

บทที่ 5

ผลการศึกษา

การศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่กำหนดการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม จำนวน 200 ราย นำมาวิเคราะห์ประมวลผล และสรุปผลการศึกษา โดยจำแนกผลและนำเสนอออกเป็น 4 ส่วนเพื่อความเข้าใจโดยง่ายดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป แสดงผลการศึกษาเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งประกอบด้วย เพศ อายุ สถานภาพ อาชีพ ระดับการศึกษา รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ตำแหน่งในอาชีพ

ส่วนที่ 2 เป็นข้อมูลเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์และการทำประกันภัยของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่จำนวนรถจักรยานยนต์ในครอบครอง การสวมใส่หมวกนิรภัยขณะขับขี่หรือ นั่งซ้อนท้าย การมีใบขับขี่ เส้นทางที่เดินทางเป็นประจำโดยรถจักรยานยนต์ ระยะเวลาในการขับขี่หรือใช้รถจักรยานยนต์ และข้อมูลการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ

ส่วนที่ 3 เป็นผลการศึกษาในส่วนของปัจจัยที่กำหนดการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้แก่ราคา ความรู้ในสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ของกรมธรรม์ ความเข้มงวดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจ สำนักงานขนส่งจังหวัดฯลฯ และการมีบัตรรับรองสิทธิการเบิกค่ารักษาพยาบาล

ส่วนที่ 4 เป็นผลการศึกษาถึงทัศนคติของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ต่อการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้แก่ความคุ้มค่าในการจัดทำประกันภัย การให้น้ำหนักหรืออันดับความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ฯลฯ

5.1 ข้อมูลทั่วไป

จากการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างเฉพาะผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 200 ราย สรุปข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างได้ดังนี้

เพศ ประกอบด้วยเพศหญิง ร้อยละ 63 และเพศชายร้อยละ 37

อายุ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 15 ปี ถึง 25 ปี คิดเป็นร้อยละ 48 รองลงมาอยู่ระหว่างอายุ 25 ปี ถึง 35 ปี คิดเป็นร้อยละ 36.5 อายุระหว่าง 35 ปี ถึง 45 ปี คิดเป็นร้อยละ 12.5 และอันดับสุดท้ายเป็นกลุ่มผู้ใช้รถที่ อายุมากกว่า 45 ปี คิดเป็นร้อยละ 3 ซึ่งจะเห็นได้ว่ากลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นกลุ่มวัยรุ่นและวัยเริ่มทำงาน ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีกำลังซื้อรถจักรยานยนต์และนิยมใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทาง

สถานภาพ ส่วนใหญ่เป็นโสดร้อยละ 64 สถานภาพสมรสร้อยละ 30.5 และสถานภาพอื่น ๆ ร้อยละ 5.5

อาชีพ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 31.0 รองลงมาเป็นอาชีพรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 24 และอันดับที่สามเป็นนักเรียน/นิสิต/นักศึกษา ร้อยละ 17.5 ในส่วนของอาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ/แพทย์และพยาบาล มีการใช้รถจักรยานยนต์ เพียงร้อยละ 14.0 และอาชีพของผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นสัดส่วนที่น้อยที่สุดคือค้าขายส่วนตัว/เจ้าของกิจการคิดเป็นร้อยละ 12

ระดับการศึกษา ส่วนใหญ่ศึกษาในระดับตั้งแต่ปริญญาตรี/อนุปริญญา ขึ้นไปถึงร้อยละ 45.69 รองลงมาคือระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่าปวส. คิดเป็นร้อยละ 27.41 อันดับสุดท้ายคือระดับมัธยมศึกษาตอนต้นหรือเทียบเท่าปวช. ร้อยละ 26.9

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ร้อยละ 26.40 มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนตั้งแต่ 6,001 บาทขึ้นไป รองลงมาคือร้อยละ 25.38 มีรายได้เฉลี่ย 4,501 – 6,000 บาทต่อเดือน และผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้ไม่เกินเดือนละ 3,000 บาท มีจำนวนร้อยละ 24.87 ส่วนรายได้ต่อเดือน 3,001 – 4,500 บาท มีสัดส่วนน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ 23.35

ตำแหน่งในอาชีพ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ อยู่ในตำแหน่งพนักงานหรือข้าราชการไม่เกิน 3 ถึงร้อยละ 43 รองลงมาไม่ระบุตำแหน่งในอาชีพที่ชัดเจนโดยระบุตำแหน่งในอาชีพเป็นอื่นๆ นอกเหนือที่ได้จัดหัวข้อไว้ จำนวนร้อยละ 26.50 ซึ่งอาจเป็นผลเนื่องจากคำตอบไม่ได้มีไว้ให้ชัดเจน หรือไม่สามรถระบุตำแหน่งที่ชัดเจนได้ เช่นอาชีพรับจ้างทั่วไป แผลงลอยหาบเร่ ฯลฯ หรือไม่ต้องการเปิดเผยข้อมูล ถ้าหากดูข้อมูลของอาชีพรับจ้างทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามมีจำนวนถึงร้อยละ 24 แต่ไม่ปรากฏในตำแหน่งในอาชีพเป็นสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน ซึ่งจะได้กล่าวไว้ในข้อเสนอนี้ต่อไป ในส่วนนักเรียน/นักศึกษามีจำนวนร้อยละ 17.50 ตำแหน่งในอาชีพที่น้อยที่สุดได้แก่หุ้นส่วน/เจ้าของกิจการ มีเพียงร้อยละ 4.50

สถานภาพในครอบครัว ส่วนใหญ่ร้อยละ 48 ของผู้ตอบแบบสอบถามเป็นบุตร/ธิดา รองลงมามีสถานภาพเป็นผู้อาศัยในครอบครัว ร้อยละ 19.50 ส่วนหัวหน้าครอบครัว/ผู้หารายได้

หลัก มีการใช้รถจักรยานยนต์เพียงร้อยละ 18.50 สัดส่วนที่น้อยที่สุดได้แก่คู่สมรสมีเพียงร้อยละ 14.0 (ตารางที่ 5.1)

ตารางที่ 5.1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้รถจักรยานยนต์ ในเขตอำเภอเมืองจังหวัดเชียงใหม่

ข้อมูล	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	74	37
หญิง	126	63
รวม	200	100
2. อายุ		
มากกว่า 15 ปี - 25 ปี	96	48
มากกว่า 25 ปี - 35 ปี	73	36.50
มากกว่า 35 ปี - 45 ปี	25	12.50
มากกว่า 45 ปี	6	3
รวม	200	100
3. สถานภาพ		
โสด	128	64
สมรส	62	30.50
อื่น ๆ	11	5.5
รวม	200	100
4. อาชีพ		
นักเรียน/นิสิต /นักศึกษา	35	17.5
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/แพทย์/พยาบาล	28	14.0
พนักงานบริษัทเอกชน	62	31.0
ค้าขายส่วนตัว/เจ้าของกิจการ	24	12
รับจ้างทั่วไป	48	24
รวม	200	100

ตารางที่ 5.1 (ต่อ)

ข้อมูล	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
5. ระดับการศึกษา		
มัธยมศึกษาตอนต้นหรือเทียบเท่าปวช.	53	26.90
มัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่าปวส.	54	27.41
ตั้งแต่ปริญญาตรีหรืออนุปริญญาขึ้นไป	90	45.69
รวม	197	100
6. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน		
ไม่เกิน 3,000 บาท	49	24.87
3,001 บาท - 4,500 บาท	46	23.35
4,501 บาท - 6,000 บาท	50	25.38
ตั้งแต่ 6,001 บาท ขึ้นไป	52	26.40
รวม	197	100
7. ตำแหน่งในอาชีพ		
นักเรียน/นักศึกษา	35	17.50
หัวหน้างาน หรือข้าราชการ ไม่เกินซี 5	15	7.50
หุ้นส่วน/เจ้าของกิจการ	11	4.50
พนักงานหรือข้าราชการ ไม่เกินซี 3	86	43
อื่นๆ ไม่ระบุ	53	26.50
รวม	200	100
8. สถานภาพในครอบครัว		
หัวหน้าครอบครัว/ผู้หารายได้หลัก	37	18.50
คู่สมรส	28	14.0
บุตร/ธิดา	96	48
ผู้อาศัย	39	19.50
รวม	200	100

5.2 ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์และการทำประกันภัยของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากการเก็บข้อมูลผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอเมืองจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 200 ราย วิเคราะห์ผลข้อมูลในส่วนการใช้รถจักรยานยนต์และการทำประกันภัยของผู้ใช้รถดังกล่าว โดยสรุปได้ดังนี้

1) จำนวนรถจักรยานยนต์ที่ใช้งานประจำในบ้าน ส่วนใหญ่ผู้ตอบแบบสอบถามมีรถจักรยานยนต์ในบ้านใช้เพียง 1 คันคิดเป็นร้อยละ 49.0 รองลงมา มีรถจักรยานยนต์ในบ้าน 2 คัน คิดเป็นร้อยละ 33.50 อันดับสามร้อยละ 12.0 มีรถจักรยานยนต์ในบ้าน 3 คัน อันดับสี่คือร้อยละ 4.5 มีรถจักรยานยนต์ในบ้านตั้งแต่ 4 คันขึ้นไป

2) การทำประกันภัยของรถจักรยานยนต์ที่ใช้งานประจำในบ้าน

- ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรถจักรยานยนต์ที่ใช้งานในบ้านตั้งแต่ 1 คันมีการจัดทำประกันภัยและต่อทะเบียนภาษี มากที่สุดร้อยละ 72.87 รองลงมาร้อยละ 13.83 ไม่ต่อทะเบียนภาษีรถจักรยานยนต์ประจำปี และไม่ทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ และร้อยละ 7.45 มีการจัดทำประกันภัย พ.ร.บ.ฯ แต่ไม่ต่อทะเบียนภาษีรถจักรยานยนต์ประจำปี และน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ 5.85 มีการต่อทะเบียนภาษีรถจักรยานยนต์ประจำปี แต่ไม่ทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ

- กรณีที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีรถจักรยานยนต์ที่ใช้งานในบ้านตั้งแต่ 2 คัน มีการจัดทำประกันภัยและต่อทะเบียนภาษี มากที่สุดร้อยละ 73.33 รองลงมาร้อยละ 18.90 ไม่ทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ และไม่ต่อทะเบียนภาษีรถจักรยานยนต์ประจำปี ร้อยละ 4.44 ไม่ทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ แต่ต่อทะเบียนภาษีรถจักรยานยนต์ประจำปี และน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ 3.33 ทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ แต่ไม่ต่อทะเบียนภาษีรถจักรยานยนต์ประจำปี

- กรณีผู้ตอบแบบสอบถามมีรถจักรยานยนต์ที่ใช้งานในบ้านตั้งแต่ 3 คัน มีการจัดทำประกันภัยและต่อทะเบียนภาษี มากที่สุดร้อยละ 81.48 รองลงมาร้อยละ 7.41 ไม่ทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ และไม่ต่อทะเบียนภาษีรถจักรยานยนต์ประจำปี ซึ่งเท่ากับสัดส่วนของการไม่ทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ แต่ต่อทะเบียนภาษีรถจักรยานยนต์ประจำปี และน้อยที่สุดคิดเป็นร้อยละ 3.7 ทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ แต่ไม่ต่อทะเบียนภาษีรถจักรยานยนต์ประจำปี

- กรณีผู้ตอบแบบสอบถามมีรถจักรยานยนต์ที่ใช้งานในบ้านตั้งแต่ 4 คัน มีการจัดทำประกันภัยแต่ไม่ต่อทะเบียนภาษี มากที่สุดร้อยละ 66.67 และร้อยละ 33.33 ไม่ทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ แต่ต่อทะเบียนภาษีรถจักรยานยนต์ประจำปี

3) การยืมรถจักรยานยนต์ใช้งานกรณีรถจักรยานยนต์ในบ้านถูกใช้งานอื่นอยู่ จากผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 200 คน มีการยืมรถจักรยานยนต์ใช้งานเพียง 27 คน แสดงให้เห็นว่ารถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่จำเป็นและมีใช้งานประจำเกือบทุกครัวเรือน และในกรณีที่มีความจำเป็นต้องใช้งานมากกว่าจำนวนรถที่มี ก็มักจะมีการขอยืมใช้งาน โดยส่วนใหญ่ร้อยละ 35.70 เป็นการขอยืมใช้จากญาติ ๆ มีสัดส่วนเท่ากับการเช่า/มอเตอร์ไซด์รับจ้าง ในการใช้งาน และการขอยืมใช้จากข้างบ้านมีสัดส่วนน้อยที่สุดเพียงร้อยละ 25 ของการยืมใช้งานทั้งหมด

4) การสวมหมวกนิรภัย พฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถาม มีสัดส่วนที่มากที่สุดคือมีการสวมหมวกนิรภัยประมาณ 80 % ขณะขับขี่หรือนั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ จำนวนถึงร้อยละ 27 รองลงมาคือกลุ่มผู้สวมหมวกนิรภัยประมาณ 50% ขณะขับขี่หรือนั่งซ้อนท้าย ร้อยละ 24 ส่วนการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่หรือนั่งซ้อนท้าย คิดเป็นร้อยละ 23.50 ส่วนผู้ขับขี่ที่สวมหมวกนิรภัยประมาณ 20% ขณะขับขี่ มีสัดส่วนที่น้อยที่สุดคือเพียงร้อยละ 12 และผู้ขับขี่ที่ไม่เคยสวมใส่หมวกนิรภัยเลยขณะขับขี่หรือนั่งซ้อนท้าย คิดเป็นร้อยละ 13.50 แสดงให้เห็นถึงสัดส่วนของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ที่มีการสวมใส่หมวกนิรภัยทุกครั้งที่มีการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่น้อยมาก ซึ่งเป็นพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อการบาดเจ็บของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ และควรได้รับการรณรงค์การสวมใส่หมวกนิรภัยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ทั้งนี้เพื่อลดการบาดเจ็บอันอาจเกิดขึ้นได้ต่อไป

5) การทำใบขับขี่ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีการจัดทำใบขับขี่ถึงร้อยละ 71.50 ส่วนผู้ขับขี่ที่ไม่มีใบขับขี่ มีจำนวนร้อยละ 28.50

6) เส้นทางการใช้งานโดยรถจักรยานยนต์เป็นประจำ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้เส้นทางเดินทางจากบ้าน ไปที่ทำงาน/สถานศึกษาถึงร้อยละ 59 โดยมีค่าเฉลี่ยในการเดินทางต่อวัน 13.55 กิโลเมตร รองลงมาได้แก่เส้นทางจากบ้านไปตลาด ร้อยละ 15.50 โดยมีค่าเฉลี่ยระยะทาง 5.76 กิโลเมตรต่อวัน รองลงมาได้แก่เส้นทางจากบ้าน ไปตลาด ไปที่ทำงาน ไปเที่ยว ฯลฯ ร้อยละ 15 โดยมีค่าเฉลี่ยในการเดินทาง 25.11 กิโลเมตรต่อวัน และเส้นทางที่ใช้งานน้อยที่สุดได้แก่เส้นทางจากบ้าน ไปที่ทำงาน /ตลาด พักผ่อน คิดเป็นร้อยละ 10.50 โดยมีค่าเฉลี่ยของระยะทาง 20.71 กิโลเมตรต่อวัน

7) ระยะเวลาในการใช้รถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่ผู้ตอบแบบสอบถามมีการใช้รถจักรยานยนต์ มากกว่า 3 ปี ถึงร้อยละ 82 รองลงมาคือกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ไม่เกิน 1 ปี คิดเป็นร้อยละ 6.50 การใช้งานระหว่าง 1 ปี - 2 ปี มีจำนวนร้อยละ 8 และผู้ใช้รถที่น้อยที่สุดคือกลุ่มผู้ใช้รถระหว่าง 2 ปี - 3 ปี มีเพียงร้อยละ 3.50

8) การทำประกันภัยของรถที่ใช้งาน มีสัดส่วนของการทำประกันภัยที่มากกว่า ไม่ทำประกันภัย โดยร้อยละ 77.70 มีการจัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ส่วนผู้ที่ไม่จัดทำประกันภัย

ตามพระราชบัญญัติ คิดเป็นร้อยละ 22.30

9) การซื้อประกันภัย ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่จัดซื้อกรมธรรม์ประกันภัยด้วยตนเองถึงร้อยละ 61.30 รองลงมาคือบิดา/มารดา เป็นผู้ซื้อกรมธรรม์ฯ ให้ ซึ่งหากพิจารณาถึงอายุของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุอยู่ระหว่าง 15-25 ปี ถึงร้อยละ 48 และอายุ 25ปี – 35 ปี คิดเป็นร้อยละ 36.5 ซึ่งมีความสอดคล้องกับอายุของผู้จัดซื้อกรมธรรม์ประกันภัยซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในช่วงของเรียน และวัยทำงาน (ตารางที่ 5.2)

5.3 ปัจจัยที่กำหนดการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535

เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่กำหนดการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ได้ทำการเก็บรวบรวมตัวอย่างของกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 200 ตัวอย่าง นำมาวิเคราะห์โดยกำหนดปัจจัยที่นำมาใช้ในการศึกษาจำนวน 6 ปัจจัยได้แก่

- 1) ราคาหรือเบี้ยประกันภัยมีผลต่อการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ
- 2) รายได้ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีผลต่อการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ โดยผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่มีรายได้สูง มีโอกาสหรือสัดส่วนในการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ที่มากกว่าผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่มีรายได้น้อยกว่า
- 3) ระดับการศึกษา มีผลต่อการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ โดยแนวโน้มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่มีระดับการศึกษาที่สูงมีการทำประกันภัยในสัดส่วนที่สูงกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่า
- 4) ความรู้ในสิทธิประโยชน์หรือเงื่อนไขความคุ้มครองของกรมธรรม์มีผลต่อการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ โดยผู้ใช้รถจักรยานยนต์หรือผู้ครอบครองรถหรือเจ้าของรถมีโอกาสหรือสัดส่วนในการทำประกันภัยที่มากกว่าผู้ที่ไม่มีความรู้ในสิทธิประโยชน์หรือเงื่อนไขความคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ
- 5) ความเข้มงวดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีผลต่อการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ เช่นความเข้มงวดของสำนักงานขนส่งจังหวัดในการกำหนดให้มีการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ก่อนทำการต่อทะเบียนภาษีรถจักรยานยนต์ หรือความเข้มงวดในการตรวจจับและปรับของเจ้าหน้าที่ตำรวจมีผลต่อการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ มากยิ่งขึ้น เป็นต้น
- 6) การมีบัตรรับรองสิทธิในการเบิกค่ารักษาพยาบาลเช่นบัตรประกันสังคม บัตรประกันสุขภาพถ้วนหน้า (บัตรทอง 30 บาท) บัตรประกันสุขภาพของสาธารณสุขจังหวัด บัตรประกันสุขภาพส่วนบุคคล (PA : Personal Accident) กรมธรรม์ประกันชีวิตซึ่งมีความคุ้มครองในการเบิกจ่ายค่ารักษาพยาบาล หรือบัตรข้าราชการ ฯลฯ มีผลต่อการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ โดยผู้ที่มีบัตรรับรองสิทธิการรักษาต่างๆ ดังกล่าว มีสัดส่วนหรือแนวโน้มในการทำประกันภัยน้อยกว่าผู้ที่ไม่มีการรับรองสิทธิรักษาต่างๆ

ตารางที่ 5.2 ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์และการทำประกันภัยของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูล	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
1. จำนวนรถจักรยานยนต์ที่ใช้งานประจำในบ้าน		
1 คัน	98	49.50
2 คัน	67	33.83
3 คัน	24	12.12
ตั้งแต่ 4 คันขึ้นไป	9	4.55
รวม	198	100.0
2. การทำประกันภัยและต่อทะเบียนภาษีรถฯ ของ		
2.1 รถใช้งานประจำคันที่ 1		
ไม่ทำประกันภัยแต่ต่อทะเบียนภาษีรถฯ	11	5.85
ทำประกันภัยแต่ไม่ต่อทะเบียนภาษีรถฯ	14	7.45
ไม่ทำประกันภัยและไม่ต่อทะเบียนภาษีรถฯ	26	13.83
ทำประกันภัยฯ และต่อทะเบียนภาษีรถฯ	137	72.87
รวม	188	100.0
2.2 รถใช้งานประจำคันที่ 2		
ทำประกันภัยแต่ไม่ต่อทะเบียนภาษีรถฯ	3	3.33
ไม่ทำประกันภัยแต่ต่อทะเบียนภาษีรถฯ	4	4.44
ไม่ทำประกันภัยและไม่ต่อทะเบียนภาษีรถฯ	17	18.90
ทำประกันภัยฯ และต่อทะเบียนภาษีรถฯ	66	73.33
รวม	90	100.0
2.3 รถใช้งานประจำคันที่ 3		
ทำประกันภัยแต่ไม่ต่อทะเบียนภาษีรถฯ	1	3.70
ไม่ทำประกันภัยแต่ต่อทะเบียนภาษีรถฯ	2	7.41
ไม่ทำประกันภัยและไม่ต่อทะเบียนภาษีรถฯ	2	7.41
ทำประกันภัยฯ และต่อทะเบียนภาษีรถฯ	22	81.48
รวม	27	100.0

ตารางที่ 5.2 (ต่อ)

ข้อมูล	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
2.4 รถใช้งานประจำคันที่ 4		
ไม่ทำประกันภัยแต่ต่อทะเบียนภาษีรถฯ	1	33.33
ทำประกันภัยแต่ไม่ต่อทะเบียนภาษีรถฯ	2	66.67
ไม่ทำประกันภัยแต่ต่อทะเบียนภาษีรถฯ	-	
ทำประกันภัยฯ และต่อทะเบียนภาษีรถฯ	-	
รวม	3	100.0
3. การยืมรถจักรยานยนต์ใช้งาน (กรณีรถใช้งานอื่นอยู่)		
ขอยืมจากข้างบ้าน	7	25
ขอยืมจากญาติ ๆ กัน	10	35.70
เช่า/มอเตอร์ไซค์รับจ้าง	10	35.70
รวม	27	100.0
4. การสวมหมวกนิรภัย		
สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งขณะขับขี่	47	23.50
สวมหมวกนิรภัยประมาณ 80%	54	27
สวมหมวกนิรภัยประมาณ 50%	48	24
สวมหมวกนิรภัยประมาณ 20-30%	24	12
ไม่เคยสวมหมวกนิรภัยเลยขณะขับขี่	27	13.50
รวม	200	100.0
5. การทำใบขับขี่		
มีใบขับขี่	143	71.50
ไม่มีใบขับขี่	57	28.50
รวม	200	100.0
6. เส้นทางที่ใช้ประจำ		
บ้าน ไป ที่ทำงาน/สถานศึกษา	118	ค่าเฉลี่ย 13.55 กม.
บ้าน ไปตลาด	31	ค่าเฉลี่ย 5.76 กม.
บ้าน ไปที่ทำงาน/ตลาด ไปพักผ่อน	21	ค่าเฉลี่ย 20.71 กม.
อื่น ๆ ไปที่ทำงาน ไปตลาด ฯลฯ	31	ค่าเฉลี่ย 25.11 กม.

ตารางที่ 5.2 (ต่อ)

ข้อมูล	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
7. ระยะเวลาในการใช้รถจักรยานยนต์		
ไม่เกิน 1 ปี	13	6.50
ระหว่าง 1 ปี - 2 ปี	16	8.0
ระหว่าง 2 ปี - 3 ปี	7	3.50
มากกว่า 3 ปี	164	82.0
รวม	200	100.0
8. การทำประกันภัยของรถจักรยานยนต์ที่ใช้งาน		
ทำประกันภัย	153	77.70
ไม่ทำประกันภัย	44	22.30
รวม	197	100.0
9. ผู้ซื้อประกันภัย		
ซื้อด้วยตนเอง	92	61.30
บิดา/มารดาเป็นผู้ซื้อ	45	30
พี่/น้อง เป็นผู้ซื้อ	5	3.30
คู่สมรส/อื่น ๆ เป็นผู้ซื้อ	8	5.30
รวม	150	100.0

ผลการศึกษาในส่วนของปัจจัยที่กำหนดการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 มีดังต่อไปนี้

1) ราคาหรือเบี้ยประกันภัยของกรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ มีผลต่อการทำประกันภัย โดยทำการศึกษาเป็น 3 กรณีคือ

(ก) กรณีการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ กับราคาหรือเบี้ยประกันภัย ณ ราคาปัจจุบัน โดยทำการสอบถามข้อมูลจากผู้ใช้รถจักรยานยนต์ว่า ณ ราคากรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ปัจจุบัน ตามประเภทรถที่ผู้ตอบแบบสอบถามใช้อยู่ซึ่งอยู่ในอัตราใดอัตราหนึ่งใน 4 อัตรามาตรฐาน ผู้ตอบแบบสอบถามจะตัดสินใจทำประกันหรือซื้อประกันหรือไม่ เนื่องจากในกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามมีเพียงร้อยละ 61.30 เป็นผู้ซื้อประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ด้วยตนเอง อีกร้อยละ 38.70 ซื้อ

ประกันภัยโดยผู้อื่น (ตามตารางที่ 5.2) เมื่อวิเคราะห์ผลจากข้อมูลการทดสอบตามตารางที่ 5.3 ได้ค่า ได้ค่าไคว์สแควร์ (χ^2) เท่ากับ 12.233 และค่า Significance เท่ากับ 0.000 แสดงว่าการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ กับราคาหรือเบี้ยประกันภัย ณ ราคาปัจจุบัน มีความเกี่ยวข้องกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95 % โดยสัดส่วนของการไม่ทำประกันภัยของผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 21 ราย ณ ราคาปัจจุบัน มีสัดส่วนผู้ตอบแบบสอบถามที่มีประกันภัยฯ อยู่แล้ว 10 รายคิดเป็นร้อยละ 47.62 และผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่มีประกันภัยฯ จำนวน 11 ราย หรือร้อยละ 52.38 ส่วนผู้ตอบแบบสอบถามที่ตัดสินใจทำประกันภัย ณ ราคาปัจจุบัน จำนวน 176 ราย มีสัดส่วนของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีประกันภัยฯ อยู่แล้ว 143 รายคิดเป็นร้อยละ 81.25 และผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่มีประกันภัยฯ จำนวน 33 ราย หรือร้อยละ 18.75 โดยผู้ตอบแบบสอบถามที่มีประกันภัยอยู่แล้ว จำนวน 153 ราย ตัดสินใจที่จะทำประกันภัยฯ ณ ราคาปัจจุบัน จำนวน 143 ราย ไม่ทำประกันภัย 10 ราย ส่วนผู้ที่ไม่ได้มีประกันภัยฯ จำนวน 44 ราย ตัดสินใจไม่ทำประกันภัย ณ ราคาปัจจุบัน 11 ราย และตัดสินใจทำประกันฯ เพิ่มขึ้น 33 ราย จะเห็นได้ว่าการตัดสินใจทำประกันภัย ณ ราคาปัจจุบัน ของกลุ่มที่ไม่มีประกันภัย เพิ่มขึ้นในจำนวนที่มากกว่า จำนวนที่ลดลงของกลุ่มที่ตัดสินใจไม่ทำประกันภัย ณ ราคาปัจจุบัน

ตารางที่ 5.3 ความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันภัยกับราคาปัจจุบัน หรือเบี้ยประกันภัยของกรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ

การตัดสินใจซื้อกรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ประเภทรถจักรยานยนต์ ณ ราคาปัจจุบัน	การทำประกันภัยของรถที่ใช้งาน		รวม
	ทำ	ไม่ทำ	
ไม่ซื้อ (ร้อยละ)	10 (47.62)	11 (52.38)	21 (100.0)
ซื้อ (ร้อยละ)	143 (81.25)	33 (18.75)	176 (100.0)
รวม (ร้อยละ)	153 (77.66)	44 (22.34)	197 (100.0)

ไคว์สแควร์ (χ^2) = 12.233 , d.f. = 1 , Significance = .000

(ข) กรณีการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ กับการตัดสินใจซื้อกรรมทรัพย์ประกันภัยเมื่อราคาหรือเบี้ยประกันภัย ลดลง 10 % จากราคาปัจจุบัน โดยทำการสอบถามข้อมูลจากผู้ใช้รถจักรยานยนต์ว่า ถ้าราคากรรมทรัพย์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ลดลง 10 % จากราคาปัจจุบัน ตามประเภทรถที่ผู้ตอบแบบสอบถามใช้อยู่ซึ่งอยู่ในอัตราใดอัตราหนึ่งใน 4 อัตรามาตรฐาน ผู้ตอบแบบสอบถามจะตัดสินใจทำประกันหรือซื้อประกันหรือไม่ เนื่องจากในกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามมีเพียงร้อยละ 61.30 เป็นผู้ซื้อประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ด้วยตนเอง อีกร้อยละ 38.70 ซื้อประกันภัยโดยผู้อื่น (ตามตารางที่ 5.2) เมื่อวิเคราะห์ผลจากข้อมูลการทดสอบตามตารางที่ 5.4 ได้ค่าไค์สแควร์ (χ^2) เท่ากับ 14.401 และค่า Significance เท่ากับ 0.000 แสดงว่าการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ กับการราคาหรือเบี้ยประกันภัยของกรรมทรัพย์เมื่อราคาเปลี่ยนแปลงโดยลดลง 10 % มีความเกี่ยวข้องกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95 % โดยสัดส่วนของการไม่ทำประกันภัยของผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 28 ราย ณ ราคาที่ลดลง 10% จากราคาปัจจุบัน มีสัดส่วนผู้ตอบแบบสอบถามที่มีประกันภัยฯ อยู่แล้ว 14 รายคิดเป็นร้อยละ 50.00 และผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่มีประกันภัยฯ จำนวน 14 ราย หรือร้อยละ 50.00 ส่วนผู้ตอบแบบสอบถามที่ทำประกันภัย ณ ราคาที่ลดลง 10% จากราคาปัจจุบัน มีจำนวน 169 ราย มีสัดส่วนผู้ตอบแบบสอบถามที่มีประกันภัยฯ อยู่แล้ว 139 รายคิดเป็นร้อยละ 82.25 และผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่มีประกันภัยฯ จำนวน 30 ราย หรือร้อยละ 17.75 โดยผู้ตอบแบบสอบถามที่มีประกันภัยอยู่แล้ว จำนวน 153 ราย ยังตัดสินใจที่จะทำประกันภัยฯ ณ ราคาที่ลดลง 10% จากราคาปัจจุบัน จำนวน 139 ราย ไม่ทำประกันภัย 14 ราย ส่วนในผู้ที่ไม่มีประกันภัยฯ จำนวน 44 ราย ตัดสินใจไม่ทำประกันภัย ณ ราคาที่ลดลง 10% จากราคาปัจจุบัน จำนวน 14 ราย และตัดสินใจทำประกันฯ เพิ่มขึ้น 30 ราย จะเห็นได้ว่าการตัดสินใจทำประกันภัย ณ ราคาที่ลดลง 10% จากราคาปัจจุบัน ของกลุ่มที่ไม่มีประกันภัย เพิ่มขึ้นในจำนวนมากกว่า จำนวนที่ลดลงของกลุ่มที่ตัดสินใจไม่ทำประกันภัย โดยเมื่อสอบถามเหตุผลของผู้ตอบแบบสอบถามถึงการไม่ตัดสินใจซื้อประกันภัยกรณีที่ราคาลดลง 10 % นั้น เนื่องจากเกรงว่าจำนวนความคุ้มครองของกรรมทรัพย์ประกันภัยจะลดลง ทำให้ต้องดูก่อนว่าเหตุใดราคาลดลง ซึ่งสอดคล้องกับพฤติกรรมผู้บริโภค (Consumer behavior) ในการบริโภคหรือตัดสินใจซื้อสินค้าและบริการชนิดใดชนิดหนึ่ง ณ ราคาใดราคาดังนั้น ผู้บริโภคประพฤติปฏิบัติอย่างมีเหตุผล (rational action) ภายใต้ความพึงพอใจและอรรถประโยชน์ที่ได้รับจากการบริโภคสินค้านั้น

ตารางที่ 5.4 ความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ กับราคาหรือเบี้ยประกันภัยของกรมธรรม์กรณีราคาเปลี่ยนไปโดยลดลง 10% จากราคาปัจจุบัน

การตัดสินใจซื้อกรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ประเภทรถจักรยานยนต์ เมื่อราคาลดลง 10%	การทำประกันภัยของรถที่ใช้งาน		รวม
	ทำ	ไม่ทำ	
ไม่ซื้อ (ร้อยละ)	14 (50.0)	14 (50.0)	28 (100.0)
ซื้อ (ร้อยละ)	139 (82.25)	30 (17.75)	169 (100.0)
รวม (ร้อยละ)	153 (77.66)	44 (22.34)	197 (100.0)

ไคร์สแควร์ (χ^2) = 14.401, d.f. = 1, Significance = .000

(ค) กรณีการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ กับราคาหรือเบี้ยประกันภัยเมื่อราคาเปลี่ยนแปลงโดยเพิ่มขึ้น 10% จากราคาปัจจุบัน โดยทำการสอบถามข้อมูลจากผู้ให้รถจักรยานยนต์ว่า ถ้าราคากรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ เพิ่มขึ้น 10% จากราคาปัจจุบัน ตามประเภทรถที่ผู้ตอบแบบสอบถามใช้อยู่ซึ่งอยู่ในอัตราใดอัตราหนึ่งใน 4 อัตรามาตรฐาน ผู้ตอบแบบสอบถามจะตัดสินใจทำประกันหรือซื้อประกันหรือไม่ เนื่องจากในกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามมีเพียงร้อยละ 61.30 เป็นผู้ซื้อประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ด้วยตนเอง อีกร้อยละ 38.70 ซื้อประกันภัยโดยผู้อื่น (ตามตารางที่ 5.2) เมื่อวิเคราะห์ผลจากข้อมูลการทดสอบตามตารางที่ 5.5 ได้ค่าไคร์สแควร์ (χ^2) เท่ากับ 6.591 และค่า Significance เท่ากับ .010 แสดงว่าการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ กับราคาหรือเบี้ยประกันภัยเมื่อราคาเปลี่ยนแปลงโดยเพิ่มขึ้น 10% จากราคาปัจจุบัน มีความเกี่ยวข้องกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% โดยสัดส่วนของการไม่ทำประกันภัยของผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 79 ราย ณ ราคาที่เพิ่มขึ้น 10% จากราคาปัจจุบัน มีสัดส่วนผู้ตอบแบบสอบถามที่มีประกันภัยฯ อยู่แล้ว 54 รายคิดเป็นร้อยละ 68.35 และผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่มีประกันภัยฯ จำนวน 25 รายหรือร้อยละ 31.65 ส่วนผู้ตอบแบบสอบถามที่ทำประกันภัย ณ ราคาที่เพิ่มขึ้น 10% จาก

ราคาปัจจุบัน มีจำนวน 118 ราย มีสัดส่วนของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีประกันภัยฯ อยู่แล้ว 99 รายคิดเป็นร้อยละ 83.90 และผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่มีประกันภัยฯ จำนวน 19 ราย หรือร้อยละ 16.10 โดยผู้ตอบแบบสอบถามที่มีประกันภัยอยู่แล้ว จำนวน 153 ราย ตัดสินใจที่จะทำประกันภัยฯ ณ ราคาที่เพิ่มขึ้น 10% จากราคาปัจจุบัน จำนวน 99 ราย ไม่ทำประกันภัย 54 ราย ส่วนในผู้ที่ไม่มีประกันภัยฯ จำนวน 44 ราย ตัดสินใจไม่ทำประกันภัย ณ ราคาที่เพิ่มขึ้น 10% จากราคาปัจจุบัน จำนวน 25 ราย และตัดสินใจทำประกันฯ เพิ่มขึ้น 19 ราย จะเห็นได้ว่าการตัดสินใจไม่ทำประกันภัย ณ ราคาที่เพิ่มขึ้น 10% จากราคาปัจจุบัน ของกลุ่มที่มีประกันภัย เพิ่มขึ้นในจำนวนที่มากกว่า จำนวนที่เพิ่มขึ้นของการตัดสินใจทำประกันภัยในกลุ่มที่ไม่มีทำประกันภัย ซึ่งสอดคล้องกับพฤติกรรมการของผู้บริโภคตามกฎของอุปสงค์

ตารางที่ 5.5 ความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันภัย กับราคา หรือเบี้ยประกันภัยของกรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ เมื่อราคาเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น 10 %

การตัดสินใจซื้อกรมธรรม์ประกันภัยฯ ประเภทรถจักรยานยนต์ กรณีราคา เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น 10%	การทำประกันภัยของรถที่ใช้งาน		รวม
	ทำ	ไม่ทำ	
ไม่ซื้อ/อื่นๆ (ร้อยละ)	54 (68.35)	25 (31.65)	79 (100.0)
ซื้อ (ร้อยละ)	99 (83.90)	19 (16.10)	118 (100.0)
รวม (ร้อยละ)	153 (77.66)	44 (22.34)	197 (100.0)

$$\text{ไควสแควร์} (\chi^2) = 6.591, \quad \text{d.f.} = 1, \quad \text{Significance} = .010$$

กล่าวโดยสรุป ราคาของกรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ หรือที่เรียกว่า เบี้ยประกันภัย นั้น มีความเกี่ยวข้องกับการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% โดยผู้ตอบแบบสอบถามมีแนวโน้มของการทำประกันภัยเพิ่มขึ้นเมื่อราคาหรือค่าเบี้ยประกันภัยลดลง 10 เปอร์เซ็นต์ โดยมีการทำประกันภัยเพิ่มขึ้น 16 ราย หรือเพิ่มขึ้น

ร้อยละ 10.46 โดยแบ่งเป็นผู้ตอบแบบสอบถามที่มีประกันภัยอยู่แล้ว 139 ราย และผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่มีประกันภัยอีก 30 ราย รวมเป็น 169 ราย ส่วนกรณีราคาหรือค่าเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้น 10 เปอร์เซ็นต์ การทำประกันภัยได้ลดลงเหลือเพียง 118 ราย หรือลดลงร้อยละ 22.86 โดยแบ่งเป็นผู้ตอบแบบสอบถามที่มีประกันภัยอยู่แล้ว ยังตัดสินใจทำประกันภัยฯ ในปีต่อไปอีก 99 ราย และผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่มีประกันภัย ได้ตัดสินใจทำประกันภัยเพิ่มจำนวน 19 ราย ซึ่งเป็นไปตามกฎแห่งอุปสงค์ (Law of demand) และข้อสมมุติฐานของการศึกษาระบุว่าราคามีผลต่อการตัดสินใจทำประกันภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์หรือผู้ครอบครองรถหรือผู้ถือกรรมสิทธิ์ในตัวรถ

ตารางที่ 5.6 การทำประกันภัย เปรียบเทียบกับราคาหรือเบี้ยประกันภัยเมื่อราคาเปลี่ยนแปลงไป 10 % จากราคาปัจจุบัน

ราคาหรือค่าเบี้ยประกันภัย	ผู้ตอบแบบสอบถามที่ตัดสินใจทำประกันภัย (ราย)			จำนวน ราย เพิ่ม (ลด)	ร้อยละ เพิ่ม (ลด)
	มีประกันภัย	ไม่มีประกันภัย	รวม		
ลดลงจากราคาปัจจุบัน 10 % (ร้อยละเทียบกับข้อมูลฐาน)	139 (-14.0)	30 (+ 30%)	169	16	10.46
เพิ่มขึ้นจากราคาปัจจุบัน 10 % (ร้อยละเทียบกับข้อมูลฐาน)	99 (-35.29)	19 (+ 19 %)	118	(19)	-22.88
ข้อมูลฐาน (ใช้ข้อมูลราคา ปัจจุบันเปรียบเทียบ)	153 (100.0)	- (100.0)	153	0	0.00

เมื่อนำข้อมูลของการตัดสินใจซื้อประกันภัยหรือไม่จากกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามที่มีการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติอยู่แล้วมาสรุปเพื่อเปรียบเทียบให้เห็นภาพชัดเจนขึ้นได้ตามตารางที่ 5.7 จะเห็นได้ว่าการตัดสินใจทำประกันภัยเมื่อราคาลดลง 10 % สัดส่วนของการตัดสินใจทำประกันภัยหรือซื้อประกันภัย มีการตัดสินใจซื้อประกันภัยในสัดส่วนที่มากกว่าผู้ที่ไม่ตัดสินใจซื้อประกันภัย และกรณีราคาเพิ่มขึ้น 10 % มีสัดส่วนของการตัดสินใจซื้อประกันภัยน้อยกว่าผู้ที่ไม่ซื้อ

ประกันภัย ซึ่งเป็นไปตามกฎแห่งอุปสงค์ โดยสาเหตุที่ผู้ตัดสินใจซื้อประกันภัยในราคาที่ลดลง 10 % น้อยกว่า กรณีราคาเท่าเดิม เนื่องจากผู้ตอบแบบสอบถามบางรายเกรงว่าความคุ้มครองจะลดลง ไปตามเบี้ยประกันภัยที่ลดลง ทำให้ตอบว่าไม่ซื้อหรือ ต้องรอดูเงื่อนไขอื่นๆ ว่าลดลงไปด้วยหรือไม่ ผลการตัดสินใจจึงปรากฏตามที่นำเสนอ (ตารางที่ 5.7)

ตารางที่ 5.7 เปรียบเทียบการตัดสินใจซื้อหรือไม่ซื้อประกันภัย ของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีกรรมธรรม์ประกันภัยก่อนตอบแบบสอบถามเมื่อราคา (เบี้ยประกันภัย) เปลี่ยนแปลงไป 10 % จากราคาปัจจุบัน

ราคาหรือค่าเบี้ยประกันภัย	การตัดสินใจของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีการทำประกันภัยอยู่ก่อนการตอบแบบสอบถาม (ราย)		
	ซื้อประกันภัย	ไม่ซื้อประกันภัย	รวม
ลดลงจากราคาปัจจุบัน 10 % (ร้อยละ)	139 (36.48)	14 (17.95)	153
ราคาเท่าเดิมไม่เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	143 (37.53)	10 (12.82)	153
เพิ่มขึ้นจากราคาปัจจุบัน 10 % (ร้อยละ)	99 (25.98)	54 (69.23)	153
รวม (ร้อยละ)	381 (100.0)	78 (100.0)	

เพื่อเปรียบเทียบการตัดสินใจกรณีราคาเปลี่ยนแปลงไป 10 % โดยนำผลการตัดสินใจของผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่มีการทำประกันภัยก่อนตอบแบบสอบถาม มาสรุปดังตารางที่ 5.8 พบว่าการตัดสินใจซื้อประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ กรณีราคาเพิ่มขึ้นจากราคาปัจจุบัน 10 % เป็นสัดส่วนที่น้อยกว่ากรณีที่ราคากรรมธรรม์ลดลง 10 % ซึ่งเป็นไปตามกฎของอุปสงค์และสมมุติฐานที่ตั้งไว้ ทั้งนี้เนื่องจากราคาเป็นปัจจัยที่สำคัญปัจจัยหนึ่งของการตัดสินใจทำประกันภัย ดังนั้นหากราคามีการเปลี่ยนแปลงไปจะมีผลต่อการตัดสินใจทำประกันภัยในทิศทางที่ผกผันกับราคา กล่าว

คือหากราคาเพิ่มสูงขึ้น การตัดสินใจทำประกันภัยจะน้อยลง และหากราคาต่อกรมธรรม์ลดลง การตัดสินใจทำประกันภัยจะเพิ่มมากขึ้น นั่นหมายความว่ากลุ่มประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งมีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุทางรถ ควรได้มีการเรียกร้องให้เจ้าของรถทุกคัน หรือผู้ใช้รถทุกคน จัดทำประกันภัยโดยทั่วถึงกันเพียงร้อยละ 80 ของปริมาณรถที่วิ่งอยู่บนท้องถนนในระยะแรกของการณรงค์ ประกอบกับการรักษาสิทธิในการมอบอำนาจให้สถานพยาบาลผู้เบิกค่ารักษา ให้ตรงตามลักษณะอาการที่ได้รักษาไปจริง และใช้เทคนิคทางการแพทย์ที่เหมาะสมกับอาการ ก็จะเป็นการช่วยควบคุมให้ราคากรมธรรม์ไม่ให้เพิ่มขึ้นได้ และยิ่งไปกว่านั้นอาจทำให้ราคากรมธรรม์ลดลงได้อีกทางหนึ่งด้วย ซึ่งจะส่งผลต่อความสามารถในการจัดทำประกันภัยในกลุ่มผู้ใช้รถได้มากยิ่งขึ้น (อ้างอิงจากผลการวิเคราะห์) ในที่สุดรถทุกคันก็จะมีกรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 "ไว้คุ้มครองผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคน ภาพข่าว " เหตุการณ์ชนแล้วหนี " ก็ไม่ปรากฏอีกต่อไป

ตารางที่ 5.8 เปรียบเทียบการตัดสินใจซื้อหรือไม่ซื้อประกันภัย ของผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่มีกรมธรรม์ประกันภัยก่อนตอบแบบสอบถามเมื่อราคา (เบี้ยประกันภัย) เปลี่ยนแปลงไป 10 % จากราคาปัจจุบัน

ราคาหรือค่าเบี้ยประกันภัย	การตัดสินใจของผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่มีการทำประกันภัยก่อนการตอบแบบสอบถาม (ราย)		
	ซื้อประกันภัย	ไม่ซื้อประกันภัย	รวม
ลดลงจากราคาปัจจุบัน 10 % (ร้อยละ)	30 (36.58)	14 (28.0)	44
ราคาเท่าเดิมไม่เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	33 (40.24)	11 (22.0)	44
เพิ่มขึ้นจากราคาปัจจุบัน 10 % (ร้อยละ)	19 (23.17)	25 (50.0)	44
รวม (ร้อยละ)	82 (100.0)	50 (100.0)	

2) รายได้ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์กับการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ จากข้อมูลการทดสอบตามตารางที่ 5.9 ได้ค่าไควสแควส์ (χ^2) เท่ากับ 4.886 และค่า Significance เท่ากับ .180 แสดงว่าการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ กับรายได้ของผู้ใช้รถ หรือผู้ครอบครองรถจักรยานยนต์ ไม่มีความเกี่ยวข้องกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95 % ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ อย่างไรก็ตามหากพิจารณาจำนวนและสัดส่วนของการทำประกันภัยเมื่อเทียบกับรายได้จะเห็นได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้ไม่เกินเดือนละ 3,000 บาท มีสัดส่วนของการทำประกันภัยร้อยละ 69.39 และผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้ตั้งแต่ 3,001- 4,500 บาทต่อเดือน มีสัดส่วนในการทำประกันภัยร้อยละ 80.43 ส่วนผู้ที่มีรายได้ตั้งแต่ 4,501-6,000 บาทต่อเดือนทำประกันภัยร้อยละ 74.0 และผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรายได้ตั้งแต่ 6,001 บาทต่อเดือนขึ้นไป มีสัดส่วนของการทำประกันภัยมากที่สุดคือร้อยละ 86.54 อย่างไรก็ตามจะเห็นได้ว่าแนวโน้มของการทำประกันภัยมีสัดส่วนที่เพิ่มมากขึ้นเมื่อรายได้เพิ่มขึ้น แม้จะไม่นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ก็ตาม ทั้งนี้อาจเนื่องจากการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ เป็นกฎหมายบังคับให้ผู้มีรถไว้ใช้ทุกคนจึงต้องทำประกันภัยตามกฎหมาย ซึ่งการทำหรือไม่ทำประกันภัยไม่ได้มีผลสืบเนื่องโดยตรงจากรายได้ แต่เนื่องจากการบังคับโดยกฎหมายโดยตรง ในส่วนของรายได้ของผู้ทำประกันภัยอาจมีผลโดยทางอ้อม กรณีการจัดทำประกันภัยอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากในช่วงครบรอบปีของการต่ออายุกรมธรรม์ประกันภัย มีค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกันและในช่วงเวลาเดียวกัน เช่นค่าต่อทะเบียนภาษีรถจักรยานยนต์ประจำปี ค่าตรวจสภาพรถ ค่าปรับปรุงซ่อมแซมรถ ฯลฯ ซึ่งขึ้นอยู่กับคุณภาพและความจำเป็นของเจ้าของรถในการเลือกอัตราประโยชน์จากสินค้าและบริการ ตามความจำเป็นภายใต้งบประมาณในช่วงเวลาดังกล่าวซึ่งมีอยู่อย่างจำกัด ซึ่งในการเลือกบริ โภคสินค้าดังกล่าวนั้นอยู่ภายใต้กฎหมายที่ควบคุมสังคมเพื่อให้เกิดความสงบสุขและความเรียบร้อยของคนในสังคม ได้แก่พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2510 และพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งความเข้มงวดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีผลโดยตรงกับการเลือกบริ โภคสินค้าดังกล่าวอย่างไรนั้น จะได้ทำการศึกษาวิเคราะห์ความเข้มงวดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในส่วนของการทดสอบสมมติฐานต่อไป

3) ระดับการศึกษาที่มีผลต่อการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ จากสมมติฐานเชื่อว่าระดับการศึกษามีความเกี่ยวข้องกับการทำประกันภัย โดยแนวโน้มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่มีระดับการศึกษาสูงจะมีการทำประกันภัยในสัดส่วนที่สูงกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่า จากผลการศึกษิตตามตารางที่ข้อมูลการทดสอบตามตารางที่ 5.10 ได้ค่าไควสแควส์ (χ^2) เท่ากับ .599 และค่า

Significance เท่ากับ .741 แสดงว่าการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ กับระดับการศึกษาของผู้ใช้รถหรือผู้ครอบครองรถจักรยานยนต์ ไม่มีความเกี่ยวข้องกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% โดยกลุ่มที่มีการศึกษาในระดับปริญญาตรีขึ้นไปหรือเทียบเท่าปริญญาตรีขึ้นไปมีการทำประกันภัยฯ มากที่สุด รองลงมาได้แก่กลุ่มระดับการศึกษาไม่เกินมัธยมศึกษาตอนต้น/หรือเทียบเท่าปวช. และกลุ่มที่มีการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรือปวส. อย่างไรก็ตามแม้ว่าการทดสอบความสัมพันธ์ของระดับการศึกษากับการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ จะไม่มีความสัมพันธ์หรือเกี่ยวข้องกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95 % ก็ตาม แต่จำนวนของผู้ที่ทำประกันภัยก็แนวโน้มเพิ่มมากขึ้นตามระดับการศึกษา ยกเว้นการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่าปวส. ทั้งนี้ควรได้มีการศึกษาในกลุ่มข้อมูลในช่วงระดับการศึกษาดังกล่าวในงานวิจัยอื่นๆ ต่อไป เนื่องจากการเก็บข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างเป็นการสุ่มแบบบังเอิญ ไม่ได้เฉพาะเจาะจงไปในกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งอย่างชัดเจน และอาจเพิ่มจำนวนของกลุ่มตัวอย่างมากขึ้นเพื่อให้ได้ข้อมูลที่ละเอียดมากยิ่งขึ้นในกลุ่มระดับการศึกษาต่าง ๆ ทั้งนี้เนื่องจากเงื่อนไขข้อมูลความรู้ของกรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เป็นกฎหมายใหม่และเป็นภาษากฎหมาย ซึ่งการทำความเข้าใจนั้นเชื่อว่าต้องมีพื้นฐานความรู้ในระดับหนึ่ง จึงทำการตั้งสมมติฐาน โดยเชื่อว่าระดับการศึกษาที่สูงขึ้นน่าจะมีผลต่อความรู้ความเข้าใจของประชาชน อย่างไรก็ตามควรได้มีติดตามผลการศึกษาในปัจจัยอื่นๆ ต่อไปในปีหน้า เพื่อจะได้เข้าใจถึงเหตุผลและสามารถวิเคราะห์และสรุปผล ได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้นถึงปัจจัยดังกล่าว

4) ความรู้ในสิทธิประโยชน์ในด้านต่าง ๆ มีผลต่อการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ โดยแยกการวิเคราะห์ในองค์ความรู้ในแต่ละด้านดังนี้

(ก) การทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ กับความรู้ในสิทธิประโยชน์ของกรมธรรม์กรณีค่าสินไหมจ่ายสูงสุดเมื่อผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ เมื่อวิเคราะห์ผลจากข้อมูลการทดสอบตามตารางที่ 5.11 ได้ค่า ได้ค่าไควสแควร์ (χ^2) เท่ากับ 1.163 และค่า Significance เท่ากับ 0.281 แสดงว่าการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ กับความรู้ในสิทธิประโยชน์ของกรมธรรม์กรณีค่าสินไหมจ่ายสูงสุดเมื่อผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ ไม่มีความเกี่ยวข้องกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95 % ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ทั้งนี้อาจเนื่องจากการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ เป็นกฎหมายที่กำหนดให้ประชาชนผู้มีรถไว้ใช้ หรือครอบครองรถต้องทำประกันภัยตามกฎหมายดังกล่าว โดยที่กลุ่มตัวอย่างของผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นประชาชนผู้ใช้รถหรือผู้ครอบครองรถ ได้ทำประกันภัยตามข้อบังคับของกฎหมายโดยไม่ทราบถึงสิทธิประโยชน์หรือเงื่อนไขความคุ้มครองของกรมธรรม์แต่อย่างใด ซึ่งจะเห็นได้ว่าผู้ที่ทำประกันภัยในกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามโดยรู้ในสิทธิประโยชน์ว่ากรมธรรม์ให้ความคุ้มครองผู้ใดบ้าง มี

เพียง 36 ราย หรือร้อยละ 83.72 ของกลุ่มที่รู้ในสิทธิฯ ซึ่งน้อยกว่าผู้ที่ทำประกันภัยแต่ไม่รู้ในสิทธิประโยชน์และเงื่อนไขกรมธรรม์ ในจำนวน 117 ราย หรือร้อยละ 75.97 ของกลุ่มที่ไม่รู้ในสิทธิและเงื่อนไขกรมธรรม์ฯ อย่างไรก็ตามเมื่อสอบถามถึงรายละเอียดจำนวนเงินที่ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ในกลุ่มผู้รู้ในสิทธิฯ ไม่สามารถตอบได้หรือระบุได้อย่างถูกต้อง โดยทราบเพียงกรมธรรม์ให้ความคุ้มครองผู้ขับขี่รถคันซึ่งมีประกันภัย ผู้นั่งซ้อนท้ายหรือโดยสารในรถ รวมถึงบุคคลภายนอกที่ซึ่งได้แก่คนเดินทางเท้า หรือคนเดินถนนที่ถูกรถคันซึ่งมีประกันภัยไปเฉี่ยวชน โดยเงื่อนไขความคุ้มครองในจำนวนเงินความคุ้มครองของผู้ประสบภัยจากกรณีนั้น ใช้ความละเมิดของผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุเป็นเงื่อนไขการพิจารณาชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย ตามการประกันภัยค่าจ้าง โดยหากผู้กระทำละเมิดเป็นผู้ขับขี่รถคันซึ่งเอาประกันภัยแล้ว กรมธรรม์จะชดใช้เป็นเงินค่าสินไหมทดแทน ให้แก่ผู้ประสบภัยซึ่งกรณีเหตุการณ์นั้นๆ เป็นผู้ถูกกระทำละเมิด และได้รับบาดเจ็บเงื่อนไขกรมธรรม์จะชดใช้ค่ารักษาพยาบาลอันจำเป็นตามที่ได้ใช้จ่ายไปจริงสูงสุดไม่เกิน 50,000 บาท ซึ่งรวมกับจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นซึ่งได้รับหรือได้มอบอำนาจให้สถานพยาบาลหรือผู้หนึ่งผู้ใดเป็นผู้รับไปแล้ว

ตารางที่ 5.9 ความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันภัย กับรายได้ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์

รายได้ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (บาทต่อเดือน)	การทำประกันภัยของรถที่ใช้งาน		รวม
	ทำ	ไม่ทำ	
ไม่เกิน 3,000 บาท/เดือน (ร้อยละ)	34 (69.39)	15 (30.61)	49 (100.0)
3,001 – 4,500 บาท/เดือน (ร้อยละ)	37 (80.43)	9 (19.57)	46 (100.0)
4,501 – 6,000 บาท/เดือน (ร้อยละ)	37 (74.0)	13 (26.0)	50 (100.0)
ตั้งแต่ 6,001 บาท/เดือนขึ้นไป (ร้อยละ)	45 (86.54)	7 (13.46)	52 (100.0)
รวม (ร้อยละ)	153 (77.66)	44 (22.34)	197 (100.0)

$$\text{ไควสแควร์} (\chi^2) = 4.886, \quad \text{d.f.} = 3, \quad \text{Significance} = .180$$

ตารางที่ 5.10 ความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันภัยกับระดับการศึกษาของผู้ใช้รถจักรยานยนต์

ระดับการศึกษาของผู้ใช้รถจักรยานยนต์	การทำประกันภัยของรถที่ใช้งาน		รวม
	ทำ	ไม่ทำ	
ไม่เกินมัธยมศึกษาตอนต้น/หรือเทียบเท่าปวช. (ร้อยละ)	43 (81.13)	10 (18.87)	53 (100.0)
มัธยมศึกษาตอนปลาย/หรือเทียบเท่าปวส. (ร้อยละ)	42 (77.78)	12 (22.22)	54 (100.0)
ตั้งแต่ปริญญาตรีหรือเทียบเท่าปริญญาตรี ขึ้นไป (ร้อยละ)	68 (75.56)	22 (24.44)	90 (100.0)
รวม (ร้อยละ)	153 (77.66)	44 (22.34)	197 (100.0)

ไคร์สแควร์ (χ^2) = .599 , d.f. = 2 , Significance = .741

ตารางที่ 5.11 ความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันภัยกับความรู้อินสัทธิประโยชน์ของกรมธรรม์
กรณีค่าสินไหมจ่ายสูงสุดเมื่อผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ

ความรู้อินสัทธิประโยชน์กรณีค่าสินไหม จ่ายสูงสุดเมื่อผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ	การทำประกันภัยของรถที่ใช้งาน		รวม
	ทำ	ไม่ทำ	
ไม่รู้ในสัทธิฯ (ร้อยละ)	117 (75.97)	37 (24.03)	154 (100.0)
รู้ในสัทธิฯ (ร้อยละ)	36 (83.72)	7 (16.28)	43 (100.0)
รวม (ร้อยละ)	153 (77.66)	44 (22.34)	197 (100.0)

ไคร์สแควร์ (χ^2) = 1.163 , d.f. = 1 , Significance = .281

(ข) การทำประกันภัยกับความไม่รู้ในสิทธิประโยชน์ ของกรมธรรม์กรณีความคุ้มครองในค่าเสียหายเบื้องต้นเมื่อผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ วิเคราะห์ผลจากข้อมูลการทดสอบตามตารางที่ 5.12 ได้ค่าไคว์สแควร์ (χ^2) เท่ากับ 1.354 และค่า Significance เท่ากับ .245 แสดงว่าการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ไม่เกี่ยวข้องกับความรู้ในสิทธิประโยชน์ของกรมธรรม์กรณีความคุ้มครองในค่าเสียหายเบื้องต้นกรณีผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95 % ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ว่าหากเจ้าของรถหรือผู้เช่ารถหรือผู้ครอบครองรถ มีความรู้ในสิทธิและเงื่อนไขของกรมธรรม์ จะมีผลให้มีการทำประกันภัยในสัดส่วนที่มากขึ้น โดยผู้ตอบแบบสอบถามที่รู้ในสิทธิและเงื่อนไขของกรมธรรม์ มีการทำประกันภัยเพียง 36 รายหรือร้อยละ 83.72 ของกลุ่มที่รู้ในสิทธิและเงื่อนไขความคุ้มครอง และกลุ่มที่ไม่รู้ในสิทธิฯ และเงื่อนไขความคุ้มครองของกรมธรรม์ แต่มีการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ มีจำนวน 117 ราย หรือร้อยละ 75.97 ของกลุ่มที่ไม่รู้ในสิทธิและเงื่อนไขกรมธรรม์ อย่างไรก็ตามในกลุ่มผู้ที่รู้สิทธิฯ และเงื่อนไขความคุ้มครองของกรมธรรม์เป็นการรู้เฉพาะในส่วนของความคุ้มครองว่าคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถที่เป็นผู้ขับขี่ ผู้ที่นั่งซ้อนท้าย และบุคคลภายนอกจรด แต่ไม่ทราบจำนวนเงินความคุ้มครองเป็นจำนวนที่ชัดเจนอย่างถูกต้องว่ามีจำนวนเท่าไร โดยตามสิทธิฯ และความคุ้มครองของกรมธรรม์ให้ความคุ้มครองในจำนวนผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากรถคันนั้น ๆ ทั้งผู้ขับขี่ ผู้โดยสารและบุคคลภายนอกจรด โดยจ่ายตามค่ารักษาอันจำเป็นที่เกิดขึ้นจริงแต่ไม่เกิน 15,000 บาท โดยไม่ต้องรอพิสูจน์ว่าเป็นความประมาทของผู้ใด (ดูภาคผนวก ข)

ตารางที่ 5.12 ความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันภัยกับความไม่รู้ในสิทธิประโยชน์ของกรมธรรม์กรณีค่าเสียหายเบื้องต้นเมื่อผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ

ความรู้ในสิทธิประโยชน์กรณีค่าเสียหายเบื้องต้นเมื่อผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บ	การทำประกันภัยของรถที่ใช้งาน		รวม
	ทำ	ไม่ทำ	
ไม่รู้ในสิทธิฯ (ร้อยละ)	120 (75.95)	38 (24.05)	158 (100.0)
รู้ในสิทธิฯ (ร้อยละ)	33 (84.62)	6 (15.38)	39 (100.0)
รวม (ร้อยละ)	153 (77.66)	44 (22.34)	197 (100.0)

ไคว์สแควร์ (χ^2) = 1.354, d.f. = 1, Significance = .245

(ค) การทำประกันภัยกับความรู้อันสิทธิประโยชน์ของกรมธรรม์กรณีค่าสินไหมจ่ายสูงสุดเมื่อผู้ประสบภัยเสียชีวิต เมื่อวิเคราะห์ผลจากข้อมูลการทดสอบตามตารางที่ 5.13 ได้ค่าไควสแควต (χ^2) เท่ากับ .029 และค่า Significance เท่ากับ .865 แสดงว่าการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ไม่เกี่ยวข้องกับความรู้อันสิทธิประโยชน์ของกรมธรรม์กรณีค่าสินไหมจ่ายสูงสุดเมื่อผู้ประสบภัยเสียชีวิต อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95 % ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ โดยผู้ตอบแบบสอบถามที่รู้อันสิทธิและเงื่อนไขของกรมธรรม์ มีการทำประกันภัยเพียง 26 รายหรือร้อยละ 78.79 ของกลุ่มที่รู้อันสิทธิและเงื่อนไขความคุ้มครอง และกลุ่มที่ไม่รู้อันสิทธิฯ และเงื่อนไขความคุ้มครองของกรมธรรม์ แต่มีการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ มีจำนวน ถึง 127 ราย หรือร้อยละ 77.44 ของกลุ่มที่ไม่รู้อันสิทธิและเงื่อนไขกรมธรรม์ และในการรู้อันสิทธิและเงื่อนไขกรมธรรม์ของกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นการรู้เฉพาะความคุ้มครองในผู้ประสบภัยว่าให้ความคุ้มครองผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และบุคคลภายนอกรถทุกคนที่ได้รับบาดเจ็บจากรถคันที่ทำประกันภัยหรือเอาประกันภัยตามกรมธรรม์ฯ แต่ไม่ทราบถึงจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนที่ชัดเจนและถูกต้องว่ามีจำนวนสูงสุดเท่าใด ซึ่งตามเงื่อนไขความคุ้มครองของกรมธรรม์ให้ความคุ้มครองตามความรับผิดชอบของผู้ขับขี่รถคันซึ่งเอาประกันภัยหรือทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ซึ่งหากอุบัติเหตุดังกล่าวเกิดจากความรับผิดชอบของผู้ขับขี่รถคันซึ่งทำประกันภัย และผู้ถูกละเมิดถึงแก่ชีวิต กรมธรรม์จะให้ความคุ้มครองเป็นจำนวนเงิน 80,000 บาท (แปดหมื่นบาทถ้วน) ซึ่งรวมจำนวนเงินที่ได้จ่ายไปก่อนหน้านี้แล้ว ซึ่งเรียกว่าค่าเสียหายเบื้องต้น(ดูภาคผนวก ข) ให้แก่ทายาทโดยธรรม

ตารางที่ 5.13 ความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันภัยกับความรู้อันสิทธิประโยชน์ของกรมธรรม์กรณีค่าสินไหมจ่ายสูงสุดเมื่อผู้ประสบภัยเสียชีวิต

ความรู้ในสิทธิประโยชน์กรณีค่าสินไหมจ่ายสูงสุดเมื่อผู้ประสบภัยเสียชีวิต	การทำประกันภัยของรถที่ใช้งาน		รวม
	ทำ	ไม่ทำ	
ไม่รู้ในสิทธิฯ (ร้อยละ)	127 (77.44)	37 (22.56)	164 (100.0)
รู้อันสิทธิฯ (ร้อยละ)	26 (78.79)	7 (21.21)	33 (100.0)
รวม (ร้อยละ)	153 (77.66)	44 (22.34)	197 (100.0)

ไควสแควต (χ^2) = .029 , d.f. = 1 , Significance = .865

(ง) การทำประกันภัยกับความไม่รู้ในสิทธิประโยชน์ของกรมธรรม์กรณีค่าเสียหายเบื้องต้น เมื่อผู้ประสบภัยถึงแก่ชีวิต จากข้อมูลการทดสอบตามตารางที่ 5.14 ได้ค่าไควสแควส์ (χ^2) เท่ากับ .992 และค่า Significance เท่ากับ .319 แสดงว่าการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ไม่เกี่ยวข้องกับความรู้ในสิทธิประโยชน์ของกรมธรรม์กรณีค่าเสียหายเบื้องต้นเมื่อผู้ประสบภัยถึงแก่ชีวิต อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95 % ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ โดยผู้ตอบแบบสอบถามที่รู้ในสิทธิและเงื่อนไขของกรมธรรม์ มีการทำประกันภัยเพียง 27 รายหรือร้อยละ 84.38 ของกลุ่มที่รู้ในสิทธิและเงื่อนไขความคุ้มครอง และกลุ่มที่ไม่รู้ในสิทธิฯ และเงื่อนไขความคุ้มครองของกรมธรรม์ แต่มีการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ มีจำนวนถึง 126 ราย หรือร้อยละ 76.36 ของกลุ่มที่ไม่รู้ในสิทธิและเงื่อนไขกรมธรรม์ และในการรู้ในสิทธิและเงื่อนไขกรมธรรม์ของกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นการรู้เฉพาะความคุ้มครองในผู้ประสบภัยว่าให้ความคุ้มครองผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และบุคคลภายนอกรถทุกคนที่ได้รับบาดเจ็บจากรถคันที่ทำประกันภัยหรือเอาประกันภัยตามกรมธรรม์ฯ แต่ไม่ทราบถึงจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนที่ชัดเจนอย่างถูกต้องว่าให้ความคุ้มครองเป็นเท่าใด โดยความคุ้มครองของกรมธรรม์กรณีค่าเสียหายเบื้องต้นเมื่อผู้ประสบภัยถึงแก่ชีวิต กรมธรรม์ให้ความคุ้มครองในเบื้องต้นโดยไม่รอพิสูจน์ความถูกผิดว่าเกิดจากความประมาทของผู้ใด และจ่ายเป็นจำนวนเงิน 15,000 บาท (หนึ่งหมื่นห้าพันบาทถ้วน) ต่อรายผู้ประสบภัย เป็นค่าปลงศพของผู้ประสบภัยซึ่งเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ และหากกรณีมีค่ารักษาพยาบาลก่อนเสียชีวิต กรมธรรม์ก็ยังคงให้ความคุ้มครองถึงค่ารักษาพยาบาลก่อนเสียชีวิตเป็นจำนวนเงินตามที่ทายาทได้สำรองจ่ายไปก่อน หรือสามารถมอบอำนาจให้สถานพยาบาลเป็นผู้ตั้งเบิกได้อีกตามจำนวนที่ค่ารักษาพยาบาลไปจริงแต่ไม่เกิน 15,000 บาท (หนึ่งหมื่นห้าพันบาทถ้วน) (ดูภาคผนวก) รวมค่าเสียหายเบื้องต้นให้ความคุ้มครองขั้นต่ำ 15,000 บาท เป็นค่าปลงศพของผู้ประสบภัย และหากมีค่ารักษาพยาบาลก่อนเสียชีวิต ความคุ้มครองขั้นต่ำคือ 15,000 บาท (ค่าปลงศพ) รวมกับค่ารักษาพยาบาลก่อนเสียชีวิตตามที่ได้จ่ายไปจริง โดยรวมค่าปลงศพแล้วไม่เกิน 30,000 บาท (สามหมื่นบาทถ้วน)

ตารางที่ 5.14 ความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันภัยกับความรู้ในสิทธิประโยชน์หรือเงื่อนไขของ
กรมธรรม์กรณีค่าเสียหายเบื้องต้นเมื่อผู้ประสบภัยเสียชีวิต

ความรู้ในสิทธิประโยชน์กรณีค่าสินไหม จ่ายค่าสุด (ค่าเสียหายเบื้องต้น) เมื่อผู้ประสบภัยเสียชีวิต	การทำประกันภัยของรถที่ใช้งาน		รวม
	ทำ	ไม่ทำ	
ไม่รู้ในสิทธิฯ (ร้อยละ)	126 (76.36)	39 (23.64)	165 (100)
รู้ในสิทธิฯ (ร้อยละ)	27 (84.38)	5 (15.62)	32 (100.0)
รวม (ร้อยละ)	153 (77.66)	44 (22.34)	197 (100.0)

$$\text{ไคร้สแควร์ } (\chi^2) = .992, \quad \text{d.f.} = 1, \quad \text{Significance} = .319$$

(จ) การทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ กับความรู้ในการใช้สิทธิฯ จาก
กรมธรรม์กรณีอุบัติเหตุเกิดจากรถที่ถูกยึดไปจับจี๊ จากข้อมูลการทดสอบตามตารางที่ 5.15 ได้ค่า
ไคร้สแควร์ (χ^2) เท่ากับ .095 และค่า Significance เท่ากับ .758 แสดงว่าการทำประกันภัยตาม
พระราชบัญญัติฯ ไม่เกี่ยวข้องกับความรู้อในการใช้สิทธิฯ จากกรมธรรม์กรณีอุบัติเหตุเกิดจากรถที่ถูก
ยึดไปจับจี๊ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95 % โดยผู้ที่ทำประกันภัยตามพระราช
บัญญัติฯ และรู้ในสิทธิและความคุ้มครองว่ากรมธรรม์ให้ความคุ้มครองใครบ้าง จำนวน 69 ราย
หรือร้อยละ 76.67 ของกลุ่มที่รู้ในสิทธิกรณีอุบัติเหตุเกิดจากรถที่ถูกยึดไปจับจี๊ และผู้ตอบแบบสอบ
ถามที่ทำประกันตามพระราชบัญญัติฯ โดยไม่ทราบถึงสิทธิฯ ของกรมธรรม์ประกันภัยตามพระราช
บัญญัติฯ ให้ความคุ้มครองใครบ้าง จำนวน 84 รายหรือร้อยละ 78.50 ของกลุ่มที่ไม่รู้ในสิทธิฯ ดัง
กล่าว ซึ่งโดยเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ให้ความคุ้มครองผู้ประสบ
ภัยจากรถทุกคนที่ได้รับบาดเจ็บจากรถคันที่เอาประกันภัย ไม่ว่าจะรถคันที่เอาประกันภัยนั้นจะจับจี๊
โดยผู้ใดก็ตาม โดยคุ้มครองทั้งผู้ขับขี่รถคันที่เอาประกันภัย ผู้นั่งซ้อนท้ายหรือโดยสารในรถคันที่
เอาประกันภัยนั้น และคุ้มครองถึงบุคคลภายนอกที่รถซึ่งได้แก่คนเดินถนนที่ถูกเฉี่ยวชนทำให้ได้รับ
บาดเจ็บจากรถคันที่เอาประกันภัยนั้น ตามวงเงินคุ้มครองซึ่งแบ่งเป็นค่าเสียหายเบื้องต้น หรือค่าสิน
ไหมทดแทน แล้วแต่กรณี (ดูภาคผนวก ข)

ตารางที่ 5.15 ความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันภัยกับความรู้อันเนื่องมาจากการใช้สิทธิฯ จาก
กรรมธรรม์กรณีอุบัติเหตุเกิดจากรถที่ถูกขโมยไปขัง

ความรู้ในการใช้สิทธิฯ จากกรรมธรรม์กรณี อุบัติเหตุเกิดจากรถที่ถูกขโมยไปขัง	การทำประกันภัยของรถที่ใช้งาน		รวม
	ทำ	ไม่ทำ	
ไม่รู้ในสิทธิฯ (ร้อยละ)	84 (78.50)	23 (21.50)	107 (100)
รู้ในสิทธิฯ (ร้อยละ)	69 (76.67)	21 (23.33)	90 (100.0)
รวม (ร้อยละ)	153 (77.66)	44 (22.34)	197 (100.0)

$$\text{ไควร์สแควร์ } (\chi^2) = .095 \quad , \quad \text{d.f.} = 1, \quad \text{Significance} = . 758$$

(จ) การทำประกันภัยกับความรู้อันเนื่องมาจากการใช้สิทธิฯ ของกรรมธรรม์ กรณีผู้ขับขี่ไม่มีใบ
ขังขังนำรถที่มีประกันภัยไปเกิดอุบัติเหตุ จากข้อมูลการทดสอบตามตารางที่ 5.16 ได้ค่าไควร์สแควร์
(χ^2) เท่ากับ .012 และค่า Significance เท่ากับ .914 แสดงว่าการทำประกันภัยตามพระราช
บัญญัติฯ ไม่เกี่ยวข้องกับความรู้อันเนื่องมาจากการใช้สิทธิฯ จากกรรมธรรม์ฯ กรณีอุบัติเหตุเกิดจากผู้ขับขี่ที่ไม่มี
ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95 % จะเห็นว่าผู้
ตอบแบบสอบถามจำนวน 57 รายหรือร้อยละ 78.08 ของกลุ่มที่รู้ในการใช้สิทธิฯ กรณีผู้ขับขี่ที่ไม่มี
ใบอนุญาตขับขี่นำรถที่มีประกันภัยไปเกิดอุบัติเหตุ มีการจัดทำประกันภัยฯ และในกลุ่มที่ไม่รู้
ในการใช้สิทธิฯ กรณีผู้ขับขี่ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่นำรถที่มีประกันภัยไปเกิดอุบัติเหตุ มีการทำประ
กันภัยถึง 96 รายหรือร้อยละ 77.42 ของกลุ่มที่ไม่รู้ในการใช้สิทธิฯ

โดยเงื่อนไขความคุ้มครองของกรรมธรรม์ ไม่มีข้อยกเว้นความคุ้มครองกรณีการมีหรือ
ไม่มีใบขับขี่ของผู้ขับขี่ โดยกรรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติให้ความคุ้มครองผู้ประสบ
ภัยทุกคนที่ได้รับบาดเจ็บจากรถคันที่มีประกันภัย ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความรับผิดชอบของผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ
ซึ่งหากผู้ขับขี่เป็นผู้ที่ต้องรับผิดชอบในกรณีอุบัติเหตุดังกล่าว กรรมธรรม์จะให้ความคุ้มครองผู้
ประสบภัยทุกราย สูงสุด 80,000 บาท (แปดหมื่นบาทถ้วน) กรณีเสียชีวิต และกรณีได้รับบาดเจ็บ
ได้รับความคุ้มครองตามที่จ่ายไปจริงไม่เกิน 50,000 บาท (ห้าหมื่นบาทถ้วน) และกรณียังไม่ทราบ
ว่าความประมาทดังกล่าวเกิดจากผู้ใด สามารถใช้สิทธิจากค่าเสียหายเบื้องต้นไปก่อน โดย

กรมธรรม์ให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยกรณีบาดเจ็บ ตามค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่เกิดขึ้นจริงไม่เกิน 15,000 บาท (หนึ่งหมื่นห้าพันบาทถ้วน) และหากภายหลังผู้ประสบภัยถึงแก่ชีวิต กรมธรรม์ยังให้ความคุ้มครองเป็นค่าปลงศพจำนวน 15,000 บาท (หนึ่งหมื่นห้าพันบาทถ้วน) (ดูภาคผนวก ข)

ตารางที่ 5.16 ความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันภัยกับความรู้อันใช้ในการใช้สิทธิฯ จากกรมธรรม์กรณีอุบัติเหตุเกิดจากผู้ขับขี่ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ฯ

ความรู้ในการใช้สิทธิฯ จากกรมธรรม์กรณีอุบัติเหตุเกิดจากผู้ขับขี่ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ฯ	การทำประกันภัยของรถที่ใช้งาน		รวม
	ทำ	ไม่ทำ	
ไม่รู้ในสิทธิฯ (ร้อยละ)	96 (77.42)	28 (22.58)	124 (100)
รู้ในสิทธิฯ (ร้อยละ)	57 (78.08)	16 (21.92)	73 (100.0)
รวม (ร้อยละ)	153 (77.66)	44 (22.34)	197 (100.0)

$$\text{ไคว้สแควร์} (\chi^2) = .012, \text{ d.f.} = 1, \text{ Significance} = .914$$

(ข) การทำประกันภัยกับความรู้อันใช้ในการใช้สิทธิฯ ประโยชน์ของกรมธรรม์กรณีการใช้สิทธิฯ จากกรณีรถคันที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุซึ่งไม่มีการจัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ จากข้อมูลการทดสอบตามตารางที่ 5.17 ได้ค่าไคว้สแควร์ (χ^2) เท่ากับ 1.269 และค่า Significance เท่ากับ .530 แสดงว่าการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ไม่เกี่ยวข้องกับความรู้ในการใช้สิทธิฯ หรือเงื่อนไขของกรมธรรม์กรณีการใช้สิทธิฯ จากกรณีรถคันที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุซึ่งไม่มีการจัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95 % ซึ่งจากการเก็บรวบรวมข้อมูลได้แยกความรู้ในการใช้สิทธิฯ กรณีรถคันที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุไม่ได้จัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ออกเป็น 2 ส่วนคือการใช้สิทธิฯ จากเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถหรือผู้ถือกรรมสิทธิ์ในตัวรถ กับการใช้สิทธิฯ จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ สำนักงานประกันภัยจังหวัด เป็นหน่วยงานในสังกัดกรมประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ ตามมาตรา 23 ของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ได้กำหนดสิทธิในการเรียกร้องจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยฯ กรณีรถที่ไม่จัดทำประกันภัยซึ่งหากไปเฉี่ยวชนผู้ใดแล้ว ผู้นั้นสามารถเรียกร้องให้เจ้า

ของรถทำการชดใช้ค่ารักษาพยาบาล หรือค่าอนามัยอันจำเป็นใด ๆ แก่ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรม (กรณีผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บจนถึงแก่ชีวิต) ซึ่งหากเจ้าของรถปฏิเสธในการชดใช้ดังกล่าว ผู้ประสบภัยหรือทายาทโดยธรรม สามารถยื่นคำร้องขอรับค่าเสียหายฯ ได้จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยฯ ได้ดังกล่าว ซึ่งจากการเก็บรวบรวมข้อมูล พบว่ากลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามที่ทราบถึงสิทธิในการเรียกร้องค่าเสียหายจากเจ้าของรถ มีจำนวน 46 ราย โดยแบ่งเป็นผู้ที่ทำประกันภัย 33 ราย หรือร้อยละ 71.74 และผู้ที่ไม่ทำประกันภัย 13 รายหรือร้อยละ 28.26 และกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามที่ทราบถึงสิทธิในการเรียกร้องค่าเสียหายจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย สำนักงานประกันภัยจังหวัด มีเพียงจำนวน 27 ราย โดยแบ่งเป็นผู้ที่ทำประกันภัย 21 รายหรือร้อยละ 77.78 และผู้ที่ไม่ทำประกันภัย 6 รายหรือร้อยละ 22.22 และกลุ่มที่ไม่ทราบถึงสิทธิในการเรียกร้องจากผู้ใดหรือหน่วยงานใดมีจำนวนถึง 124 ราย โดยแบ่งเป็นผู้ที่ทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ จำนวน 99 ราย หรือร้อยละ 79.84 และผู้ที่ไม่ทำประกันภัยจำนวน 25 รายหรือร้อยละ 20.16 จะเห็นได้ว่าความรู้ในการใช้สิทธิจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย สำนักงานประกันภัยจังหวัด มีผู้ทราบสิทธิฯ น้อยมากเพียง 27 ราย จากผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด 197 ราย ดังนั้นควรมีการรณรงค์เพื่อให้ประชาชนได้ทราบถึงการใช้สิทธิฯ จากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยให้มากยิ่งขึ้น เพื่อเร่งรัดให้เจ้าของรถหรือผู้มีรถไว้ใช้ต้องจัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ทั้งนี้เนื่องจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยฯ จะทำการจ่ายให้แก่ทายาทหรือผู้ประสบภัยทุกราย กรณีที่เจ้าของรถที่ไม่มีประกันภัยได้ปฏิเสธการจ่ายแก่ผู้ประสบภัยหรือทายาท และหลังจากที่กองทุนได้ทำการจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัยหรือทายาทไปแล้วจะทำการเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นทั้งหมดที่ได้จ่ายไปคืนแก่กองทุน พร้อมเบี้ยปรับอีก 20% ของจำนวนเงินทั้งหมดที่กองทุนได้จ่ายไป และสามารถแจ้งความดำเนินคดีกับเจ้าของรถซึ่งไม่มีการจัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ พร้อมค่าปรับอีกไม่เกิน 10,000 บาท (หนึ่งหมื่นบาทถ้วน)

(๗) การทำประกันภัย กับความรู้ในส่วนของโทษปรับกรณีไม่จัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ จากข้อมูลการทดสอบตามตารางที่ 5. 18 ได้ค่าไควสแควต (χ^2) เท่ากับ 2.772 และค่า Significance เท่ากับ .428 แสดงว่าการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ไม่เกี่ยวข้องกับความรู้ในส่วนของโทษปรับกรณีไม่จัดทำประกันภัย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95 % โดยบทบัญญัติของกฎหมายกรณีไม่จัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ มีโทษปรับไม่เกิน 10,000 บาท โดยมีผู้ตอบคำถามในส่วนความรู้กรณี โทษปรับได้อย่างถูกต้องมีจำนวน 47 ราย แบ่งเป็นผู้ที่ทำประกันภัยจำนวน 40 ราย คิดเป็นร้อยละ 85.11 และไม่ประกันภัย 7 รายคิดเป็นร้อยละ 14.89 และผู้ที่ตอบไม่ถูกต้องมีจำนวนถึง 145 ราย แบ่งเป็น ผู้ที่ทราบว่ามิโทษปรับและปรับไม่เกิน 5,000 บาท จำนวน 18 ราย โดยเป็นผู้ที่ทำประกันภัย 13 ราย คิดเป็นร้อยละ 72.22 และไม่ทำประ

กันภัย 5 ราย คิดเป็นร้อยละ 27.78 ส่วนผู้ที่ทราบว่ามิโทษปรับ แต่ไม่ทราบว่าเท่าใด มีจำนวน 87 ราย แบ่งเป็นผู้ที่ทำประกันภัย 64 ราย คิดเป็นร้อยละ 73.56 และเป็นผู้ที่ไม่ทำประกันภัย 23 ราย คิดเป็นร้อยละ 26.44 ในส่วนที่เหลืออีก 40 ราย คือผู้ที่ไม่ทราบเลยว่า การไม่ทำประกันภัยมีความผิด และต้องโทษปรับ โดยแบ่งเป็นผู้ที่ทำประกันภัย 32 ราย คิดเป็นร้อยละ 80 และไม่ทำประกันภัย 8 ราย คิดเป็นร้อยละ 20 จากข้อมูลดังกล่าวทำให้ทราบว่ากลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นตัวแทนข้อมูลของกลุ่มประชากรในจังหวัดเชียงใหม่ ไม่ทราบถึงข้อกำหนดที่สำคัญ ๆ ซึ่งมีผลโดยตรงต่อตนเอง ในการต้องโทษกรณีไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่ระบุไว้ในกฎหมาย ซึ่งหากเปรียบเทียบกับค่าเบี้ยประกันภัยโดยเฉลี่ยของรถจักรยานยนต์คือ กรมธรรม์ฉบับละ 215 บาท (สองร้อยสิบห้าบาทถ้วน) และยังคงถึงความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยทุกรายที่ได้รับบาดเจ็บจากรถคันที่มีการจัดทำประกันภัย โดยคุ้มครองเป็นระยะเวลาถึง 365 วัน และไม่ต้องโดนโทษปรับกรณีไม่จัดทำประกันภัยอีกประการหนึ่ง จะเห็นได้ว่าผู้ที่จัดทำประกันภัยไว้ เป็นผู้ใช้รถที่มีความรอบคอบและมีเหตุผลที่ดีและได้ประโยชน์ที่คุ้มค่าเสมือนรถคันนั้น ๆ ได้พกพาเงินคุ้มครองผู้บาดเจ็บไว้ในรถ เป็นจำนวนเงินขั้นต่ำถึง 15,000 บาท (หนึ่งหมื่นห้าพันบาทถ้วน) และเป็นการป้องกันไม่ให้เงินรั่วไหลออกไปโดยการโดนโทษปรับเป็นจำนวนเงินไม่เกิน 10,000 บาท (หนึ่งหมื่นบาทถ้วน) และยังคงแสดงให้เห็นถึงความรับผิดชอบต่อสังคมและคนรอบข้างในการยอมเสียเงินจำนวน 215 บาท เพื่อแลกกับความคุ้มครองและความสบายใจในการปฏิบัติตามกฎหมายดังกล่าว

กล่าวโดยสรุปจะเห็นได้ว่าการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ไม่มีความเกี่ยวข้องกับความรู้ในสิทธิประโยชน์หรือเงื่อนไขในด้านต่าง ๆ ของกรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ตามรายละเอียดขององค์ความรู้ในด้านต่าง ๆ ที่ได้ทำการศึกษาแต่อย่างใด ทั้งนี้อาจเนื่องจากข้อกำหนดและเงื่อนไขกรมธรรม์ เป็นการเขียนโดยภาษากฎหมายซึ่งยากต่อการทำความเข้าใจ และการตีความ รวมถึงการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ เป็นกฎหมายที่กำหนดให้ประชาชนผู้มีรถไว้ใช้ ไว้ครอบงำก็ต้องทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ อีกทั้งการรณรงค์และเผยแพร่สิทธิประโยชน์ และการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวยังไม่เป็นที่รู้จักอย่างเพียงพอของสังคม จึงควรได้รับการรณรงค์และสนับสนุนจากหน่วยงานที่เห็นความสำคัญและร่วมให้การสนับสนุน ทั้งนี้เพื่อความคุ้มครองและสวัสดิภาพของประชาชนในพื้นที่นั้น ๆ ต่อไป

ตารางที่ 5.17 ความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันภัยกับความรู้ในการใช้สิทธิฯ จากรถคันที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุซึ่งไม่มีการจัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ

ความรู้ในการใช้สิทธิฯ จากกรมธรรม์กรณี รถที่ก่อเหตุไม่จัดทำประกันภัยฯ	การทำประกันภัยของรถที่ใช้งาน		รวม
	ทำ	ไม่ทำ	
เรียกร้อยจากเจ้าของรถ (ร้อยละ)	33 (71.74)	13 (28.26)	46 (100)
เรียกร้อยจากกองทุนทดแทนฯ สำนัก งานประกันภัยจังหวัดเชียงใหม่ (ร้อยละ)	21 (77.78)	6 (22.22)	27 (100.0)
ไม่ทราบ (ร้อยละ)	99 (79.84)	25 (20.16)	124 (100.0)
รวม (ร้อยละ)	153 (77.66)	44 (22.34)	197 (100.0)

$$\text{ไคร์สแควร์ } (\chi^2) = 1.269, \quad \text{d.f.} = 2, \quad \text{Significance} = .530$$

5) ความเข้มงวดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีผลต่อการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ โดยแยกการวิเคราะห์ในความเข้มงวดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็น 2 ส่วนดังนี้

(ก) ความเข้มงวดหรืออิทธิพลของสำนักงานขนส่งในการกำหนดให้เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถจักรยานยนต์ต้องจัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถฯ ก่อนทำการต่อทะเบียนภาษีรถจักรยานยนต์ประจำปี จากข้อมูลการทดสอบตามตารางที่ 5.19 ได้ค่าไคร์สแควร์ (χ^2) เท่ากับ 9.029 และค่า Significance เท่ากับ .003 แสดงถึงการมีอิทธิพลของสำนักงานขนส่งต่อการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95 % ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ได้ตั้งไว้ โดยในกลุ่มที่ระบุว่าสำนักงานขนส่งมีอิทธิพลหรือมีผลในการทำประกันภัย มีจำนวนทั้งสิ้น 157 ราย โดยเป็นผู้ที่จัดทำประกันภัยจำนวน 129 ราย หรือร้อยละ 82.17 และไม่มีประกันภัย 28 รายหรือร้อยละ 17.83 ส่วนผู้ตอบแบบสอบถามที่ระบุว่าสำนักงานขนส่งไม่มีผลหรือไม่มีอิทธิพลในการทำประกันภัย มีจำนวนทั้งสิ้น 40 ราย แบ่งเป็นผู้ที่มีประกันภัยฯ 24 ราย หรือร้อยละ 60 และไม่มีประกันภัย 16 รายหรือร้อยละ 40 ซึ่งอาจสืบเนื่องจากในปี พ.ศ. 2540 ทางกรมการขนส่งทางบก ร่วมกับกรมประกันภัย ได้เคยร่วมรณรงค์ในการ

กำหนดให้รถทุกคันต้องจัดทำประกันภัยก่อนต่อทะเบียนภาษีรถประจำปี โดยให้แสดงหลักฐานในการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ก่อน ทางสำนักงานขนส่งในแต่ละจังหวัด จึงจะทำการต่อทะเบียนภาษีรถประจำปี ให้แก่เจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถหรือผู้ถือกรรมสิทธิ์ในตัวรถ ซึ่งทำให้เกิดความเกรงกลัวของประชาชนในการไม่อนุญาตให้ต่อทะเบียนภาษีรถดังกล่าว และภายหลังในปี พ.ศ. 2542 ได้ยกเลิกเงื่อนไขดังกล่าวอย่างไรก็ตามการกำหนดให้รถทุกคันทำประกันภัยก่อนการต่อทะเบียนภาษีรถประจำปีในช่วงระยะเวลาหนึ่ง ทำให้ประชาชนบางส่วนยังคงรู้สึกถึงการกำหนดเงื่อนไขดังกล่าว โดยจากการสัมภาษณ์และเก็บข้อมูลพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความเกรงกลัวกรณีสำนักงานขนส่งไม่อนุญาตในการต่อทะเบียนภาษีรถประจำปี และมีผลต่อการนำรถจักรยานยนต์หรือรถยนต์มาวิ่งบนท้องถนน เนื่องจากการตรวจจับและปรับของเจ้าหน้าที่ตำรวจกรณีนำรถที่ขาดการต่อทะเบียนภาษีประจำปีมาใช้บนท้องถนนและเจ้าของรถต้องเสียเวลาในการติดต่อนำรถออกจากสถานีตำรวจและเสียทั้งค่าปรับดังกล่าว

ตารางที่ 5.18 ความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันภัยกับความรู้ในส่วนของโทษปรับกรณีไม่จัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ

ความรู้ในส่วนของโทษกรณีไม่จัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติ	การทำประกันภัยของรถที่ใช้งาน		รวม
	ทำ	ไม่ทำ	
ทราบว่ามีโทษปรับไม่เกิน 10,000 บาท (ร้อยละ)	40 (85.11)	7 (14.89)	47 (100)
ทราบว่ามีโทษปรับไม่เกิน 5,000 บาท (ร้อยละ)	13 (72.22)	5 (27.78)	18 (100.0)
ทราบว่าถูกปรับ แต่ไม่ทราบว่าเท่าใด (ร้อยละ)	64 (73.56)	23 (26.44)	87
ไม่ทราบว่ามีความผิด และต้องถูกปรับ (ร้อยละ)	32 (80.0)	8 (20.0)	40 (100.0)
รวม (ร้อยละ)	149 (77.60)	43 (22.40)	192 (100.0)

$$\text{ไค์วสแควร์} (\chi^2) = 2.772, \quad \text{d.f.} = 3, \quad \text{Significance} = .428$$

ตารางที่ 5.19 ความสัมพันธ์ระหว่างการกำหนดยุทธศาสตร์ตามพระราชบัญญัติฯ กับอิทธิพลของสำนักงานขนส่งในการกำหนดให้มีการกำหนดยุทธศาสตร์ตามพระราชบัญญัติฯ ก่อนอนุญาตให้ต่อทะเบียนภาษีรถจักรยานยนต์ประจำปี

อิทธิพลของสำนักงานขนส่งในการกำหนดให้มีการกำหนดยุทธศาสตร์ตามพระราชบัญญัติฯ ก่อนอนุญาตให้ต่อทะเบียนภาษีรถจักรยานยนต์ประจำปี	การกำหนดยุทธศาสตร์ของรถที่ใช้งาน		รวม
	ทำ	ไม่ทำ	
ไม่มีผล / ไม่มีอิทธิพล (ร้อยละ)	24 (60.00)	16 (40.00)	40 (100.0)
มีผล/มีอิทธิพล (ร้อยละ)	129 (82.17)	28 (17.83)	157 (100)
รวม (ร้อยละ)	153 (77.66)	44 (22.34)	197 (100.0)

$$\text{ไควสแควร์ } (\chi^2) = 9.029, \quad \text{d.f.} = 1, \quad \text{Significance} = .003$$

(ข) ความเข้มงวดหรืออิทธิพลของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการตรวจจับและปรับกรณีเข้าของรถหรือผู้ครอบครองรถจักรยานยนต์ ไม่จัดทำยุทธศาสตร์ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถฯ จากข้อมูลการทดสอบตามตารางที่ 5.20 ได้ค่าไควสแควร์ (χ^2) เท่ากับ .246 และค่า Significance เท่ากับ .620 แสดงถึงการไม่มีอิทธิพลของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการตรวจจับและปรับกรณีผู้ใช้รถหรือผู้ครอบครองรถ ไม่จัดทำยุทธศาสตร์ตามพระราชบัญญัติฯ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95 % ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ โดยในกลุ่มที่ระบุว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจมีอิทธิพลหรือมีผลในการกำหนดยุทธศาสตร์ มีจำนวนทั้งสิ้น 175 ราย โดยเป็นผู้ที่จัดทำยุทธศาสตร์จำนวน 135 รายหรือร้อยละ 77.14 และไม่มียุทธศาสตร์ 40 รายหรือร้อยละ 22.86 ส่วนผู้ตอบแบบสอบถามที่ระบุว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่มีผลหรือไม่มีอิทธิพลในการตรวจจับและปรับรถที่ไม่จัดทำยุทธศาสตร์ มีจำนวนทั้งสิ้น 22 ราย แบ่งเป็นผู้ที่มียุทธศาสตร์ 18 ราย หรือร้อยละ 81.82 และไม่มียุทธศาสตร์ 4 รายหรือร้อยละ 18.18 โดยจากการสัมภาษณ์ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มักจะเกรงกลัวการตรวจจับและปรับของเจ้าหน้าที่ตำรวจในข้อหาการตรวจจับและปรับกรณีรถขาดการต่อทะเบียนภาษีรถจักรยานยนต์ประจำปี มากกว่าข้อหาการตรวจจับและปรับของเจ้าหน้าที่ตำรวจกรณี

ไม่จัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถฯ โดยตรง เนื่องจากการตรวจจับและปรับกรณีรถขาดการต่อทะเบียนภาษีฯ เป็นการตรวจจับในข้อหาที่ประชาชนทราบเป็นอย่างดี แต่กรณีของการตรวจจับและปรับกรณีไม่จัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ เนื่องจากเป็นกฎหมายใหม่ ประกาศใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ.2536 เป็นต้นมา ทำให้ประชาชนเองไม่ทราบถึงบทลงโทษและหน้าที่ในการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ดังกล่าวโดยทราบเพียงแต่ว่ามีความผิดแต่ไม่ทราบโทษปรับทางกฎหมายอย่างชัดเจน อีกทั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจเองก็ไม่ได้ให้ความสำคัญในการตั้งด่านตรวจจับและปรับในข้อหาการไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 อย่างชัดเจน

ตารางที่ 5.20 ความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ กับอิทธิพลของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการตรวจจับและปรับผู้ใช้รถที่ไม่มีการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ

อิทธิพลของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการตรวจจับและปรับผู้ใช้รถที่ไม่จัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ	การทำประกันภัยของรถที่ใช้งาน		รวม
	ทำ	ไม่ทำ	
ไม่มีผล/ ไม่มีอิทธิพล (ร้อยละ)	18 (81.82)	4 (18.18)	22 (100.0)
มีผล/มีอิทธิพล (ร้อยละ)	135 (77.14)	40 (22.86)	175 (100.0)
รวม (ร้อยละ)	153 (77.66)	44 (22.34)	197 (100.0)

$$\text{ไควร์สแควร์ } (\chi^2) = .246 \quad , \quad \text{d.f.} = 1, \quad \text{Significance} = .620$$

6) การมีบัตรรับรองสิทธิในการเบิกค่ารักษาพยาบาลอื่นๆ เช่นบัตรประกันสังคม บัตรประกันสุขภาพฯลฯ มีผลต่อการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ หรือไม่ ซึ่งจากผลการเก็บรวบรวมข้อมูลพบว่าผู้ใช้รถที่มีบัตรรับรองสิทธิต่างๆ มีการประกันภัยตามพระราชบัญญัติในสัดส่วนที่น้อยลง จากข้อมูลการทดสอบตามตารางที่ 5.21 ได้ค่าไควร์สแควร์ (χ^2) เท่ากับ .146 และค่า Significance เท่ากับ .702 แสดงถึงการมีบัตรรับรองสิทธิในการเบิกค่ารักษาพยาบาลอื่นๆ เป็นอิสระกับการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความ

เชื่อมั่น 95% ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ โดยกลุ่มที่มีบัตรรับรองสิทธิคำรักษาพยาบาลอื่น ๆ มีจำนวนทั้งสิ้น 176 ราย โดยแบ่งเป็นผู้ที่ทำประกันภัยเป็นจำนวน 136 รายหรือร้อยละ 77.27 ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 22.73 เป็นผู้ที่ไม่ทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ และในกลุ่มผู้ที่ไม่มีบัตรรับรองสิทธิฯ ใดๆ เลยมีจำนวนทั้งสิ้น 21 ราย แบ่งเป็นผู้ที่มีการจัดทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ จำนวน 17 รายหรือร้อยละ 80.95 ที่เหลืออีกจำนวน 4 รายหรือร้อยละ 19.05 เป็นผู้ที่ไม่ทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ แสดงว่าการมีบัตรรับรองสิทธิในการเบิกคำรักษาพยาบาลใดๆ ไม่มีผลต่อการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ โดยการนำสิทธิในการเบิกจ่ายคำรักษาพยาบาลดังกล่าวมานั้น เป็นการนำสิทธิเฉพาะบุคคลผู้เป็นเจ้าของบัตรต่างๆ เหล่านั้น ยกเว้นบัตรประกันตามโครงการบัตรสุขภาพ ซึ่งให้ความคุ้มครองทั้งครอบครัว แต่การทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ให้ความคุ้มครองทุกคนที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่เอาประกันภัย ซึ่งได้แก่รถจักรยานยนต์คันที่ก่อเหตุ โดยไม่ได้ระบุชื่อผู้ที่ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยอื่นๆ ที่กล่าวมาแล้วข้างต้น อีกทั้งการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ เป็นการบังคับใช้โดยกฎหมายซึ่งหากผู้ใดฝ่าฝืนก็จะต้องโทษปรับตามกฎหมาย (ดูภาคผนวก ข) ดังนั้นการทำประกันภัยจึงไม่มีความเกี่ยวข้องกับการมีบัตรรับรองสิทธิซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

ตารางที่ 5.21 ความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ กับการมีบัตรรับรองสิทธิในการเบิกคำรักษาพยาบาลต่าง ๆ

การมีบัตรรับรองสิทธิในการเบิกคำรักษาพยาบาลต่าง ๆ	การทำประกันภัยของรถที่ใช้งาน		รวม
	ทำ	ไม่ทำ	
ไม่มีบัตรใด ๆ เลย (ร้อยละ)	17 (80.95)	4 (19.05)	21 (100)
มีบัตรรับรองสิทธิ (ร้อยละ)	136 (77.27)	40 (22.73)	176 (100.0)
รวม (ร้อยละ)	153 (77.66)	44 (22.34)	197 (100.0)

ไคร์สแควร์ (χ^2) = .146 , d.f. = 1 , Significance = .702

7) อาชีพของผู้ใช้รถจักรยานยนต์กับการทำประกันภัย จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์เพิ่มเติมของปัจจัยต่าง ๆ พบว่า อาชีพของผู้ใช้รถ มีความสัมพันธ์กับการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 99 % โดยข้อมูลการทดสอบตามตารางที่ 5.22 ได้ค่าไคร้สแควร์ (χ^2) เท่ากับ 13.739 และค่า Significance เท่ากับ .008 แสดงถึงอาชีพของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์หรือเกี่ยวข้องกับการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ซึ่งไม่ได้ตั้งสมมติฐานดังกล่าวไว้ โดยอาชีพที่มีสัดส่วนการทำประกันภัยมากที่สุดได้แก่ ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ/แพทย์/พยาบาล รองลงมาได้แก่ อาชีพรับจ้างทั่วไป ค้าขายส่วนตัว พนักงานบริษัทเอกชน และนักเรียน/นักศึกษา ตามลำดับ ทั้งนี้อาจสืบเนื่องจากเงื่อนไขข้อกำหนดวิธีการเบิกจ่ายค่ารักษาพยาบาลของกลุ่มอาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ/แพทย์ /พยาบาล ซึ่งเป็นข้าราชการมีเงื่อนไขในการเบิกจ่ายค่ารักษาพยาบาลกรณีได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางรถ จะต้องใช้สิทธิเบิกจ่ายจากกรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ให้เต็มวงเงินความคุ้มครองตามสิทธิก่อน จึงจะสามารถใช้สิทธิเบิกจ่ายจากสวัสดิการข้าราชการได้ อาจเป็นผลในการกระตุ้นให้อาชีพดังกล่าวมีสัดส่วนของการทำประกันภัยที่มากกว่าประเภทอาชีพอื่นๆ ได้ โดยเมื่อดูถึงสัดส่วนของอาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ/แพทย์ และพยาบาล มีสัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างเพียงร้อยละ 14.0 ซึ่งอาจมีผลบางส่วนสืบเนื่องจากการมีความรู้ในการรักษาพยาบาล การบาดเจ็บ หรือความรู้ในส่วนของเงื่อนไขกรมธรรม์ แต่เนื่องจากสัดส่วนของกลุ่มอาชีพมีจำนวนน้อยในการสุ่มตัวอย่าง การนำผลมาวิเคราะห์หาความสัมพันธ์เพิ่มเติมจึงไม่สามารถกระทำได้ ในส่วนของอาชีพรับจ้างทั่วไปนั้น เนื่องจากไม่มีสวัสดิการใดๆ มารองรับในค่ารักษาพยาบาลแต่อย่างใด รวมถึงการใช้สิทธิกรณีบัตรประกันสุขภาพแห่งชาติ(บัตรทอง 30 บาท) นั้น จำต้องเข้ารับการรักษาในสถานพยาบาลที่มีสิทธิมีภูมิลำเนาอาศัยอยู่ ซึ่งจากประสบการณ์การทำงานพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่มีการย้ายถิ่น และเข้ามาทำงานในเขตอำเภออื่นๆ โดยเฉพาะในเขตอำเภอเมืองเชียงใหม่ซึ่งเป็ศูนย์กลางเศรษฐกิจ จึงไม่สามารถใช้สิทธิจากบัตรฯ ดังกล่าวได้ และอาจเป็นเหตุผลหนึ่งในการจัดทำประกันภัยในสัดส่วนที่ค่อนข้างสูงกว่าอาชีพอื่นๆ ได้ อย่างไรก็ตามเนื่องจากการค้นพบความสัมพันธ์จากการเก็บข้อมูลดังกล่าว โดยไม่ได้ทำการศึกษาในรายละเอียดจึงควรได้มีการทำการศึกษาค้นคว้าในงานวิจัยอื่นๆ ดังจะได้นำเสนอในข้อเสนอแนะ ทั้งนี้เพื่อทำการขยายผลและได้ข้อสรุปที่ชัดเจนต่อไป

ตารางที่ 5.22 ความสัมพันธ์ระหว่างการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ กับอาชีพของผู้ใช้รถจักรยานยนต์

อาชีพของผู้ใช้รถจักรยานยนต์	การทำประกันภัยของรถที่ใช้งาน		รวม
	ทำ	ไม่ทำ	
นักเรียน/นักศึกษา (ร้อยละ)	22 (62.86)	13 (37.14)	35 (100)
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ / แพทย์/พยาบาล (ร้อยละ)	26 (92.86)	2 (7.14)	28 (100.0)
พนักงานบริษัทเอกชน (ร้อยละ)	43 (69.35)	19 (30.65)	62 (100.0)
ค้าขายส่วนตัว (ร้อยละ)	20 (83.33)	4 (16.67)	24 (100.0)
รับจ้างทั่วไป (ร้อยละ)	42 (87.50)	6 (12.50)	48 (100.0)
รวม (ร้อยละ)	153 (77.66)	44 (22.34)	197 (100.0)

$$\text{ไคร้สต์แควส์ } (\chi^2) = 13.739, \quad \text{d.f.} = 4, \quad \text{Significance} = .008$$

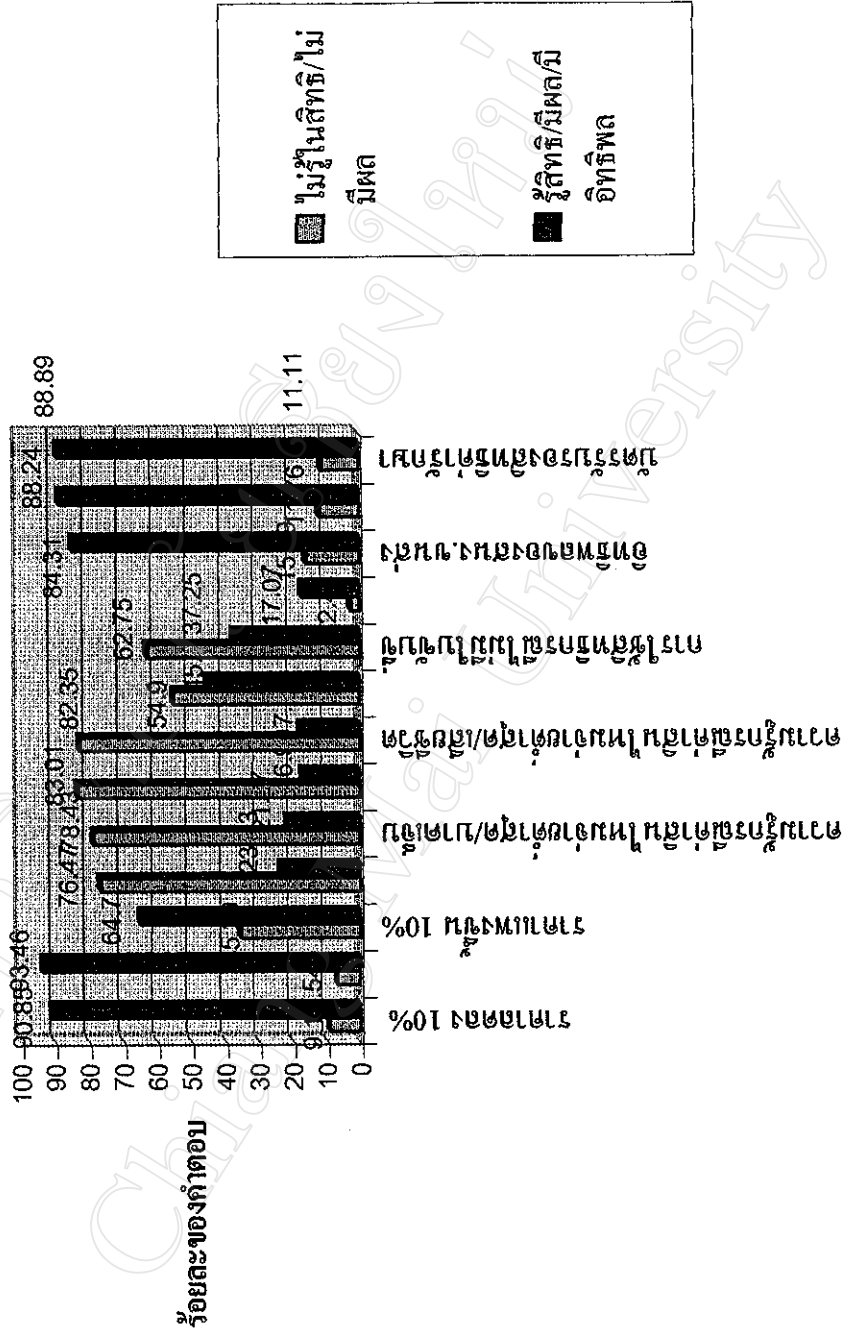
จากข้อมูลปัจจัยต่างๆ ที่กำหนดหรือมีผลต่อการทำประกันภัยและไม่ทำประกันภัยของกลุ่มตัวอย่าง สามารถนำมาสรุปให้เห็นภาพที่ชัดเจนได้ตามตารางที่ 5.23 และตารางที่ 5.24 โดยนำมาแสดงเป็นสัดส่วนของปัจจัยที่กำหนดหรือมีผล ต่อการทำประกันภัยหรือไม่ทำประกันภัย แต่เนื่องจากรายละเอียดในการระบุของแต่ละปัจจัยมีความแตกต่างกันไป จึงใช้เงื่อนไขในแต่ละระดับแยกเป็นระดับที่ 1 ระดับที่ 2 ระดับที่ 3 ระดับที่ 4 และระดับที่ 5 ซึ่งอธิบายตารางสรุปได้ดังนี้ กรณีของรายได้ เงื่อนไขระดับ 1 คือรายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกินเดือนละ 3,000 บาท เงื่อนไขระดับ 2 คือ รายได้ตั้งแต่ 3,001-4,500 บาทต่อเดือน เงื่อนไขระดับ 3 คือรายได้ตั้งแต่ 4,501-6,000 บาทต่อเดือน และเงื่อนไขระดับ 4 คือรายได้ตั้งแต่ 6,001 บาทต่อเดือนขึ้นไป ในส่วนของระดับการศึกษา เงื่อนไขระดับ 1 คือ การศึกษาไม่เกินระดับมัธยมศึกษาตอนต้นหรือเทียบเท่าปวช. เงื่อนไขระดับ 2 คือ ระดับมัธยมศึกษาตอนปลายหรือเทียบเท่าปวส. และเงื่อนไขระดับ 3 คือมีการศึกษา

ตั้งแต่ระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่าปริญญาตรีขึ้นไป ในส่วนของปัจจัยอื่นๆ เงื่อนไขระดับ 1 หมายถึงการไม่ทราบในเงื่อนไขกรรมธรรม์ หรือไม่มีผล หรือไม่มีการดำเนินการตามปัจจัยนั้น ๆ เช่นกรณีถามถึงปัจจัยในส่วนของความคุ้มครองต่างๆ การระบุค่าตอบในเงื่อนไขระดับ 1 คือไม่ทราบในเงื่อนไขกรรมธรรม์ หรือหากถามถึงปัจจัยของสำนักงานขนส่ง มีผลหรือมีอิทธิพลในการตัดสินใจทำประกันหรือไม่ การระบุค่าตอบในเงื่อนไขระดับ 1 คือ ไม่มีผลหรือไม่มีอิทธิพลในการตัดสินใจ ส่วนการระบุค่าตอบในเงื่อนไขระดับ 2 คือค่าตอบที่แสดงถึงการทราบในเงื่อนไขกรรมธรรม์ การมีผลหรือมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจในหัวข้อนั้น ๆ หรือกรณีถามถึงปัจจัยของการมีบัตรรับรองสิทธิการรักษา การระบุค่าตอบในเงื่อนไขระดับ 1 หมายถึง การมีบัตรรับรองสิทธิการรักษา เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อให้เห็นภาพของสรุปของกลุ่มที่มีการทำประกันภัยอยู่แล้วก่อนตอบแบบสอบถาม เพื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มที่ไม่มีประกันภัยก่อนตอบแบบสอบถาม จากตารางที่ 5.23 จะเห็นได้ว่ากลุ่มที่ทำประกันภัยอยู่แล้ว พบว่าสัดส่วนของปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันของผู้ตอบ ได้แก่ราคาของกรรมธรรม์ ณ ปัจจุบัน โดยมีสัดส่วนถึงร้อยละ 93.46 รองลงมาได้แก่การมีบัตรรับรองสิทธิการรักษา ร้อยละ 88.89 รองลงมาได้แก่การตรวจจับและปรับของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ร้อยละ 88.24 และร้อยละ 84.31 เป็นผลมาจากความเข้มงวดของสำนักงานขนส่งจังหวัดในการตรวจสอบการทำประกันภัยก่อนอนุญาตให้มีการต่อทะเบียนภาษีรถจักรยานยนต์ประจำปี ฯลฯ ส่วนตารางที่ 5.24 เป็นการแสดงสัดส่วนของกลุ่มที่ไม่ทำประกันภัย กับปัจจัยต่าง ๆ พบว่าสัดส่วนของปัจจัยที่มีอิทธิพลหรือมีผลต่อการทำประกันภัยมากที่สุดได้แก่ความเข้มงวดของตำรวจในการตรวจจับและปรับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ และการมีบัตรรับรองสิทธิการรักษา ถึงร้อยละ 90.91 รองลงมาได้แก่ราคาของกรรมธรรม์ ณ ราคาปัจจุบัน ฯลฯ (ดูแผนภาพที่ 1 และแผนภาพที่ 2) ซึ่งจากผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่กำหนดการทำประกันภัย พบว่ามีเพียง 4 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ได้แก่ราคาของกรรมธรรม์ ความเข้มงวดของการสำนักงานขนส่งจังหวัดในการตรวจสอบการทำประกันภัยฯ อาชีพของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ และความคุ้มค่าในการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ (ดูแผนภาพที่ 3 ถึงแผนภาพที่ 6)

ตารางที่ 5.23 เปรียบเทียบการทำประกันภัยกับผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์จากปัจจัยต่าง ๆ

ปัจจัย	เงื่อนไข					รวม
	ระดับ 1/ไม่รู้, ไม่มี, ไม่มีผล	ระดับ 2/ รู้, มี, มีผล	ระดับ 3	ระดับ 4	ระดับ 5	
ราคาลดลง 10% จากราคาปัจจุบัน (ร้อยละ)	14 (9.15)	139 (90.85)				153 (100.0)
ราคาปัจจุบัน (ร้อยละ)	10 (6.54)	143 (93.46)				153 (100.0)
ราคาเพิ่มขึ้น 10% จากราคาปัจจุบัน (ร้อยละ)	54 (35.29)	99 (64.71)				153 (100.0)
รายได้ (ร้อยละ)	34 (22.22)	37 (24.18)	37 (24.18)	45 (29.41)		153 (100.0)
ระดับการศึกษา (ร้อยละ)	43 (28.10)	42 (27.45)	68 (44.44)			153 (100.0)
ความรู้ในค่าสินไหมจ่ายสูงสุดกรณีบาดเจ็บ (ร้อยละ)	117 (76.47)	36 (23.53)				153 (100.0)
ความรู้ในค่าเสียหายเบื้องต้นกรณีบาดเจ็บ (ร้อยละ)	120 (78.43)	33 (21.57)				153 (100.0)
ความรู้ในค่าสินไหมจ่ายสูงสุดกรณีเสียชีวิต (ร้อยละ)	127 (83.01)	26 (16.99)				153 (100.0)
ความรู้ในค่าเสียหายเบื้องต้นกรณีเสียชีวิต (ร้อยละ)	126 (82.35)	27 (17.65)				153 (100.0)
ความรู้ในค่าเสียหายกรณีเกิดจากรถที่ถูกขโมยไปจับ ขี้(ร้อยละ)	84 (54.90)	69 (45.10)				153 (100.0)
ความรู้ในค่าเสียหายกรณีผู้ขับขี่ไม่มีใบขับขี่ (ร้อยละ)	96 (62.75)	57 (37.25)				153 (100.0)
ความรู้ในการใช้สิทธิกรณีรถไม่มีประกันภัย (ร้อยละ)	3 (2.44)	21 (17.07)	99 (80.49)			123 (100.0)
ผลจากความเข้มงวดของสำนักงานขนส่ง (ร้อยละ)	24 (15.69)	129 (84.31)				153 (100.0)
ผลจากความเข้มงวดของตำรวจ (ร้อยละ)	18 (11.76)	135 (88.24)				153 (100.0)
การมีบัตรรับรองสิทธิเบิกค่ารักษา (ร้อยละ)	17 (11.11)	136 (88.89)				153 (100.0)
อาชีพของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ)	22 (14.38)	26 (16.99)	43 (21.10)	20 (13.07)	42 (27.45)	153 (100.0)
ความคุ้มค่าของกรมธรรม์พ.บ.๑ (ร้อยละ)	19 (12.50)	133 (87.50)				152 (100.0)

แผนภาพที่ 1 เปรียบเทียบความสัมพันธ์ของการทำประกันภัยกับปัจจัยต่างๆ

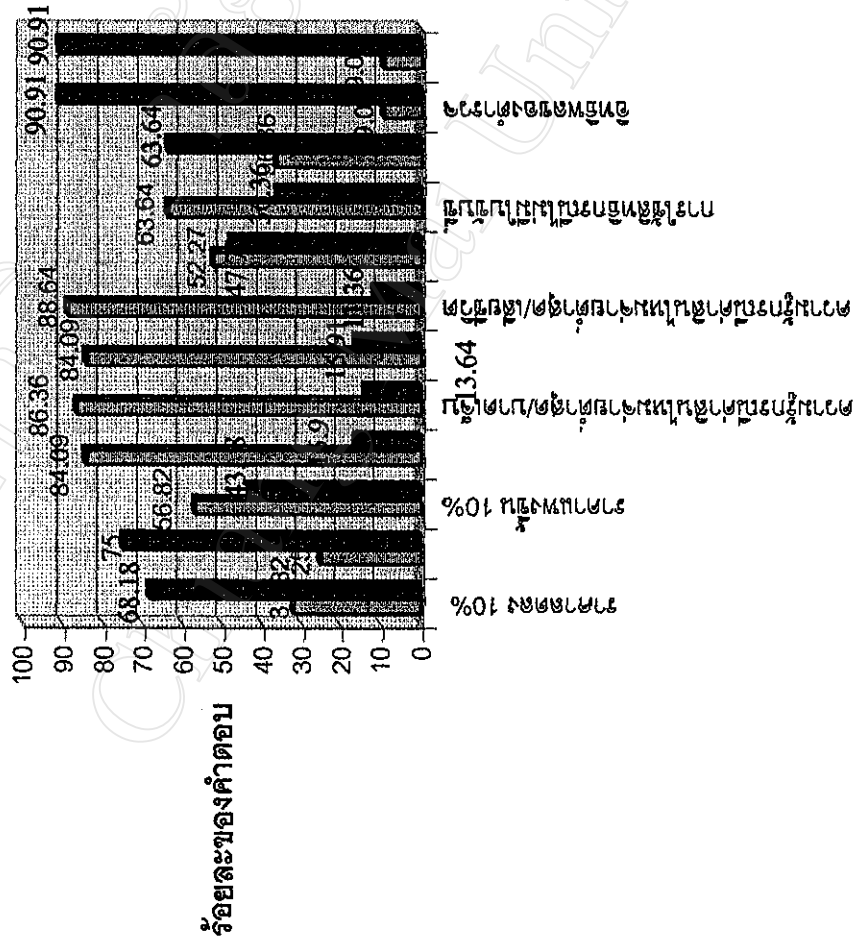


ปัจจัยต่างๆ ที่นำมาศึกษาความสัมพันธ์

ตารางที่ 5.24 เปรียบเทียบการไม่ทำประกันภัยกับผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์กับปัจจัยต่าง ๆ

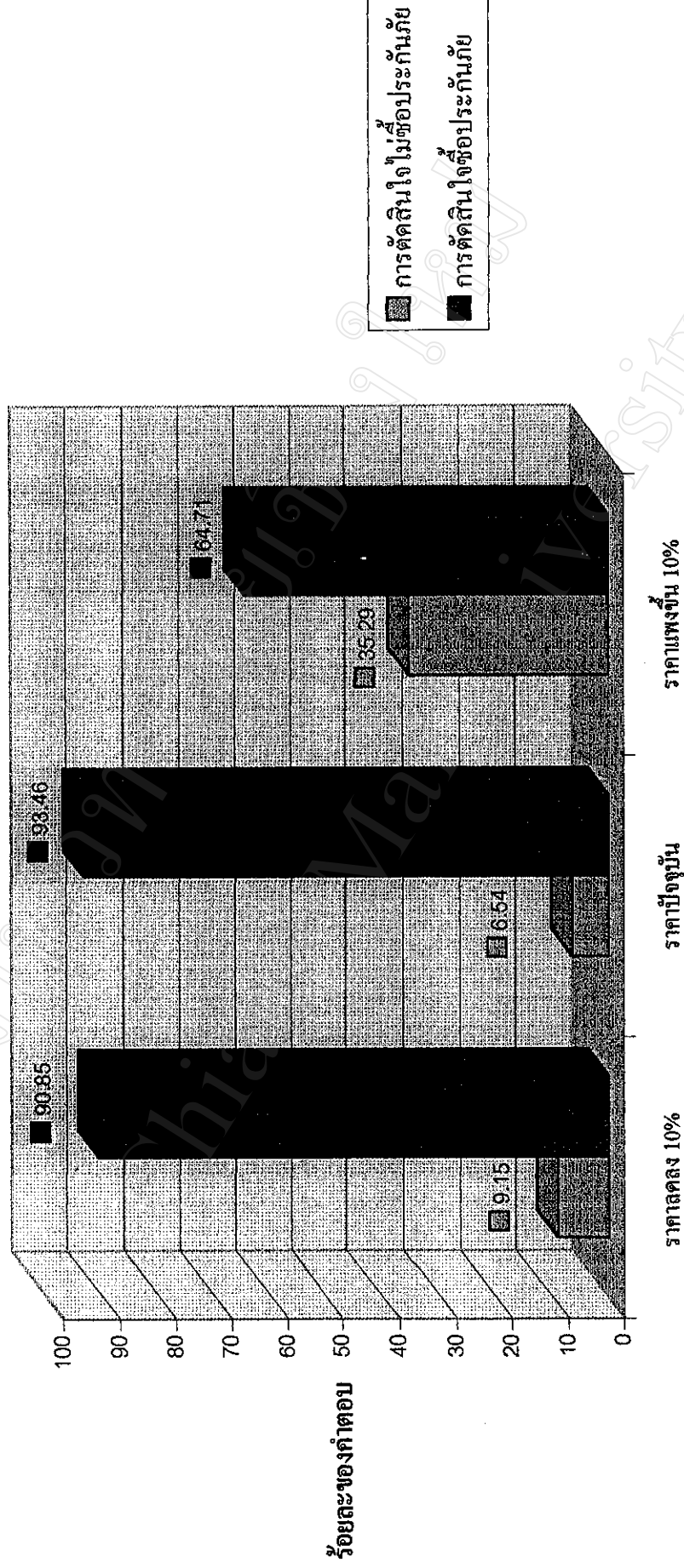
ปัจจัย	เงื่อนไข					รวม
	ระดับ 1/ไม่ผู้, ไม่มี,ไม่มีผล	ระดับ 2/ ผู้, มี,มีผล	ระดับ 3	ระดับ 4		
ราคาลดลง 10% จากราคาปัจจุบัน (ร้อยละ)	14 (31.82)	30 (68.185)				44 (100.0)
ราคาราคาปัจจุบัน (ร้อยละ)	11 (25.0)	33 (75.0)				44 (100.0)
ราคาเพิ่มขึ้น 10% จากราคาปัจจุบัน (ร้อยละ)	25 (56.82)	19 (43.18)				44 (100.0)
รายได้ (ร้อยละ)	15 (34.09)	9 (20.45)	13 (29.55)	7 (15.91)		44 (100.0)
ระดับการศึกษา (ร้อยละ)	10 (22.73)	12 (27.27)	22 (50.0)			44 (100.0)
ความรู้ในคำสินไหมจ่ายสูงสุดกรณีบาดเจ็บ (ร้อยละ)	37 (84.09)	7 (15.91)				44 (100.0)
ความรู้ในคำเสียหายเบื้องต้นกรณีบาดเจ็บ (ร้อยละ)	38 (86.36)	6 (13.64)				44 (100.0)
ความรู้ในคำสินไหมจ่ายสูงสุดกรณีเสียชีวิต (ร้อยละ)	37 (84.09)	7 (15.91)				44 (100.0)
ความรู้ในคำเสียหายเบื้องต้นกรณีเสียชีวิต (ร้อยละ)	39 (88.64)	5 (11.36)				44 (100.0)
ความรู้ในคำเสียหายกรณีเกิดจากรถที่ถูกขโมย ไปจับขี้ (ร้อยละ)	23 (52.27)	21 (47.73)				44 (100.0)
ความรู้ในคำเสียหายกรณีผู้ขับขี่ไม่มีใบขับขี่ (ร้อยละ)	28 (63.64)	16 (36.36)				44 (100.0)
ความรู้ในการใช้สิทธิกรณีรถไม่มีประกันภัย (ร้อยละ)	13 (29.55)	6 (13.64)	25 (56.82)			44 (100.0)
ผลจากความเข้มงวดของสำนักงานขนส่ง (ร้อยละ)	16 (36.36)	28 (63.64)				44 (100.0)
ผลจากความเข้มงวดของตำรวจ (ร้อยละ)	4 (9.09)	40 (90.91)				44 (100.0)
การมีบัตรรับรองสิทธิเบิกค่ารักษา (ร้อยละ)	4 (9.09)	40 (90.91)				44 (100.0)
อาชีพของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ)	13 (29.55)	2 (4.54)	19 (43.18)	4 (4.09)	6 (13.64)	44 (100.0)
ความคุ้มครองกรมธรรม์ พ.ร.บ.ฯ (ร้อยละ)	13 (29.55)	31 (70.45)				44 (100.0)

แผนภาพที่ 2 เปรียบเทียบความสัมพันธ์ของการไม่ทำประกันภัยกับปัจจัยต่างๆ



ปัจจัยต่างๆ ที่นำมาศึกษาความสัมพันธ์

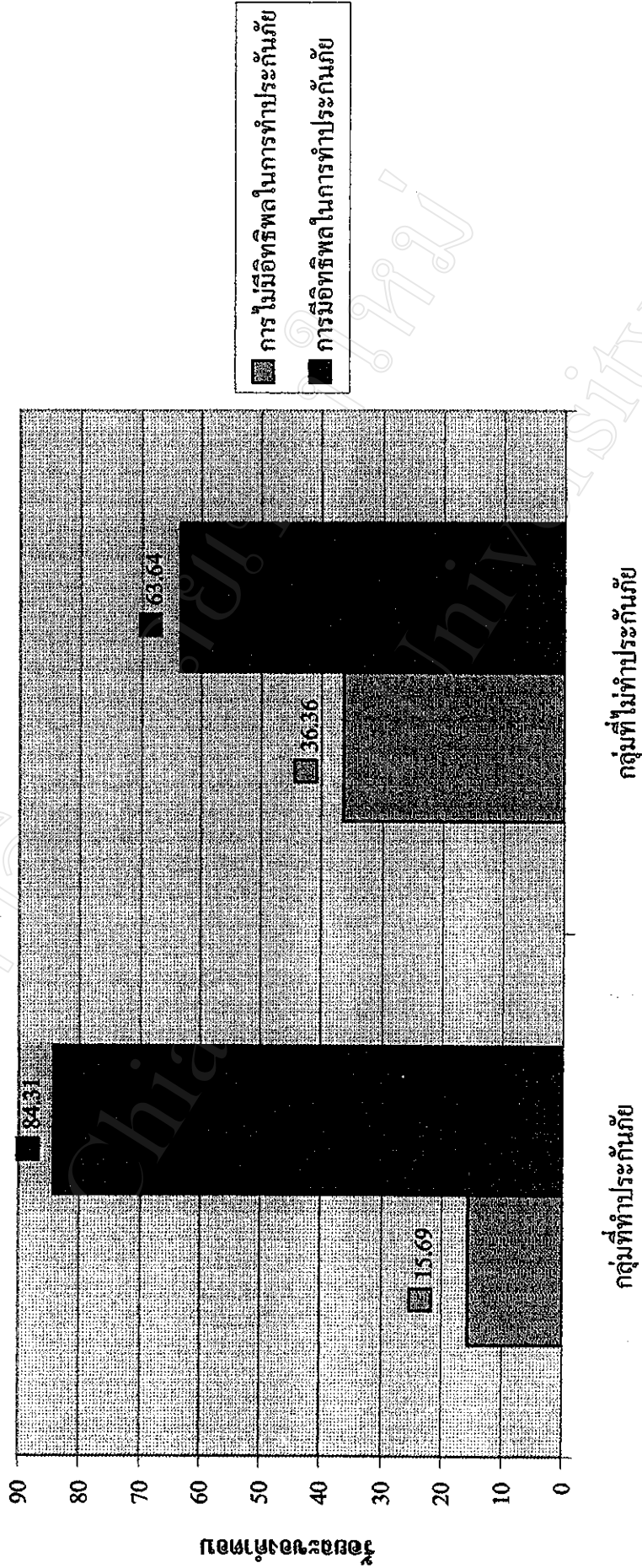
แผนภาพที่ 3 ความสัมพันธ์ของการทำประกันกับราคากรมธรรม์ ณ ระดับราคาต่าง ๆ



ระดับราคากรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ในขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 75

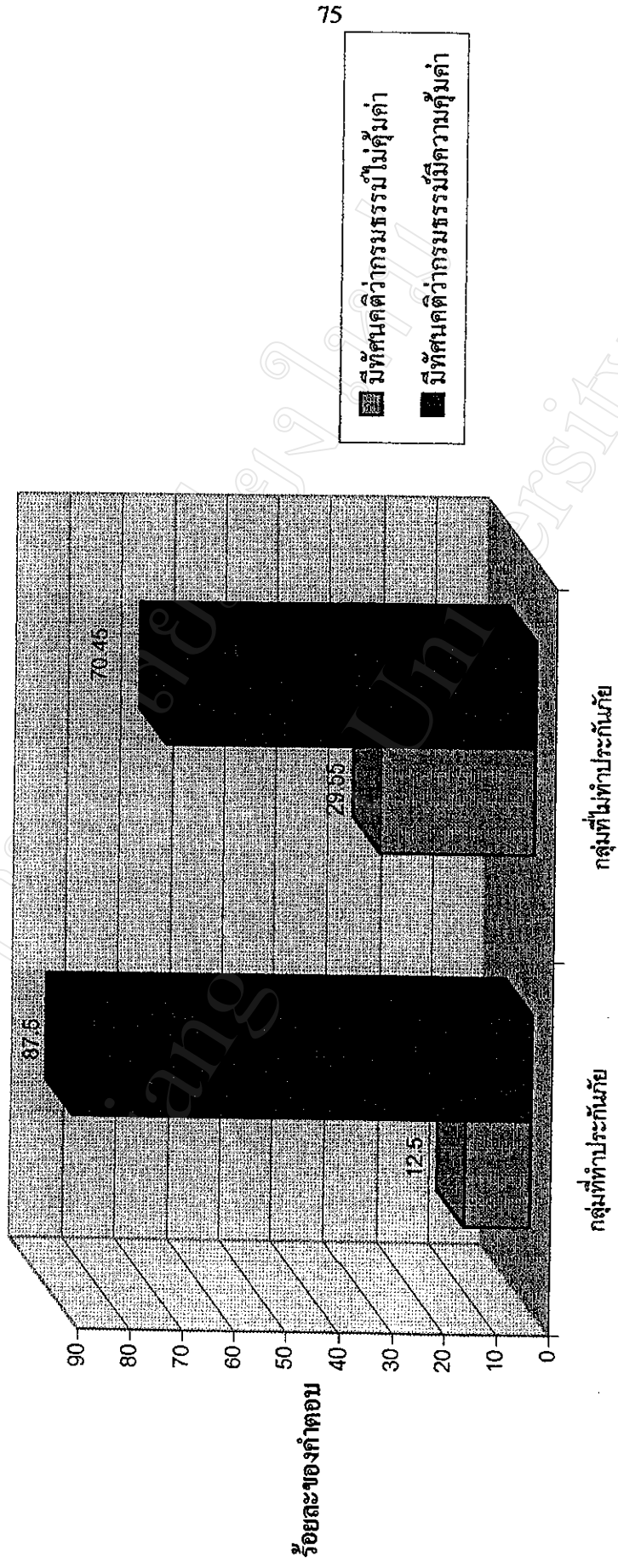
ศ.ศ.แต่ไม่เกิน 125 ศ.ศ.

แผนภาพที่ 4 ความสัมพันธ์ของการทำประกันภัยกับอิทธิพลของสำนักงานขนส่ง



อิทธิพลของสำนักงานขนส่ง
 ในการกำหนดหรือตรวจสอบการมีประกันภัยก่อนอนุญาตให้ต่อทะเบียนภาษีรถจักรยานยนต์

**แผนภาพที่ 6 ความสัมพันธ์ของการทำประกันภัยกับความคุ้มค่าของกรมธรรม์ประกันภัย
ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 ประเภทรถจักรยานยนต์**



**ทัศนคติในความคุ้มค่าของกรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติ
ประเภทรถจักรยานยนต์**

5.4 ทิศนคติของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ต่อการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย
จากรถ พ.ศ. 2535

1) การคุ้มค่าของการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติ จากข้อมูลการทดสอบตามตารางที่ 5.25 ได้ค่าไควสแควส์ (χ^2) เท่ากับ 7.257 และค่า Significance เท่ากับ .007 แสดงถึงความคุ้มค่าของกรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติ มีความเกี่ยวข้องกับการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% โดยผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 164 ราย มีความเห็นว่ากรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติมีความคุ้มค่าในการจัดทำหรือจัดซื้อไว้ครอบครอง ซึ่งให้ความคุ้มครองตลอดระยะเวลา 1 ปี โดยไม่จำกัดจำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุ มีจำนวน 133 ราย คิดเป็นร้อยละ 81.10 เป็นผู้ที่มีการจัดทำประกันภัย และมีจำนวน 31 รายหรือร้อยละ 18.90 ไม่จัดทำประกันภัย ส่วนในกลุ่มของผู้ที่เห็นว่ากรมธรรม์ไม่มีความคุ้มค่าในการจัดทำ มีจำนวนทั้งสิ้น 32 ราย แบ่งเป็น ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีการจัดทำประกันภัย 19 รายหรือร้อยละ 59.38 ส่วนอีก 13 รายหรือร้อยละ 40.63 เป็นผู้ที่ไม่มีประกันภัย จะเห็นได้ว่าผู้ที่เห็นว่ากรมธรรม์ประกันภัยมีความคุ้มค่าในการจัดทำ เป็นผู้ที่ทำประกันภัยถึง 133 ราย และเป็นผู้ที่ไม่ทำประกันภัยเพียง 31 รายในกลุ่มที่เห็นว่ากรมธรรม์มีความคุ้มค่าในการจัดทำ ซึ่งสาเหตุของการจัดไม่จัดทำประกันภัยนั้น ไม่ได้ทำการศึกษาในรายละเอียด อย่างไรก็ตามหากผู้ตอบแบบสอบถามได้เห็นถึงความคุ้มค่าในการจัดทำ มีความเป็นไปได้ในการจัดทำประกันภัยเพื่อความคุ้มครองในผู้ใช้รถใช้ถนนในภายหน้าได้ ซึ่งจะนำเสนอเป็นข้อเสนอแนะของการศึกษาต่อไปในการศึกษากฎีเหตุผลของการไม่ทำประกันภัยในกลุ่มดังกล่าว เพื่อจักได้นำไปใช้แก้ปัญหาของการไม่จัดทำประกันภัยซึ่งได้บัญญัติขึ้นเป็นกฎหมายบังคับใช้ และมีประโยชน์ต่อสังคมส่วนรวมอย่างแท้จริง

2) การหลบหนีของผู้ขับขี่ จากข้อมูลการทดสอบตามตารางที่ 5.26 ได้ค่าไควสแควส์ (χ^2) เท่ากับ 1.447 และค่า Significance เท่ากับ .229 แสดงถึงความเห็นในการหลบหนี ไม่มีความเกี่ยวข้องกับการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% โดยกลุ่มที่มีความเห็นว่าผู้ขับขี่มักจะหลบหนีเมื่อรถไปเกิดอุบัติเหตุ เป็นผู้ตอบแบบสอบถามที่มีประกันภัยจำนวน 102 ราย หรือร้อยละ 80.31 และไม่มีประกันภัย 25 รายหรือร้อยละ 19.69 ส่วนในกลุ่มที่มีความเห็นว่าขับขี่ไม่หลบหนีเมื่อเกิดอุบัติเหตุมีจำนวน 70 ราย แบ่งเป็น 51 รายหรือร้อยละ 72.86 เป็นผู้ที่มีการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติ และ 19 รายหรือร้อยละ 27.14 ไม่มีประกันภัยตามพระราชบัญญัติ

เมื่อศึกษาถึงรายละเอียดของการหลบหนีของผู้ขับขี่เมื่อรถไปเกิดอุบัติเหตุ มีการระบุเหตุผลของการหลบหนีคือ กลัวตำรวจจับ กลัวปัญหาทางคดี กลัวต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายต่าง ๆ ของรถคู่กรณี และการชดใช้ในส่วนของค่ารักษา และการที่ไม่มีประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ ทำให้ต้องหลบหนี ส่วนเหตุผลที่ผู้ตอบแบบสอบถามเชื่อว่าผู้ขับขี่ไม่หลบหนีเมื่อรถไปเกิดเหตุคือ ปัจจุบันคนมีศีลธรรมมากขึ้นทำให้ไม่หลบหนี หรือหนีไม่ได้เนื่องจากการสละบทคดีในที่เกิดเหตุ หรือเนื่องจากขาดกั รถเสียหายหลบหนีไม่ได้ และไม่หนีเนื่องจากกรณีมีประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ จากข้อคิดเห็นดังกล่าวจะเห็นได้ว่าส่วนใหญ่มีความเห็นว่าผู้ขับขี่มักจะหลบหนีด้วยสาเหตุนานาประการ และไม่หลบหนีด้วยสาเหตุนานาประการ แต่สาเหตุที่คล้ายคลึงกันของการหลบหนีและไม่หลบหนีที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความเห็นตรงกันคือ การไม่จัดทำประกันภัยหรือการไม่มีกรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ คู่คุ้มครองขณะเกิดเหตุ ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งของการบังคับใช้พระราชบัญญัติคู่คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ตารางที่ 5.25 ทศนคติในความคุ้มค่าของกรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ กับการทำประกันภัย

ความคุ้มค่าของกรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ	การทำประกันภัยของรถที่ใช้งาน		รวม
	ทำ	ไม่ทำ	
คุ้มค่า (ร้อยละ)	133 (81.10)	31 (18.90)	164 (100.0)
ไม่คุ้มค่า (ร้อยละ)	19 (59.38)	13 (40.63)	32 (100.0)
รวม (ร้อยละ)	152 (77.55)	44 (22.45)	196 (100.0)

$$\text{ไคว้สแควร์} (\chi^2) = 7.257, \quad \text{d.f.} = 1, \quad \text{Significance} = .007$$

ตารางที่ 5.26 ความคิดเห็นในการหลบหนีของผู้ขับขี่เมื่อเกิดอุบัติเหตุ กับการทำประกันภัย

การหลบหนีของผู้ขับขี่	การทำประกันภัยของรถที่ใช้งาน		รวม
	ทำ	ไม่ทำ	
หนี (ร้อยละ)	102 (80.31)	25 (19.69)	127 (100)
ไม่หนี (ร้อยละ)	51 (72.86)	19 (27.14)	70 (100.0)
รวม (ร้อยละ)	153 (77.66)	44 (22.34)	197 (100.0)

ไคว์สแควร์ (χ^2) = 1.447 , d.f. = 1, Significance = .229

3) การรณรงค์ในการทำประกันภัย พบว่าผู้ใช้รถมีทัศนคติที่ดีต่อการทำประกันภัย โดยกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 200 ราย มีความเห็นด้วยกับการรณรงค์ถึง 192 รายคิดเป็นร้อยละ 96.0 โดยแบ่งวิธีการรณรงค์ออกเป็น 4 วิธี คือการเดินรณรงค์เชิญชวนให้ทำประกันภัย โดยการเสนอให้มีการตรวจจับและปรับของเจ้าหน้าที่ตำรวจอย่างเข้มงวด โดยการเสนอให้สำนักงานขนส่งจังหวัดเข้มงวดในการกำหนดหรือตรวจสอบการทำประกันภัยก่อนอนุญาตให้มีการต่อทะเบียนภาษีรถจักรยานยนต์ โดยการเผยแพร่ให้ความรู้ประชาชนอย่างทั่วถึง หรือการใช้วิธีดังกล่าวข้างต้นมากกว่า 1 วิธีไปพร้อม ๆ กัน โดยกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามมีความเห็นในการรณรงค์ส่งเสริมการทำประกันภัยโดยการเผยแพร่ให้ความรู้แก่ประชาชนอย่างทั่วถึง ในจำนวนมากที่สุดคือ 65 ราย โดยแบ่งเป็นกลุ่มที่ทำประกันภัยถึง 51 รายหรือร้อยละ 78.46 และไม่ทำประกันภัย 14 รายหรือร้อยละ 21.54 รองลงมาได้แก่ การใช้วิธีรณรงค์ส่งเสริมการทำประกันภัยโดยใช้วิธีดังกล่าวข้างต้นมากกว่า 1 วิธีไปพร้อม ๆ กัน เป็นจำนวน 42 ราย โดยแบ่งเป็นกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามที่มีประกันภัย 38 รายหรือร้อยละ 90.48 และไม่มีประกันภัย 4 รายหรือร้อยละ 9.52 รองลงมาเป็นการรณรงค์โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจเข้มงวดในการตรวจจับและปรับ จำนวน 38 ราย โดยแบ่งเป็นกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามที่มีประกันภัยจำนวน 28 ราย หรือร้อยละ 73.68 และไม่มีประกันภัยจำนวน 10 ราย หรือร้อยละ 26.32 ลำดับต่อมาเป็นการรณรงค์โดยสำนักงานขนส่งจังหวัดมีความเข้มงวดโดยมีการตรวจสอบการทำประกันภัยก่อนอนุญาตให้ต่อทะเบียนภาษีเป็นจำนวน 32 ราย แบ่งเป็นกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามที่มีประกันภัย

จำนวน 22 ราย หรือร้อยละ 68.75 และไม่มีประกันภัย 10 รายหรือร้อยละ 31.52 และวิธีการรณรงค์ที่มีผู้เห็นด้วยน้อยที่สุดคือการเดินรณรงค์เพื่อเชิญชวนให้เจ้าของรถทำประกันภัยมีจำนวน 15 ราย แบ่งเป็นผู้ตอบแบบสอบถามที่มีประกันภัย 10 ราย หรือร้อยละ 66.67 และไม่มีประกันภัย 5 ราย หรือร้อยละ 33.33 โดยเมื่อทำการทดสอบความสัมพันธ์ของการทำประกันภัยกับการรณรงค์ส่งเสริมให้มีการทำประกันภัย จากข้อมูลการทดสอบตามตารางที่ 5.27 ได้ค่าไควสแควส์ (χ^2) เท่ากับ 6.843 และค่า Significance เท่ากับ .144 แสดงถึงการรณรงค์ส่งเสริมการทำประกันภัย ไม่มีความเกี่ยวข้องกับการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% อย่างไรก็ตามจากผลการวิเคราะห์ดังกล่าว ควรจะได้มีการรณรงค์ส่งเสริมโดยวิธีการให้ความรู้ในเงื่อนไขและสิทธิประโยชน์ของกรมธรรม์ประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ แก่ประชาชนอย่างทั่วถึง ตามความเห็นของกลุ่มตัวอย่าง พร้อมกับการรณรงค์ในวิธีอื่น ๆ ดังกล่าวพร้อมกันไปมากกว่า 1 วิธี ทั้งนี้เพื่อเป็นส่งเสริมการทำประกันภัยให้มากยิ่งขึ้น

ตารางที่ 5.27 ทศนคติในการส่งเสริมการทำประกันภัยโดยใช้วิธีการรณรงค์ต่าง ๆ กับการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ

วิธีการรณรงค์การทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ	การทำประกันภัยของรถที่ใช้งาน		รวม
	ทำ	ไม่ทำ	
โดยการเดินรณรงค์ (ร้อยละ)	10 (66.67)	5 (33.33)	15 (100.0)
โดยการให้คำตรวจรถและปรับ (ร้อยละ)	28 (73.68)	10 (26.32)	38 (100.0)
โดยสำนักงานขนส่งเข้มงวดมากขึ้น (ร้อยละ)	22 (68.75)	10 (31.25)	42 (100.0)
โดยให้ความรู้ประชาชนอย่างทั่วถึง (ร้อยละ)	51 (78.46)	14 (21.54)	65 (100.0)
โดยใช้วิธีข้างต้นรวมกันมากกว่า 1 วิธี (ร้อยละ)	38 (90.48)	4 (9.52)	42 (100.0)
รวม (ร้อยละ)	149 (77.60)	43 (22.40)	192 (100.0)

ไควสแควส์ (χ^2) = 6.843 , d.f. = 4 , Significance = .144

4) การจัดอันดับความสำคัญของปัจจัยที่เกี่ยวข้องในการทำประกันภัย จากการเก็บข้อมูลโดยการสอบถามและให้น้ำหนักความสำคัญของปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการทำประกันภัยโดยสรุปความสำคัญ 3 อันดับแรก ตามตารางที่ 5.28 ได้แก่ ความเข้มงวดในการตรวจจับและปรับของตำรวจทำให้มีผลต่อการทำประกันภัย โดยมีสัดส่วนของความสำคัญร้อยละ 45.98 ส่วนความสำคัญอันดับที่ 2 ได้แก่ ความเข้มงวดของเจ้าหน้าที่ขนส่งในการกำหนดเงื่อนไขให้มีการทำประกันภัยก่อนต่อทะเบียนภาษี โดยมีสัดส่วนของความสำคัญร้อยละ 34.95 และอันดับที่สามได้แก่ ราคาของกรมธรรม์ไม่เกินฉบับละ 300 บาท ได้รับความสำคัญในอันดับ 3 ในสัดส่วนร้อยละ 34.67 ซึ่งสอดคล้องกับสมมุติฐานที่ตั้งไว้ว่าปัจจัยทั้ง 3 ประการมีความเกี่ยวข้องในการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 โดยมีเพียงความเข้มงวดของตำรวจในการตรวจจับและปรับ ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกับการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

ตารางที่ 5.28 การให้ความสำคัญของปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติฯ 3 อันดับแรก

รายการ	ความสำคัญ					
	อันดับ 1		อันดับ 2		อันดับ 3	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ความเข้มงวดในการตรวจจับและปรับของตำรวจ	40	45.98	34	33.01	24	32
ความเข้มงวดของเจ้าหน้าที่ขนส่งในการกำหนดให้ทำประกันภัยก่อนต่อภาษีฯ	22	25.29	36	34.95	25	33.33
ราคาของกรมธรรม์ไม่เกินฉบับละ 300 บาท	25	28.74	33	32.04	26	34.67
รวม	87	100.0	103	100.0	75	100.0