

ภาคผนวก
ภาคผนวก ก

แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรื่อง การวิเคราะห์เชิงสำรวจความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน กรณีศึกษากรุงเทพมหานครและปริมณฑล

แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาในหลักสูตรดุริยางคศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการพลังงาน และโลจิสติกส์ สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของชาวกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ทั้งนี้ ความคิดเห็นของท่านถือเป็นความคิดเห็นส่วนบุคคล ผู้วิจัยจะนำมาศึกษาวิเคราะห์ในภาพรวมและนำไปใช้ในเชิงวิชาการเท่านั้น ซึ่งจะไม่มีการเปิดเผยใดๆ ต่อท่าน

คำชี้แจง แบบสอบถามฉบับนี้ จำแนกเป็น 5 ส่วน ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลทั่วไป

ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการเดินทาง หากมีการให้บริการด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

ส่วนที่ 3 ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

ส่วนที่ 4 ทักษะคติที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

ส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะ

ขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งที่ท่านให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามอย่างครบถ้วนสมบูรณ์ ข้อมูลที่ได้รับจากท่านจะเป็นข้อมูลที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งการพัฒนารูปแบบการขนส่งทางเลือกใหม่ที่สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนได้มากยิ่งขึ้น ซึ่งจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ และพัฒนาเศรษฐกิจ สังคมของประเทศต่อไป

จำอากาศโทชาติชาย เจริญสุข

หลักสูตร วิศวกรรมการจัดการพลังงานและโลจิสติกส์

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

โทรศัพท์ 09-4404-0059

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลทั่วไป

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย [X] หน้าข้อความที่ตรงกับความเป็นจริงของท่าน

1. เพศ

[] ชาย [] หญิง

2. อายุ

[] 20-25 ปี [] 26-30 ปี [] 31-35 ปี [] 36-40 ปี
[] 41-45 ปี [] 46-50 ปี [] 51-55 ปี [] 56 ปีขึ้นไป

3. ท่านอาศัยอยู่จังหวัด

[] กรุงเทพมหานคร [] ปทุมธานี [] นนทบุรี
[] นครปฐม [] สมุทรปราการ [] สมุทรสาคร

4. สถานภาพทางครอบครัว

[] โสด [] สมรส [] หม้าย [] หย่าร้าง

5. ระดับการศึกษา

[] ต่ำกว่าปริญญาตรี [] ปริญญาตรี [] สูงกว่าปริญญาตรี

6. อาชีพ

[] นักศึกษา [] รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ [] บริษัท/ห้างร้าน/เอกชน
[] ธุรกิจส่วนตัว [] ค้าขาย [] อื่นๆ (ระบุ).....

7. รายได้ต่อเดือน

[] ต่ำกว่า 15,000 บาท [] 15,000-25,000 บาท [] 25,001-35,000 บาท
[] 35,001-45,000 บาท [] 45,001-55,000 บาท [] มากกว่า 55,000 บาท

ส่วนที่ 2 พฤติกรรมการเดินทาง หากมีการให้บริการด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย [X] หน้าข้อความที่ตรงกับความเป็นจริงของท่าน

1. สำหรับผู้ที่มีรถยนต์ส่วนตัว ท่านจะเลือกเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

[] ไม่เลือกเลย [] อาจเป็นไปได้ [] เลือกเดินทาง

2. สำหรับผู้ที่ไม่มียานต์ส่วนตัว ท่านจะเลือกเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

[] ไม่เลือกเลย [] อาจเป็นไปได้ [] เลือกเดินทาง

3. วัตถุประสงค์ที่จะใช้การเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

[] ไปสถานศึกษา [] ไปทำงาน [] ไปเยี่ยมญาติ/เพื่อน

[] ไปช้อปปิ้ง [] ไปทำธุระ [] ไปท่องเที่ยว

4. ความต้องการในการเดินทางแต่ละครั้ง

[] ต้องการเดินทางคนเดียว [] เดินทางร่วมกับผู้อื่นได้ [] เดินทางร่วมกับคนที่รู้จัก

5. ค่าบริการที่เต็มใจจ่ายต่อกิโลเมตร

[] 20-25 บาท [] 26-30 บาท [] 31-35 บาท

[] 36-40 บาท [] 41-45 บาท [] 46-50 บาท

ส่วนที่ 3 ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย [X] ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่าน

หัวข้อคำถาม	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่แน่ใจ
1. ความรู้เกี่ยวกับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน						
1.1 ท่านมีความรู้เกี่ยวกับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน						
1.2 ท่านทราบความแตกต่างระหว่างอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินกับอากาศยานซึ่งมีนักบิน						
1.3 ท่านทราบว่าอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินมีระบบควบคุมอัตโนมัติที่ซับซ้อน						
1.4 ท่านมีความรู้ในระบบการทำงานของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน						
1.5 ท่านมีความรู้เกี่ยวกับระบบควบคุมของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน						
2. ด้านการจราจร						
2.1 ช่วยลดปัญหาการติดขัดของการจราจร						
2.2 ช่วยลดระยะเวลาในการเดินทาง						
2.3 ท่านสามารถกำหนดระยะเวลาถึงปลายทางได้						
2.4 ท่านสามารถกำหนดระยะเวลาในการเดินทางได้						
2.5 ท่านเดินทางได้ทุกสภาพอากาศ						
3. ความสะดวก รวดเร็วในการเดินทาง						
3.1 สามารถเข้าถึงระบบการให้บริการได้ง่าย						
3.2 มีปริมาณอากาศยานให้บริการที่เพียงพอ						
3.3 สามารถเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่นได้ง่าย						
3.4 มีสถานีบริการที่เพียงพอ						
3.5 มีระบบการจองผ่านช่องทางออนไลน์						
3.6 มีเส้นทางการบริการหลากหลายเส้นทาง						
3.7 มีกำหนดเวลาให้บริการที่ชัดเจน						
3.8 ให้บริการตรงตามเวลาที่กำหนด						
3.9 สะดวกต่อการเดินทางที่ต้องมีสัมภาระ						
3.10 ความแน่นอนของการให้บริการ						

หัวข้อคำถาม	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่แน่ใจ
4. ความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม						
4.1 ช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์						
4.2 ช่วยลดสภาวะโลกร้อน						
4.3 ช่วยลดการใช้เชื้อเพลิง						
4.4 ช่วยลดภาวะฝุ่น P.M. 2.5						
4.5 ช่วยลดมลพิษทางเสียง						
4.6 ช่วยลดความร้อนจากการเผาผลาญเชื้อเพลิง						
5. ความปลอดภัย						
5.1 มีมาตรฐานการดูแลบำรุงรักษาอากาศยาน ซึ่งไม่มีนักบิน						
5.2 ท่านสามารถติดต่อกับเจ้าหน้าที่ภาคพื้นได้ ตลอดเวลาระหว่างเดินทาง						
5.3 มีความปลอดภัยจากอุบัติเหตุการชนกัน						
5.4 มีมาตรการรักษาความปลอดภัยก่อนการเดินทาง						
5.5 มีมาตรการรักษาความปลอดภัยระหว่างการเดินทาง						
5.6 มีมาตรการป้องกันการแพร่กระจายของเชื้อโรค ที่กำลังระบาด						
5.7 มีคำแนะนำการใช้บริการติดประชาสัมพันธ์ บนเครื่อง						
5.8 มีคำแนะนำกรณีเหตุฉุกเฉินติดประชาสัมพันธ์ บนเครื่อง						
5.9 มีกฎหมายกำกับดูแลด้านความปลอดภัย						
6. อิทธิพลทางสังคม						
6.1 ได้รับข่าวสารจากสื่อ สิ่งพิมพ์ โฆษณา						
6.2 ได้รับคำแนะนำจากครอบครัว						
6.3 ได้รับคำแนะนำจากเพื่อน						
6.4 มีคนใช้บริการก่อนหน้าแล้ว						

หัวข้อคำถาม	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่แน่ใจ
7. ค่านิยมส่วนบุคคล						
7.1 ท่านชอบลองเทคโนโลยีใหม่ๆ						
7.2 ท่านชอบความท้าทาย						
7.3 ท่านมีความสุขในการเดินทางรูปแบบนี้						
7.4 ท่านต้องการประสบการณ์ใหม่ๆ ในการเดินทาง						
8. ความคุ้มค่า						
8.1 อัตราค่าบริการเหมาะสม						
8.2 มีประกันภัยคุ้มครองบุคคลที่ 3						
8.3 มีโปรโมชั่นส่วนลดกรณีพิเศษ						
8.4 มีความเป็นส่วนตัวในการเดินทาง						

ส่วนที่ 4 ทศนะคติที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย [X] ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่าน

หัวข้อคำถาม	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1. ความเข้าใจ					
1.1 ท่านรู้จักอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน					
1.2 ท่านเชื่อว่าอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินมีประโยชน์ต่อการเดินทาง					
2. ด้านความเชื่อมั่น					
2.1 ท่านเชื่อว่าการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินมีความปลอดภัยกว่าการเดินทางรูปแบบอื่น					
2.2 ท่านเชื่อว่าการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินมีความปลอดภัยด้านอุบัติเหตุ					
2.3 ท่านเชื่อว่าการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินมีความปลอดภัยด้านการแพร่เชื้อโรค					
2.4 ท่านชอบการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน					
2.5 ท่านมีความสุขที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน					
3. ด้านความรู้สึก					
3.1 การเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเป็นเรื่องน่าตื่นเต้น					
3.2 การเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเป็นเรื่องง่าย					
3.3 การเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเป็นเรื่องท้าทาย					
3.4 การเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินมีความเป็นส่วนตัว					
3.5 การเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเหมาะสมกับตัวท่าน					
3.6 ท่านรู้สึกสบายใจเมื่อต้องเดินทางร่วมกับคนที่รู้จัก					
3.7 ท่านรู้สึกสบายใจเมื่อต้องเดินทางร่วมกับคนแปลกหน้า					
3.8 ท่านรู้สึกว่าการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินสะดวกสบายกว่าการเดินทางรูปแบบอื่น					
3.9 ท่านรู้สึกว่าการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินยืดหยุ่นกว่าการเดินทางรูปแบบอื่น					

หัวข้อคำถาม	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
4. ด้านการยอมรับ					
4.1 ท่านรู้สึกยอมรับการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน					
4.2 ท่านมีความตั้งใจเลือกที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน					
4.3 ท่านมีความสนใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน					
4.4 ท่านมีแนวโน้มที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน					
4.5 ท่านมีความกระตือรือร้นที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน					

ส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะอื่นๆ

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ขอขอบคุณทุกท่านที่สละเวลา และให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามชุดนี้

ภาคผนวก ข

สรุปงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัย	ผู้แต่ง	วัตถุประสงค์	ประชากร	สถิติที่ใช้	ผลการวิจัย
TCRP Report 122 (2008)	National Academic of Sciences, Engineering	ส่งเสริมความรู้และพฤติกรรมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และพัฒนากฎยุทธ์เพื่อจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ	กลุ่มตัวอย่าง 2,230 คน ที่อาศัยในอเมริกาและแคนาดา (สำรวจแบบออนไลน์)	- Qualitative Data Analysis	ทัศนคติ ค่านิยม พฤติกรรม และความต้องการส่วนบุคคลมีอิทธิพลต่อการเลือกใช้ระบบขนส่งสาธารณะ
Autonomous Vehicles Can Be Shared, But A Feeling Of Ownership Is Important: Examination Of The Influential Factors For Intention To Use Autonomous Vehicles. (2019)	Jihye Lee, Daeho Leea, Yuri Parkb, Sangwon Leea, Taehyun Ha* .	ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้ยานยนต์ไร้คนขับ โดยพิจารณาตามกรอบแนวคิดแบบจำลองการยอมรับเทคโนโลยี ตลอดจนปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการใช้ยานยนต์ไร้คนขับและความเป็นเจ้าของในเชิงจิตวิทยา	กลุ่มตัวอย่างชาวเกาหลี จำนวน 313 คน (สำรวจแบบออนไลน์)	- SEM	ปัจจัยประโยชน์ใช้สอย ความเชื่อมั่นในความสมารถของตนเอง การรับรู้ถึงความเสี่ยง และความเป็นเจ้าของในเชิงจิตวิทยา เป็นปัจจัยสำคัญที่อาจมีอิทธิพลต่อความตั้งใจในการใช้ยานยนต์ไร้คนขับ โดยเฉพาะอย่างยิ่งความเป็นเจ้าของในเชิงจิตวิทยา ไม่ได้มีความสัมพันธ์กับการรับรู้ถึงประโยชน์ใช้สอย แต่กลับมีความสัมพันธ์กับความตั้งใจในการใช้งาน

งานวิจัย	ผู้แต่ง	วัตถุประสงค์	ประชากร	สถิติที่ใช้	ผลการวิจัย
What factors predict the type of person who is willing to fly in an autonomous commercial airplane? (2019)	Stephen Rice, Scott R. Winter,* Rian Mehta, Nadine K. Ragbir.	เพื่อระบุปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความเต็มใจของผู้โดยสารในการใช้บริการเครื่องบินอัตโนมัติ และเพื่อทดสอบความเที่ยงตรงของแบบจำลองเชิงพยากรณ์เกี่ยวกับความเต็มใจในการบินด้วยอากาศยานอัตโนมัติ สำหรับการนำไปใช้ในอนาคต	กลุ่มตัวอย่าง 1,040 คน ที่อาศัยในอเมริกา (สำรวจแบบออนไลน์)	- Backward stepwise regression analysis	ตัวแปรจำนวน 7 ตัวแปรที่สามารถทำนายความเต็มใจของผู้โดยสารในการใช้บริการเครื่องบินอัตโนมัติได้ดี อย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ ความคุ้นเคยกับการบินอัตโนมัติ ปัจจุบันด้านความสนุก ความระมัดระวังต่อเทคโนโลยีใหม่ ระดับอายุ ระดับการศึกษา ความกลัว และความสุข
A prediction model of Consumer's willingness to fly in autonomous air taxis. (2020)	Scott R. Winter *, Stephen Rice, Tracy L. Lamb	เพื่อพิจารณาปัจจัยที่สามารถทำนายความเต็มใจของผู้บริโภคในการใช้บริการอากาศยานแท็กซี่ไร้คนขับ	กลุ่มตัวอย่าง 510 คน ที่อาศัยในอเมริกา (สำรวจแบบออนไลน์)	- Regression	การศึกษาค้นคว้ามีส่วนช่วยเสริมสร้างองค์ความรู้ โดยสามารถระบุปัจจัยสำคัญจำนวนหกประการ ซึ่งร่วมกันอธิบายความแปรปรวนได้มากกว่า 76%
Users' Survey For Development of Passenger Drones (2020)	P. Rautray*, D. J. Mathew, B. Eisenbart.	เพื่อแก้ไขปัญหาขาดแคลนงานวิจัยสนับสนุนที่ว่าด้วยความต้องการ ความคาดหวัง และข้อกังวลของผู้ใช้ในด้านอากาศยานไร้คนขับสำหรับการขนส่งผู้โดยสาร	กลุ่มตัวอย่าง 224 คน ที่อาศัยในอินเดีย (สำรวจแบบออนไลน์)	- Qualitative Data Analysis	- การเติบโตสำหรับขนส่งผู้โดยสารของอากาศยานไร้คนขับ ไม่ส่งผลให้เกิดความแออัดในการจราจรทางอากาศ - ความคิดเห็นของผู้ใช้งานสามารถให้มุมมองใหม่ที่มีคุณค่า ซึ่งช่วยสนับสนุนการออกแบบรูปแบบการคมนาคมรูปแบบใหม่ - ผลการวิจัยควรถูกนำไปใช้กำหนดเป็นพารามิเตอร์เชิงออกแบบที่ตายตัว

งานวิจัย	ผู้แต่ง	วัตถุประสงค์	ประชากร	สถิติที่ใช้	ผลการวิจัย
An exploratory empirical analysis of willingness to hire and pay for flying taxis and shared flying car services. (2021)	Sheikh Shahriar Ahmed, GrigoriosFountas* Ugur Eker, Stephen E. Still, Panagiotis Ch, Anastasopoulos.	เพื่อระบุปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจของบุคคลในการใช้บริการเช่า และความเต็มใจที่จะจ่ายเงิน สำหรับบริการแท็กซี่บินได้และรถบินได้แบบใช้ร่วมกัน	กลุ่มตัวอย่าง 692 คน (สำรวจแบบออนไลน์)	- The statistical models. - Binary outcome modeling technique	ลักษณะทางสังคมและประชากรที่แตกต่างกัน รวมถึงทัศนคติของบุคคลต่อประโยชน์และความท้าทายของแท็กซี่บินได้และรถบินได้ มีอิทธิพลต่อความตั้งใจของประชาชนในการใช้บริการและยินดีชำระค่าใช้จ่าสำหรับแท็กซี่บินได้และรถบินได้แบบใช้ร่วมกัน ทั้งนี้ แม้ประชาชนทั่วไปอาจยังมีความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับการดำเนินงานของบริการดังกล่าวในระดับจำกัดก็ตาม
Customer Acceptance of Autonomous Vehicles in Travel and Tourism. (2021)	Manuel Aleктор Ribeiro*, Dogan Gursoy, Oscar Hengxuan Chi	พัฒนาและทดสอบแบบจำลองแนวคิดการยอมรับยานยนต์อัตโนมัติ เพื่อระบุปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจของผู้เดินทางในการใช้งานยานยนต์อัตโนมัติ โดยอาศัยกรอบแนวคิดจากทฤษฎีการประเมินทางปัญญา (Cognitive Appraisal Theory) และแบบจำลองการยอมรับการใช้อุปกรณ์อัจฉริยะ (Artificially Intelligent Device Use Acceptance Model)	กลุ่มตัวอย่าง 362 คน ในสหรัฐอเมริกา (สำรวจออนไลน์) โดยคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างจากแพลตฟอร์ม Amazon MTurk ในช่วงเดือนมิถุนายน-กรกฎาคม ค.ศ. 2019	- CFA - SEM	ผลการวิจัยชี้ให้เห็นว่า ความไว้วางใจ เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลสูงสุดต่อความคาดหวังด้านประสิทธิภาพ และมีบทบาทสำคัญในการลดการรับรู้ความเสี่ยง

งานวิจัย	ผู้แต่ง	วัตถุประสงค์	ประชากร	สถิติที่ใช้	ผลการวิจัย
Air passenger attitudes towards pilotless aircraft. (2021)	Roger Bennett *, Rohini Vijaygopal	เพื่อกำหนดทิศทางการสร้างของทัศนคติที่มีต่ออากาศยานผู้โดยสารไร้คนขับ (PAs aircraft) และระดับความเข้มแข็งของทัศนคติดังกล่าว	กลุ่มตัวอย่าง 711 คน ในสหราชอาณาจักร (สำรวจออนไลน์) (QualtricsXM UK).	- STM (Structural Topic Modeling)	ปัจจัยที่คาดว่าจะมีอิทธิพลต่อทัศนคติ ได้แก่ ความสอดคล้องกับภาพลักษณ์ตนเอง ความกลัวการบิน ภาวะความวิตกกังวลทั่วไป ความสนใจต่อเทคโนโลยีใหม่ อายุ เพศ และการได้รับข้อมูลเกี่ยวกับอากาศยานไร้คนขับ ซึ่งผลการวิเคราะห์จาก STM พบว่าแบบจำลองมีความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ในระดับดี ($R^2 = 0.58$)
Urban air mobility: A comprehensive review and comparative analysis with autonomous and electric ground transportation for informing future research. (2021)	Laurie A.Garrow*, Brian J. German, Caroline E. Leonard.	ทำการทบทวนวรรณกรรมอย่างครอบคลุมเกี่ยวกับกรขนส่งทางอากาศในเมือง (UAM) ที่ตีพิมพ์ระหว่างปี 2015-2020 และดำเนินการวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบระหว่างผลงานเหล่านั้น	บทความวิชาการจำนวน 800 เรื่องในสาขา UAM, EV และ AV ที่ได้รับการตีพิมพ์ในช่วงเดือนมกราคม พ.ศ. 2558 ถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2563	- A Meta Analysis	1) พัฒนาแบบจำลองอุปสงค์ที่มีความละเอียดและแม่นยำยิ่งขึ้น โดยคำนึงถึงช่วงเวลาในการตัดสินใจยอมรับและเริ่มใช้งานระบบการเดินทางทางอากาศในเขตเมือง (UAM) ของประชาชน 2) พัฒนาแบบจำลองการจำลองการปฏิบัติการของ UAM ที่มีความสมจริงสูง เพื่อสะท้อนปฏิสัมพันธ์ระหว่างที่ตั้งและโครงสร้างของเวอทีพอร์ต อุปสงค์ระบบกำหนดราคา การจัดสรรเที่ยวบิน และข้อจำกัดของทั้งวงอากาศ 3) พิจารณาความต้องการเดินทางแบบเที่ยวเดียวและข้อจำกัดด้านพื้นที่จอดยานพาหนะอย่างชัดเจนในแบบจำลองอุปสงค์และการปฏิบัติการ (4) พัฒนาแบบจำลองรูปแบบการใช้พลังงานของยานพาหนะ UAM ตามช่วงเวลาของวันให้มีความสมจริงยิ่งขึ้น เพื่อประเมินว่าระบบโครงข่ายไฟฟ้าในปัจจุบันสามารถรองรับการดำเนินงานของ UAM ได้เพียงพอหรือไม่

งานวิจัย	ผู้แต่ง	วัตถุประสงค์	ประชากร	สถิติที่ใช้	ผลการวิจัย
A comparative analysis of determinants, characteristics, and experiences of four daily trip types. (2023)	Hannah Hooka* Jonas De Vosb, Veronique Ackerc, Frank Wittoxd.	เพื่อเปรียบเทียบรูปแบบการเดินทางในชีวิตประจำวัน 4 ประเภท ได้แก่ การเดินทางไปทำงาน การเดินทางเพื่อจับจ่ายซื้อสินค้า การเดินทางเพื่อการพักผ่อน และการเดินทางที่ไม่มุ่งจุดหมายปลายทาง โดยมุ่งพิจารณาความแตกต่างด้านประโยชน์ที่ได้รับและระดับความพึงพอใจจากการเดินทาง	กลุ่มตัวอย่าง 332 คน ในเบลเยียม (สำรวจออนไลน์)	- Chi-squared tests - ANOVA	1) แม้การเดินทางแบบไม่มีจุดหมายปลายทางจะเกิดขึ้นน้อยที่สุด แต่กลับมีความสำคัญต่อการส่งเสริมกิจกรรมทางโครงสร้างกายภาพมากที่สุด 2) การเดินทางแบบไม่มีจุดหมายปลายทางและการเดินทางเพื่อการพักผ่อนมีความสัมพันธ์สูงกับอัตราประโยชน์เชิงบวกของการเดินทาง 3) การเดินทางไปยังจุดหมายเพื่อการพักผ่อนเป็นรูปแบบที่ให้ความพึงพอใจสูงสุด

การเปรียบเทียบช่องว่างและความเป็นเอกลักษณ์กับงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เอกลักษณ์ งานวิจัย	ขอบเขตพื้นที่ศึกษา	ชนิดข้อมูลที่ใช้	วิธีการวิเคราะห์	ผลลัพธ์สำคัญ
Rice et al. (2019, 2020)	สำรวจผู้ตอบในสหรัฐอเมริกา ส่วนใหญ่ 84% ของกลุ่มตัวอย่าง โดยเน้นทัศนคติสาธารณะต่อ autonomous aircraft	แบบสอบถามออนไลน์ทั้งหมด ทำให้อ่านข้อมูลข้อจำกัดด้านความแม่นยำ	การวิเคราะห์เชิงบรรยายและการทำนายพฤติกรรมยอมรับ	ความปลอดภัย ประสิทธิภาพ และเวลาที่ประหยัดเป็นตัวแปรหลักต่อความยอมรับ
Winter et al. (2020)	ศึกษากลุ่มตัวอย่างในสหรัฐอเมริกา เพื่อทำความเข้าใจการยอมรับ eVTOL/UAM ในระดับประชาชนทั่วไป	แบบสอบถามออนไลน์และการทดลองเชิงรับรู้	วิเคราะห์บทบาทของปัจจัยสังคมต่อการยอมรับบริการ	ปัจจัยสังคมมีอิทธิพลสูงต่อการเปิดรับ eVTOL/UAM
Ribeiro et al. (2021, 2022)	ผู้ให้บริการในสหรัฐอเมริกา โดยศึกษาปัจจัยยอมรับยานพาหนะแบบ autonomous และเทียบกับบริบทการท่องเที่ยว/การเดินทาง	แบบสอบถามออนไลน์เกี่ยวกับทัศนคติ ความปลอดภัย และการรับรู้ประโยชน์	ใช้ SEM เพื่ออธิบายปัจจัยด้านทัศนคติและการรับรู้เป็นหลัก	ประสิทธิภาพ และผลสัมฤทธิ์ เป็นปัจจัยชี้ขาดการยอมรับ
Ahmed et al. (2021)	ผู้ใช้ระบบขนส่งในเมืองใหญ่ระดับสากล โดยมุ่งวิเคราะห์ปัจจัยด้านเศรษฐกิจและความต้องการการเดินทาง	แบบสอบถามออนไลน์ผ่านกลุ่มผู้ใช้ระบบขนส่งในเมือง	วิเคราะห์องค์ประกอบและตัวแปรประชากรที่มีผลต่อความต้องการเดินทาง	รายได้ ความสะดวก และความปลอดภัยด้านระบบขนส่งเป็นตัวกำหนดความต้องการ
งานวิจัยฉบับนี้	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป็นบริบทท้องถิ่นที่ยังไม่มีงานวิจัยเชิงเฉพาะมาก่อน	ผสมผสาน (ลงพื้นที่ + ออนไลน์) เพื่อให้ได้ข้อมูลที่หลากหลาย และมีคุณภาพเชื่อถือสูงกว่า	ใช้ Factor Analysis + SEM ควบคุมกระบวนการ ตามแนวทาง Hair et al. (2010)	PF, AF, CF และ SF เป็นตัวแปรสำคัญ โดยมีผลแตกต่างกันตามเพศ รายได้ และวัตถุประสงค์การเดินทาง