

บทที่ 4

การวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาศักยภาพของผู้ขับรถยนต์ในอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ต่อการประหยัดพลังงานในการเดินทางโดยรถยนต์ ได้เก็บรวบรวมข้อมูลและแสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูล โดยใช้ข้อมูลจากการเก็บแบบสอบถาม จากกลุ่มประชากรตัวอย่างแบ่งตามกลุ่มอาชีพ จำนวน 325 ชุด และข้อมูลที่ได้นำมาทำการวิเคราะห์และแปลผล โดยแบ่งการแสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลออกได้เป็น 3 ส่วนดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม (ตารางที่ 1 ถึง ตารางที่ 10)

- 1.1 เพศ
- 1.2 อายุ
- 1.3 ระดับการศึกษา
- 1.4 อาชีพ
- 1.5 รายได้ส่วนตัวต่อเดือน
- 1.6 ประเภทรถยนต์ที่ใช้
- 1.7 จำนวนครั้งการเติมน้ำมันต่อเดือน
- 1.8 ค่าใช้จ่ายในการเติมน้ำมันต่อเดือน
- 1.9 ชนิดของน้ำมันที่เติม

ส่วนที่ 2 ทักษะการที่มีต่อการประหยัดพลังงานในการเดินทางโดยรถยนต์ (ตารางที่ 11 ถึง ตารางที่ 18)

- 2.1 องค์กรประกอบเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจ
- 2.2 องค์กรประกอบทางด้านความชอบ
- 2.3 องค์กรประกอบเกี่ยวกับความตั้งใจก่อพฤติกรรม

ส่วนที่ 3 ตารางแสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามกับปัจจัยส่วนบุคคล (ตารางที่ 19 ถึง ตารางที่ 86)

- 3.1 ตารางแสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความรู้ความเข้าใจต่อวิธีการประหยัดน้ำมัน จำแนกตามเพศ และค่าใช้จ่ายค่าน้ำมันต่อเดือน

- 3.2 ตารางแสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความเห็นเกี่ยวกับการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง จำแนกตามเพศและค่าใช้จ่ายค่าน้ำมันต่อเดือน
- 3.3 ตารางแสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อ แนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการประหยัดน้ำมันในอนาคต จำแนกตามเพศและค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือน

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 1 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	166	51.1
หญิง	159	48.9
รวม	325	100.0

จากตารางที่ 1 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศชายร้อยละ 51.1 และเพศหญิงร้อยละ 48.9 ตามลำดับ

ตารางที่ 2 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 25 ปี	78	24.0
25 -34 ปี	107	32.9
35 -45 ปี	87	26.8
46-55 ปี	36	11.1
55 ปี ขึ้นไป	17	5.2
รวม	325	100.0

จากตารางที่ 2 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีอายุ 25 -34 ปีมากที่สุด ร้อยละ 32.9 รองลงมาคืออายุ 35 -45 ปี ร้อยละ 26.8 อายุต่ำกว่า 25 ปี ร้อยละ 24.0 อายุ 46 -55 ปี ร้อยละ 11.1 และอายุ 55 ปี ขึ้นไป ร้อยละ 5.2 ตามลำดับ

ตารางที่ 3 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนปลาย	15	4.6
มัธยมศึกษาตอนปลาย	114	35.1
ปริญญาตรี	164	50.5
สูงกว่าปริญญาตรี	32	9.8
รวม	325	100.0

จากตารางที่ 3 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีระดับการศึกษาปริญญาตรีมากที่สุด ร้อยละ 50.5 มัธยมศึกษาตอนปลาย ร้อยละ 35.1 สูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 9.8 และต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนปลาย ร้อยละ 4.6 ตามลำดับ

ตารางที่ 4 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
ข้าราชการ หรือพนักงานรัฐวิสาหกิจ	65	20.0
ลูกจ้าง พนักงานบริษัท	65	20.0
เจ้าของกิจการ อาชีพอิสระ	65	20.0
นักศึกษา	65	20.0
อื่นๆ เช่น แม่บ้าน หรือผู้เกษียณอายุ	65	20.0
รวม	325	100.0

จากตารางที่ 4 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีอาชีพเป็นข้าราชการ หรือพนักงานรัฐวิสาหกิจ ลูกจ้างพนักงานบริษัท เจ้าของกิจการอาชีพอิสระ นักศึกษา และอื่น ๆ เช่น แม่บ้านหรือผู้เกษียณอายุ ร้อยละ 20 เท่ากัน ตามวิธีการสุ่มตัวอย่างที่กำหนดไว้

ตารางที่ 5 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามรายได้ส่วนตัวต่อเดือน

รายได้ส่วนตัวต่อเดือน	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 10,000 บาท	149	45.8
10,001-20,000 บาท	108	33.2
20,001-30,000 บาท	44	13.5
30,001-40,000 บาท	13	4.0
40,001-50,000 บาท	6	1.8
50,001 บาท ขึ้นไป	5	1.5
รวม	325	100.0

จากตารางที่ 5 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีระดับรายได้ ต่ำกว่า 10,000 บาทมากที่สุด ร้อยละ 45.8 รายได้ 10,001-20,000 บาท ร้อยละ 33.2 รายได้ 20,001-30,000 บาท ร้อยละ 13.5 รายได้ 30,001-40,000 บาท ร้อยละ 4.0 รายได้ 40,001-50,000 บาท ร้อยละ 1.8 และรายได้ 50,001 บาท ขึ้นไป ร้อยละ 1.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 6 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามประเภทของรถยนต์ที่ใช้

ประเภทรถ	จำนวน	ร้อยละ
เก๋ง	180	55.4
กระบะ	145	44.6
รวม	325	100.0

จากตารางที่ 6 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามใช้รถยนต์ประเภทรถเก๋ง ร้อยละ 55.4 และรถกระบะ ร้อยละ 44.6 ตามลำดับ

ตารางที่ 7 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามจำนวนครั้งการเติมน้ำมันต่อเดือน

จำนวนครั้งการเติมน้ำมัน	จำนวน	ร้อยละ
2	24	7.4
3	37	1.4
4	115	35.4
5	77	23.7
6	35	10.8
7	2	0.6
8	17	5.2
10	15	4.6
15	3	0.9
รวม	325	100.0

จากตารางที่ 7 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีจำนวนครั้งการเติมน้ำมัน 4 ครั้งต่อเดือน ร้อยละ 35.4 เติมน้ำมัน 5 ครั้งต่อเดือน ร้อยละ 23.7 เติมน้ำมัน 6 ครั้งต่อเดือน ร้อยละ 10.8 เติมน้ำมัน 2 ครั้งต่อเดือน ร้อยละ 7.4 เติมน้ำมัน 8 ครั้งต่อเดือน ร้อยละ 5.2 เติมน้ำมัน 10 ครั้งต่อเดือน ร้อยละ 4.6 เติมน้ำมัน 3 ครั้งต่อเดือน ร้อยละ 1.4 เติมน้ำมัน 15 ครั้งต่อเดือน ร้อยละ 0.9 และเติมน้ำมัน 7 ครั้งต่อเดือน ร้อยละ 0.6 ตามลำดับ โดยมีค่าเฉลี่ยการเติมน้ำมันเท่ากับ 5 ครั้งต่อเดือน

ตารางที่ 8 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือน

ค่าน้ำมันต่อเดือน	จำนวน	ร้อยละ
600	12	3.7
800	6	1.8
900	4	1.2
1,000	65	20.0
1,200	46	14.2
1,400	2	0.6
1,500	68	20.9
1,700	2	0.6
1,800	11	3.4
2,000	64	19.7
2,200	2	0.6
2,500	13	4.0
2,600	2	0.6
3,000	19	5.8
4,000	2	0.6
5,000	2	0.6
6,000	4	1.2
8,000	1	0.3
รวม	325	100.0

จากตารางที่ 8 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือน 1,500 บาท คิดเป็นร้อยละ 20.9 ค่าน้ำมันต่อเดือน 1,000 บาท ร้อยละ 20.0 ค่าน้ำมันต่อเดือน 2,000 บาท ร้อยละ 19.7 ค่าน้ำมันต่อเดือน 1,200 บาท ร้อยละ 14.2 ค่าน้ำมันต่อเดือน 3,000 บาท ร้อยละ 5.8 ค่าน้ำ

มันต่อเดือน 2,500 บาท ร้อยละ 4.0 ค่าน้ำมันต่อเดือน 600 บาท ร้อยละ 3.7 ค่าน้ำมันต่อเดือน 1,800 บาท ร้อยละ 3.4 ค่าน้ำมันต่อเดือน 800 บาท ร้อยละ 1.8 ค่าน้ำมันต่อเดือน 900,6000 บาท ร้อยละ 1.2 ค่าน้ำมันต่อเดือน 1400,1700,2200,2600,4000,5000 บาท ร้อยละ 0.6 และค่าน้ำมันต่อเดือน 8000 บาท ร้อยละ 0.3 ตามลำดับ

ตารางที่ 9 แสดงค่าเฉลี่ยของค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

	จำนวนผู้ตอบแบบ สอบถาม	ค่าต่ำสุด	ค่าสูงสุด	ค่าเฉลี่ย
ค่าน้ำมันต่อเดือน	325	600	8,000	1,664

จากตารางที่ 9 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีค่าใช้จ่ายค่าน้ำมันต่อเดือน โดยเฉลี่ย 1,664 บาทต่อเดือน

ตารางที่ 10 แสดงจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามชนิดของน้ำมันที่ใช้

ชนิดของน้ำมัน	จำนวน	ร้อยละ
เบนซิน 95	89	27.4
เบนซิน 91	126	38.8
ดีเซล	110	33.8
รวม	325	100.0

จากตารางที่ 10 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามใช้น้ำมันเบนซิน 91 ร้อยละ 38.8 ใช้น้ำมันดีเซล ร้อยละ 33.8 และ น้ำมันเบนซิน 95 ร้อยละ 27.4 ตามลำดับ

ส่วนที่ 2 ทักษะของผู้ตอบแบบสอบถามต่อการประหยัดพลังงานในการเดินทางโดยรถยนต์

2.1 องค์ประกอบเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจ

ตารางที่ 11 แสดงความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อวิธีการในการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง

วิธีการ	ความคิดเห็น						รวม	
	ใช่		ไม่ใช่		ไม่แน่ใจ			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. วางแผนเส้นทางก่อนเดินทาง	311	95.7	2	0.6	12	3.7	325	100
2. เรียนรู้เส้นทางลัด	305	93.8	12	3.7	8	2.5	325	100
3. หลีกเลี่ยงถนนที่มีผิวการจราจรไม่ดี	268	82.5	18	5.5	39	12.0	325	100
4. เติมลมยางให้เหมาะสม	291	89.5	11	3.4	23	7.1	325	100
5. ไม่บรรทุกน้ำหนักมากเกินไป	271	83.4	12	3.7	42	12.9	325	100
6. เปิดใช้เครื่องปรับอากาศตามความเหมาะสม	287	88.3	11	3.4	27	8.3	325	100
7. เลือกใช้น้ำมันที่มีค่าออกเทนให้เหมาะสมกับรถยนต์	306	94.2	7	2.2	12	3.7	325	100
8. ไม่ควรเร่งเครื่องยนต์ก่อนออกรถ	284	87.4	12	3.7	29	8.9	325	100
9. ไม่ควรติดเครื่องขณะจอดรถคอย	247	76.0	39	12.0	39	12.0	325	100
10. ขับรถที่ความเร็วประหยัด(60-80 กม./ชม.)	281	86.5	18	5.5	26	8.0	325	100
11. การใช้เกียร์ให้สัมพันธ์กับความเร็วรอบของเครื่องยนต์	289	88.9	12	3.7	24	7.4	325	100
12. ไม่เลี้ยงคลัตช์ในขณะที่ขับ	286	88.0	16	4.9	23	7.1	325	100
13. ตรวจสอบระบบน้ำมันเชื้อเพลิง	245	75.4	19	5.8	61	18.8	325	100
14. ตรวจสอบความเร็วรอบเดินเบา	196	60.3	29	8.9	100	30.8	325	100
15. ตรวจสอบระดับน้ำมันในห้องลูกลอย	151	46.5	45	13.8	129	39.7	325	100
16. ตรวจสอบระบบจุดระเบิดเครื่องยนต์	181	55.8	36	11.1	108	33.2	325	100

จากตารางที่ 11 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความเห็นดังต่อไปนี้

มีความเห็นว่าวิธีการใดเป็นวิธีการประหยัดน้ำมันเรียงจากมากไปหาน้อย ได้แก่ วางแผนเส้นทางก่อนเดินทาง เลือกใช้น้ำมันที่มีค่าออกเทนให้เหมาะสมกับรถยนต์ เรียนรู้เส้นทางตัดเติมลมยางให้เหมาะสม การใช้เกียร์ให้สัมพันธ์กับความเร็วรอบของเครื่องยนต์ เปิดใช้เครื่องปรับอากาศตามความเหมาะสม ไม่เลี้ยงคลัตช์ในขณะที่ขับ ไม่ควรเร่งเครื่องยนต์ก่อนออกรถ ขับรถที่ความเร็วประหยัด(60-80 กม./ชม.) ไม่บรรทุกน้ำหนักมากเกินไป หลีกเลี่ยงถนนที่มีผิวการจราจรไม่ดี ไม่ควรติดเครื่องขณะจอดครดคอย ตรวจสอบระบบน้ำมันเชื้อเพลิง ตรวจสอบความเร็วรอบเดินเบา ตรวจสอบจุดระเบิดเครื่องยนต์ และตรวจระดับน้ำมันในห้องลูกลอย ตามลำดับ

มีความเห็นว่าวิธีการใดไม่ใช่วิธีการประหยัดน้ำมันเรียงจากมากไปหาน้อย ได้แก่ ตรวจระดับน้ำมันในห้องลูกลอย ไม่ควรติดเครื่องขณะจอดครดคอย ตรวจสอบจุดระเบิดเครื่องยนต์ ตรวจสอบความเร็วรอบเดินเบา ตรวจสอบระบบน้ำมันเชื้อเพลิง หลีกเลี่ยงถนนที่มีผิวการจราจรไม่ดี ขับรถที่ความเร็วประหยัด(60-80 กม./ชม.) ไม่เลี้ยงคลัตช์ในขณะที่ขับ เรียนรู้เส้นทางตัด ไม่บรรทุกน้ำหนักมากเกินไป ไม่ควรเร่งเครื่องยนต์ก่อนออกรถ การใช้เกียร์ให้สัมพันธ์กับความเร็วรอบของเครื่องยนต์ เติมลมยางให้เหมาะสม เปิดใช้เครื่องปรับอากาศตามความเหมาะสม เลือกใช้น้ำมันที่มีค่าออกเทนให้เหมาะสมกับรถยนต์ วางแผนเส้นทางก่อนเดินทาง

ตารางที่ 12 แสดงความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อหัวข้อการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงมีส่วนช่วยเศรษฐกิจของชาติได้

ความคิดเห็น	จำนวน	ร้อยละ
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	250	76.9
เห็นด้วย	75	23.1
ไม่มีความเห็น	0	0.0
ไม่เห็นด้วย	0	0.0
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	0	0.0
รวม	325	100.0

จากตารางที่ 12 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นว่าการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงมีส่วนช่วยเศรษฐกิจของชาติได้ ดังนี้ เห็นด้วยอย่างยิ่ง ร้อยละ 76.9 เห็นด้วย ร้อยละ 23.1 โดยไม่มีผู้ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง และไม่มีความเห็น

ตารางที่ 13 แสดงจำนวนของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามแหล่งที่ได้รับข่าวสารเกี่ยวกับการ
รณรงค์ให้ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง

แหล่งข่าวสาร	จำนวนผู้ตอบ แบบสอบถาม	จำนวน	ร้อยละ
หนังสือพิมพ์	325	249	76.6
โทรทัศน์	325	319	98.2
วิทยุ	325	191	58.8
นิตยสาร	325	104	32.0
เพื่อน	325	60	18.5
กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน	325	5	1.5
อื่น ๆ	325	2	0.6
ไม่เคยได้รับเลย	325	0	0.0

จากตารางที่ 13 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมดได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการ
รณรงค์ให้ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง โดยผ่านทางโทรทัศน์มากที่สุด ร้อยละ 98.2 รองลงมาคือผ่าน
ทางหนังสือพิมพ์ ร้อยละ 76.6 ผ่านทางวิทยุ ร้อยละ 58.8 ผ่านทางนิตยสาร ร้อยละ 32.0 ผ่านทาง
เพื่อน ร้อยละ 18.5 ผ่านทางกำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ร้อยละ 1.5 และผ่านทางแหล่งอื่น ๆ เช่น
อินเทอร์เน็ต ร้อยละ 0.6 ตามลำดับ

2.2 องค์ประกอบเกี่ยวกับความชอบ

ตารางที่ 14 แสดงความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อหัวข้อการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงมีความจำเป็นมากน้อยเพียงใดในปัจจุบัน

ความคิดเห็น	จำนวน	ร้อยละ
จำเป็นมากที่สุด	237	72.9
จำเป็นมาก	76	23.4
จำเป็น	12	3.7
เฉยๆ	0	0.0
ไม่จำเป็น	0	0.0
รวม	325	100.0

จากตารางที่ 14 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นว่าการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงมีความจำเป็นในสถานการณ์ปัจจุบัน โดยเห็นว่าจำเป็นมากที่สุด ร้อยละ 72.9 จำเป็นมาก ร้อยละ 23.4 และ จำเป็น ร้อยละ 3.7

ตารางที่ 15 แสดงความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามว่าการประหยัดน้ำมันได้ มีผลดีอย่างไร

ผลดี	จำนวน	ร้อยละ
ลดค่าใช้จ่ายส่วนตัว	313	96.3
ช่วยประเทศชาติในการประหยัดพลังงาน	292	89.8
ลดมลพิษทางอากาศ	218	67.1
มีส่วนช่วยในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม	215	66.2
อื่น ๆ เช่น อินเทอร์เน็ต	2	0.6

จากตารางที่ 15 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นว่าการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงมีผลดีในแง่ลดค่าใช้จ่ายส่วนตัว ร้อยละ 96.3 ช่วยประเทศชาติในการประหยัดพลังงาน ร้อยละ 89.8 ลดมลพิษทางอากาศ ร้อยละ 67.1 มีส่วนช่วยในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ร้อยละ 66.2 และผลดีอื่น ๆ ร้อยละ 0.6

2.3 องค์ประกอบเกี่ยวกับความตั้งใจก่อพฤติกรรม

ตารางที่ 16 แสดงพฤติกรรมของผู้ตอบแบบสอบถามต่อการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง

วิธีการ	พฤติกรรมของการปฏิบัติ						รวม	
	ปฏิบัติประจำ		นาน ๆ ครั้ง		ไม่เคย			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. วางแผนเส้นทางก่อนเดินทาง	251	77.2	66	20.3	8	2.5	325	100
2. เรียนรู้เส้นทางลัด	206	63.4	107	32.9	12	3.7	325	100
3. หลีกเลียงถนนที่มีผิวการจราจรไม่ดี	174	53.5	122	37.5	29	8.9	325	100
4. เติมลมยางให้เหมาะสม	228	70.2	92	28.3	5	1.5	325	100
5. ไม่บรรทุกน้ำหนักมากเกินไป	208	64.0	101	31.1	16	4.9	325	100
6. เปิดใช้เครื่องปรับอากาศตามความเหมาะสม	225	69.2	88	27.1	12	3.7	325	100
7. เลือกใช้น้ำมันที่มีค่าออกเทนให้เหมาะสมกับรถยนต์	296	91.1	20	6.2	9	2.8	325	100
8. ไม่ควรเร่งเครื่องยนต์ก่อนออกรถ	246	75.7	73	22.5	6	1.8	325	100
9. ไม่ควรติดเครื่องขณะจอดรอกอย	169	52.0	136	41.8	20	6.2	325	100
10. ขับรถที่ความเร็วประหยัด(60-80 กม./ชม.)	198	60.9	125	38.5	2	0.6	325	100
11. การใช้เกียร์ให้สัมพันธ์กับความเร็วรอบของเครื่องยนต์	264	81.2	51	15.7	10	3.1	325	100
12. ไม่เลี้ยงคลัตช์ในขณะที่ขับ	245	75.4	66	20.3	14	4.3	325	100
13. ตรวจสอบระบบน้ำมันเชื้อเพลิง	175	53.8	117	36.0	33	10.2	325	100
14. ตรวจสอบความเร็วรอบเดินเบา	102	31.4	145	44.6	78	24.0	325	100
15. ตรวจสอบระดับน้ำมันในห้องลูกลอย	88	27.1	134	41.2	103	31.7	325	100
16. ตรวจสอบระบบจุดระเบิดเครื่องยนต์	89	27.4	134	41.2	102	31.4	325	100

จากตารางที่ 16 แสดงว่าความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามจำนวนมากที่สุดต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมัน สามารถแบ่งได้ ดังต่อไปนี้

มีพฤติกรรมปฏิบัติเป็นประจำ เรียงลำดับจากมากไปน้อย ได้แก่ เลือกใช้น้ำมันที่มีค่าออกเทนให้เหมาะสมกับรถยนต์ ร้อยละ 91.1 การใช้เกียร์ให้สัมพันธ์กับความเร็วรอบของเครื่องยนต์ ร้อยละ 81.2 วางแผนเส้นทางก่อนเดินทาง ร้อยละ 77.2 ไม่ควรเร่งเครื่องยนต์ก่อนออกจากรถ ร้อยละ 75.7 ไม่เลี้ยงคลัตช์ในขณะที่ขับ ร้อยละ 75.4 ตามลำดับ

มีพฤติกรรมปฏิบัติมานานๆ ครั้ง ได้แก่ ตรวจสอบระบบน้ำมันเชื้อเพลิง ร้อยละ 44.6 ไม่ควรติดเครื่องขณะจอดรถคอย ร้อยละ 41.8 ตรวจสอบระดับน้ำมันในห้องลูกลอย ร้อยละ 41.2 ตรวจสอบระบบจุดระเบิดเครื่องยนต์ ร้อยละ 41.2 ขับรถที่ความเร็วประหยัด(60-80 กม./ชม.) ร้อยละ 38.5 ตามลำดับ

มีพฤติกรรมไม่เคยปฏิบัติ เรียงลำดับจากมากไปน้อย ได้แก่ ตรวจสอบระดับน้ำมันในห้องลูกลอย ร้อยละ 31.7 ตรวจสอบระบบจุดระเบิดเครื่องยนต์ ร้อยละ 31.4 ตรวจสอบความเร็วรอบเดินเบา ร้อยละ 24.0 ตรวจสอบระบบน้ำมันเชื้อเพลิง ร้อยละ 10.2 ตามลำดับ

ตารางที่ 17 แสดงความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามต่อการปฏิบัติตามวิธีการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงในอากาศยาน

วิธีการ	ความคิดเห็น						รวม	
	จะทำแน่นอน		จะทำบางครั้ง		ไม่ทำเลย			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1. วางแผนเส้นทางก่อนเดินทาง	304	93.5	21	6.5	0	0.0	325	100
2. เรียนรู้เส้นทางลัด	293	90.2	32	9.8	0	0.0	325	100
3. หลีกเลี่ยงถนนที่มีศิวการจราจรไม่ดี	273	84.0	52	16.0	0	0.0	325	100
4. เติมลมยางให้เหมาะสม	302	92.9	23	7.1	0	0.0	325	100
5. ไม่บรรทุกน้ำหนักมากเกินไป	270	83.1	55	16.9	0	0.0	325	100
6. เปิดใช้เครื่องปรับอากาศตามความเหมาะสม	284	87.4	39	12.0	2	0.6	325	100
7. เลือกใช้น้ำมันที่มีค่าออกเทนให้เหมาะสมกับเครื่องยนต์	309	95.1	16	4.9	0	0.0	325	100
8. ไม่ควรเร่งเครื่องยนต์ก่อนออกรถ	301	92.6	24	7.4	0	0.0	325	100
9. ไม่ควรติดเครื่องขณะจอดครดคอย	245	75.4	74	22.8	6	1.8	325	100
10. ขับรถที่ความเร็วประหยัด(60-80 กม./ชม.)	255	78.5	69	21.2	1	0.3	325	100
11. การใช้เกียร์ให้สัมพันธ์กับความเร็วรอบของเครื่องยนต์	295	90.8	28	8.6	2	0.6	325	100
12. ไม่เลี้ยงคลัตช์ในขณะที่ขับ	293	90.2	26	8.0	6	1.8	325	100
13. ตรวจสอบระบบน้ำมันเชื้อเพลิง	249	76.6	71	21.8	5	1.5	325	100
14. ตรวจสอบความเร็วรอบเดินเบา	189	58.2	127	39.1	9	2.8	325	100
15. ตรวจสอบระดับน้ำมันในห้องลูกลอย	167	51.4	145	44.6	13	4.0	325	100
16. ตรวจสอบจุดระเบิดเครื่องยนต์	172	52.9	142	43.7	11	3.4	325	100

จากตารางที่ 17 แสดงว่าความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามจำนวนมากที่สุด ต่อการปฏิบัติตามวิธีการประหยัดน้ำมันในอากาศยานสามารถแบ่งได้เป็น 3 กลุ่มดังต่อไปนี้

มีความคิดว่าจะทำแน่นอน เรียงลำดับจากมากไปน้อย ได้แก่ เลือกใช้น้ำมันที่มีค่าออกเทนให้เหมาะสมกับเครื่องยนต์ วางแผนเส้นทางก่อนเดินทาง เติมลมยางให้เหมาะสม ไม่ควรเร่ง

เครื่องยนต์ก่อนออกรถ การใช้เกียร์ให้สัมพันธ์กับความเร็วรอบของเครื่องยนต์ เรียนรู้เส้นทางถัด
ไม่เลี้ยงคลัตช์ในขณะที่ขับ ตามลำดับ

มีความคิดว่าจะทำบางครั้ง เรียงลำดับจากมากไปน้อย ได้แก่ ตรวจสอบระดับน้ำมันในห้อง
ลูกลอย ตรวจสอบจุดระเบิดเครื่องยนต์ ตรวจสอบความเร็วรอบเดินเบา ไม่ควรติดเครื่องขณะจอดรถ
คอย ตรวจสอบระบบน้ำมันเชื้อเพลิง ขับรถที่ความเร็วประหยัด(60-80 กม./ชม.) ไม่บรรทุกน้ำ
หนักมากเกินไป ตามลำดับ

มีความคิดว่าจะไม่ทำเลย เรียงลำดับจากมากไปน้อย ได้แก่ ตรวจสอบระดับน้ำมันในห้องลูก
ลอย ตรวจสอบจุดระเบิดเครื่องยนต์ ตรวจสอบความเร็วรอบเดินเบา ไม่ควรติดเครื่องขณะจอดรถคอย
ไม่เลี้ยงคลัตช์ในขณะที่ขับ ตรวจสอบระบบน้ำมันเชื้อเพลิง เปิดใช้เครื่องปรับอากาศตามความ
เหมาะสม ตามลำดับ

ตารางที่ 18 แสดงจำนวนของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามปัญหาที่พบและคิดว่าเป็นอุปสรรคต่อความพยายามประหยัดน้ำมัน

ปัญหาที่พบ	จำนวน	ร้อยละ
U-Turn ไกล ทำให้สิ้นเปลืองน้ำมันมากขึ้น	1	0.7
การจราจรติดขัด	79	55.2
การไปทำงานคนละเส้นทาง	3	2.1
ขาดความรู้เรื่องเครื่องยนต์	18	12.6
ต้องรีบเร่งเดินทาง	6	4.2
ถนนทางลัดมีน้อย	4	2.8
ผู้ใช้รถไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ทำให้รถติด	6	4.2
พื้นผิวการจราจรที่ขรุขระ	3	2.1
ไม่ทราบเส้นทางลัด	7	4.9
ไม่แน่ใจว่ารถใช้เบนซิน91 ได้หรือไม่	4	2.8
รถเก่า	3	2.1
ระยะทางไกล	4	2.8
ราคาน้ำมันเพิ่มขึ้น	2	1.4
สถานที่ทำงานไกล	3	2.1
รวม	143	100.0

จากตารางที่ 18 ปัญหาที่พบและคิดว่าเป็นอุปสรรคต่อความพยายามประหยัดน้ำมันของผู้ตอบแบบสอบถามมากที่สุด คือ การจราจรติดขัด รองลงมาคือขาดความรู้เรื่องเครื่องยนต์ ไม่ทราบเส้นทางลัด ต้องรีบเร่งเดินทาง ผู้ใช้รถไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ทำให้รถติด ถนนทางลัดมีน้อย ไม่แน่ใจว่ารถใช้เบนซิน91 ได้หรือไม่ ระยะทางไกล การไปทำงานคนละเส้นทาง พื้นผิวการจราจรที่ขรุขระ รถเก่า สถานที่ทำงานไกล ราคาน้ำมันเพิ่มขึ้น U-Turn ไกล ทำให้สิ้นเปลืองน้ำมันมากขึ้น ตามลำดับ

ส่วนที่ 3 ตารางแสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามกับปัจจัย
ส่วนบุคคล

3.1 ตารางแสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความรู้
ความเข้าใจต่อวิธีการประหยัดน้ำมัน จำแนกตามเพศ และอาชีพ

ตารางที่ 19 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความรู้ความเข้าใจว่าการ
วางแผนเส้นทางก่อนการเดินทางเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน จำแนกตามเพศ

การวางแผนเส้นทางก่อนเดินทาง	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
ใช่	162 97.6%	149 93.7%	311 95.7%
ไม่ใช่		2 1.3%	2 0.6%
ไม่แน่ใจ	4 2.4%	8 5.0%	12 3.7%
รวม	166 100%	159 100%	325 100%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.728	2	0.155

จากตารางที่ 19 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความรู้ความเข้าใจว่าการวางแผนเส้นทางก่อนการ
เดินทางเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมันเป็นเพศชาย ร้อยละ 97.6 และเพศหญิงร้อยละ 93.7

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า
Sig. 0.155 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความรู้ความเข้าใจว่าการวางแผนเส้นทางก่อนการเดินทางเป็นวิธี
การในการประหยัดน้ำมัน ไม่แตกต่างกันตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 20 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความรู้ความเข้าใจว่าการเรียนรู้เส้นทางลัดเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน จำแนกตามเพศ

การเรียนรู้เส้นทางลัด	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
ใช่	162 97.6%	143 89.9%	305 93.8%
ไม่ใช่	4 2.4%	8 5.0%	12 3.7%
ไม่แน่ใจ	0 0.0%	8 5.0%	8 2.5%
รวม	166 100%	159 100%	325 100%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.371	2	0.006

จากตารางที่ 20 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความรู้ความเข้าใจว่าการเรียนรู้เส้นทางลัดเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมันเป็นเพศชาย ร้อยละ 97.6 และเพศหญิงร้อยละ 89.9

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.006 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความรู้ความเข้าใจว่าการเรียนรู้เส้นทางลัดเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน แตกต่างกันตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยเพศชายมีความรู้ความเข้าใจว่าการเรียนรู้เส้นทางลัดเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมันมากกว่าเพศหญิง

ตารางที่ 21 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความรู้ความเข้าใจว่าการหลีกเลี่ยงถนนที่ผิวการจราจรไม่ดีเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน จำแนกตามเพศ

การหลีกเลี่ยงถนนที่ผิวการจราจรไม่ดี	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
ใช่	139 83.7	129 81.1%	268 82.5%
ไม่ใช่	10 6.0%	8 5.0%	18 5.5%
ไม่แน่ใจ	17 10.2%	22 13.8%	39 12.0%
รวม	166 100%	159 100%	325 100%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.086	2	0.581

จากตารางที่ 21 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความรู้ความเข้าใจว่าการหลีกเลี่ยงถนนที่ผิวการจราจรไม่ดีเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมันเป็นเพศชาย ร้อยละ 83.7 และเพศหญิงร้อยละ 81.1

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.581 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความรู้ความเข้าใจว่าการหลีกเลี่ยงถนนที่ผิวการจราจรไม่ดีเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน ไม่แตกต่างกันตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 22 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความรู้ความเข้าใจว่าการเติมลมยางให้เหมาะสมเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน จำแนกตามเพศ

การเติมลมยางให้เหมาะสม	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
ใช่	158 95.2%	133 83.6%	291 89.5%
ไม่ใช่	6 3.6%	5 3.1%	11 3.4%
ไม่แน่ใจ	2 1.2%	21 13.2%	23 7.1%
รวม	166 100%	159 100%	325 100%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	17.792	2	0.000

จากตารางที่ 22 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความรู้ความเข้าใจว่าการเติมลมยางให้เหมาะสมเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน เป็นเพศชาย ร้อยละ 95.2 และเพศหญิงร้อยละ 83.6

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.000 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความรู้ความเข้าใจว่าการเติมลมยางให้เหมาะสมเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน แตกต่างกันตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยเพศชายมีความรู้ความเข้าใจว่าการเติมลมยางให้เหมาะสมเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมันมากกว่าเพศหญิง

ตารางที่ 23 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความรู้ความเข้าใจว่าการไม่บรรทุกน้ำหนักมากเกินไปเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน จำแนกตามเพศ

การไม่บรรทุกน้ำหนักมากเกินไป	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
ใช่	145 87.3%	126 79.2%	271 83.4%
ไม่ใช่	8 4.8%	4 2.5%	12 3.7%
ไม่แน่ใจ	13 7.8%	29 18.2%	42 12.9%
รวม	166 100%	159 100%	325 100%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	8.614	2	0.013

จากตารางที่ 23 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความรู้ความเข้าใจว่าการไม่บรรทุกน้ำหนักมากเกินไปเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมันเป็นเพศชาย ร้อยละ 87.3 และเพศหญิงร้อยละ 79.2

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.013 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความรู้ความเข้าใจการไม่บรรทุกน้ำหนักมากเกินไปเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน แตกต่างกันตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยเพศชายมีความรู้ความเข้าใจว่าการไม่บรรทุกน้ำหนักมากเกินไปเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมันมากกว่าเพศหญิง

ตารางที่ 24 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความรู้ความเข้าใจว่าการเปิดเครื่องปรับอากาศตามความเหมาะสมเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน จำแนกตามเพศ

การเปิดเครื่องปรับอากาศตามความเหมาะสม	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
ใช่	157 94.6%	130 81.8%	287 88.3%
ไม่ใช่	7 4.2%	4 2.5%	11 3.4%
ไม่แน่ใจ	2 1.2%	25 15.7%	27 8.3%
รวม	166 100%	159 100%	325 100%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	22.811	2	0.000

จากตารางที่ 24 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความรู้ความเข้าใจว่าการเปิดเครื่องปรับอากาศตามความเหมาะสมเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมันเป็นเพศชาย ร้อยละ 87.3 และเพศหญิงร้อยละ 79.2

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.000 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความรู้ความเข้าใจการเปิดเครื่องปรับอากาศตามความเหมาะสมเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน แตกต่างกันตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยเพศชายมีความรู้ความเข้าใจว่าการเปิดเครื่องปรับอากาศตามความเหมาะสมเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมันมากกว่าเพศหญิง

ตารางที่ 25 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความรู้ความเข้าใจว่าการเลือกใช้น้ำมันที่มีค่าออกเทนเหมาะสมกับเครื่องยนต์เป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน จำแนกตามเพศ

การเลือกใช้น้ำมันที่มีค่าออกเทนเหมาะสมกับเครื่องยนต์	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
ใช่	154 92.8%	152 95.6%	306 94.2%
ไม่ใช่	6 3.6%	1 0.6%	7 2.2%
ไม่แน่ใจ	6 3.6%	6 3.8%	12 3.7%
รวม	166 100%	159 100%	325 100%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.435	2	0.179

จากตารางที่ 25 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความรู้ความเข้าใจว่าการเลือกใช้น้ำมันที่มีค่าออกเทนเหมาะสมกับเครื่องยนต์เป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมันเป็นเพศหญิงร้อยละ 95.6 และเพศชายร้อยละ 92.8

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.179 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความรู้ความเข้าใจว่าการเลือกใช้น้ำมันที่มีค่าออกเทนเหมาะสมกับเครื่องยนต์เป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน ไม่แตกต่างกันตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 26 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความรู้ความเข้าใจว่าการไม่เร่งเครื่องก่อนออกรถเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน จำแนกตามเพศ

การไม่เร่งเครื่องก่อนออกรถ	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
ใช่	150 90.4%	134 84.3%	284 87.4%
ไม่ใช่	10 6.0%	2 1.3%	12 3.7%
ไม่แน่ใจ	6 3.6%	23 14.5%	29 8.9%
รวม	166 100%	159 100%	325 100%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	16.057	2	0.000

จากตารางที่ 26 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความรู้ความเข้าใจว่าการไม่เร่งเครื่องก่อนออกรถเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมันเป็นเพศชาย ร้อยละ 90.4 และเพศหญิงร้อยละ 84.3

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.000 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความรู้ความเข้าใจการไม่เร่งเครื่องก่อนออกรถเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน แตกต่างกันตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยเพศชายมีความรู้ความเข้าใจว่าการไม่เร่งเครื่องก่อนออกรถเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมันมากกว่าเพศหญิง

ตารางที่ 27 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความรู้ความเข้าใจว่าการไม่ติดเครื่องขณะจอดรถคอยเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน จำแนกตามเพศ

การไม่ติดเครื่องขณะจอดรถคอย	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
ใช่	141 84.9%	106 66.7%	247 76.0%
ไม่ใช่	19 11.4%	20 12.6%	39 12.0%
ไม่แน่ใจ	6 3.6%	33 20.8%	39 12.0%
รวม	166 100%	159 100%	325 100%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	23.538	2	0.000

จากตารางที่ 27 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความรู้ความเข้าใจว่าการไม่ติดเครื่องขณะจอดรถคอยเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมันเป็นเพศชาย ร้อยละ 84.9 และเพศหญิงร้อยละ 66.7

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.000 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความรู้ความเข้าใจการไม่ติดเครื่องขณะจอดรถคอยเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน แตกต่างกันตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยเพศชายมีความรู้ความเข้าใจว่าการไม่ติดเครื่องขณะจอดรถคอยเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมันมากกว่าเพศหญิง

ตารางที่ 28 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความรู้ความเข้าใจว่าการขับรถที่ความเร็วประหยัด (60-80 กม./ชม) เป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน จำแนกตามเพศ

การขับรถที่ความเร็วประหยัด (60-80 กม./ชม)	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
ใช่	145 87.3%	136 85.5%	281 86.5%
ไม่ใช่	10 6.0%	8 5.0%	18 5.5%
ไม่แน่ใจ	11 6.6%	15 9.4%	26 8.0%
รวม	166 100%	159 100%	325 100%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	.976	2	0.614

จากตารางที่ 28 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความรู้ความเข้าใจว่าการขับรถที่ความเร็วประหยัด (60-80 กม./ชม) เป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมันเป็นเพศชาย ร้อยละ 87.3 และเพศหญิงร้อยละ 85.5

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.614 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความรู้ความเข้าใจว่าการขับรถที่ความเร็วประหยัด (60-80 กม./ชม) เป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน ไม่แตกต่างกันตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 29 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความรู้ความเข้าใจว่าการใช้เกียร์ให้สัมพันธ์กับความเร็วรอบของเครื่องยนต์เป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน จำแนกตามเพศ

การใช้เกียร์ให้สัมพันธ์กับความเร็วรอบของเครื่องยนต์	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
ใช่	150 90.4%	139 87.4%	289 88.9%
ไม่ใช่	8 4.8%	4 2.5%	12 3.7%
ไม่แน่ใจ	8 4.8%	16 10.1%	24 7.4%
รวม	166 100%	159 100%	325 100%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.270	2	0.118

จากตารางที่ 29 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความรู้ความเข้าใจว่าการใช้เกียร์ให้สัมพันธ์กับความเร็วรอบของเครื่องยนต์เป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมันเป็นเพศชาย ร้อยละ 90.4 และเพศหญิงร้อยละ 87.4

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.118 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความรู้ความเข้าใจว่าการใช้เกียร์ให้สัมพันธ์กับความเร็วรอบของเครื่องยนต์เป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน ไม่แตกต่างกันตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 30 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความรู้ความเข้าใจว่าการไม่เลี้ยงคลัตช์ในขณะขับเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน จำแนกตามเพศ

การไม่เลี้ยงคลัตช์ในขณะขับ	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
ใช่	158 95.2%	128 80.5%	286 88.0%
ไม่ใช่	4 2.4%	12 7.5%	16 4.9%
ไม่แน่ใจ	4 2.4%	19 11.9%	23 7.1%
รวม	166 100%	159 100%	325 100%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	16.786	2	0.000

จากตารางที่ 30 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความรู้ความเข้าใจว่าการไม่เลี้ยงคลัตช์ในขณะขับเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมันเป็นเพศชาย ร้อยละ 95.2 และเพศหญิงร้อยละ 80.5

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.000 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความรู้ความเข้าใจการไม่เลี้ยงคลัตช์ในขณะขับเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน แตกต่างกันตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยเพศชายมีความรู้ความเข้าใจว่าการไม่เลี้ยงคลัตช์ในขณะขับเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมันมากกว่าเพศหญิง

ตารางที่ 31 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความรู้ความเข้าใจว่าการตรวจสอบระบบน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน จำแนกตามเพศ

การตรวจสอบระบบน้ำมันเชื้อเพลิง	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
ใช่	140 84.3%	105 66.0%	245 75.4%
ไม่ใช่	4 2.4%	15 9.4%	19 5.8%
ไม่แน่ใจ	22 13.3%	39 24.5%	61 18.8%
รวม	166 100%	159 100%	325 100%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	15.963	2	0.000

จากตารางที่ 31 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความรู้ความเข้าใจว่าการตรวจสอบระบบน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมันเป็นเพศชาย ร้อยละ 95.2 และเพศหญิงร้อยละ 80.5

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.000 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความรู้ความเข้าใจการตรวจสอบระบบน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน แตกต่างกันตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยเพศชายมีความรู้ความเข้าใจว่าการตรวจสอบระบบน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมันมากกว่าเพศหญิง

ตารางที่ 32 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความรู้ความเข้าใจว่าการตรวจความเร็วจีโรบเคินเบาเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน จำแนกตามเพศ

การตรวจความเร็วจีโรบเคินเบา	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
ใช่	117 70.5%	79 49.7%	196 60.3%
ไม่ใช่	13 7.8%	16 10.1%	29 8.9%
ไม่แน่ใจ	36 21.7%	64 40.3%	100 30.8%
รวม	166 100%	159 100%	325 100%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	15.374	2	0.000

จากตารางที่ 32 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความรู้ความเข้าใจว่าการตรวจความเร็วจีโรบเคินเบาเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมันที่เป็นเพศชาย ร้อยละ 70.5 และเพศหญิงร้อยละ 49.7

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.000 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความรู้ความเข้าใจการตรวจความเร็วจีโรบเคินเบาเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน แตกต่างกันตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยเพศชายมีความรู้ความเข้าใจว่าการตรวจความเร็วจีโรบเคินเบาเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมันมากกว่าเพศหญิง

ตารางที่ 33 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความรู้ความเข้าใจว่าการตรวจระดับน้ำมันในห้องลูกลอยเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน จำแนกตามเพศ

การตรวจระดับน้ำมันในห้องลูกลอย	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
ใช่	81 48.8%	70 44.0%	151 46.5%
ไม่ใช่	26 15.7%	19 11.9%	45 13.8%
ไม่แน่ใจ	59 35.5%	70 44.0%	129 39.7%
รวม	166 100%	159 100%	325 100%

Chi-Square test

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.679	2	0.262

จากตารางที่ 33 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความรู้ความเข้าใจว่าการตรวจระดับน้ำมันในห้องลูกลอยเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน เป็นเพศชาย ร้อยละ 48.8 และเพศหญิงร้อยละ 44.0

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.262 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความรู้ความเข้าใจการตรวจระดับน้ำมันในห้องลูกลอยเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน ไม่แตกต่างกันตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 34 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความรู้ความเข้าใจว่าการตรวจระบบจุดระเบิดเครื่องยนต์เป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน จำแนกตามเพศ

การตรวจระบบจุดระเบิดเครื่องยนต์	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
ใช่	107 64.5%	74 46.5%	181 55.7%
ไม่ใช่	16 9.6%	20 12.6%	36 11.1%
ไม่แน่ใจ	43 25.9	65 40.9%	108 33.2%
รวม	166 100%	159 100%	325 100%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.797	2	0.005

จากตารางที่ 34 แสดงว่าผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความรู้ความเข้าใจว่าการตรวจระบบจุดระเบิดเครื่องยนต์เป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมันเป็นเพศชาย ร้อยละ 64.5 และเพศหญิงร้อยละ 46.5

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.005 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความรู้ความเข้าใจการตรวจระบบจุดระเบิดเครื่องยนต์เป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน แตกต่างกันตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยเพศชายมีความรู้ความเข้าใจการตรวจระบบจุดระเบิดเครื่องยนต์เป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมันมากกว่าเพศหญิง

ตารางที่ 35 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความรู้ความเข้าใจว่าการวางแผนเส้นทางก่อนการเดินทางเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน จำแนกตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือน

การวางแผนเส้นทางก่อนการเดินทาง	ค่าน้ำมันต่อเดือน		รวม
	น้อย (ไม่เกิน 1,700 บาท)	มาก (มากกว่า 1,700 บาท)	
ใช่	195 95.1%	116 96.7%	311 95.7%
ไม่ใช่	0 0.0%	2 1.7%	2 0.6%
ไม่แน่ใจ	10 4.9%	2 1.7%	12 3.7%
รวม	205 100.0%	120 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5.550	2	0.062

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.062 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความรู้ความเข้าใจว่าการวางแผนเส้นทางก่อนการเดินทางเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน ไม่แตกต่างกันตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 36 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความรู้ความเข้าใจว่าการเรียนรู้เส้นทางลัดเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน จำแนกตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือน

การเรียนรู้เส้นทางลัด	ค่าน้ำมันต่อเดือน		รวม
	น้อย (ไม่เกิน 1,700 บาท)	มาก (มากกว่า 1,700 บาท)	
ใช่	194 94.6%	111 92.5%	305 93.8%
ไม่ใช่	3 1.5%	9 7.5%	12 3.7%
ไม่แน่ใจ	8 3.9%	0 0.0%	8 2.5%
รวม	205 100.0%	120 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	12.190	2	0.002

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.002 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความรู้ความเข้าใจว่าการเรียนรู้เส้นทางลัดเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน แตกต่างกันตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยผู้มีค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนน้อย มีความรู้ความเข้าใจวิธีการประหยัดน้ำมันหัวข้อนี้มากกว่าผู้มีค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนมาก

ตารางที่ 37 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความรู้ความเข้าใจว่าการหลีกเลี่ยงถนนที่ผิวการจราจรไม่ดีเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน จำแนกตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือน

การหลีกเลี่ยงถนนที่ผิวการจราจรไม่ดี	ค่าน้ำมันต่อเดือน		รวม
	น้อย (ไม่เกิน 1,700 บาท)	มาก (มากกว่า 1,700 บาท)	
ใช่	166 81.0%	102 85.0%	268 82.5%
ไม่ใช่	9 4.4%	9 7.5%	18 5.5%
ไม่แน่ใจ	30 14.6%	9 7.5%	39 12.0%
รวม	205 100.0%	120 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.681	2	0.096

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.096 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความรู้ความเข้าใจว่าการหลีกเลี่ยงถนนที่ผิวการจราจรไม่ดีเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน ไม่แตกต่างกันตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 38 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความรู้ความเข้าใจว่าการเติมลมยางให้เหมาะสมเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน จำแนกตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือน

การเติมลมยางให้เหมาะสม	ค่าน้ำมันต่อเดือน		รวม
	น้อย (ไม่เกิน 1,700 บาท)	มาก (มากกว่า 1,700 บาท)	
ใช่	180 87.8%	111 92.5%	291 89.5%
ไม่ใช่	9 4.4%	2 1.7%	11 3.4%
ไม่แน่ใจ	16 7.8%	7 5.8%	23 7.1%
รวม	205 100.0%	120 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.261	2	0.323

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.323 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความรู้ความเข้าใจว่าการเติมลมยางให้เหมาะสมเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน ไม่แตกต่างกันตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 39 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความรู้ความเข้าใจว่าการไม่บรรทุกน้ำหนักมากเกินไปเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน จำแนกตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือน

การไม่บรรทุกน้ำหนักมากเกินไป	ค่าน้ำมันต่อเดือน		รวม
	น้อย (ไม่เกิน 1,700 บาท)	มาก (มากกว่า 1,700 บาท)	
ใช่	170 82.9%	101 84.2%	271 83.4%
ไม่ใช่	9 4.4%	3 2.5%	12 3.7%
ไม่แน่ใจ	26 12.7%	16 13.3%	42 12.9%
รวม	205 100.0%	120 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	0.771	2	0.680

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.680 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความรู้ความเข้าใจว่าการไม่บรรทุกน้ำหนักมากเกินไปเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน ไม่แตกต่างกันตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 40 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความรู้ความเข้าใจว่าการเปิดเครื่องปรับอากาศตามความเหมาะสมเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน จำแนกตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือน

การเปิดเครื่องปรับอากาศตามความเหมาะสม	ค่าน้ำมันต่อเดือน		รวม
	น้อย (ไม่เกิน 1,700 บาท)	มาก (มากกว่า 1,700 บาท)	
ใช่	181 88.3%	106 88.3%	287 88.3%
ไม่ใช่	8 3.9%	3 2.5%	11 3.4%
ไม่แน่ใจ	16 7.8%	11 9.2%	27 8.3%
รวม	205 100.0%	120 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	0.609	2	0.738

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.738 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความรู้ความเข้าใจว่าการเปิดเครื่องปรับอากาศตามความเหมาะสมเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน ไม่แตกต่างกันตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 41 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความรู้ความเข้าใจว่าการเลือกใช้น้ำมันที่มีค่าออกเทนให้เหมาะสมกับเครื่องยนต์เป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน จำแนกตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือน

การเลือกใช้น้ำมันที่มีค่าออกเทนให้เหมาะสมกับเครื่องยนต์	ค่าน้ำมันต่อเดือน		รวม
	น้อย (ไม่เกิน 1,700 บาท)	มาก (มากกว่า 1,700 บาท)	
ใช่	195 95.1%	111 92.5%	306 94.2%
ไม่ใช่	2 1.0%	5 4.2%	7 2.2%
ไม่แน่ใจ	8 3.9%	4 3.3%	12 3.7%
รวม	205 100.0%	120 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.700	2	0.157

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.157 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความรู้ความเข้าใจว่าการเลือกใช้น้ำมันที่มีค่าออกเทนให้เหมาะสมกับเครื่องยนต์เป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน ไม่แตกต่างกันตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 42 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความรู้ความเข้าใจว่าการไม่เร่งเครื่องก่อนออกรถเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน จำแนกตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือน

การไม่เร่งเครื่องก่อนออกรถ	ค่าน้ำมันต่อเดือน		รวม
	น้อย (ไม่เกิน 1,700 บาท)	มาก (มากกว่า 1,700 บาท)	
ใช่	180 87.8%	104 86.7%	284 87.4%
ไม่ใช่	6 2.9%	6 5.0%	12 3.7%
ไม่แน่ใจ	19 9.3%	10 8.3%	29 8.9%
รวม	205 100.0%	120 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	0.966	2	0.617

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.617 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความรู้ความเข้าใจว่าการไม่เร่งเครื่องก่อนออกรถเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน ไม่แตกต่างกันตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 43 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความรู้ความเข้าใจว่าการไม่ติดเครื่องขณะจอดรถคอยเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน จำแนกตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือน

การไม่ติดเครื่องขณะ จอดรถคอย	ค่าน้ำมันต่อเดือน		รวม
	น้อย (ไม่เกิน 1,700 บาท)	มาก (มากกว่า 1,700 บาท)	
ใช่	161 78.5%	86 71.7%	247 76.0%
ไม่ใช่	22 10.7%	17 14.2%	39 12.0%
ไม่แน่ใจ	22 10.7%	17 14.2%	39 12.0%
รวม	205 100.0%	120 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.959	2	0.376

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.376 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความรู้ความเข้าใจว่าการไม่ติดเครื่องขณะจอดรถคอยเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน ไม่แตกต่างกันตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 44 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความรู้ความเข้าใจว่าการขับรถที่ความเร็วประหยัด (60–80 กม./ชม.) เป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน จำแนกตามค่าใช้จ่ายค่าน้ำมันต่อเดือน

การขับรถที่ความเร็วประหยัด (60–80 กม./ชม.)	ค่าน้ำมันต่อเดือน		รวม
	น้อย (ไม่เกิน 1,700 บาท)	มาก (มากกว่า 1,700 บาท)	
ใช่	184 89.8%	97 80.8%	281 86.5%
ไม่ใช่	11 5.4%	7 5.8%	18 5.5%
ไม่แน่ใจ	10 4.9%	16 13.3%	26 8.0%
รวม	205 100.0%	120 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7.491	2	0.024

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.024 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความรู้ความเข้าใจว่าการขับรถที่ความเร็วประหยัด (60–80 กม./ชม.) เป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน แตกต่างกันตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยผู้มีค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนน้อย มีความรู้ความเข้าใจวิธีการประหยัดน้ำมันหัวข้อนี้นี้มากกว่าผู้มีค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนมาก

ตารางที่ 45 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความรู้ความเข้าใจว่าการใช้
 เกียร์ให้สัมพันธ์กับความเร็วรอบของเครื่องยนต์เป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน จำแนกตามค่าใช้จ่าย
 ค่าใช้จ่ายน้ำมันต่อเดือน

การใช้เกียร์ให้สัมพันธ์กับ ความเร็วรอบของเครื่องยนต์	ค่าน้ำมันต่อเดือน		รวม
	น้อย (ไม่เกิน 1,700 บาท)	มาก (มากกว่า 1,700 บาท)	
ใช่	182 88.8%	107 89.2%	289 88.9%
ไม่ใช่	6 2.9%	6 2.9%	12 3.7%
ไม่แน่ใจ	17 8.3%	7 5.8%	24 7.4%
รวม	205 100.0%	120 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.502	2	0.472

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า
 Sig. 0.472 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความรู้ความเข้าใจว่าการใช้เกียร์ให้สัมพันธ์กับความเร็วรอบของ
 เครื่องยนต์เป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน ไม่แตกต่างกันตามค่าใช้จ่าย ค่าใช้จ่ายน้ำมันต่อเดือนของผู้
 ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 46 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความรู้ความเข้าใจว่าการไม่เลี้ยงคลัตช์ในขณะขับเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน จำแนกตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือน

การไม่เลี้ยงคลัตช์ในขณะขับ	ค่าน้ำมันต่อเดือน		รวม
	น้อย (ไม่เกิน 1,700 บาท)	มาก (มากกว่า 1,700 บาท)	
ใช่	181 88.3%	105 87.5%	286 88.0%
ไม่ใช่	5 2.4%	11 9.2%	16 4.9%
ไม่แน่ใจ	19 9.3%	4 3.3%	23 7.1%
รวม	205 100.0%	120 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	10.732	2	0.005

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.005 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความรู้ความเข้าใจว่าการไม่เลี้ยงคลัตช์ในขณะขับเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน แตกต่างกันตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยผู้มีค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนน้อย มีความรู้ความเข้าใจวิธีการประหยัดน้ำมันหัวข้อนี้มากกว่าผู้มีค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนมาก

ตารางที่ 47 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความรู้ความเข้าใจว่าการตรวจสอบระบบน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน จำแนกตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือน

การตรวจสอบระบบน้ำมัน เชื้อเพลิง	ค่าน้ำมันต่อเดือน		รวม
	น้อย (ไม่เกิน 1,700 บาท)	มาก (มากกว่า 1,700 บาท)	
ใช่	157 76.6%	88 73.3%	245 75.4%
ไม่ใช่	7 3.4%	12 10.0%	19 5.8%
ไม่แน่ใจ	41 20.0%	20 16.7%	61 18.8%
รวม	205 100.0%	120 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.169	2	0.046

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.046 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความรู้ความเข้าใจว่าการตรวจสอบระบบน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน แตกต่างกันตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยผู้มีค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนน้อย มีความรู้ความเข้าใจวิธีการประหยัดน้ำมันหัวข้อนี้มากกว่าผู้มีค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนมาก

ตารางที่ 48 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความรู้ความเข้าใจว่าการตรวจความเร็วรอบเดินเบาเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน จำแนกตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือน

การตรวจความเร็วรอบเดินเบา	ค่าน้ำมันต่อเดือน		รวม
	น้อย (ไม่เกิน 1,700 บาท)	มาก (มากกว่า 1,700 บาท)	
ใช่	127 62.0%	69 57.5%	196 60.3%
ไม่ใช่	11 5.4%	18 15.0%	29 8.9%
ไม่แน่ใจ	67 32.7%	33 27.5%	100 30.8%
รวม	205 100.0%	120 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	8.783	2	0.012

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.012 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความรู้ความเข้าใจว่าการตรวจความเร็วรอบเดินเบาเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน แตกต่างกันตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยผู้มีค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนน้อย มีความรู้ความเข้าใจวิธีการประหยัดน้ำมันหัวข้อนี้นี้มากกว่าผู้มีค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนมาก

ตารางที่ 49 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความรู้ความเข้าใจว่าการตรวจระดับน้ำมันในห้องลูกลอยเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน จำแนกตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือน

การตรวจระดับน้ำมันในห้อง ลูกลอย	ค่าน้ำมันต่อเดือน		รวม
	น้อย (ไม่เกิน 1,700 บาท)	มาก (มากกว่า 1,700 บาท)	
ใช่	98 47.8%	53 44.2%	151 46.5%
ไม่ใช่	20 9.8%	25 20.8%	45 13.8%
ไม่แน่ใจ	87 42.4%	42 35.0%	129 39.7%
รวม	205 100.0%	120 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7.979	2	0.019

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.019 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความรู้ความเข้าใจว่าการตรวจระดับน้ำมันในห้องลูกลอยเป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน แตกต่างกันตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยผู้มีค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนน้อย มีความรู้ความเข้าใจวิธีการประหยัดน้ำมันหัวข้อนี้มากกว่าผู้มีค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนมาก

ตารางที่ 50 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความรู้ความเข้าใจว่าการตรวจระบบจุดระเบิดเครื่องยนต์เป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน จำแนกตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือน

การตรวจระบบจุดระเบิดเครื่องยนต์	ค่าน้ำมันต่อเดือน		รวม
	น้อย (ไม่เกิน 1,700 บาท)	มาก (มากกว่า 1,700 บาท)	
ใช่	112 54.6%	69 57.5%	181 55.7%
ไม่ใช่	18 8.8%	18 15.0%	36 11.1%
ไม่แน่ใจ	75 36.6%	33 27.5%	108 33.2%
รวม	205 100.0%	120 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.635	2	0.099

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.099 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความรู้ความเข้าใจว่าการตรวจระบบจุดระเบิดเครื่องยนต์เป็นวิธีการในการประหยัดน้ำมัน ไม่แตกต่างกันตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

3.2 ตารางแสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความเห็นเกี่ยวกับการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง จำแนกตามเพศ และค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือน

ตารางที่ 51 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความเห็นที่ว่า การประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงมีส่วนช่วยเศรษฐกิจของชาติได้ จำแนกตามเพศ

การประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงมีส่วนช่วยเศรษฐกิจของชาติได้	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	128 77.1%	122 76.7%	250 76.9%
เห็นด้วย	38 22.9%	37 23.3%	75 23.1%
ไม่มีความเห็น	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%
ไม่เห็นด้วย	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%
รวม	166 100.0%	159 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	0.007	1	0.935

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่า ได้ค่า Sig. 0.935 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความเห็นที่ว่า การประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงมีส่วนช่วยเศรษฐกิจของชาติได้ ไม่แตกต่างกันตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 52 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความเห็นที่ว่าการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงมีความจำเป็นมากน้อยเพียงใดในปัจจุบัน จำแนกตามเพศ

การประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงมีความจำเป็นมากน้อยเพียงใดในปัจจุบัน	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
จำเป็นมากที่สุด	115 69.3%	122 76.7%	237 72.9%
จำเป็นมาก	41 24.7%	35 22.0%	76 23.4%
จำเป็น	10 6.0%	2 1.3%	12 3.7%
เฉยๆ	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%
ไม่จำเป็น	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%
รวม	166 100.0%	159 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5.866	2	0.053

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.053 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความเห็นที่ว่าการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงมีความจำเป็นมากน้อยเพียงใดในปัจจุบัน ไม่แตกต่างกันตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 53 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความเห็นที่ว่า การประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงมีส่วนช่วยเศรษฐกิจของชาติได้ จำแนกตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือน

การประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงมีส่วนช่วยเศรษฐกิจของชาติได้	ค่าน้ำมันต่อเดือน		รวม
	น้อย (ไม่เกิน 1,700 บาท)	มาก (มากกว่า 1,700 บาท)	
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	158 77.1%	92 76.7%	250 76.9%
เห็นด้วย	47 22.9%	28 23.3%	75 23.1%
ไม่มีความเห็น	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%
ไม่เห็นด้วย	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%
รวม	205 100.0%	120 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	0.007	1	0.933

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่า ได้ค่า Sig. 0.933 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความเห็นที่ว่า การประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงมีส่วนช่วยเศรษฐกิจของชาติได้ ไม่แตกต่างกันตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 54 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อความเห็นที่ว่า การประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงมีความจำเป็นมากน้อยเพียงใดในปัจจุบัน จำแนกตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือน

การประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงมีความจำเป็นมากน้อยเพียงใดในปัจจุบัน	ค่าน้ำมันต่อเดือน		รวม
	น้อย (ไม่เกิน 1,700 บาท)	มาก (มากกว่า 1,700 บาท)	
จำเป็นมากที่สุด	153 74.6%	84 70.0%	237 72.9%
จำเป็นมาก	44 21.5%	32 26.7%	76 23.4%
จำเป็น	8 3.9%	4 3.3%	12 3.7%
เฉย ๆ	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%
ไม่จำเป็น	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%
รวม	205 100.0%	120 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.166	2	0.558

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.558 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าความเห็นที่ว่า การประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงมีความจำเป็นมากน้อยเพียงใดในปัจจุบัน ไม่แตกต่างกันตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

3.3 ตารางแสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการประหยัดน้ำมันในอนาคต จำแนกตามเพศ และค่าใช้จ่ายน้ำมันต่อเดือน

ตารางที่ 55 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการวางแผนเส้นทางก่อนการเดินทาง จำแนกตามเพศ

การวางแผนเส้นทางก่อนเดินทาง	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
จะทำแน่นอน	155 93.4%	149 93.7%	304 93.5%
จะทำบางครั้ง	11 6.6%	10 6.3%	21 6.5%
ไม่ทำเลย	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%
รวม	166 100%	159 100%	325 100%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	0.015	1	0.902

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.902 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการวางแผนเส้นทางก่อนการเดินทาง ไม่แตกต่างกันตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 56 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการเรียนรู้เส้นทางลัด จำแนกตามเพศ

การเรียนรู้เส้นทางลัด	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
ใช่	158 95.2%	135 84.9%	293 90.2%
ไม่ใช่	8 4.8%	24 15.1%	32 9.8%
ไม่แน่ใจ	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%
รวม	166 100%	159 100%	325 100%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	9.659	1	0.002

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.002 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการเรียนรู้เส้นทางลัด แตกต่างกันตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยเพศชายมีแนวโน้มจะปฏิบัติตามวิธีการประหยัดน้ำมันในหัวข้อนี้มากกว่าเพศหญิง

ตารางที่ 57 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในขนาดหัวข้อการหลีกเลี่ยงถนนที่ผิวการจราจรไม่ดี จำแนกตามเพศ

การหลีกเลี่ยงถนนที่ผิวการจราจรไม่ดี	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
จะทำแน่นอน	144 86.7%	129 81.1%	273 84.0%
จะทำบางครั้ง	22 13.3%	30 18.9%	52 16.0%
ไม่ทำเลย	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%
รวม	166 100%	159 100%	325 100%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.905	2	0.168

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.581 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในขนาดหัวข้อการหลีกเลี่ยงถนนที่ผิวการจราจรไม่ดี ไม่แตกต่างกันตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 58 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการเติมลมยางให้เหมาะสม จำแนกตามเพศ

การเติมลมยางให้เหมาะสม	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
จะทำแน่นอน	160 96.4%	142 89.3%	302 92.9%
จะทำบางครั้ง	6 3.6%	17 10.7%	23 7.1%
ไม่ทำเลย	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%
รวม	166 100%	159 100%	325 100%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.186	1	0.013

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.013 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการเติมลมยางให้เหมาะสม แตกต่างกันตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยเพศชายมีแนวโน้มจะปฏิบัติตามวิธีการประหยัดน้ำมันในหัวข้อนี้มากกว่าเพศหญิง

ตารางที่ 59 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในขนาดหัวข้อการไม่บรรทุกน้ำหนักมากเกินไป จำแนกตามเพศ

การไม่บรรทุกน้ำหนักมากเกินไป	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
จะทำแน่นอน	144 86.7%	126 79.2%	270 83.4%
จะทำบางครั้ง	22 13.3%	33 20.8%	55 16.9%
ไม่ทำเลย	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%
รวม	166 100%	159 100%	325 100%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.251	1	0.071

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.071 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในขนาดหัวข้อการไม่บรรทุกน้ำหนักมากเกินไป ไม่แตกต่างกันตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 60 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในขนาดหัวข้อการเปิดเครื่องปรับอากาศตามความเหมาะสม จำแนกตามเพศ

การเปิดเครื่องปรับอากาศตามความเหมาะสม	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
จะทำแน่นอน	145 87.3%	139 87.4%	284 87.4%
จะทำบางครั้ง	21 12.7%	18 11.3%	39 12.0%
ไม่ทำเลย	0 0.0%	2 1.3%	2 0.6%
รวม	166 100%	159 100%	325 100%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.208	2	0.332

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.332 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในขนาดหัวข้อการเปิดเครื่องปรับอากาศตามความเหมาะสม ไม่แตกต่างกันตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 61 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการเลือกใช้น้ำมันที่มีค่าออกเทนเหมาะสมกับเครื่องยนต์จำแนกตามเพศ

การเลือกใช้น้ำมันที่มีค่าออกเทนเหมาะสมกับเครื่องยนต์	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
จะทำแน่นอน	156 94.0%	153 96.2%	309 95.1%
จะทำบางครั้ง	10 6.0%	6 3.8%	16 4.9%
ไม่ทำเลย	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%
รวม	166 100%	159 100%	325 100%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	0.879	1	0.349

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.349 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการเลือกใช้น้ำมันที่มีค่าออกเทนเหมาะสมกับเครื่องยนต์ ไม่แตกต่างกันตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 62 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในขนาดหัวข้อการไม่เร่งเครื่องก่อนออกรถ จำแนกตามเพศ

การไม่เร่งเครื่องก่อนออกรถ	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
จะทำแน่นอน	152 91.6%	149 84.3%	301 87.4%
จะทำบางครั้ง	14 8.4%	10 6.3%	24 7.4%
ไม่ทำเลย	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%
รวม	166 100%	159 100%	325 100%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	0.546	1	0.460

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.460 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในขนาดหัวข้อการไม่เร่งเครื่องก่อนออกรถ ไม่แตกต่างกันตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 63 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการไม่ติดเครื่องขณะจอดรถคอย จำแนกตามเพศ

การไม่ติดเครื่องขณะจอดรถคอย	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
จะทำแน่นอน	129 77.7%	116 73.0%	245 75.4%
จะทำบางครั้ง	35 21.1%	39 24.5%	74 22.8%
ไม่ทำเลย	2 1.2%	4 2.5%	6 1.8%
รวม	166 100%	159 100%	325 100%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.423	2	0.491

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.491 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการไม่ติดเครื่องขณะจอดรถคอย ไม่แตกต่างกันตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 64 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในขนาดหัวข้อการขับรถที่ความเร็วประหยัด (60-80 กม./ชม) จำแนกตามเพศ

การขับรถที่ความเร็วประหยัด (60-80 กม./ชม)	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
จะทำแน่นอน	136 81.9%	119 74.8%	255 78.5%
จะทำบางครั้ง	30 18.1%	39 24.5%	69 21.2%
ไม่ทำเลย	0 0.0%	1 0.6%	1 0.3%
รวม	166 100%	159 100%	325 100%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.158	2	0.206

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.206 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในขนาดหัวข้อการขับรถที่ความเร็วประหยัด (60-80 กม./ชม) ไม่แตกต่างกันตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 65 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการใช้เกียร์ให้สัมพันธ์กับความเร็วรอบของเครื่องยนต์ จำแนกตามเพศ

การใช้เกียร์ให้สัมพันธ์กับความเร็วรอบของเครื่องยนต์	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
จะทำแน่นอน	158 95.2%	137 86.2%	295 90.8%
จะทำบางครั้ง	6 3.6%	22 13.8%	28 8.6%
ไม่ทำเลย	2 1.2%	0 0.0%	2 0.6%
รวม	166 100%	159 100%	325 100%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	12.493	2	0.002

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.002 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการใช้เกียร์ให้สัมพันธ์กับความเร็วรอบของเครื่องยนต์ แตกต่างกันตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยเพศชายมีแนวโน้มจะปฏิบัติตามวิธีการประหยัดน้ำมันในหัวข้อนี้มากกว่าเพศหญิง

ตารางที่ 66 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการไม่เลี้ยงสัตว์ในขณะขับ จำแนกตามเพศ

การไม่เลี้ยงสัตว์ในขณะขับ	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
จะทำแน่นอน	153 92.2%	140 88.1%	293 90.2%
จะทำบางครั้ง	9 5.4%	17 10.7%	26 8.0%
ไม่ทำเลย	4 2.4%	2 1.3%	6 1.8%
รวม	166 100%	159 100%	325 100%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.556	2	0.169

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.169 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการไม่เลี้ยงสัตว์ในขณะขับ ไม่แตกต่างกันตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 67 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในขนาดหัวข้อการตรวจสอบระบบน้ำมันเชื้อเพลิง จำแนกตามเพศ

การตรวจสอบระบบน้ำมันเชื้อเพลิง	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
จะทำแน่นอน	139 83.7%	110 69.2%	249 76.6%
จะทำบางครั้ง	25 15.1%	46 28.9%	71 21.8%
ไม่ทำเลย	2 1.2%	3 1.9%	5 1.5%
รวม	166 100%	159 100%	325 100%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	9.642	2	0.008

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.008 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในขนาดหัวข้อการตรวจสอบระบบน้ำมันเชื้อเพลิง แตกต่างกันตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยเพศชายมีแนวโน้มจะปฏิบัติตามวิธีการประหยัดน้ำมันในหัวข้อนี้มากกว่าเพศหญิง

ตารางที่ 68 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในขนาดหัวข้อการตรวจความเร็วรอบเดินเบา จำแนกตามเพศ

การตรวจความเร็วรอบเดินเบา	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
จะทำแน่นอน	115 69.3%	74 46.5%	189 58.2%
จะทำบางครั้ง	49 29.5%	76 49.1%	127 39.1%
ไม่ทำเลย	2 1.2%	7 4.4%	9 2.8%
รวม	166 100%	159 100%	325 100%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	18.152	2	0.000

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.000 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในขนาดหัวข้อการตรวจความเร็วรอบเดินเบา แตกต่างกันตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยเพศชายมีแนวโน้มจะปฏิบัติตามวิธีการประหยัดน้ำมันในหัวข้อนี้มากกว่าเพศหญิง

ตารางที่ 69 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอาคารหัวข้อการตรวจระดับน้ำมันในห้องถูกลอย จำแนกตามเพศ

การตรวจระดับน้ำมันในห้องถูกลอย	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
จะทำแน่นอน	98 59.0%	69 43.4%	167 51.4%
จะทำบางครั้ง	62 37.3%	83 52.2%	145 44.6%
ไม่ทำเลย	6 3.6%	7 4.4%	13 4.0%
รวม	166 100%	159 100%	325 100%

Chi-Square test

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	8.007	2	0.018

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.018 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอาคารหัวข้อการตรวจระดับน้ำมันในห้องถูกลอย แตกต่างกันตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยเพศชายมีแนวโน้มจะปฏิบัติตามวิธีการประหยัดน้ำมันในหัวข้อนี้มากกว่าเพศหญิง

ตารางที่ 70 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการตรวจระบบจุดระเบิดเครื่องยนต์ จำแนกตามเพศ

การตรวจระบบจุดระเบิดเครื่องยนต์	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
จะทำแน่นอน	107 60.2%	72 45.3%	172 52.9%
จะทำบางครั้ง	62 37.3%	80 50.3%	142 43.7%
ไม่ทำเลย	4 2.4%	7 4.4%	11 3.4%
รวม	166 100%	159 100%	325 100%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	7.511	2	0.023

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.023 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการตรวจระบบจุดระเบิดเครื่องยนต์ แตกต่างกันตามเพศของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยเพศชายมีแนวโน้มจะปฏิบัติตามวิธีการประหยัดน้ำมันในหัวข้อนี้มากกว่าเพศหญิง

ตารางที่ 71 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการวางแผนเส้นทางก่อนการเดินทาง จำแนกตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือน

การวางแผนเส้นทางก่อนการเดินทาง	ค่าน้ำมันต่อเดือน		รวม
	น้อย (ไม่เกิน 1,700 บาท)	มาก (มากกว่า 1,700 บาท)	
จะทำแน่นอน	190 92.7%	114 95%	304 93.5%
จะทำบางครั้ง	15 7.3%	6 5.0%	21 6.5%
ไม่ทำเลย	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%
รวม	205 100.0%	120 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	0.672	1	0.412

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.412 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการวางแผนเส้นทางก่อนการเดินทาง ไม่แตกต่างกันตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 72 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในขนาดหัวข้อการเรียนรู้เส้นทางลัด จำแนกตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือน

การเรียนรู้เส้นทางลัด	ค่าน้ำมันต่อเดือน		รวม
	น้อย (ไม่เกิน 1,700 บาท)	มาก (มากกว่า 1,700 บาท)	
จะทำแน่นอน	180 87.8%	113 94.2%	293 90.2%
จะทำบางครั้ง	25 12.2%	7 5.8%	32 9.8%
ไม่ทำเลย	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%
รวม	205 100.0%	120 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.451	1	0.063

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.063 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในขนาดหัวข้อการเรียนรู้เส้นทางลัด ไม่แตกต่างกันตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 73 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในโอกาสหัวข้อการหลีกเลี่ยงถนนที่ผิวการจราจรไม่ดี จำแนกตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือน

การหลีกเลี่ยงถนนที่ผิวการจราจรไม่ดี	ค่าน้ำมันต่อเดือน		รวม
	น้อย (ไม่เกิน 1,700 บาท)	มาก (มากกว่า 1,700 บาท)	
จะทำแน่นอน	164 80.0%	109 90.8%	273 84.0%
จะทำบางครั้ง	41 20.0%	11 9.2%	52 16.0%
ไม่ทำเลย	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%
รวม	205 100.0%	120 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.610	1	0.010

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.010 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในโอกาสหัวข้อการหลีกเลี่ยงถนนที่ผิวการจราจรไม่ดี แตกต่างกันตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยผู้มีค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนมาก มีแนวโน้มจะปฏิบัติตามวิธีการประหยัดน้ำมันหัวข้อนี้ มากกว่าผู้มีค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนน้อย

ตารางที่ 74 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการเติมลมยางให้เหมาะสม จำแนกตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือน

การเติมลมยางให้เหมาะสม	ค่าน้ำมันต่อเดือน		รวม
	น้อย (ไม่เกิน 1,700 บาท)	มาก (มากกว่า 1,700 บาท)	
จะทำแน่นอน	194 94.6%	108 90.0%	302 92.9%
จะทำบางครั้ง	11 5.4%	12 10.0%	23 7.1%
ไม่ทำเลย	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%
รวม	205 100.0%	120 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.472	1	0.116

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.116 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการเติมลมยางให้เหมาะสม ไม่แตกต่างกันตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 75 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการไม่บรรทุกน้ำหนักมากเกินไป จำแนกตามค่าใช้จ่ายค่าน้ำมันต่อเดือน

การไม่บรรทุกน้ำหนักมากเกินไป	ค่าน้ำมันต่อเดือน		รวม
	น้อย (ไม่เกิน 1,700 บาท)	มาก (มากกว่า 1,700 บาท)	
จะทำแน่นอน	170 82.9%	100 83.3%	270 83.1%
จะทำบางครั้ง	35 17.1%	18 16.7%	55 16.9%
ไม่ทำเลย	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%
รวม	205 100.0%	120 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	0.009	1	0.925

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.925 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการไม่บรรทุกน้ำหนักมากเกินไป ไม่แตกต่างกันตามค่าใช้จ่ายค่าน้ำมันต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 76 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในภาคหัวข้อการเปิดเครื่องปรับอากาศตามความเหมาะสม จำแนกตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือน

การเปิดเครื่องปรับอากาศตามความเหมาะสม	ค่าน้ำมันต่อเดือน		รวม
	น้อย (ไม่เกิน 1,700 บาท)	มาก (มากกว่า 1,700 บาท)	
จะทำแน่นอน	185 90.2%	99 82.5%	284 87.4%
จะทำบางครั้ง	20 9.8%	19 15.8%	39 12.0%
ไม่ทำเลย	0 0.0%	2 1.7%	2 0.6%
รวม	205 100.0%	120 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.266	2	0.044

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.044 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในภาคหัวข้อการเปิดเครื่องปรับอากาศตามความเหมาะสม แตกต่างกันตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยผู้มีค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนน้อย มีแนวโน้มจะปฏิบัติตามวิธีการประหยัดน้ำมันหัวข้อนี้ มากกว่าผู้มีค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนมาก

ตารางที่ 77 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการเลือกใช้น้ำมันที่มีค่าออกเทนให้เหมาะสมกับเครื่องยนต์ จำแนกตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือน

การเลือกใช้น้ำมันที่มีค่าออกเทนให้เหมาะสมกับเครื่องยนต์	ค่าน้ำมันต่อเดือน		รวม
	น้อย (ไม่เกิน 1,700 บาท)	มาก (มากกว่า 1,700 บาท)	
จะทำแน่นอน	199 97.1%	110 91.7%	309 95.1%
จะทำบางครั้ง	6 2.9%	10 8.3%	16 4.9%
ไม่ทำเลย	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%
รวม	205 100.0%	120 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.727	1	.030

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.030 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการเลือกใช้น้ำมันที่มีค่าออกเทนให้เหมาะสมกับเครื่องยนต์ แตกต่างกันตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยผู้มีค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนน้อย มีแนวโน้มจะปฏิบัติตามวิธีการประหยัดน้ำมันหัวข้อนี้ มากกว่าผู้มีค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนมาก

ตารางที่ 78 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการไม่เร่งเครื่องก่อนออกรถ จำแนกตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือน

การไม่เร่งเครื่องก่อนออกรถ	ค่าน้ำมันต่อเดือน		รวม
	น้อย (ไม่เกิน 1,700 บาท)	มาก (มากกว่า 1,700 บาท)	
จะทำแน่นอน	191 93.2%	110 91.7%	301 92.6%
จะทำบางครั้ง	14 6.8%	10 8.3%	24 7.4%
ไม่ทำเลย	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%
รวม	205 100.0%	120 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	0.250	1	0.617

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.617 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการไม่เร่งเครื่องก่อนออกรถ ไม่แตกต่างกันตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 79 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการไม่ติดเครื่องขณะจอดรถคอย จำแนกตามค่าใช้จ่ายค่าน้ำมันต่อเดือน

การไม่ติดเครื่องขณะจอดรถคอย	ค่าน้ำมันต่อเดือน		รวม
	น้อย (ไม่เกิน 1,700 บาท)	มาก (มากกว่า 1,700 บาท)	
จะทำแน่นอน	154 75.1%	91 75.8%	245 75.4%
จะทำบางครั้ง	49 23.9%	25 20.8%	74 22.8%
ไม่ทำเลย	2 1.0%	4 3.3%	6 1.8%
รวม	205 100.0%	120 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.597	2	0.273

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.273 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการไม่ติดเครื่องขณะจอดรถคอย ไม่แตกต่างกันตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 80 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการขับรถที่ความเร็วประหยัด (60 –80 กม./ชม.) จำแนกตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือน

การขับรถที่ความเร็วประหยัด (60 –80 กม./ชม.)	ค่าน้ำมันต่อเดือน		รวม
	น้อย (ไม่เกิน 1,700 บาท)	มาก (มากกว่า 1,700 บาท)	
จะทำแน่นอน	165 80.5%	90 75.0%	255 78.5%
จะทำบางครั้ง	39 19.0%	30 25.0%	69 21.2%
ไม่ทำเลย	1 0.5%	0 0.0%	1 0.3%
รวม	205 100.0%	120 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.149	2	0.341

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.341 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการขับรถที่ความเร็วประหยัด (60 –80 กม./ชม.) ไม่แตกต่างกันตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 81 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในภาคหัวข้อการใช้เกียร์ให้สัมพันธ์กับความเร็วรอบของเครื่องยนต์ จำแนกตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือน

การใช้เกียร์ให้สัมพันธ์กับความเร็วรอบของเครื่องยนต์	ค่าน้ำมันต่อเดือน		รวม
	น้อย (ไม่เกิน 1,700 บาท)	มาก (มากกว่า 1,700 บาท)	
จะทำแน่นอน	191 93.2%	104 86.7%	295 90.8%
จะทำบางครั้ง	14 6.8%	14 11.7%	28 8.6%
ไม่ทำเลย	0 0.0%	2 1.7%	2 0.6%
รวม	205 100.0%	120 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	5.825	2	0.054

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.054 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในภาคหัวข้อการใช้เกียร์ให้สัมพันธ์กับความเร็วรอบของเครื่องยนต์ ไม่แตกต่างกันตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 82 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการไม่เลี้ยงคลัตช์ในขณะขับ จำแนกตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือน

การไม่เลี้ยงคลัตช์ในขณะขับ	ค่าน้ำมันต่อเดือน		รวม
	น้อย (ไม่เกิน 1,700 บาท)	มาก (มากกว่า 1,700 บาท)	
จะทำแน่นอน	184 89.8%	109 90.8%	293 90.2%
จะทำบางครั้ง	19 9.3%	7 5.8%	26 8.0%
ไม่ทำเลย	2 1.0%	4 3.3%	6 1.8%
รวม	205 100.0%	120 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	3.405	2	0.182

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.182 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการไม่เลี้ยงคลัตช์ในขณะขับ ไม่แตกต่างกันตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 83 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการตรวจสอบระบบน้ำมันเชื้อเพลิง จำแนกตามค่าใช้จ่ายค่าน้ำมันต่อเดือน

การตรวจสอบระบบน้ำมันเชื้อเพลิง	ค่าน้ำมันต่อเดือน		รวม
	น้อย (ไม่เกิน 1,700 บาท)	มาก (มากกว่า 1,700 บาท)	
จะทำแน่นอน	157 76.6%	92 76.7%	249 76.6%
จะทำบางครั้ง	45 22.0%	26 21.7%	71 21.8%
ไม่ทำเลย	3 1.5%	2 1.7%	5 1.5%
รวม	205 100.0%	120 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	0.023	2	0.988

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.988 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการตรวจสอบระบบน้ำมันเชื้อเพลิง ไม่แตกต่างกันตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 84 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการตรวจความเร็วรอบเดินเบา จำแนกตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือน

การตรวจความเร็วรอบเดินเบา	ค่าน้ำมันต่อเดือน		รวม
	น้อย (ไม่เกิน 1,700 บาท)	มาก (มากกว่า 1,700 บาท)	
จะทำแน่นอน	114 55.6%	75 62.5%	189 58.2%
จะทำบางครั้ง	86 42.0%	41 34.2%	127 39.1%
ไม่ทำเลย	5 2.4%	4 3.3%	9 2.8%
รวม	205 100.0%	120 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.010	2	0.366

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.366 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการตรวจความเร็วรอบเดินเบา ไม่แตกต่างกันตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 85 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการตรวจระดับน้ำมันในห้องลูกลอย จำแนกตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือน

การตรวจระดับน้ำมันในห้อง ลูกลอย	ค่าน้ำมันต่อเดือน		รวม
	น้อย (ไม่เกิน 1,700 บาท)	มาก (มากกว่า 1,700 บาท)	
จะทำแน่นอน	104 50.7%	63 52.5%	167 51.4%
จะทำบางครั้ง	94 45.9%	51 42.5%	145 44.6%
ไม่ทำเลย	7 3.4%	6 5.0%	13 4.0%
รวม	205 100.0%	120 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	0.712	2	0.700

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.700 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการตรวจระดับน้ำมันในห้องลูกลอย ไม่แตกต่างกันตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 86 แสดงความสัมพันธ์ของทัศนคติของผู้ตอบแบบสอบถามต่อแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการตรวจระบบจุดระเบิดเครื่องยนต์ จำแนกตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือน

การตรวจระบบจุดระเบิดเครื่องยนต์	ค่าน้ำมันต่อเดือน		รวม
	น้อย (ไม่เกิน 1,700 บาท)	มาก (มากกว่า 1,700 บาท)	
จะทำแน่นอน	105 51.2%	67 55.8%	172 52.9%
จะทำบางครั้ง	95 46.3%	47 39.2%	142 43.7%
ไม่ทำเลย	5 2.4%	6 5.0%	11 3.4%
รวม	205 100.0%	120 100.0%	325 100.0%

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.663	2	0.264

จากการทดสอบค่าความแตกต่างทางสถิติ โดยใช้การทดสอบ Chi-Square พบว่าได้ค่า Sig. 0.264 ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าแนวโน้มการปฏิบัติตามวิธีการในการประหยัดน้ำมันในอนาคตหัวข้อการตรวจระบบจุดระเบิดเครื่องยนต์ ไม่แตกต่างกันตามค่าใช้จ่าย ค่าน้ำมันต่อเดือนของผู้ตอบแบบสอบถาม