

บทที่ 4

ผลการศึกษา

การศึกษาเรื่องทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ในอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ที่มีต่อรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเครื่องยนต์ดีเซล ได้ผลการศึกษาดังมีรายละเอียดภายใต้หัวข้อต่อไปนี้

- 4.1 ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ที่มีต่อรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเครื่องยนต์ดีเซล
- 4.2 ข้อมูลการใช้รถยนต์ของผู้ตอบแบบสอบถาม
- 4.3 ความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลการใช้รถยนต์ของผู้ตอบแบบสอบถามกับแนวโน้มที่จะซื้อรถยนต์เครื่องยนต์ดีเซลรุ่นใหม่
- 4.4 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

4.1 ทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ที่มีต่อความต้องการใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเครื่องยนต์ดีเซล

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติของกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งเป็นผู้ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเครื่องยนต์ดีเซลที่ใช้เพื่อการโดยสารในครอบครัว ประกอบด้วย 3 ด้าน ได้แก่ ด้านความรู้ความเข้าใจ ด้านความชอบ (ความรู้สึก) และแนวโน้มในการก่อพฤติกรรม มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

4.1.1 ด้านความรู้ความเข้าใจ

สำหรับด้านความรู้ความเข้าใจ เกี่ยวกับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเครื่องยนต์ดีเซล ของกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถยนต์ในครั้งนี้ได้นำปัจจัยทางการตลาด 4 ด้านเข้ามาประกอบในการศึกษาร่วมด้วย ได้แก่ ความรู้ความเข้าใจด้านผลิตภัณฑ์ ด้านราคา ด้านสถานที่หรือช่องทางการจัดจำหน่าย และด้านการส่งเสริมการจำหน่าย ได้ผลดังมีรายละเอียดแสดงในตารางที่ 1 ถึง 4

ตารางที่ 1 แสดงค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเครื่องยนต์ดีเซล

ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์	ระดับความเห็นด้วย	
	\bar{X}	แปลผล
เครื่องยนต์ดีเซลรุ่นเก่ามีเสียงดัง และมีควันดำ แต่ปัจจุบันได้รับการพัฒนาให้มีเสียงเงียบลงและมีควันดำน้อย	3.59	เห็นด้วยมาก
เครื่องยนต์ดีเซลในปัจจุบันใช้เทคโนโลยีทันสมัย อาทิ ระบบไคเร็ก-อินเจ็คชั่น ระบบวาล์วแบบ 16 วาล์ว	3.79	เห็นด้วยมาก
เครื่องยนต์ดีเซลมีจุดเด่นที่มีความทนทาน	3.88	เห็นด้วยมาก
การดูแลเครื่องยนต์ดีเซลด้วยตนเองทำได้ไม่ยุ่งยาก	3.21	เห็นด้วยปานกลาง
รถดีเซลมีรุ่นเครื่องยนต์ให้เลือกใช้หลายรุ่น	2.62	เห็นด้วยปานกลาง
รถดีเซลได้รับการออกแบบให้มีความนุ่มนวลในการขับขี่มากขึ้น	3.53	เห็นด้วยมาก
รถดีเซลได้รับการออกแบบให้มีอัตราเร่งในการออกตัวดีขึ้น	3.64	เห็นด้วยมาก
รถดีเซลได้รับการออกแบบให้สามารถใช้ความเร็วได้สูงขึ้น	3.73	เห็นด้วยมาก
การใช้รถดีเซลเป็นทางเลือกหนึ่งที่ช่วยประหยัดรายจ่าย เนื่องจากน้ำมันดีเซลราคาถูกกว่า	4.04	เห็นด้วยมาก
รถดีเซลมีอะไหล่ไม่แพงจึงช่วยประหยัดรายจ่าย	3.40	เห็นด้วยปานกลาง
รถดีเซลระดับราคาสูง ส่วนใหญ่มีการผลิตรุ่นเครื่องยนต์ดีเซลให้เลือก	3.41	เห็นด้วยมาก

จากตารางที่ 1 แสดงถึงระดับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามในด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเครื่องยนต์ดีเซล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง และระดับเห็นด้วยมาก

โดยเรื่องที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมากได้แก่ การใช้รถดีเซลเป็นทางเลือกหนึ่งที่ช่วยให้ประหยัดรายจ่ายได้ เนื่องจากน้ำมันดีเซลมีราคาถูกกว่า (4.04) เครื่องยนต์ดีเซลมีจุดเด่นที่มีความทนทาน (3.88) เครื่องยนต์ดีเซลในปัจจุบันใช้เทคโนโลยีทันสมัย อาทิ ระบบไคเร็กอินเจ็คชั่น ระบบวาล์วแบบ 16 วาล์ว (3.79) รถดีเซลได้รับการออกแบบให้สามารถใช้ความเร็วได้สูงขึ้น (3.73) รถดีเซลได้รับการออกแบบให้มีอัตราเร่งในการออกตัวที่ดีขึ้น (3.64) เครื่องยนต์ดีเซลรุ่นเก่านั้นมีเสียงดังและมีควันดำ แต่ปัจจุบันได้รับการพัฒนาให้มีเสียงเงียบลงและมีควันดำน้อยลง (3.59) รถดีเซลได้รับการออกแบบให้มีความนุ่มนวลในการขับขี่มากขึ้น และ (3.53) มีความรู้ความเข้าใจว่า รถ

คีเซลระดับราคาสูงส่วนใหญ่มีการผลิตรุ่นเครื่องยนต์คีเซลให้เลือก (3.41)

ความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลางได้แก่ รถคีเซลมีอะไหล่ไม่แพงจึงช่วยประหยัดรายจ่าย (3.40) การดูแลเครื่องยนต์คีเซลด้วยตนเองทำได้ไม่ยุ่งยาก (3.21) รถคีเซลมีรุ่นเครื่องยนต์ให้เลือกใช้หลายรุ่น (2.62)

ตารางที่ 2 แสดงค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเครื่องยนต์คีเซล

ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับราคา	ระดับความเห็นด้วย	
	\bar{X}	แปลผล
รถคีเซลมีราคาหลายระดับตามรุ่นและยี่ห้อ	3.84	เห็นด้วยมาก
รถคีเซลและรถเบนซินที่เป็นยี่ห้อเดียวกัน และมีรูปลักษณะเดียวกัน รถคีเซลส่วนใหญ่มีราคาถูกกว่า	2.55	เห็นด้วยน้อย
รถคีเซลเป็นรถที่ใช้คุ้มค่าราคาไม่แพงเกินไปและส่วนใหญ่ราคาขาย ต่อราคาไม่ตก	3.61	เห็นด้วยมาก
ราคารถคีเซลในอนาคตอาจมีแนวโน้มสูงขึ้น เนื่องจากได้รับความ นิยมมากขึ้น	3.72	เห็นด้วยมาก

จากตารางที่ 2 แสดงถึงระดับความเห็นด้วยด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับราคารถยนต์นั่งส่วนบุคคลเครื่องยนต์คีเซล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก และระดับเห็นด้วยน้อย

โดยเรื่องที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมากได้แก่ รถคีเซลมีราคาหลายระดับตามรุ่นและยี่ห้อ (3.84) ราคารถคีเซลในอนาคตอาจมีแนวโน้มสูงขึ้นเนื่องจากได้รับความนิยมมากขึ้น (3.72) รถคีเซลเป็นรถที่ใช้คุ้มค่า ราคาไม่แพงเกินไป (3.72) ส่วนใหญ่ราคาขายต่อราคาไม่ตก (3.61)

ความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยน้อย ได้แก่ รถคีเซลและรถเบนซินที่เป็นยี่ห้อเดียวกันและมีรูปลักษณะเดียวกัน รถคีเซลส่วนใหญ่จะมีราคาถูกกว่า (2.55)

ตารางที่ 3 แสดงค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับสถานที่ หรือช่องทางการจัดจำหน่ายรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเครื่องยนต์ดีเซล

ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับสถานที่ หรือช่องทางการจัดจำหน่าย	ระดับความเห็นด้วย	
	\bar{X}	แปลผล
รถดีเซลหาซื้อได้ง่ายจากบริษัทตัวแทนจำหน่ายทั่วไป	3.93	เห็นด้วยมาก
บริษัทตัวแทนจำหน่ายที่ใหญ่โต มีชื่อเสียงดี มีความน่าเชื่อถือ ย่อมมีลูกค้าไปใช้บริการเป็นจำนวนมาก	4.02	เห็นด้วยมาก
มีศูนย์บริการของบริษัทผู้ผลิตรถดีเซลกระจายอยู่ทั่วไป	3.80	เห็นด้วยมาก
ศูนย์บริการอยู่ติดถนนใหญ่ ช่วยให้สังเกตเห็นได้ง่ายไปมาสะดวก	4.04	เห็นด้วยมาก
มีโชว์รูมที่ซ่อมเครื่องยนต์ดีเซลอยู่ทั่วไป	3.90	เห็นด้วยมาก

จากตารางที่ 3 แสดงถึงระดับความเห็นด้วยด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับสถานที่ หรือช่องทางการจัดจำหน่ายรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเครื่องยนต์ดีเซล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่

ศูนย์บริการอยู่ติดถนนใหญ่ช่วยให้ผู้ใช้บริการสังเกตเห็นได้ง่ายไปมาสะดวก (4.04) บริษัทตัวแทนจำหน่ายที่ใหญ่โต มีชื่อเสียงดี มีความน่าเชื่อถือ ย่อมมีลูกค้าใช้บริการเป็นจำนวนมาก (4.02) รถดีเซลหาซื้อได้ง่ายจากบริษัทตัวแทนจำหน่ายทั่วไป (3.93) มีโชว์รูมที่ซ่อมเครื่องยนต์ดีเซลอยู่ทั่วไป (3.90) มีศูนย์บริการของบริษัทผู้ผลิตรถดีเซลกระจายอยู่ทั่วไป (3.80)

ตารางที่ 4 แสดงค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการจำหน่าย ที่มีต่อความต้องการใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเครื่องยนต์ดีเซล

ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการจำหน่าย	ระดับความเห็นด้วย	
	\bar{X}	แปลผล
รถดีเซลมีการโฆษณาค่อนข้างน้อย และหาข้อมูลยาก	2.86	เห็นด้วยปานกลาง
บริษัทตัวแทนจำหน่ายรถยนต์เน้นการส่งเสริมการขายรถเบนซินมากกว่ารถดีเซล	2.62	เห็นด้วยปานกลาง
การจัดงานแสดงรถยนต์มีส่วนช่วยให้ผู้ใช้รถทราบถึงความก้าวหน้าของเครื่องยนต์ดีเซลมากขึ้น	3.77	เห็นด้วยมาก
การจัดแสดงรถแก๊สดีเซล ณ จุดจำหน่าย ช่วยให้ลูกค้าเลือกชมรถได้ตลอดเวลา	3.56	เห็นด้วยมาก
การแนะนำเครื่องยนต์ดีเซลรุ่นใหม่ที่ประหยัดพลังงาน ผ่านรายการสารคดีทางโทรทัศน์ และบทความในนิตยสารรถยนต์ ช่วยให้มีความรู้ความใ้ใจมากยิ่งขึ้น	3.81	เห็นด้วยมาก
การได้รับข้อมูลจากพนักงานขายช่วยให้เกิดความเข้าใจในรถยนต์ดีเซลมากขึ้น	3.77	เห็นด้วยมาก
มีการคืนกำไรให้ลูกค้าด้วยการลด แลก แจก แถม ซึ่งบริษัทตัวแทนจำหน่ายรถดีเซลเป็นผู้สนับสนุน	3.52	เห็นด้วยมาก

จากตารางที่ 4 แสดงถึงด้านความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการส่งเสริมการจำหน่าย ที่มีต่อรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเครื่องยนต์ดีเซล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก และระดับเห็นด้วยปานกลาง

โดยเรื่องที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมากได้แก่ การแนะนำเครื่องยนต์ดีเซลรุ่นใหม่ที่ประหยัดพลังงาน ผ่านรายการสารคดีทางโทรทัศน์และบทความในนิตยสารรถยนต์ ช่วยให้มีความรู้ความใ้ใจมากยิ่งขึ้น (3.81) มีความคิดเห็นว่าการจัดงานแสดงรถยนต์มีส่วนช่วยให้ ผู้ใช้รถทราบถึงความก้าวหน้าของเครื่องยนต์ดีเซลมากขึ้น อีกทั้งการได้รับข้อมูลจากพนักงานขายก็ช่วยให้เกิดความเข้าใจในรถยนต์ดีเซลมากขึ้นด้วย (3.77) การจัดแสดงรถแก๊สดีเซล ณ จุดจำหน่าย ช่วยให้ลูกค้าเลือกชมรถได้ตลอดเวลา (3.56) มีการคืนกำไรให้ลูกค้าด้วยการลด แลก แจก แถม โดยบริษัทตัวแทนจำหน่ายรถดีเซลเป็นผู้สนับสนุน (3.52)

มีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ รถดีเซลมีการโฆษณาค่อนข้างน้อยและ

หาข้อมูลได้ยาก (2.86) บริษัทตัวแทนจำหน่ายรถยนต์เน้นการส่งเสริมการขายรถเบนซินมากกว่ารถดีเซล (2.62)

4.1.2 ด้านความชอบ (ความรู้สึก)

ด้านความชอบ (ความรู้สึก) เกี่ยวกับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเครื่องยนต์ดีเซล ของกลุ่มผู้ใช้รถยนต์ ซึ่งประกอบด้วยความชอบที่มีต่อความต้องการใช้/การเลือกใช้รถดีเซล รวมทั้งความชอบในรถดีเซลโดยรวม ได้ผลการวิเคราะห์มีรายละเอียดแสดงในตารางที่ 5 ถึง 7

ตารางที่ 5 แสดงค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นด้านความชอบ (ความรู้สึก) ที่มีต่อความต้องการใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเครื่องยนต์ดีเซล

ความชอบ (ความรู้สึก) ที่มีต่อความต้องการใช้	ระดับความเห็นด้วย	
	\bar{X}	แปลผล
รถกระบะรุ่นดีเซล ดีกว่ารุ่นเบนซิน	3.72	เห็นด้วยมาก
รถยนต์ (เก๋ง) รุ่นดีเซล ดีกว่ารุ่นเบนซิน	2.87	เห็นด้วยปานกลาง
การได้เป็นเจ้าของรถดีเซลมีภาพพจน์ที่ดีกว่าเป็นเจ้าของรถเบนซิน	2.78	เห็นด้วยปานกลาง
รถดีเซล จะราคาถูกลงกว่ารถเบนซินเสมอ	2.91	เห็นด้วยปานกลาง
ชอบรถดีเซลเพราะประหยัดน้ำมันกว่ารถเบนซิน	4.01	เห็นด้วยมาก
รถดีเซลจะมีความคงทนและสมบุกสมบันดีกว่ารถเบนซิน	3.82	เห็นด้วยมาก
รถดีเซลมีเสียงดังไม่มากนัก และขับขีไ้ได้นุ่มนวลเหมือนรถเบนซิน	2.31	เห็นด้วยน้อย
บริการหลังการขายของรถดีเซลจะดีเท่า ๆ กับรถเบนซิน	3.44	เห็นด้วยมาก
ราคาขายต่อรถมือสองของรถดีเซล จะดีกว่ารถเบนซิน	3.52	เห็นด้วยมาก
รูปลักษณะภายนอกของรถดีเซล จะมีให้เลือกมากกว่ารถเบนซิน	2.42	เห็นด้วยน้อย
รถดีเซลไม่ได้เหมาะกับชาวไร่ ชาวนา พ่อค้าแม่ค้า มากกว่านักธุรกิจ		เห็นด้วย
เสมอไป	2.65	ปานกลาง
รถดีเซลมิได้เหมาะกับรถใช้ในการทำงานมากกว่ารถใช้สำหรับ		เห็นด้วย
ครอบครัวเสมอไป	2.64	ปานกลาง

จากตารางที่ 5 แสดงระดับความคิดเห็นด้านความชอบ (ความรู้สึก) ที่มีต่อรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเครื่องยนต์ดีเซล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยมาก ได้แก่ รถดีเซลประหยัดน้ำมันกว่ารถเบนซิน (4.01) รถดีเซลจะมีความคงทนและสมบุกสมบันดีกว่ารถเบนซิน (3.82) รถกระบะรุ่นดีเซลดีกว่ารุ่นเบนซิน (3.72) ราคาขายต่อรถมือสองของรถดีเซลดีกว่ารถเบนซิน (3.52)

บริการหลังการขายของรถดีเซลจะดีเท่า ๆ กับรถเบนซิน (3.44)

ความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลาง ได้แก่ รถดีเซลราคาถูกกว่ารถเบนซินเสมอ (2.91) รถยนต์ (เก๋ง) รุ่นดีเซล ดีกว่ารุ่นเบนซิน (2.87) การเป็นเจ้าของรถดีเซล มีภาพพจน์ที่ดีกว่าเป็นเจ้าของรถเบนซิน (2.78) รถดีเซลมีได้เหมาะกับชาวไร่ ชาวนา พ่อค้าแม่ค้า มากกว่านักธุรกิจเสมอไป (2.65) รถดีเซลมีได้เหมาะกับเป็นรถใช้ในการทำงานมากกว่ารถใช้สำหรับครอบครัวเสมอไป (2.64)

ความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยน้อย ได้แก่ รูปลักษณ์ภายนอกของรถดีเซลมีให้เลือกมากกว่ารถเบนซิน (2.42) รถดีเซลมีเสียงดังไม่มากนัก และขับขี่ได้นุ่มนวลเหมือนรถเบนซิน (2.31)

ตารางที่ 6 แสดงค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นด้านความชอบ (ความรู้สึก) ที่มีต่อการเลือกใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเครื่องยนต์เบนซินกับดีเซล

ความชอบ (ความรู้สึก) ที่มีต่อการเลือกใช้	ระดับความเห็นด้วย	
	\bar{X}	แปลผล
การเลือกกระหว่างรถยนต์นั่งเมอซิเดสเบนซ์รุ่นเอสคลาส (S-Class) รุ่นเดียวกัน แต่เป็นเครื่องยนต์เบนซินกับดีเซล	2.91	ปานกลางแต่ก่อนมาทางเครื่องยนต์เบนซิน

จากตารางที่ 6 แสดงถึงระดับความเห็นด้วยด้านความชอบ (ความรู้สึก) ที่มีต่อการเลือกใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเครื่องยนต์เบนซินกับดีเซล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในระดับเห็นด้วยปานกลางแต่ก่อนมาทางเครื่องยนต์เบนซินในการเลือกใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ระหว่างรุ่นเครื่องยนต์เบนซินกับดีเซล (2.91)

ตารางที่ 7 แสดงค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นด้านความชอบ (ความรู้สึก) ที่มีต่อรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเครื่องยนต์ดีเซล

ด้านความชอบ (ความรู้สึก)	ระดับความเห็นด้วย	
	\bar{X}	แปลผล
โดยรวมแล้วท่านชอบรถดีเซลหรือไม่	3.37	ชอบปานกลาง

จากตารางที่ 7 แสดงถึงระดับความเห็นด้วยด้านความชอบ (ความรู้สึก) ที่มีต่อรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเครื่องยนต์ดีเซล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความชอบรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเครื่องยนต์ดีเซลโดยรวมในระดับเห็นด้วยปานกลางเท่านั้น (3.37) มิได้มีความรู้สึกชอบหรือไม่ชอบเป็นพิเศษอย่างเด่นชัด

4.1.3 แนวโน้มในการก่อพฤติกรรม

ส่วนผลการวิเคราะห์แนวโน้มการก่อพฤติกรรมของผู้ตอบแบบสอบถามในการพิจารณาและเลือกซื้อรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเครื่องยนต์ดีเซล มีรายละเอียดดังตารางที่ 8 ถึง 9

ตารางที่ 8 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามแนวโน้มในการเลือกพิจารณาารถเครื่องยนต์ดีเซลรุ่นใหม่ ในกรณีที่มีโอกาสเปลี่ยนรถหรือซื้อรถคันใหม่

ชนิดรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
เลือกพิจารณาแน่นอน	133	40.3
อาจจะเลือกพิจารณา	112	33.9
ไม่แน่ใจว่าจะพิจารณาหรือไม่	67	20.3
ไม่เลือกพิจารณา	15	4.5
ไม่เลือกพิจารณาแน่นอน	3	0.9

จากตารางที่ 8 แสดงถึงแนวโน้มในการเลือกพิจารณาารถเครื่องยนต์ดีเซลรุ่นใหม่ ในกรณีที่มีโอกาสเปลี่ยนรถหรือซื้อรถคันใหม่ พบว่า มีกลุ่มผู้ตอบที่มีแนวโน้มที่จะเลือกพิจารณาแน่นอนมากที่สุดถึงร้อยละ 40.3 รองลงมา มีแนวโน้มว่าจะเลือกพิจารณา คิดเป็นร้อยละ 33.9 ส่วนผู้ตอบที่ไม่แน่ใจว่าจะพิจารณาหรือไม่ ก็มีมากถึงร้อยละ 20.3 ที่เหลือมีแนวโน้มที่จะไม่เลือกพิจารณา และไม่เลือกพิจารณาแน่นอน คิดเป็นร้อยละ 4.5 และ 0.9 ตามลำดับ

ตารางที่ 9 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามแนวโน้มในการเลือกซื้อรถเครื่องยนต์ดีเซลรุ่นใหม่ไว้ใช้ในอนาคต

ชนิดรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
ซื้อแน่นอน	74	22.4
อาจจะซื้อ	123	37.3
ยังไม่แน่ใจ	101	30.6
ไม่ซื้อ	28	8.5
ไม่ซื้อแน่นอน	4	1.2

จากตารางที่ 9 แสดงถึงแนวโน้มในการเลือกซื้อรถเครื่องยนต์ดีเซลรุ่นใหม่ไว้ใช้ในอนาคต พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มที่มีแนวโน้มอาจจะซื้อรถเครื่องยนต์ดีเซล มีมากที่สุดถึงร้อยละ 37.3 รองลงมา เป็นกลุ่มที่ยังไม่แน่ใจ คิดเป็นร้อยละ 30.6 สำหรับกลุ่มที่มีแนวโน้มซื้อแน่นอน คิดเป็นร้อยละ 22.4 ที่เหลือเป็นกลุ่มที่มีแนวโน้มไม่ซื้อ และไม่ซื้อแน่นอน คิดเป็นร้อยละ 8.5 และ 1.2 ตามลำดับ

4.2 ข้อมูลการใช้รถยนต์ของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการใช้รถยนต์ในช่วงที่ผ่านมา ของกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถาม ในครั้งนี้ ได้ผลคังมีรายละเอียดแสดงในตารางที่ 10 ถึง 16

ตารางที่ 10 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามชนิดของรถยนต์ที่ใช้

ชนิดรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
รถเก๋ง	154	46.7
รถกระบะ/ปิกอัพ	150	45.5
รถแวนหรือรถตรวจการณ์	19	5.8
รถรับจ้าง/รถบัส	7	2.1

จากตารางที่ 10 แสดงถึงชนิดของรถยนต์ที่ผู้ตอบแบบสอบถามใช้ พบว่า ผู้ตอบใช้รถเก๋ง มากที่สุดถึงร้อยละ 46.7 รองลงมาคือ รถกระบะ/ปิกอัพ คิดเป็นร้อยละ 45.5 ส่วนที่เหลือนั้นใช้รถแวน หรือรถตรวจการณ์ และเป็นรถรับจ้าง/รถบัส โดยมีเพียงร้อยละ 5.8 และ 2.1 เท่านั้น

ตารางที่ 11 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามชนิดเครื่องยนต์ของรถยนต์ที่ใช้

ชนิดเครื่องยนต์	จำนวน	ร้อยละ
ดีเซล	139	42.1
เบนซิน	191	57.9

จากตารางที่ 11 แสดงถึงชนิดเครื่องยนต์ของรถยนต์ที่ผู้ตอบแบบสอบถามใช้ พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามใช้รถยนต์เครื่องยนต์เบนซินมากที่สุด ถึงร้อยละ 57.9 ส่วนกลุ่มที่เหลือนั้นใช้รถยนต์เครื่องยนต์ดีเซล คิดเป็นร้อยละ 42.1

ตารางที่ 12 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามปริมาณความจุกระบอกสูบเครื่องยนต์ของรถยนต์ที่ใช้

ปริมาณความจุ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 1,300 ซีซี.	12	3.6
1,300 – 1,600 ซีซี.	126	38.2
1,601 – 2,000 ซีซี.	75	22.7
2,001 – 2,500 ซีซี.	88	26.7
มากกว่า 2,500 ซีซี.	29	8.8

จากตารางที่ 12 แสดงถึงปริมาณความจุกระบอกสูบเครื่องยนต์ของรถยนต์ที่ผู้ตอบแบบสอบถามใช้ พบว่า ผู้ตอบใช้รถยนต์ที่มีปริมาณความจุกระบอกสูบ 1,300 – 1,600 ซีซี มากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 38.2 รองลงมาคือ ปริมาณความจุ 2,001 – 2,500 ซีซี และ 1,601 – 2,000 ซีซี คิดเป็นร้อยละ 26.7 และ 22.7 ตามลำดับ สำหรับผู้ตอบที่ใช้รถยนต์ที่มีปริมาณความจุกระบอกสูบมากกว่า 2,500 ซีซีขึ้นไปนั้นมีเพียงร้อยละ 8.8 แต่กลุ่มที่ใช้รถยนต์ที่มีปริมาณความจุกระบอกสูบต่ำกว่า 1,300 ซีซี พบว่ามีจำนวนน้อยที่สุด โดยมีเพียง 3.6 เท่านั้น

ตารางที่ 13 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามค่าใช้จ่ายน้ำมันต่อสัปดาห์

ค่าใช้จ่ายน้ำมัน	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกิน 100 บาท	10	3.0
101 – 300 บาท	63	19.1
301 – 500 บาท	122	37.0
501 – 700 บาท	107	32.4
มากกว่า 700 บาท	28	8.5

จากตารางที่ 13 แสดงถึงค่าใช้จ่ายน้ำมันต่อสัปดาห์ของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า ผู้ตอบมีค่าใช้จ่ายสัปดาห์ละ 301 – 500 บาทมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 37.0 รองลงมาคือมีค่าใช้จ่ายสัปดาห์ละ 501 – 700 บาท ร้อยละ 32.4 และ 101 – 300 บาท ร้อยละ 19.1 ส่วนกลุ่มผู้ตอบที่มีค่าใช้จ่ายน้ำมันต่อสัปดาห์มากกว่า 700 บาท และไม่เกิน 100 บาท กลับพบว่ามีจำนวนน้อยกว่าทุกกลุ่ม โดยคิดเป็นร้อยละ 8.5 และ 3.0 เท่านั้น

ตารางที่ 14 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามการตัดสินใจซื้อรถยนต์

การตัดสินใจซื้อ	จำนวน	ร้อยละ
ตัดสินใจด้วยตนเอง	245	74.2
ซื้อตามคำแนะนำของญาติ	25	7.6
ซื้อตามคำแนะนำของเพื่อน	11	3.3
ซื้อตามคำแนะนำของบุคคลที่นับถือ	26	7.9
ซื้อตามคำแนะนำของผู้ขาย	1	0.3
ซื้อตามโฆษณาทางโทรทัศน์	2	0.6
ซื้อตามความจำเป็นใช้งาน	20	6.1

จากตารางที่ 14 แสดงถึงการตัดสินใจซื้อรถยนต์ของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า กลุ่มผู้ตอบตัดสินใจซื้อด้วยตนเองมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 74.2 ส่วนที่เหลือนั้นตัดสินใจซื้อเนื่องจากบุคคลอื่นได้แก่ ซื้อตามคำแนะนำของบุคคลที่นับถือ ร้อยละ 7.9 ซื้อตามคำแนะนำของญาติ ร้อยละ 7.6 ซื้อตามความจำเป็นในการใช้งาน ร้อยละ 6.1 ซื้อตามคำแนะนำของเพื่อน ร้อยละ 3.3 ส่วนกลุ่มที่ซื้อตามโฆษณาทางโทรทัศน์ และตามคำแนะนำของผู้ขาย นั้นมีเพียงร้อยละ 0.6 และ 0.3 เท่านั้น

ตารางที่ 15 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามปัจจัยที่ใช้ประกอบการพิจารณาตัดสินใจซื้อรถยนต์

สิ่งที่ใช้ประกอบการพิจารณา	จำนวน	ร้อยละ
เป็นรถที่มียอดจำหน่ายสูงสุด	91	27.6
เป็นรถยนต์นำเข้าจากต่างประเทศ	20	6.1
เป็นรถที่มีโรงงานผลิตในประเทศเท่านั้น	22	6.7
เป็นรถที่มีคุณภาพผลิตจากโรงงานมาตรฐาน นำเชือถือ	215	65.2
รูปทรงทันสมัย สีส่นและขนาดของรถเป็นที่ชื่นชอบถูกใจ	219	66.4
ชมการแข่งขันรถยนต์ในโทรทัศน์แล้วเกิดความชื่นชอบในยี่ห้อนั้น	13	3.9
บริษัทผู้จำหน่ายมีการจัดกิจกรรมให้ลูกค้าเป็นประจำ เช่น แรลลี่ ครอบครัว	13	3.9
บริษัทผู้จำหน่ายมอบสิทธิประโยชน์ให้ลูกค้ามากมาย เช่น มีส่วน ลดค่าแรง/อะไหล่ มีบริการตรวจเช็คสภาพรถยนต์ตามเงื่อนไข ที่กำหนด เป็นต้น	130	39.4
มีศูนย์บริการตรวจซ่อมอยู่ทั่วประเทศอย่างเพียงพอ	246	74.5
มีหน่วยบริการนอกสถานที่ตลอด 24 ชั่วโมง	71	21.5
เป็นรถที่มีสมรรถนะ ลองขับดูแล้วชอบ	225	68.2
เป็นรถที่สมาชิกในครอบครัวชื่นชอบ	106	32.1
อัตราดอกเบี้ยผ่อนชำระต่ำ	133	40.3
การประหยัดน้ำมัน	231	70.0
เครื่องยนต์เบนซินเท่านั้น	20	6.1
เครื่องยนต์ดีเซลเท่านั้น	34	10.3
เพื่อขายต่อ	21	6.4

หมายเหตุ : ผู้ตอบเลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ จำนวนผู้ตอบทั้งหมด 330

จากตารางที่ 15 แสดงถึงปัจจัยที่ผู้ตอบแบบสอบถามใช้ประกอบการพิจารณาตัดสินใจซื้อรถยนต์ พบว่า ผู้ตอบบางส่วนนำปัจจัยต่าง ๆ มาใช้พิจารณาประกอบการตัดสินใจหลายปัจจัย จึงเลือกตอบมากกว่า 1 ข้อ ทั้งนี้จากการวิเคราะห์พบว่า ผู้ตอบส่วนมากพิจารณาจากการมีศูนย์บริการตรวจซ่อมอยู่ทั่วประเทศอย่างเพียงพอเป็นปัจจัยแรก โดยมีจำนวนมากถึงร้อยละ 74.5 ปัจจัยรองลงมาพิจารณาจากการประหยัดน้ำมัน ร้อยละ 70.0 ต่อมาได้แก่ การเป็นรถที่มีสมรรถนะเมื่อลองขับดูแล้วรู้สึกชอบ

รูปทรงทันสมัย สี สัน และขนาดของรถเป็นที่ชื่นชอบอีกทั้งมีคุณภาพเนื่องจากผลิตจากโรงงานมาตรฐานน่าเชื่อถือ อัตราดอกเบี้ยผ่อนชำระต่ำ ขณะเดียวกันบริษัทผู้จำหน่ายได้มอบสิทธิประโยชน์ให้ลูกค้ามากมาย เช่น มีส่วนลดค่าแรง/อะไหล่ มีบริการตรวจเช็คสภาพรถยนต์ตามเงื่อนไขที่กำหนด เป็นต้น เป็นรถที่สมาชิกในครอบครัวชื่นชอบ อีกทั้งเป็นรถที่มียอดจำหน่ายสูงสุด การมีหน่วยบริการนอกสถานที่ตลอด 24 ชั่วโมง และเป็นรถรุ่นเครื่องยนต์ดีเซลเท่านั้น โดยคิดเป็นร้อยละ 68.2, 66.4, 65.2, 40.3, 39.4, 32.1, 27.6, 21.5, 10.3 ตามลำดับ สำหรับปัจจัยที่เหลือนี้ผู้ตอบเพียงส่วนน้อยนำไปประกอบพิจารณาตัดสินใจ ได้แก่ การมีโรงงานผลิตในประเทศเท่านั้น เพื่อนำไปขายต่อ เป็นรถยนต์นำเข้าจากต่างประเทศ และเป็นรถยนต์เครื่องยนต์เบนซินเท่านั้น ตลอดจนการได้ชมการแข่งขันรถยนต์ในโทรทัศน์แล้วเกิดความชื่นชอบในยี่ห้อนั้น โดยคิดเป็นร้อยละ 6.7, 6.4, 6.1, 6.1 และ 3.9 ตามลำดับ

ตารางที่ 16 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามแหล่งที่ใช้บริการตรวจซ่อมรถยนต์ เมื่อรถยนต์ที่ใช้มีปัญหา

แหล่งที่ใช้บริการ	จำนวน	ร้อยละ
ศูนย์บริการตามยี่ห้อ	176	53.3
ศูนย์บริการยี่ห้ออื่น	8	2.4
อู่ซ่อมรถยนต์ทั่วไป	129	39.1
ตรวจซ่อมด้วยตนเอง	6	1.8
อยู่ประจำ	11	3.3

จากตารางที่ 16 แสดงแหล่งที่ผู้ตอบแบบสอบถามใช้บริการตรวจซ่อมรถยนต์ เมื่อรถยนต์ที่ใช้มีปัญหา พบว่า กลุ่มผู้ใช้รถยนต์ซึ่งเป็นผู้ตอบแบบสอบถามนิยมใช้บริการของศูนย์บริการตามยี่ห้อรถมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 53.3 รองลงมาพบว่า ใช้บริการของอู่ซ่อมรถยนต์ทั่วไป ร้อยละ 39.1 ส่วนที่ใช้บริการอยู่ประจำมีเพียงร้อยละ 3.3 ที่เหลือซึ่งมีจำนวนไม่มากนักใช้บริการของศูนย์บริการยี่ห้ออื่น และตรวจซ่อมด้วยตนเอง ซึ่งมีเพียงร้อยละ 2.4 และ 1.8 ตามลำดับ

4.3 ความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลการใช้รถยนต์ของผู้ตอบแบบสอบถามกับแนวโน้มที่จะซื้อรถยนต์เครื่องยนต์ดีเซลรุ่นใหม่

สำหรับผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลการใช้รถยนต์ของผู้ตอบแบบสอบถามกับแนวโน้มที่จะซื้อรถยนต์เครื่องยนต์ดีเซลรุ่นใหม่ ได้ผลดังแสดงในตารางที่ 17 ถึง 18

ตารางที่ 17 ความสัมพันธ์ระหว่างชนิดของรถยนต์ที่ผู้ตอบแบบสอบถามใช้ กับแนวโน้มที่จะซื้อรถยนต์เครื่องยนต์ดีเซลรุ่นใหม่

ชนิดของรถยนต์ที่ใช้	แนวโน้มการซื้อรถยนต์ (จำนวนผู้ตอบ (ร้อยละ))					รวม
	ซื้อแน่นอน	อาจจะซื้อ	ยังไม่แน่ใจ	ไม่ซื้อ	ไม่ซื้อแน่นอน	
รถเก๋ง	18 (11.7)	44 (28.6)	68 (44.2)	21 (13.6)	3 (1.9)	154 (100.0)
รถกระบะ/ปิกอัพ	53 (35.3)	71 (47.3)	25 (16.7)	1 (0.7)	0 (0.0)	150 (100.0)
รถแวน/รถตรวจการณ์	2 (10.5)	7 (36.8)	6 (31.6)	4 (21.1)	0 (0.0)	19 (100.0)
อื่น ๆ	1 (14.3)	1 (14.3)	2 (28.6)	2 (28.6)	1 (14.3)	7 (100.0)
รวม	74 (22.4)	123 (37.3)	101 (30.6)	28 (8.5)	4 (1.2)	330 (100.0)

จากตารางที่ 17 แสดงถึงความสัมพันธ์ระหว่างชนิดของรถยนต์ที่ผู้ตอบแบบสอบถามใช้กับแนวโน้มที่จะซื้อรถยนต์เครื่องยนต์ดีเซลรุ่นใหม่ พบว่า กลุ่มผู้ใช้รถกระบะ / ปิกอัพ และรถแวน มีแนวโน้มอาจจะซื้อรถยนต์เครื่องยนต์ดีเซลรุ่นใหม่ในอนาคต เป็นร้อยละ 47.3 และ 36.8 ในขณะที่กลุ่มผู้ใช้รถเก๋งมีแนวโน้มยังไม่แน่ใจ เป็นร้อยละ 44.2

ตารางที่ 18 ความสัมพันธ์ระหว่างชนิดของเครื่องยนต์ของรถยนต์ที่ผู้ตอบแบบสอบถามใช้ กับแนวโน้มที่จะซื้อรถยนต์เครื่องยนต์ดีเซลรุ่นใหม่

ชนิดของเครื่องยนต์	แนวโน้มการซื้อรถยนต์				ไม่ซื้อ	
	ซื้อแน่นอน	อาจจะซื้อ	ยังไม่แน่ใจ	ไม่ซื้อ	แน่นอน	รวม
ดีเซล	52 (37.4)	62 (44.6)	23 (16.5)	2 (1.4)	0 (0.0)	139 (100.0)
เบนซิน	22 (11.5)	61 (31.9)	78 (40.8)	26 (13.6)	4 (2.1)	191 (100.0)
รวม	74 (22.4)	123 (37.3)	101 (30.6)	28 (8.5)	4 (1.2)	330 (100.0)

จากตารางที่ 18 แสดงความสัมพันธ์ระหว่างชนิดของเครื่องยนต์ของรถยนต์ที่ผู้ตอบแบบสอบถามใช้ กับแนวโน้มที่จะซื้อรถยนต์เครื่องยนต์ดีเซลรุ่นใหม่ พบว่า กลุ่มผู้ใช้รถยนต์เครื่องยนต์ดีเซลอยู่แล้วมีแนวโน้มอาจจะซื้อและซื้อแน่นอน ร้อยละ 44.6 และ 37.4 ตามลำดับ ในขณะที่ผู้ใช้รถยนต์เบนซินมีแนวโน้มยังไม่แน่ใจและอาจจะซื้อรถยนต์เครื่องยนต์ดีเซลรุ่นใหม่ ไว้ใช้ในอนาคตเป็นร้อยละ 40.8 และ 31.9 ตามลำดับ

4.4 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

สำหรับผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ ข้อมูลเกี่ยวกับเพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ได้ผลดังแสดงในตารางที่ 19 ถึง 23

ตารางที่ 19 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	218	66.1
หญิง	112	33.9

จากตารางที่ 19 แสดงถึงเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า กลุ่มผู้ตอบซึ่งเป็นผู้ใช้รถยนต์นั้นเป็นเพศชายมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 66.1 ส่วนที่เหลือเป็นเพศหญิง ซึ่งมีเพียงร้อยละ 33.9 เท่านั้น

ตารางที่ 20 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกิน 20 ปี	24	7.3
21 – 30 ปี	105	31.8
31 – 40 ปี	107	32.4
41 – 50 ปี	79	23.9
51 ปี ขึ้นไป	15	4.5
รวม	330	100.0

จากตารางที่ 20 แสดงถึงอายุของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า ผู้ตอบมีอายุระหว่าง 31 – 40 ปีมากที่สุด โดยพบถึงร้อยละ 32.4 ส่วนรองลงมาพบว่า มีอายุระหว่าง 21 – 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 31.8 อายุ 41 – 50 ปี ร้อยละ 23.9 ส่วนที่เหลือนั้นมีอายุไม่เกิน 20 ปี และอายุตั้งแต่ 51 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 7.3 และ 4.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 21	แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
	ไม่ได้ประกอบอาชีพ	18	5.5
	ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	151	45.8
	พนักงานบริษัทเอกชน	32	9.7
	ธุรกิจส่วนตัว	43	13.0
	ค้าขาย (พ่อค้า/แม่ค้า)	36	10.9
	รับจ้างอิสระ	13	3.9
	เกษตรกร	2	0.6
	นักศึกษา	35	10.6
	รวม	330	100.0

จากตารางที่ 21 แสดงถึงอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า กลุ่มผู้ตอบเป็นข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจมากที่สุด โดยมีจำนวนมากถึงร้อยละ 45.8 รองลงมาคือประกอบธุรกิจส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 13.0 สำหรับกลุ่มที่ประกอบอาชีพค้าขายโดยเป็นพ่อค้า/แม่ค้า และกลุ่มที่อยู่ในวัยเรียน โดยเป็นนักศึกษา พบว่ามีจำนวนใกล้เคียงกัน คิดเป็นร้อยละ 10.9 และ 10.6 ตามลำดับ เป็นพนักงาน

บริษัทเอกชน ร้อยละ 9.7 ประกอบอาชีพรับจ้างอิสระ มีเพียงร้อยละ 3.9 ส่วนกลุ่มที่เป็นเกษตรกรนั้นมีจำนวนน้อยที่สุด เพียงร้อยละ 0.6 เท่านั้น

ตารางที่ 22 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ได้ศึกษา	1	0.3
ต่ำกว่าปริญญาตรี	76	23.0
ปริญญาตรี	181	54.8
สูงกว่าปริญญาตรี	72	21.8
รวม	330	100.0

จากตารางที่ 22 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับการศึกษา พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 54.8 รองลงมาได้แก่ระดับต่ำกว่าปริญญาตรี และสูงกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 23.0 และ 21.8 ตามลำดับ โดยมีผู้ที่ไม่ได้ศึกษา คิดเป็นร้อยละ 0.3

ตารางที่ 23 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกิน 5,000 บาท	54	16.4
5,001 – 10,000 บาท	85	25.8
10,001 – 15,000 บาท	33	10.0
15,001 – 20,000 บาท	74	22.4
20,001 – 25,000 บาท	39	11.8
25,001 – 30,000 บาท	12	3.6
30,001 – 35,000 บาท	16	4.8
มากกว่า 35,000 บาท	17	5.2

จากตารางที่ 23 แสดงถึงรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า ผู้ตอบมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 5,001- 10,000 บาทมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 25.8 ส่วนรองลงมาผู้นั้นมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 15,000 – 20,000 บาท ร้อยละ 22.4 ส่วนกลุ่มที่มีรายได้ค่อนข้างน้อย คือ ไม่เกิน 5,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 16.4 ขณะที่กลุ่มผู้ตอบซึ่งมีรายได้ 20,001 – 25,000 บาท และ 10,001 – 15,000 บาท พบว่ามีจำนวนใกล้เคียงกัน คิดเป็นร้อยละ 11.8 และ 10.0 ตามลำดับ สำหรับกลุ่มที่เหลือพบว่า มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนค่อนข้างสูงแต่กลับมีจำนวนเล็กน้อยเท่านั้น คือ มากกว่า 35,000 บาท 30,001 – 35,000 บาท และ 25,001 – 30,000 บาท ซึ่งมีเพียงร้อยละ 5.2, 4.8 และ 3.6 ตามลำดับ