

บทที่ 4

ผลการวิจัยและอภิปรายผล

การศึกษาวิจัยเรื่อง การวิเคราะห์เชิงสำรวจความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน กรณีศึกษากรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 1,200 คน สำหรับการศึกษาในครั้งนี้ แบ่งผลการศึกษาออกเป็น 6 ส่วนดังนี้

4.1 ผลการศึกษาข้อมูลทั่วไปด้านบุคคลของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

4.2 ผลการศึกษาพฤติกรรมในการเลือกใช้รูปแบบการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

4.3 ผลการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

4.4 ผลการศึกษาทัศนคติที่มีต่อความตั้งใจในการที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

4.5 สร้างแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง (Structural Equation Modeling Analysis: SEM)

4.6 การอภิปรายผล

4.1 ผลการศึกษาข้อมูลทั่วไปด้านบุคคลของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ผลการวิเคราะห์เชิงสำรวจความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน กรณีศึกษากรุงเทพมหานครและปริมณฑล ข้อมูลตัวแปรปัจจัยด้านบุคคลของกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามมีข้อคำถามทั้งสิ้นจำนวน 8 ข้อ ได้แก่ เพศ อายุ จังหวัดที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน สถานภาพทางครอบครัว ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน และรถที่ครอบครอง ทำการวิเคราะห์ผลโดยการแจกแจงความถี่ และค่าร้อยละ ปรากฏผลแสดงดังตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม (N = 1,200)

ปัจจัยด้านบุคคล (N = 1,200)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	465	38.75
หญิง	587	48.91
ไม่ระบุ	148	12.34
2. อายุ		
20-25 ปี	519	43.2
26-30 ปี	80	6.7
31-35 ปี	238	19.8
36-40 ปี	88	7.3
41-45 ปี	62	5.2
46-50 ปี	55	4.6
51-55 ปี	57	4.8
56 ปีขึ้นไป	101	8.4
3. จังหวัดที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน		
กรุงเทพมหานคร	534	44.5
ปทุมธานี	153	12.8
นนทบุรี	104	8.7
นครปฐม	115	9.6
สมุทรปราการ	204	17.0
สมุทรสาคร	90	7.5
4. สถานภาพทางครอบครัว		
โสด	441	36.8
สมรส	559	46.6
หม้าย	92	7.7
หย่าร้าง	108	9.0
5. ระดับการศึกษา		
ต่ำกว่าปริญญาตรี	145	12.1
ปริญญาตรี	685	57.1
สูงกว่าปริญญาตรี	370	30.8

ตารางที่ 4.1 จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม (ต่อ)

ปัจจัยด้านบุคคล (N = 1,200)	จำนวน (คน)	ร้อยละ
6. อาชีพ		
นักศึกษา	135	11.2
รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	323	26.9
บริษัท/ห้างร้าน/เอกชน	438	36.5
ธุรกิจส่วนตัว	132	11.0
ค้าขาย	104	8.7
อื่นๆ (ระบุ).....	68	5.7
7. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน		
ต่ำกว่า 15,000 บาท	104	8.7
15,000 – 25,000 บาท	319	26.6
25,001 – 35,000 บาท	253	21.1
35,001 – 45,000 บาท	247	20.6
45,001 – 55,000 บาท	110	9.2
มากกว่า 55,000 บาท	167	13.9
8. รถที่ครอบครอง		
รถยนต์	423	35.2
รถจักรยานยนต์	634	52.8
รถยนต์และรถจักรยานยนต์	65	5.4
ไม่มีรถที่ครอบครอง	78	6.5

จากตารางที่ 4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานตัวแปรปัจจัยด้านบุคคลของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 1,200 คน สามารถแสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลแยกตามตัวแปรต่างๆ ได้ดังนี้

1. ตัวแปรด้านเพศ

ผลการวิเคราะห์ พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 587 คน คิดเป็นร้อยละ 48.91 รองลงมาเป็นเพศชาย จำนวน 465 คน คิดเป็นร้อยละ 38.75 และไม่ระบุเพศ จำนวน 148 คน คิดเป็นร้อยละ 12.34 ตามลำดับ

2. ตัวแปรด้านอายุ

ผลการวิเคราะห์ พบว่า ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 20-25 ปี จำนวน 519 คน คิดเป็นร้อยละ 43.2 รองลงมาได้แก่ กลุ่มที่มีอายุระหว่าง 31-35 ปี จำนวน 238 คน คิดเป็นร้อยละ 19.8 อายุ

ระหว่าง 56 ปีขึ้นไป จำนวน 101 คน คิดเป็นร้อยละ 8.4 อายุระหว่าง 36-40 ปี จำนวน 88 คน คิดเป็นร้อยละ 7.3 อายุระหว่าง 26-30 ปี จำนวน 80 คน คิดเป็นร้อยละ 6.7 อายุระหว่าง 41-45 ปี จำนวน 62 คน คิดเป็นร้อยละ 5.2 อายุระหว่าง 51-55 ปี จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 4.8 และอายุระหว่าง 46-50 ปี จำนวน 55 คน คิดเป็นร้อยละ 4.6 ตามลำดับ

3. ตัวแปรด้านจังหวัดที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน

ผลการวิเคราะห์ พบว่า ส่วนใหญ่อยู่อาศัยจังหวัดกรุงเทพมหานคร จำนวน 534 คน คิดเป็นร้อยละ 44.5 รองลงมาได้แก่ กลุ่มที่อยู่อาศัยจังหวัดสมุทรปราการ จำนวน 204 คน คิดเป็นร้อยละ 17.0 จังหวัดปทุมธานี จำนวน 153 คน คิดเป็นร้อยละ 12.8 จังหวัดนครปฐม จำนวน 115 คน คิดเป็นร้อยละ 9.6 จังหวัดนนทบุรี จำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 8.7 และจังหวัดสมุทรสาคร จำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 7.5 ตามลำดับ

4. ตัวแปรด้านสถานภาพครอบครัว

ผลการวิเคราะห์ พบว่า ส่วนใหญ่สถานภาพสมรส จำนวน 559 คน คิดเป็นร้อยละ 46.6 รองลงมาได้แก่ กลุ่มที่มีสถานภาพโสด จำนวน 441 คนคิดเป็นร้อยละ 36.8 สถานภาพหย่าร้าง จำนวน 108 คน คิดเป็นร้อยละ 9.0 และสถานภาพหม้าย จำนวน 92 คน คิดเป็นร้อยละ 7.7 ตามลำดับ

5. ตัวแปรด้านระดับการศึกษา

ผลการวิเคราะห์ พบว่า ส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 685 คน คิดเป็นร้อยละ 57.1 รองลงมาได้แก่ กลุ่มที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 370 คน คิดเป็นร้อยละ 30.8 และระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี จำนวน 145 คน คิดเป็นร้อยละ 12.1 ตามลำดับ

6. ตัวแปรด้านอาชีพ

ผลการวิเคราะห์ พบว่า ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพทำงานบริษัท/ห้างร้าน/เอกชน จำนวน 438 คน คิดเป็นร้อยละ 36.5 รองลงมาได้แก่ กลุ่มที่ประกอบอาชีพรับราชการ/รัฐวิสาหกิจ จำนวน 323 คน คิดเป็นร้อยละ 26.9 นักศึกษา จำนวน 135 คน คิดเป็นร้อยละ 11.2 ประกอบธุรกิจส่วนตัว จำนวน 132 คน คิดเป็นร้อยละ 11.0 ประกอบอาชีพค้าขาย จำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 8.7 และประกอบอาชีพอื่นๆ จำนวน 68 คน คิดเป็นร้อยละ 5.7 ตามลำดับ

7. ตัวแปรด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ผลการวิเคราะห์ พบว่า ส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 15,000 – 25,000 บาท จำนวน 319 คน คิดเป็นร้อยละ 26.6 รองลงมาได้แก่ กลุ่มที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 25,001 – 35,000 บาท จำนวน 253 คน คิดเป็นร้อยละ 21.1 รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 35,001 – 45,000 บาท จำนวน 247 คน คิดเป็นร้อยละ 20.6 รายได้เฉลี่ยต่อเดือนมากกว่า 55,000 บาท จำนวน 167 คน คิดเป็นร้อยละ 13.9 รายได้เฉลี่ยต่อเดือน 45,001 – 55,000 บาท จำนวน 110 คน คิดเป็นร้อยละ 9.2 และรายได้

เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่า 15,000 บาท จำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 8.7 ตามลำดับ

8. ตัวแปรด้านรถที่ครอบครอง

ผลการวิเคราะห์ พบว่า ส่วนใหญ่มีรถจักรยานยนต์ จำนวน 634 คน คิดเป็นร้อยละ 52.8 รองลงมาได้แก่ กลุ่มที่มีรถยนต์ จำนวน 423 คน คิดเป็นร้อยละ 35.2 กลุ่มที่ไม่มีรถที่ครอบครอง จำนวน 78 คน คิดเป็นร้อยละ 6.5 และกลุ่มที่มีทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ จำนวน 65 คน คิดเป็นร้อยละ 5.4 ตามลำดับ

4.2 ผลการศึกษาพฤติกรรมในการเลือกใช้รูปแบบการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

4.2.1 พฤติกรรมการเดินทางหากมีการให้บริการด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน จำแนกตามการครอบครองรถ

การวิเคราะห์เชิงสำรวจความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน กรณีศึกษากรุงเทพมหานครและปริมณฑล ข้อมูลตัวแปรปัจจัยด้านพฤติกรรมการเดินทางหากมีการให้บริการด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน จำแนกตามการครอบครองรถของกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามประกอบด้วยข้อความทั้งสิ้นจำนวน 2 ข้อ ได้แก่ ผู้ที่มีรถยนต์ส่วนตัว และไม่มีรถยนต์ส่วนตัว ท่านจะเลือกเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินหรือไม่ ทำการวิเคราะห์ผลโดยการแจกแจงความถี่ และค่าร้อยละ ปรากฏผลแสดงดังตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 จำนวนร้อยละของพฤติกรรมการเดินทางหากมีการให้บริการด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน จำแนกตามการครอบครองรถ (N=1,200)

พฤติกรรมการเดินทางจำแนกตามการครอบครองรถ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. มีรถยนต์	423	35.2
เลือกเดินทาง	140	33.1
ไม่เลือกเลย	85	20.1
อาจเป็นไปได้	198	46.8
2. ไม่มีรถยนต์	777	64.8
ตั้งใจเลือกเดินทาง	311	40.0
ไม่เลือกเดินทาง	107	13.8
อาจเป็นไปได้	359	46.2

จากตารางที่ 4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลตัวแปรปัจจัยด้านพฤติกรรมการเดินทาง หากมีการให้บริการด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน จำแนกตามการครอบครองรถของกลุ่มตัวอย่างงานวิจัย จำนวน 1,200 คนด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ สามารถแสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลแยกตามตัวแปรด้านต่างๆ ได้ดังนี้

1. กลุ่มตัวอย่างที่มีรถยนต์

กลุ่มตัวอย่างที่มีรถยนต์จำนวน 423 คน เรียงตามลำดับจากมากไปน้อย ส่วนใหญ่อาจเป็นไปได้ที่จะเลือกเดินทาง จำนวน 198 คน คิดเป็นร้อยละ 46.8 รองลงมาได้แก่ กลุ่มที่เลือกเดินทาง จำนวน 140 คน คิดเป็นร้อยละ 33.1 และกลุ่มที่ไม่เลือกเลย จำนวน 85 คน คิดเป็นร้อยละ 20.1 ตามลำดับ

2. กลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีรถยนต์

กลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีรถยนต์จำนวน 777 คน เรียงตามลำดับจากมากไปน้อย ส่วนใหญ่อาจเป็นไปได้ที่จะเลือกเดินทาง จำนวน 359 คน คิดเป็นร้อยละ 46.2 รองลงมาได้แก่ กลุ่มที่เลือกเดินทาง จำนวน 311 คน คิดเป็นร้อยละ 40.0 และกลุ่มที่ไม่เลือกเลย จำนวน 107 คน คิดเป็นร้อยละ 13.8 ตามลำดับ

4.2.2 ข้อมูลพฤติกรรมการเดินทางหากมีการให้บริการด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน จำแนกตามวัตถุประสงค์การเดินทาง ความต้องการในการเดินทาง และค่าบริการที่เต็มใจจ่าย

การวิเคราะห์เชิงสำรวจความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน กรณีศึกษากรุงเทพมหานครและปริมณฑล ข้อมูลตัวแปรปัจจัยด้านพฤติกรรมการเดินทางหากมีการให้บริการด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน จำแนกตามวัตถุประสงค์ของกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วยข้อคำถามทั้งสิ้นจำนวน 3 ข้อ ได้แก่ วัตถุประสงค์การเดินทาง ความต้องการในการเดินทางในแต่ละครั้ง และค่าบริการที่เต็มใจจ่ายต่อกิโลเมตร ทำการวิเคราะห์ผลโดยการแจกแจง ความถี่ และค่าร้อยละ ปรากฏผลแสดงดังตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 จำนวนร้อยละของพฤติกรรมการเดินทาง จำแนกตามวัตถุประสงค์การเดินทาง

ความต้องการในการเดินทาง และค่าบริการที่เต็มใจจ่าย (N=1,200)

พฤติกรรมการเดินทาง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1.1 วัตถุประสงค์การเดินทาง		
เดินทางไปทำงาน	318	26.50
เดินทางไปสนามบิน	207	17.25
เดินทางวัตถุประสงค์อื่นๆ	675	56.25

ตารางที่ 4.3 จำนวนร้อยละของพฤติกรรมการเดินทาง จำแนกตามวัตถุประสงค์การเดินทาง
ความต้องการในการเดินทาง และค่าบริการที่เต็มใจจ่าย (N=1,200) (ต่อ)

พฤติกรรมการเดินทาง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1.2 ความต้องการในการเดินทางในแต่ละครั้ง		
เดินทางคนเดียว	210	17.50
เดินทางร่วมกับผู้อื่นได้	705	58.75
เดินทางร่วมกับคนที่รู้จัก	285	23.75
1.3 ค่าบริการที่เต็มใจจ่ายต่อกิโลเมตร		
20 - 25 บาท	243	20.25
26 - 30 บาท	650	54.17
31 - 35 บาท	179	14.92
36 - 40 บาท	57	4.75
41 - 45 บาท	71	5.91
46 - 50 บาท	0	0

จากตารางที่ 4.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลตัวแปรปัจจัยด้านพฤติกรรมการเดินทาง หากมีการให้บริการด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน จำแนกตามวัตถุประสงค์ของกลุ่มตัวอย่างงานวิจัย จำนวน 1,200 คน ด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ สามารถแสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลแยกตามตัวแปรด้านต่างๆ ได้ดังนี้

1. วัตถุประสงค์การเดินทาง

กลุ่มตัวอย่างมีวัตถุประสงค์การเดินทาง เรียงตามลำดับจากมากไปน้อย ส่วนใหญ่จะใช้บริการเดินทางไปเพื่อวัตถุประสงค์อื่น (ช้อปปิ้ง) จำนวน 675 คน คิดเป็นร้อยละ 56.25 รองลงมาได้แก่ กลุ่มที่จะใช้บริการเดินทางไปทำงาน จำนวน 318 คน คิดเป็นร้อยละ 17.25 และกลุ่มที่จะใช้บริการเดินทางไปสันทนาการ จำนวน 207 คน คิดเป็นร้อยละ 17.25 ตามลำดับ

2. ความต้องการในการเดินทาง

กลุ่มตัวอย่างมีความต้องการในการเดินทางแต่ละครั้ง เรียงตามลำดับจากมากไปน้อย ส่วนใหญ่เดินทางร่วมกับผู้อื่นได้ จำนวน 705 คน คิดเป็นร้อยละ 58.75 รองลงมาได้แก่ กลุ่มที่ต้องการเดินทางร่วมกับคนที่รู้จัก จำนวน 285 คน คิดเป็นร้อยละ 23.75 และกลุ่มที่ต้องการเดินทางคนเดียว จำนวน 210 คน คิดเป็นร้อยละ 17.50 ตามลำดับ

3. ค่าบริการที่เต็มใจจ่าย

กลุ่มตัวอย่างมีความเต็มใจจ่ายค่าบริการต่อกิโลเมตร เรียงตามลำดับจากมากไปน้อย ส่วนใหญ่เต็มใจจ่ายราคา 26-30 บาท จำนวน 650 คน คิดเป็นร้อยละ 54.17 รองลงมาได้แก่ กลุ่มที่เต็มใจจ่ายราคา 20-25 บาท จำนวน 243 คน คิดเป็นร้อยละ 20.25 กลุ่มที่เต็มใจจ่ายราคา 31-35 บาท จำนวน 179 คน คิดเป็นร้อยละ 14.92 กลุ่มที่เต็มใจจ่ายราคา 41-45 บาท จำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 5.91 และกลุ่มที่เต็มใจจ่ายราคา 36-40 บาท จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 4.75 ตามลำดับ ไม่มีกลุ่มที่เต็มใจจ่ายราคา 46-50 บาท

4.2.3 ทดสอบความแตกต่างของพฤติกรรมการเดินทางหากมีการให้บริการด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ของกลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยด้านบุคคลที่แตกต่างกัน

การวิเคราะห์เชิงสำรวจความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน กรณีศึกษากรุงเทพมหานครและปริมณฑล ข้อมูลตัวแปรปัจจัยด้านพฤติกรรมการเดินทาง หากมีการให้บริการด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน จำแนกตามความตั้งใจที่จะใช้บริการ วัตถุประสงค์ของการใช้บริการ ความต้องการในการเดินทางแต่ละครั้ง และค่าบริการที่เต็มใจจ่ายของกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามที่มีตัวแปรปัจจัยด้านบุคคลที่แตกต่างกัน ได้แก่ เพศ อายุ ท่านอาศัยอยู่จังหวัด สถานภาพทางครอบครัว วุฒิการศึกษา อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน และรถที่ครอบครอง ทำการวิเคราะห์ผลโดยการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัย ปรากฏผลแสดงดังตารางที่ 4.4 และตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.4 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลกับพฤติกรรมการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (N = 1,200)

รูปแบบเดินทาง ปัจจัยบุคคล	วัตถุประสงค์การเดินทาง	ความต้องการในการเดินทาง	ค่าบริการที่เต็มใจจ่าย
	X, (S.D)	X, (S.D)	X, (S.D)
เพศ			
ชาย (465)	1.92 (.83)	1.83 (.88)	1.68 (1.33)
หญิง (587)	2.10 (.80)	1.66 (.90)	1.62 (1.28)
ไม่ระบุเพศ (148)	1.87 (.78)	1.44 (1.07)	1.67 (1.35)
F			
P-Value	9.875 .000*	8.995 .000*	1.567 .207

ตารางที่ 4.4 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลกับพฤติกรรมการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (N = 1,200) (ต่อ)

รูปแบบเดินทาง ปัจจัยบุคคล	วัตถุประสงค์การ เดินทาง	ความต้องการในการ เดินทาง	ค่าบริการที่เต็มใจ จ่าย
	X, (S.D)	X, (S.D)	X, (S.D)
อายุ			
20-25 ปี (203)	2.03 (.80)	1.62 (.80)	1.38 (.97)
26-30 ปี (176)	1.93 (.82)	1.74 (.96)	1.58 (1.27)
31-35 ปี (162)	2.01 (.83)	1.94 (.82)	1.69 (1.30)
36-40 ปี (167)	2.00 (.81)	1.80 (.94)	1.57 (1.26)
41-45 ปี (135)	1.91 (.81)	1.96 (.89)	1.77 (1.32)
46-50 ปี (117)	1.95 (.81)	1.77 (.96)	1.59 (1.28)
51-55 ปี (133)	1.99 (.84)	1.93 (.80)	2.28 (1.52)
56 ปีขึ้นไป (107)	2.20 (.78)	1.76 (1.02)	1.39 (1.19)
F			
P-Value	1.567 .139	1.344 .394	1.545 .694
จังหวัดที่อยู่อาศัย			
กรุงเทพมหานคร (534)	2.12 (.84)	1.92 (.88)	1.69 (1.33)
ปทุมธานี (153)	2.04 (.75)	1.85 (.81)	1.65 (1.33)
นนทบุรี (104)	1.81 (.80)	1.92 (.81)	1.46 (1.06)
นครปฐม (115)	1.93 (.82)	1.76 (1.03)	1.85 (1.56)
สมุทรปราการ (204)	1.97 (.82)	1.82 (.86)	1.81 (1.34)
สมุทรสาคร (90)	1.91 (.79)	1.64 (.92)	1.31 (1.14)
F	2.654	1.375	2.839
P-Value	.021*	.231	.015*
สถานภาพครอบครัว			
โสด (441)	2.02 (.81)	1.73 (.94)	1.61 (1.33)
สมรส (559)	2.05 (.82)	1.89 (.87)	1.72 (1.26)
หม้าย (92)	1.66 (.75)	1.67 (.84)	1.33 (1.11)
หย่าร้าง (108)	1.94 (.84)	2.01 (.99)	1.99 (1.31)
F			
P-Value	6.343 .000*	4.846 .002*	4.907 .002*

ตารางที่ 4.4 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลกับพฤติกรรมการเดินทาง
ด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (N = 1,200) (ต่อ)

รูปแบบเดินทาง ปัจจัยบุคคล	วัตถุประสงค์การ เดินทาง	ความต้องการในการ เดินทาง	ค่าบริการที่เต็มใจ จ่าย
	X, (S.D)	X, (S.D)	X, (S.D)
ระดับการศึกษา			
ต่ำกว่าปริญญาตรี (145)	1.92 (.80)	1.66 (.91)	1.46 (1.31)
ปริญญาตรี (685)	2.01 (.81)	1.89 (.90)	1.70 (1.31)
สูงกว่าปริญญาตรี (370)	2.02 (.82)	1.76 (.90)	1.69 (1.31)
F	.856	5.698	2.121
P-Value	.425	.003*	.120
อาชีพ			
นักศึกษา (145)	2.23 (.76)	1.83 (.79)	1.88 (1.37)
รับราชการ/ รัฐวิสาหกิจ (685)	2.06 (.81)	1.84 (.93)	1.88 (1.39)
บริษัท/ห้างร้าน/เอกชน (370)	1.90 (.82)	1.85 (.90)	1.56 (1.20)
ธุรกิจส่วนตัว (145)	2.03 (.79)	1.93 (.97)	1.70 (1.31)
ค้าขาย (685)	1.85 (.82)	1.69 (.92)	1.76 (1.43)
อื่นๆ (370)	1.99 (.85)	1.62 (.85)	1.73 (1.29)
F	4.371	1.863	1.475
P-Value	.001*	.098	.195
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน			
ต่ำกว่า 15,000 บาท (145)	2.04 (.80)	1.67 (.79)	1.34 (.94)
15,000–25,000 บาท (685)	1.97 (.82)	1.69 (.99)	1.43 (1.22)
25,001–35,000 บาท (370)	1.89 (.80)	1.79 (.81)	1.72 (1.27)
35,001–45,000 บาท (145)	2.07 (.81)	1.99 (.91)	1.85 (1.42)
45,001–55,000 บาท (685)	1.95 (.82)	1.77 (.96)	1.74 (1.48)
มากกว่า 55,000 บาท (370)	2.13 (.84)	2.00 (.83)	1.96 (1.31)
F	2.238	5.168	6.387
P-Value	.048*	.000*	.000*

ตารางที่ 4.4 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลกับพฤติกรรมการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (N = 1,200) (ต่อ)

รูปแบบเดินทาง ปัจจัยบุคคล	วัตถุประสงค์การเดินทาง	ความต้องการในการเดินทาง	ค่าบริการที่เต็มใจจ่าย
	X, (S.D)	X, (S.D)	X, (S.D)
รถที่ครอบครอง			
รถยนต์ (423)	2.12 (.79)	1.79 (.91)	1.63 (1.27)
รถจักรยานยนต์ (634)	2.18 (.77)	1.89 (.89)	1.70 (1.30)
รถจักรยานยนต์ และ รถยนต์ (65)	1.00 (.00)	1.75 (.87)	1.88 (1.54)
ไม่มีรถ (78)	1.00 (.00)	1.83 (.97)	1.67 (1.42)
F	11.738	1.234	.863
P-Value	.000*	.293	.460

* ระดับนัยสำคัญ .05

จากตารางที่ 4.4 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลตัวแปรปัจจัยด้านพฤติกรรมการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินกับตัวแปรปัจจัยบุคคลที่แตกต่างกันของกลุ่มตัวอย่างงานวิจัยจำนวน 1,200 คน สามารถแสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลแยกตามตัวแปรด้านต่างๆ ได้ดังนี้

เพศ

1) วัตถุประสงค์การเดินทาง ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร พบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .000* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านเพศแตกต่างกัน มีวัตถุประสงค์ของการใช้บริการในการเดินทาง **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยเพศหญิงมีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 2.10 (S.D = 0.80)

2) ความต้องการในการเดินทางในแต่ละครั้ง ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร พบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .000* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านเพศแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการต้องการในการเดินทางแต่ละครั้ง **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยเพศชายมีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 2.83 (S.D = 0.88)

3) ค่าบริการที่เต็มใจจ่ายต่อกิโลเมตร ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร พบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .207 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านเพศแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการเต็มใจจ่ายค่าบริการ **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยเพศชายมีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 1.68 (S.D = 1.33)

อายุ

1) วัตถุประสงค์การเดินทาง ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร พบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .139 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านอายุแตกต่างกัน มีวัตถุประสงค์ของการใช้บริการในการเดินทาง **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มอายุ 56 ปีขึ้นไปมีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 2.20 (S.D = 0.78)

2) ความต้องการในการเดินทางแต่ละครั้ง ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร พบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .394 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านอายุแตกต่างกัน มีพฤติกรรมความต้องการในการเดินทางแต่ละครั้ง **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มอายุ 41-45 ปี มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 1.96 (S.D = 0.89)

3) ค่าบริการที่เต็มใจจ่ายต่อกิโลเมตร ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร พบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .694 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านอายุแตกต่างกัน มีพฤติกรรมความเต็มใจจ่ายค่าบริการ **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มอายุ 41-45 ปี มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 1.77 (S.D = 1.32)

จังหวัดที่อยู่อาศัย

1) วัตถุประสงค์การเดินทาง ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร พบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .021* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านจังหวัดที่อยู่อาศัยแตกต่างกัน มีวัตถุประสงค์ของการใช้บริการในการเดินทาง **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยผู้ที่อาศัยในกรุงเทพมหานคร มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 2.12 (S.D = 0.84)

2) ความต้องการในการเดินทางแต่ละครั้ง ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร พบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .231 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านจังหวัดที่อยู่อาศัยแตกต่างกัน มีพฤติกรรมความต้องการในการเดินทางแต่ละครั้ง **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยผู้ที่อาศัยในกรุงเทพมหานครและนนทบุรี มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 1.92 (S.D = 0.88, 0.81)

3) ค่าบริการที่เต็มใจจ่ายต่อกิโลเมตร ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร พบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .015* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านจังหวัดที่อยู่อาศัยแตกต่างกัน มีพฤติกรรมความเต็มใจจ่ายค่าบริการ **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยผู้ที่อาศัยในนครปฐม มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 1.85 (S.D = 1.56)

สถานภาพทางครอบครัว

1) วัตถุประสงค์การเดินทาง ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร พบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .000* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านสถานภาพ

ทางครอบครัวแตกต่างกัน มีวัตถุประสงค์ของการใช้บริการในการเดินทาง **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มที่สมรสมีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 2.05 (S.D = 0.82)

2) ความต้องการในการเดินทางแต่ละครั้ง ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร พบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .002* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านสถานภาพทางครอบครัวแตกต่างกัน มีพฤติกรรมความต้องการในการเดินทางแต่ละครั้ง **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มที่หย่าร้างมีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 2.01 (S.D = 0.99)

3) ค่าบริการที่เต็มใจจ่ายต่อกิโลเมตร ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร พบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .002* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านสถานภาพทางครอบครัวแตกต่างกัน มีพฤติกรรมความเต็มใจจ่ายค่าบริการ **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มที่หย่าร้างมีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 1.99 (S.D = 1.31)

ระดับการศึกษา

1) วัตถุประสงค์การเดินทาง ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร พบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .425 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีวัตถุประสงค์ของการใช้บริการในการเดินทาง **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีมีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 2.02 (S.D = 0.82)

2) ความต้องการในการเดินทางแต่ละครั้ง ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร พบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .003* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีพฤติกรรมความต้องการในการเดินทางแต่ละครั้ง **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มการศึกษาระดับปริญญาตรี มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 1.89 (S.D = 0.90)

3) ค่าบริการที่เต็มใจจ่ายต่อกิโลเมตร ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร พบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .120 ซึ่งกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีพฤติกรรมความเต็มใจจ่ายค่าบริการ **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มการศึกษาระดับปริญญาตรี มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 1.70 (S.D = 1.31)

อาชีพ

1) วัตถุประสงค์การเดินทาง ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร พบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .001* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านอาชีพแตกต่างกัน มีวัตถุประสงค์ของการใช้บริการในการเดินทาง **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยนักศึกษาที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 2.23 (S.D = 0.76)

2) ความต้องการในการเดินทางแต่ละครั้ง ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร พบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .098 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านอาชีพ

แตกต่างกัน มีพฤติกรรมความต้องการในการเดินทางแต่ละครั้ง **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มที่ทำธุรกิจส่วนตัว มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 1.93 (S.D = 0.97)

3) ค่าบริการที่เต็มใจจ่ายต่อกิโลเมตร ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร พบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .195 ซึ่งกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านอาชีพแตกต่างกัน มีพฤติกรรมความเต็มใจจ่ายค่าบริการ **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยนักศึกษา และข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 1.88 (S.D = 1.37, 1.39)

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

1) วัตถุประสงค์การเดินทาง ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร พบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .048* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือนแตกต่างกัน มีวัตถุประสงค์ของการใช้บริการในการเดินทาง **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มที่มีรายได้มากกว่า 55,000 บาท มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 2.13 (S.D = 0.84)

2) ความต้องการในการเดินทางแต่ละครั้ง ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร พบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .000* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือนแตกต่างกัน มีพฤติกรรมความต้องการในการเดินทางแต่ละครั้ง **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มที่มีรายได้เฉลี่ยมากกว่า 55,000 บาท มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 2.18 (S.D = 0.77)

3) ค่าบริการที่เต็มใจจ่ายต่อกิโลเมตร ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร พบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .000* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือนแตกต่างกัน มีพฤติกรรมความเต็มใจจ่ายค่าบริการ **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มที่มีรายได้เฉลี่ย 35,001 - 45,000 บาท มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 1.85 (S.D = 1.42)

รถที่ครอบครอง

1) วัตถุประสงค์การเดินทาง ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร พบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .000* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านรถที่หาคครอบครองแตกต่างกัน มีวัตถุประสงค์ของการใช้บริการในการเดินทาง **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มที่มีรถจักรยานยนต์ มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 2.18 (S.D = 0.77)

2) ความต้องการในการเดินทางแต่ละครั้ง ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร พบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .293 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านรถที่หาคครอบครองแตกต่างกัน มีพฤติกรรมความต้องการในการเดินทางแต่ละครั้ง **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มที่มีรถจักรยานยนต์ มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 1.89 (S.D = 0.89)

3) ค่าบริการที่เต็มใจจ่ายต่อกิโลเมตร ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร พบว่า ค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .293 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านรถที่หาค

ครอบครองแตกต่างกัน มีพฤติกรรมความเต็มใจจ่ายค่าบริการ **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มที่มีรถจักรยานยนต์และรถยนต์ มีค่าเฉลี่ยสูงสุดเท่ากับ 1.88 (S.D = 1.54)

จากผลการวิเคราะห์ผลตามตารางที่ 4 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลบางปัจจัยที่แตกต่างกันจะมีพฤติกรรมการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินที่แตกต่างกันตามปัจจัยพฤติกรรมการเดินทาง จึงนำผลที่ได้มาวิเคราะห์เปรียบเทียบความแปรปรวนรายคู่ด้วยวิธี LSD: Least Significant Different จำแนกตามความตั้งใจที่จะใช้บริการ วัตถุประสงค์ของการใช้บริการ ความต้องการในการเดินทาง และค่าบริการที่เต็มใจจ่าย แสดงผลดังตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลกับพฤติกรรมการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (N=1,200)

รูปแบบการเดินทาง ปัจจัยบุคคล	วัตถุประสงค์การ เดินทาง	ความต้องการในการ เดินทาง	ค่าบริการที่เต็มใจ จ่าย
	P-Value	P-Value	P-Value
เพศ			
ชาย / หญิง	.000*	.565	-
ชาย / ไม่ระบุเพศ	.103	.000*	-
หญิง / ไม่ระบุเพศ	.003*	.000*	-
สถานภาพทางครอบครัว			
โสด / สมรส	-	.007*	-
โสด / หม้าย	.000*	-	-
โสด / หย่าร้าง	-	.004*	.006*
สมรส / หม้าย	.000*	.037*	.008*
สมรส / หย่าร้าง	-	-	.044*
หม้าย / หย่าร้าง	.018*	.009*	.000*

ตารางที่ 4.5 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลกับพฤติกรรมการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (N=1,200) (ต่อ)

รูปแบบการเดินทาง ปัจจัยบุคคล	วัตถุประสงค์การ เดินทาง	ความต้องการในการ เดินทาง	ค่าบริการที่เต็มใจ จ่าย
	P-Value	P-Value	P-Value
จังหวัดที่อยู่อาศัย			
กรุงเทพมหานคร /	.007*	-	.012*
นนทบุรี	.002*	-	-
กรุงเทพมหานคร /	.049*	-	-
สมุทรสาคร	-	-	.048*
ปทุมธานี / นนทบุรี	-	-	.027*
ปทุมธานี / สมุทรสาคร	-	-	.027*
นนทบุรี / นครปฐม	-	-	.003*
นนทบุรี / สมุทรปราการ	-	-	.003*
นครปฐม / สมุทรสาคร	-	-	-
สมุทรปราการ /	-	.004*	-
สมุทรสาคร	-	.018*	-
ระดับการศึกษา			
ต่ำกว่าปริญญาตรี /	.044*	-	-
ปริญญาตรี			
ปริญญาตรี / สูงกว่า	.000*	-	-
ปริญญาตรี			
อาชีพ			
นักศึกษา / รับราชการ-	.045*	-	-
รัฐวิสาหกิจ	.002*	-	-
นักศึกษา / บริษัท-ห้าง	.024*	-	-
ร้าน-เอกชน	.006*	-	-
นักศึกษา / ธุรกิจส่วนตัว	-	.000*	-
นักศึกษา / ค้าขาย	-	.000*	-
นักศึกษา / อื่นๆ	-	.000*	-

ตารางที่ 4.5 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลกับพฤติกรรมการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (N=1,200) (ต่อ)

รูปแบบการเดินทาง ปัจจัยบุคคล	วัตถุประสงค์การ เดินทาง	ความต้องการในการ เดินทาง	ค่าบริการที่เต็มใจ จ่าย
	P-Value	P-Value	P-Value
รถที่ครอบครอง			
รถยนต์ / รถยนต์และ รถจักรยานยนต์	-	.000*	-
รถยนต์ / ไม่มีรถ	-	.000*	-
รถจักรยานยนต์ / รถยนต์และรถจักรยานยนต์	-	.000*	-
รถจักรยานยนต์ / ไม่มีรถ	-	.000*	-

* ระดับนัยสำคัญ .05

จากตารางที่ 4.5 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลกับพฤติกรรมการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของกลุ่มตัวอย่างงานวิจัยจำนวน 1,200 คน สามารถแสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลแยกตามตัวแปรด้านต่างๆ ได้ดังนี้

เพศ

1) วัตถุประสงค์การเดินทาง ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร พบว่า เพศชายเปรียบเทียบกับเพศหญิงมีค่า P-Value เท่ากับ .000* และเพศหญิงเปรียบเทียบกับไม่ระบุเพศมีค่า P-Value เท่ากับ .003* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมตามจำแนก **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบเพศอื่นมีค่า P-Value มากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมตามจำแนก **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2) ความต้องการในการเดินทาง ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร จำแนกตามความต้องการในการเดินทางแต่ละครั้ง พบว่า เพศชายเปรียบเทียบกับไม่ระบุเพศมีค่า P-Value เท่ากับ .000* และเพศหญิงเปรียบเทียบกับไม่ระบุเพศมีค่า P-Value เท่ากับ .000* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมตามจำแนก **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบเพศอื่นมีค่า P-Value มากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมตามจำแนก **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จังหวัดที่อยู่อาศัย

1) วัตถุประสงค์การเดินทาง ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร จำแนกตามวัตถุประสงค์ของการใช้บริการในการเดินทางพบว่า ผู้ที่อาศัยกรุงเทพมหานครเปรียบเทียบกับนนทบุรีมีค่า P-Value เท่ากับ .007* กรุงเทพมหานครเปรียบเทียบกับสมุทรสาครมีค่า P-Value เท่ากับ .002* และปทุมธานีเปรียบเทียบกับนนทบุรีมีค่า P-Value เท่ากับ .049* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมตามจำแนก **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบจังหวัดที่อยู่อาศัยในปัจจุบันอื่นมีค่า P-Value มากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมตามจำแนก **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2) ค่าบริการที่เต็มใจจ่าย ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร จำแนกตามค่าบริการที่เต็มใจจ่ายพบว่า ผู้ที่อยู่กรุงเทพมหานครเปรียบเทียบกับนนทบุรีมีค่า P-Value เท่ากับ .012* ปทุมธานีเปรียบเทียบกับสมุทรสาครมีค่า P-Value เท่ากับ .048* นนทบุรีเปรียบเทียบกับนครปฐมมีค่า P-Value เท่ากับ .027* นนทบุรีเปรียบเทียบกับสมุทรปราการมีค่า P-Value เท่ากับ .027* นครปฐมเปรียบเทียบกับสมุทรสาครมีค่า P-Value เท่ากับ .003* และสมุทรปราการเปรียบเทียบกับสมุทรสาครมีค่า P-Value เท่ากับ .003* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมตามจำแนก **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบจังหวัดที่อยู่อาศัยในปัจจุบันอื่นมีค่า P-Value มากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมตามจำแนก **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สถานภาพทางครอบครัว

1) วัตถุประสงค์การเดินทาง ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร จำแนกตามความต้องการในการเดินทางพบว่า กลุ่มโสดเปรียบเทียบกับสมรสมีค่า P-Value เท่ากับ .000* กลุ่มโสดเปรียบเทียบกับหย่าร้างมีค่า P-Value เท่ากับ .004* กลุ่มสมรสเปรียบเทียบกับหม้ายมีค่า P-Value เท่ากับ .037* และกลุ่มหม้ายเปรียบเทียบกับหย่าร้างมีค่า P-Value เท่ากับ .009* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมตามจำแนก **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบสถานภาพทางครอบครัวอื่นมีค่า P-Value มากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมตามจำแนก **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2) ค่าบริการที่เต็มใจจ่าย ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร จำแนกตามค่าบริการที่เต็มใจจ่ายพบว่า กลุ่มโสดเปรียบเทียบกับหย่าร้างมีค่า P-Value เท่ากับ .006* กลุ่มสมรสเปรียบเทียบกับหม้ายมีค่า P-Value เท่ากับ .008* กลุ่มสมรสเปรียบเทียบกับหย่าร้างมีค่า P-Value เท่ากับ .004* และกลุ่มหม้ายเปรียบเทียบกับหย่าร้างมีค่า P-Value เท่ากับ .000* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมตามจำแนก **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ส่วนกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบสถานภาพทางครอบครัวอื่นมีค่า P-Value มากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมตามจำแนก **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ระดับการศึกษา

1). ค่าบริการที่เต็มใจจ่าย ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร จำแนกตามค่าบริการที่เต็มใจจ่าย พบว่า กลุ่มระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรีเปรียบเทียบกับปริญญาตรีมีค่า P-Value เท่ากับ .004* และกลุ่มระดับการศึกษาปริญญาตรีเปรียบเทียบกับสูงกว่าปริญญาตรีมีค่า P-Value เท่ากับ .018* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมตามจำแนก **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบระดับการศึกษามีค่า P-Value มากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมตามจำแนก **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

อาชีพ

1) วัตถุประสงค์การเดินทาง ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร จำแนกตามวัตถุประสงค์ของการใช้บริการในการเดินทางพบว่า กลุ่มนักศึกษาเปรียบเทียบกับรับราชการ-รัฐวิสาหกิจ มีค่า P-Value เท่ากับ .044* กลุ่มนักศึกษาเปรียบเทียบกับบริษัท-ห้างร้าน-เอกชนมีค่า P-Value เท่ากับ .000* กลุ่มนักศึกษาเปรียบเทียบกับธุรกิจส่วนตัวมีค่า P-Value เท่ากับ .045* นักศึกษาเปรียบเทียบกับค้าขาย มีค่า P-Value เท่ากับ .022* กลุ่มนักศึกษาเปรียบเทียบกับอื่นๆ มีค่า P-Value เท่ากับ .024* และกลุ่มรับราชการ-รัฐวิสาหกิจเปรียบเทียบกับบริษัท / ห้างร้าน / เอกชน มีค่า P-Value เท่ากับ .006* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมตามจำแนก **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบอาชีพอื่นมีค่า P-Value มากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมตามจำแนก **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

1) วัตถุประสงค์การเดินทาง ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร จำแนกตามวัตถุประสงค์ของการใช้บริการในการเดินทางพบว่า กลุ่มรายได้ 15,000–25,000 บาทเปรียบเทียบกับมากกว่า 55,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .048* กลุ่มรายได้ 25,001–35,000 บาทเปรียบเทียบกับ35,001–45,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .016* และกลุ่มรายได้ 25,001–35,000 บาทเปรียบเทียบกับมากกว่า 55,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .004* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมตามจำแนก **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอื่นมีค่า P-Value มากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมตามจำแนก **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2). ความต้องการในการเดินทาง ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร จำแนกตามความต้องการในการเดินทางแต่ละครั้งพบว่า กลุ่มรายได้ต่ำกว่า 15,000 บาทเปรียบเทียบกับ 35,001–45,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .002* กลุ่มรายได้ต่ำกว่า 15,000 บาทเปรียบเทียบกับมากกว่า 55,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .004* กลุ่มรายได้ 15,000–25,000 บาทเปรียบเทียบกับ 35,001–45,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .000* กลุ่มรายได้ 15,000–25,000 บาทเปรียบเทียบกับมากกว่า 55,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .000* กลุ่มรายได้ 25,001– 35,000 บาทเปรียบเทียบกับ 35,001–45,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .014* กลุ่มรายได้ 25,001–35,000 บาทเปรียบเทียบกับมากกว่า 55,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .000* กลุ่มรายได้ 35,001–45,000 บาทเปรียบเทียบกับ 45,001–55,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .033* และกลุ่มรายได้ 45,001–55,000 บาทเปรียบเทียบกับมากกว่า 55,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .039* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมตามจำแนก **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอื่นมีค่า P-Value มากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมตามจำแนก **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

3). ค่าบริการที่เต็มใจจ่าย ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร จำแนกตามค่าบริการที่เต็มใจจ่ายพบว่า กลุ่มรายได้ต่ำกว่า 15,000 บาทเปรียบเทียบกับ 25,001–35,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .012* กลุ่มรายได้ต่ำกว่า 15,000 บาทเปรียบเทียบกับ 35,001–45,000 บาท มีค่า P-Value เท่ากับ .001* กลุ่มรายได้ต่ำกว่า 15,000 บาทเปรียบเทียบกับ 45,001– 55,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .024* กลุ่มรายได้ต่ำกว่า 15,000 บาทเปรียบเทียบกับมากกว่า 55,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .000* กลุ่มรายได้ 15,000–25,000 บาทเปรียบเทียบกับ 25,001–35,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .009* กลุ่มรายได้ 15,000– 25,000 บาทเปรียบเทียบกับ 35,001–45,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .000* กลุ่มรายได้ 15,000–25,000 บาทเปรียบเทียบกับ 45,001–55,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .032* และกลุ่มรายได้ 15,000–25,000 บาทเปรียบเทียบกับมากกว่า 55,000 บาท มีค่า P-Value เท่ากับ .000* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมตามจำแนก **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบรายได้เฉลี่ยต่อเดือนมีค่า P-Value มากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมตามจำแนก **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

รถที่ครอบครอง

1) วัตถุประสงค์การเดินทาง ผลการเปรียบเทียบข้อมูลตัวแปร จำแนกตามวัตถุประสงค์ของการใช้บริการในการเดินทางพบว่า กลุ่มที่มีรถยนต์เปรียบเทียบกับรถยนต์และรถจักรยานยนต์มีค่า P-Value เท่ากับ .000* กลุ่มที่มีรถยนต์เปรียบเทียบกับไม่มีรถยนต์มีค่า P-Value เท่ากับ .000* กลุ่มที่มี

รถจักรยานยนต์เปรียบเทียบกับรถยนต์และรถจักรยานยนต์มีค่า P-Value เท่ากับ .000* และกลุ่มที่มีรถจักรยานยนต์เปรียบเทียบกับไม่มีรถมีค่า P-Value เท่ากับ .000* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมตามจำแนก **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบรถที่ครอบครองแบบอื่นมีค่า P-Value มากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมตามจำแนก **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4.2.4 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ของพฤติกรรมการเดินทางหากมีการให้บริการด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ของพฤติกรรมการเดินทางหากมีการให้บริการด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน จำแนกตามวัตถุประสงค์ของกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามประกอบด้วย ข้อคำถามทั้งสิ้นจำนวน 3 ข้อ ได้แก่ วัตถุประสงค์การเดินทาง ความต้องการในการเดินทางในแต่ละครั้ง และค่าบริการที่เต็มใจจ่ายต่อกิโลเมตร ทำการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ของตัวแปรปัจจัยด้านบุคคลกับพฤติกรรมการเดินทางด้วยสถิติ Chi-Squair ปรากฏผลแสดงดังตารางที่ 4.6 – ตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.6 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้านบุคคลกับพฤติกรรมการตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน จำแนกตามวัตถุประสงค์การเดินทาง

วัตถุประสงค์การเดินทาง ปัจจัยด้านบุคคล	เดินทางไป ทำงาน	เดินทางไป สนามบิน	เดินทางเพื่อ วัตถุประสงค์อื่น	P-Value
เพศ				.000*
ชาย	223 (18.6%)	184 (15.3%)	117 (14.8%)	
หญิง	157 (13.1%)	203 (16.9%)	215 (17.9%)	
ไม่ระบุเพศ	20 (1.7%)	13 (1.1%)	8 (0.7%)	
รวม	400 (33.3%)	400 (33.3%)	400 (33.3%)	
อายุ				.534
20-25 ปี	36 (3.0%)	42 (3.5%)	39 (3.2%)	
26-30 ปี	62 (5.2%)	55 (4.6%)	50 (4.2%)	
31-35 ปี	60 (5.0%)	55 (4.6%)	61 (5.1%)	
36-40 ปี	67 (5.6%)	69 (5.8%)	67 (5.6%)	
41-45 ปี	51 (4.2%)	45 (3.8%)	39 (3.2%)	
46-50 ปี	37 (3.1%)	38 (3.2%)	32 (3.7%)	
51-55 ปี	57 (4.8%)	49 (4.1%)	56 (4.7%)	
56 ปีขึ้นไป	30 (2.5%)	47 (3.9%)	56 (4.7%)	
รวม	400 (33.3%)	400 (33.3%)	400 (33.3%)	

ตารางที่ 4.6 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้านบุคคลกับพฤติกรรมการตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน จำแนกตามวัตถุประสงค์การเดินทาง (ต่อ)

วัตถุประสงค์การเดินทาง ปัจจัยด้านบุคคล	เดินทางไป ทำงาน	เดินทางไป สนามบิน	เดินทางเพื่อ วัตถุประสงค์อื่น	P-Value
สถานภาพทางครอบครัว				.003*
โสด	138 (11.5%)	155 (12.9%)	148 (12.3%)	
สมรส	175 (14.6%)	181 (15.1%)	203 (16.9%)	
หม้าย	46 (3.8%)	31 (2.6%)	15 (1.2%)	
หย่าร้าง	41 (3.4%)	33 (2.8%)	34 (2.8%)	
รวม	400 (33.3%)	400 (33.3%)	400 (33.3%)	
ระดับการศึกษา				.772
ต่ำกว่าปริญญาตรี	53 (4.4%)	51 (4.2%)	41 (3.4%)	
ปริญญาตรี	225 (18.8%)	229 (19.1%)	231 (19.2%)	
สูงกว่าปริญญาตรี	122 (10.2%)	120 (10.0%)	129 (10.7%)	
รวม	400 (33.3%)	400 (33.3%)	400 (33.3%)	
อาชีพ				.004*
นักศึกษา	27 (2.2%)	50 (4.2%)	58 (4.8%)	
รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	96 (8.0%)	111 (9.2%)	116 (9.7%)	
บริษัท/ห้างร้าน/เอกชน	172 (14.3%)	138 (11.5%)	128 (10.7%)	
ธุรกิจส่วนตัว	39 (3.2%)	50 (4.2%)	43 (3.6%)	
ค้าขาย	28 (2.3%)	22 (1.8%)	18 (1.5%)	
รวม	400 (33.3%)	400 (33.3%)	400 (33.3%)	
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน				.196
ต่ำกว่า 15,000 บาท	31 (2.6%)	38 (3.2%)	35 (2.9%)	
15,000 – 25,000 บาท	111 (9.2%)	106 (8.8%)	102 (8.5%)	
25,001 – 35,000 บาท	96 (8.0%)	88 (7.3%)	69 (5.8%)	
45,001 – 55,000 บาท	40 (3.3%)	36 (3.0%)	34 (2.8%)	
มากกว่า 55,000 บาท	49 (4.1%)	48 (4.0%)	70 (5.8%)	
รวม	400 (33.3%)	400 (33.3%)	400 (33.3%)	
รถที่ครอบครอง				.000*
รถยนต์	96 (8.0%)	165 (13.8%)	162 (13.5%)	
รถจักรยานยนต์	161 (13.4%)	235 (19.6%)	238 (19.8%)	
รถยนต์และรถจักรยานยนต์	65 (5.4%)	0 0	0 0	
ไม่มีรถ	78 (6.5%)	0 0	0 0	
รวม	400 (33.3%)	400 (33.3%)	400 (33.3%)	

ตารางที่ 4.7 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลกับพฤติกรรมการตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน จำแนกตามความต้องการในการเดินทาง

ความต้องการเดินทาง ปัจจัยด้านบุคคล	เดินทางคนเดียว	เดินทางร่วมกับ ผู้อื่นได้	เดินทางร่วมกับ คนที่รู้จัก	P-Value
เพศ				.000*
ชาย	142 (11.8%)	328 (27.3%)	114 (9.5%)	
หญิง	153 (12.7%)	287 (23.9%)	135 (11.2%)	
ไม่ระบุเพศ	20 (1.6%)	17 (7.5%)	4 (0.3%)	
รวม	315 (21.1%)	632 (52.7%)	253 (21.1%)	
อายุ				.000*
20-25 ปี	33 (3.6%)	63 (5.2%)	11 (0.9%)	
26-30 ปี	48 (4.0%)	86 (7.2%)	33 (2.8%)	
31-35 ปี	34 (2.8%)	103 (8.6%)	39 (3.2%)	
36-40 ปี	51 (4.3%)	110 (9.2%)	42 (3.5%)	
41-45 ปี	30 (2.5%)	68 (5.7%)	37 (3.1%)	
46-50 ปี	36 (3.0%)	46 (3.8%)	25 (2.1%)	
51-55 ปี	36 (3.0%)	91 (7.6%)	35 (2.9%)	
56 ปีขึ้นไป	37 (3.1%)	65 (5.4%)	31 (2.6%)	
รวม	315 (26.3%)	632 (52.7%)	253 (21.1%)	
จังหวัดที่อยู่อาศัย				.000*
กรุงเทพมหานคร	150 (12.4%)	262 (21.8%)	122 (10.2%)	
ปทุมธานี	30 (2.5%)	92 (7.7%)	31 (2.6%)	
นนทบุรี	32 (2.7%)	46 (3.8%)	26 (2.2%)	
นครปฐม	34 (2.8%)	50 (4.2%)	31 (2.6%)	
สมุทรปราการ	46 (3.9%)	124 (10.3%)	34 (2.8%)	
สมุทรสาคร	23 (1.9%)	58 (4.8%)	9 (0.8%)	
รวม	315 (26.3%)	632 (52.7%)	253 (21.1%)	
สถานภาพทางครอบครัว				.000*
โสด	127 (10.6%)	235 (19.6%)	79 (6.6%)	
สมรส	145 (12.1%)	281 (23.4%)	133 (11.1%)	
หม้าย	22 (1.8%)	63 (5.2%)	7 (0.6%)	
หย่าร้าง	21 (1.9%)	53 (4.4%)	34 (2.8%)	
รวม	315 (26.3%)	632 (52.7%)	253 (21.1%)	

ตารางที่ 4.7 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลกับพฤติกรรมการตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน จำแนกตามความต้องการในการเดินทาง (ต่อ)

ความต้องการเดินทาง ปัจจัยด้านบุคคล	เดินทางคนเดียว	เดินทางร่วมกับ ผู้อื่นได้	เดินทางร่วมกับ คนที่รู้จัก	P-Value
ระดับการศึกษา				.001*
ต่ำกว่าปริญญาตรี	43 (3.6%)	84 (7.0%)	18 (1.5%)	
ปริญญาตรี	158 (13.2%)	362 (30.2%)	165 (13.8%)	
สูงกว่าปริญญาตรี	114 (9.5%)	186 (15.5%)	70 (6.8%)	
รวม	315 (26.3%)	632 (52.7%)	253 (21.1%)	
อาชีพ				.000*
นักศึกษา	33 (2.7%)	81 (6.8%)	21 (1.8%)	
รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	87 (7.3%)	160 (13.3%)	76 (6.3%)	
บริษัท/ห้างร้าน/เอกชน	106 (8.8%)	237 (19.9%)	95 (7.9%)	
ธุรกิจส่วนตัว	28 (2.4%)	66 (5.5%)	38 (3.2%)	
ค้าขาย	18 (1.5%)	41 (3.4%)	9 (0.8%)	
อื่นๆ	43 (3.6%)	47 (3.9%)	14 (1.2%)	
รวม	315 (26.3%)	632 (52.7%)	253 (21.1%)	
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน				.000*
ต่ำกว่า 15,000 บาท	31 (2.6%)	64 (6.3%)	9 (0.8%)	
15,000 – 25,000 บาท	101 (8.4%)	156 (13.0%)	62 (5.2%)	
25,001 – 35,000 บาท	61 (5.1%)	157 (13.1%)	35 (2.9%)	
35,001 – 45,000 บาท	53 (4.4%)	118 (9.8%)	76 (6.3%)	
45,001 – 55,000 บาท	34 (2.38)	51 (4.2%)	25 (2.1%)	
มากกว่า 55,000 บาท	35 (2.9%)	86 (7.2%)	46 (3.8%)	
รวม	315 (26.3%)	632 (52.7%)	253 (21.1%)	
รถที่ครอบครอง				.679
รถยนต์	100 (8.3%)	224 (18.7%)	99 (8.2%)	
รถจักรยานยนต์	177 (14.8%)	332 (27.7%)	125 (10.4%)	
รถยนต์และรถจักรยานยนต์	18 (1.5%)	37 (3.1%)	10 (0.8%)	
ไม่มีรถ	20 (1.7%)	39 (3.2%)	19 (1.6%)	
รวม	315 (26.3%)	632 (52.7%)	253 (21.1%)	

* ระดับนัยสำคัญ .05

ตารางที่ 4.8 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลกับพฤติกรรมการตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน จำแนกตามค่าบริการที่เต็มใจจ่ายต่อกิโลเมตร

(N=1,200)

ค่าบริการ ปัจจัยด้านบุคคล	20-25 บาท	26-30 บาท	31-35 บาท	36-40 บาท	41-45 บาท	46-50 บาท	P-Value
เพศ							.000*
ชาย	72 (6.0%)	287 (23.9%)	85 (7.1%)	73 (6.1%)	32 (2.7%)	35 (2.9%)	
หญิง	63 (5.2%)	272 (22.7%)	108 (9.0%)	80 (6.7%)	16 (1.3%)	36 (3.0%)	
ไม่ระบุเพศ	15 (1.2%)	10 (0.8%)	9 (0.8%)	2 (0.2%)	5 (0.4%)	0 (0%)	
รวม	150 (12.5%)	569 (47.4%)	202 (16.8%)	155 (12.9%)	53 (4.4%)	71 (5.9%)	
อายุ							.000*
20-25 ปี	12 (1.0%)	69 (5.8%)	22 (1.8%)	11 (0.9%)	0 (0%)	3 (0.2%)	
26-30 ปี	28 (2.3%)	74 (8.2%)	25 (2.1%)	26 (2.2%)	8 (0.7%)	6 (0.5%)	
31-35 ปี	15 (1.2%)	96 (8.0%)	21 (1.8%)	30 (2.5%)	0 (0%)	14 (1.2%)	
36-40 ปี	31 (2.6%)	91 (7.6%)	43 (2.6%)	20 (1.7%)	8 (0.7%)	10 (0.8%)	
41-45 ปี	13 (1.1%)	61 (5.1%)	30 (2.5%)	17 (1.4%)	3 (0.2%)	11 (0.9%)	
46-50 ปี	14 (1.2%)	55 (4.6%)	14 (1.2%)	15 (1.2%)	3 (0.2%)	6 (0.5%)	
51-55 ปี	11 (0.9%)	57 (4.8%)	31 (2.6%)	21 (1.8%)	23 (1.9%)	19 (1.6%)	
56 ปีขึ้นไป	26 (2.2%)	66 (5.5%)	16 (1.3%)	15 (1.2%)	8 (0.7%)	2 (0.2%)	
รวม	150 (12.5%)	569 (47.4%)	202 (16.8%)	155 (12.9%)	53 (4.4%)	71 (5.9%)	

ตารางที่ 4.8 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลกับพฤติกรรมการตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน จำแนกตามค่าบริการที่เต็มใจจ่ายต่อกิโลเมตร (ต่อ)

(N=1,200)

ค่าบริการ ปัจจัยด้านบุคคล	20-25 บาท	26-30 บาท	31-35 บาท	36-40 บาท	41-45 บาท	46-50 บาท	P-Value
สถานภาพทางครอบครัว							.000*
โสด	71 (5.9%)	200 (16.7%)	74 (6.2%)	47 (3.9%)	25 (2.1%)	24 (2.0%)	
สมรส	52 (4.3%)	277 (23.1%)	91 (7.6%)	87 (7.2%)	21 (1.8%)	31 (2.6%)	
หม้าย	15 (1.2%)	51 (4.2%)	17 (1.4%)	1 (0.1%)	6 (0.5%)	2 (0.2%)	
หย่าร้าง	12 (1.0%)	41 (3.4%)	20 (1.7%)	20 (1.7%)	1 (0.1%)	14 (1.2%)	
รวม	150 (12.5%)	569 (47.4%)	202 (16.8%)	155 (12.9%)	53 (4.4%)	71 (5.9%)	
อาชีพ							.003*
นักศึกษา	11 (0.9%)	62 (5.2%)	24 (2.0%)	18 (1.5%)	10 (0.8%)	10 (0.8%)	
รับราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	42 (3.5%)	160 (13.3%)	43 (3.6%)	40 (3.3%)	12 (1.0%)	26 (2.2%)	
บริษัท/ห้างร้าน/ เอกชน	55 (4.8%)	218 (18.2%)	82 (6.8%)	49 (4.1%)	16 (1.3%)	18 (1.5%)	
ธุรกิจส่วนตัว	19 (1.6%)	58 (4.8%)	17 (1.4%)	26 (2.2%)	6 (0.5%)	6 (0.5%)	
ค้าขาย	12 (1.0%)	24 (2.0%)	15 (1.2%)	5 (0.4%)	9 (0.8%)	3 (0.2%)	
อื่นๆ	11 (0.9%)	47 (3.9%)	21 (1.8%)	17 (1.4%)	0 (0%)	8 (0.7%)	
รวม	150 (12.5%)	569 (47.4%)	202 (16.8%)	155 (12.9%)	53 (4.4%)	71 (5.9%)	

ตารางที่ 4.8 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลกับพฤติกรรมการตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน จำแนกตามค่าบริการที่เต็มใจจ่ายต่อกิโลเมตร (ต่อ)

(N=1,200)

ค่าบริการ ปัจจัยด้านบุคคล	20-25 บาท	26-30 บาท	31-35 บาท	36-40 บาท	41-45 บาท	46-50 บาท	P-Value
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน							.000*
ต่ำกว่า 15,000 บาท	12 (1.0%)	61 (5.1%)	19 (1.6%)	10 (0.8%)	0 (0%)	2 (0.2%)	
15,000 – 25,000 บาท	60 (5.0%)	156 (13.0%)	41 (3.4%)	43 (3.6%)	6 (0.5%)	13 (1.1%)	
25,001 – 35,000 บาท	26 (2.2%)	115 (9.6%)	59 (4.9%)	26 (2.2%)	12 (1.0%)	15 (1.2%)	
35,001 – 45,000 บาท	25 (2.1%)	109 (9.1%)	49 (4.1%)	29 (2.4%)	11 (0.9%)	24 (2.0%)	
45,001 – 55,000 บาท	16 (1.3%)	51 (4.2%)	16 (1.3%)	11 (0.9%)	5 (0.4%)	11 (0.9%)	
มากกว่า 55,000 บาท	11 (0.9%)	77 (6.4%)	18 (1.5%)	36 (3.0%)	19 (1.6%)	6 (0.5%)	
รวม	150 (12.5%)	569 (47.4%)	202 (16.8%)	155 (12.9%)	53 (4.4%)	71 (5.9%)	
รถที่ครอบครอง							.000*
รถยนต์	46 (3.8%)	204 (17.0%)	72 (6.0%)	57 (4.8%)	18 (1.5%)	26 (3.0%)	
รถจักรยานยนต์	84 (7.0%)	296 (24.7%)	114 (9.5%)	88 (7.3%)	16 (1.3%)	26 (2.2%)	
รถยนต์และ รถจักรยานยนต์	8 (0.7%)	31 (2.6%)	7 (0.6%)	4 (0.3%)	10 (0.8%)	5 (0.4%)	
ไม่มีรถ	12 (1.0%)	38 (3.2%)	9 (0.8%)	6 (0.5%)	9 (0.8%)	4 (0.3%)	
รวม	150 (12.5%)	569 (47.4%)	202 (16.8%)	155 (12.9%)	53 (4.4%)	71 (5.9%)	

ตารางที่ 4.8 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลกับพฤติกรรมการตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน จำแนกตามค่าบริการที่เต็มใจจ่ายต่อกิโลเมตร (ต่อ)

(N=1,200)

ค่าบริการ ปัจจัยด้านบุคคล	20 - 25 บาท	26 - 30 บาท	31 - 35 บาท	36 - 40 บาท	41 - 45 บาท	46 - 50 บาท	P-Value
จังหวัดที่อยู่อาศัย							.000*
กรุงเทพมหานคร	51	287	71	71	12	122	
	(4.2%)	(23.9%)	(5.9%)	(5.9%)	(1.0%)	(10.2%)	
ปทุมธานี	13	74	39	16	2	31	
	(1.1%)	(6.2%)	(3.2%)	(1.3%)	(0.2%)	(2.6%)	
นนทบุรี	19	38	33	8	6	26	
	(1.6%)	(3.2%)	(2.8%)	(0.7%)	(0.5%)	(2.2%)	
นครปฐม	24	35	19	20	5	31	
	(2.0%)	(2.9%)	(1.6%)	(1.7%)	(0.4%)	(2.6%)	
สมุทรปราการ	25	88	30	28	28	34	
	(2.1%)	(7.3%)	(2.5%)	(2.3%)	(2.3%)	(2.8%)	
สมุทรสาคร	18	47	10	12	0	9	
	(1.5%)	(3.9%)	(0.8%)	(1.0%)	(0%)	(0.8%)	
รวม	150	569	202	155	53	71	
	(12.5%)	(47.4%)	(16.8%)	(12.9%)	(4.4%)	(5.9%)	

* ระดับนัยสำคัญ .05

จากตารางที่ 4.6–ตารางที่ 4.8 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลกับพฤติกรรมการตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินจำแนกตามปัจจัยที่แตกต่างกัน จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 1,200 คน สามารถอธิบายความสัมพันธ์ได้ดังนี้

เพศ

1) วัตถุประสงค์การเดินทาง พบว่า เพศของกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน **มีความสัมพันธ์** กับพฤติกรรมการตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีค่า P-Value เท่ากับ .000* อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยเพศชายใช้เดินทางเพื่อไปทำงาน มีจำนวนสูงสุดเท่ากับ 223 คน (18.6%)

2) ความต้องการเดินทางแต่ละครั้ง พบว่า เพศของกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน **มีความสัมพันธ์** กับพฤติกรรมการตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีค่า P-Value

เท่ากับ .000* อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยเพศชายที่เดินทางร่วมกับผู้อื่นได้ มีจำนวนสูงสุดเท่ากับ 238 คน (27.3%)

3) ค่าบริการที่เต็มใจจ่ายต่อกิโลเมตร พบว่า เพศของกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน **มีความสัมพันธ์** กับพฤติกรรมการตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีค่า P-Value เท่ากับ .000* อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยเพศชายที่ยอมรับราคา 26-30 บาท มีจำนวนสูงสุดเท่ากับ 287 คน (23.9%)

อายุ

1) วัตถุประสงค์การเดินทาง พบว่า อายุของกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน **ไม่มีความสัมพันธ์** กับพฤติกรรมการตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีค่า P-Value เท่ากับ .534 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มอายุ 36-40 ปีใช้เดินทางเพื่อไปสนามบิน มีจำนวนสูงสุดเท่ากับ 69 คน (5.8%)

2) ความต้องการเดินทางแต่ละครั้ง พบว่า อายุของกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน **มีความสัมพันธ์** กับพฤติกรรมการตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีค่า P-Value เท่ากับ .000* อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มอายุ 36-40 ปีที่เดินทางร่วมกับผู้อื่นได้ มีจำนวนสูงสุดเท่ากับ 110 คน (9.2%)

3) ค่าบริการที่เต็มใจจ่ายต่อกิโลเมตร พบว่า อายุของกลุ่มตัวอย่าง ที่แตกต่างกัน **มีความสัมพันธ์** กับพฤติกรรมการตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีค่า P-Value เท่ากับ .000* อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มอายุ 31-35 ปีที่ยอมรับราคา 26-30 บาท มีจำนวนสูงสุดเท่ากับ 96 คน (8%)

จังหวัดที่อยู่อาศัย

1) วัตถุประสงค์การเดินทาง พบว่า จังหวัดที่อยู่อาศัยของกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน **มีความสัมพันธ์** กับพฤติกรรมการตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีค่า P-Value เท่ากับ .009* อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยผู้ที่อาศัยในกรุงเทพมหานครใช้เดินทางเพื่อวัตถุประสงค์อื่น มีจำนวนสูงสุดเท่ากับ 199 คน (16.6%)

2) ความต้องการเดินทางแต่ละครั้ง พบว่า จังหวัดที่อยู่อาศัยของกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน **มีความสัมพันธ์** กับพฤติกรรมการตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีค่า P-Value เท่ากับ .000* อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยผู้ที่อาศัยในกรุงเทพมหานครที่เดินทางร่วมกับผู้อื่นได้ มีจำนวนสูงสุดเท่ากับ 262 คน (21.8%)

3) ค่าบริการที่เต็มใจจ่ายต่อกิโลเมตร พบว่า จังหวัดที่อยู่อาศัยของกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน **มีความสัมพันธ์** กับพฤติกรรมการตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีค่า P-Value เท่ากับ .000* อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

สถานภาพทางครอบครัว

1) วัตถุประสงค์การเดินทาง พบว่า สถานภาพทางครอบครัวของกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน **มีความสัมพันธ์** กับพฤติกรรมการตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีค่า P-Value เท่ากับ .003* อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มสมรสใช้เดินทางเพื่อวัตถุประสงค์อื่น มีจำนวนสูงสุดเท่ากับ 203 คน (16.9%)

2) ความต้องการเดินทางแต่ละครั้ง พบว่า สถานภาพทางครอบครัวของกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน **มีความสัมพันธ์** กับพฤติกรรมการตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีค่า P-Value เท่ากับ .000* อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มสมรสที่เดินทางร่วมกับผู้อื่นได้ มีจำนวนสูงสุดเท่ากับ 281 คน (23.4%)

3) ค่าบริการที่เต็มใจจ่ายต่อกิโลเมตร พบว่า สถานภาพทางครอบครัวของกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน **มีความสัมพันธ์** กับพฤติกรรมการตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีค่า P-Value เท่ากับ .000* อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มสมรสที่ยอมรับราคา 26-30 บาท มีจำนวนสูงสุดเท่ากับ 277 คน (23.1%)

ระดับการศึกษา

1) วัตถุประสงค์การเดินทาง พบว่า ระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน **ไม่มีความสัมพันธ์** กับพฤติกรรมการตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีค่า P-Value เท่ากับ .772 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มปริญญาตรีใช้เดินทางเพื่อวัตถุประสงค์อื่น มีจำนวนสูงสุดเท่ากับ 231 คน (19.2%)

2) ความต้องการเดินทางแต่ละครั้ง พบว่า ระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน **มีความสัมพันธ์** กับพฤติกรรมการตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีค่า P-Value เท่ากับ .001* อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มปริญญาตรีที่เดินทางร่วมกับผู้อื่นได้ มีจำนวนสูงสุดเท่ากับ 362 คน (30.2%)

3) ค่าบริการที่เต็มใจจ่ายต่อกิโลเมตร พบว่า ระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน **มีความสัมพันธ์** กับพฤติกรรมการตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีค่า P-Value เท่ากับ .036* อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มปริญญาตรีที่ยอมรับราคา 26 -30 บาท มีจำนวนสูงสุดเท่ากับ 325 คน (27.1%)

อาชีพ

1) วัตถุประสงค์การเดินทาง พบว่า อาชีพของกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน **มีความสัมพันธ์** กับพฤติกรรมการตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีค่า P-Value เท่ากับ .004* อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มทำงานบริษัท/ห้างร้าน/เอกชนใช้เดินทางเพื่อไปทำงาน มีจำนวนสูงสุดเท่ากับ 172 คน (14.3%)

2) ความต้องการเดินทางแต่ละครั้ง พบว่า อาชีพของกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน **มีความสัมพันธ์** กับพฤติกรรมการตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีค่า P-Value เท่ากับ .000* อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มทำงานบริษัท/ห้างร้าน/เอกชนที่เดินทางร่วมกับผู้อื่นได้ มีจำนวนสูงสุดเท่ากับ 237 คน (19.9%)

3) ค่าบริการที่เต็มใจจ่ายต่อกิโลเมตร พบว่า อาชีพของกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน **มีความสัมพันธ์** กับพฤติกรรมการตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีค่า P-Value เท่ากับ .003* อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มทำงานบริษัท/ห้างร้าน/เอกชนที่ยอมรับราคา 26-30 บาท มีจำนวนสูงสุดเท่ากับ 218 คน (18.2%)

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

1) วัตถุประสงค์การเดินทาง พบว่า รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน **ไม่มีความสัมพันธ์** กับพฤติกรรมการตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีค่า P-Value เท่ากับ .196 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มมีรายได้ 15,000–25,000 บาท ใช้เดินทางเพื่อไปสนามบิน มีจำนวนสูงสุดเท่ากับ 106 คน (8.8%)

2) ความต้องการเดินทางแต่ละครั้ง พบว่า รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน **มีความสัมพันธ์** กับพฤติกรรมการตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีค่า P-Value เท่ากับ .000* อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มมีรายได้ 25,001–35,000 บาท ที่เดินทางร่วมกับผู้อื่นได้ มีจำนวนสูงสุดเท่ากับ 157 คน (9.8%)

3) ค่าบริการที่เต็มใจจ่ายต่อกิโลเมตร พบว่า รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน **มีความสัมพันธ์** กับพฤติกรรมการตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีค่า P-Value เท่ากับ .000* อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มมีรายได้ 15,000–25,000 บาท ที่ยอมรับราคา 26-30 บาท มีจำนวนสูงสุดเท่ากับ 156 คน (13%)

รถที่ครอบครอง

1) วัตถุประสงค์การเดินทาง พบว่า รถที่ครอบครองของกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน **มีความสัมพันธ์** กับพฤติกรรมการตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีค่า P-Value เท่ากับ .000* อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มมีรถจักรยานยนต์ใช้เดินทางเพื่อวัตถุประสงค์อื่น มีจำนวนสูงสุดเท่ากับ 238 คน (19.8%)

2) ความต้องการเดินทางแต่ละครั้ง พบว่า รถที่ครอบครองของกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน **ไม่มีความสัมพันธ์** กับพฤติกรรมการตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีค่า P-Value เท่ากับ .679 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มมีรถจักรยานยนต์ที่เดินทางร่วมกับผู้อื่นได้ มีจำนวนสูงสุดเท่ากับ 332 คน (27.7%)

3) ค่าบริการที่เต็มใจจ่ายต่อกิโลเมตร พบว่า รถที่ครอบครองของกลุ่มตัวอย่างที่แตกต่างกัน **มีความสัมพันธ์** กับพฤติกรรมการตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีค่า P-Value เท่ากับ .000* อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยกลุ่มมีรถจักรยานยนต์ที่ยอมรับราคา 26-30 บาท มีจำนวนสูงสุดเท่ากับ 296 คน (24.7%)

4.3 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ขั้นตอนการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน กรณีศึกษากรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ตัวแปรต้น) ใช้เทคนิคการวิเคราะห์ปัจจัย (Factor Analysis: FA) จากการทบทวนวรรณกรรมจากบทที่ 2 พบว่า ทฤษฎีพฤติกรรมตามแบบแผน (TPB) ของ Ajzen สามารถนำมาใช้อธิบายและทำนายความตั้งใจที่จะใช้บริการได้ค่อนข้างดี งานวิจัยนี้จึงนำมาใช้เป็นกรอบในการสร้างแบบจำลองโครงสร้าง และตรวจสอบด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป โดยทำการตรวจสอบผลด้วยวิธีการต่างๆ มีขั้นตอนดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 ผู้วิจัยได้นำตัวแปรจำนวน 68 ตัวแปรในแบบสอบถามมาทดสอบด้วย KMO and Bartlett's test โดยค่า KMO ที่ได้ใช้เพื่อวัดว่าขนาดข้อมูลตัวอย่างมีความเหมาะสมที่จะใช้เทคนิค factor analysis หรือไม่ และค่า Bartlett's test ใช้ทดสอบสมมุติฐานเพื่อตรวจสอบว่าตัวแปรต่างๆ มีความสัมพันธ์กันเหมาะสมที่จะใช้เทคนิค factor analysis หรือไม่ แสดงผลตามตารางที่ 4.9

ตารางที่ 4.9 แสดงค่า KMO and Bartlett's Test

KMO and Bartlett's Test		
Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		.943
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	2.228
df		2278
Sig.		.000*

จากตารางที่ 4.9 พบว่า ค่า Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy (KMO) เท่ากับ .943 ซึ่งเป็นค่าที่สูงมากเนื่องจากมากกว่า 0.5 และเข้าใกล้ 1 จึงสรุปได้ว่า การนำเทคนิค Factor Analysis มาใช้นั้นเหมาะสมกับข้อมูลตัวอย่างที่มีอยู่ ส่วนค่า Bartlett's Test ได้ค่า Significant เท่ากับ 0.000* ซึ่งน้อยกว่า 0.05 จึง**ปฏิเสธสมมุติฐาน** นั้นหมายความว่าตัวแปรทั้ง 68 ตัวแปรมีความสัมพันธ์กันจึงเหมาะสมที่จะใช้ Factor Analysis วิเคราะห์ต่อไป

ขั้นตอนที่ 2 เมื่อได้ทำการทดสอบความเหมาะสมในการนำเทคนิค Factor analysis มาใช้ ขั้นตอนต่อไป ผู้วิจัยได้ดำเนินการจัดตัวแปรแต่ละตัวว่าควรอยู่ปัจจัยใด โดยใช้วิธีการหมุนแกนแบบ Varimax ซึ่งการจัดตัวแปรจะพิจารณาจากค่าน้ำหนักปัจจัย (Factor loading) ซึ่งมีค่าตั้งแต่ 0.5 ขึ้นไป หากค่าน้ำหนักปัจจัยของแต่ละตัวแปรมีค่ามากที่สุดอยู่ที่ปัจจัยใด ก็จัดว่าเป็นตัวแปรที่วัดปัจจัยนั้น แสดงผลตามตารางที่ 4.10

ตารางที่ 4.10 แสดงค่า Eigenvalue ร้อยละของความแปรปรวนและร้อยละสะสมของความแปรปรวนของแต่ละปัจจัย

ปัจจัย	Eigenvalue	ร้อยละของความแปรปรวน	ร้อยละสะสมของความแปรปรวน
1	36.206	53.244	53.244
2	14.836	21.817	75.061
3	6.054	8.903	83.964
4	2.238	3.292	87.256
5	1.951	2.869	90.126

จากตารางที่ 4.10 พบว่า ตัวแปรที่ได้จากการใช้เทคนิคการวิเคราะห์ปัจจัย สามารถแบ่งได้ 5 ปัจจัย ซึ่งการเลือกปัจจัยจะพิจารณาจากค่า Eigenvalue ที่มีค่ามากกว่า 1.0 เท่านั้น ได้แก่

ปัจจัยที่ 1 สามารถอธิบายความแปรปรวนของกลุ่มตัวแปรได้ ร้อยละ 53.244

ปัจจัยที่ 2 สามารถอธิบายความแปรปรวนของกลุ่มตัวแปรได้ ร้อยละ 21.817

ปัจจัยที่ 3 สามารถอธิบายความแปรปรวนของกลุ่มตัวแปรได้ ร้อยละ 8.903

ปัจจัยที่ 4 สามารถอธิบายความแปรปรวนของกลุ่มตัวแปรได้ ร้อยละ 3.292

ปัจจัยที่ 5 สามารถอธิบายความแปรปรวนของกลุ่มตัวแปรได้ ร้อยละ 2.869

ซึ่งปัจจัยทั้งหมดประกอบด้วยปัจจัยย่อย ดังนี้

ปัจจัยที่ 1 ด้านประสิทธิภาพ (PF)

ปัจจัยที่ 2 ด้านผลสัมฤทธิ์ (AF)

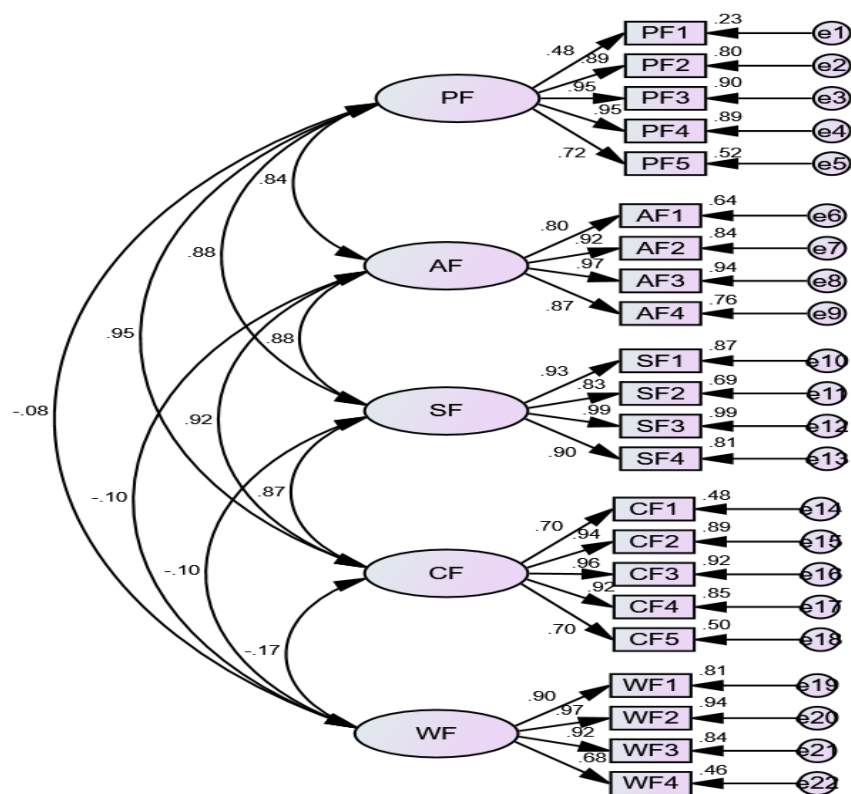
ปัจจัยที่ 3 ด้านสังคม (SF)

ปัจจัยที่ 4 ด้านความสะดวกสบาย (CF)

ปัจจัยที่ 5 ด้านความตั้งใจใช้บริการ (WF)

4.3.1 การวิเคราะห์ห้่องค์ประกอบเชิงยืนยัน (Confirmatory Factor Analysis: CFA)

ผลการวิเคราะห์ห้่องค์ประกอบเชิงยืนยัน (CFA) ด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป AMOS แสดงผลดังรูปที่ 4.1



$$\chi^2 = 315.235 \text{ (df} = 149, p < 0.000), \chi^2/\text{df} = 2.116 < 3, GFI = 0.946 > 0.90, \\ CFI = 0.972 > 0.95, RMSEA = 0.045 \leq 0.050)$$

รูปที่ 4.1 แผนภาพแสดงการวิเคราะห์ห้่องค์ประกอบเชิงยืนยัน (CFA)

ตารางที่ 4.11 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน CFA

ตัวแปร	SFL	Error Variance	CR	AVE
ด้านประสิทธิภาพ (PF) ($\alpha = 0.900$)			0.827	0.669
PF1 ความรู้เกี่ยวกับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน	0.48	0.23		
PF2 มาตรฐานความปลอดภัยในการบิน	0.89	0.80		
PF3 กฎหมาย	0.95	0.90		
PF4 คำแนะนำกรณีเหตุฉุกเฉิน	0.95	0.89		
PF5 ลดการปล่อยมลพิษสู่อากาศ	0.72	0.52		
ด้านผลสัมฤทธิ์ (AF) ($\alpha = 0.937$)			0.939	0.796
AF1 ลดปัญหาการจราจรติดขัด	0.80	0.64		
AF2 ลดระยะเวลาในการเดินทาง	0.92	0.84		
AF3 กำหนดระยะเวลาการเดินทางได้	0.97	0.94		
AF4 เดินทางได้ทุกสภาพอากาศ	0.87	0.76		
ด้านสังคม (SF) ($\alpha = 0.951$)			0.798	0.500
SF1 ได้รับข่าวสารจากสื่อประชาสัมพันธ์	0.93	0.87		
SF2 คนในครอบครัวแนะนำ	0.83	0.69		
SF3 เพื่อนแนะนำ	0.99	0.99		
SF4 มีคนใช้ก่อนหน้า	0.90	0.81		
ด้านความสะดวกสบาย (CF) ($\alpha = 0.920$)			0.830	0.500
CF1 เข้าถึงการให้บริการได้ง่าย	0.70	0.48		
CF2 เชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่นได้	0.94	0.89		
CF3 มีระบบการจองผ่านช่องทางออนไลน์	0.96	0.92		
CF4 มีสถานบริการที่เพียงพอ	0.92	0.86		
CF5 ความเป็นส่วนตัวในการเดินทาง	0.70	0.50		
ด้านความตั้งใจใช้บริการ (WF) ($\alpha = 0.901$)			0.798	0.501
WF1 ความเชื่อมั่นในระบบปฏิบัติการ	0.90	0.81		
WF2 ความเชื่อมั่นในการเดินทาง	0.97	0.94		
WF3 ความรู้สึกในการเดินทาง	0.92	0.84		
WF4 การยอมรับในการเดินทาง	0.68	0.46		

จากตารางที่ 4.11 ค่า CR อยู่ในช่วง 0.798-0.939 และค่า AVE อยู่ในช่วง 0.500-0.796 ซึ่งถือว่ายอมรับได้ โดยภาพรวมถือว่ากลุ่มตัวแปรเหล่านี้มีความน่าเชื่อถือ และมีความเที่ยงตรง ค่าเฉลี่ยความแปรปรวนการควบคุมผันแปร (AVE) มีค่าค่อนข้างดี จากการวิเคราะห์ด้วยโปรแกรม AMOS แสดงดังในภาพที่ 4.1 พบว่า $X^2 = 315.235$, $df = 149$, $X^2/df = 2.116$, $RMSEA = 0.045$, $GFI = 0.946$, $CFI = 0.972$ เมื่อตรวจสอบสถิติอื่นๆ ที่ใช้วัดประกอบการพิจารณาโดยรวมแล้วถือว่าแบบจำลองนี้ค่อนข้างดี สามารถยืนยันได้ว่าตัวแปรแฝงที่สร้างขึ้นมีความสอดคล้องกับคำถามที่ใช้วัด และมีความสอดคล้องกับทฤษฎีที่ใช้เป็นกรอบอ้างอิง สามารถนำตัวแปรต่างๆ เหล่านี้ไปใช้ในการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองสมการโครงสร้าง (SEM) และอธิบายความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่นักบินได้

4.3.2 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่นักบินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

การวิเคราะห์และแปลผลปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่นักบินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยใช้สถิติเชิงอนุมานหรือสถิติเชิงอ้างอิง (Inferential Statistics) ผ่านโปรแกรมคอมพิวเตอร์แบบสำเร็จรูปด้วยสถิติพื้นฐาน ได้แก่ ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation: S.D) ดังตารางที่ 4.12

ตารางที่ 4.12 ปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่นักบิน (โดยรวม)

ปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจ	Mean	S.D	แปลค่า	ลำดับ
1. ด้านประสิทธิภาพ (PF) (โดยรวม)	4.66	1.193	มากที่สุด	3
PF1 ความรู้เกี่ยวกับอากาศยานซึ่งไม่นักบิน	4.29	1.403		
PF2 มาตรฐานความปลอดภัยในการบิน	4.90	1.328		
PF3 กฎหมายกำกับดูแล	4.68	1.403		
PF4 ค่าแนะนำกรณีเหตุฉุกเฉิน	4.59	1.491		
PF5 ลดการปล่อยมลพิษสู่อากาศ	4.85	1.425		
2. ด้านผลสัมฤทธิ์ (AF) (โดยรวม)	4.69	1.239	มากที่สุด	1
AF1 ลดปัญหาการจราจรติดขัด	4.88	1.328		
AF2 ลดระยะเวลาในการเดินทาง	4.54	1.366		
AF3 กำหนดระยะเวลาในการเดินทางได้	4.67	1.269		
AF4 เดินทางได้ทุกสภาพอากาศ	4.65	1.435		

ตารางที่ 4.12 ปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) (ต่อ)

ปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจ	Mean	S.D	แปลค่า	ลำดับ
3. ด้านสังคม (SF) (โดยรวม)	4.58	1.285	มากที่สุด	4
SF1 ได้รับข่าวสารจากสื่อประชาสัมพันธ์	4.36	1.389		
SF2 คนในครอบครัวแนะนำ	4.70	1.405		
SF3 เพื่อนแนะนำ	4.51	1.328		
SF4 มีคนใช้ก่อนหน้า	4.76	1.380		
4. ด้านความสะดวกสบาย (CF) (โดยรวม)	4.68	1.241	มากที่สุด	2
CF1 เข้าถึงการให้บริการได้ง่าย	4.75	1.342		
CF2 เชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่นได้	4.60	1.243		
CF3 มีระบบการจองผ่านช่องทางออนไลน์	4.61	1.479		
CF4 มีสถานบริการที่เพียงพอ	4.50	1.657		
CF5 ความเป็นส่วนตัวในการเดินทาง	4.95	1.368		
5. ด้านความตั้งใจใช้บริการ (WF) (โดยรวม)	3.32	1.236	ปานกลาง	5
WF1 ความเชื่อมั่นในระบบปฏิบัติการ	2.65	1.843		
WF2 ความเชื่อมั่นในการเดินทาง	2.77	1.582		
WF3 ความรู้สึกในการเดินทาง	3.72	1.064		
WF4 การยอมรับในการเดินทาง	4.14	0.945		

จากตารางที่ 4.12 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (โดยรวม) พบว่า กลุ่มตัวอย่างแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทาง แสดงผลเรียงลำดับความสำคัญจากมากไปน้อย ดังนี้

ลำดับที่ 1 ได้แก่ ปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์ (โดยรวม) มีค่าเฉลี่ย 4.69 (S.D = 1.239) แปลผลได้ระดับมากที่สุด และเมื่อแยกพิจารณาปัจจัยในหมวด แสดงผลเรียงลำดับความสำคัญจากมากไปน้อยได้ดังนี้

1.1 ลดปัญหาการจราจรติดขัด มีค่าเฉลี่ย 4.88 (S.D = 1.328) แปลผลได้ ระดับมากที่สุด

1.2 กำหนดระยะเวลาในการเดินทางได้ มีค่าเฉลี่ย 4.67 (S.D = 1.269) แปลผลได้ระดับมากที่สุด

1.3 เดินทางได้ทุกสภาพอากาศ มีค่าเฉลี่ย 4.65 (S.D = 1.435) แปลผลได้ ระดับมากที่สุด

1.4 ลดระยะเวลาในการเดินทาง มีค่าเฉลี่ย 4.54 (S.D = 1.366) แปลผลได้ ลดระยะเวลาในการเดินทาง

ลำดับที่ 2 ได้แก่ ปัจจัยด้านความสะดวกสบาย (โดยรวม) มีค่าเฉลี่ย 4.68 (S.D = 1.241) แปลผลได้ ระดับมากที่สุด และเมื่อแยกพิจารณาปัจจัยในหมวด แสดงผลเรียงลำดับความสำคัญจากมากไปน้อย ได้ดังนี้

2.1 ความเป็นส่วนตัวในการเดินทาง มีค่าเฉลี่ย 4.95 (S.D = 1.368) แปลผลได้ ระดับมากที่สุด

2.2 เข้าถึงการให้บริการได้ง่าย มีค่าเฉลี่ย 4.75 (S.D = 1.342) แปลผลได้ ระดับมากที่สุด

2.3 มีระบบการจองผ่านช่องทางออนไลน์ มีค่าเฉลี่ย 4.61 (S.D = 1.479) แปลผลได้ ระดับมากที่สุด

2.4 เชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่นได้ มีค่าเฉลี่ย 4.60 (S.D = 1.243) แปลผลได้ ระดับมากที่สุด

2.5 มีสถานบริการที่เพียงพอ มีค่าเฉลี่ย 4.50 (S.D = 1.657) แปลผลได้ ระดับมาก

ลำดับที่ 3 ได้แก่ ปัจจัยด้านประสิทธิภาพ (โดยรวม) มีค่าเฉลี่ย 4.66 (S.D = 1.193) แปลผลได้ ระดับมากที่สุด และเมื่อแยกพิจารณาปัจจัยในหมวด แสดงผลเรียงลำดับความสำคัญจากมากไปน้อย ได้ดังนี้

3.1 มาตรฐานความปลอดภัยในการบิน มีค่าเฉลี่ย 4.90 (S.D = 1.328) แปลผลได้ ระดับมากที่สุด

3.2 ลดการปล่อยมลพิษสู่อากาศ มีค่าเฉลี่ย 4.85 (S.D = 1.425) แปลผลได้ ระดับมากที่สุด

3.3 กฎหมายกำกับดูแล มีค่าเฉลี่ย 4.68 (S.D = 1.403) แปลผลได้ ระดับมากที่สุด

3.4 คำแนะนำกรณีเหตุฉุกเฉิน มีค่าเฉลี่ย 4.59 (S.D = 1.491) แปลผลได้ ระดับมากที่สุด

3.5 ความรู้เกี่ยวกับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีค่าเฉลี่ย 4.29 (S.D = 1.403) แปลผลได้ ระดับมาก

ลำดับที่ 4 ได้แก่ ปัจจัยด้านสังคม (โดยรวม) มีค่าเฉลี่ย 4.58 (S.D = 1.285) แปลผลได้ ระดับมากที่สุด และเมื่อแยกพิจารณาปัจจัยในหมวด แสดงผลเรียงลำดับความสำคัญจากมากไปน้อย ได้ดังนี้

4.1 มีคนใช้ก่อนหน้า มีค่าเฉลี่ย 4.76 (S.D = 1.380) แปลผลได้ ระดับมากที่สุด

4.2 คนในครอบครัวแนะนำ มีค่าเฉลี่ย 4.70 (S.D = 1.405) แปลผลได้ ระดับมากที่สุด

4.3 เพื่อนแนะนำ มีค่าเฉลี่ย 4.51 (S.D = 1.328) แปลผลได้ ระดับมากที่สุด

4.4 ได้รับข่าวสารจากสื่อประชาสัมพันธ์ มีค่าเฉลี่ย 4.36 (S.D = 1.389) แปลผลได้ ระดับมาก

ลำดับที่ 5 ได้แก่ ด้านความตั้งใจใช้บริการ (โดยรวม) มีค่าเฉลี่ย 3.32 (S.D = 1.236) แปลผลได้ ระดับปานกลาง และเมื่อแยกพิจารณาปัจจัยในหมวด แสดงผลเรียงลำดับความสำคัญจากมากไปน้อย ได้ดังนี้

5.1 การยอมรับในการเดินทาง มีค่าเฉลี่ย 4.41 (S.D = 1.745) แปลผลได้ ระดับมาก

5.2 ความรู้สึกในการเดินทาง มีค่าเฉลี่ย 3.72 (S.D = 1.064) แปลผลได้ ระดับมาก

5.3 ความเชื่อมั่นในการเดินทาง มีค่าเฉลี่ย 2.77 (S.D = 1.582) แปลผลได้ ระดับปานกลาง

5.4 ความเชื่อมั่นในระบบปฏิบัติการ มีค่าเฉลี่ย 2.65 (S.D = 1.843) แปลผลได้ ระดับปานกลาง

4.3.3 การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างปัจจัยด้านบุคคลที่แตกต่างกับปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) ของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

การวิเคราะห์เชิงสำรวจความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน กรณีศึกษากรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประมวลผลเปรียบเทียบระหว่างตัวแปรปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) ของกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามที่มีตัวแปรปัจจัยด้านบุคคลที่แตกต่างกัน ได้แก่ เพศ อายุ จังหวัดที่อาศัยอยู่ในปัจจุบัน สถานภาพทางครอบครัว ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน และรถที่ครอบครอง ทำการวิเคราะห์ผลโดยการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัย แสดงผลดังตารางที่ 4.13-ตารางที่ 4.27

ตารางที่ 4.13 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างปัจจัยบุคคลด้านเพศกับปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) (N=1,200)

ปัจจัย \ เพศ	ชาย (N = 584)		หญิง (N = 575)		ไม่ระบุเพศ (N = 41)		F	P-Value
	X	S.D	X	S.D	X	S.D		
1. ด้านประสิทธิภาพ	2.47	1.419	2.42	1.298	1.96	1.732	2.643	.072
2. ด้านผลสัมฤทธิ์	3.34	1.603	3.44	1.442	2.44	2.032	7.976	.000*
3. ด้านสังคม	3.23	1.620	3.38	1.578	2.41	2.052	7.251	.001*
4. ด้านความสะดวกสบาย	3.47	1.729	3.70	1.603	2.65	2.234	8.758	.000*
5. ด้านความตั้งใจใช้บริการ	3.42	1.660	3.61	1.574	2.57	2.097	8.681	.000*

* ระดับนัยสำคัญ .05

จากตารางที่ 4.13 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลตัวแปรปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) กับปัจจัยบุคคลด้านเพศที่แตกต่างกันของกลุ่ม

ตัวอย่างงานวิจัย จำนวน 1,200 คน ด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ สามารถแสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูล แยกตามตัวแปรปัจจัยด้านต่างๆ ได้ดังนี้

1. ปัจจัยด้านประสิทธิภาพ

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านเพศที่แตกต่างกันกับปัจจัยความรู้เกี่ยวกับ อากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .072 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านเพศ แตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านประสิทธิภาพมีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยาน ซึ่งไม่มีนักบิน ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2. ปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านเพศที่แตกต่างกันกับปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์ ของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .000* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านเพศแตกต่างกัน มีความ คิดเห็นว่าปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

3. ปัจจัยด้านสังคม

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านเพศที่แตกต่างกันกับปัจจัยด้านสังคมของ กลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .001* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านเพศแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่า ปัจจัยด้านสังคมมีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน แตกต่างกัน อย่างมี นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4. ปัจจัยด้านความสะดวกสบาย

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านเพศที่แตกต่างกันกับปัจจัยด้านความ สะดวกสบายของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .000* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านเพศแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านความสะดวกสบายมีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มี นักบิน แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

5. ปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการ

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านเพศที่แตกต่างกันกับปัจจัยด้านความตั้งใจใช้ บริการของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .000* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านเพศแตกต่างกัน มีความ

คิดเห็นว่าปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากผลการวิเคราะห์พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ปัจจัยบุคคลด้านเพศแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) แตกต่างกัน ตามกลุ่มปัจจัยที่ 2 (ปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์) กลุ่มปัจจัยที่ 3 (ปัจจัยด้านสังคม) กลุ่มปัจจัยที่ 4 (ปัจจัยด้านความสะดวกสบาย) และกลุ่มปัจจัยที่ 5 (ปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการ) จึงนำผลที่ได้มาวิเคราะห์เปรียบเทียบความแปรปรวนรายคู่ด้วยวิธี LSD: Least – Significant Different แสดงดังตารางที่ 4.14

ตารางที่ 4.14 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างปัจจัยบุคคลด้านเพศ กับปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม)

ปัจจัย \ เปรียบเทียบรายคู่	ชาย/หญิง	ชาย/ไม่ระบุเพศ	หญิง/ไม่ระบุเพศ
	P - Value	P - Value	P - Value
1. ด้านผลสัมฤทธิ์		.000*	.000*
2. ด้านสังคม		.002*	.000*
3. ด้านความสะดวกสบาย	.022*	.003*	.000*
4. ด้านความตั้งใจใช้บริการ	.042*	.001*	.000*

* ระดับนัยสำคัญ .05

จากตารางที่ 4.14 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านเพศกับปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) ของกลุ่มตัวอย่างงานวิจัยจำนวน 1,200 คน ด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ สามารถแสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลแยกตามตัวแปรด้านต่างๆ ได้ดังนี้

1. ปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์

ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านเพศกับปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์ พบว่า กลุ่มตัวอย่างเพศชายเปรียบเทียบกับไม่ระบุเพศ มีค่า P-Value เท่ากับ .000* และกลุ่มตัวอย่างเพศหญิงเปรียบเทียบกับไม่ระบุเพศ มีค่า P-Value เท่ากับ .000* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบเพศอื่นมีค่า P-Value มากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความ

ตารางที่ 4.15 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างปัจจัยบุคคลด้านอายุกับปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม)

ปัจจัย อายุ	ด้าน ประสิทธิภาพ		ด้าน ผลสัมฤทธิ์		ด้านสังคม		ด้านความ สะดวกสบาย		ด้านความ ตั้งใจใช้บริการ	
	X	S.D	X	S.D	X	S.D	X	S.D	X	S.D
20-25 ปี (N = 203)	2.73	1.379	2.50	1.471	2.50	1.194	2.30	1.433	2.24	1.406
26-30 ปี (N = 176)	3.53	1.388	3.16	.829	3.60	1.278	3.17	1.678	3.19	1.600
31-35 ปี (N = 162)	3.48	1.422	3.15	1.647	3.36	1.372	3.17	1.728	2.94	1.656
36-40 ปี (N = 167)	3.83	1.483	3.40	1.775	3.78	1.378	3.43	1.837	3.27	1.675
41-45 ปี (N = 135)	3.70	1.429	3.43	1.740	3.70	1.362	3.30	1.760	3.08	1.585
46-50 ปี (N = 117)	2.73	1.379	2.50	1.471	2.50	1.194	2.30	1.433	2.24	1.406
51-55 ปี (N = 133)	3.53	1.388	3.16	.829	3.60	1.278	3.17	1.678	3.19	1.600
56 ปีขึ้นไป (N = 107)	3.48	1.422	3.15	1.647	3.36	1.372	3.17	1.728	2.94	1.656
F	3.83	1.483	3.40	1.775	3.78	1.378	3.43	1.837	3.27	1.675
P- Value	3.70	1.429	3.43	1.740	3.70	1.362	3.30	1.760	3.08	1.585

จากตารางที่ 4.15 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลตัวแปรปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) กับตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านอายุที่แตกต่างกันของกลุ่มตัวอย่างงานวิจัย จำนวน 1,200 คน ด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ สามารถแสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลแยกตามตัวแปรปัจจัยด้านต่างๆ ได้ดังนี้

1. ปัจจัยด้านประสิทธิภาพ

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านอายุที่แตกต่างกันกับปัจจัยด้านประสิทธิภาพของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .003*

ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านอายุแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านประสิทธิภาพ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2. ปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านอายุที่แตกต่างกันกับปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์ของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .000* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านอายุแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

3. ปัจจัยด้านสังคม

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านอายุที่แตกต่างกันกับปัจจัยด้านสังคมของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .003* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านอายุแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านสังคมมีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4. ปัจจัยด้านความสะดวกสบาย

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านอายุที่แตกต่างกันกับปัจจัยด้านความสะดวกสบายของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .000* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านอายุแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านความสะดวกสบายมีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

5. ปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการ

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านอายุที่แตกต่างกันกับปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .000* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านอายุแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากผลการวิเคราะห์พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านอายุแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) แตกต่างกัน ตามกลุ่มปัจจัยที่ 1 (ปัจจัยด้านประสิทธิภาพ) กลุ่มปัจจัยที่ 2 (ปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์) กลุ่มปัจจัยที่ 3 (ปัจจัยด้านสังคม) กลุ่มปัจจัยที่ 4 (ปัจจัยด้านความสะดวกสบาย) และกลุ่มปัจจัยที่ 5 (ปัจจัยด้าน

ความตั้งใจใช้บริการ) จึงนำผลที่ได้มาวิเคราะห์เปรียบเทียบความแปรปรวนรายคู่ด้วยวิธี LSD: Least – Significant Different แสดงดังตารางที่ 4.16

ตารางที่ 4.16 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างปัจจัยบุคคลด้านอายุ กับปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม)

ปัจจัย อายุ	ด้าน ประสิทธิภาพ	ด้าน ผลสัมฤทธิ์	ด้านสังคม	ด้านความ สะดวกสบาย	ด้านความ ตั้งใจใช้ บริการ
	P-Value	P-Value	P-Value	P-Value	P-Value
20-25 ปี / 26-30 ปี				.034*	
20-25 ปี / 31-35 ปี		.048*			
20-25 ปี / 36-40 ปี	.008*			.039*	.034*
20-25 ปี / 41-45 ปี	.005*	.042*	.009*	.008*	.003*
20-25 ปี / 46-50 ปี	.003*			.019*	
20-25 ปี / 51-55 ปี		.016*			
20-25 ปี / 56 ปีขึ้นไป				.008*	
26-30 ปี / 31-35 ปี		.008*		.038*	
26-30 ปี / 51-55 ปี		.000*	.004*	.001*	.003*
31-35 ปี / 36-40 ปี		.006*		.043*	.017*
31-35 ปี / 41-45 ปี		.019*	.023*	.008*	.001*
31-35 ปี / 46-50 ปี		.003*		.021*	.039*
31-35 ปี / 56 ปีขึ้นไป		.033*		.008*	
36-40 ปี / 51-55 ปี	.009*	.000*	.004*	.001*	.000*
41-45 ปี / 51-55 ปี	.006*	.000*	.000*	.000*	.000*
41-45 ปี / 56 ปีขึ้นไป			.045*		
46-50 ปี / 51-55 ปี	.004*	.000*	.002*	.000*	.001*
51-55 ปี / 56 ปีขึ้นไป	.011*	.000*		.000*	.001*

* ระดับนัยสำคัญ .05

จากตารางที่ 4.16 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านอายุกับปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) ของกลุ่มตัวอย่างงานวิจัยจำนวน 1,200 คน ด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ สามารถแสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลแยกตามตัวแปรด้านต่างๆ ได้ดังนี้

1. ปัจจัยด้านประสิทธิภาพ

ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านอายุกับปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) จำแนกตามปัจจัยด้านประสิทธิภาพ พบว่า กลุ่มตัวอย่างอายุ 20-25 ปีเปรียบเทียบกับ 36-40 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .008* กลุ่มตัวอย่างอายุ 20-25 ปีเปรียบเทียบกับ 41-45 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .005* กลุ่มตัวอย่างอายุ 20-25 ปีเปรียบเทียบกับ 46-50 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .003* กลุ่มตัวอย่างอายุ 36-40 ปีเปรียบเทียบกับ 51-55 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .009* กลุ่มตัวอย่างอายุ 41-45 ปีเปรียบเทียบกับ 51-55 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .006* กลุ่มตัวอย่างอายุ 46-50 ปีเปรียบเทียบกับ 51-55 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .004* กลุ่มตัวอย่างอายุ 51-55 ปีเปรียบเทียบกับ 56 ปีขึ้นไปมีค่า P-Value เท่ากับ .011* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านประสิทธิภาพมีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบกับอายุอื่นมีค่า P-Value มากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านประสิทธิภาพ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2. ปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์

ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านอายุกับปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) จำแนกตามปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์ พบว่า กลุ่มตัวอย่างอายุ 20-25 ปีเปรียบเทียบกับ 31-35 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .048* กลุ่มตัวอย่างอายุ 20-25 ปีเปรียบเทียบกับ 41-45 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .042* กลุ่มตัวอย่างอายุ 20-25 ปีเปรียบเทียบกับ 51-55 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .016* กลุ่มตัวอย่างอายุ 26-30 ปีเปรียบเทียบกับ 31-35 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .008* กลุ่มตัวอย่างอายุ 26-30 ปีเปรียบเทียบกับ 51-55 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .000* กลุ่มตัวอย่างอายุ 31-35 ปีเปรียบเทียบกับ 36-40 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .006* กลุ่มตัวอย่างอายุ 31-35 ปีเปรียบเทียบกับ 41-45 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .019* กลุ่มตัวอย่างอายุ 31-35 ปีเปรียบเทียบกับ 46-50 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .003* กลุ่มตัวอย่างอายุ 31-35 ปีเปรียบเทียบกับ 56 ปีขึ้นไปมีค่า P-Value เท่ากับ .033* กลุ่มตัวอย่างอายุ 36-40 ปีเปรียบเทียบกับ 51-55 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .000* กลุ่มตัวอย่างอายุ 41-45 ปีเปรียบเทียบกับ 51-55 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .000* กลุ่มตัวอย่างอายุ 46-50 ปีเปรียบเทียบกับ 51-55 ปีมีค่า

P-Value เท่ากับ .000* และกลุ่มตัวอย่างอายุ 51-55 ปีเปรียบเทียบกับ 56 ปีขึ้นไปมีค่า P-Value เท่ากับ .000* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบกับอายุอื่นมีค่า P-Value มากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

3. ปัจจัยด้านสังคม

ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านอายุกับปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) จำแนกตามปัจจัยด้านสังคม พบว่า กลุ่มตัวอย่างอายุ 20-25 ปีเปรียบเทียบกับ 41-45 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .009* กลุ่มตัวอย่างอายุ 26-30 ปี เปรียบเทียบกับ 51-55 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .004* กลุ่มตัวอย่างอายุ 31-35 ปีเปรียบเทียบกับ 41-45 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .023* กลุ่มตัวอย่างอายุ 36-40 ปีเปรียบเทียบกับ 51-55 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .004* กลุ่มตัวอย่างอายุ 41-45 ปีเปรียบเทียบกับ 51-55 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .000* กลุ่มตัวอย่างอายุ 41-45 ปีเปรียบเทียบกับ 56 ปีขึ้นไปมีค่า P-Value เท่ากับ .045* และกลุ่มตัวอย่างอายุ 46-50 ปี เปรียบเทียบกับ 51-55 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .002* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านสังคม มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบกับอายุอื่นมีค่า P-Value มากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านสังคม มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4. ปัจจัยด้านความสะดวกสบาย

ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านอายุกับปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) จำแนกตามปัจจัยด้านความสะดวกสบาย พบว่า กลุ่มตัวอย่างอายุ 20-25 ปีเปรียบเทียบกับ 26-30 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .034* กลุ่มตัวอย่างอายุ 20-25 ปีเปรียบเทียบกับ 36-40 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .039* กลุ่มตัวอย่างอายุ 20-25 ปีเปรียบเทียบกับ 41-45 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .008* กลุ่มตัวอย่างอายุ 20-25 ปีเปรียบเทียบกับ 46-50 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .019* กลุ่มตัวอย่างอายุ 20-25 ปีเปรียบเทียบกับ 56 ปีขึ้นไปมีค่า P-Value เท่ากับ .008* กลุ่มตัวอย่างอายุ 26-30 ปี เปรียบเทียบกับ 31-35 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .038* กลุ่มตัวอย่างอายุ 26-30 ปี เปรียบเทียบกับ 51-55 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .001* กลุ่มตัวอย่างอายุ 31-35 ปีเปรียบเทียบกับ 36-40 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .043* กลุ่มตัวอย่างอายุ 31-35 ปีเปรียบเทียบกับ 41-45 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .008* กลุ่มตัวอย่าง

อายุ 31-35 ปีเปรียบเทียบกับ 46-50 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .021* กลุ่มตัวอย่างอายุ 31-35 ปีเปรียบเทียบกับ 56 ปีขึ้นไปมีค่า P-Value เท่ากับ .008* กลุ่มตัวอย่างอายุ 36-40 ปีเปรียบเทียบกับ 51-55 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .001* กลุ่มตัวอย่างอายุ 41-45 ปีเปรียบเทียบกับ 51-55 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .000* กลุ่มตัวอย่างอายุ 46-50 ปีเปรียบเทียบกับ 51-55 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .000* และกลุ่มตัวอย่างอายุ 51-55 ปีเปรียบเทียบกับ 56 ปีขึ้นไปมีค่า P-Value เท่ากับ .000* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านความสะดวกสบาย มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบกับอายุอื่นมีค่า P-Value มากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านความสะดวกสบาย มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

5. ปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการ

ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านอายุกับปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) จำแนกตามปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการ พบว่า กลุ่มตัวอย่างอายุ 20-25 ปีเปรียบเทียบกับ 36-40 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .034* กลุ่มตัวอย่างอายุ 20-25 ปีเปรียบเทียบกับ 41-45 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .003* กลุ่มตัวอย่างอายุ 26-30 ปีเปรียบเทียบกับ 51-55 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .003* กลุ่มตัวอย่างอายุ 31-35 ปีเปรียบเทียบกับ 36-40 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .017* กลุ่มตัวอย่างอายุ 31-35 ปีเปรียบเทียบกับ 41-45 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .001* กลุ่มตัวอย่างอายุ 31-35 ปีเปรียบเทียบกับ 46-50 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .039* กลุ่มตัวอย่างอายุ 36-40 ปีเปรียบเทียบกับ 51-55 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .000* กลุ่มตัวอย่างอายุ 41-45 ปีเปรียบเทียบกับ 51-55 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .000* กลุ่มตัวอย่างอายุ 46-50 ปีเปรียบเทียบกับ 51-55 ปีมีค่า P-Value เท่ากับ .001* และกลุ่มตัวอย่างอายุ 51-55 ปีเปรียบเทียบกับ 56 ปีขึ้นไปมีค่า P-Value เท่ากับ .001* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบกับอายุอื่นมีค่า P-Value มากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการมีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.17 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างปัจจัยบุคคลด้านจังหวัดที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม)

ปัจจัย จังหวัด ที่อยู่อาศัย	ด้าน ประสิทธิภาพ		ด้าน ผลสัมฤทธิ์		ด้านสังคม		ด้านความ สะดวกสบาย		ด้านความ ตั้งใจใช้ บริการ	
	X	S.D	X	S.D	X	S.D	X	S.D	X	S.D
กรุงเทพมหานคร (N = 534)	2.58	1.331	2.42	1.217	2.05	1.311	2.25	1.429	2.45	1.517
ปทุมธานี (N = 153)	3.54	1.413	3.44	1.401	2.84	1.540	3.25	1.808	3.29	1.718
นนทบุรี (N = 104)	3.50	1.540	3.25	1.448	2.77	1.673	3.20	1.795	3.09	1.718
นครปฐม (N = 115)	3.73	1.604	3.66	1.533	3.05	1.676	3.39	1.847	3.50	1.860
สมุทรปราการ (N = 204)	3.72	1.563	3.56	1.468	2.98	1.605	3.34	1.859	3.36	1.787
สมุทรสาคร (N = 90)	2.58	1.331	2.42	1.217	2.05	1.311	2.25	1.429	2.45	1.517
F	3.54	1.413	3.44	1.401	2.84	1.540	3.25	1.808	3.29	1.718
P- Value	3.50	1.540	3.25	1.448	2.77	1.673	3.20	1.795	3.09	1.718

* ระดับนัยสำคัญ .05

จากตารางที่ 4.17 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลตัวแปรปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) กับตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านจังหวัดที่อยู่อาศัยในปัจจุบันที่แตกต่างกันของกลุ่มตัวอย่างงานวิจัย จำนวน 1,200 คน ด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์สามารถแสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลแยกตามตัวแปรปัจจัยด้านต่างๆ ได้ดังนี้

1. ปัจจัยด้านประสิทธิภาพ

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านจังหวัดที่อยู่อาศัยในปัจจุบันที่แตกต่างกันกับปัจจัยด้านประสิทธิภาพของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .003* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านจังหวัดที่อยู่อาศัยในปัจจุบันแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านประสิทธิภาพ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2. ปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านจังหวัดที่อยู่อาศัยในปัจจุบันที่แตกต่างกันกับ ปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์ของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .000* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านจังหวัดที่อยู่อาศัยในปัจจุบันแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

3. ปัจจัยด้านสังคม

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านจังหวัดที่อยู่อาศัยในปัจจุบันที่แตกต่างกันกับ ปัจจัยด้านสังคมของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .000* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านจังหวัดที่อยู่อาศัยในปัจจุบันแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านสังคม มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4. ปัจจัยด้านความสะดวกสบาย

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านจังหวัดที่อยู่อาศัยในปัจจุบันที่แตกต่างกันกับ ปัจจัยด้านความสะดวกสบายของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .001* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านจังหวัดที่อยู่อาศัยในปัจจุบันแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านความสะดวกสบาย มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

5. ปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการ

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านจังหวัดที่อยู่อาศัยในปัจจุบันที่แตกต่างกันกับ ปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .000* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านจังหวัดที่อยู่อาศัยในปัจจุบันแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากผลการวิเคราะห์พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านจังหวัดที่อยู่อาศัยในปัจจุบันแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) แตกต่างกันตามกลุ่มปัจจัยที่ 1 (ปัจจัยด้านประสิทธิภาพ) กลุ่มปัจจัยที่ 2 (ปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์) กลุ่มปัจจัยที่ 3 (ปัจจัยด้านสังคม) กลุ่มปัจจัยที่ 4 (ปัจจัยด้านความสะดวกสบาย) และกลุ่มปัจจัยที่ 5 (ปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการ) จึงนำผลที่ได้มาวิเคราะห์เปรียบเทียบความแปรปรวนรายคู่ด้วยวิธี LSD: Least – Significant Different แสดงดังตารางที่ 4.18

ตารางที่ 4.18 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างปัจจัยบุคคลด้านจังหวัดที่อยู่อาศัยกับปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม)

ปัจจัย จังหวัดที่อยู่อาศัย	ด้าน ประสิทธิภาพ	ด้าน ผลสัมฤทธิ์	ด้านสังคม	ด้านความ สะดวกสบาย	ด้านความ ตั้งใจใช้ บริการ
	P-Value	P-Value	P-Value	P-Value	P-Value
กรุงเทพมหานคร / นนทบุรี	.000*	.000*	.000*	.000*	.000*
กรุงเทพมหานคร / นครปฐม	.023*				.021*
กรุงเทพมหานคร / สมุทรปราการ		.044*	.002*		.007*
กรุงเทพมหานคร / สมุทรสาคร	.022*	.003*	.028*	.001*	.000*
ปทุมธานี / นนทบุรี	.033*	.002*	.021*	.005*	.005*
ปทุมธานี / สมุทรสาคร		.045*			
นนทบุรี / สมุทรปราการ	.015*	.016*		.027*	

* ระดับนัยสำคัญ .05

จากตารางที่ 4.18 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านจังหวัดที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) ของกลุ่มตัวอย่างงานวิจัยจำนวน 1,200 คน ด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์สามารถแสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลแยกตามตัวแปรด้านต่างๆ ได้ดังนี้

1. ปัจจัยด้านประสิทธิภาพ

ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านจังหวัดที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) จำแนกตามปัจจัยด้านประสิทธิภาพ พบว่า กลุ่มตัวอย่างกรุงเทพมหานครเปรียบเทียบกับ นนทบุรีมีค่า P-Value เท่ากับ .000* กลุ่มตัวอย่างกรุงเทพมหานครเปรียบเทียบกับนครปฐมมีค่า P-Value เท่ากับ .023* กลุ่มตัวอย่างกรุงเทพมหานครเปรียบเทียบกับสมุทรสาครมีค่า P-Value เท่ากับ .022* กลุ่มตัวอย่างปทุมธานีเปรียบเทียบกับนนทบุรีมีค่า P-Value เท่ากับ .033* และกลุ่มตัวอย่างนนทบุรีเปรียบเทียบกับสมุทรปราการมีค่า P-Value เท่ากับ .023* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านประสิทธิภาพ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบจังหวัดที่อยู่อาศัยในปัจจุบันอื่นมีค่า P-Value มากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดง

ว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านประสิทธิภาพมีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2. ปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์

ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านจังหวัดที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) จำแนกตามปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์ พบว่า กลุ่มตัวอย่างกรุงเทพมหานครเปรียบเทียบกับนนทบุรีมีค่า P-Value เท่ากับ .000* กลุ่มตัวอย่างกรุงเทพมหานครเปรียบเทียบกับสมุทรปราการมีค่า P-Value เท่ากับ .044* กลุ่มตัวอย่างกรุงเทพมหานครเปรียบเทียบกับสมุทรสาครมีค่า P-Value เท่ากับ .003* กลุ่มตัวอย่างปทุมธานีเปรียบเทียบกับนนทบุรีมีค่า P-Value เท่ากับ .002* กลุ่มตัวอย่างปทุมธานีเปรียบเทียบกับสมุทรสาครมีค่า P-Value เท่ากับ .045* และกลุ่มตัวอย่างนนทบุรีเปรียบเทียบกับสมุทรปราการมีค่า P-Value เท่ากับ .016* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบจังหวัดที่อยู่อาศัยในปัจจุบันอื่นมีค่า P-Value มากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

3. ปัจจัยด้านสังคม

ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านจังหวัดที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) จำแนกตามปัจจัยด้านสังคม พบว่า กลุ่มตัวอย่างกรุงเทพมหานครเปรียบเทียบกับนนทบุรีมีค่า P-Value เท่ากับ .000* กลุ่มตัวอย่างกรุงเทพมหานครเปรียบเทียบกับสมุทรปราการมีค่า P-Value เท่ากับ .002* กลุ่มตัวอย่างกรุงเทพมหานครเปรียบเทียบกับสมุทรสาครมีค่า P-Value เท่ากับ .028* และกลุ่มตัวอย่างปทุมธานีเปรียบเทียบกับนนทบุรีมีค่า P-Value เท่ากับ .021* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านสังคม มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบจังหวัดที่อยู่อาศัยในปัจจุบันอื่นมีค่า P-Value มากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านสังคม มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4. ปัจจัยด้านความสะดวกสบาย

ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านจังหวัดที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

(โดยรวม) จำแนกตามปัจจัยด้านความสะดวกสบาย พบว่า กลุ่มตัวอย่างกรุงเทพมหานครเปรียบเทียบกับนนทบุรีมีค่า P-Value เท่ากับ .000* กลุ่มตัวอย่างกรุงเทพมหานครเปรียบเทียบกับสมุทรสาครมีค่า P-Value เท่ากับ .001* กลุ่มตัวอย่างปทุมธานีเปรียบเทียบกับนนทบุรีมีค่า P-Value เท่ากับ .005* และกลุ่มตัวอย่างนนทบุรีเปรียบเทียบกับสมุทรปราการมีค่า P-Value เท่ากับ .027* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านความสะดวกสบาย มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบจังหวัดที่อยู่อาศัยในปัจจุบันอื่นมีค่า P-Value มากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านความสะดวกสบาย มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

5. ปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการ

ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านจังหวัดที่อยู่อาศัยในปัจจุบันกับปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) จำแนกตามปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการพบว่า กลุ่มตัวอย่างกรุงเทพมหานครเปรียบเทียบกับนนทบุรีมีค่า P-Value เท่ากับ .000* กลุ่มตัวอย่างกรุงเทพมหานครเปรียบเทียบกับนครปฐมมีค่า P-Value เท่ากับ .021* กลุ่มตัวอย่างกรุงเทพมหานครเปรียบเทียบกับสมุทรปราการมีค่า P-Value เท่ากับ .007* กลุ่มตัวอย่างกรุงเทพมหานครเปรียบเทียบกับสมุทรสาครมีค่า P-Value เท่ากับ .000* และกลุ่มตัวอย่างปทุมธานีเปรียบเทียบกับนนทบุรีมีค่า P-Value เท่ากับ .005* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบจังหวัดที่อยู่อาศัยในปัจจุบันอื่นมีค่า P-Value มากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.19 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างปัจจัยบุคคลด้านสถานภาพทางครอบครัว กับปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม)

สถานภาพทาง ครอบครัว ปัจจัย	โสด (N = 441)		สมรส (N = 559)		หม้าย (N = 92)		หย่าร้าง (N = 108)		F	P-Value
	X	S.D	X	S.D	X	S.D	X	S.D		
1. ด้านประสิทธิภาพ	2.32	1.477	2.58	1.269	1.96	1.459	2.54	1.301	7.016	.000*
2. ด้านผลสัมฤทธิ์	3.13	1.711	3.63	1.322	2.48	1.606	3.62	1.538	9.689	.000*
3. ด้านสังคม	3.10	1.780	3.50	1.409	2.58	1.817	3.41	1.600	8.574	.000*
4. ด้านความสะดวกสบาย	3.32	1.877	3.77	1.448	2.88	1.918	3.93	1.633	6.786	.000*
5. ด้านความตั้งใจ ใช้บริการ	3.28	1.816	3.73	1.423	2.75	1.825	3.65	1.567	5.382	.000*

* ระดับนัยสำคัญ .05

จากตารางที่ 4.19 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลตัวแปรปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) กับตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านสถานภาพทางครอบครัวที่แตกต่างกันของกลุ่มตัวอย่างงานวิจัย จำนวน 1,200 คน ด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์สามารถแสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลแยกตามตัวแปรปัจจัยด้านต่างๆ ได้ดังนี้

1. ปัจจัยด้านประสิทธิภาพ

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านสถานภาพทางครอบครัวที่แตกต่างกันกับปัจจัยด้านประสิทธิภาพ ของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .000* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านสถานภาพทางครอบครัวแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านประสิทธิภาพ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2. ปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านสถานภาพทางครอบครัวที่แตกต่างกันกับปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์ ของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .000* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านสถานภาพทางครอบครัวแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

3. ปัจจัยด้านสังคม

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านสถานภาพทางครอบครัวที่แตกต่างกันกับ ปัจจัยด้านสังคมของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่า เท่ากับ .000* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านสถานภาพ ทางครอบครัวแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านสังคม มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วย อากาศยานซึ่งไม่มีนัยกบิน **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4. ปัจจัยด้านความสะดวกสบาย

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านสถานภาพทางครอบครัวที่แตกต่างกันกับ ปัจจัยด้านความสะดวกสบายของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .000* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคล ด้านสถานภาพทางครอบครัวแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านความสะดวกสบาย มีผลต่อความ ตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนัยกบิน **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

5. ปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการ

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านสถานภาพทางครอบครัวที่แตกต่างกันกับ ปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .000* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคล ด้านสถานภาพทางครอบครัวแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการมีผลต่อ ความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนัยกบิน **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากผลการวิเคราะห์พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านสถานภาพทางครอบครัว แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนัยกบิน (โดยรวม) แตกต่างกันตามกลุ่มปัจจัยที่ 1 (ปัจจัยด้านประสิทธิภาพ) กลุ่มปัจจัยที่ 2 (ปัจจัยด้าน ผลสัมฤทธิ์) กลุ่มปัจจัยที่ 3 (ปัจจัยด้านสังคม) กลุ่มปัจจัยที่ 4 (ปัจจัยด้านความสะดวกสบาย) และ กลุ่มปัจจัยที่ 5 (ปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการ) จึงนำผลที่ได้มาวิเคราะห์เปรียบเทียบความแปรปรวน รายคู่ด้วยวิธี LSD: Least Significant Different แสดงดังตารางที่ 4.20

ตารางที่ 4.20 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างปัจจัยบุคคลด้านสถานภาพทางครอบครัวกับปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม)

ปัจจัย สถานภาพ ครอบครัว	ด้าน ประสิทธิภาพ	ด้าน ผลสัมฤทธิ์	ด้านสังคม	ด้านความ สะดวกสบาย	ด้านความ ตั้งใจใช้ บริการ
	P-Value	P-Value	P-Value	P-Value	P-Value
โสด / สมรส	.003*	.000*	.000*	.000*	.000*
โสด / หม้าย	.021*	.000*	.004*	.021*	.005*
โสด / หย่าร้าง		.004*		.001*	.033*
สมรส / หม้าย	.000*	.000*	.000*	.000*	.000*
หม้าย / หย่าร้าง	.002*	.000*	.000*	.000*	.000*

* ระดับนัยสำคัญ .05

จากตารางที่ 4.20 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านสถานภาพทางครอบครัวกับปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) ของกลุ่มตัวอย่างงานวิจัยจำนวน 1,200 คน ด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์สามารถแสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลแยกตามตัวแปรด้านต่างๆ ได้ดังนี้

1. ปัจจัยด้านประสิทธิภาพ

ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านสถานภาพทางครอบครัวกับปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) จำแนกตามปัจจัยด้านประสิทธิภาพ พบว่า กลุ่มตัวอย่างโสดเปรียบเทียบกับสมรสมีค่า P-Value เท่ากับ .003* กลุ่มตัวอย่างโสดเปรียบเทียบกับสมรสมีค่า P-Value เท่ากับ .021* กลุ่มตัวอย่างโสดเปรียบเทียบกับสมรสมีค่า P-Value เท่ากับ .000* และ กลุ่มตัวอย่างโสดเปรียบเทียบกับสมรสมีค่า P-Value เท่ากับ .002* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านประสิทธิภาพ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบสถานภาพทางครอบครัวอื่นมีค่า P-Value มากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านประสิทธิภาพ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ด้านความสะดวกสบาย มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบสถานภาพทางครอบครัวอื่นมีค่า P-Value มากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านความสะดวกสบาย มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

5. ปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการ

ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านสถานภาพทางครอบครัวกับปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) จำแนกตามปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการ พบว่า กลุ่มตัวอย่างโสดเปรียบเทียบกับสมรสมีค่า P-Value เท่ากับ .000* กลุ่มตัวอย่างโสดเปรียบเทียบกับสมรสมีค่า P-Value เท่ากับ .005* กลุ่มตัวอย่างโสดเปรียบเทียบกับหย่าร้างมีค่า P-Value เท่ากับ .033* กลุ่มตัวอย่างโสดเปรียบเทียบกับสมรสมีค่า P-Value เท่ากับ .000* และ กลุ่มตัวอย่างโสดเปรียบเทียบกับสมรสมีค่า P-Value เท่ากับ .000* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบสถานภาพทางครอบครัวอื่นมีค่า P-Value มากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.21 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างปัจจัยบุคคลด้านระดับการศึกษา กับปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม)

ระดับการศึกษา ปัจจัย	ต่ำกว่า ปริญญาตรี (N = 145)		ปริญญาตรี (N = 685)		สูงกว่า ปริญญาตรี (N = 370)		F	P-Value
	X	S.D	X	S.D	X	S.D		
1. ด้านประสิทธิภาพ	2.39	1.555	2.42	1.370	2.46	1.317	.153	.858
2. ด้านผลสัมฤทธิ์	3.26	1.669	3.29	1.536	3.52	1.531	2.936	.053
3. ด้านสังคม	3.14	1.767	3.24	1.597	3.38	1.616	1.388	.250
4. ด้านความสะดวกสบาย	3.38	1.616	3.52	1.672	3.67	1.700	1.754	.174
5. ด้านความตั้งใจใช้บริการ	3.30	1.729	3.45	1.632	3.61	1.637	2.015	.134

* ระดับนัยสำคัญ .05

จากตารางที่ 4.21 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลตัวแปรปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) กับตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านระดับการศึกษาที่แตกต่างกันของกลุ่มตัวอย่างงานวิจัย จำนวน 1,200 คน ด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ สามารถแสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลแยกตามตัวแปรปัจจัยด้านต่างๆ ได้ดังนี้

1. ปัจจัยด้านประสิทธิภาพ

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านระดับการศึกษาที่แตกต่างกันกับปัจจัยด้านประสิทธิภาพกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .858 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านประสิทธิภาพมีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2. ปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านระดับการศึกษาที่แตกต่างกันกับปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์ของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .053 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

3. ปัจจัยด้านสังคม

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านระดับการศึกษาที่แตกต่างกันกับปัจจัยด้านสังคมของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .250 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านสังคม มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4. ปัจจัยด้านความสะดวกสบาย

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านระดับการศึกษาที่แตกต่างกันกับปัจจัยด้านความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .174 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านความสะดวกสบาย มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

5. ปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการ

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านระดับการศึกษาที่แตกต่างกันกับปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่า

เท่ากับ .134 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.22 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างปัจจัยบุคคลด้านอาชีพปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม)

ปัจจัย อาชีพ	ด้าน ประสิทธิภาพ		ด้าน ผลสัมฤทธิ์		ด้านสังคม		ด้านความ สะดวกสบาย		ด้านความ ตั้งใจใช้ บริการ	
	X	S.D	X	S.D	X	S.D	X	S.D	X	S.D
นักศึกษา (N = 135)	2.53	1.294	2.42	1.400	2.36	1.337	2.52	1.476	2.17	1.546
รับราชการ/ รัฐวิสาหกิจ (N = 323)	3.61	1.314	3.27	1.608	3.33	1.598	3.35	1.531	3.02	1.695
บริษัท/ห้าง ร้าน/เอกชน (N = 438)	3.73	1.431	3.17	1.675	3.19	1.627	3.53	1.693	2.70	1.704
ธุรกิจส่วนตัว (N = 132)	3.88	1.451	3.47	1.773	3.46	1.723	3.63	1.714	3.30	1.772
ค้าขาย (N = 68)	3.80	1.379	3.38	1.720	3.41	1.660	3.63	1.747	3.01	1.644
อื่นๆ (N = 104)	2.53	1.294	2.42	1.400	2.36	1.337	2.52	1.476	2.17	1.546
F	1.935	.806	1.935	.806	1.935	.806	1.935	.806	1.935	.806
P- Value	2.369	.038*	2.369	.038*	2.369	.038*	2.369	.038*	2.369	.038*

จากตารางที่ 4.22 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลตัวแปรปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) กับตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านอาชีพที่แตกต่างกันของกลุ่มตัวอย่างงานวิจัย จำนวน 1,200 คน ด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ สามารถแสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลแยกตามตัวแปรปัจจัยด้านต่าง ๆ ได้ดังนี้

1. ปัจจัยด้านประสิทธิภาพ

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านอาชีพที่แตกต่างกันกับปัจจัยด้านประสิทธิภาพของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .086 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านอาชีพแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านประสิทธิภาพ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2. ปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านอาชีพที่แตกต่างกันกับปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์ของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .038* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านอาชีพแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

3. ปัจจัยด้านสังคม

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านอาชีพที่แตกต่างกันกับปัจจัยด้านสังคมของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .000* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านอาชีพแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านสังคม มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4. ปัจจัยด้านความสะดวกสบาย

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านอาชีพที่แตกต่างกันกับปัจจัยด้านความสะดวกสบายของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .052 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านอาชีพแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านความสะดวกสบาย มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

5. ปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการ

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านอาชีพที่แตกต่างกันกับปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .002* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านอาชีพแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากผลการวิเคราะห์พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ปัจจัยบุคคลด้านสถานภาพทางครอบครัวแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) แตกต่างกันตามกลุ่มปัจจัยที่ 2 (ปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์) กลุ่มปัจจัยที่ 3 (ปัจจัยด้านสังคม) และกลุ่มปัจจัยที่ 5 (ปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการ) จึงนำผลที่ได้มาวิเคราะห์เปรียบเทียบความแปรปรวนรายคู่ด้วยวิธี LSD: Least Significant Different แสดงดังตารางที่ 4.23

ตารางที่ 4.23 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างปัจจัยบุคคลด้านอาชีพ กับปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม)

ปัจจัย อาชีพ	ด้านผลสัมฤทธิ์	ด้านสังคม	ด้านความตั้งใจใช้บริการ
	P-Value	P-Value	P-Value
นักศึกษา / รับราชการ-รัฐวิสาหกิจ	.036*	.001*	.012*
นักศึกษา / บริษัท-ห้างร้าน-เอกชน		.001*	.015*
นักศึกษา / ค้าขาย	.001*	.000*	.001*
รับราชการ-รัฐวิสาหกิจ / ธุรกิจส่วนตัว		.030*	
รับราชการ-รัฐวิสาหกิจ / ค้าขาย		.032*	
รับราชการ-รัฐวิสาหกิจ / อื่นๆ	.026*		.013*
บริษัท-ห้างร้าน-เอกชน / ธุรกิจส่วนตัว		.038*	
บริษัท-ห้างร้าน-เอกชน / ค้าขาย		.001*	
บริษัท-ห้างร้าน-เอกชน / อื่นๆ			.017*
ธุรกิจส่วนตัว / อื่นๆ			.011*
ค้าขาย / อื่นๆ	.008*	.005*	.001*

* ระดับนัยสำคัญ .05

จากตารางที่ 4.23 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านอาชีพกับปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) ของกลุ่มตัวอย่างงานวิจัยจำนวน 1,200 คน ด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ สามารถแสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลแยกตามตัวแปรด้านต่างๆ ได้ดังนี้

ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่ต่างกันระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านอาชีพ กับปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) จำแนกตาม ปัจจัยด้านความตั้งใจในการใช้บริการ พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักศึกษาเปรียบเทียบกับรับราชการ-

รัฐวิสาหกิจมีค่า P-Value เท่ากับ .012* กลุ่มตัวอย่างนักศึกษาเปรียบเทียบกับบริษัท-ห้างร้าน-เอกชน มีค่า P-Value เท่ากับ .015* กลุ่มตัวอย่างนักศึกษาเปรียบเทียบกับค้าขายมีค่า P-Value เท่ากับ .001* กลุ่มตัวอย่างรับราชการ-รัฐวิสาหกิจเปรียบเทียบกับอื่นๆมีค่า P-Value เท่ากับ .013* กลุ่มตัวอย่างบริษัท-ห้างร้าน-เอกชนเปรียบเทียบกับอื่นๆมีค่า P-Value เท่ากับ .017* กลุ่มตัวอย่างธุรกิจส่วนตัวเปรียบเทียบกับอื่นๆมีค่า P-Value เท่ากับ .011* และกลุ่มตัวอย่างค้าขายเปรียบเทียบกับอื่นๆมีค่า P-Value เท่ากับ .001* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านความตั้งใจในการใช้บริการ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบอาชีพอื่นมีค่า P-Value มากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านความตั้งใจในการใช้บริการ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.24 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างปัจจัยบุคคลด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือนกับปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม)

ปัจจัย รายได้	ด้าน ประสิทธิภาพ		ด้านผลสัมฤทธิ์		ด้านสังคม		ด้านความ สะดวกสบาย		ด้านความตั้งใจ ใช้บริการ	
	X	S.D	X	S.D	X	S.D	X	S.D	X	S.D
ต่ำกว่า 15,000 (N = 104)	2.76	1.405	2.30	1.540	2.42	1.432	2.33	1.214	2.42	1.361
15,000-25,000 (N = 319)	3.46	1.458	3.09	1.782	3.15	1.554	3.52	1.357	3.45	1.569
25,001-35,00 (N = 253)	3.37	1.467	3.01	1.834	3.04	1.600	3.43	1.484	3.54	1.680
35,001-45,000 (N = 247)	3.73	1.534	3.31	1.947	3.42	1.714	3.69	1.505	3.63	1.759
45,001-55,00 (N = 110)	3.64	1.470	3.24	1.901	3.30	1.630	3.63	1.492	3.61	1.693
มากกว่า 55,00 (N = 167)	2.76	1.405	2.30	1.540	2.42	1.432	2.33	1.214	2.42	1.361
F	3.46	1.458	3.09	1.782	3.15	1.554	3.52	1.357	3.45	1.569
P- Value	3.37	1.467	3.01	1.834	3.04	1.600	3.43	1.484	3.54	1.680

* ระดับนัยสำคัญ .05

จากตารางที่ 4.24 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลตัวแปรปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) กับตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่แตกต่างกันของกลุ่มตัวอย่างงานวิจัย จำนวน 1,200 คน ด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ สามารถแสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลแยกตามตัวแปรปัจจัยด้านต่างๆ ได้ดังนี้

1. ปัจจัยด้านประสิทธิภาพ

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่แตกต่างกันกับปัจจัยด้านประสิทธิภาพของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ $.015^*$ ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ $.05$ แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือนแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านประสิทธิภาพมีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ $.05$

2. ปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่แตกต่างกันกับปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์ของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ $.000^*$ ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ $.05$ แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือนแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ $.05$

3. ปัจจัยด้านสังคม

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือนแตกต่างกันกับปัจจัยด้านสังคมของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ $.000^*$ ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ $.05$ แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือนแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านสังคมมีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ $.05$

4. ปัจจัยด้านความสะดวกสบาย

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือนแตกต่างกันกับปัจจัยด้านความสะดวกสบายของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ $.006^*$ ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญ $.05$ แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือนแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านความสะดวกสบายมีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ $.05$

5. ปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการ

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือนที่แตกต่างกันกับปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value

มีค่าเท่ากับ .001* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือนแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากผลการวิเคราะห์พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือนแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) แตกต่างกันตามกลุ่มปัจจัยที่ 1 (ปัจจัยด้านประสิทธิภาพ) กลุ่มปัจจัยที่ 2 (ปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์) กลุ่มปัจจัยที่ 3 (ปัจจัยด้านสังคม) กลุ่มปัจจัยที่ 4 (ปัจจัยด้านความสะดวกสบาย) และกลุ่มปัจจัยที่ 5 (ปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการ) จึงนำผลที่ได้มาวิเคราะห์เปรียบเทียบความแปรปรวนรายคู่ด้วยวิธี LSD: Least – Significant Different แสดงดังตารางที่ 4.25

ตารางที่ 4.25 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างปัจจัยบุคคลด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือนกับปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม)

ปัจจัย รายได้	ด้าน ประสิทธิภาพ	ด้าน ผลสัมฤทธิ์	ด้านสังคม	ด้านความ สะดวกสบาย	ด้านความ ตั้งใจใช้บริการ
	P-Value	P-Value	P-Value	P-Value	P-Value
ต่ำกว่า 15,000 บาท / 15,000 – 25,000 บาท	.004*	.033*	.049*	.000*	.033*
ต่ำกว่า 15,000 บาท / 25,001–35,000 บาท	.035*				
ต่ำกว่า 15,000 บาท / 35,001–45,000 บาท	.008*				
15,000–25,000 บาท / 35,001–45,000 บาท		.001*	.002*	.008*	.006*
15,000–25,000 บาท / 45,001–55,000 บาท		.038*	.003*		.045*
15,000–25,000 บาท / มากกว่า 55,000 บาท	.008*	.000*	.000*	.001*	.000*
25,001–35,000 บาท/ 35,001 – 45,000 บาท		.007*	.007*		.027*
25,001 – 35,000 บาท / มากกว่า 55,000 บาท		.000*	.000*	.009*	.002*

* ระดับนัยสำคัญ .05

จากตารางที่ 4.25 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือนกับปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) ของกลุ่มตัวอย่างงานวิจัยจำนวน 1,200 คน ด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ สามารถแสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลแยกตามตัวแปรด้านต่างๆ ได้ดังนี้

1. ปัจจัยด้านประสิทธิภาพ

ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือนกับปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) จำแนกตามปัจจัยด้านประสิทธิภาพ พบว่า กลุ่มตัวอย่างรายได้ต่ำกว่า 15,000 บาทเปรียบเทียบกับ 15,000–25,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .004* กลุ่มตัวอย่างรายได้ต่ำกว่า 15,000 บาทเปรียบเทียบกับ 25,001–35,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .035* กลุ่มตัวอย่างรายได้ต่ำกว่า 15,000 บาทเปรียบเทียบกับ 35,001–45,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .008* และกลุ่มตัวอย่างรายได้ 15,000–25,000 บาทเปรียบเทียบกับมากกว่า 55,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .008* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านประสิทธิภาพมีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอื่นมีค่า P-Value มากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านประสิทธิภาพ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2. ปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์

ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือนกับปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) จำแนกตามปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์ พบว่า กลุ่มตัวอย่างรายได้ต่ำกว่า 15,000 บาทเปรียบเทียบกับ 15,000–25,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .033* กลุ่มตัวอย่างรายได้ 15,000–25,000 บาทเปรียบเทียบกับ 35,001–45,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .001* กลุ่มตัวอย่างรายได้ 15,000–25,000 บาทเปรียบเทียบกับ 45,001–55,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .038* กลุ่มตัวอย่างรายได้ 15,000–25,000 บาทเปรียบเทียบกับมากกว่า 55,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .000* กลุ่มตัวอย่างรายได้ 25,001–35,000 บาทเปรียบเทียบกับ 35,001–45,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .007* และกลุ่มตัวอย่างรายได้ 25,001–35,000 บาทเปรียบเทียบกับมากกว่า 55,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .000* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอื่นมีค่า P-Value มากกว่า

ระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

3. ปัจจัยด้านสังคม

ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือนกับปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) จำแนกตามปัจจัยด้านสังคม พบว่า กลุ่มตัวอย่างรายได้ต่ำกว่า 15,000 บาทเปรียบเทียบกับ 15,000–25,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .049* กลุ่มตัวอย่างรายได้ 15,000–25,000 บาทเปรียบเทียบกับ 35,001–45,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .002* กลุ่มตัวอย่างรายได้ 15,000–25,000 บาทเปรียบเทียบกับ 45,001–55,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .003* กลุ่มตัวอย่างรายได้ 15,000–25,000 บาทเปรียบเทียบกับมากกว่า 55,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .000* กลุ่มตัวอย่างรายได้ 25,001–35,000 บาทเปรียบเทียบกับ 35,001–45,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .007* และกลุ่มตัวอย่างรายได้ 25,001–35,000 บาทเปรียบเทียบกับมากกว่า 55,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .000* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านสังคม มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอื่นมีค่า P-Value มากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านสังคม มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4. ปัจจัยด้านความสะดวกสบาย

ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือนกับปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) จำแนกตามปัจจัยด้านความสะดวกสบาย พบว่า กลุ่มตัวอย่างรายได้ต่ำกว่า 15,000 บาทเปรียบเทียบกับ 15,000–25,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .000* กลุ่มตัวอย่างรายได้ 15,000–25,000 บาทเปรียบเทียบกับ 35,001–45,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .008* กลุ่มตัวอย่างรายได้ 15,000–25,000 บาทเปรียบเทียบกับมากกว่า 55,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .001* และกลุ่มตัวอย่างรายได้ 25,001–35,000 บาทเปรียบเทียบกับมากกว่า 55,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .009* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านความสะดวกสบาย มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบรายได้เฉลี่ยต่อเดือนอื่นมีค่า P-Value มากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านความสะดวกสบาย มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

5. ปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการ

ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือนกับปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) จำแนกตามปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการพบว่า กลุ่มตัวอย่างรายได้ต่ำกว่า 15,000 บาทเปรียบเทียบกับ 15,000–25,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .033* กลุ่มตัวอย่างรายได้ 15,000–25,000 บาทเปรียบเทียบกับ 35,001–45,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .006* กลุ่มตัวอย่างรายได้ 15,000–25,000 บาทเปรียบเทียบกับ 45,001–55,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .045* กลุ่มตัวอย่างรายได้ 15,000–25,000 บาทเปรียบเทียบกับมากกว่า 55,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .000* กลุ่มตัวอย่างรายได้ 25,001–35,000 บาทเปรียบเทียบกับ 35,001–45,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .027* และกลุ่มตัวอย่างรายได้ 25,001–35,000 บาทเปรียบเทียบกับมากกว่า 55,000 บาทมีค่า P-Value เท่ากับ .002* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบอายุอื่นมีค่า P-Value มากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน **ไม่แตกต่างกัน** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.26 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างปัจจัยบุคคลด้านรถที่ครอบครองกับปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม)

ปัจจัย \ รถที่ครอบครอง	รถยนต์ (N = 423)		รถจักรยานยนต์ (N = 634)		รถยนต์และ รถจักรยานยนต์ (N = 65)		ไม่มีรถ (N = 78)		F	P-Value
	X	S.D	X	S.D	X	S.D	X	S.D		
1. ด้านประสิทธิภาพ	2.50	.319	2.44	1.383	2.35	1.481	2.04	1.498	2.531	.056
2. ด้านผลสัมฤทธิ์	3.51	1.448	3.33	1.550	3.23	1.746	2.87	1.858	4.030	.007*
3. ด้านสังคม	3.46	1.560	3.22	1.594	3.12	1.809	2.78	1.917	4.789	.003*
4. ด้านความสะดวกสบาย	3.67	1.590	3.56	1.690	3.31	1.899	3.04	2.007	3.528	.014*
5. ด้านความตั้งใจใช้บริการ	3.61	1.550	3.47	1.637	3.34	1.822	3.02	1.987	3.087	.026*

* ระดับนัยสำคัญ .05

จากตารางที่ 4.26 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลตัวแปรปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) กับตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านรถที่

กรอบครองที่แตกต่างกันของกลุ่มตัวอย่างงานวิจัย จำนวน 1,200 คน ด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ สามารถแสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลแยกตามตัวแปรปัจจัยด้านต่างๆ ได้ดังนี้

1. ปัจจัยด้านประสิทธิภาพ

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านรถที่ครอบครองที่แตกต่างกันกับปัจจัยด้านประสิทธิภาพของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .056 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านรถที่ครอบครองแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านประสิทธิภาพ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2. ปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านรถที่ครอบครองที่แตกต่างกันกับปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์ของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .007* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านรถที่ครอบครองแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

3. ปัจจัยด้านสังคม

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านรถที่ครอบครองที่แตกต่างกันกับปัจจัยด้านสังคมของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .003* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านรถที่ครอบครองแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านสังคม มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4. ปัจจัยด้านความสะดวกสบาย

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านรถที่ครอบครองที่แตกต่างกันกับปัจจัยด้านความสะดวกสบายของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .014* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านรถที่ครอบครองแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านความสะดวกสบาย มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

5. ปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการ

ผลการเปรียบเทียบตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านรถที่ครอบครองที่แตกต่างกันกับปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 1,200 คน พบว่าค่า P-Value มีค่าเท่ากับ .026* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยบุคคลด้านรถที่

ครอบครองแตกต่างกัน มีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการ มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากผลการวิเคราะห์ พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ปัจจัยบุคคลด้านรถที่ครอบครองแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) แตกต่างกันตามกลุ่มปัจจัยที่ 2 (ปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์) กลุ่มปัจจัยที่ 3 (ปัจจัยด้านสังคม) กลุ่มปัจจัยที่ 4 (ปัจจัยด้านความสะดวกสบาย) และกลุ่มปัจจัยที่ 5 (ปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการ) จึงนำผลที่ได้มาวิเคราะห์เปรียบเทียบความแปรปรวนรายคู่ด้วยวิธี LSD: Least Significant Different แสดงดังตารางที่ 4.27

ตารางที่ 4.27 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างปัจจัยบุคคลด้านรถที่ครอบครองกับปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม)

ปัจจัย \ รถที่ครอบครอง	รถยนต์ / รถจักรยานยนต์	รถยนต์ / ไม่มีรถ	รถจักรยานยนต์ / ไม่มีรถ
	P-Value	P-Value	P-Value
1. ด้านผลสัมฤทธิ์		.001*	.001*
2. ด้านสังคม	.019*	.001*	.022*
3. ด้านความสะดวกสบาย		.002*	.010*
4. ด้านความตั้งใจใช้บริการ		.004*	.022*

* ระดับนัยสำคัญ .05

จากตารางที่ 4.27 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านรถที่ครอบครองกับปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) ของกลุ่มตัวอย่างงานวิจัยจำนวน 1,200 คน ด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ สามารถแสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลแยกตามตัวแปรด้านต่างๆ ได้ดังนี้

1. ปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์

ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ที่แตกต่างกันระหว่างตัวแปรปัจจัยบุคคลด้านรถที่ครอบครองกับปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (โดยรวม) จำแนกตามปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์ พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ครอบครองรถยนต์เปรียบเทียบกับไม่มีรถมีค่า P-Value เท่ากับ .001* และกลุ่มตัวอย่างที่ครอบครองรถจักรยานยนต์เปรียบเทียบกับไม่มีรถมีค่า

มีรณมีค่า P-Value เท่ากับ .004* และกลุ่มตัวอย่างที่ครอบครองรถจักรยานยนต์เปรียบเทียบกับไม่มีรณมีค่า P-Value เท่ากับ .022* ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการมีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนกลุ่มตัวอย่างเปรียบเทียบสถานภาพทางครอบครัวอื่นมีค่า P-Value มากกว่าระดับนัยสำคัญ .05 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าปัจจัยด้านความตั้งใจใช้บริการมีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4.4 ผลการวิเคราะห์ทัศนคติที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

วิเคราะห์หาค่าเฉลี่ยและระดับความสำคัญจากข้อมูลความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อทัศนคติที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล แสดงผลดังตารางที่ 4.28

ตารางที่ 4.28 ทัศนคติที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

ทัศนคติที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทาง	Mean	S.D	แปลค่า	ลำดับ
1. ความเข้าใจ (โดยรวม)	3.45	1.686	ปานกลาง	
1.1 ท่านรู้จักอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน	3.49	1.726	ปานกลาง	1
1.2 ท่านเชื่อว่าอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินมีประโยชน์ต่อการเดินทาง	3.40	1.688	ปานกลาง	2
2. ด้านความเชื่อมั่น (โดยรวม)	3.63	.802	มาก	
2.1 ท่านเชื่อว่าการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินมีความปลอดภัยกว่าการเดินทางรูปแบบอื่น	2.94	1.145	ปานกลาง	4
2.2 ท่านเชื่อว่าการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินมีความปลอดภัยด้านอุบัติเหตุ	4.12	1.124	มาก	1
2.3 ท่านเชื่อว่าการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินมีความปลอดภัยด้านการแพร่เชื้อโรค	3.75	1.140	มาก	2
2.4 ท่านชอบการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน	3.68	1.147	มาก	3
2.5 ท่านมีความสุขที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน	3.68	1.103	มาก	3

ตารางที่ 4.28 ทักษะคติที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (ต่อ)

ทักษะคติที่มีผลต่อความตั้งใจ	Mean	S.D	แปลค่า	ลำดับ
3. ด้านความรู้สึก (โดยรวม)	3.80	.729	มาก	
3.1 การเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน เป็นเรื่องน่าตื่นเต้น	3.63	1.254	มาก	6
3.2 การเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเป็นเรื่องง่าย	3.76	1.235	มาก	5
3.3 การเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน เป็นเรื่องท้าทาย	4.10	.838	มาก	2
3.4 การเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีความเป็นส่วนตัว	3.59	1.187	มาก	8
3.5 การเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน เหมาะสมกับตัวท่าน	4.07	.786	มาก	3
3.6 ท่านรู้สึกสบายใจเมื่อต้องเดินทางร่วมกับคนที่รู้จัก	4.03	1.005	มาก	4
3.7 ท่านรู้สึกสบายใจเมื่อต้องเดินทางร่วมกับคนแปลกหน้า	3.60	1.247	มาก	7
3.8 ท่านรู้สึกว่าเส้นทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน สะดวกสบายกว่าการเดินทางรูปแบบอื่น	4.11	.924	มาก	1
3.9 ท่านรู้สึกว่าเส้นทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ยืดหยุ่นกว่าการเดินทางรูปแบบอื่น	3.36	1.230	ปานกลาง	9
4. ด้านการยอมรับ (โดยรวม)	3.78	.831	มาก	
4.1 ท่านรู้สึกยอมรับการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน	3.94	1.100	มาก	1
4.2 ท่านมีความตั้งใจเลือกที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน	3.91	1.095	มาก	2
4.3 ท่านมีความสนใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน	3.77	1.120	มาก	3
4.4 ท่านมีแนวโน้มที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน	3.63	1.123	มาก	5
4.5 ท่านมีความกระตือรือร้นที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน	3.66	1.079	มาก	4

จากตารางที่ 4.28 ผลการวิเคราะห์ทักษะคติที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (โดยรวม) พบว่า กลุ่มตัวอย่างแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับทักษะคติที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทาง แสดงผลเรียงลำดับความสำคัญจากมากไปน้อย ดังนี้

ลำดับที่ 1 ได้แก่ ทักษะคติด้านความรู้สึก (โดยรวม) มีค่าเฉลี่ย 3.80 (S.D = 0.729) แปลผลได้ระดับมาก และเมื่อแยกพิจารณาทักษะคติในหมวด แสดงผลเรียงลำดับความสำคัญจากมากไปน้อยได้ดังนี้

1.1 ท่านรู้สึกว่าการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินสะดวกสบายกว่าการเดินทางรูปแบบอื่น มีค่าเฉลี่ย 4.11 (S.D=0.924) แปลผลได้ ระดับมาก

1.2 การเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเป็นเรื่องท้าทาย มีค่าเฉลี่ย 4.10 (S.D=0.838) แปลผลได้ ระดับมาก

1.3 การเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเหมาะสมกับตัวท่าน มีค่าเฉลี่ย 4.07 (S.D=0.786) แปลผลได้ ระดับมาก

1.4 ท่านรู้สึกสบายใจเมื่อต้องเดินทางร่วมกับคนที่รู้จัก มีค่าเฉลี่ย 4.03 (S.D=1.005) แปลผลได้ ระดับมาก

1.5 การเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเป็นเรื่องง่าย มีค่าเฉลี่ย 3.76 (S.D = 1.235) แปลผลได้ ระดับมาก

1.6 การเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเป็นเรื่องน่าตื่นเต้น มีค่าเฉลี่ย 3.63 (S.D=1.254) แปลผลได้ ระดับมาก

1.7 ท่านรู้สึกสบายใจเมื่อต้องเดินทางร่วมกับคนแปลกหน้า มีค่าเฉลี่ย 3.60 (S.D=1.247) แปลผลได้ ระดับมาก

1.8 การเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินมีความเป็นส่วนตัว มีค่าเฉลี่ย 3.59 (S.D=1.187) แปลผลได้ ระดับมาก

1.9 ท่านรู้สึกว่าการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินยืดหยุ่นกว่าการเดินทางรูปแบบอื่น มีค่าเฉลี่ย 3.36 (S.D=1.230) แปลผลได้ ระดับมาก

ลำดับที่ 2 ได้แก่ ทักษะคติด้านการยอมรับ (โดยรวม) มีค่าเฉลี่ย 3.78 (S.D=0.831) แปลผลได้ ระดับมาก และเมื่อแยกพิจารณาทักษะคติในหมวด แสดงผลเรียงลำดับความสำคัญจากมากไปน้อย ได้ดังนี้

1.1 ท่านรู้สึกยอมรับการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีค่าเฉลี่ย 3.94 (S.D=1.100) แปลผลได้ ระดับมาก

1.2 ท่านมีความตั้งใจเลือกที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีค่าเฉลี่ย 3.91 (S.D=1.095) แปลผลได้ ระดับมาก

1.3 ท่านมีความสนใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีค่าเฉลี่ย 3.77 (S.D=1.120) แปลผลได้ ระดับมาก

1.4 ท่านมีความกระตือรือร้นที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีค่าเฉลี่ย 3.66 (S.D=1.079) แปลผลได้ ระดับมาก

1.5 ท่านมีแนวโน้มที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีค่าเฉลี่ย 3.63 (S.D=1.123) แปลผลได้ ระดับมาก

ลำดับที่ 3 ได้แก่ ทศนะคติด้านความเชื่อมั่น (โดยรวม) มีค่าเฉลี่ย 3.63 (S.D=0.802) แปลผลได้ระดับมาก และเมื่อแยกพิจารณาทัศนคติในหมวด แสดงผลเรียงลำดับความสำคัญจากมากไปน้อยได้ดังนี้

1.1 ท่านเชื่อว่าการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินมีความปลอดภัยด้านอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ย 4.12 (S.D=1.124) แปลผลได้ ระดับมาก

1.2 ท่านเชื่อว่าการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินมีความปลอดภัยด้านการแพร่เชื้อโรค มีค่าเฉลี่ย 3.75 (S.D=1.140) แปลผลได้ ระดับมาก

1.3 ท่านชอบการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีค่าเฉลี่ย 3.68 (S.D=1.147) และท่านมีความสุขที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีค่าเฉลี่ย 3.68 (S.D=1.103) แปลผลได้ ระดับมาก

1.4 ท่านเชื่อว่าการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินมีความปลอดภัยกว่าการเดินทางรูปแบบอื่น มีค่าเฉลี่ย 2.94 (S.D=1.145) แปลผลได้ ระดับปานกลาง

ลำดับที่ 4 ได้แก่ ทศนะคติด้านความเข้าใจ (โดยรวม) มีค่าเฉลี่ย 3.45 (S.D=0.686) แปลผลได้ระดับมาก และเมื่อแยกพิจารณาทัศนคติในหมวด แสดงผลเรียงลำดับความสำคัญจากมากไปน้อยได้ดังนี้

1.1 มีค่าเฉลี่ย 3.49 (S.D=1.726) แปลผลได้ ระดับมาก

1.2 ท่านเชื่อว่าอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินมีประโยชน์ต่อการเดินทาง มีค่าเฉลี่ย 3.40 (S.D=1.688) แปลผลได้ ระดับมากท่านรู้จักอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

4.5 แบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง (Structural Equation Modeling Analysis: SEM)

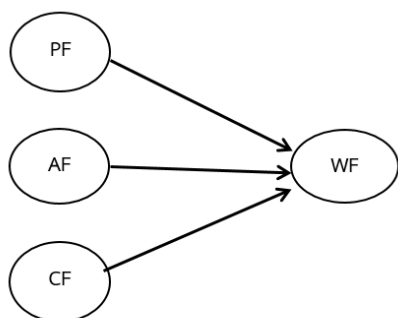
การวิเคราะห์สมการเชิงโครงสร้าง (SEM) เป็นการกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรแฝงในรูปแบบต่างๆ เพื่อหาภาพรวมของความเหมาะสมของแบบจำลองสมมุติฐาน เมื่อผ่านการตรวจสอบค่าต่างๆ และวิเคราะห์แบบองค์ประกอบเชิงยืนยัน (CFA) แล้ว ซึ่งในงานวิจัยนี้จะกำหนดแบบจำลองสมมุติฐานไว้ 3 รูปแบบเพื่อใช้ในการอธิบายหรือทำนายความตั้งใจที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ดังแสดงในรูปที่ 4.2 โดยแบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 4 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 วิเคราะห์โดยใช้แบบจำลองพื้นฐานตามทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (TPB) (SEM1)

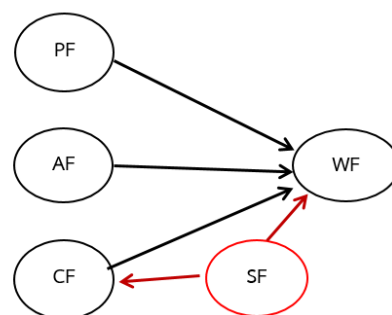
ส่วนที่ 2 เพิ่มตัวแปรปัจจัยด้านสังคม (SEM2)

ส่วนที่ 3 เพิ่มตัวแปรข้อมูลส่วนบุคคล เช่น รายได้เฉลี่ยต่อเดือน (SEM3)

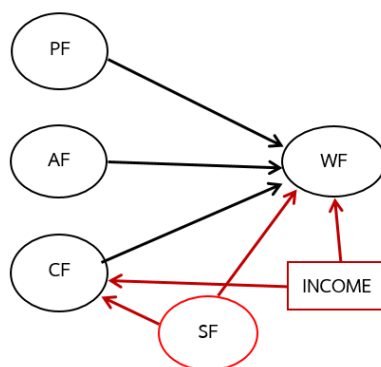
ส่วนที่ 4 สรุปผล และเปรียบเทียบแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้างทั้ง 3 รูปแบบ



(ก) แบบจำลองพื้นฐานตามทฤษฎี TPB (SEM1)



(ข) แบบจำลองที่เพิ่มตัวแปร CF (SEM2)

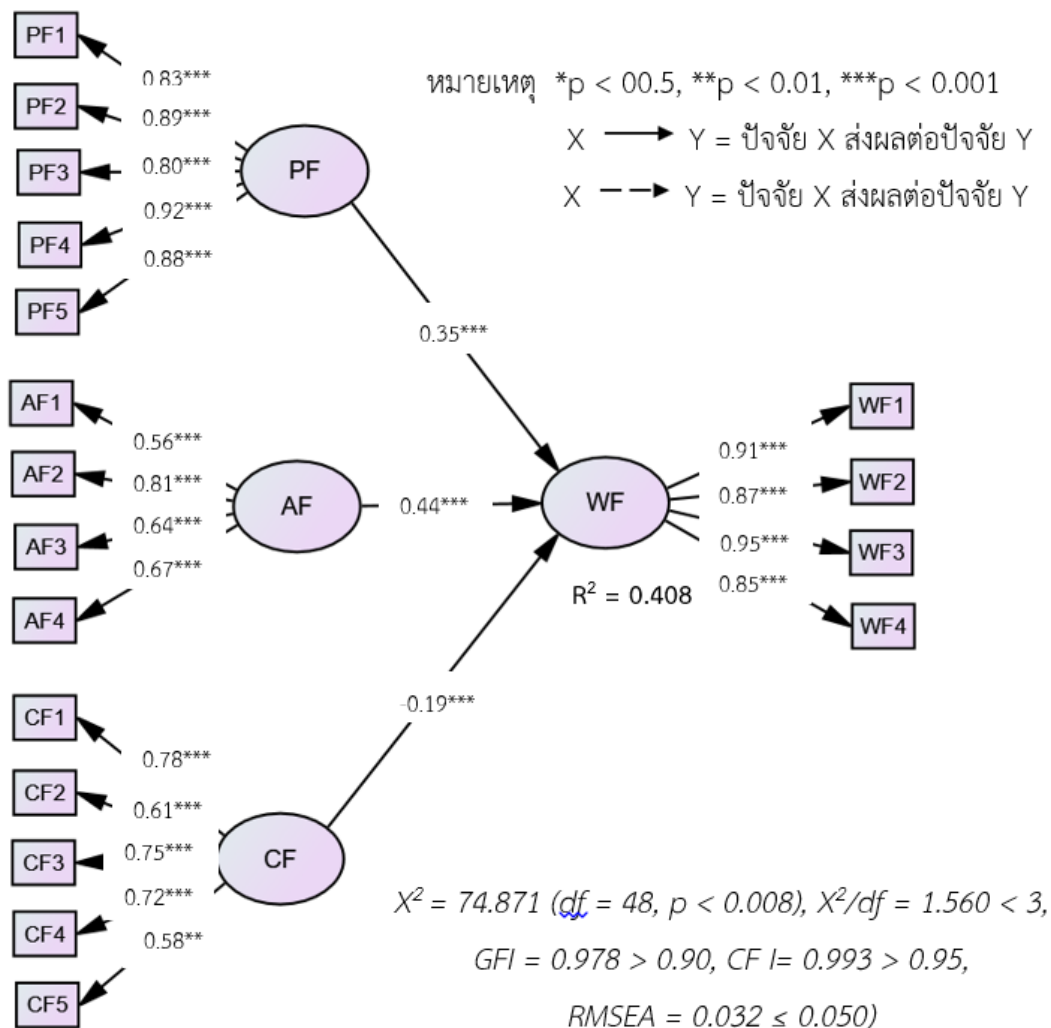


(ค) แบบจำลองที่เพิ่มตัวแปร INCOME (SEM3)

รูปที่ 4.2 แบบจำลองสมมติฐานที่ใช้ในงานวิจัยทั้ง 3 รูปแบบ

4.5.1 ผลการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองสมมติฐานพื้นฐานตามทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (TPB) (SEM1)

จากการวิเคราะห์ด้วยองค์ประกอบเชิงยืนยัน (CFA) และใช้ทฤษฎีตามแบบแผน (TPB) ในการอ้างอิงสมมติฐาน ผลการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้างแบบพื้นฐานแสดงดังรูปที่ 4.3



รูปที่ 4.3 ผลการวิเคราะห์แบบจำลองตามทฤษฎีพฤติกรรมตามแบบแผน SEM1

จากรูปที่ 4.3 พบว่า ตัวแปรทุกตัวมีค่านัยสำคัญที่ $p < 0.001$ และมีตัวแปรแฝง 3 ตัวที่ส่งผลต่อความตั้งใจในการใช้บริการ (WF) โดยตัวแปรแฝงที่มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับความตั้งใจใช้ คือ ด้านประสิทธิภาพ (PF) ด้านผลสัมฤทธิ์ (AF) ในขณะที่ด้านความสะดวกสบาย (CF) มีความสัมพันธ์เชิงลบต่อความตั้งใจใช้บริการ

ทั้ง 3 ปัจจัยส่งผลต่อความตั้งใจใช้บริการ ซึ่งปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์ (AF) ส่งผลมากที่สุด มีค่าเท่ากับ 0.44 หมายความว่า ถ้ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าการใช้บริการอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินมีผลสัมฤทธิ์มาก ก็จะทำให้กลุ่มตัวอย่างอื่นมีแนวโน้มที่จะใช้บริการตามไปด้วย ส่วนปัจจัยรองลงมาคือ ปัจจัยด้านประสิทธิภาพ มีค่าเท่ากับ 0.35 หมายความว่า ถ้ามีความรู้เกี่ยวกับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน มีกฎหมาย มีมาตรฐาน และมาตรการต่างๆ รองรับ ก็จะส่งผลให้กลุ่มตัวอย่างมาใช้บริการ แต่

มีปัจจัยแฝงตัวสุดท้ายที่ส่งผลทางลบ คือ ด้านความสะดวกสบาย มีค่าเท่ากับ -0.19 ซึ่งมีความหมายตรงกันข้าม กลุ่มตัวอย่างยังมีความยากลำบากหรือไม่ได้รับความสะดวกสบายในการใช้บริการก็ยิ่งทำให้ไม่ยากที่จะหันมาใช้บริการการเดินทางรูปแบบนี้ เช่น เข้าถึงบริการได้ยาก สถานีบริการมีน้อย ไม่มีความเป็นส่วนตัวในการเดินทาง ไม่สามารถเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่นได้ และไม่สามารถจองผ่านออนไลน์ได้ เป็นต้น

ผลวิเคราะห์ความเหมาะสมของแบบจำลองที่สร้างขึ้น ดังแสดงในรูปที่ 4.3 พบว่าค่าสมการ ($X^2 = 74.871$ (df = 48, $p < 0.008$), $X^2/df = 1.560 < 3$, GFI = 0.978 > 0.90, CFI = 0.993 > 0.95, RMSEA = 0.032 ≤ 0.050) ดัชนีทุกตัวผ่านเกณฑ์ต่างๆ ที่กำหนดโดยมีค่า $R^2 = 0.408$ แสดงว่าแบบจำลองนี้สามารถอธิบายความตั้งใจที่จะใช้บริการได้ร้อยละ 40 สามารถสรุปได้ว่าแบบจำลองที่สร้างขึ้นมีความน่าเชื่อถือของข้อมูลค่อนข้างสูงและความสอดคล้องกับทฤษฎีที่นำมาใช้

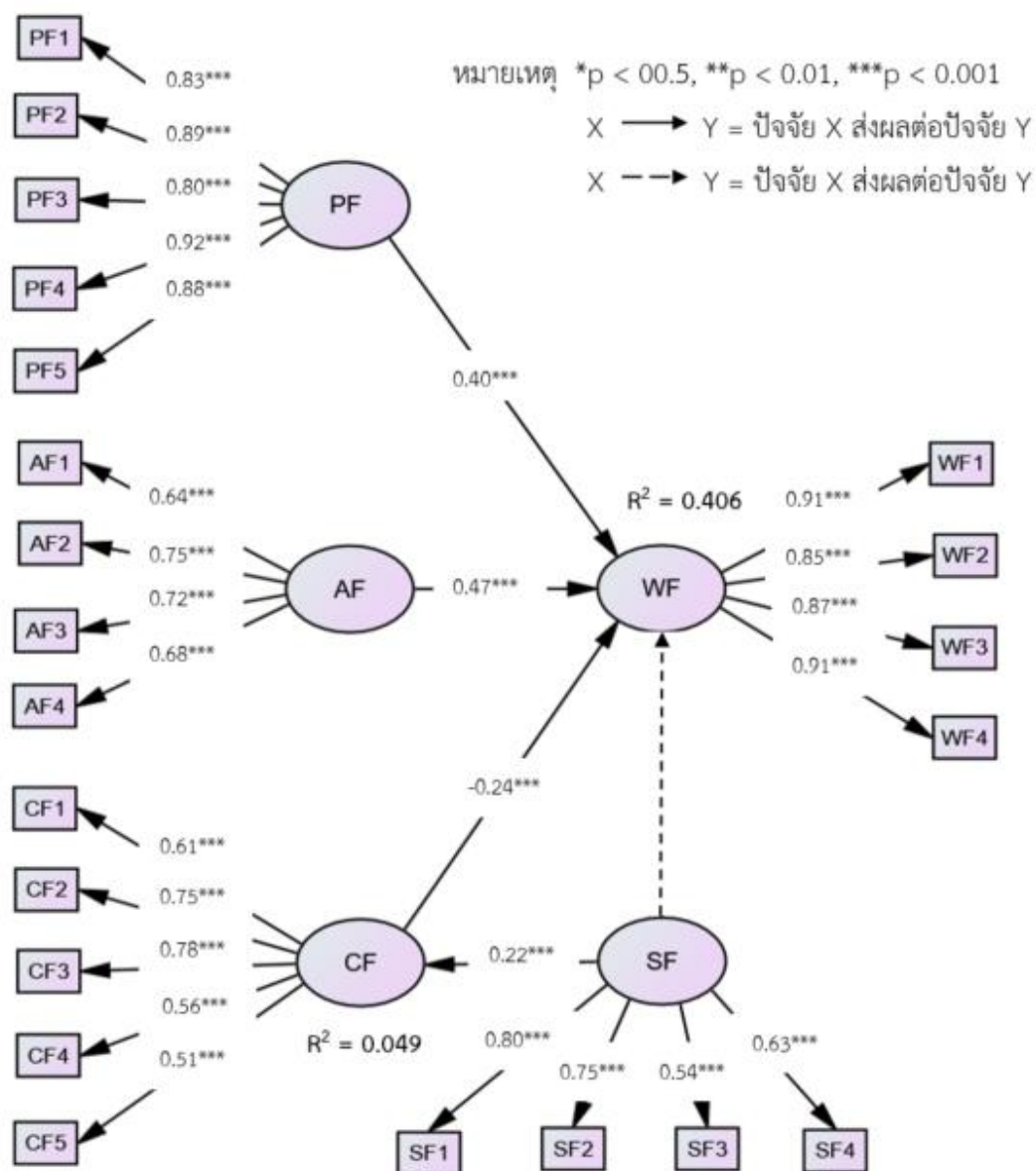
4.5.2 ผลการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองสมมติฐานโดยเพิ่มตัวแปรปัจจัยด้านสังคม (SF) (SEM2)

จากรูปที่ 4.3 เป็นแบบจำลองพื้นฐานที่กำหนดตัวแปรต่างๆ จากทฤษฎี การทบทวนงานวิจัยต่างๆ ผู้วิจัยได้เพิ่มตัวแปรปัจจัยด้านสังคม (SF) โดยมีสมมติฐานว่า ปัจจัยด้านสังคมส่งผลต่อความสะดวกสบายในการใช้บริการ และความตั้งใจใช้บริการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน แสดงดังรูปที่ 4.4

จากรูปที่ 4.4 พบว่า ปัจจัยด้านสังคมส่งผลทางตรงต่อปัจจัยด้านความสะดวกสบาย มีค่า 0.22 เป็นผลทางอ้อมที่ทำให้ปัจจัยด้านความสะดวกสบายเพิ่มขึ้นจากเดิม -0.19 เป็น -0.24 และทำให้ตัวแปรอื่นทั้งด้านประสิทธิภาพจากเดิม 0.34 เป็น 0.40 ด้านผลสัมฤทธิ์จากเดิม 0.44 เป็น 0.47 เห็นได้ว่าในกรณีที่เพิ่มปัจจัยนี้แล้วสามารถส่งผลให้ปัจจัยทั้งหมดมีค่าเพิ่มขึ้น จากค่าสถิติต่างๆ ที่ใช้ตรวจสอบความเหมาะสมของแบบจำลองที่สร้างขึ้น (ภาพที่ 4.4) พบว่าค่าสมการ ($X^2 = 166.125$ (df = 83, $p < 0.000$), $X^2/df = 2.002 < 3$, GFI = 0.962 > 0.90, CFI = 0.983 > 0.95, RMSEA = 0.042 ≤ 0.050) ซึ่งดัชนีทุกตัวที่ใช้วัดมีค่าค่อนข้างดีและผ่านเกณฑ์ทั้งหมด โดยมีค่า $R^2 = 0.406$ แสดงว่าแบบจำลองนี้สามารถอธิบายความตั้งใจใช้บริการได้ถึงร้อยละ 40 และปัจจัยด้านสังคมมีค่า $R^2 = 0.049$ แสดงว่าปัจจัยด้านสังคมสามารถอธิบายปัจจัยด้านความสะดวกสบายได้ร้อยละ 4.9

4.5.3 ผลการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองสมมติฐานโดยเพิ่มตัวแปรปัจจัยด้านบุคคล (SEM3)

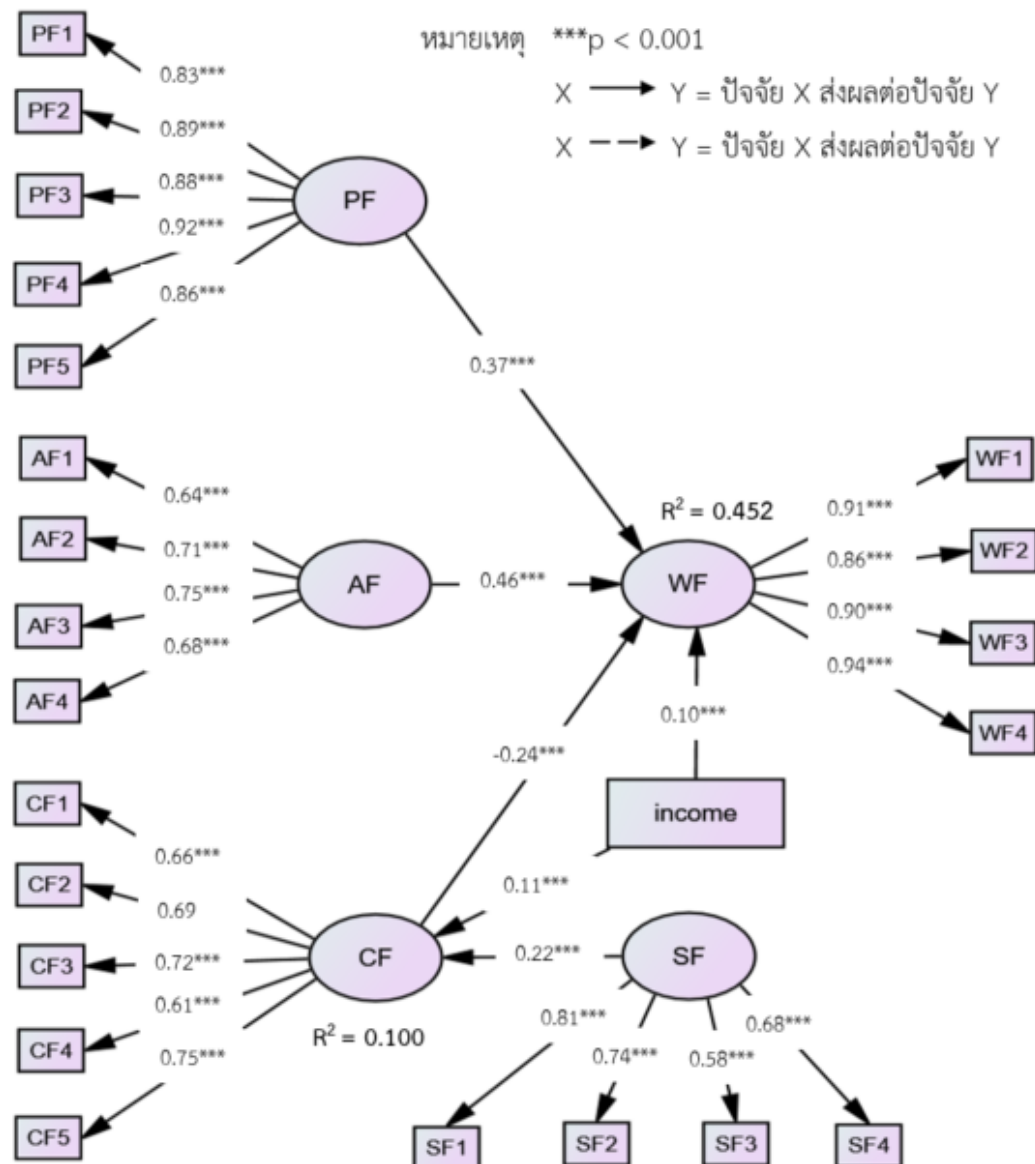
จากรูปที่ 4.4 เป็นแบบจำลองพื้นฐานที่กำหนดตัวแปรต่างๆ จากทฤษฎี การทบทวนงานวิจัยต่างๆ ผู้วิจัยได้เพิ่มตัวแปรปัจจัยด้านบุคคล ได้แก่ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน (INCOME) โดยมีสมมติฐานว่า รายได้เฉลี่ยต่อเดือนส่งผลต่อความสะดวกสบายในการใช้บริการ และความตั้งใจใช้บริการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน แสดงดังรูปที่ 4.5



$$\chi^2 = 166.125 \text{ (df} = 83, p < 0.000), \chi^2/\text{df} = 2.002 < 3, GFI = 0.962 > 0.90,$$

$$CFI = 0.983 > 0.95, RMSEA = 0.042 \leq 0.050)$$

รูปที่ 4.4 ผลการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองสมมติฐานโดยเพิ่มตัวแปรปัจจัยด้านสังคม (SF) (SEM2)



$$\chi^2 = 385.986 \text{ (df} = 180, p < 0.000), \chi^2/\text{df} = 2.144 < 3, \text{GFI} = 0.941 > 0.90,$$

$$\text{CFI} = 0.966 > 0.95, \text{RMSEA} = 0.045 \leq 0.050$$

รูปที่ 4.5 ผลการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองสมมติฐานโดยเพิ่มตัวแปรปัจจัยด้านบุคคล (INCOME) (SEM3)

จากรูปที่ 4.5 พบว่า ปัจจัยด้านบุคคล (รายได้เฉลี่ยต่อเดือน: INCOME) มีผลต่อความตั้งใจใช้บริการ มีค่า 0.10 หมายความว่า คนที่มีรายได้มากจะมีความตั้งใจมากในการใช้บริการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน และปัจจัยด้านบุคคล (รายได้เฉลี่ยต่อเดือน) ยังส่งผลต่อปัจจัยด้านความสะดวกสบาย มีค่า 0.11 หมายความว่า ถ้าการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินมีความ

สะดวกสบายคนที่มีย้ายได้ยิ่งมียังมีแนวโน้มในการใช้บริการมากขึ้น และมีค่า $R^2 = 0.10$ หรือร้อยละ 10 ในการอธิบายตัวแปรด้านความสะดวกสบายที่มีผลต่อความตั้งใจใช้บริการ เมื่อตรวจสอบค่าสถิติต่างๆ พบว่าค่าสมการ ($X^2 = 385.986$ ($df = 180$, $p < 0.000$), $X^2/df = 2.144 < 3$, $GFI = 0.941 > 0.90$, $CFI = 0.966 > 0.95$, $RMSEA = 0.045 \leq 0.050$) ซึ่งดัชนีทุกตัวอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี ผ่านเกณฑ์ต่างๆ ที่กำหนด และมีค่า $R^2 = 0.452$ ซึ่งเป็นค่าที่มากที่สุดจากแบบจำลองทั้ง 3 แบบ แสดงว่าแบบจำลองนี้สามารถอธิบายความตั้งใจใช้บริการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินได้ถึงร้อยละ 45

4.5.4 การเปรียบเทียบแบบจำลองสมการโครงสร้างทั้ง 3 รูปแบบ

งานวิจัยนี้กำหนดแบบจำลองสมการโครงสร้างไว้ 3 รูปแบบ จากผลการวิเคราะห์ค่าสถิติต่างๆ สามารถแสดงผลเปรียบเทียบค่าสถิติ เช่น ค่าสัมประสิทธิ์ความถดถอย (Standardized Regression Coefficient) ผลกระทบทางตรง (Direct Effect) ผลกระทบทางอ้อม (Indirect Effect) รวมถึงค่าดัชนีชี้วัดต่างๆ ของแบบจำลอง แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 4.29

4.5.4.1 การเปรียบเทียบค่าสัมประสิทธิ์ความถดถอย (Standardized Regression Coefficient) ของแบบจำลองสมการโครงสร้างทั้ง 3 รูปแบบ

ตารางที่ 4.29 ผลการเปรียบเทียบค่าสัมประสิทธิ์ความถดถอย (Standardized Regression Coefficient) ของแบบจำลองสมการโครงสร้างทั้ง 3 รูปแบบ

ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร	แบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง (SEM)		
	SEM 1	SEM 2	SEM 3
WF <--- PF	0.35*** ₍₂₎	0.40*** ₍₂₎	0.37*** ₍₂₎
WF <--- AF	0.44*** ₍₁₎	0.47*** ₍₁₎	0.46*** ₍₁₎
WF <--- CF	-0.19*** ₍₃₎	-0.24*** ₍₃₎	-0.24*** ₍₃₎
CF <--- SF	-	0.22***	0.22***
WF <--- INCOME	-	-	0.10***
CF <--- INCOME	-	-	0.11*** ₍₄₎

*** $p < 0.001$

$X \text{ <--- } Y$ = ปัจจัย Y ได้รับอิทธิพลจากปัจจัย X

(x) = ลำดับตัวแปรที่มีผลต่อความตั้งใจเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน เรียงลำดับจากมากไปน้อย

จากตารางที่ 4.29 ค่าสัมประสิทธิ์ความถดถอย (Standardized Regression Coefficient) ของแบบจำลองสมการโครงสร้างทั้ง 3 รูปแบบที่มีพื้นฐานมาจากทฤษฎีพฤติกรรมตามแบบแผน (TPB) เป็นไปในลักษณะสอดคล้องกัน โดยปัจจัยที่ส่งผลมากที่สุดได้แก่ ปัจจัยด้านผลสัมฤทธิ์ (AF) รองลงมาได้แก่ ปัจจัยด้านประสิทธิภาพ (PF) และปัจจัยด้านความสะดวกสบาย (CF) แต่แบบจำลอง SEM1 SEM2 และ SEM3 มีปัจจัยที่ส่งผลต่อความตั้งใจใช้บริการทั้งทางตรงและทางอ้อม ได้แก่ ปัจจัยด้านสังคม (SF) และปัจจัยด้านรายได้เฉลี่ยต่อเดือน (INCOME) และจากตารางยังพบอีกว่า ค่า R^2 (Squared Multiple Correlation) มีค่าแตกต่างกัน โดยแบบจำลอง SEM3 มีค่ามากที่สุด $R^2 = 0.452$ ซึ่งสามารถทำนายความตั้งใจใช้บริการได้ถึงร้อยละ 45

4.5.4.2 ตรวจสอบผลกระทบทางตรง (Direct Effect) ผลกระทบทางอ้อม (Indirect Effect) ของแบบจำลองสมการโครงสร้างทั้ง 3 รูปแบบ

จากผลการวิเคราะห์ตารางที่ 4.29 ทำให้รู้ว่าปัจจัยด้านใดส่งผลมากที่สุด ในส่วนนี้จะเป็นการตรวจสอบว่าปัจจัยด้านนั้นเป็นจริงหรือไม่ โดยจะทำการตรวจสอบผลกระทบทางตรงและผลกระทบทางอ้อม ในแบบจำลองสมการโครงสร้างทั้ง 3 รูปแบบ ดังแสดงผลตามตารางที่ 4.30-4.32

ตารางที่ 4.30 ผลกระทบทางตรง และผลกระทบทางอ้อม (โดยรวม) ของแบบจำลอง SEM1

ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร	แบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง (SEM)		
	ผลกระทบทางตรง	ผลกระทบทางอ้อม	ผลกระทบโดยรวม
WF <--- PF	0.35	-	0.35
WF <--- AF	0.44	-	0.44
WF <--- CF	-0.19	-	-0.19

$X \leftarrow Y$ = ปัจจัย Y ได้รับอิทธิพลจากปัจจัย X

ตารางที่ 4.31 ผลกระทบทางตรง และผลกระทบทางอ้อม (โดยรวม) ของแบบจำลอง SEM2

ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร	แบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง (SEM)		
	ผลกระทบทางตรง	ผลกระทบทางอ้อม	ผลกระทบโดยรวม
WF <--- PF	0.40	-	0.40
WF <--- AF	0.47	-	0.47
WF <--- CF	-0.24	-	-0.24
CF <--- SF	0.22		0.22
WF <--- CF <--- SF	-	$0.40 \times 0.22 = 0.09$	$0.40 + 0.09 = 0.49$

$X \leftarrow Y$ = ปัจจัย Y ได้รับอิทธิพลจากปัจจัย X

ตารางที่ 4.32 ผลกระทบทางตรง และผลกระทบทางอ้อม (โดยรวม) ของแบบจำลอง SEM3

ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร	แบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง (SEM)		
	ผลกระทบทางตรง	ผลกระทบทางอ้อม	ผลกระทบโดยรวม
WF $\leftarrow$ PF	0.37	-	0.37
WF $\leftarrow$ AF	0.46	-	0.46
WF $\leftarrow$ CF	-0.24	-	-0.24
WF $\leftarrow$ INCOME	0.10	-	0.10
CF $\leftarrow$ SF	0.22	-	0.22
CF $\leftarrow$ INCOME	0.11	-	0.11
WF $\leftarrow$ CF $\leftarrow$ SF	-	$0.37 \times 0.22 = 0.08$	$0.37 + 0.08 = 0.45$
WF $\leftarrow$ CF $\leftarrow$ INCOME	-	$0.37 \times 0.11 = 0.04$	$0.37 + 0.04 = 0.41$

$X \leftarrow Y$ = ปัจจัย Y ได้รับอิทธิพลจากปัจจัย X

จากตารางที่ 4.30 พบว่า แบบจำลอง SEM1 ซึ่งเป็นแบบจำลองพื้นฐาน ไม่มีผลกระทบทางอ้อม ทำให้ค่าต่างๆ และปัจจัยที่ส่งผลคงมีค่าเท่าเดิม ซึ่งแตกต่างจากแบบจำลอง SEM2 (ตารางที่ 4.31) เมื่อเพิ่มตัวแปรด้านสังคม (SF) พบว่า ส่งผลทางตรงต่อปัจจัยด้านความสะดวกสบาย (CF) มีค่า 0.22 และไม่ส่งผลทางตรงต่อความตั้งใจใช้บริการ แต่ส่งผลทางอ้อมต่อความตั้งใจใช้บริการผ่านปัจจัยด้านความสะดวกสบาย มีค่า 0.49

จากตารางที่ 4.32 แบบจำลอง SEM3 พบว่า ปัจจัยด้านรายได้เฉลี่ย (INCOME) ส่งผลทางตรงต่อความตั้งใจใช้บริการ มีค่า 0.10 และส่งผลทางอ้อมต่อความตั้งใจใช้บริการผ่านปัจจัยด้านความสะดวกสบาย มีค่า 0.41

4.5.4.3 การเปรียบเทียบดัชนีชี้วัดของแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้างทั้ง 3 รูปแบบ

การเปรียบเทียบนี้เพื่อยืนยันและตรวจสอบความน่าเชื่อถือของค่าดัชนีต่างๆ ที่ใช้วัดแบบจำลองทั้ง 3 แบบว่ามีความเหมาะสมที่จะนำไปทำนายหรืออธิบายความตั้งใจใช้บริการอากาศยานซึ่งไม่นักบินหรือไม่

ตารางที่ 4.33 ผลการเปรียบเทียบดัชนีชี้วัดของแบบจำลองทั้ง 3 รูปแบบ

ดัชนีชี้วัด	SEM1	SEM2	SEM3	ผลการพิจารณา
Chi-Square (X^2)	74.78	166.12	385.99	
Degree of Freedom (df)	48	83	180	
กลุ่มความสอดคล้องกับทฤษฎี (Absolute Fit Measures)				
Normed Chi-Square (X^2/df)	1.56	2.00	2.14	< 3 ผ่าน
Goodness of Fit Index (GFI)	0.978	0.962	0.941	> 0.90 ผ่าน
Root Mean Square Error of Approximation (RMSEA)	0.032	0.042	0.045	< 0.07 ผ่าน
กลุ่มประเมินความเหมาะสมของแบบจำลอง (Incremental Fit Indices)				
Comparative Fit Index (CFI)	0.993	0.983	0.966	> 0.95 ผ่าน

จากตารางที่ 33 ผลการวิเคราะห์สามารถอธิบายถึงขั้นตอนต่างๆ ในการใส่เพิ่มตัวแปรโดยอ้างอิงจากทฤษฎีพฤติกรรมตามแบบแผนโดยใช้เป็นปัจจัยพื้นฐาน และจะพิจารณาปัจจัยอื่นๆ ซึ่งได้มาจากการทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ใช้กำหนดแบบจำลองสมมติฐานหลากหลายรูปแบบเพื่อที่จะนำมาสร้างแบบจำลองสมมติฐานที่สามารถทำนายหรืออธิบายความตั้งใจเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินได้ดีที่สุด ผลการวิเคราะห์แบบจำลองทั้ง 3 รูปแบบ พบว่า ทุกแบบจำลองสามารถนำไปใช้ทำนายหรืออธิบายพฤติกรรมความตั้งใจใช้บริการ

จากค่าสถิติของแต่ละรูปแบบจำลองทั้ง 3 รูปแบบ พบว่า แบบจำลอง SEM3 เป็นแบบจำลองที่ดีที่สุด โดยพิจารณาจากค่า R^2 ที่มีค่ามากที่สุด ข้อจำกัดของตัวแปรต่างๆ มีความสัมพันธ์กันอย่างสมเหตุสมผล สามารถใช้ทำนายและอธิบายปัจจัยด้านความตั้งใจเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินได้ดีกว่าและมีรายละเอียดที่ครอบคลุมมากกว่าแบบจำลองอีก 2 แบบที่เหลือ

4.6 การอภิปรายผล

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจความตั้งใจของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่จะเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน ซึ่งถือเป็นรูปแบบการคมนาคมสมัยใหม่ที่กำลังได้รับความสนใจอย่างมากทั้งในระดับประเทศและนานาชาติ การเปลี่ยนผ่านจากระบบขนส่งภาคพื้นดินไปสู่ระบบขนส่งอากาศยานแบบขึ้น-ลงแนวดิ่ง (eVTOL) ถือเป็นประเด็นสำคัญที่หลายหน่วยงาน เช่น ICAO, FAA, EASA และ NASA ให้ความสำคัญ โดยเฉพาะในมิติการกำกับดูแลความปลอดภัย และความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น Vertiport และระบบการจัดการจราจรทาง

อากาศและการใช้ห้วงอากาศ (UTM/U-Space) ซึ่งถูกระบุไว้อย่างละเอียดในบทที่ 2 ของงานวิจัยฉบับนี้ ทั้งด้านโครงสร้างเทคโนโลยี แนวโน้มการประยุกต์ใช้ และทฤษฎีอธิบายพฤติกรรมที่ยอมรับนวัตกรรม งานวิจัยนี้จึงมีความสำคัญต่อการทำความเข้าใจทิศทางการยอมรับเทคโนโลยีใหม่ของประชาชน และสู่การวางแผนเพื่อเตรียมความพร้อมของภาครัฐและภาคเอกชนต่อระบบขนส่งอากาศยานในเมืองที่เกิดขึ้นในอนาคต ทำให้สามารถอภิปรายผลในเชิงลึกได้ทั้งในด้านโครงสร้างประชากร พฤติกรรมการเดินทาง ปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจที่จะเดินทาง ทักษะคติ และแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง โดยสามารถอ้างอิงทฤษฎี แนวคิด และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องจากบทที่ 2 เพื่อเชื่อมโยงผลการวิเคราะห์เชิงประจักษ์กับฐานความรู้ทางวิชาการ ดังนี้

4.6.1 ลักษณะประชากรกลุ่มตัวอย่างและนัยสำคัญต่อการยอมรับเทคโนโลยี

จากการอ้างอิงกรอบแนวคิดจากทฤษฎีการยอมรับเทคโนโลยี (Technology Acceptance Model: TAM) สามารถอภิปรายผลการวิจัยได้ว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อยู่ในวัยทำงานตอนต้น (20–25 ปี) และใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะหลัก ผลดังกล่าวสอดคล้องกับแนวคิดด้านพฤติกรรมการเดินทางที่อธิบายว่า การเลือกใช้บริการมักเชื่อมโยงกับ “ความสะดวก ความเร็ว และความคล่องตัว” ของรูปแบบการเดินทางประจำวัน ผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีลักษณะการตัดสินใจเดินทางแบบเน้นความคล่องตัวสูง จึงมีโอกาสเปิดรับนวัตกรรมด้านการเดินทางมากกว่ากลุ่มที่พึ่งพาการเดินทางรูปแบบที่มั่นคง เช่น รถยนต์ส่วนบุคคล นอกจากนี้ ประชากรวัยทำงานตอนต้นเป็นช่วงวัยที่ให้ความสำคัญต่อเทคโนโลยีและการเดินทางที่ตอบโจทย์วิถีชีวิตเมือง ผลดังกล่าวสอดคล้องกับแนวคิดด้าน Technology Acceptance Model (TAM) อธิบายไว้ว่าความสนใจและการรับรู้ประโยชน์ (Perceived Usefulness) เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความตั้งใจใช้เทคโนโลยีอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งยังสอดคล้องกับกรอบของ Davis (1989) ที่ระบุว่า “บุคคลจะยอมรับเทคโนโลยีใหม่เมื่อเห็นว่ามันช่วยให้ชีวิตสะดวกขึ้น” ซึ่งตรงกับผลการวิจัยที่ว่ากลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติด้านประโยชน์และความทันสมัยอยู่ในระดับสูง นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับแนวคิดการเลือกใช้โหมดการเดินทางในงานของ Ory & Mokhtarian (2009) ที่กล่าวถึง “Mobility Opportunities” และข้อจำกัดเชิงโครงสร้างของการเดินทางภายในเมืองใหญ่สอดคล้องโดยตรงกับลักษณะของระบบ UAM ที่ถูกออกแบบมาเพื่อแก้ปัญหาการจราจรภาคพื้นดิน ลดเวลาการเดินทาง และเพิ่มประสิทธิภาพในการเข้าถึงพื้นที่เป้าหมายอย่างรวดเร็ว จึงไม่น่าแปลกใจที่กลุ่มประชากรวัยทำงานตอนต้นจะเป็นกลุ่มที่เปิดรับบริการใหม่มากที่สุด โดยเฉพาะด้านความสะดวก ความรวดเร็ว และความคุ้มค่าด้านเวลา (Time-saving Value) ผลสรุปจากงานวิจัยนี้ยังสอดคล้องกับงานวิจัยของ Winter, S. R., Rice, S., & Lamb, T. L. (2020). ที่กล่าวว่า “ความคุ้นเคย” (Familiarity) เป็นหนึ่งในตัวแปรสำคัญที่สุดที่กำหนดความยอมรับของประชาชนต่ออากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน การที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระดับความสนใจด้านเทคโนโลยีอยู่แล้วจึง

เป็นปัจจัยเสริมที่ทำให้เกิดทัศนคติบวกและความตั้งใจใช้บริการสูง ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีด้านนวัตกรรม (Innovation Adoption) ที่ถูกกล่าวถึงในบทที่ 2 อย่างชัดเจน

4.6.2 พฤติกรรมการเดินทางหากมีการให้บริการด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

4.6.2.1 การครอบครองรถและการเลือกใช้บริการ

ผลการวิจัยพบว่า ผู้ที่ไม่มีรถยนต์มีแนวโน้มเลือกใช้บริการมากกว่าผู้ที่มีรถยนต์อย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดด้านการเข้าถึงบริการและความจำเป็นในการเดินทาง โดยงานวิจัยหลายชิ้นชี้ให้เห็นว่าการเปิดรับบริการใหม่มักสูงกว่าในกลุ่มที่มี “ตัวเลือกการเดินทางจำกัด” (Ahmed et al., 2021) พฤติกรรมดังกล่าวอธิบายได้ตาม “กรอบพฤติกรรมผู้บริโภคด้านการเดินทาง” ซึ่งระบุว่าผู้บริโภคจะเลือกใช้บริการที่ให้ความพึงพอใจและตอบสนองข้อจำกัดของตนมากที่สุด นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับงานวิจัยด้าน Mobility Behavior ของ Ory & Mokhtarian (2009) ที่ระบุว่า “ผู้ใช้ระบบขนส่งที่มีโหมดการเดินทางจำกัดมักเป็นกลุ่ม early adopters ของบริการใหม่” ลักษณะดังกล่าวจึงตรงกับผลการวิจัยที่พบว่ากลุ่มที่ไม่มีรถยนต์มอง UAM เป็น “โอกาส” (Opportunity) มากกว่า “ทางเลือกเสริม” (Alternative Choice)

4.6.2.2 วัตถุประสงค์การเดินทาง ความต้องการในการเดินทาง และค่าบริการที่ยอมรับได้

กลุ่มตัวอย่างเลือกใช้บริการเพื่อเดินทางเพื่อกิจกรรมทั่วไป เช่น ช้อปปิ้ง มากที่สุด ซึ่งเป็นลักษณะที่สอดคล้องกับบริบทของระบบ UAM ในระดับสากลตามที่ระบุในบทที่ 2 เช่นรายงานของ NASA ที่กล่าวถึง UAM ในรูปแบบของ “On-demand Urban Transport” และสอดคล้องกับแนวคิดของ Hook, H., De Vos, J., Van Acker, V., & Witlox, F. (2023). ที่ระบุว่า การเดินทางเชิงสั้นทนการและไม่เป็นทางการมักเป็นประเภทการเดินทางที่เปิดรับรูปแบบใหม่ได้มากกว่า เนื่องจากมีระดับความเสี่ยงที่ผู้ใช้รู้สึกต่ำกว่าเมื่อเทียบกับการเดินทางที่มีข้อจำกัดด้านเวลา เช่น การเดินทางไปทำงาน เป็นต้น ในด้านค่าบริการ กลุ่มตัวอย่างยอมรับราคาที่ 26–30 บาทต่อกิโลเมตรมากที่สุด ซึ่งสะท้อน “ความสมเหตุสมผลด้านมูลค่าที่รับรู้” (Perceived Value) ตามกรอบแนวคิดของการยอมรับเทคโนโลยี (TAM) ซึ่งมองว่าความเต็มใจจ่ายขึ้นอยู่กับ การรับรู้ประโยชน์และความสะดวกในการใช้งานของบริการใหม่

4.6.2.3 ปัจจัยด้านบุคคลและความแตกต่างของพฤติกรรมการเดินทาง

ผลการวิเคราะห์พบว่าปัจจัยด้านเพศ จังหวัดที่อยู่อาศัย สถานภาพครอบครัว อาชีพ และรายได้มีอิทธิพลต่อความตั้งใจใช้บริการ ขณะที่อายุ ระดับการศึกษา และรายได้บางช่วงไม่ส่งผลอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งสอดคล้องกับโมเดลด้านทัศนคติต่ออากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของ Ribeiro, M. A., Gursoy, D., & Chi, O. H. (2022). ที่ระบุว่า ปัจจัยเชิงประชากรบางตัวสามารถคาดการณ์ยอมรับการของผู้ใช้ได้แตกต่างกันตามบริบททางสังคมและเศรษฐกิจ ตัวอย่างเช่น เพศหญิงมีคะแนนทัศนคติด้าน “ความสะดวกสบาย” และ “การยอมรับ” สูงกว่า ซึ่งอธิบายได้จากแนวคิดด้านความรู้สึกปลอดภัย

และการเข้าถึงบริการตามงานของ Ribeiro et al. (2021) ที่พบว่า “ความเชื่อมั่นและความปลอดภัย” เป็นตัวแปรที่มีผลต่อผู้ใช่มากเป็นพิเศษในบริบทของยานพาหนะไร้คนขับ ผู้ที่มีสถานภาพสมรสมีคะแนนความตั้งใจใช้บริการสูงกว่า ซึ่งอาจเชื่อมโยงกับ “แรงจูงใจด้านครอบครัว” และความต้องการรูปแบบการเดินทางที่มีความแน่นอนและปลอดภัยมากขึ้น ความแตกต่างนี้สอดคล้องกับกรอบ TPB ที่อธิบายว่าความตั้งใจของแต่ละบุคคลขึ้นกับ “ทัศนคติ บรรทัดฐานทางสังคม และการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม” ซึ่งแต่ละมิติได้รับอิทธิพลจากลักษณะส่วนบุคคลและประสบการณ์เฉพาะของประชากรแต่ละกลุ่ม

4.6.3 ทัศนคติต่อการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน

ผลการวิจัยพบว่าทัศนคติทุกด้านอยู่ในระดับ “มาก” โดยเฉพาะด้านความรู้สึกและการยอมรับ ซึ่งสอดคล้องกับงานของ Rice & Winter (2019) ที่พบว่าความสนใจ ความสนุก ทัศนคติด้านบวก และความคุ้นเคยต่อเทคโนโลยีเป็นองค์ประกอบสำคัญที่กำหนดความยอมรับอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของผู้โดยสาร การที่กลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติบวกในทุกด้านสามารถอธิบายได้จากปัจจัยต่อไปนี้

ความใหม่ของบริการ

รูปแบบการเดินทางด้วยอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินมีภาพลักษณ์ของ “เทคโนโลยีอนาคต” เป็นภาพแทนของ “Smart Mobility” ในเมืองยุคใหม่ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของระบบขนส่งอัจฉริยะที่ผสมผสานข้อมูล IoT, AI และระบบการบินอัตโนมัติ ทำให้ประชาชนมีความเชื่อว่าระบบมีความแม่นยำ ปลอดภัย และสามารถลดความผิดพลาดจากมนุษย์ได้ ซึ่งกระตุ้นความสนใจของประชาชนตามที่งานของ Rajendran & Srinivas (2020) อธิบายเกี่ยวกับบทบาทของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินแบบขึ้น-ลงทางดิ่งในเมืองสมัยใหม่ ความน่าสนใจด้านประสิทธิภาพและเวลาเดินทาง การเดินทางรูปแบบเป็นการเดินทางที่ช่วยลดเวลาเมื่อเทียบกับภาคพื้นดิน ซึ่งเป็นประโยชน์ที่ได้รับการสนับสนุนจากงานวิจัย ของ Garrow et al. (2021) ที่เน้นว่าจะช่วยลดการจราจรและเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางในเมืองใหญ่

ความปลอดภัยที่ประชาชนรับรู้

ประชาชนมีความเชื่อว่าระบบที่ควบคุมด้วยเทคโนโลยีสามารถลดความเสี่ยงด้านการขับซึ่งผิดพลาดจากมนุษย์ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ ICAO ที่มองระบบของอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินเป็นระบบที่ต้องผ่านการรับรองตามมาตรฐานความปลอดภัยที่เข้มงวด ต้องมีมาตรการด้านกฎระเบียบควบคุม ซึ่งมีผลต่อระดับความเชื่อมั่นของประชาชน เนื่องจากมาตรฐานเหล่านี้เป็นพื้นฐานของการรับรองความปลอดภัย เช่น การรับรองแบบ (Type Certification) และการทดสอบความสมควรเดินอากาศ (Air Worthiness)

4.6.4 แบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง (SEM)

ผลการวิเคราะห์แบบจำลองสมการโครงสร้างยืนยันอย่างชัดเจนว่าตัวแปรด้านผลสัมฤทธิ์ (AF) ประสิทธิภาพ (PF) ความสะดวกสบาย (CF) ปัจจัยสังคม (SF) และรายได้ (INCOME) มีผลต่อความตั้งใจใช้บริการ (WF) อย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งสอดคล้องกับกรอบทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (TPB) และแนวคิดด้านการยอมรับเทคโนโลยีในบทที่ 2

4.6.4.1 ความสอดคล้องกับทฤษฎี TPB (Ajzen, 1991)

TPB อธิบายว่าความตั้งใจพฤติกรรมถูกกำหนดโดย ทศนคติ บรรทัดฐานเชิงอัตวิสัย การรับรู้การควบคุมพฤติกรรม ผลการวิจัยพบว่า AF (ผลสัมฤทธิ์) = ทศนคติด้านประโยชน์ SF (ปัจจัยสังคม) = บรรทัดฐานทางสังคม PF/CF (ประสิทธิภาพ/ความสะดวกสบาย) = การรับรู้ความสามารถในการเข้าถึงบริการ จึงสอดคล้องอย่างยิ่งกับองค์ประกอบทั้งสามของ TPB

4.6.4.2 ความสำคัญสูงของประสิทธิภาพและผลสัมฤทธิ์

ผลที่ AF (ผลสัมฤทธิ์) และ PF (ประสิทธิภาพ) มีอิทธิพลสูงสุดสอดคล้องกับงานของ Ribeiro et al. (2021) ที่พบว่า “ความเชื่อมั่นและความคาดหวังด้านประสิทธิภาพ” เป็นตัวแปรสำคัญที่สุดในการยอมรับเทคโนโลยีอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินของผู้ใช้บริการในสหรัฐอเมริกา นอกจากนั้นผู้ให้บริการยังให้ความสำคัญกับประโยชน์ที่ได้รับ เช่น การลดเวลาเดินทาง ความแม่นยำของเส้นทาง และการไม่ต้องกังวลกับการจราจร รวมถึงความรู้สึกปลอดภัยที่มากกว่ายานพาหนะทั่วไป

4.6.4.3 ปัจจัยสังคมเสริมแรงต่อความตั้งใจ

การที่ SF (ปัจจัยสังคม) ส่งผลเพิ่มต่อ PF (ประสิทธิภาพ), AF (ผลสัมฤทธิ์) และ CF (ความสะดวกสบาย) สอดคล้องกับผลของ Winter & Rice (2020) ที่ระบุว่า การยอมรับของสาธารณะเป็นตัวช่วยเร่งการเปิดรับบริการใหม่ เช่น ระบบ eVTOL หรือ air taxi

4.6.4.4 รายได้มีอิทธิพลเชิงบวกต่อความตั้งใจ

กลุ่มที่มีรายได้สูงมีแนวโน้มยอมรับค่าบริการได้มากกว่า ซึ่งสอดคล้องกับงานศึกษาความเต็มใจจ่าย (willingness to pay) ที่ปรากฏหลายแห่งในบทที่ 2 และสอดคล้องกับโมเดลพฤติกรรมผู้บริโภคที่มองว่าความพร้อมด้านต้นทุนโอกาสส่งผลต่อการตัดสินใจใช้บริการขนส่งรูปแบบใหม่โดยตรง