

ความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อนโยบาย

คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก

OPINION CONCERNING TAX REBATE FOR FIRST-TIME
CAR OF INHABITANTS IN PATHUMTHANI PROVINCE

จิตรา ขอมดวง

การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

ปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต วิชาเอกการตลาด

คณะบริหารธุรกิจ

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี

ปีการศึกษา 2554

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี

ความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อนโยบาย

คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก



จิตรา ขอบดวง

การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

ปริญญาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต วิชาเอกการตลาด

คณะบริหารธุรกิจ

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี

ปีการศึกษา 2554

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี

หัวข้อการค้นคว้าอิสระ

ความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อ นโยบายคืนเงิน
ภาษีรถยนต์คันแรก

Opinion Concerning Tax Rebate for First-Time Car of Inhabitants
in Pathum Thani Province

ชื่อ-นามสกุล

นางสาวจิตรา ขอพุด

วิชาเอก

การตลาด

อาจารย์ที่ปรึกษา

ผู้ช่วยศาสตราจารย์พิมพ์ หิรัญกิตติ

ปีการศึกษา

2554

คณะกรรมการสอบการค้นคว้าอิสระ

ประธานกรรมการ

(ดร.อนุวรรณ ศรีอุดม)

กรรมการ

(อาจารย์อุดม สายะพันธุ์)

กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์พิมพ์ หิรัญกิตติ)

คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี อนุมัติการค้นคว้าอิสระฉบับนี้
เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญามหาบัณฑิต

คณบดีคณะบริหารธุรกิจ

(รองศาสตราจารย์ ดร.ชนงกรณ์ กุลทลบุตร)

วันที่ 18 เดือน มีนาคม พ.ศ. 2555

หัวข้อการค้นคว้าอิสระ	ความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก
ชื่อ-นามสกุล	นางสาวจิตรา ขอมคง
วิชาเอก	การตลาด
อาจารย์ที่ปรึกษา	ผู้ช่วยศาสตราจารย์พิมพ์ หิรัญกิตติ
ปีการศึกษา	2554

บทคัดย่อ

การศึกษาค้นคว้าอิสระครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก กลุ่มตัวอย่างได้แก่ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีอายุ 21 ปีขึ้นไปเป็นผู้ที่ยังไม่เคยจดทะเบียนรถยนต์เป็นชื่อของตนเองและมีแนวโน้มที่จะซื้อรถยนต์คันแรกแน่นอน โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลจำนวน 400 คน สถิติที่ใช้ได้แก่ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบเชิงอนุมานใช้ Independent Samples t-test, One-Way ANOVA และ Pearson Chi-Square

ผลการศึกษาพบว่าประชาชนมีความคิดเห็นต่อนโยบายอยู่ในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่งในด้านมลพิษทางอากาศ การจราจรติดขัด การใช้พลังงานเชื้อเพลิง มีระดับความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายในภาพรวมในระดับเฉย ๆ มีแนวโน้มการซื้อในระยะเวลา 4-6 เดือน ซื้อเงินผ่อนเป็นเวลา 5 ปี ด้วยเงินดาวน์ 21-40 % มีเงินทุนจากสถาบันการเงิน ตัดสินใจซื้อจากตนเอง วัตถุประสงค์การซื้อเพื่อความสะดวกสบายในการเดินทางและหลีกเลี่ยงปัญหาจากการใช้บริการขนส่งมวลชน ซื้อรถยนต์ยี่ห้อ HONDA เหตุผลในซื้อ คือประสิทธิภาพของเครื่องยนต์และสมรรถนะในการขับขี่ที่ดีและปลอดภัย โดยส่วนใหญ่มีแนวโน้มซื้อรถยนต์ประเภทรถนั่ง (รถเก๋ง)

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า เพศ อายุ สถานภาพ รายได้ต่อเดือน อาชีพที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นด้านหนี้สินของประชาชน ด้านภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มขึ้นแตกต่างกัน เพศ อายุ สถานภาพ อาชีพ รายได้ต่อเดือน ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นด้านการจ้างงาน ด้านการเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ ด้านเงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจแตกต่างกัน

คำสำคัญ: นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ความคิดเห็นของประชาชน

Independent Study Title	Opinion Concerning Tax Rebate for First-Time Car Policy of Inhabitants in Pathum Thani Province
Name-Surname	Miss Jittra Khopadung
Major Subject	Marketing
Independent Study Advisor	Assistant Professor Pimpa Hirankitti
Academic Year	2011

ABSTRACT

This independent study was carried out for the purpose of investigating the opinion concerning the tax rebate for the first-time car policy of the inhabitants in Pathum Thani Province. The samples used in the study consisted of 400 inhabitants over 21 years old who had never registered the cars under their names, and had tendency to buy the first-time cars. The questionnaire was used as the data gathering tool, and the data were analyzed using Frequency, Percentage, mean, Standard Deviation, as well as the inferential statistics including Independent Samples t-test, One-Way ANOVA, and Pearson Chi-Square.

The result of study demonstrated that the respondents expressed their opinion concerning the policy on air pollution, traffic jam, and fuel consuming at a high level, however, the opinion toward the overall policy conditions was shown at a moderate level. The respondents had a tendency to buy the first-time car within 4-6 months, needed 5 years hire-purchase with a 21-40% down payment, sought funds from financial institutes, made buying decision on the first-time car by themselves. The reasons to buy the first-time car were for travel convenience, and avoiding the problems of using mass transportation, moreover, the respondents intended to buy Honda cars for the reasons of the engine efficiency, capacity and safety respectively, moreover, the majority of the respondents had a tendency to buy the private cars.

The result of hypothesis testing showed that different gender, age, marital status monthly income, and occupation caused different opinions toward the people's debts, and rising burden of spending. Different gender, age, marital status, monthly income, occupation, and level of education caused different opinions toward more hiring jobs, the growth of automobile industries and more money in circulation in the economic system.

Key Words: Tax Rebate for the First-Time Car Policy, Opinion of Inhabitants

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษาค้นคว้าอิสระฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยเมตตากรุณาอย่างสูงจาก ดร.อนุวรรตน์ ศรีอุดม ประธานกรรมการที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระที่ได้สละเวลาเป็นประธานในการสอบการศึกษาค้นคว้าอิสระพร้อมชี้แนะข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการศึกษาเป็นอย่างดีทำให้การวิจัยครั้งนี้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ขอขอบคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์พินพา หิรัญกิตติ อาจารย์ที่ปรึกษา อาจารย์อุดม สายะพันธุ์ ที่กรุณาให้คำแนะนำและให้คำปรึกษาตลอดจนให้ความช่วยเหลือแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ เพื่อให้การค้นคว้าอิสระฉบับนี้มีความสมบูรณ์ ซึ่งผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์ทุกท่านใน โครงการหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิตทุกท่าน ที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ และปลูกฝังแนวความคิดตลอดจนความเข้าใจในสิ่งต่าง ๆ มากยิ่งขึ้น อันทำให้ผู้วิจัยมีพลังด้านความคิดก้าวต่อไปข้างหน้า

ขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อ คุณแม่และญาติพี่น้องทุก ๆ ท่านที่ให้การสนับสนุนในด้านการศึกษาและกำลังใจด้วยดีเสมอมา

สุดท้ายนี้ขอขอบพระคุณเพื่อน ๆ เจ้าหน้าที่โครงการปริญญาโท คณะบริหารธุรกิจและผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่าน ที่ช่วยสนับสนุนและให้ความร่วมมือในการศึกษาค้นคว้าอิสระครั้งนี้จนสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

จิตรรา ขอมผดุง

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ค
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ง
กิตติกรรมประกาศ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ช
สารบัญภาพ.....	ด
บทที่	
1. บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย.....	2
1.3 สมมติฐานการวิจัย.....	2
1.4 ขอบเขตของการวิจัย.....	3
1.5 คำจำกัดความในการวิจัย.....	6
1.6 กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	7
1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	7
2. เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	8
2.1 นโยบายสาธารณะ (Public policy).....	8
2.2 นโยบายรัฐบาลนายกรัฐมนตรียิ่งลักษณ์ ชินวัตร.....	11
2.3 นโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก.....	13
2.4 แนวคิดเกี่ยวกับความคิดเห็น.....	14
2.5 ทฤษฎีพฤติกรรมผู้บริโภค 6WIH.....	17
2.6 ข้อมูลอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย.....	19
2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	24
3. วิธีดำเนินการวิจัย.....	29
3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	29
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	31

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	35
3.4 วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล.....	36
4. ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	38
4.1 การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	39
4.2 ผลการวิเคราะห์.....	39
5. สรุปผลวิจัย การอภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	183
5.1 สรุปผลการวิจัย.....	183
5.2 การอภิปรายผลการวิจัย.....	201
5.3 ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัย.....	207
5.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องในอนาคต.....	208
บรรณานุกรม.....	209
ภาคผนวก.....	211
ภาคผนวก ก แบบสอบถาม.....	212
ภาคผนวก ข Reliability Analysis	221
ประวัติผู้เขียน.....	225

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 แสดงสถิติยอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศไทย 3 อันดับแรก เดือนมกราคม – ธันวาคม 2010.....	19
2.2 แสดงข้อมูลเปรียบเทียบยอดจำหน่ายรถยนต์โดยรวม เดือนสิงหาคมปี 2010 กับ 2011.....	20
2.3 แสดงข้อมูลเปรียบเทียบยอดจำหน่ายรถยนต์ประเภทรถนั่ง เดือนสิงหาคมปี 2010 กับ 2011.....	20
2.4 แสดงข้อมูลเปรียบเทียบยอดจำหน่ายรถยนต์สะสมประเภทรถนั่ง เดือนมกราคม - สิงหาคมพ.ศ. 2553 กับพ.ศ. 2554.....	21
2.5 แสดงข้อมูลยอดจำหน่ายรถยนต์ประเภทรถนั่งขนาดเล็ก เดือนมกราคม - สิงหาคมปี 2011.....	22
2.6 แสดงข้อมูลยอดจำหน่ายรถยนต์ประเภทรถนั่งขนาดคอมแพคท์ เดือนมกราคม-สิงหาคมปี 2011.....	23
2.7 แสดงยอดจำหน่ายยานยนต์ในประเทศไทย ปี 2006 – 2011	24
3.1 แสดงจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ทำการเก็บข้อมูลใน 7 อำเภอของจังหวัดปทุมธานี	30
4.1 แสดงจำนวน(ความถี่) และร้อยละของข้อมูลทั่วไปของประชาชน ในจังหวัดปทุมธานีจำแนกตามเพศ.....	39
4.2 ค่าความถี่ และร้อยละของข้อมูลทั่วไปของประชาชน ในจังหวัดปทุมธานีจำแนกตามอายุ.....	40
4.3 ค่าความถี่ และร้อยละของข้อมูลทั่วไปของประชาชน ในจังหวัดปทุมธานีจำแนกตามสถานภาพ	40
4.4 ค่าความถี่ และร้อยละของข้อมูลทั่วไปของประชาชน ในจังหวัดปทุมธานีจำแนกตามอาชีพ.....	41
4.5 ค่าความถี่ และร้อยละของข้อมูลทั่วไปของประชาชน ในจังหวัดปทุมธานีจำแนกตามรายได้ต่อเดือน.....	41

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.6	ค่าความถี่ และร้อยละของข้อมูลทั่วไปของประชาชน ในจังหวัดปทุมธานีจำแนกตามระดับการศึกษา..... 42
4.7	ค่าความถี่ และร้อยละของข้อมูลทั่วไปของประชาชน ในจังหวัดปทุมธานีจำแนกตามจำนวนสมาชิกในครอบครัว 42
4.8	ค่าความถี่ และร้อยละของข้อมูลทั่วไปของประชาชน ในจังหวัดปทุมธานีจำแนกตามจำนวนรถยนต์ภายในครอบครัว..... 43
4.9	ค่าความถี่ และร้อยละของข้อมูลทั่วไปของประชาชน ในจังหวัดปทุมธานีจำแนกตามลักษณะที่พักอาศัย 44
4.10	ค่าความถี่ และร้อยละของข้อมูลทั่วไปของประชาชน ในจังหวัดปทุมธานีจำแนกตามระยะทางในการเดินทางต่อวัน 44
4.11	ค่าความถี่ และร้อยละของข้อมูลทั่วไปของประชาชน ในจังหวัดปทุมธานีจำแนกตามระยะเวลาในการเดินทางต่อวัน 45
4.12	ค่าความถี่ และร้อยละของข้อมูลทั่วไปของประชาชน ในจังหวัดปทุมธานีจำแนกตามค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อวัน 45
4.13	ค่าความถี่ และร้อยละของข้อมูลทั่วไปของประชาชน ในจังหวัดปทุมธานีจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง 46
4.14	ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับความคิดเห็น ของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก 47
4.15	ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับความคิดเห็น ของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อเงื่อนไขนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก 49
4.16	ค่าความถี่ และร้อยละของระดับความคิดเห็นของประชาชนในจังหวัดปทุมธานี ที่มีต่อเงื่อนไขนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกจำแนกตามเหตุผลที่ไม่เห็นด้วย กับเงื่อนไขของนโยบาย..... 51

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.17 ค่าความถี่ และร้อยละของแนวโน้มพฤติกรรมกรรมการซื้อรถยนต์คันแรก จำแนกตามระยะเวลาที่จะซื้อรถยนต์.....	52
4.18 ค่าความถี่ และร้อยละของแนวโน้มพฤติกรรมกรรมการซื้อรถยนต์คันแรก จำแนกตามรูปแบบการชำระเงิน.....	53
4.19 ค่าความถี่ และร้อยละของแนวโน้มพฤติกรรมกรรมการซื้อรถยนต์คันแรก จำแนกตามระยะเวลาผ่อนชำระ.....	53
4.20 ค่าความถี่ และร้อยละของแนวโน้มพฤติกรรมกรรมการซื้อรถยนต์คันแรก จำแนกตามจำนวนเงินค่างวดรถยนต์.....	54
4.21 ค่าความถี่ และร้อยละของแนวโน้มพฤติกรรมกรรมการซื้อรถยนต์คันแรก จำแนกตามแหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์.....	54
4.22 ค่าความถี่ และร้อยละของแนวโน้มพฤติกรรมกรรมการซื้อรถยนต์คันแรก จำแนกตามบุคคลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์.....	55
4.23 ค่าความถี่ และร้อยละของแนวโน้มพฤติกรรมกรรมการซื้อรถยนต์คันแรก จำแนกตามวัตถุประสงค์ในการซื้อรถยนต์คันแรก.....	56
4.24 ค่าความถี่ และร้อยละของแนวโน้มพฤติกรรมกรรมการซื้อรถยนต์คันแรก จำแนกตามยี่ห้อรถยนต์.....	57
4.25 ค่าความถี่ และร้อยละของแนวโน้มพฤติกรรมกรรมการซื้อรถยนต์คันแรก จำแนกตามเหตุผลในการตัดสินใจซื้อยี่ห้อรถยนต์ในอนาคต.....	58
4.26 ค่าความถี่ และร้อยละของแนวโน้มพฤติกรรมกรรมการซื้อรถยนต์คันแรก จำแนกตามประเภทรถยนต์.....	62
4.27 แสดงการทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นก่อนนโยบาย คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกจำแนกตามเพศ.....	63
4.28 แสดงการทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นก่อนนโยบาย คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกจำแนกตามอายุ.....	65

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.29 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอายุกับความคิดเห็นต่อนโยบาย คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านหนี้สินของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้น).....	67
4.30 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอายุกับความคิดเห็นต่อนโยบาย คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้น).....	69
4.31 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอายุกับความคิดเห็นต่อนโยบาย คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการจราจรติดขัด).....	70
4.32 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอายุกับความคิดเห็นต่อนโยบาย คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น).....	71
4.33 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอายุกับความคิดเห็นต่อนโยบาย คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านมลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น).....	73
4.34 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอายุกับความคิดเห็นต่อนโยบาย คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการเอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมือง) ...	74
4.35 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอายุกับความคิดเห็นต่อนโยบาย คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านสิ้นเปลืองงบประมาณ).....	75
4.36 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอายุกับความคิดเห็นต่อนโยบาย คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการจ้างงานมากขึ้น)	77
4.37 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอายุกับความคิดเห็นต่อนโยบาย คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการเติบโตของอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น)	78
4.38 แสดงการทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อนโยบาย คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกจำแนกตามสถานภาพ.....	80
4.39 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของสถานภาพกับความคิดเห็นต่อนโยบาย คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านหนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้น)	82
4.40 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของสถานภาพกับความคิดเห็นต่อนโยบาย คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้น)	84
4.41 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของสถานภาพกับความคิดเห็นต่อนโยบาย คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการจราจรติดขัด).....	85

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.42 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของสถานภาพกับความคิดเห็นต่อนโยบาย คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น).....	86
4.43 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของสถานภาพกับความคิดเห็นต่อนโยบาย คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการสิ้นเปลืองงบประมาณ)	87
4.44 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของสถานภาพกับความคิดเห็นต่อนโยบาย คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น).....	88
4.45 แสดงการทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อนโยบาย คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกจำแนกตามอาชีพ.....	89
4.46 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอาชีพกับความคิดเห็นต่อนโยบาย คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการระดมใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้น)	92
4.47 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอาชีพกับความคิดเห็นต่อนโยบาย คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการจรรยาบรรณ).....	94
4.48 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอาชีพกับความคิดเห็นต่อนโยบาย คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการใช้พลังงานเชื้อเพลิงเพิ่มมากขึ้น)	95
4.49 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอาชีพกับความคิดเห็นต่อนโยบาย คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการเอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมือง) ...	97
4.50 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอาชีพกับความคิดเห็นต่อนโยบาย คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการจ้างงานมากขึ้น)	98
4.51 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอาชีพกับความคิดเห็นต่อนโยบาย คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านราคารถยนต์ต่ำลง).....	99
4.52 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอาชีพกับความคิดเห็นต่อนโยบาย คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการเติบโตของอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น)	101
4.53 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอาชีพกับความคิดเห็นต่อนโยบาย คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านความสะดวกสบาย,ปลอดภัย, เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้น)	103

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.54 แสดงการทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นก่อนนโยบาย คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกจำแนกตามรายได้ต่อเดือน	105
4.55 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของรายได้ต่อเดือนกับความคิดเห็น นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านหนี้สินของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้น)	108
4.56 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของรายได้ต่อเดือนกับความคิดเห็น นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการจรรยาบรรณ)	109
4.57 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของรายได้ต่อเดือนกับความคิดเห็น นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น)	110
4.58 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของรายได้ต่อเดือนกับความคิดเห็น ก่อนนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น)	112
4.59 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของรายได้ต่อเดือนกับความคิดเห็น นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการจ้างงานมากขึ้น)	113
4.60 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของรายได้ต่อเดือนกับความคิดเห็น นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านราคารถยนต์ต่ำลง)	114
4.61 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของรายได้ต่อเดือนกับความคิดเห็น นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น) ..	115
4.62 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของรายได้ต่อเดือนกับความคิดเห็น นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านเงินหมุนเวียนในเศรษฐกิจมากขึ้น)	116
4.63 แสดงการทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นก่อนนโยบายคืนเงินภาษี รถยนต์คันแรกจำแนกตามระดับการศึกษา	117
4.64 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของระดับการศึกษากับความคิดเห็น นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการจรรยาบรรณ)	119
4.65 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของระดับการศึกษากับความคิดเห็น นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น)	120
4.66 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของระดับการศึกษากับความคิดเห็น นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านมลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น)	122

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.67 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของระดับการศึกษากับความคิดเห็นต่อ นโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านสิ้นเปลืองงบประมาณ).....	123
4.68 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของระดับการศึกษากับความคิดเห็นต่อ นโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการจ้างงานมากขึ้น).....	124
4.69 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของระดับการศึกษากับความคิดเห็นต่อ นโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านความสะดวกสบาย,ปลอดภัย, เป็นส่วนตัวในการเดินทาง)	125
4.70 แสดงการทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบาย ค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกจำแนกตามเพศ.....	126
4.71 แสดงการทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบาย ค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกจำแนกตามอายุ.....	129
4.72 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอายุกับความคิดเห็นต่อ เงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก(ด้านการกำหนดให้รถยนต์ ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น)	131
4.73 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอายุกับความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของ นโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก(ด้านจำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิ์ มีความเหมาะสมดี)	133
4.74 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอายุกับความคิดเห็นต่อ เงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการกำหนดระยะเวลาในการ ครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปี).....	134
4.75 แสดงการทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบาย ค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกจำแนกตามสถานภาพ.....	135
4.76 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของสถานภาพกับความคิดเห็น ต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อ ต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น).....	137

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.77 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของสถานภาพกับ ความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านจำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิที่มีความเหมาะสมดี).....	138
4.78 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของสถานภาพกับความคิดเห็นต่อ เงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการจ่ายค้ำเงินภาษี).....	139
4.79 แสดงการทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบาย ค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกจำแนกตามอาชีพ	140
4.80 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอาชีพกับ ความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น).....	142
4.81 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอาชีพกับความคิดเห็นต่อเงื่อนไข ของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการกำหนดขนาดความจุกระบอกสูบ ประเภทรถยนต์นั่งไม่เกิน 1,500 ซีซี)	143
4.82 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอาชีพกับความคิดเห็นต่อเงื่อนไข ของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านจำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิ มีความเหมาะสมดี).....	146
4.83 แสดงการทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบาย ค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกจำแนกตามรายได้ต่อเดือน.....	148
4.84 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของรายได้ต่อเดือนกับ ความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการกำหนดครุการรถยนต์ที่จะซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน)	149
4.85 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของรายได้ต่อเดือนกับ ความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น).....	151

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.86 แสดงการทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบาย ค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกจำแนกตามระดับการศึกษา.....	153
4.87 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของระดับการศึกษากับ ความคิดเห็นต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านจำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิ์มีความเหมาะสมดี)	154
4.88 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้านระยะเวลาในการซื้อรถยนต์	156
4.89 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับแนวโน้ม พฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านรูปแบบการชำระเงิน	157
4.90 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้านแหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์.....	158
4.91 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้านประเภทรถยนต์.....	159
4.92 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้านระยะเวลาที่จะซื้อรถยนต์.....	160
4.93 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้านรูปแบบการชำระเงิน.....	161
4.94 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้านแหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์.....	162
4.95 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้านประเภทรถยนต์.....	163
4.96 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับแนวโน้มพฤติกรรมการ ซื้อรถยนต์คันแรกด้านระยะเวลาที่จะซื้อรถยนต์	164
4.97 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้านรูปแบบการชำระเงิน.....	165

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.98 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้านแหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์.....	166
4.99 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้านยี่ห้อรถยนต์.....	167
4.100 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้านระยะเวลาในการซื้อรถยนต์.....	168
4.101 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้านรูปแบบการชำระเงิน.....	169
4.102 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้านแหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์.....	170
4.103 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้านประเภทรถยนต์.....	171
4.104 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้านระยะเวลาที่จะซื้อรถยนต์.....	172
4.105 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้านรูปแบบการชำระเงิน.....	173
4.106 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้านแหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์.....	174
4.107 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้านประเภทรถยนต์.....	175
4.108 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้านระยะเวลาที่จะซื้อรถยนต์.....	176
4.109 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้านรูปแบบการชำระเงิน.....	177
4.110 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้านแหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์.....	178

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.111 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้านประเภทรถยนต์.....	179
4.112 แสดงภาพรวมการทดสอบสมมติฐานข้อมูลทั่วไปของประชาชน จังหวัดปทุมธานีกับความคิดเห็นที่มีต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก	180
4.113 แสดงภาพรวมการทดสอบสมมติฐานข้อมูลทั่วไปของประชาชน จังหวัดปทุมธานีกับความคิดเห็นที่มีต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษี รถยนต์คันแรก.....	181
4.114 แสดงภาพรวมการทดสอบสมมติฐานข้อมูลทั่วไปของประชาชน จังหวัดปทุมธานีกับความคิดเห็นที่มีต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษี รถยนต์คันแรก.....	182



สารบัญภาพ

ภาพที่

หน้า

1.1 แสดงกรอบความคิดในการวิจัย..... 7



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ถือเป็นภาคธุรกิจที่สำคัญ ทางเศรษฐกิจของประเทศไทยมาตั้งแต่ พ.ศ 2504 โดยมีการส่งออกรถยนต์ไปจำหน่ายยังต่างประเทศครั้งแรกใน พ.ศ 2532 จนในปัจจุบันประเทศไทยได้กลายมาเป็นฐานการผลิตรถยนต์และส่งออกไปทั่วโลก เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญภาครัฐจึงให้การส่งเสริมและสนับสนุนเพราะถือเป็นอุตสาหกรรมที่ทดแทนการนำเข้า โดยมีเป้าหมายอย่างชัดเจนและต่อเนื่องที่จะให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตและส่งออกหรือเรียกได้ว่าเป็น “Detroit of Asia” โดยในเดือนมกราคม -ตุลาคม พ.ศ.2553 มีโครงการลงทุนที่ได้รับอนุมัติจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน รวม 57 โครงการ คิดเป็นเงินลงทุนรวม 13,995.35 ล้านบาท (ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน) ซึ่งผลจากการสนับสนุนนี้ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเติบโตขึ้นตามปีลำดับ นอกจากการเติบโตภายในอุตสาหกรรมแล้วอุตสาหกรรมยานยนต์ยังเป็นอุตสาหกรรมที่สามารถดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศสูงมากและยังเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่นๆ ได้แก่ เหล็ก ปิโตรเคมี ไฟฟ้า และอิเล็กทรอนิกส์ ยาง และพลาสติก เป็นต้น

ในปัจจุบันรัฐบาลของนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ได้เข้าบริหารราชการแผ่นดินและแถลงนโยบายของรัฐบาลต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม พ.ศ. 2554 ได้กำหนดนโยบาย กู้เงินภาษีรถยนต์คันแรกให้เป็นยุทธศาสตร์ในการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจของประชาชน เพิ่มโอกาสการบริโภคและสร้างสินค้าและบริการที่มีคุณค่า เนื่องจากเห็นว่าอุปสงค์หรือความต้องการรถยนต์ของประชาชนในประเทศมีเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง นอกจากวัตถุประสงค์ของนโยบายข้างต้นแล้วรัฐบาลยังกำหนดนโยบายคืน เงินภาษีรถยนต์คันแรกขึ้น เพื่อเพิ่มกำลังซื้อภายในประเทศ กระตุ้นให้เกิดการลงทุนจากผู้ประกอบการ เพิ่มอัตราการจ้างงาน เพื่อสร้างสมดุลและความเข้มแข็งอย่างมีคุณภาพให้แก่ระบบเศรษฐกิจมหภาค นโยบายดังกล่าว มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน พ.ศ. 2554 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2555 ซึ่งนโยบายดังกล่าวจะประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ของรัฐบาลหรือไม่ขึ้นอยู่กับองค์ประกอบหลายๆ ด้านด้วยกัน เช่น

ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ วิธีหรือขั้นตอนปฏิบัติ ความมีประสิทธิภาพของผู้ที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ความเที่ยงตรงของข่าวสาร สิ่งสนับสนุนนโยบาย และองค์ประกอบอื่น ๆ

จากวัตถุประสงค์ของนโยบายการเงินภายใต้กรอบนโยบายการเงินของรัฐบาลนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร องค์ประกอบสำคัญ อีกประการหนึ่งที่จะทำให้นโยบายการเงินภายใต้กรอบนโยบายการเงินประสบความสำเร็จ ตามวัตถุประสงค์ ก็คือความร่วมมือ ทักษะคิดและยอมรับของประชาชน จึงทำให้ผู้วิจัยสนใจที่จะศึกษา ความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานี ที่มีต่อนโยบายการเงินภายใต้กรอบนโยบายการเงินครั้งแรกเพื่อนำข้อมูลจากผลการค้นคว้าอิสระไปใช้เป็นแนวทางการวิเคราะห์ วางแผนการดำเนินงาน และกำหนดกลยุทธ์ต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานภาครัฐ ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมและธุรกิจที่เกี่ยวข้องต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาข้อมูลทั่วไปของประชาชนจังหวัดปทุมธานี ประกอบด้วย เพศ อายุ สถานภาพ อาชีพ รายได้ต่อเดือน ระดับการศึกษา จำนวนสมาชิกในครอบครัว จำนวนรถยนต์ภายในครอบครัว ลักษณะที่พักอาศัย ระยะทางในการเดินทาง ระยะเวลาในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง รูปแบบในการเดินทาง
2. เพื่อศึกษาความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อนโยบายการเงินภายใต้กรอบนโยบายการเงินครั้งแรก
3. เพื่อศึกษาความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อเงื่อนไขของนโยบายการเงินภายใต้กรอบนโยบายการเงินครั้งแรก
4. เพื่อศึกษาแนวโน้มพฤติกรรมการณ์การซื้อรถยนต์คันแรกของประชาชนในจังหวัดปทุมธานี

1.3 สมมติฐานการวิจัย

1. ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานี ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ อาชีพ รายได้ต่อเดือน ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายการเงินภายใต้กรอบนโยบายการเงินครั้งแรกแตกต่างกัน
2. ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานี ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ อาชีพ รายได้ต่อเดือน ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายการเงินภายใต้กรอบนโยบายการเงินครั้งแรกแตกต่างกัน

3. ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานี ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ อาชีพ รายได้ ต่อเดือน ระดับการศึกษา มีความสัมพันธ์ แนวโน้มพฤติกรรมการณ์ซื้อรถยนต์คันแรก ได้แก่ ระยะเวลาในการซื้อรถยนต์ รูปแบบการชำระเงิน แหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์ ประเภทรถยนต์

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกได้กำหนดขอบเขตการศึกษาไว้ดังนี้

1. เนื้อหาการวิจัย ศึกษาเรื่อง คิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก ประกอบด้วย ข้อมูลทั่วไปของประชาชนจังหวัดปทุมธานี ความคิดเห็นที่มีต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก ความคิดเห็นที่มีต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก และแนวโน้มพฤติกรรมการณ์ซื้อรถยนต์คันแรก

2. ประชากร กลุ่มตัวอย่างและการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง

2.1 ประชากรที่ใช้ในการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย คือ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีอายุ 21 ปีขึ้นไป เป็นผู้ที่ยังไม่เคยจดทะเบียนรถยนต์เป็นชื่อของตนเองและมีแนวโน้มที่จะซื้อรถยนต์คันแรกแน่นอน

2.2 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คือ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีอายุ 21 ปีขึ้นไป เป็นผู้ที่ยังไม่เคยจดทะเบียนรถยนต์เป็นชื่อของตนเองและมีแนวโน้มที่จะซื้อรถยนต์คันแรกแน่นอน เนื่องจากผู้วิจัยไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอน ดังนั้นผู้วิจัยจึงอาศัยการคำนวณโดยใช้สูตรการคำนวณแบบไม่ทราบจำนวนประชากร (กัลยา วานิชย์บัญชา, 2548 : 28) ซึ่งคำนวณได้เท่ากับ 385 และได้สำรองความคลาดเคลื่อนไว้อีก 15 ตัวอย่างจะได้เท่ากับ 400 ตัวอย่าง

2.3 การสุ่มกลุ่มตัวอย่าง การเลือกตัวอย่างที่ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multi - Stage Random Sampling) มีดังนี้

ขั้นที่ 1 การเลือกตัวอย่างแบบโควตา (Quota Sampling) เป็นการกำหนดคุณสมบัติหรือลักษณะของหน่วยตัวอย่างไว้ล่วงหน้าแล้วโดยกำหนดสัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างแต่ละอำเภอในจำนวนเท่ากันอำเภอละ 57 คน จำนวน 6 อำเภอจากเขตการปกครอง 7 อำเภอทั้งหมดในจังหวัดปทุมธานี ประกอบด้วย อำเภอเมือง อำเภอคลองหลวง อำเภอหนองเสือ อำเภอลาดหลุมแก้ว อำเภอลำลูกกา อำเภอสามโคก และกำหนดสัดส่วนกลุ่มตัวอย่างในเขตอำเภอธัญบุรีจำนวน 58 คน

ขั้นที่ 2 การเลือกตัวอย่างแบบสะดวก (Convenience Sampling) เป็นการเก็บกลุ่มตัวอย่างที่กำหนดไว้แล้วโดยนำแบบสอบถามไปแจกให้กับประชาชนในจังหวัดปทุมธานี โดยใช้คำถามคัดกรองในแบบสอบถามเป็นการคัดกรองกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งใช้การสอบถาม ว่ามีรถยนต์ที่จดทะเบียนเป็นของตนเองหรือไม่ มีแนวโน้มที่จะซื้อรถยนต์คันแรกแน่นอนหรือไม่ หากผู้ตอบแบบสอบถามยังไม่มี รถยนต์ที่จดทะเบียนเป็นของตนเองและมีแนวโน้ม ที่จะซื้อรถยนต์คันแรกแน่นอนก็สามารถเก็บตัวอย่างได้ทันที

3. พื้นที่ในการเก็บข้อมูล คือ จังหวัดปทุมธานี
4. ระยะเวลาในการทำวิจัย เริ่มตั้งแต่เดือนธันวาคม 2554 - เดือนกุมภาพันธ์ 2555
5. ตัวแปรที่ศึกษา

5.1 ตัวแปรอิสระ (Independent Variables) ได้แก่ ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานี ประกอบด้วย

- เพศ
- อายุ
- สถานภาพ
- อาชีพ
- รายได้ต่อเดือน
- ระดับการศึกษา
- จำนวนสมาชิกในครอบครัว
- จำนวนรถยนต์ภายในครอบครัว
- ลักษณะที่พักอาศัย
- ระยะทางในการเดินทาง
- ระยะเวลาในการเดินทาง
- ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
- รูปแบบในการเดินทาง

5.2 ตัวแปรตาม (Dependent Variables) ได้แก่ความคิดเห็นที่มีต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ประกอบด้วย

- หนี้สินของประชาชน
- ภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน
- การจราจร

- การใช้พลังงานเชื้อเพลิง
- มลพิษทางอากาศ
- คะแนนเสียงของพรรคการเมือง
- งบประมาณ
- การจ้างงาน
- ราคารถยนต์
- การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์
- เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจ
- ความสะดวกสบาย,ปลอดภัย, เป็นส่วนตัวในการเดินทาง

ความคิดเห็นที่มีต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกประกอบด้วย

- ขอบเขตระยะเวลาในการซื้อ
- ราคารถยนต์ที่กำหนด
- ขนาดความจุกระบอกสูบ
- ประเทศที่ผลิต
- จำนวนเงินที่จ่ายคืน
- อายุขั้นต่ำของผู้ซื้อ
- ระยะเวลาในการครอบครอง
- ระยะเวลาการจ่ายคืนเงินภาษี

แนวโน้มพฤติกรรมการณ์ซื้อรถยนต์คันแรก ประกอบด้วย

- ระยะเวลาในการซื้อรถยนต์
- รูปแบบการชำระเงิน
- จำนวนเงินค่างวดรถยนต์
- แหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์
- บุคคลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์
- วัตถุประสงค์ในการซื้อรถยนต์คันแรก
- ยี่ห้อรถยนต์
- เหตุผลในการตัดสินใจซื้อยี่ห้อรถยนต์
- ประเภทรถยนต์

1.5 คำจำกัดความในการวิจัย

1. ความคิดเห็น หมายถึง ความรู้สึก ความคิด ความเชื่อ มุมมองหรือทัศนคติต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกของรัฐบาลซึ่งอาจจะมีลักษณะในทางบวกหรือทางลบก็ได้
2. นโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก หมายถึง นโยบายของรัฐบาลที่มีวัตถุประสงค์ในการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยเพิ่มกำลังซื้อภายในประเทศ สร้างสมดุลและค ความเข้มแข็งอย่างมีคุณภาพให้แก่ระบบเศรษฐกิจมหภาค ด้วยการ จัดให้มีมาตรการภาษีเพื่อลดภาระการลงทุนสำหรับสิ่งจำเป็นในชีวิตของประชาชนทั่วไป ได้แก่ รถยนต์คันแรก
3. เงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก หมายถึง เงื่อนไขต่าง ๆ ที่รัฐบาลกำหนดให้ผู้มีสิทธิได้รับเงินคืนต้องปฏิบัติและมีคุณลักษณะในด้านต่าง ๆ ประกอบด้วย รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ใหม่ (รถยนต์มือหนึ่ง) และเป็นรถยนต์คันแรกของผู้ซื้อที่มีอายุ 21 ปีขึ้นไป ซึ่งต้องซื้อในระหว่างวันที่ 16 กันยายน 2554 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ประเภทรถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ประเภทรถยนต์นั่งที่ผลิตขึ้นในประเทศมีขนาดความจุกระบอกสูบไม่เกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร ราคาขายปลีกไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน หรือรถยนต์กระบะ (Pick up) ที่ผลิตขึ้นในประเทศราคาขายปลีกไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน (ไม่จำกัด ขนาดความจุกระบอกสูบ) หรือรถยนต์นั่งที่มีกระบะ (Double Cab) ที่ผลิตขึ้นในประเทศราคาขายปลีกไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน (ไม่จำกัด ขนาดความจุกระบอกสูบ) โดยเมื่อซื้อแล้วผู้ซื้อจะต้องครอบครองรถยนต์ไม่น้อยกว่า 5 ปี ซึ่งรัฐบาลจะจ่ายคืนเงินภาษีให้เมื่อครอบครองรถยนต์ 1 ปีไปแล้ว (เริ่มจ่ายให้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2555 เป็นต้นไป) โดยมีจำนวนเงินตามค่าภาษีสรรพสามิตที่จ่ายจริงแต่ไม่เกิน 100,000 บาท
4. ประชาชนในจังหวัดปทุมธานี หมายถึง ผู้ที่อาศัย อยู่ในเขตพื้นที่จังหวัดปทุมธานี ที่มีอายุ 21 ปีขึ้นไปและเป็นผู้ที่ยังไม่เคยจดทะเบียนรถยนต์เป็นชื่อ ของตนเอง ซึ่งไม่จำเป็นต้องมีชื่อในทะเบียนบ้านในพื้นที่ปทุมธานีก็ได้
5. รถยนต์คันแรก หมายถึง รถยนต์คันแรกที่ ผู้ซื้อได้ทำการซื้อ และจดทะเบียนเป็นชื่อ ของตนเอง

1.6 กรอบแนวคิดในการวิจัย

ตัวแปรอิสระ

ตัวแปรตาม



ภาพที่ 1.1 แสดงกรอบความคิดในการวิจัย

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

การค้นคว้าอิสระ ครั้งนี้ ทำให้ทราบ ความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกและแนวโน้มพฤติกรรมในการซื้อรถยนต์คันแรก เพื่อนำข้อมูลไปใช้เป็นแนวทางการวิเคราะห์ วางแผนกำหนดนโยบายของรัฐบาลในอนาคตและนำข้อมูลจากการค้นคว้าอิสระ ไปใช้ในการ วิเคราะห์ วางแผน การดำเนินงานและกำหนดกลยุทธ์ที่เป็นประโยชน์แก่ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่องความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกที่มีผลต่อแนวโน้มพฤติกรรมกรซื้อรถยนต์คันแรก ก ผู้ศึกษาได้ศึกษาแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. นโยบายสาธารณะ (Public policy)
2. นโยบายรัฐบาลนายกรัฐมนตรี ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร
3. นโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก
4. แนวคิดเกี่ยวกับความคิดเห็น
5. ทฤษฎีพฤติกรรมผู้บริโภค 6W1H
6. ข้อมูลอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย
7. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. นโยบายสาธารณะ (Public policy)

นโยบายสาธารณะคือ การตัดสินใจหรือไม่ตัดสินใจของรัฐบาลในเรื่องหนึ่งเรื่องใด ในการเลือกแนวทางที่เหมาะสม นำมาใช้เป็นกรอบในการดำเนินกิจกรรมของรัฐบาล โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะแก้ไขปัญหา ป้องกันปัญหา รวมทั้งให้เกิดสภาพการณ์ที่พึงประสงค์ภายในสังคม (ชันยวัฒน์ รัตนศักดิ์, 2546:15)

นักวิชาการได้ให้ความหมายของคำว่า นโยบายสาธารณะ (Public policy) ในหลายมิติ ตามวัตถุประสงค์และแนวทางการศึกษาของแต่ละคน ซึ่งสามารถจำแนกความหมายต่าง ๆ เป็น 3 กลุ่มดังนี้(มยุรี อนุমানราชชน, 2547: 4-6 อ้างถึง กุลธนา ธนาพงศธร, 2520: 6-9)

1. ในมิติที่เป็นกิจกรรมหรือการกระทำของรัฐบาล

1.1 David Easton (1953) ให้นิยามของคำว่านโยบายสาธารณะว่า หมายถึง การแจกแจงคุณค่าต่าง ๆ อย่างถูกต้องตามกฎหมายให้แก่สังคมโดยส่วนรวม บุคคลและองค์การที่สามารถใช้อำนาจดังกล่าวได้ อย่างถูกต้องตามกฎหมายได้แก่ รัฐบาลและหน่วยงานต่าง ๆ ของ

รัฐบาล ดังนั้นการกระทำต่าง ๆ ของรัฐบาลไม่ว่าด้านใด ย่อมก่อให้เกิดผลในการแจกแจงคุณค่าต่าง ๆ ของสังคมนั้น ๆ

1.2 James Anderson (1970) กล่าวว่า นโยบายสาธารณะคือแนวทางการกระทำของรัฐบาลที่มีจุดมุ่งหมายหรือวัตถุประสงค์ที่เกี่ยวกับเรื่องใดเรื่องหนึ่ง นโยบายอาจเป็นเรื่องเกี่ยวกับการออกกฎหมาย การนำกฎหมายไปปฏิบัติและการบังคับใช้กฎหมาย นอกจากนี้ นโยบายต้องเกี่ยวข้องกับสิ่งที่รัฐบาลกระทำจริง ไม่ใช่สิ่งที่ตั้งใจกระทำหรือกำลังจะกระทำ การกระทำจะก่อให้เกิดผลของนโยบาย แนวความคิดเกี่ยวกับผลของนโยบายนี้ทำให้นโยบายแตกต่างจากการตัดสินใจในการเลือกต่าง ๆ นโยบายของรัฐบาลอาจเป็นเรื่องที่ได้กระทำการหรือคว่นกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งโดยมีกฎหมายรองรับและมีอำนาจในการบังคับการกระทำนั้น

1.3 Ira Sharkansky (1970) ให้ความหมายว่า นโยบายของรัฐบาลคือ กิจกรรมต่าง ๆ ที่รัฐบาลกระทำ กิจกรรมดังกล่าวครอบคลุม 3 ประเด็นที่สำคัญ ดังนี้

- 1) กิจกรรมเกี่ยวกับบริการสาธารณะต่าง ๆ เช่น การศึกษา สวัสดิการ การคมนาคมและขนส่ง เป็นต้น
- 2) กิจกรรมนั้นต้องมีกฎหมายข้อบังคับสำหรับบุคคลและหน่วยงานในการปฏิบัติกิจกรรมต่าง ๆ เช่น วินัยของทหารและตำรวจ ข้อบังคับของพนักงานควบคุมโรงงานอุตสาหกรรม เป็นต้น
- 3) กิจกรรมนั้นเกี่ยวข้องกับการควบคุมกระบวนการกำหนดนโยบายหรือการกระทำทางการเมืองอื่น ๆ เช่น การเปลี่ยนแปลงวิธีการเสนอร่างกฎหมายต่อรัฐสภา การแก้ไขกฎหมายรัฐธรรมนูญ การสถาปนาหรือตัดสัมพันธ์ภาพทางการทูตกับประเทศหนึ่ง ๆ เป็นต้น

1.4 Thomas Dye (1984) ให้นิยามของนโยบายสาธารณะว่าเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสิ่งที่รัฐจะต้องทำ เหตุผลที่ต้องกระทำเช่นนั้น และสิ่งที่เป็นความแตกต่างที่รัฐบาลได้กระทำ นโยบายสาธารณะจึงหมายถึงสิ่งใดก็ตามที่รัฐบาลเลือกที่จะกระทำหรือเลือกที่จะไม่กระทำ

1.5 Louis Koenig (1986) กล่าวว่า นโยบายของรัฐบาลคือ กิจกรรมที่รัฐบาลกระทำหรือไม่กระทำ ซึ่งมีผลกระทบต่อความกินดีอยู่ดีของประชาชน เช่น นโยบายควบคุมกำลังอาวุธ นโยบายกำลังทหาร นโยบายควบคุมมลภาวะในอากาศ นโยบายสวัสดิการและสังคมสงเคราะห์ เป็นต้น นโยบายสาธารณะมีเนื้อหาและผลของนโยบายที่ตามมาในการกำหนดชีวิตและอนาคตของประชาชน

2. ในมิติที่เป็นแนวทางเลือกสำหรับตัดสินใจของรัฐบาล

2.1 William Greenwood (1965) ให้ความหมายของ นโยบายสาธารณะไว้ว่า หมายถึง การตัดสินใจขั้นต้นที่จะกำหนดแนวทางกว้าง ๆ เพื่อนำไปเป็นแนวทางของการปฏิบัติงานต่าง ๆ ให้เป็นไปอย่างถูกต้องและบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

2.2 Lynton Caldwell (1970) ได้ให้ความหมายของนโยบายของรัฐว่า บรรดาการตัดสินใจอย่างสัมฤทธิ์ผลที่เกี่ยวกับกิจกรรมต่าง ๆ ที่สังคมอนุญาตหรือห้ามมิให้กระทำการตัดสินใจดังกล่าวอาจออกมาในรูปคำแถลง การณ์ กฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ หรือคำพิพากษา เป็นต้น

2.3 Heinz Eulau และ Kenneth Prewitt (1973) กล่าวว่านโยบายสาธารณะเป็นการตัดสินใจที่ไม่ใช่การตัดสินใจช่วงขณะ แต่เป็นการตัดสินใจที่แน่นอน การตัดสินใจนี้มีลักษณะของการกระทำที่ไม่เปลี่ยนแปลงและกระทำซ้ำ ๆ เป็นเรื่องที่ดำเนินการในระยะยาวมากกว่าในระยะสั้น ในระบอบประชาธิปไตย การตัดสินใจกระทำโดยผู้ซึ่งกำหนดนโยบายและผู้ซึ่งปฏิบัติตามนโยบาย แม้ว่าผู้ซึ่งกำหนดนโยบายจะเป็นสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรหรือเป็นผู้ซึ่งได้รับ การแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่ง การตัดสินใจของบุคคลดังกล่าวมักเป็นผลมาจากปฏิกิริยาของบุคคลและกลุ่มบุคคล การตัดสินใจเป็นผลผลิตของความเข้าใจและความคิด การปฏิสัมพันธ์และการผลักดัน ด้วยเหตุนี้ นโยบายสาธารณะที่สำคัญจึงประกอบด้วยผู้เกี่ยวข้องจำนวนมาก

3. ในมิติที่เป็นแนวทางในการกระทำของรัฐบาล

3.1 Charles Jacop (1966) ได้ให้คำนิยามว่า นโยบายสาธารณะหมายถึง หลักการแผนงาน หรือแนวทางการกระทำต่าง ๆ

3.2 Harold Lasswell และ Abraham Kaplan (1970) กล่าวว่า นโยบายสาธารณะหมายถึง แผนหรือโครงการที่ได้กำหนดขึ้นอันประกอบด้วยเป้าหมายปลายทางคุณค่าและการปฏิบัติต่าง ๆ

3.3 ทินพันธ์ นาคะตะ (1973) ได้อธิบายว่านโยบายสาธารณะหมายถึง โครงการที่รัฐบาลบัญญัติขึ้นเป็นแนวทางสำหรับการปฏิบัติในการจัดสรรคุณค่าต่าง ๆ ให้แก่สังคม

กล่าวโดยสรุปความหมายของนโยบายสาธารณะที่กล่าวไว้ข้างต้น อาจพิจารณาเป็น 2 แนวทางดังนี้ ในความหมายที่แคบ นโยบายสาธารณะ หมายถึง กิจกรรม/การกระทำของรัฐบาลและมติการเลือกตัดสินใจของรัฐบาล ส่วนในความหมายที่กว้าง นโยบายสาธารณะ หมายถึง แนวทางในการกระทำของรัฐบาล ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าเป็นแนวทางกว้าง ๆ ที่รัฐบาลได้ทำการตัดสินใจเลือกและกำหนดไว้ล่วงหน้า เพื่อชี้้นำให้มีกิจกรรม /การกระทำต่าง ๆ เกิดขึ้น เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย /

วัตถุประสงค์ ที่ได้กำหนดไว้ โดยมีการวางแผน การจัดทำโครงการ วิธีการบริหารงานหรือ กระบวนการดำเนินงาน ให้บรรลุวัตถุประสงค์ในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง ด้วยวิธีปฏิบัติงานที่ถูกต้อง เหมาะสม สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริง และความต้องการของประชาชน / ผู้ใช้บริการในแต่ละ เรื่อง

2.2 นโยบายรัฐบาลนายกรัฐมนตรี ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร

หลังจากนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตรได้รับการแต่งตั้งเป็นนายกรัฐมนตรีในวันที่ 5 สิงหาคม พ.ศ. 2554 และแต่งตั้งรัฐมนตรีในวันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2554 นั้น คณะรัฐมนตรีจึงได้มีการ แถลงนโยบายต่อรัฐสภาในวันที่ 25 สิงหาคม 2554 โดยแบ่งการดำเนินการเป็น 2 ระยะ คือระยะเร่งด่วนที่จะเริ่มดำเนินการในปีแรก และระยะการบริหารราชการ 4 ปีของรัฐบาล เพื่อให้มีการพัฒนาอย่างมีคุณภาพ สมดุล ยั่งยืน และมีภูมิคุ้มกันตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง ซึ่งผู้วิจัยจะลงรายละเอียดในส่วนของนโยบายเร่งด่วนที่จะเริ่มดำเนินการในปีแรก ดังต่อไปนี้

1. สร้างความปรองดองสมานฉันท์ของคนในชาติและฟื้นฟูประชาธิปไตย
2. กำหนดให้การแก้ไขและป้องกันปัญหาเสียดินเป็น “วาระแห่งชาติ”
3. ป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบในภาครัฐอย่างจริงจัง
4. ส่งเสริมให้มีการบริหารจัดการน้ำอย่างบูรณาการและเร่งรัดขยายเขตพื้นที่ชลประทาน
5. เร่งนำสันติสุขและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนกลับมาสู่พื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ ควบคู่ไปกับการขจัดความยากจน ยาเสพติดและอิทธิพลอำนาจมืด
6. เร่งฟื้นฟูความสัมพันธ์และพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านและนานาชาติ
7. แก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนและผู้ประกอบการเนื่องจากภาวะเงินเฟ้อและราคาน้ำมันเชื้อเพลิง
 - 7.1 ชะลอการเก็บเงินเข้ากองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง
 - 7.2 จัดให้มีบัตรเครดิตพลังงานสำหรับผู้ประกอบอาชีพรับจ้างขนส่ง ผู้โดยสารสาธารณะในวงเงินที่เหมาะสมกับค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้จริงต่อเดือน
 - 7.3 ดูแลราคาสินค้าอุปโภคบริโภคและราคาพลังงานให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและเป็นธรรมแก่ผู้บริโภคและผู้ผลิต
 - 7.4 แก้ไขปัญหาค่าครองชีพโดยการดูแลราคาสินค้าและการมี รายได้เพื่อเพิ่มกำลังซื้อสุทธิของประชาชน โดยป้องกันและแก้ไขการผูกขาดทั้งทางตรงและทางอ้อม

8. ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยเพิ่มกำลังซื้อภายในประเทศ สร้างสมดุลและความเข้มแข็งอย่างมีคุณภาพให้แก่ระบบเศรษฐกิจมหภาค

8.1 พักหนี้ครัวเรือนของเกษตรกรรายย่อยและผู้ ที่มีรายได้น้อย ที่มีหนี้ต่ำกว่า 500,000 บาท อย่างน้อย 3 ปี และปรับโครงสร้างหนี้สำหรับผู้ ที่มีหนี้เกิน 500,000 บาท รวมทั้งจัดทำแผนฟื้นฟูอาชีพและแผนการปรับโครงสร้างการผลิตอย่างครบวงจร

8.2 ดำเนินการให้แรงงานมีรายได้เป็นวันละไม่น้อยกว่า 300 บาทและผู้ ที่จบการศึกษาระดับปริญญาตรีมีรายได้เดือนละไม่น้อยกว่า 15,000 บาท

8.3 จัดให้มีเบี้ยยังชีพรายเดือนแบบขั้นบันไดสำหรับผู้ สูงอายุ

8.4 ให้มีมาตรการภาษีเพื่อลดภาระการลงทุนสำหรับสิ่งจำเป็นในชีวิตประชาชนทั่วไปได้แก่ บ้านหลังแรกและรถยนต์คันแรก

9. ปรับลดภาษีเงินได้นิติบุคคล

10. ส่งเสริมให้ประชาชนเข้าถึงแหล่งเงินทุน สนับสนุนสินเชื่อรายย่อย

10.1 เพิ่มเงินทุนกองทุนหมู่บ้านและชุมชนเมืองอีกแห่งละ 1 ล้านบาท

10.2 จัดตั้งกองทุนพัฒนาบทบาทสตรี โดยมีวงเงินเฉลี่ยจังหวัดละ 100 ล้านบาท

10.3 จัดตั้งกองทุนตั้งตัวได้ในวงเงินประมาณ 1,000 ล้านบาทต่อสถาบันอุดมศึกษาที่ร่วมโครงการ สนับสนุนการสร้างผู้ประกอบการรายย่อย

10.4 จัดสรรงบประมาณกองทุนพัฒนาศักยภาพของหมู่บ้านและชุมชน(SML)

11. ยกระดับราคาสินค้าเกษตรและให้เกษตรกรเข้าถึงแหล่งเงินทุน นำระบบรับจ่านำสินค้าเกษตรมาใช้ในการสร้างความมั่นคงด้านรายได้ให้แก่เกษตรกร พร้อมทั้งจัดให้มีการเยียวยาความเสียหายของพืชผลจากภัย ธรรมชาติให้แก่เกษตรกร การจัดทำระบบทะเบียนครัวเรือนเกษตรกรให้สมบูรณ์และการออกบัตรเครดิตสำหรับเกษตรกร

12. เร่งเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยวทั้งในและนอกประเทศ

13. สนับสนุนการพัฒนางานศิลปหัตถกรรมและผลิตภัณฑ์ชุมชนเพื่อการสร้างเอกลักษณ์และการผลิตสินค้าในท้องถิ่น

14. พัฒนาระบบประกันสุขภาพ เพิ่มประสิทธิภาพของระบบหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้า 30 บาทรักษาทุกโรค

15. จัดหาเครื่องคอมพิวเตอร์แท็บเล็ตให้แก่โรงเรียน

16. เร่งรัดและผลักดันการปฏิรูปการเมืองที่ประชาชนมีส่วนร่วมอย่างกว้างขวาง โดยมีสภาร่างรัฐธรรมนูญที่เป็น อิสระยกเว้นรัฐธรรมนูญฉบับใหม่ เพื่อวางกลไกการใช้อำนาจอธิปไตยที่

ยึดหลักนิติธรรมและองค์กรที่ใช้อำนาจรัฐที่มีความรับผิดชอบต่อประชาชนและพร้อมรับการตรวจสอบ ทั้งนี้ให้ประชาชนเห็นชอบผ่านการออกเสียงประชามติ (ที่มา: www.thaigov.net/)

2.3 นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก

2.3.1 เงื่อนไขการขอใช้สิทธิ์ฯ สำหรับรถยนต์ใหม่คันแรกตามนโยบายรัฐบาล

1. เป็นรถยนต์ใหม่คันแรกที่ซื้อตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน 2554 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2555
2. เป็นรถยนต์ราคาขายปลีกไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน
3. เป็นรถยนต์นั่งขนาดความจุระบอบอกสูบไม่เกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร / รถยนต์กระบะ (Pick up)/รถยนต์นั่งที่มีกระบะ (Double Cab)
4. เป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศ ไม่รวมถึงรถยนต์ที่ประกอบจากชิ้นส่วนนำเข้าแล้วจากต่างประเทศ (รถยนต์จัดประกอบ)
5. จ่ายเงินตามสิทธิ์โดยถือจำนวนตามค่าภาษีสรรพสามิตตามที่จ่ายจริง แต่ไม่เกิน 100,000 บาท/คัน
6. ผู้ซื้อต้องมีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป
7. ผู้ซื้อต้องครอบครองรถยนต์ไม่น้อยกว่า 5 ปี
8. การจ่ายเงินตามสิทธิ์จะจ่ายให้เมื่อครอบครองรถยนต์ 1 ปีไปแล้ว (เริ่มจ่ายให้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2555 เป็นต้นไป)

2.3.2 ช่องทางการยื่นขอใช้สิทธิ์

1. สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่/สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ สาขาตามทะเบียนบ้านหรือสถานที่จดทะเบียนรถยนต์ โดยผู้ซื้อต้องยื่นเอกสารหลักฐานให้ครบถ้วนภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2555
2. ผ่านทาง <http://www.excise.go.th>

2.3.3 เอกสารที่ยื่นพร้อมกับคำขอใช้สิทธิ์มีดังนี้

1. แบบคำขอใช้สิทธิ์ฯ สำหรับรถยนต์ใหม่คันแรกตามนโยบายรัฐบาล
2. สำเนาบัตรประชาชน
3. สำเนาทะเบียนบ้าน
4. สำเนาหนังสือสัญญาเช่าซื้อ (ในกรณีเช่าซื้อ)
5. สำเนาคู่มือการจดทะเบียน

6. หนังสือยินยอมสละสิทธิ์การโอนรถยนต์คันแรก
7. หลักฐานการซื้อขายรถยนต์ (ใบเสร็จรับเงินและหรือใบจอง (ถ้ามี)/สัญญาซื้อขาย/เอกสารการรับมอบรถยนต์)

2.3.4 รายละเอียดเพิ่มเติมในการยื่นขอใช้สิทธิ์

1. หากผู้ซื้อยื่นคำขอผ่านทาง <http://www.excise.go.th> ตามข้อ 2.2 จะต้องส่งเอกสารต้นฉบับให้แก่สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ /สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่สาขา ที่ตนแจ้งความประสงค์ไว้ สำหรับกรณีผู้ซื้อยื่นแบบคำขอในวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ผู้ซื้อต้องส่งเอกสารหลักฐานต้นฉบับให้สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ที่ระบุไว้ในแบบคำขอภายในวันที่ 15 มกราคม 2556
2. เมื่อผู้ซื้อมีการเปลี่ยนแปลงที่อยู่ หรือเปลี่ยนบริษัท /ห้างหุ้นส่วนจำกัดเข้าซื้อ (Refinance) ผู้ซื้อต้องแจ้งการเปลี่ยนแปลงที่อยู่ ณ สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่/สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่สาขา ที่ตนได้แจ้งความประสงค์ไว้ตามข้อ 2
3. ในการยื่นขอใช้สิทธิ์ฯ สำหรับรถยนต์ใหม่คันแรกฯ ผู้ซื้อสามารถระบุสถานที่ที่จะขอรับสิทธิ์ได้ที่กรมบัญชีกลางหรือคลังจังหวัดทั่วประเทศ
4. ผู้ซื้อสามารถตรวจสอบการได้รับสิทธิ์ทาง <http://www.excise.go.th> หรือสำนักงานสรรพสามิตพื้นที่ที่ยื่นคำขอฯ ไว้ หรือทาง E-mail หรือ SMS หลังจาก 3 เดือนนับจากวันที่ยื่นเอกสาร
5. เมื่อผู้ซื้อได้ครอบครองรถยนต์ 1 ปี ไปแล้ว (เริ่มจ่ายให้ตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2555 เป็นต้นไป) จะได้รับแจ้งเป็นหนังสือจากกรมบัญชีกลาง/คลังจังหวัด
6. หากผู้ซื้อได้รับสิทธิ์แล้ว แต่ภายหลังกระทำผิดเงื่อนไขข้อใดข้อหนึ่งที่ระบุไว้ในคำขอใช้สิทธิ์ฯ สำหรับรถยนต์ใหม่คันแรกตามนโยบายรัฐบาล ผู้ซื้อมีหน้าที่ต้องนำเงินที่ได้รับไปส่งคืนทางราชการภายใน 15 วัน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้ง (ที่มา: กรมสรรพสามิต)

2.4 แนวคิดเกี่ยวกับความคิดเห็น

พจนานุกรมศัพท์สังคมวิทยา ฉบับราชบัณฑิตยสถาน (2524 : 246) ได้ให้ความหมายของความคิดเห็นว่า เป็นข้อพิจารณาเห็นว่าเป็นจริงจากการใช้ปัญญาความคิดประกอบ ถึงแม้จะไม่ได้หลักฐานพิสูจน์ยืนยันได้เสมอก็ตาม

Foster (1952:119) กล่าวถึงความคิดเห็นว่ามีมูลเหตุ 2 ประการคือ

1. ประสบการณ์ (Experience) ที่บุคคลมีต่อสิ่งของ บุคคล หมู่คณะ เรื่องราวต่าง ๆ หรือสถานการณ์ ความคิดเห็นเกิดขึ้นในตัวบุคคลจากการที่ได้พบเห็น คู่้นเคย ซึ่งถือได้ว่าเป็น

ประสบการณ์โดยตรง และจากการได้ยิน ได้ฟัง ได้เห็นรูปถ่ายหรืออ่านจากหนังสือโดยไม่ ได้พบเห็นของจริงเรียกได้ว่าเป็นประสบการณ์ทางอ้อม

2. ระบบค่านิยม และการตัดสินใจค่านิยม (Value system and Judgement) เนื่องจากกลุ่มชนแต่ละกลุ่มมีค่านิยม และการตัดสินใจค่านิยมไม่เหมือนกัน คนแต่ละกลุ่มจึงมีความคิดเห็นต่อสิ่งเดียวกันแตกต่างกัน

วรวรรณ รัชฎญ์สัญญาชัย (2547: 10 อ้างถึง Ranner, 1954: 6-7) กล่าวถึงความคิดเห็นมี 3 ประการคือ

1. ความคิดเห็นเชิงบวกสุด-เชิงลบสุด (Extremeness) เป็นความคิดเห็นที่เกิดจากการเรียนรู้ และประสบการณ์ซึ่งสามารถทราบทิศทางได้ ทิศทางบวกสุด ได้แก่ ความรักจนหลงบูชา ทิศทางลบสุด ได้แก่ รังเกียจมาก ความคิดเห็นประเภทนี้รุนแรงและเปลี่ยนแปลงได้ยาก

2. ความคิดเห็นจากความรู้อุณหภูมิ (Cognitive Contents) การมีความคิดเห็นต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใดขึ้นอยู่กับความรู้ความเข้าใจที่มีต่อสิ่งนั้น เช่น ความรู้ความเข้าใจในทางที่ดี (Positive) ชอบยอมรับ เห็น ด้วย ความรู้ความเข้าใจในลักษณะเป็นกลาง (Neutrality) ความรู้ความเข้าใจในทางที่ไม่ดี (Negative) ไม่ชอบ รังเกียจ ไม่เห็นด้วย

3. การแยกแยะเป็นส่วน (Differentiation) คือ การพิจารณาความคิดเห็นต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใดอย่างละเอียด ซึ่งสามารถแยกออกจากกันได้ ทำให้เกิดความคิดเห็นได้ง่ายกว่าการรับรู้แบบหยาบ

การวัดความคิดเห็น

ความคิดเห็นเป็นลักษณะของแต่ละบุคคล การวัดจึงวัดจากแรงจูงใจ การรับรู้ แต่มีข้อแตกต่างของประสบการณ์และปัจจัยอื่น ๆ วรวรรณ รัชฎญ์สัญญาชัย (2547: 10 – 11 อ้างถึง Shaw และ Wright, 1967: 280) ได้เสนอวิธีวัดความคิดเห็นดังนี้

1. การฉายภาพ (Projective Technique) เป็นการวัดโดยการสร้างจินตนาการจากภาพโดยภาพจะเป็นตัวกระตุ้นให้บุคคลแสดงความคิดเห็นออกมาและสามารถพิจารณาได้ว่าบุคคลมีความคิดเห็นหรือมีความรู้ดีอย่างไรต่อภาพที่เห็น ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับประสบการณ์ที่ได้รับมาเป็นสำคัญ

2. การสัมภาษณ์ (Interview) เป็นการซักถามบุคคลช่วยให้ได้ข้อมูลที่ขยายครอบคลุมทั้งในอดีต ปัจจุบันและอนาคต

3. การแจกแบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นวิธีการวัดความคิดเห็นซึ่งสิ้นเปลืองเวลาและเงินทุนน้อยกว่าวิธีอื่น โดยส่งแบบสอบถามไปยังกลุ่มที่ต้องการศึกษาให้ตอบกลับมา แต่มีข้อจำกัดอยู่ที่ว่าผู้ที่ถูกถามต้องอ่านออกเขียนได้

4. การให้เล่าความรู้สึก (Self - Report) เป็นการวัดโดยการให้บุคคลเล่าความรู้สึกที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งออกมา ซึ่งผู้เล่าจะบรรยายความรู้สึกนึกคิดตามประสบการณ์และความสามารถออกมา

ปัจจัยที่ก่อให้เกิดความคิดเห็น

Oskamp (1977: 119 - 133) ทวีลาภ ศิริสวัสดิบุตร (2536: 15) และกิตติ สุทธิสัมพันธ์ (2542: 12 - 13) ซึ่งให้เห็นว่า ปัจจัยสำคัญก่อให้เกิดความคิดเห็น มีดังนี้

1. ปัจจัยทางพันธุกรรมและทางร่างกาย (Genetic and Physiological Factors) เป็นปัจจัยซึ่งมักไม่ค่อยถูกกล่าวถึง จากการศึกษาพบว่า ปัจจัยทางพันธุกรรมมีผลต่อระดับความก้าวร้าวและระดับความก้าวร้าวอาจจะมีผลต่อความคิดเห็น ซึ่งเป็นความคิดเห็นที่ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ เช่น ความคิดเห็นต่อการเป็นมิตรหรือศัตรู ส่วนปัจจัยทางร่างกาย ได้แก่ อายุ ความเจ็บป่วย และการติดเชื้อ มีผลต่อความคิดเห็น เช่น คนสูงอายุจะมีความคิดเห็นไม่ดีต่อการเมือง

2. ประสบการณ์โดยตรงของบุคคล (Direct Personal Experience) โดยพิจารณา 3 ด้านคือ

2.1 เหตุการณ์เด่น ๆ (Salient Incidents) ได้แก่ เหตุการณ์ตลกโปกฮาสุดขีด เช่น การวิ่งหนีน้ำหรือสุนัข เหตุการณ์ทางศาสนาหรือทางสงครามเช่น การรอดตายอย่างหวุดหวิดจากเครื่องบินชนกันในสงคราม เหตุการณ์เหล่านี้มีผลต่อความคิดเห็นของบุคคล

2.2 การเกิดขึ้นซ้ำ ๆ (Repeated Exposure) ของวัตถุ ของบุคคลหรือของแนวคิดกลับไปกลับมา นักการเมืองและนักโฆษณาได้นำหลักการนี้ไปใช้รณรงค์หาเสียงเลือกตั้ง และโฆษณาสินค้าอย่างไรก็ตาม การเกิดขึ้นซ้ำ ๆ มีผลต่อความคิดเห็นของบุคคลได้ทั้งเชิงบวกและเชิงลบ หากต้องการให้มีความคิดเห็นเชิงบวกต้องปฏิบัติ ดังนี้ 1) การเกิดขึ้นซ้ำ ๆ ต้องทำต่อเนื่องเป็นระยะเวลา 2) ทำร่วมไปกับกิจกรรมอื่น ๆ 3) ทำสม่ำเสมอ 4) มีเป้าหมาย 5) มีความเชื่อกัน และ 6) ทำโดยผู้มีอำนาจหรือโดยคำนิยมของสังคม

2.3 ทักษคติทั่วไปของกลุ่มสังคม (Development of Stereotypes) หมายถึง ภาพ (Image) หรือความเชื่อ (Belief) ที่บุคคลยึดถือตามกลุ่มสังคม (Social Group) ที่ตนเป็นส่วนหนึ่งซึ่งเปลี่ยนแปลงได้ยาก เช่นความเชื่อว่าผู้หญิงไร้เหตุผลไม่มีความสามารถ สังคมนั้นก็จะไม่จ้างผู้หญิงเข้าทำงาน เป็นต้น ทักษคติของกลุ่มสังคมช่วยทำให้การคิด (Thought) และการตัดสินใจทำได้ง่ายยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม ความคิดเห็นของบุคคลไม่ได้เกิดจากทัศนคติทั่วไป ๆ ไปของกลุ่มสังคมนั้นหากเกิดจากการอ่าน จากเพื่อนหรือการอบรมสั่งสอนของครอบครัวด้วยซึ่งอยู่ในปัจจัยถัดไป

3. อิทธิพลจากครอบครัว (Parental Influence) หมายถึง พ่อแม่มีอิทธิพลต่อความคิดเห็นและพฤติกรรมของเด็ก โดยผ่านการให้รางวัล (Reward) และการลงโทษ (Punishment) เนื่องจาก

ความคิดเห็นของเด็กเกิดจากประสบการณ์ตรงและประสบการณ์อ้อมที่ผ่านการอบรมสั่งสอนจากพ่อแม่ และการเลียนแบบจากพ่อแม่ เช่น ความคิดเห็นต่อสงคราม ความคิดเห็นต่อคนแปลกหน้า ความคิดเห็นต่อพรรคการเมือง และความคิดเห็นต่อแนวคิดเชิงนามธรรมต่าง ๆ (เช่น อีสราเอลและความยุติธรรม)

4. ทักษะคิของกลุ่ม (Group Determinants of Attitudes) มีผลต่อความคิดเห็นของบุคคล โดยพิจารณา 4 กลุ่ม คือ

4.1 โรงเรียน (School) โรงเรียนมีผลต่อความคิดเห็นของเด็กรองจากพ่อแม่โดยผ่านการสอนโดยเฉพาะในเรื่องความคิดเห็นทางการเมือง

4.2 กลุ่มเพื่อน (Peer Group) เป็นกลุ่มที่มีผลต่อความคิดเห็นรองจากครอบครัวและโรงเรียนตามลำดับ ช่องว่างระหว่างวัย (Generation Gap) ทำให้มีความคิดเห็นต่างกัน ส่วนหนึ่งเป็นอิทธิพลจากกลุ่มเพื่อน ซึ่งทิววรรณ หล่อสุวรรณรัตน์ (2545: 103-116) อธิบายว่า การคิดตามกลุ่ม (Groupthink) เป็นปรากฏการณ์ที่เกิดจากแรงกดดันเชิงจิตวิทยาของกลุ่มต่อปัจเจกบุคคลเพื่อให้ปฏิบัติตามกลุ่ม กรณีต้องเผชิญกับสถานการณ์ความตึงเครียดอันนำไปสู่กระบวนการตัดสินใจไร้คุณภาพ เนื่องจากไม่ได้มีการวิเคราะห์หรือประเมินข้อมูลในการดำเนินการก่อนที่จะตัดสินใจทำให้เกิดความเสียหายและทำให้องค์กรสูญเสียทรัพยากรจำนวนมากได้

4.3 กลุ่มที่มีทัศนคติเหมือนกัน (Conformity Pressures) เช่น วัฒนธรรม ค่านิยม เป็นต้น ล้วนเป็นตัวกำหนดความคิดเห็นของบุคคลโดยมักจะมีอคติต่อกลุ่มที่แตกต่างกับกลุ่ม อย่างไรก็ตามบางเงื่อนไข เช่น เมื่อมีผลประโยชน์และเป้าหมายร่วมกันอคติอาจลดลง

4.4 กลุ่มอ้างอิง (Reference Groups) ได้แก่ ดารา นักดนตรี เป็นต้น

5. สื่อมวลชน (Mass Media) ได้แก่ หนังสือพิมพ์ นิตยสาร ภาพยนตร์ วิทยุ และโทรทัศน์ จะให้ข้อมูลแก่บุคคลซึ่งข้อมูลความเชื่อที่ผ่านมาจากสื่อมวลชนนั้นเป็นปัจจัยสำคัญให้เกิดความคิดเห็น

2.5 ทฤษฎีพฤติกรรมผู้บริโภค (6W 1H)

ศิริวรรณ เสรีรัตน์ (2541) ได้กล่าวถึง การวิเคราะห์ให้ทราบถึงพฤติกรรมของผู้บริโภคว่าเป็นการวิจัยหรือค้นหาเกี่ยวกับพฤติกรรม การซื้อหรือการใช้ของผู้บริโภคโดยใช้คำถามช่วยในการวิเคราะห์เพื่อค้นหาคำตอบเกี่ยวกับพฤติกรรมผู้บริโภค คือ 6W1H ซึ่งการศึกษาค้นคว้าได้ประยุกต์ทฤษฎีเป็นกรอบในการศึกษา ดังนี้

1. ใครบ้างอยู่ในตลาดเป้าหมาย (Who is in the market?) เป็นคำถามเพื่อให้ทราบถึงลักษณะของกลุ่มเป้าหมาย (Occupant) ใช้ปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ได้แก่ เพศ อายุ รายได้และอาชีพ
2. ผู้บริโภคต้องการซื้ออะไร (What does the customer buy?) เป็นคำถามเพื่อให้ทราบถึงสิ่งที่ผู้บริโภคต้องการซื้อคือ ต้องการคุณสมบัติหรือส่วนประกอบของผลิตภัณฑ์(Product component) โดยการใช้ปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดด้านผลิตภัณฑ์มาเป็นตัวอธิบายความต้องการซื้อสินค้าของผู้บริโภค
3. ทำไมผู้บริโภคจึงได้ตัดสินใจซื้อ (Why does the customer buy?) เป็นคำถามที่ต้องการทราบวัตถุประสงค์ในการซื้อและ ผู้บริโภคซื้อเพื่อสนองความต้องการในด้านใด
4. ใครบ้างมีส่วนร่วมในการตัดสินใจซื้อ (Who participate in the buying?) เป็นคำถามเพื่อต้องการทราบถึงบทบาทของกลุ่มต่างๆ (Organization) ที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อของผู้บริโภค
5. ผู้บริโภคซื้อเมื่อใด (When does the customer buy?) เป็นคำถามเพื่อต้องการทราบถึงโอกาสในการซื้อ
6. ผู้บริโภคซื้อที่ไหน (Where does the customer buy?) เป็นคำถามเพื่อต้องการทราบถึงช่องทางหรือแหล่งที่ผู้บริโภคซื้อ
7. ผู้บริโภคซื้ออย่างไร (How does the customer buy?) เป็นคำถามเพื่อต้องการทราบถึงขั้นตอนในการตัดสินใจซื้อ (Operation) ซึ่งประกอบด้วย
 - การรับรู้ปัญหา
 - การค้นหาข้อมูล
 - การประเมินทางเลือก
 - การตัดสินใจซื้อ
 - ความรู้สึกหลังการซื้อ

2.6 ข้อมูลอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย ยอดจำหน่ายรถยนต์โดยรวม

ตารางที่ 2.1 แสดงข้อมูลเปรียบเทียบยอดจำหน่ายรถยนต์โดยรวมเดือนสิงหาคมพ.ศ. 2553 กับ พ.ศ. 2554

ยี่ห้อรถ	ยอดจำหน่ายเดือนสิงหาคม				
	2554	2553	เปรียบเทียบ	ส่วนแบ่งตลาด	
				2554	2553
TOYOTA	32,108	27,008	118.9%	40.6%	41.1%
ISUZU	13,104	11,595	113.0%	16.6%	17.6%
HONDA	7,359	10,004	73.6%	9.3%	15.2%
NISSAN	6,003	5,020	119.6%	7.6%	7.6%
MITSUBISHI	6,580	3,221	204.3%	8.3%	4.9%
ยอดรวม (คัน)	79,030	65,725	120.2%	100%	100%

ที่มา: headlight magazine

จากตารางที่ 2.1 พบว่า ยอดจำหน่ายรถยนต์รวมในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2554 เพิ่มขึ้นจากเดือนสิงหาคม พ.ศ.2553 คิดเป็น 120.2% โดยโตโยต้ามียอดขายสูงสุด รองลงมาคือ อิซูซุ สอนต้า ตามลำดับ

ตารางที่ 2.2 แสดงข้อมูลเปรียบเทียบยอดขายรถยนต์ สะสมเดือน มกราคม - สิงหาคม พ.ศ. 2553 กับ พ.ศ. 2554

ยี่ห้อรถ	ยอดขายรถยนต์สะสมเดือน มกราคม – สิงหาคม				
	2554	2553	เปรียบเทียบ	ส่วนแบ่งตลาด	
				2554	2553
TOYOTA	216,404	197,959	109.3%	37.1%	40.6%
ISUZU	105,144	93,848	112.0%	18.0%	19.2%
HONDA	60,879	72,051	84.5%	10.4%	14.8%
NISSAN	48,708	32,598	149.4%	8.3%	6.7%
MITSUBISHI	47,061	23,006	204.6%	8.1%	4.7%
ยอดรวม(คัน)	583,944	488,089	119.6%	100%	100%

ที่มา: headlight magazine

จากตารางที่ 2.2 พบว่า ยอดจำหน่ายรถยนต์สะสมเดือน มกราคม – สิงหาคม พ.ศ. 2554 เพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. 2553 คิดเป็น 119.6% โดยโตโยต้ามียอดขายสูงสุด รองลงมาคือ อีซูซุ ฮอนด้า ตามลำดับ

ยอดขายรถยนต์ประเภทรถนั่ง

ตารางที่ 2.3 แสดงข้อมูลเปรียบเทียบยอดขายรถยนต์ประเภทรถนั่งเดือน สิงหาคม พ.ศ. 2553 กับ พ.ศ. 2554

ยี่ห้อรถ	ยอดขายรถยนต์เดือน สิงหาคม				
	2554	2553	เปรียบเทียบ	ส่วนแบ่งตลาด	
				2554	2553
HONDA	6,990	9,119	76.7%	19.7%	32.4%
TOYOTA	15,756	11,142	141.4%	44.3%	39.6%
NISSAN	4,254	2,620	162.4%	12.0%	9.3%
MAZDA	2,949	2,262	130.4%	8.3%	8.0%
MITSUBISHI	607	647	93.8%	1.7%	2.3%
ยอดรวม(คัน)	35,540	28,118	126.4%	100%	100%

ที่มา: headlight magazine

จากตารางที่ 2.3 พบว่ายอดจำหน่ายรถยนต์ประเภทรถนั่งในเดือนสิงหาคมปี 2554 เพิ่มขึ้นจากเดือนสิงหาคมปี 2553 คิดเป็น 126.4% โดยโตโยต้ามียอดขายสูงสุด รองลงมาคือ ฮอนด้า นิสสัน มาสด้า และมิซูบิชิ ตามลำดับ

ตารางที่ 2.4 แสดงข้อมูลเปรียบเทียบยอดจำหน่ายรถยนต์สะสมประเภทรถนั่งเดือนมกราคม - สิงหาคมพ.ศ. 2553 กับพ.ศ. 2554

ยี่ห้อรถ	ยอดจำหน่ายสะสมเดือน มกราคม – สิงหาคม				
	เปรียบเทียบ		ส่วนแบ่งตลาด		
	2554	2553	2554	2553	
HONDA	56,778	65,736	86.4%	21.7%	31.3%
TOYOTA	104,914	84,377	124.3%	40.2%	40.1%
NISSAN	32,265	17,456	184.8%	12.3%	8.3%
MAZDA	21,213	19,169	110.7%	8.1%	9.1%
MITSUBISHI	5,552	5,082	109.2%	2.1%	2.4%
ยอดรวม(คัน)	261,305	210,170	124.3%	100%	100%

ที่มา: headlight magazine

จากตารางที่ 2.4 พบว่า ยอดจำหน่ายรถยนต์สะสมเดือนมกราคม – สิงหาคมประเภทรถนั่ง พ.ศ. 2554 เพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. 2553 คิดเป็น 124.3% โดยโตโยต้ามียอดขายสูงสุด รองลงมาคือ ฮอนด้า นิสสัน มาสด้า และมิซูบิชิตามลำดับ

ยอดจำหน่ายรถยนต์ประเภทนั่งขนาดต่าง ๆ

ตารางที่ 2.5 แสดงข้อมูลยอดจำหน่ายรถยนต์ประเภทนั่งขนาดเล็กเดือนมกราคม – สิงหาคม

พ.ศ 2554

A SEGMENT	ยอดจำหน่ายเดือนสิงหาคม			ยอดจำหน่ายสะสม เดือนมกราคม – สิงหาคม		
	จำนวน	ส่วนแบ่ง ตลาด	อันดับ	จำนวน	ส่วนแบ่ง ตลาด	อันดับ
NISSAN MARCH	3,345	90.5%	1	24,999	83.1%	1
HONDA BRIO	151	4.1%	2	2,554	8.5%	2
PRONTON SAVVY	88	2.4%	3	586	1.9%	3
CHERRY QQ	6	0.2%	4	499	1.6%	4
CHERRY A1	0	0%	5	329	1.1%	5
ยอดรวม (คัน)		3,697			30,069	

ที่มา: headlight magazine

จากตารางที่ 2.5 พบว่า ยอดจำหน่ายรถยนต์ประเภทนั่งขนาดเล็กในเดือนมกราคม - สิงหาคม พ.ศ 2554 Nissan March มียอดจำหน่ายสูงสุดคิดเป็นร้อยละ 83.1 ของตลาดรถยนต์นั่งขนาดเล็ก รองลงมาคือ Honda Brio คิดเป็นร้อยละ 8.5% และ Proton Savvy คิดเป็นร้อยละ 1.9% ตามลำดับ

ตารางที่ 2.6 แสดงข้อมูลยอดจำหน่ายรถยนต์ประเภทนั่งขนาดคอมแพคต์เดือนมกราคม-สิงหาคม
พ.ศ. 2554

A SEGMENT	ยอดจำหน่ายเดือนสิงหาคม			ยอดจำหน่ายสะสม เดือนมกราคม – สิงหาคม		
	จำนวน	ส่วนแบ่ง ตลาด	อันดับ	จำนวน	ส่วนแบ่ง ตลาด	อันดับ
TOYOTA ALTIS	4,433	48.9%	1	30,348	42.4%	1
HONDA CIVIC	1,465	16.1%	2	13,750	19.2%	2
MAZDA 3	486	5.4%	3	3,962	5.5%	3
NISSAN TIDA	415	4.6%	4	3,350	4.7%	4
LANCER	260	2.9%	5	2,727	3.8%	5
ยอดรวม (คัน)		9,072			71,569	

ที่มา: headlight magazine

จากตารางที่ 2.6 พบว่า ยอดจำหน่ายรถยนต์ประเภทนั่งขนาดคอมแพคต์ในเดือนมกราคม - สิงหาคม พ.ศ. 2554 Toyota Altis มียอดจำหน่ายสูงสุดคิดเป็นร้อยละ 42.4% ของตลาด รองลงมาคือ Honda Civic คิดเป็นร้อยละ 19.2% และ Mazda 3 คิดเป็นร้อยละ 5.5% ตามลำดับ

สถิติยอดจำหน่ายยานยนต์ภายในประเทศ พ.ศ. 2549 – พ.ศ. 2554

ตารางที่ 2.7 แสดงยอดจำหน่ายยานยนต์ในประเทศไทย พ.ศ. 2549 – พ.ศ. 2554

พ.ศ.	ยอดรวม ทั้งหมด	รถนั่งส่วนบุคคล						มากกว่า 3000 ซีซี
		รวม รถยนต์นั่ง	650- 1500 ซีซี	1501- 1800 ซีซี	1801- 2000 ซีซี	2001- 2500 ซีซี	2501- 3000 ซีซี	
2549	682,163	195,458	96,129	63,006	19,069	14,773	2,046	435
2550	631,251	182,767	86,082	55,714	23,133	15,639	1,765	434
2551	614,078	238,990	107,969	81,406	29,378	18,564	1,252	421
2552	548,871	238,773	121,588	74,091	25,635	15,799	1,003	657
2553	800,357	362,561	202,802	102,137	37,491	17,681	1,862	588
2554	713,842	333,649	181,945	103,892	32,411	13,221	1,924	256

ที่มา: สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

จากตารางที่ 2.7 พบว่า พ.ศ. 2553 มียอดจำหน่ายยานยนต์รวมทั้งหมดของประเทศไทย สูงที่สุดคือ 800,357 คัน รองลงมาคือพ.ศ. 2554 จำนวน 713,842 คันและพ.ศ. 2549 จำนวน 682,163 คันตามลำดับ

2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ลำพิ่ง เมืองมี (2547) ศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภาษีการนำเข้ารถยนต์และชิ้นส่วนต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศ ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยทุกตัวมีอิทธิพลต่อรายได้จากการจัดเก็บภาษีรถยนต์ กล่าวคือสัดส่วนของระดับพลังงานที่ใช้ต่อรายได้ประชาชาติที่แท้จริง ดัชนีราคาของประเทศไทย อัตราภาษีเดิม อัตราภาษีใหม่และสัดส่วนปริมาณการนำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลต่อปริมาณการนำเข้ารถยนต์ทั้งหมดของไทย มีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน รายได้ที่แท้จริงสัดส่วนของอุตสาหกรรมรถยนต์ ต่อรายได้ประชาชาติที่แท้จริง สัดส่วนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลต่อรถยนต์นั่งทั้งหมด สัดส่วนปริมาณการส่งออกรถยนต์นั่งส่วนบุคคลต่อปริมาณการส่งออกรถยนต์นั่งทั้งหมดของไทย และปริมาณการนำเข้าน้ำมัน ต่อปริมาณรถยนต์ทั้งหมดของไทยมีความสัมพันธ์ในทิศทางตรงข้าม นอกจากนี้ผลการศึกษาพบว่า ผลกระทบที่

เกิดขึ้นจากการจัดเก็บภาษีรถยนต์หรือในกรณีที่รัฐบาลมีการเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีไม่ว่าจะเป็นในลักษณะลดลงหรือเพิ่มอัตราภาษีแสดงให้เห็นอย่างมีนัยสำคัญว่า ระบบเศรษฐกิจของประเทศจะได้รับผลกระทบอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ศุรพงษ์ บัณฑิต (2552) ศึกษาพฤติกรรมและการตัดสินใจซื้อรถยนต์ขับเคลื่อนสี่ล้อของผู้บริโภคในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ผลการวิจัยพบว่า 1. ผู้บริโภคส่วนใหญ่มีจำนวนรถยนต์ของครอบครัว 1 คัน ยี่ห้อรถยนต์ที่ใช้คือนิสสัน มาสด้าและโตโยต้า ระยะเวลาที่ใช้รถยนต์ 5-6 ปีและมีวิธีการชำระเงินเป็นเงินผ่อน 2. ผู้บริโภคตัดสินใจซื้อรถยนต์ขับเคลื่อนสี่ล้อโดยพิจารณาจากปัจจัยด้านสังคมและจิตวิทยา ด้านผลิตภัณฑ์ ด้านการส่งเสริมการตลาด ด้านช่องทางการจัดจำหน่ายและด้านราคาในระดับมากตามลำดับ 3. ผู้บริโภคที่มีเพศแตกต่างกันมีระดับการตัดสินใจซื้อ ด้านการส่งเสริมการตลาดและสังคมและจิตวิทยาแตกต่างกัน อายุและอาชีพแตกต่างกันมีระดับการตัดสินใจซื้อด้านผลิตภัณฑ์ ราคา ช่องทางการจัดจำหน่ายและการส่งเสริมการตลาดแตกต่างกัน ระดับการศึกษาแตกต่างกันมีระดับการตัดสินใจซื้อด้านผลิตภัณฑ์ ราคา ช่องทางการจัดจำหน่ายและสังคมและจิตวิทยาแตกต่างกัน ผู้บริโภคที่มีสถานภาพสมรสแตกต่างกันมีระดับการตัดสินใจซื้อ ด้านผลิตภัณฑ์ ราคา และการส่งเสริมการตลาดแตกต่างกันและรายได้แตกต่างกันมีระดับการตัดสินใจซื้อทุกด้านแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 4. ผู้บริโภคที่มีจำนวนรถยนต์ทั้งหมดของครอบครัวและยี่ห้อรถยนต์แตกต่างกันมีระดับการตัดสินใจซื้อทุกด้านแตกต่างกัน ระยะเวลาที่ใช้รถยนต์แตกต่างกันมีระดับการตัดสินใจซื้อด้านการส่งเสริมการตลาดแตกต่างกัน และวิธีการชำระเงินแตกต่างกันมีระดับการตัดสินใจซื้อด้านผลิตภัณฑ์ และช่องทางการจัดจำหน่ายแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 5. ผู้บริโภคที่มีปัจจัยส่วนบุคคลด้านสถานภาพสมรส อาชีพและรายได้มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการตัดสินใจซื้อรถยนต์ขับเคลื่อนสี่ล้อ ยกเว้นด้านอายุ และระดับการศึกษาไม่มีความสัมพันธ์

สมชาย ศรีภักดิ์สมัย (2548) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์ค่ายญี่ปุ่น ศึกษาเฉพาะกรณีนักศึกษาและบุคลากรของมหาวิทยาลัยเกริก วิทยาเขตรามอินทรา จากการศึกษาสามารถสรุปได้เป็น 3 ประเด็นดังนี้ประเด็นที่หนึ่งข้อมูลส่วนบุคคล สรุปได้ว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 23-30 ปี เป็นเพศหญิง เป็นโสด มีจำนวนสมาชิกในครอบครัวอยู่ระหว่าง 3-4 คน ระดับการศึกษาปริญญาตรี มีอาชีพรับจ้าง โดยมีตำแหน่งเป็นพนักงานหรือเจ้าหน้าที่ รายได้โดยเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 15,000-30,000 บาท ประเด็นที่สองเกี่ยวกับการตัดสินใจที่จะซื้อรถยนต์หรือ ไม่พบว่ากลุ่มตัวอย่างให้น้ำหนักความสำคัญในด้านความสะดวกสบาย ความรวดเร็วและความปลอดภัยมากที่สุด ส่วนใหญ่นิยมเลือกซื้อแบบผ่อนชำระเป็นงวดๆ มากกว่าที่จะซื้อด้วยเงินสด ในการเลือกซื้อ

รถยนต์ญี่ปุ่นค่ายหนึ่งค่ายใดได้รับอิทธิพลจากการส่งเสริมการขายมากกว่า การโฆษณา สำหรับรายการส่งเสริมการขายที่ต้องการมากที่สุดคือส่วนลดราคา รถยนต์ที่กลุ่มตัวอย่างเลือกซื้อ มากที่สุด ได้แก่ ค่ายโตโยต้า รองลงมาได้แก่ค่ายฮอนด้า ประเด็นที่สามเกี่ยวกับการเลือกซื้อ ยี่ห้อและรุ่นของรถยนต์ค่ายญี่ปุ่นพบว่าส่วนใหญ่ให้น้ำหนักความสำคัญระดับสูงในประเด็นต่าง ๆ ได้แก่ความจำเป็นในการใช้รถยนต์ ราคาของรถยนต์ คุณสมบัติและคุณภาพของรถยนต์ สิ่งรื้อทางการตลาด การบริการก่อนและหลังการขาย มูลค่าที่เหลืออยู่ของรถยนต์ที่ผ่านการใช้งานแล้ว ความคุ้นเคยกับยี่ห้อ รวมทั้งคุณลักษณะของรถยนต์ตรงกับวัตถุประสงค์ในการใช้งาน ค่าซ่อมบำรุง ค่าอะไหล่ ความสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันเชื้อเพลิง รูปลักษณ์และความสง่างามของรถยนต์ อุปกรณ์อำนวยความสะดวกเช่น เครื่องปรับอากาศ ระบบเบรกเป็นต้น ตลอดจนทำเลที่ตั้งศูนย์บริการ รวมทั้งมารยาทของพนักงานขายและพนักงานบริการ

ป้อมเพชร รสานนท์ (2547) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเช่าซื้อรถยนต์ใหม่ของผู้บริโภค “ศึกษาเฉพาะกรณี: ผู้บริโภคที่เช่าซื้อรถยนต์คันคันในเขตกรุงเทพมหานคร” จากผลการวิจัยสรุปได้ว่า ลูกค้ายี่ห้อเช่าซื้อรถยนต์ส่วนใหญ่จะเป็นเพศชายมีอายุระหว่าง 30-40 ปี จบการศึกษาในระดับปริญญาตรีประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน/ห้างร้าน มีรายได้โดยเฉลี่ย 20,001-30,000 บาทและสมรสแล้ว เมื่อพิจารณาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเช่าซื้อรถยนต์ของลูกค้าทั้ง 3 ด้านได้ผลสรุปดังนี้ (1) ปัจจัยด้านการสร้างความแตกต่างกับการตัดสินใจเช่าซื้อรถยนต์พบว่าอัตราดอกเบี้ยและความรวดเร็วในการอนุมัติการ ให้เช่าซื้อรถยนต์เป็นปัจจัยที่มี ส่วนช่วยให้การตัดสินใจการเช่าซื้อรถยนต์ของลูกค้าในระดับสูง (2) ปัจจัยด้านการลดความเสี่ยงกับการตัดสินใจเช่าซื้อรถยนต์ พบว่าพนักงานของบริษัทผู้ให้เช่าซื้อ รถยนต์มีการบริการที่ประทับใจ ตรงต่อเวลา อำนวยความสะดวกและให้คำแนะนำเป็นอย่างดี รวมถึงเรื่องของภาพลักษณ์บริษัทผู้ให้เช่าซื้อเป็นปัจจัยที่มีส่วนช่วยในการตัดสินใจการเช่าซื้อรถยนต์ของลูกค้าในระดับสูงและ (3) ปัจจัยด้านการสร้างสิ่งจูงใจกับการตัดสินใจเช่าซื้อรถยนต์ พบว่าการที่บริษัทผู้ให้เช่าซื้อรถยนต์มีการส่งเสริมการขายด้วยการอนุมัติวงเงินสินเชื่อบุคคลร่วมกับการให้เช่าซื้อ เป็นปัจจัยที่มีส่วนช่วยในการตัดสินใจเช่าซื้อรถยนต์ในระดับสูง สำหรับผลจากการวิจัยหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเช่าซื้อรถยนต์ (1) พบว่าสถานภาพสมรสมีความสัมพันธ์กับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเช่าซื้อรถยนต์ ด้านการลดความเสี่ยงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ความเชื่อมั่น 95% (2) พบว่าระดับรายได้มีความสัมพันธ์กับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเช่าซื้อรถยนต์ด้านการสร้างสิ่งจูงใจ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ความเชื่อมั่น 95% (3) พบว่าอาชีพมีความสัมพันธ์กับปัจจัยที่มีอิทธิพล

ต่อการตัดสินใจเช่าซื้อรถยนต์ด้านการลดความเสี่ยง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ความเชื่อมั่น 95%

ศรัณย์ ฐิตารีย์ (2550) ศึกษาการนำนโยบายสร้างที่อยู่อาศัยผู้มีรายได้น้อยไปปฏิบัติ : กรณีศึกษาโครงการบ้านเอื้ออาทร ผลการวิจัยสรุปได้ดังนี้กรณีที่ 1 โครงการบ้านเอื้ออาทรระยะที่ 1-2 พบว่ามีการดำเนินงานที่โปร่งใสสร้างบ้านในทำเลที่สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน และสามารถขายได้หมดจึงทำให้ 1.ปัจจัยด้านวัตถุประสงค์และเป้าหมายของนโยบาย ความเพียงพอของทรัพยากร ลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ การวางแผนและการควบคุม และการสนับสนุนจากทางการเมืองและประชาชนมีความสัมพันธ์กับความสำเร็จในการนำนโยบายบ้านเอื้ออาทรไปปฏิบัติแสดงว่าปัจจัยเชิงนโยบายทุกตัวมีความสัมพันธ์กับความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติสอดคล้องกับการศึกษาทางทฤษฎีและผลงานวิจัยด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ 2.ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จในการนำนโยบายบ้านเอื้ออาทรไปปฏิบัติมากที่สุดคือด้านการสนับสนุนจากทางการเมืองและประชาชน รองลงมาคือปัจจัยด้านการวางแผนและการควบคุม ลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ความเพียงพอของทรัพยากร และปัจจัยด้านเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของนโยบายตามลำดับ แสดงว่านโยบายที่เป็นประชานิยมจะประสบผลสำเร็จได้ต้องได้รับการสนับสนุนอย่างดีจากทางการเมืองและประชาชน กรณีที่ 2 โครงการบ้านเอื้ออาทร ระยะที่ 3-6 พบว่าการดำเนินงานที่ไม่โปร่งใสและสร้างบ้านในทำเลที่ไม่สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน ใช้ระบบแบ่งโควตาให้ผู้รับจ้างไปก่อสร้างให้ได้ตามจำนวนที่จัดสรรให้ โดยไม่ต้องนำที่ดินมาพิจารณา ทำให้มีการสร้างบ้านเอื้ออาทรในทำเลที่ตั้งที่ไม่เหมาะสม มีการสร้างความต้องการเทียม ประชาชนจึงเช่าซื้อน้อย มีอาคารเหลือจำนวนมากทำให้นโยบายสร้างบ้านเอื้ออาทรโดยภาพรวมไม่ประสบความสำเร็จในการนำไปปฏิบัติทั้งด้านเป้าหมาย ย่อสร้างและระยะเวลาดำเนินการ ข้อเสนอแนะการนำนโยบายไปปฏิบัติให้สำเร็จควรดำเนินการดังนี้ ด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ 1.ควรจัดทำประชาพิจารณ์ และประชาคมคิดจากประชาชนเพื่อให้นโยบายสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน 2.ควรเพิ่มการมีส่วนร่วมของประชาชน สื่อมวลชน และผู้เกี่ยวข้องในการกำหนด และปฏิบัติตามนโยบายให้มากขึ้น 3.ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันปรับแผนการก่อสร้างบ้านเอื้ออาทรให้เหมาะสมกับความต้องการ สถานที่และเวลา 4.สถาบันการเงินของรัฐต้องมีส่วนร่วมในการช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อยมากขึ้น 5.กำหนดคนนโยบายบ้านเอื้ออาทรสำหรับกลุ่มผู้มีรายได้น้อยให้มีหลายระดับ ด้านผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ (การเคหะแห่งชาติ) 1.ปรับปรุงวิธีการจ้างเหมาใหม่ให้มีความรอบคอบ โปร่งใส 2.เพิ่มแบบบ้านตามความต้องการของประชาชน 3.กำหนดราคาขายให้เป็นไปตามสถานที่และแบบที่ก่อสร้าง 4.ผู้ต้องการเช่าซื้อต้องวางเงิน จองเพื่อให้ได้ลูกค้าที่แท้จริง

5.รัฐควรให้เงินสนับสนุนในการสร้างที่อยู่อาศัยแก่การเคหะแห่งชาติมากขึ้นกว่าปัจจุบัน 6.การเคหะแห่งชาติควรสร้างเมืองใหม่เป็นชุมชนเอื้ออาทรเพื่อลดค่าใช้จ่ายให้ประชาชน ไม่ต้องเดินทางไกลไปทำงาน 7.สนับสนุนให้เอกชนสร้างบ้านตามมาตรฐานการเคหะแห่งชาติและได้สิทธิ รับเงินอุดหนุนจากรัฐเพื่อเพิ่มปริมาณการก่อสร้างได้เร็วขึ้นและเพิ่มทางเลือกให้ประชาชน

วรวรรณ รัชฎงษ์ชัย (2547) ศึกษาการพัฒนาที่ยั่งยืนกับนโยบายประชานิยม: ศึกษาเฉพาะกรณีความคิดเห็นของนิสิตปริญญาตรีชั้นปีที่ 4 มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ผลการวิจัยพบว่า นิสิตระดับปริญญาตรีชั้นปีที่ 4 มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ มีระดับความคิดเห็นที่มีต่อนโยบายประชานิยมอยู่ในระดับปานกลางและจากผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า นิสิตที่มีเพศ สายการศึกษา อาชีพของบิดา อาชีพของมารดา การศึกษาของบิดา การศึกษาของมารดา รายได้รวมของครอบครัว ภูมิลำเนา การรับรู้ข่าวสารการเมือง และการมีส่วนร่วมในกิจกรรมนิติตแตกต่างกัน นิสิตมีความคิดเห็นที่มีต่อนโยบายประชานิยมไม่แตกต่างกัน ส่วนความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการพัฒนาที่ยั่งยืนก็ไม่มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นที่มีต่อนโยบายประชานิยมเช่นกัน



บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

ในการศึกษาค้นคว้าอิสระเรื่องความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานี ที่มีต่อนโยบาย
คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ผู้วิจัยได้ดำเนินการศึกษาค้นคว้าตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

- 3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
- 3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- 3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.4 วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. ประชากรที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้คือ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานี ที่มีอายุ 21 ปีขึ้นไป
เป็นผู้ที่ยังไม่เคยจดทะเบียนรถยนต์เป็นชื่อของตนเองและมีแนวโน้มที่จะซื้อรถยนต์คันแรกแน่นอน

2. กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา คือ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีอายุ 21 ปีขึ้นไปเป็น
ผู้ที่ยังไม่เคยจดทะเบียนรถยนต์เป็นชื่อของตนเอง และมีแนวโน้มที่จะซื้อรถยนต์คันแรกแน่นอน
เนื่องจากผู้วิจัยไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอน ดังนั้นผู้วิจัยจึงอาศัยการคำนวณโดยการใช้อยุทธ
การคำนวณแบบไม่ทราบจำนวนประชากร (กัลยา วานิชย์บัญชา, 2548 : 28) ซึ่งคำนวณได้เท่ากับ 385
ดังนี้

$$n = \frac{Z^2}{4E^2}$$

เนื่องจากไม่ทราบค่า p และไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอน

แทนค่า : $Z_{0.97} = 1.96$, $E = 0.05$

$$\begin{aligned} n &= \frac{(1.96)^2}{4(0.05)^2} \\ &= 384.16 \end{aligned}$$

ดังนั้นจะได้กลุ่มตัวอย่างประมาณ 385 ตัวอย่างและได้สำรองความคลาดเคลื่อนไว้อีก 15 ตัวอย่าง
จะได้เท่ากับ 400 ตัวอย่าง

3. การสุ่มตัวอย่าง

การเลือกตัวอย่างที่ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multi - Stage Random Sampling) มีดังนี้

ขั้นที่ 1 การเลือกตัวอย่างแบบโควตา (Quota Sampling) เป็นการกำหนดคุณสมบัติหรือลักษณะของหน่วยตัวอย่างไว้ล่วงหน้าแล้วโดยกำหนดสัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างแต่ละอำเภอในจำนวนเท่ากันอำเภอละ 57 คน จำนวน 6 อำเภอจากเขตการปกครอง 7 อำเภอทั้งหมดในจังหวัดปทุมธานี ประกอบด้วย อำเภอเมือง อำเภอคลองหลวง อำเภอหนองเสือ อำเภอลาดหลุมแก้ว อำเภอลำลูกกา อำเภอสามโคกและกำหนดสัดส่วนกลุ่มตัวอย่างในเขตอำเภอธัญบุรีจำนวน 58 คน

ตารางที่ 3.1 แสดงจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ทำการเก็บข้อมูลใน 7 อำเภอของจังหวัดปทุมธานี

อำเภอ	จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่เก็บข้อมูล (คน)
เมือง	57
คลองหลวง	57
หนองเสือ	57
ลาดหลุมแก้ว	57
ลำลูกกา	57
สามโคก	57
ธัญบุรี	58

ขั้นที่ 2 การเลือกตัวอย่างแบบสะดวก (Convenience Sampling) เป็นการเก็บกลุ่มตัวอย่างที่กำหนดไว้แล้วโดยนำแบบสอบถามไปแจกให้กับประชาชนในจังหวัดปทุมธานี โดยใช้คำถามคัดกรองในแบบสอบถามเป็นการคัดกรองกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งใช้การสอบถามว่ามีรถยนต์ที่จดทะเบียนเป็นของตนเองหรือไม่ มีแนวโน้มที่จะซื้อรถยนต์คันแรกแน่นอนหรือไม่ หากผู้ตอบแบบสอบถามยังไม่มีรถยนต์ที่จดทะเบียนเป็นของตนเองและมีแนวโน้มที่จะซื้อรถยนต์คันแรกแน่นอนก็สามารรถเก็บตัวอย่างได้ทันที

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ขั้นตอนการสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย โดยเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในครั้งนี้เป็นแบบสอบถาม ซึ่งมีขั้นตอนการสร้างเครื่องมือดังต่อไปนี้

1. ศึกษาค้นคว้าจากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยครอบคลุมเนื้อหาของ ความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อ นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก
2. สร้างแบบสอบถามให้สอดคล้องกับกรอบแนวคิดและวัตถุประสงค์ของการวิจัยเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง
3. นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นเสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษาเพื่อตรวจสอบความถูกต้อง และขอคำแนะนำในการปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้แบบสอบถามสมบูรณ์ เป็นการทดสอบความเที่ยงตรงของเนื้อหาแบบสอบถาม(Content Validity)
4. นำแบบสอบถามไปปรับปรุงแก้ไขตามที่อาจารย์ที่ปรึกษา ได้ให้คำแนะนำเพื่อตรวจสอบความถูกต้องเหมาะสมอีกครั้งก่อนนำไปทดลองใช้
5. ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่ผ่านการแก้ไขแล้วไปทดลองใช้ (Try out) เพื่อเก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างตามที่กำหนดไว้โดยนำแบบสอบถามไปทดสอบ กับกลุ่มตัวอย่าง คือ ประชาชน ที่มีอายุ 21 ปีขึ้นไปเป็นผู้ที่ยังไม่เคยจดทะเบียนรถยนต์เป็นชื่อของตนเองและมีแนวโน้มที่จะซื้อรถยนต์คันแรกแน่นอนจำนวน 30 ตัวอย่าง

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

ผู้ศึกษานำแบบสอบถามจำนวน 30 ตัวอย่าง มาทำการ หาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) โดยหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (α - Coefficient) ใช้สูตรสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แอลฟา ของ Cronbach's Alpha Coefficient กำหนดค่า ความเชื่อมั่นที่ 95% ค่าแอลฟาที่ได้จะแสดงถึง ค่าความเชื่อถือ (r) ของแบบสอบถาม โดยถ้ามีค่ามากคือมีค่าใกล้ 1 แสดงว่าแบบสอบถามมีความ เชื่อถือได้สูงแต่ถ้า ความเชื่อถือนี้น้อยหรือมีค่าใกล้ 0 แสดงว่ามีความเชื่อถือได้ต่ำ ($0 < \alpha < 1$) (กัลยา วาณิชย์บัญชา.2552 : 30) จากการศึกษาการวิจัยในครั้งนี้มีการทดสอบค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม ได้ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาโดยรวมทั้งฉบับมีค่าเท่ากับ 0.841

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลคือ แบบสอบถามเพื่อเป็นการเก็บรวบรวมข้อมูล ที่จะนำไปทำการวิเคราะห์ โดยแบบสอบถามประกอบด้วย 4 ส่วนดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานี ลักษณะคำถามแบบปลายปิด (Close - ended response question) จำนวน 13 ข้อ โดยแต่ละข้อคำถามจะมีระดับการวัดข้อมูลประเภทต่างๆ ดังนี้

1.1 เพศ ลักษณะของ คำถามให้เลือกตอบแบบ 2 ตัวเลือก (Two-way question) และใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale)

1.2 อายุ ลักษณะคำถามให้เลือกตอบแบบหลายตัวเลือก (Multiple choices question) ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทเรียงลำดับ (Ordinal Scale) ซึ่งการกำหนดช่วงอายุมีการแบ่งเกณฑ์อายุเป็นช่วงห่างช่วงละ 5 ปี แสดงช่วงอายุต่าง ๆ ของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในแบบสอบถาม

1.3 สถานภาพ ลักษณะคำถามให้เลือกตอบแบบหลายตัวเลือก (Multiple choices question) ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale)

1.4 อาชีพ ลักษณะคำถามให้เลือกตอบแบบหลายตัวเลือก (Multiple choices question) ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale)

1.5 รายได้ต่อเดือน ลักษณะคำถามให้เลือกตอบแบบหลายตัวเลือก (Multiple choices question) ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทเรียงลำดับ (Ordinal Scale)

1.6 ระดับการศึกษา ลักษณะคำถามให้เลือกตอบแบบหลายตัวเลือก (Multiple choices question) ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทเรียงลำดับ (Ordinal Scale)

1.7 จำนวนสมาชิกในครอบครัว ลักษณะคำถามให้เลือกตอบแบบหลายตัวเลือก (Multiple choices question) ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทเรียงลำดับ (Ordinal Scale)

1.8 จำนวนรถยนต์ภายในครอบครัว ลักษณะคำถามให้เลือกตอบแบบหลายตัวเลือก (Multiple choices question) ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทเรียงลำดับ (Ordinal Scale)

1.9 ลักษณะที่พักอาศัย ลักษณะคำถามให้เลือกตอบแบบหลายตัวเลือก (Multiple choices question) ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale)

1.10 ระยะทางการเดินทาง ลักษณะคำถามให้เลือกตอบแบบหลายตัวเลือก (Multiple choices question) ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทเรียงลำดับ (Ordinal Scale)

1.11 ระยะเวลาในการเดินทาง ลักษณะคำถามให้เลือกตอบแบบหลายตัวเลือก (Multiple choices question) ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทเรียงลำดับ (Ordinal Scale)

1.12 ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ลักษณะคำถามให้เลือกตอบแบบหลายตัวเลือก (Multiple choices question) ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทเรียงลำดับ (Ordinal Scale)

1.13 รูปแบบในการเดินทาง ลักษณะคำถามให้เลือกตอบแบบหลายตัวเลือก (Multiple choices question) ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale)

*หมายเหตุ จำนวนสมาชิกในครอบครัว จำนวนรถยนต์ภายในครอบครัว ลักษณะที่พักอาศัย ระยะทางในการเดินทาง ระยะเวลาในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง รูปแบบในการเดินทาง ไม่นำมาทดสอบสมมติฐาน

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามความคิดเห็นที่มีต่อ นโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกประกอบด้วย หินถิ่นของประชาชน ภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน ราคารถยนต์ การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจ ความสะดวกสบายปลอดภัยเป็นส่วนตัวในการเดินทาง การจราจร การใช้พลังงานเชื้อเพลิง มลพิษทางอากาศ คะแนนเสียงของพรรคการเมือง งบประมาณ การจ้างงานมีลักษณะเป็นเป็นคำถามปลายปิด (Close - ended response question) จำนวน 12 ข้อ ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทอันตรภาค (Interval scale) เพื่อวัดระดับความคิดเห็น โดยแบ่งออกเป็น 5 ระดับการให้คะแนน ซึ่งกำหนดไว้ตั้งแต่ 1 ถึง 5 มีค่าระดับคะแนน ดังนี้

5 หมายถึง เห็นด้วยอย่างยิ่ง

4 หมายถึง เห็นด้วย

3 หมายถึง เฉย ๆ

2 หมายถึง ไม่เห็นด้วย

1 หมายถึง ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากนั้นนำมาวิเคราะห์ระดับคะแนนเฉลี่ย โดยผู้วิจัยใช้เกณฑ์ค่าเฉลี่ยในการแปลผล ซึ่งผลจากการคำนวณโดยใช้สูตรการคำนวณความกว้างของอันตรภาคชั้น ดังนี้ (มัลลิกา บุนนาค, 2537: 29)

$$\begin{aligned} \text{ความกว้างของอันตรภาคชั้น} &= \frac{\text{ข้อมูลที่มีค่าสูงสุด} - \text{ข้อมูลที่มีค่าต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} \\ &= \frac{5 - 1}{5} \\ &= 0.80 \end{aligned}$$

ดังนั้นการแปลผลเกณฑ์เฉลี่ยระดับความคิดเห็นของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก ได้กำหนดไว้ดังนี้

4.21 - 5.00 หมายถึง เห็นด้วยอย่างยิ่ง

3.41 - 4.20 หมายถึง เห็นด้วย

2.61 - 3.40 หมายถึง เฉย ๆ

1.81 - 2.60 หมายถึง ไม่เห็นด้วย

1.00 - 1.80 หมายถึง ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

ส่วน 3 แบบสอบถามความคิดเห็นที่มีต่อเงื่อนไขนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกเป็นคำถามปลายปิด (Close - ended response question) จำนวน 9 ข้อ ซึ่งแบ่งเป็น 2 ประเภทการวัดข้อมูล ดังนี้

- ระดับการวัดข้อมูล ประเภทอันตรภาค (Interval scale) มี 8 ข้อ ประกอบด้วย ขอบเขตระยะเวลาในการซื้อ ราคารถยนต์ที่กำหนด ขนาดความจุกระบอกสูบ ประเทศที่ผลิต จำนวนเงินที่จ่ายเงิน อายุขั้นต่ำของผู้ซื้อ ระยะเวลาในการครอบครอง ระยะเวลาการจ่ายเงินภาษี ใช้เพื่อวัดระดับความคิดเห็น โดยแบ่งออกเป็น 5 ระดับการให้คะแนนซึ่งกำหนดไว้ตั้งแต่ 1 ถึง 5 มีค่าระดับคะแนน ดังนี้

5 หมายถึง เห็นด้วยอย่างยิ่ง

4 หมายถึง เห็นด้วย

3 หมายถึง เฉย ๆ

2 หมายถึง ไม่เห็นด้วย

1 หมายถึง ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

จากนั้นนำมาวิเคราะห์ระดับคะแนนเฉลี่ย โดยผู้วิจัยใช้เกณฑ์ค่าเฉลี่ยในการแปลผล ซึ่งผลจากการคำนวณโดยใช้สูตรการคำนวณความ กว้างของอันตรภาคชั้น ดังนี้ (มัลลิกา บุณนาค, 2537: 29)

ความกว้างของอันตรภาคชั้น = $\frac{\text{ข้อมูลที่มีค่าสูงสุด} - \text{ข้อมูลที่มีค่าต่ำสุด}}$

$$\begin{aligned} & \text{จำนวนชั้น} \\ & = \frac{5 - 1}{5} \\ & = 0.80 \end{aligned}$$

ดังนั้น การแปลผล เกณฑ์เฉลี่ยระดับความคิดเห็นของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก ได้กำหนดไว้ดังนี้

4.21 - 5.00 หมายถึง เห็นด้วยอย่างยิ่ง

3.41 - 4.20 หมายถึง เห็นด้วย

2.61 - 3.40 หมายถึง เฉย ๆ

1.81 - 2.60 หมายถึง ไม่เห็นด้วย

1.00 - 1.80 หมายถึง ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

ข้อที่ 9 เหตุผลที่ไม่เห็นด้วยกับเงื่อนไขของนโยบายโดยรวม ลักษณะคำถามเป็นคำถามปลายเปิด (open-ended question) ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale) ไม่นำมาทดสอบสมมติฐาน

ส่วน 4 เป็นแบบสอบถามส่วนแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกจำนวน 9 ข้อ โดยซึ่งแบ่งเป็น 2 ประเภทการวัดข้อมูล ดังนี้

- ระดับการวัดข้อมูลประเภทนามบัญญัติ (Nominal Scale) ประกอบด้วย รูปแบบการชำระเงิน ยี่ห้อรถยนต์ ประเภทรถ ลักษณะคำถามเป็นคำถามให้เลือกตอบแบบหลายตัวเลือก (Multiple choices question) แหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์ บุคคลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์ ลักษณะคำถามให้เลือกตอบแบบหลายตัวเลือก (Multiple choices question) สามารถเลือกตอบมากกว่า 1 คำตอบ

- ระดับการวัดข้อมูลประเภทเรียงลำดับ (Ordinal Scale) ประกอบด้วย ระยะเวลาในการซื้อรถยนต์ จำนวนเงินค่างวดรถยนต์ ลักษณะคำถามให้เลือกตอบแบบหลายตัวเลือก (Multiple choices question) วัตถุประสงค์ในการซื้อรถยนต์คันแรก เหตุผลในการตัดสินใจซื้อยี่ห้อของรถยนต์ ลักษณะคำถามเป็นคำถามแบบจัดลำดับ (Ranking Scale)

*หมายเหตุ จำนวนเงินค่างวดรถยนต์ บุคคลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์ วัตถุประสงค์ในการซื้อรถยนต์คันแรก เหตุผลในการตัดสินใจซื้อยี่ห้อของรถยนต์ ไม่นำมาทดสอบสมมติฐาน

3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการศึกษาค้นคว้าอิสระครั้งนี้ ผู้ศึกษาได้ดำเนินการเก็บข้อมูลตามขั้นตอน ดังนี้

1. ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ได้จากการศึกษาค้นคว้าจากข้อมูลที่มีผู้รวบรวมไว้ ดังนี้
 - 1.1 หนังสือพิมพ์ วารสาร สิ่งพิมพ์ต่างๆ
 - 1.2 ข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต
 - 1.3 หนังสือทางวิชาการ บทความ สารนิพนธ์ วิทยานิพนธ์ และรายงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เกี่ยวข้อง

2. แหล่งข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ได้จากการใช้แบบสอบถามเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็น ประชาชน ที่มีอายุ 21 ปีขึ้นไปเป็นผู้ที่ยังไม่เคยจดทะเบียนรถยนต์เป็นชื่อของตนเอง และมีแนวโน้มที่จะซื้อรถยนต์คันแรกแน่นอนดังนี้

2.1 ผู้วิจัยนำแบบสอบถามไปดำเนินการสอบถามกับ ประชาชน ที่มีอายุ 21 ปี ขึ้นไปเป็นผู้ที่ยังไม่เคยจดทะเบียนรถยนต์เป็นชื่อของตนเองและมีแนวโน้มที่จะซื้อรถยนต์คันแรกแน่นอน โดยเก็บตัวอย่างด้วยการใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบ โควตา (Quota Sampling) และแบบสะดวก (Convenience Sampling)

2.2 นำแบบสอบถามมาลงรหัส เพื่อนำไปวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติต่อไป

3.4 วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาครั้งนี้วิเคราะห์ครั้งนี้ ผู้ศึกษานำแบบสอบถามที่รวบรวมไว้มาทำการประมวลผล และวิเคราะห์ข้อมูล ดังต่อไปนี้ (ใช้โปรแกรมสำเร็จรูปในการคำนวณข้อมูล)

1. สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) เป็นการวิจัยที่ใช้การวิเคราะห์ข้อมูล ด้วยค่าความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) เพื่อ อธิบายให้เห็นถึงลักษณะ ของ ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานี ความคิดเห็นที่มีต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก ความคิดเห็นที่มีต่อเงื่อนไขนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกและแนวโน้มในการซื้อรถยนต์คันแรก

1.1 แบบสอบถามส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานี ใช้วิธีแสดงผลการสรุปแบบการหาค่าความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage)

1.2 แบบสอบถามส่วนที่ 2 ความคิดเห็นที่มีต่อ นโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก ใช้วิธีแสดงผลการสรุปแบบการหาค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation)

1.3 แบบสอบถามส่วนที่ 3 คิดเห็นที่มีต่อเงื่อนไขนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก ประกอบด้วยขอบเขตระยะเวลาในการซื้อ ราคารถยนต์ที่กำหนด ขนาดความจุกระบอกสูบ ประเทศที่ผลิต จำนวนเงินที่จ่ายค้ำ อายุขั้นต่ำของผู้ซื้อ ระยะเวลาในการครอบครอง ระยะเวลาการจ่ายค้ำเงินภาษีใช้วิธีแสดงผลการสรุปแบบการหาค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) ส่วนเหตุผลที่ไม่เห็นด้วยกับเงื่อนไขของนโยบายโดยรวม ใช้วิธีแสดงผลการสรุปแบบการหาค่าความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage)

1.4 แบบสอบถามส่วนที่ 4 แนวโน้ม พฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรก ใช้วิธีแสดงผลการสรุปแบบการหาค่าความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percentage)

2. สถิติทดสอบเชิงอนุมาน (Inference Statistics) เป็นสถิติที่ใช้ทดสอบสมมุติฐานการวิจัย เพื่อแสดงถึงความสัมพันธ์ของตัวแปรต้นและตัวแปรตามโดยสถิติที่ใช้ในการทดสอบสมมุติฐานดังนี้

2.1 การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างโดยตัวแปรอิสระเป็นตัวแปรเชิงกลุ่มที่มีกลุ่มย่อยเพียง 2 กลุ่ม ส่วนตัวแปรตามเป็นตัวแปรเชิงปริมาณ โดยใช้สถิติ Independent-Samples t - test ระดับความเชื่อมั่น 95% ได้แก่

- เพศ กับความคิดเห็นที่มีต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก
- เพศ กับความคิดเห็นที่มีต่อเงื่อนไขนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก

2.2 การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างโดยตัวแปรอิสระเป็นตัวแปรเชิงกลุ่มที่มีกลุ่มย่อยมากกว่า 2 กลุ่มขึ้นไป ส่วนตัวแปรตามเป็นตัวแปรเชิงปริมาณ โดยใช้สถิติทดสอบ F-test ของการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) ได้แก่

- อายุ สถานภาพ รายได้ต่อเดือน อาชีพ ระดับการศึกษา กับความคิดเห็นที่มีต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก
- อายุ สถานภาพ รายได้ต่อเดือน อาชีพ ระดับการศึกษา กับความคิดเห็นที่มีต่อเงื่อนไขนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก

2.3 การหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม ที่เป็นตัวแปรเชิงกลุ่ม โดยใช้สถิติ (Pearson Chi - Square)

- ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานี ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ อาชีพ รายได้ต่อเดือน ระดับการศึกษา กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรก ได้แก่ ระยะเวลาในการซื้อรถยนต์ รูปแบบการชำระเงิน แหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์ ประเภทรถยนต์

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาค้นคว้าอิสระครั้งนี้มุ่งศึกษา ความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อ นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก โดยในการวิเคราะห์ข้อมูลและการแปลผลความหมายของผลการ วิเคราะห์ข้อมูลผู้ศึกษาได้กำหนดสัญลักษณ์ต่าง ๆ และอักษรย่อที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลดังต่อไปนี้

n	แทน	ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง
\bar{X}	แทน	ค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็น
S.D.	แทน	ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)
df	แทน	องศาความเป็นอิสระ (Degree of Freedom)
MS	แทน	ค่าคะแนนเฉลี่ยของผลบวกกำลังสองของคะแนน
SS	แทน	ผลบวกกำลังสองของคะแนน (Sum of Squares)
t	แทน	ค่าสถิติการทดสอบ t-test
F-Ration	แทน	ค่าที่ใช้พิจารณา F-Distribution
F-Prob.,P	แทน	ค่าความน่าจะเป็นสำหรับนัยสำคัญทางสถิติ
X^2	แทน	ค่าสถิติการทดสอบ Chi-Square
LSD	แทน	Least Significant Difference
*	แทน	ความมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05
**	แทน	ความมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01
Sig.	แทน	ระดับนัยสำคัญทางสถิติจากการทดสอบที่โปรแกรม คำนวณได้ใช้ในการสรุปผลการทดสอบสมมติฐาน

4.1 การนำเสนอผลการวิเคราะห์

การวิเคราะห์ข้อมูล ผู้ศึกษาได้นำเสนอตามความมุ่งหมายของการวิจัย โดยแบ่งการนำเสนอออกเป็น 5 ส่วน ตามลำดับดังนี้

ส่วนที่ 1 วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของประชาชนจังหวัดปทุมธานี

ส่วนที่ 2 วิเคราะห์ความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก

ส่วนที่ 3 วิเคราะห์ความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก

ส่วนที่ 4 วิเคราะห์แนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรก

ส่วนที่ 5 วิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบสมมติฐาน

4.2 ผลการวิเคราะห์

ส่วนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานี โดยหาค่าความถี่และร้อยละ

ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานี ประกอบด้วย เพศ อายุ สถานภาพ อาชีพ รายได้ต่อเดือน ระดับการศึกษา จำนวนสมาชิกในครอบครัว จำนวนรถยนต์ภายในครอบครัว ลักษณะที่พักอาศัย ระยะทางในการเดินทาง ระยะเวลาในการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง รูปแบบในการเดินทาง

ตารางที่ 4.1 แสดงค่าความถี่และค่าร้อยละของข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	139	34.8
หญิง	261	65.2
รวม	400	100

ผลจากตารางที่ 4.1 แสดงให้เห็นถึง ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน พบว่าเป็นเพศหญิงจำนวน 261 คนคิดเป็นร้อยละ 65.2 เพศชายจำนวน 139 คนคิดเป็นร้อยละ 34.8

ตารางที่ 4.2 แสดงค่าความถี่ และร้อยละของข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีจำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
21-25 ปี	147	36.8
26-30 ปี	108	27.0
31-35 ปี	68	17.0
36-40 ปี	37	9.2
41 ปีขึ้นไป	40	10.0
รวม	400	100

ผลจากตารางที่ 4.2 แสดงให้เห็นถึง ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน พบว่าช่วงอายุ 21-25 ปีจำนวน 147 คน คิดเป็นร้อยละ 36.8 รองลงมาคืออายุ 26-30 ปีจำนวน 108 คน คิดเป็นร้อยละ 27.0 อายุ 31-35 ปีจำนวน 68 คน คิดเป็นร้อยละ 17.0 อายุ 41 ปีขึ้นไปจำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 10.0 อายุ 36-40 ปีจำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 9.2 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.3 แสดงค่าความถี่และร้อยละของข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีจำแนกตามสถานภาพ

สถานภาพ	จำนวน	ร้อยละ
โสด	295	73.8
สมรส	88	22.0
หย่าร้าง	7	1.8
หม้าย / แยกกันอยู่	10	2.5
รวม	400	100

ผลจากตารางที่ 4.3 แสดงให้เห็นถึงผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน พบว่าสถานภาพ โสดจำนวน 295 คนคิดเป็นร้อยละ 73.8 รองลงมาคือสถานภาพสมรสจำนวน 88 คน คิดเป็นร้อยละ 22.0 สถานภาพ หม้าย/แยกกันอยู่จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 2.5 สถานภาพหย่าร้างจำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 1.8 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.4 แสดงค่าความถี่และร้อยละของข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีจำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
นักศึกษา	78	19.5
รับจ้างทั่วไป	27	6.8
พนักงานเอกชน	180	45.0
ข้าราชการ-รัฐวิสาหกิจ	75	18.8
ธุรกิจส่วนตัว	34	8.5
พ่อบ้าน / แม่บ้าน	6	1.5
รวม	400	100

ผลจากตารางที่ 4.4 แสดงให้เห็นถึงผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน พบว่าอาชีพ พนักงานเอกชน จำนวน 180 คนคิดเป็นร้อยละ 45.0 รองลงมาคือ อาชีพ นักศึกษา จำนวน 78 คนคิดเป็นร้อยละ 19.5 อาชีพ ข้าราชการ - รัฐวิสาหกิจจำนวน 75 คนคิดเป็นร้อยละ 18.8 อาชีพธุรกิจส่วนตัว จำนวน 34 คนคิดเป็นร้อยละ 8.5 อาชีพรับจ้างทั่วไปจำนวน 27 คนคิดเป็นร้อยละ 6.8 อาชีพพ่อบ้าน/แม่บ้านจำนวน 6 คนคิดเป็นร้อยละ 1.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.5 แสดงค่าความถี่และร้อยละของข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีจำแนกตามรายได้ต่อเดือน

รายได้ต่อเดือน	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท	286	71.5
15,001-30,000 บาท	80	20.0
30,001-45,000 บาท	21	5.2
45,001 บาทขึ้นไป	13	3.2
รวม	400	100

ผลจากตารางที่ 4.5 แสดงให้เห็นถึง ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คนพบว่ามียาได้ต่อเดือน ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท

จำนวน 286 คน คิดเป็นร้อยละ 71.5 รองลงมาคือรายได้ต่อเดือน 15,001- 30,000 บาทจำนวน 80 คน คิดเป็นร้อยละ 20.0 รายได้ต่อเดือน 30,001-45,000 บาทจำนวน 21 คนคิดเป็นร้อยละ 5.2 รายได้ต่อเดือน 45,001 บาทขึ้นไปจำนวน 13 คนคิดเป็นร้อยละ 3.2 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.6 แสดงค่าความถี่และร้อยละของข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่าประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)	52	13.0
ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)	85	21.2
ปริญญาตรี	247	61.8
สูงกว่าปริญญาตรี	16	4.0
รวม	400	100

ผลจากตารางที่ 4.6 แสดงให้เห็นถึง ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คนพบว่า มีระดับการศึกษา ปริญญาตรี จำนวน 247 คน คิดเป็นร้อยละ 61.8 รองลงมาคือระดับการศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) จำนวน 85 คน คิดเป็นร้อยละ 21.2 ระดับการศึกษาต่ำกว่าประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง(ปวส.) จำนวน 52 คนคิดเป็นร้อยละ 13.0 ระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีจำนวน 16 คนคิดเป็นร้อยละ 4.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.7 แสดงค่าความถี่ และร้อยละของข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีจำแนกตามจำนวนสมาชิกในครอบครัว

จำนวนสมาชิกในครอบครัว	จำนวน	ร้อยละ
1-2 คน	66	16.5
3-4 คน	198	49.5
5-6 คน	92	23.0
มากกว่า 6 คนขึ้นไป	44	11.0
รวม	400	100

ผลจากตารางที่ 4.7 แสดงให้เห็นถึง ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัด ปทุมธานีที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คนพบว่า มีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 3-4 คนจำนวน 198 คนคิดเป็นร้อยละ 49.5 รองลงมาคือ จำนวนสมาชิกในครอบครัว 5-6 คนจำนวน 92 คนคิดเป็นร้อยละ 23.0 จำนวนสมาชิกในครอบครัว 1-2 คนจำนวน 66 คนคิดเป็นร้อยละ 16.5 จำนวนสมาชิก ครอบครัวยิ่งกว่า 6 คนขึ้นไปจำนวน 44 คนคิดเป็นร้อยละ 11.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.8 แสดงค่าความถี่และร้อยละของข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีจำแนกตามจำนวนรถยนต์ภายในครอบครัว

จำนวนรถยนต์ภายในครอบครัว	จำนวน	ร้อยละ
ไม่มี	136	34.0
1 คัน	170	42.5
2 คัน	60	15.0
มากกว่า 2 คันขึ้นไป	34	8.5
รวม	400	100

ผลจากตารางที่ 4.8 แสดงให้เห็นถึง ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัด ปทุมธานีที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คนพบว่า มีจำนวนรถยนต์ภายในครอบครัว 1 คันจำนวน 170 คน คิดเป็นร้อยละ 42.5 รองลงมาคือ ไม่มีรถยนต์ภายในครอบครัวจำนวน 136 คนคิดเป็นร้อยละ 34.0 จำนวนรถยนต์ภายในครอบครัว 2 คันจำนวน 15 คนคิดเป็นร้อยละ 16.5 จำนวนรถยนต์ภายในครอบครัว มากกว่า 2 คันขึ้นไปจำนวน 34 คนคิดเป็นร้อยละ 11.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.9 แสดงค่าความถี่และร้อยละของข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีจำแนกตามลักษณะที่พักอาศัย

ลักษณะที่พักอาศัย	จำนวน	ร้อยละ
บ้านส่วนตัว / หมู่บ้านจัดสรร	232	58.0
ทาวน์เฮ้าส์	59	14.8
คอนโด/ อพาร์ทเมนท์	81	20.2
ห้องแถวแบบเช่ารายเดือน	28	7.0
รวม	400	100

ผลจากตารางที่ 4.9 แสดงให้เห็นถึง ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คนพบว่าลักษณะที่พักอาศัยแบบ บ้านส่วนตัว/หมู่บ้านจัดสรรจำนวน 232 คนคิดเป็นร้อยละ 58.0 รองลงมาคือลักษณะที่พักอาศัยแบบคอนโด/อพาร์ทเมนท์จำนวน 81 คนคิดเป็นร้อยละ 20.2 ลักษณะที่พักอาศัย แบบทาวน์เฮ้าส์ จำนวน 59 คนคิดเป็นร้อยละ 14.8 ลักษณะที่พักอาศัยแบบห้องแถวแบบเช่ารายเดือนจำนวน 28 คนคิดเป็นร้อยละ 7.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.10 แสดงค่าความถี่และร้อยละของข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีจำแนกตามระยะทางในการเดินทางต่อวัน

ระยะทางในการเดินทางต่อวัน	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่าหรือเท่ากับ 30 กิโลเมตร	223	55.8
31-60 กิโลเมตร	138	34.5
61-90 กิโลเมตร	2	0.5
91 กิโลเมตรขึ้นไป	37	9.2
รวม	400	100

ผลจากตารางที่ 4.10 แสดงให้เห็นถึง ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คนพบว่ามียะระยะทางในการเดินทางต่อวัน น้อยกว่าหรือเท่ากับ 30 กิโลเมตรจำนวน 223 คนคิดเป็นร้อยละ 55.8 รองลงมาคือระยะทางในการเดินทางต่อวัน 31-60 กิโลเมตร จำนวน 138 คนคิดเป็นร้อยละ 34.5 ระยะทางในการเดินทางต่อวัน 91 กิโลเมตร

ขึ้นไปจำนวน 37 คนคิดเป็นร้อยละ 9.2 ระยะทางการเดินทางต่อวัน 61-90 กิโลเมตร จำนวน 2 คนคิดเป็นร้อยละ 0.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.11 แสดงค่าความถี่และร้อยละของข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีจำแนกตามระยะเวลาในการเดินทางต่อวัน

ระยะเวลาในการเดินทางต่อวัน	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่าหรือเท่ากับ 30 นาที	146	36.5
31-60 นาที	140	35.0
61-90 นาที	71	17.8
มากกว่า 90 นาที	43	10.8
รวม	400	100

ผลจากตารางที่ 4.11 แสดงให้เห็นถึงผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คนพบว่า มีระยะเวลาในการเดินทางต่อวัน น้อยกว่าหรือเท่ากับ 30 นาทีจำนวน 146 คนคิดเป็นร้อยละ 36.5 รองลงมาคือระยะเวลาในการเดินทางต่อวัน 31-60 นาทีจำนวน 140 คนคิดเป็นร้อยละ 35.0 ระยะเวลาในการเดินทางต่อวัน 61-90 นาทีจำนวน 71 คนคิดเป็นร้อยละ 17.8 ระยะเวลาในการเดินทางต่อวันมากกว่า 90 นาทีจำนวน 43 คนคิดเป็นร้อยละ 10.8 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.12 แสดงค่าความถี่และร้อยละของข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีจำแนกตามค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อวัน

ค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อวัน	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่าหรือเท่ากับ 100 บาท	271	67.8
101-200 บาท	84	21.0
201-300 บาท	30	7.5
301 บาทขึ้นไป	15	3.8
รวม	400	100

ผลจากตารางที่ 4.12 แสดงให้เห็นถึงผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คนพบว่ามีการใช้จ่ายในการเดินทางต่อวัน น้อยกว่าหรือเท่ากับ 100 บาทจำนวน 271 คนคิดเป็นร้อยละ 67.8 รองลงมาคือค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อวัน 101-200 บาทจำนวน 84 คนคิดเป็นร้อยละ 21.0 ค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อวัน 201-300 บาทจำนวน 30 คนคิดเป็นร้อยละ 7.5 ค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อวัน 301 บาทขึ้นไปจำนวน 15 คนคิดเป็นร้อยละ 3.8 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.13 แสดงค่าความถี่และร้อยละของข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีจำแนกตามรูปแบบการเดินทาง

รูปแบบการเดินทาง	จำนวน	ร้อยละ
เดินทางด้วยตนเอง (รถยนต์ส่วนตัว)	27	6.8
สมาชิกในครอบครัวรับ – ส่ง	58	14.5
รถโดยสาร	244	61.0
อาศัยรถเพื่อนร่วมงาน	33	8.2
รถรับส่งพนักงานของบริษัท	38	9.5
รวม	400	100

ผลจากตารางที่ 4.13 แสดงให้เห็นถึงผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานี ที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน พบว่ามีรูปแบบการเดินทางด้วย รถโดยสาร จำนวน 244 คนคิดเป็นร้อยละ 61.0 รองลงมาคือรูปแบบการเดินทางด้วย สมาชิกในครอบครัวรับ -ส่งจำนวน 58 คนคิดเป็นร้อยละ 14.5 รูปแบบการเดินทางด้วย รถรับส่งพนักงานของบริษัท -ส่งจำนวน 38 คนคิดเป็นร้อยละ 9.5 รูปแบบการเดินทางด้วย อาศัยรถเพื่อนร่วมงาน จำนวน 33 คนคิดเป็นร้อยละ 8.2 รูปแบบการเดินทางด้วย เดินทางด้วย ตนเอง (รถยนต์ส่วนตัว) จำนวน 27 คนคิดเป็นร้อยละ 6.8 ตามลำดับ

**ส่วนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อ นโยบาย
ค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกโดยหาค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน**

ความคิดเห็นที่มีต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก ประกอบด้วยหนี้สินของประชาชน
เพิ่มมากขึ้น ภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้น การจราจรติดขัด การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมาก
ขึ้น มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมืองสั่นเปลื้องงบประมาณ
การจ้างงานมากขึ้น ราคารถยนต์ต่ำลง การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น เงินหมุนเวียนใน
ระบบเศรษฐกิจมากขึ้น ความสะดวกสบายปลอดภัย เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้น

**ตารางที่ 4.14 แสดงค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับความคิดเห็นของ
ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก**

นโยบายค้ำเงินภาษี รถยนต์คันแรก	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เฉย ๆ	ไม่ เห็น ด้วย	ไม่ เห็นด้วย อย่างยิ่ง	ระดับความคิดเห็น			
						X	S.D.	แปลผล	อันดับ
1. หนี้สินประชาชน เพิ่มมากขึ้น	86 21.5%	152 38.0%	129 32.2%	25 6.2%	8 2.0%	3.71	0.940	เห็นด้วย	9
2. ภาระค่าใช้จ่าย ประชาชนเพิ่มขึ้น	86 21.5%	186 46.5%	96 24.0%	24 6.0%	8 2.0%	3.80	0.914	เห็นด้วย	7
3. การจราจรติดขัด	189 47.2%	144 36.0%	61 15.2%	6 1.5%	0 0%	4.29	0.776	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	2
4. การใช้พลังงาน เชื้อเพลิงมากขึ้น	185 46.2%	151 37.8%	52 13.0%	12 3.0%	0 0%	4.27	0.800	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	3
5. มลพิษทางอากาศ เพิ่มขึ้น	202 50.5%	126 31.5%	66 16.5%	4 1.0%	2 0.5%	4.31	0.815	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	1
6. เอื้อประโยชน์ต่อ คะแนนเสียงของ พรรคการเมือง	155 38.8%	84 21.0%	121 30.2%	36 9.0%	4 1.0%	3.88	1.062	เห็นด้วย	4
7. สั่นเปลื้องงบประมาณ	130 32.5%	136 34.0%	95 23.8%	33 8.2%	6 1.5%	3.88	1.007	เห็นด้วย	4

ตารางที่ 4.14 (ต่อ)

นโยบายการเงินภาษี รายนต์คันแรก	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เฉย ๆ	ไม่ เห็น ด้วย	ไม่ เห็นด้วย อย่างยิ่ง	ระดับความคิดเห็น			
						X	S.D.	แปลผล	อันดับ
8.การจ้างงานมากขึ้น	100	145	113	24	18	3.71	1.048	เห็นด้วย	9
	25.0%	36.2%	28.2%	6.0%	4.5%				
9.ราคารถยนต์ต่ำลง เพิ่มขึ้น	69	177	125	25	4	3.71	0.860	เห็นด้วย	9
	17.2%	44.2%	31.2%	6.2%	1.0%				
10.การเติบโตของ อุตสาหกรรมรถยนต์	82	185	118	13	2	3.83	0.805	เห็นด้วย	6
	20.5%	46.2%	29.5%	3.2%	0.5%				
11.เงินหมุนเวียนใน ระบบเศรษฐกิจมากขึ้น	66	165	133	28	8	3.63	0.908	เห็นด้วย	12
	16.5%	41.2%	33.2%	7.0%	2.0%				
12.ความสะดวกสบาย ปลอดภัย เป็นส่วนตัว ในการเดินทางมากขึ้น	96	158	107	31	8	3.76	0.970	เห็นด้วย	8
	24.0%	39.5%	26.8%	7.8%	2.0%				
รวม						3.90	0.50	เห็นด้วย	

ผลจากตารางที่ 4.14 พบว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีมีระดับความคิดเห็นต่อนโยบายการเงินภาษีรายนต์คันแรกในภาพรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.90 โดยประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีความคิดเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่งคือ มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น การจราจรติดขัด การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น โดยมีค่าเฉลี่ยคือ 4.31, 4.29, 4.27 ตามลำดับ

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีมีความคิดเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วย คือ ื่อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมือง สิ้นเปลืองงบประมาณ การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น ภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้น ความสะดวกสบาย ,ปลอดภัย, เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้น การจ้างงานมากขึ้น หนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้น ราคารถยนต์ต่ำลง เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมากขึ้น โดยมีค่าเฉลี่ยคือ 3.88, 3.88, 3.83, 3.80, 3.76, 3.71, 3.71, 3.71, 3.63 ตามลำดับ

ส่วนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อเงื่อนไขนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกโดยหา ความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ความคิดเห็นที่มีต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ประกอบด้วย ขอบเขตระยะเวลาในการซื้อ ราคารถยนต์ที่กำหนด ขนาดความจุกระบอกสูบ ประเทศที่ผลิต จำนวนเงินที่จ่ายคืน อายุขั้นต่ำของผู้ซื้อ ระยะเวลาในการครอบครอง ระยะเวลาการจ่ายคืนเงินภาษี

ตารางที่ 4.15 แสดงค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับความคิดเห็นของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อเงื่อนไขนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก

เงื่อนไขของนโยบาย คืนเงินภาษี รถยนต์คันแรก	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ระดับความคิดเห็น			X	S.D.	แปลผล	อันดับ
			เฉย ๆ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็น อย่างยิ่ง				
1.ขอบเขตระยะเวลา ในการซื้อเหมาะสม	30 7.5%	95 23.8%	156 39.0%	83 20.8%	36 9.0%	3.00	1.053	เฉย ๆ	7
2.การกำหนดราคา รถยนต์ที่ซื้อ ไม่เกิน 1,000,000 บาท	44 11%	194 48.5%	106 26.5%	37 9.2%	19 4.8%	3.52	0.971	เห็นด้วย	2
3.การกำหนดขนาด ความจุกระบอกสูบ ประเภทรถยนต์นั่ง ไม่เกิน 1,500 ซีซี	22 5.5%	116 29.0%	153 38.2%	78 19.5%	31 7.8%	3.05	1.007	เฉย ๆ	6
4.การกำหนดให้ รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็น รถยนต์ที่ผลิตขึ้นใน ประเทศไทยเท่านั้น	66 16.5%	120 30.0%	150 37.5%	50 12.5%	14 3.5%	3.43	1.019	เห็นด้วย	4
5.จำนวนเงินที่จ่ายคืน แก่ผู้รับสิทธิมี ความเหมาะสม	40 10%	180 45%	122 30.5%	42 10.5%	16 4.0%	3.46	0.949	เห็นด้วย	3

ตารางที่ 4.15 (ต่อ)

เงื่อนไขของนโยบาย สินเชื่อเงินภาษี รถยนต์คันแรก	ระดับความคิดเห็น						X	S.D.	แปลผล	อันดับ
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	เฉย ๆ	ไม่ เห็น ด้วย	ไม่ เห็นด้วย อย่างยิ่ง					
6.การกำหนดให้ผู้มีสิทธิรับเงินคืนต้องเป็นผู้ซื้อที่มีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป	52 13.0%	164 41.0%	177 44.2%	7 1.8%	0 0%	3.65	0.723	เห็นด้วย	1	
7.การกำหนดระยะเวลาในการครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปี	16 4.0%	78 19.5%	91 22.8%	140 35.0%	75 18.8%	2.55	1.121	ไม่เห็นด้วย	8	
8.การจ่ายเงินภาษี	37 9.2%	171 42.8%	138 34.5%	34 8.5%	20 5.0%	3.43	0.950	เห็นด้วย	4	
รวม						3.26	0.56	เฉย ๆ		

ผลจากตารางที่ 4.15 ผลการทดสอบ ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานพบว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีมีระดับความคิดเห็นต่อเงื่อนไขนโยบายสินเชื่อเงินภาษีรถยนต์คันแรกในภาพรวมอยู่ในระดับเฉย ๆ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.26

โดยประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีความคิดเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วย คือ การกำหนดให้ผู้มีสิทธิรับเงินคืนต้องเป็นผู้ซื้อที่มีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป การกำหนดราคารถยนต์ที่จะซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คันจำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิมีความเหมาะสม การกำหนดให้ผู้ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น การจ่ายเงินภาษี โดยมีค่าเฉลี่ยคือ 3.65, 3.52, 3.46, 3.43, 3.43 ตามลำดับ

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีความคิดเห็นอยู่ในระดับเฉย ๆ คือการกำหนดขนาดความจุกระบอกสูบประเภทรถยนต์นั่งไม่เกิน 1,500 ซีซี ขอบเขตระยะเวลาในการซื้อเหมาะสม โดยมีค่าเฉลี่ยคือ 3.05, 3.00 ตามลำดับ

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีความคิดเห็นอยู่ในระดับไม่เห็นด้วย คือ การกำหนดระยะเวลาในการครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปี โดยมีค่าเฉลี่ยคือ 2.55

ตารางที่ 4.16 แสดงค่าความถี่และร้อยละของระดับความคิดเห็นของประชาชนในจังหวัดปทุมธานี มี
ต่อเงื่อนไขนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกจำแนกตามเหตุผลที่ไม่เห็นด้วยกับ
เงื่อนไขของนโยบาย

เหตุผลที่ไม่เห็นด้วยกับเงื่อนไขของนโยบาย	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ตอบคำถาม	355	88.8
ควรเพิ่มระยะเวลาในการซื้อ	11	2.8
ควรเพิ่มขนาดความจุเครื่องยนต์ประเภทรถยนต์นั่ง	4	1.0
ขั้นตอนการจ่ายเงินและให้สิทธิแก่ประชาชนมีความซับซ้อน	16	4.0
ไม่ควรกำหนดระยะเวลาในการครอบครองรถยนต์	10	2.5
ควรเพิ่มสิทธิให้กับคนที่เคยจดทะเบียนรถยนต์ไปแล้ว	4	1.0
รวม	400	100

ผลจากตารางที่ 4.16 แสดงให้เห็นถึง ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัด
ปทุมธานี ที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คนพบว่า มีผู้ไม่ตอบแบบสอบถามในคำถามนี้จำนวน 355
คน คิดเป็นร้อยละ 88.8 เหตุผลที่ไม่เห็นด้วยกับเงื่อนไขของนโยบายด้าน ขั้นตอนการจ่ายเงินและ
ให้สิทธิแก่ประชาชนมีความซับซ้อนมากเกินไป จำนวน 16 คนคิดเป็นร้อยละ 4.0 เหตุผลที่ไม่เห็นด้วย
กับเงื่อนไขของนโยบายด้านควรเพิ่มระยะเวลาในการซื้อจำนวน 11 คนคิดเป็นร้อยละ 2.8 เหตุผลที่ไม่
เห็นด้วยกับเงื่อนไขของนโยบาย ไม่ควรกำหนดระยะเวลาในการครอบครองรถยนต์จำนวน 10 คน
คิดเป็นร้อยละ 2.5 เหตุผลที่ไม่เห็นด้วยกับเงื่อนไขของนโยบาย ควรเพิ่มขนาดความจุเครื่องยนต์
ประเภทรถยนต์นั่งจำนวน 4 คนคิดเป็นร้อยละ 1.0 เหตุผลที่ไม่เห็นด้วยกับเงื่อนไขของนโยบาย ควร
เพิ่มสิทธิให้กับคนที่เคยจดทะเบียนรถยนต์ไปแล้วจำนวน 4 คนคิดเป็นร้อยละ 1.0 ตามลำดับ

ส่วนที่ 4 ผลการวิเคราะห์แนวโน้มพฤติกรรมกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกของประชาชนใน
จังหวัดปทุมธานี โดยหาค่าความถี่และร้อยละ

แนวโน้มพฤติกรรมกรรมการซื้อรถยนต์คันแรก ประกอบด้วยระยะเวลาในการซื้อรถยนต์
รูปแบบการชำระเงิน จำนวนเงินค่างวดรถยนต์ แหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์ บุคคลที่มี
อิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์ วัตถุประสงค์ในการซื้อรถยนต์คันแรก ยี่ห้อรถยนต์
เหตุผลในการตัดสินใจซื้อ ประเภทรถยนต์

ตารางที่ 4.17 แสดงค่าความถี่และร้อยละของแนวโน้มพฤติกรรมกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกจำแนกตาม
ระยะเวลาที่จะซื้อรถยนต์

ระยะเวลาในการซื้อรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
1-3 เดือน	106	26.5
4-6 เดือน	173	43.2
7-9 เดือน	73	18.2
10-12 เดือน	48	12.0
รวม	400	100

ผลจากตารางที่ 4.17 แสดงให้เห็นถึงผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัด
ปทุมธานีที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน พบว่ามีระยะเวลาที่จะซื้อรถยนต์ 4-6 เดือน จำนวน
173 คนคิดเป็นร้อยละ 43.2 รองลงมาคือระยะเวลาที่จะซื้อรถยนต์ 1-3 เดือนจำนวน 106 คนคิดเป็น
ร้อยละ 26.5 ระยะเวลาที่จะซื้อรถยนต์ 7-9 เดือนจำนวน 73 คนคิดเป็นร้อยละ 18.2 ระยะเวลาที่จะซื้อ
รถยนต์ 10-12 เดือนจำนวน 48 คนคิดเป็นร้อยละ 12.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.18 แสดงค่าความถี่และร้อยละของแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกจําแนกตามรูปแบบการชำระเงิน

รูปแบบการชำระเงิน	จำนวน	ร้อยละ
ซื้อเงินสด	91	22.8
ซื้อโดยชำระเงินผ่อน	309	77.2
รวม	400	100

ผลจากตารางที่ 4.18 แสดงให้เห็นถึง ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คนพบว่า มีรูปแบบการชำระเงินด้วยการ ซื้อโดยชำระเงินผ่อนจำนวน 309 คนคิดเป็นร้อยละ 77.2 รองลงมาคือ รูปแบบการชำระเงินด้วยการ ซื้อเงินสดจำนวน 91 คนคิดเป็นร้อยละ 22.8

ตารางที่ 4.19 แสดงค่าความถี่และร้อยละของแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกจําแนกตามระยะเวลาผ่อนชำระ

ระยะเวลาผ่อนชำระ	จำนวน	ร้อยละ
ซื้อโดยชำระเงินผ่อนเป็นเวลา 2 ปี	12	3.9
ซื้อโดยชำระเงินผ่อนเป็นเวลา 3 ปี	18	5.8
ซื้อโดยชำระเงินผ่อนเป็นเวลา 4 ปี	59	19.1
ซื้อโดยชำระเงินผ่อนเป็นเวลา 5 ปี	159	51.5
ซื้อโดยชำระเงินผ่อนเป็นเวลา 6 ปี	61	19.7
รวม	309	100

ผลจากตารางที่ 4.19 แสดงให้เห็นถึงผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน มีผู้ไม่ตอบเพราะ ซื้อเงินสดจำนวน 91 คนจากการวิเคราะห์ข้อมูลของผู้ตอบคำถามพบว่า ประชาชนที่ซื้อโดยชำระเงินผ่อนเป็นเวลา 5 ปีจำนวน 159 คนคิดเป็นร้อยละ 51.5 ของผู้ตอบแบบสอบถามที่ซื้อเงินผ่อน รองลงมาคือ ซื้อโดยชำระเงินผ่อนเป็นเวลา 6 ปีจำนวน 61 คนคิดเป็นร้อยละ 19.7 ของผู้ตอบแบบสอบถามที่ ซื้อเงินผ่อน ซื้อโดยชำระเงินผ่อนเป็นเวลา 4 ปีจำนวน 59 คนคิดเป็นร้อยละ 19.1 ของผู้ตอบแบบสอบถามที่ซื้อเงินผ่อน ซื้อโดยชำระเงินผ่อนเป็นเวลา 3 ปีจำนวน 18 คนคิดเป็นร้อยละ 5.8 ของผู้ตอบแบบสอบถามที่ซื้อเงินผ่อน ซื้อโดย

ชำระเงินผ่อนเป็นเวลา 2 ปีจำนวน 12 คนคิดเป็นร้อยละ 3.9 ของผู้ตอบแบบสอบถามที่ซื้อเงินผ่อนตามลำดับ

ตารางที่ 4.20 แสดงค่าความถี่และร้อยละของแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกจำแนกตามจำนวนเงินค่างวดรถยนต์

จำนวนเงินค่างวดรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่าหรือเท่ากับ 20%	109	27.2
21-40 %	154	38.5
41-60 %	45	11.2
มากกว่า 60%	92	23.0
รวม	309	100

จากตารางที่ 4.20 ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คนพบว่า จำนวนเงินค่างวดรถยนต์ 21-40 % จำนวน 154 คนคิดเป็นร้อยละ 38.5 รองลงมาคือ จำนวนเงินค่างวดรถยนต์น้อยกว่าหรือเท่ากับ 20% จำนวน 109 คนคิดเป็นร้อยละ 27.2 จำนวนเงินค่างวดมากกว่า 60% จำนวน 92 คนคิดเป็นร้อยละ 23.0 จำนวนเงินค่างวด 41-60 % จำนวน 45 คนคิดเป็นร้อยละ 11.2 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.21 แสดงค่าความถี่และร้อยละของแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกจำแนกตามแหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์

แหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์	เลือก		ไม่เลือก	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1.แหล่งที่มาของเงินทุน(ตนเอง)	234	58.5	166	41.5
2.แหล่งที่มาของเงินทุน(คนในครอบครัว)	148	37.0	252	63.0
3.แหล่งที่มาของเงินทุน(สถาบันการเงิน)	312	78.0	88	22.0
4.แหล่งที่มาของเงินทุน(เงินกู้ยืมในระบบ)	8	2.0	392	98.0

หมายเหตุ : ข้อคำถามเป็นแบบให้เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

ผลจากตารางที่ 4.21 แสดงให้เห็นถึง ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัด ปทุมธานีที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คนพบว่า ประชาชนซื้อรถยนต์โดยมีแหล่งที่มา จากแหล่งที่มาของเงินทุนจากสถาบันการเงินเช่น ธนาคาร ไฟแนนซ์สหกรณ์ออมทรัพย์ข้าราชการจำนวน 312 คนคิดเป็นร้อยละ 78.0 รองลงมาคือแหล่งที่มาจากแหล่งที่มาของเงินทุนจากตนเองคิดเป็นจำนวน 234 คนคิดเป็นร้อยละ 58.5 แหล่งที่มาจากแหล่งที่มาของเงินทุนจากคนในครอบครัวจำนวน 148 คน คิดเป็นร้อยละ 37.0 แหล่งที่มาจากแหล่งที่มาของเงินทุนจากเงินกู้ยืมนอกระบบจำนวน 8 คนคิดเป็นร้อยละ 2.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.22 แสดงค่าความถี่และร้อยละของแนวโน้มพฤติกรรมกาซื้อรถยนต์คันแรกจำแนกตาม บุคคลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์

บุคคลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อรถยนต์	เลือก		ไม่เลือก	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1.ตนเอง	289	72.2	111	27.8
2.คนในครอบครัว	271	67.8	129	32.2
3.เพื่อน	30	7.5	370	92.5
4.พนักงานขาย	111	27.8	289	72.2
5.ฟรีเซนเตอร์ ดารา นักร้อง บุคคลที่มีชื่อเสียง	6	1.5	394	98.5

หมายเหตุ : ข้อคำถามเป็นแบบให้เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

ผลจากตารางที่ 4.22 แสดงให้เห็นถึง ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัด ปทุมธานีที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คนพบว่าประชาชนซื้อรถยนต์โดยมี บุคคลที่มีอิทธิพลต่อ การตัดสินใจซื้อจากตนเองจำนวน 289 คนคิดเป็นร้อยละ 72.2 รองลงมาคือ คนในครอบครัวจำนวน 271 คนคิดเป็นร้อยละ 67.8 พนักงานขายจำนวน 111 คนคิดเป็นร้อยละ 27.8 เพื่อนจำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 7.5 ฟรีเซนเตอร์ ดารา นักร้อง บุคคลที่มีชื่อเสียงจำนวน 6 คนคิดเป็นร้อยละ 1.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.23 แสดงค่าความถี่และร้อยละของแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกจำแนกตาม
วัตถุประสงค์ในการซื้อรถยนต์คันแรก

วัตถุประสงค์ในการ ซื้อรถยนต์คันแรก	อันดับ 1		อันดับ 2		อันดับ 3		อันดับ 4	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1.เพื่อใช้ในการ ประกอบอาชีพ ประกอบอาชีพ	156	39.0	158	39.5	44	11.0	42	10.5
2.เพื่อความ สะดวกสบายในการ เดินทางและหลีกเลี่ยง ปัญหาจากการใช้ บริการขนส่งมวลชน	206	51.5	140	35.0	38	9.5	16	4.0
3.เพื่อ แสดงถึงฐานะ และการยอมรับทาง สังคม	8	2.0	33	8.2	118	29.5	241	60.2
4.เพื่อรับเงินภาษีคืน จากนโยบายของ รัฐบาล เนื่องจากได้ รถยนต์ในราคาต่ำลง	30	7.5	69	17.2	200	50.0	101	25.2

หมายเหตุ : ข้อคำถามเป็นแบบให้จัดอันดับความสำคัญ

ผลจากตารางที่ 4.23 แสดงให้เห็นถึง ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัด
ปทุมธานีที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน พบว่า ประชาชนซื้อรถยนต์โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ ใช้
ในการประกอบอาชีพให้ความสำคัญอันดับ1 จำนวน156 คนคิดเป็นร้อยละ 39.0 ให้ความสำคัญอันดับ
2 จำนวน 158 คนคิดเป็นร้อยละ 39.5 ให้ความสำคัญอันดับ 3 จำนวน 44 คนคิดเป็นร้อยละ 11.0
ให้ความสำคัญอันดับ 4 จำนวน 42 คนคิดเป็นร้อยละ 10.5

ประชาชนซื้อรถยนต์โดยมี วัตถุประสงค์เพื่อ ความ สะดวกสบาย ในการเดินทางและ
หลีกเลี่ยงปัญหาจากการใช้บริการขนส่งมวลชนให้ความสำคัญอันดับ 1 จำนวน 206 คนคิดเป็นร้อยละ

51.5 ให้ความสำคัญอันดับ 2 จำนวน 140 คนคิดเป็นร้อยละ 35.0 ให้ความสำคัญอันดับ 3 จำนวน 38 คนคิดเป็นร้อยละ 9.5 ให้ความสำคัญอันดับ 4 จำนวน 16 คนคิดเป็นร้อยละ 4.0

ประชาชนซื้อรถยนต์โดยมี วัตถุประสงค์เพื่อแส ดงถึงฐานะและการยอมรับทางสังคมให้ ให้ความสำคัญอันดับ 1 จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0 ให้ความสำคัญอันดับ 2 จำนวน 33 คน คิดเป็น ร้อยละ 8.2 ให้ความสำคัญอันดับ 3 จำนวน 118 คน คิดเป็นร้อยละ 29.5 ให้ความสำคัญ อันดับ 4 จำนวน 241 คน คิดเป็นร้อยละ 60.2

ประชาชนซื้อรถยนต์โดยมี วัตถุประสงค์เพื่อรับเงินภาษีคืน จากนโยบายของรัฐบาล เนื่องจากได้รถยนต์ในราคาต่ำลง ให้ความสำคัญอันดับ 1 จำนวน 30 คนคิดเป็นร้อยละ 7.5 ให้ความสำคัญอันดับ 2 จำนวน 69 คนคิดเป็นร้อยละ 17.2 ให้ความสำคัญอันดับ 3 จำนวน 200 คนคิด เป็นร้อยละ 50 ให้ความสำคัญอันดับ 4 จำนวน 101 คนคิดเป็นร้อยละ 25.2

ตารางที่ 4.24 แสดงค่าความถี่และร้อยละของแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกจำแนกตาม ยี่ห้อรถยนต์

ยี่ห้อรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
ISUZU	61	15.2
TOYOTA	95	23.8
MITSUBISHI	9	2.2
NISSAN	41	10.2
FORD	26	6.5
MAZDA	35	8.8
CHEVROLET	5	1.2
HONDA	128	32.0
รวม	400	100

ผลจากตารางที่ 4.24 แสดงให้เห็นถึง ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัด ปทุมธานีที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน พบว่า ประชาชนมีแนวโน้มซื้อรถยนต์ยี่ห้อ HONDA จำนวน 128 คนคิดเป็นร้อยละ 32.0 รองลงมา คือ ยี่ห้อ TOYOTA จำนวน 95 คนคิดเป็นร้อยละ 23.8 ยี่ห้อ ISUZU จำนวน 61 คนคิดเป็นร้อยละ 15.2 ยี่ห้อ NISSAN จำนวน 41 คนคิดเป็นร้อยละ 10.2 ยี่ห้อ MAZDA จำนวน 35 คนคิดเป็น ร้อยละ 8.8 ยี่ห้อ FORD จำนวน 26 คนคิดเป็นร้อยละ 6.5

ยี่ห้อ MITSUBISHI จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 2.2 ยี่ห้อ CHEVROLET จำนวน 5 คนคิดเป็นร้อยละ 1.2 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.25 แสดงค่าความถี่และร้อยละของแนวโน้มพฤติกรรม购车ซื้อรถยนต์คันแรกจำแนกตามเหตุผลในการตัดสินใจซื้อยี่ห้อรถยนต์ในอนาคต

เหตุผลในการตัดสินใจซื้อยี่ห้อรถยนต์ในอนาคต	อันดับ 1		อันดับ 2		อันดับ 3		อันดับ 4	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1.รูปลักษณ์ภายนอกและการตกแต่งภายใน	104	26.0	66	16.5	71	17.8	49	12.2
2.ประสิทธิภาพของเครื่องยนต์และสมรรถนะในการขับขี่ที่ดีและปลอดภัย	130	32.5	126	31.5	62	15.5	28	7.0
3.เป็นรถยนต์ที่ประหยัดน้ำมัน	106	26.5	85	21.2	86	21.5	58	14.5
4.ชื่อเสียงของบริษัทเป็นที่ยอมรับ	30	7.5	26	6.5	68	17.0	59	14.8
5.จำนวนของศูนย์บริการที่มีทั่วถึง	15	3.8	40	10.0	54	13.5	77	19.2
6.รถยนต์สามารถนำไปขายต่อได้ในราคาสูง	8	2.0	14	3.5	14	3.5	37	9.2
7.ราคาอะไหล่และค่าซ่อมบำรุงไม่แพง	4	1.0	22	5.5	36	9.0	58	14.5
8.เงื่อนไขการชำระเงินของไฟแนนซ์ที่เข้าร่วมกับบริษัท	3	0.8	16	4.0	14	3.5	30	7.5

ตารางที่ 4.25 (ต่อ)

เหตุผลในการ ตัดสินใจซื้อหื้อ รถยนต์ในอนาคต	อันดับ 5		อันดับ 6		อันดับ 7		อันดับ 8	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
1.รูปลักษณ์ภายนอก และการตกแต่งภายใน รถมีความสวยงาม	43	10.8	19	6.5	26	4.8	22	5.5
2.ประสิทธิภาพของ เครื่องยนต์และ สมรรถนะในการขับขี่ ที่ดีและปลอดภัย	34	8.5	10	2.5	8	2.0	2	0.5
3.เป็นรถยนต์ที่ ประหยัดน้ำมัน	44	11.0	17	4.2	2	0.5	2	0.5
4.ชื่อเสียงของบริษัท เป็นที่ยอมรับ	35	8.8	44	11.0	92	23.0	46	11.5
5.จำนวนของ ศูนย์บริการที่มีทั่วถึง	85	21.2	63	15.8	46	11.5	20	5.0
6.รถยนต์สามารถ นำไปขายต่อได้ใน ราคาสูง	62	15.5	81	20.2	89	22.2	95	23.8
7.ราคาอะไหล่และค่า ซ่อมบำรุงไม่แพง	80	20.0	98	24.5	74	18.5	28	7.0
8. เงื่อนไขการชำระ เงินของไฟแนนซ์ที่ เข้าร่วมกับบริษัท	17	4.2	61	15.2	72	18.0	187	46.8

หมายเหตุ : ข้อคำถามเป็นแบบให้จัดอันดับความสำคัญ

ผลจากตารางที่ 4.25 แสดงให้เห็นถึง ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัด
ปทุมธานีที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน พบว่า ประชาชนซื้อรถยนต์โดยมีเหตุผล
ในการตัดสินใจซื้อหื้อรถยนต์ ในอนาคตเพราะรูปลักษณ์ภายนอกและการตกแต่งภายในรถ

มีความสวยงาม ให้ความสำคัญอันดับ 1 จำนวน 104 คนคิดเป็นร้อยละ 26.0 ให้ความสำคัญอันดับ 2 จำนวน 66 คนคิดเป็นร้อยละ 16.5 ให้ความสำคัญอันดับ 3 จำนวน 71 คนคิดเป็นร้อยละ 17.8 ให้ความสำคัญอันดับ 4 จำนวน 49 คนคิดเป็นร้อยละ 12.2 ให้ความสำคัญอันดับ 5 จำนวน 43 คนคิดเป็นร้อยละ 10.8 ให้ความสำคัญอันดับ 6 จำนวน 19 คนคิดเป็นร้อยละ 6.5 ให้ความสำคัญอันดับ 7 จำนวน 26 คนคิดเป็นร้อยละ 4.8 ให้ความสำคัญอันดับ 8 จำนวน 22 คนคิดเป็นร้อยละ 5.5

ประชาชนซื้อรถยนต์โดยมีเหตุผลในการตัดสินใจซื้ออยู่ที่รถยนต์ในอนาคตรเพราะ ประสิทธิภาพของเครื่องยนต์และสมรรถนะในการขับขี่ที่ดีและปลอดภัยให้ความสำคัญอันดับ 1 จำนวน 130 คนคิดเป็นร้อยละ 32.5 ให้ความสำคัญอันดับ 2 จำนวน 126 คนคิดเป็นร้อยละ 31.5 ให้ความสำคัญอันดับ 3 จำนวน 62 คนคิดเป็นร้อยละ 15.5 ให้ความสำคัญอันดับ 4 จำนวน 28 คนคิดเป็นร้อยละ 7.0 ให้ความสำคัญอันดับ 5 จำนวน 34 คนคิดเป็นร้อยละ 8.5 ให้ความสำคัญ อันดับ 6 จำนวน 10 คนคิดเป็นร้อยละ 2.5 ให้ความสำคัญอันดับ 7 จำนวน 8 คนคิดเป็นร้อยละ 2.0 ให้ความสำคัญอันดับ 8 จำนวน 2 คนคิดเป็นร้อยละ 0.5

ประชาชนซื้อรถยนต์โดยมีเหตุผลในการตัดสินใจซื้ออยู่ที่รถยนต์ในอนาคตรเพราะเป็นรถยนต์ที่ประหยัดน้ำมันให้ความสำคัญอันดับ 1 จำนวน 106 คนคิดเป็นร้อยละ 26.5 ให้ความสำคัญอันดับ 2 จำนวน 85 คนคิดเป็นร้อยละ 21.2 ให้ความสำคัญอันดับ 3 จำนวน 86 คนคิดเป็นร้อยละ 21.5 ให้ความสำคัญอันดับ 4 จำนวน 58 คนคิดเป็นร้อยละ 14.5 ให้ความสำคัญอันดับ 5 จำนวน 44 คนคิดเป็นร้อยละ 11.0 ให้ความสำคัญ อันดับ 6 จำนวน 17 คนคิดเป็นร้อยละ 4.2 ให้ความสำคัญอันดับ 7 จำนวน 2 คนคิดเป็นร้อยละ 0.5 ให้ความสำคัญอันดับ 8 จำนวน 2 คนคิดเป็นร้อยละ 0.5

ประชาชนซื้อรถยนต์โดยมีเหตุผลในการตัดสินใจซื้ออยู่ที่รถยนต์ในอนาคตรเพราะชื่อเสียงของบริษัทเป็นที่ยอมรับ ให้ความสำคัญอันดับ 1 จำนวน 30 คนคิดเป็นร้อยละ 7.5 ให้ความสำคัญอันดับ 2 จำนวน 26 คนคิดเป็นร้อยละ 6.5 ให้ความสำคัญอันดับ 3 จำนวน 68 คนคิดเป็นร้อยละ 17.0 ให้ความสำคัญอันดับ 4 จำนวน 59 คนคิดเป็นร้อยละ 14.8 ให้ความสำคัญอันดับ 5 จำนวน 35 คนคิดเป็นร้อยละ 8.8 ให้ความสำคัญอันดับ 6 จำนวน 44 คนคิดเป็นร้อยละ 11.0 ให้ความสำคัญอันดับ 7 จำนวน 92 คนคิดเป็นร้อยละ 23.0 ให้ความสำคัญอันดับ 8 จำนวน 46 คนคิดเป็นร้อยละ 11.5

ประชาชนซื้อรถยนต์โดยมีเหตุผลในการตัดสินใจซื้ออยู่ที่รถยนต์ในอนาคตรเพราะจำนวนของศูนย์บริการที่มีทั่วถึง ให้ความสำคัญอันดับ 1 จำนวน 15 คนคิดเป็นร้อยละ 3.8 ให้ความสำคัญอันดับ 2 จำนวน 40 คนคิดเป็นร้อยละ 10.0 ให้ความสำคัญอันดับ 3 จำนวน 54 คนคิดเป็นร้อยละ 13.5 ให้ความสำคัญอันดับ 4 จำนวน 77 คนคิดเป็นร้อยละ 19.2 ให้ความสำคัญอันดับ 5 จำนวน 85 คน

คิดเป็นร้อยละ 21.2 ให้ความสำคัญอันดับ 6 จำนวน 63 คนคิดเป็นร้อยละ 15.8 ให้ความสำคัญอันดับ 7 จำนวน 46 คนคิดเป็นร้อยละ 11.5 ให้ความสำคัญอันดับ 8 จำนวน 20 คนคิดเป็นร้อยละ 5.0

ประชาชนซื้อรถยนต์โดยมีเหตุผลในการตัดสินใจซื้ออี้อรถยนต์ในอนาคตเพราะหลังจากใช้งานไปแล้วรถยนต์สามารถนำไปขายต่อได้ในราคาสูงให้ความสำคัญอันดับ 1 จำนวน 8 คนคิดเป็นร้อยละ 2.0 ให้ความสำคัญอันดับ 2 จำนวน 14 คนคิดเป็นร้อยละ 3.5 ให้ความสำคัญอันดับ 3 จำนวน 14 คนคิดเป็นร้อยละ 3.5 ให้ความสำคัญอันดับ 4 จำนวน 37 คนคิดเป็นร้อยละ 9.2 ให้ความสำคัญอันดับ 5 จำนวน 62 คนคิดเป็นร้อยละ 15.5 ให้ความสำคัญอันดับ 6 จำนวน 81 คนคิดเป็นร้อยละ 20.2 ให้ความสำคัญอันดับ 7 จำนวน 89 คนคิดเป็นร้อยละ 22.2 ให้ความสำคัญอันดับ 8 จำนวน 95 คนคิดเป็นร้อยละ 23.8

ประชาชนซื้อรถยนต์โดยมีเหตุผลในการตัดสินใจซื้ออี้อรถยนต์ในอนาคตเพราะราคาอะไหล่และค่าซ่อมบำรุงไม่แพงให้ความสำคัญอันดับ 1 จำนวน 4 คนคิดเป็นร้อยละ 1.0 ให้ความสำคัญอันดับ 2 จำนวน 22 คนคิดเป็นร้อยละ 5.5 ให้ความสำคัญอันดับ 3 จำนวน 36 คนคิดเป็นร้อยละ 9.0 ให้ความสำคัญอันดับ 4 จำนวน 58 คนคิดเป็นร้อยละ 14.5 ให้ความสำคัญอันดับ 5 จำนวน 80 คนคิดเป็นร้อยละ 20.0 ให้ความสำคัญอันดับ 6 จำนวน 98 คนคิดเป็นร้อยละ 24.5 ให้ความสำคัญอันดับ 7 จำนวน 74 คนคิดเป็นร้อยละ 18.5 ให้ความสำคัญอันดับ 8 จำนวน 28 คนคิดเป็นร้อยละ 7.0

ประชาชนซื้อรถยนต์โดยมีเหตุผลในการตัดสินใจซื้ออี้อรถยนต์ในอนาคตเพราะเงื่อนไขการชำระเงินของไฟแนนซ์ที่เข้าร่วมกับบริษัทให้ความสำคัญอันดับ 1 จำนวน 3 คนคิดเป็นร้อยละ 0.8 ให้ความสำคัญอันดับ 2 จำนวน 16 คนคิดเป็นร้อยละ 4.0 ให้ความสำคัญอันดับ 3 จำนวน 14 คนคิดเป็นร้อยละ 3.5 ให้ความสำคัญอันดับ 4 จำนวน 30 คนคิดเป็นร้อยละ 7.5 ให้ความสำคัญอันดับ 5 จำนวน 17 คนคิดเป็นร้อยละ 4.2 ให้ความสำคัญอันดับ 6 จำนวน 61 คนคิดเป็นร้อยละ 15.2 ให้ความสำคัญอันดับ 7 จำนวน 72 คนคิดเป็นร้อยละ 18.0 ให้ความสำคัญอันดับ 8 จำนวน 187 คนคิดเป็นร้อยละ 46.8

ตารางที่ 4.26 แสดงค่าความถี่และร้อยละของแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกจำแนกตามประเภทรถยนต์

ประเภทรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
รถกระบะ (Pick up)	62	15.5
รถกระบะ 4 ประตู (Double cab)	102	25.5
รถนั่ง (รถเก๋ง)	236	59.0
รวม	400	100

จากตารางที่ 4.26 ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คนพบว่า ประชาชนมีแนวโน้มซื้อรถยนต์ประเภท รถนั่ง (รถเก๋ง) จำนวน 236 คนคิดเป็นร้อยละ 59.0 รองลงมา คือ รถกระบะ 4 ประตู (Double cab) จำนวน 102 คนคิดเป็นร้อยละ 25.5 รถกระบะ (Pick up) จำนวน 62 คนคิดเป็นร้อยละ 15.5 ตามลำดับ

ส่วนที่ 5 วิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกแตกต่างกัน โดยสามารถเขียนสมมติฐานได้ดังนี้

H_0 : ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกไม่แตกต่างกัน

H_1 : ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.1 เพศที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกแตกต่างกัน

H_0 : เพศที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกไม่แตกต่างกัน

H_1 : เพศที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.27 แสดงการทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อนโยบายการเงินภาษีรถยนต์คันแรก
จำแนกตามเพศ

ความคิดเห็นด้านนโยบาย การเงินภาษีรถยนต์คันแรก	เพศ	t-test for Equality of Means																																																																																																																								
		\bar{X}	S.D	t	df	P																																																																																																																				
หนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้น	ชาย	3.57	1.077	-2.022	231.554	0.044*																																																																																																																				
	หญิง	3.78	0.852				ภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน เพิ่มมากขึ้น	ชาย	3.59	1.055	-3.064	226.397	0.002**	หญิง	3.90	0.810	การจราจรติดขัด	ชาย	4.12	0.843	-3.177	246.905	0.002**	หญิง	4.38	0.722	การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น	ชาย	4.13	0.900	-2.470	236.830	0.014*	หญิง	4.35	0.732	มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น	ชาย	4.03	0.916	-4.734	229.026	0.000**	หญิง	4.45	0.714	เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของ พรรคการเมือง	ชาย	3.88	1.050	0.136	398	0.892	หญิง	3.87	1.070	สิ้นเปลืองงบประมาณ	ชาย	3.81	1.040	-0.935	398	0.350	หญิง	3.91	0.990	การจ้างงานมากขึ้น	ชาย	3.68	1.210	-0.376	230.686	0.707	หญิง	3.73	0.952	ราคารถยนต์ต่ำลง	ชาย	3.76	0.954	0.812	244.102	0.417	หญิง	3.68	0.806	การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ เพิ่มขึ้น	ชาย	3.94	0.891	2.047	398	0.041*	หญิง	3.77	0.750	เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมาก ขึ้น	ชาย	3.57	1.036	-0.965	234.423	0.335	หญิง	3.67	0.832	ความสะดวกสบาย,ปลอดภัย, เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้น	ชาย	3.75	1.001	-0.140	398	0.889	หญิง	3.76	0.955	รวม	ชาย	3.8189	0.54920	-2.177	244.076
ภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน เพิ่มมากขึ้น	ชาย	3.59	1.055	-3.064	226.397	0.002**																																																																																																																				
	หญิง	3.90	0.810				การจราจรติดขัด	ชาย	4.12	0.843	-3.177	246.905	0.002**	หญิง	4.38	0.722	การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น	ชาย	4.13	0.900	-2.470	236.830	0.014*	หญิง	4.35	0.732	มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น	ชาย	4.03	0.916	-4.734	229.026	0.000**	หญิง	4.45	0.714	เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของ พรรคการเมือง	ชาย	3.88	1.050	0.136	398	0.892	หญิง	3.87	1.070	สิ้นเปลืองงบประมาณ	ชาย	3.81	1.040	-0.935	398	0.350	หญิง	3.91	0.990	การจ้างงานมากขึ้น	ชาย	3.68	1.210	-0.376	230.686	0.707	หญิง	3.73	0.952	ราคารถยนต์ต่ำลง	ชาย	3.76	0.954	0.812	244.102	0.417	หญิง	3.68	0.806	การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ เพิ่มขึ้น	ชาย	3.94	0.891	2.047	398	0.041*	หญิง	3.77	0.750	เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมาก ขึ้น	ชาย	3.57	1.036	-0.965	234.423	0.335	หญิง	3.67	0.832	ความสะดวกสบาย,ปลอดภัย, เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้น	ชาย	3.75	1.001	-0.140	398	0.889	หญิง	3.76	0.955	รวม	ชาย	3.8189	0.54920	-2.177	244.076	0.030*	หญิง	3.9381	0.46386						
การจราจรติดขัด	ชาย	4.12	0.843	-3.177	246.905	0.002**																																																																																																																				
	หญิง	4.38	0.722				การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น	ชาย	4.13	0.900	-2.470	236.830	0.014*	หญิง	4.35	0.732	มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น	ชาย	4.03	0.916	-4.734	229.026	0.000**	หญิง	4.45	0.714	เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของ พรรคการเมือง	ชาย	3.88	1.050	0.136	398	0.892	หญิง	3.87	1.070	สิ้นเปลืองงบประมาณ	ชาย	3.81	1.040	-0.935	398	0.350	หญิง	3.91	0.990	การจ้างงานมากขึ้น	ชาย	3.68	1.210	-0.376	230.686	0.707	หญิง	3.73	0.952	ราคารถยนต์ต่ำลง	ชาย	3.76	0.954	0.812	244.102	0.417	หญิง	3.68	0.806	การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ เพิ่มขึ้น	ชาย	3.94	0.891	2.047	398	0.041*	หญิง	3.77	0.750	เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมาก ขึ้น	ชาย	3.57	1.036	-0.965	234.423	0.335	หญิง	3.67	0.832	ความสะดวกสบาย,ปลอดภัย, เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้น	ชาย	3.75	1.001	-0.140	398	0.889	หญิง	3.76	0.955	รวม	ชาย	3.8189	0.54920	-2.177	244.076	0.030*	หญิง	3.9381	0.46386																
การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น	ชาย	4.13	0.900	-2.470	236.830	0.014*																																																																																																																				
	หญิง	4.35	0.732				มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น	ชาย	4.03	0.916	-4.734	229.026	0.000**	หญิง	4.45	0.714	เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของ พรรคการเมือง	ชาย	3.88	1.050	0.136	398	0.892	หญิง	3.87	1.070	สิ้นเปลืองงบประมาณ	ชาย	3.81	1.040	-0.935	398	0.350	หญิง	3.91	0.990	การจ้างงานมากขึ้น	ชาย	3.68	1.210	-0.376	230.686	0.707	หญิง	3.73	0.952	ราคารถยนต์ต่ำลง	ชาย	3.76	0.954	0.812	244.102	0.417	หญิง	3.68	0.806	การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ เพิ่มขึ้น	ชาย	3.94	0.891	2.047	398	0.041*	หญิง	3.77	0.750	เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมาก ขึ้น	ชาย	3.57	1.036	-0.965	234.423	0.335	หญิง	3.67	0.832	ความสะดวกสบาย,ปลอดภัย, เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้น	ชาย	3.75	1.001	-0.140	398	0.889	หญิง	3.76	0.955	รวม	ชาย	3.8189	0.54920	-2.177	244.076	0.030*	หญิง	3.9381	0.46386																										
มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น	ชาย	4.03	0.916	-4.734	229.026	0.000**																																																																																																																				
	หญิง	4.45	0.714				เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของ พรรคการเมือง	ชาย	3.88	1.050	0.136	398	0.892	หญิง	3.87	1.070	สิ้นเปลืองงบประมาณ	ชาย	3.81	1.040	-0.935	398	0.350	หญิง	3.91	0.990	การจ้างงานมากขึ้น	ชาย	3.68	1.210	-0.376	230.686	0.707	หญิง	3.73	0.952	ราคารถยนต์ต่ำลง	ชาย	3.76	0.954	0.812	244.102	0.417	หญิง	3.68	0.806	การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ เพิ่มขึ้น	ชาย	3.94	0.891	2.047	398	0.041*	หญิง	3.77	0.750	เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมาก ขึ้น	ชาย	3.57	1.036	-0.965	234.423	0.335	หญิง	3.67	0.832	ความสะดวกสบาย,ปลอดภัย, เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้น	ชาย	3.75	1.001	-0.140	398	0.889	หญิง	3.76	0.955	รวม	ชาย	3.8189	0.54920	-2.177	244.076	0.030*	หญิง	3.9381	0.46386																																				
เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของ พรรคการเมือง	ชาย	3.88	1.050	0.136	398	0.892																																																																																																																				
	หญิง	3.87	1.070				สิ้นเปลืองงบประมาณ	ชาย	3.81	1.040	-0.935	398	0.350	หญิง	3.91	0.990	การจ้างงานมากขึ้น	ชาย	3.68	1.210	-0.376	230.686	0.707	หญิง	3.73	0.952	ราคารถยนต์ต่ำลง	ชาย	3.76	0.954	0.812	244.102	0.417	หญิง	3.68	0.806	การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ เพิ่มขึ้น	ชาย	3.94	0.891	2.047	398	0.041*	หญิง	3.77	0.750	เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมาก ขึ้น	ชาย	3.57	1.036	-0.965	234.423	0.335	หญิง	3.67	0.832	ความสะดวกสบาย,ปลอดภัย, เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้น	ชาย	3.75	1.001	-0.140	398	0.889	หญิง	3.76	0.955	รวม	ชาย	3.8189	0.54920	-2.177	244.076	0.030*	หญิง	3.9381	0.46386																																														
สิ้นเปลืองงบประมาณ	ชาย	3.81	1.040	-0.935	398	0.350																																																																																																																				
	หญิง	3.91	0.990				การจ้างงานมากขึ้น	ชาย	3.68	1.210	-0.376	230.686	0.707	หญิง	3.73	0.952	ราคารถยนต์ต่ำลง	ชาย	3.76	0.954	0.812	244.102	0.417	หญิง	3.68	0.806	การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ เพิ่มขึ้น	ชาย	3.94	0.891	2.047	398	0.041*	หญิง	3.77	0.750	เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมาก ขึ้น	ชาย	3.57	1.036	-0.965	234.423	0.335	หญิง	3.67	0.832	ความสะดวกสบาย,ปลอดภัย, เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้น	ชาย	3.75	1.001	-0.140	398	0.889	หญิง	3.76	0.955	รวม	ชาย	3.8189	0.54920	-2.177	244.076	0.030*	หญิง	3.9381	0.46386																																																								
การจ้างงานมากขึ้น	ชาย	3.68	1.210	-0.376	230.686	0.707																																																																																																																				
	หญิง	3.73	0.952				ราคารถยนต์ต่ำลง	ชาย	3.76	0.954	0.812	244.102	0.417	หญิง	3.68	0.806	การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ เพิ่มขึ้น	ชาย	3.94	0.891	2.047	398	0.041*	หญิง	3.77	0.750	เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมาก ขึ้น	ชาย	3.57	1.036	-0.965	234.423	0.335	หญิง	3.67	0.832	ความสะดวกสบาย,ปลอดภัย, เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้น	ชาย	3.75	1.001	-0.140	398	0.889	หญิง	3.76	0.955	รวม	ชาย	3.8189	0.54920	-2.177	244.076	0.030*	หญิง	3.9381	0.46386																																																																		
ราคารถยนต์ต่ำลง	ชาย	3.76	0.954	0.812	244.102	0.417																																																																																																																				
	หญิง	3.68	0.806				การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ เพิ่มขึ้น	ชาย	3.94	0.891	2.047	398	0.041*	หญิง	3.77	0.750	เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมาก ขึ้น	ชาย	3.57	1.036	-0.965	234.423	0.335	หญิง	3.67	0.832	ความสะดวกสบาย,ปลอดภัย, เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้น	ชาย	3.75	1.001	-0.140	398	0.889	หญิง	3.76	0.955	รวม	ชาย	3.8189	0.54920	-2.177	244.076	0.030*	หญิง	3.9381	0.46386																																																																												
การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ เพิ่มขึ้น	ชาย	3.94	0.891	2.047	398	0.041*																																																																																																																				
	หญิง	3.77	0.750				เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมาก ขึ้น	ชาย	3.57	1.036	-0.965	234.423	0.335	หญิง	3.67	0.832	ความสะดวกสบาย,ปลอดภัย, เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้น	ชาย	3.75	1.001	-0.140	398	0.889	หญิง	3.76	0.955	รวม	ชาย	3.8189	0.54920	-2.177	244.076	0.030*	หญิง	3.9381	0.46386																																																																																						
เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมาก ขึ้น	ชาย	3.57	1.036	-0.965	234.423	0.335																																																																																																																				
	หญิง	3.67	0.832				ความสะดวกสบาย,ปลอดภัย, เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้น	ชาย	3.75	1.001	-0.140	398	0.889	หญิง	3.76	0.955	รวม	ชาย	3.8189	0.54920	-2.177	244.076	0.030*	หญิง	3.9381	0.46386																																																																																																
ความสะดวกสบาย,ปลอดภัย, เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้น	ชาย	3.75	1.001	-0.140	398	0.889																																																																																																																				
	หญิง	3.76	0.955				รวม	ชาย	3.8189	0.54920	-2.177	244.076	0.030*	หญิง	3.9381	0.46386																																																																																																										
รวม	ชาย	3.8189	0.54920	-2.177	244.076	0.030*																																																																																																																				
	หญิง	3.9381	0.46386																																																																																																																							

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 2.7 แสดงให้เห็นถึงเพศที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกโดยรวมแตกต่างกัน ได้ค่า $t = -2.177$ โดยมีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.030 ซึ่งน้อยกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐาน H_1 หมายความว่า เพศชายและหญิงมีความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกโดยรวมแตกต่างกัน

ผลการทดสอบด้วยค่าสถิติ Independent Sample t-test ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 พบว่าความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกที่มีค่า Probability (P) เท่ากับ 0.892, 0.350, 0.707, 0.417, 0.335, 0.889 ซึ่งมากกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้มี 6 ด้านคือเอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมือง สิ้นเปลืองงบประมาณ การจ้างงานมากขึ้น ราคารถยนต์ต่ำลง เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมากขึ้น ความสะดวกสบาย ปลอดภัย เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้น แสดงว่า ยอมรับสมมติฐาน H_0 หมายความว่า เพศที่ต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านเอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมือง สิ้นเปลืองงบประมาณ การจ้างงานมากขึ้น ราคารถยนต์ต่ำลง เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมากขึ้น ความสะดวกสบาย ปลอดภัย เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้น ไม่แตกต่างกัน

ผลการทดสอบด้วยค่าสถิติ Independent Sample t-test ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 พบว่าความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกที่มีค่า Probability (P) เท่ากับ 0.044, 0.002, 0.002, 0.014, 0.000, 0.041 ซึ่งน้อยกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้มี 6 ด้านคือหนี้สินของประชาชนเพิ่ม ภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้น การจราจรติดขัด การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น แสดงว่า ยอมรับสมมติฐาน H_1 หมายความว่า เพศที่ต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้าน หนี้สินของประชาชนเพิ่ม ภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้น การจราจรติดขัด การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้นแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.2 อายุที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก
แตกต่างกัน

H_0 : อายุที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกไม่แตกต่างกัน

H_1 : อายุที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.28 แสดงการทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก
จำแนกตามอายุ

ความคิดเห็นด้านนโยบาย คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	P
หนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	16.456	4	4.114	4.832	0.001**
	ภายในกลุ่ม	336.321	395	0.851		
	รวม	352.778	399			
ภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน เพิ่มมากขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	24.620	4	6.155	7.879	0.000**
	ภายในกลุ่ม	308.570	395	0.781		
	รวม	333.190	399			
การจราจรติดขัด	ระหว่างกลุ่ม	15.243	4	3.811	6.687	0.000**
	ภายในกลุ่ม	225.117	395	0.570		
	รวม	240.360	399			
การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมาก ขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	16.796	4	4.199	6.954	0.000**
	ภายในกลุ่ม	238.502	395	0.604		
	รวม	255.297	399			
มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	14.688	4	3.672	5.799	0.000**
	ภายในกลุ่ม	250.102	395	0.633		
	รวม	264.790	399			
เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียง ของพรรคการเมือง	ระหว่างกลุ่ม	27.067	4	6.767	6.323	0.000**
	ภายในกลุ่ม	422.683	395	1.070		
	รวม	449.750	399			

ตารางที่ 4.28 (ต่อ)

ความคิดเห็นด้านนโยบาย คินเงินภาษีรถยนต์คันแรก	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	P
สิ้นเปลืองงบประมาณ	ระหว่างกลุ่ม	46.216	4	11.554	12.720	0.000**
	ภายในกลุ่ม	358.782	395	0.908		
	รวม	404.998	399			
การจ้างงานมากขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	11.173	4	2.793	2.585	0.037*
	ภายในกลุ่ม	426.764	395	1.080		
	รวม	437.938	399			
ราคารถยนต์ต่ำลง	ระหว่างกลุ่ม	3.119	4	0.780	1.054	0.379
	ภายในกลุ่ม	292.071	395	0.739		
	รวม	295.190	399			
การเติบโตของอุตสาหกรรม รถยนต์เพิ่มขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	9.739	4	2.435	3.867	0.004**
	ภายในกลุ่ม	248.701	395	0.630		
	รวม	258.440	399			
เงินหมุนเวียนในระบบ เศรษฐกิจมากขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	2.003	4	0.501	0.605	0.659
	ภายในกลุ่ม	326.974	395	0.828		
	รวม	328.978	399			
ความสะดวกสบาย ปลอดภัย เป็นส่วนตัวในการเดินทาง มากขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	5.172	4	1.293	1.379	0.240
	ภายในกลุ่ม	370.305	395	0.937		
	รวม	375.478	399			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.28 ผลการทดสอบโดยใช้สถิติวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One Way ANOVA) พบว่าความคิดเห็นต่อนโยบายคินเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านหนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้น ภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้น การจราจรติดขัด การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมือง สิ้นเปลืองงบประมาณ การจ้างงานมากขึ้น การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้นมีค่า Probability (P) เท่ากับ 0.001, 0.000, 0.000, 0.000, 0.000, 0.000, 0.037, 0.004 ซึ่งมีค่าน้อยกว่า 0.01 และ 0.05 นั่นคือ ปฏิเสธ

สมมติฐานหลัก H_0 ยอมรับ สมมติฐานรอง H_1 ซึ่งหมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีอายุแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านหนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้น ภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้น การจราจรติดขัด การใช้ พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมือง สิ้นเปลืองงบประมาณ การจ้างงานมากขึ้น การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้นแตกต่างกัน

ดังนั้นจึงต้องทำการทดสอบด้วยวิธีเปรียบเทียบเชิงซ้อน (Multiple Comparisons) โดยใช้ การทดสอบเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ Least-Significant Different (LSD)

ตารางที่ 4.29 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอายุกับความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านหนี้สินของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้น)

อายุ		21-25 ปี	26-30 ปี	31-35 ปี	36-40 ปี	41 ปีขึ้นไป
	\bar{X}	3.55	3.83	4.06	3.54	3.50
21-25 ปี	3.55		-0.28 (0.016*)	-0.51 (0.000**)	0.01 (0.951)	0.05 (0.757)
26-30 ปี	3.83			-0.23 (0.115)	0.29 (0.097)	0.33 (0.052)
31-35 ปี	4.06				0.52 (0.006**)	0.56 (0.003**)
36-40 ปี	3.54					0.04 (0.847)
41 ปีขึ้นไป	3.50					

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

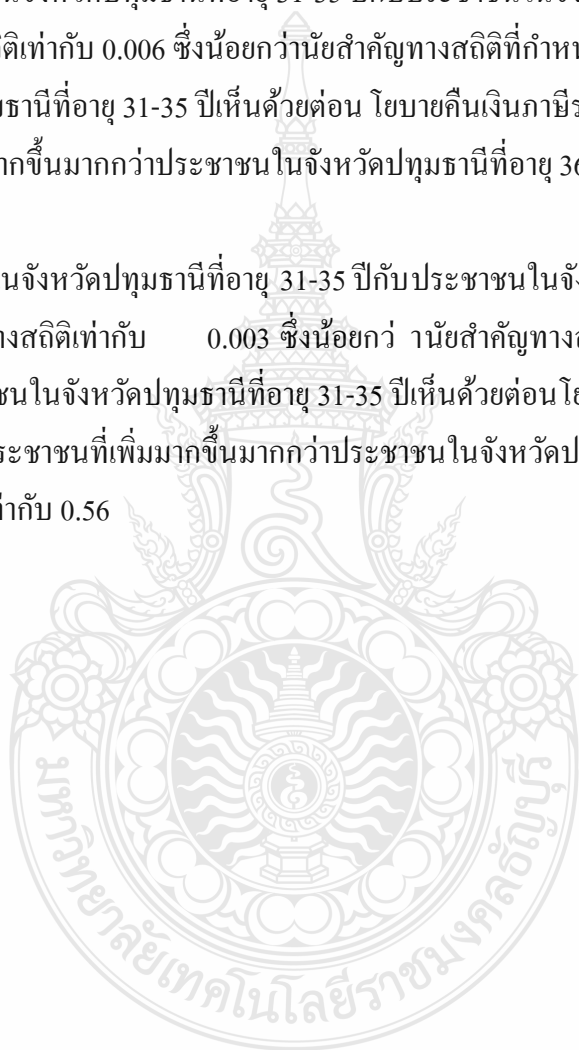
** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.29 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปี กับประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 26-30 ปีมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.016 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 26-30 ปีเห็นด้วยต่อ นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านหนี้สิน ของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้นมากกว่า ประชาชนใน จังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปีโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.28

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปีกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านหนี้สินของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปีโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.51

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 36-40 ปีมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.006 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีเห็นด้วยต่อ นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านหนี้สินของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 36-40 ปีโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.52

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปีขึ้นไปมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.003 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านหนี้สินของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปีขึ้นไปโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.56



ตารางที่ 4.30 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอายุกับความคิดเห็นต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการใช้จ่ายของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้น)

อายุ	21-25 ปี	26-30 ปี	31-35 ปี	36-40 ปี	41 ปีขึ้นไป
\bar{X}	3.51	3.89	4.21	3.81	3.88
21-25 ปี	3.51	-0.38 (0.001**)	-0.70 (0.000**)	-0.30 (0.065)	-0.37 (0.021*)
26-30 ปี	3.89		-0.32 (0.021*)	0.08 (0.643)	0.01 (0.932)
31-35 ปี	4.21			0.40 (0.029*)	0.33 (0.061)
36-40 ปี	3.81				-0.06 (0.750)
41 ปีขึ้นไป	3.88				

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.30 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปีกับประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 26-30 ปีมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.001 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 26-30 ปีเห็นด้วยต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการใช้จ่ายของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้นมากกว่าประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปีโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.38

ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปีกับประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีเห็นด้วยต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการใช้จ่ายของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้นมากกว่าประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปีโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.70

ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปีกับประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปีขึ้นไปมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.021 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปีขึ้นไปเห็นด้วยต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการ

ค่าใช้จ่ายของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้นมากกว่าประชาชนจังหวัดปทุมธานี ที่อายุ 21-25 ปี โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.37

ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 26-30 ปีกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.021 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่าประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้นมากกว่าประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 26-30 ปี โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.32

ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีกับประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 36-40 ปีมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.029 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่าประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้นมากกว่าประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 36-40 ปี โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.40

ตารางที่ 4.31 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายกลุ่มของอายุกับความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการจราจรติดขัด)

อายุ	21-25 ปี	26-30 ปี	31-35 ปี	36-40 ปี	41 ปีขึ้นไป
\bar{X}	4.05	4.39	4.56	4.41	4.35
21-25 ปี	4.05	-0.34 (0.000**)	-0.51 (0.000**)	-0.36 (0.139)	-0.30 (0.025*)
26-30 ปี	4.39		-0.17 (0.147)	-0.02 (0.909)	0.04 (0.781)
31-35 ปี	4.56			0.15 (0.320)	0.21 (0.166)
36-40 ปี	4.41				0.05 (0.748)
41 ปีขึ้นไป	4.35				

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.31 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปี กับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 26-30 ปี มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนด ไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 26-30 ปี เห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการจราจรติดขัดมากกว่าประชาชนในจังหวัด ปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปี โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.34

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปีกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานี ที่อายุ 31-35 ปีมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้าน การจราจรติดขัดมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปี โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.70

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปีกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปี ขึ้นไปมีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.025 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปีขึ้นไปเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้าน การจราจรติดขัดมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปี โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.30

ตารางที่ 4.32 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอายุกับความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษี รถยนต์คันแรก (ด้านการใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น)

อายุ	21-25 ปี	26-30 ปี	31-35 ปี	36-40 ปี	41 ปีขึ้นไป
\bar{X}	4.09	4.37	4.62	4.62	4.02
21-25 ปี	4.09	-0.28 (0.004**)	-0.53 (0.000**)	-0.26 (0.067)	0.06 (0.647)
26-30 ปี	4.37		-0.25 (0.040*)	0.02 (0.898)	0.35 (0.017*)
31-35 ปี	4.62			0.27 (0.094)	0.60 (0.000**)
36-40 ปี	4.35				0.33 (0.066)
41 ปีขึ้นไป	4.02				

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.32 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปี กับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 26-30 ปีมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.004 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 26-30 ปี เห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้นมากกว่าประชาชน ในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปีโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.28

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปีกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปี มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการใช้ พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปีโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ย เท่ากับ 0.53

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 26-30 ปีกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.040 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปี เห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการ ใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 26-30 ปีโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ย เท่ากับ 0.25

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 26-30 ปีกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปี ขึ้นไปมีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.017 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 26-30 ปีเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้าน การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปีขึ้นไปโดยมีผลต่าง ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.35

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปี ขึ้นไปมีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการ ใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้นมากกว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปีขึ้นไปโดยมีผลต่าง ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.59

ตารางที่ 4.33 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอายุกับความคิดเห็นต่อนโยบายค้ำเงินภายใต้
รถยนต์คันแรก (ด้านมลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น)

อายุ	21-25 ปี	26-30 ปี	31-35 ปี	36-40 ปี	41 ปีขึ้นไป
\bar{X}	4.10	4.40	4.62	4.41	4.18
21-25 ปี	4.10	-0.30 (0.004**)	-0.51 (0.000**)	-0.30 (0.039*)	-0.07 (0.607)
26-30 ปี	4.40		-0.22 (0.076)	-0.01 (0.962)	0.22 (0.131)
31-35 ปี	4.62			0.21 (0.192)	0.44 (0.005**)
36-40 ปี	4.41				0.23 (0.181)
41 ปีขึ้นไป	4.18				

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.33 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปีกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 26-30 ปีมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.004 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 26-30 ปีเห็นด้วยต่อนโยบายค้ำเงินภายใต้รถยนต์คันแรก ด้านมลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปีโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.30

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปีกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานี ที่อายุ 31-35 ปีมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีเห็นด้วยต่อ นโยบายค้ำเงินภายใต้รถยนต์คันแรกด้านมลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปีโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.51

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปีกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 36-40 ปี มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.039 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 36-40 ปีเห็นด้วยต่อ นโยบายค้ำเงินภายใต้รถยนต์คันแรกด้านมลพิษ

ทางอากาศเพิ่มขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปี โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.30

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปีขึ้นไปมีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.005 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านมลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปีขึ้นไป โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.44

ตารางที่ 4.34 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายกลุ่มของอายุกับความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการเอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมือง)

อายุ	21-25 ปี	26-30 ปี	31-35 ปี	36-40 ปี	41 ปีขึ้นไป
\bar{X}	3.71	3.95	4.38	3.57	3.68
21-25 ปี	3.71	-0.24 (0.069)	-0.67 (0.000**)	0.15 (0.441)	0.04 (0.831)
26-30 ปี	3.95		-0.43 (0.008**)	0.39 (0.051)	0.28 (0.146)
31-35 ปี	4.38			0.82 (0.000**)	0.43 (0.001**)
36-40 ปี	3.57				-0.11 (0.649)
41 ปีขึ้นไป	3.68				

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.34 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปีกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการเอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมืองมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปี โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.67

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 26-30 ปีกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปี มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.008 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการเอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมืองมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 26-30 ปี โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.43

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 36-40 ปี มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการเอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมืองมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 36-40 ปี โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.82

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปีขึ้นไปมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.001 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ 0.01 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการเอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมืองมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปีขึ้นไป โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.43

ตารางที่ 4.35 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอายุกับความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านสิ้นเปลืองงบประมาณ)

อายุ		21-25 ปี	26-30 ปี	31-35 ปี	36-40 ปี	41 ปีขึ้นไป
	\bar{X}	3.77	4.00	4.47	3.30	3.48
21-25 ปี	3.77		-0.23 (0.056)	-0.70 (0.000**)	0.47 (0.007**)	0.29 (0.085)
26-30 ปี	4.00			-0.47 (0.002**)	0.70 (0.000**)	0.53 (0.003**)
31-35 ปี	4.47				1.17 (0.000**)	1.00 (0.000**)
36-40 ปี	3.30					-0.18 (0.414)
41 ปีขึ้นไป	3.48					

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

สิ้นเปลืองงบประมาณมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 36-40 ปี โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.17

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปีขึ้นไปมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านสิ้นเปลืองงบประมาณมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปีขึ้นไป โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.00

ตารางที่ 4.36 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอายุกับความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการจ้างงานมากขึ้น)

อายุ	21-25 ปี	26-30 ปี	31-35 ปี	36-40 ปี	41 ปีขึ้นไป
\bar{X}	3.58	3.88	3.91	3.68	3.45
21-25 ปี	3.58	-0.30 (0.023*)	-0.33 (0.029*)	-0.10 (0.611)	0.13 (0.489)
26-30 ปี	3.88		-0.03 (0.842)	0.20 (0.304)	0.43 (0.026*)
31-35 ปี	3.91			0.24 (0.267)	0.46 (0.026*)
36-40 ปี	3.68				0.23 (0.342)
41 ปีขึ้นไป	3.45				

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลจากตารางที่ 4.36 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปีกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 26-30 ปีมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.023 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 26-30 ปีเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการจ้างงานมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปี โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.30

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปีกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.029 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปี เห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการจ้างงานมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปี โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.33

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 26-30 ปีกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปีขึ้นไปมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.026 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ 0.05 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปีขึ้นไปเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการจ้างงานมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 26-30 ปี โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.43

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปีขึ้นไปมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.026 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ 0.05 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการจ้างงานมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปีขึ้นไป โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.46

ตารางที่ 4.37 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอายุกับความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการเติบโตของอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น)

อายุ	21-25 ปี	26-30 ปี	31-35 ปี	36-40 ปี	41 ปีขึ้นไป
\bar{X}	3.71	3.86	3.90	3.68	4.22
21-25 ปี	3.71	-0.15 (0.127)	-0.19 (0.104)	0.03 (0.828)	-0.52 (0.000*)
26-30 ปี	3.86		-0.04 (0.770)	0.19 (0.221)	-0.36 (0.014*)
31-35 ปี	3.90			0.22 (0.173)	-0.33 (0.039*)
36-40 ปี	3.68				-0.55 (0.003*)
41 ปีขึ้นไป	4.22				

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.37 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปี กับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปีขึ้นไปมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปีขึ้นไป เห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการเติบโตของอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นมากกว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปี โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.52

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 26-30 ปีกับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปี ขึ้นไปมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.014 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ 0.05 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปีขึ้นไปเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการเติบโตของอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 26-30 ปี โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.36

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31- 35 ปีกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปี ขึ้นไปมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.039 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ 0.05 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปีขึ้นไปเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการเติบโตของอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปี โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.33

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 36-40 ปีกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปี ขึ้นไปมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.003 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ 0.05 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปีขึ้นไปเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการเติบโตของอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 36-40 ปี โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.55

สมมติฐานที่ 1.3 สถานภาพที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกแตกต่างกัน

H_0 : สถานภาพ ที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์ คันแรกไม่แตกต่างกัน

H_1 : สถานภาพที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.38 แสดงการทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก จำแนกตามสถานภาพ

ความคิดเห็นด้านนโยบาย ค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	P
หนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	11.988	3	3.996	4.643	0.003**
	ภายในกลุ่ม	340.790	396	0.861		
	รวม	352.777	399			
ภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน เพิ่มมากขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	8.691	3	2.897	3.535	0.015*
	ภายในกลุ่ม	324.499	396	0.819		
	รวม	333.190	399			
การจราจรติดขัด	ระหว่างกลุ่ม	8.361	3	2.787	4.757	0.003**
	ภายในกลุ่ม	231.999	396	0.586		
	รวม	240.360	399			
การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	11.925	3	3.975	6.468	0.000**
	ภายในกลุ่ม	243.373	396	0.615		
	รวม	255.297	399			
มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	1.247	3	0.416	0.625	0.599
	ภายในกลุ่ม	263.543	396	0.666		
	รวม	264.790	399			
เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของ พรรคการเมือง	ระหว่างกลุ่ม	2.786	3	0.929	0.823	0.482
	ภายในกลุ่ม	446.964	396	1.129		
	รวม	449.750	399			

ตารางที่ 4.38 (ต่อ)

ความคิดเห็นด้านนโยบาย	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	P
คืบเงินภาษีรถยนต์คันแรก	ระหว่างกลุ่ม	15.585	3	5.195	5.283	0.001**
	ภายในกลุ่ม	389.413	396	0.983		
	รวม	404.998	399			
การจ้างงานมากขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	7.936	3	2.645	2.436	0.064
	ภายในกลุ่ม	430.002	396	1.086		
	รวม	437.938	399			
ราคารถยนต์ต่ำลง	ระหว่างกลุ่ม	1.712	3	0.571	0.770	0.511
	ภายในกลุ่ม	293.478	396	0.741		
	รวม	295.190	399			
การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	5.630	3	1.877	2.940	0.033*
	ภายในกลุ่ม	252.810	396	0.638		
	รวม	258.440	399			
เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมากขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	0.437	3	0.146	0.176	0.913
	ภายในกลุ่ม	328.541	396	0.830		
	รวม	328.978	399			
ความสะดวกสบาย ปลอดภัย เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	2.205	3	0.735	0.780	0.506
	ภายในกลุ่ม	373.273	396	0.943		
	รวม	375.477	399			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.38 ผลการทดสอบโดยใช้สถิติ ทวิเคราะห์ความแปรปรวนทาง เดียว (One Way ANOVA) พบว่าความคิดเห็นต่อนโยบายคืบเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านหนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้น การระงับจ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้น การจรรยาบรรณที่ดี การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น สิ้นเปลืองงบประมาณ การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น มีค่า Probability (P) เท่ากับ 0.003, 0.015, 0.003, 0.000, 0.001, 0.033 ซึ่งมีค่าน้อยกว่า 0.01 และ 0.05 นั่นคือปฏิเสธสมมติฐานหลัก H_0 ยอมรับสมมติฐานรอง H_1 ซึ่งหมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีสถานภาพแตกต่างกัน

กันมีความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านหนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้น ภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้น การจรรยาบรรณวิชาชีพ การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น สิ้นเปลืองงบประมาณ การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้นแตกต่างกัน

ดังนั้นจึงต้องทำการทดสอบด้วยวิธีเปรียบเทียบเชิงซ้อน (Multiple Comparisons) โดยใช้การทดสอบเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ Least-Significant Different (LSD)

ตารางที่ 4.39 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของสถานภาพกับความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านหนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้น)

สถานภาพ		โสด	สมรส	หย่าร้าง	หม้าย/ แยกกันอยู่
	\bar{X}	3.73	3.69	4.43	2.80
โสด	3.73		0.03 (0.775)	-0.70 (0.048*)	0.93 (0.002**)
สมรส	3.69			-0.74 (0.044*)	0.89 (0.004**)
หย่าร้าง	4.43				1.63 (0.000**)
หม้าย/ แยกกันอยู่	2.80				

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.39 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพโสดกับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหย่าร้างมีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.048 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหย่าร้างเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านหนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้นมากกว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพโสด โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.70

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพโสดกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหม้าย/แยกกันอยู่ มีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.002 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพโสดเห็นด้วยต่อนโยบาย

คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านหนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหย่าร้าง โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.93

ประชาชน ในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพสมรสกับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหย่าร้างมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.044 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหย่าร้างเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านหนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพสมรส โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.74

ประชาชน ในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพสมรสกับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานี ที่สถานภาพหม้าย / แยกกันอยู่ มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.004 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพสมรสเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านหนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหม้าย/ แยกกันอยู่ โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.89

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหย่าร้างกับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานี ที่สถานภาพหม้าย / แยกกันอยู่มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติ ที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหย่าร้างเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านหนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหม้าย/ แยกกันอยู่ โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.63



ตารางที่ 4.40 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของสถานภาพกับความคิดเห็นต่ออน โยบายคืนเงิน ภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้น)

สถานภาพ		โสด	สมรส	หย่าร้าง	หม้าย/ แยกกันอยู่
	\bar{X}	3.73	3.90	4.43	4.40
โสด	3.73		-0.17 (0.125)	-0.70 (0.044*)	-0.67 (0.022*)
สมรส	3.90			-0.53 (0.136)	-0.50 (0.097)
หย่าร้าง	4.43				0.03 (0.949)
หม้าย/ แยกกันอยู่	4.40				

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลจากตารางที่ 4.40 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพโสด กับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหย่าร้างมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.044 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหย่าร้าง เห็นด้วยต่ออน โยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้นมากกว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพโสด โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.70

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพโสด กับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานี ที่สถานภาพหม้าย /แยกกันอยู่มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.022 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่ กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหม้าย /แยกกันอยู่เห็นด้วย ต่ออน โยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้นมากกว่าประชาชน ในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพโสด โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.67

ตารางที่ 4.41 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของสถานภาพกับความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการจราจรติดขัด)

สถานภาพ	โสด	สมรส	หย่าร้าง	หม้าย/ แยกกันอยู่	
	\bar{X}	4.29	4.32	5.00	3.60
โสด	4.29	-0.03 (0.747)	-0.71 (0.015*)	0.69 (0.005**)	
สมรส	4.32		-0.68 (0.024*)	0.72 (0.005**)	
หย่าร้าง	5.00			1.40 (0.000**)	
หม้าย/ แยกกันอยู่	3.60				

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.41 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพโสด กับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหย่าร้างมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.015 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหย่าร้าง เห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษี รถยนต์คันแรก ด้านการจราจรติดขัดมากกว่าประชาชนในจังหวัด ปทุมธานีที่สถานภาพโสด โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.71

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพโสด กับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ สถานภาพหม้าย /แยกกันอยู่มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.005 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทาง สถิติที่ กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพโสดเห็นด้วยต่อนโยบาย คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการจราจรติดขัดมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพ หม้าย/ แยกกันอยู่โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.69

ประชาชน ในจังหวัดปทุมธานีที่สถาน ภาพสมรสกับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ สถานภาพหย่าร้างมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.024 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหย่าร้างเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษี รถยนต์คันแรก ด้านการจราจรติดขัดมากกว่าประ ชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพ สมรสโดย มีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.68

ประชาชน ในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพสมรสกับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหม้าย /แยกกันอยู่มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.005 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพสมรสเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการจราจรติดขัดมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหย่าร้าง โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.72

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหย่าร้างกับประชาชน ในจังหวัดปทุมธานี ที่สถานภาพหม้าย /แยกกันอยู่มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหย่าร้างเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการจราจรติดขัดมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหม้าย/แยกกันอยู่ โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.40

ตารางที่ 4.42 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของสถานภาพกับความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการ ใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น)

สถานภาพ	โสด	สมรส	หย่าร้าง	หม้าย/ แยกกันอยู่	
	\bar{X}	4.29	4.31	4.43	3.20
โสด	4.29		-0.01 (0.901)	-0.13 (0.656)	1.10 (0.000**)
สมรส	4.31			-0.12 (0.693)	1.11 (0.000**)
หย่าร้าง	4.43				1.23 (0.002**)
หม้าย/ แยกกันอยู่	3.20				

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.42 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพโสดกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหม้าย /แยกกันอยู่มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานี ที่สถานภาพโสดเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหม้าย/แยกกัน โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.10

ประชาชน ในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพสมรสกับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานี ที่สถานภาพหม้าย /แยกกันอยู่ มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติ ที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพสมรสเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหม้าย/แยกกัน โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.11

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหย่าร้างกับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหม้าย /แยกกันอยู่มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.002 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหย่าร้างเห็นด้วยต่อ นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้าน การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหม้าย/แยกกัน โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.23

ตารางที่ 4.43 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของสถานภาพกับความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการสิ้นเปลืองงบประมาณ)

สถานภาพ		โสด	สมรส	หย่าร้าง	หม้าย/ แยกกันอยู่
	\bar{X}	3.93	3.77	4.43	2.80
โสด	3.93		0.16 (0.186)	-0.50 (0.191)	1.13 (0.000**)
สมรส	3.77			-0.66 (0.093)	0.97 (0.003**)
หย่าร้าง	4.43				1.63 (0.001**)
หม้าย/ แยกกันอยู่	2.80				

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.43 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพโสดกับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหม้าย/แยกกันอยู่มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพโสดเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการสิ้นเปลืองงบประมาณมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหม้าย/แยกกัน โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.13

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพสมรสกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานี ที่สถานภาพหม้าย / แยกกันอยู่มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.003 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติ ที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพสมรสเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการสิ้นเปลืองงบประมาณมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหม้าย/แยกกัน โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.97

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหย่าร้างกับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานี ที่สถานภาพหม้าย / แยกกันอยู่มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.001 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหย่าร้างเห็นด้วยต่อ นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการสิ้นเปลืองงบประมาณมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหม้าย/แยกกัน โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.63

ตารางที่ 4.44 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของสถานภาพกับความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น)

สถานภาพ		โสด	สมรส	หย่าร้าง	หม้าย/ แยกกันอยู่
	\bar{X}	3.76	4.03	4.00	4.00
โสด	3.76		-0.28 (0.005*)	-0.24 (0.431)	-0.24 (0.349)
สมรส	4.03			0.03 (0.914)	0.03 (0.898)
หย่าร้าง	4.00				0.00 (1.000)
หม้าย/ แยกกันอยู่	4.00				

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลจากตารางที่ 4.44 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพโสดกับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพสมรสมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.005 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพโสดเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์ คันแรก ด้าน การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น มากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพสมรส โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.28

สมมติฐานที่ 1.4 อาชีพที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกแตกต่างกัน

H_0 : อาชีพที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกไม่แตกต่างกัน

H_1 : อาชีพที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.45 แสดงการทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก จำแนกตามอาชีพ

ความคิดเห็นด้านนโยบาย คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	P
หนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	8.086	5	1.617	1.848	0.102
	ภายในกลุ่ม	344.692	394	0.875		
	รวม	352.777	399			
การค่าใช้จ่ายของประชาชน เพิ่มมากขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	22.746	5	4.549	5.773	0.000**
	ภายในกลุ่ม	310.444	394	0.788		
	รวม	333.190	399			
การจราจรติดขัด	ระหว่างกลุ่ม	10.849	5	2.170	3.725	0.003**
	ภายในกลุ่ม	229.511	394	0.583		
	รวม	240.360	399			
การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	7.673	5	1.535	2.442	0.034*
	ภายในกลุ่ม	247.625	394	0.628		
	รวม	255.298	399			
มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	3.730	5	0.746	1.126	0.346
	ภายในกลุ่ม	261.060	394	0.663		
	รวม	264.790	399			

ตารางที่ 4.45 (ต่อ)

ความคิดเห็นด้านนโยบาย ค่านิยมจริยธรรมต้นคันแรก	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	P
เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียง ของพรรคการเมือง	ระหว่างกลุ่ม	15.210	5	3.042	2.758	0.018*
	ภายในกลุ่ม	434.540	394	1.103		
	รวม	449.750	399			
สิ้นเปลืองงบประมาณ	ระหว่างกลุ่ม	10.965	5	2.193	2.193	0.054
	ภายในกลุ่ม	394.033	394	1.000		
	รวม	404.997	399			
การทำงานมากขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	15.630	5	3.126	2.917	0.013*
	ภายในกลุ่ม	422.307	394	1.072		
	รวม	437.938	399			
ราคารถยนต์ต่ำลง	ระหว่างกลุ่ม	8.851	5	1.770	2.436	0.034*
	ภายในกลุ่ม	286.339	394	0.727		
	รวม	295.190	399			
การเติบโตของอุตสาหกรรม รถยนต์เพิ่มขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	12.781	5	2.556	4.100	0.001**
	ภายในกลุ่ม	245.659	394	0.623		
	รวม	258.440	399			
เงินหมุนเวียนในระบบ เศรษฐกิจมากขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	7.498	5	1.500	1.838	0.104
	ภายในกลุ่ม	321.480	394	0.816		
	รวม	328.977	399			
ความสะดวกสบาย ปลอดภัย เป็นส่วนตัวในการเดินทาง มากขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	27.511	5	5.502	6.230	0.000**
	ภายในกลุ่ม	347.967	394	0.883		
	รวม	375.478	399			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.45 ผลการทดสอบโดยใช้สถิติวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One Way ANOVA) พบว่า ความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้น การจรรยาบรรณ การใช้จ่ายพลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น สิ้นเปลืองงบประมาณ เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมือง การจ้างงานมากขึ้น ราคารถยนต์ต่ำลง การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น ความสะดวกสบาย ปลอดภัย เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้นมีค่า Probability (P) เท่ากับ 0.000, 0.003, 0.034, 0.018, 0.054, 0.013, 0.034, 0.001, 0.000 ซึ่งมีค่าน้อยกว่า 0.01 และ 0.05 นั่นคือปฏิเสธสมมติฐานหลัก H_0 ยอมรับ สมมติฐานรอง H_1 ซึ่งหมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีอาชีพแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้น การจรรยาบรรณ การใช้จ่ายพลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น สิ้นเปลืองงบประมาณ เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมือง การจ้างงานมากขึ้น ราคารถยนต์ต่ำลง การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น ความสะดวกสบาย ปลอดภัย เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้นแตกต่างกัน

ดังนั้นจึงต้องทำการทดสอบด้วยวิธีเปรียบเทียบเชิงซ้อน (Multiple Comparisons) โดยใช้ การทดสอบเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ Least-Significant Different (LSD)



ตารางที่ 4.46 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายกลุ่มของอาชีพกับความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้น)

อาชีพ	นักศึกษา	รับจ้าง ทั่วไป	พนักงาน เอกชน	ข้าราชการ- รัฐวิสาหกิจ	ธุรกิจ ส่วนตัว	พ่อบ้าน/ แม่บ้าน	
	\bar{X}	3.41	3.70	3.87	3.89	3.91	5.00
นักศึกษา	3.41		-0.29 (0.140)	-0.46 (0.000**)	-0.48 (0.001**)	-0.50 (0.006**)	-1.59 (0.000**)
รับจ้างทั่วไป	3.70			-0.170 (0.358)	-0.19 (0.342)	-0.21 (0.364)	-1.30 (0.001**)
พนักงาน เอกชน	3.87				-0.02 (0.863)	-0.04 (0.812)	-1.13 (0.002**)
ข้าราชการ- รัฐวิสาหกิจ	3.89					-0.02 (0.920)	-1.11 (0.003**)
ธุรกิจส่วนตัว	3.91						-1.09 (0.006**)
พ่อบ้าน/ แม่บ้าน	5.00						

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.46 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพนักศึกษา กับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพพนักงานเอกชน มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ 0.01 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพพนักงานเอกชนเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้น มากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพนักศึกษา โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.46

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพนักศึกษา กับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพข้าราชการ-รัฐวิสาหกิจมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.001 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพข้าราชการ-รัฐวิสาหกิจเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพนักศึกษา โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.48

ภาษีรถยนต์คันแรก ด้านภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัด
ปทุมธานีที่อาชีพธุรกิจส่วนตัวโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.09

ตารางที่ 4.47 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายกลุ่มของอาชีพกับความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษี
รถยนต์คันแรก (ด้านการจราจรติดขัด)

อาชีพ	นักศึกษา	รับจ้าง ทั่วไป	พนักงาน เอกชน	ข้าราชการ- รัฐวิสาหกิจ	ธุรกิจ ส่วนตัว	พ่อบ้าน/ แม่บ้าน
	\bar{X}					
	4.00	4.26	4.37	4.47	4.15	4.33
นักศึกษา	4.00	-0.26 (0.129)	-0.37 (0.000**)	-0.47 (0.000**)	-0.15 (0.349)	-0.33 (0.303)
รับจ้างทั่วไป	4.26		-0.11 (0.474)	-0.21 (0.227)	0.11 (0.569)	-0.07 (0.830)
พนักงานเอกชน	4.37			-0.09 (0.368)	0.23 (0.115)	0.04 (0.902)
ข้าราชการ- รัฐวิสาหกิจ	4.47				0.32 (0.043*)	0.13 (0.681)
ธุรกิจส่วนตัว	4.15					-0.19 (0.582)
พ่อบ้าน/แม่บ้าน	4.33					

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.47 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพนักศึกษา
กับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพพนักงานเอกชน มีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000
ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพ
พนักงานเอกชนเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการจราจรติดขัดมากกว่าประชาชน
ในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพนักศึกษาโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.37

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพนักศึกษา กับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพ
ข้าราชการ-รัฐวิสาหกิจมีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้
ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพข้าราชการ -รัฐวิสาหกิจ เห็นด้วยต่อ

นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการจรรยาบรรณติดขัดมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพนักศึกษา โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.47

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพข้าราชการ -รัฐวิสาหกิจกับ ประชาชน ในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพธุรกิจส่วนตัวมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.043 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพข้าราชการ-รัฐวิสาหกิจเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการจรรยาบรรณติดขัดมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพธุรกิจส่วนตัว โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.32

ตารางที่ 4.48 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอาชีพกับความคิดเห็นต่อ นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการใช้พลังงานเชื้อเพลิงเพิ่มมากขึ้น)

อาชีพ	นักศึกษา	รับจ้าง ทั่วไป	พนักงาน เอกชน	ข้าราชการ- รัฐวิสาหกิจ	ธุรกิจ ส่วนตัว	พ่อบ้าน/ แม่บ้าน
	\bar{X}					
	4.10	4.44	4.36	4.31	3.97	4.33
นักศึกษา	4.10	-0.34 (0.054)	-0.26 (0.017*)	-0.20 (0.112)	0.13 (0.418)	-0.23 (0.492)
รับจ้างทั่วไป	4.44		0.08 (0.611)	0.14 (0.439)	0.47 (0.021*)	0.11 (0.756)
พนักงานเอกชน	4.36			0.05 (0.618)	0.39 (0.009**)	0.03 (0.933)
ข้าราชการ- รัฐวิสาหกิจ	4.31				0.34 (0.041*)	-0.03 (0.937)
ธุรกิจส่วนตัว	3.97					-0.36 (0.302)
พ่อบ้าน/แม่บ้าน	4.33					

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

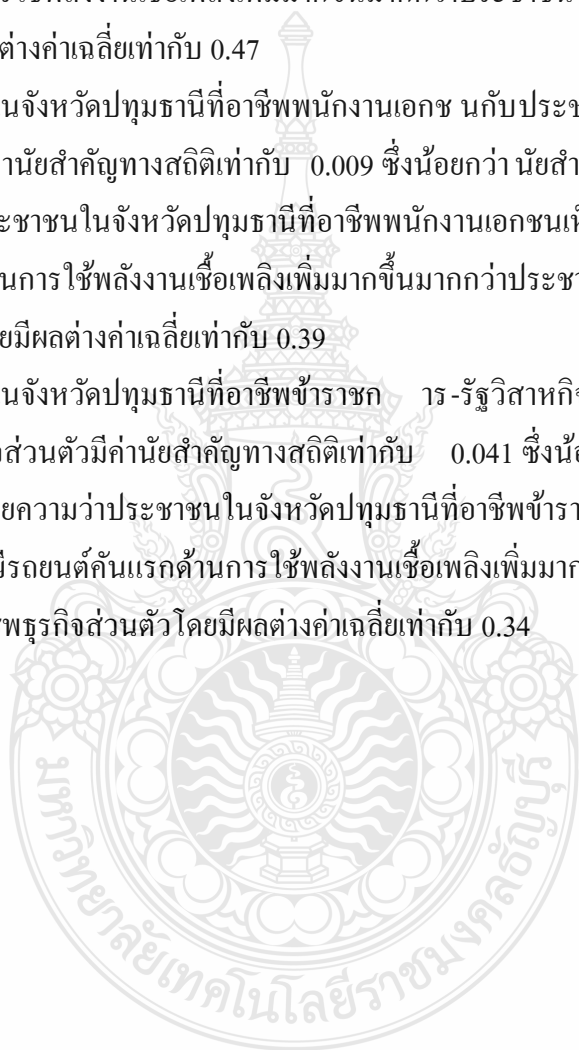
ผลจากตารางที่ 4.48 ผลการวิเคราะห์พบว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพนักศึกษากับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพพนักงานเอกชน มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.017 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ 0.05 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพพนักงาน

เอกชนเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการใช้พลังงานเชื้อเพลิงเพิ่มมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพนักศึกษา โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.26

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพรับจ้างทั่วไปกับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพธุรกิจส่วนตัวมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.021 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพรับจ้างทั่วไปเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการใช้พลังงานเชื้อเพลิงเพิ่มมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพธุรกิจส่วนตัว โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.47

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพพนักงานเอกชน กับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพธุรกิจส่วนตัวมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.009 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพพนักงานเอกชนเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการใช้พลังงานเชื้อเพลิงเพิ่มมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพธุรกิจส่วนตัว โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.39

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพข้าราชการ-รัฐวิสาหกิจกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพธุรกิจส่วนตัวมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.041 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพข้าราชการ-รัฐวิสาหกิจเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการใช้พลังงานเชื้อเพลิงเพิ่มมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพธุรกิจส่วนตัว โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.34



ตารางที่ 4.49 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอาชีพกับความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการเอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมือง)

อาชีพ	นักศึกษา	รับจ้าง ทั่วไป	พนักงาน เอกชน	ข้าราชการ- รัฐวิสาหกิจ	ธุรกิจ ส่วนตัว	พ่อบ้าน/ แม่บ้าน	
	\bar{X}	3.67	4.33	3.78	4.04	4.06	4.33
นักศึกษา	3.67	-0.67 (0.005**)	-0.11 (0.436)	-0.37 (0.029*)	-0.39 (0.070)	-0.67 (0.135)	
รับจ้างทั่วไป	4.33		0.56 (0.011)	0.29 (0.214)	0.28 (0.311)	0.00 (1.000)	
พนักงานเอกชน	3.78			-0.26 (0.070)	-0.28 (0.153)	-0.56 (0.203)	
ข้าราชการ- รัฐวิสาหกิจ	4.04				-0.02 (0.931)	-0.29 (0.511)	
ธุรกิจส่วนตัว	4.06					-0.28 (0.555)	
พ่อบ้าน/แม่บ้าน	4.33						

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.49 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพนักศึกษากับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพรับจ้างทั่วไปมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.005 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ 0.01 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพรับจ้างทั่วไปเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการเอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมืองมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพนักศึกษา โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.67

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพพนักงานเอกขนกับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพข้าราชการ-รัฐวิสาหกิจมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.005 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.029 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ อาชีพข้าราชการ -รัฐวิสาหกิจเห็นด้วยต่อ นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการเอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมืองมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพนักศึกษามีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.37

ตารางที่ 4.50 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายกลุ่มของอาชีพกับความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการจ้างงานมากขึ้น)

อาชีพ	นักศึกษา	รับจ้าง ทั่วไป	พนักงาน เอกชน	ข้าราชการ- รัฐวิสาหกิจ	ธุรกิจ ส่วนตัว	พ่อบ้าน/ แม่บ้าน	
	\bar{X}	3.69	3.37	3.82	3.85	3.29	3.00
นักศึกษา	3.69	0.032 (0.165)	-0.12 (0.376)	-0.16 (0.337)	0.40 (0.062)	0.69 (0.115)	
รับจ้างทั่วไป	3.37		-0.45 (0.037*)	-0.48 (0.038*)	0.08 (0.775)	0.37 (0.428)	
พนักงาน เอกชน	3.82			-0.04 (0.797)	0.52 (0.007**)	0.82 (0.058)	
ข้าราชการ- รัฐวิสาหกิจ	3.85				0.56 (0.009**)	0.85 (0.053)	
ธุรกิจส่วนตัว	3.29					0.29 (0.522)	
พ่อบ้าน/ แม่บ้าน	3.00						

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.50 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพรับจ้างทั่วไป กับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพพนักงานเอกชนมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.037 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพพนักงานเอกชนเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้าน การจ้างงานมากขึ้นมากกว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพรับจ้างทั่วไปโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.45

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพรับจ้างทั่วไป กับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพข้าราชการ-รัฐวิสาหกิจมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.038 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพพนักงานเอกชนเห็นด้วยต่อ นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการจ้างงานมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพข้าราชการ-รัฐวิสาหกิจโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.48

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพพนักงานเอกชนกับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพธุรกิจส่วนตัวมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.007 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพข้าราชการ-รัฐวิสาหกิจเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการจ้างงานมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพธุรกิจส่วนตัวโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.52

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพข้าราชการ -รัฐวิสาหกิจกับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพธุรกิจส่วนตัวมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.009 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพข้าราชการ-รัฐวิสาหกิจเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการจ้างงานมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพธุรกิจส่วนตัวโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.56

ตารางที่ 4.51 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอาชีพกับความคิดเห็นต่อ นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านราคารถยนต์ต่ำลง)

อาชีพ	นักศึกษา	รับจ้าง ทั่วไป	พนักงาน เอกชน	ข้าราชการ- รัฐวิสาหกิจ	ธุรกิจ ส่วนตัว	พ่อบ้าน/ แม่บ้าน
	\bar{X}					
	3.59	4.07	3.66	3.67	4.03	3.67
นักศึกษา	3.59	-0.48 (0.011*)	-0.07 (0.569)	-0.08 (0.577)	-0.44 (0.012*)	-0.08 (0.831)
รับจ้างทั่วไป	4.07		0.42 (0.018*)	0.41 (0.034*)	0.05 (0.839)	0.41 (0.290)
พนักงานเอกชน	3.66			-0.01 (0.924)	-0.37 (0.020*)	-0.01 (0.975)
ข้าราชการ- รัฐวิสาหกิจ	3.67				-0.36 (0.040*)	0.00 (1.000)
ธุรกิจส่วนตัว	4.03					0.363 (0.337)
พ่อบ้าน/แม่บ้าน	3.67					

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลจากตารางที่ 4.51 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพนักศึกษา กับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพรับจ้างทั่วไปมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.011 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ 0.05 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพรับจ้าง ทั่วไป เห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านราคารถยนต์ต่ำลงมากกว่าประชาชนในจังหวัด ปทุมธานีที่อาชีพนักศึกษาโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.48

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพนักศึกษากับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพ ธุรกิจส่วนตัวมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.012 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ 0.05 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพธุรกิจส่วนตัว เห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษี รถยนต์คันแรก ด้านราคารถยนต์ต่ำลงมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพนักศึกษาโดย มีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.44

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพรับจ้างทั่วไปกับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ อาชีพพนักงานเอกชนมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.018 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ 0.05 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพรับจ้างทั่วไปเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษี รถยนต์คันแรกด้านราคารถยนต์ต่ำลงมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพพนักงานเอกชน โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.42

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพรับจ้างทั่วไปกับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ อาชีพข้าราชการ -รัฐวิสาหกิจมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.034 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่ กำหนดไว้ 0.05 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพรับจ้างทั่วไปเห็น ด้วยต่อนโยบาย คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านราคารถยนต์ต่ำลงมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพ ข้าราชการ-รัฐวิสาหกิจ โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.41

ประชาชนในจังหวัด ปทุมธานีที่อาชีพพนักงานเอกชนกับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานี ที่อาชีพธุรกิจส่วนตัวมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.034 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ 0.05 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพธุรกิจส่วนตัวเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษี รถยนต์คันแรกด้านราคารถยนต์ต่ำลงมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพพนักงาน เอกชน โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.37

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพข้าราชการ -รัฐวิสาหกิจกับ ประชาชนในจังหวัด ปทุมธานีที่อาชีพธุรกิจส่วนตัวมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.040 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติ ที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพธุรกิจส่วนตัวเห็นด้วยต่อ

นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านราคารถยนต์ต่ำลงมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานี
ที่อาชีพข้าราชการ-รัฐวิสาหกิจ โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.36

ตารางที่ 4.52 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายกลุ่มของอาชีพกับความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษี
รถยนต์คันแรก (ด้านการเติบโตของอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น)

อาชีพ	นักศึกษา	รับจ้าง ทั่วไป	พนักงาน เอกชน	ข้าราชการ- รัฐวิสาหกิจ	ธุรกิจ ส่วนตัว	พ่อบ้าน/ แม่บ้าน
	\bar{X}					
	3.59	4.11	3.88	3.69	4.12	4.33
นักศึกษา	3.59	-0.52 (0.003**)	-0.29 (0.007**)	-0.10 (0.418)	-0.53 (0.001**)	-0.75 (0.027*)
รับจ้างทั่วไป	4.11		0.23 (0.153)	0.42 (0.019*)	-0.01 (0.974)	-0.22 (0.533)
พนักงาน เอกชน	3.88			0.18 (0.090)	-0.24 (0.105)	-0.46 (0.165)
ข้าราชการ- รัฐวิสาหกิจ	3.69				-0.42 (0.010**)	-0.64 (0.057)
ธุรกิจส่วนตัว	4.12					-0.22 0.538
พ่อบ้าน/ แม่บ้าน	4.33					

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.52 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพนักศึกษากับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพรับจ้างทั่วไปมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.003 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ 0.01 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพรับจ้างทั่วไปเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการเติบโตของอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพนักศึกษา โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.52

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพนักศึกษากับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพพนักงานเอกชนมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.007 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติ ที่กำหนดไว้ 0.01

หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพพนักงานเอกชนเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการเติบโตของอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพนักศึกษาโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.29

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพนักศึกษาเทียบกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพธุรกิจส่วนตัวมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.001 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพธุรกิจส่วนตัวเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการเติบโตของอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพนักศึกษาโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.53

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพพนักงานศึกษาเทียบกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพพ่อบ้าน/แม่บ้านมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.027 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ 0.05 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพพ่อบ้าน /แม่บ้านเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการเติบโตของอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพนักศึกษาโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.74

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ อาชีพรับจ้างทั่วไปกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพข้าราชการ -รัฐวิสาหกิจมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.019 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ 0.05 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพรับจ้างทั่วไปเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการเติบโตของอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพข้าราชการ-รัฐวิสาหกิจโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.42

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพข้าราชการ -รัฐวิสาหกิจกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพธุรกิจส่วนตัวมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.010 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ 0.05 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพธุรกิจส่วนตัวเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการเติบโตของอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพข้าราชการ-รัฐวิสาหกิจโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.42

ตารางที่ 4.53 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายกลุ่มของอาชีพกับความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านความสะดวกสบาย ปลอดภัย เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้น)

อาชีพ	นักศึกษา	รับจ้าง ทั่วไป	พนักงาน เอกชน	ข้าราชการ- รัฐวิสาหกิจ	ธุรกิจ ส่วนตัว	พ่อบ้าน/ แม่บ้าน	
	\bar{X}	3.49	4.37	3.86	3.45	3.91	4.33
นักศึกษา	3.49		-0.88 (0.000**)	-0.37 (0.004**)	0.03 (0.824)	-0.43 (0.028*)	-0.85 (0.034*)
รับจ้างทั่วไป	4.37			0.51 (0.009**)	0.92 (0.000**)	0.46 (0.059)	0.04 (0.930)
พนักงานเอกชน	3.86				0.41 (0.002**)	-0.05 (0.773)	-0.47 (0.227)
ข้าราชการ- รัฐวิสาหกิจ	3.45					-0.46 (0.019*)	-0.88 (0.028*)
ธุรกิจส่วนตัว	3.91						-0.42 (0.312)
พ่อบ้าน/แม่บ้าน	4.33						

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.53 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพนักศึกษากับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพรับจ้างทั่วไปมีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ 0.01 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพรับจ้างทั่วไปเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านความสะดวกสบาย ปลอดภัย เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้นเพิ่มขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพนักศึกษา โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.88

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ อาชีพนักศึกษากับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพพนักงานเอกชนมีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.004 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพพนักงานเอกชนเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษี

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพข้าราชการ -รัฐวิสาหกิจกับ ประชาชน ในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพธุรกิจส่วนตัวมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.019 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพ ธุรกิจส่วนตัว เห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านความสะดวกสบาย ปลอดภัย เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพข้าราชการ -รัฐวิสาหกิจ โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.46

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพข้าราชการ -รัฐวิสาหกิจกับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพพ่อบ้าน/แม่บ้านมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.028 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพพ่อบ้าน /แม่บ้านเห็นด้วยต่อ นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านความสะดวกสบาย ปลอดภัย เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพข้าราชการ -รัฐวิสาหกิจ โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.89

สมมติฐานที่ 1.5

H_0 : รายได้ต่อเดือนที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกไม่แตกต่างกัน

H_1 : รายได้ต่อเดือน ที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกแตกต่างกัน

ตารางที่ 4.54 แสดงการทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก จำแนกตามรายได้ต่อเดือน

ความคิดเห็นด้านนโยบาย คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	P
หนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	7.251	3	2.417	2.770	0.041*
	ภายในกลุ่ม	345.526	396	0.873		
	รวม	352.778	399			
ภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน เพิ่มมากขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	0.602	3	.201	0.239	0.869
	ภายในกลุ่ม	332.588	396	0.840		
	รวม	333.190	399			

ตารางที่ 4.54 (ต่อ)

ความคิดเห็นด้านนโยบาย ค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	P
การจราจรติดขัด	ระหว่างกลุ่ม	17.224	3	5.741	10.189	0.000**
	ภายในกลุ่ม	223.136	396	0.563		
	รวม	240.360	399			
การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	18.376	3	6.125	10.238	0.000**
	ภายในกลุ่ม	236.922	396	0.598		
	รวม	255.298	399			
มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	3.078	3	1.026	1.552	0.200
	ภายในกลุ่ม	261.712	396	0.661		
	รวม	264.790	399			
เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียง ของพรรคการเมือง	ระหว่างกลุ่ม	14.808	3	4.936	4.494	0.004**
	ภายในกลุ่ม	434.942	396	1.098		
	รวม	449.750	399			
สิ้นเปลืองงบประมาณ	ระหว่างกลุ่ม	5.466	3	1.822	1.806	0.146
	ภายในกลุ่ม	399.532	396	1.009		
	รวม	404.998	399			
การจ้างงานมากขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	14.208	3	4.736	4.426	0.004**
	ภายในกลุ่ม	423.730	396	1.070		
	รวม	437.938	399			
ราคารถยนต์ต่ำลง	ระหว่างกลุ่ม	7.914	3	2.638	3.636	0.013*
	ภายในกลุ่ม	287.276	396	0.725		
	รวม	295.190	399			
การเติบโตของอุตสาหกรรม รถยนต์เพิ่มขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	5.214	3	1.738	2.718	0.044*
	ภายในกลุ่ม	253.226	396	0.639		
	รวม	258.440	399			

ตารางที่ 4.54 (ต่อ)

ความคิดเห็นด้านนโยบาย ค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	P
เงินหมุนเวียนในระบบ เศรษฐกิจมากขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	11.269	3	3.756	4.682	0.003**
	ภายในกลุ่ม	317.709	396	0.802		
	รวม	328.978	399			
ความสะดวกสบาย ปลอดภัย เป็นส่วนตัวในการเดินทาง มากขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	1.962	3	0.654	0.693	0.557
	ภายในกลุ่ม	373.516	396	0.943		
	รวม	375.477	399			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.54 ผลการทดสอบโดยใช้สถิติ ทวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One Way ANOVA) พบว่าความคิดเห็นต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านหนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้น การจราจรติดขัด การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมือง การจ้างงานมากขึ้น ราคารถยนต์ต่ำลง การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมากขึ้น มีค่า Probability (P) เท่ากับ 0.041, 0.000, 0.000, 0.004, 0.004, 0.013, 0.044, 0.003 ซึ่งมีค่าน้อยกว่า 0.01 และ 0.05 นั่นคือ ปฏิเสธสมมติฐานหลัก H_0 ยอมรับสมมติฐานรอง H_1 ซึ่งหมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีรายได้ต่อเดือนแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านหนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้น การจราจรติดขัด การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมือง การจ้างงานมากขึ้น ราคารถยนต์ต่ำลง การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมากขึ้นแตกต่างกัน

ดังนั้นจึงต้องทำการทดสอบด้วยวิธีเปรียบเทียบเชิงซ้อน (Multiple Comparisons) โดยใช้การทดสอบเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ Least-Significant Different (LSD)

ตารางที่ 4.55 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของรายได้ต่อเดือนกับความคิดเห็นต่อนโยบาย
การเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านหนี้สินของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้น)

รายได้ต่อเดือน	ต่ำกว่าหรือ เท่ากับ 15,000 บาท	15,001-30,000 บาท	30,001-45,000 บาท	45,001 บาท ขึ้นไป
\bar{X}	3.72	3.80	3.67	3.00
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท	3.72	-0.08 (0.482)	0.05 (0.813)	0.72 (0.007**)
15,001-30,000 บาท	3.80		0.13 (0.561)	0.80 (0.004**)
30,001-45,000 บาท	3.67			0.67 (0.044**)
45,001 บาทขึ้นไป	3.00			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.55 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาทกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 45,001 บาทขึ้นไป มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.007 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาทเห็นด้วยต่อนโยบายการเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านหนี้สินของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 45,001 บาทขึ้นไป โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.72

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีรายได้ 15,001-30,000 บาทกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีรายได้ 45,001 บาทขึ้นไป มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.004 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 15,001-30,000 บาทเห็นด้วยต่อนโยบายการเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านหนี้สินของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 45,001 บาทขึ้นไป โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.80

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีรายได้ 30,001-45,000 บาทกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีรายได้ 45,001 บาทขึ้นไป มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.044 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 30,001-45,000 บาท

เห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านหนึ่งนี้ นของประชาชนที่เพิ่มมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 45,001 บาทขึ้นไป โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.67

ตารางที่ 4.56 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของรายได้ต่อเดือนกับความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการจรรยาบรรณ)

รายได้ต่อเดือน	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท	15,001-30,000 บาท	30,001-45,000 บาท	45,001 บาทขึ้นไป
	\bar{X} 4.24	4.45	4.81	3.46
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท	4.24	-0.21 (0.031*)	-0.57 (0.001**)	0.78 (0.000**)
15,001-30,000 บาท	4.45		-0.36 (0.051)	0.99 (0.000**)
30,001-45,000 บาท	4.81			1.35 (0.000**)
45,001 บาทขึ้นไป	3.46			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

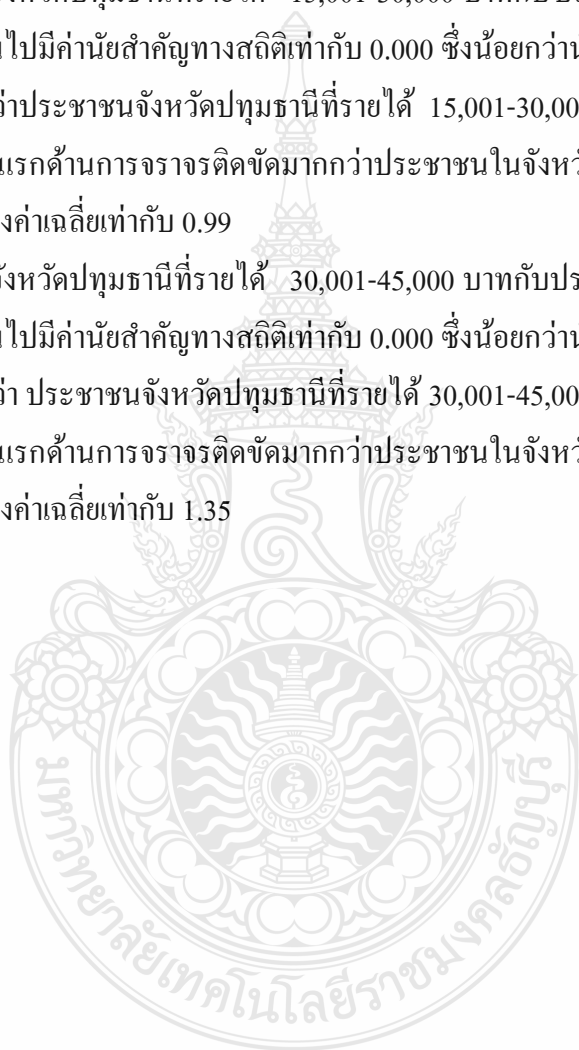
ผลจากตารางที่ 4.56 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาทกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 15,001-30,000 บาทมีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.031 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 15,001-30,000 บาทเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการจรรยาบรรณมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.21

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีรายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาทกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 30,001-45,000 บาทมีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.001 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานี ที่รายได้ 30,001-45,000 บาทเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการจรรยาบรรณมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.57

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาทกับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 45,001 บาทขึ้นไปมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาทเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการจราจรติดขัดมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 45,001 บาทขึ้นไป โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.78

ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 15,001-30,000 บาทกับประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 45,001 บาทขึ้นไปมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่าประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 15,001-30,000 บาทเห็นด้วยต่อ นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการจราจรติดขัดมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 45,001 บาทขึ้นไป โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.99

ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 30,001-45,000 บาทกับประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 45,001 บาทขึ้นไปมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 30,001-45,000 บาทเห็นด้วยต่อ นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการจราจรติดขัดมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 45,001 บาทขึ้นไป โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.35



ตารางที่ 4.57 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของ รายได้ต่อเดือน กับความคิดเห็นต่อนโยบาย
การเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น)

รายได้ต่อเดือน	ต่ำกว่าหรือ เท่ากับ 15,000 บาท	15,001-30,000 บาท	30,001-45,000 บาท	45,001 บาท ขึ้นไป
\bar{X}	4.27	4.42	4.38	3.15
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท	4.27	-0.15 (0.120)	-0.11 (0.536)	1.12 (0.000**)
15,001-30,000 บาท	4.42		0.04 (0.816)	(1.27) (0.000**)
30,001-45,000 บาท	4.38			(1.23) (0.000**)
45,001 บาทขึ้นไป	3.15			

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.57 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาทกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 45,001 บาทขึ้นไปมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาทเห็นด้วยต่อ นโยบายการเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 45,001 บาทขึ้นไป โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.12

ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 15,001-30,000 บาทกับประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 45,001 บาทขึ้นไปมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 15,001-30,000 บาทเห็นด้วยต่อ นโยบายการเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 45,001 บาทขึ้นไป โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.27

ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 30,001-45,000 บาทกับประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 45,001 บาทขึ้นไปมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 30,001-45,000 บาทเห็นด้วยต่อ นโยบาย

คินเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานี
ที่รายได้ 45,001 บาทขึ้นไป โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.23

ตารางที่ 4.58 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของรายได้ต่อเดือนกับความคิดเห็นต่อนโยบาย
คินเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น)

รายได้ต่อเดือน	ต่ำกว่าหรือ เท่ากับ 15,000 บาท	15,001-30,000 บาท	30,001-45,000 บาท	45,001 บาท ขึ้นไป
\bar{X}	3.92	3.64	4.48	3.46
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท	3.92	0.28 (0.036)	-0.56 (0.019*)	0.46 (0.127)
15,001-30,000 บาท	3.64		-0.84 (0.001**)	0.18 (0.575)
30,001-45,000 บาท	4.48			1.02 (0.006**)
45,001 บาทขึ้นไป	3.46			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.58 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ต่ำกว่าหรือ
เท่ากับ 15,000 บาทกับประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 30,001-45,000 บาทมีค่านัยสำคัญทางสถิติ
เท่ากับ 0.019 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนจังหวัด
ปทุมธานีที่รายได้ 30,001-45,000 บาทเห็นด้วยต่อนโยบายคินเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการใช้
พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้นมากกว่าประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท
โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.56

ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 15,001-30,000 บาทกับประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่
รายได้ 30,001-45,000 บาทมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.001 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่
กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 30,001-45,000 บาทเห็นด้วยต่อ
นโยบายคินเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้นมากกว่าประชาชนจังหวัด
ปทุมธานีที่รายได้ 15,001-30,000 บาท โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.84

ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 30,001-45,000 บาทกับประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 45,001 บาทขึ้นไปมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.006 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่าประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 30,001-45,000 บาทเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการจ้างงานมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 45,001 บาทขึ้นไปโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.02

ตารางที่ 4.59 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของรายได้ต่อเดือนกับความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการจ้างงานมากขึ้น)

รายได้ต่อเดือน	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท	15,001-30,000 บาท	30,001-45,000 บาท	45,001 บาทขึ้นไป
\bar{X}	3.65	4.06	3.48	3.31
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท	3.65	-0.41 (0.002**)	0.17 (0.457)	0.34 (0.243)
15,001-30,000 บาท	4.06		0.59 (0.021*)	0.76 (0.015*)
30,001-45,000 บาท	3.48			0.17 (0.645)
45,001 บาทขึ้นไป	3.31			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.59 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาทกับประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 15,001-30,000 บาทมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.002 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 15,001-30,000 บาทเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการจ้างงานมากขึ้นมากกว่าประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาทโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.41

ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 15,001-30,000 บาทกับประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 30,001-45,000 บาทมีค่านัยสำคัญ ทางสถิติเท่ากับ 0.021 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่

กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 15,001-30,000 บาทเห็นด้วยต่อ นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการจ้างงานมากขึ้นมากกว่าประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 30,001-45,000 บาทโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.59

ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 15,001-30,000 บาทกับประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 45,001 บาทขึ้นไปมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.015 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 15,001-30,000 บาทเห็นด้วยต่อ นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการจ้างงานมากขึ้นมากกว่าประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 45,001 บาทขึ้นไปโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.76

ตารางที่ 4.60 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของ รายได้ต่อเดือน กับความคิดเห็นต่อ นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านราคารถยนต์ต่ำลง)

รายได้ต่อเดือน	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท	15,001-30,000 บาท	30,001-45,000 บาท	45,001 บาท ขึ้นไป
\bar{X}	3.63	3.94	3.62	4.08
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท	3.63	-0.31 (0.004**)	0.01 (0.957)	-0.45 (0.065)
15,001-30,000 บาท	3.94	3.94	0.32 (0.128)	-0.14 (0.584)
30,001-45,000 บาท	3.62	3.94	3.62	-0.46 (0.128)
45,001 บาทขึ้นไป	4.08	3.94	3.62	4.08

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.60 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ ต่ำกว่า หรือเท่ากับ 15,000 บาทกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 15,001-30,000 บาทมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.004 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนใน จังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 15,001-30,000 บาทเห็นด้วยต่อ นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านราคา รถยนต์ต่ำลงมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาทโดยมี ผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.31

ตารางที่ 4.61 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของ รายได้ต่อเดือน กับความคิดเห็นต่อนโยบาย
การเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น)

รายได้ต่อเดือน	ต่ำกว่าหรือ เท่ากับ 15,000 บาท	15,001-30,000 บาท	30,001-45,000 บาท	45,001 บาท ขึ้นไป	
	\bar{X}	3.76	4.02	4.00	3.92
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท	3.76	-0.27 (0.009**)	-0.24 (0.183)	-0.16 (0.469)	
15,001-30,000 บาท	4.02		0.03 (0.899)	0.10 (0.670)	
30,001-45,000 บาท	4.00			0.08 (0.785)	
45,001 บาทขึ้นไป	3.92				

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.61 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ต่ำ กว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาทกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 15,001-30,000 บาทมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.009 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 15,001-30,000 บาทเห็นด้วยต่อนโยบายการเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.27

ตารางที่ 4.62 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของ รายได้ต่อเดือน กับความคิดเห็นต่อนโยบาย
การเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านเงินหมุนเวียนในเศรษฐกิจมากขึ้น)

รายได้ต่อเดือน	ต่ำกว่าหรือ เท่ากับ 15,000 บาท	15,001-30,000 บาท	30,001-45,000 บาท	45,001 บาท ขึ้นไป	
	\bar{X}	3.57	3.79	3.43	4.38
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท	3.57	-0.22 (0.056)	0.14 (0.486)	-0.82 (0.001**)	
15,001-30,000 บาท	3.79		0.36 (0.103)	-0.60 (0.026)	
30,001-45,000 บาท	3.43			-0.96 (0.003**)	
45,001 บาทขึ้นไป	4.38				

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.62 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาทกับประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 45,001 บาทขึ้นไปมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.001 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 45,001 บาทขึ้นไปเห็นด้วยต่อ นโยบายการเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้นมากกว่าประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาทโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.82

ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 30,001-45,000 บาทกับประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 45,001 บาทขึ้นไปมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.003 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 45,001 บาทขึ้นไปเห็นด้วยต่อ นโยบายการเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้นมากกว่าประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 30,001-45,000 บาทโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.96

สมมติฐานที่ 1.6 ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายค้ำเงินภาษี
รถยนต์คันแรกแตกต่างกัน

H_0 : ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกไม่
แตกต่างกัน

H_1 : ระดับการศึกษา ที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก
แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.63 แสดงการทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก
จำแนกตามระดับการศึกษา

ความคิดเห็นด้านนโยบาย ค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	P
หนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	5.625	3	1.875	2.139	0.095
	ภายในกลุ่ม	347.152	396	0.877		
	รวม	352.778	399			
การค่าใช้จ่ายของประชาชน เพิ่มมากขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	4.864	3	1.621	1.956	0.120
	ภายในกลุ่ม	328.326	396	0.829		
	รวม	333.190	399			
การจราจรติดขัด	ระหว่างกลุ่ม	9.443	3	3.148	5.398	0.001**
	ภายในกลุ่ม	230.917	396	0.583		
	รวม	240.360	399			
การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	11.560	3	3.853	6.260	0.000**
	ภายในกลุ่ม	243.738	396	0.615		
	รวม	255.298	399			
มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	8.415	3	2.805	4.332	0.005**
	ภายในกลุ่ม	256.375	396	0.647		
	รวม	264.790	399			
เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของ พรรคการเมือง	ระหว่างกลุ่ม	5.216	3	1.739	1.549	0.201
	ภายในกลุ่ม	444.534	396	1.123		
	รวม	449.750	399			

ตารางที่ 4.63 (ต่อ)

ความคิดเห็นด้านนโยบาย	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	P
ค้เงินภาษีรถยนต์คันแรก	ระหว่างกลุ่ม	9.795	3	3.265	3.271	0.021*
	ภายในกลุ่ม	395.203	396	0.998		
	รวม	404.997	399			
การจ้างงานมากขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	10.245	3	3.415	3.162	0.025*
	ภายในกลุ่ม	427.692	396	1.080		
	รวม	437.938	399			
ราคารยนต์ต่ำลง	ระหว่างกลุ่ม	4.435	3	1.478	2.013	0.111
	ภายในกลุ่ม	290.755	396	0.734		
	รวม	295.190	399			
การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	3.655	3	1.218	1.894	0.130
	ภายในกลุ่ม	254.785	396	0.643		
	รวม	258.440	399			
เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมากขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	2.014	3	.671	0.813	0.487
	ภายในกลุ่ม	326.963	396	0.826		
	รวม	328.978	399			
ความสะดวกสบาย ปลอดภัย เป็นส่วนตัว ในการเดินทางมากขึ้น	ระหว่างกลุ่ม	10.764	3	3.588	3.896	0.009**
	ภายในกลุ่ม	364.714	396	0.921		
	รวม	375.477	399			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.63 ผลการทดสอบโดยใช้สถิติ วิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดี่ยว (One Way ANOVA) พบว่า ความคิดเห็นต่อนโยบายค้เงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการจรรจกติดขัด การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น สิ้นเปลืองงบประมาณ การจ้างงานมากขึ้น ความสะดวกสบาย ปลอดภัย เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้นมีค่า Probability (P) เท่ากับ 0.001, 0.000, 0.005, 0.021, 0.025, 0.009 ซึ่งมีค่าน้อยกว่า 0.01 และ 0.05 นั่นคือปฏิเสธสมมติฐานหลัก H_0 ยอมรับสมมติฐานรอง H_1 ซึ่งหมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีระดับการศึกษาแตกต่าง

กันมีความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการจราจรติดขัด การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น ต้นเปลืองงบประมาณ การจ้างงานมากขึ้น ความสะดวกสบายปลอดภัย เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้นแตกต่างกัน

ดังนั้นจึงต้องทำการทดสอบด้วยวิธีเปรียบเทียบเชิงซ้อน (Multiple Comparisons) โดยใช้การทดสอบเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ Least-Significant Different (LSD)

ตารางที่ 4.64 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของระดับการศึกษา กับความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการจราจรติดขัด)

ระดับการศึกษา	ต่ำกว่า ประกาศนียบัตร วิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)	ประกาศนียบัตร วิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)	ปริญญาตรี	สูงกว่า ปริญญาตรี
	\bar{X}	3.96	4.26	4.39
ต่ำกว่าประกาศนียบัตร วิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)	3.96		-0.30 (0.028*)	-0.43 (0.000**)
ประกาศนียบัตรวิชาชีพ ชั้นสูง (ปวส.)	4.26			-0.13 (0.177)
ปริญญาตรี	4.39			0.39 (0.049*)
สูงกว่าปริญญาตรี	4.00			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.64 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาต่ำกว่าประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) กับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.028 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) เห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการจราจรติดขัดมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาต่ำกว่าประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.30

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษิต่ำกว่าประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) กับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาปริญญาตรี มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาปริญญาตรีเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านด้านการจราจรติดขัดมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษิต่ำกว่าประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.42

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาปริญญาตรีกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.049 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.51 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาปริญญาตรีเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านด้านการจราจรติดขัดมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.39

ตารางที่ 4.65 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของระดับการศึกษา กับความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น)

ระดับการศึกษา	ต่ำกว่า ประกาศนียบัตร วิชาชีพชั้นสูง(ปวส.)	ประกาศนียบัตร วิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)	ปริญญาตรี	สูงกว่า ปริญญาตรี
\bar{X}	3.90	4.35	4.35	3.88
ต่ำกว่าประกาศนียบัตร วิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)	3.90	-0.45 (0.001**)	-0.44 (0.000**)	0.03 (0.898)
ประกาศนียบัตรวิชาชีพ ชั้นสูง (ปวส.)	4.35		0.01 (0.962)	0.48 (0.026)
ปริญญาตรี	4.35			0.47 (0.020*)
สูงกว่าปริญญาตรี	3.88			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.65 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษิต่ำกว่าประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) กับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษา

ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.001 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษา ปวส. ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) เห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาต่ำกว่า ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.45

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาต่ำกว่าประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) กับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาปริญญาตรี มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาปริญญาตรีเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาต่ำกว่าประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.44

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาปริญญาตรีกับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.020 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาปริญญาตรีเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.47



ตารางที่ 4.66 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของระดับการศึกษา กับความคิดเห็นต่อนโยบาย
คืบเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านมลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น)

ระดับการศึกษา		ต่ำกว่า ประกาศนียบัตร วิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)	ประกาศนียบัตร วิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)	ปริญญาตรี 4.36	สูงกว่า ปริญญาตรี 4.00
	\bar{X}	3.98	4.39		
ต่ำกว่าประกาศนียบัตร วิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)	3.98		-0.41 (0.004**)	-0.38 (0.002**)	-0.02 (0.933)
ประกาศนียบัตรวิชาชีพ ชั้นสูง (ปวส.)	4.39			0.02 (0.814)	0.39 (0.077)
ปริญญาตรี	4.36				0.36 (0.080)
สูงกว่าปริญญาตรี	4.00				

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.66 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาต่ำกว่าประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) กับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.004 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) เห็นด้วยต่อนโยบายคืบเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านมลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น มากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาต่ำกว่าประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.41

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาต่ำกว่าประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) กับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.002 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) เห็นด้วยต่อนโยบายคืบเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านมลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัด

ปทุมธานีที่ระดับการศึกษาต่ำกว่าประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.38

ตารางที่ 4.67 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของระดับการศึกษา กับความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านสิ้นเปลืองงบประมาณ)

ระดับการศึกษา	ต่ำกว่า ประกาศนียบัตร วิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)	ประกาศนียบัตร วิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)	ปริญญาตรี	สูงกว่า ปริญญาตรี
	\bar{X}	3.60	3.92	3.38
ต่ำกว่าประกาศนียบัตร วิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)	3.60	-0.32 (0.068)	-0.36 (0.019)	0.22 (0.439)
ประกาศนียบัตรวิชาชีพ ชั้นสูง (ปวส.)	3.92		-0.04 (0.764)	0.54 (0.047*)
ปริญญาตรี	3.96			0.58 (0.025*)
สูงกว่าปริญญาตรี	3.38			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลจากตารางที่ 4.67 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) กับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.047 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) เห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านสิ้นเปลืองงบประมาณมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.54

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาปริญญาตรีกับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.025 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาปริญญาตรีเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านสิ้นเปลืองงบประมาณมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.58

ตารางที่ 4.68 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของระดับการศึกษา กับความคิดเห็นต่อนโยบาย
คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการจ้างงานมากขึ้น)

ระดับการศึกษา	ต่ำกว่า ประกาศนียบัตร วิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)	ประกาศนียบัตร วิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)	ปริญญาตรี	สูงกว่า ปริญญาตรี
	\bar{X}	3.58	3.51	3.78
ต่ำกว่าประกาศนียบัตร วิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)	3.58		0.07 (0.698)	-0.20 (0.207)
ประกาศนียบัตรวิชาชีพ ชั้นสูง (ปวส.)	3.51			-0.27 (0.038*)
ปริญญาตรี	3.78			-0.47 (0.009**)
สูงกว่าปริญญาตรี	4.25			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.68 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาต่ำกว่าประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) กับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.047 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการจ้างงานมากขึ้นมากกว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาต่ำกว่าประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.02

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) กับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาปริญญาตรีมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.038 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาปริญญาตรีเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการจ้างงานมากขึ้นมากกว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.27

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) กับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.009 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการจ้างงานมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.74

ตารางที่ 4.69 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายกลุ่มของระดับการศึกษา กับความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านความสะดวกสบาย ปลอดภัย เป็นส่วนตัวในการเดินทาง)

ระดับการศึกษา	ต่ำกว่าประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)	ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)	ปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญาตรี
	\bar{X}	3.85	3.99	4.12
ต่ำกว่าประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)	3.85		-0.14 (0.401)	0.21 (0.151)
ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)	3.99			0.35 (0.004*)
ปริญญาตรี	3.64			-0.49 (0.049**)
สูงกว่าปริญญาตรี	4.12			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.69 ผลการวิเคราะห์พบว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) กับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาปริญญาตรีมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.004 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) เห็นด้วยต่อ

นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการจ้างงานมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานี ที่ระดับการศึกษาปริญญาตรี โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.35

ประชาชนในจังหวัด ปทุมธานีที่ระดับการศึกษาปริญญาตรีกับประชาชนในจังหวัด ปทุมธานีที่ระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.049 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีเห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการจ้างงานมากขึ้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาปริญญาตรี โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.49

สมมติฐานที่ 2 ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกไม่แตกต่างกัน

H_0 : ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกแตกต่างกัน

H_1 : ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2.1 เพศที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกไม่แตกต่างกัน

H_0 : เพศที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกแตกต่างกัน

H_1 : เพศที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.70 แสดงการทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกจำแนกตามเพศ

		t-test for Equality of Means				
ความคิดเห็นด้านนโยบาย	เพศ	\bar{X}	S.D	t	df	Sig
คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก						(2-tailed)
ชอบ	ชาย	3.02	1.046	0.299	398	0.765
เหมาะสม	หญิง	2.99	1.058			

ตารางที่ 4.70 (ต่อ)

ความคิดเห็นด้านนโยบาย สินเชื่อภาษีรถยนต์คันแรก	เพศ	t-test for Equality of Means				
		\bar{X}	S.D	t	df	Sig (2-tailed)
การกำหนดคราการรถยนต์ที่จะซื้อ ไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน	ชาย	3.61	0.864	1.489	324.330	0.137
	หญิง	3.47	1.021			
การกำหนดขนาดความจุกระบอก สูบประเภทรถยนต์นั่งไม่เกิน 1,500 ซีซี	ชาย	3.03	0.963	-0.307	398	0.759
	หญิง	3.06	1.032			
การกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้อง เป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศ ไทยเท่านั้น	ชาย	3.34	0.967	-1.389	398	0.166
	หญิง	3.49	1.044			
จำนวนเงินที่จ่ายเงินแก่ผู้รับสิทธิมี ความเหมาะสม	ชาย	3.47	0.845	0.042	325.101	0.966
	หญิง	3.46	1.002			
การกำหนดให้ผู้มีสิทธิรับเงินคืน ต้องเป็นผู้ซื้อที่มีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ ขึ้นไป	ชาย	3.66	0.757	0.189	398	0.850
	หญิง	3.65	0.706			
การกำหนดระยะเวลาในการ ครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปี	ชาย	2.71	1.124	2.122	398	0.034*
	หญิง	2.46	1.111			
การจ่ายเงินภาษี	ชาย	3.44	0.979	0.174	398	0.862
	หญิง	3.42	0.936			
รวม	ชาย	3.2851	0.52884	0.596	398	0.551
	หญิง	3.2500	0.57586			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลจากตารางที่ 4.70 แสดงให้เห็นถึง เพศที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายสินเชื่อภาษีรถยนต์คันแรกโดยรวมแตกต่างกัน ได้ค่า $t = 0.596$ โดยมีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.551 ซึ่งมากกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐาน H_0 หมายความว่า เพศชายและหญิงมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายสินเชื่อภาษีรถยนต์คันแรกโดยรวมไม่แตกต่างกัน

ผลการทดสอบด้วยค่าสถิติ Independent Sample t-test ที่มีระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ซึ่งค่า Sig. (2-tailed) มากกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้มี 7 ด้าน คือ ขอบเขตระยะเวลาในการซื้อเหมาะสม การกำหนดราคารถยนต์ที่จะซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน การกำหนดขนาดความจุกระบอกสูบประเภทรถยนต์นั่งไม่เกิน 1,500 ซีซี การกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อ ต้องเป็นรถยนต์ ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น จำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิ์มีความเหมาะสมดี การกำหนดให้ผู้มีสิทธิ์รับเงินคืนต้องเป็นผู้ซื้อที่มีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป การจ่ายเงินภาษี แสดงว่ายอมรับสมมติฐาน H_0 หมายความว่า เพศที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านขอบเขตระยะเวลาในการซื้อเหมาะสม การกำหนดราคารถยนต์ที่จะซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน การกำหนดขนาดความจุกระบอกสูบประเภทรถยนต์นั่งไม่เกิน 1,500 ซีซี การกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อ ต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น จำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิ์มีความเหมาะสมดี การกำหนดให้ผู้มีสิทธิ์รับเงินคืนต้องเป็นผู้ซื้อที่มีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป การจ่ายเงินภาษีไม่แตกต่างกัน

ผลการทดสอบด้วยค่าสถิติ Independent Sample t-test ที่มีระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ซึ่งค่า Sig. (2-tailed) น้อยกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้มี 1 ด้าน คือ การกำหนดระยะเวลาในการครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปี แสดงว่า ยอมรับสมมติฐาน H_1 หมายความว่า เพศที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้าน การกำหนดระยะเวลาในการครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปี แตกต่างกัน



สมมติฐานที่ 2.2 อายุที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษี
รถยนต์คันแรกไม่แตกต่างกัน

H_0 : อายุที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของ นโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก
แตกต่างกัน

H_1 : อายุที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกไม่
แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.71 แสดงการทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษี
รถยนต์คันแรกจำแนกตามอายุ

ความคิดเห็นด้านนโยบาย ค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	P
ขอบเขตระยะเวลา ในการซื้อเหมาะสม	ระหว่างกลุ่ม	7.591	4	1.898	1.726	0.143
	ภายในกลุ่ม	434.409	395	1.100		
	รวม	442.000	399			
การกำหนดราคารยนต์ที่จะซื้อ ไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน	ระหว่างกลุ่ม	7.976	4	1.994	2.141	0.075
	ภายในกลุ่ม	367.901	395	0.931		
	รวม	375.877	399			
การกำหนดขนาดความจุกระบอกสูบ ประเภทรถยนต์นั่งไม่เกิน 1,500 ซีซี	ระหว่างกลุ่ม	4.356	4	1.089	1.074	0.369
	ภายในกลุ่ม	400.644	395	1.014		
	รวม	405.000	399			
การกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็น รถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทย เท่านั้น	ระหว่างกลุ่ม	19.907	4	4.977	4.984	0.001**
	ภายในกลุ่ม	394.403	395	0.998		
	รวม	414.310	399			
จำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิ์ มีความเหมาะสมดี	ระหว่างกลุ่ม	9.019	4	2.255	2.541	0.039*
	ภายในกลุ่ม	350.491	395	0.887		
	รวม	359.510	399			
การกำหนดให้ผู้มีสิทธิ์รับเงินคืนต้อง เป็นผู้ซื้อที่มีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป	ระหว่างกลุ่ม	4.160	4	1.040	2.008	0.093
	ภายในกลุ่ม	204.538	395	0.518		
	รวม	208.697	399			

ตารางที่ 4.71 (ต่อ)

ความคิดเห็นด้านนโยบาย	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	P
การเงินภาษีรถยนต์คันแรก	ระหว่างกลุ่ม	12.037	4	3.009	2.431	0.047*
	ภายในกลุ่ม	488.963	395	1.238		
	รวม	501.000	399			
การจ่ายคืนเงินภาษี	ระหว่างกลุ่ม	4.865	4	1.216	1.353	0.250
	ภายในกลุ่ม	355.033	395	0.899		
	รวม	359.898	399			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.71 ผลการทดสอบโดยใช้สถิติวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One Way ANOVA) พบว่า ความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น จำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิมีความเหมาะสมดี การกำหนดระยะเวลาในการครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปีมีค่า Probability (P) เท่ากับ 0.001, 0.039, 0.047 ซึ่งมีค่าน้อยกว่า 0.05 นั่นคือ ปฏิเสธสมมติฐานหลัก H_0 ยอมรับสมมติฐานรอง H_1 ซึ่งหมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีอายุแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น จำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิมีความเหมาะสมดี การกำหนดระยะเวลาในการครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปีแตกต่างกัน

ดังนั้นจึงต้องทำการทดสอบด้วยวิธีเปรียบเทียบเชิงซ้อน (Multiple Comparisons) โดยใช้การทดสอบเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ Least-Significant Different (LSD)

ตารางที่ 4.72 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอายุกับความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบาย
คินเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้น
ในประเทศไทยเท่านั้น)

อายุ		21-25 ปี	26-30 ปี	31-35 ปี	36-40 ปี	41 ปีขึ้นไป
	\bar{X}	3.42	3.44	3.12	4.03	3.48
21-25 ปี	3.42		-0.01 (0.916)	0.30 (0.039*)	-0.61 (0.001**)	-0.05 (0.765)
26-30 ปี	3.44			0.32 (0.041*)	-0.59 (0.002**)	-0.04 (0.830)
31-35 ปี	3.12				-0.91 (0.000**)	-0.36 (0.073)
36-40 ปี	4.03					0.55 (0.016*)
41 ปีขึ้นไป	3.48					

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.72 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปีกับ
ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.039 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญ
ทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปีเห็นด้วยต่อ
เงื่อนไขของนโยบายคินเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิต
ขึ้นในประเทศไทยเท่านั้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ย
เท่ากับ 0.30

ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปีกับประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 36-40 ปีมีค่า
นัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.001 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า
ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 36-40 ปีเห็นด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบายคินเงินภาษีรถยนต์คันแรก
ด้านการกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้นมากกว่าประชาชน
จังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปีโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.61

ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 26-30 ปีกับประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีมีค่า
นัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.041 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า

ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 26-30 ปีเห็นด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้นมากกว่าประชาชน จังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.32

ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 26-30 ปีกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 36-40 ปี มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.002 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 36-40 ปีเห็นด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้นมากกว่าประชาชน จังหวัดปทุมธานีที่อายุ 26-30 ปีโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.59

ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีกับประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 36-40 ปีมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 36-40 ปีเห็นด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้นมากกว่าประชาชน จังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.91

ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 36-40 ปีกับประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปีขึ้นไปมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.016 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 36-40 ปีเห็นด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้นมากกว่าประชาชน จังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปีขึ้นไปโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.55



ตารางที่ 4.73 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอายุกับความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบาย
คินเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านจำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิ์มีความเหมาะสม)

อายุ		21-25 ปี	26-30 ปี	31-35 ปี	36-40 ปี	41 ปีขึ้นไป
	\bar{X}	3.42	3.44	3.12	4.03	3.48
21-25 ปี	3.38		-0.18 (0.144)	0.13 (0.344)	-0.27 (0.123)	-0.34 (0.041*)
26-30 ปี	3.56			0.31 (0.037*)	-0.09 (0.604)	-0.17 (0.332)
31-35 ปี	3.25				-0.40 (0.039*)	-0.48 (0.012*)
36-40 ปี	3.65					-0.08 (0.723)
41 ปีขึ้นไป	3.72					

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลจากตารางที่ 4.73 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปีกับประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปีขึ้นไปมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.041 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปีขึ้นไปเห็นด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบายคินเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านจำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิ์มีความเหมาะสมมากกว่าประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 21-25 ปี โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.34

ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 26-30 ปีกับประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.037 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 26-30 ปีเห็นด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบายคินเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านจำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิ์มีความเหมาะสมมากกว่าประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปี โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.31

ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีกับประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 36-40 ปีมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.039 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 36-40 ปีเห็นด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบายคินเงินภาษีรถยนต์คันแรก

ด้านจำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิ์มีความเหมาะสมดีมากกว่าประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.40

ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีกับประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปีขึ้นไปมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.012 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีอายุ 41 ปีขึ้นไปเห็นด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านจำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิ์มีความเหมาะสมดีมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.48

ตารางที่ 4.74 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของอายุกับความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการกำหนดระยะเวลาในการครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปี)

อายุ		21 - 25 ปี	26-30 ปี	31 - 35 ปี	36 - 40 ปี	41 ปีขึ้นไป
	\bar{X}	2.49	2.75	2.26	2.51	2.75
21 - 25 ปี	2.49		-0.26 (0.066)	0.23 (0.169)	-0.02 (0.908)	-0.26 (0.190)
26 - 30 ปี	2.75			0.49 (0.005**)	0.24 (0.265)	0.00 (1.000)
31 - 35 ปี	2.26				-0.25 (0.274)	-0.49 (0.029*)
36 - 40 ปี	2.51					-0.24 (0.352)
41 ปีขึ้นไป	2.75					

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.74 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 26-30 ปีกับประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.005 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 26-30 ปีเห็นด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการกำหนดระยะเวลาในการครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปีมากกว่าประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.49

ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีกับประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปีขึ้นไปมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.029 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่าประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 31-35 ปีเห็นด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการกำหนดระยะเวลาในการครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปีมากกว่าประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อายุ 41 ปีขึ้นไปโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.49

สมมติฐานที่ 2.3 สถานภาพที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกไม่แตกต่างกัน

H_0 : สถานภาพที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกแตกต่างกัน

H_1 : สถานภาพที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.75 แสดงการทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกจำแนกตามสถานภาพ

ความคิดเห็นด้านนโยบาย ค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	P
ขอบเขตระยะเวลาในการซื้อ เหมาะสม	ระหว่างกลุ่ม	1.725	3	0.575	0.517	0.671
	ภายในกลุ่ม	440.275	396	1.112		
	รวม	442.000	399			
การกำหนดราคารยนต์ที่จะ ซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน	ระหว่างกลุ่ม	4.418	3	1.473	1.570	0.196
	ภายในกลุ่ม	371.460	396	0.938		
	รวม	375.878	399			
การกำหนดขนาดความจุ กระบอกสูบประเภทรถยนต์ นั่งไม่เกิน 1,500 ซีซี	ระหว่างกลุ่ม	2.883	3	0.961	0.946	0.418
	ภายในกลุ่ม	402.117	396	1.015		
	รวม	405.000	399			

ตารางที่ 4.75 (ต่อ)

ความคิดเห็นด้านนโยบาย ค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	P
การกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้อง เป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น	ระหว่างกลุ่ม	8.973	3	2.991	2.922	0.034*
	ภายในกลุ่ม	405.337	396	1.024		
	รวม	414.310	399			
จำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิมี ความเหมาะสมดี	ระหว่างกลุ่ม	11.245	3	3.748	4.262	0.006**
	ภายในกลุ่ม	348.265	396	0.879		
	รวม	359.510	399			
การกำหนดให้ผู้มีสิทธิรับเงินคืน ต้องเป็นผู้ซื้อที่มีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ ขึ้นไป	ระหว่างกลุ่ม	1.164	3	0.388	0.740	0.528
	ภายในกลุ่ม	207.534	396	0.524		
	รวม	208.698	399			
การกำหนดระยะเวลาในการ ครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปี	ระหว่างกลุ่ม	1.761	3	0.587	0.466	0.706
	ภายในกลุ่ม	499.239	396	1.261		
	รวม	501.000	399			
การจ่ายคืนเงินภาษี	ระหว่างกลุ่ม	9.599	3	3.200	3.617	0.013*
	ภายในกลุ่ม	350.299	396	0.885		
	รวม	359.898	399			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.75 ผลการทดสอบโดยใช้สถิติ วิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One Way ANOVA) พบว่า ความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น จำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิมีความเหมาะสมดี การจ่ายคืนเงินภาษี มีค่า Probability (P) เท่ากับ 0.034, 0.006, 0.013 ซึ่งมีค่าน้อยกว่า 0.01 และ 0.05 นั่นคือ ปฏิเสธสมมติฐานหลัก H_0 ยอมรับสมมติฐานรอง H_1 ซึ่งหมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีสถานภาพแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น จำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิมีความเหมาะสมดี การจ่ายคืนเงินภาษีแตกต่างกัน

ดังนั้นจึงต้องทำการทดสอบด้วยวิธีเปรียบเทียบเชิงซ้อน (Multiple Comparisons) โดยใช้การทดสอบเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ Least-Significant Different (LSD)

ตารางที่ 4.76 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของสถานภาพกับความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น)

สถานภาพ		โตด	สมรส	หย่าร้าง	หม้าย/ แยกกันอยู่
	\bar{X}	3.42	3.51	2.43	3.80
โตด	3.42		-0.09 (0.476)	1.0 (0.010*)	-0.38 (0.248)
สมรส	3.51			1.08 (0.007**)	-0.29 (0.393)
หย่าร้าง	2.43				-1.37 (0.006**)
หม้าย/ แยกกันอยู่	3.80				

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.76 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพโตดกับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหย่าร้างมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.010 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพโตดเห็นด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น มากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหย่าร้าง โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.0

ประชาชน ในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพสมรสกับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหย่าร้างมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.007 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพสมรสเห็นด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหย่าร้าง โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.08

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหย่าร้างกับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหม้าย / แยกกันอยู่มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.006 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหม้าย / แยกกันอยู่เห็นด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อ ต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหย่าร้างโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.37

ตารางที่ 4.77 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของสถานภาพกับความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านจำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิ์มีความเหมาะสมดี)

สถานภาพ	โสด	สมรส	หย่าร้าง	หม้าย/ แยกกันอยู่	
	\bar{X}	3.43	3.62	2.43	3.80
โสด	3.43	-0.19 (0.089)	1.00 (0.005**)	-0.37 (0.221)	
สมรส	3.62		1.20 (0.001**)	-0.18 (0.576)	
หย่าร้าง	2.43			-1.37 (0.003**)	
หม้าย/ แยกกันอยู่	3.80				

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.77 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพโสดกับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหย่าร้างมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.005 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพโสดเห็นด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านจำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิ์มีความเหมาะสมดี มากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหย่าร้างโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.00

ประชาชน ในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพสมรสกับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหย่าร้างมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.01 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.001 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพสมรสเห็นด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบาย

คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านจำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิ์มีความเหมาะสมดี มากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหย่าร้าง โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.20

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหย่าร้างกับ ประชาชนในจังหวัด ปทุมธานีที่สถานภาพหม้าย/แยกกันอยู่มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.01 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.003 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหม้าย /แยกกันอยู่ เห็นด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านจำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิ์มีความเหมาะสมดีมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหย่าร้าง โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.37

ตารางที่ 4.78 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของสถานภาพกับความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการจ่ายคืนเงินภาษี)

สถานภาพ	โสด	สมรส	หย่าร้าง	หม้าย/ แยกกันอยู่	
	\bar{X}	3.43	3.56	3.00	2.60
โสด	3.43	-0.13 (0.257)	0.43 (0.236)	0.83 (0.007**)	
สมรส	3.56		0.56 (0.132)	0.96 (0.002**)	
หย่าร้าง	3.00			0.40 (0.389)	
หม้าย/ แยกกันอยู่	2.60				

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.78 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพโสดกับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหม้าย /แยกกันอยู่มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.007 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพโสดเห็นด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการจ่ายคืนเงินภาษีมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหม้าย/แยกกันอยู่ โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.83

ประชาชน ในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพสมรสกับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพหม้าย /แยกกันอยู่มีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.002 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่สถานภาพสมรสเห็นด้วยต่อเงื่อนไข

ของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการจ่ายค้ำเงินภาษีมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานี
ที่สถานภาพหม้าย/แยกกันอยู่โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.96

สมมติฐานที่ 2.4 อาชีพที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษี
รถยนต์คันแรกไม่แตกต่างกัน

H_0 : อาชีพที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์ คันแรก
แตกต่างกัน

H_1 : อาชีพที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก
ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.79 แสดงการทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษี
รถยนต์คันแรกจำแนกตามอาชีพ

ความคิดเห็นด้านนโยบาย ค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	P
ขอบเขตระยะเวลาในการซื้อ เหมาะสม	ระหว่าง	4.841	5	0.968	0.873	0.499
	กลุ่ม					
	ภายในกลุ่ม	437.159	394	1.110		
	รวม	442.000	399			
การกำหนดราคารถยนต์ที่จะซื้อ ไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน	ระหว่าง	23.778	5	4.756	5.322	0.000**
	กลุ่ม					
	ภายในกลุ่ม	352.099	394	0.894		
	รวม	375.878	399			
การกำหนดขนาดความจุกระบอก สูบประเภทรถยนต์นั่งไม่เกิน 1,500 ซีซี	ระหว่างกลุ่ม	12.629	5	2.526	2.536	0.028*
	ภายในกลุ่ม	392.371	394	0.996		
	รวม	405.000	399			

ตารางที่ 4.79 (ต่อ)

ความคิดเห็นด้านนโยบาย ค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	P
การกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้อง เป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศ ไทยเท่านั้น	ระหว่างกลุ่ม	3.685	5	0.737	0.707	0.618
	ภายในกลุ่ม	410.625	394	1.042		
	รวม	414.310	399			
จำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิ์มี ความเหมาะสมดี	ระหว่างกลุ่ม	12.810	5	2.562	2.912	0.014*
	ภายในกลุ่ม	346.700	394	0.880		
	รวม	359.510	399			
การกำหนดให้ผู้มีสิทธิ์รับเงินคืน ต้องเป็นผู้ซื้อที่มีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ ขึ้นไป	ระหว่างกลุ่ม	1.893	5	0.379	0.721	0.608
	ภายในกลุ่ม	206.804	394	0.525		
	รวม	208.697	399			
การกำหนดระยะเวลาในการ ครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปี	ระหว่างกลุ่ม	13.572	5	2.714	2.194	0.054
	ภายในกลุ่ม	487.428	394	1.237		
	รวม	501.000	399			
การจ่ายคืนเงินภาษี	ระหว่างกลุ่ม	4.326	5	0.865	0.959	0.443
	ภายในกลุ่ม	355.572	394	0.902		
	รวม	359.898	399			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.79 ผลการทดสอบโดยใช้สถิติวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One Way ANOVA) พบว่าความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการกำหนดราคารถยนต์ที่จะซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน การกำหนดขนาดความจุกระบอกสูบประเภทรถยนต์นั่งไม่เกิน 1,500 ซีซี จำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิ์มีความเหมาะสมดี มีค่า Probability (P) เท่ากับ 0.000, 0.028, 0.014 ซึ่งมีค่าน้อยกว่า 0.01 และ 0.05 นั่นคือปฏิเสธสมมติฐานหลัก H_0 ยอมรับสมมติฐานรอง H_1 ซึ่งหมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีอาชีพแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการกำหนดราคารถยนต์ที่จะซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน การกำหนดขนาดความจุกระบอกสูบประเภทรถยนต์นั่งไม่เกิน 1,500 ซีซี จำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิ์มีความเหมาะสมดีแตกต่างกัน

ดังนั้นจึงต้องทำการทดสอบด้วยวิธีเปรียบเทียบเชิงซ้อน (Multiple Comparisons) โดยใช้การทดสอบเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ Least-Significant Different (LSD)

ตารางที่ 4.80 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายกลุ่มของอาชีพกับความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายการเงินภายใต้รถยนต์คันแรก (ด้านการกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น)

อาชีพ	นักศึกษา	รับจ้าง ทั่วไป	พนักงาน เอกชน	ข้าราชการ- รัฐวิสาหกิจ	ธุรกิจ ส่วนตัว	พ่อบ้าน/ แม่บ้าน	
	\bar{X}	3.87	3.19	3.45	3.61	3.03	4.00
นักศึกษา	3.87	0.69 (0.001**)	0.42 (0.001**)	0.26 (0.092)	0.84 (0.000**)	-0.13 (0.749)	
รับจ้างทั่วไป	3.19		-0.27 (0.175)	-0.43 (0.044*)	0.16 (0.523)	-0.82 (0.057)	
พนักงานเอกชน	3.45			-0.16 (0.209)	0.42 (0.018*)	-0.55 (0.162)	
ข้าราชการ- รัฐวิสาหกิจ	3.61				0.58 (0.003**)	-0.39 (0.336)	
ธุรกิจส่วนตัว	3.03					-0.97 (0.021*)	
พ่อบ้าน/แม่บ้าน	4.00						

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.80 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพนักศึกษา กับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพรับจ้างทั่วไปมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.001 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพนักศึกษา เห็นด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบายการเงินภายใต้รถยนต์คันแรก ด้านการกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น มากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพรับจ้างทั่วไป โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.69

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพธุรกิจส่วนตัวกับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ อาชีพพ่อบ้าน/แม่บ้านมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.021 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพพ่อบ้าน /แม่บ้านเห็นด้วยต่อเงื่อนไขของ นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นใน ประเทศไทยเท่านั้นมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพธุรกิจส่วนตัวโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ย เท่ากับ 0.97

ตารางที่ 4.81 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายกลุ่มของอาชีพกับความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบาย คืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการกำหนดขนาดความจุกระบอกสูบประเภทรถยนต์นั่ง ไม่เกิน 1,500 ซีซี)

อาชีพ	นักศึกษา	รับจ้าง ทั่วไป	พนักงาน เอกชน	ข้าราชการ- รัฐวิสาหกิจ	ธุรกิจ ส่วนตัว	พ่อบ้าน/ แม่บ้าน	
	\bar{X}	3.22	2.52	3.09	2.93	3.18	2.67
นักศึกษา	3.22		0.70 (0.002**)	0.12 (0.362)	0.29 (0.079)	0.04 (0.840)	0.55 (0.193)
รับจ้างทั่วไป	2.52			-0.58 (0.005**)	-0.42 (0.065)	-0.66 (0.011*)	-0.15 (0.742)
พนักงานเอกชน	3.09				0.16 (0.241)	-0.08 (0.660)	0.43 (0.302)
ข้าราชการ- รัฐวิสาหกิจ	2.93					-0.24 (0.239)	0.27 (0.529)
ธุรกิจส่วนตัว	3.18						0.51 (0.249)
พ่อบ้าน/แม่บ้าน	2.67						

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

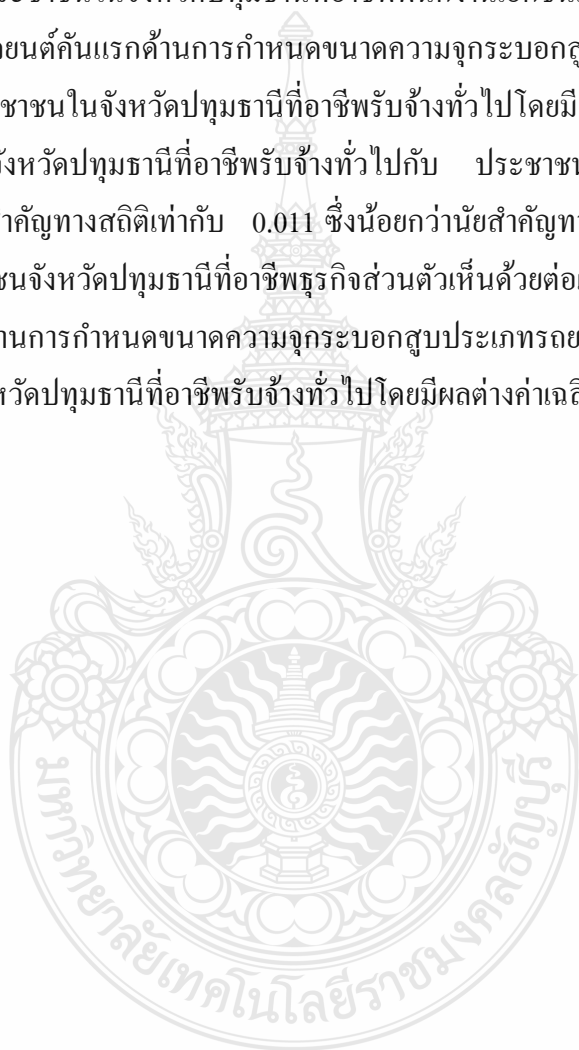
** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.81 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพนักศึกษากับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพรับจ้างทั่วไปมีค่านัยสำคัญทางสถิติ เท่ากับ 0.002 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพ

นักศึกษาเห็นด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการกำหนดขนาดความจุกระบอกสูบประเภทรถยนต์นั่งไม่เกิน 1,500 ซีซี มากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพรับจ้างทั่วไปโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.70

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพรับจ้างทั่วไปกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพพนักงานเอกชนมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.005 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพพนักงานเอกชนเห็นด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการกำหนดขนาดความจุกระบอกสูบประเภทรถยนต์นั่งไม่เกิน 1,500 ซีซีมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพรับจ้างทั่วไปโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.576

ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพรับจ้างทั่วไปกับ ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่ อาชีพธุรกิจส่วนตัวมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.011 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพธุรกิจส่วนตัวเห็นด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการกำหนดขนาดความจุกระบอกสูบประเภทรถยนต์นั่งไม่เกิน 1,500 ซีซีมากกว่าประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพรับจ้างทั่วไปโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.658



ตารางที่ 4.82 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายกลุ่มของอาชีพกับความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบาย
คินเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านจำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิที่มีความเหมาะสมดี)

อาชีพ	นักศึกษา	รับจ้าง ทั่วไป	พนักงาน เอกชน	ข้าราชการ- รัฐวิสาหกิจ	ธุรกิจ ส่วนตัว	พ่อบ้าน/ แม่บ้าน	
	\bar{X}	3.33	2.89	3.57	3.53	3.50	3.67
นักศึกษา	3.33		0.44 (0.034*)	-0.23 (0.067)	-0.20 (0.188)	-0.17 (0.388)	-0.33 (0.402)
รับจ้างทั่วไป	2.89			-0.68 (0.001**)	-0.64 (0.002**)	-0.61 (0.012**)	-0.78 (0.067)
พนักงานเอกชน	3.57				0.03 (0.796)	0.07 (0.704)	-0.10 (0.797)
ข้าราชการ- รัฐวิสาหกิจ	3.53					0.03 (0.864)	-0.13 (0.738)
ธุรกิจส่วนตัว	3.50						-0.17 (0.688)
พ่อบ้าน/แม่บ้าน	3.67						

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.82 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพนักศึกษากับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพรับจ้างทั่วไปมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.034 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพนักศึกษาเห็นด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบายคินเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านจำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิที่มีความเหมาะสมดี มากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพรับจ้างทั่วไป โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.44

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพรับจ้างทั่วไปกับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพพนักงานเอกชนมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.001 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพพนักงานเอกชนเห็นด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบายคินเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านจำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิที่มีความเหมาะสมดี มากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพรับจ้างทั่วไป โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.68

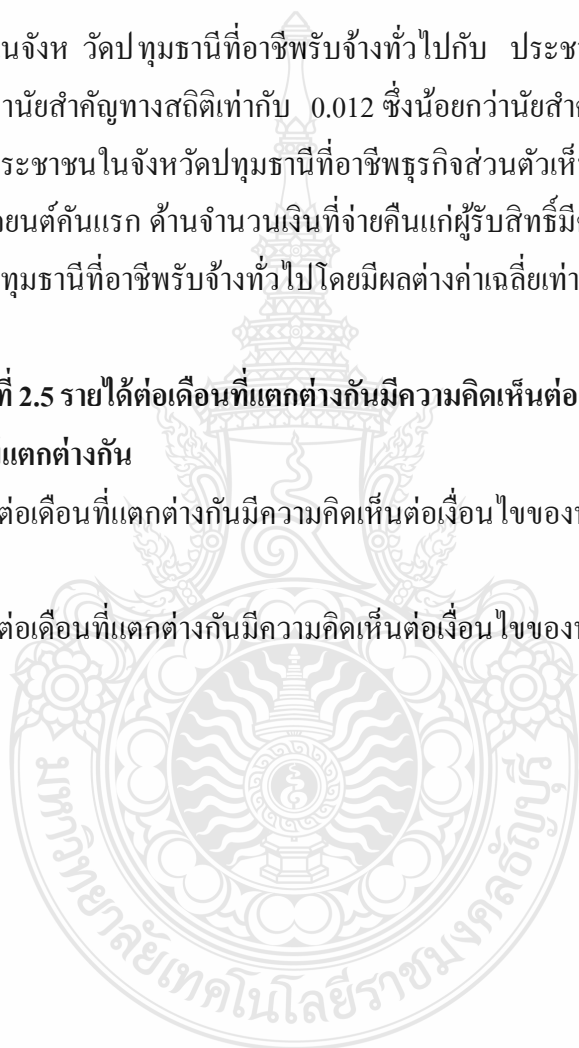
ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพรับจ้างทั่วไปกับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพข้าราชการ-รัฐวิสาหกิจมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.002 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพข้าราชการ-รัฐวิสาหกิจเห็นด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านจำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิ์มีความเหมาะสมดี มากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพรับจ้างทั่วไปโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.64

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพรับจ้างทั่วไปกับ ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพธุรกิจส่วนตัวมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.012 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพธุรกิจส่วนตัวเห็นด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านจำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิ์มีความเหมาะสมดี มากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่อาชีพรับจ้างทั่วไปโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.611

สมมติฐานที่ 2.5 รายได้ต่อเดือนที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกไม่แตกต่างกัน

H_0 : รายได้ต่อเดือนที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกแตกต่างกัน

H_1 : รายได้ต่อเดือนที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกไม่แตกต่างกัน



ตารางที่ 4.83 แสดงการทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษี
รถยนต์คันแรกจำแนกตามรายได้ต่อเดือน

ความคิดเห็นด้านนโยบาย ค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	P
ขอบเขตระยะเวลาในการซื้อ เหมาะสม	ระหว่างกลุ่ม	7.695	3	2.565	2.339	0.073
	ภายในกลุ่ม	434.305	396	1.097		
	รวม	442.000	399			
การกำหนดคราการรถยนต์ที่จะซื้อ ไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน	ระหว่างกลุ่ม	11.855	3	3.952	4.299	0.005**
	ภายในกลุ่ม	364.022	396	0.919		
	รวม	375.878	399			
การกำหนดขนาดความจุกระบอก สูบประเภทรถยนต์นั่งไม่เกิน 1,500 ซีซี	ระหว่างกลุ่ม	6.062	3	2.021	2.006	0.113
	ภายในกลุ่ม	398.938	396	1.007		
	รวม	405.000	399			
การกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้อง เป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศ ไทยเท่านั้น	ระหว่างกลุ่ม	21.297	3	7.099	7.153	0.000**
	ภายในกลุ่ม	393.013	396	0.992		
	รวม	414.310	399			
จำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิมี ความเหมาะสมดี	ระหว่างกลุ่ม	4.203	3	1.401	1.561	0.198
	ภายในกลุ่ม	355.307	396	0.897		
	รวม	359.510	399			
การกำหนดให้ผู้มีสิทธิรับเงินคืน ต้องเป็นผู้ซื้อที่มีอายุ 21 ปี บริบูรณ์ขึ้นไป	ระหว่างกลุ่ม	.027	3	0.009	0.017	0.997
	ภายในกลุ่ม	208.671	396	0.527		
	รวม	208.698	399			
การกำหนดระยะเวลาในการ ครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปี	ระหว่างกลุ่ม	7.378	3	2.459	1.973	0.117
	ภายในกลุ่ม	493.622	396	1.247		
	รวม	501.000	399			
การจ่ายค้ำเงินภาษี	ระหว่างกลุ่ม	3.650	3	1.217	1.352	0.257
	ภายในกลุ่ม	356.248	396	0.900		
	รวม	359.897	399			

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.83 ผลการทดสอบโดยใช้สถิติวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One Way ANOVA) พบว่าความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการกำหนดราคารยนต์ที่จะซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน การกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้นมีค่า Probability (P) เท่ากับ 0.005 และ 0.000 ซึ่งมีค่าน้อยกว่า 0.01 และ 0.05 นั่นคือ ปฏิเสธสมมติฐานหลัก H_0 ยอมรับ สมมติฐานรอง H_1 ซึ่งหมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีรายได้ต่อเดือนแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการกำหนดราคารยนต์ที่จะซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน การกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้นแตกต่างกัน

ดังนั้นจึงต้องทำการทดสอบด้วยวิธีเปรียบเทียบเชิงซ้อน (Multiple Comparisons) โดยใช้การทดสอบเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ Least-Significant Different (LSD)

ตารางที่ 4.84 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของรายได้ต่อเดือนกับความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการกำหนดราคารยนต์ที่จะซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน)

รายได้ต่อเดือน	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท	15,001-30,000 บาท	30,000-45,000 บาท	45,001 บาทขึ้นไป
	\bar{X} 3.48	3.80	3.24	3.00
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท	3.48	-0.32 (0.009**)	0.24 (0.260)	0.48 (0.077)
15,001-30,000 บาท	3.80		0.56 (0.017*)	0.80 (0.006**)
30,001-45,000 บาท	3.24			0.24 (0.482)
45,001 บาทขึ้นไป	3.00			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

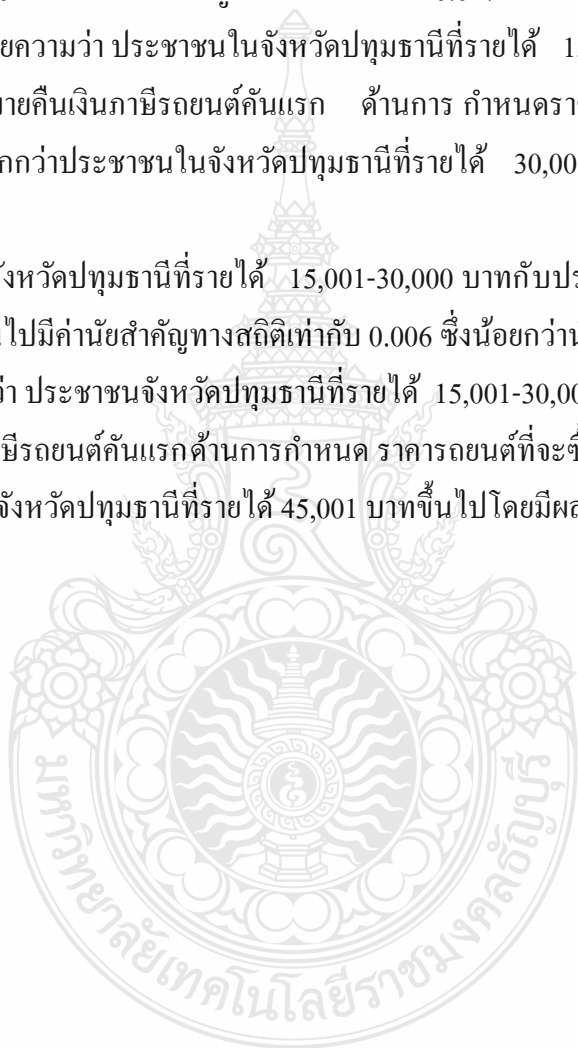
** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.84 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาทกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 15,001-30,000 บาทมีนัยสำคัญ

ทางสถิติเท่ากับ 0.009 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 15,001-30,000 บาทเห็นด้วยต่อเงื่อนไขของ นโยบายสินเชื่อเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการกำหนดราคารยนต์ที่จะซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คันมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาทโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.32

ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 15,001-30,000 บาทกับประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 30,001-45,000 บาทมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.017 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 15,001-30,000 บาทเห็นด้วยต่อเงื่อนไขของ นโยบายสินเชื่อเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการ กำหนดราคารยนต์ที่จะซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คันมากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 30,001-45,000 บาทโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.56

ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 15,001-30,000 บาทกับประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 45,001 บาทขึ้นไปมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.006 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 15,001-30,000 บาทเห็นด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบายสินเชื่อเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการกำหนด ราคารยนต์ที่จะซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คันมากกว่าประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 45,001 บาทขึ้นไปโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.80



ตารางที่ 4.85 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของรายได้ต่อเดือนกับความถี่เห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านการกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น)

รายได้ต่อเดือน	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท	15,001-30,000 บาท	30,001-45,000 บาท	45,001 บาทขึ้นไป	
	\bar{X}	3.35	3.62	4.19	2.85
ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท	3.35	-0.27 (0.032*)	-0.84 (0.000**)	0.51 (0.073)	
15,001-30,000 บาท	3.62		-0.57 (0.021*)	0.78 (0.009**)	
30,001-45,000 บาท	4.19			1.34 (0.000**)	
45,001 บาทขึ้นไป	2.85				

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.85 ผลการวิเคราะห์พบว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาทกับประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 15,001-30,000 บาทมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.032 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติ ที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 15,001-30,000 บาทเห็นด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้นมากกว่าประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาทโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.27

ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาทกับประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 30,001-45,000 บาทมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ 0.01 หมายความว่าประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 30,001-45,000 บาทเห็นด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้นมากกว่าประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาทโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.84

ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 15,001-30,000 บาทกับประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 30,001-45,000 บาทมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.021 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 30,001-45,000 บาทเห็นด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น มากกว่าประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 15,001-30,000 บาทโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.57

ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 15,001-30,000 บาทกับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 45,001 บาทขึ้นไปมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.009 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 15,001-30,000 บาทเห็นด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น มากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 45,001 บาทขึ้นไปโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.78

ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 30,001-45,000 บาทกับประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 45,001 บาทขึ้นไปมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 หมายความว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 30,001-45,000 บาทเห็นด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น มากกว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่รายได้ 45,001 บาทขึ้นไปโดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.34

สมมติฐานที่ 2.6 ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกไม่แตกต่างกัน

H_0 : ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกแตกต่างกัน

H_1 : ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.86 แสดงการทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษี
รถยนต์คันแรกจำแนกตามระดับการศึกษา

ความคิดเห็นด้านนโยบาย ค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	P
ขอบเขตระยะเวลาในการซื้อ เหมาะสม	ระหว่างกลุ่ม	4.283	3	1.428	1.292	0.277
	ภายในกลุ่ม	437.717	396	1.105		
	รวม	442.000	399			
การกำหนดคราการยนต์ที่จะ ซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน	ระหว่างกลุ่ม	2.180	3	0.727	0.770	0.511
	ภายในกลุ่ม	373.697	396	0.944		
	รวม	375.878	399			
การกำหนดขนาดความจุ กระบอกสูบประเภทรถยนต์ นั่งไม่เกิน 1,500 ซีซี	ระหว่างกลุ่ม	1.439	3	0.480	0.471	0.703
	ภายในกลุ่ม	403.561	396	1.019		
	รวม	405.000	399			
การกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อ ต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นใน ประเทศไทยเท่านั้น	ระหว่างกลุ่ม	2.235	3	0.745	0.716	0.543
	ภายในกลุ่ม	412.075	396	1.041		
	รวม	414.310	399			
จำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับ สิทธิ์มีความเหมาะสมดี	ระหว่างกลุ่ม	8.617	3	2.872	3.242	0.022*
	ภายในกลุ่ม	350.893	396	0.886		
	รวม	359.510	399			
การกำหนดให้ผู้มีสิทธิ์รับเงิน คืนต้องเป็นผู้ซื้อที่มีอายุ 21 ปี บริบูรณ์ขึ้นไป	ระหว่างกลุ่ม	1.973	3	0.658	1.260	0.288
	ภายในกลุ่ม	206.724	396	0.522		
	รวม	208.698	399			
การกำหนดระยะเวลาในการ ครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปี	ระหว่างกลุ่ม	5.348	3	1.783	1.424	0.235
	ภายในกลุ่ม	495.652	396	1.252		
	รวม	501.000	399			
การจ่ายค้ำเงินภาษี	ระหว่างกลุ่ม	4.418	3	1.473	1.641	0.179
	ภายในกลุ่ม	355.479	396	0.898		
	รวม	359.898	399			

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.86 ผลการทดสอบโดยใช้สถิติวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One Way ANOVA) พบว่า ความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านจำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิ์มีความเหมาะสมคมีค่า Probability (P) เท่ากับ 0.022 ซึ่งมีค่าน้อยกว่า 0.05 นั่นคือปฏิเสธสมมติฐานหลัก H_0 ยอมรับสมมติฐานรอง H_1 ซึ่งหมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านจำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิ์มีความเหมาะสมแตกต่างกัน

ดังนั้นจึงต้องทำการทดสอบด้วยวิธีเปรียบเทียบเชิงซ้อน (Multiple Comparisons) โดยใช้ในการทดสอบเป็นรายคู่ด้วยวิธีการ Least-Significant Different (LSD)

ตารางที่ 4.87 แสดงผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยรายคู่ของระดับการศึกษา กับความคิดเห็นต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก (ด้านจำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิ์มีความเหมาะสม)

ระดับการศึกษา	ต่ำกว่าประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)	ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)	ปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญาตรี
	\bar{X} 3.67	3.48	3.38	4.00
ต่ำกว่าประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)	3.67	0.19 (0.250)	0.29 (0.042*)	-0.33 (0.225)
ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)	3.48		0.10 (0.390)	-0.52 (0.044*)
ปริญญาตรี	3.38			-0.62 (0.011**)
สูงกว่าปริญญาตรี	4.00			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลจากตารางที่ 4.87 ผลการวิเคราะห์พบว่าประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาต่ำกว่าประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) กับประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาปริญญาตรี มีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.042 ซึ่งน้อยกว่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่าประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาต่ำกว่าประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) เห็นด้วยต่อ

เงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านจำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิมีความเหมาะสม
ดีมากกว่าประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาปริญญาตรี โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.29

ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) กับ
ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.044 ซึ่ง
น้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนด ไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่ระดับ
การศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี เห็นด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านจำนวน
เงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิมีความเหมาะสมดีมากกว่าประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษา
ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ยเท่ากับ 0.52

ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาปริญญาตรีกับ ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่
ระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีมีค่านัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.011 ซึ่งน้อยกว่า นัยสำคัญทางสถิติที่
กำหนดไว้ที่ 0.05 หมายความว่า ประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี เห็น
ด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านจำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิมีความ
เหมาะสมดีมากกว่าประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่ระดับการศึกษาปริญญาตรี โดยมีผลต่างค่าเฉลี่ย
เท่ากับ 0.62

**สมมติฐานที่ 3 ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีมีความสัมพันธ์กับแนวโน้ม
พฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรก**

H_0 : ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีไม่มีความสัมพันธ์กับแนวโน้ม
พฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรก

H_1 : ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรร
มการซื้อรถยนต์คันแรก

สมมติฐานที่ 3.1 เพศมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรก

H_0 : เพศไม่มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรก

H_1 : เพศมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรก

ตารางที่ 4.88 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านระยะเวลาในการซื้อรถยนต์

ระยะเวลาที่จะซื้อรถยนต์	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
1-3 เดือน	43 30.9%	63 24.1%	106 26.5%
4-6 เดือน	60 43.2%	113 43.3%	173 43.2%
7-9 เดือน	26 18.7%	47 18.0%	73 18.2%
10-12 เดือน	10 7.2%	38 14.6%	48 12.0%
รวม	139 100.0%	261 100.0%	400 100.0%
Chi – Square Test	Value	Asymp. Sig (2-sided)	
Pearson Chi-Square	5.706	0.127	

ผลจากตารางที่ 4.88 แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านระยะเวลาในการซื้อรถยนต์มีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.127 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 หมายความว่า ปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศไม่มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านระยะเวลาในการซื้อรถยนต์

ตารางที่ 4.89 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านรูปแบบการชำระเงิน

รูปแบบการชำระเงิน	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
ซื้อเงินสด	40 28.8%	51 19.5%	91 22.8%
ซื้อโดยชำระเงินผ่อน	99 71.2%	210 80.5%	309 77.2%
รวม	139 100.0%	261 100.0%	400 100.0%
Chi – Square Test	Value	Asymp. Sig (2-sided)	
Pearson Chi-Square	4.403	0.036*	

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลจากตารางที่ 4.89 แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านรูปแบบการชำระเงินมีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.036 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_1 หมายความว่า ปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านรูปแบบการชำระเงิน

ตารางที่ 4.90 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านแหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์

แหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์	เพศ		Pearson Chi-Square	
	ชาย	หญิง	Value	Asymp. Sig (2-sided)
ตนเอง	65 46.8%	169 64.8%	12.089	0.001**
คนในครอบครัว	47 33.8%	101 38.7%	0.928	0.335
สถาบันการเงิน	101 72.7%	211 80.8%	3.537	0.060**
เงินกู้นอกระบบ	6 4.3%	2 0.8%	5.833	0.016*

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.90 แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านแหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์จากตนเอง เงินกู้นอกระบบ มีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.001, 0.016 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 และ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_1 หมายความว่า ปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านแหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์ จากตนเองและเงินกู้นอกระบบ

ตารางที่ 4.91 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านประเภทรถยนต์

ประเภทรถยนต์	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
รถกระบะ (Pick up)	26 18.7%	36 13.8%	62 15.5%
รถกระบะ 4 ประตู (Double cab)	42 30.2%	60 23.0%	102 25.5%
รถนั่ง (รถเก๋ง)	71 51.1%	165 63.2%	236 59.0%
รวม	139 100.0%	261 100.0%	400 100.0%
Chi – Square Test	Value	Asymp. Sig (2-sided)	
Pearson Chi-Square	5.535	0.063	

ผลจากตารางที่ 4.91 แสดงให้เห็นว่าปัจจัยส่วนบุคคล ลด้านเพศกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านประเภทรถยนต์ มีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.063 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 หมายความว่า ปัจจัยส่วนบุคคล ลด้านเพศไม่มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านประเภทรถยนต์

สมมติฐานที่ 3.2 อายุมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรก

H_0 : อายุไม่มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรก

H_1 : อายุมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรก

ตารางที่ 4.92 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านระยะเวลาที่จะซื้อรถยนต์

ระยะเวลาที่จะซื้อรถยนต์	อายุ					รวม
	21 - 25	26-30	31 - 35	36 - 40	41 ปีขึ้นไป	
1-3 เดือน	40 27.2%	31 28.7%	16 23.5%	11 29.7%	8 20.0%	106 26.5%
4-6 เดือน	73 49.7%	32 29.6%	32 47.1%	17 45.9%	19 47.5%	173 43.2%
7-9 เดือน	19 12.9%	26 24.1%	11 16.2%	6 16.2%	11 27.5%	73 18.2%
10-12 เดือน	15 10.2%	19 17.6%	9 13.2%	3 8.1%	2 5.0%	48 12.0%
รวม	147 100.0%	108 100.0%	68 100.0%	37 100.0%	40 100.0%	400 100.0%
Chi - Square Test	Value	Asymp. Sig (2-sided)				
Pearson Chi-Square	19.529	0.077				

ผลจากตารางที่ 4.92 แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยส่วนบุคคลด้านอายุกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านระยะเวลาที่จะซื้อรถยนต์ มีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.077 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 หมายความว่าปัจจัยส่วนบุคคลด้านอายุไม่มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านระยะเวลาที่จะซื้อรถยนต์

ตารางที่ 4.93 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านรูปแบบการชำระเงิน

รูปแบบการชำระเงิน	อายุ					รวม
	21 - 25	26-30	31 - 35	36 - 40	41 ปี ขึ้นไป	
ซื้อเงินสด	38 25.9%	14 13.0%	11 16.2%	11 29.7%	17 42.5%	91 22.8%
ซื้อโดยชำระเงินผ่อน	109 74.1%	94 87.0%	57 83.8%	26 70.3%	23 57.5%	309 77.2%
รวม	147 100.0%	108 100.0%	68 100.0%	37 100.0%	40 100.0%	400 100.0%
Chi - Square Test	Value	Asymp. Sig (2-sided)				
Pearson Chi-Square	18.266	0.001**				

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.93 แสดงให้เห็นว่าปัจจัยส่วนบุคคล ลด้านอายุกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านรูปแบบการชำระเงิน มีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.001 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_1 หมายความว่าปัจจัยส่วนบุคคล ลด้านอายุมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านรูปแบบการชำระเงิน

ตารางที่ 4.94 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านแหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์

แหล่งที่มาของ เงินทุนในการซื้อ รถยนต์	อายุ					Pearson Chi-Square	
	21 - 25	26-30	31 – 35	36 – 40	41 ปี ขึ้นไป	Value	Asymp.Sig (2-sided)
ตนเอง	87 59.2%	62 57.4%	33 48.5%	26 70.3%	26 65.0%	5.673	0.225
คนในครอบครัว	79 53.7%	37 34.3%	16 23.5%	8 21.6%	8 20.0%	32.030	0.000**
สถาบันการเงิน	109 74.1%	94 87.0%	57 83.8%	28 75.7%	24 60.0%	15.423	0.004**
เงินกู้ยืมในระบบ	2 1.4%	6 5.6%	0 0%	0 0%	0 0%	10.232	0.037*

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.94 แสดงให้เห็นว่าปัจจัยส่วนบุคคล ด้านอายุกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านแหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์ จากคนในครอบครัว สถาบันการเงิน เงินกู้ยืมในระบบมีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000, 0.004, 0.037 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ 0.01 และ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 หมายความว่าปัจจัยส่วนบุคคลด้านอายุมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านแหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์ จากคนในครอบครัว สถาบันการเงิน เงินกู้ยืมในระบบ

ตารางที่ 4.95 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านประเภทรถยนต์

ประเภทรถยนต์	อายุ					รวม
	21 - 25	26-30	31 – 35	36 – 40	41 ปีขึ้นไป	
รถกระบะ (Pick up)	20 13.6%	11 10.2%	20 29.4%	0 .0%	11 27.5%	62 15.5%
รถกระบะ 4 ประตู (Double cab)	30 20.4%	19 17.6%	24 35.3%	15 40.5%	14 35.0%	102 25.5%
รถนั่ง (รถเก๋ง)	97 66.0%	78 72.2%	24 35.3%	22 59.5%	15 37.5%	236 59.0%
รวม	147 100.0%	108 100.0%	68 100.0%	37 100.0%	40 100.0%	400 100.0%
Chi – Square Test	Value	Asymp. Sig (2-sided)				
Pearson Chi-Square	45.678	0.000**				

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.95 แสดงให้เห็นว่าปัจจัยส่วนบุคคล ด้านอายุกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านประเภทรถยนต์ มีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_1 หมายความว่าปัจจัยส่วนบุคคลด้านอายุมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านประเภทรถยนต์

สมมติฐานที่ 3.3 สถานภาพมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรก

H_0 : สถานภาพไม่มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรก

H_1 : สถานภาพมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรก

ตารางที่ 4.96 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านระยะเวลาที่จะซื้อรถยนต์

ระยะเวลาที่จะซื้อรถยนต์	สถานภาพ				รวม
	โสด	สมรส	หย่าร้าง	หม้าย / แยกกันอยู่	
1-3 เดือน	86 29.2%	19 21.6%	1 14.3%	0 .0%	106 26.5%
4-6 เดือน	127 43.1%	41 46.6%	1 14.3%	4 40.0%	173 43.2%
7-9 เดือน	45 15.3%	18 20.5%	4 57.1%	6 60.0%	73 18.2%
10-12 เดือน	37 12.5%	10 11.4%	1 14.3%	0 .0%	48 12.0%
รวม	295 100.0%	88 100.0%	7 100.0%	10 100.0%	400 100.0%
Chi – Square Test	Value	Asymp. Sig (2-sided)			
Pearson Chi-Square	24.610	0.003**			

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.96 แสดงให้เห็นว่าปัจจัยส่วนบุคคลด้านสถานภาพกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านระยะเวลาที่จะซื้อรถยนต์ มีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.003 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_1 หมายความว่า ปัจจัยส่วนบุคคลด้านสถานภาพมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านระยะเวลาที่จะซื้อรถยนต์

ตารางที่ 4.97 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อขายรถยนต์คันแรกด้านรูปแบบการชำระเงิน

รูปแบบการชำระเงิน	สถานภาพ				รวม
	โสด	สมรส	หย่าร้าง	หม้าย / แยกกันอยู่	
ซื้อเงินสด	57 19.3%	23 26.1%	7 100.0%	4 40.0%	91 22.8%
ซื้อโดยชำระเงินผ่อน	238 80.7%	65 73.9%	0 .0%	6 60.0%	309 77.2%
รวม	295 100.0%	88 100.0%	7 100.0%	10 100.0%	400 100.0%
Chi – Square Test	Value	Asymp. Sig (2-sided)			
Pearson Chi-Square	28.009	0.000**			

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.97 แสดงให้เห็นว่าปัจจัยส่วนบุคคลด้านสถานภาพกับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้านรูปแบบการชำระเงิน มีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่าระดับ นัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_1 หมายความว่าปัจจัยส่วนบุคคลด้านสถานภาพ มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้านรูปแบบการชำระเงิน

ตารางที่ 4.98 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านแหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์

แหล่งที่มาของ เงินทุนในการซื้อ รถยนต์	สถานภาพ				Pearson Chi-Square	
	โสด	สมรส	หย่าร้าง	หม้าย/ แยกกันอยู่	Value	Asymp. Sig (2-sided)
ตนเอง	163 55.3%	60 68.2%	7 100.0%	4 40.0%	11.053	0.011*
คนในครอบครัว	113 38.3%	33 37.5%	0 0%	2 20.0%	5.576	0.134
สถาบันการเงิน	240 81.4%	66 75.0%	0 0%	6 60.0%	29.104	0.000**
เงินกู้นอกระบบ	4 1.4%	4 4.5%	0 0%	0 0%	3.880	0.275

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.98 แสดงให้เห็นว่าปัจจัยส่วนบุคคลด้านสถานภาพกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านแหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์ จากตนเอง สถาบันการเงิน มีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.011, 0.000 ตามลำดับ ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_1 หมายความว่าปัจจัยส่วนบุคคลด้านสถานภาพมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านแหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์ จากตนเอง สถาบันการเงิน

ตารางที่ 4.99 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพกับแนวโน้มพฤติกรรมกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านประเภทรถยนต์

ประเภทรถยนต์	สถานภาพ				รวม
	โสด	สมรส	หย่าร้าง	หม้าย / แยกกันอยู่	
รถกระบะ (Pick up)	41 13.9%	17 19.3%	4 57.1%	0 .0%	62 15.5%
รถกระบะ 4 ประตู (Double cab)	64 21.7%	38 43.2%	0 .0%	0 .0%	102 25.5%
รถนั่ง (รถเก๋ง)	190 64.4%	33 37.5%	3 42.9%	10 100.0%	236 59.0%
รวม	295 100.0%	88 100.0%	7 100.0%	10 100.0%	400 100.0%
Chi – Square Test	Value	Asymp. Sig (2-sided)			
Pearson Chi-Square	39.011	0.000**			

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.99 แสดงให้เห็นว่าปัจจัยส่วนบุคคลด้านสถานภาพกับแนวโน้มพฤติกรรมกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านประเภทรถยนต์ มีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_1 หมายความว่า ปัจจัยส่วนบุคคลด้านสถานภาพมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านประเภทรถยนต์

สมมติฐานที่ 3.4 อาชีพมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรก

H_0 : อาชีพไม่มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรก

H_1 : อาชีพมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรก

ตารางที่ 4.100 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านระยะเวลาในการซื้อรถยนต์

ระยะเวลาในการซื้อรถยนต์	อาชีพ						รวม
	นักศึกษา	รับจ้างทั่วไป	พนักงานเอกชน	ข้าราชการ – รัฐวิสาหกิจ	ธุรกิจส่วนตัว	พ่อบ้าน / แม่บ้าน	
1-3 เดือน	18 23.1%	9 33.3%	44 24.4%	22 29.3%	11 32.4%	2 33.3%	106 26.5%
4-6 เดือน	45 57.7%	12 44.4%	66 36.7%	32 42.7%	18 52.9%	0 .0%	173 43.2%
7-9 เดือน	10 12.8%	1 3.7%	38 21.1%	17 22.7%	3 8.8%	4 66.7%	73 18.2%
10-12 เดือน	5 6.4%	5 18.5%	32 17.8%	4 5.3%	2 5.9%	0 .0%	48 12.0%
รวม	78 100.0%	27 100.0%	180 100.0%	75 100.0%	34 100.0%	6 100.0%	400 100.0%
Chi-Square Test	Value	Asymp. Sig (2-sided)					
Pearson	38.708	0.001**					
Chi-Square							

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.100 แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยส่วนบุคคล ด้านอาชีพกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านระยะเวลาในการซื้อรถยนต์มีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.001 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_1 หมายความว่า ปัจจัยส่วนบุคคล ด้านอาชีพมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านระยะเวลาในการซื้อรถยนต์

ตารางที่ 4.101 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านรูปแบบการชำระเงิน

รูปแบบการชำระเงิน	อาชีพ						รวม
	รับจ้าง		พนักงาน เอกชน	ข้าราชการ			
	นักศึกษา	ทั่วไป		- รัฐวิสาหกิจ	ธุรกิจ ส่วนตัว	พ่อบ้าน/ แม่บ้าน	
ซื้อเงินสด	30 38.5%	4 14.8%	16 8.9%	24 32.0%	17 50.0%	0 .0%	91 22.8%
ซื้อโดยชำระเงิน ผ่อน	48 61.5%	23 85.2%	164 91.1%	51 68.0%	17 50.0%	6 100.0%	309 77.2%
รวม	78 100.0%	27 100.0%	180 100.0%	75 100.0%	34 100.0%	6 100.0%	400 100.0%
Chi-Square Test	Value	Asymp. Sig (2-sided)					
Pearson	51.386	0.000**					
Chi-Square							

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.101 แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยส่วนบุคคล ด้านอาชีพกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านรูปแบบการชำระเงินมีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_1 หมายความว่าปัจจัยส่วนบุคคล ด้านอาชีพมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านรูปแบบการชำระเงิน

ตารางที่ 4.102 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านแหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์

แหล่งที่มาของ เงินทุนในการ ซื้อรถยนต์	อาชีพ						Pearson	
	นักศึกษา	รับจ้าง ทั่วไป	พนักงาน เอกชน	ข้าราชการ – รัฐวิสาหกิจ	ธุรกิจ ส่วนตัว	พ่อบ้าน/ แม่บ้าน	Value	Asymp. Sig (2-sided)
ตนเอง	38 48.7%	19 70.4%	113 62.8%	38 50.7%	22 64.7%	4 66.7%	8.598	0.126
คนใน ครอบครัว	54 69.2%	6 22.2%	59 32.8%	18 24.0%	9 26.5%	2 33.3%	45.757	0.000**
สถาบัน การเงิน	48 61.5%	23 85.2%	164 91.1%	53 70.7%	18 52.9%	6 100.0%	47.646	0.000**
เงินกู้	0 0%	0 0%	4 2.2%	4 5.3%	0 0%	0 0%	7.256	0.202
นอกระบบ								

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.102 แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยส่วนบุคคล ด้านอาชีพกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านแหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์ จากคนในครอบครัว สถาบันการเงิน มีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000, 0.000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.01 ดังนั้นจึงยอมรับ H_1 หมายความว่า ปัจจัยส่วนบุคคล ด้านอาชีพ มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรก ด้านแหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์ จากคนในครอบครัว สถาบันการเงิน

ตารางที่ 4.103 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านประเภทรถยนต์

ประเภทรถยนต์	อาชีพ						รวม
	นักศึกษา	รับจ้าง ทั่วไป	พนักงาน เอกชน	ข้าราชการ – รัฐวิสาหกิจ	ธุรกิจ ส่วนตัว	พ่อบ้าน/ แม่บ้าน	
รถกระบะ (Pick up)	14 17.9%	7 25.9%	25 13.9%	8 10.7%	8 23.5%	0 .0%	62 15.5%
รถกระบะ 4 ประตู (Double cab)	4 5.1%	6 22.2%	56 31.1%	31 41.3%	3 8.8%	2 33.3%	102 25.5%
รถนั่ง (รถเก๋ง)	60 76.9%	14 51.9%	99 55.0%	36 48.0%	23 67.6%	4 66.7%	236 59.0%
รวม	78 100.0%	27 100.0%	180 100.0%	75 100.0%	34 100.0%	6 100.0%	400 100.0%
Chi-Square Test	Value	Asymp. Sig (2-sided)					
Pearson Chi-Square	39.225	0.000**					

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.103 แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยส่วนบุคคล ด้านอาชีพกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านประเภทรถยนต์มีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_1 หมายความว่าปัจจัยส่วนบุคคล ด้านอาชีพมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านประเภทรถยนต์

สมมติฐานที่ 3.5 รายได้ต่อเดือนมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรก

แรก

H_0 : รายได้ต่อเดือนไม่มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรก

H_1 : รายได้ต่อเดือนมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรก

ตารางที่ 4.104 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านระยะเวลาที่จะซื้อรถยนต์

ระยะเวลาที่จะซื้อรถยนต์	รายได้ต่อเดือน				รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ	15,001	30,001	45,001 บาทขึ้นไป	
	15,000 บาท	30,000 บาท	45,000บาท		
1-3 เดือน	72 25.2%	26 32.5%	5 23.8%	3 23.1%	106 26.5%
4-6 เดือน	126 44.1%	32 40.0%	7 33.3%	8 61.5%	173 43.2%
7-9 เดือน	52 18.2%	11 13.8%	8 38.1%	2 15.4%	73 18.2%
10-12 เดือน	36 12.6%	11 13.8%	1 4.8%	0 .0%	48 12.0%
รวม	286 100.0%	80 100.0%	21 100.0%	13 100.0%	400 100.0%
Chi – Square Test	Value	Asymp. Sig (2-sided)			
Pearson Chi-Square	11.354	0.252			

ผลจากตารางที่ 4.104 แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยส่วนบุคคล ลด้านรายได้ต่อเดือนกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านระยะเวลาที่จะซื้อรถยนต์ มีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.252 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 หมายความว่า ปัจจัยส่วนบุคคล ลด้านรายได้ต่อเดือนไม่มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านระยะเวลาที่จะซื้อรถยนต์

ตารางที่ 4.105 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านรูปแบบการชำระเงิน

รูปแบบการชำระเงิน	รายได้ต่อเดือน				รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ	15,001	30,001	45,001 บาท	
	15,000 บาท	30,000 บาท	45,000 บาท	ขึ้นไป	
ซื้อเงินสด	57 19.9%	21 26.2%	5 23.8%	8 61.5%	91 22.8%
ซื้อโดยชำระเงินผ่อน	229 80.1%	59 73.8%	16 76.2%	5 38.5%	309 77.2%
รวม	286 100.0%	80 100.0%	21 100.0%	13 100.0%	400 100.0%
Chi – Square Test	Value	Asymp. Sig (2-sided)			
Pearson Chi-Square	12.994	0.005**			

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.105 แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยส่วนบุคคล ด้านรายได้ต่อเดือนกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านรูปแบบการชำระเงิน มีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.005 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_1 หมายความว่า ปัจจัยส่วนบุคคล ด้านรายได้ต่อเดือนมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านรูปแบบการชำระเงิน

ตารางที่ 4.106 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับแนวโน้มพฤติกรรมกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านแหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์

แหล่งที่มาของ เงินทุนในการ ซื้อรถยนต์	ต่ำกว่าหรือ เท่ากับ 15,000 บาท	รายได้ต่อเดือน			Pearson Chi-Square	
		15,001 บาท	30,001 บาท	45,001 บาท ขึ้นไป	Value	Asymp.Sig (2-sided)
ตนเอง	165 57.7%	55 68.8%	7 33.3%	7 53.8%	9.133	0.028
คนใน ครอบครัว	125 43.7%	16 20.0%	3 14.3%	4 30.8%	20.301	0.000**
สถาบัน การเงิน	229 80.1%	61 76.2%	17 81.0%	5 38.5%	12.807	0.005**
เงินกู้ นอกระบบ	8 2.8%	0 0%	0 0%	0 0%	3.254	0.354

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.106 แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยส่วนบุคคลด้านรายได้ต่อเดือนกับแนวโน้มพฤติกรรมกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านแหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์ จากตนเอง คนในครอบครัว สถาบันการเงินมีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.028, 0.000, 0.005 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_1 หมายความว่าปัจจัยส่วนบุคคลด้านรายได้ต่อเดือนมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านแหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์จากตนเอง คนในครอบครัว สถาบันการเงิน

ตารางที่ 4.107 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านประเภทรถยนต์

ประเภทรถยนต์	รายได้ต่อเดือน				รวม
	ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท	15,001 – 30,000 บาท	30,001 - 45,000 บาท	45,001 บาทขึ้นไป	
รถกระบะ (Pick up)	47 16.4%	12 15.0%	3 14.3%	0 0%	62 15.5%
รถกระบะ 4 ประตู (Double cab)	62 21.7%	30 37.5%	8 38.1%	2 15.4%	102 25.5%
รถนั่ง (รถเก๋ง)	177 61.9%	38 47.5%	10 47.6%	11 84.6%	236 59.0%
รวม	286 100.0%	80 100.0%	21 100.0%	13 100.0%	400 100.0%
Chi – Square Test	Value	Asymp. Sig (2-sided)			
Pearson Chi-Square	14.297	0.026*			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลจากตารางที่ 4.107 แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยส่วนบุคคล ลด้านรายได้ต่อเดือนกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านประเภทรถยนต์มี นัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.026 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_1 หมายความว่า ปัจจัยส่วนบุคคล ลด้านรายได้ต่อเดือนมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านประเภทรถยนต์

สมมติฐานที่ 3.6 ระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการณ์ซื้อรถยนต์คันแรก

แรก

H_0 : ระดับการศึกษาไม่มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการณ์ซื้อรถยนต์คันแรก

H_1 : ระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการณ์ซื้อรถยนต์คันแรก

ตารางที่ 4.108 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษา กับแนวโน้มพฤติกรรมการณ์ซื้อรถยนต์คันแรกด้านระยะเวลาที่จะซื้อรถยนต์

ระยะเวลาที่จะซื้อรถยนต์	ระดับการศึกษา				รวม
	ต่ำกว่าประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)	ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)	ปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญาตรี	
1-3 เดือน	14 26.9%	21 24.7%	67 27.1%	4 25.0%	106 26.5%
4-6 เดือน	18 34.6%	33 38.8%	113 45.7%	9 56.2%	173 43.2%
7-9 เดือน	14 26.9%	21 24.7%	35 14.2%	3 18.8%	73 18.2%
10-12 เดือน	6 11.5%	10 11.8%	32 13.0%	0 .0%	48 12.0%
รวม	52 100.0%	85 100.0%	247 100.0%	16 100.0%	400 100.0%
Chi – Square Test	Value	Asymp. Sig (2-sided)			
Pearson Chi-Square	10.881	0.284			

ผลจากตารางที่ 4.108 แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยส่วนบุคคล ด้านระดับการศึกษา กับแนวโน้มพฤติกรรมการณ์ซื้อรถยนต์คันแรกด้านระยะเวลาที่จะซื้อรถยนต์ มีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.284 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_0 หมายความว่า ปัจจัยส่วนบุคคล ด้านระดับการศึกษาไม่มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการณ์ซื้อรถยนต์คันแรกด้านระยะเวลาที่จะซื้อรถยนต์

ตารางที่ 4.109 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับแนวโน้มพฤติกรรม
การซื้อรถยนต์คันแรกด้านรูปแบบการชำระเงิน

รูปแบบการชำระเงิน	ระดับการศึกษา				รวม
	ต่ำกว่า ประกาศนียบัตร วิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)	ประกาศนียบัตร วิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)	ปริญญา ตรี	สูงกว่า ปริญญาตรี	
ซื้อเงินสด	17 32.7%	16 18.8%	50 20.2%	8 50.0%	91 22.8%
ซื้อโดยชำระเงินผ่อน	35 67.3%	69 81.2%	197 79.8%	8 50.0%	309 77.2%
รวม	52 100.0%	85 100.0%	247 100.0%	16 100.0%	400 100.0%
Chi – Square Test	Value	Asymp. Sig (2-sided)			
Pearson Chi-Square	11.314	0.010*			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลจากตารางที่ 4.109 แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยส่วนบุคคล ด้านระดับการศึกษา กับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้านรูปแบบการชำระเงิน มีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.010 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_1 หมายความว่า ปัจจัยส่วนบุคคล ด้านระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้านรูปแบบการชำระเงิน

ตารางที่ 4.110 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับแนวโน้มพฤติกรรม
การซื้อรถยนต์คันแรกด้านแหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์

แหล่งที่มา ของเงินทุน ในการซื้อ รถยนต์	ระดับการศึกษา				Pearson Chi-Square	
	ต่ำกว่า ประกาศนียบัตร วิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)	ประกาศนียบัตร วิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)	ปริญญา ตรี	สูงกว่า ปริญญา ตรี	Value	Asymp.Sig (2-sided)
ตนเอง	36 69.2%	61 71.8%	135 54.7%	2 12.5%	24.076	0.000**
คนใน ครอบครัว	14 26.9%	16 18.8%	118 47.8%	0 0%	36.008	0.000**
สถาบัน การเงิน	36 69.2%	69 81.2%	197 79.8%	10 62.5%	5.515	0.138
เงินกู้ นอกระบบ	0 0%	4 4.7%	4 1.6%	0 0%	4.746	0.191

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

ผลจากตารางที่ 4.110 แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยส่วนบุคคลด้านระดับการศึกษากับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านแหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์ จากตนเอง คนในครอบครัว มีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.000, 0.000 ตามลำดับ ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_1 หมายความว่า ปัจจัยส่วนบุคคล ด้านระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านแหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์จากตนเอง คนในครอบครัว

ตารางที่ 4.111 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านประเภทรถยนต์

ประเภทรถยนต์	ระดับการศึกษา				รวม
	ต่ำกว่า ประกาศนียบัตร วิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)	ประกาศนียบัตร วิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)	ปริญญา ตรี	สูงกว่า ปริญญา ตรี	
รถกระบะ (Pick up)	13 25.0%	11 12.9%	36 14.6%	2 12.5%	62 15.5%
รถกระบะ 4 ประตู (Double cab)	10 19.2%	33 38.8%	55 22.3%	4 25.0%	102 25.5%
รถนั่ง (รถเก๋ง)	29 55.8%	41 48.2%	156 63.2%	10 62.5%	236 59.0%
รวม	52 100.0%	85 100.0%	247 100.0%	16 100.0%	400 100.0%
Chi – Square Test	Value	Asymp. Sig (2-sided)			
Pearson Chi-Square	13.867	0.031*			

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลจากตารางที่ 4.111 แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยส่วนบุคคล ด้านระดับการศึกษากับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านประเภทรถยนต์มีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.031 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับ H_1 หมายความว่า ปัจจัยส่วนบุคคล ด้านระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกด้านประเภทรถยนต์

ตารางที่ 4.112 แสดงภาพรวมการทดสอบสมมติฐานข้อมูลทั่วไปของประชาชนจังหวัดปทุมธานีกับ
ความคิดเห็นที่มีต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก

ความคิดเห็นที่มีต่อนโยบาย ค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก	ข้อ					
	เพศ	อายุ	สถานภาพ	อาชีพ	รายได้ต่อเดือน	ระดับการศึกษา
1.หนี้สินของประชาชน	*	**	**	-	*	-
2. ภาระค่าใช้จ่ายของ ประชาชน	**	**	*	**	-	-
3. การจราจร	**	**	**	**	**	**
4. การใช้พลังงานเชื้อเพลิง	*	**	**	*	**	**
5. มลพิษทางอากาศ	**	**	-	-	-	**
6. คะแนนเสียงของพรรค การเมือง	-	**	-	*	**	-
7. งบประมาณ	-	**	**	-	-	*
8. การจ้างงาน	-	*	-	*	**	*
9. ราคารถยนต์	-	-	-	*	*	-
10.การเติบโตของ อุตสาหกรรมรถยนต์	*	**	*	**	*	-
11. เงินหมุนเวียนในระบบ	-	-	-	-	**	-
12. ความสะดวกสบาย ปลอดภัย เป็นส่วนตัวในการ เดินทาง	-	-	-	**	-	**

* มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

** มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01

- ไม่มีความแตกต่าง

ตารางที่ 4.113 แสดงภาพรวมการทดสอบสมมติฐานข้อมูลทั่วไปของประชาชนจังหวัดปทุมธานีกับ
ความคิดเห็นที่มีต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก

ความคิดเห็นที่มีต่อเงื่อนไข ของนโยบายค้ำเงินภาษี รถยนต์คันแรก	ข้อ					
	เพศ	อายุ	สถานภาพ	อาชีพ	รายได้ต่อเดือน	ระดับการศึกษา
1. ขอบเขตระยะเวลา ในการซื้อ	-	-	-	-	-	-
2. ราคารถยนต์ ที่กำหนด	-	-	-	**	**	-
3. ขนาดความจุ กระบอกลูก	-	-	-	*	-	-
4. ประเทศที่ผลิต	-	**	*	-	**	-
5. จำนวนเงิน ที่จ่ายคืน	-	*	**	*	-	*
6. อายุขั้นต่ำของผู้ซื้อ	-	-	-	-	-	-
7. ระยะเวลาใน การครอบครอง	*	*	-	-	-	-
8. ระยะเวลาการ จ่ายคืนเงินภาษี	-	-	*	-	-	-

* มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

** มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01

- ไม่มีความแตกต่าง

ตารางที่ 4.114 แสดงภาพรวมการทดสอบสมมติฐานข้อมูลทั่วไปของประชาชนจังหวัดปทุมธานีกับ
ความคิดเห็นที่มีต่อแนวโน้มพฤติกรรมกรรมการซื้อรถยนต์คันแรก

แนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรก	ข้อ					
	เพศ	อายุ	สถานภาพ	อาชีพ	รายได้ต่อเดือน	ระดับการศึกษา
1. ระยะเวลาในการซื้อรถยนต์	-	-	**	**	-	-
2. รูปแบบการชำระเงิน	*	**	**	**	**	*
3. แหล่งที่มาของเงินทุนในการ ซื้อรถยนต์ (ตนเอง)	**	-	*	-	*	**
4. แหล่งที่มาของเงินทุนในการ ซื้อรถยนต์ (คนในครอบครัว)	-	**	-	**	**	**
5. แหล่งที่มาของเงินทุนในการ ซื้อรถยนต์ (สถาบันการเงิน)	-	**	**	**	**	-
6. แหล่งที่มาของเงินทุนในการ ซื้อรถยนต์ (เงินกู้ยืมจากระบบ)	*	*	-	-	-	-
7. ประเภทรถยนต์	-	**	**	**	*	*

* มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

** มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01

- ไม่มีความสัมพันธ์

บทที่ 5

สรุปผลวิจัย การอภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

ในการศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อ นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก เพื่อนำข้อมูลไปใช้เป็นแนวทางการวิเคราะห์ วางแผนกำหนด นโยบายของรัฐบาลในอนาคต และนำข้อมูลไปเป็นประโยชน์ในวิเคราะห์วางแผนการดำเนินงานและ กำหนดกลยุทธ์ที่เป็นประโยชน์ ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ซึ่งผู้ ศึกษาสรุปผลการค้นคว้าอิสระออกเป็น 5 ส่วนดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของประชาชนจังหวัดปทุมธานี

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อนโยบายคืนเงินภาษี รถยนต์คันแรก

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงิน ภาษีรถยนต์คันแรก

ส่วนที่ 4 แนวโน้มพฤติกรรมการณ์ซื้อรถยนต์คันแรกของประชาชนจังหวัดปทุมธานี

ส่วนที่ 5 ข้อมูลเพื่อทดสอบสมมติฐาน

5.1 สรุปผลการวิจัย

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานี

ผลการ ศึกษาค้นคว้าอิสระ พบว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ยังไม่เคยจดทะเบียน รถยนต์เป็นชื่อของตนเองและมีแนวโน้มที่จะซื้อรถยนต์คันแรก กแน่นอนส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 261 คนคิดเป็นร้อยละ 65.2 เพศชายจำนวน 139 คนคิดเป็นร้อยละ 34.8

ส่วนใหญ่อายุ 21-25 ปีจำนวน 147 คนคิดเป็นร้อยละ 36.8 รองลงมา คืออายุ 26-30 ปี จำนวน 108 คนคิดเป็นร้อยละ 27.0 อายุ 31-35 ปีจำนวน 68 คนคิดเป็นร้อยละ 17.0 อายุ 41 ปีขึ้นไป จำนวน 40 คนคิดเป็นร้อยละ 10.0 อายุ 36-40 ปีจำนวน 37 คนคิดเป็นร้อยละ 9.2 ตามลำดับ

ส่วนใหญ่สถานภาพ โสดจำนวน 295 คนคิดเป็นร้อยละ 73.8 รองลงมาคือ สถานภาพ สมรส จำนวน 88 คนคิดเป็นร้อยละ 22.0 สถานภาพ หม้าย/แยกกันอยู่ จำนวน 10 คนคิดเป็นร้อยละ 2.5 สถานภาพหย่าร้างจำนวน 7 คนคิดเป็นร้อยละ 1.8 ตามลำดับ

ส่วนใหญ่อาชีพ พนักงานเอกชน จำนวน 180 คน คิดเป็นร้อยละ 45.0 รองลงมาคืออาชีพ นักศึกษาจำนวน 78 คนคิดเป็นร้อยละ 19.5 อาชีพข้าราชการ-รัฐวิสาหกิจจำนวน 75 คนคิดเป็นร้อยละ 18.8 อาชีพธุรกิจส่วนตัว จำนวน 34 คนคิดเป็นร้อยละ 8.5 อาชีพรับจ้างทั่วไปจำนวน 27 คนคิดเป็นร้อยละ 6.8 อาชีพพ่อบ้าน/แม่บ้านจำนวน 6 คนคิดเป็นร้อยละ 1.5 ตามลำดับ

ส่วนใหญ่มีรายได้ต่อเดือน ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาทจำนวน 286 คนคิดเป็นร้อยละ 71.5 รองลงมาคือรายได้ต่อเดือน 15,001-30,000 บาทจำนวน 80 คนคิดเป็นร้อยละ 20.0 รายได้ต่อเดือน 30,001-45,000 บาทจำนวน 21 คนคิดเป็นร้อยละ 5.2 รายได้ต่อเดือน 45,001 บาทขึ้นไป จำนวน 13 คนคิดเป็นร้อยละ 3.2 ตามลำดับ

ส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาปริญญาตรี จำนวน 247 คนคิดเป็นร้อยละ 61.8 รองลงมาคือระดับการศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) จำนวน 85 คนคิดเป็นร้อยละ 21.2 ระดับการศึกษาต่ำกว่าประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) จำนวน 52 คนคิดเป็นร้อยละ 13.0 ระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีจำนวน 16 คนคิดเป็นร้อยละ 4.0 ตามลำดับ

ส่วนใหญ่มีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 3-4 คนจำนวน 198 คนคิดเป็นร้อยละ 49.5 รองลงมาคือ จำนวนสมาชิกในครอบครัว 5-6 คนจำนวน 92 คนคิดเป็นร้อยละ 23.0 จำนวนสมาชิกในครอบครัว 1-2 คนจำนวน 66 คนคิดเป็นร้อยละ 16.5 จำนวนสมาชิกในครอบครัวมากกว่า 6 คนขึ้นไป จำนวน 44 คนคิดเป็นร้อยละ 11.0 ตามลำดับ

ส่วนใหญ่ มีจำนวนรถยนต์ภายในครอบครัว 1 คันจำนวน 170 คนคิดเป็นร้อยละ 42.5 รองลงมาคือไม่มีรถยนต์ภายในครอบครัวจำนวน 136 คนคิดเป็นร้อยละ 34.0 จำนวนรถยนต์ภายในครอบครัว 2 คันจำนวน 60 คนคิดเป็นร้อยละ 15.0 จำนวนรถยนต์ภายในครอบครัว มากกว่า 2 คันขึ้นไปจำนวน 34 คนคิดเป็นร้อยละ 8.5 ตามลำดับ

ส่วนใหญ่ลักษณะที่พักอาศัยแบบบ้านส่วนตัว/หมู่บ้านจัดสรร จำนวน 232 คนคิดเป็นร้อยละ 58.0 รองลงมาคือ ลักษณะที่พักอาศัยแบบคอนโด/อพาร์ทเมนท์จำนวน 81 คนคิดเป็นร้อยละ 20.2 ลักษณะที่พักอาศัยแบบทาวน์เฮ้าส์จำนวน 59 คนคิดเป็นร้อยละ 14.8 ลักษณะที่พักอาศัยแบบห้องแถวแบบเช่ารายเดือนจำนวน 28 คนคิดเป็นร้อยละ 7.0 ตามลำดับ

ส่วนใหญ่มีระยะทางในการเดินทางต่อวันน้อยกว่าหรือเท่ากับ 30 กิโลเมตรจำนวน 223 คนคิดเป็นร้อยละ 55.8 รองลงมาคือ ระยะทางในการเดินทางต่อวัน 31-60 กิโลเมตรจำนวน 138 คนคิดเป็นร้อยละ 34.5 ระยะทางในการเดินทางต่อวัน 91 กิโลเมตรขึ้นไปจำนวน 37 คนคิดเป็นร้อยละ 9.2 ระยะทางในการเดินทางต่อวัน 61-90 กิโลเมตร จำนวน 2 คนคิดเป็นร้อยละ 0.5 ตามลำดับ

ส่วนใหญ่มีระยะเวลาในการเดินทางต่อวัน น้อยกว่าหรือเท่ากับ 30 นาทีจำนวน 146 คน คิดเป็นร้อยละ 36.5 รองลงมาคือระยะเวลาในการเดินทางต่อวัน 31- 60 นาทีจำนวน 140 คนคิดเป็น ร้อยละ 35.0 ระยะเวลาในการเดินทางต่อวัน 61-90 นาทีจำนวน 71 คนคิดเป็นร้อยละ 17.8 ระยะเวลา ในการเดินทางต่อวันมากกว่า 90 นาทีจำนวน 43 คนคิดเป็นร้อยละ 10.8 ตามลำดับ

ส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อวัน น้อยกว่าหรือเท่ากับ 100 บาทจำนวน 271 คน คิดเป็นร้อยละ 67.8 รองลงมาคือ ค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อวัน 101-200 บาทจำนวน 84 คนคิดเป็น ร้อยละ 21.0 ค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อวัน 201-300 บาทจำนวน 30 คนคิดเป็นร้อยละ 7.5 ค่าใช้จ่าย ในการเดินทางต่อวัน 301 บาทขึ้นไปจำนวน 15 คนคิดเป็นร้อยละ 3.8 ตามลำดับ

ส่วนใหญ่มีรูปแบบการเดินทางด้วย รถโดยสาร จำนวน 244 คนคิดเป็นร้อยละ 61.0 รองลงมาคือ รูปแบบการเดินทางด้วย สมาชิกในครอบครัวรับ -ส่งจำนวน 58 คนคิดเป็นร้อยละ 14.5 รูปแบบการเดินทางด้วย รถรับส่งพนักงานของบริษัท -ส่งจำนวน 38 คนคิดเป็นร้อยละ 9.5 รูปแบบการเดินทางด้วยอาศัยรถเพื่อนร่วมงานจำนวน 33 คนคิดเป็นร้อยละ 8.2 รูปแบบการเดินทาง ด้วยตนเอง(รถยนต์ส่วนตัว)จำนวน 27 คนคิดเป็นร้อยละ 6.8 ตามลำดับ

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์ คันแรก

ผลการศึกษาค้นคว้าอิสระ พบว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีมีระดับความคิดเห็นต่อ นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกในภาพรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.90 โดย ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีมีความคิดเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง 3 ด้าน คือ มลพิษทางอากาศ เพิ่มขึ้น การจราจรติดขัด การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีมีความคิดเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วย 9 ด้านคือ ើ้อประโยชน์ ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมือง สิ้นเปลืองงบประมาณ การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น ภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้น ความสะดวกสบาย ปลอดภัย เป็นส่วนตัวในการเดินทางมาก ขึ้น การจ้างงานมากขึ้น หนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้น ราคารถยนต์ต่ำลง เงินหมุนเวียนในระบบ เศรษฐกิจมากขึ้น

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อเงื่อนไขของนโยบายสินเชื่อเงิน ภาษีรถยนต์คันแรก

ผลการศึกษาค้นคว้าอิสระ พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีมีระดับความคิดเห็นต่อเงื่อนไขนโยบายสินเชื่อเงินภาษีรถยนต์คันแรกในภาพรวมอยู่ในระดับเฉย ๆ โดยประชาชนในจังหวัดปทุมธานีมีความคิดเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วย 5 ด้านคือ การกำหนดให้ผู้มีสิทธิรับเงินคืนต้องเป็นผู้ซื้อที่มีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป การกำหนดราคารถยนต์ที่จะซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน จำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิมีความเหมาะสม การกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น การจ่ายคืนเงินภาษี

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีมีความคิดเห็นอยู่ในระดับเฉย ๆ 2 ด้าน คือ การกำหนดขนาดความจุกระบอกสูบประเภทรถยนต์นั่งไม่เกิน 1,500 ซีซี ขอบเขตระยะเวลาในการซื้อเหมาะสม

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีมีความคิดเห็นอยู่ในระดับไม่เห็นด้วย 1 ด้าน คือ การกำหนดระยะเวลาในการครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปี

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานี ที่ให้เหตุผลที่ไม่เห็นด้วยกับเงื่อนไขของนโยบาย มี 45 คน จากผู้ตอบแบบสอบถาม 400 คน ได้แก่ เหตุผลที่ไม่เห็นด้วยกับเงื่อนไขของนโยบาย เนื่องจาก ขั้นตอนการจ่ายเงินและให้สิทธิแก่ประชาชนมีความซับซ้อนมากเกินไป จำนวน 16 คนคิดเป็นร้อยละ 4.0 เหตุผลที่ไม่เห็นด้วยกับเงื่อนไขของนโยบาย เนื่องจาก ควรเพิ่มระยะเวลาในการซื้อ จำนวน 11 คนคิดเป็นร้อยละ 2.8 เหตุผลที่ไม่เห็นด้วยกับเงื่อนไขของนโยบายเนื่องจากไม่ควรกำหนดระยะเวลาในการครอบครองรถยนต์ จำนวน 10 คนคิดเป็นร้อยละ 2.5 เหตุผลที่ไม่เห็นด้วยกับเงื่อนไขของนโยบาย เนื่องจาก ควรเพิ่มขนาดความจุเครื่องยนต์ประเภทรถยนต์นั่ง จำนวน 4 คนคิดเป็นร้อยละ 1.0 เหตุผลที่ไม่เห็นด้วยกับเงื่อนไขของนโยบายเนื่องจากควรเพิ่มสิทธิให้กับคนที่เคยจดทะเบียนรถยนต์ไปแล้วจำนวน 4 คนคิดเป็นร้อยละ 1.0 ตามลำดับ

ส่วนที่ 4 พฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรกของประชาชนในจังหวัดปทุมธานี

ผลการศึกษาค้นคว้าอิสระพบว่า ประชาชนที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีระยะเวลาที่จะซื้อรถยนต์ 4-6 เดือนจำนวน 173 คน คิดเป็นร้อยละ 43.2 รองลงมาคือ ระยะเวลาที่จะซื้อรถยนต์ 1-3 เดือนจำนวน 106 คนคิดเป็นร้อยละ 26.5 ระยะเวลาที่จะซื้อรถยนต์ 7-9 เดือนจำนวน 73 คนคิดเป็นร้อยละ 18.2 ระยะเวลาที่จะซื้อรถยนต์ 10-12 เดือนจำนวน 48 คนคิดเป็นร้อยละ 12.0 ตามลำดับ

ส่วนใหญ่มีรูปแบบการชำระเงินด้วยการซื้อชำระเงินผ่อนจำนวน 309 คนคิดเป็นร้อยละ 77.2 รองลงมาคือรูปแบบการชำระเงินด้วยการซื้อเงินสด จำนวน 91 คน คิดเป็นร้อยละ 22.8

ส่วนใหญ่ซื้อโดยชำระเงินผ่อนเป็นเวลา 5 ปีจำนวน 159 คนคิดเป็นร้อยละ 51.5 ของผู้ตอบแบบสอบถามที่ซื้อเงินผ่อน รองลงมา คือซื้อโดยชำระเงินผ่อนเป็นเวลา 6 ปีจำนวน 61 คนคิดเป็นร้อยละ 19.7 ของผู้ตอบแบบสอบถามที่ซื้อเงินผ่อน ซื้อโดยชำระเงินผ่อนเป็นเวลา 4 ปีจำนวน 59 คนคิดเป็นร้อยละ 19.1 ของผู้ตอบแบบสอบถามที่ซื้อเงินผ่อน ซื้อโดยชำระเงินผ่อนเป็นเวลา 3 ปีจำนวน 18 คนคิดเป็นร้อยละ 5.8 ของผู้ตอบแบบสอบถามที่ซื้อเงินผ่อน ซื้อโดยชำระเงินผ่อนเป็นเวลา 2 ปีจำนวน 12 คนคิดเป็นร้อยละ 3.9 ของผู้ตอบแบบสอบถามที่ซื้อเงินผ่อนตามลำดับ

ส่วนใหญ่มีจำนวนเงินค่างวดร้อยละ 21-40% จำนวน 154 คนคิดเป็นร้อยละ 38.5 รองลงมา คือ จำนวนเงินค่างวดน้อยกว่าหรือเท่ากับ 20% จำนวน 109 คนคิดเป็นร้อยละ 27.2 จำนวนเงินค่างวดมากกว่า 60% จำนวน 92 คนคิดเป็นร้อยละ 23.0 จำนวนเงินค่างวด 41-60% จำนวน 45 คนคิดเป็นร้อยละ 11.2 ตามลำดับ

ส่วนใหญ่ซื้อรถยนต์โดยมีแหล่งที่มาจาก แหล่งที่มาของเงินทุนจากสถาบันการเงินเช่น ธนาคาร ไฟแนนซ์ สหกรณ์ออมทรัพย์ข้าราชการจำนวน 312 คนคิดเป็นร้อยละ 78.0 รองลงมาคือ แหล่งที่มาจาก แหล่งที่มาของเงินทุนจากตนเองจำนวน 234 คนคิดเป็นร้อยละ 58.5 แหล่งที่มาจาก แหล่งที่มาของเงินทุนจากคนในครอบครัวจำนวน 148 คนคิดเป็นร้อยละ 37.0 แหล่งที่มาจาก แหล่งที่มาของเงินทุนจากเงินกู้นอกระบบจำนวน 8 คนคิดเป็นร้อยละ 2.0 ตามลำดับ

ส่วนใหญ่ซื้อรถยนต์โดยมีบุคคลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อจากตนเองจำนวน 289 คนคิดเป็นร้อยละ 72.2 รองลงมาคือ คนในครอบครัวจำนวน 271 คนคิดเป็นร้อยละ 67.8 พนักงานขายจำนวน 111 คน คิดเป็นร้อยละ 27.8 เพื่อนจำนวน 30 คนคิดเป็นร้อยละ 7.5 พิธีเซนเตอร์ ดารา นักร้อง บุคคลที่มีชื่อเสียงจำนวน 6 คนคิดเป็นร้อยละ 1.5 ตามลำดับ

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีซื้อรถยนต์โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการประกอบอาชีพให้ ความสำคัญอันดับ 1 จำนวน 156 คคิดเป็นร้อยละ 39.0 ให้ความสำคัญอันดับ 2 จำนวน 158 คนคิดเป็น ร้อยละ 39.5 ให้ความสำคัญอันดับ 3 จำนวน 44 คนคิดเป็นร้อยละ 11.0 ให้ความสำคัญอันดับ 4 จำนวน 42 คนคิดเป็นร้อยละ 10.5 ซื้อรถยนต์โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสะดวกสบายในการเดินทางและ หลีกเลี่ยงปัญหาจากการใช้บริการขนส่งมวลชนให้ความสำคัญอันดับ 1 จำนวน 20คน คิดเป็นร้อยละ 51.5 ให้ความสำคัญอันดับ 2 จำนวน 140 คนคิดเป็นร้อยละ 35.0 ให้ความสำคัญอันดับ 3 จำนวน 38 คนคิดเป็นร้อยละ 9.5 ให้ความสำคัญอันดับ 4 จำนวน 16 คนคิดเป็นร้อยละ 4.0 ซื้อรถยนต์โดยมี วัตถุประสงค์เพื่อแสดงถึงฐานะและการยอมรับทางสังคมให้ความสำคัญอันดับ 1 จำนวน 8 คนคิดเป็น ร้อยละ 2.0 ให้ความสำคัญอันดับ 2 จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 8.2 ให้ความสำคัญอันดับ 3 จำนวน 118 คนคิดเป็นร้อยละ 29.5 ให้ความสำคัญอันดับ 4 จำนวน 241 คนคิดเป็นร้อยละ 60.2 ซื้อรถยนต์

โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรับเงินภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาให้ความสำคัญอันดับ 1 จำนวน 30 คนคิดเป็นร้อยละ 7.5 ให้ความสำคัญอันดับ 2 จำนวน 69 คน คิดเป็นร้อยละ 17.2 ให้ความสำคัญอันดับ 3 จำนวน 200 คนคิดเป็นร้อยละ 50 ให้ความสำคัญอันดับ 4 จำนวน 101 คนคิดเป็นร้อยละ 25.2

ส่วนใหญ่ มีแนวโน้มซื้อรถยนต์ยี่ห้อ HONDA จำนวน 128 คนคิดเป็นร้อยละ 32.0 รองลงมาคือ ยี่ห้อ TOYOTA จำนวน 95 คนคิดเป็นร้อยละ 23.8 ยี่ห้อ ISUZU จำนวน 61 คนคิดเป็นร้อยละ 15.2 ยี่ห้อ NISSAN จำนวน 41 คนคิดเป็นร้อยละ 10.2 ยี่ห้อ MAZDA จำนวน 35 คนคิดเป็นร้อยละ 8.8 ยี่ห้อ FORD จำนวน 26 คนคิดเป็นร้อยละ 6.5 ยี่ห้อ MITSUBISHI จำนวน 9 คนคิดเป็นร้อยละ 2.2 ยี่ห้อ CHEVROLET จำนวน 5 คนคิดเป็นร้อยละ 1.2 ตามลำดับ

ประชาชนซื้อรถยนต์โดยมีเหตุผลการตัดสินใจซื้อยี่ห้อรถยนต์ ในอนาคตเพราะรูปลักษณ์ภายนอกและการตกแต่งภายในรถมีความสวยงามให้ความสำคัญอันดับ 1 จำนวน 104 คนคิดเป็นร้อยละ 26.0 ให้ความสำคัญอันดับ 2 จำนวน 66 คนคิดเป็นร้อยละ 16.5 ให้ความสำคัญอันดับ 3 จำนวน 71 คนคิดเป็นร้อยละ 17.8 ให้ความสำคัญอันดับ 4 จำนวน 49 คนคิดเป็นร้อยละ 12.2 ให้ความสำคัญอันดับ 5 จำนวน 43 คนคิดเป็นร้อยละ 10.8 ให้ความสำคัญอันดับ 6 จำนวน 19 คนคิดเป็นร้อยละ 6.5 ให้ความสำคัญอันดับ 7 จำนวน 26 คนคิดเป็นร้อยละ 4.8 ให้ความสำคัญอันดับ 8 จำนวน 22 คนคิดเป็นร้อยละ 5.5 ซื้อรถยนต์โดยมีเหตุผลในการตัดสินใจซื้อยี่ห้อรถยนต์ในอนาคตเพราะประสิทธิภาพของเครื่องยนต์และสมรรถนะในการขับขี่ที่ดีและปลอดภัยให้ความสำคัญอันดับ 1 จำนวน 130 คนคิดเป็นร้อยละ 32.5 ให้ความสำคัญอันดับ 2 จำนวน 126 คนคิดเป็นร้อยละ 31.5 ให้ความสำคัญอันดับ 3 จำนวน 62 คนคิดเป็นร้อยละ 15.5 ให้ความสำคัญอันดับ 4 จำนวน 28 คนคิดเป็นร้อยละ 7.0 ให้ความสำคัญอันดับ 5 จำนวน 34 คนคิดเป็นร้อยละ 8.5 ให้ความสำคัญอันดับ 6 จำนวน 10 คนคิดเป็นร้อยละ 2.5 ให้ความสำคัญอันดับ 7 จำนวน 8 คนคิดเป็นร้อยละ 2.0 ให้ความสำคัญอันดับ 8 จำนวน 2 คนคิดเป็นร้อยละ 0.5 ซื้อรถยนต์โดยมีเหตุผลในการตัดสินใจซื้อยี่ห้อรถยนต์ในอนาคต เพราะเป็นรถยนต์ที่ประหยัดน้ำมันให้ความสำคัญอันดับ 1 จำนวน 106 คนคิดเป็นร้อยละ 26.5 ให้ความสำคัญอันดับ 2 จำนวน 85 คนคิดเป็นร้อยละ 21.2 ให้ความสำคัญอันดับ 3 จำนวน 86 คนคิดเป็นร้อยละ 21.5 ให้ความสำคัญอันดับ 4 จำนวน 58 คนคิดเป็นร้อยละ 14.5 ให้ความสำคัญอันดับ 5 จำนวน 44 คนคิดเป็นร้อยละ 11.0 ให้ความสำคัญอันดับ 6 จำนวน 17 คนคิดเป็นร้อยละ 4.2 ให้ความสำคัญอันดับ 7 จำนวน 2 คนคิดเป็นร้อยละ 0.5 ให้ความสำคัญอันดับ 8 จำนวน 2 คนคิดเป็นร้อยละ 0.5 ซื้อรถยนต์โดยมีเหตุผลในการตัดสินใจซื้อยี่ห้อรถยนต์ในอนาคตเพราะ ชื่อเสียงของบริษัทเป็นที่ยอมรับ ให้ความสำคัญอันดับ 1 จำนวน 30 คนคิดเป็นร้อยละ 7.5 ให้ความสำคัญอันดับ 2 จำนวน 26 คนคิดเป็นร้อยละ 6.5 ให้ความสำคัญอันดับ 3 จำนวน 68 คนคิดเป็นร้อยละ 17.0 ให้ความสำคัญอันดับ 4 จำนวน

59 คนคิดเป็นร้อยละ 14.8 ให้ความสำคัญอันดับ 5 จำนวน 35 คนคิดเป็นร้อยละ 8.8 ให้ความสำคัญอันดับ 6 จำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 11.0 ให้ความสำคัญอันดับ 7 จำนวน 92 คนคิดเป็นร้อยละ 23.0 ให้ความสำคัญอันดับ 8 จำนวน 46 คนคิดเป็นร้อยละ 11.5 ซึ่งรถยนต์โดยมีเหตุผลในการตัดสินใจซื้ออี้อารถยนต์ในอนาคตเพราะจำนวนของศูนย์บริการที่มีทั่วถึง ให้ความสำคัญอันดับ 1 จำนวน 15 คนคิดเป็นร้อยละ 3.8 ให้ความสำคัญอันดับ 2 จำนวน 40 คนคิดเป็นร้อยละ 10.0 ให้ความสำคัญอันดับ 3 จำนวน 54 คนคิดเป็นร้อยละ 13.5 ให้ความสำคัญอันดับ 4 จำนวน 77 คนคิดเป็นร้อยละ 19.2 ให้ความสำคัญอันดับ 5 จำนวน 85 คนคิดเป็นร้อยละ 21.2 ให้ความสำคัญอันดับ 6 จำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 15.8 ให้ความสำคัญอันดับ 7 จำนวน 46 คนคิดเป็นร้อยละ 11.5 ให้ความสำคัญอันดับ 8 จำนวน 20 คนคิดเป็นร้อยละ 5.0 ซึ่งรถยนต์โดยมีเหตุผลในการตัดสินใจซื้ออี้อารถยนต์ในอนาคตเพราะหลังจากใช้งานไปแล้วรถยนต์ สามารถนำไปขายต่อได้ในราคาสูง ให้ความสำคัญอันดับ 1 จำนวน 8 คนคิดเป็นร้อยละ 2.0 ให้ความสำคัญอันดับ 2 จำนวน 14 คนคิดเป็นร้อยละ 3.5 ให้ความสำคัญอันดับ 3 จำนวน 14 คนคิดเป็นร้อยละ 3.5 ให้ความสำคัญอันดับ 4 จำนวน 37 คนคิดเป็นร้อยละ 9.2 ให้ความสำคัญอันดับ 5 จำนวน 62 คนคิดเป็นร้อยละ 15.5 ให้ความสำคัญอันดับ 6 จำนวน 81 คนคิดเป็นร้อยละ 20.2 ให้ความสำคัญอันดับ 7 จำนวน 89 คนคิดเป็นร้อยละ 22.2 ให้ความสำคัญอันดับ 8 จำนวน 95 คนคิดเป็นร้อยละ 23.8 ซึ่งรถยนต์โดยมีเหตุผลในการตัดสินใจซื้ออี้อารถยนต์ในอนาคตเพราะราคาอะไหล่และค่าซ่อมบำรุงไม่แพง ให้ความสำคัญอันดับ 1 จำนวน 4 คนคิดเป็นร้อยละ 1.0 ให้ความสำคัญอันดับ 2 จำนวน 22 คนคิดเป็นร้อยละ 5.5 ให้ความสำคัญอันดับ 3 จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 9.0 ให้ความสำคัญอันดับ 4 จำนวน 58 คนคิดเป็นร้อยละ 14.5 ให้ความสำคัญอันดับ 5 จำนวน 80 คนคิดเป็นร้อยละ 20.0 ให้ความสำคัญอันดับ 6 จำนวน 98 คน คิดเป็นร้อยละ 24.5 ให้ความสำคัญอันดับ 7 จำนวน 74 คนคิดเป็นร้อยละ 18.5 ให้ความสำคัญอันดับ 8 จำนวน 28 คนคิดเป็นร้อยละ 7.0 ซึ่งรถยนต์โดยมีเหตุผลในการตัดสินใจซื้ออี้อารถยนต์ในอนาคต เพราะเงื่อนไขการชำระเงินของไฟแนนซ์ที่เข้าร่วมกับบริษัท ให้ความสำคัญอันดับ 1 จำนวน 3 คนคิดเป็นร้อยละ 0.8 ให้ความสำคัญอันดับ 2 จำนวน 16 คนคิดเป็นร้อยละ 4.0 ให้ความสำคัญอันดับ 3 จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 3.5 ให้ความสำคัญอันดับ 4 จำนวน 30 คนคิดเป็นร้อยละ 7.5 ให้ความสำคัญอันดับ 5 จำนวน 17 คนคิดเป็นร้อยละ 4.2 ให้ความสำคัญอันดับ 6 จำนวน 61 คนคิดเป็นร้อยละ 15.2 ให้ความสำคัญอันดับ 7 จำนวน 72 คนคิดเป็นร้อยละ 18.0 ให้ความสำคัญอันดับ 8 จำนวน 187 คนคิดเป็นร้อยละ 46.8

ส่วนใหญ่มีแนวโน้มซื้อรถยนต์ประเภทรถนั่ง (รถเก๋ง) จำนวน 236 คน คิดเป็นร้อยละ 59.0 รองลงมา คือรถกระบะ 4 ประตู (Double cab) จำนวน 102 คน คิดเป็นร้อยละ 25.5 รถกระบะ (Pick up) จำนวน 62 คน คิดเป็นร้อยละ 15.5 ตามลำดับ

ส่วนที่ 5 ข้อมูลเพื่อทดสอบสมมติฐาน

เพศที่แตกต่างกันกับความคิดเห็นต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก พบว่า

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานี มีความคิดเห็นต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก มีค่า Probability (P) เท่ากับ 0.892, 0.350, 0.707, 0.417, 0.335, 0.889 ซึ่งมากกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติ 0.05 คือ ด้านเอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมือง สิ้นเปลืองงบประมาณ การจ้างงานมากขึ้น ราคารถยนต์ต่ำลง เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมากขึ้น ความสะดวกสบาย ปลอดภัย เป็นส่วนตัว ในการเดินทางมากขึ้น แสดงว่า ยอมรับสมมติฐาน H_0 หมายความว่า เพศที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบาย ค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้าน เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมือง สิ้นเปลืองงบประมาณ การจ้างงานมากขึ้น ราคารถยนต์ต่ำลง เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมากขึ้น ความสะดวกสบาย, ปลอดภัย, เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้นไม่แตกต่างกัน ส่วนความคิดเห็น ของประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านอื่น ๆ มีค่า Probability (P) เท่ากับ 0.044, 0.002, 0.002, 0.014, 0.000, 0.041 ซึ่งน้อยกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติ 0.05 คือ หนี้สินของประชาชนเพิ่ม ภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้น การจราจรติดขัด การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น แสดงว่า ยอมรับสมมติฐาน H_1 หมายความว่า เพศที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์ คันแรกด้าน หนี้สินของประชาชนเพิ่ม ภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้น การจราจรติดขัด การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น แตกต่างกัน

อายุที่แตกต่างกับความคิดเห็นต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก พบว่า

ความคิดเห็น ของประชาชนจังหวัดปทุมธานี ต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้าน หนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้น ภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้น การจราจรติดขัด การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมือง สิ้นเปลืองงบประมาณ การจ้างงานมากขึ้น การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น มีค่า Probability (P) เท่ากับ 0.001, 0.000, 0.000, 0.000, 0.000, 0.000, 0.000, 0.037, 0.004 ซึ่งมีค่าน้อยกว่า

0.01 และ 0.05 นั่นคือปฏิเสธสมมติฐานหลัก H_0 ยอมรับสมมติฐานรอง H_1 ซึ่งหมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีอายุแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านหนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้น ภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้น การจราจรติดขัด การใช้พลังงานเชื้อเพลิง มากขึ้น มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมือง สิ้นเปลืองงบประมาณ การจ้างงานมากขึ้น การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น แตกต่างกัน ส่วนความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านราคารถยนต์ต่ำลง เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมากขึ้น ความสะดวกสบาย ปลอดภัย เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้น มีค่า Probability (P) เท่ากับ 0.379, 0.659, 0.240 ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.01 และ 0.05 นั่นคือ ยอมรับสมมติฐาน หลัก H_0 ปฏิเสธสมมติฐาน รอง H_0 ซึ่งหมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีอายุแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านด้านราคารถยนต์ต่ำลง เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมากขึ้น ความสะดวกสบาย ปลอดภัย เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้นไม่แตกต่างกัน

สถานการณ์ที่แตกต่างกับความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก พบว่า

ความคิดเห็น ของประชาชนจังหวัดปทุมธานี ต่อ นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้าน หนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้น ภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้น การจราจรติดขัด การใช้ พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น สิ้นเปลืองงบประมาณ การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น มีค่า Probability (P) เท่ากับ 0.003, 0.015, 0.003, 0.000, 0.001, 0.033 ซึ่งมีค่าน้อยกว่า 0.01 และ 0.05 นั่น คือ ปฏิเสธสมมติฐานหลัก H_0 ยอมรับสมมติฐานรอง H_1 ซึ่งหมายความว่า ประชาชนในจังหวัด ปทุมธานีที่มีสถานภาพแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อ นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้าน หนี้สิน ของประชาชนเพิ่มมากขึ้น ภาระค่าใช้จ่ายของประชาชน เพิ่มขึ้น การจราจรติดขัด การใช้ พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น สิ้นเปลืองงบประมาณ การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น แตกต่างกัน ส่วนความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีต่อ นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านมลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมือง การจ้างงานมากขึ้น ราคา รถยนต์ต่ำลง เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมากขึ้น ความสะดวกสบาย ปลอดภัย เป็นส่วนตัว ในการเดินทางมากขึ้น มีค่า Probability (P) เท่ากับ 0.599, 0.482, 0.064, 0.511, 0.913, 0.506 ซึ่งมีค่า มากกว่า 0.01 และ 0.05 นั่นคือ ยอมรับสมมติฐาน หลัก H_0 ปฏิเสธสมมติฐาน รอง H_1 ซึ่งหมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีสถานภาพแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อ นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์ คันแรกด้านมลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมือง การจ้างงาน

มากขึ้น ราคารถยนต์ต่ำลง เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมากขึ้น ความสะดวกสบายปลอดภัยเป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้นไม่แตกต่างกัน

อาชีพที่แตกต่างกันกับความคิดเห็นต่อนโยบายการเงินภาษีรถยนต์คันแรก พบว่า

ความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีต่อนโยบายการเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้น การจราจรติดขัด การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมือง การจ้างงานมากขึ้น ราคารถยนต์ต่ำลง การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น ความสะดวกสบาย ปลอดภัย เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้นมีค่า Probability (P) เท่ากับ 0.000, 0.003, 0.034, 0.018, 0.013, 0.034, 0.001, 0.000 ซึ่งมีค่าน้อยกว่า 0.01 และ 0.05 นั่นคือปฏิเสธสมมติฐานหลัก H_0 ยอมรับสมมติฐานรอง H_1 ซึ่งหมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีอาชีพแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายการเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้น การจราจรติดขัด การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น สิ้นเปลืองงบประมาณ เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมือง การจ้างงานมากขึ้น ราคารถยนต์ต่ำลง การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น ความสะดวกสบาย ปลอดภัย เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้นแตกต่างกัน ส่วนความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีต่อนโยบายการเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านหนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้น มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น สิ้นเปลืองงบประมาณ เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมากขึ้น มีค่า Probability (P) เท่ากับ 0.102, 0.346, 0.054, 0.104 ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.01 และ 0.05 นั่นคือ ยอมรับสมมติฐานหลัก H_0 ปฏิเสธสมมติฐานรอง H_1 ซึ่งหมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีอาชีพแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายการเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านหนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้น มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น สิ้นเปลืองงบประมาณ เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมากขึ้นไม่แตกต่างกัน

รายได้ต่อเดือนที่แตกต่างกันกับความคิดเห็นต่อนโยบายการเงินภาษีรถยนต์คันแรก พบว่า

ความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีต่อนโยบายการเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านหนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้น การจราจรติดขัด การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมือง การจ้างงานมากขึ้น ราคารถยนต์ต่ำลง การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมากขึ้นมีค่า Probability (P) เท่ากับ 0.041, 0.000, 0.000, 0.004, 0.004, 0.013, 0.044, 0.003 ซึ่งมีค่าน้อยกว่า 0.01 และ 0.05 นั่นคือ ปฏิเสธสมมติฐานหลัก H_0 ยอมรับสมมติฐานรอง H_1 ซึ่งหมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มี

รายได้ต่อเดือนแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านหนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้น การจรรยาบรรณ การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมือง การจ้างงานมากขึ้น ราคารถยนต์ต่ำลง การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมากขึ้นแตกต่างกัน ส่วนความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานี ต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้น มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น สิ้นเปลืองงบประมาณ ความสะดวกสบายปลอดภัย เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้นมีค่า Probability (P) เท่ากับ 0.869, 0.200, 0.146, 0.557 ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.01 และ 0.05 นั่นคือยอมรับสมมติฐานหลัก H_0 ปฏิเสธสมมติฐานรอง H_1 ซึ่งหมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีรายได้ต่อเดือนแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้น มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น สิ้นเปลืองงบประมาณ ความสะดวกสบายปลอดภัย เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้นไม่แตกต่างกัน

ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันกับความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก พบว่า
 ความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการจรรยาบรรณ การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น สิ้นเปลืองงบประมาณ การจ้างงานมากขึ้น ความสะดวกสบาย ปลอดภัย เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้น มีค่า Probability (P) เท่ากับ 0.001, 0.000, 0.005, 0.021, 0.025, 0.009 ซึ่งมีค่าน้อยกว่า 0.01 และ 0.05 นั่นคือ ปฏิเสธสมมติฐานหลัก H_0 ยอมรับสมมติฐานรอง H_1 ซึ่งหมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านการจรรยาบรรณ การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น สิ้นเปลืองงบประมาณ การจ้างงานมากขึ้น ความสะดวกสบาย ปลอดภัย เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้น แตกต่างกัน ส่วนความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ด้านหนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้น ภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้น เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของ พรรคการเมือง ราคารถยนต์ต่ำลง การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมากขึ้นมีค่า Probability (P) เท่ากับ 0.095, 0.120, 0.201, 0.111, 0.130, 0.487 ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.01 และ 0.05 นั่นคือ ยอมรับสมมติฐาน สมมติฐานหลัก H_0 ปฏิเสธสมมติฐานรอง H_1 ซึ่งหมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อ นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านหนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้น ภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้น เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมือง

ราคาการยนต์ต่ำลง การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมากขึ้นไม่แตกต่างกัน

เพศที่แตกต่างกันกับความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก

เพศที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกโดยรวมมีนัยสำคัญทางสถิติเท่ากับ 0.551 ซึ่งมากกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติที่กำหนดไว้ที่ 0.05 ดังนั้นจึงยอมรับสมมติฐาน H_0 หมายความว่าเพศชายและหญิงมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกโดยรวมไม่แตกต่างกัน โดยพบว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกมีค่า Probability (P) เท่ากับ 0.765, 0.137, 0.759, 0.166, 0.966, 0.850, 0.862 ซึ่งมากกว่า ค่านัยสำคัญทางสถิติ 0.05 คือด้านขอบเขตระยะเวลาในการซื้อเหมาะสม การกำหนดราคาการยนต์ที่จะซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน การกำหนดขนาดความจุกระบอกสูบประเภทรถยนต์นั่งไม่เกิน 1,500 ซีซี การกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น จำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิมีความเหมาะสมดี การกำหนดให้ผู้มีสิทธิรับเงินคืนต้องเป็นผู้ซื้อที่มีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป การจ่ายคืนเงินภาษีแสดงว่า ยอมรับสมมติฐานหลัก H_0 ปฏิเสธสมมติฐานรอง H_1 หมายความว่าเพศที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้าน ขอบเขตระยะเวลาในการซื้อเหมาะสม การกำหนดราคาการยนต์ที่จะซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน การกำหนดขนาดความจุกระบอกสูบประเภทรถยนต์นั่งไม่เกิน 1,500 ซีซี การกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น จำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิมีความเหมาะสมดี การกำหนดให้ผู้มีสิทธิรับเงินคืนต้องเป็นผู้ซื้อที่มีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป การจ่ายคืนเงินภาษีไม่แตกต่างกัน ส่วนความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านอื่น ๆ มีค่า Probability (P) เท่ากับ 0.034 ซึ่งน้อยกว่าค่านัยสำคัญทางสถิติ 0.05 คือ การกำหนดระยะเวลาในการครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปีแสดงว่า ยอมรับสมมติฐานรอง H_1 ปฏิเสธสมมติฐานหลัก H_0 หมายความว่าเพศที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการกำหนดระยะเวลาในการครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปีแตกต่างกัน

อายุที่แตกต่างกันกับเงื่อนไขของความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของ นโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก พบว่า

ความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น จำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิมีความเหมาะสมดี การกำหนดระยะเวลาในการครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปี มีค่า Probability (P) เท่ากับ 0.001, 0.039, 0.047 ซึ่งมีค่าน้อยกว่า 0.01 และ 0.05 นั่นคือ ปฏิเสธสมมติฐานหลัก H_0 ยอมรับสมมติฐานรอง H_1 ซึ่งหมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีอายุแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น จำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิมีความเหมาะสมดี การกำหนดระยะเวลาในการครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปีแตกต่างกัน ส่วนความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านขอบเขตระยะเวลาในการซื้อเหมาะสม การกำหนดราคาการรถยนต์ที่จะซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน การกำหนดขนาดความจุกระบอกลูกสูบประเภทรถยนต์นั่งไม่เกิน 1,500 ซีซี การกำหนดให้ผู้มีสิทธิรับเงินคืนต้องเป็นผู้ซื้อที่มีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป การจ่ายคืนเงินภาษีมีค่า Probability (P) เท่ากับ 0.143, 0.075, 0.369, 0.093, 0.250 ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.01 และ 0.05 นั่นคือยอมรับสมมติฐานหลัก H_0 ปฏิเสธสมมติฐานรอง H_1 ซึ่งหมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีอายุแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านขอบเขตระยะเวลาในการซื้อเหมาะสม การกำหนดราคาการรถยนต์ที่จะซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน การกำหนดขนาดความจุกระบอกลูกสูบประเภทรถยนต์นั่งไม่เกิน 1,500 ซีซี การกำหนดให้ผู้มีสิทธิรับเงินคืนต้องเป็นผู้ซื้อที่มีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป การจ่ายคืนเงินภาษี ไม่แตกต่างกัน

สถานภาพที่แตกต่างกันกับเงื่อนไขของความคิดเห็นต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก พบว่า

ความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น จำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิมีความเหมาะสมดี การจ่ายคืนเงินภาษี มีค่า Probability (P) เท่ากับ 0.034, 0.006, 0.013 ซึ่งมีค่าน้อยกว่า 0.01 และ 0.05 นั่นคือปฏิเสธสมมติฐานหลัก H_0 ยอมรับสมมติฐานรอง H_1 ซึ่งหมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีสถานภาพแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นใน

ประเทศไทยเท่านั้น จำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิ์มีความเหมาะสมดี การจ่ายเงินภาษีแตกต่างกัน ส่วนความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านขอบเขตระยะเวลาในการซื้อเหมาะสม การกำหนดราคารถยนต์ที่จะซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน การกำหนดขนาดความจุกระบอกลูกสูบประเภทรถยนต์นั่งไม่เกิน 1,500 ซีซี การกำหนดให้ผู้มีสิทธิ์รับเงินคืนต้องเป็นผู้ซื้อที่มีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป การกำหนดระยะเวลาในการครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปี มีค่า Probability (P) เท่ากับ 0.671, 0.196, 0.418, 0.528, 0.706 ซึ่งมีความมากกว่า 0.01 และ 0.05 นั่นคือยอมรับสมมติฐานหลัก H_0 ปฏิเสธสมมติฐานรอง H_1 ซึ่งหมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีสถานภาพแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านขอบเขตระยะเวลาในการซื้อเหมาะสม การกำหนดราคารถยนต์ที่จะซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน การกำหนดขนาดความจุกระบอกลูกสูบประเภทรถยนต์นั่งไม่เกิน 1,500 ซีซี การกำหนดให้ผู้มีสิทธิ์รับเงินคืนต้องเป็นผู้ซื้อที่มีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป การกำหนดระยะเวลาในการครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปีไม่แตกต่างกัน

อาชีพที่แตกต่างกันกับเงื่อนไขของความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก

พบว่า

ความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการกำหนดราคารถยนต์ที่จะซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน การกำหนดขนาดความจุกระบอกลูกสูบประเภทรถยนต์นั่งไม่เกิน 1,500 ซีซี จำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิ์มีความเหมาะสมดี มีค่า Probability (P) เท่ากับ 0.000, 0.028, 0.014 ซึ่งมีความน้อยกว่า 0.01 และ 0.05 นั่นคือปฏิเสธสมมติฐานหลัก H_0 ยอมรับสมมติฐานรอง H_1 ซึ่งหมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีอาชีพแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการกำหนดราคารถยนต์ที่จะซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน การกำหนดขนาดความจุกระบอกลูกสูบประเภทรถยนต์นั่งไม่เกิน 1,500 ซีซี จำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิ์มีความเหมาะสมดีแตกต่างกัน ส่วนความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้าน ขอบเขตระยะเวลาในการซื้อเหมาะสม การกำหนดให้ผู้ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น การกำหนดให้ผู้มีสิทธิ์รับเงินคืนต้องเป็นผู้ซื้อที่มีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป การกำหนดระยะเวลาในการครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปี การจ่ายเงินภาษีมีค่า Probability (P) เท่ากับ 0.499, 0.618, 0.608, 0.054, 0.443 ซึ่งมีความมากกว่า 0.01 และ 0.05 นั่นคือ ยอมรับสมมติฐานหลัก H_0 ปฏิเสธสมมติฐานรอง H_1 ซึ่งหมายความว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีอาชีพแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของ

นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านขอบเขตระยะเวลาในการซื้อเหมาะสม การกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น การกำหนดให้ผู้มีสิทธิรับเงินคืนต้องเป็นผู้ซื้อที่มีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป การกำหนดระยะเวลาในการครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปี การจ่ายคืนเงินภาษีไม่แตกต่างกัน

รายได้ต่อเดือนที่แตกต่างกันกับเงื่อนไขของความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก พบว่า

ความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการกำหนดราคารถยนต์ที่จะซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน การกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้นมีค่า Probability (P) เท่ากับ 0.005, 0.000 ซึ่งมีค่าน้อยกว่า 0.01 และ 0.05 นั่นคือปฏิเสธสมมติฐานหลัก H_0 ยอมรับสมมติฐานรอง H_1 ซึ่งหมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีรายได้ต่อเดือนแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการกำหนดราคารถยนต์ที่จะซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน การกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้นแตกต่างกัน ส่วนความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านขอบเขตระยะเวลาในการซื้อเหมาะสม การกำหนดขนาดความจุกระบอกสูบประเภทรถยนต์นั่งไม่เกิน 1,500 ซีซี จำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิมีความเหมาะสมดี การกำหนดให้ผู้มีสิทธิรับเงินคืนต้องเป็นผู้ซื้อที่มีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป การกำหนดระยะเวลาในการครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปี การจ่ายคืนเงินภาษีมีค่า Probability (P) เท่ากับ 0.073, 0.113, 0.198, 0.997, 0.117, 0.257 ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.01 และ 0.05 นั่นคือยอมรับสมมติฐานหลัก H_0 ปฏิเสธสมมติฐานรอง H_1 ซึ่งหมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีรายได้ต่อเดือนแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านขอบเขตระยะเวลาในการซื้อเหมาะสม การกำหนดขนาดความจุกระบอกสูบประเภทรถยนต์นั่งไม่เกิน 1,500 ซีซี จำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิมีความเหมาะสมดี การกำหนดให้ผู้มีสิทธิรับเงินคืนต้องเป็นผู้ซื้อที่มีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป การกำหนดระยะเวลาในการครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปี การจ่ายคืนเงินภาษีไม่แตกต่างกัน

ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันกับเงื่อนไขของควม คิดเห็นต่อนโยบายคินเงินภษีรยณต์คันแรก พบว่า

ความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีต่อเงื่อนไขของนโยบายคินเงินภษีรยณต์คันแรกด้านจำนวนเงินที่จ่ายคินแก่ผู้รับสิทธิมีความเหมาะสมคิมค่า Probability (P) เท่ากับ 0.022 ซึ่งมีค่าน้อยกว่า 0.01 และ 0.05 นั่นคือ ปฏิเสธสมมติฐานหลัก H_0 ยอมรับสมมติฐานรอง H_1 ซึ่งหมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายคินเงินภษีรยณต์คันแรกด้านจำนวนเงินที่จ่ายคินแก่ผู้รับสิทธิมีความเหมาะสมคินแตกต่างกัน ส่วนความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีต่อเงื่อนไขของนโยบายคินเงินภษีรยณต์คันแรกด้านขอบเขตระยะเวลาในการซื้อเหมาะสม การกำหนดคราคารยณต์ที่จะซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน การกำหนดคขนาดควมจุกะบอกสูบประเภทรยณต์นึ่งไม่เกิน 1,500 ซึซึ การกำหนดคให้รยณต์ที่ซื้อต้องเป็นรยณต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น การกำหนดคให้ผู้มีสิทธิรับเงินคินต้องเป็นผู้ซื้อที่มีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป การกำหนดระยะเวลาในการครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปี การจ่ายคินเงินภษีคิมค่า Probability (P) เท่ากับ 0.277, 0.511, 0.703, 0.543, 0.288, 0.23, 0.179 ซึ่งมีค่านอกกว่า 0.01 และ 0.05 นั่นคือยอมรับสมมติฐานหลัก H_0 ปฏิเสธสมมติฐานรอง H_1 ซึ่งหมายความว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายคินเงินภษีรยณต์คันแรกด้านขอบเขตระยะเวลาในการซื้อเหมาะสม การกำหนดคราคารยณต์ที่ จะซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน การกำหนดคขนาดควมจุกะบอกสูบประเภทรยณต์นึ่งไม่เกิน 1,500 ซึซึ การกำหนดคให้รยณต์ที่ซื้อต้องเป็นรยณต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น การกำหนดคให้ผู้มีสิทธิรับเงินคินต้องเป็นผู้ซื้อที่มีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป การกำหนดระยะเวลาในการครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปี การจ่ายคินเงินภษีไม่แตกต่างกัน

ควมสัมพันธ์ระหว่างเพศกับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรยณต์คันแรก พบว่า

เพศไม่มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรยณต์คันแรกด้านระยะเวลาในการซื้อรยณต์

เพศมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรยณต์คันแรกด้านรูปแบบการชำระเงิน

เพศมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรยณต์คันแรกด้านแหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรยณต์จากตนเอง เงินกู้นอกระบบ

เพศไม่มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรยณต์คันแรกด้านแหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรยณต์จากคนในครอบครัว สถาบันการเงิน

อาชีพ มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้านแหล่งที่มาของ
เงินทุนในการซื้อรถยนต์จากคนในครอบครัว สถาบันการเงิน

อาชีพ ไม่มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้านแหล่งที่มาของ
เงินทุนในการซื้อรถยนต์จากตนเอง เงินกู้ยืมในระบบ

อาชีพ มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้านประเภทรถยนต์

ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ต่อเดือนกับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรก
รายได้ต่อเดือน ไม่มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้าน
ระยะเวลาที่จะซื้อรถยนต์

รายได้ต่อเดือน มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้านรูปแบบ
การชำระเงิน

รายได้ต่อเดือน มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้านแหล่งที่มา
ของเงินทุนในการซื้อรถยนต์จากตนเอง คนในครอบครัว สถาบันการเงิน

รายได้ต่อเดือน ไม่มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้าน
แหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์จากเงินกู้ยืมในระบบ

รายได้ต่อเดือน มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้าน ประเภท
รถยนต์

ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษา กับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรก
ระดับการศึกษา ไม่มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้าน
ระยะเวลาที่จะซื้อรถยนต์

ระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้านรูปแบบ
การชำระเงิน

ระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้าน
แหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์จากตนเอง คนในครอบครัว

ระดับการศึกษา ไม่มีความสัมพันธ์กับแนวโน้ม พฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้าน
แหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์จากสถาบันการเงิน เงินกู้ยืมในระบบ

ระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรกด้าน ประเภท
รถยนต์

5.2 การอภิปรายผลการวิจัย

1. ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในจังหวัดปทุมธานี

ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ยังไม่เคยจดทะเบียนรถยนต์เป็นชื่อของตนเองและมีแนวโน้มที่จะซื้อรถยนต์คันแรกแน่นอนส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุระหว่าง 21- 25 ปี สถานภาพโสด อาชีพพนักงานเอกชน ส่วนใหญ่มีรายได้ต่อเดือนต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท ระดับการศึกษาปริญญาตรีมีจำนวนสมาชิกในครอบครัว 3-4 คน มีจำนวนรถยนต์ภายในครอบครัว 1 คัน มีลักษณะที่พักอาศัยแบบบ้านส่วนตัว/หมู่บ้านจัดสรร มีระยะทางในการเดินทางต่อวัน น้อยกว่าหรือเท่ากับ 30 กิโลเมตร มีระยะเวลาในการเดินทางต่อวันน้อยกว่าหรือเท่ากับ 30 นาที มีค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อวันน้อยกว่าหรือเท่ากับ 100 บาท มีรูปแบบการเดินทางด้วย รถโดยสาร ซึ่งสอดคล้องกับ สุรพงษ์ บัณฑิต (2552) ที่กล่าวว่า ผู้บริโภคส่วนใหญ่มีจำนวนรถยนต์ของครอบครัว 1 คันและมีวิธีการชำระเงินเป็นเงินผ่อน สอดคล้องกับ สมชาย ศรีภักษ์สมัย (2548) ที่กล่าวว่า กลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 23-30 ปี เป็นเพศหญิง เป็นโสด มีจำนวนสมาชิกในครอบครัวอยู่ระหว่าง 3-4 คน ระดับการศึกษาปริญญา ตรี รายได้เฉลี่ยอยู่ระหว่าง 15,000-30,000 และสอดคล้องกับ ป้อมเพชร รสานนท์ (2547) กล่าวว่า ลูกค้าที่เช่าซื้อรถยนต์ส่วนใหญ่ จบการศึกษาในระดับปริญญาตรีประกอบอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน/ห้างร้าน

2. ความคิดเห็นของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก

แรก

พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีมีความคิดเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วยอย่างยิ่ง 3 ด้าน คือ มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น การจราจรติดขัด การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น มีความคิดเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วย 9 ด้านคือ เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมือง ดิ้นเปลืองงบประมาณ การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น ภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้น ความสะดวกสบายปลอดภัย เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้น การจ้างงานมากขึ้น หนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้น ราคารถยนต์ต่ำลง เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมากขึ้น ซึ่งความคิดเห็นของประชาชน เห็นด้วยต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ทำให้เกิด การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมากขึ้น สอดคล้องกับ ลำพิ่ง เมืองมี (2547) เรื่องผลกระทบ ของการเปลี่ยนแปลง โครงสร้างภาษี การนำเข้ารถยนต์และชิ้นส่วนต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศ ที่กล่าวว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดเก็บภาษีรถยนต์หรือในกรณีที่รัฐบาลมีการเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีไม่ว่าจะเป็นในลักษณะลดลงหรือเพิ่มอัตราภาษี แสดงให้เห็นอย่างมีนัยสำคัญว่า ระบบเศรษฐกิจของประเทศจะได้รับผลกระทบอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

3. ความคิดเห็นของประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภยัรยยนต์คันแรก

พบว่า ประชาชนในจังหวัดปทุมธานีมีระดับความคิดเห็นต่อเงื่อนไข นโยบายคืนเงินภยัรยยนต์คันแรกในภาพรวมอยู่ในระดับเฉย ๆ โดยประชาชนในจังหวัดปทุมธานีมีความคิดเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วย 5 ด้าน คือ การกำหนดให้ผู้มีสิทธิรับเงินคืนต้องเป็นผู้ซื้อที่มีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป การกำหนดราคาภยัรยยนต์ที่จะซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน จำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิมีความเหมาะสม การกำหนดให้ภยัรยยนต์ที่ซื้อต้องเป็นภยัรยยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น การจ่ายคืนเงินภยัรยยนต์ มีความคิดเห็นอยู่ในระดับเฉย ๆ 2 ด้าน คือ การกำหนดขนาดความจุกระบอกสูบประเภทภยัรยยนต์นั้นไม่เกิน 1,500 ซีซี ขอบเขตระยะเวลาในการซื้อเหมาะสม มีความคิดเห็นอยู่ในระดับไม่เห็นด้วย 1 ด้าน คือ การกำหนดระยะเวลาในการครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปี สำหรับประชาชนในจังหวัดปทุมธานีที่ให้เหตุผลที่ไม่เห็นด้วยกับเงื่อนไขของนโยบายมี 45 คนส่วนใหญ่มีเหตุผลที่ไม่เห็นด้วยกับเงื่อนไขของนโยบาย เนื่องจาก ขั้นตอนการจ่ายเงินและให้สิทธิแก่ประชาชนมีความซับซ้อนมากเกินไป

4. แนวโน้มพฤติกรรมการซื้อภยัรยยนต์คันแรกของประชาชนในจังหวัดปทุมธานี

พบว่าประชาชนในจังหวัดปทุมธานี ส่วนใหญ่มีระยะเวลาที่จะซื้อภยัรยยนต์ 4-6 เดือน ชำระเงินด้วยรูปแบบการชำระเงินผ่อน ซึ่งผู้ที่ซื้อโดยชำระเงินผ่อนส่วนใหญ่จะชำระเงินผ่อน เป็นเวลา 5 ปี ส่วนใหญ่ มีจำนวนเงินค่างวดภยัรยยนต์ 21-40% ซื้อภยัรยยนต์โดยมี แหล่งที่มาของเงิน ทุนจากสถาบันการเงินเช่น ธนาคาร ไฟแนนซ์ สหกรณ์ออมทรัพย์ข้าราชการ ซื้อภยัรยยนต์โดยมี บุคคลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจซื้อจากตนเอง ประชาชนให้ความสำคัญใน วัตถุประสงค์ การซื้อภยัรยยนต์ อันดับ 1 เพื่อความสะดวกสบายในการเดินทางและหลีกเลี่ยงปัญหาจากการใช้บริการขนส่งมวลชน ส่วนใหญ่มีแนวโน้มซื้อภยัรยยนต์ยี่ห้อ HONDA ประชาชนให้ความสำคัญในการ ซื้อภยัรยยนต์โดยมีเหตุผลในการตัดสินใจซื้อยี่ห้อภยัรยยนต์ในอนาคตรดับ 1 และอันดับ 2 ประสิทธิภาพของเครื่องยนต์และสมรรถนะในการขับขี่ที่ดีและปลอดภัยและส่วนใหญ่มีแนวโน้มซื้อภยัรยยนต์ประเภทรถนั่ง (รถเก๋ง) ซึ่งสอดคล้องกับสุรพงษ์ บัณญัติ (2552) ที่กล่าวว่าผู้บริโภคส่วนใหญ่ชำระเงินเป็นเงินผ่อน สมชาย ศรีภักดิ์สมัย (2548) ที่กล่าวว่า ผู้บริโภคนิยมเลือกซื้อแบบผ่อนชำระเป็นงวด ๆ มากกว่าที่จะซื้อด้วยเงินสด การตัดสินใจที่จะซื้อภยัรยยนต์หรือไม่ กลุ่มตัวอย่างให้น้ำหนักความสำคัญในด้านความสะดวกสบาย ความรวดเร็วและความปลอดภัยมากที่สุด

5. ข้อมูลเพื่อทดสอบสมมติฐาน

5.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่แตกต่างกันกับความคิดเห็นที่มีต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก พบว่า

เพศที่แตกต่างกันมี ความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก แตกต่างกัน คือ หนี้สินของประชาชนเพิ่ม ภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้น การจราจรติดขัด การใช้พลังงาน เชื้อเพลิงมากขึ้น มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้นแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ ส่วนความคิดเห็นที่มีต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก อื่น ๆ ได้แก่ เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมือง สิ้นเปลืองงบประมาณ การจ้างงานมากขึ้น ราคารถยนต์ต่ำลง เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมากขึ้น ความสะดวกสบายปลอดภัย เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้นไม่แตกต่างกัน

อายุที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านหนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้น ภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้น การจราจรติดขัด การใช้พลังงาน เชื้อเพลิงมากขึ้น มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมือง สิ้นเปลืองงบประมาณ การจ้างงานมากขึ้น การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้นแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ ส่วนความคิดเห็น ของประชาชนจังหวัดปทุมธานี ต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านราคารถยนต์ต่ำลง เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมากขึ้น ความสะดวกสบาย ปลอดภัย เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้นไม่แตกต่างกัน

สถานภาพแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านหนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้น ภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้น การจราจรติดขัด การใช้พลังงาน เชื้อเพลิงมากขึ้น สิ้นเปลืองงบประมาณ การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้นแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ ส่วนความคิดเห็น ของประชาชนจังหวัดปทุมธานีต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านมลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมือง การจ้างงานมากขึ้น ราคารถยนต์ต่ำลง เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมากขึ้น ความสะดวกสบาย ปลอดภัย เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้นไม่แตกต่างกัน

อาชีพแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้น การจราจรติดขัด การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น สิ้นเปลืองงบประมาณ เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมือง การจ้างงานมากขึ้น ราคารถยนต์ต่ำลง การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น ความสะดวกสบาย ปลอดภัย เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้น แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ ส่วนความคิดเห็นของ

ประชาชนจังหวัดปทุมธานีตอนนโยบายคืนเงินภาษี รถยนต์คันแรกด้านหนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้น มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น สิ้นเปลืองงบประมาณ เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมากขึ้นไม่แตกต่างกัน

รายได้ต่อเดือน นที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านหนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้น การจราจรติดขัด การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมือง การจ้างงานมากขึ้น ราคารถยนต์ต่ำลง การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมากขึ้นแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ ส่วนความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้น มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น สิ้นเปลืองงบประมาณ ความสะดวกสบายปลอดภัย เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้นไม่แตกต่างกัน

ระดับการศึกษาแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการจราจรติดขัด การใช้พลังงานเชื้อเพลิง เพิ่มขึ้น มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น สิ้นเปลืองงบประมาณ การจ้างงานมากขึ้น ความสะดวกสบาย ปลอดภัย เป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้นแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ ส่วนความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านหนี้สินของประชาชนเพิ่มมากขึ้น ภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนเพิ่มมากขึ้น เอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมือง ราคารถยนต์ต่ำลง การเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มขึ้น เงินหมุนเวียนในระบบเศรษฐกิจมากขึ้นไม่แตกต่างกัน

5.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของประชาชนจังหวัดปทุมธานีกับความคิดเห็นต่อเงื่อนไขนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก พบว่า

เพศที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกแตกต่างกัน คือ การกำหนดระยะเวลาในการครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปี แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ ส่วนความคิดเห็นที่มีต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก อื่น ๆ ได้แก่ ด้านขอบเขตระยะเวลาในการซื้อเหมาะสม การกำหนดราคารถยนต์ที่จะซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน การกำหนดขนาดความจุกระบอกสูบประเภทรถยนต์นั่งไม่เกิน 1,500 ซีซี การกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น จำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิมีความเหมาะสม การกำหนดให้ผู้มีสิทธิรับเงินคืนต้องเป็นผู้ซื้อที่มีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป การจ่ายเงินภาษีไม่แตกต่างกัน

อายุแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น จำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับ

สิทธิ์มีความเหมาะสมดี การกำหนดระยะเวลาในการครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปีแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ ส่วนความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านขอบเขตระยะเวลาในการซื้อเหมาะสม การกำหนดราคารถยนต์ที่จะซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน การกำหนดขนาดความจุกระบอกลูกประเภทรถยนต์นั่งไม่เกิน 1,500 ซีซี การกำหนดให้ผู้มีสิทธิ์รับเงินคืนต้องเป็นผู้ซื้อที่มีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป การจ่ายคืนเงินภาษีไม่แตกต่างกัน

สถานภาพแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการกำหนดให้ผู้ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น จำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิ์มีความเหมาะสมดี การจ่ายคืนเงินภาษีแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ ส่วนความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านขอบเขตระยะเวลาในการซื้อเหมาะสม การกำหนดราคารถยนต์ที่จะซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน การกำหนดขนาดความจุกระบอกลูกประเภทรถยนต์นั่งไม่เกิน 1,500 ซีซี การกำหนดให้ผู้มีสิทธิ์รับเงินคืนต้องเป็นผู้ซื้อที่มีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป การกำหนดระยะเวลาในการครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปี ไม่แตกต่างกัน

อาชีพแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการกำหนดราคารถยนต์ที่จะซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน การกำหนดขนาดความจุกระบอกลูกประเภทรถยนต์นั่งไม่เกิน 1,500 ซีซี จำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิ์มีความเหมาะสมดีแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ ส่วนความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านขอบเขตระยะเวลาในการซื้อเหมาะสม การกำหนดให้ผู้ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น การกำหนดให้ผู้มีสิทธิ์รับเงินคืนต้องเป็นผู้ซื้อที่มีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป การกำหนดระยะเวลาในการครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปี การจ่ายคืนเงินภาษีไม่แตกต่างกัน

รายได้ต่อเดือนแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านการกำหนดราคารถยนต์ที่จะซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน การกำหนดให้ผู้ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้นแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ ส่วนความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านขอบเขตระยะเวลาในการซื้อเหมาะสม การกำหนดขนาดความจุกระบอกลูกประเภทรถยนต์นั่งไม่เกิน 1,500 ซีซี จำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิ์มีความเหมาะสมดี การ

กำหนดให้ผู้มีสิทธิรับเงินคืนต้องเป็นผู้ซื้อที่มีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป การกำหนดระยะเวลาในการครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปี การจ่ายคืนเงินภาษีไม่แตกต่างกัน

ระดับการศึกษาแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านจำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิมีความเหมาะสมแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้ ส่วนความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกด้านขอบเขตระยะเวลาในการซื้อเหมาะสม การกำหนดราคารถยนต์ที่จะซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน การกำหนดขนาดความจุกระบอกสูบประเภทรถยนต์นั่งไม่เกิน 1,500 ซีซี การกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น การกำหนดให้ผู้มีสิทธิรับเงินคืนต้องเป็นผู้ซื้อที่มีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป การกำหนดระยะเวลาในการครอบครองต้องไม่น้อยกว่า 5 ปี การจ่ายคืนเงินภาษีไม่แตกต่างกัน

5.3 ผลการหาความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลประชาชนจังหวัดปทุมธานีกับแนวโน้มพฤติกรรมการณ์ซื้อรถยนต์คันแรก พบว่า

เพศไม่มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการณ์ซื้อรถยนต์คันแรกด้านระยะเวลาในการซื้อรถยนต์ แหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์ จากคนในครอบครัว สถาบันการเงิน ประเภทรถยนต์

เพศมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการณ์ซื้อรถยนต์คันแรกด้านรูปแบบการชำระเงิน แหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์จากตนเอง เงินกู้ยืมในระบบ

อายุไม่มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการณ์ซื้อรถยนต์คันแรกด้านระยะเวลาที่จะซื้อรถยนต์ แหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์จากตนเอง

อายุมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการณ์ซื้อรถยนต์คันแรกด้านรูปแบบการชำระเงิน แหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์ จากคนในครอบครัว สถาบันการเงิน เงินกู้ยืมในระบบ ประเภทรถยนต์

สถานภาพมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการณ์ซื้อรถยนต์คันแรกด้านระยะเวลาที่จะซื้อรถยนต์ รูปแบบการชำระเงิน แหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์จากตนเอง สถาบันการเงิน ประเภทรถยนต์

สถานภาพไม่มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการณ์ซื้อรถยนต์คันแรกด้านแหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อรถยนต์จากคนในครอบครัว เงินกู้ยืมในระบบ

อาชีพมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อขายครั้งแรกด้านระยะเวลาในการซื้อขาย รูปแบบการชำระเงิน แหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อขาย จากคนในครอบครัว สถาบันการเงิน ประเภทรถยนต์

อาชีพไม่มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อขายครั้งแรกด้านแหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อขายจากตนเอง เงินกู้ยืมในระบบ

รายได้ต่อเดือนมีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมการซื้อขายครั้งแรกด้านรูปแบบการชำระเงิน แหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อจากตนเอง คนในครอบครัว สถาบันการเงิน ประเภทรถยนต์

รายได้ต่อเดือนไม่มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมซื้อขายครั้งแรกด้านระยะเวลาที่จะซื้อขาย แหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อขายจากเงินกู้ยืมในระบบ

ระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมซื้อขายครั้งแรกด้านรูปแบบการชำระเงิน แหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อขายจากตนเอง คนในครอบครัว ประเภทรถยนต์

ระดับการศึกษาไม่มีความสัมพันธ์กับแนวโน้มพฤติกรรมซื้อขายครั้งแรกด้านระยะเวลาที่จะซื้อขาย แหล่งที่มาของเงินทุนในการซื้อขาย จากสถาบันการเงิน เงินกู้ยืมในระบบ

5.3 ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัย

จากผลการศึกษาความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีที่มีต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะเพื่อเป็นแนวทางดังนี้

1. เนื่องจากประชาชนมีความคิดเห็นที่เห็นด้วยอย่างยิ่งว่านโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์ คันแรกทำให้เกิดมลพิษทางอากาศ การจราจรติดขัด การใช้พลังงานเชื้อเพลิงมากขึ้น ดังนั้น รัฐบาลควรมีการจัดมาตรการสนับสนุนเพื่อรองรับจำนวนรถยนต์ที่จะเพิ่มมากขึ้น เช่น พัฒนาระบบการจราจรให้มีประสิทธิภาพขึ้นด้วยเทคโนโลยี เส้นทางคมนาคมควรมีการปรับซ่อมในสายที่ชำรุดโดยเฉพาะในตัวเมือง มีการขยายถนน เพิ่มเส้นทางด่วนเพื่อให้รถวิ่งสะดวกขึ้น รวมทั้งต้องมีการสนับสนุนเรื่องการใช้พลังงานเชื้อเพลิง ให้ประชาชนหันมาใช้ น้ำมันแก๊สโซฮอล์ มากขึ้น ด้วยการบริหารราคาน้ำมันแก๊สโซฮอล์ให้คงที่หรือต่ำกว่าน้ำมันเบนซิน เพื่อให้เครื่องยนต์ เกิดการเผาไหม้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ลดปริมาณมลพิษจากท่อไอเสียและมลพิษทางอากาศ ลดการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศ ลดการขาดดุลการค้า สนับสนุนการพัฒนาพลังงานเชื้อเพลิงทดแทนอื่นๆ

2. จากผลการวิจัยทำให้เห็นว่าประชาชนให้ความสนใจในเรื่องมลพิษทางอากาศ ภาระค่าใช้จ่ายที่จะเพิ่มมากขึ้น อีกทั้งยังตัดสินใจซื้อรถยนต์จากความประหยัดน้ำมันเป็นอันดับ 3 จาก 8 อันดับ แสดงให้เห็นว่าประชาชนต้องการรถยนต์ที่มีความประหยัดน้ำมันและลดมลพิษ ดังนั้นผู้ผลิตรถยนต์ควรเน้นเครื่องยนต์ที่รองรับพลังงานเชื้อเพลิงทดแทนอื่น ๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อให้บริษัทเป็นผู้นำตลาดด้านเทคโนโลยีเครื่องยนต์ รองรับความต้องการของตลาด และเพื่อให้เกิดความได้เปรียบทางการแข่งขัน

3. จากการศึกษาพฤติกรรม购车ของประชาชนพบว่าประชาชน ส่วนใหญ่ จะซื้อรถยนต์โดยการผ่อนชำระ และมีแนวโน้มจะซื้อรถยนต์ในอีก 4-5 เดือนหรือช่วงประมาณเดือนมิถุนายน ดังนั้นตัวแทนจำหน่ายและบริษัทไฟแนนซ์จึงควรมีการจัดโปรโมชั่น ในช่วงเวลาดังกล่าว เพื่อดึงดูดลูกค้าจากคู่แข่งในตลาด เช่น การเพิ่มรายการของแถมให้กับรถยนต์ เพิ่มการบริการหลังการขาย ลดจำนวนเงินค่างวด ขยายระยะเวลาผ่อนชำระ และกลยุทธ์การส่งเสริมการตลาดอื่น ๆ นอกจากนี้ยังอาจทำการตลาดกับบริษัทชั้นนำในประเทศด้วยการให้สิทธิพิเศษต่างๆ กับบริษัทและพนักงานเพื่อให้บริษัทออกสวัสดิการกู้เงินเพื่อซื้อรถยนต์คันแรกให้กับพนักงานของบริษัท

5.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องในอนาคต

ผู้ศึกษาขอเสนอแนะสำหรับผู้ที่ สนใจจะทำการศึกษารั้งต่อไป คือ ความคิดเห็นของประชาชน ที่มีต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก และพฤติกรรม购车ของประชาชนในจังหวัดต่าง ๆ หรือทั้งประเทศเพื่อ ให้เปรียบเทียบ ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรกและมีพฤติกรรม购车ของประชาชน ในจังหวัดต่าง ๆ ว่ามีความแตกต่างกันหรือไม่ รวมทั้งศึกษาความคิดเห็นของประชาชนต่อนโยบายอื่น ๆ ของรัฐบาลนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร เพื่อให้ทราบความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อนโยบายอื่น ๆ ของรัฐบาล

บรรณานุกรม

- กัลยา วาณิชย์บัญชา. 2548. สถิติสำหรับงานวิจัย. กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ทิพวรรณ หล่อสุวรรณรัตน์ . 2545. “การคิดตามกลุ่ม (Groupthink) และผลต่อการตัดสินใจขององค์กร” วารสารการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน. (มกราคม – เมษายน 2545: 103 – 116)
- ชั้นยวัฒน์ รัตนศักดิ์. 2546. นโยบายสาธารณะ. เชียงใหม่: คະนิงนิจการพิมพ์.
- ป้อมเพชร รสานนท์ . 2547. การศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเข้าซื้อรถยนต์ใหม่ของผู้บริโภค “ศึกษาเฉพาะกรณี :ผู้บริโภคที่เข้าซื้อรถยนต์นิสสันในเขตกรุงเทพมหานคร ”. กรุงเทพมหานคร: วิทยานิพนธ์ปริญญาโท, มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร.
- พจนานุกรมศัพท์สังคมวิทยา ฉบับราชบัณฑิตยสถาน (2524 : 246)
- มยุรี อนุমানราชชน. 2547. นโยบายสาธารณะ แนวคิด กระบวนการและการวิเคราะห์ . เชียงใหม่: คະนิงนิจการพิมพ์.
- มัลลิกา บุญนาค. 2537. สถิติเพื่อการตัดสินใจ. กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ลำพิ่ง เมืองมี. 2547. ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างภาษีการนำเข้ารถยนต์และชิ้นส่วนต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ภายในประเทศ. กรุงเทพมหานคร : วิทยานิพนธ์ปริญญาโท , มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- วรวรรณ รัชฎ์ชัย . 2547. การพัฒนาที่ยั่งยืนกับนโยบายประชานิยม : ศึกษาเฉพาะกรณีความคิดเห็นของนิสิตปริญญาตรีชั้นปีที่ 4 มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ . กรุงเทพมหานคร : วิทยานิพนธ์ปริญญาโท, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ศิริวรรณ เสรีรัตน์และคณะ (2541). การบริหารการตลาดยุคใหม่ ฉบับปรับปรุงใหม่ล่าสุด. กรุงเทพฯ บริษัท ซีระฟิล์มและไซเท็กซ์ จำกัด.
- ศรัณย์ จิตาธิย์. 2550. การนำนโยบายสร้างที่อยู่อาศัยผู้มีรายได้น้อยไปปฏิบัติ: กรณีศึกษา โครงการบ้านเอื้ออาทร. กรุงเทพมหานคร: ดุษฎีนิพนธ์, มหาวิทยาลัยรามคำแหง

บรรณานุกรม (ต่อ)

สมชาย ศรีภักดิ์สมย์ . 2548. ปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกซื้อรถยนต์ค่ายญี่ปุ่น :

ศึกษาเฉพาะกรณี กลุ่มนักศึกษาและบุคลากร มหาวิทยาลัยเกริก วิทยาเขตรามอินทรา.

กรุงเทพมหานคร: สารนิพนธ์, มหาวิทยาลัยเกริก.

สุรพงษ์ บัณฑิต. 2552. พฤติกรรมและการตัดสินใจซื้อรถยนต์ขับเคลื่อนสี่ล้อของผู้บริโภคในจังหวัด

พระนครศรีอยุธยา . พระนครศรีอยุธยา : วิทยานิพนธ์ บช .ม.(การจัดการทั่วไป) ,

มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา.

Foster, C.R. 1952. Psychology for Life Adjustment. Chicaco: American Technical Society.

<http://www.excise.go.th/>

<http://www.oie.go.th>

<http://www.taia.or.th/>

<http:// www.thaigov.net/>

<http://www.thailandindustry.com>

<http:// th.wikipedia.org>





ภาคผนวก ก
แบบสอบถาม

แบบสอบถาม

เลขที่แบบสอบถาม

--	--	--

เรื่อง ความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก

การศึกษาค้นคว้าอิสระ นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโท คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความคิดเห็นของประชาชนจังหวัดปทุมธานีต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ดังนั้น แบบสอบถามจึงแบ่งเป็น 4 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของประชาชน

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นที่มีต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นที่มีต่อเงื่อนไขของนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก

ส่วนที่ 4 แนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรก

คำถามคัดกรอง

1. ปัจจุบันท่านมีรถยนต์ที่จดทะเบียนเป็นของตนเองหรือไม่

1) ไม่มี (กรุณาตอบแบบสอบถามข้อต่อไป) 2) มี (ปิดการสัมภาษณ์)

2. ท่านมีแนวโน้มจะซื้อรถยนต์คันแรกในช่วง (ปัจจุบัน ถึง 31 ธันวาคม 2555) หรือไม่

1) มีแน่นอน (กรุณาตอบแบบสอบถามข้อต่อไป) 2) ไม่มี (ปิดการสัมภาษณ์)

แบบสอบถามส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของประชาชน

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน ที่ตรงกับความเป็นจริงของท่านในแบบสอบถาม

1. เพศ

- 1) ชาย 2) หญิง

2. อายุ

- 1) 21 - 25 2) 26-30
 3) 31 - 35 4) 36 - 40
 5) 41 ปีขึ้นไป

3. สถานภาพ

- 1) โสด 2) สมรส
 3) หย่าร้าง 4) หม้าย / แยกกันอยู่

4. อาชีพ

- 1) นักศึกษา 2) รับจ้างทั่วไป
 3) พนักงานเอกชน 4) ข้าราชการ - รัฐวิสาหกิจ
 5) ธุรกิจส่วนตัว 6) พ่อบ้าน / แม่บ้าน
 7) อื่น ๆ ระบุ.....

5. รายได้ต่อเดือน

- 1) ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท 2) 15,001 - 30,000 บาท
 3) 30,001 - 45,000 บาท 4) 45,001 บาทขึ้นไป

6. ระดับการศึกษา

- 1) ต่ำกว่าประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.)
 2) ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง(ปวส.)
 3) ปริญญาตรี
 4) สูงกว่าปริญญาตรี

7. จำนวนสมาชิกในครอบครัว

- | | |
|--------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> 1) 1 - 2 คน | <input type="checkbox"/> 2) 3 - 4 คน |
| <input type="checkbox"/> 3) 5 - 6 คน | <input type="checkbox"/> 4) มากกว่า 6 คนขึ้นไป |

8. จำนวนรถยนต์ภายในครอบครัวที่มีอยู่แล้ว

- | | |
|-----------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> 1) ไม่มี | <input type="checkbox"/> 2) 1 คัน |
| <input type="checkbox"/> 3) 2 คัน | <input type="checkbox"/> 4) มากกว่า 2 คันขึ้นไป |

9. ลักษณะที่พักอาศัย

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> 1) บ้านส่วนตัว / หมู่บ้านจัดสรร | <input type="checkbox"/> 2) ทาวน์เฮ้าส์ |
| <input type="checkbox"/> 3) คอนโด/ อพาร์ทเมนท์ | <input type="checkbox"/> 4) ห้องแถวแบบเช่ารายเดือน |

10. ระยะทางในการเดินทางไป - กลับต่อวัน

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> 1) น้อยกว่าหรือเท่ากับ 30 กิโลเมตร | <input type="checkbox"/> 2) 31 - 60 กิโลเมตร |
| <input type="checkbox"/> 2) 61 - 90 กิโลเมตร | <input type="checkbox"/> 4) 91 กิโลเมตรขึ้นไป |

11. ระยะเวลาในการเดินทางไป - กลับต่อวัน

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> 1) น้อยกว่าหรือเท่ากับ 30 นาที | <input type="checkbox"/> 2) 31 - 60 นาที |
| <input type="checkbox"/> 3) 61 - 90 นาที | <input type="checkbox"/> 4) มากกว่า 90 นาที |

12. ค่าใช้จ่ายในการเดินทางไป - กลับต่อวัน

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> 1) น้อยกว่าหรือเท่ากับ 100 บาท | <input type="checkbox"/> 2) 101 - 200 บาท |
| <input type="checkbox"/> 3) 201 - 300 บาท | <input type="checkbox"/> 4) 301 บาทขึ้นไป |

13. รูปแบบในการเดินทาง

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> 1) เดินทางด้วยตนเอง (รถยนต์ส่วนตัว) | <input type="checkbox"/> 2) สมาชิกในครอบครัวรับ - ส่ง |
| <input type="checkbox"/> 3) รถโดยสาร | <input type="checkbox"/> 4) อาศัยรถเพื่อนร่วมงาน |
| <input type="checkbox"/> 5) รถรับส่งพนักงานของบริษัท | |

แบบสอบถามที่ 2 ความคิดเห็นที่มีต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก

คำชี้แจง แบบสอบถามในส่วนนี้ต้องการทราบ ความคิดเห็นที่มีต่อ นโยบายคืนเงิน ภาษีรถยนต์คันแรก โปรดพิจารณาข้อความต่อไปนี้แต่ละข้อโดยละเอียด แล้วเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด โดยทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องคำตอบนั้นๆ

14. ความคิดเห็นที่มีต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก ท่านมีความคิดเห็นในระดับใด

ความคิดเห็นที่มีต่อนโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรก	ระดับความคิดเห็น				
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง 5	เห็นด้วย 4	เฉย ๆ 3	ไม่เห็นด้วย 2	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง 1
1. นโยบายคืนเงินภาษีรถยนต์คันแรกทำให้ประชาชนมีหนี้สินเพิ่มมากขึ้น					
2. ทำให้ประชาชนมีภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น (เช่น ค่าบำรุงรักษา, ค่าน้ำมัน ฯลฯ)					
3. ทำให้จำนวนรถยนต์เพิ่มมากขึ้นส่งผลต่อการจราจรที่ติดขัด					
4. ทำให้จำนวนรถยนต์เพิ่มมากขึ้นส่งผลต่อการใช้พลังงานเชื้อเพลิงที่มากขึ้น					
5. ทำให้จำนวนรถยนต์มากขึ้นส่งผลให้เกิดมลพิษทางอากาศที่เพิ่มขึ้น					
6. ช่วยให้เกิดประชานิยมเอื้อประโยชน์ต่อคะแนนเสียงของพรรคการเมือง					
7. ทำให้สิ้นเปลืองงบประมาณของประเทศ					
8. ช่วยให้ประชาชนมีโอกาสในการซื้อรถยนต์ด้วยราคาต่ำลง					
9. ทำให้เกิดการจ้างงานเพิ่มขึ้นในอุตสาหกรรมรถยนต์					
10. ช่วยกระตุ้นการเติบโตของภาคอุตสาหกรรมรถยนต์/ยอดขายเพิ่มสูงขึ้น					

ความคิดเห็นที่มีต่อนโยบาย ค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก	ระดับความคิดเห็น				
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เฉย ๆ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
	5	4	3	2	1
11. ช่วยทำให้ระบบเศรษฐกิจมีเงินหมุนเวียนในระบบมากขึ้น					
12. ช่วยให้ประชาชนสะดวกสบาย ปลอดภัย และมีความเป็นส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้น					

แบบสอบถามที่ 3 ความคิดเห็นที่มีต่อเงื่อนไขนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก

คำชี้แจง แบบสอบถามในส่วนนี้ต้องการทราบความคิดเห็นที่มีต่อเงื่อนไขนโยบาย ค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก โปรดพิจารณาข้อความต่อไปนี้แต่ละข้อโดยละเอียด แล้วเลือกคำตอบที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด โดยทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องคำตอบนั้นๆ

15. ความคิดเห็นที่มีต่อเงื่อนไขนโยบายค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก ท่านมีความคิดเห็นในระดับใด

ความคิดเห็นที่มีต่อเงื่อนไขนโยบาย ค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก	ระดับความคิดเห็น				
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เฉย ๆ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
	5	4	3	2	1
1. การกำหนดขอบเขตระยะเวลาในการซื้อตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน 2554 จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีระยะเวลาที่เหมาะสม					
2. การกำหนดราคารถยนต์ที่จะซื้อคือไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน					
3. การกำหนด ขนาดความจุกระบอกสูบ ประเภทรถยนต์นั่งไม่เกิน 1,500 ลูกบาศก์เซนติเมตร มีความเหมาะสม					
4. การกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยเท่านั้น					

ความคิดเห็นที่มีต่อเงื่อนไขนโยบาย ค้ำเงินภาษีรถยนต์คันแรก	ระดับความคิดเห็น				
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	เฉย ๆ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
	5	4	3	2	1
5. จำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับสิทธิมีความเหมาะสมดี (โดยรัฐบาลจ่ายคืนตามค่าภาษีสรรพสามิตตามที่จ่าย จริง แต่ไม่เกิน 100,000 บาท/คัน)					
6. การกำหนดให้ผู้มีสิทธิรับเงินคืนต้องเป็น ผู้ซื้อที่มี อายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป					
7. การกำหนด ระยะเวลาในการครอบครอง รถยนต์ หลังจากจดทะเบียนเป็นเจ้าของรถต้องไม่น้อยกว่า 5 ปี มีความเหมาะสม					
8. การจ่ายคืนเงินภาษีให้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2555 มีความรวดเร็วและเหมาะสม					

9. ในกรณีที่ท่านไม่เห็นด้วยต่อเงื่อนไขของนโยบาย ท่านไม่เห็นด้วยเพราะเหตุใด (โปรดระบุ)

.....

.....

.....

แบบสอบถามที่ 4 แนวโน้มพฤติกรรมการซื้อรถยนต์คันแรก

คำชี้แจง แบบสอบถามในส่วนนี้ต้องการทราบ แนวโน้ม พฤติกรรม การซื้อรถยนต์คันแรก
ของผู้ตอบแบบสอบถาม โปรดพิจารณาข้อความต่อไปนี้แต่ละข้อโดยละเอียด แล้วเลือกคำตอบที่ตรง
กับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด โดยทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องคำตอบหรือใส่ตัวเลขเพื่อเรียงลำดับ

16. ท่านมีแนวโน้มจะซื้อรถยนต์ในระยะเวลาอีกประมาณกี่เดือน (ตั้งแต่ปัจจุบัน - 31 ธันวาคม 2555)

1) 1-3 เดือน

2) 4-6 เดือน

3) 7-9 เดือน

4) 10-12 เดือน

17. แนวโน้มการชำระเงินค่าใช้จ่ายในการซื้อรถยนต์ที่ท่านวางแผนไว้เป็นอย่างไร

- 1) ชื้อด้วยเงินสด
- 2) ชื้อโดยผ่อนชำระเป็นงวดเป็นเวลา _____ ปี (โป้รคระบุ)

18. แนวโน้มของเงินคาวนที่ท่านวางแผนไว้ในการซื้อรถยนต์ ท่านคิดว่าท่านจะชำระเงินคาวนกี่เปอร์เซ็นต์จากราคารถยนต์ที่ซื้อ

- 1) น้อยกว่าหรือเท่ากับ 20% 2) 21 - 40 %
- 3) 41 - 60 % 4) มากกว่า 60%

19. แหล่งเงินทุนใดบ้างที่ท่านนำมาซื้อรถยนต์ในอนาคด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

1. ตนเอง
2. คนในครอบครัว
3. สถาบันการเงิน (เช่น ธนาคาร,ไฟแนนซ์,สหกรณ์ออมทรัพย์ของหน่วยงานราชการ)
4. เงินกู้นอกระบบ

20. บุคคลใดบ้างที่มีอิทธิพลต่อแนวโน้มการตัดสินใจซื้อรถยนต์ของท่าน (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

1. ตนเอง
2. คนในครอบครัว
3. เพื่อน
4. พนักงานขาย
5. ฟรีเซ็นเตอร์ คารา นักร้องและบุคคลที่มีชื่อเสียง

21. โปรดเรียงลำดับความสำคัญของ วัตถุประสงค์ที่ท่านซื้อรถยนต์คันแรกของท่าน (โดยใส่หมายเลข 1 สำคัญมากที่สุดไปจนถึงหมายเลข 4 สำคัญน้อยที่สุด)

- ___ 1. ชื้อเพื่อใช้ในการประกอบอาชีพ
- ___ 2. ชื้อเพื่อความสะดวกสบายในการเดินทางและหลีกเลี่ยงปัญหาจากการใช้บริการขนส่งมวลชน
- ___ 3. ชื้อเพื่อแสดงถึงฐานะและการยอมรับทางสังคม
- ___ 4. ชื้อเพื่อรับเงินภาษีคืนจากนโยบายของรัฐบาล เนื่องจากได้รถยนต์ในราคาต่ำลง

22. ท่านมีแนวโน้มจะซื้อยี่ห้อใด

- | | |
|--|---------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1) ISUZU | <input type="checkbox"/> 2) TOYOTA |
| <input type="checkbox"/> 3) MITSUBISHI | <input type="checkbox"/> 4) NISSAN |
| <input type="checkbox"/> 5) FORD | <input type="checkbox"/> 6) TATA |
| <input type="checkbox"/> 7) MAZDA | <input type="checkbox"/> 8) CHEVROLET |
| <input type="checkbox"/> 9) HONDA | <input type="checkbox"/> 10) KIA |

23. โปรดเรียงลำดับความสำคัญของเหตุผลในการตัดสินใจซื้ออี้อรรถยนต์ที่ท่านจะซื้อในอนาคต (โดยใส่หมายเลข 1 สำคัญมากที่สุดไปจนถึงหมายเลข 8 สำคัญน้อยที่สุด)

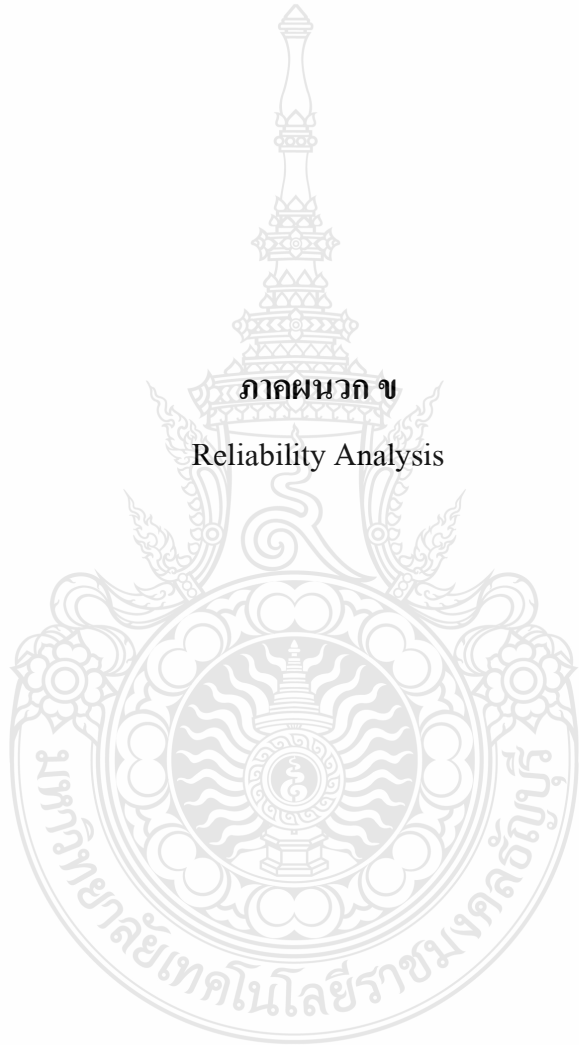
- ___ 1) รูปลักษณ์ภายนอกและการตกแต่งภายในรถมีความสวยงาม
- ___ 2) ประสิทธิภาพของเครื่องยนต์และสมรรถนะในการขับขี่ดีและปลอดภัย
- ___ 3) เป็นรถยนต์ที่ประหยัดน้ำมัน
- ___ 4) ชื่อเสียงของบริษัทเป็นที่ยอมรับสำหรับผู้บริโภคส่วนใหญ่
- ___ 5) จำนวนของศูนย์บริการที่มีทั่วถึงทุกพื้นที่
- ___ 6) หลังจากใช้งานไปแล้วรถยนต์สามารถนำไปขายต่อได้ในราคาสูง
- ___ 7) ราคาอะไหล่และค่าซ่อมบำรุงรถไม่แพงมากจนเกินไป
- ___ 8) เงื่อนไขการชำระเงินของไฟแนนซ์ที่เข้าร่วมกับบริษัท (เช่นอัตราดอกเบี้ยต่ำ, ให้อเวลาผ่อนชำระนาน)

24. ประเภทรถยนต์ที่ท่านมีแนวโน้มจะซื้อ

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> 1) รถกระบะ (Pick up) | <input type="checkbox"/> 2) รถกระบะ 4 ประตู (Double cab) |
| <input type="checkbox"/> 3) รถนั่ง (รถเก๋ง) | |

*****ขอขอบคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม*****

ภาคผนวก ข
Reliability Analysis



Reliability Analysis

***** Method 1 (Space saver) will be used for this analysis *****

RELIABILITY ANALYSIS – SCALE (ALPHA)

Item-total Statistic

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Alpha if Item Deleted
หนี้สินของประชาชนเพิ่ม มากขึ้น	66.70	78.976	.407	.835
ภาระค่าใช้จ่ายของ ประชาชนเพิ่มมากขึ้น	66.90	76.369	.426	.833
การจราจรติดขัด	66.33	75.402	.583	.827
การใช้พลังงานเชื้อเพลิง มากขึ้น	66.20	75.821	.544	.829
มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น	66.07	76.616	.419	.834
เอื้อประโยชน์ต่อคะแนน เสียงของพรรคการเมือง	66.70	73.252	.505	.830
สิ้นเปลืองงบประมาณ	66.70	79.114	.314	.838
การจ้างงานมากขึ้น	66.57	76.254	.528	.830
ราคารถยนต์ต่ำลง	66.63	75.757	.559	.828

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Alpha if Item Deleted
การเติบโตของ อุตสาหกรรมรถยนต์ เพิ่มขึ้น	66.60	74.800	.598	.826
เงินหมุนเวียนในระบบ เศรษฐกิจมากขึ้น	66.60	76.455	.481	.831
ความสะดวกสบาย, ปลอดภัย, เป็นส่วนตัวใน การเดินทางมากขึ้น	66.93	73.995	.612	.825
ขอบเขตระยะเวลาในการ ซื้อเหมาะสม	67.30	77.183	.278	.843
การกำหนดราคารถยนต์ที่ จะซื้อไม่เกิน 1,000,000 บาท/คัน	66.43	82.116	.131	.844
การกำหนดขนาดความจุ กระบอกสูบประเภท รถยนต์นั่งไม่เกิน 1,500 ซีซี	66.97	80.309	.271	.839
การกำหนดให้รถยนต์ที่ซื้อ ต้องเป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้น ในประเทศไทยเท่านั้น	66.93	77.720	.288	.841
จำนวนเงินที่จ่ายคืนแก่ผู้รับ สิทธิ์มีความเหมาะสมดี	67.00	77.931	.325	.838
การกำหนดให้ผู้มีสิทธิ์รับ เงินคืนต้องเป็นผู้ซื้อที่มีอายุ 21 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป	66.73	72.823	.667	.822

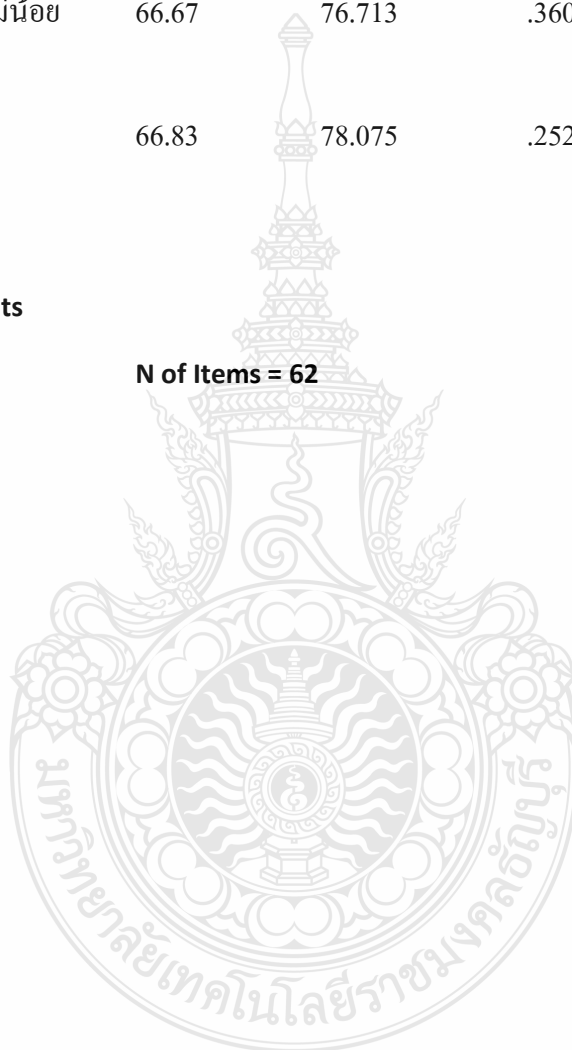
	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Alpha if Item Deleted
การกำหนดระยะเวลาใน การครอบครองต้องไม่น้อย กว่า 5 ปี	66.67	76.713	.360	.837
การจ่ายเงินภาษี	66.83	78.075	.252	.843

Reliability Coefficients

N of Cases = 30.0

N of Items = 62

Alpha = 0.841



ประวัติผู้เขียน

ชื่อ - สกุล นางสาวจิตรา ขอพดุง
วัน เดือน ปี เกิด 22 เมษายน 2529
ที่อยู่ 395/5 หมู่ 1 ตำบลเมืองปัก อำเภอปักธงชัย จังหวัดนครราชสีมา 30150
การศึกษา สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะบริหารธุรกิจ สาขาการตลาด
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี ปี พ.ศ. 2552
อีเมล Jittra_khopadung@hotmail.com

