

ความคิดเห็นต่อสิทธิประโยชน์ในการจัดทำประกันภัยภาคบังคับของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดแพร่

OPINIONS TOWARDS BENEFITS OF COMPULSORY MOTORCYCLE INSURANCE

OF MOTORCYCLISTS IN PHRAE PROVINCE

รัตนาภรณ์ เปี่ยมจำเริญ และตุลยา ตูลาติลิก*

บทคัดย่อ

การค้นคว้าอิสระนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความคิดเห็นต่อสิทธิประโยชน์ในการจัดทำประกันภัยภาคบังคับของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนในจังหวัดแพร่ ประกอบด้วย ด้านเบี้ยประกันภัย ด้านสิทธิประโยชน์ความคุ้มครองของกรมธรรม์ ด้านเงื่อนไขความคุ้มครองการขอรับค่าเสียหาย และด้านการชั่งหนทางการซื้อประกันภัย โดยผู้ศึกษารวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถาม กลุ่มตัวอย่างที่คือ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนสะสมของจังหวัดแพร่และอาศัยในจังหวัดแพร่ จำนวนตัวอย่าง 385 ตัวอย่าง โดยการวิเคราะห์ข้อมูลใช้สถิติเชิงพรรณนา และใช้สถิติเชิงอนุมาน โดยใช้สถิติไคสแควร์ เพื่อหาความเป็นอิสระของตัวแปรระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือนกับระดับความคิดเห็นต่อสิทธิประโยชน์ในการจัดทำประกันภัยภาคบังคับของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดแพร่ ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

ผลการศึกษาค้นคว้าอิสระพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุระหว่าง 41-50 ปี ระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี อาชีพธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท ข้อมูลพฤติกรรมผู้บริโภคในการจัดทำประกันภัยภาคบังคับของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ส่วนใหญ่ รู้จักประกันภัยภาคบังคับ ผ่านช่องทาง คนรู้จัก/ครอบครัว/เพื่อน ส่วนใหญ่เป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ และมีการทำประกันภัยรถจักรยานยนต์ โดยเหตุผลที่ทำให้ประกันภัยภาคบังคับเพื่อบริหารความเสี่ยงหากเกิดอุบัติเหตุให้แก่ตนเอง ครอบครัว และคนที่อยู่ในอุปการะ ผู้มีอิทธิพล ในการตัดสินใจให้จัดทำประกันภัยภาคบังคับ คือตนเอง ช่องทางในการซื้อประกันภัย ผ่าน ตัวแทนนายหน้าประกันภัย และเหตุผลที่ไม่ทำประกันภัยภาคบังคับ เนื่องจากมีภาระค่าใช้จ่ายมาก ไม่เพียงพอต่อการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ ส่วนข้อมูลระดับความคิดเห็นต่อสิทธิประโยชน์การจัดทำประกันภัยภาคบังคับ ในภาพรวม พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อสิทธิประโยชน์การจัดทำประกันภัยภาคบังคับในระดับมาก และในรายด้านทั้ง 4 ด้านพบว่า ด้านสิทธิประโยชน์ความคุ้มครองของกรมธรรม์ มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ซึ่งกลุ่มตัวอย่างมีความเห็นต่อปัจจัยย่อยในเรื่อง การที่ประชาชนทุกคนที่ประสบภัยจากรถ ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร คนเดินเท้า หากได้รับความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย เนื่องจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถจะได้รับความคุ้มครองตามพ.ร.บ. ในระดับเห็นด้วยมากและเป็นค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมาคือ ด้านเงื่อนไขความคุ้มครองและการขอรับค่าเสียหาย ด้านช่องทางการซื้อประกันภัย และด้านเบี้ยประกันภัย ตามลำดับ ส่วนข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลที่มีผลต่อระดับความคิดเห็นต่อสิทธิประโยชน์การจัดทำประกันภัยภาคบังคับ คือ อายุ อาชีพ และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

* นักศึกษาหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

** ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อาจารย์ประจำภาควิชาบัญชี คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ABSTRACT

The purpose of this independent research is to examine opinions on the benefits of compulsory motorbike insurance among registered motorcycle users in Phrae province. The study encompasses premium rates, coverage benefits of policies, conditions for claiming damages, and channels for purchasing insurance. The researcher collected data through a questionnaire from a sample group consisting of motorcycle users registered in and residing in Phrae province, totaling 385 samples. The data was analyzed using both descriptive and inferential statistics, specifically employing the Chi-square statistic to assess the independence of variables such as gender, age, education level, occupation, and monthly income concerning opinions on the benefits of compulsory motorbike insurance. The statistical significance level was set at 0.05. The results showed that the majority of the sample group were female, aged between 41-50 years, had an education level lower than a bachelor's degree, worked in private businesses or sales, and had a monthly income equal to or less than 15,000 Baht. The study also found that most of the respondents were aware of compulsory motor vehicle insurance through acquaintances, family, or friends. Additionally, they were primarily the owners of their motorcycles and had purchased insurance for reasons related to risk management in case of accidents, to protect themselves, their families, and those under their care. Regarding the opinions on the benefits of compulsory motor vehicle insurance, the study revealed that the sample group generally had a high level of support for such insurance. Across all four aspects studied, the highest average score was related to the protection provided by the insurance policy, particularly in cases of accidents resulting in harm to life, physical health, or well-being due to a motor vehicle accident. The lowest average score related to insurance premiums and insurance channels, in that order. All factors, such as age, occupation, and monthly income, were found to influence opinions on compulsory motor vehicle insurance.

บทนำ

การประกันภัยภาคบังคับหรือที่รู้จักในชื่อ ประกันภัย พ.ร.บ. คือ การทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เริ่มมีผลใช้บังคับครั้งแรกเมื่อวันที่ 5 เมษายน 2536 โดยเจตนาของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เพื่อเป็นหลักประกันให้กับผู้ประสบภัยจากรถทุกคน ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร รวมถึงคนเดินเท้า หากกรทำประกันภัย พ.ร.บ. จะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นโดยไม่ต้องพิสูจน์ความรับผิดชอบ และหากไม่ได้เป็นผู้ทำละเมิดจะได้รับความคุ้มครองสูงสุดตามกรมธรรม์ประกันภัย

ในปัจจุบันอุบัติเหตุทางถนนยังคงเป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อประเทศไทยสร้างความสูญเสียแก่ร่างกายชีวิต และทรัพย์สินของประชาชน ก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจในภาพรวมและส่งผลกระทบต่อพัฒนาประเทศ จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุสะสมปี 2565 ยอดผู้บาดเจ็บ จำนวน 573,275 ราย ยอดผู้เสียชีวิต 9,307 ราย และจำนวนผู้เสียชีวิตแยกตามประเภทรถ รถจักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 80 รถยนต์ร้อยละ 20 ของจำนวนผู้เสียชีวิต (Thai RSC ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ, 2565)

จังหวัดแพร่เป็นจังหวัดในภาคเหนือของประเทศไทย มีทั้งหมด 8 อำเภอ มีประชากรจำนวน 434,580 คน (กรมการปกครอง, 2564) จากสถิติปี 2564 พบว่าจังหวัดแพร่มีจำนวนรถจดทะเบียนสะสมจำนวน 165,022 คัน (กลุ่มสถิติการขนส่ง, 2564) แต่มีการจัดทำประกันภัย พ.ร.บ. รถจักรยานยนต์ เพียงจำนวน 110,860 กรมธรรม์ (สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการ

ประกอบธุรกิจประกันภัย, 2564) เป็นเพียงร้อยละ 67 ของรถจักรยานยนต์จดทะเบียนสะสม ทำให้เมื่อเกิดเหตุจากรถที่ไม่จัดทำประกันภัย พ.ร.บ. ผู้ประสบภัยจากรถจะได้รับเพียงค่าเสียหายเบื้องต้นจากกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย จากสถิติสะท้อนให้เห็นว่ายังมีรถที่ยังไม่อยู่ในระบบการประกันภัย พ.ร.บ.อีกเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ ซึ่งแสดงให้เห็นว่ายังมีเจ้าของรถจำนวนมากที่ยังไม่เข้าใจและเล็งเห็นถึงความสำคัญของการมีประกันภัยพ.ร.บ. เพื่อนำไปเป็นเครื่องมือในการบริหารความเสี่ยงภัย หากเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดขึ้นจากการใช้รถ

ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงต้องการศึกษาถึงความคิดเห็นต่อสิทธิประโยชน์ในการจัดทำประกันภัยภาคบังคับของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดแพร่ เพื่อเป็นแนวทางให้ภาคธุรกิจประกันภัยทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนนำไปสู่การส่งเสริมให้ประชาชนตระหนักและเห็นถึงความสำคัญของสิทธิประโยชน์ประกันภัยภาคบังคับต่อไป

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

เพื่อศึกษาความคิดเห็นต่อสิทธิประโยชน์ในการทำประกันภัยภาคบังคับของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนในจังหวัดแพร่ ประกอบด้วย ด้านเบี้ยประกันภัย ด้านสิทธิประโยชน์ความคุ้มครองของกรมธรรม์ ด้านเงื่อนไขความคุ้มครอง การขอรับค่าเสียหาย และด้านการช่องทางขอซื้อประกันภัย

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบความคิดเห็นต่อสิทธิประโยชน์ของการทำประกันภัยภาคบังคับของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนในจังหวัดแพร่
2. เพื่อเป็นแนวทางให้รัฐบาล สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) และบริษัทประกันภัย นำไปสู่การส่งเสริมให้ประชาชนตระหนักและเห็นถึงความสำคัญของสิทธิประโยชน์ประกันภัยภาคบังคับต่อไป

แนวคิดและทฤษฎี

แนวคิดและทฤษฎีเรื่องความคิดเห็น

พจนานุกรมศัพท์สังคมวิทยา ฉบับราชบัณฑิตยสถาน (2542) ได้ให้ความหมายของความคิดเห็นว่าเป็นข้อพิจารณาเห็นว่า เป็นจริงจากการใช้ปัญญา ความคิดประกอบ ถึงแม้จะไม่ได้อาศัยหลักฐานพิสูจน์ยืนยันได้เสมอไป

แนวคิดว่าด้วยการประกันภัย

ริตตีวี ชัยวัฒน์ (2556) ได้ให้ความหมายว่า การประกันภัย คือ การรวมความเสียหายของผู้เอาประกันภัยแต่ละคนมารวมกัน โดยผู้ที่ประสบความเสียหายมิได้ตั้งใจให้เกิดขึ้น (pool of fortuitous loss) หรือก็คือการรวมความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุของผู้เอาประกันภัยแต่ละคนมารวมกันซึ่งความเสียหายที่เกิดขึ้นของบุคคลหนึ่ง ๆ จะถูกเฉลี่ยให้กับสมาชิกในกลุ่มหรือผู้เอาประกันภัยคนอื่น ๆ และผู้ที่ได้รับความเสียหายก็จะได้รับการชดเชยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้น ทำให้เขาเหล่านั้นมีสถานภาพทางการเงินกลับคืนสู่สถานภาพเดิม

แนวคิดของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

เจตนารมณ์ของกฎหมายในหมายเหตุ ระบุถึงเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้คือ เนื่องจากปรากฏว่าอุบัติเหตุอันเกิดจากรถได้ทวีจำนวนขึ้นในแต่ละปี เป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก โดยผู้ประสบภัยดังกล่าวไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายหรือได้รับการชดเชยค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริง และหากผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายก็จะต้องใช้เวลาดำเนินคดียาวนาน ดังนั้น เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับ

การชดเชยค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันเวลาที่สมควรกำหนดให้มีกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ (พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม, 2549)จากสาระสำคัญของพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ที่สมาคมประกันวินาศภัยคณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ประจำปี 2562-2564 กล่าวถึงในคู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 66/2563 ดังนี้

1. การรับประกันความเสียหาย อัตราเบี้ยประกันภัย

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (2549) บัญญัติว่า มาตรา 10 บริษัทต้องรับประกันความเสียหายตามมาตรา 7 หรือมาตรา 9 แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของคณะกรรมการ ประกาศดังกล่าวจะกำหนดให้ข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยหรืออัตราเบี้ยประกันภัยแตกต่างกันตามชนิด ประเภทหรือขนาดของรถ หรือลักษณะของผู้เอาประกันภัยก็ได้

2. สิทธิประโยชน์ความคุ้มครองของกรมธรรม์ (ค่าเสียหายเบื้องต้น/ค่าสินไหมทดแทน)

สมาคมประกันวินาศภัยคณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ (2564) ได้ระบุในคู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 66/2563 ข้อ 4 ค่าเสียหายเบื้องต้น ภายใต้ข้อบังคับข้อ 6 บริษัทจะจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยที่ได้รับความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย โดยไม่ต้องรอพิสูจน์ความรับผิดให้เสร็จสิ้นภายใน 7 วันนับแต่ที่บริษัทได้รับการร้องขอ โดยจำนวนเงินค่าเสียหายเบื้องต้น การขอรับและการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นนั้นให้เป็นไปตามกฎกระทรวงและประกาศในราชกิจจานุเบกษาให้บังคับใช้

3. เงื่อนไขความคุ้มครองและการยื่นขอรับค่าเสียหาย

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (2549) บัญญัติว่า มาตรา 20 เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่บริษัทได้รับประกันภัยไว้ ให้บริษัทจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ผู้ประสบภัยเมื่อได้รับคำร้องขอจากผู้ประสบภัย

สมาคมประกันวินาศภัยคณะกรรมการประกันภัยยานยนต์ (2564) ระบุในคู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 66/2563 ข้อ 5 การขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น ผู้ประสบภัยต้องร้องขอค่าเสียหายเบื้องต้นต่อบริษัทภายใน 180 วัน นับแต่วันที่มีความเสียหายเกิดขึ้น และมีหลักฐานตามที่กำหนด

4. บริษัทที่ต้องรับประกันภัย (ช่องทางกรซื้อประกันภัยรถจักรยานยนต์)

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (2549) บัญญัติว่า มาตรา 10 ทวิ ให้จัดตั้ง “บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด” ขึ้นมีวัตถุประสงค์ตั้งต่อไปนี้ ให้บริการเกี่ยวกับการรับคำร้องขอและการจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือเงินต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ และดำเนินกิจการตามที่บริษัทหรือสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะได้อบรมหมาย

วิธีการดำเนินวิจัย

1. ขอบเขตเนื้อหา

เนื้อหาในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้จะศึกษา ความคิดเห็นของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนในจังหวัดแพร่ต่อสิทธิประโยชน์ในการทำประกันภัยภาคบังคับ โดยแบ่งเป็น 4 ด้าน ประกอบด้วย 1. ด้านเบี้ยประกันภัย 2. ด้านสิทธิประโยชน์ความคุ้มครองของกรมธรรม์ 3. ด้านเงื่อนไขความคุ้มครองและการขอรับค่าเสียหาย 4. ด้านการช่องทางกรซื้อประกันภัย

2. ขนาดตัวอย่างและวิธีการคัดเลือกตัวอย่าง

ประชากรในการศึกษาครั้งนี้ คือ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนของจังหวัดแพร่และอัสัยในจังหวัดแพร่ ในการศึกษาครั้งนี้ กำหนดขนาดประชากรเป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนของจังหวัดแพร่ จำนวน 165,022 คัน (กลุ่มสถิติการขนส่ง, 2564) ผู้ศึกษาได้กำหนดขนาดตัวอย่างจำนวนดังกล่าวตามหลักการคำนวณขนาดตัวอย่างด้วยวิธีของ Cochran เนื่องจากไม่ทราบขนาดของประชากรที่แน่นอน แต่ทราบว่ามีจำนวนมาก โดยกำหนดค่าระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 และค่าความคลาดเคลื่อนที่ระดับร้อยละ 5 สัดส่วนของลักษณะที่สนใจในประชากร เท่ากับ 0.5 ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ต้องการได้จำนวนตัวอย่าง 385 คน (Cochran, 1977 อ้างถึงใน อีรุณี เอกะกุล, 2543)

3. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ สํารวจโดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยแบบสอบถามนั้นสร้างตามวัตถุประสงค์และกรอบแนวความคิดที่ผู้วิจัยได้กำหนดขึ้นซึ่งจะดำเนินการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 385 คน ที่เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนของจังหวัดแพร่ และอัสัยในจังหวัด โดยเก็บข้อมูลในรูปแบบของออนไลน์

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาครั้งนี้ แบ่งออกเป็น 4 ส่วน โดยผู้ศึกษามีการสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการศึกษา ใช้การประยุกต์มาจากแบบสอบถามของรัตติยา ครุธา (2560) และปรับให้เข้ากับบริบทสิทธิประโยชน์ประกันภัยภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยมีรายละเอียดดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลพื้นฐานของผู้ตอบแบบสอบถามของกลุ่มตัวอย่างเช่น เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน โดยลักษณะคำถามเป็นแบบเลือกตอบ โดยในส่วนนี้จะใช้การวิเคราะห์ข้อมูล แบบ สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ประกอบด้วย ค่าความถี่ ค่าร้อยละ

ส่วนที่ 2 ข้อมูลพฤติกรรมผู้บริโภคในการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ โดยใช้คำถามแบบให้เลือกตอบ โดยในส่วนนี้จะใช้การวิเคราะห์ข้อมูล แบบสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ประกอบด้วยค่าความถี่ ค่าร้อยละ

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นต่อสิทธิประโยชน์ประกันภัยภาคบังคับ ประกอบด้วย 1.ด้านเบี้ยประกันภัย 2. ด้านสิทธิประโยชน์ความคุ้มครองของกรมธรรม์ 3.ด้านเงื่อนไขความคุ้มครองและการขอรับค่าเสียหาย 4.ด้านการช่องทางการซื้อประกันภัย โดยให้แบบประเมินค่า 5 ระดับ ตามแบบของ Likert's Scale เป็นมาตรวัด โดยในส่วนนี้จะใช้การวิเคราะห์ข้อมูล แบบ สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ประกอบด้วย ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าส่วน เบี่ยงเบนมาตรฐาน และใช้สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) โดยวิเคราะห์ด้วยสถิติ Chi-Square เพื่อทดสอบความเป็นอิสระของปัจจัยส่วนบุคคลได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ ระดับการศึกษา และรายได้เฉลี่ยต่อเดือนกับความคิดเห็นของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดแพร่ คำนัยสำคัญทางสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลในครั้งนี้กำหนดไว้ที่ระดับ 0.05

สรุปผลการศึกษา

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง

ผลการศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง ประกอบด้วย เพศ อายุ อาชีพ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน และอำเภอที่อาศัยในปัจจุบัน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุระหว่าง 41-50 ปี ระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี อาชีพธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 15,000 บาท

ส่วนที่ 2 ข้อมูลพฤติกรรมผู้บริโภคในการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ

ผลการศึกษาข้อมูลพฤติกรรมผู้บริโภคในการจัดทำประกันภัยภาคบังคับของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ รู้จักประกันภัยภาคบังคับ ผ่านช่องทาง คนรู้จัก ครอบครัว เพื่อน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ และมีการทำประกันภัยรถจักรยานยนต์โดยเหตุผลที่ทำให้ทำประกันภัยภาคบังคับเพื่อบริหารความเสี่ยงหากเกิดอุบัติเหตุให้แก่ตนเอง ครอบครัว และคนที่อยู่ในอุปการะ ผู้มีอิทธิพลในการตัดสินใจให้จัดทำประกันภัยภาคบังคับ คือตนเอง ช่องทางการซื้อประกันภัยผ่านตัวแทนหรือนายหน้าประกันภัย เช่น สถานตรวจสภาพรถเอกชน (ตรอ.) เป็นต้น และเหตุผลที่ไม่ทำประกันภัยภาคบังคับ เนื่องจากมีภาระค่าใช้จ่ายมากไม่เพียงพอต่อการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ

ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นต่อสิทธิประโยชน์ในการทำประกันภัยภาคบังคับของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดแพร่

ผลการศึกษาความคิดเห็นต่อสิทธิประโยชน์การทำประกันภัยภาคบังคับ ในภาพรวม พบว่ามีค่าเฉลี่ยรวมเท่ากับ 3.43 ซึ่งแสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อสิทธิประโยชน์การทำประกันภัยภาคบังคับในระดับ มาก

เมื่อศึกษาในรายด้านพบว่า มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด 3.48 ในด้านสิทธิประโยชน์ความคุ้มครองของกรมธรรม์ รองลงมาคือค่าเฉลี่ย 3.43 ด้านเงื่อนไขความคุ้มครองและการขอรับค่าเสียหาย ค่าเฉลี่ย 3.42 ด้านช่องทางการซื้อประกันภัย และค่าเฉลี่ย 3.41 ด้านเบี้ยประกันภัย ตามลำดับ ดังนี้

1. ด้านเบี้ยประกันภัย ในภาพรวมระดับความคิดเห็นต่อสิทธิประโยชน์ในการทำประกันภัยภาคบังคับของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดแพร่ ซึ่งกลุ่มตัวอย่างมีความเห็นต่อ ความเชื่อมั่นในคุณภาพของระบบบริษัทประกันภัยว่าจะได้รับความคุ้มครองหลังจากชำระเบี้ยประกันภัยแล้วเพราะสามารถตรวจสอบข้อมูลได้ ในระดับเห็นด้วยมาก และเป็นค่าเฉลี่ยสูงสุด
2. ด้านสิทธิประโยชน์ความคุ้มครองของกรมธรรม์ ในภาพรวมระดับความคิดเห็นต่อสิทธิประโยชน์ในการทำประกันภัยภาคบังคับของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดแพร่ ซึ่งกลุ่มตัวอย่างมีความเห็นต่อ การที่ประชาชนทุกคนที่ประสบภัยจากรถ ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร คนเดินเท้า หากได้รับความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย เนื่องจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถจะได้รับความคุ้มครองตาม พ.ร.บ.ในระดับเห็นด้วยมาก และเป็นค่าเฉลี่ยสูงสุด
3. ด้านเงื่อนไขความคุ้มครองและการขอรับค่าเสียหาย ในภาพรวมระดับความคิดเห็นต่อสิทธิประโยชน์ในการทำประกันภัยภาคบังคับของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดแพร่ ซึ่งกลุ่มตัวอย่างมีความเห็นต่อ รายละเอียดเงื่อนไขการได้รับความคุ้มครองประกันภัยภาคบังคับ (พ.ร.บ.) ในกรณีต่าง ๆ มีความเหมาะสมกับปัจจุบัน ในระดับเห็นด้วยมาก และเป็นค่าเฉลี่ยสูงสุด
4. ด้านช่องทางการซื้อประกันภัย ในภาพรวมระดับความคิดเห็นต่อสิทธิประโยชน์ในการทำประกันภัยภาคบังคับของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดแพร่ ซึ่งกลุ่มตัวอย่างมีความเห็นต่อ ช่องทางการขายประกันของบริษัทฯ ไม่ว่าจะผ่านตัวแทน/นายหน้า หรือผ่านระบบออนไลน์ เพียงพอ ครอบคลุมต่อการซื้อประกันภัย สามารถเข้าถึงผู้เอาประกันภัยได้ทุกกลุ่ม ในระดับเห็นด้วยมาก และเป็นค่าเฉลี่ยสูงสุด

สรุปผลปัจจัยส่วนบุคคลที่มีผลต่อระดับความคิดเห็นต่อสิทธิประโยชน์ในการทำประกันภัยภาคบังคับของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดแพร่

ผลการศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลที่มีผลต่อระดับความคิดเห็นต่อสิทธิประโยชน์ในการทำประกันภัยภาคบังคับของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดแพร่ รายละเอียดดังนี้

1. เพศ ไม่เป็นอิสระกับความคิดเห็นต่อสิทธิประโยชน์ประกันภัยภาคบังคับของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดแพร่ ในรายด้านทุกด้าน
2. อายุ เป็นอิสระกับความคิดเห็นต่อสิทธิประโยชน์ประกันภัยภาคบังคับของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดแพร่ ในรายด้านทุกด้าน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

3. ระดับการศึกษา ไม่เป็นอิสระกับความคิดเห็นต่อสิทธิประโยชน์ประกันภัยภาคบังคับของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดแพร่ ในรายด้านทุกด้าน

4. อาชีพ เป็นอิสระกับความคิดเห็นต่อสิทธิประโยชน์ประกันภัยภาคบังคับของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดแพร่ ในรายด้านทุกด้าน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

5. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน เป็นอิสระกับความคิดเห็นต่อสิทธิประโยชน์ประกันภัยภาคบังคับของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดแพร่ ในรายด้านทุกด้าน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

อภิปรายผลการศึกษา

จากผลการศึกษา ข้อมูลพฤติกรรมผู้บริโภคในการจัดทำประกันภัยภาคบังคับของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ รู้จักประกันภัยภาคบังคับ ผ่านช่องทาง คนรู้จัก/ครอบครัว/เพื่อน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ และมีการทำประกันภัยรถจักรยานยนต์ โดยเหตุผลที่ทำให้ประกันภัยภาคบังคับเพื่อบริหารความเสี่ยงหากเกิดอุบัติเหตุให้แก่ตนเอง ครอบครัว และคนที่อยู่ในอุปการะ ไม่สอดคล้องกับผลการศึกษาของ สุรัตน์ รุ่งอารีย์ (2545) ศึกษาเรื่องปัจจัยที่กำหนดการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 พบว่า ปัจจัย อื่น ๆ ที่มีผลต่อการทำประกันภัยนอกจากราคาเบี้ยประกันภัยแล้ว คือ อาชีพ ความคุ้มค่า หรืออรรถประโยชน์ที่ได้รับจากการทำประกันภัย อาจเป็นเพราะว่ากลุ่มตัวอย่างอยู่คนละพื้นที่ พฤติกรรมต่างกันอาจมีผลทำให้ปัจจัยการทำประกันภัยภาคบังคับแตกต่างกัน

จากผลการศึกษาเหตุผลที่ไม่จัดทำประกันภัยภาคบังคับ เนื่องจาก มีภาระค่าใช้จ่ายมาก ไม่เพียงพอต่อการนำมาจัดทำประกันภัยภาคบังคับ (พ.ร.บ.) สอดคล้องกับผลการศึกษาของ รัตติยา ครุธา (2560) ศึกษาเรื่องความคิดเห็นของผู้ประกันตนตามมาตรา 40 ต่อสิทธิประโยชน์แนวทางเลือกที่ 3 พบว่า ไม่เปลี่ยนทางเลือกเหตุผลทำประกันตนมาตรา 40 มาเป็น ทางเลือกที่ 3 เพราะมีรายได้ไม่เพียงพอ รองลงมาคือ จ่ายเงินมากเกินไป

จากผลการศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลที่มีผลต่อระดับความคิดเห็นต่อสิทธิประโยชน์ในการทำประกันภัยภาคบังคับของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดแพร่ พบว่า มี 3 ปัจจัย ได้แก่ อายุ อาชีพ รายได้ ที่มีผลต่อระดับความเห็นในทุกด้าน รายละเอียดดังนี้

1. อายุมีผลต่อระดับความคิดเห็นต่อสิทธิประโยชน์ประกันภัยภาคบังคับของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดแพร่ ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐาน สอดคล้องกับผลการศึกษาของ รัตติยา ครุธา (2560) ศึกษาเรื่องความคิดเห็นของผู้ประกันตนตามมาตรา 40 ต่อสิทธิประโยชน์แนวทางเลือกที่ 3 พบว่าอายุมีความสัมพันธ์กับการตัดสินใจเปลี่ยนทางเลือกผู้ประกันตน ทางเลือกที่ 3

2. อาชีพมีผลต่อระดับความคิดเห็นต่อสิทธิประโยชน์ประกันภัยภาคบังคับของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดแพร่ ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐาน สอดคล้องกับผลการศึกษาของ สุรัตน์ รุ่งอารีย์ (2545) ศึกษาเรื่องปัจจัยที่กำหนดการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 พบว่า ปัจจัยอื่น ๆ ที่มีผลต่อการทำประกันภัย คือ อาชีพ และกลุ่มอาชีพที่จัดทำประกันภัยภาคบังคับมากที่สุดคือ กลุ่มอาชีพ รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ/แพทย์/พยาบาล รองลงมา ได้แก่ อาชีพรับจ้างทั่วไป ค้าขาย พนักงานเอกชน และนักเรียน/นักศึกษา ตามลำดับ

3. รายได้เฉลี่ยต่อเดือนมีผลต่อระดับความคิดเห็นต่อสิทธิประโยชน์ประกันภัยภาคบังคับของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดแพร่ ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐาน สอดคล้องกับผลการศึกษาของ สุรัตน์ รุ่งอารีย์ (2545) ศึกษาเรื่องปัจจัยที่กำหนดการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 พบว่า รายได้ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์กับการทำประกันภัยภาคบังคับ ถึงแม้ไม่มีความเกี่ยวข้องกันอย่างมีนัยยะสถิติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% แต่เมื่อเทียบพิจารณาจากจำนวนและสัดส่วนของผู้ทำประกันภัยพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีแนวโน้มของการทำประกันภัยภาคบังคับมากขึ้นเมื่อมีรายได้เพิ่มขึ้น

ข้อเสนอแนะจากการศึกษา

ผลการศึกษาค้นคว้าความคิดเห็นต่อสิทธิประโยชน์การทำประกันภัยภาคบังคับของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดแพร่ได้มีข้อเสนอแนะไว้ ดังนี้

1. ข้อเสนอแนะสำหรับรัฐบาล

1. จากผลการศึกษาข้อมูลพฤติกรรมผู้บริโภค พบว่าเหตุผลที่กลุ่มตัวอย่างไม่จัดทำประกันภัยภาคบังคับ เนื่องจากมีภาระค่าใช้จ่ายมาก ไม่เพียงพอต่อการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ ดังนั้น รัฐบาลควรมีนโยบายส่งเสริมการทำประกันภัยภาคบังคับให้กับผู้มีรายได้น้อยเสมือนเป็นสิทธิพื้นฐานที่ประชาชนทุกคนควรจะได้รับ เช่น หากเป็นผู้มีรายได้น้อย นอกจากสนับสนุนค่าสาธารณูปโภคบริโภคพื้นฐาน เช่น ค่าน้ำ ค่าไฟ ควรมีสวัสดิการจัดทำประกันภัยภาคบังคับให้ประชาชน เพื่อช่วยสนับสนุนส่งเสริม เพิ่มศักยภาพให้มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น และลดภาระค่าใช้จ่าย ค่ารักษาพยาบาล ค่าปลงศพ หากเกิดอุบัติเหตุจากรถจะก่อให้เกิดความสูญเสียกับผู้ขับขี่ใช้ถนนจากรถที่ไม่ได้มีการจัดทำประกันภัยภาคบังคับ อันจะเป็นการแก้ไขปัญหาและพัฒนาเศรษฐกิจให้เป็นไปอย่างยั่งยืน

2. จากผลการศึกษาพบว่า รายได้เฉลี่ยต่อเดือน มีผลต่อระดับความคิดเห็นต่อสิทธิประโยชน์ประกันภัยภาคบังคับ ดังนั้น รัฐบาลควรเร่งดำเนินการตามนโยบายในการสร้างโอกาส สร้างรายได้ให้กับประชาชน เพราะเมื่อประชาชนมีรายได้ที่เพียงพอต่อการดำรงชีวิตก็มีแนวโน้มที่จะทำประกันภัยภาคบังคับมากขึ้น

2. ข้อเสนอแนะสำหรับสำนักงาน คปภ.

จากผลการศึกษาพบว่า ค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างต่อปัจจัยย่อยโดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย พบว่า ค่าเฉลี่ยสูงที่สุดคือ ด้านสิทธิประโยชน์ความคุ้มครองของกรมธรรม์ ในปัจจัยย่อยเรื่อง ประชาชนทุกคนที่ประสบภัยจากรถ ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร คนเดินเท้า หากได้รับความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย เนื่องจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถจะได้รับความคุ้มครองตาม พ.ร.บ. กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยในระดับมากกับเจตนารมณ์ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

ดังนั้น เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ของการทำประกันภัยภาคบังคับ ให้แก่ผู้ใช้รถจึงควรมีการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ถึงความสำคัญในการจัดทำประกันภัยภาคบังคับให้แก่ผู้ใช้รถอย่างต่อเนื่อง เช่น

1. สำนักงานควรจัดอบรมให้ความรู้แก่กลุ่มเป้าหมาย ให้หลากหลายกลุ่ม เนื่องจากผลการศึกษากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ รู้จักประกันภัยภาคบังคับ ผ่านช่องทาง คนรู้จัก/ครอบครัว/เพื่อน เพื่อเป็นการบอกต่อและกระตุ้นให้ประชาชนรับรู้ถึงความสำคัญของสิทธิประโยชน์ประกันภัยภาคบังคับที่จะได้รับมากยิ่งขึ้นอีกทั้งควรนำบริษัทประกันภัยเข้าไปรับประกันถึงพื้นที่เพื่ออำนวยความสะดวกรวดเร็วให้กับผู้เข้ารับการอบรมที่ต้องการจัดทำประกันภัย

2. ควรมีการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนของจังหวัด (ศปถ.) ลงพื้นที่ทำงานเชิงรุก เพื่อสร้างชุมชนแบบ เช่น การทำประกันภัย พ.ร.บ. ในชุมชน 100% เป็นต้น เพื่อส่งเสริมให้รถจักรยานยนต์ที่ขึ้นทะเบียนเข้าสู่ระบบประกันภัยมากขึ้น

3. สำนักงานควรสร้างเครือข่ายถ่ายทอดความรู้ด้านการประกันภัย จัดกิจกรรมสร้างเวทีเสวนา ให้กับผู้นำชุมชน กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน อาสาสมัครประกันภัย เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นหรือกรณีศึกษาที่เกี่ยวกับเคสอุบัติเหตุในชุมชนจากรถที่ไม่ได้ทำประกันภัยถึงผลกระทบที่ได้รับ เพื่อให้ผู้นำชุมชนสามารถให้คำแนะนำถึงสิทธิประโยชน์การทำประกันภัยได้หากมีชาวบ้านได้รับความเดือดร้อนหรือต้องการคำปรึกษาในเบื้องต้นรวมถึงแนะนำให้ชาวบ้านจัดทำประกันภัยภาคบังคับ

3. ข้อเสนอแนะสำหรับบริษัทประกันภัย

จากผลการศึกษาข้อมูลพฤติกรรมผู้บริโภค ช่องทางในการซื้อประกันภัย กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ทำประกันภัยผ่านตัวแทนบริษัทประกันภัยและนายหน้าประกันภัย

ดังนั้น ในการเสนอขายประกันภัย ตัวแทนและนายหน้าประกันภัยควรปฏิบัติตามประกาศของนายทะเบียน (คปภ.) เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการออก และเสนอขายกรมธรรม์ประกันภัยของบริษัทประกันวินาศภัย เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้เอาประกันภัย ลดปัญหาเรื่องร้องเรียน และสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับอุตสาหกรรมประกันภัย

บรรณานุกรม

- กรมการปกครอง. (2564). สถิติข้อมูลประชากร. สืบค้นจาก <https://stat.bora.dopa.go.th/>
- กลุ่มสถิติการขนส่ง. (2564). รถจดทะเบียน (สะสม). สืบค้นจาก <https://web.dlt.go.th/statistics/>
- ฐิติวัตน์ ชัยวัฒน์. (2556). การบริหารความเสี่ยงภัยและการประกันภัยในศตวรรษที่ 21 (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ธีรภูมิ เอกะกุล. (2543). ระเบียบวิธีวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์ และสังคมศาสตร์. อุบลราชธานี: สถาบันราชภัฏอุบลราชธานี.
- บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด. (ม.ป.ป). ถาม - ตอบ การทำประกันภัย พ.ร.บ สามารถทำประกันภัย พ.ร.บ. รถจักรยานยนต์ได้ที่ไหน. สืบค้นจาก <https://www.rvp.co.th/underwritingQA.php>
- พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม. (1 มีนาคม 2551). ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 125 ตอนที่ 40ก, น. 45.
- ราชบัณฑิตยสถาน. (2542). พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 (พิมพ์ครั้งที่ 6). กรุงเทพฯ: อักษรเจริญทัศน์.
- รัตติยา ครุธา. (2560). ความคิดเห็นของผู้ประกันตนตามมาตรา 40 ต่อสิทธิประโยชน์แนวทางเลือกที่ 3 (วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์). สืบค้นจาก http://ethesisarchive.library.tu.ac.th/thesis/2017/TU_2017_5805033049_7659_7450.pdf
- สมาคมประกันวินาศภัยคณะกรรมการประกันภัยยานยนต์. (2564). คู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 66/2563 ลงวันที่ 15 ตุลาคม 2563 (1). กรุงเทพฯ: สำนักงาน คปภ.
- สุรัตน์ รุ่งอารีย์. (2545). ปัจจัยที่กำหนดการทำประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 (การศึกษาค้นคว้าอิสระ, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่). สืบค้นจาก http://cmuir.cmu.ac.th/bitstream/6653943832/21835/2/econ0945sr_abs.pdf
- สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. (2564). รายงานประกันวินาศภัยตามจังหวัด. สืบค้นจาก <https://www.oic.or.th/th/industry/statistic/data/42/2>
- สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. (2549). พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. ๒๕๓๕. สืบค้นจาก https://oiceservice.oic.or.th/document/Law/file/00430/00430_33219a6ccd9b8d04d55ba058b50519cc.pdf
- Thai RSC ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ. (2565). ข้อมูลรับแจ้งอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย. สืบค้นจาก <https://www.thairsc.com/>