

บทที่ 4

ผลการศึกษา

การศึกษาทัศนคติของเจ้าของยานยนต์ในเขตอำเภอเมืองเชียงใหม่ต่อการจัดการความเสี่ยงจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี ได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้การออกแบบสอบถามผู้ใช้งานยานยนต์ที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี จำนวน 195 คน และผู้ใช้งานยานยนต์ที่ใช้ก๊าซแอลพีจี จำนวน 385 คน บริเวณสถานีบริการก๊าซที่ตั้งอยู่ในเขตอำเภอเมืองเชียงใหม่ และได้นำมาวิเคราะห์เพื่อหาความถี่ ร้อยละ และค่าเฉลี่ย และนำเสนอผลการศึกษาในรูปแบบตารางประกอบการบรรยายเชิงวิเคราะห์ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน (ตารางที่ 2 - 8)

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับยานยนต์ที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง ได้แก่ ยี่ห้อ ประเภท อายุของยานยนต์ ชนิดเครื่องยนต์ ระบบเชื้อเพลิง ชนิดของก๊าซที่ใช้ ขนาดความจุของถังก๊าซ และข้อมูลเกี่ยวกับการรับรองมาตรฐานการติดตั้ง (ตารางที่ 9 - 16)

ส่วนที่ 3 ทัศนคติเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง ความรู้ความเข้าใจ ความคิดเห็น และพฤติกรรมการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง (ตารางที่ 17 - 39)

ส่วนที่ 4 ทัศนคติเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง ความรู้ความเข้าใจ ความคิดเห็น และพฤติกรรมการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามเพศ (ตารางที่ 40 - 60)

ส่วนที่ 5 ทัศนคติเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง ความรู้ความเข้าใจ ความคิดเห็น และพฤติกรรมการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ (ตารางที่ 61 - 82)

ส่วนที่ 6 ปัญหาและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี (ตารางที่ 83)

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 2 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศกับการใช้ก๊าซซีเอ็นจี และแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

เพศ	ก๊าซซีเอ็นจี		ก๊าซแอลพีจี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	128	65.6	256	66.5	384	66.2
หญิง	67	34.4	129	33.5	196	33.8
รวม	195	100.0	385	100.0	580	100.0

จากตารางที่ 2 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 66.2 และเป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 33.8 แบ่งเป็นผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีซึ่งส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 65.6 เป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 34.4 และผู้ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 66.5 เป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 33.5

ตารางที่ 3 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอายุกับการใช้ก๊าซซีเอ็นจี และแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

อายุ	ก๊าซซีเอ็นจี		ก๊าซแอลพีจี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 20 ปี	3	1.5	12	3.1	15	2.6
20-30 ปี	49	25.1	107	27.8	156	26.9
31-40 ปี	93	47.7	136	35.3	229	39.5
41-50 ปี	35	18.0	99	25.7	134	23.1
มากกว่า 50 ปี	15	7.7	31	8.1	46	7.9
รวม	195	100.0	385	100.0	580	100.0

จากตารางที่ 3 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 39.5 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ อายุ 20 – 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 26.9 อายุ 41 – 50 ปี คิดเป็น

ร้อยละ 23.1 อายุมากกว่า 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 7.9 และอายุต่ำกว่า 20 ปี คิดเป็นร้อยละ 2.6 ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีมีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 47.7 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ อายุ 20 – 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 25.1 อายุ 41 – 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 18.0 อายุมากกว่า 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 7.7 และอายุต่ำกว่า 20 ปี คิดเป็นร้อยละ 1.5 ส่วนผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซแอลพีจีมีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 35.3 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ อายุ 20 – 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 27.8 อายุ 41 – 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 25.7 อายุมากกว่า 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 8.1 และอายุต่ำกว่า 20 ปี คิดเป็นร้อยละ 3.1

ตารางที่ 4 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามสถานภาพกับการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

สถานภาพ	ก๊าซซีเอ็นจี		ก๊าซแอลพีจี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
โสด	63	32.3	159	41.3	222	38.3
สมรส	130	66.7	222	57.7	352	60.7
อื่นๆ	2	1.0	4	1.0	6	1.0
รวม	195	100.0	385	100.0	580	100.0

หมายเหตุ : อื่น ๆ ได้แก่ หย่าร้าง

จากตารางที่ 4 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรส คิดเป็นร้อยละ 60.7 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ สถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 38.3 และอื่นๆ ได้แก่ หย่าร้าง คิดเป็นร้อยละ 1.0 ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรส คิดเป็นร้อยละ 66.7 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ สถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 32.3 และอื่นๆ ได้แก่ หย่าร้าง คิดเป็นร้อยละ 1.0 ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรส คิดเป็นร้อยละ 57.7 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ สถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 41.3 และอื่นๆ ได้แก่ หย่าร้าง คิดเป็นร้อยละ 1.0

ตารางที่ 5 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระดับการศึกษาสูงสุดกับการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

ระดับการศึกษาสูงสุด	ก๊าซซีเอ็นจี		ก๊าซแอลพีจี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนปลาย	4	2.0	21	5.5	25	4.3
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	16	8.2	33	8.6	49	8.5
อนุปริญญา/ปวส.	43	22.1	86	22.3	129	22.2
ปริญญาตรี	127	65.1	211	54.8	338	58.3
ปริญญาโทหรือสูงกว่า	5	2.6	34	8.8	39	6.7
รวม	195	100.0	385	100.0	580	100.0

จากตารางที่ 5 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีการศึกษาสูงสุดระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 58.3 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ อนุปริญญา/ปวส. คิดเป็นร้อยละ 22.2 มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. คิดเป็นร้อยละ 8.5 ปริญญาโทหรือสูงกว่า คิดเป็นร้อยละ 6.7 และต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนปลาย คิดเป็นร้อยละ 4.3 ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 65.1 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ อนุปริญญา/ปวส.คิดเป็นร้อยละ 22.1 มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.คิดเป็นร้อยละ 8.2 ปริญญาโทหรือสูงกว่า คิดเป็นร้อยละ 2.6 และต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนปลาย คิดเป็นร้อยละ 2.0 ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 54.8 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ อนุปริญญา/ปวส.คิดเป็นร้อยละ 22.3 ปริญญาโทหรือสูงกว่า คิดเป็นร้อยละ 8.8 มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.คิดเป็นร้อยละ 8.6 และต่ำกว่ามัธยมศึกษาตอนปลาย คิดเป็นร้อยละ 5.5

ตารางที่ 6 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอาชีพกับการใช้ก๊าซซีเอ็นจี และแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

อาชีพ	ก๊าซซีเอ็นจี		ก๊าซแอลพีจี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
นักเรียน / นักศึกษา	15	7.7	33	8.6	48	8.3
พนักงานบริษัทเอกชน	75	38.5	116	30.1	191	32.9
ข้าราชการ / พนักงานรัฐวิสาหกิจ	35	17.9	94	24.4	129	22.2
ธุรกิจส่วนตัว	63	32.3	115	29.9	178	30.7
อื่น ๆ	7	3.6	27	7.0	34	5.9
รวม	195	100.0	385	100.0	580	100.0

หมายเหตุ: อื่น ๆ จำนวน 34 คน ได้แก่ 1.รับจ้าง 22 คน (ก๊าซซีเอ็นจี 2 ก๊าซแอลพีจี 20) 2.พอบ้าน-แม่บ้าน 5 คน (ก๊าซซีเอ็นจี 3 ก๊าซแอลพีจี 2) 3.อาชีพอิสระ 2 คน (ก๊าซแอลพีจี) 4.ตัวแทนประกันชีวิต 1 คน (ก๊าซแอลพีจี) 5.รับเหมาก่อสร้าง 1 คน (ก๊าซแอลพีจี) 6. ลี้อมวลชน 1 คน (ก๊าซซีเอ็นจี) 7.ข้าราชการบำนาญ 1 คน (ก๊าซแอลพีจี) 8.ไม่ได้ประกอบอาชีพ 1 คน (ก๊าซซีเอ็นจี)

จากตารางที่ 6 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 32.9 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ อาชีพธุรกิจส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 30.7 อาชีพข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 22.2 อาชีพนักเรียน/นักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 8.3 และอาชีพอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 5.9 ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 38.5 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ ธุรกิจส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 32.3 ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 17.9 นักเรียน/นักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 7.7 และอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 3.6 ผู้ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน คิดเป็นร้อยละ 30.1 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ ธุรกิจส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 29.9 ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 24.4 นักเรียน/นักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 8.6 และอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 7.0

ตารางที่ 7 แสดงจำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือนกับการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

รายได้เฉลี่ยต่อเดือน	ก๊าซซีเอ็นจี		ก๊าซแอลพีจี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 15,000 บาท	75	38.5	162	42.1	237	40.9
15,000 - 20,000 บาท	73	37.4	126	32.8	199	34.3
20,001 - 25,000 บาท	26	13.3	34	8.8	60	10.3
25,001 - 30,000 บาท	11	5.6	24	6.2	35	6.0
มากกว่า 30,000 บาท	10	5.1	39	10.1	49	8.5
รวม	195	100.0	385	100.0	580	100.0

จากตารางที่ 7 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่า 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 40.9 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ รายได้ 15,000 – 20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 34.3 รายได้ 20,001 – 25,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 10.3 รายได้มากกว่า 30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 8.5 และรายได้ 25,001 – 30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 6.0 ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่า 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 38.5 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ รายได้ 15,000 – 20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 37.4 รายได้ 20,001 – 25,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 13.3 รายได้ 25,001 – 30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 5.6 และมากกว่า 30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 5.1 ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่า 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 42.1 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ รายได้ 15,000 – 20,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 32.8 รายได้มากกว่า 30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 10.1 รายได้ 20,001 – 25,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 8.8 และรายได้ 25,001 – 30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 6.2

ตารางที่ 8 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความเกี่ยวข้องกับรถยนต์ใช้ ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีกับการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

ความเกี่ยวข้องกับรถยนต์	ก๊าซซีเอ็นจี		ก๊าซแอลพีจี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เป็นเจ้าของ	149	76.4	305	79.2	454	78.3
เป็นบุคคลในครอบครัวหรือลูกจ้าง	44	22.6	76	19.7	120	20.7
เป็นผู้เช่า	0	0.0	3	0.8	3	0.5
อื่น ๆ	2	1.0	1	0.3	3	0.5
รวม	195	100.0	385	100.0	580	100.0

หมายเหตุ : รถยนต์ หมายถึงรถยนต์ที่ผู้ตอบแบบสอบถามใช้เป็นประจำ

อื่น ๆ ได้แก่ 1.เป็นเพื่อน 2 คน (ก๊าซซีเอ็นจีและก๊าซแอลพีจี) 2.เป็นเจ้าของนำที่ของส่วนราชการเจ้าของรถยนต์ 1 คน (ก๊าซซีเอ็นจี)

จากตารางที่ 8 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความเกี่ยวข้องกับรถยนต์ที่ใช้ ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นประจำ โดยเป็นเจ้าของ คิดเป็นร้อยละ 78.3 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ เป็นบุคคลในครอบครัวหรือลูกจ้าง คิดเป็นร้อยละ 20.7 เป็นผู้เช่าและอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 0.5 เท่ากัน ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่มีความเกี่ยวข้องกับรถยนต์โดยเป็นเจ้าของ คิดเป็นร้อยละ 76.4 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ เป็นบุคคลในครอบครัวหรือลูกจ้าง คิดเป็นร้อยละ 22.6 และอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 1.0 ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่มีความเกี่ยวข้องกับรถยนต์โดยเป็นเจ้าของ คิดเป็นร้อยละ 79.2 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ เป็นบุคคลในครอบครัวหรือลูกจ้าง คิดเป็นร้อยละ 19.7 เป็นผู้เช่า คิดเป็นร้อยละ 0.8 และอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 0.3

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับยานยนต์ที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

ตารางที่ 9 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามยี่ห้อรถยนต์ที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีกับการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

ยี่ห้อรถยนต์ที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี	ก๊าซซีเอ็นจี		ก๊าซแอลพีจี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
โตโยต้า	59	30.3	131	34.0	190	32.8
ฮอนด้า	47	24.1	69	17.9	116	20.0
นิสสัน	8	4.1	50	13.0	58	10.0
มิตซูบิชิ	32	16.4	43	11.2	75	12.9
มาสด้า	5	2.6	24	6.2	29	5.0
บีเอ็มดับเบิลยู	3	1.5	9	2.3	12	2.1
เมอร์เซเดส-เบนซ์	3	1.5	9	2.3	12	2.1
วอลโว่	1	0.5	7	1.8	8	1.4
เซฟโรเลต	16	8.2	3	0.8	19	3.3
ทาทา	7	3.6	0	0.0	7	1.2
ซูซูกิ	5	2.6	11	2.9	16	2.7
อิซูซุ	2	1.0	8	2.1	10	1.7
อื่น ๆ	7	3.6	21	5.5	28	4.8
รวม	195	100.0	385	100.0	580	100.0

หมายเหตุ : อื่น ๆ จำนวน 28 คน ได้แก่ 1.ยี่ห้อ ซีตรอง 4 คน (ก๊าซซีเอ็นจี 2 ก๊าซแอลพีจี 2) 2.ยี่ห้อละ 3 คน

คือ ยี่ห้อเกีย (ก๊าซแอลพีจี) จี๊ป (ก๊าซแอลพีจี) เปอร์โยต์ (ก๊าซแอลพีจี) โพล์คสวาเกิน (ก๊าซแอลพีจี) ฟอร์ด (ก๊าซแอลพีจี) ฮีโน่ (ก๊าซซีเอ็นจี) และฮุนได (ก๊าซซีเอ็นจี 1 ก๊าซแอลพีจี 2) 3.ยี่ห้อละ 1 คน คือ ยี่ห้อแลนด์-โรเวอร์ (ก๊าซแอลพีจี) โอเบิล (ก๊าซแอลพีจี) และไฮเกอร์ (ก๊าซซีเอ็นจี)

จากตารางที่ 9 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้รถยนต์ที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงยี่ห้อโตโยต้า คิดเป็นร้อยละ 32.8 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ ยี่ห้อฮอนด้า คิดเป็นร้อยละ 20.0 ยี่ห้อมิตซูบิชิ คิดเป็นร้อยละ 12.9 ยี่ห้อนิสสัน คิดเป็นร้อยละ 10.0 ยี่ห้อมาสด้า คิดเป็นร้อยละ 5.0 ยี่ห้อเซฟโรเลต คิดเป็นร้อยละ 3.3 ยี่ห้อซูซูกิ คิดเป็นร้อยละ 2.7 ยี่ห้อบีเอ็มดับเบิลยูและยี่ห้อเมอร์เซเดส-เบนซ์ คิดเป็นร้อยละ 2.1 เท่ากัน ยี่ห้ออิซูซุ คิดเป็นร้อยละ 1.7 ยี่ห้อวอลโว่ คิดเป็นร้อยละ 1.4 ยี่ห้อทาทา คิดเป็นร้อยละ 1.2 และยี่ห้ออื่น ๆ รวมกันคิดเป็นร้อยละ 4.8

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้รถยนต์ที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่ใช้ห้อยโโยต้า คิดเป็นร้อยละ 30.3 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ ยี่ห้อฮอนด้า คิดเป็นร้อยละ 24.1 ยี่ห้อมิตซูบิชิ คิดเป็นร้อยละ 16.4 ยี่ห้อเซฟโรเลต คิดเป็นร้อยละ 8.2 ยี่ห้อนิสสัน คิดเป็นร้อยละ 4.1 ยี่ห้อทาทา คิดเป็นร้อยละ 3.6 ยี่ห้อมาสด้า และยี่ห้อซูซูกิ คิดเป็นร้อยละ 2.6 เท่ากัน ยี่ห้อบีเอ็มดับบลิวและยี่ห้อเมอร์เซเดส-เบนซ์ คิดเป็นร้อยละ 1.5 เท่ากัน ยี่ห้ออิชูซุ คิดเป็นร้อยละ 1.0 ยี่ห้อวอลโว่ คิดเป็นร้อยละ 0.5 และยี่ห้ออื่น ๆ รวมกันคิดเป็นร้อยละ 3.6 ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้รถยนต์ที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่ใช้ห้อยโโยต้า คิดเป็นร้อยละ 34.0 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ ยี่ห้อฮอนด้า คิดเป็นร้อยละ 17.9 ยี่ห้อนิสสัน คิดเป็นร้อยละ 13.0 ยี่ห้อมิตซูบิชิ คิดเป็นร้อยละ 11.2 ยี่ห้อมาสด้า คิดเป็นร้อยละ 6.2 ยี่ห้อซูซูกิ คิดเป็นร้อยละ 2.9 ยี่ห้อบีเอ็มดับบลิวและยี่ห้อเมอร์เซเดส-เบนซ์ คิดเป็นร้อยละ 2.3 เท่ากัน ยี่ห้ออิชูซุ คิดเป็นร้อยละ 2.1 ยี่ห้อวอลโว่ คิดเป็นร้อยละ 1.8 ยี่ห้อเซฟโรเลต คิดเป็นร้อยละ 0.8 และยี่ห้ออื่น ๆ รวมกันคิดเป็นร้อยละ 5.5

ตารางที่ 10 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามประเภทของรถยนต์ที่ใช้ ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีกับการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

ประเภทของรถยนต์ ที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี	ก๊าซซีเอ็นจี		ก๊าซแอลพีจี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
รถยนต์นั่ง	168	86.1	308	80.0	476	82.1
รถยนต์บรรทุก	20	10.3	71	18.4	91	15.7
รถยนต์โดยสาร	7	3.6	6	1.6	13	2.2
รวม	195	100.0	385	100.0	580	100.0

จากตารางที่ 10 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามใช้รถยนต์ที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีประเภทรถยนต์นั่ง คิดเป็นร้อยละ 82.1 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ รถยนต์บรรทุก คิดเป็นร้อยละ 15.7 และรถยนต์โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 2.2 ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่ใช้รถยนต์ที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีประเภทรถยนต์นั่ง คิดเป็นร้อยละ 86.1 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ รถยนต์บรรทุก คิดเป็นร้อยละ 10.3 และรถยนต์โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 3.6 ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่ใช้รถยนต์ที่ใช้ก๊าซแอลพีจีประเภทรถยนต์นั่ง คิดเป็นร้อยละ 80.0 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ รถยนต์บรรทุก คิดเป็นร้อยละ 18.4 และรถยนต์โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 1.6

ตารางที่ 11 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามลักษณะการใช้รถยนต์ที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีกับการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

ลักษณะการใช้รถยนต์ ที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี	ก๊าซซีเอ็นจี		ก๊าซแอลพีจี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ใช้เป็นรถส่วนบุคคล	169	86.7	353	91.7	522	90.0
ใช้ในกิจการของหน่วยงานหรือองค์กร	13	6.7	15	3.9	28	4.8
ใช้รับจ้างทั่วไป	4	2.0	9	2.3	13	2.3
ใช้ขนส่งหรือโดยสารสาธารณะ	9	4.6	8	2.1	17	2.9
รวม	195	100.0	385	100.0	580	100.0

จากตารางที่ 11 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้เป็นรถส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 90.0 รองลงมา ได้แก่ ใช้ในกิจการของหน่วยงานหรือองค์กร คิดเป็นร้อยละ 4.8 ใช้ขนส่งหรือโดยสารสาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 2.9 และใช้รับจ้างทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 2.3 ผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่ใช้เป็นรถส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 86.7 รองลงมา ได้แก่ ใช้ในกิจการของหน่วยงานหรือองค์กร คิดเป็นร้อยละ 6.7 ใช้ขนส่งหรือโดยสารสาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 4.6 และใช้รับจ้างทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 2.0 ผู้ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่ใช้เป็นรถส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 91.7 รองลงมา ได้แก่ ใช้ในกิจการของหน่วยงานหรือองค์กร คิดเป็นร้อยละ 3.9 ใช้รับจ้างทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 2.3 และใช้ขนส่งหรือโดยสารสาธารณะ คิดเป็นร้อยละ 2.1

ตารางที่ 12 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอายุการใช้งานของรถยนต์ที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีกับการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

อายุการใช้งานของรถยนต์ ที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี	ก๊าซซีเอ็นจี		ก๊าซแอลพีจี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 3 ปี	38	19.5	9	2.3	47	8.1
3 ปี - 6 ปี	88	45.1	58	15.1	146	25.2
7 ปี - 10 ปี	58	29.8	168	43.6	226	39.0
เกินกว่า 10 ปี	11	5.6	150	39.0	161	27.7
รวม	195	100.0	385	100.0	580	100.0

หมายเหตุ : อายุการใช้งานนับตั้งแต่ปีที่จดทะเบียนครั้งแรก

จากตารางที่ 12 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้รถยนต์ที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีมีอายุการใช้งาน 7 ปี - 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 39.0 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ อายุการใช้งานเกินกว่า 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 27.7 อายุการใช้งาน 3 ปี - 6 ปี คิดเป็นร้อยละ 25.2 และอายุการใช้งานต่ำกว่า 3 ปี คิดเป็นร้อยละ 8.1 ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่ใช้รถยนต์ที่มีอายุการใช้งาน 3 ปี - 6 ปี คิดเป็นร้อยละ 45.1 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ อายุการใช้งาน 7 ปี - 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 29.8 อายุการใช้งานต่ำกว่า 3 ปี คิดเป็นร้อยละ 19.5 และอายุการใช้งานเกินกว่า 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 5.6 ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่ใช้รถยนต์ที่มีอายุการใช้งาน 7 ปี - 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 43.6 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ อายุการใช้งานเกินกว่า 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 39.0 อายุการใช้งาน 3 ปี - 6 ปี คิดเป็นร้อยละ 15.1 และอายุการใช้งานต่ำกว่า 3 ปี คิดเป็นร้อยละ 2.3

ตารางที่ 13 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามชนิดเครื่องยนต์กับการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

ชนิดเครื่องยนต์	ก๊าซซีเอ็นจี		ก๊าซแอลพีจี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เครื่องยนต์เบนซิน	168	86.1	363	94.3	531	91.6
เครื่องยนต์ดีเซล	20	10.3	22	5.7	42	7.2
เครื่องยนต์แบบอื่น ๆ	7	3.6	0	0.0	7	1.2
รวม	195	100.0	385	100.0	580	100.0

หมายเหตุ : เครื่องยนต์แบบอื่น ๆ ได้แก่ เครื่องยนต์ก๊าซ

จากตารางที่ 13 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้เครื่องยนต์เบนซิน คิดเป็นร้อยละ 91.6 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ เครื่องยนต์ดีเซล คิดเป็นร้อยละ 7.2 และเครื่องยนต์แบบอื่น ๆ ได้แก่ เครื่องยนต์ก๊าซ คิดเป็นร้อยละ 1.2 ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่ใช้เครื่องยนต์เบนซิน คิดเป็นร้อยละ 86.1 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ เครื่องยนต์ดีเซล คิดเป็นร้อยละ 10.3 และเครื่องยนต์แบบอื่น ๆ ได้แก่ เครื่องยนต์ก๊าซ คิดเป็นร้อยละ 3.6 ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่ใช้เครื่องยนต์เบนซิน คิดเป็นร้อยละ 94.3 และใช้เครื่องยนต์ดีเซล คิดเป็นร้อยละ 5.7

ตารางที่ 14 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามขนาดเครื่องยนต์กับการใช้ ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

ขนาดเครื่องยนต์	ก๊าซซีเอ็นจี		ก๊าซแอลพีจี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 1,500 ซีซี	16	8.2	46	11.9	62	10.7
1,500 - 2,000 ซีซี	141	72.3	283	73.5	424	73.1
2,001 - 2,500 ซีซี	16	8.2	37	9.6	53	9.1
2,501 - 3,000 ซีซี	16	8.2	18	4.7	34	5.9
เกินกว่า 3,000 ซีซี	6	3.1	1	0.3	7	1.2
รวม	195	100.0	385	100.0	580	100.0

จากตารางที่ 14 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้เครื่องยนต์ขนาด 1,500 – 2,000 ซีซี คิดเป็นร้อยละ 73.1 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ ขนาดต่ำกว่า 1,500 ซีซี คิดเป็นร้อยละ 10.7 ขนาด 2,001 – 2,500 ซีซี คิดเป็นร้อยละ 9.1 ขนาด 2,501 – 3,000 ซีซี คิดเป็นร้อยละ 5.9 และเกินกว่า 3,000 ซีซี คิดเป็นร้อยละ 1.2 ผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่ใช้เครื่องยนต์ขนาด 1,500 – 2,000 ซีซี คิดเป็นร้อยละ 72.3 รองลงมา ได้แก่ เครื่องยนต์ขนาดต่ำกว่า 1,500 ซีซี ขนาด 2,001 – 2,500 ซีซี และขนาด 2,501 – 3,000 ซีซี คิดเป็นร้อยละ 8.2 เท่ากัน และขนาดเกินกว่า 3,000 ซีซี คิดเป็นร้อยละ 3.1 ผู้ใช้แอลพีจีส่วนใหญ่ใช้เครื่องยนต์ขนาด 1,500 – 2,000 ซีซี คิดเป็นร้อยละ 73.5 รองลงมา ได้แก่ เครื่องยนต์ขนาดต่ำกว่า 1,500 ซีซี คิดเป็นร้อยละ 11.9 ขนาด 2,001 – 2,500 ซีซี คิดเป็นร้อยละ 9.6 ขนาด 2,501 – 3,000 ซีซี คิดเป็นร้อยละ 4.7 และขนาดเกินกว่า 3,000 ซีซี คิดเป็นร้อยละ 0.3

ตารางที่ 15 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงกับการใช้ ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

การใช้น้ำมันเชื้อเพลิง	ก๊าซซีเอ็นจี		ก๊าซแอลพีจี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงได้	183	93.8	382	99.2	565	97.4
ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่ได้	12	6.2	3	0.8	15	2.6
รวม	195	100.0	385	100.0	580	100.0

จากตารางที่ 15 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิงได้ คิดเป็นร้อยละ 97.4 และใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิงไม่ได้ คิดเป็นร้อยละ 2.6 ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่ใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิงได้ คิดเป็นร้อยละ 93.8 และใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิงไม่ได้ คิดเป็นร้อยละ 6.2 ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่ใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิงได้ คิดเป็นร้อยละ 99.2 และใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิงไม่ได้ คิดเป็นร้อยละ 0.8

ตารางที่ 16 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปริมาณของถังบรรจุก๊าซกับการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

ปริมาณถังบรรจุก๊าซ	ก๊าซซีเอ็นจี		ก๊าซแอลพีจี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 50 ลิตร	13	6.7	168	43.6	181	31.2
50 – 100 ลิตร	174	89.2	210	54.6	384	66.2
มากกว่า 100 ลิตร	8	4.1	7	1.8	15	2.6
รวม	195	100.0	385	100.0	580	100.0

จากตารางที่ 16 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้รถยนต์ที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีที่ติดตั้งถังบรรจุก๊าซปริมาตร 50 – 100 ลิตร คิดเป็นร้อยละ 66.2 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ ถังก๊าซปริมาตรต่ำกว่า 50 ลิตร คิดเป็นร้อยละ 31.2 และถังก๊าซปริมาตรมากกว่า 100 ลิตร คิดเป็นร้อยละ 2.6 ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่ติดตั้งถังบรรจุก๊าซปริมาตร 50 – 100 ลิตร คิดเป็นร้อยละ 89.2 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ ถังก๊าซปริมาตรต่ำกว่า 50 ลิตร คิดเป็นร้อยละ 6.7 และถังก๊าซปริมาตรมากกว่า 100 ลิตร คิดเป็นร้อยละ 4.1 ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่ติดตั้งถังบรรจุก๊าซปริมาตร 50 – 100 ลิตร คิดเป็นร้อยละ 54.6 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ ถังก๊าซปริมาตรต่ำกว่า 50 ลิตร คิดเป็นร้อยละ 43.6 และถังก๊าซปริมาตรมากกว่า 100 ลิตร คิดเป็นร้อยละ 1.8

ส่วนที่ 3 ทักษะเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

3.1. ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

ตารางที่ 17 แสดงจำนวน ร้อยละและระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง	ก๊าซซีเอ็นจี			ก๊าซแอลพีจี			รวม		
	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ
1. การระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย									
1.1. ก๊าซเป็นพลังงานราคาถูกกว่าน้ำมันเชื้อเพลิง	193 (99.0) มากที่สุด	2 (1.0)	0 (0)	384 (99.7) มากที่สุด	1 (0.3)	0 (0)	577 (99.5) มากที่สุด	3 (0.5)	0 (0)
1.2. ก๊าซที่ใช้ในรถยนต์มีอันตรายต่อร่างกายและอนามัยหากสูดดมหรือสัมผัสโดยตรง	151 (77.4) มาก	28 (14.4)	16 (8.2)	313 (81.3%) มากที่สุด	36 (9.4)	36 (9.4)	464 (80.0%) มากที่สุด	64 (11.0)	52 (9.0)
1.3. ก๊าซติดไฟได้ ไม่มีสี เดิมกลิ่นเพื่อให้ทราบเมื่อมีการรั่วไหล	154 (79.0) มาก	18 (9.2)	23 (11.8)	344 (89.4%) มากที่สุด	17 (4.4)	24 (6.2)	498 (85.9) มากที่สุด	35 (6.0)	47 (8.1)

ตารางที่ 17 แสดงจำนวน ร้อยละและระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง (ต่อ)

ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง	ก๊าซซีเอ็นจี			ก๊าซแอลพีจี			รวม		
	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ
1. การระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย (ต่อ)									
1.4. แรงดันภายในถังบรรจุก๊าซสูงมาก อาจเกิดการระเบิดได้	121 (62.1) ปานกลาง	51 (26.1)	23 (11.8)	316 (82.1) มากที่สุด	49 (12.7)	20 (5.2)	437 (75.4) มาก	100 (17.2)	43 (7.4)
1.5. รถยนต์ที่ติดตั้งส่วนควบและอุปกรณ์เพิ่มเติม อาจทำให้สภาพรถเปลี่ยนแปลงและส่งเสริมให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น	109 (55.9) น้อย	78 (40.0)	8 (4.1)	272 (70.7) มาก	86 (22.3)	27 (7.0)	381 (65.7) ปานกลาง	164 (28.3)	35 (6.0)
1.6. หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น มีโอกาสที่จะส่งผลเสียหายแก่ทรัพย์สิน ตัวบุคคล และเกิดความรับผิดชอบตามกฎหมายเนื่องจากผลกระทบต่อบุคคลภายนอก	163 (83.6) มากที่สุด	21 (10.8)	11 (5.6)	346 (89.9) มากที่สุด	24 (6.2)	15 (3.9)	509 (87.8) มากที่สุด	45 (7.8)	26 (4.4)
1.7. อุบัติเหตุของรถใช้ก๊าซอาจก่อให้เกิดความรุนแรงหรือมีมูลค่าความเสียหายสูงกว่าปกติ	134 (68.8) ปานกลาง	50 (25.6)	11 (5.6)	292 (75.9) มาก	69 (17.9)	24 (6.2)	426 (73.5) มาก	119 (20.5)	35 (6.0)

ตารางที่ 17 แสดงจำนวน ร้อยละและระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง (ต่อ)

ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง	ก๊าซซีเอ็นจี			ก๊าซแอลพีจี			รวม		
	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ
1. การระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย (ต่อ)									
ค่าเฉลี่ยรวม	146 (74.9) มาก	36 (18.5)	13 (6.7)	324 (84.2) มากที่สุด	40 (10.4)	21 (5.5)	470 (81.0) มากที่สุด	76 (13.0)	34 (5.9)
2. การหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยง									
2.1. ถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซที่ได้มาตรฐานและติดตั้งอย่างถูกต้อง ช่วยป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย	179 (91.8) มากที่สุด	10 (5.1)	6 (3.1)	362 (94.0) มากที่สุด	18 (4.7)	5 (1.3)	541 (93.3) มากที่สุด	28 (4.8)	11 (1.9)
2.2. การบำรุงรักษารถยนต์และอุปกรณ์ใช้ก๊าซให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ ช่วยป้องกันหรือลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุได้	195 (100) มากที่สุด	0 (0)	0 (0)	379 (98.4) มากที่สุด	5 (1.3)	1 (0.3)	574 (98.9) มากที่สุด	5 (0.9)	1 (0.2)
2.3. การติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ในรถยนต์เพื่อใช้ดับเพลิงได้ทันต่อเหตุการณ์ ช่วยบรรเทาความเสียหายได้	176 (90.3) มากที่สุด	8 (4.1)	11 (5.6)	298 (77.4) มาก	50 (13.0)	37 (9.6)	474 (81.7) มากที่สุด	58 (10.0)	48 (8.3)

ตารางที่ 17 แสดงจำนวน ร้อยละและระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง (ต่อ)

ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง	ก๊าซซีเอ็นจี			ก๊าซแอลพีจี			รวม		
	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ
2. การหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยง (ต่อ)									
2.4. การแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง เพื่อให้บุคคลภายนอกทราบและเพิ่มความระมัดระวัง เป็นการป้องกันและหลีกเลี่ยงความเสียหายหากเกิดอุบัติเหตุได้	158 (81.0) มากที่สุด	31 (15.9)	6 (3.1)	321 (83.4) มากที่สุด	47 (12.2)	17 (4.4)	479 (82.6) มากที่สุด	78 (13.4)	23 (4.0)
ค่าเฉลี่ยรวม	177 (90.8) มากที่สุด	12 (6.1)	6 (3.1)	340 (88.3) มากที่สุด	30 (7.8)	15 (3.9)	517 (89.1) มากที่สุด	42 (7.2)	21 (3.6)
3. การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยง									
3.1. ภาระทางการเงินเพื่อใช้สำหรับบรรเทาความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น อาจวางแผนรับภาระนั้นไว้เอง หรือโอนออกไปให้บุคคลอื่นด้วยการประกันภัยก็ได้	168 (86.2) มากที่สุด	11 (5.6)	16 (8.2)	328 (85.2) มากที่สุด	23 (6.0)	34 (8.8)	496 (85.5) มากที่สุด	34 (5.9)	50 (8.6)
3.2. การประกันภัยเพื่อโอนภาระทางการเงินสำหรับบรรเทาความเสียหายออกไป เป็นวิธีการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ	143 (73.3) มาก	20 (10.3)	32 (16.4)	324 (84.2) มากที่สุด	24 (6.2)	37 (9.6)	467 (80.5) มากที่สุด	44 (7.6)	69 (11.9)

ตารางที่ 17 แสดงจำนวน ร้อยละและระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง (ต่อ)

ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง	ก๊าซซีเอ็นจี			ก๊าซแอลพีจี			รวม		
	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ
3. การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยง (ต่อ)									
ค่าเฉลี่ยรวม	156 (80.0) มากที่สุด	15 (7.7)	24 (12.3)	326 (84.7) มากที่สุด	24 (6.2)	35 (9.1)	482 (83.1) มากที่สุด	39 (6.7)	59 (10.2)
4. การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยง									
4.1. วิธีจัดการความเสี่ยงที่จำเป็นต้องเหมาะสมกับโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุ มูลค่าของความเสียหาย และจำนวนเงินสำหรับบรรเทาความเสียหาย	153 (78.5) มาก	17 (8.7)	25 (12.8)	328 (85.2) มากที่สุด	17 (4.4)	40 (10.4)	481 (82.9) มากที่สุด	34 (5.9)	65 (11.2)
ค่าเฉลี่ยรวม	153 (78.5) มาก	17 (8.7)	25 (12.8)	328 (85.2) มากที่สุด	17 (4.4)	40 (10.4)	481 (82.9) มากที่สุด	34 (5.9)	65 (11.2)

ตารางที่ 17 แสดงจำนวน ร้อยละและระดับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง (ต่อ)

ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง	ก๊าซซีเอ็นจี			ก๊าซแอลพีจี			รวม		
	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ
5. การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้									
5.1. การประเมินผลวิธีการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายที่ ใช้อยู่ในปัจจุบัน ช่วยให้การไปถึงข้อบกพร่องและควรปรับปรุง ให้เหมาะสมกับความความเสี่ยง	164 (84.1) มากที่สุด	9 (4.6)	22 (11.3)	329 (85.4) มากที่สุด	13 (3.4)	43 (11.2)	493 (85.0) มากที่สุด	22 (3.8)	65 (11.2)
ค่าเฉลี่ยรวม	164 (84.1) มากที่สุด	9 (4.6)	22 (11.3)	329 (85.4) มากที่สุด	13 (3.4)	43 (11.2)	493 (85.0) มากที่สุด	22 (3.8)	65 (11.2)
ค่าเฉลี่ยรวมทั้งหมด	159 (81.6) มากที่สุด	18 (9.2)	18 (9.2)	329 (85.4) มากที่สุด	25 (6.5)	31 (8.1)	488 (84.1) มากที่สุด	43 (7.4)	49 (8.5)

หมายเหตุ : ช่วงคะแนน 0.0 – 49.9 มีความเข้าใจน้อยที่สุด 50.0 – 59.9 มีความเข้าใจน้อย 60.0 – 69.9 มีความเข้าใจปานกลาง 70.0 – 79.9 มีความเข้าใจมาก และ 80.0 – 100.0 มีความเข้าใจมากที่สุด

จำนวนผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจี 195 คน ผู้ใช้ก๊าซแอลพีจี 385 คน รวม 580 คน

คำตอบที่ถูกต้อง ตอบ “ใช่” (ทุกข้อ)

จากตารางที่ 17 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจการจัดการ ความเสี่ยงภัยจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีในระดับมากที่สุด ตอบคำถามได้ถูกต้องคิดเป็นร้อยละ 84.1 โดยผู้ใช้ก๊าซแอลพีจีมีระดับความรู้ความเข้าใจมากกว่าผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจี (ร้อยละ 85.4 และ 81.6 ตามลำดับ) โดยมีความรู้ความเข้าใจในด้านต่าง ๆ เรียงตามลำดับ ดังนี้

ด้านการหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย มีความรู้ความเข้าใจ ระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 89.1 โดยมีความรู้ความเข้าใจในปัจจัยย่อยในระดับมากที่สุดทุก ปัจจัยเรียงตามลำดับ คือ การบำรุงรักษารถยนต์และอุปกรณ์ใช้ก๊าซให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ ช่วย ป้องกันหรือลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุได้ (ร้อยละ 98.9) ถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซที่ได้มาตรฐานและ ติดตั้งอย่างถูกต้อง ช่วยป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย (ร้อยละ 93.3) การแสดงเครื่องหมายการใช้ ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงเพื่อให้บุคคลภายนอกทราบและเพิ่มความระมัดระวัง เป็นการป้องกันและ หลีกเลี่ยงความเสียหายหากเกิดอุบัติเหตุได้ (ร้อยละ 82.6) และการติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ใน รถยนต์เพื่อใช้ดับเพลิงได้ทันต่อเหตุการณ์ ช่วยบรรเทาความเสียหายได้ (ร้อยละ 81.7)

ด้านการลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ มีความรู้ความเข้าใจระดับมากที่สุด ตอบ คำถามได้ถูกต้องคิดเป็นร้อยละ 85.0 โดยมีความรู้ความเข้าใจในปัจจัยย่อย การประเมินผลวิธีการ ป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ช่วยให้ทราบถึงข้อบกพร่องและควรปรับปรุง ให้เหมาะสมกับความความเสี่ยง ในระดับมากที่สุด (ร้อยละ 85.0)

ด้านการจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย มีความรู้ความเข้าใจระดับมากที่สุด ตอบคำถามได้ถูกต้องคิดเป็นร้อยละ 83.1 โดยมีความรู้ความเข้าใจในปัจจัยย่อยในระดับมากที่สุด ทุกปัจจัยเรียงตามลำดับ คือ ภาระทางการเงินเพื่อใช้สำหรับบรรเทาความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น อาจ วางแผนรับภาระนั้นไว้เอง หรือ โอนออกไปให้บุคคลอื่นด้วยการประกันภัยก็ได้ (ร้อยละ 85.5) และ การประกันภัยเพื่อโอนภาระทางการเงินสำหรับบรรเทาความเสียหายออกไป เป็นวิธีจัดการความ เสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ (ร้อยละ 80.5)

ด้านการคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย มีความรู้ความเข้าใจ ระดับมากที่สุด ตอบคำถามได้ถูกต้องคิดเป็นร้อยละ 82.9 โดยมีความรู้ความเข้าใจในปัจจัยย่อย วิธี จัดการความเสี่ยงที่ดีจะต้องเหมาะสมกับโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุ มูลค่าของความเสียหาย และ จำนวนเงินสำหรับบรรเทาความเสียหาย ในระดับมากที่สุด (ร้อยละ 82.9)

มีความรู้ความเข้าใจน้อยที่สุดในด้านการระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจ ก่อให้เกิดความเสียหาย ซึ่งมีความรู้ความเข้าใจระดับมากที่สุด ตอบคำถามได้ถูกต้องคิดเป็นร้อยละ 81.0 โดยปัจจัยที่มีความรู้ความเข้าใจในระดับมากที่สุดเรียงตามลำดับ คือ ก๊าซเป็นพลังงานราคาถูก กว่าน้ำมันเชื้อเพลิง (ร้อยละ 99.5) หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น มีโอกาสที่จะส่งผลเสียหายแก่ทรัพย์สิน ตัว

บุคคล และเกิดความรับผิดชอบตามกฎหมายเนื่องจากผลกระทบต่อบุคคลภายนอก (ร้อยละ 87.8) ก๊าซติดไฟได้ ไม่มีสี เดิมกลิ่นเพื่อให้ทราบเมื่อมีการรั่วไหล (ร้อยละ 85.9) ก๊าซที่ใช้ในรถยนต์มีอันตรายต่อร่างกายและอนามัย หากสูดดมหรือสัมผัสโดยตรง (ร้อยละ 80.0) ปัจจัยย่อยที่มีความรู้ความเข้าใจในระดับมากเรียงตามลำดับ คือ แรงดันภายในถังบรรจุก๊าซสูงมาก อาจเกิดการระเบิดได้ (ร้อยละ 75.4) อุบัติเหตุของรถใช้ก๊าซอาจก่อให้เกิดความรุนแรงหรือมีมูลค่าความเสียหายสูงกว่าปกติ (ร้อยละ 73.5) และปัจจัยที่มีความรู้ความเข้าใจระดับปานกลาง คือ รถยนต์ที่ติดตั้งส่วนควบและอุปกรณ์เพิ่มเติม อาจทำให้สภาพรถเปลี่ยนแปลงและส่งเสริมให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น (ร้อยละ 65.7)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยงจากก๊าซในระดับมากที่สุด ตอบคำถามได้ถูกต้องคิดเป็นร้อยละ 81.6 โดยมีความรู้ความเข้าใจในด้านต่าง ๆ เรียงตามลำดับ ดังนี้

ด้านการหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยง มีความรู้ความเข้าใจระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 90.8 โดยมีความรู้ความเข้าใจในปัจจัยย่อยในระดับมากที่สุด ทุกปัจจัยเรียงตามลำดับ คือ การบำรุงรักษารถยนต์และอุปกรณ์ใช้ก๊าซให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ ช่วยป้องกันหรือลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุได้ (ร้อยละ 100.0) ถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซที่ได้มาตรฐานและติดตั้งอย่างถูกต้อง ช่วยป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย (ร้อยละ 91.8) การติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ในรถยนต์เพื่อใช้ดับเพลิงได้ทันต่อเหตุการณ์ ช่วยบรรเทาความเสียหายได้ (ร้อยละ 90.3) และการแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงเพื่อให้บุคคลภายนอกทราบและเพิ่มความระมัดระวัง เป็นการป้องกันและหลีกเลี่ยงความเสียหายหากเกิดอุบัติเหตุได้ (ร้อยละ 81.0)

ด้านการลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ มีความรู้ความเข้าใจระดับมากที่สุด ตอบคำถามได้ถูกต้องคิดเป็นร้อยละ 84.1 โดยมีความรู้ความเข้าใจในปัจจัยย่อย การประเมินผลวิธีการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ช่วยให้ทราบถึงข้อบกพร่องและควรปรับปรุงให้เหมาะสมกับความเสี่ยง ในระดับมากที่สุด (ร้อยละ 84.1)

ด้านการจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยง มีความรู้ความเข้าใจระดับมากที่สุด ตอบคำถามได้ถูกต้องคิดเป็นร้อยละ 80.0 โดยมีความรู้ความเข้าใจในปัจจัยย่อยในระดับมากที่สุด คือ ภาระทางการเงินเพื่อใช้สำหรับบรรเทาความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น อาจวางแผนรับภาระนั้นไว้เอง หรือโอนออกไปให้บุคคลอื่นด้วยการประกันภัยก็ได้ (ร้อยละ 86.2) และมีความรู้ความเข้าใจระดับมากในปัจจัย การประกันภัยเพื่อโอนภาระทางการเงินสำหรับบรรเทาความเสียหายออกไปเป็นวิธีจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ (ร้อยละ 73.3)

ด้านการคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสียหาย มีความรู้ความเข้าใจระดับมาก ตอบคำถามได้ถูกต้องคิดเป็นร้อยละ 78.5 โดยมีความรู้ความเข้าใจในปัจจัยย่อย วิธีจัดการความเสี่ยงที่ดีจะต้องเหมาะสมกับโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุ มูลค่าของความเสียหาย และจำนวนเงินสำหรับบรรเทาความเสียหาย ในระดับมาก (ร้อยละ 78.5)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีมีความรู้ความเข้าใจน้อยที่สุดในด้านการระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย ซึ่งมีความรู้ความเข้าใจในระดับมาก ตอบคำถามได้ถูกต้องคิดเป็นร้อยละ 74.9 โดยปัจจัยที่มีความรู้ความเข้าใจในระดับมากที่สุดเรียงตามลำดับ คือ ก๊าซเป็นพลังงานราคาถูกกว่าน้ำมันเชื้อเพลิง (ร้อยละ 99.0) หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น มีโอกาสที่จะส่งผลเสียหายแก่ทรัพย์สิน ตัวบุคคล และเกิดความรับผิดชอบตามกฎหมายเนื่องจากผลกระทบต่อบุคคลภายนอก (ร้อยละ 83.6) ปัจจัยย่อยที่มีความรู้ความเข้าใจในระดับมากเรียงตามลำดับ คือ ก๊าซติดไฟได้ ไม่มีสี เดิมกลิ่นเพื่อให้ทราบเมื่อมีการรั่วไหล (ร้อยละ 79.0) ก๊าซที่ใช้ในรถยนต์มีอันตรายต่อร่างกายและอนามัย หากสูดดมหรือสัมผัสโดยตรง (ร้อยละ 77.4) ปัจจัยย่อยที่มีความรู้ความเข้าใจในระดับปานกลางเรียงตามลำดับ คือ อุบัติเหตุของรถใช้ก๊าซอาจก่อให้เกิดความรุนแรงหรือมีมูลค่าความเสียหายสูงกว่าปกติ (ร้อยละ 68.8) แรงดันภายในถังบรรจุก๊าซสูงมาก อาจเกิดการระเบิดได้ (ร้อยละ 62.1) และปัจจัยที่มีความรู้ความเข้าใจน้อยที่สุด ซึ่งมีความรู้ความเข้าใจในระดับน้อย คือ รถยนต์ที่ติดตั้งส่วนควบและอุปกรณ์เพิ่มเติม อาจทำให้สภาพรถเปลี่ยนแปลงและส่งเสริมให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น (ร้อยละ 55.9)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยงจากก๊าซในระดับมากที่สุด ตอบคำถามได้ถูกต้องคิดเป็นร้อยละ 85.4 โดยมีความรู้ความเข้าใจในด้านต่าง ๆ เรียงตามลำดับ ดังนี้

ด้านการหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสียหาย มีความรู้ความเข้าใจระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 88.3 โดยมีความรู้ความเข้าใจในปัจจัยย่อยในระดับมากที่สุดเรียงตามลำดับ คือ การบำรุงรักษารถยนต์และอุปกรณ์ใช้ก๊าซให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ ช่วยป้องกันหรือลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุได้ (ร้อยละ 98.4) ถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซที่ได้มาตรฐานและติดตั้งอย่างถูกต้อง ช่วยป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย (ร้อยละ 94.0) การแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงเพื่อให้บุคคลภายนอกทราบและเพิ่มความระมัดระวัง เป็นการป้องกันและหลีกเลี่ยงความเสียหายหากเกิดอุบัติเหตุได้ (ร้อยละ 83.4) และมีความรู้ความเข้าใจในปัจจัยย่อยน้อยที่สุดซึ่งมีความรู้ความเข้าใจในระดับมาก คือ การติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ในรถยนต์เพื่อใช้ดับเพลิงได้ทันต่อเหตุการณ์ ช่วยบรรเทาความเสียหายได้ (ร้อยละ 77.4)

ด้านการลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ มีความรู้ความเข้าใจระดับมากที่สุด ตอบคำถามได้ถูกต้องคิดเป็นร้อยละ 85.4 โดยมีความรู้ความเข้าใจในปัจจัยย่อย การประเมินผลวิธีการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ช่วยให้การเข้าถึงข้อบกพร่องและควรปรับปรุงให้เหมาะสมกับความความเสี่ยง ในระดับมากที่สุด (ร้อยละ 85.4)

ด้านการคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยง มีความรู้ความเข้าใจระดับมากที่สุด ตอบคำถามได้ถูกต้องคิดเป็นร้อยละ 85.2 โดยมีความรู้ความเข้าใจในปัจจัยย่อย วิธีจัดการความเสี่ยงที่ดีจะต้องเหมาะสมกับโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุ มูลค่าของความเสียหาย และจำนวนเงินสำหรับบรรเทาความเสียหาย ในระดับมากที่สุด (ร้อยละ 85.2)

ด้านการจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยง มีความรู้ความเข้าใจระดับมากที่สุด ตอบคำถามได้ถูกต้องคิดเป็นร้อยละ 84.7 โดยมีความรู้ความเข้าใจในปัจจัยย่อยในระดับมากที่สุด ทุกปัจจัยเรียงตามลำดับ คือ ภาระทางการเงินเพื่อใช้สำหรับบรรเทาความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น อาจวางแผนรับภาระนั้นไว้เอง หรือ โอนออกไปให้บุคคลอื่นด้วยการประกันภัยก็ได้ (ร้อยละ 85.2) และการประกันภัยเพื่อโอนภาระทางการเงินสำหรับบรรเทาความเสียหายออกไป เป็นวิธีจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ (ร้อยละ 84.2)

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซแอลพีจีมีความรู้ความเข้าใจน้อยที่สุดในด้านการระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย ซึ่งมีความรู้ความเข้าใจในระดับมากที่สุด ตอบคำถามได้ถูกต้องคิดเป็นร้อยละ 84.2 โดยปัจจัยที่มีความรู้ความเข้าใจในระดับมากที่สุดเรียงตามลำดับ คือ ก๊าซเป็นพลังงานราคาถูกกว่าน้ำมันเชื้อเพลิง (ร้อยละ 99.7) หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น มีโอกาสที่จะส่งผลเสียหายแก่ทรัพย์สิน ตัวบุคคล และเกิดความรับผิดชอบตามกฎหมายเนื่องจากผลกระทบต่อบุคคลภายนอก (ร้อยละ 89.9) ก๊าซติดไฟได้ ไม่มีสี เต็มกลิ่นเพื่อให้ทราบเมื่อมีการรั่วไหล (ร้อยละ 89.4) แรงดันภายในถังบรรจุก๊าซสูงมาก อาจเกิดการระเบิดได้ (ร้อยละ 82.1) ก๊าซที่ใช้ในรถยนต์มีอันตรายต่อร่างกายและอนามัย หากสูดดมหรือสัมผัสโดยตรง (ร้อยละ 81.3) ปัจจัยย่อยที่มีความรู้ความเข้าใจในระดับมากเรียงตามลำดับ คือ อุบัติเหตุของรถใช้ก๊าซอาจก่อให้เกิดความรุนแรงหรือมีมูลค่าความเสียหายสูงกว่าปกติ (ร้อยละ 75.9) และปัจจัยที่มีความรู้ความเข้าใจน้อยที่สุด ซึ่งมีความรู้ความเข้าใจในระดับมาก คือ รถยนต์ที่ติดตั้งส่วนควบและอุปกรณ์เพิ่มเติม อาจทำให้สภาพรถเปลี่ยนแปลงและส่งเสริมให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น (ร้อยละ 70.7)

3.2. ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี

ตารางที่ 18 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี	ระดับความคิดเห็น					รวม	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)
	เห็นด้วย มากที่สุด	เห็นด้วย มาก	เห็นด้วย ปานกลาง	เห็นด้วย น้อย	เห็นด้วย น้อยที่สุด		
1.การระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัย							
1.1.ก๊าซใช้แทนน้ำมันเชื้อเพลิงได้และช่วยให้ประหยัดอย่างมาก	373 (64.3)	175 (30.2)	31 (5.3)	1 (0.2)	0 (0)	580 (100.0)	4.59 มากที่สุด
1.2.ก๊าซมีโอกาสรั่วไหลจากระบบ และก่อให้เกิดอันตรายต่อร่างกายและ อนามัยของบุคคล	180 (31.0)	257 (44.3)	120 (20.7)	18 (3.1)	5 (0.9)	580 (100.0)	4.02 มาก
1.3.ก๊าซติดไฟได้และมีโอกาสเกิดไฟไหม้รถยนต์ได้ง่าย	180 (31.0)	197 (34.0)	153 (26.4)	46 (7.9)	4 (0.7)	580 (100.0)	3.87 มาก
1.4.ก๊าซที่บรรจุอยู่ในถังมีแรงดันสูง หากมีความผิดปกติเกิดขึ้น อาจจะทำ ให้เกิดการระเบิดได้	170 (29.3)	186 (32.1)	162 (27.9)	49 (8.4)	13 (2.2)	580 (100.0)	3.78 มาก
1.5.รถยนต์ที่ติดตั้งถังและอุปกรณ์เพิ่มเติมเพื่อใช้ก๊าซ อาจทำให้มีโอกาส เกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น	132 (22.8)	174 (30.0)	166 (28.6)	84 (14.5)	24 (4.1)	580 (100.0)	3.53 มาก
1.6.หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลและ ทรัพย์สิน ทั้งของตนเองและผู้อื่นซึ่งต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย	203 (35.0)	219 (37.8)	131 (22.6)	23 (4.0)	4 (0.7)	580 (100.0)	4.02 มาก

ตารางที่ 18 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี	ระดับความคิดเห็น					รวม	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)
	เห็นด้วย มากที่สุด	เห็นด้วย มาก	เห็นด้วย ปานกลาง	เห็นด้วย น้อย	เห็นด้วย น้อยที่สุด		
1.7. หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น รถยนต์ที่ใช้ก๊าซจะก่อให้เกิดความเสียหายสูงกว่ารถยนต์ที่ไม่ใช้ก๊าซ	172 (29.7)	190 (32.8)	135 (23.3)	62 (10.7)	21 (3.6)	580 (100.0)	3.74 มาก
ค่าเฉลี่ยรวม ด้านการระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัย							3.93 มาก
2. การหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย							
2.1. การติดตั้งถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซให้ถูกต้องตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย เป็นการป้องกันและลดโอกาสการเกิดความเสียหาย	274 (47.2)	254 (43.8)	45 (7.8)	5 (0.9)	2 (0.3)	580 (100.0)	4.37 มากที่สุด
2.2. การบำรุงรักษาดังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซเพื่อจัดซื้อบพร่องเป็นการป้องกันและลดโอกาสเกิดความเสียหายได้	290 (50.0)	221 (38.1)	64 (11.0)	5 (0)	0 (0)	580 (100.0)	4.37 มากที่สุด
2.3. การติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ในรถยนต์เพื่อใช้ดับเพลิงได้ทันต่อเหตุการณ์ เป็นการบรรเทาหรือลดความเสียหาย	211 (36.4)	178 (30.7)	119 (20.5)	38 (6.5)	34 (5.9)	580 (100.0)	3.85 มาก
2.4. การแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง ช่วยเตือนให้บุคคลภายนอกเพิ่มความระมัดระวังและหลีกเลี่ยงความเสียหายได้	202 (34.8)	179 (30.9)	169 (29.1)	21 (3.6)	9 (1.6)	580 (100.0)	3.94 มาก
ค่าเฉลี่ยรวม ด้านการหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย							4.13 มาก

ตารางที่ 18 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี	ระดับความคิดเห็น					รวม	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)
	เห็นด้วย มากที่สุด	เห็นด้วย มาก	เห็นด้วย ปานกลาง	เห็นด้วย น้อย	เห็นด้วย น้อยที่สุด		
3. การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย							
3.1. หากเกิดอุบัติเหตุและมีความเสียหายขึ้น จะส่งผลกระทบต่อทางการเงิน ของตนเอง	246 (42.4)	211 (36.4)	115 (19.8)	5 (0.9)	3 (0.5)	580 (100.0)	4.19 มาก
3.2. การประกันภัยช่วยลดผลกระทบต่อทางการเงินจากความเสียหายที่อาจ เกิดขึ้นได้	250 (43.1)	232 (40.0)	94 (16.2)	4 (0.7)	0 (0)	580 (100.0)	4.26 มากที่สุด
ค่าเฉลี่ยรวมด้านการจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย							4.22 มากที่สุด
4. การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย							
4.1. นอกจากการติดตั้งและบำรุงรักษาอุปกรณ์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุแล้ว ควรซื้อประกันภัยเพื่อบรรเทาความเสียหายทางการเงิน	232 (40.0)	227 (39.1)	116 (20.0)	4 (0.7)	1 (0.2)	580 (100.0)	4.18 มาก
ค่าเฉลี่ยรวมด้านการคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย							4.18 มาก

ตารางที่ 18 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี	ระดับความคิดเห็น					รวม	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)
	เห็นด้วย มากที่สุด	เห็นด้วย มาก	เห็นด้วย ปานกลาง	เห็นด้วย น้อย	เห็นด้วย น้อยที่สุด		
5. การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้							
5.1. ควรประเมินผลวิธีจัดการความเสี่ยงที่ใช้อยู่ในปัจจุบันและปรับปรุง วิธีการให้เหมาะสมกับความเสี่ยงภัยและค่าใช้จ่าย	236 (40.7)	245 (42.2)	90 (15.5)	7 (1.2)	2 (0.4)	580 (100.0)	4.22 มากที่สุด
ค่าเฉลี่ยรวมด้านการลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้							4.22 มากที่สุด
ค่าเฉลี่ยรวมทุกด้าน							4.06 มาก

หมายเหตุ : ค่าเฉลี่ย 1.00-1.80 น้อยที่สุด 1.81-2.60 น้อย 2.61-3.40 ปานกลาง 3.41-4.20 มาก 4.21-5.00 มากที่สุด

จากตารางที่ 18 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความเห็นด้วยกับการจัดการความเสี่ยงจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 4.06) โดยมีความคิดเห็นในด้านต่าง ๆ เรียงตามลำดับ ดังนี้

ด้านการจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยง มีความเห็นด้วยในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.22) โดยเห็นด้วยในปัจจุบัน การประกันภัยช่วยลดผลกระทบทางการเงินจากความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้ ในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.26) และเห็นด้วยในปัจจุบัน หากเกิดอุบัติเหตุ และมีความเสียหายขึ้น จะส่งผลกระทบทางการเงินของตนเอง ในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 4.19)

ด้านการลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ มีความเห็นด้วยในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.22) เท่ากับด้านการจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยง จากปัจจัยย่อย ควรประเมินผลวิธีจัดการความเสี่ยงที่ใช้อยู่ในปัจจุบันและปรับปรุงวิธีการให้เหมาะสมกับความเสี่ยงและค่าใช้จ่าย

ด้านการคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยง มีความเห็นด้วยในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 4.18) จากปัจจัยย่อย นอกจากการติดตั้งและบำรุงรักษาอุปกรณ์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุแล้ว ควรซื้อประกันภัยเพื่อบรรเทาความเสียหายทางการเงิน (ค่าเฉลี่ย 4.18)

ด้านการหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยง มีความเห็นด้วยในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 4.13) โดยเห็นด้วยในระดับมากที่สุดในปัจจุบัน การติดตั้งถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซให้ถูกต้องตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย เป็นการป้องกันและลดโอกาสการเกิดความเสียหาย และปัจจัยการบำรุงรักษาถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซเพื่อจัดซื้ออุปกรณ์เป็นการป้องกันและลดโอกาสเกิดความเสียหายได้ มีค่าเฉลี่ย 4.37 เท่ากัน มีความเห็นด้วยในระดับมากเรียงตามลำดับ ได้แก่ การแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง ช่วยเตือนให้บุคคลภายนอกเพิ่มความระมัดระวังและหลีกเลี่ยงความเสียหายได้ (ค่าเฉลี่ย 3.94) และการติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ในรถยนต์เพื่อใช้ดับเพลิงได้ทันต่อเหตุการณ์ เป็นการบรรเทาหรือลดความเสียหาย (ค่าเฉลี่ย 3.85)

ด้านการระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยง มีความเห็นด้วยในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 3.93) โดยเห็นด้วยในระดับมากที่สุดในปัจจุบัน ก๊าซใช้แทนน้ำมันเชื้อเพลิงได้และช่วยให้ประหยัดอย่างมาก (ค่าเฉลี่ย 4.59) และเห็นด้วยในระดับมากในปัจจุบันตามลำดับ ดังนี้ ก๊าซมีโอกาสรั่วไหลจากระบบ และก่อให้เกิดอันตรายต่อร่างกายและอนามัยของบุคคล และปัจจัยหากเกิดอุบัติเหตุขึ้น อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลและทรัพย์สินทั้งของตนเองและผู้อื่นซึ่งต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย (ค่าเฉลี่ย 4.02) เท่ากัน) ก๊าซติดไฟได้และมีโอกาสเกิดไฟไหม้รถยนต์ได้ง่าย (ค่าเฉลี่ย 3.87) ก๊าซที่บรรจุอยู่ในถังมีแรงดันสูง หากมีความผิดปกติเกิดขึ้น อาจจะทำให้เกิดการระเบิดได้ (ค่าเฉลี่ย 3.78) หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น รถยนต์ที่ใช้ก๊าซจะก่อให้เกิดความเสียหายสูงกว่ารถยนต์ที่ไม่ใช้ก๊าซ (ค่าเฉลี่ย 3.74) และรถยนต์ที่ติดตั้งถังและอุปกรณ์เพิ่มเติมเพื่อใช้ก๊าซ อาจทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด 3.53

ตารางที่ 19 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีเป็นเชื้อเพลิง

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีเป็นเชื้อเพลิง	ระดับความคิดเห็น					รวม	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)
	เห็นด้วย มากที่สุด	เห็นด้วย มาก	เห็นด้วย ปานกลาง	เห็นด้วย น้อย	เห็นด้วย น้อยที่สุด		
1.การระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัย							
1.1. ก๊าซใช้แทนน้ำมันเชื้อเพลิงได้และช่วยให้ประหยัดอย่างมาก	122 (62.6)	56 (28.7)	17 (8.7)	0 (0)	0 (0)	195 (100.0)	4.54 มากที่สุด
1.2. ก๊าซมีโอกาสรั่วไหลจากระบบ และก่อให้เกิดอันตรายต่อร่างกายและ อนามัยของบุคคล	38 (19.5)	71 (36.4)	73 (37.4)	12 (6.2)	1 (0.5)	195 (100.0)	3.68 มาก
1.3. ก๊าซติดไฟได้และมีโอกาสเกิดไฟไหม้รถยนต์ได้ง่าย	24 (12.3)	55 (28.2)	85 (43.6)	29 (14.9)	2 (1.0)	195 (100.0)	3.36 ปานกลาง
1.4. ก๊าซที่บรรจุอยู่ในถังมีแรงดันสูง หากมีความผิดปกติเกิดขึ้น อาจจะทำ ให้เกิดการระเบิดได้	29 (14.9)	47 (24.1)	88 (5.1)	24 (12.3)	7 (3.6)	195 (100.0)	3.34 ปานกลาง
1.5. รถยนต์ที่ติดตั้งถังและอุปกรณ์เพิ่มเติมเพื่อใช้ก๊าซ อาจทำให้มีโอกา สเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น	22 (11.3)	47 (24.1)	91 (46.7)	33 (16.9)	2 (1.0)	195 (100.0)	3.28 ปานกลาง
1.6. หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลและ ทรัพย์สิน ทั้งของตนเองและผู้อื่นซึ่งต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย	45 (23.1)	72 (36.9)	68 (34.9)	10 (5.1)	0 (0)	195 (100.0)	3.78 มาก

ตารางที่ 19 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีเป็นเชื้อเพลิง (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีเป็นเชื้อเพลิง	ระดับความคิดเห็น					รวม	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)
	เห็นด้วย มากที่สุด	เห็นด้วย มาก	เห็นด้วย ปานกลาง	เห็นด้วย น้อย	เห็นด้วย น้อยที่สุด		
1.7. หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น รถยนต์ที่ใช้ก๊าซจะก่อให้เกิดความเสียหายสูงกว่ารถยนต์ที่ไม่ใช้ก๊าซ	25 (12.8)	59 (30.3)	81 (41.5)	28 (14.4)	2 (1.0)	195 (100.0)	3.39 ปานกลาง
ค่าเฉลี่ยรวม ด้านการระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัย							3.62 มาก
2.การหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย							
2.1. การติดตั้งถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซให้ถูกต้องตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย เป็นการป้องกันและลดโอกาสการเกิดความเสียหาย	91 (46.7)	82 (42.0)	21 (10.8)	1 (0.5)	0 (0)	195 (100.0)	4.35 มากที่สุด
2.2. การบำรุงรักษาถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซเพื่อจัดข้อบกพร่องเป็นการป้องกันและลดโอกาสเกิดความเสียหายได้	95 (48.7)	66 (33.8)	30 (15.4)	4 (2.1)	0 (0)	195 (100.0)	4.29 มากที่สุด
2.3. การติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ในรถยนต์เพื่อใช้ดับเพลิงได้ทันต่อเหตุการณ์ เป็นการบรรเทาหรือลดความเสียหาย	68 (34.9)	62 (31.8)	60 (30.8)	4 (2.0)	1 (0.5)	195 (100.0)	3.98 มาก
2.4. การแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง ช่วยเตือนให้บุคคลภายนอกเพิ่มความระมัดระวังและหลีกเลี่ยงความเสียหายได้	68 (34.9)	44 (22.6)	75 (38.5)	4 (2.0)	4 (2.0)	195 (100.0)	3.86 มาก
ค่าเฉลี่ยรวม ด้านการหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย							4.12 มาก

ตารางที่ 19 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีเป็นเชื้อเพลิง (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีเป็นเชื้อเพลิง	ระดับความคิดเห็น					รวม	ค่าเฉลี่ย (แปดผล)
	เห็นด้วย มากที่สุด	เห็นด้วย มาก	เห็นด้วย ปานกลาง	เห็นด้วย น้อย	เห็นด้วย น้อยที่สุด		
3. การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยง							
3.1. หากเกิดอุบัติเหตุและมีความเสียหายขึ้น จะส่งผลกระทบต่อทางการเงิน ของตนเอง	76 (39.0)	62 (31.8)	53 (27.2)	4 (2.0)	0 (0)	195 (100.0)	4.08 มาก
3.2. การประกันภัยช่วยลดผลกระทบต่อทางการเงินจากความเสียหายที่อาจ เกิดขึ้นได้	74 (37.9)	69 (35.4)	48 (24.6)	4 (2.1)	0 (0)	195 (100.0)	4.09 มาก
ค่าเฉลี่ยรวมด้านการจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยง							4.08 มาก
4. การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยง							
4.1. นอกจากการติดตั้งและบำรุงรักษาอุปกรณ์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุแล้ว ควรซื้อประกันภัยเพื่อบรรเทาความเสียหายทางการเงิน	79 (40.5)	62 (31.8)	51 (26.2)	3 (1.5)	0 (0)	195 (100.0)	4.11 มาก
ค่าเฉลี่ยรวมด้านการคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยง							4.11 มาก

ตารางที่ 19 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีเป็นเชื้อเพลิง (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีเป็นเชื้อเพลิง	ระดับความคิดเห็น					รวม	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)
	เห็นด้วย มากที่สุด	เห็นด้วย มาก	เห็นด้วย ปานกลาง	เห็นด้วย น้อย	เห็นด้วย น้อยที่สุด		
5. การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้							
5.1. ควรประเมินผลวิธีจัดการความเสี่ยงที่ใช้อยู่ในปัจจุบันและปรับปรุง วิธีการให้เหมาะสมกับความเสี่ยงและค่าใช้จ่าย	79 (40.5)	70 (35.9)	43 (22.1)	2 (1.0)	1 (0.5)	195 (100.0)	4.15 มาก
ค่าเฉลี่ยรวมด้านการลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้							4.15 มาก
ค่าเฉลี่ยรวมทุกด้าน							3.89 มาก

หมายเหตุ : ค่าเฉลี่ย 1.00-1.80 น้อยที่สุด 1.81-2.60 น้อย 2.61-3.40 ปานกลาง 3.41-4.20 มาก 4.21-5.00 มากที่สุด

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

จากตารางที่ 19 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่มีความเห็นด้วยกับการจัดการความเสี่ยงจากก๊าซในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 3.89) โดยมีความคิดเห็นในด้านต่าง ๆ เรียงตามลำดับ ดังนี้

ด้านการลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ มีความเห็นด้วยในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 4.15) จากปัจจัยย่อย ควรประเมินผลวิธีจัดการความเสี่ยงที่ใช้อยู่ในปัจจุบันและปรับปรุงวิธีการให้เหมาะสมกับความเสี่ยงและค่าใช้จ่าย

ด้านการหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยง มีความเห็นด้วยในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 4.12) โดยเห็นด้วยระดับมากที่สุดในปีจ้อย การติดตั้งถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซให้ถูกต้องตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย เป็นการป้องกันและลดโอกาสการเกิดความเสียหาย (ค่าเฉลี่ย 4.35) การบำรุงรักษาถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซเพื่อจัดซื้อบพร่องเป็นการป้องกันและลดโอกาสเกิดความเสียหายได้ (ค่าเฉลี่ย 4.29) เห็นด้วยในระดับมากในปีจ้อย การติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ในรถยนต์เพื่อใช้ดับเพลิงได้ทันต่อเหตุการณ์เป็นการบรรเทาหรือลดความเสียหาย (ค่าเฉลี่ย 3.98) และการแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง ช่วยเตือนให้บุคคลภายนอกเพิ่มความระมัดระวังและหลีกเลี่ยงความเสียหายได้ (ค่าเฉลี่ย 3.86)

ด้านการคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยง มีความเห็นด้วยในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 4.11) จากปัจจัยย่อย นอกจากการติดตั้งและบำรุงรักษาอุปกรณ์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุแล้ว ควรซื้อประกันภัยเพื่อบรรเทาความเสียหายทางการเงิน

ด้านการจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยง มีความเห็นด้วยในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 4.08) โดยเห็นด้วยในระดับมากในปีจ้อย การประกันภัยช่วยลดผลกระทบทางการเงินจากความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้ (ค่าเฉลี่ย 4.09) และหากเกิดอุบัติเหตุและมีความเสียหายขึ้น จะส่งผลกระทบต่อทางการเงินของตนเอง (ค่าเฉลี่ย 4.08)

ด้านการระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยง มีความเห็นด้วยในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 3.62) โดยเห็นด้วยในระดับมากที่สุดในปีจ้อยก๊าซใช้แทนน้ำมันเชื้อเพลิงได้และช่วยให้ประหยัดอย่างมาก (ค่าเฉลี่ย 4.54) เห็นด้วยในระดับมากในปีจ้อย หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลและทรัพย์สินทั้งของตนเองและผู้อื่นซึ่งต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย (ค่าเฉลี่ย 3.78) ก๊าซมีโอกาสรั่วไหลจากระบบและก่อให้เกิดอันตรายต่อร่างกายและอนามัยของบุคคล (ค่าเฉลี่ย 3.68) และเห็นด้วยระดับปานกลางในปีจ้อย ดังนี้ หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น รถยนต์ที่ใช้ก๊าซจะก่อให้เกิดความเสียหายสูงกว่ารถยนต์ที่ไม่ใช้ก๊าซ (ค่าเฉลี่ย 3.39) ก๊าซติดไฟได้และมีโอกาสเกิดไฟไหม้รถยนต์ได้ง่าย (ค่าเฉลี่ย 3.36) ก๊าซที่บรรจุอยู่ในถังมีแรงดันสูงหากมีความผิดปกติเกิดขึ้นอาจทำให้เกิดการระเบิดได้ (ค่าเฉลี่ย 3.34) และรถยนต์ที่ติดตั้งถังและอุปกรณ์เพิ่มเติมเพื่อใช้ก๊าซ อาจทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น มีค่าเฉลี่ย 3.28 ซึ่งเป็นค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด

ตารางที่ 20 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการใช้ก๊าซแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง	ระดับความคิดเห็น					รวม	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)
	เห็นด้วย มากที่สุด	เห็นด้วย มาก	เห็นด้วย ปานกลาง	เห็นด้วย น้อย	เห็นด้วย น้อยที่สุด		
1.การระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัย							
1.1.ก๊าซใช้แทนน้ำมันเชื้อเพลิงได้และช่วยให้ประหยัดอย่างมาก	251 (65.2)	119 (30.9)	14 (3.6)	1 (0.3)	0 (0)	385 (100.0)	4.61 มากที่สุด
1.2.ก๊าซมีโอกาสรั่วไหลจากระบบ และก่อให้เกิดอันตรายต่อร่างกายและ อนามัยของบุคคล	142 (36.9)	186 (48.3)	47 (12.2)	6 (1.6)	4 (1.0)	385 (100.0)	4.18 มาก
1.3.ก๊าซติดไฟได้และมีโอกาสเกิดไฟไหม้รถยนต์ได้ง่าย	156 (40.5)	142 (36.9)	68 (17.7)	17 (4.4)	2 (0.5)	385 (100.0)	4.12 มาก
1.4.ก๊าซที่บรรจุอยู่ในถังมีแรงดันสูง หากมีความผิดปกติเกิดขึ้น อาจจะทำ ให้เกิดการระเบิดได้	141 (36.6)	139 (36.1)	74 (19.2)	25 (6.5)	6 (1.6)	385 (100.0)	4.00 มาก
1.5.รถยนต์ที่ติดตั้งถังและอุปกรณ์เพิ่มเติมเพื่อใช้ก๊าซ อาจทำให้มีโอกา สเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น	110 (28.6)	127 (33.0)	75 (19.5)	51 (13.2)	22 (5.7)	385 (100.0)	3.65 มาก
1.6.หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลและ ทรัพย์สิน ทั้งของตนเองและผู้อื่นซึ่งต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย	158 (41.0)	147 (38.2)	63 (16.4)	13 (3.4)	4 (1.0)	385 (100.0)	4.15 มาก

ตารางที่ 20 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการใช้ก๊าซแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง	ระดับความคิดเห็น					รวม	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)
	เห็นด้วย มากที่สุด	เห็นด้วย มาก	เห็นด้วย ปานกลาง	เห็นด้วย น้อย	เห็นด้วย น้อยที่สุด		
3. การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยง							
3.1. หากเกิดอุบัติเหตุและมีความเสียหายขึ้น จะส่งผลกระทบต่อทางการเงิน ของตนเอง	170 (44.1)	149 (38.7)	62 (16.1)	1 (0.3)	3 (0.8)	385 (100.0)	4.25 มากที่สุด
3.2. การประกันภัยช่วยลดผลกระทบต่อทางการเงินจากความเสียหายที่อาจ เกิดขึ้นได้	176 (45.7)	163 (42.3)	46 (12.0)	0 (0)	0 (0)	385 (100.0)	4.34 มากที่สุด
ค่าเฉลี่ยรวมด้านการจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยง							4.29 มากที่สุด
4. การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยง							
4.1. นอกจากการติดตั้งและบำรุงรักษาอุปกรณ์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุแล้ว ควรซื้อประกันภัยเพื่อบรรเทาความเสียหายทางการเงิน	153 (39.7)	165 (42.8)	65 (16.9)	1 (0.3)	1 (0.3)	385 (100.0)	4.22 มากที่สุด
ค่าเฉลี่ยรวมด้านการคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยง							4.22 มากที่สุด

ตารางที่ 20 แสดงจำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการใช้ก๊าซแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง	ระดับความคิดเห็น					รวม	ค่าเฉลี่ย (แปลผล)
	เห็นด้วย มากที่สุด	เห็นด้วย มาก	เห็นด้วย ปานกลาง	เห็นด้วย น้อย	เห็นด้วย น้อยที่สุด		
5. การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้							
5.1. ควรประเมินผลวิธีจัดการความเสี่ยงที่ใช้อยู่ในปัจจุบันและปรับปรุง วิธีการให้เหมาะสมกับความเสี่ยงและค่าใช้จ่าย	157 (40.8)	175 (45.4)	47 (12.2)	5 (1.3)	1 (0.3)	385 (100.0)	4.25 มากที่สุด
ค่าเฉลี่ยรวมด้านการลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้							4.25 มากที่สุด
ค่าเฉลี่ยรวมทุกด้าน							4.15 มาก

หมายเหตุ : ค่าเฉลี่ย 1.00-1.80 น้อยที่สุด 1.81-2.60 น้อย 2.61-3.40 ปานกลาง 3.41-4.20 มาก 4.21-5.00 มากที่สุด

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

จากตารางที่ 20 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่มีความเห็นด้วยกับการจัดการความเสี่ยงจากก๊าซในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 4.15) โดยมีความคิดเห็นในด้านต่าง ๆ เรียงตามลำดับ ดังนี้

ด้านการจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยง มีความเห็นด้วยในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.29) โดยเห็นด้วยระดับมากที่สุดในปัจจัยย่อย การประกันภัยช่วยลดผลกระทบทางการเงินจากความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้ (ค่าเฉลี่ย 4.34) และหากเกิดอุบัติเหตุและมีความเสียหายขึ้น จะส่งผลกระทบทางการเงินของตนเอง (ค่าเฉลี่ย 4.25)

ด้านการลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ มีความเห็นด้วยในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.25) จากปัจจัยย่อย ควรประเมินผลวิธีจัดการความเสี่ยงที่ใช้อยู่ในปัจจุบันและปรับปรุงวิธีการให้เหมาะสมกับความเสี่ยงและค่าใช้จ่าย

ด้านการคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยง มีความเห็นด้วยในระดับมากที่สุด (ค่าเฉลี่ย 4.22) จากปัจจัยย่อย นอกจากการติดตั้งและบำรุงรักษาอุปกรณ์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุแล้ว ควรซื้อประกันภัยเพื่อบรรเทาความเสียหายทางการเงิน

ด้านการหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยง มีความเห็นด้วยในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 4.14) โดยเห็นด้วยระดับมากที่สุดในปัจจัย การบำรุงรักษาถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซเพื่อขจัดข้อบกพร่องเป็นการป้องกันและลดโอกาสเกิดความเสียหายได้ (ค่าเฉลี่ย 4.41) การติดตั้งถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซให้ถูกต้องตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย เป็นการป้องกันและลดโอกาสการเกิดความเสียหาย (ค่าเฉลี่ย 4.38) เห็นด้วยในระดับมากในปัจจัย การแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง ช่วยเตือนให้บุคคลภายนอกเพิ่มความระมัดระวังและหลีกเลี่ยงความเสียหายได้ (ค่าเฉลี่ย 3.98) และการติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ในรถยนต์เพื่อใช้ดับเพลิงได้ทันต่อเหตุการณ์ เป็นการบรรเทาหรือลดความเสียหาย (ค่าเฉลี่ย 3.78)

ด้านการระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยง มีความเห็นด้วยในระดับมาก (ค่าเฉลี่ย 4.09) โดยเห็นด้วยในระดับมากที่สุดในปัจจัยก๊าซใช้แทนน้ำมันเชื้อเพลิงได้และช่วยให้ประหยัดอย่างมาก (ค่าเฉลี่ย 4.61) เห็นด้วยในระดับมากในปัจจัยก๊าซมีโอกาสรั่วไหลจากระบบและก่อให้เกิดอันตรายต่อร่างกายและอนามัยของบุคคล (ค่าเฉลี่ย 4.18) หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลและทรัพย์สินทั้งของตนเองและผู้อื่นซึ่งต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย (ค่าเฉลี่ย 4.15) ก๊าซติดไฟได้ และมีโอกาสเกิดไฟไหม้รถยนต์ได้ง่าย (ค่าเฉลี่ย 4.12) ก๊าซที่บรรจุอยู่ในถังมีแรงดันสูง หากมีความผิดปกติเกิดขึ้น อาจจะทำให้เกิดการระเบิดได้ (ค่าเฉลี่ย 4.00) หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น รถยนต์ที่ใช้ก๊าซจะก่อให้เกิดความเสียหายสูงกว่ารถยนต์ที่ไม่ใช้ก๊าซ (ค่าเฉลี่ย 3.92) และรถยนต์ที่ติดตั้งถังและอุปกรณ์เพิ่มเติมเพื่อใช้ก๊าซ อาจทำให้มีโอกาสดังกล่าวสูงขึ้น มีค่าเฉลี่ย 3.65 ซึ่งเป็นค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด

3.3. พฤติกรรมการจัดการความเสี่ยงภัย จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

ตารางที่ 21 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการจัดการความเสี่ยงภัยในปัจจุบันกับการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

การจัดการความเสี่ยงภัยจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีในปัจจุบัน	ก๊าซซีเอ็นจี		ก๊าซแอลพีจี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มีการจัดการ	195	100.0	385	100.0	580	100.0
ไม่มีการจัดการใดๆ	0	0	0	0	0	0
รวม	195	100.0	385	100.0	580	100.0

จากตารางที่ 21 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีการจัดการความเสี่ยงภัยจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีทั้งผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี คิดเป็นร้อยละ 100.0

ตารางที่ 22 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัจจัยในการเลือกวิธีการจัดการความเสี่ยงภัยที่ได้กระทำอยู่ในปัจจุบันกับการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

ปัจจัยในการเลือกวิธีการจัดการฯ ที่ได้กระทำอยู่ในปัจจุบัน	ก๊าซซีเอ็นจี		ก๊าซแอลพีจี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
โอกาสหรือความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุ	110	56.4	270	70.1	380	65.5
ระดับความรุนแรงหรือมูลค่าความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ	95	48.7	263	68.3	358	61.7
จำนวนเงินที่นำมาบรรเทาความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ	70	35.9	112	29.1	182	31.4
ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ	71	36.4	111	28.8	182	31.4
ค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้เพื่อการจัดการความเสี่ยง	77	39.5	174	45.2	251	43.3

หมายเหตุ: ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

จำนวนผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจี 195 คน ผู้ใช้ก๊าซแอลพีจี 385 คน รวม 580 คน

จากตารางที่ 22 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ใช้ปัจจัยโอกาสหรือความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุในการเลือกวิธีการจัดการความเสี่ยงภัยในปัจจุบัน คิดเป็นร้อยละ 65.5 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ ระดับความรุนแรงหรือมูลค่าความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 61.7

ค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้เพื่อจัดการความเสี่ยง คิดเป็นร้อยละ 43.3 จำนวนเงินที่นำมาบรรเทาความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุและประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 31.4 เท่ากัน

ผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่ใช้ปัจจัยโอกาสหรือความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 56.4 รองลงมา ได้แก่ ระดับความรุนแรงหรือมูลค่าความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 48.7 ค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้เพื่อจัดการความเสี่ยง คิดเป็นร้อยละ 39.5 ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 36.4 และจำนวนเงินที่นำมาบรรเทาความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 35.9 ผู้ใช้แอลพีจีส่วนใหญ่ใช้ปัจจัยโอกาสหรือความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 70.1 รองลงมา ได้แก่ ระดับความรุนแรงหรือมูลค่าความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 68.3 ค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้เพื่อจัดการความเสี่ยง คิดเป็นร้อยละ 45.2 จำนวนเงินที่นำมาบรรเทาความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 29.1 และประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 28.8

ตารางที่ 23 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยของรถยนต์ที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงกับการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

ความเสี่ยงภัยของรถยนต์ที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง	ก๊าซซีเอ็นจี		ก๊าซแอลพีจี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ด้านทรัพย์สิน	122	62.6	322	83.6	444	76.6
ด้านรายได้	89	45.6	189	49.1	278	47.9
ด้านบุคคล	148	75.9	281	73.0	429	74.0
ด้านความรับผิดชอบตามกฎหมาย	88	45.1	183	47.5	271	46.7

หมายเหตุ: ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

จำนวนผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจี 195 คน ผู้ใช้ก๊าซแอลพีจี 385 คน รวม 580 คน

จากตารางที่ 23 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นว่ามีความเสี่ยงภัยด้านทรัพย์สิน คิดเป็นร้อยละ 76.6 รองลงมา ได้แก่ ด้านบุคคล คิดเป็นร้อยละ 74.0 ด้านรายได้ คิดเป็นร้อยละ 47.9 และด้านความรับผิดชอบตามกฎหมาย คิดเป็นร้อยละ 46.7

ผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่เห็นว่ามีความเสี่ยงภัยด้านบุคคล คิดเป็นร้อยละ 75.9 รองลงมา ได้แก่ ด้านทรัพย์สิน คิดเป็นร้อยละ 62.6 ด้านรายได้ คิดเป็นร้อยละ 45.6 และด้านความรับผิดชอบตามกฎหมาย คิดเป็นร้อยละ 45.1 ผู้ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่เห็นว่ามีความเสี่ยงภัยด้านทรัพย์สิน คิดเป็นร้อยละ 83.6 รองลงมา ได้แก่ ด้านบุคคล คิดเป็นร้อยละ 73.0 ด้านรายได้ คิดเป็นร้อยละ 49.1 และด้านความรับผิดชอบตามกฎหมาย คิดเป็นร้อยละ 47.5

ตารางที่ 24 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัจจัยส่งเสริมให้รถยนต์ใช้ก๊าซเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายกับการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

ปัจจัยส่งเสริมให้รถยนต์ใช้ก๊าซเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย	ก๊าซซีเอ็นจี		ก๊าซแอลพีจี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ก๊าซที่ใช้ในรถยนต์	39	20.0	138	35.8	177	30.5
ถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซบภพร้อม	113	57.9	259	67.3	372	64.1
การติดตั้งถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซไม่สมบูรณ์	106	54.4	282	73.2	388	66.9
การใช้งานผิดพลาด	132	67.7	195	50.6	327	56.4
อื่น ๆ	0	0	3	0.8	3	0.5

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

จำนวนผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจี 195 คน ผู้ใช้ก๊าซแอลพีจี 385 คน รวม 580 คน

อื่น ๆ ได้แก่ 1. ความบกพร่องของเครื่องยนต์ 2 คน 2. ความบกพร่องของพนักงานเติมก๊าซ 1 คน

จากตารางที่ 24 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่วิเคราะห์ว่าการติดตั้งถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซไม่สมบูรณ์เป็นปัจจัยส่งเสริมให้รถยนต์ใช้ก๊าซเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย คิดเป็นร้อยละ 66.9 รองลงมาตามลำดับได้แก่ ถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซบภพร้อม คิดเป็นร้อยละ 64.1 การใช้งานผิดพลาด คิดเป็นร้อยละ 56.4 ก๊าซที่ใช้ในรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 30.5 และอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 0.5

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่วิเคราะห์ว่าการใช้งานผิดพลาดเป็นปัจจัยส่งเสริมให้รถยนต์ใช้ก๊าซเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย คิดเป็นร้อยละ 67.7 รองลงมาตามลำดับได้แก่ ถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซบภพร้อม คิดเป็นร้อยละ 57.9 การติดตั้งถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซไม่สมบูรณ์ คิดเป็นร้อยละ 54.4 และก๊าซที่ใช้ในรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 20.0 ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่วิเคราะห์ว่าการติดตั้งถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซไม่สมบูรณ์เป็นปัจจัยส่งเสริมให้รถยนต์ใช้ก๊าซเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย คิดเป็นร้อยละ 73.2 รองลงมาตามลำดับได้แก่ ถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซบภพร้อม คิดเป็นร้อยละ 67.3 การใช้งานผิดพลาด คิดเป็นร้อยละ 50.6 ก๊าซที่ใช้ในรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 35.8 และอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 0.8

ตารางที่ 25 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามสถานที่ติดตั้งถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซกับการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

สถานที่ติดตั้งถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซ	ก๊าซซีเอ็นจี		ก๊าซแอลพีจี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ติดตั้งมาจากโรงงานประกอบรถ	51	26.2	0	0.0	51	8.8
ติดตั้งจากผู้ติดตั้งที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน	134	68.7	274	71.2	408	70.3
ติดตั้งจากผู้อื่นรับติดตั้งทั่วไป	10	5.1	111	28.8	121	20.9
รวม	195	100.0	385	100.0	580	100.0

จากตารางที่ 25 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ติดตั้งถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซจากผู้ติดตั้งที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 70.3 รองลงมาตามลำดับได้แก่ ติดตั้งจากผู้อื่นรับติดตั้งทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 20.9 และติดตั้งมาจากโรงงานประกอบรถ คิดเป็นร้อยละ 8.8

ผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่ติดตั้งถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซจากผู้ติดตั้งที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 68.7 รองลงมา ได้แก่ ติดตั้งมาจากโรงงานประกอบรถ คิดเป็นร้อยละ 26.2 และติดตั้งจากผู้อื่นรับติดตั้งทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 5.1 ผู้ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่ติดตั้งถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซจากผู้ติดตั้งที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 71.2 รองลงมา ได้แก่ ติดตั้งจากผู้อื่นรับติดตั้งทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 28.8 ไม่มีผู้ติดตั้งมาจากโรงงานประกอบรถ

ตารางที่ 26 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการเลือกใช้ถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซกับการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

การเลือกใช้ถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซ	ก๊าซซีเอ็นจี		ก๊าซแอลพีจี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เลือกของใหม่และมีมาตรฐานเท่านั้น	185	94.9	284	73.8	469	80.9
เลือกของเก่าเพื่อความประหยัด	1	0.5	1	0.2	2	0.3
เลือกแบบผสมผสานทั้งด้านสภาพของเก่า-ใหม่ และด้านมาตรฐาน	9	4.6	100	26.0	109	18.8
รวม	195	100.0	385	100.0	580	100.0

จากตารางที่ 26 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เลือกใช้ถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซโดยเลือกของใหม่และมีมาตรฐานเท่านั้น คิดเป็นร้อยละ 80.9 รองลงมาตามลำดับได้แก่ เลือกแบบผสมผสานทั้งด้านสภาพของเก่า-ใหม่ และด้านมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 18.8 และเลือกของเก่าเพื่อความประหยัด คิดเป็นร้อยละ 0.3

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่เลือกใช้ถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซโดยเลือกของใหม่และมีมาตรฐานเท่านั้น คิดเป็นร้อยละ 94.9 รองลงมาตามลำดับได้แก่ เลือกแบบผสมผสานทั้งด้านสภาพของเก่า-ใหม่ และด้านมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 4.6 และเลือกของเก่าเพื่อความประหยัด คิดเป็นร้อยละ 0.5 ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่เลือกใช้ถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซโดยเลือกของใหม่และมีมาตรฐานเท่านั้น คิดเป็นร้อยละ 73.8 รองลงมาตามลำดับได้แก่ เลือกแบบผสมผสานทั้งด้านสภาพของเก่า-ใหม่ และด้านมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 26.0 และเลือกของเก่าเพื่อความประหยัด คิดเป็นร้อยละ 0.2

ตารางที่ 27 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการตรวจสอบการติดตั้งถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซกับการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

การตรวจสอบการติดตั้งถังก๊าซและ อุปกรณ์ใช้ก๊าซ	ก๊าซซีเอ็นจี		ก๊าซแอลพีจี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ทดสอบและได้รับการรับรองแล้ว	193	99.0	369	95.8	562	96.9
ทดสอบแต่ไม่ผ่านการรับรอง	1	0.5	6	1.6	7	1.2
ไม่ได้ทดสอบ	1	0.5	10	2.6	11	1.9
รวม	195	100.0	385	100.0	580	100.0

จากตารางที่ 27 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ได้ตรวจสอบการติดตั้งถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซ โดยตรวจสอบและได้รับการรับรองแล้ว คิดเป็นร้อยละ 96.9 ไม่ได้ทดสอบ คิดเป็นร้อยละ 1.9 และทดสอบแต่ไม่ผ่านการรับรอง คิดเป็นร้อยละ 1.2

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่ได้ตรวจสอบและได้รับการรับรองแล้ว คิดเป็นร้อยละ 99.0 ไม่ได้ทดสอบและทดสอบแต่ไม่ผ่านการรับรอง คิดเป็นร้อยละ 0.5 เท่ากัน ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่ได้ตรวจสอบและได้รับการรับรองแล้ว คิดเป็นร้อยละ 95.8 ไม่ได้ทดสอบ คิดเป็นร้อยละ 2.6 และทดสอบแต่ไม่ผ่านการรับรอง คิดเป็นร้อยละ 1.6

ตารางที่ 28 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการบำรุงรักษาถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซกับการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

การบำรุงรักษาถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ ก๊าซ	ก๊าซซีเอ็นจี		ก๊าซแอลพีจี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
บำรุงรักษาทั้งอุปกรณ์ใช้ก๊าซและ เครื่องยนต์โดยผู้เชี่ยวชาญ	146	74.9	197	51.2	343	59.1
บำรุงรักษาตาม โปรแกรมของอู่ซ่อม รถยนต์ทั่วไป	48	24.6	143	37.1	191	32.9
บำรุงรักษาตามสะดวกด้วยตนเอง	1	0.5	45	11.7	46	7.9
รวม	195	100.0	385	100.0	580	100.0

จากตารางที่ 28 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่บำรุงรักษาทั้งอุปกรณ์ใช้ก๊าซและเครื่องยนต์โดยผู้เชี่ยวชาญ คิดเป็นร้อยละ 59.1 รองลงมาตามลำดับได้แก่ บำรุงรักษาตามโปรแกรมของอู่ซ่อมรถยนต์ทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 32.9 และบำรุงรักษาตามสะดวกด้วยตนเอง คิดเป็นร้อยละ 7.9

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่บำรุงรักษาทั้งอุปกรณ์ใช้ก๊าซและเครื่องยนต์โดยผู้เชี่ยวชาญ คิดเป็นร้อยละ 74.9 รองลงมาตามลำดับได้แก่ บำรุงรักษาตามโปรแกรมของอู่ซ่อมรถยนต์ทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 24.6 และบำรุงรักษาตามสะดวกด้วยตนเอง คิดเป็นร้อยละ 0.5

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่บำรุงรักษาทั้งอุปกรณ์ใช้ก๊าซและเครื่องยนต์โดยผู้เชี่ยวชาญ คิดเป็นร้อยละ 51.2 รองลงมาตามลำดับได้แก่ บำรุงรักษาตาม โปรแกรมของอู่ซ่อมรถยนต์ทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 37.1 และบำรุงรักษาตามสะดวกด้วยตนเอง คิดเป็นร้อยละ 11.7

ตารางที่ 29 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการเปลี่ยนอุปกรณ์เมื่อพบการชำรุดกับการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

การเปลี่ยนอุปกรณ์เมื่อพบการชำรุด	ก๊าซซีเอ็นจี		ก๊าซแอลพีจี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เปลี่ยนทันที	194	99.5	378	98.2	572	98.6
ไม่ได้เปลี่ยนทันที	1	0.5	7	1.8	8	1.4
รวม	195	100.0	385	100.0	580	100.0

จากตารางที่ 29 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เปลี่ยนอุปกรณ์เมื่อพบการชำรุดทันที คิดเป็นร้อยละ 98.6 และไม่ได้เปลี่ยนทันที คิดเป็นร้อยละ 1.4

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและผู้ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่เปลี่ยนอุปกรณ์เมื่อพบการชำรุดทันที คิดเป็นร้อยละ 99.5 และ 98.2 ตามลำดับ ไม่ได้เปลี่ยนทันที คิดเป็นร้อยละ 0.5 และ 1.8 ตามลำดับ

ตารางที่ 30 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงประจำรถยนต์กับการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

การติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงประจำรถยนต์	ก๊าซซีเอ็นจี		ก๊าซแอลพีจี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ติดตั้ง	96	49.2	72	18.7	168	29.0
ไม่ติดตั้ง	99	50.8	313	81.3	412	71.0
รวม	195	100.0	385	100.0	580	100.0

จากตารางที่ 30 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่ได้ติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงประจำรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 71.0 และได้ติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงประจำรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 29.0

ผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีไม่ติดตั้งและติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงประจำรถจำนวนใกล้เคียงกัน คิดเป็นร้อยละ 50.8 และ 49.2 ตามลำดับ ส่วนผู้ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่ไม่ติดตั้งมากกว่าติดตั้ง คิดเป็นร้อยละ 81.3 และ 18.7 ตามลำดับ

ตารางที่ 31 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงกับการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

การแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง	ก๊าซซีเอ็นจี		ก๊าซแอลพีจี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
แสดงไว้ให้บุคคลอื่นเห็นได้ชัดเจน	139	71.3	145	37.7	284	49.0
ไม่ได้แสดงหรือแสดงไว้ในที่มองไม่เห็นได้ยาก	56	28.7	240	62.3	296	51.0
รวม	195	100.0	385	100.0	580	100.0

จากตารางที่ 31 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่ได้แสดงหรือแสดงไว้ในที่มองเห็น ได้ยากและแสดงไว้ให้บุคคลอื่นเห็นอย่างชัดเจนจำนวนใกล้เคียงกัน คิดเป็นร้อยละ 51.0 และ 49.0 ตามลำดับ ผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีมีความแตกต่างกัน คือ ได้แสดงไว้ให้บุคคลอื่นเห็นอย่างชัดเจน คิดเป็นร้อยละ 71.3 และ 37.7 ตามลำดับ ไม่ได้แสดงหรือแสดงไว้ในที่มองเห็นได้ยาก คิดเป็นร้อยละ 28.7 และ 62.3 ตามลำดับ

ตารางที่ 32 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการวางแผนทางการเงิน เพื่อบรรเทาความเสียหายต่อทรัพย์สิน บุคคล และความรับผิดชอบตามกฎหมายกับการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

การวางแผนทางการเงินเพื่อบรรเทาความเสียหายต่อทรัพย์สิน บุคคล และความรับผิดชอบตามกฎหมาย	ก๊าซซีเอ็นจี		ก๊าซแอลพีจี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
รับความเสี่ยงไว้เองทั้งหมด	34	17.5	189	49.1	223	38.5
โอนความเสี่ยงออกไปทั้งหมดโดยการซื้อประกันภัยรถยนต์	88	45.1	38	9.9	126	21.7
รับความเสี่ยงไว้เองบางส่วนและโอนความเสี่ยงบางส่วนด้วยการซื้อประกันภัยรถยนต์	73	37.4	158	41.0	231	39.8
รวม	195	100.0	385	100.0	580	100.0

หมายเหตุ : ประกันภัยรถยนต์ ไม่รวมถึงการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

จากตารางที่ 32 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่วางแผนทางการเงิน โดยรับความเสี่ยงไว้เองบางส่วนและโอนความเสี่ยงบางส่วนด้วยการซื้อประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 39.8 รองลงมา ได้แก่ รับความเสี่ยงไว้เองทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 38.5 และโอนความเสี่ยงออกไปทั้งหมดโดยการซื้อประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 21.7

ผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่วางแผนโดยโอนความเสี่ยงออกไปทั้งหมด โดยการซื้อประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 45.1 รับความเสี่ยงไว้เองบางส่วนและโอนความเสี่ยงบางส่วนด้วยการซื้อประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 37.8 และรับความเสี่ยงไว้เองทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 17.5 ส่วนผู้ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่วางแผนโดยรับความเสี่ยงไว้เองทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 49.1 รับ

ความเสี่ยงไว้เองบางส่วนและโอนความเสี่ยงบางส่วนด้วยการซื้อประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 41.0 และ โอนความเสี่ยงออกไปทั้งหมด โดยการซื้อประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 9.9

ตารางที่ 33 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความสามารถทางการเงิน เพื่อการรับความเสี่ยงภัยไว้ด้วยตนเองทั้งหมดหรือบางส่วนกับการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

ความสามารถทางการเงินเพื่อการรับ ความเสี่ยงภัยไว้ด้วยตนเองทั้งหมดหรือ บางส่วน	ก๊าซซีเอ็นจี		ก๊าซแอลพีจี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 50,000 บาท	51	47.7	158	45.5	209	46.0
50,000 - 100,000 บาท	45	42.0	162	46.7	207	45.6
100,001 - 150,000 บาท	4	3.7	12	3.5	16	3.5
150,001 - 200,000 บาท	2	1.9	12	3.5	14	3.1
200,001 - 250,000 บาท	2	1.9	2	0.5	4	0.9
250,001 - 300,000 บาท	0	0.0	1	0.3	1	0.2
มากกว่า 300,000 บาท	3	2.8	0	0.0	3	0.7
รวม	107	100.0	347	100.0	454	100.0

หมายเหตุ : จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจากผู้รับความเสี่ยงไว้เองทั้งหมดและบางส่วน 454 คน แบ่งเป็นผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจี 107 คน ผู้ใช้ก๊าซแอลพีจี 347 คน

จากตารางที่ 33 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่เลือกรับความเสี่ยงภัยไว้ด้วยตนเอง ส่วนใหญ่ มีความสามารถทางการเงินเพื่อการรับความเสี่ยงภัยไว้ด้วยตนเองในช่วงไม่เกิน 100,000 บาท คิดเป็น ร้อยละ 91.6 (ต่ำกว่า 50,000 บาท ร้อยละ 46.0 และ 50,000 - 100,000 บาท ร้อยละ 45.6) รองลงมา ได้แก่ 100,001 - 150,000 บาท (ร้อยละ 3.5) 150,001 - 200,000 บาท (ร้อยละ 3.1)

ผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่อยู่ในช่วง 100,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 89.7 (ต่ำกว่า 50,000 บาท ร้อยละ 47.7 และ 50,000 - 100,000 บาท ร้อยละ 42.0) รองลงมา ได้แก่ 100,001 - 150,000 บาท (ร้อยละ 3.7) และมากกว่า 300,000 บาท (ร้อยละ 2.8) ผู้ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่อยู่ในช่วง 100,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 92.2 (ต่ำกว่า 50,000 บาท ร้อยละ 45.5 และ 50,000 - 100,000 บาท ร้อยละ 46.7) รองลงมา ได้แก่ 100,001 - 150,000 บาท และ 150,001 - 200,000 บาท (ร้อยละ 3.5 เท่ากัน) 200,001 - 250,000 บาท (ร้อยละ 0.5) และ 250,001 - 300,000 บาท (ร้อยละ 0.3)

ตารางที่ 34 แสดงจำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามแบบการประกันภัยรถยนต์เพื่อการโอนความเสี่ยงภัยทางการเงินออกไปจากตนเองทั้งหมดและบางส่วนกับการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

แบบการประกันภัยรถยนต์เพื่อการโอนความเสี่ยงภัยทางการเงินออกไปจากตนเองทั้งหมดและบางส่วน	ก๊าซซีเอ็นจี		ก๊าซแอลพีจี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ประเภท 1 (ผู้ครอบครองรถยนต์ตนเองทุกกรณีและชดใช้บุคคลภายนอก)	90	55.9	53	27.1	143	40.1
ประเภท 2 (ผู้ครอบครองรถยนต์ตนเอง กรณีรถสูญหายหรือไฟไหม้ และชดใช้บุคคลภายนอก)	21	13.0	21	10.7	42	11.7
ประเภท 3 (ผู้ครอบครองชดใช้บุคคลภายนอกเท่านั้น)	47	29.2	119	60.7	166	46.5
ประเภทอื่น ๆ	3	1.9	3	1.5	6	1.7
รวม	161	100.0	196	100.0	357	100.0

หมายเหตุ: การประกันภัยรถยนต์ไม่รวมถึงการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจากผู้โอนความเสี่ยงออกไปทั้งหมดหรือบางส่วนด้วยการซื้อประกันภัยรถยนต์ 357 คน แบ่งเป็นผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจี 161 คน ผู้ใช้ก๊าซแอลพีจี 196 คน ประเภทอื่น ๆ ได้แก่ การประกันภัยประเภท 5 จำนวน 6 คน (ก๊าซซีเอ็นจี 3 ก๊าซแอลพีจี 3)

จากตารางที่ 34 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ซื้อประกันภัยรถยนต์เพื่อโอนความเสี่ยงภัยทางการเงินออกไปจากตนเอง โดยซื้อประกันภัยประเภท 3 คิดเป็นร้อยละ 46.5 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ ประเภท 1 คิดเป็นร้อยละ 40.1 ประเภท 2 คิดเป็นร้อยละ 11.7 และอื่น ๆ ได้แก่ การประกันภัยประเภท 5 คิดเป็นร้อยละ 1.7

ผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีมีความแตกต่างกัน โดยผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่ซื้อประกันภัยรถยนต์ประเภท 1 คิดเป็นร้อยละ 55.9 รองลงมา ได้แก่ ประเภท 3 คิดเป็นร้อยละ 29.2 ประเภท 2 คิดเป็นร้อยละ 13.0 และประเภทอื่น ๆ (ประเภท 5) คิดเป็นร้อยละ 1.9 ส่วนผู้ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่ซื้อประกันภัยประเภท 3 คิดเป็นร้อยละ 60.7 รองลงมา ได้แก่ ประเภท 1 คิดเป็นร้อยละ 27.1 ประเภท 2 คิดเป็นร้อยละ 10.7 และประเภทอื่น ๆ (ประเภท 5) คิดเป็นร้อยละ 1.5

ตารางที่ 35 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามประโยชน์หรือสิ่งที่คาดว่าจะได้รับจากการประกันภัยรถยนต์กับการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

ประโยชน์หรือสิ่งที่คาดว่าจะได้รับจากการประกันภัยรถยนต์	ก๊าซซีเอ็นจี		ก๊าซแอลพีจี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มีวงเงินคุ้มครองสำหรับการจัดการความเสี่ยงภัย	140	87.0	150	76.5	290	81.2
ได้รับการบริการเมื่อเกิดอุบัติเหตุ	100	62.1	122	62.2	222	62.2
ลดความกังวลเวลาขับรถ	44	27.3	106	54.1	150	42.0

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจากผู้โอนความเสี่ยงออกไปทั้งหมดหรือบางส่วนด้วยการ ซื้อประกันภัยรถยนต์ 357 คน แบ่งเป็นผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจี 161 คน ผู้ใช้ก๊าซแอลพีจี 196 คน

จากตารางที่ 35 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ซื้อประกันภัยรถยนต์เพื่อประโยชน์หรือสิ่งที่คาดว่าจะได้รับจากการประกันภัยรถยนต์ คือ มีวงเงินคุ้มครองสำหรับการจัดการความเสี่ยงภัย คิดเป็นร้อยละ 81.2 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ ได้รับการบริการเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 62.2 และลดความกังวลเวลาขับรถ คิดเป็นร้อยละ 42.0

ผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่คาดหวังประโยชน์ มีวงเงินคุ้มครองสำหรับการจัดการความเสี่ยงภัย คิดเป็นร้อยละ 87.0 รองลงมา ได้แก่ ได้รับการบริการเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 62.2 และลดความกังวลเวลาขับรถ คิดเป็นร้อยละ 27.3 ส่วนผู้ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่คาดหวังประโยชน์ มีวงเงินคุ้มครองสำหรับการจัดการความเสี่ยงภัย คิดเป็นร้อยละ 76.5 รองลงมา ได้แก่ ได้รับการบริการเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 62.2 และลดความกังวลเวลาขับรถ คิดเป็นร้อยละ 54.1

ตารางที่ 36 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย
รถยนต์ต่อปีกับการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

ค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยรถยนต์ต่อปี	ก๊าซซีเอ็นจี		ก๊าซแอลพีจี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 5,000 บาท	35	21.7	78	39.8	113	31.6
5,000 - 10,000 บาท	47	29.2	85	43.4	132	37.0
10,001 - 15,000 บาท	59	36.6	21	10.7	80	22.4
15,001 - 20,000 บาท	14	8.7	8	4.1	22	6.2
20,001 - 25,000 บาท	2	1.2	3	1.5	5	1.4
เกินกว่า 25,000 บาท	4	2.4	1	0.5	5	1.4
รวม	161	100.0	196	100.0	357	100.0

หมายเหตุ : จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจากผู้อนุญาตออกใบขับขี่ทั้งหมดหรือบางส่วนด้วยการซื้อประกันภัยรถยนต์ 357 คน แบ่งเป็นผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจี 161 คน ผู้ใช้ก๊าซแอลพีจี 196 คน

จากตารางที่ 36 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยรถยนต์ต่อปี เป็นเงิน 5,000 - 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 37.0 รองลงมาตามลำดับได้แก่ ค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยรถยนต์ต่อปีต่ำกว่า 5,000 บาท (ร้อยละ 31.6) 10,001 - 15,000 บาท (ร้อยละ 22.4) 15,001 - 20,000 บาท (ร้อยละ 6.2) 20,001 - 25,000 บาท และเกินกว่า 25,000 บาท (ร้อยละ 1.4 เท่ากัน)

ผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยรถยนต์ต่อปี เป็นเงิน 10,001 - 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 36.6 รองลงมา ได้แก่ 5,000 - 10,000 บาท (ร้อยละ 29.2) ต่ำกว่า 5,000 บาท (ร้อยละ 21.7) 15,001 - 20,000 บาท (ร้อยละ 8.7) เกินกว่า 25,000 บาท (ร้อยละ 2.4) และ 20,001 - 25,000 บาท (ร้อยละ 1.2) ส่วนผู้ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยต่อปี 5,000 - 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 43.4 รองลงมา ได้แก่ ต่ำกว่า 5,000 บาท (ร้อยละ 39.8) 10,001 - 15,000 บาท (ร้อยละ 10.7) 15,001 - 20,000 บาท (ร้อยละ 4.1) 20,001 - 25,000 บาท (ร้อยละ 1.5) และเกินกว่า 25,000 บาท (ร้อยละ 0.5)

ตารางที่ 37 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความเหมาะสมของ
ค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยรถยนต์กับการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

ความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายด้าน ประกันภัยรถยนต์	ก๊าซซีเอ็นจี		ก๊าซแอลพีจี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เหมาะสม	151	93.8	188	95.9	339	95.0
ไม่เหมาะสม	10	6.2	8	4.1	18	5.0
รวม	161	100.0	196	100.0	357	100.0

หมายเหตุ : จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจากผู้โอนความเสี่ยงออกไปทั้งหมดหรือบางส่วนด้วยการ ซื้อประกันภัย
รถยนต์ 357 คน แบ่งเป็นผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจี 161 คน ผู้ใช้ก๊าซแอลพีจี 196 คน

จากตารางที่ 37 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นว่าค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย
รถยนต์มีความเหมาะสม คิดเป็นร้อยละ 95.0 และเห็นว่าค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยรถยนต์ไม่
เหมาะสม คิดเป็นร้อยละ 5.0 ผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีส่วนใหญ่เห็นว่าค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย
รถยนต์มีความเหมาะสม คิดเป็นร้อยละ 93.8 และ 95.9 ตามลำดับ และเห็นว่าไม่เหมาะสม คิดเป็น
ร้อยละ 6.2 และ 4.1 ตามลำดับ

ตารางที่ 38 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความเหมาะสมของการ
จัดการความเสี่ยงภัยโดยรวมกับการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

ความเหมาะสมของการจัดการความ เสี่ยงภัยโดยรวม	ก๊าซซีเอ็นจี		ก๊าซแอลพีจี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เหมาะสมคืออยู่แล้ว	169	86.7	279	72.5	448	77.2
ไม่เหมาะสมและเห็นว่าจะต้องปรับปรุง	26	13.3	106	27.5	132	22.8
รวม	195	100.0	385	100.0	580	100.0

จากตารางที่ 38 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นว่าจัดการความเสี่ยงภัย
โดยรวมที่ใช้อยู่ในปัจจุบันนี้เหมาะสมคืออยู่แล้ว คิดเป็นร้อยละ 77.2 และเห็นว่าไม่เหมาะสมต้อง
ปรับปรุง คิดเป็นร้อยละ 22.8 ส่วนผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจีเห็นว่าเหมาะสม คิดเป็นร้อยละ 86.7 และเห็นว่า
ไม่เหมาะสมต้องปรับปรุง คิดเป็นร้อยละ 13.3 ส่วนผู้ใช้ก๊าซแอลพีจีเห็นว่าเหมาะสม คิดเป็นร้อยละ
72.5 และเห็นว่าไม่เหมาะสมต้องปรับปรุง คิดเป็นร้อยละ 27.5

ตารางที่ 39 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามวิธีการจัดการความเสี่ยงภัย
ที่ควรได้รับการปรับปรุงกับการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิง

วิธีการจัดการความเสี่ยงภัยที่ควรได้รับการปรับปรุง	ก๊าซซีเอ็นจี		ก๊าซแอลพีจี		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ปรับปรุงระบบ อุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุที่ดีขึ้น	14	53.8	56	52.8	70	53.0
บำรุงรักษาและใช้งานอย่างถูกต้อง เพื่อขจัดข้อบกพร่องต่าง ๆ	17	65.4	55	51.9	72	54.5
วางแผนการเงินเพื่อรับความเสี่ยงทางการเงินด้วยตนเองให้มากขึ้น	5	19.2	68	64.2	73	55.3
ซื้อประกันภัยรถยนต์ให้มีวงเงินคุ้มครองทั้งตนเองและบุคคลภายนอก	6	23.1	65	61.3	71	53.8

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจากผู้เห็นว่าการจัดการความเสี่ยงภัยโดยรวมที่ใช้อยู่ในปัจจุบันไม่เหมาะสมต้องปรับปรุง 132 คน แบ่งเป็นผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจี 26 คน ผู้ใช้ก๊าซแอลพีจี 106 คน

จากตารางที่ 39 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ที่ประเมินว่าการจัดการความเสี่ยงภัยโดยรวมที่ใช้อยู่ในปัจจุบันควรปรับปรุง ต้องการปรับปรุงการวางแผนการเงินเพื่อรับความเสี่ยงทางการเงินด้วยตนเองให้มากขึ้น คิดเป็นร้อยละ 55.3 รองลงมา ได้แก่ บำรุงรักษาและใช้งานอย่างถูกต้อง เพื่อขจัดข้อบกพร่องต่าง ๆ คิดเป็นร้อยละ 54.5 ซื้อประกันภัยรถยนต์ให้มีวงเงินคุ้มครองทั้งตนเองและบุคคลภายนอก คิดเป็นร้อยละ 53.8 และปรับปรุงระบบ อุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุที่ดีขึ้น คิดเป็นร้อยละ 53.0

ผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจีต้องการปรับปรุงการบำรุงรักษาและใช้งานอย่างถูกต้อง เพื่อขจัดข้อบกพร่องต่าง ๆ คิดเป็นร้อยละ 65.4 รองลงมา ได้แก่ ปรับปรุงระบบอุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุที่ดีขึ้น คิดเป็นร้อยละ 53.8 ซื้อประกันภัยรถยนต์ให้มีวงเงินคุ้มครองทั้งตนเองและบุคคลภายนอก คิดเป็นร้อยละ 23.1 และวางแผนการเงินเพื่อรับความเสี่ยงทางการเงินด้วยตนเองให้มากขึ้น คิดเป็นร้อยละ 19.2 ส่วนผู้ใช้ก๊าซแอลพีจีต้องการปรับปรุง การวางแผนการเงินเพื่อรับความเสี่ยงทางการเงินด้วยตนเองให้มากขึ้น คิดเป็นร้อยละ 64.2 รองลงมา ได้แก่ ซื้อประกันภัยรถยนต์ให้มีวงเงินคุ้มครองทั้งตนเองและบุคคลภายนอก คิดเป็นร้อยละ 61.3 ปรับปรุงระบบ อุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุที่ดีขึ้น คิดเป็นร้อยละ 52.8 และบำรุงรักษาและใช้งานอย่างถูกต้อง เพื่อขจัดข้อบกพร่องต่าง ๆ คิดเป็นร้อยละ 51.9

ส่วนที่ 4 ทักษะเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามเพศ

4.1. ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามเพศ

ตารางที่ 40 แสดงจำนวน ร้อยละและระดับความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ

ความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ	เพศชาย			เพศหญิง		
	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ
1. การระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย						
1.1. ก๊าซเป็นพลังงานราคาถูกกว่าน้ำมันเชื้อเพลิง	381 (99.2) มากที่สุด	3 (0.8)	0 (0)	196 (100) มากที่สุด	0 (0)	0 (0)
1.2. ก๊าซที่ใช้ในรถยนต์มีอันตรายต่อร่างกายและอนามัย หากสูดดมหรือสัมผัสโดยตรง	311 (81.0) มากที่สุด	46 (12)	27 (7)	153 (78.1) มาก	18 (9.2)	25 (12.8)
1.3. ก๊าซติดไฟได้ ไม่มีสี เต็มกลิ่นเพื่อให้ทราบเมื่อมีการรั่วไหล	336 (87.5) มากที่สุด	23 (6)	25 (6.5)	162 (82.7) มากที่สุด	12 (6.1)	22 (11.2)
1.4. แรงดันภายในถังบรรจุก๊าซสูงมาก อาจเกิดการระเบิดได้	285 (74.2) มาก	77 (20.1)	22 (5.7)	152 (77.6) มาก	23 (11.7)	21 (10.7)

ตารางที่ 40 แสดงจำนวน ร้อยละและระดับความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ (ต่อ)

ความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ	เพศชาย			เพศหญิง		
	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ
1. การระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย (ต่อ)						
1.5. รถยนต์ที่ติดตั้งส่วนควบและอุปกรณ์เพิ่มเติม อาจทำให้สภาพรถเปลี่ยนแปลง และส่งเสริมให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น	247 (64.3) ปานกลาง	115 (29.9)	22 (5.7)	134 (68.4) ปานกลาง	49 (25)	13 (6.6)
1.6. หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น มีโอกาสที่จะส่งผลเสียหายแก่ทรัพย์สิน ตัวบุคคล และเกิดความรับผิดชอบตามกฎหมายเนื่องจากผลกระทบต่อบุคคลภายนอก	333 (86.7) มากที่สุด	32 (8.3)	19 (4.9)	176 (89.8) มากที่สุด	13 (6.6)	7 (3.6)
1.7. อุบัติเหตุของรถใช้ก๊าซอาจก่อให้เกิดความรุนแรงหรือมีมูลค่าความเสียหายสูงกว่าปกติ	276 (71.9) มาก	84 (21.9)	24 (6.3)	150 (76.5) มาก	35 (17.9)	11 (5.6)
ค่าเฉลี่ยรวม	310 (80.7) มากที่สุด	54 (14.1)	20 (5.2)	161 (82.2) มากที่สุด	21 (10.7)	14 (7.1)

ตารางที่ 40 แสดงจำนวน ร้อยละและระดับความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ (ต่อ)

ความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ	เพศชาย			เพศหญิง		
	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ
2. การหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยง						
2.1. ถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซที่ได้มาตรฐานและติดตั้งอย่างถูกต้อง ช่วยป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย	354 (92.2) มากที่สุด	22 (5.7)	8 (2.1)	187 (95.4) มากที่สุด	6 (3.1)	3 (1.5)
2.2. การบำรุงรักษารถยนต์และอุปกรณ์ใช้ก๊าซให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ ช่วยป้องกันหรือลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุได้	379 (98.7) มากที่สุด	5 (1.3)	0 (0)	195 (99.5) มากที่สุด	0 (0)	1 (0.5)
2.3. การติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ในรถยนต์เพื่อใช้ดับเพลิงได้ทันต่อเหตุการณ์ ช่วยบรรเทาความเสียหายได้	321 (83.6) มากที่สุด	35 (9.1)	28 (7.3)	153 (78.1) มาก	23 (11.7)	20 (10.2)
2.4. การแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง เพื่อให้บุคคลภายนอกทราบและเพิ่มความระมัดระวัง เป็นการป้องกันและหลีกเลี่ยงความเสียหายหากเกิดอุบัติเหตุได้	322 (83.9) มากที่สุด	52 (13.5)	10 (2.6)	157 (80.1) มากที่สุด	26 (13.3)	13 (6.6)
ค่าเฉลี่ยรวม	344 (89.6) มากที่สุด	29 (7.5)	11 (2.9)	173 (88.3) มากที่สุด	14 (7.1)	9 (4.6)

ตารางที่ 40 แสดงจำนวน ร้อยละและระดับความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ (ต่อ)

ความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ	เพศชาย			เพศหญิง		
	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ
3. การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยง						
3.1. ภาระทางการเงินเพื่อใช้สำหรับบรรเทาความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น อาจวางแผนรับภาระนั้นไว้เอง หรือโอนออกไปให้บุคคลอื่นด้วยการประกันภัยก็ได้	330 (85.9) มากที่สุด	21 (5.5)	33 (8.6)	166 (84.7) มากที่สุด	13 (6.6)	17 (8.7)
3.2 การประกันภัยเพื่อโอนภาระทางการเงินสำหรับบรรเทาความเสียหายออกไป เป็นวิธีจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ	300 (78.1) มาก	37 (9.6)	47 (12.2)	167 (85.2) มากที่สุด	7 (3.6)	22 (11.2)
ค่าเฉลี่ยรวม	315 (82.0) มากที่สุด	29 (7.6)	40 (10.4)	167 (85.2) มากที่สุด	10 (5.1)	19 (9.7)
4. การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยง						
4.1. วิธีจัดการความเสี่ยงที่ตรงจะเหมาะสมกับโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุ มูลค่าของความเสียหาย และจำนวนเงินสำหรับบรรเทาความเสียหาย	316 (82.3) มากที่สุด	24 (6.2)	44 (11.5)	165 (84.2) มากที่สุด	10 (5.1)	21 (10.7)

ตารางที่ 40 แสดงจำนวน ร้อยละและระดับความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ (ต่อ)

ความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ	เพศชาย			เพศหญิง		
	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ
4. การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยง (ต่อ)						
ค่าเฉลี่ยรวม	316 (82.3) มากที่สุด	24 (6.2)	44 (11.5)	165 (84.2) มากที่สุด	10 (5.1)	21 (10.7)
5. การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้						
5.1. การประเมินผลวิธีการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ช่วยให้ทราบถึงข้อบกพร่องและควรปรับปรุงให้เหมาะสมกับความความเสี่ยง	320 (83.3) มากที่สุด	18 (4.7)	46 (12)	173 (88.3) มากที่สุด	4 (2)	19 (9.7)
ค่าเฉลี่ยรวม	320 (83.3) มากที่สุด	18 (4.7)	46 (12)	173 (88.3) มากที่สุด	4 (2)	19 (9.7)
ค่าเฉลี่ยรวมทั้งหมด	321 (83.6) มากที่สุด	39 (10.2)	24 (6.2)	166 (84.7) มากที่สุด	16 (8.2)	14 (7.1)

หมายเหตุ : ช่วงคะแนน 0.0 – 49.9 มีความเข้าใจน้อยที่สุด 50.0 – 59.9 มีความเข้าใจน้อย 60.0 – 69.9 มีความเข้าใจปานกลาง 70.0 – 79.9 มีความเข้าใจมาก และ 80.0 – 100.0 มีความเข้าใจมากที่สุด จำนวนเพศชาย 384 คน เพศหญิง 196 คน คำตอบที่ถูกต้อง ตอบ “ใช่” (ทุกข้อ)

จากตารางที่ 40 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ที่เป็นเพศชายมีความรู้ความเข้าใจ การจัดการความเสี่ยงภัยจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีในระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 83.6 ส่วนเพศหญิงมีความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยงภัยจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีมากกว่าเพศชายในระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 84.7 โดยมีความรู้ความเข้าใจในด้านต่างๆ ตามลำดับ ดังนี้

ด้านการระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงมีความรู้ความเข้าใจมากกว่าเพศชายเล็กน้อย โดยผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงมีความรู้ความเข้าใจในระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 82.2 และมีความรู้ความเข้าใจในระดับมากที่สุดในปีจยต่าง ๆ ตามลำดับ ดังนี้ ก๊าซเป็นพลังงานราคาถูกกว่าน้ำมันเชื้อเพลิง คิดเป็นร้อยละ 100.0 หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น มีโอกาสที่จะส่งผลเสียหายแก่ทรัพย์สิน ตัวบุคคล และเกิดความรับผิดชอบตามกฎหมายเนื่องจากผลกระทบต่อบุคคลภายนอก คิดเป็นร้อยละ 88.9 ก๊าซติดไฟได้ ไม่มีสี เต็มกลิ่นเพื่อให้ทราบเมื่อมีการรั่วไหล คิดเป็นร้อยละ 82.7 มีความรู้ความเข้าใจในระดับมากในปีจย ก๊าซที่ใช้ในรถยนต์มีอันตรายต่อร่างกายและอนามัย หากสูดดมหรือสัมผัสโดยตรง คิดเป็นร้อยละ 78.1 แรงดันภายในถังบรรจุก๊าซสูงมาก อาจเกิดการระเบิดได้ คิดเป็นร้อยละ 77.6 อุบัติเหตุของรถใช้ก๊าซอาจก่อให้เกิดความรุนแรงหรือมีมูลค่าความเสียหายสูงกว่าปกติ คิดเป็นร้อยละ 76.5 และมีความรู้ความเข้าใจในระดับปานกลางในปีจย รถยนต์ที่ติดตั้งส่วนควบและอุปกรณ์เพิ่มเติม อาจทำให้สภาพรถเปลี่ยนแปลงและส่งเสริมให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น คิดเป็นร้อยละ 68.4

ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายมีความรู้ความเข้าใจในด้านการระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายในระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 80.7 โดยมีความรู้ความเข้าใจในระดับมากที่สุดในปีจยต่าง ๆ ตามลำดับ ดังนี้ ก๊าซเป็นพลังงานราคาถูกกว่าน้ำมันเชื้อเพลิง คิดเป็นร้อยละ 99.2 ก๊าซติดไฟได้ ไม่มีสี เต็มกลิ่นเพื่อให้ทราบเมื่อมีการรั่วไหล คิดเป็นร้อยละ 87.5 หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น มีโอกาสที่จะส่งผลเสียหายแก่ทรัพย์สิน ตัวบุคคล และเกิดความรับผิดชอบตามกฎหมายเนื่องจากผลกระทบต่อบุคคลภายนอก คิดเป็นร้อยละ 86.7 ก๊าซที่ใช้ในรถยนต์มีอันตรายต่อร่างกายและอนามัย หากสูดดมหรือสัมผัสโดยตรง คิดเป็นร้อยละ 81.0 มีความรู้ความเข้าใจในระดับมากในปีจย แรงดันภายในถังบรรจุก๊าซสูงมาก อาจเกิดการระเบิดได้ คิดเป็นร้อยละ 74.2 อุบัติเหตุของรถใช้ก๊าซอาจก่อให้เกิดความรุนแรงหรือมีมูลค่าความเสียหายสูงกว่าปกติ คิดเป็นร้อยละ 71.9 และมีความรู้ความเข้าใจในระดับปานกลางในปีจย รถยนต์ที่ติดตั้งส่วนควบและอุปกรณ์เพิ่มเติม อาจทำให้สภาพรถเปลี่ยนแปลงและส่งเสริมให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น คิดเป็นร้อยละ 64.3

ด้านการหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสียหาย เพศชายมีความรู้ความเข้าใจมากกว่าเพศหญิงเล็กน้อย โดยผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายมีความรู้ความเข้าใจในระดับ

มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 89.6 และมีความรู้ความเข้าใจในระดับมากที่สุดทุกปัจจัยเรียงตามลำดับ ดังนี้ การบำรุงรักษารถยนต์และอุปกรณ์ใช้ก๊าซให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ ช่วยป้องกันหรือลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุได้ คิดเป็นร้อยละ 98.7 ถึงและอุปกรณ์ใช้ก๊าซที่ได้มาตรฐานและติดตั้งอย่างถูกต้อง ช่วยป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย คิดเป็นร้อยละ 92.2 การแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง เพื่อให้บุคคลภายนอกทราบและเพิ่มความระมัดระวัง เป็นการป้องกันและหลีกเลี่ยงความเสียหายหากเกิดอุบัติเหตุได้ คิดเป็นร้อยละ 83.9 และการติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ในรถยนต์เพื่อใช้ดับเพลิงได้ทันต่อเหตุการณ์ ช่วยบรรเทาความเสียหายได้ คิดเป็นร้อยละ 83.6

ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงมีความรู้ความเข้าใจในด้านการหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย ในระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 88.3 โดยมีความรู้ความเข้าใจในระดับมากที่สุดทุกปัจจัยเรียงตามลำดับ ดังนี้ การบำรุงรักษารถยนต์และอุปกรณ์ใช้ก๊าซให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ ช่วยป้องกันหรือลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุได้ คิดเป็นร้อยละ 99.5 ถึงและอุปกรณ์ใช้ก๊าซที่ได้มาตรฐานและติดตั้งอย่างถูกต้อง ช่วยป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย คิดเป็นร้อยละ 95.4 การแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง เพื่อให้บุคคลภายนอกทราบและเพิ่มความระมัดระวัง เป็นการป้องกันและหลีกเลี่ยงความเสียหายหากเกิดอุบัติเหตุได้ คิดเป็นร้อยละ 80.1 และการติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ในรถยนต์เพื่อใช้ดับเพลิงได้ทันต่อเหตุการณ์ ช่วยบรรเทาความเสียหายได้ คิดเป็นร้อยละ 78.1

ด้านการจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงมีความรู้ความเข้าใจมากกว่าเพศชายเล็กน้อย โดยผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงมีความรู้ความเข้าใจในระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 85.2 และมีความรู้ความเข้าใจในระดับมากที่สุดทุกปัจจัยเรียงตามลำดับ ดังนี้ การประกันภัยเพื่อโอนภาระทางการเงินสำหรับบรรเทาความเสียหายออกไปเป็นวิธีจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ คิดเป็นร้อยละ 85.2 รองลงมา คือ ภาระทางการเงินเพื่อใช้สำหรับบรรเทาความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น อาจวางแผนรับภาระนั้นไว้เอง หรือโอนออกไปให้บุคคลอื่นด้วยการประกันภัยก็ได้ คิดเป็นร้อยละ 84.7

ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายมีความรู้ความเข้าใจในด้านการจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัยในระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 82.0 และมีความรู้ความเข้าใจในระดับมากที่สุดในปัจจุบัน ภาระทางการเงินเพื่อใช้สำหรับบรรเทาความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น อาจวางแผนรับภาระนั้นไว้เอง หรือโอนออกไปให้บุคคลอื่นด้วยการประกันภัยก็ได้ คิดเป็นร้อยละ 85.9 และมีความรู้ความเข้าใจในระดับมากในปัจจุบัน การประกันภัยเพื่อโอนภาระทางการเงินสำหรับบรรเทาความเสียหายออกไปเป็นวิธีจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ คิดเป็นร้อยละ 78.1

ด้านการคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสียหาย ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงมีความรู้ความเข้าใจมากกว่าเพศชายเล็กน้อย โดยมีความรู้ความเข้าใจในระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 84.2 และ 82.3 ตามลำดับ จากปัจจัย วิธีจัดการความเสี่ยงที่ดีจะต้องเหมาะสมกับโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุ มูลค่าของความเสียหาย และจำนวนเงินสำหรับบรรเทาความเสียหาย

ด้านการประเมินผลวิธีการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายที่ใช้อยู่ในปัจจุบันช่วยให้ทราบถึงข้อบกพร่องและควรปรับปรุงให้เหมาะสมกับความความเสี่ยง ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงมีความรู้ความเข้าใจมากกว่าเพศชายเล็กน้อย โดยมีความรู้ความเข้าใจในระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 88.3 และ 83.3 ตามลำดับ จากปัจจัย การประเมินผลวิธีการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายที่ใช้อยู่ในปัจจุบันช่วยให้ทราบถึงข้อบกพร่องและควรปรับปรุงให้เหมาะสมกับความความเสี่ยง

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

4.2. ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงภัย จำแนกตามเพศ

ตารางที่ 41 แสดงค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงภัย จำแนกตามเพศ

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงภัย จำแนกตามเพศ	ระดับความคิดเห็น (แปลผล)		
	เพศชาย	เพศหญิง	รวม
1. การระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัย			
1.1 ก๊าซใช้แทนน้ำมันเชื้อเพลิงได้และช่วยให้ประหยัดอย่างมาก	4.62 มากที่สุด	4.53 มากที่สุด	4.59 มากที่สุด
1.2 ก๊าซมีโอกาสรั่วไหลจากระบบ และก่อให้เกิดอันตรายต่อร่างกายและ อนามัยของบุคคล	4.02 มาก	4.01 มาก	4.02 มาก
1.3 ก๊าซติดไฟได้และมีโอกาสเกิดไฟไหม้รถยนต์ได้ง่าย	3.87 มาก	3.87 มาก	3.87 มาก
1.4 ก๊าซที่บรรจุอยู่ในถังมีแรงดันสูง หากมีความผิดปกติเกิดขึ้น อาจจะทำให้เกิดการระเบิดได้	3.77 มาก	3.80 มาก	3.78 มาก
1.5 รถยนต์ที่ติดตั้งถังและอุปกรณ์เพิ่มเติมเพื่อใช้ก๊าซ อาจทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น	3.51 มาก	3.57 มาก	3.53 มาก
1.6 หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคล และทรัพย์สิน ทั้งของตนเองและผู้อื่นซึ่งต้องรับผิดชอบกฎหมาย	3.99 มาก	4.09 มาก	4.02 มาก
1.7 หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น รถยนต์ที่ใช้ก๊าซจะก่อให้เกิดความเสียหายสูงกว่ารถยนต์ที่ไม่ใช้ก๊าซ	3.73 มาก	3.76 มาก	3.74 มาก
ค่าเฉลี่ยรวม	3.93 มาก	3.95 มาก	3.93 มาก
2. การหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย			
2.1 การติดตั้งถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซให้ถูกต้องตามมาตรฐาน เพื่อความปลอดภัย เป็นการป้องกันและลดโอกาสการเกิดความเสียหาย	4.34 มากที่สุด	4.42 มากที่สุด	4.37 มากที่สุด
2.2 การบำรุงรักษาถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซเพื่อจัดซ้อบกรอง เป็นการป้องกันและลดโอกาสเกิดความเสียหายได้	4.39 มากที่สุด	4.35 มากที่สุด	4.37 มากที่สุด
2.3 การติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ในรถยนต์ เพื่อใช้ดับเพลิงได้ทันต่อเหตุการณ์ เป็นการบรรเทาหรือลดความเสียหาย	3.88 มาก	3.79 มาก	3.85 มาก

ตารางที่ 41 แสดงค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงจำแนกตามเพศ (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามเพศ	ระดับความคิดเห็น (แปลผล)		
	เพศชาย	เพศหญิง	รวม
2. การหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยง (ต่อ)			
2.4. การแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง ช่วยเตือนให้บุคคลภายนอกเพิ่มความระมัดระวังและหลีกเลี่ยงความเสียหายได้	3.94 มาก	3.94 มาก	3.94 มาก
ค่าเฉลี่ยรวม	4.14 มาก	4.12 มาก	4.13 มาก
3. การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยง			
3.1. หากเกิดอุบัติเหตุและมีความเสียหายขึ้น จะส่งผลกระทบต่อทางการเงินของตนเอง	4.21 มากที่สุด	4.16 มาก	4.19 มาก
3.2. การประกันภัยช่วยลดผลกระทบต่อทางการเงินจากความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้	4.26 มากที่สุด	4.26 มากที่สุด	4.26 มากที่สุด
ค่าเฉลี่ยรวม	4.23 มากที่สุด	4.21 มากที่สุด	4.22 มากที่สุด
4. การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยง			
4.1. นอกจากการติดตั้งและบำรุงรักษาอุปกรณ์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุแล้ว ควรซื้อประกันภัยเพื่อบรรเทาความเสียหายทางการเงิน	4.17 มาก	4.20 มาก	4.18 มาก
ค่าเฉลี่ยรวม	4.17 มาก	4.20 มาก	4.18 มาก
5. การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้			
5.1. ควรประเมินผลวิธีจัดการความเสี่ยงที่ใช้อยู่ในปัจจุบันและปรับปรุงวิธีการให้เหมาะสมกับความเสี่ยงและค่าใช้จ่าย	4.21 มากที่สุด	4.24 มากที่สุด	4.22 มากที่สุด
ค่าเฉลี่ยรวม	4.21 มากที่สุด	4.24 มากที่สุด	4.22 มากที่สุด
ค่าเฉลี่ยรวมทั้งหมด	4.06 มาก	4.06 มาก	4.06 มาก

หมายเหตุ : ค่าเฉลี่ย 1.00-1.80 น้อยที่สุด 1.81-2.60 น้อย 2.61-3.40 ปานกลาง 3.41-4.20 มาก 4.21-5.00 มากที่สุด

จำนวนเพศชาย 384 คน เพศหญิง 196 คน

จากตารางที่ 41 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ทั้งเพศชายและเพศหญิงมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีโดยรวมไม่แตกต่างกัน โดยมีความเห็นด้วยในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 4.06 และมีความคิดเห็นในด้านต่าง ๆ ดังนี้

ด้านการระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยง ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงและเพศชายมีความคิดเห็นใกล้เคียงกัน โดยเพศหญิงมีเห็นด้วยในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 3.95 มีความเห็นด้วยในระดับมากที่สุดในปีจจัย ก๊าซใช้แทนน้ำมันเชื้อเพลิงได้และช่วยให้ประหยัดอย่างมาก ค่าเฉลี่ย 4.59 มีความเห็นด้วยในระดับมากในปีจจัยต่าง ๆ ตามลำดับ ดังนี้ หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลและทรัพย์สิน ทั้งของตนเองและผู้อื่นซึ่งต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย ค่าเฉลี่ย 4.09 ก๊าซมีโอกาสรั่วไหลจากระบบ และก่อให้เกิดอันตรายต่อร่างกายและ อนามัยของบุคคล ค่าเฉลี่ย 4.01 ก๊าซติดไฟได้และมีโอกาสเกิดไฟไหม้รถยนต์ได้ง่าย ค่าเฉลี่ย 3.87 ก๊าซที่บรรจุอยู่ในถังมีแรงดันสูง หากมีความผิดปกติเกิดขึ้นอาจจะทำให้เกิดการระเบิดได้ ค่าเฉลี่ย 3.80 หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น รถยนต์ที่ใช้ก๊าซจะก่อให้เกิดความเสียหายสูงกว่ารถยนต์ที่ไม่ใช้ก๊าซ ค่าเฉลี่ย 3.76 และรถยนต์ที่ติดตั้งถังและอุปกรณ์เพิ่มเติมเพื่อใช้ก๊าซ อาจทำให้มีโอกาสดังกล่าวสูงขึ้น ค่าเฉลี่ย น้อยที่สุด 3.57

ส่วนผู้ตอบแบบสอบถามเพศชาย มีความเห็นด้วยระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 3.93 มีความเห็นด้วยในระดับมากที่สุดในปีจจัย ก๊าซใช้แทนน้ำมันเชื้อเพลิงได้และช่วยให้ประหยัดอย่างมาก ค่าเฉลี่ย 4.62 มีความเห็นด้วยในระดับมากในปีจจัยต่าง ๆ ตามลำดับ ดังนี้ ก๊าซมีโอกาสรั่วไหลจากระบบ และก่อให้เกิดอันตรายต่อร่างกายและ อนามัยของบุคคล ค่าเฉลี่ย 4.02 หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลและทรัพย์สิน ทั้งของตนเองและผู้อื่นซึ่งต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย ค่าเฉลี่ย 3.99 ก๊าซติดไฟได้และมีโอกาสเกิดไฟไหม้รถยนต์ได้ง่าย ค่าเฉลี่ย 3.87 ก๊าซที่บรรจุอยู่ในถังมีแรงดันสูง หากมีความผิดปกติเกิดขึ้นอาจจะทำให้เกิดการระเบิดได้ ค่าเฉลี่ย 3.77 หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น รถยนต์ที่ใช้ก๊าซจะก่อให้เกิดความเสียหายสูงกว่ารถยนต์ที่ไม่ใช้ก๊าซ ค่าเฉลี่ย 3.73 และรถยนต์ที่ติดตั้งถังและอุปกรณ์เพิ่มเติมเพื่อใช้ก๊าซ อาจทำให้มีโอกาสดังกล่าวสูงขึ้น ค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด 3.51

ด้านการหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยง ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายและเพศหญิงมีความคิดเห็นใกล้เคียงกัน โดยเพศชายมีเห็นด้วยในระดับมาก และมีค่าเฉลี่ย 4.14 มีความเห็นด้วยในระดับมากที่สุดในปีจจัย การบำรุงรักษาถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซ เพื่อจัดซื้อบภพร้อม เป็นการป้องกันและลดโอกาสเกิดความเสียหายได้ ค่าเฉลี่ย 4.39 และปีจจัย การติดตั้งถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซให้ถูกต้องตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย เป็นการป้องกันและลดโอกาสการเกิดความเสียหาย ค่าเฉลี่ย 4.34 มีความเห็นด้วยในระดับมากในปีจจัย การแสดง

เครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง ช่วยเตือนให้บุคคลภายนอกเพิ่มความระมัดระวังและหลีกเลี่ยงความเสียหายได้ ค่าเฉลี่ย 3.94 และปัจจัย การติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ในรถยนต์ เพื่อใช้ดับเพลิงได้ทันต่อเหตุการณ์ เป็นการบรรเทาหรือลดความเสียหาย ค่าเฉลี่ย 3.88

ส่วนผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงมีความเห็นด้วยในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 4.12 มีความเห็นด้วยในระดับมากที่สุดในปีจจัย การติดตั้งถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซให้ถูกต้องตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย เป็นการป้องกันและลดโอกาสการเกิดความเสียหาย ค่าเฉลี่ย 4.42 การบำรุงรักษาถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซเพื่อจัดข้อบกพร่อง เป็นการป้องกันและลดโอกาสเกิดความเสียหายได้ ค่าเฉลี่ย 4.35 มีความเห็นด้วยในระดับมากในปีจจัย การแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง ช่วยเตือนให้บุคคลภายนอกเพิ่มความระมัดระวังและหลีกเลี่ยงความเสียหายได้ ค่าเฉลี่ย 3.94 และปัจจัย การติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ในรถยนต์ เพื่อใช้ดับเพลิงได้ทันต่อเหตุการณ์ เป็นการบรรเทาหรือลดความเสียหาย ค่าเฉลี่ย 3.79

ด้านการจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายและเพศหญิงมีความคิดเห็นใกล้เคียงกัน โดยเพศชายมีเห็นด้วยในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ย 4.23 และมีความเห็นด้วยในระดับมากที่สุดในปีจจัย การประกันภัยช่วยลดผลกระทบทางการเงินจากความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้ ค่าเฉลี่ย 4.26 และปัจจัย หากเกิดอุบัติเหตุและมีความเสียหายขึ้น จะส่งผลกระทบต่อทางการเงินของตนเอง ค่าเฉลี่ย 4.21 ส่วนผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิง มีความเห็นด้วยในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ย 4.21 มีความเห็นด้วยในระดับมากที่สุดในปีจจัย การประกันภัยช่วยลดผลกระทบต่อทางการเงินจากความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้ ค่าเฉลี่ย 4.26 และมีความเห็นด้วยในระดับมากในปีจจัย หากเกิดอุบัติเหตุและมีความเสียหายขึ้น จะส่งผลกระทบต่อทางการเงินของตนเอง ค่าเฉลี่ย 4.16

ด้านการคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงและเพศชายมีความคิดเห็นใกล้เคียงกัน โดยมีความเห็นด้วยในระดับมาก และมีค่าเฉลี่ย 4.20 และ 4.17 ตามลำดับ จากปัจจัย นอกจากการติดตั้งและบำรุงรักษาอุปกรณ์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุแล้ว ควรซื้อประกันภัยเพื่อบรรเทาความเสียหายทางการเงิน

ด้านการลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงและเพศชายมีความคิดเห็นใกล้เคียงกัน โดยมีความเห็นด้วยในระดับมากที่สุด และมีค่าเฉลี่ย 4.24 และ 4.21 ตามลำดับ จากปัจจัย ควรประเมินผลวิธีการจัดการความเสี่ยงที่ใช้อยู่ในปัจจุบันและปรับปรุงวิธีการให้เหมาะสมกับความเสี่ยงภัยและค่าใช้จ่าย

4.3. พฤติกรรมการจัดการความเสี่ยงภัย จำแนกตามเพศ

ตารางที่ 42 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการจัดการความเสี่ยงภัย จากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีในปัจจุบันกับเพศ

การจัดการความเสี่ยงภัยในปัจจุบัน	เพศชาย		เพศหญิง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มีการจัดการ	384	100.0	196	100.0
ไม่มีการจัดการใด ๆ	0	0	0	0
รวม	384	100.0	196	100.0

จากตารางที่ 42 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงและเพศชายมีการจัดการความเสี่ยงภัยจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี คิดเป็นร้อยละ 100.0

ตารางที่ 43 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัจจัยในการเลือกวิธีการจัดการความเสี่ยงภัยที่ได้กระทำอยู่ในปัจจุบันกับเพศ

ปัจจัยในการเลือกวิธีการจัดการความเสี่ยงภัยที่ได้กระทำอยู่ในปัจจุบัน	เพศชาย		เพศหญิง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
โอกาสหรือความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุ	239	62.2	141	71.9
ระดับความรุนแรงหรือมูลค่าความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ	232	60.4	126	64.3
จำนวนเงินที่นำมาบรรเทาความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ	125	32.6	57	29.1
ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ	132	34.4	50	25.5
ค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้เพื่อจัดการความเสี่ยง	169	44.0	82	41.8

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

จำนวนเพศชาย 384 คน เพศหญิง 196 คน

จากตารางที่ 43 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายส่วนใหญ่ใช้ปัจจัยโอกาสหรือความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุในการเลือกวิธีการจัดการกับความเสี่ยงภัยจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีในปัจจุบัน คิดเป็นร้อยละ 62.2 รองลงมา ได้แก่ ระดับความรุนแรงหรือมูลค่าความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 60.4 ค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้เพื่อจัดการความเสี่ยง คิดเป็นร้อยละ 44.0 ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 34.4 และจำนวนเงินที่นำมาบรรเทาความเสียหาย

เมื่อเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 32.6 ส่วนเพศหญิงส่วนใหญ่ใช้ปัจจัยโอกาสหรือความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 71.9 รองลงมา ได้แก่ ระดับความรุนแรงหรือมูลค่าความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 64.3 ค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้เพื่อจัดการความเสี่ยง คิดเป็นร้อยละ 41.8 จำนวนเงินที่นำมาบรรเทาความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 29.1 และประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 25.5

ตารางที่ 44 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยของรถยนต์ที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ

การวิเคราะห์ความเสี่ยงภัย ของรถยนต์ที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ด้านทรัพย์สิน	292	76.0	152	77.6
ด้านรายได้	197	51.3	81	41.3
ด้านบุคคล	275	71.6	154	78.6
ด้านความรับผิดชอบตามกฎหมาย	176	45.8	95	48.5

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

จำนวนเพศชาย 384 คน เพศหญิง 196 คน

จากตารางที่ 44 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายส่วนใหญ่วิเคราะห์ว่ารถยนต์ที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงมีความเสี่ยงภัยด้านทรัพย์สินมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 76.0 รองลงมา ได้แก่ ด้านบุคคล คิดเป็นร้อยละ 71.6 ด้านรายได้ คิดเป็นร้อยละ 51.3 และด้านความรับผิดชอบตามกฎหมาย คิดเป็นร้อยละ 45.8 ส่วนเพศหญิงวิเคราะห์ว่ามีความเสี่ยงภัยด้านบุคคลมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 78.6 รองลงมา ได้แก่ ด้านทรัพย์สิน คิดเป็นร้อยละ 77.6 ด้านความรับผิดชอบตามกฎหมาย คิดเป็นร้อยละ 48.5 และด้านบุคคล คิดเป็นร้อยละ 41.3

ตารางที่ 45 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัจจัยส่งเสริมให้รถยนต์ใช้ก๊าซเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายกับเพศ

ปัจจัยส่งเสริมให้รถยนต์ใช้ก๊าซเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายกับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ก๊าซที่ใช้ในรถยนต์	110	28.6	67	34.2
ถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซบกพร่อง	247	64.3	125	63.8
การติดตั้งถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซไม่สมบูรณ์	258	67.2	130	66.3
การใช้งานผิดพลาด	210	54.7	117	59.7
อื่นๆ	2	0.5	1	0.5

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

จำนวนเพศชาย 384 คน เพศหญิง 196 คน

อื่นๆ ได้แก่ 1.ความบกพร่องของเครื่องยนต์ (เพศชาย 2 คน) 2.ความบกพร่องของพนักงานเติมก๊าซ (เพศหญิง 1 คน)

จากตารางที่ 45 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายส่วนใหญ่วิเคราะห์ว่าการติดตั้งถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซไม่สมบูรณ์ เป็นปัจจัยส่งเสริมให้รถยนต์ใช้ก๊าซเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย คิดเป็นร้อยละ 67.2 รองลงมา ได้แก่ ถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซบกพร่อง คิดเป็นร้อยละ 64.3 การใช้งานผิดพลาด คิดเป็นร้อยละ 54.7 ก๊าซที่ใช้ในรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 28.6 และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 0.5 และเพศหญิงส่วนใหญ่วิเคราะห์ว่าการติดตั้งถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซไม่สมบูรณ์ เป็นปัจจัยส่งเสริมให้รถยนต์ใช้ก๊าซเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย คิดเป็นร้อยละ 66.3 รองลงมา ได้แก่ ถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซบกพร่อง คิดเป็นร้อยละ 63.8 การใช้งานผิดพลาด คิดเป็นร้อยละ 59.7 ก๊าซที่ใช้ในรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 34.2 และอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 0.5 เช่นกัน

ตารางที่ 46 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามสถานที่ติดตั้งถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซกับเพศ

สถานที่ติดตั้งถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซกับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ติดตั้งมาจากโรงงานประกอบรถ	28	7.3	23	11.7
ติดตั้งจากผู้ติดตั้งที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน	262	68.2	146	74.5
ติดตั้งจากผู้อื่นรับติดตั้งทั่วไป	94	24.5	27	13.8
รวม	384	100.0	196	100.0

จากตารางที่ 46 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายส่วนใหญ่ติดตั้งจากผู้ติดตั้งที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 68.2 รองลงมาได้แก่ ติดตั้งจากผู้อื่นรับติดตั้งทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 24.5 และติดตั้งมาจากโรงงานประกอบรถ คิดเป็นร้อยละ 7.3 เพศหญิงส่วนใหญ่ติดตั้งจากผู้ติดตั้งที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 74.5 รองลงมาได้แก่ ติดตั้งจากผู้อื่นรับติดตั้งทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 13.8 และติดตั้งมาจากโรงงานประกอบรถ คิดเป็นร้อยละ 11.3

ตารางที่ 47 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการเลือกใช้ถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซกับเพศ

การเลือกใช้ถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซกับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เลือกของใหม่และมีมาตรฐานเท่านั้น	301	78.4	168	85.7
เลือกของเก่าเพื่อความประหยัด	2	0.5	0	0
เลือกแบบผสมผสานทั้งด้านสภาพของเก่า-ใหม่ และมาตรฐาน	81	21.1	28	14.3
รวม	384	100.0	196	100.0

จากตารางที่ 47 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายส่วนใหญ่เลือกใช้ถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซโดยเลือกของใหม่และมีมาตรฐานเท่านั้น คิดเป็นร้อยละ 78.4 รองลงมาได้แก่ เลือกแบบผสมผสานทั้งด้านสภาพของเก่า-ใหม่ และด้านมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 21.1 เพศหญิงส่วนใหญ่เลือกของใหม่และมีมาตรฐานเท่านั้น คิดเป็นร้อยละ 85.7 และเลือกแบบผสมผสานทั้งด้านสภาพของเก่า-ใหม่ และด้านมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 14.3

ตารางที่ 48 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการตรวจทดสอบการติดตั้งถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซกับเพศ

การตรวจทดสอบการติดตั้งถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซกับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ทดสอบและได้รับการรับรองแล้ว	371	96.6	191	97.4
ทดสอบแต่ไม่ผ่านการรับรอง	5	1.3	2	1.0
ไม่ได้ทดสอบ	8	2.1	3	1.6
รวม	384	100.0	196	100.0

จากตารางที่ 48 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายและหญิงส่วนใหญ่ได้ตรวจทดสอบการติดตั้งถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซ โดยทดสอบและได้รับการรับรองแล้ว คิดเป็นร้อยละ 96.6 และ 97.4 ตามลำดับ รองลงมา ได้แก่ ไม่ได้ทดสอบ คิดเป็นร้อยละ 2.1 และ 1.6 ตามลำดับ และทดสอบแต่ไม่ผ่านการรับรอง คิดเป็นร้อยละ 1.3 และ 1.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 49 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการบำรุงรักษาถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซกับเพศ

การบำรุงรักษาถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซกับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
บำรุงรักษาทั้งอุปกรณ์ใช้ก๊าซและเครื่องยนต์โดยผู้เชี่ยวชาญ	217	56.5	126	64.3
บำรุงรักษาตามโปรแกรมของอู่ซ่อมรถยนต์ทั่วไป	129	33.6	62	31.6
บำรุงรักษาตามสะดวกด้วยตนเอง	38	9.9	8	4.1
รวม	384	100.0	196	100.0

จากตารางที่ 49 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายและหญิงส่วนใหญ่บำรุงรักษาทั้งอุปกรณ์ใช้ก๊าซและเครื่องยนต์โดยผู้เชี่ยวชาญ คิดเป็นร้อยละ 56.5 และ 64.3 ตามลำดับ รองลงมา ตามลำดับ ได้แก่ บำรุงรักษาตามโปรแกรมของอู่ซ่อมรถยนต์ทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 33.6 และ 31.6 ตามลำดับ และบำรุงรักษาตามสะดวกด้วยตนเอง คิดเป็นร้อยละ 9.9 และ 4.1 ตามลำดับ

ตารางที่ 50 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการเปลี่ยนอุปกรณ์เมื่อพบการชำรุดกับเพศ

การเปลี่ยนอุปกรณ์เมื่อพบการชำรุดกับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เปลี่ยนทันที	377	98.2	195	99.5
ไม่ได้เปลี่ยนทันที	7	1.8	1	0.5
รวม	384	100.0	196	100.0

จากตารางที่ 50 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายและหญิงส่วนใหญ่เปลี่ยนอุปกรณ์เมื่อพบการชำรุดทันที คิดเป็นร้อยละ 98.2 และ 99.5 ตามลำดับ ไม่ได้เปลี่ยนทันที คิดเป็นร้อยละ 1.8 และ 0.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 51 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงประจำรถยนต์กับเพศ

การติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงประจำรถยนต์กับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ติดตั้ง	107	27.9	61	31.1
ไม่ติดตั้ง	277	72.1	135	68.9
รวม	384	100.0	196	100.0

จากตารางที่ 51 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายและหญิงส่วนใหญ่ไม่ได้ติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงประจำรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 72.1 และ 68.9 ตามลำดับ และได้ติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงประจำรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 27.9 และ 31.1 ตามลำดับ

ตารางที่ 52 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ

การแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
แสดงไว้ให้บุคคลอื่นเห็นได้ชัดเจน	186	48.4	98	50.0
ไม่ได้แสดงหรือแสดงไว้ในที่มองเห็นได้ยาก	198	51.6	98	50.0
รวม	384	100.0	196	100.0

จากตารางที่ 52 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายส่วนใหญ่ไม่ได้แสดงหรือแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงไว้ในที่มองเห็นได้ยาก คิดเป็นร้อยละ 51.6 และแสดงไว้ให้บุคคลอื่นเห็นได้ชัดเจน คิดเป็นร้อยละ 48.4 ส่วนเพศหญิงได้แสดงไว้ให้บุคคลอื่นเห็นได้ชัดเจน และไม่ได้แสดงหรือแสดงไว้ในที่มองเห็นได้ยาก คิดเป็นร้อยละ 50.0 เท่ากัน

ตารางที่ 53 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการวางแผนทางการเงิน เพื่อบรรเทาความเสียหายต่อทรัพย์สิน บุคคล และความรับผิดชอบตามกฎหมายกับเพศ

การวางแผนทางการเงินเพื่อบรรเทาความเสียหายต่อทรัพย์สิน บุคคล และความรับผิดชอบตามกฎหมายกับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
รับความเสี่ยงไว้เองทั้งหมด	148	38.5	75	38.3
โอนความเสี่ยงออกไปทั้งหมดโดยการซื้อประกันภัยรถยนต์	87	22.7	39	19.9
รับความเสี่ยงไว้เองบางส่วนและโอนความเสี่ยงบางส่วนด้วยการซื้อประกันภัยรถยนต์	149	38.8	82	41.8
รวม	384	100.0	196	100.0

หมายเหตุ : ประกันภัยรถยนต์ ไม่รวมถึงการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

จากตารางที่ 53 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายและหญิงส่วนใหญ่วางแผนโดยรับความเสี่ยงไว้เองบางส่วนและโอนความเสี่ยงบางส่วนด้วยการซื้อประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 38.8 และ 41.8 ตามลำดับ รองลงมา ได้แก่ รับความเสี่ยงไว้เองทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 38.5 และ 38.3 ตามลำดับ และโอนความเสี่ยงออกไปทั้งหมดโดยการซื้อประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 22.7 และ 19.9 ตามลำดับ

ตารางที่ 54 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความสามารถทางการเงิน เพื่อการรับความเสี่ยงไว้ด้วยตนเองทั้งหมดหรือบางส่วนกับเพศ

ความสามารถทางการเงินเพื่อการรับความเสี่ยงไว้ด้วยตนเองทั้งหมดหรือบางส่วนกับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 50,000 บาท	143	48.2	66	42.1
50,000 - 100,000 บาท	128	43.1	79	50.3
100,001 - 150,000 บาท	12	4.0	4	2.6
150,001 - 200,000 บาท	8	2.7	6	3.8
200,001 - 250,000 บาท	3	1.0	1	0.6
250,001 - 300,000 บาท	1	0.3	0	0
มากกว่า 300,000 บาท	2	0.7	1	0.6
รวม	297	100.0	157	100.0

หมายเหตุ : จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจากผู้รับความเสี่ยงทางการเงินไว้ด้วยตนเองทั้งหมดหรือบางส่วน

รวม 454 คน แบ่งเป็นเพศชาย 297 คน เพศหญิง 157 คน

จากตารางที่ 54 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่เลือกรับความเสี่ยงทางการเงินไว้ด้วยตนเองทั้งหมดหรือบางส่วนที่เป็นเพศชายส่วนใหญ่ มีความสามารถทางการเงินเพื่อการรับความเสี่ยงไว้ด้วยตนเองในช่วงไม่เกิน 100,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 91.3 (ต่ำกว่า 50,000 บาท ร้อยละ 48.2 และ 50,000 - 100,000 บาท ร้อยละ 43.1) รองลงมา ได้แก่ 100,001 - 150,000 บาท (ร้อยละ 4.0) 150,001 - 200,000 บาท (ร้อยละ 2.7) 200,001 - 250,000 บาท (ร้อยละ 1.0) มากกว่า 300,000 บาท (ร้อยละ 0.7) และ 250,001 - 300,000 บาท (ร้อยละ 0.3) เพศหญิงส่วนใหญ่ มีความสามารถทางการเงินเพื่อการรับความเสี่ยงไว้ด้วยตนเองในช่วงไม่เกิน 100,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 92.3 (ต่ำกว่า 50,000 บาท ร้อยละ 42.1 และ 50,000 - 100,000 บาท ร้อยละ 50.3) รองลงมา ได้แก่ 150,001 - 200,000 บาท (ร้อยละ 3.8) 100,001 - 150,000 บาท (ร้อยละ 2.6) 200,001 - 250,000 บาท และ มากกว่า 300,000 บาท (ร้อยละ 0.6 เท่ากัน)

ตารางที่ 55 แสดงจำนวน และร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามแบบการประกันภัยรถยนต์ เพื่อการโอนความเสี่ยงภัยทางการเงินออกไปจากตนเองทั้งหมดหรือบางส่วนกับเพศ

แบบการประกันภัยรถยนต์เพื่อการโอนความเสี่ยงภัยทางการเงิน ออกไปจากตนเองทั้งหมดหรือบางส่วนกับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ประเภท 1 (คุ้มครองรถยนต์ตนเองทุกกรณีและซดใช้ บุคคลภายนอก)	94	39.8	49	40.5
ประเภท 2 (คุ้มครองรถยนต์ตนเอง กรณีรถสูญหายหรือไฟไหม้ และซดใช้บุคคลภายนอก)	33	14.0	9	7.4
ประเภท 3 (คุ้มครองซดใช้บุคคลภายนอกเท่านั้น)	105	44.5	61	50.4
ประเภทอื่น ๆ	4	1.7	2	1.7
รวม	236	100.0	121	100.0

หมายเหตุ : ประกันภัยรถยนต์ ไม่รวมถึงการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
ผู้ตอบแบบสอบถามจากผู้โอนความเสี่ยงออกไปทั้งหมดหรือบางส่วน โดยการซื้อประกันภัย
รถยนต์รวม 357 คน แบ่งเป็นเพศชาย 236 คน เพศหญิง 121 คน
ประเภทอื่น ๆ ได้แก่ ประกันภัยประเภท 5

จากตารางที่ 55 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่ซื้อประกันภัยรถยนต์เพื่อโอนความเสี่ยง
ภัยทางการเงินออกไปจากตนเองที่เป็นเพศชาย ส่วนใหญ่ซื้อประกันภัยรถยนต์ประเภท 3 คิดเป็น
ร้อยละ 44.5 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่ ประเภท 1 คิดเป็นร้อยละ 39.8 ประเภท 2 คิดเป็นร้อยละ
14.0 และประเภทอื่น ๆ ได้แก่ ประกันภัยประเภท 5 หรือแบบคุ้มครองเฉพาะภัย คิดเป็นร้อยละ 1.7
เพศหญิงส่วนใหญ่ซื้อประกันภัยรถยนต์ประเภท 3 คิดเป็นร้อยละ 50.4 รองลงมาตามลำดับ ได้แก่
ประเภท 1 คิดเป็นร้อยละ 40.5 ประเภท 2 คิดเป็นร้อยละ 7.4 และประเภทอื่น ๆ ได้แก่ ประกันภัย
ประเภท 5 หรือแบบคุ้มครองเฉพาะภัย คิดเป็นร้อยละ 1.7

ตารางที่ 56 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามประโยชน์หรือสิ่งที่คาดว่าจะได้รับจากการประกันภัยรถยนต์กับเพศ

ประโยชน์หรือสิ่งที่คาดว่าจะได้รับจากการประกันภัยรถยนต์กับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
มีวงเงินคุ้มครองสำหรับการจัดการความเสี่ยงภัย	194	82.2	96	79.3
ได้รับบริการเมื่อเกิดอุบัติเหตุ	146	61.9	76	62.8
ลดความกังวลเวลาขับรถ	93	39.4	57	47.1

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

ผู้ตอบแบบสอบถามจากผู้ซื้อประกันภัยรถยนต์จำนวน 357 คน เพศชาย 236 คน เพศหญิง 121 คน

จากตารางที่ 56 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายและหญิงส่วนใหญ่คาดหวังประโยชน์ การมีวงเงินคุ้มครองสำหรับการจัดการความเสี่ยงภัย คิดเป็นร้อยละ 82.2 และ 79.3 ตามลำดับ รองลงมา ได้แก่ ได้รับบริการเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 61.9 และ 62.8 ตามลำดับ และลดความกังวลเวลาขับรถ คิดเป็นร้อยละ 39.4 และ 47.1 ตามลำดับ

ตารางที่ 57 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยรถยนต์ต่อปีกับเพศ

ค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยรถยนต์ต่อปีกับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 5,000 บาท	75	31.8	38	31.4
5,000 - 10,000 บาท	88	37.3	44	36.4
10,001 - 15,000 บาท	49	20.7	31	25.6
15,001 - 20,000 บาท	16	6.8	6	5.0
20,001 - 25,000 บาท	4	1.7	1	0.8
เกินกว่า 25,000 บาท	4	1.7	1	0.8
รวม	236	100.0	121	100.0

หมายเหตุ : ผู้ตอบแบบสอบถามจากผู้ซื้อประกันภัยรถยนต์จำนวน 357 คน เพศชาย 236 คน เพศหญิง 121 คน

จากตารางที่ 57 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยรถยนต์ต่อปี เป็นเงิน 5,000 - 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 37.3 รองลงมาได้แก่ ต่ำกว่า 5,000 บาท

(ร้อยละ 31.8) 10,001 - 15,000 บาท (ร้อยละ 20.7) 15,001 - 20,000 บาท (ร้อยละ 6.8) และ 20,001 - 25,000 บาท และเกินกว่า 25,000 บาท (ร้อยละ 1.7 เท่ากัน) เพศหญิงส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยรถยนต์ต่อปี เป็นเงิน 5,000 - 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 36.4 รองลงมาได้แก่ ต่ำกว่า 5,000 บาท (ร้อยละ 31.4) 10,001 - 15,000 บาท (ร้อยละ 26.6) 15,001 - 20,000 บาท (ร้อยละ 5.0) และ 20,001 - 25,000 บาท และเกินกว่า 25,000 บาท (ร้อยละ 0.8 เท่ากัน)

ตารางที่ 58 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยรถยนต์กับเพศ

ความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยรถยนต์กับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เหมาะสม	222	94.1	117	96.7
ไม่เหมาะสม	14	5.9	4	3.3
รวม	236	100	121	100.0

หมายเหตุ : ผู้ตอบแบบสอบถามจากผู้ซื้อประกันภัยรถยนต์จำนวน 357 คน เพศชาย 236 คน เพศหญิง 121 คน

จากตารางที่ 58 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายและหญิงส่วนใหญ่เห็นว่าค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยรถยนต์มีความเหมาะสม คิดเป็นร้อยละ 94.1 และ 96.7 ตามลำดับ และเห็นว่าไม่เหมาะสม คิดเป็นร้อยละ 5.9 และ 3.3 ตามลำดับ

ตารางที่ 59 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความเหมาะสมของการจัดการความเสี่ยงภัยโดยรวมกับเพศ

ความเหมาะสมของการจัดการความเสี่ยงภัยโดยรวมกับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เหมาะสมคืออยู่แล้ว	296	77.1	152	77.6
ไม่เหมาะสมและเห็นว่าต้องปรับปรุง	88	22.9	44	22.4
รวม	384	100.0	196	100.0

จากตารางที่ 59 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายและหญิงส่วนใหญ่เห็นว่าการจัดการความเสี่ยงจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีโดยรวมเหมาะสมคืออยู่แล้ว คิดเป็นร้อยละ 77.1 และ 77.6 ตามลำดับ และเห็นว่าไม่เหมาะสมต้องปรับปรุง คิดเป็นร้อยละ 22.9 และ 22.4 ตามลำดับ

ตารางที่ 60 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามวิธีการจัดการความเสี่ยงที่ควรได้รับการปรับปรุงกับเพศ

วิธีการจัดการความเสี่ยงที่ควรได้รับการปรับปรุงกับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ปรับปรุงระบบ อุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุที่ดียิ่งขึ้น	50	56.8	20	45.5
บำรุงรักษาและใช้งานอย่างถูกต้อง เพื่อจัดซื้ออุปกรณ์ต่าง ๆ	50	56.8	22	50.0
วางแผนการเงินเพื่อรับความเสี่ยงทางการเงินด้วยตนเองให้มากขึ้น	44	50.0	29	65.9
ซื้อประกันภัยรถยนต์ให้มีวงเงินคุ้มครองทั้งตนเองและบุคคลภายนอก	43	48.9	28	63.6

หมายเหตุ :ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

ผู้ตอบแบบสอบถามจากผู้เห็นว่าการจัดการความเสี่ยงโดยรวมไม่เหมาะสมและเห็นว่าจะต้องปรับปรุงจำนวน 132 คน แบ่งเป็นเพศชาย 88 คน เพศหญิง 44 คน

จากตารางที่ 60 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายที่ประเมินว่าการจัดการความเสี่ยงโดยรวมไม่เหมาะสมต้องปรับปรุงในด้านการปรับปรุงระบบ อุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุที่ดียิ่งขึ้น และบำรุงรักษาและใช้งานอย่างถูกต้อง เพื่อจัดซื้ออุปกรณ์ต่าง ๆ คิดเป็นร้อยละ 56.8 เท่ากัน รองลงมา ได้แก่ วางแผนการเงินเพื่อรับความเสี่ยงทางการเงินด้วยตนเองให้มากขึ้น คิดเป็นร้อยละ 50.0 และซื้อประกันภัยรถยนต์ให้มีวงเงินคุ้มครองทั้งตนเองและบุคคลภายนอก คิดเป็นร้อยละ 48.9 ส่วนเพศหญิงต้องการปรับปรุงการวางแผนการเงินเพื่อรับความเสี่ยงทางการเงินด้วยตนเองให้มากขึ้น คิดเป็นร้อยละ 65.9 ซื้อประกันภัยรถยนต์ให้มีวงเงินคุ้มครองทั้งตนเองและบุคคลภายนอก คิดเป็นร้อยละ 63.6 บำรุงรักษาและใช้งานอย่างถูกต้อง เพื่อจัดซื้ออุปกรณ์ต่าง ๆ คิดเป็นร้อยละ 50.0 และปรับปรุงระบบ อุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุที่ดียิ่งขึ้น คิดเป็นร้อยละ 45.5

ส่วนที่ 5 ทักษะเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ

5.1. ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ

ตารางที่ 61 แสดงจำนวน ร้อยละและระดับความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศชาย

ความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศชาย	ก๊าซซีเอ็นจี			ก๊าซแอลพีจี		
	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ
1. การระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย						
1.1. ก๊าซเป็นพลังงานราคาถูกกว่าน้ำมันเชื้อเพลิง	126 (98.4) มากที่สุด	2 (1.6)	0 (0)	255 (99.6) มากที่สุด	1 (0.4)	0 (0)
1.2. ก๊าซที่ใช้ในรถยนต์มีอันตรายต่อร่างกายและอนามัย หากสูดดมหรือสัมผัสโดยตรง	102 (79.7) มาก	18 (14.1)	8 (6.2)	209 (81.6) มากที่สุด	28 (11.0)	19 (7.4)
1.3. ก๊าซคิดไฟได้ ไม่มีสี เต็มกลิ่นเพื่อให้ทราบเมื่อมีการรั่วไหล	100 (78.1) มาก	12 (9.4)	16 (12.5)	236 (92.2) มากที่สุด	11 (4.3)	9 (3.5)

Copyright © by Chiang Mai University

All rights reserved

ตารางที่ 61 แสดงจำนวน ร้อยละและระดับความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศชาย (ต่อ)

ความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศชาย	ก๊าซซีเอ็นจี			ก๊าซแอลพีจี		
	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ
1.4. แรงดันภายในถังบรรจุก๊าซสูงมาก อาจเกิดการระเบิดได้	75 (58.6) น้อย	38 (29.7)	15 (11.7)	210 (82.0) มากที่สุด	39 (15.2)	7 (2.8)
1.5. รถยนต์ที่ติดตั้งส่วนควบและอุปกรณ์เพิ่มเติม อาจทำให้สภาพรถเปลี่ยนแปลงและส่งเสริมให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น	69 (53.9) น้อย	53 (41.4)	6 (4.7)	178 (69.5) ปานกลาง	62 (24.2)	16 (6.3)
1.6. หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น มีโอกาสที่จะส่งผลเสียหายแก่ทรัพย์สิน ตัวบุคคล และเกิดความรับผิดชอบตามกฎหมายเนื่องจากผลกระทบต่อบุคคลภายนอก	106 (82.8) มากที่สุด	13 (10.2)	9 (7.0)	227 (88.7) มากที่สุด	19 (7.4)	10 (3.9)
1.7. อุบัติเหตุของรถใช้ก๊าซอาจก่อให้เกิดความรุนแรงหรือมีมูลค่าความเสียหายสูงกว่าปกติ	83 (64.8) ปานกลาง	38 (29.7)	7 (5.5)	193 (75.4) มาก	46 (18.0)	17 (6.6)
ค่าเฉลี่ยรวม	94 (73.5) มาก	25 (19.5)	9 (7.0)	216 (84.4) มากที่สุด	29 (11.3)	11 (4.3)

ตารางที่ 61 แสดงจำนวน ร้อยละและระดับความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศชาย (ต่อ)

ความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศชาย	ก๊าซซีเอ็นจี			ก๊าซแอลพีจี		
	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ
2. การหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยง						
2.1. ถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซที่ได้มาตรฐานและติดตั้งอย่างถูกต้อง ช่วยป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย	114 (89.1) มากที่สุด	10 (7.8)	4 (3.1)	240 (93.7) มากที่สุด	12 (4.7)	4 (1.6)
2.2. การบำรุงรักษารถยนต์และอุปกรณ์ใช้ก๊าซให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ ช่วยป้องกันหรือลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุได้	128 (100.0) มากที่สุด	0 (0)	0 (0)	251 (98.0) มากที่สุด	5 (2.0)	0 (0)
2.3. การติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ในรถยนต์เพื่อใช้ดับเพลิงได้ทันต่อเหตุการณ์ ช่วยบรรเทาความเสียหายได้	114 (89.0) มากที่สุด	7 (5.5)	7 (5.5)	207 (80.9) มากที่สุด	28 (10.9)	21 (8.2)
2.4. การแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง เพื่อให้บุคคลภายนอกทราบและเพิ่มความระมัดระวัง เป็นการป้องกันและหลีกเลี่ยงความเสียหายหากเกิดอุบัติเหตุได้	103 (80.5) มากที่สุด	22 (17.2)	3 (2.3)	219 (85.6) มากที่สุด	30 (11.7)	7 (2.7)
ค่าเฉลี่ยรวม	114 (89.1) มากที่สุด	10 (7.8)	4 (3.1)	229.3 (89.6) มากที่สุด	18.8 (7.3)	8 (3.1)

ตารางที่ 61 แสดงจำนวน ร้อยละและระดับความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศชาย (ต่อ)

ความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศชาย	ก๊าซซีเอ็นจี			ก๊าซแอลพีจี		
	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ
3. การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยง						
3.1. ภาระทางการเงินเพื่อใช้สำหรับบรรเทาความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น อาจวางแผนรับภาระนั้นไว้เอง หรือโอนออกไปให้บุคคลอื่นด้วยการประกันภัยก็ได้	117 (91.4) มากที่สุด	3 (2.3)	8 (6.3)	213 (83.2) มากที่สุด	18 (7.0)	25 (9.8)
3.2 การประกันภัยเพื่อโอนภาระทางการเงินสำหรับบรรเทาความเสียหายออกไปเป็นวิธีจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ	86 (67.2) ปานกลาง	19 (14.8)	23 (18.0)	214 (83.6) มากที่สุด	18 (7.0)	24 (9.4)
ค่าเฉลี่ยรวม	102 (79.7) มาก	11 (8.6)	15 (11.7)	214 (83.6) มากที่สุด	18 (7.0)	24 (9.4)

ตารางที่ 61 แสดงจำนวน ร้อยละและระดับความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศชาย (ต่อ)

ความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศชาย	ก๊าซซีเอ็นจี			ก๊าซแอลพีจี		
	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ
4. การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย						
4.1. วิธีจัดการความเสี่ยงที่ดีจะต้องเหมาะสมกับโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุ มูลค่าของ ความเสียหาย และจำนวนเงินสำหรับบรรเทาความเสียหาย	97 (75.8) มาก	13 (10.2)	18 (14.0)	219 (85.5) มากที่สุด	11 (4.3)	26 (10.2)
ค่าเฉลี่ยรวม	97 (75.8) มาก	13 (10.2)	18 (14.0)	219 (85.5) มากที่สุด	11 (4.3)	26 (10.2)

ตารางที่ 61 แสดงจำนวน ร้อยละและระดับความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศชาย (ต่อ)

ความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศชาย	ก๊าซซีเอ็นจี			ก๊าซแอลพีจี		
	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ
5. การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้						
5.1. การประเมินผลวิธีการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ช่วยให้ทราบถึงข้อบกพร่องและควรปรับปรุงให้เหมาะสมกับความความเสี่ยง	102 (79.7) มาก	8 (6.2)	18 (14.1)	218 (85.2) มากที่สุด	10 (3.9)	28 (10.9)
ค่าเฉลี่ยรวม	102 (79.7) มาก	8 (6.2)	18 (14.1)	218 (85.2) มากที่สุด	10 (3.9)	28 (10.9)
ค่าเฉลี่ยรวมทั้งหมด	102 (79.7) มาก	17 (13.3)	9 (7.0)	219 (85.5) มากที่สุด	23 (9.0)	14 (5.5)

หมายเหตุ : ช่วงคะแนน 0.0 – 49.9 มีความเข้าใจน้อยที่สุด 50.0 – 59.9 มีความเข้าใจน้อย 60.0 – 69.9 มีความเข้าใจปานกลาง 70.0 – 79.9 มีความเข้าใจมาก และ 80.0 – 100.0 มีความเข้าใจมากที่สุด

คำตอบที่ถูกต้อง ตอบ “ใช่” (ทุกข้อ)

ผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจี 128 คน และผู้ใช้ก๊าซแอลพีจี 256 คน

จากตารางที่ 61 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี มีความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยงภัยในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 79.7 ส่วนผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยงภัยในระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 85.5 โดยมีความรู้ความเข้าใจในด้านต่างๆ ตามลำดับ ดังนี้

ด้านการระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความรู้ความเข้าใจมากกว่าเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี โดยผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความรู้ความเข้าใจในระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 84.4 ส่วนผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี มีความรู้ความเข้าใจในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 73.5

โดยเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี มีความรู้ความเข้าใจระดับมากที่สุด ในปัจจัยต่าง ๆ ตามลำดับ ดังนี้ ก๊าซเป็นพลังงานราคาถูกกว่าน้ำมันเชื้อเพลิง คิดเป็นร้อยละ 98.4 หากเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น มีโอกาสที่จะส่งผลเสียหายแก่ทรัพย์สิน ตัวบุคคล และเกิดความรับผิดชอบตามกฎหมายเนื่องจากผลกระทบต่อบุคคลภายนอก คิดเป็นร้อยละ 82.8 มีความรู้ความเข้าใจระดับมาก ในปัจจัยต่าง ๆ ตามลำดับ ดังนี้ ก๊าซที่ใช้ในรถยนต์มีอันตรายต่อร่างกายและอนามัย หากสูดดมหรือสัมผัสโดยตรง คิดเป็นร้อยละ 79.7 ก๊าซติดไฟได้ ไม่มีสี เดิมกลิ่นเพื่อให้ทราบเมื่อมีการรั่วไหล คิดเป็นร้อยละ 78.1 มีความรู้ความเข้าใจระดับปานกลางในปัจจัย อุบัติเหตุของรถใช้ก๊าซอาจก่อให้เกิดความรุนแรงหรือมีมูลค่าความเสียหายสูงกว่าปกติ คิดเป็นร้อยละ 64.8 มีความรู้ความเข้าใจระดับน้อย ในปัจจัย แรงดันภายในถังบรรจุก๊าซสูงมาก อาจเกิดการระเบิดได้ คิดเป็นร้อยละ 58.6 และรถยนต์ที่ติดตั้งส่วนควบและอุปกรณ์เพิ่มเติม อาจทำให้สภาพรถเปลี่ยนแปลงและส่งเสริมให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น คิดเป็นร้อยละ 53.9 ซึ่งเป็นปัจจัยที่ที่มีความรู้ความเข้าใจน้อยที่สุด

ส่วนเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความรู้ความเข้าใจในระดับมากที่สุด ในปัจจัยต่าง ๆ ตามลำดับ ดังนี้ ก๊าซเป็นพลังงานราคาถูกกว่าน้ำมันเชื้อเพลิง คิดเป็นร้อยละ 99.6 ก๊าซติดไฟได้ ไม่มีสี เดิมกลิ่นเพื่อให้ทราบเมื่อมีการรั่วไหล คิดเป็นร้อยละ 92.2 หากเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น มีโอกาสที่จะส่งผลเสียหายแก่ทรัพย์สิน ตัวบุคคล และเกิดความรับผิดชอบตามกฎหมายเนื่องจากผลกระทบต่อบุคคลภายนอก คิดเป็นร้อยละ 88.7 แรงดันภายในถังบรรจุก๊าซสูงมาก อาจเกิดการระเบิดได้ คิดเป็นร้อยละ 82.0 ก๊าซที่ใช้ในรถยนต์มีอันตรายต่อร่างกายและอนามัย หากสูดดมหรือสัมผัสโดยตรง คิดเป็นร้อยละ 81.6 มีความรู้ความเข้าใจในระดับมากในปัจจัย อุบัติเหตุของรถใช้ก๊าซอาจก่อให้เกิดความรุนแรงหรือมีมูลค่าความเสียหายสูงกว่าปกติ คิดเป็นร้อยละ 75.4 และมีความรู้ความเข้าใจในระดับปานกลางในปัจจัย รถยนต์ที่ติดตั้งส่วนควบและอุปกรณ์เพิ่มเติม อาจทำให้สภาพรถเปลี่ยนแปลงและส่งเสริมให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น คิดเป็นร้อยละ 69.5 ซึ่งเป็นปัจจัยที่ที่มีความรู้ความเข้าใจน้อยที่สุด

ด้านการหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสียหาย ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี มีความรู้ความเข้าใจมากกว่าเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจีเล็กน้อย โดยมีความรู้ความเข้าใจในระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 89.6 และ 89.1 ตามลำดับ

โดยเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี มีความรู้ความเข้าใจระดับมากที่สุด ในทุกปัจจัยย่อยตามลำดับ ดังนี้ การบำรุงรักษารถยนต์และอุปกรณ์ใช้ก๊าซให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ ช่วยป้องกันหรือลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุได้ คิดเป็นร้อยละ 100.0 ถึงและอุปกรณ์ใช้ก๊าซที่ได้มาตรฐานและติดตั้งอย่างถูกต้อง ช่วยป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย คิดเป็นร้อยละ 89.1 ปัจจัย การติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ในรถยนต์เพื่อใช้ดับเพลิงได้ทันต่อเหตุการณ์ ช่วยบรรเทาความเสียหายได้ คิดเป็นร้อยละ 89.0 และปัจจัยที่คะแนนน้อยที่สุด คือ การแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง เพื่อให้บุคคลภายนอกทราบและเพิ่มความระมัดระวัง เป็นการป้องกันและหลีกเลี่ยงความเสียหายหากเกิดอุบัติเหตุได้ คิดเป็นร้อยละ 80.5

ส่วนเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความรู้ความเข้าใจระดับมากที่สุด ในทุกปัจจัยย่อยตามลำดับ ดังนี้ การบำรุงรักษารถยนต์และอุปกรณ์ใช้ก๊าซให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ ช่วยป้องกันหรือลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุได้ คิดเป็นร้อยละ 98.0 ถึงและอุปกรณ์ใช้ก๊าซที่ได้มาตรฐานและติดตั้งอย่างถูกต้อง ช่วยป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย คิดเป็นร้อยละ 93.7 การแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง เพื่อให้บุคคลภายนอกทราบและเพิ่มความระมัดระวัง เป็นการป้องกันและหลีกเลี่ยงความเสียหายหากเกิดอุบัติเหตุได้ คิดเป็นร้อยละ 85.6 และปัจจัยที่คะแนนน้อยที่สุด คือ การติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ในรถยนต์เพื่อใช้ดับเพลิงได้ทันต่อเหตุการณ์ ช่วยบรรเทาความเสียหายได้ คิดเป็นร้อยละ 80.9

ด้านการจัดการทางการเงินสำหรับความเสียหาย ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความรู้ความเข้าใจมากกว่าเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี โดยมีความรู้ความเข้าใจในระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 83.6 และระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 79.7 ตามลำดับ

โดยเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี มีความรู้ความเข้าใจระดับมากที่สุด ในปัจจัยย่อย ภาระทางการเงินเพื่อใช้สำหรับบรรเทาความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น อาจวางแผนรับภาระนั้นไว้เอง หรือโอนออกไปให้บุคคลอื่นด้วยการประกันภัยก็ได้ คิดเป็นร้อยละ 91.4 และมีความรู้ความเข้าใจระดับปานกลางในปัจจัย การประกันภัยเพื่อโอนภาระทางการเงินสำหรับบรรเทาความเสียหายออกไปเป็นวิธีจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ คิดเป็นร้อยละ 67.2 ส่วนเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความรู้ความเข้าใจระดับมากที่สุด ในปัจจัยย่อย การประกันภัยเพื่อโอนภาระทางการเงินสำหรับบรรเทาความเสียหายออกไปเป็นวิธีจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ คิดเป็นร้อยละ 83.6 และ

ภาระทางการเงินเพื่อใช้สำหรับบรรเทาความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น อาจวางแผนรับภาระนั้นไว้เอง หรือโอนออกไปให้บุคคลอื่นด้วยการประกันภัยก็ได้ คิดเป็นร้อยละ 83.2

ด้านการคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสียหาย ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความรู้ความเข้าใจมากกว่าเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี โดยมีความรู้ความเข้าใจในระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 85.5 และระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 75.8 ตามลำดับ จากปัจจัย วิธีจัดการความเสี่ยงที่ดีจะต้องเหมาะสมกับโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุ มูลค่าของความเสียหาย และจำนวนเงินสำหรับบรรเทาความเสียหาย

ด้านการลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความรู้ความเข้าใจมากกว่าเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี โดยมีความรู้ความเข้าใจในระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 85.5 และระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 79.7 ตามลำดับ จากปัจจัย การประเมินผลวิธีการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายที่ใช้อยู่ในปัจจุบันช่วยให้ทราบถึงข้อบกพร่องและควรปรับปรุงให้เหมาะสมกับความเสี่ยง

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 62 แสดงจำนวน ร้อยละและระดับความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศหญิง

ความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศหญิง	ก๊าซซีเอ็นจี			ก๊าซแอลพีจี		
	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ
1. การระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย						
1.1. ก๊าซเป็นพลังงานราคาถูกกว่าน้ำมันเชื้อเพลิง	67 (100) มากที่สุด	- (0)	- (0)	129 (100) มากที่สุด	- (0)	- (0)
1.2. ก๊าซที่ใช้ในรถยนต์มีอันตรายต่อร่างกายและอนามัย หากสูดดมหรือสัมผัสโดยตรง	49 (73.1) มาก	10 (14.9)	8 (12)	104 (80.6) มากที่สุด	8 (6.2)	17 (13.2)
1.3. ก๊าซติดไฟได้ ไม่มีสี เดิมกลิ่นเพื่อให้ทราบเมื่อมีการรั่วไหล	54 (80.6) มากที่สุด	6 (9)	7 (10.4)	108 (83.7) มากที่สุด	6 (4.7)	15 (11.6)
1.4. แรงดันภายในถังบรรจุก๊าซสูงมาก อาจเกิดการระเบิดได้	46 (68.7) ปานกลาง	13 (19.4)	8 (11.9)	106 (82.2) มากที่สุด	10 (7.7)	13 (10.1)

ตารางที่ 62 แสดงจำนวน ร้อยละและระดับความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศหญิง (ต่อ)

ความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศหญิง	ก๊าซซีเอ็นจี			ก๊าซแอลพีจี		
	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ
1.5. รถยนต์ที่ติดตั้งส่วนควบและอุปกรณ์เพิ่มเติม อาจทำให้สภาพรถเปลี่ยนแปลงและส่งเสริมให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น	40 (59.7) น้อย	25 (37.3)	2 (3)	94 (72.9) มาก	24 (18.6)	11 (8.5)
1.6. หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น มีโอกาสที่จะส่งผลเสียหายแก่ทรัพย์สิน ตัวบุคคล และเกิดความรับผิดชอบตามกฎหมายเนื่องจากผลกระทบต่อบุคคลภายนอก	57 (85.1) มากที่สุด	8 (11.9)	2 (3)	119 (92.2) มากที่สุด	5 (3.9)	5 (3.9)
1.7. อุบัติเหตุของรถใช้ก๊าซอาจก่อให้เกิดความรุนแรงหรือมีมูลค่าความเสียหายสูงกว่าปกติ	51 (76.1) มาก	12 (17.9)	4 (6)	99 (76.8) มาก	23 (17.8)	7 (5.4)
ค่าเฉลี่ยรวม	52 (77.6) มาก	11 (16.4)	4 (6)	108 (84.1) มากที่สุด	11 (8.4)	10 (7.5)

ตารางที่ 62 แสดงจำนวน ร้อยละและระดับความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศหญิง (ต่อ)

ความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศหญิง	ก๊าซซีเอ็นจี			ก๊าซแอลพีจี		
	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ
2. การหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยง						
2.1. ถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซที่ได้มาตรฐานและติดตั้งอย่างถูกต้อง ช่วยป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย	65 (97.0) มากที่สุด	- (0)	2 (3)	122 (94.6) มากที่สุด	6 (4.6)	1 (0.8)
2.2. การบำรุงรักษารถยนต์และอุปกรณ์ใช้ก๊าซให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ ช่วยป้องกันหรือลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุได้	67 (100) มากที่สุด	- (0)	- (0)	128 (99.2) มากที่สุด	- (0)	1 (0.8)
2.3. การติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ในรถยนต์เพื่อใช้ดับเพลิงได้ทันต่อเหตุการณ์ ช่วยบรรเทาความเสียหายได้	62 (92.5) มากที่สุด	1 (1.5)	4 (6)	91 (70.5) มาก	22 (17.1)	16 (12.4)
2.4. การแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง เพื่อให้บุคคลภายนอกทราบและเพิ่มความระมัดระวัง เป็นการป้องกันและหลีกเลี่ยงความเสียหายหากเกิดอุบัติเหตุได้	55 (82.1) มากที่สุด	9 (13.4)	3 (4.5)	102 (79.1) มาก	17 (13.2)	10 (7.7)
ค่าเฉลี่ยรวม	62 (92.5) มากที่สุด	3 (4.5)	2 (3)	111 (86.1) มากที่สุด	11 (8.5)	7 (5.4)

ตารางที่ 62 แสดงจำนวน ร้อยละและระดับความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศหญิง (ต่อ)

ความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศหญิง	ก๊าซซีเอ็นจี			ก๊าซแอลพีจี		
	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ
3. การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยง						
3.1. ภาระทางการเงินเพื่อใช้สำหรับบรรเทาความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น อาจวางแผนรับภาระนั้นไว้เอง หรือโอนออกไปให้บุคคลอื่นด้วยการประกันภัยก็ได้	51 (76.2) มาก	8 (11.9)	8 (11.9)	115 (89.1) มากที่สุด	5 (3.9)	9 (7)
3.2 การประกันภัยเพื่อโอนภาระทางการเงินสำหรับบรรเทาความเสียหายออกไป เป็นวิธีจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ	57 (85.1) มากที่สุด	1 (1.5)	9 (13.4)	110 (85.3) มากที่สุด	6 (4.6)	13 (10.1)
ค่าเฉลี่ยรวม	54 (80.6) มากที่สุด	4 (6)	9 (13.4)	113 (87.6) มากที่สุด	5 (3.9)	11 (8.5)

ตารางที่ 62 แสดงจำนวน ร้อยละและระดับความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศหญิง (ต่อ)

ความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศหญิง	ก๊าซซีเอ็นจี			ก๊าซแอลพีจี		
	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ
4. การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย						
4.1. วิธีจัดการความเสี่ยงที่ดีจะต้องเหมาะสมกับโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุ มูลค่าของ ความเสียหาย และจำนวนเงินสำหรับบรรเทาความเสียหาย	56 (83.6) มากที่สุด	4 (6)	7 (10.4)	109 (84.5) มากที่สุด	6 (4.6)	14 (10.9)
ค่าเฉลี่ยรวม	56 (83.6) มากที่สุด	4 (6)	7 (10.4)	109 (84.5) มากที่สุด	6 (4.6)	14 (10.9)

ตารางที่ 62 แสดงจำนวน ร้อยละและระดับความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยงของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศหญิง (ต่อ)

ความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศหญิง	ก๊าซซีเอ็นจี			ก๊าซแอลพีจี		
	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ	ตอบใช่	ตอบไม่ใช่	ไม่ทราบ
5. การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้						
5.1. การประเมินผลวิธีการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ช่วยให้ทราบถึงข้อบกพร่องและควรปรับปรุงให้เหมาะสมกับความความเสี่ยง	62 (92.5) มากที่สุด	1 (1.5)	4 (6)	111 (86.1) มากที่สุด	3 (2.3)	15 (11.6)
ค่าเฉลี่ยรวม	62 (92.5) มากที่สุด	1 (1.5)	4 (6)	111 (86.1) มากที่สุด	3 (2.3)	15 (11.6)
ค่าเฉลี่ยรวมทั้งหมด	56 (83.6) มากที่สุด	7 (10.4)	4 (6)	110 (85.3) มากที่สุด	9 (7)	10 (7.7)

หมายเหตุ : ช่วงคะแนน 0.0 – 49.9 มีความเข้าใจน้อยที่สุด 50.0 – 59.9 มีความเข้าใจน้อย 60.0 – 69.9 มีความเข้าใจปานกลาง 70.0 – 79.9 มีความเข้าใจมาก และ 80.0 – 100.0 มีความเข้าใจมากที่สุด

คำตอบที่ถูกต้อง ตอบ “ใช่” (ทุกข้อ)

ผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจี 67 คน และผู้ใช้ก๊าซแอลพีจี 129 คน

จากตารางที่ 62 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี มีความรู้ความเข้าใจการจัดการความเสี่ยงจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีในระดับมากที่สุด โดยผู้ใช้ก๊าซแอลพีจีมีความรู้ความเข้าใจมากกว่าผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจี คิดเป็นร้อยละ 85.3 และ 83.6 ตามลำดับ โดยมีความรู้ความเข้าใจในด้านต่างๆ ตามลำดับ ดังนี้

ด้านการระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความรู้ความเข้าใจมากกว่าเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี โดยผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความรู้ความเข้าใจในระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 84.1 ส่วนผู้ใช้ก๊าซซีเอ็นจี มีความรู้ความเข้าใจในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 77.6

โดยเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี มีความรู้ความเข้าใจระดับมากที่สุด ในปัจจัยต่าง ๆ ตามลำดับ ดังนี้ ก๊าซเป็นพลังงานราคาถูกกว่าน้ำมันเชื้อเพลิง คิดเป็นร้อยละ 100.0 หากเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น มีโอกาสที่จะส่งผลเสียหายแก่ทรัพย์สิน ตัวบุคคล และเกิดความรับผิดชอบตามกฎหมายเนื่องจากผลกระทบต่อบุคคลภายนอก คิดเป็นร้อยละ 85.1 ก๊าซติดไฟได้ ไม่มีสี เดิมกลิ่นเพื่อให้ทราบเมื่อมีการรั่วไหล คิดเป็นร้อยละ 80.6 มีความรู้ความเข้าใจระดับมาก ในปัจจัย อุบัติเหตุของรถใช้ก๊าซอาจก่อให้เกิดความรุนแรงหรือมีมูลค่าความเสียหายสูงกว่าปกติ คิดเป็นร้อยละ 76.1 ก๊าซที่ใช้ในรถยนต์มีอันตรายต่อร่างกายและอนามัย หากสูดดมหรือสัมผัสโดยตรง คิดเป็นร้อยละ 73.1 มีความรู้ความเข้าใจระดับปานกลางในปัจจัย แรงดันภายในถังบรรจุก๊าซสูงมาก อาจเกิดการระเบิดได้ คิดเป็นร้อยละ 68.7 และมีความรู้ความเข้าใจระดับน้อย ในปัจจัย รถยนต์ที่ติดตั้งส่วนควบและอุปกรณ์เพิ่มเติม อาจทำให้สภาพรถเปลี่ยนแปลงและส่งเสริมให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น คิดเป็นร้อยละ 59.7

ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความรู้ความเข้าใจระดับมากที่สุด ในปัจจัยต่าง ๆ ตามลำดับ ดังนี้ ก๊าซเป็นพลังงานราคาถูกกว่าน้ำมันเชื้อเพลิง คิดเป็นร้อยละ 100.0 หากเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น มีโอกาสที่จะส่งผลเสียหายแก่ทรัพย์สิน ตัวบุคคล และเกิดความรับผิดชอบตามกฎหมายเนื่องจากผลกระทบต่อบุคคลภายนอก คิดเป็นร้อยละ 92.2 ก๊าซติดไฟได้ ไม่มีสี เดิมกลิ่นเพื่อให้ทราบเมื่อมีการรั่วไหล คิดเป็นร้อยละ 83.7 แรงดันภายในถังบรรจุก๊าซสูงมาก อาจเกิดการระเบิดได้ คิดเป็นร้อยละ 82.2 ก๊าซที่ใช้ในรถยนต์มีอันตรายต่อร่างกายและอนามัย หากสูดดมหรือสัมผัสโดยตรง คิดเป็นร้อยละ 80.6 มีความรู้ความเข้าใจระดับมาก ในปัจจัย อุบัติเหตุของรถใช้ก๊าซอาจก่อให้เกิดความรุนแรงหรือมีมูลค่าความเสียหายสูงกว่าปกติ คิดเป็นร้อยละ 76.8 และรถยนต์ที่ติดตั้งส่วนควบและอุปกรณ์เพิ่มเติม อาจทำให้สภาพรถเปลี่ยนแปลงและส่งเสริมให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น คิดเป็นร้อยละ 72.9

ด้านการหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยง ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี มีความรู้ความเข้าใจมากกว่าเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจีเล็กน้อย โดยมีความรู้ความเข้าใจในระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 92.5 และ 86.1 ตามลำดับ

โดยเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี มีความรู้ความเข้าใจระดับมากที่สุด ในทุกปัจจัยย่อยตามลำดับ ดังนี้ การบำรุงรักษารถยนต์และอุปกรณ์ใช้ก๊าซให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ ช่วยป้องกันหรือลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุได้ คิดเป็นร้อยละ 100.0 ถึงและอุปกรณ์ใช้ก๊าซที่ได้มาตรฐานและติดตั้งอย่างถูกต้อง ช่วยป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย คิดเป็นร้อยละ 97.0 การติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ในรถยนต์เพื่อใช้ดับเพลิงได้ทันต่อเหตุการณ์ ช่วยบรรเทาความเสียหายได้ คิดเป็นร้อยละ 92.5 และปัจจัยที่คะแนนน้อยที่สุด คือ การแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง เพื่อให้บุคคลภายนอกทราบและเพิ่มความระมัดระวัง เป็นการป้องกันและหลีกเลี่ยงความเสียหายหากเกิดอุบัติเหตุได้ คิดเป็นร้อยละ 82.1

ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความรู้ความเข้าใจระดับมากที่สุด ในปัจจัยย่อยต่าง ๆ ตามลำดับ ดังนี้ การบำรุงรักษารถยนต์และอุปกรณ์ใช้ก๊าซให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ ช่วยป้องกันหรือลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุได้ คิดเป็นร้อยละ 99.2 ถึงและอุปกรณ์ใช้ก๊าซที่ได้มาตรฐานและติดตั้งอย่างถูกต้อง ช่วยป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย คิดเป็นร้อยละ 94.6 มีความรู้ความเข้าใจระดับมากในปัจจัย การแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง เพื่อให้บุคคลภายนอกทราบและเพิ่มความระมัดระวัง เป็นการป้องกันและหลีกเลี่ยงความเสียหายหากเกิดอุบัติเหตุได้ คิดเป็นร้อยละ 79.1 และปัจจัยที่คะแนนน้อยที่สุด คือ การติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ในรถยนต์เพื่อใช้ดับเพลิงได้ทันต่อเหตุการณ์ ช่วยบรรเทาความเสียหายได้ คิดเป็นร้อยละ 70.5

ด้านการจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยง ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความรู้ความเข้าใจมากกว่าเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี โดยมีความรู้ความเข้าใจในระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 87.6 ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี มีความรู้ความเข้าใจระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 83.6

โดยเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี มีความรู้ความเข้าใจระดับมากที่สุด ในปัจจัยย่อย การประกันภัยเพื่อโอนภาระทางการเงินสำหรับบรรเทาความเสียหายออกไปเป็นวิธีการจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ คิดเป็นร้อยละ 85.1 และมีความรู้ความเข้าใจระดับมากในปัจจัย ภาระทางการเงินเพื่อใช้สำหรับบรรเทาความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น อาจวางแผนรับภาระนั้นไว้เอง หรือ โอนออกไปให้บุคคลอื่นด้วยการประกันภัยก็ได้ คิดเป็นร้อยละ 76.2 ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความรู้ความเข้าใจระดับมากที่สุด ในปัจจัยย่อย ภาระทางการเงินเพื่อใช้สำหรับบรรเทาความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น อาจวางแผนรับภาระนั้นไว้เอง หรือ โอนออกไปให้บุคคลอื่นด้วยการประกันภัยก็ได้ คิดเป็น

ร้อยละ 89.1 และการประกันภัยเพื่อโอนภาระทางการเงินสำหรับบรรเทาความเสียหายออกไปเป็น
วิธีการจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ คิดเป็นร้อยละ 85.3

ด้านการคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย ผู้ตอบแบบสอบถาม
เพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความรู้ความเข้าใจมากกว่าเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี โดยมีความรู้ความ
เข้าใจในระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 85.4 และ 83.6 ตามลำดับ จากปัจจัย วิธีการจัดการความเสี่ยงที่ดี
จะต้องเหมาะสมกับโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุ มูลค่าของความเสียหาย และจำนวนเงินสำหรับบรรเทา
ความเสียหาย

ด้านการลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี
มีความรู้ความเข้าใจมากกว่าเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจี โดยมีความรู้ความเข้าใจในระดับมากที่สุด
คิดเป็นร้อยละ 92.5 และ 86.1 ตามลำดับ จากปัจจัย การประเมินผลวิธีการป้องกันหรือบรรเทาความ
เสียหายที่ใช้อยู่ในปัจจุบันช่วยให้ทราบถึงข้อบกพร่องและควรปรับปรุงให้เหมาะสมกับความเสี่ยง

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

5.2. ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีกับเพศ

ตารางที่ 63 แสดงค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีกับเพศ

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีกับเพศ	ระดับความคิดเห็น (แปลผล)			
	เพศชาย		เพศหญิง	
	ก๊าซซีเอ็นจี	ก๊าซแอลพีจี	ก๊าซซีเอ็นจี	ก๊าซแอลพีจี
1. การระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยง				
1.1 ก๊าซใช้แทนน้ำมันเชื้อเพลิงได้และช่วยให้ประหยัดอย่างมาก	4.57 มากที่สุด	4.64 มากที่สุด	4.48 มากที่สุด	4.55 มากที่สุด
1.2. ก๊าซมีโอกาสรั่วไหลจากระบบ และก่อให้เกิดอันตรายต่อร่างกายและอนามัยของบุคคล	3.72 มาก	4.17 มาก	3.61 มาก	4.22 มากที่สุด
1.3. ก๊าซติดไฟได้และมีโอกาสเกิดไฟไหม้รถยนต์ได้ง่าย	3.36 ปานกลาง	4.12 มาก	3.36 ปานกลาง	4.13 มาก
1.4. ก๊าซที่บรรจุอยู่ในถังมีแรงดันสูง หากมีความผิดปกติเกิดขึ้นอาจจะทำให้เกิดการระเบิดได้	3.30 ปานกลาง	4.00 มาก	3.42 มาก	4.00 มาก
1.5. รถยนต์ที่ติดตั้งถังและอุปกรณ์เพิ่มเติมเพื่อใช้ก๊าซ อาจทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น	3.23 ปานกลาง	3.65 มาก	3.37 ปานกลาง	3.67 มาก
1.6. หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลและทรัพย์สิน ทั้งของตนเองและผู้อื่นซึ่งต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย	3.74 มาก	4.11 มาก	3.85 มาก	4.22 มากที่สุด
1.7. หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น รถยนต์ที่ใช้ก๊าซจะก่อให้เกิดความเสียหายสูงกว่ารถยนต์ที่ไม่ใช้ก๊าซ	3.30 ปานกลาง	3.95 มาก	3.57 มาก	3.85 มาก
	ค่าเฉลี่ยรวม 3.60 มาก	4.09 มาก	3.67 มาก	4.09 มาก

ตารางที่ 63 แสดงค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงภัย จำแนกตามการใช้
ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีกับเพศ (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงภัย จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีกับเพศ	ระดับความคิดเห็น (แปลผล)			
	เพศชาย		เพศหญิง	
	ก๊าซซีเอ็นจี	ก๊าซแอลพีจี	ก๊าซซีเอ็นจี	ก๊าซแอลพีจี
2. การหาวิธีการต่างๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยงภัย				
2.1. การติดตั้งถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซให้ถูกต้องตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย เป็นการป้องกันและลดโอกาสการเกิดความเสียหาย	4.32 มากที่สุด	4.35 มากที่สุด	4.40 มากที่สุด	4.43 มากที่สุด
2.2. การบำรุงรักษาดังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซเพื่อจัดข้อบกพร่องเป็นการป้องกันและลดโอกาสเกิดความเสียหายได้	4.27 มากที่สุด	4.44 มากที่สุด	4.33 มากที่สุด	4.36 มากที่สุด
2.3. การติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ในรถยนต์ เพื่อใช้ดับเพลิงได้ทันต่อเหตุการณ์ เป็นการบรรเทาหรือลดความเสียหาย	3.95 มาก	3.85 มาก	4.06 มาก	3.65 มาก
2.4. การแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง ช่วยเตือนให้บุคคลภายนอกเพิ่มความระมัดระวังและหลีกเลี่ยงความเสียหายได้	3.88 มาก	3.96 มาก	3.82 มาก	4.00 มาก
ค่าเฉลี่ยรวม	4.11 มาก	4.15 มาก	4.15 มาก	4.11 มาก
3. การจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยงภัย				
3.1. หากเกิดอุบัติเหตุและมีความเสียหายขึ้น จะส่งผลกระทบต่อทางการเงินของตนเอง	4.13 มาก	4.25 มากที่สุด	3.97 มาก	4.26 มากที่สุด
3.2. การประกันภัยช่วยลดผลกระทบทางการเงินจากความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้	4.16 มาก	4.30 มากที่สุด	3.97 มาก	4.40 มากที่สุด
ค่าเฉลี่ยรวม	4.14 มาก	4.28 มากที่สุด	3.97 มาก	4.33 มากที่สุด
4. การคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสี่ยงภัย				
4.1. นอกจากการติดตั้งและบำรุงรักษาอุปกรณ์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุแล้ว ควรซื้อประกันภัยเพื่อบรรเทาความเสียหายทางการเงิน	4.12 มาก	4.20 มาก	4.10 มาก	4.25 มากที่สุด
ค่าเฉลี่ยรวม	4.12 มาก	4.20 มาก	4.10 มาก	4.25 มากที่สุด

ตารางที่ 63 แสดงค่าเฉลี่ยและระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงภัย จำแนกตามการใช้
ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีกับเพศ (ต่อ)

ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงภัย จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีกับเพศ	ระดับความคิดเห็น (แปลผล)			
	เพศชาย		เพศหญิง	
	ก๊าซซีเอ็นจี	ก๊าซแอลพีจี	ก๊าซซีเอ็นจี	ก๊าซแอลพีจี
5. การลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้				
5.1. ควรประเมินผลวิธีจัดการความเสี่ยงที่ใช้อยู่ในปัจจุบันและปรับปรุงวิธีการให้เหมาะสมกับความเสี่ยงภัยและค่าใช้จ่าย	4.13 มาก	4.24 มากที่สุด	4.18 มาก	4.27 มากที่สุด
ค่าเฉลี่ยรวม	4.13 มาก	4.24 มากที่สุด	4.18 มาก	4.27 มากที่สุด
ค่าเฉลี่ยรวมทั้งหมด	3.88 มาก	4.15 มาก	3.90 มาก	4.15 มาก

หมายเหตุ : ค่าเฉลี่ย 1.00-1.80 น้อยที่สุด 1.81-2.60 น้อย 2.61-3.40 ปานกลาง 3.41-4.20 มาก 4.21-5.00 มากที่สุด
จำนวนเพศชาย ก๊าซซีเอ็นจี 128 คน ก๊าซแอลพีจี 256 คน เพศหญิง ก๊าซซีเอ็นจี 67 คน ก๊าซแอลพีจี 129 คน

จากตารางที่ 63 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีมีความเห็นด้วยเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงภัยในระดับมาก โดยเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจีมีความเห็นด้วยมากกว่าเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ค่าเฉลี่ย 4.15 และ 3.88 ตามลำดับ โดยมีความคิดเห็นในด้านต่าง ๆ ดังนี้

ด้านการระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยงภัย เพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความเห็นด้วยมากกว่าเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี โดยมีความเห็นด้วยระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.09 และ 3.60 ตามลำดับ โดยเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีมีความเห็นด้วยระดับมากที่สุด ในปัจจัย ก๊าซใช้แทนน้ำมันเชื้อเพลิงได้ และช่วยให้ประหยัดอย่างมาก ค่าเฉลี่ย 4.57 มีความเห็นด้วยในระดับมาก ในปัจจัย หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลและทรัพย์สิน ทั้งของตนเองและผู้อื่นซึ่งต้องรับผิดชอบ ค่าเฉลี่ย 3.74 ก๊าซมีโอกาสรั่วไหลจากระบบ และก่อให้เกิดอันตรายต่อร่างกายและ อณามัยของบุคคล ค่าเฉลี่ย 3.72 มีความเห็นด้วยในระดับปานกลาง ในปัจจัย ก๊าซติดไฟได้และมีโอกาสเกิดไฟไหม้รถยนต์ได้ง่าย ค่าเฉลี่ย 3.36 ก๊าซที่บรรจุอยู่ในถังมีแรงดันสูง หากมีความผิดปกติเกิดขึ้น อาจจะทำให้เกิดการระเบิดได้ และ หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น รถยนต์ที่ใช้ก๊าซจะก่อให้เกิดความเสียหายสูงกว่ารถยนต์ที่ไม่ใช้ก๊าซ ค่าเฉลี่ย 3.30 เท่ากัน และรถยนต์ที่ติดตั้งถังและอุปกรณ์เพิ่มเติมเพื่อใช้

ก๊าซ อาจทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น ค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด 3.23 ส่วนเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจีมีความเห็นด้วยระดับมากที่สุด ในปัจจัย ก๊าซใช้แทนน้ำมันเชื้อเพลิงได้และช่วยให้ประหยัดอย่างมาก ค่าเฉลี่ย 4.64 มีความเห็นด้วยในระดับมาก ในปัจจัย ก๊าซมีโอกาสรั่วไหลจากระบบ และก่อให้เกิดอันตรายต่อร่างกายและ อนามัยของบุคคล ค่าเฉลี่ย 4.17 ก๊าซติดไฟได้และมีโอกาสเกิดไฟไหม้รถยนต์ได้ง่าย ค่าเฉลี่ย 4.12 หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลและทรัพย์สินทั้งของตนเองและผู้อื่นซึ่งต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย ค่าเฉลี่ย 4.11 ก๊าซที่บรรจุอยู่ในถังมีแรงดันสูง หากมีความผิดปกติเกิดขึ้นอาจจะทำให้เกิดการระเบิดได้ ค่าเฉลี่ย 4.00 หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น รถยนต์ที่ใช้ก๊าซจะก่อให้เกิดความเสียหายสูงกว่ารถยนต์ที่ไม่ใช้ก๊าซ ค่าเฉลี่ย 3.95 และรถยนต์ที่ติดตั้งถังและอุปกรณ์เพิ่มเติมเพื่อใช้ก๊าซ อาจทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น ค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด 3.65

ด้านการหาวิธีการต่าง ๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสียหาย เพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความเห็นด้วยมากกว่าเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี โดยมีความเห็นด้วยระดับมากที่สุด ค่าเฉลี่ย 4.15 และ 4.11 ตามลำดับ โดยเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีมีความเห็นด้วยระดับมากที่สุด ในปัจจัย การติดตั้งถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซให้ถูกต้องตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย เป็นการป้องกันและลดโอกาสการเกิดความเสียหาย ค่าเฉลี่ย 4.32 การบำรุงรักษาถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซเพื่อขจัดข้อบกพร่อง เป็นการป้องกันและลดโอกาสเกิดความเสียหายได้ ค่าเฉลี่ย 4.27 มีความเห็นด้วยระดับมาก ในปัจจัย การติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ในรถยนต์ เพื่อใช้ดับเพลิงได้ทันต่อเหตุการณ์ เป็นการบรรเทาหรือลดความเสียหาย ค่าเฉลี่ย 3.95 การแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง ช่วยเตือนให้บุคคลภายนอกเพิ่มความระมัดระวังและหลีกเลี่ยงความเสียหายได้ ค่าเฉลี่ย 3.88 ส่วนเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจีมีความเห็นด้วยระดับมากที่สุด ในปัจจัย การบำรุงรักษาถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซเพื่อขจัดข้อบกพร่อง เป็นการป้องกันและลดโอกาสเกิดความเสียหายได้ ค่าเฉลี่ย 4.44 การติดตั้งถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซให้ถูกต้องตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย เป็นการป้องกันและลดโอกาสการเกิดความเสียหาย ค่าเฉลี่ย 4.35 มีความเห็นด้วยระดับมาก ในปัจจัย การแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง ช่วยเตือนให้บุคคลภายนอกเพิ่มความระมัดระวังและหลีกเลี่ยงความเสียหายได้ ค่าเฉลี่ย 3.96 และการติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ในรถยนต์ เพื่อใช้ดับเพลิงได้ทันต่อเหตุการณ์ เป็นการบรรเทาหรือลดความเสียหาย ค่าเฉลี่ย 3.85

ด้านการจัดการทางการเงินสำหรับความเสียหาย เพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความเห็นด้วยมากกว่าเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี โดยมีความเห็นด้วยระดับมากที่สุด ค่าเฉลี่ย 4.28 และระดับมาก 4.14 ตามลำดับ โดยเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีมีความเห็นด้วยระดับมาก ในปัจจัย การประกันภัยช่วยลดผลกระทบทางการเงินจากความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้ ค่าเฉลี่ย 4.16 และปัจจัย หากเกิดอุบัติเหตุและมีความเสียหายขึ้น จะส่งผลกระทบทางการเงินของตนเอง ค่าเฉลี่ย 4.13 ส่วนเพศชายที่

ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความเห็นด้วยระดับมากที่สุด ในปัจจัย การประกันภัยช่วยลดผลกระทบทางการเงินจากความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้ ค่าเฉลี่ย 4.30 และปัจจัย หากเกิดอุบัติเหตุและมีความเสียหายขึ้น จะส่งผลกระทบทางการเงินของตนเอง ค่าเฉลี่ย 4.25

ด้านการคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสียหาย เพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความเห็นด้วยมากกว่าเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี โดยมีความเห็นด้วยระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.20 และระดับมาก 4.12 ตามลำดับ จากปัจจัย นอกจากการติดตั้งและบำรุงรักษาอุปกรณ์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุแล้ว ควรซื้อประกันภัยเพื่อบรรเทาความเสียหายทางการเงิน

ด้านการลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ เพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความเห็นด้วยมากกว่าเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี โดยมีความเห็นด้วยระดับมากที่สุด ค่าเฉลี่ย 4.24 และระดับมาก 4.13 ตามลำดับ จากปัจจัย ควรประเมินผลวิธีจัดการความเสี่ยงที่ใช้อยู่ในปัจจุบันและปรับปรุงวิธีการให้เหมาะสมกับความเสี่ยงและค่าใช้จ่าย

ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีมีความเห็นด้วยเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีในระดับมาก โดยเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจีมีความเห็นด้วยมากกว่าเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ค่าเฉลี่ย 4.15 และ 3.90 ตามลำดับ โดยมีความคิดเห็นในด้านต่าง ๆ ดังนี้

ด้านการระบุและวิเคราะห์ความเสี่ยง ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจีมีความเห็นด้วยมากกว่าเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี โดยมีความเห็นด้วยระดับมาก ค่าเฉลี่ย 4.09 และ 3.67 ตามลำดับ โดยเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีมีความเห็นด้วยระดับมากที่สุด ในปัจจัย ก๊าซใช้แทนน้ำมันเชื้อเพลิงได้และช่วยให้ประหยัดอย่างมาก ค่าเฉลี่ย 4.48 มีความเห็นด้วยในระดับมาก ในปัจจัย หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลและทรัพย์สิน ทั้งของตนเองและผู้อื่นซึ่งต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย ค่าเฉลี่ย 3.85 ก๊าซมีโอกาสรั่วไหลจากระบบ และก่อให้เกิดอันตรายต่อร่างกายและอนามัยของบุคคล ค่าเฉลี่ย 3.61 หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น รถยนต์ที่ใช้ก๊าซจะก่อให้เกิดความเสียหายสูงกว่ารถยนต์ที่ไม่ใช้ก๊าซ ค่าเฉลี่ย 3.57 ก๊าซที่บรรจุอยู่ในถังมีแรงดันสูง หากมีความผิดปกติเกิดขึ้นอาจทำให้เกิดการระเบิดได้ ค่าเฉลี่ย 3.42 มีความเห็นด้วยในระดับปานกลาง ในปัจจัย รถยนต์ที่ติดตั้งถังและอุปกรณ์เพิ่มเติมเพื่อใช้ก๊าซ อาจทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น ค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด 3.37 และก๊าซติดไฟได้และมีโอกาสเกิดไฟไหม้รถยนต์ได้ง่าย ค่าเฉลี่ย 3.36 ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจีมีความเห็นด้วยระดับมากที่สุด ในปัจจัย ก๊าซใช้แทนน้ำมันเชื้อเพลิงได้และช่วยให้ประหยัดอย่างมาก ค่าเฉลี่ย 4.55 ก๊าซมีโอกาสรั่วไหลจากระบบ และก่อให้เกิดอันตรายต่อร่างกายและอนามัยของบุคคล และหากเกิดอุบัติเหตุขึ้น อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลและทรัพย์สิน ทั้งของตนเองและผู้อื่นซึ่งต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย ค่าเฉลี่ย 4.22 เท่ากัน มีความเห็นด้วย

ในระดับมาก ในปัจจัย ก๊าซติดไฟได้และมีโอกาสเกิดไฟไหม้รถยนต์ได้ง่าย ค่าเฉลี่ย 4.13 ก๊าซที่บรรจุอยู่ในถังมีแรงดันสูง หากมีความผิดปกติเกิดขึ้นอาจจะทำให้เกิดการระเบิดได้ ค่าเฉลี่ย 4.00 หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น รถยนต์ที่ใช้ก๊าซจะก่อให้เกิดความเสียหายสูงกว่ารถยนต์ที่ไม่ใช้ก๊าซ ค่าเฉลี่ย 3.85 และรถยนต์ที่ติดตั้งถังและอุปกรณ์เพิ่มเติมเพื่อใช้ก๊าซ อาจทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้น ค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด 3.67

ด้านการหาวิธีการต่าง ๆ ที่เป็นไปได้ในการจัดการกับความเสี่ยง เพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี มีความเห็นด้วยมากกว่าเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจี โดยมีความเห็นด้วยระดับมากที่สุด ค่าเฉลี่ย 4.15 และ 4.11 ตามลำดับ โดยเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีมีความเห็นด้วยระดับมากที่สุด ในปัจจัย การติดตั้งถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซให้ถูกต้องตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย เป็นการป้องกันและลดโอกาสการเกิดความเสียหาย ค่าเฉลี่ย 4.40 การบำรุงรักษาถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซเพื่อขจัดข้อบกพร่อง เป็นการป้องกันและลดโอกาสเกิดความเสียหายได้ ค่าเฉลี่ย 4.33 มีความเห็นด้วยระดับมาก ในปัจจัย การติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ในรถยนต์ เพื่อใช้ดับเพลิงได้ทันต่อเหตุการณ์ เป็นการบรรเทาหรือลดความเสียหาย ค่าเฉลี่ย 4.06 การแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง ช่วยเตือนให้บุคคลภายนอกเพิ่มความระมัดระวังและหลีกเลี่ยงความเสียหายได้ ค่าเฉลี่ย 3.82 ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจีมีความเห็นด้วยระดับมากที่สุด ในปัจจัย การติดตั้งถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซให้ถูกต้องตามมาตรฐานเพื่อความปลอดภัย เป็นการป้องกันและลดโอกาสการเกิดความเสียหาย ค่าเฉลี่ย 4.43 การบำรุงรักษาถังและอุปกรณ์ใช้ก๊าซเพื่อขจัดข้อบกพร่อง เป็นการป้องกันและลดโอกาสเกิดความเสียหายได้ ค่าเฉลี่ย 4.36 มีความเห็นด้วยระดับมาก ในปัจจัย การแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง ช่วยเตือนให้บุคคลภายนอกเพิ่มความระมัดระวังและหลีกเลี่ยงความเสียหายได้ ค่าเฉลี่ย 4.00 การติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ในรถยนต์ เพื่อใช้ดับเพลิงได้ทันต่อเหตุการณ์ เป็นการบรรเทาหรือลดความเสียหาย ค่าเฉลี่ย 3.65

ด้านการจัดการทางการเงินสำหรับความเสี่ยง เพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความเห็นด้วยมากกว่าเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี โดยมีความเห็นด้วยระดับมากที่สุด ค่าเฉลี่ย 4.33 และระดับมาก 3.97 ตามลำดับ โดยเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีมีความเห็นด้วยระดับมาก ในปัจจัย การประกันภัยช่วยลดผลกระทบทางการเงินจากความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้ และปัจจัย หากเกิดอุบัติเหตุและมีความเสียหายขึ้น จะส่งผลกระทบทางการเงินของตนเอง ค่าเฉลี่ย 3.97 เท่ากัน ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความเห็นด้วยระดับมากที่สุด ในปัจจัย การประกันภัยช่วยลดผลกระทบทางการเงินจากความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้ ค่าเฉลี่ย 4.40 และปัจจัย หากเกิดอุบัติเหตุและมีความเสียหายขึ้น จะส่งผลกระทบทางการเงินของตนเอง ค่าเฉลี่ย 4.26

ด้านการคัดเลือกวิธีการที่ดีที่สุดในการจัดการกับความเสียหาย เพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความเห็นด้วยมากกว่าเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี โดยมีความเห็นด้วยระดับมากที่สุด ค่าเฉลี่ย 4.25 และระดับมาก 4.10 ตามลำดับ จากปัจจัย นอกจากการติดตั้งและบำรุงรักษาอุปกรณ์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุแล้ว ควรซื้อประกันภัยเพื่อบรรเทาความเสียหายทางการเงิน

ด้านการลงมือปฏิบัติตามแผนที่เลือกไว้ เพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจี มีความเห็นด้วยมากกว่าเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี โดยมีความเห็นด้วยระดับมากที่สุด ค่าเฉลี่ย 4.27 และระดับมาก 4.18 ตามลำดับ จากปัจจัย ควรประเมินผลวิธีจัดการความเสี่ยงที่ใช้อยู่ในปัจจุบันและปรับปรุงวิธีการให้เหมาะสมกับความเสียหายและค่าใช้จ่าย

5.3. พฤติกรรมการจัดการความเสี่ยง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศตารางที่ 64 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงในปัจจุบัน จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ

การจัดการความเสี่ยงในปัจจุบัน จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	ก๊าซ ซีเอ็นจี	ก๊าซ แอลพีจี	ก๊าซ ซีเอ็นจี	ก๊าซ แอลพีจี
มีการจัดการ	128 (100.0)	256 (100.0)	67 (100.0)	129 (100.0)
ไม่มีการจัดการใดๆ	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
รวม	128 (100.0)	256 (100.0)	67 (100.0)	129 (100.0)

จากตารางที่ 64 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามทั้งเพศชายและเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี และแอลพีจี มีการจัดการความเสี่ยงจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี คิดเป็นร้อยละ 100.0

ตารางที่ 65 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยในการเลือกวิธีการจัดการความเสี่ยงภัยที่ได้กระทำอยู่ในปัจจุบัน จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ

ปัจจัยในการเลือกวิธีการจัดการความเสี่ยงภัยที่ได้กระทำอยู่ในปัจจุบัน จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	ก๊าซซีเอ็นจี	ก๊าซแอลพีจี	ก๊าซซีเอ็นจี	ก๊าซแอลพีจี
โอกาสหรือความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุ	66 (51.6)	173 (67.6)	44 (65.7)	97 (75.2)
ระดับความรุนแรงหรือมูลค่าความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ	63 (49.2)	169 (66.0)	32 (47.8)	94 (72.9)
จำนวนเงินที่นำมาบรรเทาความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ	46 (35.9)	79 (30.9)	24 (35.8)	33 (25.6)
ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ	50 (39.1)	82 (32)	21 (31.3)	29 (22.5)
ค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้เพื่อการจัดการความเสี่ยง	51 (39.8)	118 (46.1)	26 (38.8)	56 (43.4)

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

จำนวนเพศชาย ก๊าซซีเอ็นจี 128 คน ก๊าซแอลพีจี 256 คน เพศหญิง ก๊าซซีเอ็นจี 67 คน ก๊าซแอลพีจี 129 คน

จากตารางที่ 65 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่ ใช้ปัจจัยโอกาสหรือความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุในการเลือกวิธีการจัดการกับความเสี่ยงภัยปัจจุบัน คิดเป็นร้อยละ 51.6 รองลงมา ได้แก่ ระดับความรุนแรงหรือมูลค่าความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 49.2 และค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้เพื่อการจัดการความเสี่ยง คิดเป็นร้อยละ 39.1 ส่วนเพศชายผู้ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่ใช้ปัจจัยโอกาสหรือความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุในการเลือกวิธีการจัดการกับความเสี่ยงภัยในปัจจุบัน คิดเป็นร้อยละ 67.6 รองลงมา ได้แก่ ระดับความรุนแรงหรือมูลค่าความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 66.0 และค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้เพื่อการจัดการความเสี่ยง คิดเป็นร้อยละ 46.1

เพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่ ใช้ปัจจัยโอกาสหรือความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 65.7 รองลงมา ได้แก่ ระดับความรุนแรงหรือมูลค่าความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 47.8 และค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้เพื่อการจัดการความเสี่ยง คิดเป็นร้อยละ 38.8 ส่วนเพศหญิงผู้ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่ใช้ปัจจัยโอกาสหรือความถี่ในการเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 75.2 รองลงมา

ได้แก่ ระดับความรุนแรงหรือมูลค่าความเสียหายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 72.9 และค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้เพื่อจัดการความเสี่ยง คิดเป็นร้อยละ 43.4

ตารางที่ 66 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการวิเคราะห์ความเสี่ยงภัยจำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ

การวิเคราะห์ความเสี่ยงภัย จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	ก๊าซ ซีเอ็นจี	ก๊าซ แอลพีจี	ก๊าซ ซีเอ็นจี	ก๊าซ แอลพีจี
ด้านทรัพย์สิน	78 (60.9)	214 (83.6)	44 (65.7)	108 (83.7)
ด้านรายได้	55 (43.0)	142 (55.5)	34 (50.7)	47 (36.4)
ด้านบุคคล	94 (73.4)	181 (70.7)	54 (80.6)	100 (77.5)
ด้านความรับผิดชอบตามกฎหมาย	60 (46.9)	116 (45.3)	28 (41.8)	67 (51.9)

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

จำนวนเพศชาย ก๊าซซีเอ็นจี 128 คน ก๊าซแอลพีจี 256 คน เพศหญิง ก๊าซซีเอ็นจี 67 คน ก๊าซแอลพีจี 129 คน

จากตารางที่ 66 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่ วิเคราะห์ว่ารถยนต์ที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงมีความเสี่ยงภัยด้านบุคคลมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 73.4 รองลงมา ได้แก่ ด้านทรัพย์สิน คิดเป็นร้อยละ 60.9 และด้านความรับผิดชอบตามกฎหมาย คิดเป็นร้อยละ 46.9 เพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่วิเคราะห์ว่ามีความเสี่ยงภัยด้านทรัพย์สินมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 83.6 รองลงมา ได้แก่ ด้านบุคคล คิดเป็นร้อยละ 70.7 ด้านรายได้ คิดเป็นร้อยละ 55.5

ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่วิเคราะห์ว่ารถยนต์ที่ใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงมีความเสี่ยงภัยด้านบุคคลมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 80.6 รองลงมา ได้แก่ ด้านทรัพย์สิน คิดเป็นร้อยละ 65.7 และด้านรายได้ คิดเป็นร้อยละ 50.7 เพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่วิเคราะห์ว่ามีความเสี่ยงภัยด้านทรัพย์สินมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 83.7 รองลงมา ได้แก่ ด้านบุคคล คิดเป็นร้อยละ 77.5 ด้านความรับผิดชอบตามกฎหมาย คิดเป็นร้อยละ 51.9

ตารางที่ 67 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยส่งเสริมให้รถยนต์ใช้
ก๊าซเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ

ปัจจัยส่งเสริมให้รถยนต์ใช้ก๊าซเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	ก๊าซ ซีเอ็นจี	ก๊าซ แอลพีจี	ก๊าซ ซีเอ็นจี	ก๊าซ แอลพีจี
ก๊าซที่ใช้ในรถยนต์	23 (18.0)	87 (34.0)	16 (23.9)	51 (39.5)
ถึงและอุปกรณ์ใช้ก๊าซบกพร่อง	73 (57.0)	174 (68.0)	40 (59.7)	85 (65.9)
การติดตั้งถึงและอุปกรณ์ใช้ก๊าซไม่สมบูรณ์	68 (53.1)	190 (74.2)	38 (56.7)	92 (71.3)
การใช้งานผิดพลาด	84 (65.6)	126 (49.2)	48 (71.6)	69 (53.5)
อื่น ๆ	0 (0)	2 (0.8)	0 (0)	1 (0.8)

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

จำนวนเพศชาย ก๊าซซีเอ็นจี 128 คน ก๊าซแอลพีจี 256 คน เพศหญิง ก๊าซซีเอ็นจี 67 คน ก๊าซแอลพีจี 129 คน
อื่น ๆ ได้แก่ 1.ความบกพร่องของเครื่องยนต์ (เพศชาย-ก๊าซแอลพีจี 2 คน) 2.ความบกพร่องของพนักงาน
เติมก๊าซ (เพศหญิง-ก๊าซแอลพีจี 1 คน)

จากตารางที่ 67 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่เห็นว่าการ
ใช้งานผิดพลาดเป็นปัจจัยส่งเสริมให้รถยนต์ใช้ก๊าซเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย คิดเป็นร้อยละ 65.6
รองลงมา ได้แก่ ถึงและอุปกรณ์ใช้ก๊าซบกพร่อง คิดเป็นร้อยละ 57.0 และการติดตั้งถึงและอุปกรณ์ใช้
ก๊าซไม่สมบูรณ์ คิดเป็นร้อยละ 53.1 ส่วนเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่เห็นว่าการติดตั้งถึงและ
อุปกรณ์ใช้ก๊าซไม่สมบูรณ์ คิดเป็นร้อยละ 74.2 รองลงมา ได้แก่ ถึงและอุปกรณ์ใช้ก๊าซบกพร่อง คิด
เป็นร้อยละ 68.0 และการใช้งานผิดพลาด คิดเป็นร้อยละ 49.2

เพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่เห็นว่าการใช้งานผิดพลาด คิดเป็นร้อยละ 71.6
รองลงมา ได้แก่ ถึงและอุปกรณ์ใช้ก๊าซบกพร่อง คิดเป็นร้อยละ 59.7 และการติดตั้งถึงและอุปกรณ์ใช้
ก๊าซไม่สมบูรณ์ คิดเป็นร้อยละ 56.7 ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่เห็นว่าการติดตั้งถึงและ
อุปกรณ์ใช้ก๊าซไม่สมบูรณ์ คิดเป็นร้อยละ 71.3 รองลงมา ได้แก่ ถึงและอุปกรณ์ใช้ก๊าซบกพร่อง คิด
เป็นร้อยละ 65.9 และการใช้งานผิดพลาด คิดเป็นร้อยละ 53.5

ตารางที่ 68 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับสถานที่ติดตั้งถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซ จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ

สถานที่ติดตั้งถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซ จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	ก๊าซซีเอ็นจี	ก๊าซแอลพีจี	ก๊าซซีเอ็นจี	ก๊าซแอลพีจี
ติดตั้งมาจากโรงงานประกอบรถ	28 (21.9)	0 (0)	23 (34.3)	0 (0)
ติดตั้งจากผู้ติดตั้งที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน	90 (70.3)	172 (67.2)	44 (65.7)	102 (79.1)
ติดตั้งจากผู้รับติดตั้งทั่วไป	10 (7.8)	84 (32.8)	0 (0)	27 (20.9)
รวม	128 (100.0)	256 (100.0)	67 (100.0)	129 (100.0)

จากตารางที่ 68 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่ ติดตั้งถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซจากผู้ติดตั้งที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 70.3 รองลงมาคือ ติดตั้งมาจากโรงงานประกอบรถ คิดเป็นร้อยละ 21.9 และติดตั้งจากผู้รับติดตั้งทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 7.8 ส่วนเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่ ติดตั้งจากผู้ติดตั้งที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 67.2 รองลงมา คือ ติดตั้งจากผู้รับติดตั้งทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 32.8

ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่ ติดตั้งถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซจากผู้ติดตั้งที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 65.7 รองลงมา คือ ติดตั้งมาจากโรงงานประกอบรถ คิดเป็นร้อยละ 34.3 ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่ ติดตั้งจากผู้ติดตั้งที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 79.1 รองลงมา คือ ติดตั้งจากผู้รับติดตั้งทั่วไป คิดเป็นร้อยละ

ตารางที่ 69 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการเลือกใช้ถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซจำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ

การเลือกใช้ถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซ จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	ก๊าซ ซีเอ็นจี	ก๊าซ แอลพีจี	ก๊าซ ซีเอ็นจี	ก๊าซ แอลพีจี
เลือกของใหม่และมีมาตรฐานเท่านั้น	119 (93.0)	182 (71.1)	66 (98.5)	102 (79.1)
เลือกของเก่าเพื่อความประหยัด	1 (0.8)	1 (0.4)	0 (0)	0 (0)
เลือกแบบผสมผสานทั้งด้านสภาพของเก่า-ใหม่ และด้าน มาตรฐาน	8 (6.2)	73 (28.5)	1 (1.5)	27 (20.9)
รวม	128 (100.0)	256 (100.0)	67 (100.0)	129 (100.0)

จากตารางที่ 69 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่ เลือกใช้ถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซโดยเลือกของใหม่และมีมาตรฐานเท่านั้น คิดเป็นร้อยละ 93.0 รองลงมาตามลำดับได้แก่ เลือกแบบผสมผสานทั้งด้านสภาพของเก่า-ใหม่ และด้านมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 6.2 และเลือกของเก่าเพื่อความประหยัด คิดเป็นร้อยละ 0.8 ส่วนเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่ เลือกใช้ถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซโดยเลือกของใหม่และมีมาตรฐานเท่านั้น คิดเป็นร้อยละ 71.1 รองลงมาตามลำดับได้แก่ เลือกแบบผสมผสานทั้งด้านสภาพของเก่า-ใหม่ และด้านมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 28.5 และเลือกของเก่าเพื่อความประหยัด คิดเป็นร้อยละ 0.4

ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีส่วนใหญ่ เลือกใช้ถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซโดยเลือกของใหม่และมีมาตรฐานเท่านั้น คิดเป็นร้อยละ 98.5 รองลงมาตามลำดับได้แก่ เลือกแบบผสมผสานทั้งด้านสภาพของเก่า-ใหม่ และด้านมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 1.5 ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่ เลือกใช้ถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซโดยเลือกของใหม่และมีมาตรฐานเท่านั้น คิดเป็นร้อยละ 79.1 รองลงมาตามลำดับได้แก่ เลือกแบบผสมผสานทั้งด้านสภาพของเก่า-ใหม่ และด้านมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 20.9

ตารางที่ 70 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการตรวจสอบการติดตั้งถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซ จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ

การตรวจสอบการติดตั้งถังก๊าซและ อุปกรณ์ใช้ก๊าซ จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	ก๊าซ ซีเอ็นจี	ก๊าซ แอลพีจี	ก๊าซ ซีเอ็นจี	ก๊าซ แอลพีจี
ทดสอบและ ได้รับการรับรองแล้ว	127 (99.2)	244 (95.3)	66 (98.5)	125 (96.9)
ทดสอบแต่ไม่ผ่านการรับรอง	0 (0)	5 (2.0)	1 (1.5)	1 (0.8)
ไม่ได้ทดสอบ	1 (0.8)	7 (2.7)	0 (0)	3 (2.3)
รวม	128 (100.0)	256 (100.0)	67 (100.0)	129 (100.0)

จากตารางที่ 70 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีส่วนใหญ่ ได้ตรวจสอบการติดตั้งถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซ โดยทดสอบและ ได้รับการรับรองแล้ว คิดเป็นร้อยละ 99.2 และ 95.3 ตามลำดับ ไม่ได้ทดสอบ คิดเป็นร้อยละ 0.8 และ 2.7 ตามลำดับ และเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจี ได้ทดสอบแต่ไม่ผ่านการรับรอง คิดเป็นร้อยละ 2.0

ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีส่วนใหญ่ ได้ตรวจสอบการติดตั้งถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซ โดยทดสอบและ ได้รับการรับรองแล้ว คิดเป็นร้อยละ 98.5 และ 96.9 ตามลำดับ ทดสอบแต่ไม่ผ่านการรับรอง คิดเป็นร้อยละ 1.5 และ 0.8 ตามลำดับ และเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจี ไม่ได้ทดสอบ คิดเป็นร้อยละ 2.3

ตารางที่ 71 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการบำรุงรักษาถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซ จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ

การบำรุงรักษาถังก๊าซและอุปกรณ์ใช้ก๊าซ จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	ก๊าซ ซีเอ็นจี	ก๊าซ แอลพีจี	ก๊าซ ซีเอ็นจี	ก๊าซ แอลพีจี
บำรุงรักษาทั้งอุปกรณ์ใช้ก๊าซและเครื่องยนต์โดยผู้เชี่ยวชาญ	98 (76.5)	119 (46.5)	48 (71.6)	78 (60.5)
บำรุงรักษาตามโปรแกรมของอู่ซ่อมรถยนต์ทั่วไป	29 (22.7)	100 (39.1)	19 (28.4)	43 (33.3)
บำรุงรักษาตามสะดวกด้วยตนเอง	1 (0.8)	37 (14.4)	0 (0)	8 (6.2)
รวม	128 (100.0)	256 (100.0)	67 (100.0)	129 (100.0)

จากตารางที่ 71 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีส่วนใหญ่ บำรุงรักษาทั้งอุปกรณ์ใช้ก๊าซและเครื่องยนต์โดยผู้เชี่ยวชาญ คิดเป็นร้อยละ 76.5 และ 46.5 ตามลำดับ รองลงมา ได้แก่ บำรุงรักษาตามโปรแกรมของอู่ซ่อมรถยนต์ทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 22.7 และ 39.1 ตามลำดับ บำรุงรักษาตามสะดวกด้วยตนเอง คิดเป็นร้อยละ 0.8 และ 14.4 ตามลำดับ

ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีส่วนใหญ่ บำรุงรักษาทั้งอุปกรณ์ใช้ก๊าซและเครื่องยนต์โดยผู้เชี่ยวชาญ คิดเป็นร้อยละ 71.6 และ 60.5 ตามลำดับ รองลงมา ได้แก่ บำรุงรักษาตามโปรแกรมของอู่ซ่อมรถยนต์ทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 28.4 และ 33.3 ตามลำดับ และเพศหญิงผู้ใช้ก๊าซแอลพีจี บำรุงรักษาตามสะดวกด้วยตนเอง คิดเป็นร้อยละ 6.2

ตารางที่ 72 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการเปลี่ยนอุปกรณ์เมื่อพบการชำรุด จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ

การเปลี่ยนอุปกรณ์เมื่อพบการชำรุด จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	ก๊าซ ซีเอ็นจี	ก๊าซ แอลพีจี	ก๊าซ ซีเอ็นจี	ก๊าซ แอลพีจี
เปลี่ยนทันที	127 (99.2)	250 (97.7)	67 (100.0)	128 (99.2)
ไม่ได้เปลี่ยนทันที	1 (0.8)	6 (2.3)	0 (0)	1 (0.8)
รวม	128 (100.0)	256 (100.0)	67 (100.0)	129 (100.0)

จากตารางที่ 72 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีส่วนใหญ่ เปลี่ยนอุปกรณ์เมื่อพบการชำรุดทันที คิดเป็นร้อยละ 99.2 และ 97.7 ตามลำดับ ไม่ได้เปลี่ยนทันที คิดเป็นร้อยละ 0.8 และ 2.3 ตามลำดับ ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีส่วนใหญ่ เปลี่ยนอุปกรณ์เมื่อพบการชำรุดทันที คิดเป็นร้อยละ 100.0 และ 99.2 ตามลำดับ และเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจี ไม่ได้เปลี่ยนทันที คิดเป็นร้อยละ 0.8

ตารางที่ 73 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงประจำรถยนต์ จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ

การติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงประจำรถยนต์ จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	ก๊าซ ซีเอ็นจี	ก๊าซ แอลพีจี	ก๊าซ ซีเอ็นจี	ก๊าซ แอลพีจี
ติดตั้ง	67 (52.3)	40 (15.6)	29 (43.3)	32 (24.8)
ไม่ติดตั้ง	61 (47.7)	216 (84.4)	38 (56.7)	97 (75.2)
รวม	128 (100.0)	256 (100.0)	67 (100.0)	129 (100.0)

จากตารางที่ 73 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ส่วนใหญ่ได้ติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงประจำรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 52.3 ไม่ได้ติดตั้ง คิดเป็นร้อยละ 47.7 ส่วนเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่ไม่ได้ติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงประจำรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 84.4 ได้ติดตั้ง คิดเป็นร้อยละ 15.6 และเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี ส่วนใหญ่ไม่ได้ติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงประจำรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 56.7 และ 75.2 ตามลำดับ ได้ติดตั้ง คิดเป็นร้อยละ 43.3 และ 24.8 ตามลำดับ

ตารางที่ 74 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ

การแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	ก๊าซ ซีเอ็นจี	ก๊าซ แอลพีจี	ก๊าซ ซีเอ็นจี	ก๊าซ แอลพีจี
แสดงไว้ให้บุคคลอื่นเห็น ได้ชัดเจน	94 (73.4)	92 (35.9)	45 (67.2)	53 (41.1)
ไม่ได้แสดงหรือแสดงไว้ในที่มองเห็นได้ยาก	34 (26.6)	164 (64.1)	22 (32.8)	76 (58.9)
รวม	128 (100.0)	256 (100.0)	67 (100.0)	129 (100.0)

จากตารางที่ 74 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ส่วนใหญ่ได้แสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงไว้ให้บุคคลอื่นเห็น ได้ชัดเจน คิดเป็นร้อยละ 73.4 และไม่ได้แสดงไว้หรือแสดงไว้ในที่มองเห็นได้ยาก คิดเป็นร้อยละ 26.6 ส่วนเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจี ส่วนใหญ่ไม่ได้แสดงไว้หรือแสดงไว้ในที่มองเห็นได้ยาก คิดเป็นร้อยละ 64.1 ได้แสดงไว้ให้บุคคลอื่นเห็น ได้ชัดเจน คิดเป็นร้อยละ 35.9 และผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ส่วนใหญ่ได้แสดงไว้ให้บุคคลอื่นเห็น ได้ชัดเจน คิดเป็นร้อยละ 67.2 และไม่ได้แสดงไว้หรือแสดงไว้ในที่มองเห็นได้ยาก คิดเป็นร้อยละ 32.8 ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจี ส่วนใหญ่ไม่ได้แสดงไว้หรือแสดงไว้ในที่มองเห็นได้ยาก คิดเป็นร้อยละ 58.9 ได้แสดงไว้ให้บุคคลอื่นเห็น ได้ชัดเจน คิดเป็นร้อยละ 41.1

ตารางที่ 75 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับการวางแผนทางการเงินเพื่อ
บรรเทาความเสียหายต่อทรัพย์สิน บุคคล และความรับผิดชอบตามกฎหมาย จำแนกตามการ
ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ

การวางแผนทางการเงินเพื่อบรรเทาความเสียหายต่อทรัพย์สิน บุคคล และความรับผิดชอบตามกฎหมาย จำแนกตามการใช้ก๊าซ ซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	ก๊าซ ซีเอ็นจี	ก๊าซ แอลพีจี	ก๊าซ ซีเอ็นจี	ก๊าซ แอลพีจี
รับความเสี่ยงไว้เองทั้งหมด	19 (14.8)	129 (50.4)	15 (22.4)	60 (46.5)
โอนความเสี่ยงออกไปทั้งหมดโดยการซื้อประกันภัยรถยนต์	62 (48.5)	25 (9.8)	26 (38.8)	13 (10.1)
รับความเสี่ยงไว้เองบางส่วนและโอนความเสี่ยงบางส่วนด้วย การซื้อประกันภัยรถยนต์	47 (36.7)	102 (39.8)	26 (38.8)	56 (43.4)
รวม	128 (100.0)	256 (100.0)	67 (100.0)	129 (100.0)

หมายเหตุ : ประกันภัยรถยนต์ ไม่รวมถึงการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

จากตารางที่ 75 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ส่วนใหญ่วางแผน
โอนความเสี่ยงออกไปทั้งหมดโดยการซื้อประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 48.5 รองลงมา ได้แก่
รับความเสี่ยงไว้เองบางส่วนและโอนความเสี่ยงบางส่วนด้วยการซื้อประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อย
ละ 36.7 และรับความเสี่ยงไว้เองทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 14.8 ส่วนเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจี ส่วน
ใหญ่วางแผนรับความเสี่ยงไว้เองทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 50.4 รองลงมา ได้แก่ รับความเสี่ยงไว้เอง
บางส่วนและโอนความเสี่ยงบางส่วนด้วยการซื้อประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 39.8 และ โอน
ความเสี่ยงออกไปทั้งหมดโดยการซื้อประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 9.8

ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ส่วนใหญ่วางแผน โอนความเสี่ยงออกไป
ทั้งหมดโดยการซื้อประกันภัยรถยนต์ และ รับความเสี่ยงไว้เองบางส่วนและโอนความเสี่ยงบางส่วน
ด้วยการซื้อประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 38.8 เท่ากัน และรับความเสี่ยงไว้เองทั้งหมด คิดเป็น
ร้อยละ 22.4 ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจี ส่วนใหญ่วางแผนรับความเสี่ยงไว้เองทั้งหมด คิดเป็น
ร้อยละ 46.5 รองลงมา ได้แก่ รับความเสี่ยงไว้เองบางส่วนและโอนความเสี่ยงบางส่วนด้วยการซื้อ
ประกันภัยรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 43.4 และโอนความเสี่ยงออกไปทั้งหมดโดยการซื้อประกันภัย
รถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 10.1

ตารางที่ 76 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับความสามารถทางการเงินเพื่อ
การรับความเสี่ยงภัยไว้ด้วยตนเองทั้งหมดหรือบางส่วน จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจี
และแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ

ความสามารถทางการเงินเพื่อการรับความเสี่ยงภัยไว้ด้วย ตนเองทั้งหมดหรือบางส่วน จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจี และแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	ก๊าซ ซีเอ็นจี	ก๊าซ แอลพีจี	ก๊าซ ซีเอ็นจี	ก๊าซ แอลพีจี
ต่ำกว่า 50,000 บาท	35 (53.0)	108 (46.8)	16 (39.1)	50 (43.1)
50,000 - 100,000 บาท	23 (34.9)	105 (45.4)	22 (53.7)	57 (49.1)
100,001 - 150,000 บาท	4 (6.1)	8 (3.5)	0 (0)	4 (3.5)
150,001 - 200,000 บาท	1 (1.5)	7 (3.0)	1 (2.4)	5 (4.3)
200,001 - 250,000 บาท	1 (1.5)	2 (0.9)	1 (2.4)	0 (0)
250,001 - 300,000 บาท	0 (0)	1 (0.4)	0 (0)	0 (0)
มากกว่า 300,000 บาท	2 (3.0)	0 (0)	1 (2.4)	0 (0)
รวม	66 (100.0)	231 (100.0)	41 (100.0)	116 (100.0)

หมายเหตุ : ผู้ตอบแบบสอบถามจากผู้รับความเสี่ยงภัยทางการเงินไว้ด้วยตนเองทั้งหมดหรือบางส่วน เพศชาย
ก๊าซซีเอ็นจี 66 คน ก๊าซแอลพีจี 231 คน เพศหญิง ก๊าซซีเอ็นจี 41 คน ก๊าซแอลพีจี 116 คน

จากตารางที่ 76 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่เลือกรับความเสี่ยงภัยทางการเงินไว้ด้วย
ตนเองทั้งหมดหรือบางส่วนเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ส่วนใหญ่ มีความสามารถทางการเงินเพื่อการ
รับความเสี่ยงภัยไว้ด้วยตนเองในช่วงไม่เกิน 100,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 87.9 (ต่ำกว่า 50,000 บาท
ร้อยละ 53.0 และ 50,000 - 100,000 บาท ร้อยละ 34.9) รองลงมา ได้แก่ 100,001 - 150,000 บาท (ร้อย
ละ 6.1) ส่วนเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจีส่วนใหญ่ มีความสามารถทางการเงินเพื่อการรับความเสี่ยงภัย

ไว้ด้วยตนเองในช่วงไม่เกิน 100,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 92.2 (ต่ำกว่า 50,000 บาท ร้อยละ 46.8 และ 50,000 - 100,000 บาท ร้อยละ 45.4) รองลงมา ได้แก่ 100,001 - 150,000 บาท (ร้อยละ 3.5)

ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ส่วนใหญ่ มีความสามารถทางการเงินเพื่อการรับความเสี่ยงไว้ด้วยตนเองในช่วงไม่เกิน 100,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 92.8 (ต่ำกว่า 50,000 บาท ร้อยละ 39.1 และ 50,000 - 100,000 บาท ร้อยละ 53.7) รองลงมา ได้แก่ 150,001 - 200,000 บาท 200,001 - 250,000 บาท และมากกว่า 300,000 บาท (ร้อยละ 2.4 เท่ากันทั้งหมด) และเพศหญิงที่ใช้แก๊สแอลพีจี ส่วนใหญ่ มีความสามารถทางการเงินเพื่อการรับความเสี่ยงไว้ด้วยตนเองในช่วงไม่เกิน 100,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 92.2 (ต่ำกว่า 50,000 บาท ร้อยละ 43.1 และ 50,000 - 100,000 บาท ร้อยละ 49.1) รองลงมา ได้แก่ 150,001 - 200,000 บาท (ร้อยละ 4.3)

ตารางที่ 77 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับแบบการประกันภัยรถยนต์เพื่อการโอนความเสี่ยงทางการเงินออกไปจากตนเองทั้งหมดหรือบางส่วน จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ

แบบการประกันภัยรถยนต์เพื่อการโอนความเสี่ยงทางการเงินออกไปจากตนเองทั้งหมดหรือบางส่วน จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	ก๊าซซีเอ็นจี	ก๊าซแอลพีจี	ก๊าซซีเอ็นจี	ก๊าซแอลพีจี
ประเภท 1 (ผู้ครอบครองรถยนต์ตนเองทุกกรณีและซดใช้บุคคลภายนอก)	58 (53.2)	36 (28.3)	32 (61.5)	17 (24.6)
ประเภท 2 (ผู้ครอบครองรถยนต์ตนเอง กรณีรถสูญหายหรือไฟไหม้และซดใช้บุคคลภายนอก)	17 (15.6)	16 (12.6)	4 (7.7)	5 (7.3)
ประเภท 3 (ผู้ครอบครองซดใช้บุคคลภายนอกเท่านั้น)	33 (30.3)	72 (56.7)	14 (26.9)	47 (68.1)
ประเภทอื่น ๆ	1 (0.9)	3 (2.4)	2 (3.9)	0 (0)
รวม	109 (100.0)	127 (100.0)	52 (100.0)	69 (100.0)

หมายเหตุ : ประกันภัยรถยนต์ ไม่รวมถึงการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ผู้ตอบแบบสอบถามจากผู้โอนความเสี่ยงทางการเงินออกไปทั้งหมดหรือบางส่วน โดยการซื้อประกันภัยรถยนต์ เพศชาย ก๊าซซีเอ็นจี 109 คน ก๊าซแอลพีจี 127 คน เพศหญิง ก๊าซซีเอ็นจี 52 คน ก๊าซแอลพีจี 69 คน ประเภทอื่น ๆ ได้แก่ ประกันภัยรถยนต์ประเภท 5

จากตารางที่ 77 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่ซื้อประกันภัยรถยนต์เพื่อโอนความเสี่ยงภัยทางการเงินออกไปจากตนเอง เพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ส่วนใหญ่ซื้อประกันภัยรถยนต์ประเภท 1 คิดเป็นร้อยละ 53.2 รองลงมา ได้แก่ ประเภท 3 คิดเป็นร้อยละ 30.3 และประเภท 2 คิดเป็นร้อยละ 15.6 ส่วนเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจี ส่วนใหญ่ซื้อประกันภัยรถยนต์ประเภท 3 คิดเป็นร้อยละ 56.7 รองลงมา ได้แก่ ประเภท 1 คิดเป็นร้อยละ 28.3 และประเภท 2 คิดเป็นร้อยละ 12.6

ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ส่วนใหญ่ซื้อประกันภัยรถยนต์ประเภท 1 คิดเป็นร้อยละ 61.5 รองลงมา ได้แก่ ประเภท 3 คิดเป็นร้อยละ 26.9 และประเภท 2 คิดเป็นร้อยละ 7.7 และเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจี ส่วนใหญ่ซื้อประกันภัยรถยนต์ประเภท 3 คิดเป็นร้อยละ 68.1 รองลงมา ได้แก่ ประเภท 1 คิดเป็นร้อยละ 24.6 และประเภท 2 คิดเป็นร้อยละ 7.3

ตารางที่ 78 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับประโยชน์หรือสิ่งที่คาดว่าจะได้รับจากการประกันภัยรถยนต์ จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ

ประโยชน์หรือสิ่งที่คาดว่าจะได้รับจากการประกันภัยรถยนต์ จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	ก๊าซ ซีเอ็นจี	ก๊าซ แอลพีจี	ก๊าซ ซีเอ็นจี	ก๊าซ แอลพีจี
มีวงเงินคุ้มครองสำหรับการจัดการความเสี่ยงภัย	91 (83.5)	103 (81.1)	49 (94.2)	47 (68.1)
ได้รับบริการเมื่อเกิดอุบัติเหตุ	72 (66.1)	74 (58.3)	28 (53.8)	48 (69.6)
ลดความกังวลเวลาขับรถ	27 (24.8)	66 (52.0)	17 (32.7)	40 (58.0)

หมายเหตุ: ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

ผู้ตอบแบบสอบถามจากผู้โอนความเสี่ยงทางการเงินออกไปทั้งหมดหรือบางส่วน โดยการซื้อ

ประกันภัยรถยนต์ เพศชาย ก๊าซซีเอ็นจี 109 คน ก๊าซแอลพีจี 127 คน เพศหญิง ก๊าซซีเอ็นจี 52 คน
ก๊าซแอลพีจี 69 คน

จากตารางที่ 78 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่ซื้อประกันภัยรถยนต์เพื่อโอนความเสี่ยงภัยทางการเงินออกไปจากตนเอง เพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี ส่วนใหญ่ซื้อประกันภัยรถยนต์โดยคาดหวังประโยชน์ คือ การมีวงเงินคุ้มครองสำหรับการจัดการความเสี่ยงภัย คิดเป็นร้อยละ 83.5 และ 81.1 ตามลำดับ รองลงมา ได้แก่ ได้รับบริการเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 66.1 และ 58.3 ตามลำดับ และลดความกังวลเวลาขับรถ คิดเป็นร้อยละ 24.8 และ 52.0 ตามลำดับ

เพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ส่วนใหญ่คาดหวังประโยชน์ คือ การมีวงเงินคุ้มครองสำหรับการจัดการความเสี่ยงภัย คิดเป็นร้อยละ 94.2 รองลงมา ได้แก่ ได้รับบริการเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 53.8 และลดความกังวลเวลาขับรถ คิดเป็นร้อยละ 32.7 ส่วนเพศหญิงที่ใช้แก๊สแอลพีจี ส่วนใหญ่คาดหวังประโยชน์ คือ ได้รับบริการเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 69.6 รองลงมา ได้แก่ การมีวงเงินคุ้มครองสำหรับการจัดการความเสี่ยงภัย คิดเป็นร้อยละ 68.1 และลดความกังวลเวลาขับรถ คิดเป็นร้อยละ 58.0

ตารางที่ 79 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยรถยนต์ต่อปี จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ

ค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยรถยนต์ต่อปี จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	ก๊าซ ซีเอ็นจี	ก๊าซ แอลพีจี	ก๊าซ ซีเอ็นจี	ก๊าซ แอลพีจี
ต่ำกว่า 5,000 บาท	25 (22.9)	50 (39.4)	10 (19.3)	28 (40.6)
5,000 - 10,000 บาท	33 (30.3)	55 (43.3)	14 (26.9)	30 (43.5)
10,001 - 15,000 บาท	36 (33.0)	13 (10.2)	23 (44.2)	8 (11.6)
15,001 - 20,000 บาท	11 (10.1)	5 (3.9)	3 (5.8)	3 (4.3)
20,001 - 25,000 บาท	1 (0.9)	3 (2.4)	1 (1.9)	0 (0)
เกินกว่า 25,000 บาท	3 (2.8)	1 (0.8)	1 (1.9)	0 (0)
รวม	109 (100.0)	127 (100.0)	52 (100.0)	69 (100.0)

หมายเหตุ : ผู้ตอบแบบสอบถามจากผู้โอนความเสี่ยงทางการเงินออกไปทั้งหมดหรือบางส่วน โดยการซื้อประกันภัยรถยนต์ เพศชาย ก๊าซซีเอ็นจี 109 คน ก๊าซแอลพีจี 127 คน เพศหญิง ก๊าซซีเอ็นจี 52 คน ก๊าซแอลพีจี 69 คน

จากตารางที่ 79 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยรถยนต์ต่อปี เป็นเงิน 10,001 – 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 33.0 รองลงมาได้แก่ 5,000 – 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 30.3 และต่ำกว่า 5,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 22.9 ส่วนเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจี ส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยต่อปี 5,000 – 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 43.3 รองลงมาได้แก่ ต่ำกว่า 5,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 39.4 และ 10,001 – 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 10.2

เพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยรถยนต์ต่อปี เป็นเงิน 10,001 – 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 44.2 รองลงมา ได้แก่ 5,000 – 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 26.9 และต่ำกว่า 5,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 19.3 ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจี ส่วนใหญ่มีค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยต่อปี 5,000 – 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 43.5 รองลงมา ได้แก่ ต่ำกว่า 5,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 40.6 และ 10,001 – 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 11.6

ตารางที่ 80 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยรถยนต์ จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ

ความเหมาะสมของค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยรถยนต์ จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	ก๊าซ ซีเอ็นจี	ก๊าซ แอลพีจี	ก๊าซ ซีเอ็นจี	ก๊าซ แอลพีจี
เหมาะสม	102 (93.6)	120 (94.5)	49 (94.2)	68 (98.6)
ไม่เหมาะสม	7 (6.4)	7 (5.5)	3 (5.8)	1 (1.4)
รวม	109 (100.0)	127 (100.0)	52 (100.0)	69 (100.0)

หมายเหตุ : ผู้ตอบแบบสอบถามจากผู้อยู่ในความเสี่ยงทางการเงินออกไปทั้งหมดหรือบางส่วน โดยการซื้อ

ประกันภัยรถยนต์ เพศชาย ก๊าซซีเอ็นจี 109 คน ก๊าซแอลพีจี 127 คน เพศหญิง ก๊าซซีเอ็นจี 52 คน
ก๊าซแอลพีจี 69 คน

จากตารางที่ 80 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี ส่วนใหญ่เห็นว่ามีความเหมาะสม คิดเป็นร้อยละ 93.6 และ 94.5 ตามลำดับ และเห็นว่าไม่เหมาะสม คิดเป็นร้อยละ 6.4 และ 5.5 ตามลำดับ และเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี ส่วนใหญ่เห็นว่ามีความเหมาะสม คิดเป็นร้อยละ 94.2 และ 98.6 ตามลำดับ และเห็นว่าไม่เหมาะสม คิดเป็นร้อยละ 5.8 และ 1.4 ตามลำดับ

ตารางที่ 81 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับความเหมาะสมของการจัดการความเสี่ยงภัยโดยรวม จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ

ความเหมาะสมของการจัดการความเสี่ยงภัยโดยรวม จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	ก๊าซ ซีเอ็นจี	ก๊าซ แอลพีจี	ก๊าซ ซีเอ็นจี	ก๊าซ แอลพีจี
เหมาะสมคืออยู่แล้ว	108 (84.4)	188 (73.4)	61 (91.0)	91 (70.5)
ไม่เหมาะสมและเห็นว่าต้องปรับปรุง	20 (15.6)	68 (26.6)	6 (9.0)	38 (29.5)
รวม	128 (100.0)	256 (100.0)	67 (100.0)	129 (100.0)

จากตารางที่ 81 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี ส่วนใหญ่เห็นว่าการจัดการความเสี่ยงภัยจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีโดยรวมเหมาะสมคืออยู่แล้ว คิดเป็นร้อยละ 84.4 และ 73.4 ตามลำดับ และเห็นว่าไม่เหมาะสมต้องปรับปรุง คิดเป็นร้อยละ 15.6 และ 26.6 ตามลำดับ ผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี ส่วนใหญ่เห็นว่าการจัดการความเสี่ยงภัยจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีโดยรวมเหมาะสมคืออยู่แล้ว คิดเป็นร้อยละ 91.0 และ 70.5 ตามลำดับ และเห็นว่าไม่เหมาะสมต้องปรับปรุง คิดเป็นร้อยละ 9.0 และ 29.5 ตามลำดับ

ตารางที่ 82 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับวิธีการจัดการความเสี่ยงภัย
ที่ควรได้รับการปรับปรุง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ

วิธีการจัดการความเสี่ยงภัยที่ควรได้รับการปรับปรุง จำแนกตามการใช้ก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีเป็นเชื้อเพลิงกับเพศ	เพศชาย		เพศหญิง	
	ก๊าซ ซีเอ็นจี	ก๊าซ แอลพีจี	ก๊าซ ซีเอ็นจี	ก๊าซ แอลพีจี
ปรับปรุงระบบ อุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุที่ดี ยิ่งขึ้น	12 (60.0)	38 (55.9)	2 (33.3)	18 (47.4)
บำรุงรักษาและใช้งานอย่างถูกต้อง เพื่อจัดซื้ออุปกรณ์ต่าง ๆ	13 (65.0)	37 (54.4)	4 (66.7)	18 (47.4)
วางแผนการเงินเพื่อรับความเสี่ยงทางการเงินด้วยตนเอง ให้มากขึ้น	3 (15.0)	41 (60.3)	2 (33.3)	27 (71.1)
ซื้อประกันภัยรถยนต์ให้มีวงเงินคุ้มครองทั้งตนเองและ บุคคลภายนอก	5 (25.0)	38 (55.9)	1 (16.7)	27 (71.1)

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ

จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจากผู้เห็นว่าการจัดการความเสี่ยงภัยโดยรวมไม่เหมาะสมและเห็นว่าจะต้อง
ปรับปรุง 132 คน แบ่งเป็นเพศชาย ก๊าซซีเอ็นจี 20 คน ก๊าซแอลพีจี 68 คน เพศหญิง ก๊าซซีเอ็นจี 6 คน
ก๊าซแอลพีจี 38 คน

จากตารางที่ 82 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเพศชายที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ต้องการปรับปรุง
ด้านการบำรุงรักษาและใช้งานอย่างถูกต้อง เพื่อจัดซื้ออุปกรณ์ต่าง ๆ คิดเป็นร้อยละ 65.0
รองลงมาได้แก่ ปรับปรุงระบบ อุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุที่ดียิ่งขึ้น คิดเป็นร้อยละ
60.0 และซื้อประกันภัยรถยนต์ให้มีวงเงินคุ้มครองทั้งตนเองและบุคคลภายนอก คิดเป็นร้อยละ 25.0
ส่วนเพศชายที่ใช้ก๊าซแอลพีจี ต้องการปรับปรุงด้านวางแผนการเงินเพื่อรับความเสี่ยงทางการเงิน
ด้วยตนเองให้มากขึ้น คิดเป็นร้อยละ 60.3 รองลงมาได้แก่ ปรับปรุงระบบ อุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อการ
ป้องกันอุบัติเหตุที่ดียิ่งขึ้น และ ซื้อประกันภัยรถยนต์ให้มีวงเงินคุ้มครองทั้งตนเองและ
บุคคลภายนอก คิดเป็นร้อยละ 55.9 เท่ากัน

เพศหญิงที่ใช้ก๊าซซีเอ็นจี ต้องการปรับปรุงด้านการบำรุงรักษาและใช้งานอย่างถูกต้อง
เพื่อจัดซื้ออุปกรณ์ต่าง ๆ คิดเป็นร้อยละ 66.7 รองลงมาได้แก่ ปรับปรุงระบบ อุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อ
การป้องกันอุบัติเหตุที่ดียิ่งขึ้น และ ซื้อประกันภัยรถยนต์ให้มีวงเงินคุ้มครองทั้งตนเองและ
บุคคลภายนอก คิดเป็นร้อยละ 33.3 เท่ากัน ส่วนเพศหญิงที่ใช้ก๊าซแอลพีจี ต้องการปรับปรุงด้าน
วางแผนการเงินเพื่อรับความเสี่ยงทางการเงินด้วยตนเองให้มากขึ้น และ ซื้อประกันภัยรถยนต์ให้มี

วงเงินคุ้มครองทั้งตนเองและบุคคลภายนอก คิดเป็นร้อยละ 71.1 เท่ากัน รองลงมาได้แก่ ปรับปรุงระบบ อุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อการป้องกันอุบัติเหตุที่ดียิ่งขึ้น และบำรุงรักษาและใช้งานอย่างถูกต้อง เพื่อจัดซื้อบปรองต่าง ๆ คิดเป็นร้อยละ 47.4 เท่ากัน

ส่วนที่ 6 ปัญหาและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงภัยจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี

6.1. ปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงภัยจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

ตารางที่ 83 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัญหาและอุปสรรคการจัดการความเสี่ยงภัยจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

ปัญหาและอุปสรรคการจัดการความเสี่ยงภัยจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจีที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน	จำนวน	ร้อยละ
สถานที่ติดตั้งอุปกรณ์ที่มีมาตรฐานมีไม่เพียงพอ	142	24.5
ถังและอุปกรณ์ของใหม่และได้มาตรฐานมีราคาแพง	131	22.6
สถานที่ตรวจทดสอบมีไม่เพียงพอต้องใช้เวลารอคอยมาก	228	39.3
ผู้ให้บริการบำรุงรักษา ไม่มีความรู้ความชำนาญเพียงพอ	163	28.1
ชิ้นส่วน อุปกรณ์ชำรุดบ่อย ๆ ไม่สะดวกในการเปลี่ยนทันทีทุกครั้ง	97	16.7
ไม่มีประสบการณ์ในการใช้อุปกรณ์ดับเพลิง	70	12.1
บุคคลภายนอกไม่สนใจแม้จะแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงอย่างชัดเจน	113	19.5
ไม่มีเงินสำหรับรับภาระความเสี่ยงภัยได้ด้วยตนเอง	69	11.9
ไม่สามารถซื้อประกันภัยรถยนต์ได้เนื่องจากสาเหตุต่าง ๆ	63	10.9
ไม่ทราบวิธีการที่เหมาะสมสำหรับจัดการความเสี่ยงภัยที่รถยนต์ตนเองมีอยู่	195	33.6
ไม่ทราบแนวทางประเมินผลวิธีจัดการความเสี่ยงภัยที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน	165	28.4

หมายเหตุ : ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ ผู้ตอบแบบสอบถาม 580 คน

จากตารางที่ 83 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ประสบปัญหาและอุปสรรคในการจัดการความเสี่ยงภัยที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ในด้านสถานที่ตรวจทดสอบมีไม่เพียงพอต้องใช้เวลารอคอยมาก คิดเป็นร้อยละ 39.3 รองลงมาตามลำดับได้แก่ ไม่ทราบวิธีการที่เหมาะสมสำหรับจัดการความเสี่ยงภัยที่รถยนต์ตนเองมีอยู่ คิดเป็นร้อยละ 33.6 ไม่ทราบแนวทางประเมินผลวิธีจัดการความเสี่ยงภัยที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน คิดเป็นร้อยละ 28.4 ผู้ให้บริการบำรุงรักษา ไม่มีความรู้ความชำนาญ

เพียงพอ คิดเป็นร้อยละ 28.1 สถานที่ติดตั้งอุปกรณ์ที่มีมาตรฐานมีไม่เพียงพอ คิดเป็นร้อยละ 24.5 ถึงและอุปกรณ์ของใหม่และได้มาตรฐานมีราคาแพง คิดเป็นร้อยละ 22.6 บุคคลภายนอกไม่สนใจ แม้จะแสดงเครื่องหมายการใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงอย่างชัดเจน คิดเป็นร้อยละ 19.5 ชิ้นส่วน อุปกรณ์ ชำรุดบ่อย ๆ ไม่สะดวกในการเปลี่ยนทันทีทุกครั้ง คิดเป็นร้อยละ 16.7 ไม่มีประสบการณ์ในการใช้อุปกรณ์ดับเพลิง คิดเป็นร้อยละ 12.1 ไม่มีเงินสำหรับรับภาระความเสี่ยงภัยได้ด้วยตนเอง คิดเป็นร้อยละ 11.9 และไม่สามารถซื้อประกันภัยรถยนต์ได้เนื่องจากสาเหตุต่าง ๆ คิดเป็นร้อยละ 10.9

6.2. ข้อเสนอแนะ

ผู้ตอบแบบสอบถาม เสนอข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงภัยจากก๊าซซีเอ็นจีและแอลพีจี ดังนี้

- 1) สถานีบริการก๊าซควรปรับปรุงการให้บริการของพนักงานและอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับก๊าซ (7 คน)
- 2) ต้องการให้เพิ่มสถานีบริการก๊าซ (2 คน)
- 3) ปริมาณก๊าซคงคลังเพื่อจำหน่ายในสถานีบริการอยู่ในระดับต่ำ
- 4) ค่าใช้จ่ายในการติดตั้งอุปกรณ์มาตรฐานสูงเกินไป
- 5) ควรออกแบบประกันภัยสำหรับรถใช้ก๊าซโดยเฉพาะ (2 คน)
- 6) สถานที่รับติดตั้งอุปกรณ์สำหรับใช้ก๊าซควรแนะนำและรวมค่าใช้จ่ายด้านประกันภัยในค่าติดตั้งอุปกรณ์
 - 7) ผู้รับติดตั้งอุปกรณ์ใช้ก๊าซควรรับผิดชอบเมื่อมีอุบัติเหตุอันมีสาเหตุมาจากการติดตั้ง
 - 8) สถานที่จำหน่ายอุปกรณ์สำหรับรถใช้ก๊าซควรอบรมให้ความรู้แก่พนักงานมากขึ้น
 - 9) ต้องการให้มีสถานตรวจทดสอบมากขึ้น