด้านระบบความปลอดภัย

จากตาราง 4.28 แสดงให้เห็นถึงรายละเอียดของปัจจัยด้านระบบความปลอดภัยที่มีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก พบว่า ระบบเบรกมาเป็นอันดับหนึ่งด้วยคะแนนเฉลี่ย 4.56 รองลงมาคือ ความแข็งแรงทนทานของตัวถังรถ คะแนนเฉลี่ย 4.51 เข็มขัดนิรภัย คะแนนเฉลี่ย 4.34 ระบบไฟฟ้า, ไฟเลี้ยว, ไฟเบรกได้มาตรฐาน คะแนนเฉลี่ย 4.27 และระบบล็อกปลอดภัย คะแนนเฉลี่ย 4.20 ตามลำดับ

ตาราง 4.28 ปัจจัยด้านปัจจัยด้านระบบความปลอดภัยที่มีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

ปัจจัยด้านระบบความปลอดภัย	ระดับการให้ความสำคัญ					คะแนนเฉลี่ย
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	
ระบบเบรก	191	86	23	-	-	4.56
ความแข็งแรงทนทานของตัวถังรถ	184	84	32	-	-	4.51
เข็มขัดนิรภัย	144	114	42	-	-	4.34
ระบบไฟฟ้า, ไฟเลี้ยว, ไฟเบรกได้มาตรฐาน	148	89	60	3	-	4.27
ระบบล็อกปลอดภัย	137	96	58	9	-	4.20
รวม	254	505	337	59	13	3.69

4.3.3 ปัจจัยด้านการประหยัด

จากตาราง 4.29 แสดงให้เห็นถึงรายละเอียดของปัจจัยด้านการประหยัดที่มีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก พบว่า การประหยัดน้ำมันมาเป็นอันดับหนึ่งด้วยคะแนนเฉลี่ย 4.58 รองลงมาคือ ประหยัดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษารถ คะแนนเฉลี่ย 4.32 ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเสียภาษีและค่าทะเบียนรถ คะแนนเฉลี่ย 3.97 ตามลำดับ

ตาราง 4.29 ปัจจัยด้านการประหยัดที่มีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

ปัจจัยด้านการประหยัด	ระดับการให้ความสำคัญ					คะแนนเฉลี่ย
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	
ประหยัดน้ำมัน	212	53	33	2	-	4.58
ประหยัดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษารถ	152	99	41	8	-	4.32
ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเสียภาษีและค่าทะเบียนรถ	115	94	65	20	6	3.97
รวม	479	246	139	30	6	4.29

4.3.4 ปัจจัยด้านการรับประกัน

จากตาราง 4.30 แสดงให้เห็นถึงรายละเอียดของปัจจัยด้านการรับประกันที่มีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก พบว่า เงื่อนไขการรับประกันเป็นที่น่าพอใจ มาเป็นอันดับหนึ่งด้วยคะแนนเฉลี่ย 4.27 รองลงมาคือ ระยะเวลาการรับประกันยาวนาน คะแนนเฉลี่ย 4.23 ตามลำดับ

ตาราง 4.30 ปัจจัยด้านการรับประกันที่มีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

ปัจจัยด้านการรับประกัน	ระดับการให้ความสำคัญ					คะแนนเฉลี่ย
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	
เงื่อนไขการรับประกันเป็นที่น่าพอใจ	136	113	47	3	1	4.27
ระยะเวลาการรับประกันยาวนาน	132	110	53	4	1	4.23
รวม	268	223	100	7	2	4.25

4.3.5 ปัจจัยด้านประโยชน์ใช้สอย

จากตาราง 4.31 แสดงให้เห็นรายละเอียดของปัจจัยด้านประโยชน์ใช้สอยที่มีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก พบว่า ความเป็นรถยนต์เอนกประสงค์ ใช้งานได้สารพัดประโยชน์ มาเป็นอันดับหนึ่งด้วยคะแนนเฉลี่ย 4.57 รองลงมาคือ ให้ประโยชน์ใช้สอยได้มากกว่าเมื่อเทียบกับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล คะแนนเฉลี่ย 4.05 ความคล่องตัวในการขับขี่ คะแนนเฉลี่ย 3.96 และความสามารถในการเพิ่มรายได้ให้กับผู้เป็นเจ้าของ คะแนนเฉลี่ย 3.85 ตามลำดับ

ตาราง 4.31 ปัจจัยด้านประโยชน์ใช้สอยที่มีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

ปัจจัยด้านประโยชน์ใช้สอย	ระดับการให้ความสำคัญ					คะแนนเฉลี่ย
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	
ความเป็นรถยนต์เอนกประสงค์ ใช้งานได้สารพัดประโยชน์	191	89	20	-	-	4.57
ให้ประโยชน์ใช้สอยได้มากกว่าเมื่อเทียบกับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล	113	106	64	16	1	4.05
ความคล่องตัวในการขับขี่	71	151	73	5	-	3.96
ความสามารถในการเพิ่มรายได้ให้กับผู้เป็นเจ้าของ	99	95	77	20	9	3.85
รวม	474	441	234	41	10	4.11

4.3.6 ปัจจัยด้านราคารถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

จากตาราง 4.32 แสดงให้เห็นถึงรายละเอียดของปัจจัยด้านราคาของรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่มีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก พบว่า ราคาเมื่อเทียบกับความคุ้มค่าของประโยชน์ใช้สอย มาเป็นอันดับหนึ่งด้วยคะแนนเฉลี่ย 4.37 รองลงมาคือ ราคาเหมาะสม คะแนนเฉลี่ย 4.33 ราคาของรถเมื่อเทียบกับสมรรถนะ คะแนนเฉลี่ย 4.12 ราคาต่ำกว่าท้องตลาด คะแนนเฉลี่ย 3.63 และการมีส่วนลด คะแนนเฉลี่ย 3.54 ตามลำดับ

ตาราง 4.32 ปัจจัยด้านราคารถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่มีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

ปัจจัยด้านราคารถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก	ระดับการให้ความสำคัญ					คะแนนเฉลี่ย
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	
ราคาเมื่อเทียบกับความคุ้มค่าของประโยชน์ใช้สอย	155	100	45	-	-	4.37
ราคาเหมาะสม	153	96	49	2	2	4.33
ราคาของรถเมื่อเทียบกับสมรรถนะ	99	141	58	2	2	4.12
ราคาต่ำกว่าท้องตลาด	62	93	123	16	16	3.63
การมีส่วนลด	62	80	121	32	32	3.54
รวม	531	510	396	52	52	4.00

4.3.7 ปัจจัยด้านการบริการหลังการขาย

จากตาราง 4.33 แสดงให้เห็นถึงรายละเอียดของปัจจัยด้านการบริการหลังการขายที่มีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก พบว่า ความรวดเร็วในการให้บริการ มาเป็นอันดับหนึ่งด้วยคะแนนเฉลี่ย 4.06 รองลงมาคือความเหมาะสมของค่าแรงในการซ่อม คะแนนเฉลี่ย 4.03 มีการติดตามผลการซ่อม คะแนนเฉลี่ย 4.02 การบริการของพนักงาน คะแนนเฉลี่ย 3.96 ความสะดวกในด้านสถานที่จอดรถ คะแนนเฉลี่ย 3.68 ตามลำดับ

ตาราง 4.33 ปัจจัยด้านการบริการหลังการขายที่มีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

ปัจจัยด้านการบริการหลังการขาย	ระดับการให้ความสำคัญ					คะแนนเฉลี่ย
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	
ความรวดเร็วในการให้บริการ	96	134	62	7	1	4.06
ความเหมาะสมของค่าแรงในการซ่อม	91	135	69	3	2	4.03
มีการติดตามผลการซ่อม	84	150	54	9	2	4.02
การบริการของพนักงาน	86	127	77	9	1	3.96
ความสะดวกในด้านสถานที่จอดรถ	52	114	121	12	1	3.68
รวม	409	660	383	40	7	3.95

4.3.8 ปัจจัยด้านสมรรถนะของเครื่องยนต์

จากตาราง 4.34 แสดงให้เห็นถึงรายละเอียดของปัจจัยด้านสมรรถนะของเครื่องยนต์ที่มีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก พบว่า ระบบการทำงานของเครื่องยนต์ มาเป็นอันดับหนึ่งด้วยคะแนนเฉลี่ย 4.55 รองลงมาคือ อัตราเร่งหรือความแรงของเครื่องยนต์ คะแนนเฉลี่ย 4.38 การเกาะถนนของรถยนต์ คะแนนเฉลี่ย 4.26 รถยนต์วิ่งได้ทุกสภาพถนน คะแนนเฉลี่ย 4.17 ปัญหาจุกจิกของรถยนต์ คะแนนเฉลี่ย 3.70 ช่วยรักษาสิ่งแวดล้อม คะแนนเฉลี่ย 3.53 และความจำเป็นในการขับเคลื่อน 4 ล้อ (4 wheel drive) คะแนนเฉลี่ย 2.92 ตามลำดับ

ตาราง 4.34 ปัจจัยด้านสมรรถนะเครื่องยนต์ที่มีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

ปัจจัยด้านสมรรถนะเครื่องยนต์	ระดับการให้ความสำคัญ					คะแนนเฉลี่ย
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	
ระบบการทำงานของเครื่องยนต์	187	90	23	-	-	4.55
อัตราเร่งหรือความแรงของเครื่องยนต์	151	113	36	-	-	4.38
การเกาะถนนของรถยนต์	137	109	48	6	-	4.26
รถยนต์วิ่งได้ทุกสภาพถนน	124	110	60	6	-	4.17
ปัญหาจุกจิกของรถยนต์	75	102	87	31	5	3.70
ช่วยรักษาสิ่งแวดล้อม	51	101	108	36	4	3.53
ความจำเป็นในการขับเคลื่อน 4 ล้อ (4 wheel drive)	38	49	97	82	34	2.92
รวม	763	674	459	161	43	3.93

4.3.9 ปัจจัยด้านความสวยงามของรูปทรงรถยนต์

จากตาราง 4.35 แสดงให้เห็นถึงรายละเอียดของปัจจัยด้านความสวยงามของรูปทรงรถยนต์ที่มีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก พบว่า ความสะดวกสบายภายในห้องโดยสาร มาเป็นอันดับหนึ่งด้วยคะแนนเฉลี่ย 4.14 รองลงมาคือรูปทรงสวยงาม คะแนนเฉลี่ย 4.13 สีต้นสวยงาม คะแนนเฉลี่ย 3.99 ความสวยงามของวัสดุตกแต่งภายในรถ คะแนนเฉลี่ย 3.68 รุ่น, แบบ, สีของรถ มีให้เลือกหลากหลาย คะแนนเฉลี่ย 3.66 ตามลำดับ

ตาราง 4.35 ปัจจัยด้านความสวยงามของรูปทรงรถยนต์ที่มีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

ปัจจัยด้านความสวยงามของรูปทรงรถยนต์	ระดับการให้ความสำคัญ					คะแนนเฉลี่ย
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	
ความสะดวกสบายภายในห้องโดยสาร	120	109	65	6	-	4.14
รูปทรงสวยงาม	117	115	58	9	1	4.13
สีต้นสวยงาม	99	112	77	11	1	3.99
ความสวยงามของวัสดุตกแต่งภายในรถ	68	90	121	20	1	3.68
รุ่น, แบบ, สีของรถ มีให้เลือกหลากหลาย	54	106	125	15	-	3.66
รวม	458	532	446	61	3	3.92

4.3.10 ปัจจัยด้านอุปกรณ์อำนวยความสะดวก

จากตาราง 4.36 แสดงให้เห็นถึงรายละเอียดของปัจจัยด้านอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่มีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก พบว่า มีเครื่องปรับอากาศ มาเป็นอันดับหนึ่ง ด้วยคะแนนเฉลี่ย 4.21 รองลงมาคือ มีเครื่องกรองอากาศ คะแนนเฉลี่ย 3.73 มีเครื่องเสียงคุณภาพดี คะแนนเฉลี่ย 3.71 ไฟฟ้าภายในห้องโดยสารให้แสงสว่างเพียงพอ คะแนนเฉลี่ย 3.66 ตามลำดับ

ตาราง 4.36 ปัจจัยด้านอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่มีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

ปัจจัยด้านอุปกรณ์อำนวยความสะดวก	ระดับการให้ความสำคัญ					คะแนนเฉลี่ย
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	
มีเครื่องปรับอากาศ	118	131	47	3	1	4.21
มีเครื่องกรองอากาศ	30	124	90	20	4	3.73
มีเครื่องเสียงคุณภาพดี	64	115	95	21	5	3.71
ไฟฟ้าภายในห้องโดยสารให้แสงสว่างเพียงพอ	42	135	105	15	3	3.66
รวม	254	505	337	59	13	3.69

4.3.11 ปัจจัยด้านเงื่อนไขการชำระเงิน

จากตาราง 4.37 แสดงให้เห็นถึงรายละเอียดของปัจจัยด้านเงื่อนไขการชำระเงินที่มีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก พบว่า ดอกเบี้ยค่าในการชำระเงินผ่อน มาเป็นอันดับหนึ่งด้วยคะแนนเฉลี่ย 3.77 รองลงมาคือ การชำระด้วยเงินผ่อนเป็นที่น่าสนใจ คะแนนเฉลี่ย 3.65 ความสามารถในการชำระด้วยเงินสด คะแนนเฉลี่ย 3.59 ตามลำดับ

ตาราง 4.37 ปัจจัยด้านเงื่อนไขการชำระเงินที่มีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

ปัจจัยด้านเงื่อนไขการชำระเงิน	ระดับการให้ความสำคัญ					คะแนนเฉลี่ย
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	
ดอกเบี้ยค่าในการชำระเงินผ่อน	86	100	83	21	10	3.77
การชำระด้วยเงินผ่อนเป็นที่น่าสนใจ	79	99	75	32	15	3.65
ความสามารถในการชำระด้วยเงินสด	80	91	73	37	19	3.59
รวม	245	290	231	90	44	3.67

4.3.12 ปัจจัยด้านการขายต่อในท้องตลาด

จากตาราง 4.38 แสดงให้เห็นถึงรายละเอียดของปัจจัยด้านการขายต่อในท้องตลาดที่มีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก พบว่า ราคาขายต่อในท้องตลาด มาเป็นอันดับที่หนึ่งด้วยคะแนนเฉลี่ย 3.99 รองลงมาคือ ความต้องการของตลาดที่มีต่อตราหือรถยนต์ คะแนนเฉลี่ย 3.88 ความต้องการของตลาดที่มีต่อรุ่นของรถยนต์ คะแนนเฉลี่ย 3.50 ความต้องการของตลาดที่มีต่อสีของรถยนต์ คะแนนเฉลี่ย 3.39 ความต้องการของตลาดที่มีต่อปีที่ผลิตรถยนต์ คะแนนเฉลี่ย 3.34 ตามลำดับ

ตาราง 4.38 ปัจจัยด้านการขายต่อในท้องตลาดที่มีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

ปัจจัยด้านการขายต่อในท้องตลาด	ระดับการให้ความสำคัญ					คะแนนเฉลี่ย
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	
ราคาขายต่อในท้องตลาด	107	109	62	17	5	3.99
ความต้องการของตลาดที่มีต่อตราหือรถยนต์	78	128	78	12	4	3.88
ความต้องการของตลาดที่มีต่อรุ่นของรถยนต์	36	116	117	25	6	3.50
ความต้องการของตลาดที่มีต่อสีของรถยนต์	30	101	133	29	7	3.39
ความต้องการของตลาดที่มีต่อปีที่ผลิตรถยนต์	29	100	123	41	7	3.34
รวม	280	554	513	124	29	3.62

4.3.13 ปังจ้ยด้านการมีของแถม

จากตาราง 4.39 แสดงให้เห็นถึงรายละเอียดของปังจ้ยด้านการมีของแถมที่มีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก พบว่า แคมประกันภัย หรือ พรบ.รถยนต์ มาเป็นอันดับหนึ่งด้วยคะแนนเฉลี่ย 3.93 รองลงมาคือ แคมการบริการหลังการขาย คะแนนเฉลี่ย 3.92 แคมสินค้าอื่น ๆ ที่ไม่เกี่ยวกับรถยนต์ คะแนนเฉลี่ย 2.91 แคมอุปกรณ์ตกแต่งรถยนต์ คะแนนเฉลี่ย 3.58 ตามลำดับ

ตาราง 4.39 ปังจ้ยด้านการมีของแถมที่มีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

ปังจ้ยด้านการมีของแถม	ระดับการให้ความสำคัญ					คะแนนเฉลี่ย
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	
แคมประกันภัย หรือ พรบ.รถยนต์	101	103	75	17	4	3.93
แคมการบริการหลังการขาย	104	92	84	16	4	3.92
แคมอุปกรณ์ตกแต่งรถยนต์	58	96	114	26	6	3.58
แคมสินค้าอื่น ๆ ที่ไม่เกี่ยวกับรถยนต์	26	47	129	71	27	2.91
รวม	289	338	402	130	41	3.59

4.3.14 ปัจจัยด้านยี่ห้อรถยนต์

จากตาราง 4.40 แสดงให้เห็นถึงรายละเอียดของปัจจัยด้านยี่ห้อรถยนต์ที่มีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก พบว่า ชื่อเสียง หรือยี่ห้อรถ มาเป็นอันดับหนึ่งด้วย คะแนนเฉลี่ย 4.02 รองลงมาคือ รุ่นของรถ คะแนนเฉลี่ย 3.83 ปีที่ผลิต คะแนนเฉลี่ย 3.62 ชื่อเสียงของร้านหรือตัวแทนจำหน่าย คะแนนเฉลี่ย 3.33 และสถานที่ผลิต คะแนนเฉลี่ย 2.97 ตามลำดับ

ตาราง 4.40 ปัจจัยด้านยี่ห้อรถยนต์ที่มีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

ปัจจัยด้านยี่ห้อรถยนต์	ระดับการให้ความสำคัญ					คะแนนเฉลี่ย
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	
ชื่อเสียง หรือยี่ห้อรถ	96	127	67	6	4	4.02
รุ่นของรถ	67	132	87	11	3	3.83
ปีที่ผลิต	49	118	109	17	7	3.62
ชื่อเสียงของร้านหรือตัวแทนจำหน่าย	23	96	144	32	5	3.33
สถานที่ผลิต	17	58	145	59	21	2.97
รวม	252	531	552	125	40	3.55

4.3.15 ปัจจัยด้านการโฆษณาประชาสัมพันธ์

จากตาราง 4.41 แสดงให้เห็นถึงรายละเอียดของปัจจัยด้านการโฆษณาประชาสัมพันธ์ที่มีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาด พบว่า พนักงานต้อนรับสุภาพและเป็นมิตร มาเป็นอันดับหนึ่งด้วยคะแนนเฉลี่ย 3.77 รองลงมาคือ การบริการให้คำแนะนำมีความเข้าใจชัดเจน คะแนนเฉลี่ย 3.62 จัดการส่งเสริมการขายสม่ำเสมอ คะแนนเฉลี่ย 3.43 มีการโฆษณาประชาสัมพันธ์ติดต่อโดยตรงกับลูกค้า คะแนนเฉลี่ย 3.35 มีการโฆษณาประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ สม่ำเสมอ คะแนนเฉลี่ย 3.32 ตามลำดับ

ตาราง 4.41 ปัจจัยด้านการโฆษณาประชาสัมพันธ์ที่มีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

ปัจจัยด้านการโฆษณาประชาสัมพันธ์	ระดับการให้ความสำคัญ					คะแนนเฉลี่ย
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	
พนักงานต้อนรับสุภาพและเป็นมิตร	71	114	92	22	1	3.77
การบริการให้คำแนะนำมีความเข้าใจชัดเจน	58	107	99	34	2	3.62
จัดการส่งเสริมการขายสม่ำเสมอ	41	94	124	35	6	3.43
มีการโฆษณาประชาสัมพันธ์ติดต่อโดยตรงกับลูกค้า	41	86	116	52	5	3.35
มีการโฆษณาประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ สม่ำเสมอ	37	86	121	49	7	3.32
รวม	248	487	552	192	21	3.50

4.3.16 ปัจจัยด้านราคารถยนต์ประเภทอื่นๆ

จากตาราง 4.42 แสดงให้เห็นถึงรายละเอียดของปัจจัยด้านราคารถยนต์ประเภทอื่น ๆ ที่มีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก พบว่า ราคาของรถยนต์ประเภทบรรทุกขนาดเล็กยี่ห้ออื่น ๆ มีผลต่อการซื้อ มาเป็นอันดับหนึ่งด้วยคะแนนเฉลี่ย 3.57 รองลงมาคือ ราคาของรถยนต์ประเภทนั่งส่วนบุคคล (รถเก๋ง) มีผลต่อการซื้อ คะแนนเฉลี่ย 3.05 ตามลำดับ

ตาราง 4.42 ปัจจัยด้านราคารถยนต์ประเภทอื่น ๆ ที่มีอิทธิพลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

ปัจจัยด้านราคารถยนต์ประเภทอื่น ๆ	ระดับการให้ความสำคัญ					คะแนนเฉลี่ย
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	จำนวน	
ราคาของรถยนต์ประเภทบรรทุกขนาดเล็กยี่ห้ออื่น ๆ มีผลต่อการซื้อ	51	106	110	28	5	3.57
ราคาของรถยนต์ประเภทนั่งส่วนบุคคล (รถเก๋ง) มีผลต่อการซื้อ	46	64	84	71	35	3.05
รวม	97	170	194	99	40	3.31

4.4 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลทั่วไปและปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก เป็นการหาความสัมพันธ์ระหว่างเพศ อาชีพ รายได้ ของกลุ่มตัวอย่าง กับ ปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อความต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก ด้วยสถิติ Chi-Square กำหนดนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ผลการวิเคราะห์พบว่า

1) ความสัมพันธ์ของเพศกับการเลือกใช้ซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก กำหนดสมมติฐานดังนี้

ข้อสมมติฐาน

H_0 : เพศมีผลต่อการเลือกใช้ซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก ไม่แตกต่างกัน

H_1 : เพศมีผลต่อการเลือกใช้ซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กแตกต่างกัน

เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามเพศ พบว่า การเลือกใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กแต่ละยี่ห้อของกลุ่มตัวอย่างแตกต่างกัน เพศชายจะซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กรวม 202 ราย แยกเป็นยี่ห้อต่าง ๆ ดังนี้คือ อีซูซุ ร้อยละ 38.6 โตโยต้า ร้อยละ 24.8 ฟอर्ड ร้อยละ 9.4 มิตซูบิชิ ร้อยละ 11.4 นิสสัน ร้อยละ 9.9 และมาสด้า ร้อยละ 5.9 เพศหญิงจะซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กรวม 98 ราย แยกเป็นยี่ห้อต่าง ๆ ดังนี้คือ อีซูซุ ร้อยละ 38.8 โตโยต้า ร้อยละ 27.6 ฟอर्ड ร้อยละ 8.2 มิตซูบิชิ ร้อยละ 13.3 นิสสัน ร้อยละ 4.1 และมาสด้า ร้อยละ 8.2 จากจำนวนที่มีทั้งหมด 300 ราย จากการศึกษาสรุปได้ว่า เมื่อพิจารณา Chi-Square พบว่า $\chi^2 (0.05, 5) = 11.070$ และค่าที่คำนวณได้ $\chi^2 = 3.791$ มีนัยสำคัญที่ 0.580 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีเพศแตกต่างกัน มีผลต่อการเลือกใช้ซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก ไม่แตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐาน H_0 (ดูข้อมูลในตาราง 4.43)

ตารางที่ 4.43 ความสัมพันธ์ของเพศกับการเลือกใช้ยี่ห้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

เพศ \ ยี่ห้อ	อิซูซุ	โตโยต้า	ฟอร์ด	มิตซูบิชิ	นิสสัน	มาสด้า	รวม จำนวน (ร้อยละ)
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	
ชาย	78 (38.6)	50 (24.8)	19 (9.4)	23 (11.4)	20 (9.9)	12 (5.9)	202 (100.0)
หญิง	38 (38.8)	27 (27.6)	8 (8.2)	13 (13.3)	4 (4.1)	8 (8.2)	98 (100.0)
จำนวน (ร้อยละ)	116 (38.7)	77 (25.7)	27 (9.0)	36 (12.0)	24 (8.0)	20 (6.7)	300 (100)

ค่า $\chi^2 = 3.791$; $df. = 5$; Significance = 0.580

2) ความสัมพันธ์ของรายได้กับการเลือกใช้ยี่ห้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

กำหนดสมมติฐานดังนี้

ข้อสมมติฐาน

H_0 : รายได้มีผลต่อการเลือกใช้ยี่ห้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก ไม่แตกต่างกัน

H_1 : รายได้มีผลต่อการเลือกใช้ยี่ห้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กแตกต่างกัน

เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามรายได้ พบว่า การเลือกใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กแต่ละยี่ห้อของกลุ่มตัวอย่างแตกต่างกัน ดังนี้คือ กลุ่มที่มีรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาท จะใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กรวม 53 ราย แยกเป็นยี่ห้อต่าง ๆ ดังนี้คือ อิซูซุ ร้อยละ 28.3 โตโยต้า ร้อยละ 35.8 ฟอร์ด ร้อยละ 3.8 มิตซูบิชิ ร้อยละ 11.3 นิสสัน ร้อยละ 11.3 และมาสด้า ร้อยละ 9.4 กลุ่มที่มีรายได้ 5,001-10,000 บาท จะใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กรวม 101 ราย แยกเป็นยี่ห้อต่าง ๆ ดังนี้คือ อิซูซุ ร้อยละ 43.6 โตโยต้า ร้อยละ 23.8 ฟอร์ด ร้อยละ 6.9 มิตซูบิชิ ร้อยละ 11.9 นิสสัน ร้อยละ 6.9 และมาสด้า ร้อยละ 6.9 กลุ่มที่มีรายได้ 10,001-20,000 บาท จะใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กรวม 97 ราย แยกเป็นยี่ห้อต่าง ๆ ดังนี้คือ อิซูซุ ร้อยละ 36.1 โตโยต้า ร้อยละ 22.7 ฟอร์ด ร้อยละ 13.4 มิตซูบิชิ ร้อยละ 14.4 นิสสัน ร้อยละ 7.2 และมาสด้า ร้อยละ 6.2 กลุ่มที่มีรายได้ 20,001-30,000 บาท จะใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กรวม 36 ราย แยกเป็นยี่ห้อต่าง ๆ ดังนี้คือ อิซูซุ ร้อยละ 41.7 โตโยต้า ร้อยละ 27.8 ฟอร์ด ร้อยละ 8.3 มิตซูบิชิ ร้อยละ 11.1 นิสสัน ร้อยละ 8.3 และมาสด้า ร้อยละ 2.8 กลุ่มที่มีรายได้มากกว่า 30,000 บาทขึ้นไป จะใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กรวม 13 ราย แยกเป็นยี่ห้อต่าง ๆ ดังนี้

คือ คือ อีซูซู ร้อยละ 53.8 โตโยต้า ร้อยละ 15.4 ฟอर्ड ร้อยละ 15.4 นิสสัน ร้อยละ 7.7 และมาสด้า ร้อยละ 7.7 จากจำนวนที่มีทั้งหมด 300 ราย จากการศึกษาสรุปได้ว่า เมื่อพิจารณา Chi-Square พบว่า $\chi^2(0.05,20) = 31.410$ และค่าที่คำนวณได้ $\chi^2 = 15.658$ มีนัยสำคัญที่ 0.738 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้แตกต่างกัน มีผลต่อการเลือกใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กไม่แตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐาน H_0 (ดูข้อมูลในตาราง 4.44)

ตารางที่ 4.44 ความสัมพันธ์ของรายได้กับการเลือกใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

รายได้ \ ยี่ห้อ	อีซูซู	โตโยต้า	ฟอर्ड	มิตซูบิชิ	นิสสัน	มาสด้า	รวม
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
ต่ำกว่า 5,000	15 (28.3)	19 (35.8)	2 (3.8)	6 (11.3)	6 (11.3)	5 (9.4)	53 (100.0)
5,001-10,000	44 (43.6)	24 (23.8)	7 (6.9)	12 (11.9)	7 (6.9)	7 (6.9)	101 (100.0)
10,001-20,000	35 (36.1)	22 (22.7)	13 (13.4)	14 (14.4)	7 (7.2)	6 (6.2)	97 (100.0)
20,001-30,000	15 (41.7)	10 (27.8)	3 (8.3)	4 (11.1)	3 (8.3)	1 (2.8)	36 (100.0)
มากกว่า 30,000	7 (53.8)	2 (15.4)	2 (15.4)	- (-)	1 (7.7)	1 (7.7)	13 (100.0)
จำนวน (ร้อยละ)	116 (38.7)	77 (25.7)	27 (9.0)	36 (12.0)	24 (8.0)	20 (6.7)	300 (100.0)

ค่า $\chi^2 = 15.658$; df. = 20 ; Significance = 0.738

3) ความสัมพันธ์ของรายได้กับประเภทของรถยนต์ที่จะซื้อในโอกาสต่อไป

กำหนดสมมติฐานดังนี้

ข้อสมมติฐาน

H_0 : รายได้มีผลต่อประเภทของรถยนต์ที่จะซื้อในโอกาสต่อไปไม่แตกต่างกัน

H_1 : รายได้มีผลต่อประเภทของรถยนต์ที่จะซื้อในโอกาสต่อไปแตกต่างกัน

เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามรายได้ พบว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับประเภทของรถยนต์ที่จะซื้อในโอกาสต่อไปของกลุ่มตัวอย่างแตกต่างกัน จะมีดังนี้คือ กลุ่มที่มีรายได้ต่ำกว่า 5,000 บาท รวม 53 ราย ต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก ร้อยละ 41.5 เปลี่ยนเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล 56.6 ร้อยละ เปลี่ยนเป็นรถอื่น ๆ 1.9 ร้อยละ กลุ่มที่มีรายได้ 5,001-10,00 บาท รวม 101 ราย ต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก ร้อยละ 53.5 เปลี่ยนเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ร้อยละ 44.6 เปลี่ยนเป็นรถอื่น ๆ ร้อยละ 2.0 กลุ่มที่มีรายได้ 10,001-20,000 บาท รวม 97 ราย ต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก ร้อยละ 43.3 เปลี่ยนเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ร้อยละ 54.6 เปลี่ยนเป็นรถอื่น ๆ ร้อยละ 2.1 กลุ่มที่มีรายได้ 20,001-30,000 บาท รวม 36 ราย ต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก ร้อยละ 41.7 เปลี่ยนเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ร้อยละ 58.3 และกลุ่มที่มีรายได้มากกว่า 30,000 บาทขึ้นไป รวม 13 ราย ต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก ร้อยละ 30.8 เปลี่ยนเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ร้อยละ 46.2 เปลี่ยนเป็นรถอื่น ๆ ร้อยละ 23.1 จากจำนวนที่มีทั้งหมด 300 ราย จากการศึกษาสรุปได้ว่า เมื่อพิจารณา Chi-Square พบว่า $\chi^2 (0.05, 8) = 15.507$ และค่าที่คำนวณได้ $\chi^2 = 25.914$ มีนัยสำคัญที่ 0.001 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้แตกต่างกัน มีความคิดเห็นทางด้านประเภทของรถยนต์ที่จะซื้อในโอกาสต่อไปแตกต่างกัน จึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 (ดูข้อมูลในตาราง 4.45)

ตารางที่ 4.45 ความสัมพันธ์ของรายได้กับประเภทของรถยนต์ที่จะซื้อในอนาคตต่อไป

ประเภทของรถยนต์ รายได้	รถยนต์บรรทุก ขนาดเล็ก	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล	รถอื่น ๆ	รวม จำนวน (ร้อยละ)
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	
ต่ำกว่า 5,000	22 (41.5)	30 (56.6)	1 (1.9)	53 (100.0)
5,001-10,000	54 (53.5)	45 (44.6)	2 (2.0)	101 (100.0)
10,001-20,000	54 (43.3)	53 (54.6)	2 (2.1)	97 (100.0)
20,001-30,000	15 (41.7)	21 (58.3)	- (-)	36 (100.0)
มากกว่า 30,000	4 (30.8)	6 (46.2)	3 (23.1)	13 (100.0)
จำนวน (ร้อยละ)	137 (45.7)	155 (51.7)	8 (2.7)	300 (100.0)

ค่า $\chi^2 = 25.914$; df. = 8 ; Significance = 0.001

4) ความสัมพันธ์ของอาชีพกับจุดประสงค์ในการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก
กำหนดสมมติฐานดังนี้

ข้อสมมติฐาน

H_0 : อาชีพมีผลต่อจุดประสงค์ในการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กไม่แตกต่างกัน

H_1 : อาชีพมีผลต่อจุดประสงค์ในการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กแตกต่างกัน

เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามอาชีพ พบว่า จุดประสงค์ในการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กของกรุ่มตัวอย่างแตกต่างกัน จะมีดังนี้คือกลุ่มนักศึกษา รวม 22 ราย มีจุดประสงค์เพื่อใช้ส่วนตัวในชีวิตประจำวัน ร้อยละ 7.3 ใช้เรรทุกเองในธุรกิจส่วนตัว(ภายในเขตอำเภอเมืองและอำเภอใกล้เคียง) ร้อยละ 18.2 ใช้บรรทุกของในบริษัทหรือห้างร้าน ร้อยละ4.5 พนักงานบริษัท/รัฐวิสาหกิจ/ข้าราชการ รวม 102 ราย มีจุดประสงค์เพื่อใช้ส่วนตัวในชีวิตประจำวัน ร้อยละ77.5ใช้บรรทุกของในธุรกิจส่วนตัว(ภายในเขตอำเภอเมืองและอำเภอใกล้เคียง) ร้อยละ 7.8 ใช้บรรทุกของในบริษัทหรือห้างร้าน ร้อยละ 9.8ใช้บรรทุกสินค้าเกี่ยวกับการเกษตร ร้อยละ ร้อยละ 0 ใช้ในหน่วยงานราชการ, องค์กร, สมาคม หรือมูลนิธิ ร้อยละ 4.9 ประกอบธุรกิจส่วนตัว รวม 50 ราย มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ส่วนตัวในชีวิตประจำวัน ร้อยละ 42.0 ใช้บรรทุกของในธุรกิจส่วนตัว(ภายในเขตอำเภอเมืองและอำเภอใกล้เคียง) ร้อยละ 46.0ใช้บรรทุกของในธุรกิจส่วนตัว(ระหว่างจังหวัด) ร้อยละ 10.0ใช้บรรทุกของในบริษัทหรือห้างร้าน ร้อยละ 2.0 อาชีพรับจ้าง รวม 49 ราย มีจุดประสงค์เพื่อใช้ส่วนตัวในชีวิตประจำวัน ร้อยละ 57.1 ใช้บรรทุกของในธุรกิจส่วนตัว(ภายในเขตอำเภอเมืองและอำเภอใกล้เคียง) ร้อยละ 2.0 ใช้บรรทุกสินค้าเกี่ยวกับการเกษตร ร้อยละ 33.3 อาชีพค้าขาย รวม 60 ราย มีจุดประสงค์เพื่อใช้ส่วนตัวในชีวิตประจำวัน ร้อยละ 40 ใช้บรรทุกของในธุรกิจส่วนตัว(ภายในเขตอำเภอเมืองและอำเภอใกล้เคียง) ร้อยละ 48.3 ใช้บรรทุกของในธุรกิจส่วนตัว(ระหว่างจังหวัด) ร้อยละ 3.3 ใช้บรรทุกของในบริษัทหรือห้างร้าน ร้อยละ 1.7 ใช้บรรทุกสินค้าเกี่ยวกับการเกษตร ร้อยละ 6.7 อาชีพเกษตรกร รวม 9 ราย มีจุดประสงค์เพื่อใช้ส่วนตัวในชีวิตประจำวัน ร้อยละ 66.7 ใช้บรรทุกสินค้าเกี่ยวกับการเกษตร ร้อยละ 33.3 และอื่น ๆ รวม 8 ราย มีจุดประสงค์เพื่อใช้ส่วนตัวในชีวิตประจำวัน ร้อยละ 100 จากการศึกษาสรุปได้ว่า เมื่อพิจารณา Chi-Square พบว่า $\chi^2 (0.05,36) = 50.998$ และค่าที่คำนวณได้ $\chi^2 = 232.964$ มีนัยสำคัญที่ 0.000 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพแตกต่างกัน มีผลต่อจุดประสงค์ในการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กแตกต่างกัน จึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 (ดูข้อมูลในตาราง 4.46)

ตารางที่ 4.46 ความสัมพันธ์ของอาชีพกับจุดประสงค์ในการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

อาชีพ	จุดประสงค์	ไว้ส่วนตัว	บรรทุกของในเมือง	บรรทุกของต่างจังหวัด	บรรทุกบริษัทห้างร้าน	บรรทุกสินค้าเกษตร	ไว้เ็นรถนำส่งงาน	ไว้เป็นรถรับจ้าง	รวมจำนวน (ร้อยละ)
		จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	
นักศึกษา		17 (77.3)	4 (18.2)	- (-)	1 (4.5)	- (-)	- (-)	- (-)	22 (100.0)
พนักงานบริษัท/รัฐวิสาหกิจ/ข้าราชการ		79 (77.5)	8 (7.8)	- (-)	10 (9.8)	- (-)	5 (4.9)	- (-)	102 (100.0)
ธุรกิจส่วนตัว		21 (42.0)	23 (46.0)	5 (10.0)	1 (2.0)	- (-)	- (-)	- (-)	50 (100.0)
รับจ้าง		28 (57.1)	1 (2.0)	- (-)	- (-)	1 (2.0)	2 (4.1)	17 (34.7)	49 (100.0)
ค้าขาย		24 (40.0)	29 (48.3)	2 (3.3)	1 (1.7)	4 (6.7)	- (-)	- (-)	60 (100.0)
เกษตรกร		6 (66.7)	- (-)	- (-)	- (-)	3 (33.3)	- (-)	- (-)	9 (100.0)
อื่น ๆ		8 (100.0)	- (-)	- (-)	- (-)	- (-)	- (-)	- (-)	8 (100.0)
จำนวน (ร้อยละ)		183 (61.0)	65 (21.7)	7 (2.3)	13 (4.3)	8 (2.7)	7 (2.3)	17 (5.7)	300 (100.0)

ค่า $\chi^2 = 232.964$; df. = 36 ; Significance = 0.000

5) ความสัมพันธ์ของอาชีพกับการเลือกใช้ยี่ห้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก
กำหนดสมมติฐานดังนี้

ข้อสมมติฐาน

H_0 : อาชีพมีผลต่อการเลือกใช้ยี่ห้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กไม่แตกต่างกัน

H_1 : อาชีพมีผลต่อการเลือกใช้ยี่ห้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กแตกต่างกัน

เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามอาชีพ พบว่า การเลือกใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กแต่ละยี่ห้อของกรุ่มตัวอย่างแตกต่างกัน จะมีดังนี้คือ กลุ่มนักศึกษาจะใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก รวม 22 ราย แยกเป็นยี่ห้อต่าง ๆ ดังนี้คือ อีซูซุ ร้อยละ 31.8 โตโยต้า ร้อยละ 40.9 ฟอर्ड ร้อยละ 4.5 มิตซูบิชิ ร้อยละ 13.6 และมาสด้า ร้อยละ 2 พนักงานบริษัท/รัฐวิสาหกิจ/ข้าราชการใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กรวม 102 ราย แยกเป็นยี่ห้อต่าง ๆ ดังนี้คือ อีซูซุ ร้อยละ 37.3 โตโยต้า ร้อยละ 27.5 ฟอर्ड ร้อยละ 7.8 มิตซูบิชิ ร้อยละ 15.7 นิสสัน ร้อยละ 10.0 และมาสด้า ร้อยละ 4.9 ประกอบธุรกิจส่วนตัว รวม 50 ราย แยกเป็นยี่ห้อต่าง ๆ ดังนี้คือ อีซูซุ ร้อยละ 44.0 โตโยต้า ร้อยละ 18.0 ฟอर्ड ร้อยละ 18.0 มิตซูบิชิ ร้อยละ 6.0 นิสสัน ร้อยละ 10.0 และมาสด้า ร้อยละ 4.0 อาชีพรับจ้าง รวม 49 ราย แยกเป็นยี่ห้อต่าง ๆ ดังนี้คือ อีซูซุ ร้อยละ 44.9 โตโยต้า ร้อยละ 30.6 ฟอर्ड ร้อยละ 2.0 มิตซูบิชิ ร้อยละ 6.1 นิสสัน ร้อยละ 12.2 และมาสด้า ร้อยละ 4.1 อาชีพค้าขาย รวม 60 ราย แยกเป็นยี่ห้อต่าง ๆ ดังนี้คือ อีซูซุ ร้อยละ 35.0 โตโยต้า ร้อยละ 16.7 ฟอर्ड ร้อยละ 13.3 มิตซูบิชิ ร้อยละ 15.0 นิสสัน ร้อยละ 10.0 และมาสด้า ร้อยละ 10.0 อาชีพเกษตรกร รวม 9 ราย แยกเป็นยี่ห้อต่าง ๆ ดังนี้คือ อีซูซุ ร้อยละ 44.4 โตโยต้า ร้อยละ 33.3 มิตซูบิชิ ร้อยละ 11.1 และมาสด้า ร้อยละ 25.0 และอื่น ๆ เช่น เกษียณอายุ, แม่บ้าน รวม 8 ราย แยกเป็นยี่ห้อต่าง ๆ ดังนี้คือ อีซูซุ ร้อยละ 25.0 โตโยต้า ร้อยละ 35.7 มิตซูบิชิ ร้อยละ 12.5 และมาสด้า ร้อยละ 25.0 จากจำนวนที่มีทั้งหมด 300 ราย จากการศึกษาสรุปได้ว่า เมื่อพิจารณา Chi-Square พบว่า $\chi^2 (0.05, 30) = 43.773$ และค่าที่คำนวณได้ $\chi^2 = 35.179$ มีนัยสำคัญที่ 0.236 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพแตกต่างกันมีผลต่อการเลือกใช้ยี่ห้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กไม่แตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐาน H_0 (ดูข้อมูลในตาราง 4.47)

ตารางที่ 4.47 ความสัมพันธ์ของอาชีพกับการเลือกใช้ยี่ห้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

อาชีพ	ยี่ห้อ	อิชูซุ	โตโยต้า	ฟอร์ด	มิตซูบิชิ	นิสสัน	มาสด้า	รวม
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
นักศึกษา	7 (31.8)	9 (40.9)	1 (4.5)	3 (13.6)	- (-)	2 (9.1)	22 (100.0)	
พนักงานบริษัท/รัฐวิสาหกิจ/ข้าราชการ	38 (37.3)	28 (27.5)	8 (7.8)	16 (15.7)	7 (6.9)	5 (4.9)	102 (100.0)	
ธุรกิจส่วนตัว	22 (44.0)	9 (18.0)	9 (18.0)	3 (6.0)	5 (10.0)	2 (4.0)	50 (100.0)	
รับจ้าง	22 (44.9)	15 (30.6)	1 (2.0)	3 (6.1)	6 (12.2)	2 (4.1)	49 (100.0)	
ค้าขาย	21 (35.0)	10 (16.7)	8 (13.3)	9 (15.0)	6 (10.0)	6 (10.0)	60 (100.0)	
เกษตรกร	4 (44.4)	3 (33.3)	- (-)	1 (11.1)	- (-)	1 (11.1)	9 (100.0)	
อื่น ๆ	2 (25.0)	3 (37.5)	- (-)	1 (12.5)	- (-)	2 (25.0)	8 (100.0)	
จำนวน (ร้อยละ)	116 (38.7)	77 (25.7)	27 (9.0)	36 (12.0)	24 (8.0)	20 (6.7)	300 (100.0)	

ค่า $\chi^2 = 35.179$; df. = 30 ; Significance = 0.236

6) ความสัมพันธ์ของอาชีพกับประเภทของรถยนต์ที่จะซื้อในโอกาสต่อไป
กำหนดสมมติฐานดังนี้

ข้อสมมติฐาน

H_0 : อาชีพมีผลต่อประเภทของรถยนต์ที่จะซื้อในโอกาสต่อไปไม่แตกต่างกัน

H_1 : อาชีพมีผลต่อประเภทของรถยนต์ที่จะซื้อในโอกาสต่อไปแตกต่างกัน

เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามอาชีพ พบว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับประเภทของรถยนต์ที่จะซื้อในโอกาสต่อไปของกลุ่มตัวอย่างแตกต่างกัน จะมีดังนี้คือ กลุ่มนักศึกษา รวม 22 ราย ต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก ร้อยละ 18.2 เปลี่ยนเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล 81.8 ร้อยละ พนักงานบริษัท/รัฐวิสาหกิจ/ข้าราชการ รวม 102 ราย ต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก ร้อยละ 33.3 เปลี่ยนเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ร้อยละ 66.7 ประกอบธุรกิจส่วนตัว รวม 50 ราย ต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก ร้อยละ 42.0 เปลี่ยนเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ร้อยละ 50.0 เปลี่ยนเป็นรถอื่น ๆ ร้อยละ 8.0 อาชีพรับจ้าง รวม 49 ราย ต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก ร้อยละ 67.3 เปลี่ยนเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ร้อยละ 30.6 เปลี่ยนเป็นรถอื่น ๆ ร้อยละ 2.0 อาชีพค้าขาย รวม 60 ราย ต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก ร้อยละ 61.7 เปลี่ยนเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ร้อยละ 35.0 เปลี่ยนเป็นรถอื่น ๆ ร้อยละ 3.3 อาชีพเกษตรกร รวม 9 ราย ต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก ร้อยละ 66.7 เปลี่ยนเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ร้อยละ 22.2 เปลี่ยนเป็นรถอื่น ๆ ร้อยละ 11.1 และอื่น ๆ เช่น เกษียณอายุ, แม่บ้าน รวม 8 ราย ต้องการซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก ร้อยละ 25.0 เปลี่ยนเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ร้อยละ 75.0 จากจำนวนที่มีทั้งหมด 300 ราย จากการศึกษาสรุปได้ว่า เมื่อพิจารณา Chi-Square พบว่า $\chi^2 (0.05, 12) = 21.026$ และค่าที่คำนวณได้ $\chi^2 = 46.763$ มีนัยสำคัญที่ 0.000 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพแตกต่างกันมีผลต่อประเภทของรถยนต์ที่จะซื้อในโอกาสต่อไปแตกต่างกัน จึงปฏิเสธสมมติฐาน H_0 (ดูข้อมูลในตาราง 4.48)

ตารางที่ 4.48 ความสัมพันธ์ของอาชีพกับประเภทของรถยนต์ที่จะซื้อในอนาคตต่อไป

ประเภทของรถยนต์ อาชีพ	รถยนต์บรรทุก ขนาดเล็ก	รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล	รถอื่น ๆ	รวม จำนวน (ร้อยละ)
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	
นักศึกษา	4 (18.2)	18 (81.8)	- (-)	22 (100.0)
พนักงานบริษัท/รัฐวิสาหกิจ/ข้าราชการ	34 (33.3)	68 (66.7)	- (-)	102 (100.0)
ธุรกิจส่วนตัว	21 (42.0)	25 (50.0)	4 (8.0)	50 (100.0)
รับจ้าง	33 (67.3)	15 (30.6)	1 (2.0)	49 (100.0)
ค้าขาย	37 (61.7)	21 (35.0)	2 (3.3)	60 (100.0)
เกษตรกร	6 (66.7)	2 (22.2)	1 (11.1)	9 (100.0)
อื่น ๆ	2 (2.5)	6 (75.0)	- (-)	8 (100.0)
จำนวน (ร้อยละ)	137 (45.7)	155 (51.7)	8 (2.7)	300 (100.0)

ค่า $\chi^2 = 46.763$; df. = 12 ; Significance = 0.000

7) ความสัมพันธ์ของอาชีพกับการใช้ยี่ห้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่จะซื้อในโอกาสต่อไป

กำหนดสมมติฐานดังนี้

ข้อสมมติฐาน

H_0 : อาชีพมีผลต่อการใช้ยี่ห้อของรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่จะซื้อในโอกาสต่อไปไม่แตกต่างกัน

H_1 : อาชีพมีผลต่อการใช้ยี่ห้อของรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่จะซื้อในโอกาสต่อไปแตกต่างกัน

เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามอาชีพ พบว่า การใช้ยี่ห้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่จะซื้อในโอกาสต่อไปของกลุ่มตัวอย่างแตกต่างกัน จะมีดังนี้คือ กลุ่มนักศึกษา รวม 22 ราย ใช้ยี่ห้อเดิม ร้อยละ 77.3 เปลี่ยนยี่ห้อใหม่ ร้อยละ 22.7 พนักงานบริษัท/รัฐวิสาหกิจ/ข้าราชการ รวม 102 ราย ใช้ยี่ห้อเดิม ร้อยละ 72.5 เปลี่ยนยี่ห้อใหม่ ร้อยละ 27.5 ประกอบธุรกิจส่วนตัว รวม 50 ราย ใช้ยี่ห้อเดิม ร้อยละ 74.0 เปลี่ยนยี่ห้อใหม่ ร้อยละ 26.0 อาชีพรับจ้าง รวม 49 ราย ใช้ยี่ห้อเดิม ร้อยละ 71.4 เปลี่ยนยี่ห้อใหม่ ร้อยละ 28.6 อาชีพค้าขาย รวม 60 ราย ใช้ยี่ห้อเดิม ร้อยละ 71.7 เปลี่ยนยี่ห้อใหม่ ร้อยละ 28.3 อาชีพเกษตรกร รวม 9 ราย ใช้ยี่ห้อเดิม ร้อยละ 66.7 เปลี่ยนยี่ห้อใหม่ ร้อยละ 33.3 และอื่น ๆ เช่น เกษียณอายุ, แม่บ้าน รวม 8 ราย ใช้ยี่ห้อเดิม ร้อยละ 87.5 เปลี่ยนยี่ห้อใหม่ ร้อยละ 12.5 จากจำนวนที่มีทั้งหมด 300 ราย จากการศึกษาสรุปได้ว่า เมื่อพิจารณา Chi-Square พบว่า $\chi^2 (0.05, 6) = 12.592$ และค่าที่คำนวณได้ $\chi^2 = 1.392$ มีนัยสำคัญที่ 0.966 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพแตกต่างกันมีผลต่อการใช้ยี่ห้อของรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่จะซื้อในโอกาสต่อไปไม่แตกต่างกันจึงยอมรับสมมติฐาน H_0 (ดูข้อมูลในตาราง 4.49)

ตารางที่ 4.49 ความสัมพันธ์ของอาชีพกับการใช้หรือรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่จะซื้อในอนาคตต่อไป

อาชีพ	การใช้หรือ		รวม
	ใช้หรือเดิม (ร้อยละ)	เปลี่ยนใช้หรือใหม่ (ร้อยละ)	
นักศึกษา	17 (77.3)	5 (22.7)	22 (100.0)
พนักงานบริษัท/รัฐวิสาหกิจ/ข้าราชการ	74 (72.5)	28 (27.5)	102 (100.0)
ธุรกิจส่วนตัว	37 (74.0)	13 (26.0)	50 (100.0)
รับจ้าง	35 (71.4)	14 (28.6)	49 (100.0)
ค้าขาย	43 (71.7)	17 (28.3)	60 (100.0)
เกษตรกร	6 (66.7)	3 (33.3)	9 (100.0)
อื่นๆ	7 (87.5)	1 (12.5)	8 (100.0)
จำนวน (ร้อยละ)	219 (73.0)	81 (27.0)	300 (100.0)

ค่า $\chi^2 = 1.392$; df. = 6 ; Significance = 0.966

8) ความสัมพันธ์ของอาชีพกับเงื่อนไขการชำระเงินซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก กำหนดสมมติฐานดังนี้

ข้อสมมติฐาน

H_0 : อาชีพมีผลต่อเงื่อนไขการชำระเงินซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กไม่แตกต่างกัน

H_1 : อาชีพมีผลต่อเงื่อนไขการชำระเงินซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กแตกต่างกัน

เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามอาชีพ พบว่า เงื่อนไขการชำระเงินซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กของกลุ่มตัวอย่างแตกต่างกัน จะมีดังนี้คือ กลุ่มนักศึกษา รวม 22 ราย ซื้อเงินสด ร้อยละ 50.0 ซื้อเงินผ่อน ร้อยละ 50.0 พนักงานบริษัท/รัฐวิสาหกิจ/ข้าราชการ รวม 102 ราย ซื้อเงินสด ร้อยละ 30.4 ซื้อเงินผ่อน ร้อยละ 69.6 ประกอบธุรกิจส่วนตัว รวม 50 ราย ซื้อเงินสด ร้อยละ 46.0 ซื้อเงินผ่อน ร้อยละ 54.0 อาชีพรับจ้าง รวม 49 ราย ซื้อเงินสด ร้อยละ 24.5 ซื้อเงินผ่อน ร้อยละ 75.5 อาชีพค้าขาย รวม 60 ราย ซื้อเงินสด ร้อยละ 31.7 ซื้อเงินผ่อน ร้อยละ 68.3 อาชีพเกษตรกร รวม 9 ราย ซื้อเงินสด ร้อยละ 33.3 ซื้อเงินผ่อน ร้อยละ 66.7 อื่น ๆ เช่น เกษียณอายุ, แม่บ้าน รวม 8 ราย ซื้อเงินสด ร้อยละ 25.0 ซื้อเงินผ่อน ร้อยละ 75.0 จากจำนวนที่มีทั้งหมด 300 ราย จากการศึกษารูปได้ว่า เมื่อพิจารณา Chi-Square พบว่า $\chi^2 (0.05, 6) = 12.592$ และค่าที่คำนวณได้ $\chi^2 = 8.748$ มีนัยสำคัญที่ 0.188 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพแตกต่างกันมีผลต่อเงื่อนไขการชำระเงินซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็กไม่แตกต่างกันจึงยอมรับสมมติฐาน H_0 (ดูข้อมูลในตาราง 4.50)

ตารางที่ 4.50 ความสัมพันธ์ของอาชีพกับเงื่อนไขการชำระเงินซื้อรถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

อาชีพ	เงื่อนไขการชำระเงิน		รวม จำนวน (ร้อยละ)
	เงินสด จำนวน (ร้อยละ)	เงินผ่อน จำนวน (ร้อยละ)	
นักศึกษา	11 (50.0)	11 (50.0)	22 (100.0)
พนักงานบริษัท/รัฐวิสาหกิจ/ข้าราชการ	31 (30.4)	71 (69.6)	102 (100.0)
ธุรกิจส่วนตัว	23 (46.0)	27 (54.0)	50 (100.0)
รับจ้าง	12 (24.5)	37 (75.5)	49 (100.0)
ค้าขาย	19 (31.7)	41 (68.3)	60 (100.0)
เกษตรกร	3 (33.3)	6 (66.7)	9 (100.0)
อื่นๆ	2 (25.0)	6 (75.0)	8 (100.0)
จำนวน (ร้อยละ)	101 (33.7)	199 (66.3)	300 (100.0)

ค่า $\chi^2 = 8.748$; df. = 6 ; Significance = 0.188

9) ความสัมพันธ์ของอาชีพกับเส้นทางการเดินทางของผู้ใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก กำหนดสมมติฐานดังนี้

ข้อสมมติฐาน

H_0 : อาชีพมีผลต่อเส้นทางการเดินทางของผู้ใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กไม่แตกต่างกัน

H_1 : อาชีพมีผลต่อเส้นทางการเดินทางของผู้ใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กแตกต่างกัน

เมื่อจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามอาชีพ พบว่า เส้นทางการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างแตกต่างกัน จะมีดังนี้คือกลุ่มนักศึกษา รวม 22 ราย ใช้เส้นทางในเขตอำเภอเมือง ร้อยละ 68.2 ใช้เส้นทางต่างอำเภอ ร้อยละ 18.2 ใช้เส้นทางต่างจังหวัด ร้อยละ 4.5 ใช้เส้นทางไม่แน่นอน ร้อยละ 9.1 พนักงานบริษัท/รัฐวิสาหกิจ/ข้าราชการ รวม 102 ราย ใช้เส้นทางในเขตอำเภอเมือง ร้อยละ 45.1 ใช้เส้นทางต่างอำเภอ ร้อยละ 13.7 ใช้เส้นทางต่างจังหวัด ร้อยละ 11.8 ใช้เส้นทางไม่แน่นอน ร้อยละ 29.4 ประกอบธุรกิจส่วนตัว รวม 50 ราย ใช้เส้นทางในเขตอำเภอเมือง ร้อยละ 48.0 ใช้เส้นทางต่างอำเภอ ร้อยละ 18.0 ใช้เส้นทางต่างจังหวัด ร้อยละ 4.0 ใช้เส้นทางไม่แน่นอน ร้อยละ 30.0 อาชีพรับจ้าง รวม 49 ราย ใช้เส้นทางในเขตอำเภอเมือง ร้อยละ 57.1 ใช้เส้นทางต่างอำเภอ ร้อยละ 12.2 ใช้เส้นทางต่างจังหวัด ร้อยละ 4.1 ใช้เส้นทางไม่แน่นอน ร้อยละ 26.5 อาชีพค้าขาย รวม 60 ราย ใช้เส้นทางในเขตอำเภอเมือง ร้อยละ 51.7 ใช้เส้นทางต่างอำเภอ ร้อยละ 16.7 ใช้เส้นทางต่างจังหวัด ร้อยละ 3.3 ใช้เส้นทางไม่แน่นอน ร้อยละ 28.3 อาชีพเกษตรกร รวม 9 ราย ใช้เส้นทางในเขตอำเภอเมือง ร้อยละ 33.3 ใช้เส้นทางต่างอำเภอ ร้อยละ 22.2 ใช้เส้นทางไม่แน่นอน ร้อยละ และ 44.4 อื่น ๆ เช่น เกษียณอายุ, แม่บ้าน รวม 8 ราย ใช้เส้นทางในเขตอำเภอเมือง ร้อยละ 75.0 ใช้เส้นทางไม่แน่นอน ร้อยละ 25.0 จากจำนวนที่มีทั้งหมด 300 ราย จากการศึกษาสรุปได้ว่า เมื่อพิจารณา Chi-Square พบว่า $\chi^2(0.05, 18) = 28.869$ และค่าที่คำนวณได้ $\chi^2 = 17.848$ มีนัยสำคัญที่ 0.466 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพแตกต่างกันมีผลต่อเส้นทางการเดินทางของผู้ใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กไม่แตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐาน H_0 (ดูข้อมูลในตาราง 4.51)

ตารางที่ 4.51 ความสัมพันธ์ของอาชีพกับเส้นทางการเดินทางของผู้ใช้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็ก

อาชีพ	เส้นทางการเดินทาง				
	อำเภอเมือง	ต่างอำเภอ	ต่างจังหวัด	ไม่แน่นอน	รวม
	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)	จำนวน (ร้อยละ)
นักศึกษา	15 (68.2)	4 (18.2)	1 (4.5)	2 (9.1)	22 (100.0)
พนักงานบริษัท/รัฐวิสาหกิจ/ข้าราชการ	46 (45.1)	14 (13.7)	12 (11.8)	30 (29.4)	102 (100.0)
ธุรกิจส่วนตัว	24 (48.0)	9 (18.0)	2 (4.0)	15 (30.0)	50 (100.0)
รับจ้าง	28 (57.1)	6 (12.2)	2 (4.1)	13 (26.5)	49 (100.0)
ค้าขาย	31 (51.7)	10 (16.7)	2 (3.3)	17 (28.3)	60 (100.0)
เกษตรกร	3 (33.3)	2 (22.2)	- (-)	4 (44.4)	9 (100.0)
อื่น ๆ	6 (75.0)	- (-)	- (-)	2 (25.0)	8 (100.0)
จำนวน (ร้อยละ)	153 (51.0)	45 (15.0)	19 (6.3)	83 (27.7)	300 (100.0)

ค่า $\chi^2 = 14.848$; df. = 18 ; Significance = 0.466