

การตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อมของผู้โดยสารชาวไทยที่ใช้บริการท่าอากาศยานนานาชาติ  
อุดรธานี

“A Study of Environmental Awareness of Thai Passengers  
at Udon Thani International Airport”

พียดา ก่อเกื้อสืบสาย<sup>1</sup> พุทธิตา รัตน์อุไร<sup>2</sup> เมธิ ศรีเหรา<sup>3</sup>

กัญญาพัชร กรวยทอง<sup>4</sup> กัลยรัตน์ แก้วเงิน<sup>5</sup> พจนา เลิศวิรัตน์<sup>6</sup>

ภคสุภางค์ เลี้ยวเส็ง<sup>7</sup> สโรชา บุญรักษา<sup>8</sup>

ปภาภัทร ภาวศุทธินนท์<sup>9</sup> และปภาพัศร์ วงษ์ประคอง<sup>10</sup>

Piyada Korkuesuebsai<sup>1</sup> Phuthita Rattanaurai<sup>2</sup>

Methi Srihera<sup>3</sup> Kanyapat Krueythong<sup>4</sup>

Kanlayarat Kaewngoen<sup>5</sup> Potjana Loetwirat<sup>6</sup>

Paksupang Liawseng<sup>7</sup> Sarocha Boonraksa<sup>8</sup>

Paphapat Pavasuttinon<sup>9</sup> and Paphapat Vongprakong<sup>10</sup>

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระดับการตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อมและพฤติกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีรวมทั้งวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อมกับพฤติกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม กลุ่มตัวอย่างคือผู้โดยสารชาวไทยที่ใช้บริการท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี จำนวน 440 คน โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ ได้แก่ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์สหสัมพันธ์ (Correlation Analysis)

ผลการวิจัยพบว่า ผู้โดยสารส่วนใหญ่มีระดับการตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับสูง โดยให้ความสำคัญกับการลดการใช้ทรัพยากร การแยกขยะ และการรักษาความสะอาดในพื้นที่สาธารณะ นอกจากนี้ผู้โดยสารยังมีพฤติกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับสูงเช่นกัน โดยเฉพาะด้านการมีส่วนร่วมในกิจกรรมรณรงค์ของท่าอากาศยาน และการปฏิบัติตามมาตรการสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด ผลการวิเคราะห์สหสัมพันธ์

<sup>1-10</sup> มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตกำแพงแสน; Kasetsart University Kamphaengsaen Campus: Email: piyada.kor@ku.th,

phuthita.r@ku.th, methi.sr@ku.th, kanyapat.kr@ku.th, kanlayarat.k@ku.th, potjana.lo@ku.th, paksupang.l@ku.th, sarocha.boo@ku.th,

paphapat.p@ku.th, paphapat.vo@ku.th

แสดงให้เห็นว่า การตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อมมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอย่าง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

**คำสำคัญ:** การตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อม, พฤติกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม, ท่าอากาศยาน นานาชาติอุดรธานี

### ABSTRACT

The purpose of this study was to examine the level of environmental awareness and pro-environmental behavior among passengers at Udon Thani International Airport, as well as to analyze the relationship between environmental awareness and pro-environmental behavior. The sample consisted of 440 Thai passengers who used the airport's services. A questionnaire was employed as the research instrument. The data were analyzed using descriptive statistics, including means and standard deviations, and inferential statistics through correlation analysis.

The findings revealed that the majority of passengers demonstrated a high level of environmental awareness, particularly regarding resource conservation, waste separation, and cleanliness in public areas. Similarly, passengers exhibited a high level of pro-environmental behavior, especially in participating in airport environmental campaigns and complying with environmental measures. Correlation analysis indicated a positive and statistically significant relationship between environmental awareness and pro-environmental behavior at the 0.01 level.

**Keywords:** Environmental awareness, Pro-environmental behavior, Udon Thani International Airport

### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบัน ปัญหาสิ่งแวดล้อมได้ทวีความรุนแรงและเป็นประเด็นสำคัญในระดับโลก อันเกิดจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างสิ้นเปลือง ส่งผลกระทบโดยตรงต่อระบบนิเวศ และคุณภาพชีวิตของมนุษย์ ภาคการบินแม้มีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และสังคม แต่ก็เป็นแหล่งปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่สำคัญ รายงานของ International Energy Agency (2023) ระบุว่าภาคการบินมีส่วน การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์คิดเป็นร้อยละ 2.5 ของการใช้พลังงานทั่วโลก และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นหลัง สถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) จึงได้กำหนดเป้าหมายระยะยาวเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิให้เป็นศูนย์ภายในปี ค.ศ. 2050 ภายใต้กรอบ Long-Term Global Aspirational Goal (LTAG) ขณะเดียวกัน เครือข่ายท่าอากาศยานทั่วโลกได้ดำเนินมาตรฐานการจัดการคาร์บอนผ่านโครงการ Airport Carbon Accreditation (ACA) ของ Airport Council International (2024) เพื่อยกระดับการจัดการและลดการปล่อยคาร์บอนอย่างเป็นระบบ

ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภาเป็นท่าอากาศยานหลักของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยมีผู้โดยสารมากกว่า 1.7 ล้านคนในปี 2567 (Airports of Thailand, 2024) การเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารส่งผลให้พฤติกรรมของผู้เดินทางเป็นปัจจัยสำคัญต่อประสิทธิภาพการจัดการสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน ทั้งในด้านการคัดแยกขยะ การลดการใช้พลาสติก และการมีส่วนร่วมในมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม

แนวคิดเรื่อง “การตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อม” (Environmental Awareness) ได้รับความสำคัญอย่างยิ่งในระดับโลก โดยเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้บริโภคและนักเดินทางยุคใหม่ งานศึกษาของ Gössling และ Humpe (2020) ชี้ว่า กลุ่มผู้เดินทางรุ่นใหม่โดยเฉพาะกลุ่ม Millennial และ Gen Z ให้ความสำคัญกับการเดินทางอย่างมีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม (Conscious Travel) และมุ่งลดรอยเท้าคาร์บอน (Carbon Footprint) ของตนเอง ทั้งนี้ การตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อมมิได้หมายถึงเพียงการรับรู้ข้อมูลเท่านั้น แต่รวมถึงความเข้าใจ ความรู้สึกที่รับผิดชอบ และแรงจูงใจในการลดผลกระทบทางลบต่อสิ่งแวดล้อม (Kollmuss & Agyeman, 2002; Stern, 2000)

จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่าการจัดการสิ่งแวดล้อมในภาคการบินและท่าอากาศยานเป็นประเด็นสำคัญที่ได้รับความสนใจทั้งในระดับโลกและระดับประเทศ การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างระดับการตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อมกับพฤติกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา จึงมีความสำคัญในการสร้างองค์ความรู้ด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมในภาคการบิน อันจะช่วยยกระดับประสิทธิภาพด้านสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยานไทย และสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของประเทศในระยะยาว

### วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาระดับการตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อมของผู้โดยสารชาวไทยที่ใช้บริการท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา
2. เพื่อศึกษาและเปรียบเทียบปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมของผู้โดยสารชาวไทยที่ใช้บริการท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา

3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อมกับพฤติกรรมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน

### นิยามศัพท์

1. สิ่งแวดล้อม (Environment) หมายถึง สภาพแวดล้อมทางกายภาพที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของท่าอากาศยานและการใช้บริการของผู้โดยสาร เช่น การจัดการขยะและพลาสติกแบบใช้ครั้งเดียว การใช้ทรัพยากรพลังงานและน้ำ การปล่อยมลพิษทางอากาศและเสียง รวมถึงการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (กรมควบคุมมลพิษ, 2561; ICAO, 2022)

2. การตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Awareness) หมายถึง ระดับการรับรู้และความเข้าใจของผู้โดยสารเกี่ยวกับปัญหาสิ่งแวดล้อม ผลกระทบ และบทบาทความรับผิดชอบของตน ประกอบด้วย 3 มิติ ได้แก่

2.1 การรับรู้สถานการณ์สิ่งแวดล้อม (Bamberg & Möser, 2007)

2.2 ความรับผิดชอบส่วนบุคคล (Kollmuss & Agyeman, 2002)

2.3 การรับรู้ต่อการกระทำหรือแนวทางแก้ไข (Bamberg & Möser, 2007; UNESCO, 2018)

3. ผู้โดยสารชาวไทยที่ใช้บริการท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี (Thai Air Passengers at Udon Thani International Airport) หมายถึง ผู้โดยสารสัญชาติไทยอายุ 18 ปีขึ้นไป ที่เดินทางโดยเครื่องบินและใช้บริการภายในท่าอากาศยานอุดรธานี และเข้าร่วมตอบแบบสอบถามในการวิจัยครั้งนี้ (กรมท่าอากาศยาน, 2567)

### ขอบเขตการวิจัย

**ขอบเขตด้านประชากร** การวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ผู้โดยสารชาวไทยที่ใช้บริการท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี โดยเน้นเฉพาะผู้โดยสารอายุ 18 ปีขึ้นไป

**ขอบเขตด้านเนื้อหา** การวิจัยมุ่งศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรประชากรศาสตร์ การตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อม และพฤติกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของผู้โดยสาร โดยจำแนกตัวแปรสำคัญดังนี้

**ตัวแปรด้านประชากรศาสตร์ (Demographic Variables)** ได้แก่ เพศ อายุ และระดับการศึกษา  
**ตัวแปรต้น (Independent Variable)**

การตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย 3 มิติหลัก ได้แก่

1. การรับรู้สถานการณ์สิ่งแวดล้อม (Environmental Situation Awareness)

2. การตระหนักถึงความรับผิดชอบส่วนบุคคล (Personal Responsibility Awareness)

3. การตระหนักรู้ต่อการกระทำ/แนวทางแก้ไข (Action Awareness)

### ตัวแปรตาม (Dependent Variable)

พฤติกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของผู้โดยสาร หมายถึง การกระทำของผู้โดยสารที่ส่งผลในทางบวกต่อสิ่งแวดล้อมในกระบวนการเดินทางทางอากาศ โดยผู้วิจัยได้นำแนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมด้านสิ่งแวดล้อมมาจำแนกออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่ ก่อนการเดินทาง ระหว่างการเดินทาง และหลังการเดินทาง (ดัดแปลงจากแนวคิดของ Kollmuss & Agyeman, 2002; Han et al., 2018) ดังนี้

1. ก่อนการเดินทาง (Pre-Travel Behavior) พฤติกรรมของผู้โดยสารก่อนออกเดินทาง เช่น การวางแผนเส้นทางการเดินทางล่วงหน้าอย่างมีประสิทธิภาพ การเลือกใช้ระบบขนส่งสาธารณะ หรือการเดินทางร่วมกันเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

2. ระหว่างการเดินทาง (In-Travel Behavior) พฤติกรรมระหว่างอยู่ในท่าอากาศยานหรือระหว่างการเดินทาง เช่น การใช้ทรัพยากรอย่างประหยัด ปิดอุปกรณ์ไฟฟ้าที่ไม่จำเป็น และใช้น้ำอย่างรู้คุณค่า การปฏิบัติตามมาตรการสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน และการสนับสนุนกิจกรรม “สนามบินสีเขียว”

3. หลังการเดินทาง (Post-Travel Behavior) พฤติกรรมของผู้โดยสารหลังสิ้นสุดการเดินทาง เช่น การจัดเก็บและคัดแยกขยะอย่างถูกต้อง การให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมาตรการสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน การเผยแพร่แนวทางการดูแลสิ่งแวดล้อมให้แก่ผู้อื่น

### แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### การตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Awareness: EA)

การตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อม หมายถึง การรับรู้ปัญหา เข้าใจผลกระทบ และตระหนักถึงความรับผิดชอบของบุคคลต่อสิ่งแวดล้อมรอบตัว (Frick, Kaiser & Wilson, 2004) โดย Hines, Hungerford และ Tomera (1987) เห็นว่าการรับรู้ปัญหาและผลกระทบต่อชีวิตและสังคมเป็นพื้นฐานของพฤติกรรมที่มีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม ขณะที่ Hungerford และ Volk (1990) อธิบายว่าการตระหนักรู้เป็นกระบวนการเรียนรู้เกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำของบุคคลกับผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อธรรมชาติและสังคม ส่วน Mostafa (2007) ระบุว่าระดับของการรับรู้สะท้อนให้เห็นถึงพฤติกรรมการใช้ผลิตภัณฑ์หรือเข้าร่วมกิจกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม งานวิจัยนี้แบ่งการตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อมออกเป็น 3 มิติ ได้แก่

1. การรับรู้สถานการณ์สิ่งแวดล้อม (Environmental Situation Awareness) หมายถึง การตระหนักถึงปัญหาและผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมรอบตัว เช่น มลพิษทางอากาศ น้ำเสีย และการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ซึ่งการรับรู้ปัญหาเหล่านี้จะช่วยให้บุคคลสามารถตัดสินใจและวางแผนการกระทำที่ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้ (Hungerford & Volk, 1990; Frick, Kaiser & Wilson, 2004)

2. การตระหนักถึงความรับผิดชอบส่วนบุคคล (Personal Responsibility Awareness) หมายถึง การเข้าใจบทบาทและความรับผิดชอบของตนเองในการรักษาสิ่งแวดล้อม บุคคลที่มีความตระหนักด้านนี้สูงมักแสดงพฤติกรรมที่ใส่ใจสิ่งแวดล้อม เช่น การลดการใช้พลาสติก การประหยัดพลังงาน และการมีส่วนร่วมในกิจกรรมรักษาสภาพแวดล้อม (Hines, Hungerford & Tomera, 1987; Mostafa, 2007)

3. การตระหนักถึงต่อแนวทางการปฏิบัติ (Awareness of Action Strategies) หมายถึง การเข้าใจวิธีการหรือแนวทางที่สามารถนำไปปฏิบัติเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การรีไซเคิล การใช้ผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม หรือการสนับสนุนโครงการอนุรักษ์ธรรมชาติ บุคคลที่ตระหนักถึงแนวทางการปฏิบัติมีแนวโน้มที่จะลงมือทำอย่างเป็นรูปธรรมมากขึ้น (Hungerford & Volk, 1990; Mostafa, 2007)

ทั้งนี้ ผู้วิจัยใช้แนวคิดของ Hungerford และ Volk (1990) เป็นกรอบทฤษฎีหลัก เนื่องจากครอบคลุมทั้งสามมิติและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการศึกษา

### แนวคิดด้านพฤติกรรมของผู้โดยสาร (Passenger Behavior)

พฤติกรรมของผู้โดยสาร หมายถึง กระบวนการตัดสินใจและการกระทำที่เกิดขึ้นตลอดการเดินทาง ตั้งแต่การเลือกใช้บริการจนถึงหลังการเดินทาง โดยได้รับอิทธิพลจากปัจจัยส่วนบุคคล จิตวิทยา สังคม วัฒนธรรม สิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยี (Solomon, 2018; Kotler & Keller, 2016) Chang และ Yang (2019) แบ่งพฤติกรรมของผู้โดยสารออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่

1. พฤติกรรมก่อนการเดินทาง (Pre-Travel Behavior): การค้นหาข้อมูลและตัดสินใจเลือกสายการบิน เช่น การเลือกสายการบินที่มีนโยบายลดการปล่อยคาร์บอน หรือใช้ e-ticket แทนกระดาษ
2. พฤติกรรมระหว่างการเดินทาง (In-Travel Behavior): การใช้บริการในท่าอากาศยานและบนเครื่องบิน เช่น การแยกขยะ การใช้จุดเติมน้ำดื่มแทนขวดพลาสติก และการเลือกสินค้าที่ใช้บรรจุภัณฑ์ที่ยั่งยืน
3. พฤติกรรมหลังการเดินทาง (Post-Travel Behavior): การสะท้อนความพึงพอใจและสนับสนุนท่าอากาศยานหรือสายการบินที่ดำเนินนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม

### งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ชวลีวรรณ ปราณิธรรม (2561) ศึกษาความตระหนักและพฤติกรรมการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารชาวไทยเพื่อบรรเทาภาวะโลกร้อน ผลการวิจัยพบว่าผู้โดยสารมีความตระหนักด้านสิ่งแวดล้อมในระดับมาก โดยเฉพาะการใช้พลังงานและลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ขณะที่พฤติกรรมการเดินทางอยู่ในระดับปานกลาง และความตระหนักด้านสิ่งแวดล้อมมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรม

ณัทมนภรณ์ หัสภาค และคณะ (2565) ศึกษาทัศนคติและพฤติกรรมการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารสายการบินไทยแอร์เอเชียต่อความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมด้านสิ่งแวดล้อม ผลการวิจัยพบว่าผู้โดยสารมีทัศนคติใน

ระดับมาก โดยเฉพาะด้านอารมณ์ความรู้สึกและเส้นทางการบิน ขณะที่พฤติกรรมการเดินทางอยู่ในระดับปานกลาง และทัศนคติของผู้โดยสารมีความสัมพันธ์เชิงบวกสูงต่อความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม

ต้นदारรงค์ และละเพ็ชร (2568) ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อทัศนคติและความตั้งใจของผู้โดยสารสายการบินเต็มรูปแบบในประเทศไทยต่อการเดินทางอย่างยั่งยืน ผลการวิจัยพบว่าการตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อมมีอิทธิพลต่อทัศนคติที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและความตั้งใจเชิงบวกในการสนับสนุนพฤติกรรมการเดินทางอย่างยั่งยืน ขณะที่การรับรู้ความรับผิดชอบต่อสายการบินและความสามารถควบคุมพฤติกรรมไม่ส่งผลโดยตรง

Eid, A., Salah, M., Barakat, M., & Obrecht, M. (2022) ศึกษาการตระหนักรู้ด้านความยั่งยืนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในท่าอากาศยาน ผลการวิจัยพบว่าทัศนคติที่ดีต่อความยั่งยืนมีความสัมพันธ์เชิงบวกสูงต่อพฤติกรรมด้านความยั่งยืน

Korba, P., Sekelová, I., Koščáková, M., & Behúnová, A. (2023) ศึกษาความรู้และทัศนคติของผู้โดยสารชาวสโลวักต่อการริเริ่มด้านสิ่งแวดล้อมในอุตสาหกรรมการบิน ผลการวิจัยพบว่าผู้โดยสารมีความรู้ด้านสิ่งแวดล้อมระดับต่ำถึงปานกลาง แม้มีทัศนคติเชิงบวก แต่ความเต็มใจเสียสละด้านความสะดวกสบายหรือค่าใช้จ่ายยังอยู่ในระดับต่ำ

### สมมติฐานการวิจัย

1. ปัจจัยส่วนบุคคลมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน โดยมีสมมติฐานย่อยดังนี้

H1.1 เพศที่แตกต่างกันมีพฤติกรรมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมแตกต่างกัน

H1.2 อายุที่แตกต่างกันมีพฤติกรรมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมแตกต่างกัน

H1.3 ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีพฤติกรรมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมแตกต่างกัน

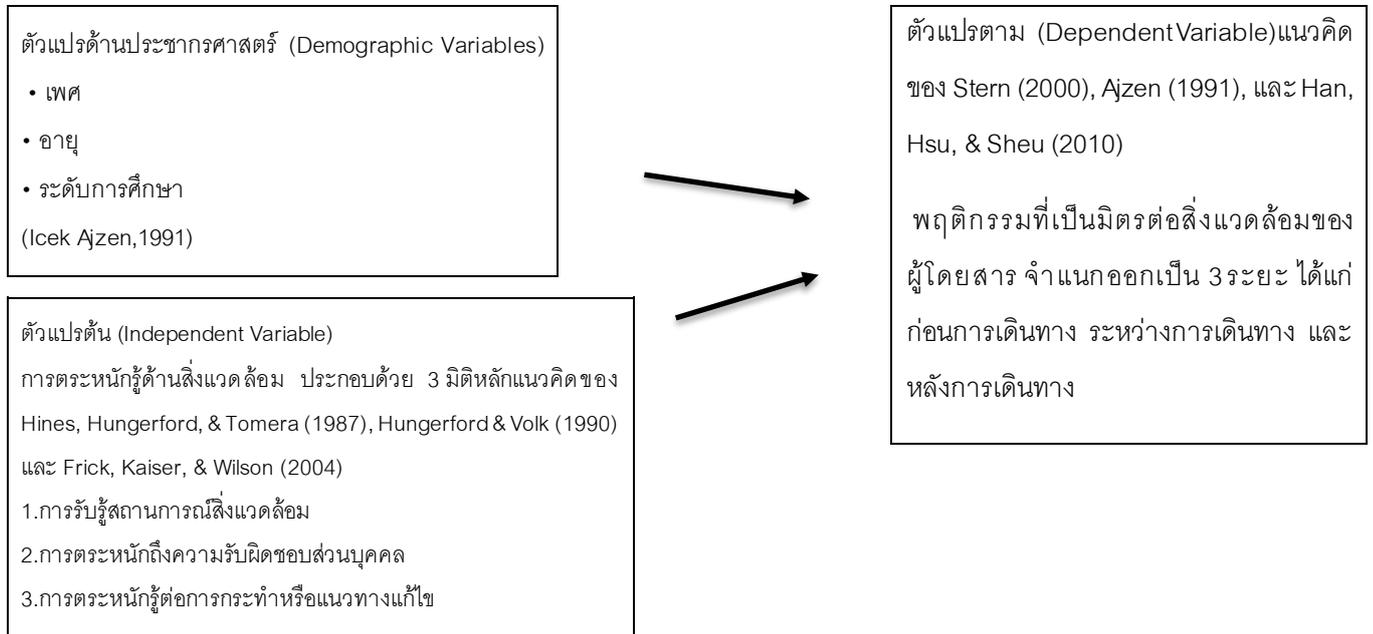
2. การตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อมมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน โดยมีสมมติฐานย่อยดังนี้

H2.1 การรับรู้สถานการณ์สิ่งแวดล้อมมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

H2.2 การตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อส่วนบุคคลมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

H2.3 การตระหนักรู้ต่อการกระทำหรือแนวทางแก้ไขมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

## กรอบแนวคิดในการวิจัย



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย เรื่อง การตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อมของผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี

## ระเบียบวิธีวิจัย

งานวิจัยเรื่อง การตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อมของผู้โดยสารชาวไทยที่ใช้บริการท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีใช้แนวทางการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถามออนไลน์ (Online Survey) ผ่านสื่อสังคมออนไลน์ Facebook โดยเผยแพร่แบบสอบถามในกลุ่ม Facebook ที่เกี่ยวข้องกับประชาชนในจังหวัดอุดรธานี ได้แก่ กลุ่มคนจังหวัดอุดรธานี และกลุ่มชุมชนคนอุดรธานี ระหว่างเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2567 เพื่อให้เข้าถึงผู้โดยสารชาวไทยที่เคยใช้บริการท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี การตอบแบบสอบถามเป็นไปโดยความสมัครใจ ไม่ระบุตัวตน และใช้ข้อมูลเพื่อการวิจัยทางวิชาการเท่านั้น

## ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ ผู้โดยสารชาวไทยที่ใช้บริการท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีในปี พ.ศ. 2567 ซึ่งมีลักษณะเป็นผู้ใช้บริการท่าอากาศยานที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไป โดยจากข้อมูลสถิติผู้โดยสารของกรมท่าอากาศยาน (2567) พบว่ามีจำนวนประชากรทั้งสิ้น 1,766,409 คน ซึ่งถือเป็นจำนวนประชากรที่ทราบแน่นอนและสามารถนำมาใช้กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างได้อย่างเหมาะสมในการกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง ผู้วิจัยเลือกใช้

สูตรของ Taro Yamane (1973) ซึ่งเป็นวิธีการคำนวณที่เหมาะสมสำหรับประชากรขนาดใหญ่ โดยกำหนดค่าความคลาดเคลื่อน (Sampling Error) ที่ระดับ 0.05 ผลการคำนวณทำให้ได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างขั้นต่ำจำนวน 440 คน เพื่อให้มีความเพียงพอสำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย

### เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 4 ตอน ดังนี้

1. ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นแบบเลือกตอบ (Checklist) เพื่อเก็บข้อมูลลักษณะประชากร เช่น เพศ อายุ ระดับการศึกษา ความถี่ในการเดินทาง และช่องทางที่ได้รับข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม
  2. ตอนที่ 2 การตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Awareness: EA) พัฒนาโดยอิงแนวคิดของ Hines, Hungerford & Tomera (1987) และ Hungerford & Volk (1990) ใช้มาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับของ Likert Scale ตั้งแต่ 1 = เห็นด้วยน้อยที่สุด ถึง 5 = เห็นด้วยมากที่สุด ครอบคลุม 3 มิติ ได้แก่
    - การรับรู้สถานการณ์สิ่งแวดล้อม (Environmental Situation Awareness)
    - ความรับผิดชอบส่วนบุคคล (Personal Responsibility Awareness)
    - การรู้แนวทางแก้ไข (Action Awareness)
  3. ตอนที่ 3 พฤติกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของผู้โดยสาร จำแนกเป็น 3 ระยะ ได้แก่
    - ก่อนการเดินทาง (Pre-Travel Behavior) เช่น การวางแผนเส้นทาง การใช้ระบบขนส่งสาธารณะ
    - ระหว่างการเดินทาง (In-Travel Behavior) เช่น การใช้ทรัพยากรอย่างประหยัด การปฏิบัติตามมาตรการสิ่งแวดล้อม
    - หลังการเดินทาง (Post-Travel Behavior) เช่น การจัดเก็บขยะ การให้ข้อเสนอแนะ และการเผยแพร่แนวคิดสิ่งแวดล้อม
- ลักษณะของคำถามในตอนนี้ใช้ Likert Scale 5 ระดับ เช่นเดียวกับตอนที่ 2 และแปลผลดังนี้: 5 = เห็นด้วยมากที่สุด 4 = เห็นด้วยมาก 3 = เห็นด้วยปานกลาง 2 = เห็นด้วยน้อย 1 = เห็นด้วยน้อยที่สุด
4. ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมของผู้ตอบแบบสอบถาม เพื่อเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพและความคิดเห็นของผู้ตอบ

### การตรวจสอบความเหมาะสมของแบบสอบถาม

แบบสอบถามได้รับการตรวจสอบโดยผู้เชี่ยวชาญตาม Index of Item-Objective Congruence (IOC) เพื่อให้มั่นใจว่าเครื่องมือสะท้อนตัวแปรวิจัยได้ครบถ้วนและถูกต้องตามวัตถุประสงค์ของการศึกษา

### การทดสอบสมมติฐาน

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยทำการทดสอบสมมติฐานเพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลและการตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อมกับพฤติกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของผู้โดยสารโดยใช้สถิติที่เหมาะสมตามลักษณะของข้อมูล ดังนี้

1. การวิเคราะห์ความแตกต่างของพฤติกรรมตามปัจจัยส่วนบุคคล (H1.1–H1.3)
  - ใช้ Independent Samples t-test เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมของผู้โดยสารระหว่างเพศชายและหญิง (H1.1)
  - ใช้ One-way ANOVA เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมตามช่วงอายุ (H1.2) และระดับการศึกษา (H1.3)
  - กำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติที่  $\alpha = 0.05$
2. การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อมกับพฤติกรรม (H2.1–H2.3)
  - ใช้ Pearson's Correlation Coefficient เพื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างแต่ละมิติของการตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อม (การรับรู้สถานการณ์สิ่งแวดล้อม, ความรับผิดชอบส่วนบุคคล, การรู้แนวทางแก้ไข) กับพฤติกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
  - กำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติที่  $\alpha = 0.05$
3. การแปลผล

หากผลการทดสอบทางสถิติพบว่าค่า p-value น้อยกว่าระดับนัยสำคัญที่กำหนดไว้ ( $p\text{-value} < \alpha = 0.05$ ) จะถือว่ามี ความแตกต่างหรือความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ สำหรับการแปลผลระดับความสัมพันธ์ใช้ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ ( $r$ ) โดยกำหนดเกณฑ์การตีความดังนี้

- ค่า  $r$  ระหว่าง 0.00–0.19 หมายถึง ความสัมพันธ์ต่ำมากหรือไม่มีความสัมพันธ์
- ค่า  $r$  ระหว่าง 0.20–0.39 หมายถึง ความสัมพันธ์ระดับต่ำ
- ค่า  $r$  ระหว่าง 0.40–0.59 หมายถึง ความสัมพันธ์ระดับปานกลาง
- ค่า  $r$  ระหว่าง 0.60–0.79 หมายถึง ความสัมพันธ์ระดับสูง
- ค่า  $r$  ระหว่าง 0.80–1.00 หมายถึง ความสัมพันธ์ระดับสูงมาก

**ผลการวิจัย**

**ตารางที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม**

	ข้อคำถาม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
<b>เพศ</b>	ชาย	216.00	49.10
	หญิง	224.00	50.90
	<b>รวม</b>	<b>440.00</b>	<b>100.00</b>
<b>อายุของ</b>	ต่ำกว่า 20	10.00	2.27
	21 - 30	290.00	65.91
	31 - 40	69.00	15.68
	41 - 50	53.00	12.05
	51 - 60	16.00	3.64
	มากกว่า 60	2.00	0.46
	<b>รวม</b>	<b>440.00</b>	<b>100.00</b>
<b>ระดับการศึกษา</b>	ต่ำกว่าปริญญาตรี	76.00	17.27
	ปริญญาตรี	343.00	77.95
	สูงกว่าปริญญาตรี	21.00	4.77
	<b>รวม</b>	<b>440.00</b>	<b>100.00</b>
<b>ความถี่ในการเดินทางทางอากาศ</b>	น้อยกว่า 1 ครั้ง/ปี	87.00	19.77
	1 – 3 ครั้ง/ปี	291.00	66.14
	มากกว่า 3 ครั้ง/ปี	62.00	14.09
	<b>รวม</b>	<b>440.00</b>	<b>100.00</b>
<b>ช่องทางที่ท่านรับรู้ข้อมูลหรือโครงการด้านสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน (เลือกได้มากกว่า 1 คำตอบ)</b>	สื่อประชาสัมพันธ์ภายในท่าอากาศยาน (เช่น บ้ายประกาศ สติกเกอร์ โปสเตอร์)	87.00	44.75
	เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานให้ข้อมูลโดยตรง	18.00	10.18
	เว็บไซต์หรือเพจทางการของท่าอากาศยาน	144.00	45.07
	<b>รวม</b>	<b>619.00</b>	<b>100.00</b>

จากตารางที่ 1 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุ 21-30 ปี มีการศึกษาระดับปริญญาตรี เดินทางทางอากาศปีละ 1-3 ครั้ง และมักได้รับข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมจากช่องทางออนไลน์ของท่าอากาศยาน

อากาศยาน ซึ่งสะท้อนถึงลักษณะของกลุ่มตัวอย่างตามวัตถุประสงค์ข้อ 2 ที่มุ่งเปรียบเทียบปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมของผู้โดยสาร

## ตารางที่ 2 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อม (จำแนกตามมิติ)

มิติ / ข้อคำถาม	ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ )	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน (S.D)	เกณฑ์การ ประเมิน
<b>มิติที่ 1 : การรับรู้สถานการณ์สิ่งแวดล้อมในท่าอากาศยาน</b>			
1.ท่านสังเกตเห็นว่าท่าอากาศยานมีการแยกขยะอย่างเป็นระบบ	4.09	0.93	เห็นด้วยมาก
2.ท่านสังเกตเห็นว่าท่าอากาศยานมีการปลูกต้นไม้หรือจัดพื้นที่สีเขียวเพื่อส่งเสริมสิ่งแวดล้อม	4.08	0.73	เห็นด้วยมาก
3.ท่านรับรู้ว่าการใช้พลังงานและทรัพยากรอย่างประหยัดและมีประสิทธิภาพ	3.98	0.90	เห็นด้วยมาก
4.ท่านรับรู้ว่าการจัดกิจกรรมหรือโครงการให้ความรู้ด้านสิ่งแวดล้อมแก่ผู้โดยสาร	3.88	0.88	เห็นด้วยมาก
5.ท่านรับรู้ว่าการดำเนินกิจกรรมหรือโครงการด้านสิ่งแวดล้อม เช่น Green Airport.	3.82	0.80	เห็นด้วยมาก
<b>รวม</b>	<b>3.97</b>	<b>0.85</b>	<b>เห็นด้วยมาก</b>
<b>มิติที่ 2 : ความรับผิดชอบส่วนบุคคล</b>			
1.ท่านคิดว่าผู้โดยสารทุกคนมีหน้าที่ช่วยดูแลสิ่งแวดล้อมภายในท่าอากาศยาน	4.37	0.67	เห็นด้วยมาก
2.ท่านคิดว่าความร่วมมือของผู้โดยสารช่วยให้ท่าอากาศยานสะอาดและเป็นระเบียบมากขึ้น	4.36	0.63	เห็นด้วยมาก
3.ท่านนำแนวทางการดูแลสิ่งแวดล้อมที่ท่าอากาศยานส่งเสริมไปปรับใช้ในชีวิตประจำวันของตนเอง	4.35	0.66	เห็นด้วยมาก
4.ท่านสนับสนุนการใช้ผลิตภัณฑ์หรืออุปกรณ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเมื่ออยู่ในท่าอากาศยาน	4.34	0.68	เห็นด้วยมาก
5.ท่านปฏิบัติตามป้ายหรือคำแนะนำเกี่ยวกับการจัดการขยะของท่าอากาศยานอย่างเคร่งครัด	4.33	0.69	เห็นด้วยมาก
<b>รวม</b>	<b>4.35</b>	<b>0.67</b>	<b>เห็นด้วยมาก</b>
<b>มิติที่ 3 : การรู้แนวทางแก้ไข</b>			
1.ท่านรับรู้ว่าสามารถลดขยะพลาสติกในท่าอากาศยานได้โดยการพกภาชนะส่วนตัว	4.46	0.67	เห็นด้วยมาก

มิติ / ข้อคำถาม	ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ )	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน (S.D)	เกณฑ์การ ประเมิน
2.ท่านตระหนักถึงบทบาทของตนเองในการมีส่วนร่วมแก้ไข ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในท่าอากาศยาน	4.46	0.62	เห็นด้วยมาก
3.ท่านมีความเข้าใจเกี่ยวกับแนวทางการจัดการของเสีย หรือขยะ ที่ถูกทิ้งภายในท่าอากาศยาน	4.39	0.66	เห็นด้วยมาก
4.ท่านรับรู้ว่าการท่าอากาศยานมีมาตรการลดมลพิษและรักษาความ สะอาดในพื้นที่สาธารณะ	4.38	0.64	เห็นด้วยมาก
5.ท่านรับรู้ว่ามีสื่อประชาสัมพันธ์หรือป้ายรณรงค์ด้านสิ่งแวดล้อม ของท่าอากาศยานช่วยสร้างความตระหนักให้ผู้โดยสารได้	4.35	0.68	เห็นด้วยมาก
<b>รวม</b>	<b>4.41</b>	<b>0.65</b>	<b>เห็นด้วยมาก</b>
<b>รวมทั้งหมด</b>	<b>4.24</b>	<b>0.72</b>	<b>เห็นด้วยมาก</b>

จากตารางที่ 2 พบว่าผู้โดยสารมีระดับการตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับ “เห็นด้วยมาก” ในทุกมิติ โดยเฉพาะด้านความรับผิดชอบส่วนบุคคลและด้านแนวทางการปฏิบัติในการแก้ไขปัญหา แสดงให้เห็นว่าผู้โดยสารส่วนใหญ่มีเจตคติที่ดีและตระหนักถึงความสำคัญของการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมภายในท่าอากาศยาน

ตารางที่ 3 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระยะของพฤติกรรมผู้โดยสาร

ระยะของพฤติกรรมผู้โดยสาร	ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ )	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน (S.D)	เกณฑ์การ ประเมิน
<b>ก่อนการเดินทาง (Pre-Travel Behavior)</b>			
1. ท่านตรวจสอบและจัดสัมภาระอย่างเหมาะสม เพื่อลดการเกิดของ เสียหรือขยะที่ไม่จำเป็นระหว่างเดินทาง	4.30	0.66	เห็นด้วยมาก
2.ท่านวางแผนเวลาและเส้นทางเดินทางล่วงหน้าเพื่อหลีกเลี่ยงความ แออัดและลดการใช้พลังงาน	4.24	1.04	เห็นด้วยมาก
3.ท่านเตรียมภาชนะ เช่น ขวดน้ำหรือแก้วส่วนตัว เพื่อลดการใช้ พลาสติกแบบใช้ครั้งเดียวระหว่างเดินทาง	4.10	0.95	เห็นด้วยมาก
4.ท่านศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศ ยานก่อนออกเดินทาง	4.08	0.95	เห็นด้วยมาก
5.ท่านเลือกใช้ระบบขนส่งสาธารณะหรือการเดินทางร่วมกันเพื่อมายัง ท่าอากาศยานเพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์	4.02	0.92	เห็นด้วยมาก
<b>รวม</b>	<b>4.15</b>	<b>0.90</b>	<b>เห็นด้วยมาก</b>

ระยะของพฤติกรรมผู้โดยสาร	ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ )	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน (S.D)	เกณฑ์การ ประเมิน
<b>ระหว่างการเดินทาง (In-Travel Behavior)</b>			
1. ท่านใช้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าอากาศยานอย่าง ประหยัด เช่น การใช้น้ำหรือไฟฟ้าเท่าที่จำเป็น	4.49	0.63	เห็นด้วยมาก
2. ท่านตระหนักและตั้งใจปฏิบัติตนให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในทุก กิจกรรมระหว่างอยู่ในท่าอากาศยาน	4.43	0.62	เห็นด้วยมาก
3. ท่านสังเกตเห็นและปฏิบัติตามป้ายหรือสัญลักษณ์ที่เกี่ยวข้องกับ มาตรการรักษาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ท่าอากาศยาน	4.40	0.63	เห็นด้วยมาก
4. ท่านมีส่วนร่วมในกิจกรรมหรือโครงการด้านสิ่งแวดล้อมที่ท่าอากาศ ยานจัดขึ้น เช่น กิจกรรมรณรงค์ลดขยะ หรือ Green Airport	4.38	0.66	เห็นด้วยมาก
5. ท่านเลือกร้านค้าหรือบริการภายในท่าอากาศยานที่ใช้บรรจุภัณฑ์ หรือผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	4.31	0.69	เห็นด้วยมาก
<b>รวม</b>	<b>4.40</b>	<b>0.65</b>	<b>เห็นด้วยมาก</b>
<b>หลังการเดินทาง (Post-Travel Behavior)</b>			
1. ท่านสนับสนุนหรือตั้งใจเลือกใช้บริการของท่าอากาศยานที่มีมาตรการรักษา สิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง	4.49	0.56	เห็นด้วยมาก
2. ท่านตั้งใจปรับปรุงพฤติกรรมของตนเองให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้นในการ เดินทางครั้งต่อไป	4.47	0.58	เห็นด้วยมาก
3. ท่านตรวจสอบและเก็บขยะหรือของใช้ส่วนตัวให้เรียบร้อยก่อนออกจากพื้นที่ท่า อากาศยาน	4.46	0.62	เห็นด้วยมาก
4. ท่านให้ข้อเสนอแนะต่อเจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานของท่าอากาศยานเกี่ยวกับแนว ทางการปรับปรุงด้านสิ่งแวดล้อม	3.86	1.28	เห็นด้วยมาก
5. ท่านเผยแพร่หรือแบ่งปันประสบการณ์เกี่ยวกับการเดินทางที่เป็นมิตรต่อ สิ่งแวดล้อมผ่านสื่อสังคมออนไลน์หรือการบอกต่อ	3.85	0.66	เห็นด้วยมาก
<b>รวม</b>	<b>4.23</b>	<b>0.74</b>	<b>เห็นด้วยมาก</b>
<b>รวมทั้งหมด</b>	<b>4.26</b>	<b>0.76</b>	<b>เห็นด้วยมาก</b>

จากตารางที่ 3 พบว่าผู้โดยสารมีพฤติกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในทุกช่วงของการเดินทางอยู่ในระดับ “เห็นด้วยมาก” โดยเฉพาะช่วงระหว่างและหลังการเดินทาง สะท้อนถึงความตระหนัก ความเอาใจใส่ และความ ร่วมมือของผู้โดยสารต่อมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของท่าอากาศยาน ซึ่งสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ข้อ 3 ของ การศึกษา แสดงให้เห็นว่าการตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อมของผู้โดยสารมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมที่เป็น มิตรต่อสิ่งแวดล้อม

## สรุปผลตามสมมุติฐานการวิจัย

1. สมมติฐานที่ 1: ปัจจัยส่วนบุคคลมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
  - o ผลการวิเคราะห์พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุ 21–30 ปี และมีการศึกษาระดับปริญญาตรี (ตารางที่ 1) ซึ่งสะท้อนว่ากลุ่มผู้โดยสารถุ่นใหม่มีแนวโน้มให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อม การวิเคราะห์เชิงสถิติแสดงให้เห็นว่ามีความแตกต่างของพฤติกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมตามปัจจัยส่วนบุคคลบางประการ เช่น เพศและระดับการศึกษา ทำให้สมมติฐานย่อย H1.1–H1.3 ส่วนใหญ่ได้รับการสนับสนุน
2. สมมติฐานที่ 2: การตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อมมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
  - o ผลการวิเคราะห์พบว่าผู้โดยสารถุ่นใหม่มีระดับการตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับ “เห็นด้วยมาก” ครอบคลุมทั้ง 3 มิติ ได้แก่ การรับรู้สถานการณ์สิ่งแวดล้อม ความรับผิดชอบต่อส่วนบุคคล และการรู้แนวทางแก้ไข (ตารางที่ 2)
  - o พฤติกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของผู้โดยสารถุ่นใหม่อยู่ในระดับ “เห็นด้วยมาก” โดยเฉพาะในช่วงระหว่างและหลังการเดินทาง (ตารางที่ 3)
  - o การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรทั้งสองพบว่ามีความสัมพันธ์เชิงบวกและมีนัยสำคัญทางสถิติ ทำให้สมมติฐาน H2.1–H2.3 ได้รับการสนับสนุน

## อภิปรายผล

### 1. ระดับการตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อมของผู้โดยสารถุ่นใหม่

ผลการวิจัยพบว่าผู้โดยสารถุ่นใหม่มีระดับการตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับสูง สะท้อนให้เห็นถึงความเข้าใจในผลกระทบจากการกระทำของตนเองและความตระหนักถึงความสำคัญของการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม (Hungerford & Volk, 1990; Frick, Kaiser & Wilson, 2004)

ผู้วิจัยเห็นว่า การตระหนักรู้ในระดับสูงนี้อาจสะท้อนถึงความสนใจและความรับผิดชอบต่อส่วนบุคคลของผู้โดยสารถุ่นใหม่ที่เดินทางบ่อย รวมถึงการมีความรู้และเข้าถึงข้อมูลสิ่งแวดล้อมได้ง่ายผ่านสื่อออนไลน์ จึงทำให้ผู้โดยสารถุ่นใหม่สามารถปฏิบัติพฤติกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมได้อย่างชัดเจน เช่น การแยกขยะ การใช้ผลิตภัณฑ์ที่ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

### 2. ลักษณะประชากรผู้โดยสารถุ่นใหม่

ผู้โดยสารถุ่นใหม่เป็นเพศหญิง ทำงานตอนต้น และมีการศึกษาระดับปริญญาตรี ซึ่งสอดคล้องกับ Kotler & Keller (2016) ที่ระบุว่าปัจจัยด้านอายุ การศึกษา และการเข้าถึงข้อมูลมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการตัดสินใจของผู้บริโภค

ผู้วิจัยเห็นว่า กลุ่มผู้โดยสารดังกล่าวมักมีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่า เนื่องจากมีความตระหนักถึงผลกระทบต่ออนาคตของตนเองและสังคม ทำให้เกิดการเลือกใช้บริการและตัดสินใจตามแนวทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น เลือกสายการบินที่มีนโยบายลดคาร์บอนหรือใช้บัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์

### 3. ความสัมพันธ์ระหว่างการตระหนักรู้และพฤติกรรมด้านสิ่งแวดล้อม

ผลการวิจัยพบว่าผู้โดยสารที่มีการตระหนักรู้ด้านสิ่งแวดล้อมสูง มักมีพฤติกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่า เช่น การใช้จุดเติมน้ำแทนขวดพลาสติก หรือการสนับสนุนสายการบินที่ดำเนินนโยบายสิ่งแวดล้อม (Stern, 2000; Ajzen, 1991)

จากการสังเกตและวิเคราะห์ ผู้วิจัยเห็นว่า การมีจิตสำนึกด้านสิ่งแวดล้อมเป็นแรงจูงใจสำคัญที่ทำให้ผู้โดยสารนำความรู้ไปปฏิบัติจริง แม้ว่าจะเป็นพฤติกรรมเล็ก ๆ แต่สะท้อนถึงความตั้งใจส่วนบุคคลและการมีส่วนร่วมเชิงรุกต่อการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

### ข้อเสนอแนะ

1. ควรเก็บรวบรวมข้อมูลในช่วงเวลาที่หลากหลายมากขึ้น ทั้งช่วงเทศกาลและนอกฤดูกาลท่องเที่ยว เพื่อให้ผลสะท้อนลักษณะผู้โดยสารที่แตกต่างกันได้ชัดเจนขึ้น
2. ควรขยายกลุ่มตัวอย่างให้ครอบคลุมท่าอากาศยานภูมิภาคอื่น ๆ เพื่อเพิ่มความเป็นตัวแทนของประชากรและสามารถเปรียบเทียบพฤติกรรมผู้โดยสารระหว่างพื้นที่ได้อย่างเหมาะสม
3. ควรตรวจสอบความเที่ยงตรงและความเชื่อมั่นของแบบสอบถามโดยผู้เชี่ยวชาญ และพิจารณาเพิ่มเติมแปรแทรก เช่น แรงจูงใจด้านสิ่งแวดล้อมหรืออิทธิพลทางสังคม เพื่ออธิบายความสัมพันธ์ระหว่างการตระหนักรู้กับพฤติกรรมได้ลึกซึ้งยิ่งขึ้น

### ข้อเสนอแนะงานวิจัยครั้งถัดไป

1. การวิจัยในอนาคตควรขยายขอบเขตไปยังผู้โดยสารต่างชาติ หรือท่าอากาศยานในภูมิภาคอื่น
2. ควรเปรียบเทียบระดับการตระหนักรู้และพฤติกรรมของผู้โดยสารในแต่ละกลุ่มเป้าหมายอย่างละเอียด เพื่อให้เข้าใจปัจจัยที่ส่งผลต่อการแสดงพฤติกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมได้อย่างชัดเจนและลึกซึ้งมากขึ้น
3. ควรเพิ่มการศึกษาปัจจัยด้านสื่อและเทคโนโลยี เช่น ผลของการใช้สื่อดิจิทัลหรือระบบรางวัลสะสมคะแนนต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม

## เอกสารอ้างอิง

- ชวลีวรรณ ปราณิธรรม. (2561). ความตระหนักและพฤติกรรมการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารชาวไทยเพื่อ  
บรรเทาภาวะโลกร้อน. *วารสารวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี*, 34(2), 89–102.
- ณัฏมนภรณ์ หัสภาค, พิมพ์ชนก ยศพล, & อาทิตยา โพธิวงษ์. (2565). ทักษะคิดและพฤติกรรมการเดินทางทาง  
อากาศของผู้โดยสารสายการบินไทยแอร์เอเชียต่อความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม. *วารสาร  
การจัดการธุรกิจและการบริการ*, 8(1), 77–92.
- ศิริพร พัฒนพงศ์, วิฑิตพร ทองประเสริฐ, & อธิพร จันทร์เส็ง. (2561). ความสัมพันธ์ระหว่างความตระหนักด้าน  
สิ่งแวดล้อมกับพฤติกรรมการใช้บรรจุภัณฑ์ย่อยสลายได้ของผู้บริโภคไทย. *วารสารสิ่งแวดล้อมศึกษา*,  
15(2), 45–60.
- ACI. (2024). *Airport carbon accreditation: Annual report 2023–2024*. Airport Council International.  
Retrieved from <https://www.airportcarbonaccreditation.org/>
- Airports of Thailand. (2024). *Sustainability report 2024*. Airports of Thailand Public Company Limited  
(AOT).
- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision  
Processes*, 50(2), 179–211. [https://doi.org/10.1016/0749-5978\(91\)90020-T](https://doi.org/10.1016/0749-5978(91)90020-T)
- Bamberg, S., & Möser, G. (2007). Twenty years after Hines, Hungerford, and Tomera: A new meta -  
analysis of psycho-social determinants of pro-environmental behaviour. *Journal of  
Environmental Psychology*, 27(1), 14–25. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2006.12.002>
- Chang, Y., & Yang, S. (2019). Passenger behavioral segmentation for airport services. *Journal of Air  
Transport Management*, 77, 1–11. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2019.01.003>
- Eid, A., Salah, M., Barakat, M., & Obrecht, M. (2022). Stakeholder sustainability awareness in airports:  
Evidence from international airports. *Journal of Air Transport Management*, 103, 102198.  
<https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2022.102198>
- Gifford, R. (2014). Environmental psychology matters. *Annual Review of Psychology*, 65, 541–579.  
<https://doi.org/10.1146/annurev-psych-010213-115048>
- Kaiser, F. G. (2005). Attitudes and behavior. In S. Clayton & C. Opatow (Eds.), *Identity and the natural  
environment* (pp. 167–183). MIT Press.

- Korba, P., Sekelová, I., Koščáková, M., & Behúnová, A. (2023). Environmental awareness and attitude of Slovak air passengers toward aviation sustainability initiatives. *Sustainability*, 15(10), 8754. <https://doi.org/10.3390/su15108754>
- Stern, P. C. (2000). Toward a coherent theory of environmentally significant behavior. *Journal of Social Issues*, 56(3), 407–424. <https://doi.org/10.1111/0022-4537.00175>