

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อ (ภาษาไทย).....	ก
บทคัดย่อ (ภาษาอังกฤษ)	ค
กิตติกรรมประกาศ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ช
สารบัญภาพ.....	ญ
บทที่	
1 บทนำ	1
1.1 ความสำคัญและที่มาของปัญหาการวิจัย.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	5
1.3 ขอบเขตของการวิจัย.....	6
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย.....	8
1.5 คำนิยามศัพท์เฉพาะ.....	8
2 ปรัชญารวบรวมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	9
2.1 แนวคิดและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน.....	9
2.2 แนวคิดทางด้านกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ อากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน.....	14
2.3 แนวคิดและทฤษฎี การเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินในเขตเมือง.....	15
2.4 พฤติกรรมในการเลือกใช้รูปแบบการเดินทาง.....	18
2.5 แนวคิดและทฤษฎี ความตั้งใจที่จะใช้การเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน.....	26
2.6 ปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางในเขตเมืองด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน.....	28
2.7 ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับวิธีการวิเคราะห์ข้อมูล.....	28
2.8 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	34
3 วิธีดำเนินการวิจัย	42
3.1 วิธีวิจัย.....	42
3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	44
3.3 ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย.....	45

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยและการเก็บข้อมูล.....	45
3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	46
4 ผลการวิจัยและอภิปรายผล.....	53
4.1 ผลการศึกษาข้อมูลทั่วไปด้านบุคคลของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล.....	53
4.2 ผลการศึกษาพฤติกรรมในการเลือกใช้รูปแบบการเดินทางด้วยอากาศยาน ซึ่งไม่มีนักบินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล.....	57
4.3 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล.....	84
4.4 ผลการวิเคราะห์ทัศนคติที่มีต่อความตั้งใจในการที่จะเดินทางด้วยอากาศยาน ซึ่งไม่มีนักบินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล.....	125
4.5 การสร้างแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง (Structural Equation Modeling Analysis: Analysis: SEM).....	128
4.6 การอภิปรายผล.....	137
5 สรุปและข้อเสนอแนะ.....	142
5.1 สรุปผลการวิจัย.....	142
5.2 ข้อจำกัดของการวิจัย.....	149
5.3 การประยุกต์ผลการวิจัย.....	150
5.4 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยในอนาคต.....	151
รายการอ้างอิง.....	152
ภาคผนวก ก.....	159
ภาคผนวก ข.....	168
ประวัติผู้เขียน.....	176

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1.1 การใช้บริการขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ.2566.....	2
1.2 จำนวนประชากรกรุงเทพมหานครและปริมณฑล.....	6
2.1 สรุปรูปแบบที่ใช้พิจารณาความสอดคล้องของโมเดล.....	33
3.1 เกณฑ์การให้คะแนนแบบสอบถาม.....	48
3.2 การแปลความหมายของค่าเฉลี่ยในแบบสอบถาม.....	49
3.3 สรุปการวิเคราะห์ข้อมูลแต่ละวัตถุประสงค์.....	51
3.4 แสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลและเป้าหมายการนำไปใช้ตามวัตถุประสงค์.....	52
4.1 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	54
4.2 จำนวนร้อยละของพฤติกรรมการเดินทางหากมีการให้บริการด้วยอากาศยาน ซึ่งไม่มีนิกบิน จำแนกตามการครอบครองรถ.....	57
4.3 จำนวนร้อยละของพฤติกรรมการเดินทาง จำแนกตามวัตถุประสงค์การเดินทาง ความต้องการในการเดินทาง และค่าบริการที่เต็มใจจ่าย.....	58
4.4 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลกับพฤติกรรมการเดินทาง ด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนิกบิน.....	60
4.5 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่ต่างกันระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคล กับพฤติกรรมการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนิกบิน.....	67
4.6 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้านบุคคลกับพฤติกรรมการตั้งใจ ที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนิกบิน จำแนกตามวัตถุประสงค์การเดินทาง.....	73
4.7 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้านบุคคลกับพฤติกรรมการตั้งใจ ที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนิกบิน จำแนกตามความต้องการในการเดินทาง.....	75
4.8 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้านบุคคลกับพฤติกรรมการตั้งใจที่จะเดินทาง ด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนิกบิน จำแนกตามค่าบริการที่เต็มใจจ่ายต่อกิโลเมตร.....	77
4.9 แสดงค่า KMO and Bartlett's Test.....	84
4.10 แสดงค่า Eigen value ร้อยละของความแปรปรวนและร้อยละสะสมของความแปรปรวน ของแต่ละปัจจัย.....	85

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.24 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างปัจจัยบุคคลด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือนกับ ปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม).....	116
4.25 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างปัจจัยบุคคลด้านรายได้ เฉลี่ยต่อเดือนกับปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มี นักบิน (โดยรวม).....	118
4.26 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างปัจจัยบุคคลด้านรถที่ครอบครองกับปัจจัย ที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม).....	121
4.27 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างปัจจัยบุคคลด้านรถที่ ครอบครองกับปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม).....	123
4.28 ทศนะคติที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน.....	125
4.29 ผลการเปรียบเทียบค่าสัมประสิทธิ์ความถดถอย (Standardized Regression Coefficient) ของแบบจำลองสมการโครงสร้างทั้ง 3 รูปแบบ.....	134
4.30 ผลกระทบทางตรง และผลกระทบทางอ้อม (โดยรวม) ของแบบจำลอง SEM1.....	135
4.31 ผลกระทบทางตรง และผลกระทบทางอ้อม (โดยรวม) ของแบบจำลอง SEM2.....	135
4.32 ผลกระทบทางตรง และผลกระทบทางอ้อม (โดยรวม) ของแบบจำลอง SEM3.....	136
4.33 ผลการเปรียบเทียบดัชนีชี้วัดของแบบจำลองทั้ง 3 รูปแบบ.....	137

สารบัญรูป

รูปที่	หน้า
1.1 โมเดลจำลองการเดินทางรูปแบบต่างๆ.....	3
1.2 แผนผังของการเดินทางด้วยแท็กซี่อากาศ.....	5
1.3 แผนภาพขอบเขตการวิจัย (จังหวัดกรุงเทพมหานครและปริมณฑล).....	6
2.1 การจำแนกประเภทของอากาศยาน.....	10
2.2 วิวัฒนาการของอากาศยาน.....	12
2.3 แบบอากาศยานขับเคลื่อนแบบอัตโนมัติด้วยระบบไฟฟ้าซึ่งไม่มีนักบิน.....	13
2.4 รูปอากาศยาน AAV (EHang 216).....	14
2.5 แผนผังการพัฒนาอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน.....	17
2.6 ทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน Theory of Planned Behavior: TPB.....	19
2.7 โมเดลการยอมรับเทคโนโลยี (Technology Acceptance Model: TAM).....	19
2.8 โมเดลแสดงปัจจัยและความสัมพันธ์ของ UTAUT.....	20
2.9 ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรส่วนบุคคลกับความต้องการเดินทาง.....	25
2.10 พารามิเตอร์ของโมเดลการวัด.....	30
2.11 โมเดลสมการโครงสร้าง (Structural Equation Modeling: SEM).....	32
3.1 ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย.....	43
3.2 กราฟแสดงจำนวนประชากร.....	44
3.3 ขั้นตอนการจำลองสมการเชิงโครงสร้าง.....	50
3.4 แบบจำลองสมมติฐานในงานวิจัย.....	50
4.1 แผนภาพแสดงการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน (CFA).....	86
4.2 แบบจำลองสมมติฐานที่ใช้ในงานวิจัยทั้ง 3 รูปแบบ.....	129
4.3 ผลการวิเคราะห์แบบจำลองตามทฤษฎีพฤติกรรมตามแบบแผน SEM1.....	130
4.4 ผลการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองสมมติฐานโดยเพิ่มตัวแปรปัจจัยด้านสังคม (SF) (SEM2).....	132
4.5 ผลการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองสมมติฐานโดยเพิ่มตัวแปรปัจจัยด้านบุคคล (INCOME) (SEM3).....	133