



# NCHRI 2022

The 2<sup>nd</sup> National Conference on Health Research and Innovation

## รายงานสืบเนื่อง (Proceeding)

การประชุมวิชาการระดับชาติ ครั้งที่ 2

“การสร้างสุขภาวะชุมชนวิถีใหม่”

คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล

วันที่ 16 มีนาคม 2565 ณ มหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล

อิทธิพลของความรู้และทัศนคติด้านสิ่งแวดล้อมต่อพฤติกรรมการเดินทางโดยเครื่องบินของผู้โดยสาร  
The Influence of Environmental Knowledge and Attitude on Air Travelers' Behavior

สุดารัตน์ โตลานูวัตร\* นิสากร สุวรรณสิงห์\*\* ผศ.ดร.ภาสกร จันทน์พยอม\*\*\*

อาจารย์ประจำสถาบันพัฒนาบุคลากรการบิน มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต\*

อาจารย์ประจำสถาบันพัฒนาบุคลากรการบิน มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต\*\*

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ประจำสถาบันพัฒนาบุคลากรการบิน มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต\*\*\*

Corresponding author Email address: sudarath.tol@kbu.ac.th

### บทคัดย่อ

การวิจัยเชิงปริมาณฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาอิทธิพลของความรู้และทัศนคติด้านสิ่งแวดล้อมต่อพฤติกรรมการเดินทางทางเครื่องบินของผู้โดยสารชาวไทยจำนวน 384 คน เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามทางออนไลน์ ใช้สถิติการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ค่าเฉลี่ย ร้อยละ และหาความสัมพันธ์โดยการทดสอบสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน (Pearson's Correlation Coefficient) และการถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) จากผลการวิจัยพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุระหว่าง 51-60 ปี และมีการศึกษาที่ระดับปริญญาตรีเป็นส่วนใหญ่ ในส่วนของผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ความรู้ด้านสิ่งแวดล้อมมีความสัมพันธ์ในเชิงบวกกับพฤติกรรมการเดินทางในระดับน้อยมาก ( $\beta = .102$ ) โดยมีอิทธิพลในระดับต่ำต่อพฤติกรรมการรักษาสิ่งแวดล้อมในการเดินทางทางเครื่องบิน ( $R^2 = .010$ ) อย่างมีนัยยะสำคัญที่ .045 ในขณะที่ทัศนคติด้านสิ่งแวดล้อมมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมการเดินทางในระดับปานกลาง ( $\beta = .511$ ) และส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการรักษาสิ่งแวดล้อมในการเดินทางของผู้โดยสารมากกว่าปัจจัยด้านความรู้ ( $R^2 = .260$ ) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .000 ผลจากการวิจัยนี้สายการบิน และหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้ในการวางแผนและสร้างกลยุทธ์ทางด้านสิ่งแวดล้อมกับผู้ใช้บริการสายการบิน

**คำสำคัญ :** ความรู้, ทัศนคติ, พฤติกรรม

### Abstract

This quantitative research aims to study the impact of environmental knowledge and attitude upon Thai passengers' pro-environmental behavior when travel by air. The knowledge-attitude-behavior Theory (KAP Theory) has been applied to test the relationship of the variables as shown in the research framework. The questionnaire used in this study has been validated by using the Index – Item Congruence (IOC) procedure using three experts. The data has been collected by 384 respondents via online questionnaire and was analyzed for the descriptive information by using person's correlation coefficients, and multiple regression analysis. The hypothesis testing results revealed that environmental knowledge has a weak relationship with pro-environmental behavior ( $\beta = .102$ ), and weakly influences air travelers' behavior ( $R^2 = .010$ ) at .045 significant level. Meanwhile the environmental attitude has a positively moderate relationship with pro-environmental behavior ( $\beta = .511$ ) and can predict air travelers' behavior better than

environmental knowledge ( $R^2 = .260$ ) at .000 significant level. The findings can be beneficial for commercial airlines and government in planning and making an environment policy.

**Keywords :** Knowledge, Attitude, Behavior

## 1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

คณะกรรมการระหว่างรัฐบาลว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศหรือ IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) รายงานว่าหนึ่งในปัจจัยหลักของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกสู่ชั้นบรรยากาศโลกจนก่อให้เกิดภาวะโลกร้อนจนนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศคือมนุษย์ (IPCC, 2013). Alcock, I. et.al, 2017 ค้นพบว่าหนึ่งในกิจกรรมของมนุษย์ที่ทำร้ายสภาพแวดล้อมของโลกได้แก่การเดินทางทางอากาศหรือการโดยสารทางเครื่องบิน เนื่องจากอุตสาหกรรมการบินได้ก่อให้เกิดก๊าซเรือนกระจกเพิ่มขึ้นในชั้นบรรยากาศถึง 2 % จากจำนวนก๊าซเรือนกระจกที่เพิ่มขึ้นทั้งหมดของทั้งโลก องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือ ICAO (International Civil Aviation Organization) เองมีความต้องการที่จะช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก จึงได้กำหนดมาตรการเพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากภาคการบินพลเรือนอันได้แก่ การใช้เทคโนโลยีเครื่องบินแบบใหม่ การปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงาน การใช้เชื้อเพลิงหมุนเวียน และมาตรการทางการตลาด ที่สร้างโครงการกลไกชดเชยและการลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สำหรับการบินระหว่างประเทศหรือ CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) ขึ้นมาเพื่อบังคับใช้กับสายการบินต่าง ๆ ในขณะเดียวกัน สายการบินเองก็นำโครงการดังกล่าวไปนำเสนอให้ผู้โดยสารเข้าร่วมในการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในเที่ยวบินที่ผู้โดยสารเดินทาง ทั้งนี้เนื่องมาจากการเพิ่มขึ้นของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากภาคอุตสาหกรรมบินนั้นส่วนหนึ่งเกิดจากการใช้บริการการเดินทางโดยเครื่องบินของผู้โดยสาร ดังนั้นผู้โดยสารจึงสามารถมีส่วนในการรับผิดชอบต่อคาร์บอนเครดิตกับทางสายการบินเพื่อนำไปชดเชยกับก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ถูกปล่อยออกไปสู่บรรยากาศจากการเดินทางของตน

พฤติกรรมในการช่วยรักษาสิ่งแวดล้อมของผู้โดยสารที่เดินทางโดยเครื่องบินนั้น นอกจากการช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากการเข้าร่วมโปรแกรมชดเชยคาร์บอนของสายการบินแล้ว ผู้โดยสารยังสามารถช่วยรักษาสิ่งแวดล้อมได้โดยการเลือกเดินทางกับสายการบินที่ใช้เทคโนโลยีเครื่องบินสมัยใหม่ซึ่งปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์น้อยกว่าเครื่องแบบเก่าหรือเลือกเดินทางกับสายการบินที่ใช้เชื้อเพลิงหมุนเวียนตามมาตรการของ ICAO หรือแม้กระทั่งการเลือกสายการบินที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมด้วยวิธีการอื่น ๆ Mohiuddin et al. (2018) และ Li et al. (2019) พบว่าการเพิ่มขึ้นของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของการเดินทางทางอากาศจะลดลงได้หรือไม่ขึ้นอยู่กับการปฏิบัติของผู้โดยสาร และปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมในทางบวกหรือลบของผู้โดยสารนั้นได้แก่ทัศนคติต่อสิ่งแวดล้อมและความรู้เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมของแต่ละบุคคล มีงานศึกษาที่ทดสอบความเกี่ยวข้องกันของทัศนคติต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในบุคคลกับพฤติกรรมรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งพบว่าปัจจัยด้านทัศนคติและพฤติกรรมมีความสัมพันธ์กันอย่างสูง (Ilan et al., 2017; Panno et al., 2018; Bradley et al., 2020). ในขณะที่ Palupi et al. (2018) ได้พบว่าปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม และทัศนคติต่อสิ่งแวดล้อมนั้นส่งผลต่อพฤติกรรมที่มีต่อสิ่งแวดล้อมของบุคคลได้ทั้งในด้านบวกและด้านลบ งานวิจัยนี้จึงต้องการที่จะทดสอบเพื่อยืนยันว่าความรู้และทัศนคติของผู้โดยสารมีความสัมพันธ์และส่งผลกระทบบต่อพฤติกรรมของผู้โดยสารที่เดินทางทางเครื่องบินโดยใช้ทฤษฎีเกี่ยวกับความรู้ ทัศนคติและพฤติกรรม หรือ KAP (Knowledge-Attitude-Practice Theory)

ทฤษฎีเกี่ยวกับความรู้ ทัศนคติและพฤติกรรม หรือ KAP (Knowledge-Attitude-Practice Theory) เป็นหนึ่งในทฤษฎีที่ใช้กันอย่างแพร่หลายในวงการการแพทย์และสาธารณสุขมาก่อนที่จะนำมาใช้ศึกษากันในสาขามนุษยศาสตร์ และสังคมศาสตร์ โดยมีการศึกษามากมายที่ใช้ทฤษฎีนี้ในงานด้านสิ่งแวดล้อม (Omram, et al., 2011; Mohiuddin et al., 2018; Li et al., 2019; Tukiman et al., 2021) ทฤษฎีนี้ชี้ว่าพฤติกรรมของบุคคลนั้นถูกกำหนดโดยความรู้และทัศนคติของบุคคลที่มี

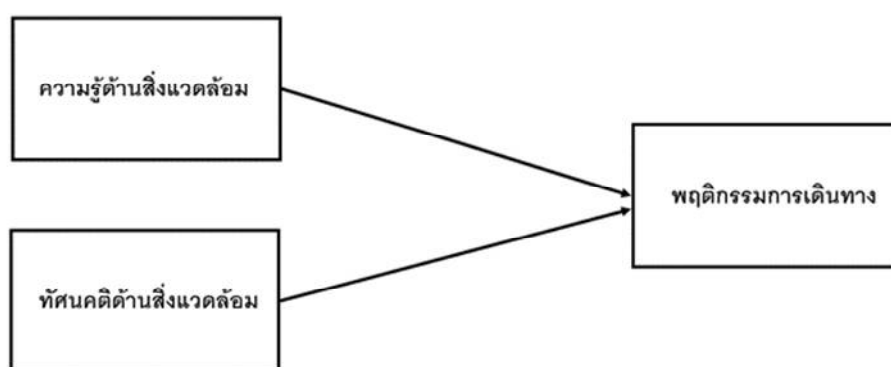
ต่อพฤติกรรมดังกล่าว อาจกล่าวได้ว่า เมื่อบุคคลมีความรู้และทัศนคติอย่างไรก็จะแสดงพฤติกรรมออกมาตามนั้น (Alzghoul & Abdullah, 2016; Liu et al., 2018) ทฤษฎี KAP จึงเป็นทฤษฎีที่ให้ความสำคัญกับตัวแปร 3 ตัว ได้แก่ ความรู้ (Knowledge) ทัศนคติ (Attitude) และพฤติกรรมการปฏิบัติ (Practice)

ความรู้ (Knowledge) เป็นการรับรู้เบื้องต้น ซึ่งบุคคลส่วนมากจะได้รับผ่านความเป็นจริงผ่านประสบการณ์ที่เกิดจากการเรียนรู้ที่ตอบสนองต่อสิ่งเร้า แล้วจัดระบบเป็นโครงสร้างของความรู้ที่เป็นความจำที่เลือกสรรของแต่ละบุคคล และความรู้นี้อาจส่งผลต่อการแสดงออกหรือพฤติกรรมของบุคคลได้ด้วย (Zagzebski, 2017) จากการใช้ทฤษฎีความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมกับงานวิจัยด้านการกำจัดขยะอุปกรณ์ไฟฟ้าของ Tukiman et al., (2021) เน้นว่าหากบุคคลมีความรู้ที่ดีเกี่ยวกับการกำจัดขยะเพื่อสิ่งแวดล้อมจะส่งผลให้เกิดพฤติกรรมที่ดีตามมาเช่นกัน นอกจากนี้การกำจัดวัสดุที่ผ่านการใช้งานทางการแพทย์แล้วอย่างถูกวิธี ปลอดภัยและไม่ทำลายสิ่งแวดล้อมนั้นเกิดจากการที่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องมีความรู้ความเข้าใจ ยิ่งมีความรู้มากเท่าใดก็ยังสามารถจัดการได้ดีมากขึ้นเท่านั้น (Woromogo et al., 2020) จากการทบทวนวรรณกรรมที่ได้กล่าวมาข้างต้นงานศึกษานี้จึงนำมาสู่การตั้งสมมติฐานดังนี้

H1: ความรู้ด้านสิ่งแวดล้อมมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมในการเดินทางทางเครื่องบินเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม

ทัศนคติ (Attitude) หมายถึงความโน้มเอียงที่เรียนรู้เพื่อให้มีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับลักษณะที่พึงพอใจหรือไม่พึงพอใจต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง (Schiffman & Kanuk, 1994) ทัศนคติต่อสิ่งแวดล้อมเป็นตัวแปรที่เกิดจากการเรียนรู้และประเมินความรู้สึกของบุคคลต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งอาจได้ผลเป็นบวกหรือลบก็ได้ โดยบุคคลจะมีทัศนคติรักษาสีสิ่งแวดล้อมเมื่อบุคคลมีความเชื่อว่าสิ่งแวดล้อมมีความสำคัญ หากรักษาไว้ให้อยู่ในสภาพที่ดีจะเป็นประโยชน์ต่อตนเองและส่งผลให้เกิดพฤติกรรมในการช่วยรักษาสิ่งแวดล้อม แต่จะมีทัศนคติที่ไม่รักษาสีสิ่งแวดล้อมเมื่อมีความเชื่อว่าสิ่งแวดล้อมไม่ได้มีความสำคัญและไม่ส่งผลกระทบต่อตนเอง จึงส่งผลให้ไม่เกิดพฤติกรรมในการรักษาสีสิ่งแวดล้อม จากงานศึกษาของ Yadav & Pathak (2016) ที่ศึกษาเรื่องความตั้งใจที่จะซื้อผลิตภัณฑ์เพื่อสิ่งแวดล้อม แสดงให้เห็นว่าทัศนคติเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลมากที่สุดต่อการเกิดพฤติกรรมที่ช่วยรักษาสีสิ่งแวดล้อม มีงานศึกษาที่พบว่าทัศนคติที่เป็นบวกต่ออาหารออร์แกนิกจะส่งผลในทางบวกต่อความตั้งใจที่จะซื้ออาหารออร์แกนิก (Chen et al., 2014) ส่วนงานศึกษาของ Sarumathi (2014) พบว่าทัศนคติด้านสิ่งแวดล้อมส่งผลต่อพฤติกรรมเนื่องจากบุคคลที่มีความกังวลในเรื่องสิ่งแวดล้อมหรือรักษาสีสิ่งแวดล้อมมีแนวโน้มที่จะซื้อผลิตภัณฑ์หรือบริการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากกว่าบุคคลที่ไม่มีความกังวลในเรื่องสิ่งแวดล้อม หรือบุคคลที่ไม่มีทัศนคติรักษาสีสิ่งแวดล้อม จากการทบทวนวรรณกรรมที่ได้กล่าวมาข้างต้นงานศึกษานี้จึงนำมาสู่การตั้งสมมติฐานดังนี้

H2 ทัศนคติต่อสิ่งแวดล้อมมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมในการเดินทางทางเครื่องบินเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม



ภาพที่ 1: กรอบแนวคิดการวิจัย

## 2. วัตถุประสงค์การวิจัย

2.1 เพื่อศึกษาอิทธิพลของปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมกับพฤติกรรมในการเดินทางทางเครื่องบินของผู้โดยสาร

2.2 เพื่อศึกษาอิทธิพลของปัจจัยด้านทัศนคติต่อสิ่งแวดล้อมกับพฤติกรรมในการเดินทางทางเครื่องบินของผู้โดยสาร

## 3. วิธีดำเนินการวิจัย

กลุ่มตัวอย่าง ขั้นตอนและวิธีการในการวิเคราะห์ข้อมูล

ประชากรกลุ่มเป้าหมายของการศึกษาในครั้งนี้คือผู้โดยสารชาวไทยที่มีประสบการณ์ในการเดินทางโดยเครื่องบินพาณิชย์ จำนวน 384 ตัวอย่าง ซึ่งการกำหนดขนาดของประชากรกลุ่มตัวอย่างใช้ตารางของ Krejcie & Morgan ระดับความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ 5% และระดับความเชื่อมั่น 95% โดยการเก็บข้อมูลจะผ่านแบบสอบถามออนไลน์โดยใช้การสุ่มตัวอย่างที่เป็นวิธีการคัดเลือกแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Sampling) อย่างไรก็ตาม ก่อนเก็บข้อมูลผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามเสนอผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน เพื่อตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) จากนั้นรวบรวมข้อมูลความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญมาวิเคราะห์ดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ของการวิจัยด้วยค่า IOC (Index of Item Objective Congruence) แล้วจึงนำแบบสอบถามที่ได้ไปทดลองใช้ (Try Out) กับผู้ตอบแบบสอบถาม 45 คนที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง เพื่อหาคุณภาพของเครื่องมือโดยหาค่าความเที่ยงเชิงความสอดคล้องภายในหรือความเชื่อถือได้ของแบบสอบถามด้วยวิธีหาค่าสัมประสิทธิ์ Cronbach's Alpha ได้ผลการหาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามเท่ากับ 0.843 ซึ่งถือว่าเป็นแบบสอบถามที่มีคุณภาพดี (Hair et al., 2010) ข้อคำถามทุกข้อจะมีลักษณะเป็นแบบประเมินค่าโดยใช้มาตรวัดแบบ Likert Scale 5 (จาก “1 - ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง” จนถึง “5 - เห็นด้วยอย่างยิ่ง”) ยกเว้นคำถามด้านประชากรศาสตร์ด้านประชากรศาสตร์ ทั้งนี้ข้อคำถามในการความรู้ด้านสิ่งแวดล้อม ทัศนคติต่อสิ่งแวดล้อม และพฤติกรรมในการเดินทางมีทั้งสิ้น 15 ข้อคำถามด้วยกันตามที่แสดงไว้ในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แสดงตัวแปรบ่งชี้และค่าสัมประสิทธิ์ Cronbach's Alpha

ตัวแปร	ตัวแปรบ่งชี้	Cronbach's Alpha	แหล่งที่มา
ความรู้ด้านสิ่งแวดล้อม (EK)	1. ฉันมีความรู้ความเข้าใจในประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมอย่างมาก	.844	Dunlap et al., (2000)
	2. ฉันสามารถบอกได้ว่าสินค้าแต่ละชนิดที่ฉันเลือกใช้นั้นดีต่อสิ่งแวดล้อมหรือไม่	.835	
	3. ฉันมีความรู้เรื่องการรีไซเคิลหรือการนำทรัพยากรมาหมุนเวียนใช้มากกว่าคนทั่วไป	.846	
	4. ฉันสามารถระบุได้ว่าสินค้าและหีบห่อชนิดใดที่จะไม่กลับมาเป็นขยะที่ย่อยสลายยากในภายหลัง	.841	
	5. การเลือกใช้ยานพาหนะที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเป็นวิธีการหนึ่งที่เราสามารถช่วยลดมลพิษได้	.833	
ทัศนคติต่อสิ่งแวดล้อม (AK)	6. ฉันมีความรู้สึกดีต่อตนเองทุกครั้งที่ใช้สินค้าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	.835	Wong et al., (2012) Moons & De Pelsmacker
	7. ฉันเชื่อว่าการใช้สินค้าที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมช่วยลดขยะที่	.830	

ตัวแปร	ตัวแปรบ่งชี้	Cronbach's Alpha	แหล่งที่มา
	เกิดจากการใช้ทรัพยากรอย่างสิ้นเปลือง		(2012) และ
	8. ฉันเชื่อว่าการที่ฉันใช้สินค้าที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเป็นการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ	.829	Kumar (2012)
	9. ฉันสนับสนุนเรื่องการซื้อสินค้าที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	.829	
	10. ฉันคิดว่าการซื้อสินค้าที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเป็นประโยชน์อย่างยิ่ง	.830	
พฤติกรรม การเดินทาง (AB)	11. ฉันยินดีเดินทางกับสายการบินที่ใช้พลังงานหมุนเวียนเพื่อช่วยกันรักษาสิ่งแวดล้อม	.830	Wong et al., (2012) Moons &
	12. ฉันยินดีเข้าร่วมโปรแกรมการชดเชยคาร์บอนกับสายการบินเมื่อฉันเดินทางโดยเครื่องบินเพื่อลดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์	.831	De Pelsmacker (2012) และ
	13. ฉันยินดีเดินทางกับสายการบินที่ใช้เครื่องบินรุ่นใหม่ซึ่งสามารถปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในปริมาณที่ลดลง แม้ว่าคุณภาพด้านงานบริการอาจด้อยกว่าสายการบินอื่น	.828	Kumar (2012)
ตัวแปร	ตัวแปรบ่งชี้	Cronbach's Alpha	แหล่งที่มา
	14. ฉันยินดีเดินทางกับสายการบินที่มีมาตรการในการช่วยรักษาสิ่งแวดล้อมแม้จะมีสิ่งอำนวยความสะดวกสบายน้อยกว่าบางสายการบิน	.824	
	15. ฉันยินดีเดินทางกับสายการบินที่มีมาตรการในการช่วยรักษาสิ่งแวดล้อมแม้ว่าเครื่องบินและการออกแบบตกแต่งภายในเครื่องบินจะไม่สวยสะดุดตา	.826	

### การวิเคราะห์ข้อมูล

#### สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

1. การวิเคราะห์โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistic) เพื่ออธิบายคุณลักษณะกลุ่มตัวอย่างจากข้อมูลด้านประชากรศาสตร์ ได้แก่ การหาค่าความถี่ (Frequency) ร้อยละ (Percentage) ของเพศ อายุ และระดับการศึกษา

2. การวิเคราะห์โดยใช้สถิติเชิงอนุมาน (Inferential statistics) เพื่อทดสอบสมมติฐาน

2.1 วิธีสัมประสิทธิ์สหพันธ์เพียร์สัน (Pearson Correlation Coefficient) นำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม หรือเพื่อหาค่าความสัมพันธ์ของตัวแปรสองตัวที่อิสระต่อกัน (ค่า  $r$ ) โดยที่ค่าสัมประสิทธิ์สหพันธ์จะมีค่าระหว่าง  $-1 < r < 1$  โดยมีเกณฑ์การหาค่าความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม ดังนี้

0.01-0.20 มีความสัมพันธ์กันน้อยมาก (very weak)

0.21-0.40 มีความสัมพันธ์กันค่อนข้างน้อย (weak)

0.41-0.60 (มีความสัมพันธ์กันปานกลาง (moderate))

0.61-.80 มีความสัมพันธ์กันค่อนข้างสูง (strong)

0.81-1.00 มีความสัมพันธ์กันสูงมาก (strong) (Salkind, 2000)

2.2 การวิเคราะห์ความถดถอยเชิงพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) เป็นวิธีทางสถิติที่ใช้หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรเชิงปริมาณตั้งแต่สองตัวขึ้นไปเพื่อใช้ในการพยากรณ์หรือทำนายอิทธิพลของตัวแปรอิสระที่มีต่อตัวแปรตาม โดยที่ข้อตกลงเบื้องต้นของการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณตัวแปรพยากรณ์กับตัวแปรตามมีความสัมพันธ์กันเชิงเส้นตรง และตัวแปรที่นำมาใช้พยากรณ์ต้องไม่มีปัญหาเรื่อง Multicollinearity หมายถึง ตัวแปรที่นำมาใช้พยากรณ์ไม่ควรมีความสัมพันธ์กันเองสูงเกินไป ซึ่งตรวจสอบได้โดยใช้วิธีการทางสถิติ เช่น ดูจากค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ หรือดูจากค่า VIF (Variance Inflation Factors)

#### 4. สรุปผลการวิจัย

จากการรวบรวมเก็บข้อมูลแบบสอบถามที่นำมาใช้ในการวิจัยนี้ จำนวน 385 ชุด มีข้อมูลลักษณะทางประชากรศาสตร์ทางประชากรศาสตร์ของกลุ่มตัวอย่างสามารถสรุปและประมวลผลได้ว่า กลุ่มตัวอย่างเป็นเพศหญิงจำนวน 253 คนคิดเป็นร้อยละ 65.7 ส่วนเพศชายมีจำนวนทั้งสิ้น 132 คนคิดเป็นร้อยละ 34.3 โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีค่าเฉลี่ยอายุอยู่ระหว่าง 51-60 ปี หรือคิดเป็นร้อยละ 55.8 ของกลุ่มตัวอย่าง และกลุ่มตัวอย่างมีการศึกษาในระดับปริญญาตรีมากที่สุดคือ 228 คน หรือร้อยละ 59.2 จากกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 385 คน ดังแสดงไว้ในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ลักษณะทางประชากรศาสตร์ของกลุ่มตัวอย่าง

		จำนวน	ร้อยละ
เพศ	หญิง	253	65.7
	ชาย	132	34.3
อายุ	20-30 ปี	37	9.6
	31-40 ปี	18	4.7
	41-50 ปี	105	27.3
	51-60 ปี	215	55.8
	มากกว่า 60 ปีขึ้นไป	10	2.6
การศึกษา	ต่ำกว่าปริญญาตรี	6	1.6
	ปริญญาตรี	228	59.2
	ปริญญาโท	140	36.4
	ปริญญาเอก	11	2.9

จากนั้นนำตัวแปรอิสระและตัวแปรตามมาหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson Correlation Coefficient) เพื่อดูค่าความสัมพันธ์เชิงเส้นตรงของตัวแปรต้นและตัวแปรตาม ผลการวิเคราะห์ตามตารางที่ 3 ด้านล่างแสดงความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ด้านสิ่งแวดล้อม (EK) และทัศนคติด้านสิ่งแวดล้อม (EA) ว่ามีความสัมพันธ์ในทางบวกกับพฤติกรรมการเดินทางทางเครื่องบินของผู้โดยสาร (AB) โดยที่ความสัมพันธ์ของความรู้ด้านสิ่งแวดล้อม (EK) กับพฤติกรรมการรักษาสิ่งแวดล้อมในการเดินทางทางเครื่องบินของผู้โดยสาร (AB) มีค่าของความสัมพันธ์ (r) ที่ .102 อย่างมีนัยยะสำคัญที่ .045

ในขณะที่ความสัมพันธ์ของทัศนคติด้านสิ่งแวดล้อม (EA) กับพฤติกรรมการรักษาสิ่งแวดล้อมในการเดินทางทางเครื่องบินของผู้โดยสาร (AB) มีค่าของความสัมพันธ์ (r) ที่ .511 ซึ่งนับว่ามีความสัมพันธ์เชิงเส้นตรงในระดับปานกลางอย่างมีนัยยะสำคัญที่ .000

### ตารางที่ 3 ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์

	พฤติกรรมการเดินทางทางเครื่องบินของผู้โดยสาร (AB)		
	ค่าความสัมพันธ์ (r)	P-value	ระดับความสัมพันธ์
ความรู้ด้านสิ่งแวดล้อม (EK)	.102	.045	น้อยมาก
ทัศนคติด้านสิ่งแวดล้อม (EA)	.511	.000	ปานกลาง

#### การทดสอบสมมติฐาน (Path Coefficient and Significance Level)

ในการทดสอบสมมติฐานนี้ผู้วิจัยต้องการทดสอบอิทธิพลของตัวแปรความรู้ด้านสิ่งแวดล้อม (EK) และอิทธิพลของตัวแปรทัศนคติด้านสิ่งแวดล้อม (EA) ว่าส่งผลต่อตัวแปรตามด้านพฤติกรรมการเดินทางทางเครื่องบินของผู้โดยสาร (AB) จึงใช้สถิติการวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) เพื่อทำนายหรือพยากรณ์ค่าดังกล่าว โดยที่ตัวแปรอิสระทั้งสองตัวไม่มีความสัมพันธ์กันเอง (VIF=1.000) ทั้งนี้ ค่าR<sup>2</sup> ที่ได้จากการคำนวณทางสถิติเป็นตัวแปรบ่งชี้ความแม่นยำของการทำนาย โดยมีค่าอยู่ระหว่าง 0 ถึง 1 โดยทดสอบการมีนัยสำคัญทางสถิติของพารามิเตอร์ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 คือ  $p < 0.05$

การศึกษาเรื่อง “อิทธิพลของความรู้และทัศนคติด้านสิ่งแวดล้อมต่อพฤติกรรมการเดินทางโดยเครื่องบินของผู้โดยสาร” ครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดสมมติฐานการวิจัย เป็น 2 ข้อ ดังนี้

H1 ความรู้ด้านสิ่งแวดล้อมมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมในการเดินทางทางเครื่องบินเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม

H2 ทัศนคติต่อสิ่งแวดล้อมมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมในการเดินทางทางเครื่องบินเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม

จากตารางที่ 4 ด้านล่างสามารถอธิบายได้ว่าปัจจัยความรู้ด้านสิ่งแวดล้อมมีความสัมพันธ์ในระดับที่ต่ำต่อพฤติกรรมในการเดินทางเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมจากการโดยสารเครื่องบินที่ .102 และส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมในการเดินทางเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมจากการโดยสารเครื่องบินที่ .010 อย่างมีนัยยะสำคัญที่ .045 จึงยอมรับสมมติฐานที่ 1

ในขณะที่ทัศนคติต่อสิ่งแวดล้อมมีความสัมพันธ์ในระดับที่ปานกลางต่อพฤติกรรมในการเดินทางเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมจากการโดยสารเครื่องบินคือที่ .511 และส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมในการเดินทางเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมจากการโดยสารเครื่องบินที่ R<sup>2</sup> เท่ากับ .260 อย่างมีนัยยะสำคัญที่ .000 จึงยอมรับสมมติฐานที่ 2

### ตารางที่ 4 สถิติที่ใช้ทดสอบสมมติฐาน

Hypothesis	R <sup>2</sup>	P-value	
H1: EK -----> AB	.010	.045	ยอมรับ
H2: EA -----> AB	.260	.000	ยอมรับ

## 5. อภิปรายผล

จากผลของการทดสอบสมมติฐานสามารถอภิปรายผลได้ตามคำถามของการศึกษาดังนี้



**คำถามงานวิจัยที่ 1:** ความรู้ด้านสิ่งแวดล้อมมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการรักษาสิ่งแวดล้อมในการเดินทางทางเครื่องบินหรือไม่ ผลที่ได้รับจากการวิจัยพบว่า ความรู้ด้านสิ่งแวดล้อมมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการรักษาสิ่งแวดล้อมเมื่อต้องเดินทางโดยเครื่องบินแค่เพียง 1% เท่านั้น ( $R^2 = .010$ ) ทั้งนี้สอดคล้องกับระดับความสัมพันธ์ของตัวแปรทั้งสองที่พบว่าความรู้ด้านสิ่งแวดล้อมมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมของผู้โดยสารในระดับที่ต่ำมากเช่นเดียวกัน ( $r = .102$ )

สรุปได้ว่าในกรณีของการรักษาสิ่งแวดล้อมจากการเดินทางทางเครื่องบินที่ได้จากกลุ่มตัวอย่างของงานวิจัยในครั้งนี้ ความรู้มีความสัมพันธ์และอิทธิพลต่อพฤติกรรมในเกณฑ์ที่ค่อนข้างต่ำมาก ต่างจากงานศึกษาหลายงานที่ใช้ KAP Theory ที่พบว่าความรู้สามารถส่งผลกระทบต่อกระบวนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในด้านนั้น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ที่คนที่มีความรู้ในการป้องกันโรคดังกล่าวจะเปลี่ยนพฤติกรรมของตนเองตามความรู้ที่ได้รับมา (Azlan et al., 2020; Van Nhu et al., 2021; ของ Reuben et al., 2021; Sulistyawati et al., 2021) หรืองานวิจัยที่เกี่ยวกับผลเสียจากการบริโภคเกลือ ที่พบว่าการมีความรู้เกี่ยวกับข้อเสียของเกลือเมื่อบริโภคในปริมาณที่มากเกินไปเกินความต้องการของร่างกายนั้น ส่งผลให้กลุ่มตัวอย่างลดพฤติกรรมการรับประทานเกลือลงอย่างมีนัยยะสำคัญ (Menyanu et al., 2021) อย่างไรก็ตามงานศึกษาของ Paço & Lavrador (2017) พบว่าความรู้มีความสัมพันธ์ในทางบวกต่อพฤติกรรมน้อยมาก และมีอิทธิพลในระดับต่ำต่อพฤติกรรมในการลดการใช้พลังงานอย่างมีนัยยะสำคัญซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยนี้

**คำถามงานวิจัยที่ 2:** ทักษะการตัดสินใจสิ่งแวดล้อมมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการรักษาสิ่งแวดล้อมในการเดินทางทางเครื่องบินหรือไม่ ผลที่ได้รับจากการวิจัยพบว่า ทักษะการตัดสินใจสิ่งแวดล้อมส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมในการรักษาสิ่งแวดล้อมของผู้โดยสารเมื่อเดินทางทางเครื่องบิน โดยที่คนคิดสามารถอธิบายการเกิดพฤติกรรมได้ถึง 26% ( $R^2 = .260$ ) ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับระดับความสัมพันธ์ของตัวแปรทั้งสองที่พบว่าทักษะการตัดสินใจสิ่งแวดล้อมมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมของผู้โดยสารในระดับปานกลาง ( $r = .511$ )

การมีทัศนคติในทางบวกต่อสิ่งแวดล้อมของผู้โดยสารก่อให้เกิดพฤติกรรมในการรักษาสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับงานศึกษาหลายงานที่พบว่าทัศนคติที่เป็นบวกต่อสิ่งแวดล้อมส่งผลให้บุคคลมีพฤติกรรมที่ดีขึ้นในการจัดการกับขยะในรูปแบบต่าง ๆ (Govende et al., 2018; Wang et al., 2022) งานศึกษาของ Al-Naqbi & Alshannag (2018) เกี่ยวกับการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืนของนักศึกษามหาวิทยาลัยในสหรัฐอเมริกาพบว่าทัศนคติส่งผลอย่างมากต่อพฤติกรรมการดูแลสิ่งแวดล้อม

## 6. ข้อเสนอแนะ

### 6.1 ข้อเสนอแนะเพื่อการนำไปปฏิบัติ

6.1.1 จากการศึกษาครั้งนี้ พบว่าทัศนคติต่อสิ่งแวดล้อมเป็นตัวแปรที่ส่งผลให้เกิดพฤติกรรมในการรักษาสิ่งแวดล้อมจากการเดินทางทางเครื่องบินมากกว่าความรู้ด้านสิ่งแวดล้อม สายการบินในประเทศไทยสามารถนำผลจากการวิจัยไปสร้างกลยุทธ์ในการส่งเสริมให้ผู้โดยสารเกิดทัศนคติที่ดีต่อการรักษาสิ่งแวดล้อมเมื่อต้องเดินทางทางเครื่องบิน

6.1.2 หน่วยงานภาครัฐที่ทำงานด้านสิ่งแวดล้อมสามารถจัดทำนโยบายเพื่อกระตุ้นให้ประชาชนเกิดทัศนคติที่ดีต่อสิ่งแวดล้อม เนื่องจากทัศนคติที่ดีส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมที่ดี

### 6.2 ข้อเสนอแนะต่อการวิจัยในอนาคต

6.2.1 การศึกษาวิจัยครั้งนี้มีข้อจำกัดจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ทำให้ใช้แบบสอบถามเฉพาะกลุ่มทางออนไลน์เพื่อหลีกเลี่ยงการพบปะในระยะใกล้ชิดกับกลุ่มตัวอย่าง ในอนาคตหากสถานการณ์คลี่คลายลง อาจใช้วิธีการสอบถามจากผู้โดยสารที่กำลังเดินทางที่ท่าอากาศยาน

6.2.2 ในการศึกษาครั้งหน้าอาจใช้ทฤษฎีหรือตัวแปรอื่น ๆ มาเป็นกรอบแนวคิดในการวิจัยเพื่อให้เกิดองค์ความรู้ใหม่ ในงานที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมในการรักษาสิ่งแวดล้อมในการเดินทางทางเครื่องบิน

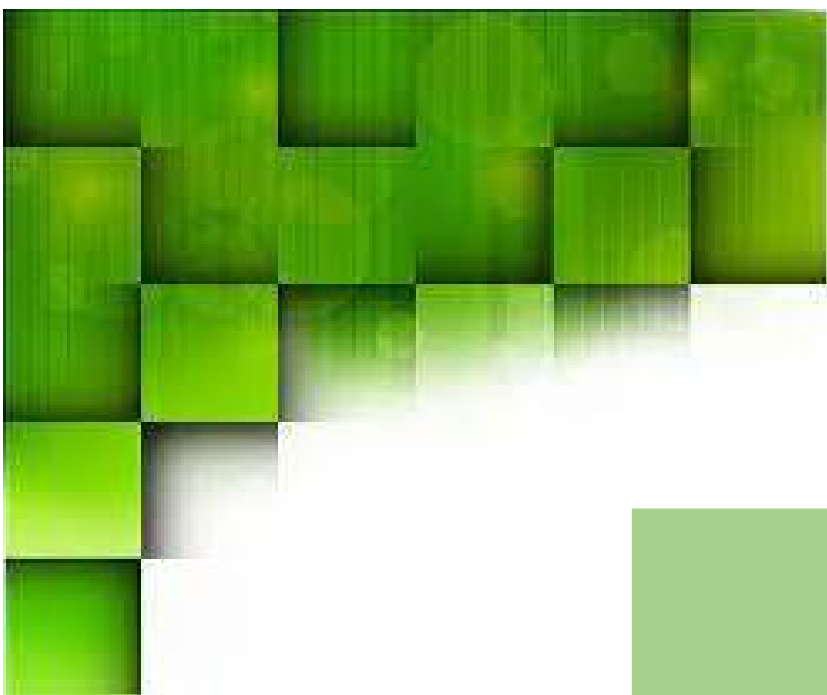
6.2.3 ในการศึกษาครั้งนี้ ใช้คำถามปลายปิดโดยให้ตอบแบบสอบถามทางออนไลน์ ในการศึกษาครั้งนี้ สามารถใช้วิธีทำการวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Method) คือเพิ่มเติมในส่วนของคำถามสัมภาษณ์เพื่อจะได้รวบรวมข้อมูลและ แนวความคิดที่หลากหลายมากขึ้น

## 7. รายการอ้างอิง

- Al-Naqbi, A. K., & Alshannag, Q. (2018). *The status of education for sustainable development and sustainability knowledge, attitudes, and behaviors of UAE University students*. International Journal of Sustainability in Higher Education.
- Alcock, I., White, M. P., Taylor, T., Coldwell, D. F., Gribble, M. O., Evans, K. L., ... & Fleming, L. E. (2017). *Green 'on the ground but not in the air: Pro-environmental attitudes are related to household behaviours but not discretionary air travel*. Global Environmental Change, 42, 136-147.
- Alzghoul, B. I., & Abdullah, N. A. C. (2016). *Pain management practices by nurses: an application of the knowledge, attitude and practices (KAP) model*. Global journal of health science, 8(6), 154.
- Azlan, A. A., Hamzah, M. R., Sern, T. J., Ayub, S. H., & Mohamad, E. (2020). *Public knowledge, attitudes and practices towards COVID-19: A cross-sectional study in Malaysia*. Plos one, 15(5), e0233668.
- Bradley, G. L., Babutsidze, Z., Chai, A., & Reser, J. P. (2020). *The role of climate change risk perception, response efficacy, and psychological adaptation in pro-environmental behavior: A two nation study*. Journal of Environmental Psychology, 68, 101410.
- Chen, J., Lobo, A. & Rajendran, N. (2014). *Drivers of organic food purchase intentions in mainland China Evaluating potential customers' attitudes, demographics and segmentation*. International Journal Consumer Study. 38, 346–356.
- Dunlap, R.E.; Van Liere, K.D.; Mertig, A.G.; Jones, R.E. (2000). *Measuring endorsement of the new ecological paradigm: A revised NEP scale*. J. Soc. Issues 56, 425–442 .
- Govender, R. D., Olaifa, A., & Ross, A. J. (2018). *Knowledge, attitudes and practices of healthcare workers about healthcare waste management at a district hospital in KwaZulu-Natal*. South African Family Practice, 60(5), 137-145.
- Hair, J. F., Black, W. C., Babin, B. J. & Anderson, R. E. (2010). *Multivariate Data Analysis*. 7th ed. Upper Saddle River, NJ: Prentice Hall.
- lan, Alcock, White, M. P., Taylor, T., Coldwell, D. F., Gribble, M. O., Evans, K. L., . & Fleming, L. E. (2017). *Green 'on the ground but not in the air: Pro-environmental attitudes are related to household behaviours but not discretionary air travel*. Global Environmental Change, 42, 136-147.
- ICAO. (2019). *Introduction to the ICAO Basket of Measures to Mitigate Climate Change, Chapter Four Climate Change Mitigation: Technology and Operations*. Retrieved from [https://www.icao.int/environmental\\_protection/Documents/EnvironmentalReports/2019/ENVReport2019\\_pg111-115.Pdf](https://www.icao.int/environmental_protection/Documents/EnvironmentalReports/2019/ENVReport2019_pg111-115.Pdf).
- IPCC. (2013). *Climate Change 2013: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* [Stocker, T.F., D. Qin, G.-K. Plattner, M. Tignor, S.K. Allen, J. Boschung, A. Nauels, Y. Xia, V. Bex and P.M. Midgley (eds.)].

- Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA, 1535
- Kumar, B. (2012). *Theory of Planned Behaviour Approach to Understand the Purchasing Behaviour for Environmentally Sustainable Products*; Working Paper; Indian Institute of Management: Ahmadabad, India.
- Krejcie, R. V. & Morgan, D. W. (1970). *Determining Sample Size for Research Activities*. Educational and Psychological Measurement, 30(3), pp. 607-610.
- Li, G., Li, W., Jin, Z., & Wang, Z. (2019). *Influence of environmental concern and knowledge on households' willingness to purchase energy-efficient appliances: A case study in Shanxi, China*. Sustainability, 11(4), 1073.
- Liu, H., Xu, X., Liu, D., Rao, Y., Reis, C., Sharma, M. & Zhao, Y. (2018). *Nutrition related knowledge, attitudes, and practices (KAP) among kindergarten teachers in Chongqing, China: A cross sectional survey*. International journal of environmental research and public health, 15(4), 615.
- Menyanu, E., Charlton, K. E., Ware, L. J., Russell, J., Biritwum, R., & Kowal, P. (2017). *Salt use behaviours of Ghanaians and South Africans: a comparative study of knowledge, attitudes and practices*. Nutrients, 9(9), 939.
- Mohiuddin, M., Al Mamun, A., Syed, F. A., Mehedi Masud, M., & Su, Z. (2018). *Environmental knowledge, awareness, and business school students' intentions to purchase green vehicles in emerging countries*. Sustainability, 10(5), 1534.
- Moons, I.; De Pelsmacker, P. (2012). *Emotions as determinants of electric car usage intention*. J. Mark. Manag., 28, 195–237.
- Omran, A., & Gebiril, A. O. (2011). *Study of household attitude toward recycling of solid wastes: A case study*. Acta Technica Corviniensis-Bulletin of Engineering, 4(1), 79.
- Paço, A. & Lavrador, T. (2017). *Environmental knowledge and attitudes and behaviours towards energy consumption*, Journal of Environmental Management, Volume 197,384-392. <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2017.03.100>.
- Palupi, T., & Sawitri, D. R. (2018). *The importance of pro-environmental behavior in adolescent*. In E3S Web of Conferences (Vol. 31, p. 09031). EDP Sciences.
- Panno, A., Giacomantonio, M., Carrus, G., Maricchiolo, F., Pirchio, S., & Mannetti, L. (2018). *Mindfulness, pro environmental behavior, and belief in climate change: the mediating role of social dominance*. Environment and Behavior, 50(8), 864-888.
- Reuben, R.C., Danladi, M.M.A., Saleh, D.A. et al. (2021). *Knowledge, Attitudes and Practices Towards COVID 19: An Epidemiological Survey in North-Central Nigeria*. J Community Health 46, 457–470 <https://doi.org/10.1007/s10900-020-00881-1>
- Salkind, N.J. (2000). *Exploring Research*. Upper Saddle River, NJ.: Prentice Hall, Inc.
- Sarumathi, S. (2014). *Green purchase behavior—a conceptual framework of socially conscious consumer behavior*. Global Journal of Finance and Management. 6, 777-782.
- Schiffman, L. and Kanuk., (1994). *Consumer behavior*. 10th ed. New Jersey: Prentice Hall International

- Sulistiyawati, S., Rokhmayanti, R., Aji, B., Wijayanti, S. P. M., Hastuti, S. K. W., Sukesi, T. W., & Mulasari, S. A. (2021). *Knowledge, attitudes, practices and information needs during the covid-19 pandemic in Indonesia*. Risk Management and Healthcare Policy, 14, 163.
- Tukiman, N. F. I., Seman, N. A. A., & Mustaffa, S. A. (2021). *A Study of E-Waste Disposal Management Awareness among Local Community based on KAP Model*. Research in Management of Technology and Business, 2(2), 881-892.
- Van Nhu, H., Tuyet-Hanh, T.T., Van, N.T.A. et al. (2020). *Knowledge, Attitudes, and Practices of the Vietnamese as Key Factors in Controlling COVID-19*. J Community Health 45, 1263–1269 from <https://doi.org/10.1007/s10900-020-00919-4>
- Wang, A., Dang, S., Luo, W., & Ji, K. (2022). *Cultural Consumption and Knowledge, Attitudes, and Practices Regarding Waste Separation Management in China*. International Journal of Environmental Research and Public Health, 19(1), 338.
- Wong, F.V.; Lee, M.Y.; Lin, X.R.; Low, S.Y. (2012). *A Study on the Youth Attitude toward Purchase Green Products in Malaysia & Singapore*; UTAR: Kampar, Malaysia.
- Woromogo, S. H., Djeukang, G. G., Yagata Moussa, F. E., Saba Antaon, J. S., Kort, K. N., & Tebeu, P.M. (2020). *Assessing knowledge, attitudes, and practices of healthcare workers regarding biomedical waste management at biyem-assi district hospital, yaounde: a cross-sectional analytical study*. Advances in Public Health.
- Yadav, R., & Pathak, G. S. (2016). *Young consumers' intention towards buying green products in a developing nation: Extending the theory of planned behavior*. J. Clean. Prod. 732- 739.
- Zagzebski, L. (2017). *What is knowledge?. The Blackwell guide to epistemology*, 92-116. <https://doi.org/10.1002/9781405164863.ch3>.



# NCHRI 2022

The 2<sup>nd</sup> National Conference on Health Research and Innovation

การประชุมวิชาการระดับชาติ “การสร้างสภาวะชุมชนวิถีใหม่” คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล ครั้งที่ ๒ The 2<sup>nd</sup> National Conference on Health Research and Innovation 2022 (NCHRI2022)