

ปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน
จ.นนทบุรี

สารนิพนธ์
ของ
วิมล แซ่ตั้ง

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ
มีนาคม 2553

ปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน
จ.นนทบุรี

สารนิพนธ์
ของ
วิมล แซ่ตั้ง

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ
มีนาคม 2553
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

ปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน
จ.นนทบุรี

บทคัดย่อ
ของ
วิมล แซ่ตั้ง

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การจัดการ
มีนาคม 2553

วิมล แซ่ตั้ง. (2553). ปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี. สารนิพนธ์ ศ.ม.(เศรษฐศาสตร์การจัดการ). กรุงเทพฯ:

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์:

อาจารย์ไมตรี อภิพัฒนะมนตรี.

อาจารย์ไมตรี อภิพัฒนะมนตรี.

การวิจัยครั้งนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรีเพื่อศึกษาถึงปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยเศรษฐกิจและสังคม และเพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้รถยนต์ของผู้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจได้แก่ ยี่ห้อรถยนต์ ขนาดเครื่องยนต์ ระยะเวลาในการใช้ ความถี่ในการใช้ ความเร็วในการขับขี่ เวลาที่ใช้ในการเดินทาง การทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจประเภท 1,2,3 เพื่อนำข้อมูลไปใช้ในการบริหารและจัดการ และปรับปรุงการดำเนินการด้านต่างๆ เพื่อที่จะสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้า กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ได้แก่ ผู้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี จำนวน 400 คน สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน สถิติที่ใช้ทดสอบสมมติฐานคือ ค่าไคสแควร์

ผลการวิจัยพบว่า

ผู้ทำประกันภัยส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุ 20-30 ปี จบการศึกษาระดับปริญญาตรี อาชีพ พนักงานบริษัทเอกชน สถานภาพโสด รายได้สุทธิต่อเดือนระหว่าง 8,001-13,000 บาท ทำค่าเบี้ยประกันภัยต่อปีมากกว่า 16,000 บาทขึ้นไปปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรีพบว่า ให้ความสำคัญในเรื่องต่างๆ ดังนี้ ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยของบุคคลภายนอกอยู่ในระดับมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ย 4.42 โฆษณา ประชาสัมพันธ์ที่ดี เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นในการทำประกันภัยรถยนต์อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ย 3.89 อุณหภูมิรถยนต์อยู่ในระดับมาตรฐานอยู่ในระดับมากโดยมีค่าเฉลี่ย 4.11 ความมั่นคงของบริษัทประกันภัยอยู่ระดับมากโดยมีค่าเฉลี่ย 4.18 ปัจจัยส่วนบุคคล พบว่า เพศ มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ.ระดับ 0.01 ส่วน อาชีพมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ.ระดับ 0.05 ปัจจัยเศรษฐกิจและสังคม พบว่า รายได้สุทธิต่อเดือน ค่าเบี้ยประกันภัย ธรรมเนียมประกันภัย การส่งเสริมการขาย ความสะดวกในการใช้บริการ มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ.ระดับ 0.01 ส่วน ภาพลักษณ์บริษัทประกันภัย มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่

เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ.ระดับ 0.05 พฤติกรรมการใช้รถยนต์ของผู้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ พบว่า ส่วนใหญ่ใช้รถยนต์ยี่ห้อโตโยต้า ขนาดเครื่องยนต์ 1,601-2,000 ซี.ซี. ระยะเวลาในการใช้ไม่เกิน 6 ปี ความถี่ในการใช้ 5-7 วันต่อสัปดาห์ ความเร็วในการขับขี่ 81-100 กม./ชม. เวลาที่ใช้ในการเดินทาง 17.01-21.00 น. ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจประเภท 1

Factors Affecting Car Insurance Voluntarily for Private Car not Exceeding 7 Persons
in Nonthaburi Province

AN ABSTRACT
BY
WIMON SAETANG

Presented in Partial Fulfillment of the Requirements for the
Master of Economics Degree in Managerial Economics
at Srinakarinwirot University

March 2010

Wimon SaeTang. (2010). *Factors Affecting Voluntarily Car Insurance for Private Car not Exceeding 7 Persons in Nonthaburi Province*. Master's Project, M.Econ. (Managerial Economics). Bangkok: Graduate School. Srinakarinwirot University. Project Advisor: Mr. Maitri Abhibhatanamontri.

The aim of this study was to study Factors Affecting Car Insurance Voluntarily for Private Car not Exceeding 7 Persons in Nonthaburi Province in order to Personal Factor, Economic and Social Factor and the Behavior of Cars Users who Voluntarily Insured regarding vehicle brand, motor capacity, duration of car using, frequency of the using, speed driving, time of the day frequently driven and voluntarily insured for car insurance type 1,2,3. The outcome of this study was to be applied, administrated, managed and improved in all dimensions as to serve the need of customers. The sample of this study was 400 private car owners not exceeding 7 persons seats, voluntarily insured their cars in the area of Nonthaburi Province. The tools used to collect data were percentage, mean, standard deviation and chi-square was applied to test its hypothesis.

The result was found out as the following:

Most insured car owners were female between their 20-30 of age, bachelor degree graduated, private companies employees, being single, earning total income per month from 8,001-13,000 bahts and the expense of insurance premium cost 16,000 bahts up. Factors Affecting Voluntarily Car Insurance for Private Car not Exceeding 7 Persons Seats in Nonthaburi Province was marked significant in many aspects as follows: Protection of life, safety for human organs of outside persons was in the Most level at the mean of 4.42, Advertising and good PR to ensure cars insurance was in the Much level at the mean of 3.89, Standard cars repair garage was in the Much level at the mean of 4.11, Insurance company reputation was in the Much level at the mean of 4.18. Personal factor was found out that Gender affected Voluntarily Car Insurance for Private Car not Exceeding 7 Persons Seats in Nonthaburi Province statistically significant at the level of 0.01, Occupation affected Voluntarily Car Insurance for Private Car not Exceeding 7 Persons Seats in Nonthaburi Province statistically significant at the level of 0.05. Economic and social factors was found out that income per month, insured premium, casualty insurance policy, customer service, convenience in using service affected on Voluntarily Car Insurance for Private Car not Exceeding 7 Persons Seats in Nonthaburi Province statistically significant at the level of 0.01, while Image of Insurance company affected Voluntarily Car Insurance for Private Car not Exceeding

7 Persons Seats in Nonthaburi Province statistically significant at the level of 0.05. Behavior of car owners who voluntarily insured was found out that most of them used Toyota with motor capacity of 1,601 – 2,000 cc, usage duration not exceeding 6 years, frequency in using cars was 5 – 7 days per week, driving with speed of 81 – 100 kilometers per hour, time of the day most driven was from 17.01 – 21.00 o'clock and voluntarily insured for Type 1.

ประกาศคุณูปการ

สารนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยดีเพราะความเมตตากรุณาอิงจากท่าน อาจารย์ไมตรี อภิพัฒนะ มณตรี อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์วิพรรณ สาลีผล และ อาจารย์ประพาฬ เพื่องฟูสกุล เป็นคณะกรรมการสอบพร้อมทั้งให้คำปรึกษาแนะนำ และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ ทำให้สารนิพนธ์ฉบับนี้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณทุกท่านเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ คุณศศิมา สวัสดิ์มงคล คุณวิลาสินี คล้อยพึงอาจและคุณธนวัฒน์ เรืองชัยนิคม ที่กรุณาให้คำแนะนำและตรวจแก้ไขเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัยครั้งนี้

และผู้วิจัยขอขอบคุณ พงษ์ไชย เกษมทวีศักดิ์ ที่กรุณาให้ความอนุเคราะห์ในการเก็บข้อมูลเป็นอย่างดี ขอขอบคุณครอบครัวและเพื่อนนิสิตปริญญาโท สาขาเศรษฐศาสตร์การจัดการทุกท่าน ที่ได้มีส่วนช่วยให้การวิจัยครั้งนี้สำเร็จลงด้วยดี

วิมล แซ่ตั้ง

สารบัญ

บทที่	หน้า
1 บทนำ	1
ภูมิหลัง.....	1
ความมุ่งหมายของการวิจัย.....	5
ความสำคัญของการวิจัย.....	6
ขอบเขตของการวิจัย.....	6
ขอบเขตของเนื้อหา.....	6
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	6
ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย.....	6
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	7
กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	9
สมมติฐานของการวิจัย.....	10
 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	11
ความรู้เกี่ยวกับประกันภัยรถยนต์.....	11
หลักและทฤษฎีของการประกันภัยรถยนต์	13
หลักการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์.....	16
ทฤษฎีการบริหารความเสี่ยง.....	17
ทฤษฎีอุปสงค์.....	18
พฤติกรรมผู้บริโภค.....	20
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	22

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
3 วิธีการดำเนินการศึกษาค้นคว้า.....	25
การกำหนดประชากรและเลือกกลุ่มตัวอย่าง.....	25
การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	26
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	28
การจัดกระทำและการวิเคราะห์ข้อมูล.....	28
4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	31
ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล.....	32
ผลการวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยเศรษฐกิจและสังคม.....	35
การทดสอบสมมติฐานของปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยเศรษฐกิจ และสังคมที่มีผลต่อการทำ ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ใน จ.นนทบุรี.....	40
การวิเคราะห์พฤติกรรมการใช้รถยนต์ของผู้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี.....	55
5 สรุปผล อภิปราย และข้อเสนอแนะ.....	59
ความมุ่งหมายของการวิจัย.....	59
เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	60
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	63
สรุปผลการวิจัย.....	63
อภิปรายผล.....	69
ข้อเสนอแนะ.....	72

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
บรรณานุกรม.....	74
ภาคผนวก.....	77
ภาคผนวก ก.....	78
ภาคผนวก ข.....	80
ประวัติย่อผู้ทำสารนิพนธ์.....	87

บัญชีตาราง

ตาราง	หน้า
1 แสดงการเปรียบเทียบค่าสินไหมทดแทนของธุรกิจประกันวินาศภัย.....	1
2 แสดงเบี้ยประกันภัยรับโดยตรงของการประกันภัยรถของธุรกิจประกันวินาศภัย.....	3
3 สถิติการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถ สำนักงานขนส่งในเขตปริมณฑลรถยนต์นั่ง ส่วนบุคคล ไม่เกิน 7 คน (ต่ออายุทะเบียนและชำระภาษี, จัดทะเบียนรถใหม่).....	4
4 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ.....	32
5 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ.....	33
6 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา.....	33
7 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ.....	34
8 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานภาพการสมรส.....	34
9 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้สุทธิต่อเดือน.....	35
10 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามค่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์ต่อปี.....	36
11 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัย รถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ. นนทบุรี.....	37
12 ผลการทดสอบสมมติฐานของเพศกับ การทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์ นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี.....	41
13 ผลการทดสอบสมมติฐานของอายุกับ การทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับ รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี.....	42
14 ผลการทดสอบสมมติฐานของระดับการศึกษากับ การทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี.....	43
15 ผลการทดสอบสมมติฐานของอาชีพกับ การทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับ รถยนต์นั่ง ส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี.....	44

บัญชีตาราง (ต่อ)

ตาราง	หน้า
16 ผลการทดสอบสมมติฐานของสถานภาพการสมรสกับ การทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี.....	45
17 แสดงสรุปผลการทดสอบสมมติฐานที่1ปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี ได้ดังตารางต่อไปนี้.....	46
18 ผลการทดสอบสมมติฐานของรายได้สุทธิต่อเดือนกับ การทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี.....	47
19 ผลการทดสอบสมมติฐานของค่าเบี้ยประกันภัยกับ การทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี.....	48
20 ผลการทดสอบสมมติฐานของกรมธรรม์ประกันภัยกับการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี.....	49
21 ผลการทดสอบสมมติฐานของการส่งเสริมการขายกับ การทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี.....	50
22 ผลการทดสอบสมมติฐานของความสะดวกในการใช้บริการกับ การทำประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี.....	51
23 ผลการทดสอบสมมติฐานของภาพลักษณ์บริษัทประกันภัยกับการทำประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัคร ใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี.....	52
24 แสดงสรุปผลการทดสอบสมมติฐานที่2ปัจจัยเศรษฐกิจและสังคมมีผลต่อการทำประกันภัย รถยนต์ ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี ได้ดัง ตารางต่อไปนี้.....	54
25 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามยี่ห้อรถยนต์.....	55
26 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามขนาดเครื่องยนต์.....	55
27 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะเวลาในการใช้.....	56
28 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการใช้.....	56
29 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความเร็วในการขับขี่.....	57

บัญชีตาราง (ต่อ)

ตาราง	หน้า
30 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเวลาที่ใช้ในการเดินทาง.....	57
31 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ.....	58

บัญชีภาพประกอบ

ภาพประกอบ	หน้า
1 แสดงการเปรียบเทียบค่าสินไหมทดแทนของธุรกิจประกันวินาศภัย.....	2
2 แสดงเบี้ยประกันภัยรับโดยตรงของการประกันภัยรถของธุรกิจประกันวินาศภัย.....	4
3 กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	9
4 แสดงเส้นความพอใจเท่ากันของผู้บริโภค.....	20
5 แสดงเส้นขีดจำกัดงบประมาณ.....	21
6 แสดงเส้นดุลยภาพของผู้บริโภค.....	21

บทที่ 1

บทนำ

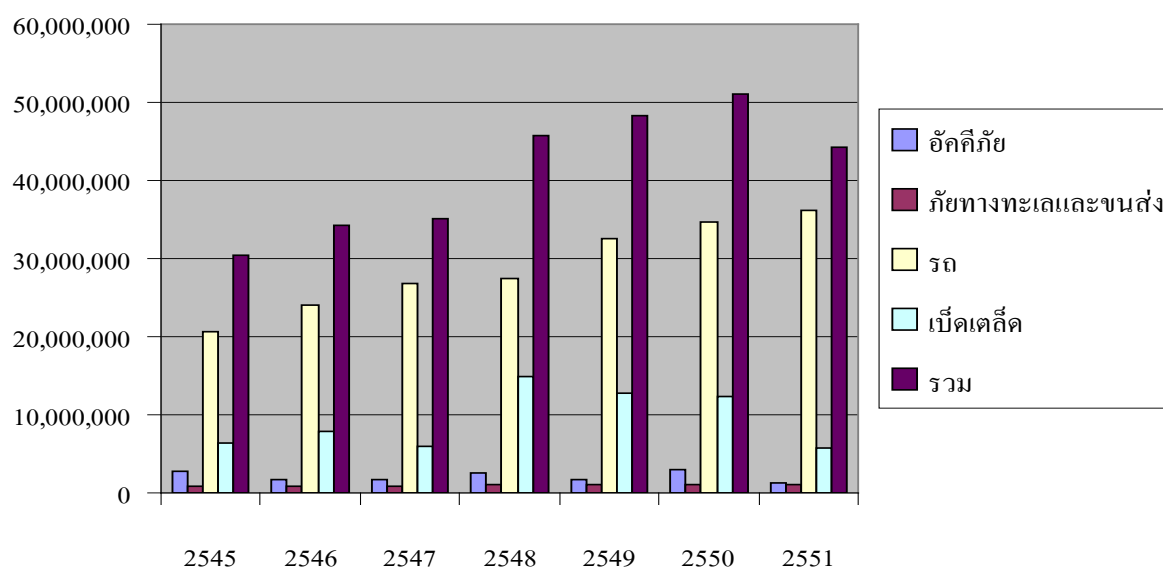
ภูมิหลัง

รถยนต์ได้เข้ามามีบทบาทในชีวิตประจำวันเพื่อใช้ในการสัญจรในการติดต่อ โดยสาร การคมนาคมขนส่งต่างๆ เพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว ทำให้การใช้รถยนต์ในปัจจุบันมีเพิ่มมากขึ้นทุกวัน ทำให้สภาพการจราจรหนาแน่นและทำให้เกิดอุบัติเหตุต่างๆอยู่บ่อยครั้ง มนุษย์จึงได้พยายามที่จะหาทางป้องกันอุบัติเหตุหรือพยายามที่จะลดอุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้รถยนต์ลงทุกวิถีทางไม่ว่าจะโดยอาศัยเทคโนโลยีในการผลิตรถยนต์ การสร้างถนนที่ถูกต้องตามหลักวิศวกรรมจราจร การจัดให้มีเครื่องหมายจราจรตามถนนหนทางต่างๆ การควบคุมผู้ใช้รถใช้ถนน ให้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร รวมทั้งได้จัดตั้งหน่วยงานต่างๆขึ้นมาเพื่อทำหน้าที่รับผิดชอบในการป้องกันอุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้รถยนต์ ดังนั้นธุรกิจประกันวินาศภัยในประเทศไทยถือเป็นหนึ่งในธุรกิจที่สำคัญซึ่งธุรกิจประกันวินาศภัยจะประกอบด้วย การประกันภัยประเภทอัคคีภัย การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง การประกันภัยทางด้านการยนต์ และการประกันภัยเบ็ดเตล็ด ที่จะเข้ามาช่วยบรรเทาหรือแบ่งเบาความเสียหายหรือความสูญเสียให้กับผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อลดปัญหาทางเศรษฐกิจและสังคมโดยรวม

ตาราง 1 แสดงการเปรียบเทียบค่าสินไหมทดแทนของธุรกิจประกันวินาศภัย

หน่วย: 1.000 บาท							
ประเภทการรับ							
ประกันภัย	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551
อัคคีภัย	2,722,371	1,637,592	1,623,890	2,562,591	1,725,018	3,020,924	1,317,391
ภัยทางทะเลและ							
ขนส่ง	772,188	914,394	778,593	978,239	1,006,104	1,063,147	1,057,045
รถ	20,622,453	23,980,150	26,887,025	27,353,352	32,652,475	34,575,580	36,256,739
เบ็ดเตล็ด	6,311,575	7,769,813	5,898,708	14,897,520	12,838,607	12,356,206	5,684,666
รวม	30,428,587	34,301,949	35,188,216	45,791,702	48,222,204	51,015,857	44,315,841

ที่มา: กองนโยบายและระบบสารสนเทศ กรมการประกันภัย



ภาพประกอบ 1 แสดงการเปรียบเทียบค่าสินไหมทดแทนของธุรกิจประกันวินาศภัย

จะเห็นว่ารถยนต์นั้นก่อให้เกิดอุบัติเหตุความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของมนุษย์เป็นอย่างมากดังนั้นการรับประกันภัยรถยนต์เพื่อที่จะคุ้มครองความรับผิดชอบในกรณีที่เจ้าของรถยนต์ได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายและรถยนต์ของผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถยนต์รวมทั้งภัยอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องกันที่อาจจะเกิดขึ้น ด้วยเหตุนี้การประกันภัยรถยนต์จึงได้เข้ามามีบทบาทสำคัญในการเอื้อประโยชน์ต่อเศรษฐกิจและสังคมโดยส่วนรวมมากขึ้น (สมภพ วงศ์วิจิต. 2545: 1)

ปัจจุบันบริษัทประกันวินาศภัยที่ดำเนินธุรกิจอยู่ในประเทศไทยมีการรับทำประกันภัยรถยนต์กันมาก ซึ่งช่องทางการรับทำประกันภัยรถยนต์ของบริษัทประกันภัยนั้นมีหลายช่องทางได้แก่

- 1) ลูกค้าที่เข้ามาติดต่อกับทางบริษัทประกันภัยโดยตรงซึ่งได้ข้อมูลประกันภัยมาจากทางสื่อต่างๆ
- 2) ตัวแทน ผู้ที่บริษัทประกันภัยมอบหมายให้หาลูกค้า บุคคลผู้นี้ได้รับเงินเดือนจากบริษัทและได้รับส่วนแบ่งค่านายหน้าบ้าง
- 3) บริษัทนายหน้าประกันภัย (โบรกเกอร์) ถือเป็นฝ่ายของผู้เอาประกันภัยทำหน้าที่ชี้ช่องทางหรือจัดการให้ประชาชนทำประกันภัยกับบริษัทโดยนายหน้าจะเป็นผู้ให้คำแนะนำการซื้อประกันภัยในแต่ละประเภทมีความเหมาะสมกับสภาพความเสี่ยงภัยของแต่ละบุคคลหรือกิจการโดยนายหน้าจะได้รับเงินบำเหน็จจากบริษัทประกันภัยเป็นค่าตอบแทนสำหรับการจัดการดังกล่าว

บริษัทประกันภัยจะมีค่าเบี้ยจากการรับทำประกันภัยรถยนต์ดังนี้

1) ค่าเบี้ยประกันภัยประเภทการประกันภัยรถโดยข้อบังคับแห่งกฎหมาย ซึ่งหมายถึง พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 (พรบ.) กฎหมายที่รัฐบาลได้กำหนดขึ้นโดย บังคับให้รถทุกชนิดทุกประเภทต้องทำ พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จะคุ้มครองความเสียหายเฉพาะที่เกิดกับชีวิตและร่างกายของผู้ประสบภัยเท่านั้นแต่ไม่รวมค่าเสียหายที่ อาจเกิดขึ้นกับทรัพย์สิน

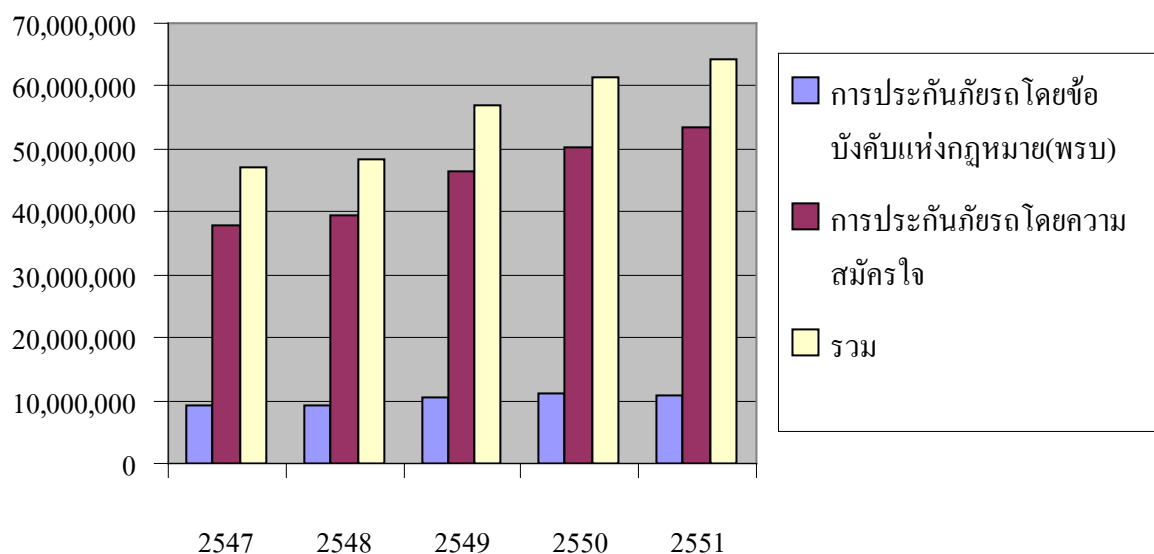
2) ค่าเบี้ยประกันภัยประเภทการประกันภัยรถโดยความสมัครใจ หมายถึง กรมธรรม์ที่ คุ้มครอง ทรัพย์สินเมื่อมีความเสียหายจากการใช้รถซึ่งเป็นกรมธรรม์ที่เกิดจากความสมัครใจของผู้เอา ประกันภัยที่จะตัดสินใจจะทำประกันภัยรถยนต์ซึ่งกฎหมายไม่บังคับและจากสถิติค่าเบี้ยประกันภัยรับ โดยตรงของการประกันภัยรถจะพบว่ามีการทำประกันภัยรถ ยนต์กันมากขึ้นซึ่งจะแยกเป็นค่าเบี้ย ประกันภัยประเภทการประกันภัยรถโดยข้อบังคับแห่งกฎหมายและค่าเบี้ยประกันภัยประเภทการ ประกันภัยรถโดยความสมัครใจ

ตาราง 2 แสดงเบี้ยประกันภัยรับโดยตรงของการประกันภัยรถของธุรกิจประกันวินาศภัย

หน่วย: 1.000 บาท

ประเภทประกันภัย	2547	2548	2549	2550	2551
การประกันภัยรถโดย ข้อบังคับแห่งกฎหมาย (พรบ)	9,237,918	9,086,339	10,638,901	11,124,398	10,734,723
การประกันภัยรถโดย ความสมัครใจ	37,880,910	39,311,811	46,306,452	50,283,914	53,397,631
รวม	47,118,828	48,398,150	56,945,353	61,408,312	64,132,354

ที่มา: กองส่งเสริมการประกันภัยและสารสนเทศ กรมการประกันภัย



ภาพประกอบ 2 แสดงเบี้ยประกันภัยรับโดยตรงของการประกันภัยรณของธุรกิจประกันวินาศภัยปัจจุบัน

ภาพประกอบ 2 แสดงเบี้ยประกันภัยรับโดยตรงของการประกันภัยรณของธุรกิจประกันวินาศภัย ปัจจุบันจังหวัดนนทบุรีมีการแจ้งต่อทะเบียนรถยนต์และการจดทะเบียนรถใหม่ป้ายแดงที่เป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนเพิ่มมากขึ้นทุกๆปี ซึ่งรองจากกรุงเทพฯ ดังตาราง 3

ตาราง 3 สถิติการดำเนินการเกี่ยวกับทะเบียนและภาษีรถ สำนักงานขนส่งในเขตปริมณฑลรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ไม่เกิน 7 คน (ต่ออายุทะเบียนและชำระภาษี, จดทะเบียนรถใหม่)

หน่วย : คัน

จังหวัด	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551
กรุงเทพมหานคร	1,093,347	1,182,755	1,445,751	1,612,038	1,501,312	1,635,622	1,666,443
นนทบุรี	34,551	34,343	23,254	55,233	84,860	109,286	130,705
สมุทรสาคร	1,304	1,487	2,602	9,332	9,069	13,358	18,557
ปทุมธานี	12,452	11,927	9,879	14,257	25,048	36,799	49,837

ตาราง 3 (ต่อ)

หน่วย: ล้านบาท

จังหวัด	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551
นครปฐม, กำแพงแสน,สาม พราน	11,680	8,679	12,684	20,036	27,854	35,660	43,430
สมุทรปราการ, พระประแดง	11,382	9,738	7,850	15,163	20,523	31,363	40,519

ที่มา: ฝ่ายสถิติ กลุ่มวิชาการและวางแผนสำนักจัดระบบการขนส่งทางบก

อุบัติเหตุในจ.นนทบุรีที่เกิดจากการใช้รถยนต์ทำให้ทรัพย์สินเสียหายเป็นจำนวนมากซึ่งในปี 2549 มีทรัพย์สินเสียหายมูลค่า 11,558,650 บาท ปี 2550 ทรัพย์สินเสียหายมูลค่า 16,862,500 บาท และปี 2551 ทรัพย์สินเสียหายมูลค่า 17,172,800 บาท (ที่มา: สถิติคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกในเขตพื้นที่กองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 1) จากข้อมูลข้างต้นจำนวนรถยนต์ในจ.นนทบุรีที่มีเพิ่มมากขึ้นทำให้สภาพการจราจรหนาแน่นและเกิดอุบัติเหตุต่างๆทำให้เกิดความสูญเสียและเสียหาย ของทรัพย์สิน เป็นมูลค่าสูง ดังความเสียหายที่เกิดขึ้นในจ.นนทบุรี

ผู้วิจัยจึงมีความสนใจศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี อันเป็นประโยชน์แก่บริษัทประกันวินาศภัย ตัวแทนและบริษัทนายหน้าประกันภัย (โบรกเกอร์) เพื่อจะได้นำผลวิจัยไปพัฒนาและส่งเสริมการขยายงานด้านการประกันภัยรถยนต์ให้ได้เข้าถึงผู้อุปประกันภัยได้มากขึ้น

ความมุ่งหมายของการวิจัย

ในการศึกษาค้นคว้าเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี มีความมุ่งหมายเพื่อ

1. ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี
2. ศึกษาพฤติกรรมการใช้รถยนต์ของผู้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี

ความสำคัญของการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้จะเป็นประโยชน์ต่อ ธุรกิจประกันวินาศภัยสามารถนำผลการวิจัยไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการประกันภัยรถยนต์ให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้นรวมทั้งหน่วยงานของภาครัฐอาจจะนำข้อมูลที่ได้ไปใช้เพื่อเป็นประโยชน์ต่อไป

ขอบเขตของการศึกษา

1. ขอบเขตของเนื้อหา

การศึกษาวิจัยครั้งนี้มุ่งศึกษา

1.1 ปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรีโดยศึกษาถึงปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยเศรษฐกิจและสังคม

1.2 พฤติกรรมการใช้รถยนต์ของผู้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรีโดยศึกษาถึง ยี่ห้อรถยนต์ ขนาดเครื่องยนต์ ระยะเวลาในการใช้ ความถี่ในการใช้ ความเร็วในการขับขี่ เวลาที่ใช้ในการเดินทาง การทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ประเภท 1,2,3

โดยทำการศึกษาระหว่างวันที่ 1 – 31 สิงหาคม 2552

2. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

2.1 ประชากรที่ใช้ในการศึกษาค้นครั้งนี้ได้แก่ ประชากรที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี

2.2 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาค้นครั้งนี้ได้แก่ ผู้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรีในระหว่างวันที่ 1- 31 สิงหาคม 2552 โดยวิธีการหาค่าจากตารางขนาดประชากรของยามาเน่ โดยกำหนดระดับความเชื่อมั่นที่ 95% Yamane (Taro Yamane. 1967: 886) ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน ซึ่งได้จากการใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) (กัลยา วานิชย์บัญชา. 2544: 24)จนได้จำนวนตัวอย่างครบตามที่กำหนดไว้

ตัวแปรที่ศึกษา

1. ปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี

ตัวแปรอิสระ ประกอบด้วย

1.1 ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่

เพศ

อายุ

ระดับการศึกษา

อาชีพ

สถานภาพทางการสมรส

1.2 ปัจจัยเศรษฐกิจและสังคม ได้แก่

รายได้สุทธิต่อเดือน

ค่าเบี้ยประกันภัย

กรมธรรม์ประกันภัย

การส่งเสริมการขาย

ความสะดวกในการใช้บริการ

ภาพลักษณ์บริษัทประกันภัย

ตัวแปรตาม คือ การทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ. นนทบุรี (กรมธรรม์สมัครใจประเภท 1,2,3)

2. พฤติกรรมการใช้รถยนต์ของผู้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี ได้แก่ ยี่ห้อรถยนต์ ขนาดเครื่องยนต์ ระยะเวลาในการใช้ ความถี่ในการใช้ ความเร็วในการขับขี่ เวลาที่ใช้ในการเดินทาง การทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจประเภท 1,2,3

นิยามศัพท์เฉพาะ

1. ปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี หมายถึง ปัจจัยที่เป็นสาเหตุให้ผู้เอาประกันเกิดความต้องการทำประกันภัยภาคสมัครใจโดยแยกเป็นปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยเศรษฐกิจและสังคม

2. ปัจจัยส่วนบุคคล หมายถึง เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ สถานภาพทางการสมรส

3. ปัจจัยเศรษฐกิจและสังคม หมายถึง รายได้สุทธิต่อเดือน ค่าเบี้ยประกันภัย กรมธรรม์ประกันภัย การส่งเสริมการขาย ความสะดวกในการใช้บริการ ภาพลักษณ์บริษัทประกันภัย

4. เพศ หมายถึง เพศของผู้ทำประกันภัย แบ่งเป็น 2 ประเภท ชาย หญิง

5. อายุ หมายถึง อายุของผู้ทำประกันภัย แบ่งเป็น 5 ช่วง ได้แก่ ต่ำกว่า 20ปี, 20 – 30ปี, 31 – 40ปี, 41 – 50ปี, มากกว่า 51ปีขึ้นไป

6. **ระดับการศึกษา** หมายถึง ระดับการศึกษาสูงสุดของผู้ทำประกันภัย แบ่งออกเป็น 3 ระดับ ได้แก่ ต่ำกว่าระดับปริญญาตรี ระดับปริญญาตรี สูงกว่าระดับปริญญาตรี

7. **อาชีพ** หมายถึง อาชีพปัจจุบันของผู้ทำประกันภัย แบ่งเป็น รับราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานบริษัทเอกชน ค้าขาย หรือเจ้าของกิจการ อื่นๆ.....

8. **สถานภาพทางสมรส** หมายถึง สถานภาพของผู้ทำประกันภัยแบ่งเป็น โสด สมรส หม้าย หรือ หย่าร้าง

9. **รายได้สุทธิต่อเดือน** หมายถึง รายได้ประจํา รวมถึงค่าทำงานล่วงเวลา และรายได้อื่นๆของผู้ทำประกันภัยหลังจากหักค่าใช้จ่ายพันธะผูกพันต่างๆ ได้แก่ ภาษีเงินได้ เงินกองทุนประกันสังคมหรือเงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพแล้ว

10. **กรรมธรรม์ประกันภัย** หมายถึง เอกสารที่แสดงความคุ้มครองความรับผิดชอบและเงื่อนไขต่างๆของสัญญาที่ทำขึ้นระหว่างผู้เอาประกันกับบริษัทประกันภัยโดยมีความคุ้มครองความรับผิดชอบดังนี้ ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อความเสียหายของตัวรถยนต์ ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อความสูญหายและไฟไหม้ของตัวรถยนต์

11. **ค่าเบี้ยประกันภัย** หมายถึง จำนวนเงินที่ผู้ทำประกันภัยชำระให้กับบริษัทประกันภัย ตามข้อตกลงในกรรมธรรม์ประกันภัย

12. **การส่งเสริมการขาย** หมายถึง กลยุทธ์ในการทำการตลาดเพื่อให้ผู้เอาประกันภัยมาทำประกันภัยกับบริษัทเช่น การโฆษณาประชาสัมพันธ์ที่ดีเพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นใน การทำประกันภัยรถยนต์ การให้ส่วนลดค่าเบี้ยประกันภัย การให้สินค้าสมนาคุณเมื่อ มีการซื้อกรรมธรรม์ประกันภัย

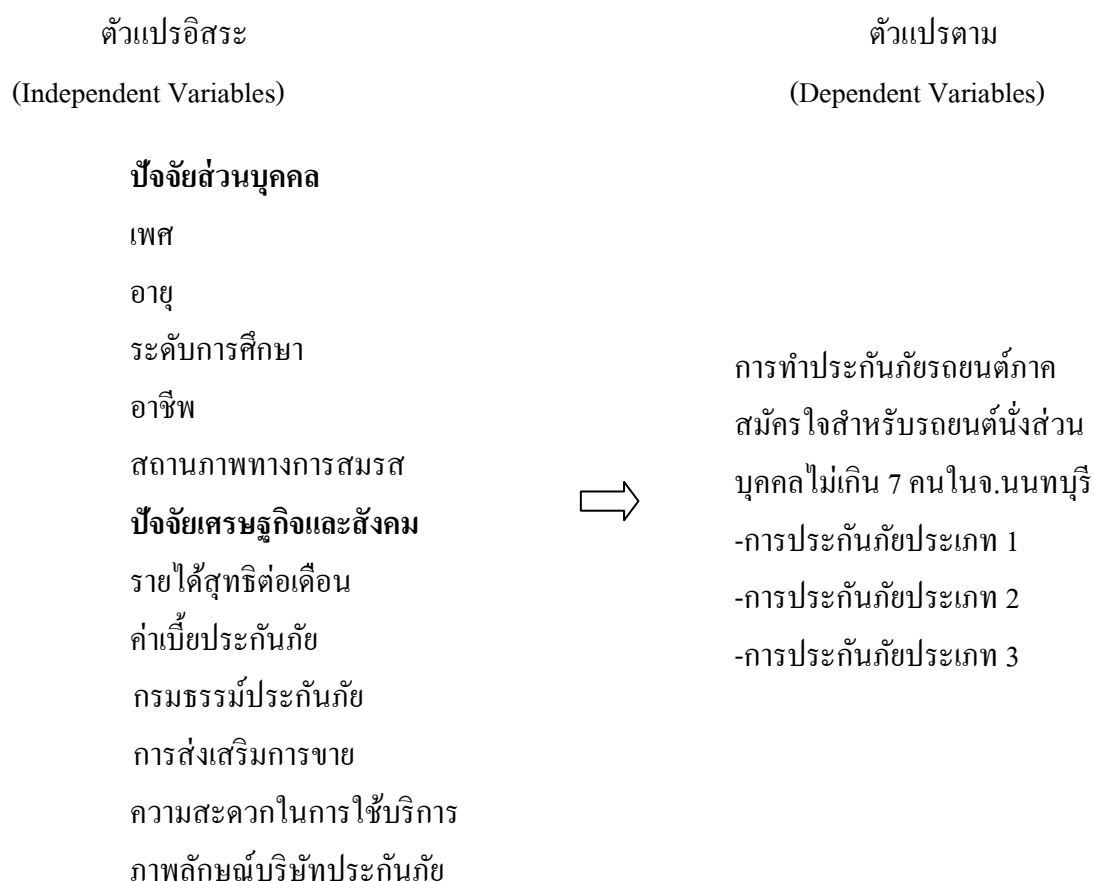
13. **ความสะดวกในการใช้บริการ** หมายถึง การให้บริการของบริษัทประกันภัยให้กับผู้เอาประกันภัย เช่น มีตัวแทนของบริษัทฯมาพบและแนะนำข้อมูลเกี่ยวกับการทำ ประกันภัย ช่องทางการติดต่อทำประกันภัยมีหลายช่องทาง เช่น การบริการและการประชาสัมพันธ์ผ่านทางโทรศัพท์ (Call Center) การบริการบนอินเทอร์เน็ต(Website)การบริการผ่านทางธนาคาร (Bank) พนักงานมาตรวจสอบอุบัติเหตุได้อย่างรวดเร็ว บริษัทประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว อยู่ซ่อมรถยนต์อยู่ในระดับมาตรฐาน

14. **ภาพลักษณ์บริษัทประกันภัย** หมายถึง สภาพทั่วไปของบริษัท เช่น ความมีชื่อเสียงของบริษัทประกันภัย ความมั่นคงของบริษัทประกันภัย การมีส่วนร่วมในการช่วยเหลือสังคมของบริษัทประกันภัย ความซื่อสัตย์ในการให้บริการและเป็นที่น่าไว้วางใจ

15. พฤติกรรมการใช้รถยนต์ของผู้ทำประกันภัยรถยนต์ฯ หมายถึง พฤติกรรมการใช้รถยนต์ของผู้ทำประกันภัย ซึ่งได้แก่ ยี่ห้อรถยนต์ ขนาดเครื่องยนต์ ระยะเวลาในการใช้ ความถี่ในการใช้ ความเร็วในการขับขี่ เวลาที่ใช้ในการเดินทาง การทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจประเภท 1,2,3

กรอบแนวคิดในการวิจัย

1. ปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี แสดงความสัมพันธ์ระหว่าง ปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยเศรษฐกิจและสังคมกับการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี ได้ดังนี้



ภาพประกอบ 3 กรอบแนวคิดในการวิจัย

2. พฤติกรรมการใช้รถยนต์ของผู้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี ซึ่งได้แก่ ยี่ห้อรถยนต์ ขนาดเครื่องยนต์ ระยะเวลาในการใช้ ความถี่ในการใช้ ความเร็วในการขับขี่ เวลาที่ใช้ในการเดินทาง การทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจประเภท 1,2,3

สมมติฐานของการวิจัย

1. ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ สถานภาพทางการสมรส มีความสัมพันธ์กับการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ. นนทบุรี

2. ปัจจัยเศรษฐกิจและสังคม ได้แก่ รายได้สุทธิต่อเดือน ค่าเบี้ยประกันภัย กรมธรรม์ ประกันภัย การส่งเสริมการขาย ความสะดวกในการใช้บริการ ภาพลักษณ์บริษัทประกันภัย มีความสัมพันธ์กับการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ. นนทบุรี

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาถึง ปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบในการศึกษาครั้งนี้ดังต่อไปนี้

1. ความรู้เกี่ยวกับประกันภัยรถยนต์
2. หลักและทฤษฎีของการประกันภัยรถยนต์
3. หลักการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์
4. ทฤษฎีการบริหารความเสี่ยง
5. ทฤษฎีอุปสงค์พฤติกรรมผู้บริโภค
6. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ความรู้เกี่ยวกับประกันภัยรถยนต์ (นิชาคมล ดันติวณิชานนท์. 2548: 72-73)

การประกันเสี่ยงภัยของรถยนต์สามารถแบ่งความประสงค์ของผู้เอาประกันออกเป็น 2 ภาคด้วยกันคือการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับและภาคสมัครใจ

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 กฎหมายที่รัฐบาลได้กำหนดขึ้นโดยบังคับให้รถทุกชนิดทุกประเภทตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกหรือกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหารไม่ว่าเจ้าของรถจะเป็นผู้ครอบครองรถในฐานะผู้เช่าซื้อหรือผู้นำรถที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาเพื่อใช้ในประเทศเป็นการถาวรหรือเป็นการชั่วคราวกรณีเจ้าของรถไม่มีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรโดยที่รถต่างๆ เหล่านี้อาจเป็นรถที่กรมการขนส่งทางบกหรือไม่รับจดทะเบียนก็ตามแต่ถ้าเป็นรถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่นๆ เช่น รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถสามล้อเครื่อง รถยนต์โดยสาร รถบรรทุก หักรถลากจูง รถพ่วง (ยกเว้นรถไฟ) รถบดถนน รถอีแต่น ฯลฯ จัดเป็นรถที่ต้องทำประกันภัยกับบริษัทประกันวินาศภัยที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจประกันภัยรถเพื่อให้ความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิตร่างกายหรืออนามัยของประชาชนทุกคนที่ประสบภัยจากรถโดยที่ผู้อยู่ในรถนั้นๆเป็นผู้ทำให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลใดก็ตามซึ่งอาจเป็นผู้ขับขี่เองหรือผู้โดยสารหรือคนเดินเท้าหรือคนข้ามถนนหรือแม้แต่คนที่กำลังนอนอยู่ในบ้าน

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 จะคุ้มครองความเสียหายเฉพาะที่เกิดกับชีวิตและร่างกายของผู้ประสบภัยเท่านั้นแต่ไม่รวมค่าเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับทรัพย์สิน

การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ

การประกันภัยรถยนต์แบบเดิม เป็นกรรมวิธีแบบไม่กำหนดผู้ขับขี่ หมายถึง การประกันภัยที่ไม่ระบุชื่อผู้ขับขี่ดังนั้นใครก็สามารถขับขี่รถคันที่เอาประกันภัยได้เมื่อได้รับความยินยอมจากผู้เอาประกันภัยเสมือนเป็นผู้เอาประกันภัยด้วย เช่น รถแท็กซี่ รถเช่า เป็นต้นและหากมีความเสียหายที่เกิดจากผู้ขับขี่ที่ได้รับความยินยอมจากผู้เอาประกันภัย ผู้เอาประกันไม่ต้องเข้ามารับผิดชอบความเสียหายส่วนแรกแต่รถดังกล่าวข้างต้นมีความเสี่ยงภัยสูงกว่ารถที่มีผู้ขับขี่เพียง 1 หรือ 2 เมื่อเปรียบเทียบกับเบี้ยประกันภัยอัตราเดียวกันด้วยเหตุนี้ผู้ที่ใช้รถ 1 หรือ 2 คน ซึ่งมีความเสี่ยงต่ำกว่าต้องแบกรับเบี้ยประกันภัยจากรถประเภทที่มีความเสี่ยงสูงกว่าจึงเป็นการไม่ยุติธรรมนอกจากนี้อัตราเบี้ยประกันภัยแบบไม่ระบุชื่อผู้ขับขี่จะไม่ได้รับส่วนลดเบี้ยประกันภัย

การประกันภัยรถยนต์แบบใหม่ เป็นกรรมวิธีประกันภัยรถยนต์ฉบับใหม่มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ม.ค. 40 เป็นต้นมา โดยได้มีการปรับปรุงกรรมวิธีประกันภัยรถยนต์ฉบับเดิมในด้านการให้ความคุ้มครองค่าเบี้ยประกันภัยเวลาเงื่อนไขต่างๆ จากกรรมวิธีแบบเดิมให้ดีขึ้นกรรมวิธีแบบใหม่นี้จะให้ผู้เอาประกันภัยสามารถระบุชื่อผู้ขับขี่ได้ กรรมวิธีระบุชื่อผู้ขับขี่หมายความว่า ผู้เอาประกันภัยสามารถระบุชื่อผู้ขับขี่รถคันเอาประกันได้ไม่เกิน 2 คน และเสียเบี้ยประกันภัยถูกลงโดยการคำนวณเบี้ยประกันภัยรถยนต์แบบใหม่จะนำเอาปัจจัยอื่นๆ มาเป็นหลักในการคำนวณเบี้ยประกันภัย เช่น อายุผู้ขับขี่ อายุรถยนต์ ลักษณะการใช้รถยนต์ ฯลฯ กรมการประกันภัยจำกัดให้รถยนต์ที่นำมาทำกรรมวิธีประกันภัยแบบระบุชื่อผู้ขับขี่ได้ต้องเป็นรถยนต์ 3 ประเภท ที่ใช้เป็นส่วนบุคคลเท่านั้นคือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล , รถยนต์นั่งโดยสารส่วนบุคคล, และ รถจักรยานยนต์

ประเภทของกรรมวิธีประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจมาตรฐานแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ

1. กรรมวิธีประกันภัยประเภท 1 หรือคุ้มครองรวม คือ กรรมวิธีประกันภัยที่มีความคุ้มครอง 4 ความคุ้มครองดังนี้

- คุ้มครองความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกาย หรือ อนามัยของบุคคลภายนอก
- คุ้มครองความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก
- คุ้มครองความรับผิดชอบต่อความเสียหายของตัวรถยนต์
- คุ้มครองความรับผิดชอบต่อความสูญหายและไฟไหม้ของตัวรถยนต์

กรรมวิธีประกันภัยประเภท 2 คุ้มครองดังนี้

- คุ้มครองความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกาย หรือ อนามัยของบุคคลภายนอก
- คุ้มครองความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก

- ค้ำประกันความรับผิดชอบต่อความสูญหายและไฟไหม้ของตัวรถยนต์
กรมธรรม์ประกันภัยประเภท 3 ค้ำประกันดังนี้

- ค้ำประกันความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกาย หรือ อนามัยของบุคคลภายนอก
- ค้ำประกันความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก

ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก คือ เป็นความรับผิดชอบต่อการบาดเจ็บหรือมรณะของบุคคลภายนอกและของผู้โดยสารในรถคันเอาประกันภัยโดยมีจำนวนเงินขั้นต่ำที่บริษัทประกันภัยจำกัดความรับผิด 100,000 บาทต่อคน แต่ถ้าบริษัทประกันภัยต้องรับผิดมากกว่า 1 คน จำนวนความรับผิดจะไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัยต่อครั้งที่ระบุไว้ในตารางและความรับผิดของบริษัทประกันภัย 10,000,000 บาทต่อครั้ง

ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก คือ เป็นความรับผิดชอบต่อความเสียหายใดๆ ที่เกิดกับทรัพย์สินของบุคคลภายนอกซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายโดยมีจำนวนเงินขั้นต่ำที่บริษัทประกันภัยจำกัดความรับผิด 200,000 บาทต่อ 1 ครั้ง และความรับผิดของบริษัทประกันภัยจะไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ระบุไว้ในตาราง

ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อความเสียหายของตัวรถยนต์ คือ เป็นการคุ้มครองความเสียหายของตัวรถยนต์คันเอาประกันภัยรวมถึงอุปกรณ์และส่วนควบโดยมีจำนวนเงินขั้นต่ำที่บริษัทประกันภัยจำกัดความรับผิดสำหรับรถยนต์ 50,000 บาทและสำหรับรถจักรยานยนต์ 5,000 บาท ทั้งนี้บริษัทประกันภัยไม่ควรรับประกันภัยรถยนต์ในจำนวนเงินจำกัดความรับผิดต่ำกว่า ร้อยละ 80 ของราคารถยนต์ในวันที่เริ่มรับประกันภัยเว้นแต่รถยนต์ที่ไม่มีการเสียภาษีเข้า

ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อความสูญหายและไฟไหม้ของตัวรถยนต์ คือ เป็นการคุ้มครองความเสียหายต่อตัวรถยนต์คันเอาประกันภัยที่ถูกไฟไหม้และคุ้มครองการสูญหายรวมถึง ความเสียหายที่มาจากการสูญหายรวมถึงอุปกรณ์ เครื่องตกแต่งหรือสิ่งที่ดีดประจำอยู่กับตัวรถยนต์ที่ถูกไฟไหม้ หรือ สูญหายไปโดยมีจำนวนเงินขั้นต่ำที่บริษัทประกันภัยจำกัดความรับผิดสำหรับรถยนต์ 50,000 บาทและรถจักรยานยนต์ 5,000 บาท

หลักและทฤษฎีของการประกันภัยรถยนต์ (สุธรรม พงศ์สำราญ; วิรัช ณ สงขลา;
พึงใจ พึ่งพานิช. 2539: 139-142)

ความซื่อตรงต่อกัน (Good Faith)

กรมธรรม์ประกันอุบัติเหตุทุกชนิดขึ้นอยู่กับความซื่อตรงของคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย คือ ผู้เอาประกันฝ่ายหนึ่ง และผู้รับประกันภัยอีกฝ่ายหนึ่ง ความซื่อตรงต่อกันนี้ถือว่าเป็นสิ่งสำคัญอย่างมากในการทำประกันรถยนต์ ผู้ขอเอาประกันจะต้องแถลงข้อเท็จจริงในรายละเอียดของรถยนต์ของตนให้บริษัท

รับประกัน ทราบอย่างตรงไปตรงมา และผู้รับประกันจะต้องเปิดเผยความจริงทุกประการที่จะมีผลต่อการประกันนั้นให้ผู้เอาประกันทราบเช่นกัน ถึงแม้ว่าการชำระเบี้ยประกันจะเป็นที่ถูกต้องเรียบร้อยแล้วก็ตาม ทั้งผู้รับประกันและผู้เอาประกันจะต้องเปิดเผยความจริงซึ่งจะมีผลต่อการประกัน หากฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดปิดบังอำพรางเพื่อผลประโยชน์ส่วนตนบางอย่าง จะมีผลทำให้กรมธรรม์นั้นขาดผลบังคับลงทันทีในทางปฏิบัติผู้รับประกันจะต้องไม่รับประกันซึ่งจะไม่มีผลทางกฎหมาย ส่วนผู้เอาประกันจะต้องตอบคำถามของผู้รับประกันทุกข้อโดยความสุจริตใจอย่างยิ่ง

การมีส่วนได้ส่วนเสียในการประกัน (Insurable Interest)

หลักการเบื้องต้นของการประกันภัยมีอยู่ว่า ผู้เอาประกันจะต้องมีส่วนได้ส่วนเสียในวัตถุที่เอาประกันนั้น เช่น การมีส่วนได้เสียในความปลอดภัย หรือการมีส่วนได้เสียในการสูญเสียทรัพย์สินนั้นๆ หมายความว่า ผู้เอาประกันจะได้รับความเสียหายในเมื่อทรัพย์สินที่เอาประกันนั้นได้รับความเสียหายหรือสูญเสียไป และผู้เอาประกันจะมีผลได้เมื่อวัตถุนั้นอยู่ในฐานะปลอดภัย ผู้ที่ถือว่ามีส่วนได้เสียในรถยนต์ที่เอาประกัน ได้แก่ เจ้าของรถที่แท้จริง และ ผู้ซื้อรถเงินผ่อนและบริษัทผู้ขายบังคับให้ทำในกรณีที่ผู้เอาประกันเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในทรัพย์สินที่แท้จริงแล้ว กรมธรรม์ก็จะมีผลใช้บังคับ แต่ถ้าผู้เอาประกันไม่มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่เอาประกันจะทำให้กรมธรรม์ประกันภัยไม่มีผลบังคับขึ้นได้ ผู้ไม่อาจเป็นผู้เอาประกันได้ เช่น ลูกจ้าง ผู้เช่า ผู้ยืม เป็นต้น

การทดแทนความเสียหาย (Indemnity)

การประกันแทบทุกแบบ ยกเว้นการประกันชีวิต เป็นการประกันในรูปของการทดแทนความเสียหาย คือ ผู้เอาประกันได้รับความคุ้มครองที่จะได้รับการทดแทนเฉพาะในส่วนที่เสียหายไป ซึ่งผู้เอาประกันจะไม่ได้กำไรหรือขาดทุน และได้รับค่าใช้จ่ายไม่เกินทุนประกัน การทดแทนความเสียหาย คือ การชดเชยค่าเสียหายในส่วนที่ได้รับการเสียหายจริงๆ โดยการซ่อมแซม หรือเปลี่ยนให้ใหม่ เพื่อให้ส่วนที่ได้รับความเสียหายนั้นอยู่ในสภาพคงเดิม ถ้าหากวัตถุที่ได้รับความเสียหายนั้นอยู่ในสภาพเก่ามาก บริษัทฯ อาจจะช่วยให้ส่วนที่เสียหายนั้นให้คืนสู่สภาพเดิมเท่าที่จะทำได้ หรือบริษัทฯ อาจจัดซื้อวัตถุในสภาพใกล้เคียงกับวัตถุที่เสียไปนั้นให้แก่ผู้เอาประกันหรือบริษัทอาจจะชดเชยค่าเสียหายให้เป็นเงินสดในราคาที่จะประเมินได้ในขณะนั้น สรุปหลักของการทดแทนความเสียหาย คือ จ่ายเท่าที่เสียหายจริง และต้องทำให้ผู้เอาประกันไม่มีกำไร ไม่ขาดทุน แต่ไม่เกินทุนประกัน

การสวมสิทธิ (Subrogation)

หลักการสวมสิทธิ เกิดขึ้นจากหลักการทดแทนความเสียหาย ซึ่งเป็นการป้องกันมิให้ผู้เอาประกันคิดหากำไร หรือขาดทุนจากการสูญเสียวัตถุที่เอาประกัน และผู้เอาประกันต้องได้รับค่าใช้จ่ายไม่

เกินทุนประกันด้วย การเข้าสวมสิทธิ์ คือ การใช้สิทธิของบุคคลที่ได้รับความเสียหายที่จะเรียกร้องให้บุคคลที่สร้างความเสียหาย ให้ทำการชำระเงินที่เป็นหนี้ตามกฎหมายแก่ผู้ได้รับความเสียหาย เพื่อประโยชน์ของผู้นั้นเอง ถ้าบริษัทฯ ได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันแต่เพียงบางส่วน สิทธิที่บริษัทฯ ได้รับช่วงไปย่อมไม่เกินกว่าจำนวนเงินที่จ่ายไปนั้น ฉะนั้น ผู้เอาประกันยังคงมีสิทธิจะเรียกร้องให้ผู้ละเมิดได้ชำระส่วนที่ตนยังไม่ได้รับเท่ากับจำนวนความเสียหายที่แท้จริง ในการใช้สิทธิของบริษัทฯ ที่ได้รับช่วงจากผู้เอาประกันย่อมต้องอาศัยความร่วมมือจากผู้เอาประกัน ดังนั้นจึงมีหลักอยู่ว่าผู้เอาประกันจะต้องให้ความร่วมมือ และดำเนินการที่จะไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บริษัทฯ ในการใช้สิทธิดังกล่าว มิฉะนั้นแล้วสัญญาจะตกเป็นโมฆะ เช่น รถยนต์ที่เอาประกันถูกรถของบุคคลภายนอกชน และได้รับความเสียหายกระจกหน้ารถแตกไปทั้งสองแผ่น ในกรณีนี้บริษัทฯ จะชดใช้ค่าเสียหายให้โดยการซ่อมแซมซื้อกระจกใส่ให้ใหม่หมด แล้วบริษัทฯ ก็จะเข้าสวมสิทธิ์เรียกร้องค่าเสียหายเอาจากบุคคลผู้ทำความเสียหายให้อีกต่อหนึ่งในจำนวนเงินที่บริษัทรับประกันชดใช้ให้ผู้เอาประกัน ดังนั้น เราจะเห็นได้ว่าหลักของ การสวมสิทธิ์ นี้สำคัญมากและทำให้การชดใช้ความเสียหายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ คือ เมื่อมีการสวมสิทธิ์แล้วจะทำให้ผู้เอาประกันไม่มีกำไร ไม่ขาดทุน และได้รับทดแทนไม่เกินทุนประกัน

การชดใช้ค่าเสียหายร่วมกัน (Contribution)

เพื่อเป็นการป้องกันการหาทำไรจากการเรียกร้องค่าเสียหาย จึงได้นำหลักการชดใช้ค่าเสียหายร่วมกันระบุในเงื่อนไขแห่งกรมธรรม์ ในกรณีที่ผู้เอาประกันมีกรมธรรม์ประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองในการเสี่ยงภัยประเภทเดียวกันอยู่หลายกรมธรรม์ ในกรณีเช่นนี้ บริษัทรับประกันภัยจะรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้เอาประกันตามอัตราส่วนของการสูญเสียที่แท้จริงเท่านั้น ทั้งนี้อาจไม่กำหนดเงื่อนไขดังกล่าวไว้ในกรมธรรม์ จะทำให้ผู้เอาประกันถือโอกาสเรียกร้องค่าเสียหายเต็มจำนวนการเสียหายจากกรมธรรม์ที่มีอยู่ จะเป็นเหตุให้ผู้เอาประกันได้รับการทดแทนค่าเสียหายกว่าที่เป็นจริงหลายๆเท่า ซึ่งจะเป็นการผิดหลัก การทดแทนความเสียหาย ดังได้กล่าวมาแล้ว การชดใช้ค่าเสียหายร่วมกัน จะเกิดขึ้นได้ต่อเมื่อผู้เอาประกันบุคคลเดียวกัน ประกันทรัพย์สินประเภทเดียวกัน ในการสูญเสีย ซึ่งจะได้รับการทดแทนในระบบเดียวกันต่อบริษัทประกันภัยหลายบริษัทเพื่อเป็นการป้องกันที่ผู้เอาประกันจะเรียกร้องค่าเสียหายมากกว่าจำนวนความเสียหายจริง จึงให้บริษัทประกันภัยที่รับประกันในวัตถุเดียวกัน ช่วยกันเฉลี่ยการชดใช้ค่าเสียหายด้วยกันในอัตราส่วนของการสูญเสียหรือเสียหาย

หลักการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ (มุกดา โควกุล. 2537: 194-194)

ปัจจัยในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่ใช้กันอยู่ทั่วไป ได้แก่

1. สภาพของรถยนต์ (Age Group) มีลักษณะอย่างไร เป็นรถเก่า หรือรถใหม่ รุ่นปีของรถ ลักษณะเครื่องและตัวถัง ยิ่งรถมีสภาพดีอัตราเบี้ยประกันจะต่ำลง

2. ชนิดการใช้รถยนต์ (Use) รถที่นำมาใช้ เป็นรถประเภทไหน เช่น รถบรรทุกส่วนบุคคล รถบรรทุกสาธารณะ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถโดยสารป้ายดำ รถยนต์สาธารณะ โอกาสจะเกิดความเสียหายมีมากกว่ารถนั่งส่วนบุคคล อัตราเบี้ยประกันจะสูง

3. ขอบเขตของการใช้รถยนต์ (Territory) หมายถึง อาณาเขตของการใช้รถยนต์ถ้าต้องการใช้นอกอาณาเขตที่กำหนดไว้ อัตราเบี้ยประกันจะสูงขึ้น เช่น การใช้รถยนต์ข้ามเขตไปมาเลเซีย สิงคโปร์ ปีนัง หรือใช้ระยะไกลๆหรือใช้ระยะไกล ยิ่งระยะทางไกลความเสี่ยงก็ยิ่งมีมากขึ้น

4. น้ำหนักบรรทุก (Weight) สำหรับทางตรงข้ามในการคิดเบี้ยประกันจะขึ้นอยู่กับประเทศของรถยนต์ที่ใช้ เช่น รถยนต์ส่วนบุคคลคิดค่าเบี้ยประกันตามแรงม้าของเครื่องยนต์ C.C. ถ้าเป็นรถบรรทุกจะคิดตามน้ำหนักที่บรรทุกเป็นเกณฑ์

5. ทุนประกัน (Sum Insured) ของรถยนต์จะมีจำนวนมากน้อยเท่าใดขึ้นอยู่กับชนิดและรุ่นของรถนั้นๆ ราคาที่ประกันจะไม่เกินราคาที่แท้จริงของรถยนต์นั้น

6. ผู้ขับขี่ รถยนต์ประเภทนั้นๆซึ่งเกี่ยวกับ

- เพศของผู้ขับขี่
- อายุ
- อาชีพ
- สถานะทางครอบครัว เช่น โสด มีบุตร บุตรกี่คน
- อายุใบอนุญาตขับขี่
- ประวัติการใช้รถของผู้ขับขี่ เช่น เคยเกิดอุบัติเหตุหรือไม่ และร้ายแรงหรือเปล่า
- สุขภาพร่างกาย โดยเฉพาะ สมอ ตา หู

7. ประเภทของภัยที่คุ้มครอง อัตราเบี้ยประกันจะขึ้นตามจำนวนภัยที่ต้องการให้ความคุ้มครองเพิ่มเติม

8. ปัจจัยอื่นๆ เช่น

- การเก็บรักษารถยนต์
- สถานที่เก็บรักษารถยนต์
- ภัยทางด้านจิตใจของผู้ขับขี่

ทฤษฎีการบริหารความเสี่ยง (มุกดา โคหวกุล, 2537: 1-11)

Robert I. Mehr (1966) ให้ความหมายความเสี่ยงภัยว่า ความเสี่ยงภัย หมายถึง ความไม่แน่นอนที่เกี่ยวข้องกับความสูญเสีย ตามความหมายนี้จะประกอบด้วยความหมาย 2 ความหมายคือ ความไม่แน่นอน แล ความสูญเสีย ซึ่งทั้งความไม่แน่นอนและความสูญเสียต่างก็มีความสำคัญต่อการประกันภัยมาก ดังนั้น ความเสี่ยงภัยจึงเป็นสิ่งที่ไม่แน่นอน ไม่ใช่ความสูญเสีย และเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดความสูญเสียหรือ โอกาสที่ก่อให้เกิดความสูญเสีย

Bob Ritchie and David Marshall (1993) ได้ให้ความหมายของความเสี่ยงว่า เป็นความไม่แน่นอนในเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นว่าจะเกิดขึ้นหรือไม่อย่างไร อีกความหมายคือ สาเหตุของความเสียหาย และอีกความหมายคือความเป็นไปได้ของสภาพที่ทำให้เกิดความเสียหาย ซึ่งมีลักษณะเฉพาะในแต่ละสภาพของทรัพย์สิน

George E. Rejda (1998) กล่าวว่า โดยธรรมชาติของธุรกิจประกันภัยเกี่ยวข้องโดยตรงกับการเสี่ยงภัยและการลงทุนประกอบธุรกิจเป็นอย่างยิ่ง ผู้บริหารควรกำหนดหลักเกณฑ์ ระเบียบ วิธีปฏิบัติอย่างรอบคอบและมีมาตรฐานเพื่อที่จะจัดการความเสี่ยงภัย มิให้มีการเสี่ยงภัยเกิดขึ้นหรือทำให้ความเสี่ยงภัยลดลง เพื่อประโยชน์ในการประกอบธุรกิจ

ประเภทของภัย โดยทั่วไปแบ่งเป็น 3 ประเภทคือ

1. ภัยจากธรรมชาติ เป็นภัยที่เกิดขึ้นเองโดยธรรมชาติ ซึ่งอยู่นอกเหนือความสามารถของมนุษย์ที่จะควบคุมได้ เช่น พายุ, น้ำท่วม, แผ่นดินไหว เป็นต้น
2. ภัยจากมนุษย์ เป็นภัยที่เกิดขึ้นจากการกระทำของมนุษย์ เช่น การลอบวางเพลิง, การโจรกรรม, การฆ่าตัวตาย เป็นต้น
3. ภัยจากเศรษฐกิจ เป็นภัยที่เกิดจากสภาวะทางเศรษฐกิจหรือสภาวะทางธุรกิจของสังคม เช่น ภาวะเงินเฟ้อ, เงินฝืด, การเปลี่ยนแปลงรสนิยมความต้องการของผู้บริโภค เป็นต้น

วิธีการจัดการความเสี่ยงภัย

1. การหลีกเลี่ยงความเสี่ยง สามารถทำได้โดยพยายามหลีกเลี่ยงกิจกรรมหรือสาเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น
2. การลดความเสี่ยงภัย เป็นการลดความเสี่ยงภัยที่อาจเกิดขึ้นโดยวิธีการป้องกันและควบคุมความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งโดยทั่วไปกระทำได้นี้คือ

การป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้น เป็นการป้องกันที่จะกระทำก่อนที่จะมีความเสียหายเกิดขึ้น จุดประสงค์ก็เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายขึ้น

การควบคุมความเสียหายที่จะเกิดขึ้น เป็นการควบคุมที่จะกระทำในขณะที่เกิดความเสียหายหรือภายหลังจากที่มีความเสียหายเกิดขึ้น จุดประสงค์เพื่อควบคุมความรุนแรงของความเสียหายที่เกิดขึ้น

การแยกทรัพย์สินออกจากกัน เป็นการกระทำก่อนที่จะมีความเสียหายเกิดขึ้น จุดประสงค์เพื่อลดความรุนแรงของความเสียหายที่เกิดขึ้น

3. การรับความเสี่ยงภัยไว้เอง เป็นการรับความเสี่ยงภัยไว้เองหากมีภัยเกิดขึ้น ซึ่งอาจจะรับความเสี่ยงภัยทั้งแบบตั้งใจหรือไม่ตั้งใจก็ตาม อาจจะรับบางส่วนหรือรับไว้ทั้งหมดก็ได้

4. การโอนความเสี่ยงภัย เป็นวิธีการจัดการความเสี่ยงภัยที่นิยมกันมากวิธีหนึ่ง เพราะเป็นการโอนความเสี่ยงภัยในความเสียหายที่เกี่ยวกับการเงินและความรับผิดชอบต่างๆ ไปให้บุคคลหนึ่งซึ่งพร้อมจะรับความเสี่ยงภัยนั้นแทน ซึ่งวิธีการโอนความเสี่ยงภัยนี้สามารถกระทำได้ 2 วิธีคือ

การโอนความเสี่ยงภัยไปให้ผู้อื่นที่ไม่ใช่การประกันภัย หมายถึง การโอนความเสี่ยงภัยไปให้ผู้อื่นที่ไม่ใช่บริษัทประกันภัย โดยทำเป็นสัญญา เช่น ความเสี่ยงภัยในเรื่องการเก็งกำไร หรือความเสี่ยงภัยในธุรกิจ จุดประสงค์ที่ทำสัญญานี้เพื่อ โอนความเสี่ยงภัยที่เกิดจากการผันผวนในด้านราคาไปให้กับอีกฝ่ายหนึ่ง เป็นต้น

การโอนความเสี่ยงภัยในรูปการประกันภัย เป็นการโอนความเสี่ยงภัยและความเสียหายทางการเงินที่อาจจะเกิดขึ้นไปให้บริษัทประกันภัย ในรูปของการประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัย โดยที่บริษัทประกันภัยสัญญาว่าจะชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้นให้แก่ผู้ประสบภัยหรือผู้เอาประกันภัยตามสัญญาคุ้มครองที่ระบุไว้ในสัญญาประกันภัยนั้น

ทฤษฎีอุปสงค์ (นราทิพย์ ชูติวงศ์. 2544: 32-35)

ตัวแปรที่จะมีอิทธิพลต่อปริมาณเสนอซื้อสินค้าในทิศทางและปริมาณที่แตกต่างกัน แล้วแต่ลักษณะความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระแต่ละตัวที่มีต่อตัวแปรตามตัวแปรอิสระดังกล่าวได้แก่

1. **ราคาสินค้า (Price)** จากการศึกษาทฤษฎีพฤติกรรมผู้บริโภคเราพบว่า ผู้บริโภคจะยินดีจ่ายเงินซื้อสินค้าแต่ละหน่วยในราคาที่ไม่เกินกว่ามูลค่าความพอใจหรืออรรถประโยชน์ที่เขาได้รับจากสินค้านั้นๆ (Marginal Utility) และเมื่อผู้บริโภคได้รับสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ แต่ละหน่วยของสินค้าที่ได้รับเพิ่มขึ้น จะให้ความพอใจที่ลดลงตามลำดับ ตามกฎการลดลงของอรรถประโยชน์หน่วยสุดท้าย (Law of Diminishing Marginal Utility) ดังนั้น ผู้บริโภคจะซื้อสินค้าเพิ่มขึ้นก็ต่อเมื่อราคาสินค้าได้ลดลงเพียงพอที่จะคุ้มกับมูลค่าของความพอใจที่ลดลงตามลำดับนั้น นั่นหมายความว่า ถ้ากำหนดให้สิ่งอื่นๆ คงที่ (ceteris paribus) ปริมาณเสนอซื้อสินค้าและราคาสินค้าจะมีความสัมพันธ์ต่อกันในเชิงปฏิภาคส่วนกลับ ซึ่งเป็นไปตาม กฎของอุปสงค์ (Law of Demand)

2. **ราคาสินค้าชนิดอื่นที่เกี่ยวข้อง(Prices of Related Goods)** ในกรณีที่สินค้าที่เรากำลังพิจารณาอยู่สมมติว่า คือสินค้า A เป็นสินค้าที่มีสินค้าอื่นใช้แทนได้ ถ้าราคาสินค้าที่ใช้แทนสินค้า A (Substitute goods) ได้เปลี่ยนแปลงไปเป็นต้นว่าลดลงจะส่งผลกระทบต่อปริมาณการซื้อสินค้า A ได้เช่นกัน แม้ว่าราคาสินค้า A จะไม่เปลี่ยนแปลงก็ตาม ผู้บริโภคที่เคยซื้อสินค้า A จำนวนหนึ่งจะหันไปซื้อสินค้าชนิดอื่นแทนสินค้า A เพราะแม้ว่าราคาสินค้า A จะไม่เปลี่ยนแปลงแต่เมื่อสินค้าที่ใช้แทนสินค้า A มีราคาตกลงก็จะดูเหมือนว่าสินค้า A มีราคาโดยเปรียบเทียบที่สูงกว่า ปริมาณการเสนอซื้อสินค้า A ก็จะลดต่ำลง ในทางตรงข้าม ถ้าสินค้า A เป็นสินค้าที่ใช้ประกอบกับสินค้าอื่น(Complementary goods) การลดต่ำลงของราคาสินค้าชนิดอื่นที่มีผลทำให้ปริมาณเสนอซื้อสินค้าชนิดนั้นเพิ่มสูงขึ้นจะทำให้ปริมาณการเสนอซื้อสินค้า A เพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วยเพื่อนำไปใช้ประกอบกับสินค้าเหล่านั้นที่มีปริมาณซื้อเพิ่มขึ้น

3. **การโฆษณา และความพยายามที่จะส่งเสริมการขายอื่นๆ(Advertising and Promotional Efforts)** ความพยายามที่จะส่งเสริมการขายไม่ว่าจะโดยการโฆษณาหรือวิธีการอื่นใดก็ตาม ต่างมีจุดมุ่งหมายที่จะเปลี่ยนแปลงแบบแผนและระสนิยมในการจับจ่ายใช้สอยของผู้บริโภค ดังนั้น จึงมีผลกระทบต่อปริมาณการขายสินค้า A ที่เรากำลังพิจารณาอยู่ได้ การโฆษณาสินค้า A ที่ได้ผลย่อมทำให้ยอดขายสินค้า A เพิ่มสูงขึ้น ในขณะที่การโฆษณาสินค้าอื่นที่ใช้แทนสินค้า A ได้ประสบความสำเร็จ ยอดขายสินค้า A ก็จะลดลง เช่นเดียวกับที่ยอดขายสินค้า A จะเพิ่มขึ้นได้ถ้าสินค้าที่ใช้ร่วมกับสินค้า A มีการโฆษณาที่ได้ผล

4. **คุณภาพและรูปแบบสินค้า(Product Quality and Design)** คุณภาพของสินค้าอาจเป็นสิ่งที่ปรากฏอยู่ในตัวสินค้าเอง หรืออาจอยู่ในรูปของสิ่งอื่นที่ติดตามมากับตัวสินค้าเป็นต้นว่า บริการหลังการขาย การรับประกันคุณภาพ และการติดตามเอาใจใส่ต่อลูกค้า สินค้าที่มีคุณภาพสูงและได้รับการออกแบบมาอย่างดี ย่อมเป็นที่คาดหมายได้ว่าจะได้รับความนิยมจากลูกค้ามากกว่าสินค้าประเภทเดียวกันที่ขายในราคาที่ไม่แตกต่างกันนักแต่มีรูปแบบและคุณภาพที่เป็นรองกว่าและมักจะเป็นที่พบว่าการโฆษณาและการส่งเสริมการขาย อาจมีอิทธิพลต่อการมองภาพลักษณ์ของสินค้าจากลูกค้าได้เช่นกัน

5. **ช่องทางการจำหน่ายและสถานที่จำหน่ายสินค้า(Distribution Outlets and Places of Sale)** ยิ่งหน่วยธุรกิจมีช่องทางและสถานที่จำหน่ายสินค้าที่สามารถอำนวยความสะดวกให้กับลูกค้าได้มากเพียงใด โอกาสในการทำยอดขายให้เพิ่มสูงขึ้นย่อมมีมากขึ้นเพียงนั้น ผู้บริหารที่เฉลียวฉลาดจะต้องมีสายตาไกลที่จะรู้ถึงอิทธิพลของปัจจัยข้อนี้ และเลือกวิถีทางที่เหมาะสมเพื่อเพิ่มยอดขายให้กับตน

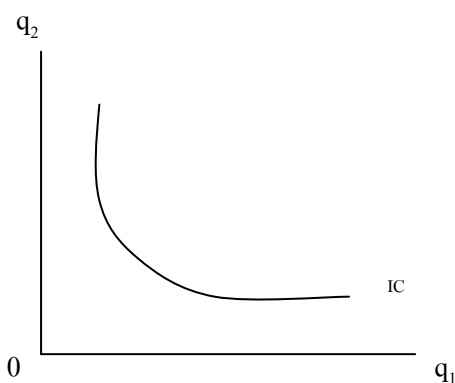
6. รายได้ของผู้บริโภค(Consumer Income) ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้ของผู้บริโภคกับปริมาณเสนอซื้อสินค้าอาจเป็นความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกัน (มีค่าเป็นบวก) หรืออาจเป็นความสัมพันธ์ในทิศทางตรงกันข้าม(มีค่าเป็นลบ) ก็ได้ ขึ้นอยู่กับระดับรายได้ของผู้บริโภคและชนิดของสินค้านั้นๆ

พฤติกรรมผู้บริโภค (นราทิพย์ ชุตินวงศ์. 2546: 107 - 118)

พฤติกรรมผู้บริโภค (Consumer behavior) หมายถึง พฤติกรรมซึ่งผู้บริโภคทำการค้นหา การซื้อ การใช้ การประเมินผล การใช้สอยผลิตภัณฑ์และการบริการ ซึ่งคาดว่าจะสนองความต้องการของเรา (Schiffman and Kanuk. 1994: 5) หรือหมายถึง การศึกษาพฤติกรรมการตัดสินใจและการกระทำของผู้บริโภคที่เกี่ยวกับการซื้อและการใช้สินค้า

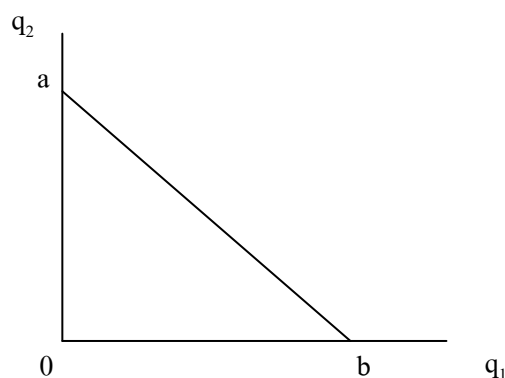
ทฤษฎีเส้นความพอใจเท่ากัน (Indifference Curve Theory) เป็นอีกทฤษฎีหนึ่งที่ใช้อธิบายพฤติกรรมของผู้บริโภคที่มีต่อสินค้าต่างๆ เครื่องมือที่นำมาใช้ในการอธิบายคุณภาพของผู้บริโภค คือ เส้นความพอใจเท่ากัน และเส้นงบประมาณ

1. เส้นความพอใจเท่ากัน (Indifference Curve) คือ เส้นที่แสดงถึงส่วนประกอบของสินค้า 2 ชนิด (หรือมากกว่า) ที่ให้ความพอใจที่เท่ากันแก่ผู้บริโภค ผู้บริโภคจะไม่มีความรู้สึกแตกต่างกันในอันที่จะเลือกผู้บริโภคสินค้าทั้ง 2 ชนิดในส่วนประกอบใดก็ได้บนเส้นความพอใจเท่ากันเส้นหนึ่งๆ เพราะแต่ละส่วนประกอบบนเส้นความพอใจเท่ากันต่างให้ความพอใจที่เท่ากันแก่ผู้บริโภคทั้งสิ้น ลักษณะการโค้งเว้าของเส้นความพอใจเท่ากันจะบอกให้รู้ได้ว่าสินค้าทั้ง 2 สามารถใช้แทนกันได้ดีมาน้อยเพียงไร ถ้าเป็นสินค้าที่ใช้แทนกันได้อย่างสมบูรณ์ เส้นความพอใจเท่ากันจะเป็นเส้นตรงที่ลาดจากซ้ายลงมาทางขวา ถ้าสินค้า 2 ชนิดไม่สามารถใช้แทนกันได้เลย เส้นความพอใจเท่ากันก็จะเป็เส้นหักงอทำมุมฉาก ถ้าเส้นความพอใจเท่ากันที่โค้งเว้าเข้าหาจุดต้นกำเนิดเป็นเส้นที่ค่อนข้างลาดแสดงว่าสินค้าทั้ง 2 ชนิดนั้นใช้แทนกันได้ค่อนข้างดีแต่ถ้าเป็นเส้นโค้งเว้าค่อนข้างมากย่อมแสดงว่าสินค้าทั้ง 2 ชนิดนั้นใช้แทนกันได้ไม่มากนัก



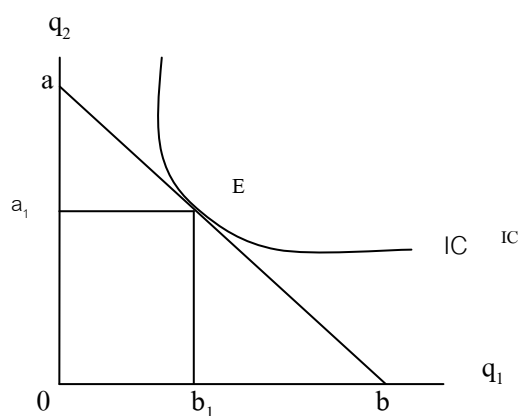
ภาพประกอบ 4 แสดงเส้นความพอใจเท่ากันของผู้บริโภค

2. เส้นงบประมาณ(Budget Line) คือเส้นที่แสดงส่วนประกอบของสินค้า 2 ชนิด (หรือมากกว่า) ที่ผู้บริโภคสามารถซื้อได้ด้วยเงินงบประมาณจำนวนเดียวกัน ณ. ระดับราคาที่เป็นอยู่



ภาพประกอบ 5 แสดงเส้นขีดจำกัดงบประมาณ

3. คุณภาพของผู้บริโภค เนื่องจากผู้บริโภคมีจุดมุ่งหมายที่จะแสวงหาความพอใจสูงสุด ดังนั้น จากจำนวนเงินงบประมาณที่มีจำกัดของผู้บริโภคถ้าผู้บริโภคสามารถทำให้ระดับความพอใจสูงสุดเท่าที่จะทำได้ผู้บริโภทย่อมบรรลุจุดมุ่งหมายที่วางไว้ และเมื่อความสามารถในการเลือกซื้อสินค้าในส่วนประกอบต่างๆ กันด้วยเงินงบประมาณที่มีอยู่แสดงได้ด้วยเส้นงบประมาณและระดับความพอใจที่ได้รับแสดงได้ด้วยเส้นความพอใจเท่ากัน การพิจารณาส่วนประกอบของสินค้าที่ให้ความพอใจสูงสุดแก่ผู้บริโภคด้วยเงินงบประมาณที่มีอยู่จึงทำได้โดยเส้นความพอใจเท่ากันจะสัมผัสกับเส้นงบประมาณ ความชันของเส้นความพอใจเท่ากันและเส้นงบประมาณจึงมีค่าเท่ากัน



ภาพประกอบ 6 แสดงเส้นคุณภาพของผู้บริโภค

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ขวัญชัย กิตติไพศาลกุล (2543: 62-65) ได้ศึกษา พฤติกรรมของผู้ทำประกันภัยรถยนต์โดยสมัครใจในเขตอ.เมือง จ. เชียงใหม่ โดยอาศัยวิธีการเก็บตัวอย่างจากผู้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจของบริษัทประกันภัยหนึ่งจำนวนทั้งสิ้น 200 ตัวอย่าง การวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามได้ใช้วิธีการทางสถิติได้แก่ ร้อยละ ความถี่ ค่าเฉลี่ย และวิเคราะห์เชิงอนุมาน โดยการหาค่าไคสแควร์

ผลการศึกษาวิเคราะห์พบว่า ผู้บริโภคที่เลือกทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจประเภท 1 ส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยส่วนบุคคลอยู่ระหว่าง 15,001-20,000 บาทต่อเดือน โดยเสียค่าเบี้ยประกันภัยอยู่ระหว่าง 10,001-15,000 บาทต่อปี และผู้บริโภคที่เลือกทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจประเภท 3 ส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยส่วนบุคคลอยู่ระหว่าง 10,001-15,000 บาทต่อเดือน โดยเสียค่าเบี้ยประกันภัยเป็นจำนวนเงินไม่เกิน 5,000 บาทต่อปี การทำประกันภัยรถยนต์ของผู้บริโภคส่วนใหญ่จะติดต่อกับบริษัทประกันภัยโดยตรง โดยได้รับอิทธิพลจากการแนะนำของเพื่อน บุคคลที่รู้จักและญาติเป็นส่วนใหญ่

ผลการศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่เป็นมูลเหตุจูงใจในการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจทั้งประเภท 1 และประเภท 3 พบว่าอัตราค่าเบี้ยประกันภัย ความคุ้มครอง และการบริการเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่ออุปสงค์ของผู้ทำประกันภัยในการที่จะโอนภาระความเสี่ยงให้แก่บริษัทประกันภัย ตามความสามารถในการจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยจากรายได้ของแต่ละบุคคล

ลดาวัลย์ คุณมมงคล (2547: 66-68) ศึกษาอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลภาคสมัครใจภายใต้โครงสร้างกรรมธรรม์ฉบับใหม่ของประชาชนในกรุงเทพมหานครกรณีศึกษา ณ พื้นที่เขตบางขุนเทียน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถาม สถิติที่ใช้ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน และค่าไคสแควร์

ผลการวิจัยสรุปได้ดังนี้

เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้สุทธิต่อเดือน พฤติกรรมการทำประกันภัยก่อนและหลังการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างกรรมธรรม์ฉบับใหม่ การรับรู้ข้อมูลเบื้องต้นและความคิดเห็นที่มีต่อกรรมธรรม์ฉบับใหม่ในด้านการคำนวณเบี้ยประกันภัยมีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลภาคสมัครใจภายใต้โครงสร้างกรรมธรรม์ฉบับใหม่ อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ณ.ระดับ 0.05 ในขณะที่ความคิดเห็นที่มีต่อกรรมธรรม์ฉบับใหม่ในด้านการกำหนดความเสียหายส่วนแรกและด้านความคุ้มครองมีความสัมพันธ์กับอุปสงค์ต่อการ ทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลภาคสมัครใจภายใต้โครงสร้างกรรมธรรม์ฉบับใหม่อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.05

เทวัญ วิษิตะกุล (2545: 94-95) ศึกษาการวิเคราะห์โครงสร้างตลาดและปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลภาคสมัครใจในเขตกรุงเทพมหานคร

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลที่ได้จากการตอบแบบสอบถามและนำมาวิเคราะห์ข้อมูล โดยวิธีการทางสถิติในการอธิบายลักษณะต่างๆของข้อมูลโดยนำเสนอในรูปตารางการแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ และค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก นอกจากนั้นได้หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่มีผลกระทบทกับการทำประกันภัยรถยนต์ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ SPSS for Window ในการคำนวณ

ผลการทดสอบความสัมพันธ์โดยใช้ค่าสถิติไคสแคว์ พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ไม่ขึ้น อยู่กับ เพศ อายุ สถานภาพ อาชีพ และประสบการณ์ขับรถแต่จะขึ้นกับการศึกษา รายได้ และทำพรบ. ในส่วนของความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับการประกันภัยของกลุ่มตัวอย่างอยู่ในระดับพอใช้ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นความรู้ที่เกี่ยวข้องหรือเคยมีประสบการณ์มาก่อน แต่ในส่วนรายละเอียดปลีกย่อยบางประเด็นที่กลุ่มตัวอย่างยังไม่มี ความเข้าใจและความรู้ที่เพียงพอ เช่น ในเรื่องของการเพิ่มเบี้ยประกันภัย เมื่อมีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเกินกว่า 2 เท่าของเบี้ยประกันภัย

ภัทรากร บรรจงจัด (2548: 57-62) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้บริการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจของบริษัท สยามคิกิประกันภัย อ.เมืองเชียงใหม่ จ. เชียงใหม่ ได้ใช้วิธีการทางสถิติ ได้แก่ ร้อยละ ความถี่ ค่าเฉลี่ย และการวิเคราะห์เชิงอนุมาน โดยการหาค่าไคสแคว์

ผลการศึกษาพบว่าผู้ทำประกันภัยรถยนต์จะมีอายุระหว่าง 20-50 ปี การศึกษาจบระดับปริญญาตรีมากที่สุด มีอาชีพเป็นพนักงานบริษัท ประกอบธุรกิจส่วนตัว และรับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ส่วนใหญ่มีรายได้ตั้งแต่ 10,000-40,000 บาทต่อเดือน และมีสถานภาพเป็นหัวหน้าครอบครัวผู้ทำประกันภัยรถยนต์ส่วนใหญ่จะมีรถยนต์ใช้งานประจำเพียง 1 คันเป็นรถเก๋งใช้ยี่ห้อโตโยต้า ขนาดเครื่องยนต์ 1600-2000 ซีซีโดยจะเสียค่าประกันภัยประเภท1 ตั้งแต่ 10,000-20,000 บาทต่อปี เสียค่าเบี้ยประกันภัยประเภท3 จำนวนเงินไม่เกิน 5,000 บาทต่อปี การทำประกันภัยรถยนต์ ผู้บริโภคจะติดต่อกับบริษัทโดยตรงโดยได้รับอิทธิพลจากการแนะนำของเพื่อน บุคคลที่รู้จักและญาติเป็นส่วนใหญ่

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจทั้งประเภท 1 และประเภท 3 ผลการศึกษาพบว่า การเลือกทำประกันภัยรถยนต์ดังกล่าวขึ้นอยู่กับรายได้ การบริการอัตราค่าเบี้ยประกันภัยและความคุ้มครองเป็นปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจทำประกันภัยของผู้บริโภค

สุกัญจิตร อุ๋นใจ (2547: 116-134) ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อแนวโน้มพฤติกรรมในการตัดสินใจเลือกต่ออายุกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจของบริษัททิพย์ประกันภัย จำกัด(มหาชน) โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลคือ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าที ความแปรปรวนทางเดียวและการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ใช้สถิติสหสัมพันธ์อย่างง่ายของเพียร์สัน ผลการวิจัย พบว่า

ผู้ตัดสินใจเลือกต่ออายุกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจของบริษัทพิพประกันภัย จำกัด (มหาชน) ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย มีอายุ 36-50 ปี การศึกษาระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่า ประกอบอาชีพพนักงานรัฐวิสาหกิจ มีรายได้ต่อเดือน 20,001-30,000 บาท สถานภาพสมรสอยู่ด้วยกัน และทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจประเภท 1

ผู้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจกับบริษัทพิพประกันภัย จำกัด(มหาชน)มีพฤติกรรมการซื้อในอดีตด้านการต่ออายุกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์โดยตรงจากบริษัทเลือกต่ออายุกรรมธรรม์ประกันภัยทางโทรศัพท์และเคยเรียกรถค่าสินไหมทดแทนกับทางบริษัท มีความถี่ในการขับรถยนต์ไปต่างจังหวัดไม่รวมเขตปริมณฑล至少ครั้งโดยมีผู้ร่วมเดินทางไปด้วยกันในรถยนต์สำหรับบุคคลที่เลือกต่ออายุกรรมธรรม์ประกันภัยคือ ความมีชื่อเสียง นิยมซ่อมรถที่อยู่ในเครือของบริษัทฯและทำประกันภัยรถยนต์กับบริษัทพิพประกันภัย จำกัด(มหาชน)เป็นเวลา 4 ปี

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ดำเนินการโดยมีขั้นตอนดังนี้

1. การกำหนดประชากรและเลือกกลุ่มตัวอย่าง
2. การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
3. การเก็บรวบรวมข้อมูล
4. การจัดกระทำและการวิเคราะห์ข้อมูล

การกำหนดประชากรและเลือกกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ได้แก่ ประชากรที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี

การเลือกกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ผู้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี จำนวนทั้งสิ้น 400 คนการกำหนดกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ กำหนดกลุ่มตัวอย่างจากสูตรของ Yamane (Taro Yamane. 1967: 886) เนื่องจากไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอนระหว่างทำการเก็บข้อมูล ผู้วิจัยจึงได้ทำการกำหนดขนาดตัวอย่างโดยใช้สูตร

$$n = \frac{N}{1+Ne^2}$$

n	=	ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง
N	=	ขนาดของกลุ่มประชากร
e	=	ค่าความคลาดเคลื่อนของกลุ่มตัวอย่าง

(ในการวิจัยครั้งนี้กำหนดให้เท่ากับร้อยละ 5 หรือเท่ากับ 0.05 เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นที่ระดับ 95%) เมื่อแทนค่าในสูตรจะได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่างประมาณ 385 คนดังนั้นเพื่อความสะดวกจึงกำหนดให้ n = 400 คน ในระหว่างวันที่ 1 – 31 สิงหาคม 2552 ซึ่งใช้วิธีการสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) (กัลยา วานิชย์บัญชา. 2544: 24)

การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น โดยมีขั้นตอนดังนี้ศึกษาเอกสาร บทความ วารสาร ตำราเรียน และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา ประกันภัยรถยนต์เป็นแนวทางในการสร้างแบบสอบถาม ดังนี้

1. ปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรีและพฤติกรรมการใช้รถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรีโดยแบ่งแบบสอบถามเป็น 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามข้อมูลในส่วนนี้ ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ สถานภาพทางการสมรส

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยเศรษฐกิจและสังคมที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี

2.1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับปัจจัยเศรษฐกิจและสังคมข้อมูลในส่วนนี้

ประกอบด้วย รายได้สุทธิต่อเดือน ค่าเบี้ยประกันภัย

2.2 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยเศรษฐกิจและสังคมที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์

ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี

รายละเอียดที่วัดความสำคัญประกอบด้วย กรณียกเว้นประกันภัย การ

ส่งเสริมการขาย ความสะดวกในการใช้บริการ ภาพลักษณ์บริษัท

ประกันภัยลักษณะของคำถามเป็นคำตอบที่มีตัวเลือก 5 ระดับคือ ซึ่งมีการให้คะแนนรวมแบบมาตราส่วนประมาณค่า(Rating Scale)

(ชานินทร์ ศิลป์จารุ. 2548: 76)

- 5 หมายถึงให้ความสำคัญมากที่สุด
- 4 หมายถึงให้ความสำคัญมาก
- 3 หมายถึงให้ความสำคัญปานกลาง
- 2 หมายถึงให้ความสำคัญน้อย
- 1 หมายถึงให้ความสำคัญน้อยที่สุด

ระดับเกณฑ์การให้คะแนนค่าเฉลี่ยในแต่ละระดับนั้นให้สูตรการคำนวณ ช่วงกว้างของชั้นได้ดังนี้

$$\begin{aligned}\text{อันตรภาคชั้น} &= \frac{\text{พิสัย (Range)}}{\text{จำนวนชั้น (Class)}} \\ &= \frac{5-1}{5} \\ &= 0.8\end{aligned}$$

เกณฑ์การประเมินผลได้ใช้เกณฑ์การประเมินดังต่อไปนี้ เป็นมาตราส่วน ประมาณค่ามีน้ำหนักคะแนน 5 ระดับดังนี้

ค่าเฉลี่ยตั้งแต่ 4.20-5.00 เป็นระดับที่ผู้เอาประกันให้ความสำคัญมากที่สุด

ค่าเฉลี่ยตั้งแต่ 3.40-4.19 เป็นระดับที่ผู้เอาประกันให้ความสำคัญมาก

ค่าเฉลี่ยตั้งแต่ 2.60-3.39 เป็นระดับที่ผู้เอาประกันให้ความสำคัญปานกลาง

ค่าเฉลี่ยตั้งแต่ 1.80-2.59 เป็นระดับที่ผู้เอาประกันให้ความสำคัญน้อย

ค่าเฉลี่ยตั้งแต่ 1.00-1.79 เป็นระดับที่ผู้เอาประกันให้ความสำคัญน้อยที่สุด

ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้รถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี แบบสอบถามประกอบด้วย ยี่ห้อรถยนต์ ขนาดเครื่องยนต์ระยะเวลาในการใช้ ความถี่ในการใช้ ความเร็วในการขับขี่ เวลาที่ใช้ในการเดินทาง การทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ประเภท 1,2,3

1. นำแบบสอบถามที่สร้างเสร็จแล้วเสนออาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ เพื่อพิจารณาความครอบคลุมในเนื้อหา สำนวน และภาษาที่ใช้เพื่อให้ได้ข้อความที่มีความสมบูรณ์
2. ดำเนินการหาคุณภาพของเครื่องมือโดยการนำแบบสอบถามที่สร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วไปให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบความชัดเจนของภาษา ความครอบคลุมของเนื้อหา เพื่อหาความเที่ยงตรงตามเนื้อหาของแบบสอบถาม (Content Validity)
3. นำแบบสอบถามที่ได้ผ่านการตรวจสอบจากผู้เชี่ยวชาญมาแก้ไขและนำเสนออาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์เพื่อตรวจสอบความสมบูรณ์อีกครั้ง แล้วนำไปทดลองใช้กับประชากรที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนที่มาเสียภาษีรถยนต์ ณ.กรมการขนส่งทางบก เขตจตุจักร จำนวน 30 คน ระหว่างวันที่ 20-26 กรกฎาคม 2552 แล้วนำการวิเคราะห์ความเชื่อมั่นของแบบสอบถามโดยใช้วิธีหาสัมประสิทธิ์ (α - Coefficient)

ของครอนบัค (Cronbach) ได้ค่าความ เชื่อมั่นที่ 0.794 และนำแบบสอบถามไปใช้ เก็บข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยจะดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลดังนี้

1. นำหนังสือแนะนำตัว จากบัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒแสดงต่อกรรมการ ขนส่งทางบก จ.นนทบุรี เพื่อขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยติดต่อผู้อำนวยการสำนัก มาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถยนต์เพื่อชี้แจงลักษณะและวิธีการตอบแบบสอบถามแก่ผู้ทำ ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ
2. นำแบบสอบถามที่ผ่านการปรับปรุงคุณภาพแล้วไปเก็บรวบรวมข้อมูลในระหว่างวันที่ 1 – 31 สิงหาคม 2552 ในการเก็บแบบสอบถาม
3. ตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลและจัดระบบข้อมูลก่อนนำไปวิเคราะห์

การจัดทำและการวิเคราะห์ข้อมูล

การจัดทำข้อมูล

1. ตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถามทั้งหมด
2. นำแบบสอบถามที่ได้ตรวจสอบความสมบูรณ์แล้วมาลงรหัส(Coding)ในแบบลงรหัสแล้ว ประมวลผลข้อมูลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์
3. นำข้อมูลที่ลงรหัสแล้วไปบันทึกในเครื่องคอมพิวเตอร์เพื่อประมวลผลโดยใช้โปรแกรม สถิติสำเร็จรูปเพื่อการวิจัยทางสังคมศาสตร์

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. การวิเคราะห์ทางสถิติโดยใช้ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเพื่ออธิบายตัว แปรปัจจัยส่วนบุคคล ตัวแปรปัจจัยเศรษฐกิจและสังคม พฤติกรรมการใช้รถยนต์ของผู้ทำประกันภัย รถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี
2. การวิเคราะห์ถึงความสัมพันธ์ของตัวแปรต่างๆ โดยใช้สถิติไคสแควร์(Chi-Square) โดย กำหนดระดับความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95และร้อยละ 99 เพื่อทดสอบสมมติฐาน

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลได้แก่

1. ค่าร้อยละ เป็นค่าสถิติที่บอกถึงสัดส่วนจำนวนต่อร้อยใช้กับข้อมูลส่วนบุคคล ข้อมูลเศรษฐกิจและสังคม และพฤติกรรมการใช้รถยนต์ของผู้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี คำนวณจากสูตร (ธานินทร์ ศิลป์จารุ. 2548: 152)

$$\text{ร้อยละ (\%)} = \frac{X \times 100}{n}$$

X = จำนวนข้อมูล(ความถี่) ที่ต้องการนำมาหาค่าร้อยละ

n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

2. ค่าเฉลี่ย (Mean) เพื่อเป็นการวัดค่ากลางของข้อมูลใช้กับข้อมูลเศรษฐกิจและสังคม คำนวณจากสูตร (กัลยา วาณิชย์บัญชา. 2544: 36)

$$\bar{X} = \frac{\sum X}{n}$$

$\bar{X}$ = ค่าคะแนนเฉลี่ย

$\sum X$ = ผลรวมของคะแนนทั้งหมด

n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

3. ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) เพื่อต้องการทราบการกระจายของข้อมูลใช้กับข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม คำนวณจากสูตร(กัลยา วาณิชย์บัญชา. 2544: 36)

$$S.D. = \sqrt{\frac{\sum (X - \bar{X})^2}{(n - 1)}}$$

S.D. = ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนของกลุ่มตัวอย่าง

X = ข้อมูลแต่ละจำนวน

$\bar{X}$ = ค่าเฉลี่ยของข้อมูลในชุดนั้น

n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

4. สถิติที่ใช้หาความเชื่อมั่นของแบบสอบถามโดยใช้วิธีสัมประสิทธิ์แอลฟา

(α - Coefficient) ของครอนบัค (Cronbach) ควรมีค่าความเชื่อมั่นอย่างน้อย 0.71 นำไปใช้กับข้อมูลด้าน เศรษฐกิจและสังคม (เกียรติสุดา ศรีสุข. 2552: 144)

$$\alpha = \frac{n}{n-1} \left[1 - \frac{\sum S_i^2}{S_t^2} \right]$$

α = ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามทั้งฉบับ

n = จำนวนข้อของแบบสอบถาม

$\sum S_i^2$ = ผลรวมของความแปรปรวนของคะแนนรายข้อ

S_t^2 = ค่าความแปรปรวนของคะแนนแบบสอบถามทั้งฉบับ

5. ค่าไคสแควร์ (Chi – Square) ใช้ทดสอบความเป็นอิสระระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลและ ปัจจัยเศรษฐกิจและสังคม กับ การทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี คือ สถิติไคสแควร์ (Chi-Square) คำนวณจากสูตร (กัลยา วานิชย์บัญชา. 2544: 182)

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^r \sum_{j=1}^c \frac{(O-E)^2}{E}, df = (r-1)(c-1)$$

χ^2 = ค่าไคสแควร์

O = ค่าความถี่ที่สังเกตได้

E = ค่าความถี่ที่คาดหวัง

$i=1$ = ความถี่ตามแถวตัวที่ $i=1$

$j=1$ = ความถี่ตัวที่ตามคอลัมน์ที่ $j=1$

r = ค่าของจำนวนแถว

c = ค่าของจำนวนคอลัมน์

df = ค่าองศาแห่งความอิสระ (Degree of freedom)

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลของงานวิจัยเรื่อง “ปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี” ผู้วิจัยแบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 4 ตอน และเพื่อให้เกิดความเข้าใจผู้วิจัยจึงกำหนดสัญลักษณ์และอักษรย่อในการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

สัญลักษณ์ที่ใช้ในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล

n	แทน	ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง
$\bar{X}$	แทน	ค่าเฉลี่ย
S.D.	แทน	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน
χ^2	แทน	ค่า Chi-Square
Sig.	แทน	ค่านัยสำคัญที่ได้จากการทดสอบ
**	แทน	มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01
*	แทน	มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลและการแปลผลการวิเคราะห์ข้อมูลการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้วิเคราะห์และนำเสนอในรูปแบบของตารางประกอบคำอธิบายโดยเรียงลำดับหัวข้อเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ ปัจจัยเศรษฐกิจและสังคมที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ

สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ใน จ.นนทบุรี

2.1 ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพเศรษฐกิจและสังคม

2.2 ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี

2.3 การทดสอบสมมติฐานของปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยเศรษฐกิจและสังคมที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ. นนทบุรี

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์พฤติกรรมการใช้รถยนต์ของผู้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ส่วนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี

ตาราง 4 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	176	44
หญิง	224	56
รวม	400	100

จากตาราง 4 ผู้ที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ เป็นเพศหญิงจำนวน 224 คน คิดเป็นร้อยละ 56.0 ส่วนเพศชาย จำนวน 176 คน คิดเป็นร้อยละ 44.0

ตาราง 5 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 20 ปี	8	2
20 – 30 ปี	170	42.5
31 – 40 ปี	119	29.8
41 – 50 ปี	82	20.5
มากกว่า 51 ปีขึ้นไป	21	5.2
รวม	400	100

จากตาราง 5 ผู้ที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจฯ เมื่อพิจารณาอายุ พบว่า อายุระหว่าง 20-30 ปี จำนวน 170 คน คิดเป็นร้อยละ 42.50 ซึ่งมากที่สุด รองลงมาคืออายุ 31-40 ปี จำนวน 119 คน คิดเป็นร้อยละ 29.80

ตาราง 6 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่าปริญญาตรี	68	17
ระดับปริญญาตรี	265	66.2
สูงกว่าปริญญาตรี	67	16.8
รวม	400	100

จากตาราง 6 ผู้ที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจฯ เมื่อพิจารณาระดับการศึกษา พบว่าระดับการศึกษาปริญญาตรี จำนวน 265 คน คิดเป็นร้อยละ 66.20 ซึ่งมากที่สุด

ตาราง 7 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
รับราชการ	71	17.8
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	73	18.2
พนักงานบริษัทเอกชน	136	34
ค้าขาย หรือเจ้าของกิจการ	84	21
อื่นๆ	36	9
รวม	400	100

หมายเหตุ: อาชีพอื่นๆ ได้แก่ แม่บ้าน นักศึกษา ลูกจ้าง

จากตาราง 7 ผู้ที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจฯ เมื่อพิจารณาตามอาชีพพบว่า พนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 136 คนคิดเป็นร้อยละ 34.0 ซึ่งมากที่สุด รองลงมาคืออาชีพค้าขายหรือเจ้าของกิจการ จำนวน 84 คน คิดเป็นร้อยละ 21.0

ตาราง 8 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามสถานภาพการสมรส

สถานภาพการสมรส	จำนวน	ร้อยละ
โสด	224	56
สมรส	148	37
หม้ายหรือหย่าร้าง	28	7
รวม	400	100

จากตาราง 8 ผู้ที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจฯ เมื่อพิจารณาสถานภาพการสมรสพบว่า สถานภาพโสด จำนวน 224 คนคิดเป็นร้อยละ 56.0 ซึ่งมากที่สุด

**ส่วนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล ปัจจัยเศรษฐกิจและสังคมที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ
สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ใน จ.นนทบุรี**

2.1 ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพเศรษฐกิจและสังคม

ตาราง 9 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้สุทธิต่อเดือน

รายได้สุทธิต่อเดือน	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 8,001 บาท	32	8
8,001 – 13,000 บาท	110	27.5
13,001 – 18,000 บาท	93	23.2
18,001 – 23,000 บาท	80	20
23,001- 28,000 บาท	31	7.8
มากกว่า 28,001 ขึ้นไป	54	13.5
รวม	400	100

จากตาราง 9 ผู้ที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจฯ เมื่อพิจารณารายได้สุทธิต่อเดือนพบว่ารายได้สุทธิระหว่าง 8,001 – 13,000 บาท จำนวน 110 คน คิดเป็นร้อยละ 27.5 ซึ่งมากที่สุดรองลงมาคือมีรายได้สุทธิระหว่าง 13,001 – 18,000 บาท จำนวน 93 คน คิดเป็นร้อยละ 23.2

ตาราง 10 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามค่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์ต่อปี

ค่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์ต่อปี	จำนวน	ร้อยละ
0 – 2,000 บาท	6	1.6
2,001 – 4,000 บาท	30	7.9
4,001 – 6,000 บาท	16	4.2
6,001 – 8,000 บาท	49	12.8
8,001 – 10,000 บาท	33	8.6
10,001 – 12,000 บาท	38	9.9
12,001 – 14,000 บาท	38	9.9
14,001 – 16,000 บาท	52	13.6
มากกว่า 16,000 บาทขึ้นไป	120	31.4
รวม	382	100

หมายเหตุ : ข้อมูลค่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์ต่อปีเป็นข้อมูลปลายเปิดจึงมีข้อมูลที่ไม่ตอบ

จากตาราง 10 ผู้ที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจเมื่อพิจารณาค่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์ต่อปีพบว่า เสียค่าเบี้ยประกันภัยมากกว่า 16,000 บาทขึ้นไปจำนวน 120 คน คิดเป็นร้อยละ 31.40 ซึ่งมากที่สุดรองลงมาคือ เสียค่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์ อยู่ระหว่าง 14,001 – 16,000 บาทต่อปี จำนวน 52 คน คิดเป็นร้อยละ 13.6 เสียค่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์ อยู่ระหว่าง 6,001 – 8,000 บาทต่อปี จำนวน 49 คนคิดเป็นร้อยละ 12.80

2.2 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยเศรษฐกิจและสังคมที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์ หนึ่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี

ตาราง 11 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัย
รถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ. นนทบุรี

ปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัย รถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ในจ.นนทบุรี	ระดับความสำคัญ					ค่าเฉลี่ย	ค่า เบี่ยงเบน มาตรฐาน	ระดับของ ความสำคัญ
	5 มากที่สุด	4 มาก	3 ปาน กลาง	2 น้อย	1 น้อย ที่สุด	$(\bar{x})$	$(S.D.)$	
ด้านกรมธรรม์ประกันภัย โดยรวม	195	135	42	15	13	4.21	0.88	มากที่สุด
	(48.69)	(33.81)	(10.5)	(3.69)	(3.31)			
ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อชีวิต								
ร่างกาย หรืออนามัยของ บุคคลภายนอก	239(59.75)	109(27.25)	38(9.5)	10(2.5)	4(1)	4.42	0.84	มากที่สุด
ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อ ทรัพย์สินของบุคคลภายนอก	178(44.5)	166(41.5)	41(10.25)	11(2.75)	4(1)	4.26	0.83	มากที่สุด
ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อความ เสียหายของตัวรถยนต์	193(48.25)	133(33.25)	40(10)	17(4.25)	17(4.25)	4.17	1.05	มาก
ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อความ สูญหายและไฟไหม้ของตัวรถยนต์	169(4.25)	133(33.25)	49(12.25)	21(5.25)	28(7)	3.99	1.18	มาก
ด้านการส่งเสริมการขาย โดยรวม	98	164	96	27	15	3.76	0.82	มาก
	(24.58)	(41)	(24.08)	(6.67)	(3.67)			
การโฆษณาประชาสัมพันธ์ที่ดี เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นในการทำ ประกันภัยรถยนต์	105(26.25)	181(45.25)	84(21)	23(5.75)	7(1.75)	3.89	0.92	มาก
การให้ส่วนลดค่าเบี้ยประกันภัย	104(26)	168(42)	91(22.75)	25(6.25)	12(3)	3.82	0.99	มาก
การให้สินค้าสมนาคุณเมื่อมีการ ซื้อกรมธรรม์ประกันภัย	86(21.5)	143(35.75)	114(28.5)	32(8)	25(6.25)	3.58	1.1	มาก

ตาราง 11 (ต่อ)

ปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัย รถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ในจ.นนทบุรี	ระดับความสำคัญ					ค่าเฉลี่ย	ค่า เบี่ยงเบน	ระดับของ ความสำคัญ
	5	4	3	2	1			
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด	$(\bar{x})$	$(S.D.)$	
ด้านความสะดวกในการใช้บริการ โดยรวม	149	150	69	23	10	4.01	0.77	มาก
	(37.15)	(37.45)	(17.15)	(5.7)	(2.55)			
ตัวแทนของบริษัทฯ มาพบและ แนะนำข้อมูลเกี่ยวกับการทำ ประกันภัย	137	171	58	29	5	4.02	0.94	มาก
	(34.25)	(42.75)	(14.5)	(7.25)	(1.25)			
ช่องทางการติดต่อทำประกันภัยมี หลายช่องทาง เช่น Call Center ,Website,Bank	144	157	68	27	4	4.03	0.94	มาก
	(36)	(39.25)	(17)	(6.75)	(1)			
พนักงานมาตรวจสอบอุบัติเหตุได้ อย่างรวดเร็ว	142	150	76	17	15	3.97	1.03	มาก
	(35.5)	(37.5)	(19)	(4.25)	(3.75)			
บริษัทประกันภัยจ่ายค่าสินไหม ทดแทนได้อย่างสะดวกและ รวดเร็ว	137	149	75	28	11	3.93	1.03	มาก
	(34.25)	(37.25)	(18.75)	(7)	(2.75)			
ข้อมูลรถยนต์อยู่ในระดับ มาตรฐาน	183	122	66	13	16	4.11	1.05	มาก
	(45.75)	(30.5)	(16.5)	(3.25)	(4)			

ตาราง 11 (ต่อ)

ปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัย รถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับ รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ในจ.นนทบุรี	ระดับความสำคัญ					ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน	ระดับของ ความสำคัญ
	5 มากที่สุด	4 มาก	3 ปาน กลาง	2 น้อย	1 น้อย ที่สุด	$(\bar{x})$	มาตรฐาน $(S.D.)$	
ด้านภาพลักษณ์บริษัทประกันภัย โดยรวม	139 (34.81)	158 (39.38)	76 (18.88)	22 (5.38)	6 (1.56)	4.01	0.74	มาก
ความมีชื่อเสียงของบริษัท ประกันภัย	150 (37.5)	165 (41.25)	73 (18.25)	11 (2.75)	1 (0.25)	4.13	0.82	มาก
ความมั่นคงของบริษัทประกันภัย	164 (41)	157 (39.25)	66 (16.5)	11 (2.75)	2 (0.5)	4.18	0.84	มาก
การมีส่วนร่วมในการช่วยเหลือ สังคมของบริษัทประกันภัย	84 (21)	149 (37.25)	111 (27.75)	40 (10)	16 (4)	3.61	1.05	มาก
ความซื่อสัตย์ในการให้บริการและ เป็นที่ไว้วางใจ	159 (39.75)	159 (39.75)	52 (13)	24 (6)	6 (1.5)	4.1	0.95	มาก

จากตาราง 11 ผู้ที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจฯ เมื่อพิจารณาปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี

ปัจจัยในเรื่อง ธรรมเนียมประกันภัยโดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุดโดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.21 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่าระดับความสำคัญอยู่ในระดับมากที่สุดได้แก่ ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยของบุคคลภายนอก และความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก โดยมีค่าเฉลี่ย 4.42 และ 4.26 ตามลำดับ ส่วนระดับความสำคัญอยู่ในระดับมากได้แก่ ความคุ้มครองความรับผิด

ต่อความเสียหายของตัวรถยนต์ และ ความคุ้มครองความรับผิดชอบความสูญหายและไฟไหม้ของตัวรถยนต์ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.17 และ 3.99 ตามลำดับ

ปัจจัยในเรื่อง การส่งเสริมการขาย โดยรวมอยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.76 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ทุกด้านมีระดับความสำคัญอยู่ในระดับมาก ได้แก่ โฆษณาประชาสัมพันธ์ที่ดี เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นในการทำประกันภัยรถยนต์ การให้ส่วนลดค่าเบี้ยประกันภัย และการให้สินค้าสมนาคุณเมื่อมีการซื้อกรมธรรม์ประกันภัย โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.89 3.82 และ 3.58 ตามลำดับ

ปัจจัยในเรื่อง ความสะดวกในการใช้บริการ โดยรวมอยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.01 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ทุกด้านมีระดับความสำคัญอยู่ในระดับมาก ได้แก่ ตัวแทนของบริษัทมาพบ และแนะนำข้อมูลเกี่ยวกับการทำประกันภัย ช่องทางการติดต่อทำประกันภัยมีหลายช่องทาง เช่น การบริการ และการประชาสัมพันธ์ผ่านทางโทรศัพท์ (Call Center) การบริการบนอินเทอร์เน็ต (Website) การบริการผ่านธนาคาร (Bank) พนักงานมาตรวจสอบอุบัติเหตุได้อย่างรวดเร็ว บริษัทประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว อยู่ซ่อมรถยนต์อยู่ในระดับมาตรฐาน โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.02 ,4.03,3.97,3.93,4.11 ตามลำดับ

ปัจจัยในเรื่อง ภาพลักษณ์บริษัทประกันภัย โดยรวมอยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.01 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ทุกด้านมีระดับความสำคัญอยู่ในระดับมาก ได้แก่ ความมีชื่อเสียงของบริษัทประกันภัย ความมั่นคงของบริษัทประกันภัย การมีส่วนร่วมในการช่วยเหลือสังคมของบริษัทประกันภัย ความซื่อสัตย์ในการให้บริการและเป็นที่น่าไว้วางใจ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.13 , 4.18 , 3.61 ,4.10 ตามลำดับ

2.3 การทดสอบสมมติฐานของปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยเศรษฐกิจและสังคมที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ใน จ.นนทบุรี โดยใช้สถิติ Chi-Square

- สมมติฐานที่ 1** ปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี ซึ่งประกอบด้วย
- สมมติฐานที่ 1.1** เพศมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี

ตาราง 12 ผลการทดสอบสมมติฐานของเพศกับ การทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์
นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี

การทำประกันภัยภาคสมัครใจ	เพศ		รวม
	ชาย	หญิง	
การประกันภัยประเภท 1	113 (64.2)	166 (74.11)	279 (69.75)
การประกันภัยประเภท 2	20 (11.36)	34 (15.18)	54 (13.5)
การประกันภัยประเภท 3	43 (24.43)	24 (10.71)	67 (16.75)
รวม	176 (100)	224 (100)	400 (100)

การทดสอบสมมติฐานทาง

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

$$\chi^2 = 13.520 \quad \text{Sig.} = 0.001^{**}$$

จากตาราง 12 ผลการทดสอบความสัมพันธ์พบว่า ได้ค่า χ^2 เท่ากับ 13.520 และค่านัยสำคัญเท่ากับ 0.001 ซึ่งน้อยกว่าค่านัยสำคัญ 0.01 หมายความว่า เพศมีความสัมพันธ์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ดังนั้นสรุปได้ว่าเพศมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี

สมมติฐานที่ 1.2 อายุมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี

ตาราง 13 ผลการทดสอบสมมติฐานของอายุกับ การทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี

การทำประกันภัย ภาคสมัครใจ	อายุ					รวม
	ต่ำกว่า 20 ปี	20-30 ปี	31-40 ปี	41-50 ปี	มากกว่า 51 ปีขึ้นไป	
การประกันภัยประเภท 1	5 (62.5)	123 (72.35)	79 (66.39)	59 (7.2)	13 (61.9)	279 (69.75)
การประกันภัยประเภท 2	1 (12.5)	26 (15.29)	17 (14.29)	7 (0.85)	3 (14.29)	54 (13.5)
การประกันภัยประเภท 3	2 (25)	21 (12.35)	23 (19.33)	16 (1.95)	5 (23.81)	67 (16.75)
รวม	8 (100)	170 (100)	119 (100)	82 (100)	21 (100)	400 (100)

การทดสอบสมมติฐาน

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

$$\chi^2 = 6.390 \quad \text{Sig.} = 0.604$$

จากตาราง 13 ผลการทดสอบความสัมพันธ์พบว่า ได้ค่า χ^2 เท่ากับ 6.390 และค่านัยสำคัญเท่ากับ 0.604 ซึ่งมากกว่าค่านัยสำคัญ 0.05 หมายความว่า อายุมีความสัมพันธ์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรีอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นสรุปว่า อายุไม่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี

สมมติฐานที่ 1.3 ระดับการศึกษามีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับ

รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี

ตาราง 14 ผลการทดสอบสมมติฐานของระดับการศึกษากับ การทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับ
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี

การทำประกันภัย ภาคสมัครใจ	ระดับการศึกษา			รวม
	ต่ำกว่าระดับ ปริญญาตรี	ระดับปริญญาตรี	สูงกว่าระดับ ปริญญาตรี	
การประกันภัยประเภท 1	42 (61.76)	186 (70.19)	51 (76.12)	279 (69.75)
การประกันภัยประเภท 2	7 (10.29)	41 (15.47)	6 (8.96)	54 (13.5)
การประกันภัยประเภท 3	19 (27.94)	38 (14.34)	10 (14.93)	67 (16.75)
รวม	68 (100)	265 (100)	67 (100)	400 (100)

การทดสอบสมมติฐาน

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

$$\chi^2 = 9.461 \quad \text{Sig.} = 0.051$$

จากตาราง 14 ผลการทดสอบความสัมพันธ์พบว่า ได้ค่า χ^2 เท่ากับ 9.461 และค่านัยสำคัญเท่ากับ 0.051 ซึ่งมากกว่าค่านัยสำคัญ 0.05 หมายความว่า ระดับการศึกษามีความสัมพันธ์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรีหรือไม่ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นสรุปว่า ระดับการศึกษาไม่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี

สมมติฐานที่ 1.4 อาชีพมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่ง
ส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี

ตาราง 15 ผลการทดสอบสมมติฐานของอาชีพกับ การทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่ง
ส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี

การทำประกันภัย ภาคสมัครใจ	อาชีพ					รวม
	รับราชการ	พนักงาน รัฐวิสาหกิจ	พนักงาน บริษัทเอกชน	ค้าขายหรือ เจ้าของกิจการ	อื่นๆ โปรครระบุ	
การประกันภัยประเภท	30	54	105	58	21	279
	(57.75)	(73.97)	(77.21)	(69.05)	(58.33)	(69.75)
การประกันภัยประเภท 2	17	9	14	10	4	54
	(23.94)	(12.33)	(10.29)	(11.9)	(11.11)	(13.5)
การประกันภัยประเภท 3	13	10	17	16	11	67
	(18.31)	(13.7)	(12.5)	(19.05)	(30.56)	(16.75)
รวม	71	73	136	84	36	400
	(100)	(100)	(100)	(100)	(100)	(100)

การทดสอบสมมติฐาน

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

$\chi^2 = 16.909$ Sig.=0.031*

หมายเหตุ : อาชีพอื่นๆ ได้แก่ แม่บ้าน นักศึกษา ลูกจ้าง

จากตาราง 15 ผลการทดสอบความสัมพันธ์พบว่า ได้ค่า χ^2 เท่ากับ 16.909 และระดับนัยสำคัญเท่ากับ 0.031 ซึ่งน้อยกว่าค่านัยสำคัญ 0.05 หมายความว่า อาชีพมีความสัมพันธ์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้น สรุปได้ว่า อาชีพมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี

สมมติฐานที่ 1.5 สถานภาพทางการสมรสมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ

สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี

ตาราง 16 ผลการทดสอบสมมติฐานของสถานภาพการสมรสกับ การทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ

สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี

การทำประกันภัยภาคสมัครใจ	สถานภาพทางการสมรส			รวม
	โสด	สมรส	หม้ายหรือหย่า	
การประกันภัยประเภท 1	154 (68.75)	103 (69.59)	22 (78.57)	279 (69.75)
การประกันภัยประเภท 2	32 (14.29)	20 (13.51)	2 (7.14)	54 (13.5)
การประกันภัยประเภท 3	38 (16.96)	25 (16.89)	4 (14.29)	67 (16.75)
รวม	224 (100)	148 (100)	28 (100)	400 (100)

การทดสอบสมมติฐาน

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

$$\chi^2 = 1.395 \quad \text{Sig.} = 0.845$$

จากตาราง 16 ผลการทดสอบความสัมพันธ์พบว่า ได้ค่า χ^2 เท่ากับ 1.395 และค่า nัยสำคัญเท่ากับ 0.845 ซึ่งมากกว่าค่า nัยสำคัญ 0.05 หมายความว่า สถานภาพทางการสมรสมีความสัมพันธ์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรีอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นสรุปว่า สถานภาพทางการสมรสไม่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี

ตาราง 17 แสดงสรุปผลการทดสอบสมมติฐานที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาค
สมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี ได้ดังตารางต่อไปนี้

สมมติฐานที่	ปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี	ผลการทดสอบ	
		มีผล	ไม่มีผล
1.1	เพศมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี	√	
1.2	อายุมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี		√
1.3	ระดับการศึกษามีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี		√
1.4	อาชีพมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี	√	
1.5	สถานภาพทางการสมรสมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี		√

สมมติฐานที่ 2 ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี ประกอบด้วย

สมมติฐานที่ 2.1 รายได้สุทธิต่อเดือนมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี

ตาราง 18 ผลการทดสอบสมมติฐานของรายได้สุทธิต่อเดือนกับการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี

การทำประกันภัย ภาคสมัครใจ	รายได้สุทธิต่อเดือน						รวม
	น้อยกว่า 8,001 บาท	8,001- 13,000 บาท	13,001- 18,000 บาท	18,001- 23,000 บาท	23,001- 28,000 บาท	มากกว่า 28,001 บาท ขึ้นไป	
การประกันภัย	17	60	59	68	25	50	279
ประเภท 1	(53.13)	(54.55)	(63.44)	(85)	(80.65)	(92.59)	(69.75)
การประกันภัย	4	26	12	7	3	2	54
ประเภท 2	(12.5)	(23.64)	(12.9)	(8.75)	(9.68)	(3.7)	(13.5)
การประกันภัย	11	24	22	5	3	2	67
ประเภท 3	(34.38)	(21.82)	(23.66)	(6.25)	(9.68)	(3.7)	(16.75)
รวม	32	110	93	80	31	54	400
	(100)	(100)	(100)	(100)	(100)	(100)	(100)

การทดสอบสมมติฐานทาง

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

$$\chi^2 = 48.559 \quad \text{Sig.} = 0.000^*$$

จากตาราง 18 ผลการทดสอบความสัมพันธ์พบว่า ได้ค่า χ^2 เท่ากับ 48.559 และค่านัยสำคัญเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่าค่านัยสำคัญ 0.01 หมายความว่า รายได้สุทธิต่อเดือนมีความสัมพันธ์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ดังนั้นสรุปได้ว่ารายได้สุทธิต่อเดือนมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี

สมมติฐานที่ 2.2 ค่าเบี้ยประกันภัยมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี ตาราง 19 ผลการทดสอบสมมติฐานของค่าเบี้ยประกันภัยกับ การทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี

	ค่าเบี้ยประกันภัย									รวม
	0-2,0000	2,001-4,000	4,001-6,000	6,001-	8,001-	10,001-	12,001-	14,001-	มากกว่า	
	บาท	บาท	บาท	8,000บาท	10,000บาท	12,000บาท	14,000บาท	16,000บาท	16,000 บาทขึ้นไป	
การทำประกันภัยภาคสมัครใจ										
การประกันภัยประเภท 1	0	0	0	6	22	26	38	52	120	264
	-	-	-	(12.24)	(66.67)	(68.42)	(100)	(100)	(100)	(69.11)
การประกันภัยประเภท 2	0	1	5	25	11	12	0	0	0	54
	-	(3.33)	(31.25)	(51.02)	(33.33)	(31.58)	-	-	-	(14.14)
การประกันภัยประเภท 3	6	29	11	18	0	0	0	0	0	64
	(100)	(96.67)	(68.75)	(36.73)	-	-	-	-	-	(16.75)
รวม	6	30	16	49	33	38	38	52	120	382
	(100)	(100)	(100)	(100)	(100)	(100)	(100)	(100)	(100)	(100)

การทดสอบสมมติฐานทาง

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

$$\chi^2 = 411.89$$

Sig=0.000**

จากตาราง 16 ผลการทดสอบความสัมพันธ์พบว่า ได้ค่า χ^2 เท่ากับ 411.897 และค่านัยสำคัญเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่าค่านัยสำคัญ 0.01 หมายความว่า ค่าเบี่ยงประกันภัยมีความสัมพันธ์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ดังนั้นสรุปได้ว่าค่าเบี่ยงประกันภัยมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี

สมมติฐานที่ 2.3 กรณธรรมชาติประกันภัยมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี

ตาราง 20 ผลการทดสอบสมมติฐานของกรณธรรมชาติประกันภัยกับการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี

	ระดับความสำคัญด้านกรณธรรมชาติประกันภัย					รวม
	5	4	3	2	1	
การทำประกันภัยภาคสมัครใจ	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
การประกันภัยประเภท 1	198 (78.88)	65 (70.65)	8 (29.63)	5 (23.81)	3 (33.33)	279 (69.75)
การประกันภัยประเภท 2	28 (11.16)	16 (17.39)	5 (18.52)	4 (19.05)	1 (11.11)	54 (13.5)
การประกันภัยประเภท 3	25 (9.96)	11 (11.96)	14 (51.85)	12 (57.14)	5 (55.56)	67 (16.75)
รวม	251 (100)	92 (100)	27 (100)	21 (100)	9 (100)	400 (100)

การทดสอบสมมติฐานทาง

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

$\chi^2 = 76.963$ Sig=0.000**

จากตาราง 20 ผลการทดสอบความสัมพันธ์พบว่า ได้ค่า χ^2 เท่ากับ 76.963 และค่านัยสำคัญเท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่าค่านัยสำคัญ 0.01 หมายความว่า กรรมธรรม์ประกันภัยมีความสัมพันธ์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ดังนั้นสรุปได้ว่ากรรมธรรม์ประกันภัยมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี

สมมติฐานที่ 2.4 การส่งเสริมการขายมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี

ตาราง 21 ผลการทดสอบสมมติฐานของการส่งเสริมการขายกับ การทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี

	ระดับความสำคัญด้านการส่งเสริมการขาย					รวม
	5	4	3	2	1	
การทำประกันภัยภาคสมัครใจ	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
การประกันภัยประเภท 1	92 (74.19)	108 (73.47)	58 (65.17)	16 (50)	5 (62.5)	279 (69.75)
การประกันภัยประเภท 2	16 (12.9)	24 (16.33)	10 (11.24)	3 (9.38)	1 (12.5)	54 (13.5)
การประกันภัยประเภท 3	16 (12.9)	15 (10.2)	21 (23.6)	13 (40.63)	2 (25)	67 (16.75)
รวม	124 (100)	147 (100)	89 (100)	32 (100)	8 (100)	400 (100)

การทดสอบสมมติฐานทางสถิติ

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

$\chi^2 = 22.971$ Sig.=0.003**

จากตาราง 21 ผลการทดสอบความสัมพันธ์พบว่า ได้ค่า χ^2 เท่ากับ 22.971 และค่านัยสำคัญเท่ากับ 0.003 ซึ่งน้อยกว่าค่านัยสำคัญ 0.01 หมายความว่า การส่งเสริมการขายมีความสัมพันธ์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ดังนั้นสรุปได้ว่าการส่งเสริมการขายมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี

สมมติฐานที่ 2.5 ความสะดวกในการใช้บริการมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี

ตาราง 22 ผลการทดสอบสมมติฐานของความสะดวกในการใช้บริการกับ การทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี

	ระดับความสำคัญด้านความสะดวกในการใช้บริการ					รวม
	5	4	3	2	1	
การทำประกันภัยภาคสมัครใจ	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
การประกันภัยประเภท 1	150 (76.53)	90 (67.16)	28 (53.85)	10 (71.43)	1 (25)	279 (69.75)
การประกันภัยประเภท 2	29 (14.8)	17 (12.69)	7 (13.46)	0 -	1 (25)	54 (13.5)
การประกันภัยประเภท 3	17 (8.67)	27 (20.15)	17 (32.69)	4 (28.570)	2 (50)	67 (16.75)
รวม	196 (100)	134 (100)	52 (100)	14 (100)	4 (100)	400 (100)

การทดสอบสมมติฐานทาง

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

$\chi^2 = 27.307$ Sig.=0.001**

จากตาราง 22 ผลการทดสอบความสัมพันธ์พบว่า ได้ค่า χ^2 เท่ากับ 27.307 และค่านัยสำคัญเท่ากับ 0.001 ซึ่งน้อยกว่าค่านัยสำคัญ 0.01 หมายความว่า ความสะดวกในการใช้บริการมีความสัมพันธ์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ดังนั้นสรุปได้ว่าความสะดวกในการใช้บริการมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี

สมมติฐานที่ 2.6 ภาพลักษณ์บริษัทประกันภัยมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัคร

ใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี

ตาราง 23 ผลการทดสอบสมมติฐานของภาพลักษณ์บริษัทประกันภัยกับการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี

	ระดับความสำคัญด้านภาพลักษณ์บริษัทประกันภัย					รวม
	5	4	3	2	1	
การทำประกันภัยภาคสมัครใจ	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	
การประกันภัยประเภท 1	130 (74.29)	104 (69.33)	34 (60.71)	10 (58.820)	1 (50)	279 (69.75)
การประกันภัยประเภท 2	27 (15.43)	18 (12)	6 (10.71)	2 (11.76)	1 (50)	54 (13.5)
การประกันภัยประเภท 3	18 (10.29)	28 (18.67)	16 (28.57)	5 (29.41)	0 -	67 (16.75)
รวม	175 (100)	150 (100)	56 (100)	17 (100)	2 (100)	400 (100)

การทดสอบสมมติฐานทางสถิติ

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

$\chi^2 = 15.973$ Sig.=0.043*

จากตาราง 23 ผลการทดสอบความสัมพันธ์พบว่า ได้ค่า χ^2 เท่ากับ 15.973 และค่านัยสำคัญ เท่ากับ 0.043 ซึ่งน้อยกว่าค่านัยสำคัญ 0.05 หมายความว่า ภาพลักษณ์บริษัทประกันภัยมีความสัมพันธ์ต่อ การทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรีอย่างมี นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนั้นสรุปได้ว่าภาพลักษณ์บริษัทประกันภัยมีผลต่อการทำประกันภัย รถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี

ตาราง 24 แสดงสรุปผลการทดสอบสมมติฐานที่ 2 ปัจจัยเศรษฐกิจและสังคมมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี ได้ดังตารางต่อไปนี้

สมมติฐานที่	ปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี	ผลการทดสอบ	
		มีผล	ไม่มีผล
2.1	รายได้สุทธิต่อเดือนมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี	√	
2.2	ค่าเบี้ยประกันภัยมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี	√	
2.3	กรมธรรม์ประกันภัยมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี	√	
2.4	การส่งเสริมการขายมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี	√	
2.5	ความสะดวกในการใช้บริการมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี	√	
2.6	ภาพลักษณ์บริษัทประกันภัยมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี	√	

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์พฤติกรรมการใช้รถยนต์ของผู้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี

ตาราง 25 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามยี่ห้อรถยนต์

ยี่ห้อรถยนต์	จำนวน	ร้อยละ
โตโยต้า	152	38
ฮอนด้า	129	32.2
นิสสัน	29	7.2
มิตซูบิชิ	36	9
ยี่ห้ออื่นๆ	54	13.5
รวม	400	100

หมายเหตุ : ยี่ห้ออื่น ๆ ได้แก่ เบนซ์ บีเอ็ม เฟอร์ด มาสด้า เซฟโรเรต เล็กซัส วอลโว่ ออดี โอเปิล ออสติน

จากตาราง 22 ผู้ที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจฯ พิจารณาตามยี่ห้อรถยนต์พบว่า ยี่ห้อโตโยต้า จำนวน 152 คน คิดเป็นร้อยละ 38.0 ซึ่งมากที่สุดรองลงมาคือ ฮอนด้าจำนวน 129 คนคิดเป็นร้อยละ 32.2

ตาราง 26 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามขนาดเครื่องยนต์

ขนาดเครื่องยนต์	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกิน 1,600 ซี.ซี.	60	15
1,601 – 2,000 ซี.ซี.	189	47.2
2,001 – 2,500 ซี.ซี.	128	32
2,500 ซี.ซี.ขึ้นไป	23	5.8
รวม	400	100

จากตาราง 26 ผู้ที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจฯ พิจารณาตามขนาดเครื่องยนต์ พบว่าเครื่องยนต์ขนาด 1,601 – 2,000 ซี.ซี. จำนวน 189 คน คิดเป็นร้อยละ 47.2 ซึ่งมากที่สุดรองลงมาคือ ใช้รถยนต์ขนาด 2,001 – 2,500 ซี.ซี.จำนวน 128 คน คิดเป็นร้อยละ 32.0

ตาราง 27 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะเวลาในการใช้

ระยะเวลาในการใช้	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกิน 6 ปี	200	50
6 – 10 ปี	150	37.5
11 – 15 ปี	26	6.5
16 – 20 ปี	16	4
20 ปีขึ้นไป	8	2
รวม	400	100

จากตาราง 27 ผู้ที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจฯ พิจารณาตามระยะเวลาในการใช้พบว่ารถยนต์มีระยะเวลาไม่เกิน 6 ปี จำนวน 200 คน คิดเป็นร้อยละ 50.0 ซึ่งมากที่สุดรองลงมาคือ ใช้รถยนต์มีระยะเวลา 6 – 10 ปี จำนวน 150 คน คิดเป็นร้อยละ 37.5

ตาราง 28 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความถี่ในการใช้

ความถี่ในการใช้	จำนวน	ร้อยละ
1 – 2 วันต่อสัปดาห์	34	8.5
3 - 4 วันต่อสัปดาห์	124	31
5 - 7 วันต่อสัปดาห์	242	60.5
รวม	400	100

จากตาราง 28 ผู้ที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจฯ พิจารณาตามความถี่ในการใช้พบว่าใช้รถยนต์ 5-7 วันต่อสัปดาห์ จำนวน 242 คน คิดเป็นร้อยละ 60.5 ซึ่งมากที่สุด

ตาราง 29 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความเร็วในการขับขี่

ความเร็วในการขับขี่	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกิน 80 กม./ชม.	62	15.5
81-100 กม./ชม.	195	48.8
101-120 กม./ชม.	102	25.5
120 กม./ชม.ขึ้นไป	41	10.2
รวม	400	100

จากตาราง 29 ผู้ที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจพิจารณาตามความเร็วในการขับขี่พบว่าใช้รถยนต์ด้วยความเร็ว 81 -100 กม./ชม. จำนวน 195 คน คิดเป็นร้อยละ 48.8 ซึ่งมากที่สุดรองลงมาคือ ใช้รถยนต์ด้วยความเร็ว 101 – 120 กม./ชม. จำนวน 102 คน คิดเป็นร้อยละ 25.5

ตาราง 30 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเวลาที่ใช้ในการเดินทาง

เวลาที่ใช้ในการเดินทาง	จำนวน	ร้อยละ
เวลา 05.00-09.00 น.	198	49.5
เวลา 09.01-13.00 น.	202	50.5
เวลา 13.01-17.00 น.	170	42.5
เวลา 17.01-21.00 น.	250	62.5
เวลาอื่นๆ...	12	3
รวม	832	208

หมายเหตุ : เวลาอื่น ได้แก่ 21.01-01.00 01.01-05.00

จากตาราง 30 ผู้ที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจพิจารณาตามเวลาที่ใช้ในการเดินทางพบว่าใช้รถยนต์ในช่วงเวลา 17.01 – 21.00 น. จำนวน 250 คน คิดเป็นร้อยละ 62.5 ซึ่งมากที่สุด

ตาราง 31 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ

ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ	จำนวน	ร้อยละ
การประกันภัยประเภท 1	279	69.8
การประกันภัยประเภท 2	54	13.5
การประกันภัยประเภท 3	67	16.8
รวม	400	100

จากตาราง 31 ผู้ที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจพิจารณาตามประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจพบว่า ทำประกันภัยประเภท 1 จำนวน 279 คน คิดเป็นร้อยละ 69.8 ซึ่งมากที่สุด

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาวิจัยเรื่อง“ปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี”ซึ่งสรุปสาระสำคัญและผลของการศึกษาวิจัยได้ดังนี้

ความมุ่งหมายของการวิจัย

ในการศึกษาค้นคว้าเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี มีความมุ่งหมายเพื่อ

1. ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี
2. ศึกษาพฤติกรรมการใช้รถยนต์ของผู้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี

ความสำคัญของการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้จะเป็นประโยชน์ต่อ ธุรกิจประกันวินาศภัยสามารถนำผลการวิจัยไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงการประกันภัยรถยนต์ให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้นรวมทั้งหน่วยงานของภาครัฐอาจนำข้อมูลที่ได้ไปใช้เพื่อเป็นประโยชน์ต่อไป

ขอบเขตของการศึกษา

1. ขอบเขตของเนื้อหา

การศึกษาวิจัยครั้งนี้มุ่งศึกษา

1.1 ปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรีโดยศึกษาถึงปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยเศรษฐกิจและสังคม

1.2 พฤติกรรมการใช้รถยนต์ของผู้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรีโดยศึกษาถึง ยี่ห้อรถยนต์ ขนาดเครื่องยนต์ ระยะเวลาในการใช้ ความถี่ในการใช้ ความเร็วในการขับปี เวลาที่ใช้ในการเดินทาง การทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ประเภท 1,2,3 โดยทำการศึกษาระหว่างวันที่ 1 – 31 สิงหาคม 2552

2. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

2.1 ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ได้แก่ ประชากรที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี

2.2 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ได้แก่ ผู้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรีในระหว่างวันที่ 1- 31 สิงหาคม 2552 โดยวิธีการหาค่าจากตารางขนาดประชากรของยามาเน่ โดยกำหนดระดับความเชื่อมั่น ที่ 95 % Yamane (Taro Yamane. 1967: 886) ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน ซึ่งได้ จากการใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) (กัลยา วาณิชยปัญญา. 2544: 24) จนได้จำนวนตัวอย่างครบตามที่กำหนดไว้

สมมติฐานของการวิจัย

1. ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ สถานภาพทางการเงิน มีความสัมพันธ์กับการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ. นนทบุรี

2. ปัจจัยเศรษฐกิจและสังคม ได้แก่ รายได้สุทธิต่อเดือน ค่าเบี้ยประกันภัย กรมธรรม์ประกันภัย การส่งเสริมการขาย ความสะดวกในการใช้บริการ ภาพลักษณ์บริษัทประกันภัย มีความสัมพันธ์กับการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี

การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น โดยมีขั้นตอนดังนี้ศึกษาเอกสาร บทความ วารสาร ตำราเรียน และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาประกันภัยรถยนต์เป็นแนวทางในการสร้างแบบสอบถาม

1. ปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรีและพฤติกรรมการใช้รถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรีดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามข้อมูลในส่วนนี้

ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ สถานภาพทางการเงิน

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยเศรษฐกิจและสังคมที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์

ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี

2.1) ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับปัจจัยเศรษฐกิจและสังคมข้อมูลในส่วนนี้

ประกอบด้วย รายได้สุทธิต่อเดือน ค่าเบี้ยประกันภัย

2.2) ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยเศรษฐกิจและสังคมที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี รายละเอียดที่วัดความสำคัญประกอบด้วย ธรรมเนียมประกันภัย การส่งเสริมการขาย ความสะดวกในการใช้บริการ ภาพลักษณ์บริษัท ประกันภัยลักษณะของคำถามเป็นคำตอบที่มีตัวเลือก 5 ระดับคือ ซึ่งมีการให้คะแนนรวม แบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale)

(ชานินทร์ ศิลป์จารุ. 2548: 76)

- 5 หมายถึงให้ความสำคัญมากที่สุด
- 4 หมายถึงให้ความสำคัญมาก
- 3 หมายถึงให้ความสำคัญปานกลาง
- 2 หมายถึงให้ความสำคัญน้อย
- 1 หมายถึงให้ความสำคัญน้อยที่สุด

ระดับเกณฑ์การให้คะแนนค่าเฉลี่ยในแต่ละระดับนั้นให้สูตรการคำนวณช่วงกว้างของชั้นได้ดังนี้

$$\begin{aligned} \text{อันตรภาคชั้น} &= \frac{\text{พิสัย (Range)}}{\text{จำนวนชั้น (Class)}} \\ &= \frac{5-1}{5} \\ &= 0.8 \end{aligned}$$

เกณฑ์การประเมินผลได้ใช้เกณฑ์การประเมินดังต่อไปนี้ เป็นมาตราส่วนประมาณค่ามีน้ำหนักคะแนน 5 ระดับดังนี้

- ค่าเฉลี่ยตั้งแต่ 4.20-5.00 เป็นระดับที่ผู้เอาประกันให้ความสำคัญมากที่สุด
- ค่าเฉลี่ยตั้งแต่ 3.40-4.19 เป็นระดับที่ผู้เอาประกันให้ความสำคัญมาก
- ค่าเฉลี่ยตั้งแต่ 2.60-3.39 เป็นระดับที่ผู้เอาประกันให้ความสำคัญปานกลาง
- ค่าเฉลี่ยตั้งแต่ 1.80-2.59 เป็นระดับที่ผู้เอาประกันให้ความสำคัญน้อย
- ค่าเฉลี่ยตั้งแต่ 1.00-1.79 เป็นระดับที่ผู้เอาประกันให้ความสำคัญน้อยที่สุด

ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้รถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี แบบสอบถามประกอบด้วย ยี่ห้อรถยนต์

ขนาดเครื่องยนต์ ระยะเวลาในการใช้ ความถี่ในการใช้ ความเร็วในการขับขี่ เวลาที่ใช้ในการเดินทาง การทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ประเภท 1,2,3

1. นำแบบสอบถามที่สร้างเสร็จแล้วเสนออาจารย์ที่ปริญญานิพนธ์ เพื่อพิจารณาความครอบคลุมในเนื้อหา สำนวน และภาษาที่ใช้เพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีความสมบูรณ์
2. ดำเนินการหาคุณภาพของเครื่องมือโดยการนำแบบสอบถามที่สร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วไปให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบความชัดเจนของภาษา ความครอบคลุมของเนื้อหา เพื่อหาความเที่ยงตรงตามเนื้อหาของแบบสอบถาม (Content Validity)
3. นำแบบสอบถามที่ได้ผ่านการตรวจสอบจากผู้เชี่ยวชาญมาแก้ไขและนำเสนออาจารย์ที่ปริญญานิพนธ์เพื่อตรวจสอบความสมบูรณ์อีกครั้ง แล้วนำไปทดลองใช้กับประชากรที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนที่มาเสียภาษีรถยนต์ ณ.กรมการขนส่งทางบก เขตจตุจักรจำนวน 30 คน ระหว่างวันที่ 20-26 กรกฎาคม 2552 แล้วนำการวิเคราะห์ความเชื่อมั่นของแบบสอบถามโดยใช้วิธีหาค่าสัมประสิทธิ์ (α - Coefficient) ของครอนบาค (Cronbach) ได้ค่าความ เชื่อมั่นที่ 0.794 และนำแบบสอบถามไปใช้เก็บข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยจะดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลดังนี้

1. นำหนังสือแนะนำตัว จากบัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒแสดงต่อกรมการขนส่งทางบก จ.นนทบุรี เพื่อขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยติดต่อผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถยนต์เพื่อชี้แจงลักษณะและวิธีการตอบแบบสอบถามแก่ผู้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ
2. นำแบบสอบถามที่ผ่านการปรับปรุงคุณภาพแล้วไปเก็บรวบรวมข้อมูลในระหว่างวันที่ 1 – 31 สิงหาคม 2552 ในการเก็บแบบสอบถาม
3. ตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลและจัดระบบข้อมูลก่อนนำไปวิเคราะห์

การจัดทำและการวิเคราะห์ข้อมูล

การจัดทำข้อมูล

1. ตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถามทั้งหมด
2. นำแบบสอบถามที่ได้ตรวจสอบความสมบูรณ์แล้วมาลงรหัส(Coding)ในแบบลงรหัสแล้วประมวลผลข้อมูลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์
3. นำข้อมูลที่ลงรหัสแล้วไปบันทึกในเครื่องคอมพิวเตอร์เพื่อประมวลผลโดยใช้โปรแกรมสถิติสำเร็จรูปเพื่อการวิจัยทางสังคมศาสตร์

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. การวิเคราะห์ทางสถิติโดยใช้ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานเพื่ออธิบายตัวแปรปัจจัยส่วนบุคคล ตัวแปรปัจจัยเศรษฐกิจและสังคม พฤติกรรมการใช้รถยนต์ของผู้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี
2. การวิเคราะห์ถึงความสัมพันธ์ของตัวแปรต่างๆ โดยใช้สถิติไคสแควร์(Chi-Square) โดยกำหนดระดับความเชื่อมั่นที่ร้อยละ 95และร้อยละ 99 เพื่อทดสอบสมมติฐาน

ผลการศึกษาวิจัย

ในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลและการแปลผลการวิเคราะห์ข้อมูลของการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้วิเคราะห์และนำเสนอข้อมูลจำนวน 400 รายโดยแบ่งเป็น 4 ตอน ดังนี้

ส่วนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี

1. เพศ

ผู้ที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจฯ เป็นเพศหญิง จำนวน 224 คน คิดเป็นร้อยละ 56 เพศชายจำนวน 176 คน คิดเป็นร้อยละ 44

2. อายุ

ผู้ที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจฯมีอายุระหว่าง 20-30 ปี จำนวน 170 คน คิดเป็นร้อยละ 42.50 ซึ่งมากที่สุด รองลงมาคืออายุ 31-40 ปี จำนวน 119 คน คิดเป็นร้อยละ 29.80 อายุ 41-50 ปี จำนวน 82 คนคิดเป็นร้อยละ 20.5 อายุ มากกว่า 51 ปีขึ้นไป จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 5.20 และอายุ ต่ำกว่า 20 ปีจำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0 ตามลำดับ

3. ระดับการศึกษา

ผู้ที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจฯ ระดับการศึกษาปริญญาตรี จำนวน 265 คน คิดเป็นร้อยละ 66.20 ซึ่งมากที่สุด รองลงมาคือ ระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี จำนวน 68 คน คิดเป็นร้อยละ 17.0 และระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 16.8 ตามลำดับ

4. อาชีพ

ผู้ที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจฯ พนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 136 คน คิดเป็นร้อยละ 34.0 ซึ่งมากที่สุด รองลงมาคืออาชีพค้าขายหรือเจ้าของกิจการ จำนวน 84 คนคิดเป็นร้อยละ 21.0 อาชีพพนักงานรัฐวิสาหกิจจำนวน 73 คนคิดเป็นร้อยละ 18.20 พนักงานรับราชการจำนวน 71 คนคิดเป็นร้อยละ 17.80 และอาชีพอื่นๆจำนวน 36 คนคิดเป็นร้อยละ 9.0 ตามลำดับ

5. สถานภาพการสมรส

ผู้ที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจฯ สถานภาพโสด จำนวน 224 คนคิดเป็น ร้อยละ 56.0 ซึ่ง มากที่สุดรองลงมาคือ สมรส จำนวน 148 คน คิดเป็นร้อยละ 37.0 และหม้ายหรือหย่าร้าง จำนวน 28 คนคิดเป็นร้อยละ 7.0 ตามลำดับ

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ ปัจจัยเศรษฐกิจและสังคมที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ใน จ.นนทบุรี

2.1 ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพเศรษฐกิจและสังคม

1. รายได้สุทธิต่อเดือน

ผู้ที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจฯ รายได้สุทธิระหว่าง 8,001 – 13,000 บาท จำนวน 110 คน คิดเป็นร้อยละ 27.5 ซึ่งมากที่สุดรองลงมาคือมีรายได้สุทธิระหว่าง 13,001 – 18,000 บาท จำนวน 93 คน คิดเป็นร้อยละ 23.2 รายได้สุทธิระหว่าง 18,001-23,000 บาท จำนวน 80 คนคิดเป็นร้อยละ 20.0 รายได้สุทธิมากกว่า 28,001 บาทขึ้นไป จำนวน 54 คนคิดเป็นร้อยละ 13.50 รายได้สุทธิน้อยกว่า 8,001 บาทจำนวน 32 คนคิดเป็นร้อยละ 8.0 และรายได้สุทธิอยู่ระหว่าง 23,0001- 28,000 บาท จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 7.8 ตามลำดับ

2. ค่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์ต่อปี

ผู้ที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจฯ เสียค่าเบี้ยประกันภัยมากกว่า 16,000 บาทขึ้นไป จำนวน 120 คน คิดเป็นร้อยละ 31.40 ซึ่งมากที่สุดรองลงมาคือ เสียค่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์ อยู่ระหว่าง 14,001 – 16,000 บาทต่อปี จำนวน 52 คน คิดเป็นร้อยละ 13.6 เสียค่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์

อยู่ระหว่าง 6,001 – 8,000 บาทต่อปี จำนวน 49 คนคิดเป็นร้อยละ 12.80 เสียค่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์ อยู่ระหว่าง 10,001 – 12,000 บาทต่อปีและ 12,001-14,000 บาทต่อปีจำนวน 38 คนคิดเป็นร้อยละ 9.9 เสียค่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์ อยู่ระหว่าง 8,001 – 10,000 บาทต่อปีจำนวน 33 คนคิดเป็นร้อยละ 8.60 เสียค่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์ อยู่ระหว่าง 2,001 – 4,000 บาทต่อปีจำนวน 30 คนคิดเป็นร้อยละ 7.90 เสียค่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์ อยู่ระหว่าง 4,001 – 6,000 บาทต่อปีจำนวน 16 คนคิดเป็นร้อยละ 4.20 และเสียค่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์อยู่ระหว่าง 0-2,000 บาทจำนวน 6 คนคิดเป็นร้อยละ 1.60 ตามลำดับ

2.2 ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี

1. กรมธรรม์ประกันภัย

โดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่าระดับความสำคัญอยู่ในระดับมากที่สุดได้แก่ ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกายหรืออนามัยของบุคคลภายนอก และความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ส่วนระดับความสำคัญอยู่ในระดับมากที่สุดได้แก่ ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อความเสียหายของตัวรถยนต์ และ ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อความสูญหายและไฟไหม้ของตัวรถยนต์

2. การส่งเสริมการขาย

โดยรวมอยู่ในระดับมากเมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ทุกด้านมีระดับความสำคัญอยู่ในระดับมากที่สุดได้แก่ โฆษณาประชาสัมพันธ์ที่ดีเพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นในการทำประกันภัยรถยนต์ การให้ส่วนลดค่าเบี้ยประกันภัย และการให้สินค้าสมนาคุณเมื่อมีการซื้อกรมธรรม์ประกันภัย

3. ความสะดวกในการใช้บริการ

โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ทุกด้านมีระดับความสำคัญอยู่ในระดับมากที่สุดได้แก่ ตัวแทนของบริษัทมาพบและแนะนำข้อมูลเกี่ยวกับการทำประกันภัย ช่องทางการติดต่อทำประกันภัยมีหลายช่องทาง เช่น Call Center ,Website,Bank พนักงานมาตรวจสอบอุบัติเหตุได้อย่างรวดเร็ว บริษัทประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว อยู่ซ่อมรถยนต์อยู่ในระดับมาตรฐาน

4. ภาพลักษณ์บริษัทประกันภัย

โดยรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ทุกด้านมีระดับความสำคัญอยู่ในระดับมากที่สุดได้แก่ ความมีชื่อเสียงของบริษัทประกันภัย ความมั่นคงของบริษัทประกันภัย การมีส่วนร่วมในการช่วยเหลือสังคมของบริษัทประกันภัย ความซื่อสัตย์ในการให้บริการและเป็นที่ไว้วางใจ

2.3 การทดสอบสมมติฐานของปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยเศรษฐกิจและสังคมที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ใน จ.นนทบุรี โดยใช้สถิติ

Chi- Square

สมมติฐานที่1 ปัจจัยส่วนบุคคลมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี ซึ่งประกอบด้วย

สมมติฐานที่1.1 เพศมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรีผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า เพศ มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

สมมติฐานที่1.2 อายุมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรีผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า อายุ ไม่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สมมติฐานที่1.3 ระดับการศึกษามีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรีผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า ระดับการศึกษาไม่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ0.05

สมมติฐานที่1.4 อาชีพมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรีผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า อาชีพ มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ0.05

สมมติฐานที่1.5 สถานภาพทางการสมรสมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรีผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า สถานภาพทางการสมรสไม่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ0.05

สมมติฐานที่ 2 ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี ประกอบด้วย

สมมติฐานที่ 2.1 รายได้สุทธิต่อเดือนมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ

สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรีผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า รายได้สุทธิต่อเดือนมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

สมมติฐานที่ 2.2 ค่าเบี้ยประกันภัยมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับ

รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรีผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า ค่าเบี้ยประกันภัยมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

สมมติฐานที่ 2.3 ธรรมเนียมประกันภัยมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ

สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรีผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า ธรรมเนียมประกันภัยมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ ระดับ 0.01

สมมติฐานที่ 2.4 การส่งเสริมการขายมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ

สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรีผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า การส่งเสริมการขายมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

สมมติฐานที่ 2.5 ความสะดวกในการใช้บริการมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาค

สมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรีผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า ความสะดวกในการใช้บริการมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจังหวัดนนทบุรี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

สมมติฐานที่ 2.6 ภาพลักษณ์บริษัทประกันภัยมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรีผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า ภาพลักษณ์บริษัทประกันภัยมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์พฤติกรรมการใช้รถยนต์ของผู้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จ.นนทบุรี

1. ยี่ห้อรถยนต์

ผู้ที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจฯ ใช้รถยนต์ยี่ห้อโตโยต้า จำนวน 152 คน คิด เป็นร้อยละ 38.0 ซึ่งมากที่สุดรองลงมาคือ ฮอนด้าจำนวน 129 คนคิดเป็นร้อยละ 32.2 ยี่ห้อ อื่นๆ จำนวน 54 คนคิดเป็นร้อยละ 13.50 มิตซูบิชิจำนวน 36 คนคิดเป็นร้อยละ 9.0 นิสสันจำนวน 29 คนคิดเป็นร้อยละ 7.20 ตามลำดับ

2. ขนาดเครื่องยนต์

ผู้ที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจฯ ใช้เครื่องยนต์ขนาด 1,601 – 2,000 ซี.ซี. จำนวน 189 คน คิดเป็นร้อยละ 47.2 ซึ่งมากที่สุดรองลงมาคือ ใช้รถยนต์ขนาด 2,001 – 2,500 ซี.ซี.จำนวน 128 คนคิดเป็นร้อยละ 32.0 ใช้รถยนต์ขนาดไม่เกิน 1,600 ซี.ซี. จำนวน 60 คนคิด เป็นร้อยละ 15.0 และใช้รถยนต์ขนาด 2,500 ซี.ซี.ขึ้นไป จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 5.8 ตามลำดับ

3. ระยะเวลาในการใช้

ผู้ที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจฯใช้รถยนต์มีระยะเวลาไม่เกิน 6 ปี จำนวน 200 คน คิดเป็นร้อยละ 50.0 ซึ่งมากที่สุดรองลงมาคือ ใช้รถยนต์มีระยะเวลา 6 – 10 ปี จำนวน 150 คน คิด เป็นร้อยละ 37.5 ใช้รถยนต์ 11-15 ปีจำนวน 26 คนคิดเป็นร้อยละ 6.50 ใช้รถยนต์ 16-20 ปี จำนวน 16 คนคิดเป็นร้อยละ 4.0 และใช้รถยนต์มีระยะเวลา 20 ปีขึ้นไป จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0 ตามลำดับ

4. ความถี่ในการใช้

ผู้ที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจฯใช้รถยนต์ 5 – 7 วันต่อสัปดาห์ จำนวน 242 คน คิดเป็นร้อยละ 60.5 ซึ่งมากที่สุดรองลงมา ใช้รถยนต์ 3 – 4 วันต่อสัปดาห์ จำนวน 124 คน คิดเป็นร้อยละ 31.0 และใช้รถยนต์ 1 - 2 วันต่อสัปดาห์ จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 8.5 ตามลำดับ

5. ความเร็วในการขับขี่

ผู้ที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจฯใช้รถยนต์ด้วยความเร็ว 81 -100 กม./ชม. จำนวน 195 คน คิดเป็นร้อยละ 48.8 ซึ่งมากที่สุดรองลงมาคือ ใช้รถยนต์ด้วยความเร็ว 101 – 120 กม./ชม. จำนวน

102 คน คิดเป็นร้อยละ 25.5 ใช้รถยนต์ด้วยความเร็วไม่เกิน 80 กม./ชม. จำนวน 62 คนคิดเป็นร้อยละ 15.50 และใช้รถยนต์ด้วยความเร็ว 120 กม./ชม. จำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 10.2 ตามลำดับ

6. เวลาที่ใช้ในการเดินทาง

ผู้ที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจใช้รถยนต์ในช่วงเวลา 17.01 – 21.00 น. จำนวน 250 คน คิดเป็นร้อยละ 62.5 ซึ่งมากที่สุดรองลงมาคือ ใช้รถยนต์ในช่วงเวลา 09.01 – 13.00 น. จำนวน 202 คน คิดเป็นร้อยละ 50.5 ใช้รถยนต์ในช่วงเวลา 05.00 – 09.00 น. จำนวน 198 คนคิดเป็นร้อยละ 49.50 ใช้รถยนต์ในช่วงเวลา 13.01-17.00 น.จำนวน 170 คนคิดเป็นร้อยละ 42.50 และใช้รถยนต์ในช่วงเวลาอื่นๆ ได้แก่ 07.00-21.00 11.00-05.00 21.01-03.00 22.00-24.00 จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 3.0 ตามลำดับ

7. การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ

ผู้ที่ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจฯ ทำประกันภัยประเภท 1 จำนวน 279 คน คิด เป็นร้อยละ 69.8 ซึ่งมากที่สุด รองลงมาคือการทำประกันภัยประเภท 3 จำนวน 67 คน คิดเป็น ร้อยละ 16.8 และทำประกันภัยประเภท 2 จำนวน 54 คน คิดเป็นร้อยละ 13.5 ตามลำดับ

การอภิปรายผล

ผลจากการศึกษาค้นคว้าเกี่ยวกับ ปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี มีประเด็นสำคัญที่ควรอภิปรายผล ดังนี้

1. เพศ

จากผลการศึกษาที่ว่า เพศ มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี อาจเป็นเพราะผู้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจฯเห็นถึงความสำคัญในทำการประกันภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุและความรับผิดชอบในความเสียหายในแต่ละครั้ง ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ สุภักดิ์จิตร อุ่นใจ (2547: 120-121) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อแนวโน้มพฤติกรรมในการตัดสินใจเลือกต่ออายุกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจกับบริษัทพิพยประกันภัยจำกัด(มหาชน)ผลการวิจัยพบว่า เพศ มีผลต่อการตัดสินใจเลือกต่ออายุกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ

2. อายุ

จากผลการศึกษาที่ว่า อายุ ไม่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจังหวัดนนทบุรี อาจเป็นเพราะในปัจจุบันอุบัติเหตุสามารถเกิดขึ้นได้ทุกช่วงอายุ ทำให้ทุกคนต่างก็ให้ความระมัดระวังในความปลอดภัยในการขับขี่ ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ ลดาวัลย์ คุณมมงคล (2547: 68) ศึกษาเรื่อง อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลภาคสมัคร

ใจภายใต้โครงสร้างกรรมธรรม์ฉบับใหม่ของประชาชนในกรุงเทพมหานครการศึกษา ณ.พื้นที่เขตบางขุนเทียน ผลการวิจัยพบว่า อายุ ไม่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลภาคสมัครใจ

3. ระดับการศึกษา

จากผลการศึกษาที่ว่า ระดับการศึกษา ไม่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจังหวัดนนทบุรี อาจเป็นเพราะผู้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ มีความรู้และเข้าใจในเรื่องความรับผิดชอบและความคุ้มครองของกรรมธรรม์มากขึ้น และกรรมธรรม์ในปัจจุบันมีความชัดเจนและเข้าใจง่ายซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ ลดาวัลย์ คุณมงคล (2547: 68) ศึกษาเรื่อง อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลภาคสมัครใจภายใต้โครงสร้างกรรมธรรม์ฉบับใหม่ของประชาชนในกรุงเทพมหานครการศึกษา ณ.พื้นที่เขตบางขุนเทียน ผลการวิจัยพบว่า ระดับการศึกษา ไม่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลภาคสมัครใจ

4. อาชีพ

จากผลการศึกษาที่ว่า อาชีพ มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี อาจเป็นเพราะผู้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจมีอาชีพที่ต้องใช้รถยนต์อยู่ตลอดเวลาจึงมีความเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนนที่อาจจะเกิดอุบัติเหตุจึงเห็นถึงจำเป็นในการทำประกันภัยซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ สุภักดิ์จิตร อุ่นใจ (2547: 120-121) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อแนวโน้มพฤติกรรมในการตัดสินใจเลือกต่ออายุกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจกับบริษัทพิพประกันภัยจำกัด(มหาชน)ผลการวิจัยพบว่า อาชีพ มีผลต่อการตัดสินใจเลือกต่ออายุกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ

5. สถานภาพทางการเงิน

จากผลการศึกษาที่ว่า สถานภาพทางการเงิน ไม่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจังหวัดนนทบุรี อาจเป็นเพราะผู้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ที่มีสถานภาพโสดนั้นยังไม่มีภาระค่าใช้จ่ายในด้านครอบครัวมากนักอีกทั้งไม่อยากจะเสี่ยงกับภาระและค่าใช้จ่ายในการเกิดอุบัติเหตุทำให้เห็นถึงความจำเป็นในการทำประกันภัยเพื่อจะคุ้มครองชีวิตและทรัพย์สิน เช่นเดียวกับคนที่มีความสถานภาพสมรสซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ ลดาวัลย์ คุณมงคล (2547: 68) ศึกษาเรื่อง อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลภาคสมัครใจภายใต้โครงสร้างกรรมธรรม์ฉบับใหม่ของประชาชนในกรุงเทพมหานครการศึกษา ณ.พื้นที่เขตบางขุนเทียน ผลการวิจัยพบว่า สถานภาพทางการเงิน ไม่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลภาคสมัครใจ

6. รายได้สุทธิต่อเดือน

จากผลการศึกษาที่ว่า รายได้สุทธิต่อเดือน มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี อาจเป็นเพราะผู้ทำประกันภัยรถยนต์ภาค

สมัครใจๆ เห็นถึงความสำคัญในกรรมธรรม์ในการชดใช้ค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นกับรวมทั้งปัจจุบันค่า เบี้ยประกันภัยก็ไม่สูงมากนัก ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ เทวัญ วิจิตรกุล (2545: 94) ศึกษาเรื่อง การวิเคราะห์โครงสร้างตลาดและปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลภาคสมัครใจในเขตกรุงเทพมหานคร ผลการวิจัยพบว่า รายได้สุทธิต่อเดือนมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลภาคสมัครใจ

7. ค่าเบี้ยประกันภัย

จากผลการศึกษาที่ว่า ค่าเบี้ยประกันภัย มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ในจังหวัดนนทบุรี อาจเป็นเพราะผู้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ เห็นว่ากรรมธรรม์ปัจจุบันมีความคุ้มครองที่เหมาะสมกับค่าเบี้ยประกันภัยทำให้ผู้ทำประกันภัยตัดสินใจทำประกันภัยง่ายขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ ขวัญชัย กิตติไพศาลกุล (2543: 64) ศึกษาเรื่อง พฤติกรรมของผู้ทำประกันภัยรถยนต์โดยสมัครใจในเขตอ.เมือง จ. เชียงใหม่ ผลการวิจัยพบว่า ค่าเบี้ยประกันภัยมีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ

8. กรรมธรรม์ประกันภัย

จากผลการศึกษาที่ว่า กรรมธรรม์ประกันภัย มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี อาจเป็นเพราะผู้ทำประกันภัยรถยนต์ฯ เห็นถึงความรับผิดชอบในการคุ้มครองของกรรมธรรม์ในกรณีที่เกิดความเสียหายโดยที่ผู้เอาประกันภัยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ สุภักดิ์ อุ่นใจ (2547: 131) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อแนวโน้มพฤติกรรมในการตัดสินใจเลือกต่ออายุกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจกับบริษัทพิพประกันภัยจำกัด(มหาชน) ผลการวิจัยพบว่า กรรมธรรม์ประกันภัย มีผลต่อการตัดสินใจเลือกต่ออายุกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ

9. การส่งเสริมการขาย

จากผลการศึกษาที่ว่า การส่งเสริมการขาย มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี อาจเป็นเพราะ ผู้ทำประกันภัยรถยนต์ฯ ได้รับข้อมูลข่าวสารที่ทำให้เกิดความเชื่อมั่นในการทำประกันภัยพร้อมทั้ง มีมูลเหตุจูงใจในการทำประกันภัยทำให้เกิดความต้องการในการทำประกันภัยมากยิ่งขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ ขวัญชัย กิตติไพศาลกุล (2543: 65) ศึกษาเรื่อง พฤติกรรมของผู้ทำประกันภัยรถยนต์โดยสมัครใจในเขต อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ผลการวิจัยพบว่า อัตราส่วนการส่งเสริมการขายสำหรับผู้ทำประกันภัยมุ่งเน้น ที่การได้รับส่วนลดเบี้ยประกันภัยนั้นเป็นสำคัญ

10. ความสะดวกในการใช้บริการ

จากผลการศึกษาที่ว่า ความสะดวกในการใช้บริการ มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี อาจเป็นเพราะ ผู้ทำประกันภัยรถยนต์ฯ

ยังให้ความสำคัญกับการบริการทั้งก่อนการขายและหลังการขายในการทำประกันภัยซึ่งสามารถเข้าถึงความต้องการของลูกค้าได้ ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ สุภักดิ์จิตร อุ่นใจ (2547: 131) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อแนวโน้มพฤติกรรมในการตัดสินใจเลือกต่ออายุกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจกับบริษัทพิพประกันภัยจำกัด(มหาชน)ผลการวิจัยพบว่า ความสะดวกในการใช้บริการ มีผลต่อการตัดสินใจเลือกต่ออายุกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ

11. ภาพลักษณ์บริษัทประกันภัย

จากผลการศึกษาที่ว่า ภาพลักษณ์บริษัทประกันภัย มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนใน จังหวัดนนทบุรี น่าจะเป็นเพราะ ผู้ทำประกันภัยรถยนต์ฯ ให้ความสำคัญในการชดเชยค่าความเสียหายจากบริษัทประกันภัยที่เป็นธรรมไม่เอาเปรียบผู้เอาประกันภัย ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของ สุภักดิ์จิตร อุ่นใจ (2547: 131) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อแนวโน้มพฤติกรรมในการตัดสินใจเลือกต่ออายุกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจกับบริษัทพิพประกันภัยจำกัด(มหาชน)ผลการวิจัยพบว่า ภาพลักษณ์บริษัทประกันภัย มีผลต่อการตัดสินใจเลือกต่ออายุกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ

ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัย

จากการวิจัยครั้งนี้ สามารถรวบรวมแนวคิดจากข้อมูลวิจัย มาสรุปเป็นข้อเสนอแนะได้ดังนี้

1. ทั้งนี้จากข้อมูลส่วนบุคคลและข้อมูลทั่วไปปัจจัยด้านเศรษฐกิจและสังคมพบว่า

ผู้ทำประกันภัยส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง	คิดเป็นร้อยละ	56
อายุ 20-30 ปี	คิดเป็นร้อยละ	42.5
สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี	คิดเป็นร้อยละ	66.2
พนักงานบริษัทเอกชน	คิดเป็นร้อยละ	34
สถานภาพโสด	คิดเป็นร้อยละ	56
รายได้สุทธิต่อเดือนระหว่าง 8,001-13,000 บาท	คิดเป็นร้อยละ	27.5
ค่าเบี้ยประกันภัยต่อปีมากกว่า 16,000 บาทขึ้นไป	คิดเป็นร้อยละ	31.4

ซึ่งในการวางแผนการตลาดของบริษัทประกันภัยจะต้องสอดคล้องกับกลุ่มเป้าหมายข้างต้น เพื่อให้สามารถบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายของบริษัทประกันภัยได้

2. ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อชีวิตร่างกายหรืออนามัยของบุคคลภายนอกอยู่ในระดับมากที่สุด เนื่องจากเป็นปัจจัยที่ส่งผลให้ผู้เอาประกันตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ จึงเป็นช่องทางที่จะสามารถเพิ่มจำนวนวงเงินคุ้มครองเพื่อเพิ่มจำนวนลูกค้าของบริษัทประกันภัยได้

3. การโฆษณาประชาสัมพันธ์ที่ดีเพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นในการทำประกันภัยรถยนต์อยู่ในระดับมาก แสดงให้เห็นว่า บริษัทประกันภัยต่างๆควรมีการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ สถานีวิทยุ เพราะเป็นการประชาสัมพันธ์ให้ลูกค้าได้ทราบข้อมูลเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ต่างๆ

4. อุบัติการณ์รถยนต์อยู่ในระดับมาตรฐานอยู่ในระดับมากแสดงให้เห็นว่าบริษัทประกันต่างๆ ควรจัดหาอุบัติเหตุให้อยู่ในระดับเกณฑ์มาตรฐาน

5. ความมั่นคงของบริษัทประกันภัยอยู่ในระดับมาก แสดงให้เห็นว่า บริษัทประกันภัยต่างๆ ควรมีการสร้างความเชื่อมั่นให้กับลูกค้าในการทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัย

6. พฤติกรรมการใช้รถยนต์ของผู้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจๆ พบว่า ส่วนใหญ่ใช้รถยนต์ยี่ห้อ โตโยต้า ร้อยละ 38 ขนาดเครื่องยนต์ 1,601-2,000 ซี.ซี.ร้อยละ 47 ระยะเวลาการใช้ไม่เกิน 6 ปี ร้อยละ 50 ความถี่ในใช้ 5-7 วันต่อสัปดาห์ร้อยละ 60.5 ความเร็ว 81-100กม./ชม.ร้อยละ 48.8 เวลาที่ใช้เดินทาง 17.01-21.00 ร้อยละ 62.5 ส่วนใหญ่ทำประกันภัยประเภท 1 ร้อยละ 69.8 แสดงให้เห็นว่า บริษัทประกันภัยอาจจะนำข้อมูลนี้เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในการกำหนดค่าเบี้ยประกันภัยและความคุ้มครองให้เหมาะสมต่อไป

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรศึกษา ปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจังหวัดอื่นๆ

2. ควรศึกษา ปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน โดยแยกตามอาชีพ เนื่องจาก อาชีพต่างๆ มีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ประเภทต่าง ๆ

3. ควรศึกษา ปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์ประเภทอื่นๆ

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

- การจราจรทางบก. (2552). รายงานสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบก ประจำปี 2552. สืบค้นเมื่อ 25 กรกฎาคม 2552, จาก <http://www.statistic.ftp.police.go.th/>.
- กรมการประกันภัย. (2552). รายงานสถิติธุรกิจประกันวินาศภัย ประจำปี 2551. สืบค้นเมื่อ 15 มีนาคม 2552, จาก <http://www.doi.go.th/>.
- กรมขนส่งทางบก. (2552). รายงานสถิติทะเบียนและภาษีรถสำนักงานขนส่ง ประจำปี 2551. สืบค้นเมื่อ 15 มีนาคม 2552, จาก <http://www.dlt.go.th/>.
- กัลยา วาณิชย์บัญชา. (2544). การวิเคราะห์สถิติเพื่อการตัดสินใจ. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- เกียรติสุตา ศรีสุข. (2552). ระเบียบวิธีวิจัย. เชียงใหม่: โรงพิมพ์ครองช้าง.
- ขวัญชัย กิตติไพศาลกุล. (2543). พฤติกรรมของผู้ทำประกันภัยรถยนต์โดยสมัครใจในเขตอ.เมือง จ.เชียงใหม่. สารนิพนธ์ ศ.ม. เชียงใหม่: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. ถ่ายเอกสาร.
- ฉิมกมล ดันตวิณชานนท์. (2548). เศรษฐศาสตร์การประกัน. กรุงเทพฯ: ที.พี.เอ็น. เพรส.
- เทวัญ วิษิตะกุล. (2545). การวิเคราะห์โครงสร้างตลาดและปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจทำประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ (เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัยมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. ถ่ายเอกสาร.
- ธานินทร์ ศิลป์จารุ. (2548). การวิจัยและวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วย SPSS. กรุงเทพฯ: วีอินเตอร์พรีนซ์.
- นราทิพย์ ชูดวงศ์. (2544). เศรษฐศาสตร์การจัดการ. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ภัทรกร บรรจงจัด. (2548). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกใช้บริการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจของบริษัท สามัคคีประกันภัย อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่. สารนิพนธ์ ศ.ม. (เศรษฐศาสตร์การเมือง). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. ถ่ายเอกสาร.
- มุกดา ไควหกุล. (2537). การประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ: สยามเดชั่นเนอรี่ซ์พพลายส์.
- สุธรรม พงศ์สำราญ; และ วิรัช ณ สงขลา; และ พิงใจ พิงพานิช. (2539). หลักการประกันวินาศภัย. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ: โอ.เอส.พรีนติ้ง เฮาส์.
- สุภักจิตร์ อุ่นใจ. (2547). ปัจจัยที่มีผลต่อแนวโน้มพฤติกรรมในการตัดสินใจเลือกต่ออายุกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจ ของบริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด(มหาชน). สารนิพนธ์ บธ.ม. (การตลาด). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. ถ่ายเอกสาร.

- สมภพ วงศ์วิชิต. (2545). *การพัฒนาธุรกิจประกันภัยรถยนต์*. วิทยานิพนธ์ ร.ม. กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. ถ่ายเอกสาร.
- ลดาวลัย คุณมงคล. (2547). *อุปสงค์ต่อการทำประกันภัยรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ภาคสมัครใจภายใต้ โครงสร้างกรรมธรรม์ฉบับใหม่ ของประชาชน ในกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษา ณ พื้นที่เขตบางขุนเทียน*. สารนิพนธ์ ศ.ม. (เศรษฐศาสตร์การจัดการ). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. ถ่ายเอกสาร.
- Bob Ritchie and David Marshall. (1993). *Business risk management*. London : Chapman&Hall.
- George E. Rejda. (1998). *Principle of Risk Management and Insurance*. USA : The McGraw-Hill Companies.
- Mehr, Robert I. and Cammack, Emerson. (1966). *Principles of Insurance*. Taiwan : The Tan Chiang Book Company .
- Schiffman, Leon G. and Leslie, Lazar Kanuk. (2000). *Consumer behavior*. 7th ed. Upper Saddle River. New Jersey: Prentice-Halls.
- Yamane, Taro. (1967). *Statistics an Introductory Analysis*. New York : Harper International Edition.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

รายชื่อผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบแบบสอบถาม

ภาคผนวก ก

รายชื่อผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบแบบสอบถาม

- | | |
|------------------------------|--|
| 1. อาจารย์ประภาพร เพ็ญฟูสกุล | อาจารย์ประจำภาควิชาเศรษฐศาสตร์
คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ |
| 2. คุณศศิมา สวัสดิมงคล | ผู้จัดการส่วน ส่วนติดตามหนี้ ฝ่ายปฏิบัติการ
บจก.ธนาคารประกันภัย |
| 3. คุณวิลาสินี คล้อยพืงอาจ | เจ้าหน้าที่ปฏิบัติการอาวุโส งานปฏิบัติการประกันภัยอื่น
กลุ่มปฏิบัติการประกัน ฝ่ายปฏิบัติการประกันภัย
กลุ่มธนาคาร ธนาคารธนชาติ จำกัด(มหาชน) |
| 4. คุณธนวัฒน์ เรืองชัยนิคม | เจ้าหน้าที่ปฏิบัติการ งานประกันภัยปีแรก
กลุ่มปฏิบัติการประกัน ฝ่ายปฏิบัติการประกันภัย
กลุ่มธนาคาร ธนาคารธนชาติ จำกัด(มหาชน) |

ภาคผนวก ข
แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

แบบสอบถาม

เรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่ง ส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี

คำชี้แจง

แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของการจัดทำสารนิพนธ์ (Master 's Project) หลักสูตร
เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์การจัดการ โดยแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 3 ส่วน
ดังนี้

ส่วนที่ 1 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมที่มีผลต่อการทำ

ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี

ส่วนที่ 3 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้รถยนต์ของผู้ทำประกันภัยรถยนต์ภาค
สมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี

ขอความกรุณาตอบแบบสอบถามทุกข้อให้ตรงกับความเป็นจริงตามความคิดเห็นของท่านให้
มากที่สุด และผู้วิจัยขอขอบคุณทุกท่านที่ได้สละเวลาในการตอบแบบสอบถามมา ณ ที่นี้

ผู้วิจัย

วิมล แซ่ตั้ง

นิสิตปริญญาโท สาขาเศรษฐศาสตร์การจัดการ

มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

โปรดพลิกด้านใน

ส่วนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง ให้ผู้ตอบคำถามทำเครื่องหมาย/ลงในช่อง () หน้าข้อความที่ตรงกับความเป็นจริงของท่าน

1.เพศ () 1. ชาย () 2. หญิง

2.อายุ

- () 1. ต่ำกว่า 20 ปี () 2. 20 – 30 ปี
 () 3. 31 – 40 ปี () 4. 41 – 50 ปี
 () 5. มากกว่า 51 ปีขึ้นไป

3.ระดับการศึกษา

- () 1. ต่ำกว่าระดับปริญญาตรี
 () 2. ระดับปริญญาตรี
 () 3. สูงกว่าระดับปริญญาตรี

4.อาชีพ

- () 1. รับราชการ
 () 2. พนักงานรัฐวิสาหกิจ
 () 3. พนักงานบริษัทเอกชน
 () 4. ค้าขาย หรือเจ้าของกิจการ
 () 5. อื่นๆ โปรดระบุ.....

5.สถานภาพทางการสมรส

- () 1. โสด
 () 2. สมรส
 () 3. หม้ายหรือหย่าร้าง

ส่วนที่ 2 ปัจจัยเศรษฐกิจและสังคม

2.1 ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพเศรษฐกิจและสังคม

6. รายได้สุทธิต่อเดือน

- () 1. น้อยกว่า 8,001 บาท () 2. 8,001 – 13,000 บาท
 () 3. 13,001 – 18,000 บาท () 4. 18,001 – 23,000 บาท
 () 5. 23,001- 28,000 บาท () 6. มากกว่า 28,001 ขึ้นไป

7. ค่าเบี้ยประกันภัยรถยนต์(ประมาณ) บาทต่อปี

2.2 ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี

คำชี้แจง : ให้ผู้ตอบคำถามทำเครื่องหมาย / ลงในช่องระดับความสำคัญ โดยมีตัวเลือก
ให้ 5 ระดับ ดังนี้

5	หมายถึง	ให้ความสำคัญมากที่สุด
4	หมายถึง	ให้ความสำคัญมาก
3	หมายถึง	ให้ความสำคัญปานกลาง
2	หมายถึง	ให้ความสำคัญน้อย
1	หมายถึง	ให้ความสำคัญน้อยที่สุด

ข้อ	ปัจจัยที่มีผลต่อการทำประกันภัยรถยนต์ภาค สมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี	ระดับความสำคัญ				
		5	4	3	2	1
	<u>กรมธรรม์ประกันภัย</u>					
8.1	ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก					
8.2	ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของ บุคคลภายนอก					
8.3	ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อความเสียหาย ของตัวรถยนต์					
8.4	ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อความสูญหาย และไฟไหม้ของตัวรถยนต์					
	<u>การส่งเสริมการขาย</u>					
9.1	การโฆษณาประชาสัมพันธ์ที่ดีเพื่อให้เกิด ความเชื่อมั่นในการทำประกันภัยรถยนต์					
9.2	การให้ส่วนลดค่าเบี้ยประกันภัย					
9.3	การให้สินค้าสมนาคุณเมื่อมีการซื้อกรมธรรม์ ประกันภัย					

	<u>ความสะดวกในการใช้บริการ</u>					
10.1	ตัวแทนของบริษัทมาพบและแนะนำข้อมูล เกี่ยวกับการทำประกันภัย					
10.2	ช่องทางการติดต่อทำประกันภัยมีหลาย ช่องทาง เช่น Call Center ,Website,Bank					
10.3	พนักงานมาตรวจสอบอุบัติเหตุได้อย่าง รวดเร็ว					
10.4	บริษัทประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนได้ อย่างสะดวกและรวดเร็ว					
10.5	ข้อมูลรถยนต์อยู่ในระดับมาตรฐาน					
	<u>ภาพลักษณ์บริษัทประกันภัย</u>					
11.1	ความมีชื่อเสียงของบริษัทประกันภัย					
11.2	ความมั่นคงของบริษัทประกันภัย					
11.3	การมีส่วนร่วมในการช่วยเหลือสังคมของ บริษัทประกันภัย					
11.4	ความซื่อสัตย์ในการให้บริการและเป็นที่ ไว้วางใจ					

ส่วนที่ 3 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้รถยนต์ของผู้ทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนในจ.นนทบุรี

คำชี้แจง : ให้ผู้ตอบคำถามทำเครื่องหมาย / ลงในช่อง () หน้าข้อความที่ตรงกับความเป็นจริง

12. ยี่ห้อรถยนต์

- () 1. โตโยต้า () 2. ฮอนด้า () 3. นิสสัน
() 4. มิซูบิชิ () 5. ยี่ห้ออื่นๆระบุ.....

13. ขนาดเครื่องยนต์

- () 1. ไม่เกิน 1,600 ซี.ซี.
() 2. 1,601 – 2,000 ซี.ซี.
() 3. 2,001 – 2,500 ซี.ซี.
() 4. 2,500 ซี.ซี.ขึ้นไป

14. ระยะเวลาในการใช้

- () 1. ไม่เกิน 6 ปี () 2. 6-10 ปี () 3. 11- 15 ปี
() 4. 16- 20 ปี () 5. 20 ปีขึ้นไป

15. ความถี่ในการใช้

- () 1. 1-2 วันต่อสัปดาห์
() 2. 3-4 วันต่อสัปดาห์
() 3. 5-7 วันต่อสัปดาห์

16. ความเร็วในการขับขี่

- () 1. ไม่เกิน 80 กม./ชม. () 2. 81-100 กม./ชม.
() 3. 101-120 กม./ชม. () 4. 120 กม./ชม.ขึ้นไป

17. เวลาที่ใช้ในการเดินทาง (สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- () 1. เวลา 05.00-09.00 น. () 4. เวลา 17.01-21.00 น.
() 2. เวลา 09.01-13.00 น. () 5. เวลาอื่นๆระบุ.....
() 3. เวลา 13.01-17.00 น.

18. ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ

- () 1. การประกันภัยประเภท 1 () 2. การประกันภัยประเภท 2
() 3. การประกันภัยประเภท 3

ประวัติย่อผู้ทำสารนิพนธ์

ประวัติย่อผู้ทำสารนิพนธ์

ชื่อ ชื่อสกุล	นางสาววิมล แซ่ตั้ง
วันเดือนปีเกิด	26 กรกฎาคม 2520
สถานที่เกิด	กรุงเทพมหานคร
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	18/5 ม.9 ต.นาดี อ.เมือง จ.สมุทรสาคร 74000
สถานที่ติดต่อได้สะดวก	369 อาคาร TS House ห้อง 103 ถ.พัฒนาการ ข.สวนหลวง ข.สวนหลวง กทม. 10250
ประวัติการศึกษา	
พ.ศ. 2539	มัธยมศึกษาปีที่ 1-6 จาก โรงเรียนศึกษานารีวิทยา
พ.ศ. 2543	บธ.บ. (สาขาอุตสาหกรรมบริการ) จาก มหาวิทยาลัยรามคำแหง
พ.ศ. 2552	ศ.ม. (เศรษฐศาสตร์การจัดการ) จาก มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร