

# ข้อเสนอเชิงนโยบายในการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมด้วยยานพาหนะแบบบ้านของแหล่งท่องเที่ยวในประเทศไทย

ภัทรพร จันทร์สุริย์\* ระชานนท์ ทวีผล<sup>2</sup> และ พิทักษ์ ศิริวงศ์<sup>2</sup>

<sup>1</sup>สาขาวิชาการจัดการการบริการและการโรงแรม วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์

<sup>2</sup>สาขาวิชาการจัดการท่องเที่ยว โรงแรม และอีเวนต์ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร

\*Corresponding author E-mail: patttrapom@vru.ac.th

## บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) เพื่อศึกษาสภาพการณ์และปัญหาการรองรับการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมด้วยยานพาหนะแบบบ้าน ในประเทศไทย 2) เพื่อวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันการรองรับการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมด้วยยานพาหนะแบบบ้าน ในประเทศไทย และ 3) ข้อเสนอเชิงนโยบายในการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมด้วยยานพาหนะแบบบ้านของแหล่งท่องเที่ยว ในประเทศไทย เป็นการวิจัยและพัฒนา ด้วยเทคนิคของการผสมผสานวิธี โดยการวิเคราะห์ชุมชนและวัฒนธรรมออนไลน์ ร่วมกับการสัมภาษณ์เชิงลึก กับหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน จำนวน 15 คน จากนั้นเข้าสู่การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน จากนักท่องเที่ยวที่มีประสบการณ์การท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้าน จำนวน 840 คน ผู้วิจัยใช้เทคนิคการเก็บรวบรวมข้อมูลแบบสนทนากลุ่ม กับกลุ่มหน่วยงานภาครัฐและเอกชน นักวิชาการ และนักท่องเที่ยว จำนวน 21 คน และประยุกต์เทคนิคเชิงปริมาณประเมินข้อเสนอ นโยบายด้วยคะแนนสัมประสิทธิ์โคเฮนแคปปา (Cohen's Kappa coefficient)

ผลการวิจัยพบว่า 1) นักท่องเที่ยวชาวไทยมีความสนใจท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้านเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากศักยภาพที่หลากหลายของแหล่งท่องเที่ยวในประเทศไทย แต่ยังมีข้อจำกัดในการรองรับของแหล่งท่องเที่ยว 2) องค์ประกอบเชิงยืนยันการรองรับการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมด้วยยานพาหนะแบบบ้าน ของแหล่งท่องเที่ยวในประเทศไทย ประกอบด้วย 8 องค์ประกอบหลัก คือ การรองรับด้านกายภาพ การรองรับด้านสิ่งอำนวยความสะดวก การรองรับด้านนิเวศวิทยา การรองรับด้านจิตวิทยา การรองรับด้านสังคม วัฒนธรรม การรองรับด้านเศรษฐกิจ การรองรับด้านการจัดการ และการรองรับด้านประสบการณ์ และ 3) ข้อเสนอเชิงนโยบายในการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้าน มี 8 นโยบายหลัก และนโยบายย่อย มีค่าสัมประสิทธิ์โคเฮนแคปปาของความสอดคล้องกันระดับสอดคล้องกันมาก เท่ากับ 0.65 แสดงให้เห็นถึงการยอมรับข้อเสนอเชิงนโยบาย นำไปสู่การปฏิบัติในอนาคตได้

**คำสำคัญ:** การรองรับการท่องเที่ยว การท่องเที่ยวที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ยานพาหนะแบบบ้าน

รับบทความ: 1 สิงหาคม 2568

แก้ไขเสร็จ: 19 กันยายน 2568

ตอบรับบทความ: 8 ตุลาคม 2568

## The Policy Implication for Developing the Potential of Ecological Friendly Tourism for Recreational Vehicle at Tourism Attraction in Thailand

Patraporn Jansuri<sup>1\*</sup> Rachanon Taweepol<sup>2</sup> and Phitak Siriwong<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Program in Hospitality and Hotel Management College of Innovative Management Valaya Alongkorn Rajabhat University

<sup>2</sup>Program in Tourism, Hotel and Event Management Faculty of Management Science, Silpakorn University

\*Corresponding author E-mail: Patraporn@vru.ac.th

### Abstract

This research aims to: 1) examine the current challenges and surrounding conditions for ecological friendly tourism for recreational vehicles at tourism attraction in Thailand, 2) analyze the confirmatory factors that support for ecological friendly tourism for recreational vehicles at tourism attraction in Thailand, and 3) propose policy implications to enhance the potential for ecological friendly tourism for recreational vehicles at tourism attraction in Thailand. The study employed a research and development approach using a mixed-methods approach, comprising netnographic analysis, and in-depth interviews with 15 stakeholders from both the government and private sectors involved in the development of tourist attractions for recreational vehicles. Subsequently, confirmatory factor analysis was employed based on data from 840 tourists who had traveled using recreational vehicles in Thailand. In addition, data were collected through a focus group discussion, with 21 stakeholders, including representatives from government and private sectors, academics, and tourists. Cohen's Kappa statistic was utilized to evaluate the policy proposals.

The research findings revealed that: 1) Thai tourists are increasingly interested in traveling with recreational vehicles due to the diverse potential of tourist destinations in Thailand. However, there are still limitations in the capacity of tourist attractions, 2) the confirmatory factor analysis reveals eight major components of the ecological friendly tourism for recreational vehicles of tourism attraction in Thailand; physical carrying capacity, facility carrying capacity, ecological carrying capacity, psychological carrying capacity, social cultural carrying capacity, economic carrying capacity, managerial carrying capacity and experiential carrying capacity, and 3) Policy recommendations for recreational vehicles were categorized into 8 major policies and 24 sub-policies, with a Cohen's Kappa coefficient of 0.65. Thus, the finding demonstrates the acceptance of policies that will contribute to practices in the future.

**Keywords:** Tourism Carrying Capacity, Ecological Friendly Tourism, Recreational Vehicle

Received: 1 August 2025

Revised: 19 September 2025

Accepted: 8 October 2025

## บทนำ

การท่องเที่ยวเชิงนิเวศและธรรมชาติเป็นการท่องเที่ยวที่ฟื้นตัวเร็วที่สุดภายหลังสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ซึ่งเกี่ยวข้องกับกิจกรรมที่อาศัยสภาพแวดล้อม เริ่มจากการจัดกิจกรรมกลางแจ้ง การตั้งแคมป์ หรือแม้กระทั่งการเดินทางด้วยยานพาหนะแบบบ้าน (Recreational Vehicle: RV) ทำให้เกิดเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่แสวงหาประสบการณ์ธรรมชาติ (Ma et al., 2021) ถือเป็นรูปแบบการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เนื่องจากช่วยลดการพึ่งพาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ และสนับสนุนการกระจายตัวของนักท่องเที่ยวไปยังพื้นที่ธรรมชาติได้อย่างสมดุล Crabeck (2018) โดยยานพาหนะแบบบ้าน หมายถึง ยานพาหนะที่ถูกออกแบบหรือปรับแต่งให้สามารถใช้เป็นที่พักชั่วคราวระหว่างเดินทาง ครอบคลุมทั้ง รถบ้านเคลื่อนที่ (Motorhomes) รถแวนเคลื่อนที่ (Campervans) และ คาราวาน (Caravans) เป็นต้น

อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่า แนวโน้มการเติบโตของยานพาหนะแบบบ้านทั่วโลกได้รับความนิยม ตามการคาดการณ์อัตราการเติบโตร้อยละ 7.60 ระหว่างปี พ.ศ. 2562 ถึง พ.ศ. 2572 (Cheng, 2019) สำหรับประเทศไทยรูปแบบและพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวค้ำึงถึงความปลอดภัยด้านสุขภาพอนามัย จะเห็นได้จากภาครัฐส่งเสริมเปิดเส้นทางใหม่ในประเทศทั่วทุกภูมิภาค โดยอาศัยการพัฒนาและต่อยอดของรูปแบบการท่องเที่ยวกลางแจ้ง

ในปี พ.ศ. 2565 สำนักอุทยานแห่งชาติได้มีประกาศอนุญาตให้สามารถนำยานพาหนะแบบบ้านเข้าจอดตั้งแคมป์ได้ในพื้นที่ ได้แก่ อุทยานแห่งชาติขุนแจ อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ อุทยานแห่งชาติสุเทพ-ปุย อุทยานแห่งชาติอินทนนท์ อุทยานแห่งชาติทุ่งแสลงหลวง อุทยานแห่งชาติแม่เมย และอุทยานแห่งชาติหาดวนกร (กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช, 2565) แม้ว่าการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้านในประเทศไทยจะมีแนวโน้มการเติบโตที่ชัดเจน แต่ยังคงขาดการศึกษาเชิงนโยบายในหลายประเด็นสำคัญ ทั้งด้านความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน การกำหนดมาตรฐานบริการซึ่งเป็นประเด็นสำคัญที่ต้องได้รับการพัฒนาอย่างเป็นระบบ (ชนะใจ ต้นไทรทอง และ วงศ์ลัดดา วีระโพบูลย์, 2565)

จากช่องว่างงานวิจัยที่กล่าวมาข้างต้น นำมาสู่หัวข้อการวิจัยเรื่อง ข้อเสนอเชิงนโยบาย การพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมด้วยยานพาหนะแบบบ้าน ในประเทศไทย ผู้วิจัยเล็งเห็นถึงการพัฒนาและส่งเสริมในการพัฒนาแนวทางการบริหารพื้นที่ เพื่อให้มีความพร้อมและยกระดับพื้นที่สำหรับยานพาหนะแบบบ้านไปสู่มาตรฐานการบริการให้เกิดประโยชน์อย่างเป็นรูปธรรม

## วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาสภาพการณ์และปัญหาการรองรับการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมด้วยยานพาหนะแบบบ้าน ของแหล่งท่องเที่ยวในประเทศไทย
2. เพื่อวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันการรองรับการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมด้วยยานพาหนะแบบบ้าน ของแหล่งท่องเที่ยวในประเทศไทย
3. เพื่อเสนอข้อเสนองานนโยบายในการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมด้วยยานพาหนะแบบบ้านของแหล่งท่องเที่ยวในประเทศไทย

## ขอบเขตของการวิจัย

### ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

การวิจัยเชิงคุณภาพ ผู้วิจัยเก็บรวบรวมด้วยวิธีวิทยาแบบชาติพันธุ์วรรณนาทางอินเทอร์เน็ต (Netnography) จากนักท่องเที่ยวในพื้นที่สังคมออนไลน์ (Kozinets, 2002) ใช้ข้อมูลจากเฟซบุ๊กเพจของคนไทย จำนวน 12 เพจ กำหนดคุณสมบัติของกลุ่มตัวอย่าง อ้างอิงจากงานวิจัยของ อัญชลี หล่อนิล และ จันทิมา เขียวแก้ว (2562) คือ จำนวนผู้ติดตามเฟซบุ๊กเพจ มากกว่า 6,500 ราย ร่วมกับการสัมภาษณ์เชิงลึก กับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้าน คือ หัวหน้าอุทยานแห่งชาติ นักวิชาการ และ ผู้ประกอบการ รวมทั้งสิ้น 15 ท่าน และวิธีวิทยาการสนทนากลุ่มโดยเลือกผู้ให้ข้อมูลหลักที่มีประสบการณ์ แบ่งเป็น 3 กลุ่ม คือ กลุ่มวิชาการ กลุ่มภาครัฐและเอกชน และกลุ่มนักท่องเที่ยว รวมทั้งสิ้น 21 ท่าน

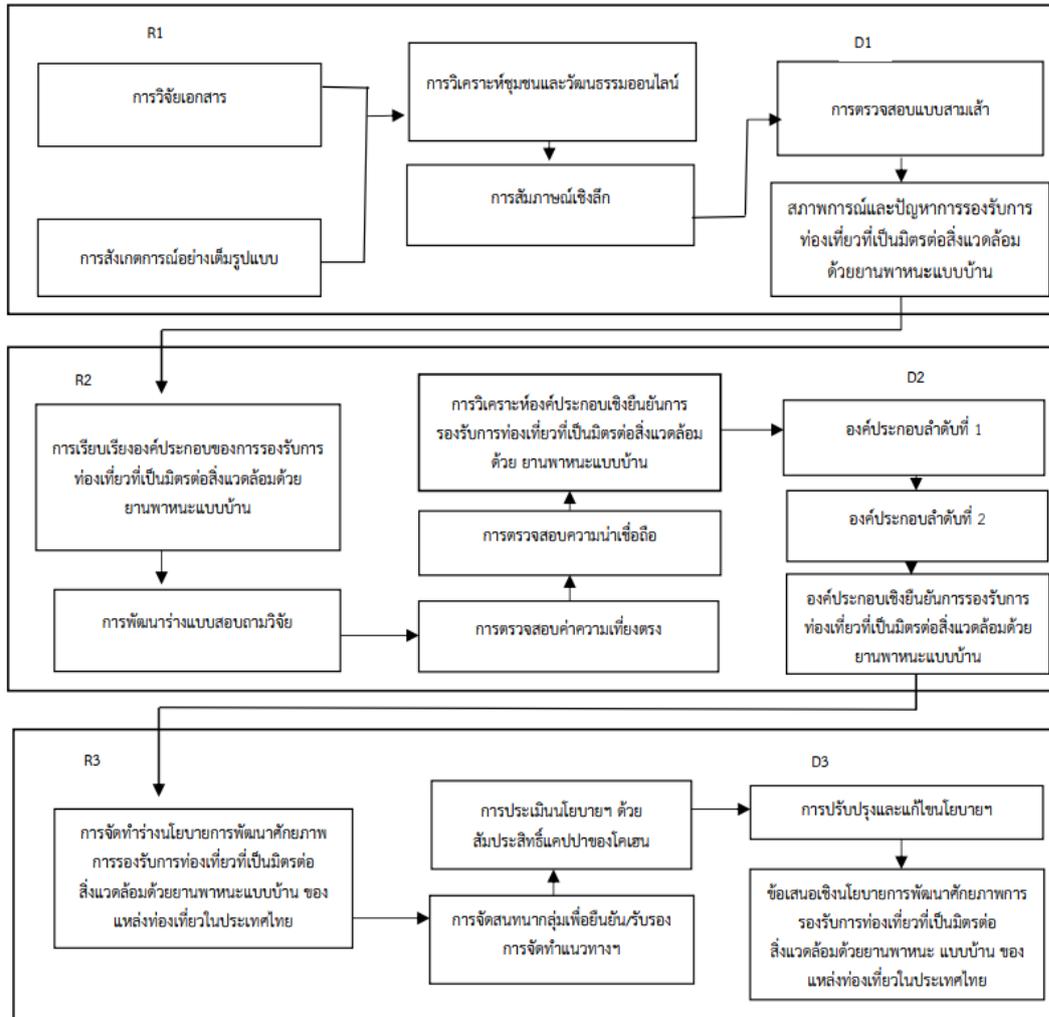
การวิจัยเชิงปริมาณผู้วิจัยใช้ขนาดกลุ่มตัวอย่างตามแนวทางของ Hair et al. (2010) จำนวนตัวแทนที่เหมาะสมในการนำมาวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันนั้นต้องมีอัตราส่วนอย่างน้อย จำนวน 10 ต่อ 1 พารามิเตอร์ เมื่อ นำไปคูณ 10 เท่า เท่ากับ 840 ตัวอย่าง ใช้วิธีการคัดเลือกแบบตามสะดวก (Convenience Selection) กำหนดเกณฑ์การคัดเลือกจากเงื่อนไขเพื่อให้ได้กลุ่มตัวอย่างที่มีคุณสมบัติที่เหมาะสม คือ ต้องเป็นผู้ที่เคยท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้านในประเทศไทยอย่างน้อย 1 ครั้ง

### ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

1. **ตัวแปรต้น** ได้แก่ ชีตความสามารถในการรองรับด้านกายภาพ ชีตความสามารถในการรองรับด้านสิ่งแวดล้อม ชีตความสามารถในการรองรับด้านนิเวศวิทยา ชีตความสามารถในการรองรับด้านจิตวิทยา ชีตความสามารถในการรองรับด้านสังคมวัฒนธรรม ชีตความสามารถในการรองรับด้านเศรษฐกิจ ชีตความสามารถในการจัดการ และชีตความสามารถในการรองรับเชิงประสบการณ์

## 2. ตัวแปรตาม ได้แก่ การรองรับการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมด้วยยานพาหนะแบบบ้าน ของแหล่งท่องเที่ยวในประเทศไทย

### กรอบแนวคิดในการวิจัย



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

### วิธีดำเนินการวิจัย

ผู้วิจัยได้ออกแบบการวิจัยเป็นการวิจัยและพัฒนา มีการแบ่งขั้นตอนการวิจัยเป็น 3 ขั้นตอน ดังนี้

### เครื่องมือการวิจัย

ขั้นตอนที่ 1 เพื่อศึกษาสภาพการณ์และปัญหาการรองรับการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมด้วยยานพาหนะแบบบ้านของแหล่งท่องเที่ยวในประเทศไทย เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ

ด้วยวิธีวิทยาแบบชาติพันธุ์วรรณาทางอินเทอร์เน็ต ร่วมกับการสัมภาษณ์เชิงลึก เป็นแนวคำถาม การสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง ได้ผ่านการรับรองจากศูนย์จริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ มหาวิทยาลัย ศิลปากร อ่างอิงเกณฑ์ของคำประกาศเฮลซิงกิ เวอร์ชัน 02 เลขที่โครงการ REC 66.1220-206-10973

ขั้นตอนที่ 2 เพื่อวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันการรองรับการท่องเที่ยวที่เป็นมิตร ต่อสิ่งแวดล้อม ด้วยยานพาหนะแบบบ้านของแหล่งท่องเที่ยวในประเทศไทย โดยใช้ข้อมูลจากการประยุกต์วิธีวิทยาแบบชาติพันธุ์วรรณาทางอินเทอร์เน็ต พัฒนาเป็นแบบสอบถามปลายเปิด พร้อมกับการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา จากผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 5 ท่าน และการวิเคราะห์ ค่าความเที่ยงของข้อคำถาม (Reliability) ของแบบสอบถามด้วยสัมประสิทธิ์แอลฟา (Coefficient) ของครอนบาช (Cronbach's Alpha Coefficient) ผลการทดสอบคุณภาพมีค่าความสอดคล้อง ของแบบสอบถามเท่ากับ 0.98

ขั้นตอนที่ 3 เพื่อการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ด้วยยานพาหนะแบบบ้านของแหล่งท่องเที่ยวในประเทศไทย เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ผ่านเทคนิค การเก็บรวบรวมข้อมูลแบบการสนทนากลุ่ม (Focus Group Discussion) เพื่อยืนยันผลและปรับปรุง ข้อเสนอเชิงนโยบาย ด้วยค่าสัมประสิทธิ์โคเฮนแคปปา (Cohen's Kappa)

### การรวบรวมข้อมูล

ขั้นตอนที่ 1 ผู้วิจัยเก็บข้อมูลจากเฟซบุ๊กเพจ ใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการ สัมภาษณ์เชิงลึก ผู้วิจัยได้คัดเลือกผู้ให้ข้อมูลหลัก โดยเลือกแบบเจาะจง จากกลุ่มผู้มีประสบการณ์ และความเชี่ยวชาญที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับภาครัฐและภาคเอกชน รวมทั้งสิ้น 15 ท่าน ในช่วงเดือน มกราคม-กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2567

ขั้นตอนที่ 2 ผู้วิจัยได้นำสภาพการณ์และปัญหาการรองรับการท่องเที่ยวที่เป็นมิตร ต่อสิ่งแวดล้อมด้วยยานพาหนะแบบบ้านของแหล่งท่องเที่ยวในประเทศไทย มาใช้ในการจัดทำ ข้อคำถามปลายเปิด โดยใช้การสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง คือ ผู้ที่เคยท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะ แบบบ้านในอุทยานแห่งชาติ รวมทั้งสิ้น 840 ท่าน ในเดือน พฤษภาคม - กรกฎาคม พ.ศ. 2567

ขั้นตอนที่ 3 ผู้วิจัยได้ชี้แจงข้อมูลเกี่ยวกับการวิจัยและวัตถุประสงค์ของการเข้าร่วม สนทนากลุ่ม โดยใช้แนวคำถามแบบปลายเปิด เพื่อให้สมาชิกในกลุ่มนำเสนอความคิดเห็น ซึ่งผู้วิจัยจะทำหน้าที่เป็นผู้จดบันทึก และสังเคราะห์ข้อมูลเพื่อนำไปสู่ข้อเสนอเชิงนโยบาย

### การวิเคราะห์ข้อมูล

ขั้นตอนที่ 1 ผู้วิจัยใช้การวิเคราะห์เนื้อหา โดยใช้การวิเคราะห์เชิงรหัส (Analytical Coding-based Methods) เป็นการอุปนัย (Induction) ผู้วิจัยเก็บข้อมูลมาจากภาคสนามพื้นที่ ออนไลน์ จากนั้นใช้วิเคราะห์แก่นสาระ (Thematic Analysis)

ขั้นตอนที่ 2 ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล ด้วยค่าสถิติพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation: SD) และวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน (Confirmatory Factor Analysis: CFA) โดยเป็นการจัดกลุ่มข้อมูลที่มีความสัมพันธ์กันไว้ในองค์ประกอบเดียวกัน

ขั้นตอนที่ 3 วิเคราะห์ข้อมูลด้วยวิธีการสนทนากลุ่ม ด้วยสัมประสิทธิ์ไคเฮนแคปปา โดยให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 5 ท่าน เพื่อยืนยันและปรับปรุงแก้ไขข้อเสนอเชิงนโยบาย

## ผลการวิจัย

ขั้นตอนที่ 1 เพื่อศึกษาสภาพการณ์และปัญหาการรองรับการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมด้วยยานพาหนะแบบบ้าน ของแหล่งท่องเที่ยวในประเทศไทย พบว่า

1. ด้านทรัพยากรการท่องเที่ยวและสิ่งแวดล้อม พบว่า นักท่องเที่ยวนิยมท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้าน แหล่งท่องเที่ยวเผชิญปัญหาความเสื่อมโทรมของสิ่งแวดล้อมจากการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวและโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่เหมาะสม

2. ด้านยานพาหนะแบบบ้าน พบว่า นักท่องเที่ยวนิยมยานพาหนะแบบบ้านเพิ่มขึ้น โดยยังไม่มีหน่วยงานกำกับดูแลอย่างเป็นระบบ อีกทั้งข้อจำกัดด้านกฎหมาย ภาษี และการจดทะเบียน ขณะเดียวกันการควบคุมระบบความปลอดภัยของการดัดแปลงยานพาหนะ

3. ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก พบว่า ในประเทศไทยยังขาดการเชื่อมโยงจุดจอด อีกทั้งขาดการแบ่งโซนจุดจอด นอกจากนี้ ในแต่ละพื้นที่ยังไม่มีความพร้อมของการเชื่อมต่อระบบไฟฟ้า

4. ด้านจุดจอดยานพาหนะแบบบ้าน พบว่า จุดจอดในประเทศไทยมีโครงสร้างพื้นฐานรองรับยานพาหนะแบบบ้าน แต่ยังขาดการแบ่งโซนพื้นที่ และขาดการบำรุงรักษา

5. ด้านการจัดการ พบว่า การจัดการจุดจอดยานพาหนะแบบบ้านในประเทศไทยมีการพัฒนาเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว กำหนดเก็บค่าธรรมเนียมและกำหนดกฎระเบียบด้านความปลอดภัยและความยั่งยืน อย่างไรก็ตาม ยังคงประสบปัญหาค่าธรรมเนียมไม่เป็นมาตรฐาน

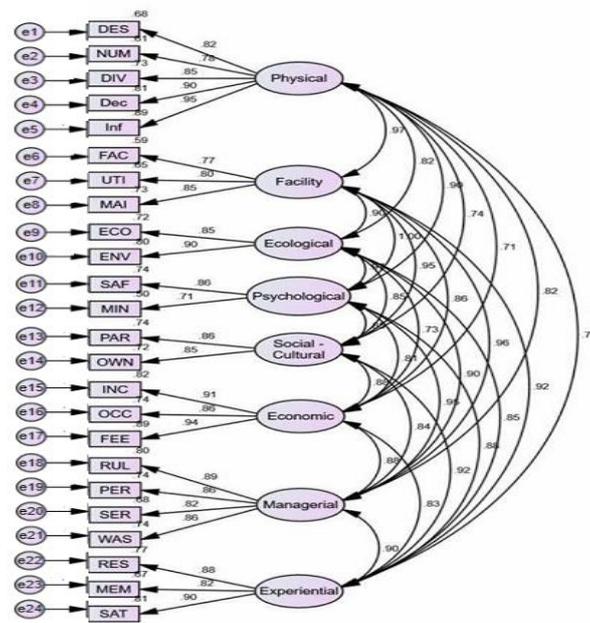
6. ด้านประสบการณ์และกิจกรรม พบว่า การท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้านตอบสนองความต้องการประสบการณ์ใหม่และการพักผ่อนร่วมกับครอบครัว ทั้งนี้ยังประสบปัญหาการประชาสัมพันธ์ที่ทั่วถึง

ขั้นตอนที่ 2 เพื่อวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันการรองรับการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมด้วยยานพาหนะแบบบ้านของแหล่งท่องเที่ยวในประเทศไทย ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบ พบว่า ตัวแปรศึกษาทุกรายการสามารถจัดเข้าองค์ประกอบได้ใหม่ 8 องค์ประกอบ 24 ตัวแปรสังเกต โดยโครงสร้างทั้งหมดมีค่าน้ำหนักองค์ประกอบ (Factor Loading) อยู่ระหว่าง 0.470 - 0.786 ซึ่งถือว่ามีนัยสำคัญในทางปฏิบัติ และจำแนกองค์ประกอบได้ 8 องค์ประกอบ

ได้แก่ องค์ประกอบการรองรับด้านกายภาพ จำนวน 5 ตัวแปรสังเกต คือ ด้านออกแบบจุดจอด ยานพาหนะแบบบ้าน ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการจัดตกแต่งภูมิทัศน์ ด้านการแบ่งพื้นที่จุดจอด ด้านออกแบบจุดจอด และด้านการประเมินจำนวนนักท่องเที่ยว องค์ประกอบด้านการรองรับ ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก จำนวน 3 ตัวแปรสังเกต คือ ด้านสิ่งอำนวยความสะดวก ด้านระบบ สาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน และด้านการบำรุงรักษา องค์ประกอบด้านการรองรับด้านนิเวศวิทยา จำนวน 2 ตัวแปรสังเกต คือ ด้านทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม และด้านความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม องค์ประกอบด้านการรองรับด้านจิตวิทยา จำนวน 2 ตัวแปรสังเกต คือ ด้านความปลอดภัยต่อจิตใจ และด้านความรู้สึกต่อจิตใจ องค์ประกอบด้านการรองรับด้านสังคม วัฒนธรรม จำนวน 2 ตัวแปรสังเกต คือ ด้านการมีส่วนร่วม และด้านอัยศาสตร์โมเดิร์นของผู้ให้บริการ องค์ประกอบ ด้านการรองรับด้านเศรษฐกิจ จำนวน 3 ตัวแปรสังเกต คือ ด้านการสร้างรายได้ ด้านอาชีพ ส่งเสริมการท่องเที่ยว และด้านค่าธรรมเนียมจุดจอด องค์ประกอบด้านการรองรับด้านการจัดการ จำนวน 4 ตัวแปรสังเกต คือ ด้านกฎระเบียบ ด้านบุคลากร ด้านการให้บริการ และด้านการจัดการขยะ องค์ประกอบด้านการรองรับด้านประสบการณ์ จำนวน 3 ตัวแปรสังเกต คือ ด้านกิจกรรมส่งเสริม สิ่งแวดล้อม ด้านกิจกรรมส่งเสริมความทรงจำใหม่ และด้านความพึงพอใจและกลับมาซ้ำ

ผลการทดสอบข้อมูลด้วยค่า KMO (Kaiser-Meyer Oikin Measure of Sampling Adequacy) ซึ่งเป็นค่าที่ใช้วัดความเหมาะสมของข้อมูล พบว่า KMO = 0.895 ซึ่งมากกว่า 0.80 แสดงว่าชุดตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้มีความเหมาะสมในระดับมาก และผลการทดสอบ Bartlett's Test of Sphericity พบว่า ตัวแปรต่างมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.00 แสดงว่าเป็นค่าที่มีความเหมาะสมสามารถวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันได้ต่อไป

จากการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันของตัวแปรทั้ง 8 องค์ประกอบ พบว่า ผลลัพธ์ของ CFA เมื่อปรับรูปแบบการวัดจนได้ค่าดัชนีที่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานเป็นอย่างดี โดยมีค่าไค-สแควร์ (Chi-Square) มีค่า 141.705 มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ  $p\text{-value} = 0.61$  ค่าไค-สแควร์สัมพัทธ์ (Chi-Square /df) = 1.557, CFI = 0.998, GFI = 0.986, AGFI = 0.954, NFI = 0.894, RMSEA = 0.026 ซึ่งเป็นค่ามาตรฐานสูง แสดงว่า องค์ประกอบการรองรับ การท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมด้วยยานพาหนะแบบบ้านของแหล่งท่องเที่ยว ในประเทศไทย มีความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ในระดับดี และพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรแฝง ระหว่างกัน พบว่า ทุกตัวแปรมีความสัมพันธ์ต่อกันเชิงบวกอย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 ทั้งนี้จากการศึกษาวิจัยนี้เป็นการศึกษาการรองรับการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ด้วยยานพาหนะแบบบ้านของแหล่งท่องเที่ยวในประเทศไทย ส่งผลให้เกิดองค์ความรู้ใหม่เกี่ยวกับ องค์ประกอบสำคัญที่สามารถพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในประเทศไทย เพื่อรองรับกลุ่มนักท่องเที่ยว ยานพาหนะแบบบ้านได้อย่างเหมาะสม แสดงในแผนภาพที่ 2



ภาพที่ 2 องค์ประกอบเชิงยืนยันการรองรับการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมด้วยยานพาหนะแบบบ้านของแหล่งท่องเที่ยว ในประเทศไทย

วัตถุประสงค์ที่ 3 เพื่อเสนอข้อเสนอเชิงนโยบายทางศักยภาพการรองรับการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมด้วยยานพาหนะแบบบ้าน ของแหล่งท่องเที่ยวในประเทศไทย พบว่า นโยบายจากการสนทนากลุ่มควบคู่กับ การวิเคราะห์ค่าสถิติ Cohen's Kappa สามารถกำหนดเป็น 8 ข้อเสนอเชิงนโยบาย ดังนี้

นโยบายที่ 1 ด้านการรองรับด้านกายภาพ ควรกำหนดแนวทางการออกแบบจุดจอดที่เหมาะสม โดยจัดสรรพื้นที่ให้มีระยะห่างที่เหมาะสม ควบคู่กับการประเมินจำนวนนักท่องเที่ยวจัดแบ่งพื้นที่จอดให้เป็นสัดส่วน เชื่อมโยงกับระบบสาธารณูปโภคและสถานที่ท่องเที่ยวใกล้เคียง ส่งเสริมการออกแบบภูมิทัศน์ที่กลมกลืนกับธรรมชาติ พร้อมทั้งพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน

นโยบายที่ 2 ด้านการรองรับด้านสิ่งแวดล้อมควรให้ความสำคัญ ควรดำเนินการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกที่เพียงพอ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ควรกำหนดแผนการบำรุงรักษาสิ่งอำนวยความสะดวกและระบบสาธารณูปโภคอย่างต่อเนื่อง เพื่อยกระดับมาตรฐานการบริการ

นโยบายที่ 3 ด้านการรองรับด้านนิเวศวิทยา เสนอให้ดำเนินการจัดการทรัพยากรธรรมชาติในพื้นที่ท่องเที่ยว โดยคำนึงถึงการอนุรักษ์ทรัพยากรที่มีจำกัด พร้อมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันและประเมินการใช้ทรัพยากรให้สอดคล้องกับสิ่งแวดล้อม

นโยบายที่ 4 ด้านการรองรับด้านจิตวิทยาอย่างมีประสิทธิภาพ เสนอให้ดำเนินการจัดเตรียมมาตรการด้านความปลอดภัยในพื้นที่ท่องเที่ยวที่ใช้ยานพาหนะแบบบ้าน พร้อมทั้งส่งเสริมการออกแบบสภาพแวดล้อมและกิจกรรมเสริมสร้างความผ่อนคลาย

นโยบายที่ 5 ด้านการรองรับด้านสังคมและวัฒนธรรม เสนอให้ดำเนินการมีส่วนร่วมระหว่างนักท่องเที่ยว ชุมชนท้องถิ่น ผ่านการจัดสรรพื้นที่ส่วนกลางสำหรับกิจกรรมปลูกจิตสำนึก พร้อมทั้งจัดตั้งคณะกรรมการชุมชนและแหล่งท่องเที่ยวเพื่อกำกับดูแลและตัดสินใจเชิงนโยบาย

นโยบายที่ 6 ด้านการรองรับด้านเศรษฐกิจ เสนอให้ดำเนินการสร้างรายได้และส่งเสริมการเชื่อมโยงธุรกิจท้องถิ่น ตลอดจนสร้างอาชีพใหม่และอาชีพเสริม นอกจากนี้ควรกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้จุดจอดอย่างเป็นธรรมและเหมาะสม เพื่อกระจายรายได้ได้อย่างยั่งยืน

นโยบายที่ 7 ด้านการรองรับด้านการจัดการ เสนอให้ใช้กฎระเบียบที่ชัดเจนเพื่อรักษาความเป็นระเบียบและปกป้องสิ่งแวดล้อม จัดตั้งโครงสร้างโดยแบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบอย่างชัดเจน และพัฒนาทักษะด้านการให้บริการและการดูแลพื้นที่ พัฒนาระบบการสำรองจุดจอด

นโยบายที่ 8 การรองรับด้านประสบการณ์ ควรมุ่งเน้นการส่งเสริมกิจกรรมที่มีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม โดยการจัดกิจกรรมที่กระตุ้นจิตสำนึก รวมถึงกิจกรรมที่สร้างประสบการณ์ใหม่ ๆ การให้บริการที่มีคุณภาพและการจัดการข้อร้องเรียนอย่างมีประสิทธิภาพ

การวิจัยครั้งนี้ มีความใหม่อยู่ที่การสร้างกรอบนโยบายเชิงประจักษ์สำหรับการพัฒนาการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้านในประเทศไทย ซึ่งได้มาจากการสนทนากลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และการตรวจสอบความสอดคล้องด้วยค่าสถิติ Cohen's Kappa ทำให้นโยบายทั้ง 8 ด้าน มีจำนวนทั้ง 24 ตัวบ่งชี้ โดยอาศัยผู้ประเมิน 5 คน จากการพิสูจน์สมการมีค่าสัมประสิทธิ์ โคเฮนแคปปา ที่ระดับ 0.65 แสดงว่า นโยบายมีความสอดคล้องระดับมาก น่าเชื่อถือ และสามารถนำไปประยุกต์ใช้เชิงปฏิบัติได้จริง นับเป็นการเติมเต็มช่องว่างของงานวิจัยที่ผ่านมา ที่ยังไม่มีข้อเสนอเชิงนโยบายแบบบูรณาการสำหรับการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้าน ในบริบทประเทศไทย

### อภิปรายผลการวิจัย

1. การท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้าน นักท่องเที่ยวชาวไทยมีความสนใจการท่องเที่ยวมากขึ้น เนื่องจากแหล่งท่องเที่ยวมีศักยภาพที่หลากหลาย อย่างไรก็ตาม แหล่งท่องเที่ยวยังคงประสบข้อจำกัดด้านความสามารถในการรองรับ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความท้าทาย โดยเฉพาะในมิติด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อม พื้นที่จุดจอดที่ใกล้ชุมชนชาติมีความเปราะบางต่อผลกระทบเชิงสิ่งแวดล้อม เช่น ปัญหาขยะและการใช้พื้นที่เกินขีดความสามารถ ซึ่งสอดคล้องกับ Agathe et al. (2021) ที่พบว่าพื้นที่ใกล้สถานที่ท่องเที่ยวมักเผชิญปัญหาการรองรับที่มักไม่สามารถรองรับปริมาณขยะและยานพาหนะที่ได้รับความนิยมเพิ่มขึ้น สอดคล้องกับงานวิจัยของ Filipe et al. (2018) พบว่าการกำหนดให้จุดจอด หลายแห่งมีจุดจอดจำนวนจำกัด สิ่งอำนวยความสะดวก ระบบไฟฟ้าไม่เพียงพอ สำหรับประเทศไทย การขาดนโยบายด้านการจัดสรรพื้นที่จุดจอด และการประเมิน จำนวนผู้มาเยือนยังไม่มีทิศทางที่ชัดเจน สอดคล้องกับ Crabeck (2018) ที่พบว่า

ปัญหาการแออัดของนักท่องเที่ยวปัจจุบันสำคัญที่กระทบต่อการจัดการทรัพยากร ส่งผลให้การบริหารจัดการไม่สามารถควบคุมจำนวนผู้ใช้บริการ ซึ่งสอดคล้องกับข้อเสนอของ Marion et al. (2018) ที่พบว่าการบริหารที่ตั้งแคมป์ควรคำนึงถึงกลยุทธ์เชิงนโยบายและระบบควบคุมการเข้าถึงพื้นที่ แม้ว่าประเทศไทยจะมีกิจกรรมรองรับที่ช่วยเสริมประสบการณ์นักท่องเที่ยว แต่ยังคงขาดกลไกในการเชื่อมโยงกิจกรรม สอดคล้องกับ Bernaki and Marso (2023) พบว่าการจัดการเชิงประสบการณ์เป็นสิ่งสำคัญต่อการสร้างสมดุลในสร้างประสบการณ์และจิตสำนึก จะเห็นได้ว่าการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้านในประเทศไทยยังเผชิญปัญหาการรองรับ หากไม่มีการวางแผนการพัฒนาอาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและคุณภาพประสบการณ์

2. องค์ประกอบการพัฒนาศักยภาพการรองรับการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมด้วยยานพาหนะแบบบ้านของแหล่งท่องเที่ยว ในประเทศไทย จากการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน สามารถอภิปรายผลได้ ดังนี้

2.1 องค์ประกอบการรองรับด้านกายภาพ การแบ่งพื้นที่เป็นโซนต่าง ๆ ที่ชัดเจน ออกแบบให้มีระยะห่างเพื่อความเป็นส่วนตัว ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่า นักท่องเที่ยวแบบบ้านในบริบทประเทศไทยให้ความสำคัญกับความเป็นส่วนตัวและการจัดระเบียบพื้นที่เป็นอันดับแรก สอดคล้องกับงานวิจัยของ Mara (2022) พบว่า ในมิติของหลักการออกแบบพื้นที่ ที่เน้นการสร้างความปลอดภัยกับธรรมชาติ และการให้ความสำคัญกับความเป็นส่วนตัว นอกจากนี้ ยังสอดคล้องกับ Skiniti et al. (2024) พบว่า พื้นที่จอดรถเป็นส่วนตัวและโซนบริการมีพัฒนาที่สมดุลสิ่งแวดล้อมเป็นสิ่งสำคัญ การพัฒนาองค์ประกอบด้านกายภาพจึงควรออกแบบพื้นที่ท่องเที่ยวที่ยั่งยืนในบริบทประเทศไทย

2.2 องค์ประกอบการรองรับด้านสิ่งแวดล้อมความสะดวก เป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อความพึงพอใจและการตัดสินใจกลับมาเยือนซ้ำของนักท่องเที่ยว การจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวก จัดให้มีห้องน้ำสะอาด เพื่อให้สามารถรองรับนักท่องเที่ยว สอดคล้องกับงานวิจัย Hong et al. (2018) พบว่า การตั้งแคมป์ต้องมีพื้นที่บริการที่จัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการพักผ่อนและเพลิดเพลินอย่างเพียงพอ วิเคราะห์ได้ว่าการเปลี่ยนแปลงค่านิยมของนักท่องเที่ยวไทยในยุคปัจจุบันที่ต้องการความสะดวกสบายและความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมไปพร้อมกัน

2.3 องค์ประกอบการรองรับด้านนิเวศวิทยา มีความโดดเด่นและเป็นเอกลักษณ์ของการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้าน ให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ รวมถึงการใช้ภาชนะที่ทำจากวัสดุธรรมชาติ สอดคล้องกับงานวิจัยของ Ajuhari et al. (2023) พบว่า พื้นที่ตั้งมักเป็นสภาพแวดล้อมที่ได้รับการอนุรักษ์ และมีกิจกรรมส่งเสริมความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม แสดงให้เห็นว่าในบริบทประเทศไทย การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมไม่สามารถแยกออกจากประสบการณ์การท่องเที่ยว

2.4 องค์ประกอบการรองรับด้านจิตวิทยา มีบทบาทสำคัญต่อการสร้างประสบการณ์ท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ การจัดการความปลอดภัยโดยการจัดเวรยามอย่างเป็นระบบ สอดคล้องกับงานวิจัย Ko and Song (2021) พบว่า ความปลอดภัย ความมั่นคงส่งผลกระทบต่อความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวในระดับมาก ในบริบทประเทศไทย การออกแบบพื้นที่ท่องเที่ยวแบบบ้านควรคำนึงถึงทัศนียภาพที่ส่งเสริมความสงบ ความปลอดภัย และการเยียวยาจิตใจ

2.5 องค์ประกอบการรองรับด้านสังคมวัฒนธรรม พบว่า จุดจอยานพาหนะแบบบ้าน การร่วมมือและการมีส่วนร่วมของชุมชนและมีบทบาทในการกำหนดแนวทาง รวมถึงส่งเสริมอรรถาธิบายมิติ สอดคล้องกับงานวิจัย Wang et al. (2021) พบว่า การมีส่วนร่วมของชุมชนช่วยส่งเสริมความเป็นเจ้าของและความรับผิดชอบร่วมกัน มีอิทธิพลเชิงบวกต่อการพัฒนาท่องเที่ยว สะท้อนให้เห็นว่า การท่องเที่ยวแบบบ้านในบริบทประเทศไทยไม่ได้เป็นเพียงกิจกรรมพักผ่อนหย่อนใจ แต่เป็นพื้นที่ของการปฏิสัมพันธ์ทางสังคมและการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมระหว่างนักท่องเที่ยวและชุมชนท้องถิ่น

2.6 องค์ประกอบการรองรับด้านเศรษฐกิจ มีบทบาทสำคัญในการสร้างความยั่งยืนของการท่องเที่ยวแบบบ้าน ช่วยให้ชุมชนได้รับประโยชน์โดยตรง จากการเพิ่มรายได้ และการจัดเก็บค่าธรรมเนียมอย่างเหมาะสม สอดคล้องกับงานวิจัย Winter et al. (2019) พบว่า รายได้และการจ้างงานเกิดขึ้นในท้องถิ่น ผ่านการทำงานในด้านบริการจุดจอดตั้งแคมป์ สะท้อนให้เห็นว่า ชุมชนสามารถกำหนดราคาที่เหมาะสมคุณค่าที่แท้จริงของบริการและช่วยสร้างรายได้ที่เพียงพอต่อการดำเนินงานอย่างยั่งยืน

2.7 องค์ประกอบการรองรับด้านการจัดการ เป็นปัจจัยสำคัญที่เชื่อมโยงและสนับสนุนองค์ประกอบอื่น ๆ ทั้งหมด จุดจอยานพาหนะแบบบ้านควรจัดหาระบบจองพื้นที่จอดล่วงหน้า มีกฎระเบียบที่ชัดเจน และส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างรับผิดชอบ สอดคล้องกับงานวิจัย Marion (2023) พบว่า เทคนิคของการจัดการพื้นที่ตั้งจุดจอด จำเป็นต้องมีการศึกษาคัดกรองพื้นที่ เพื่อออกแบบแนวทางในการจัดการที่ดีที่สุด สะท้อนให้เห็นว่า การท่องเที่ยวในบริบทประเทศไทย คือ การบูรณาการเทคโนโลยีดิจิทัลเข้ากับการจัดการท่องเที่ยวแบบบ้าน

2.8 องค์ประกอบการรองรับด้านประสบการณ์ เป็นผลลัพธ์สุดท้ายที่เกิดจากการบูรณาการขององค์ประกอบอื่น ๆ ทั้งหมด จุดจอยานพาหนะแบบบ้านมีการจัดกิจกรรมที่แปลกใหม่ ควบคู่กับกิจกรรมส่งเสริมความรับผิดชอบต่อสังคม สอดคล้องกับงานวิจัย จิราวรรณ สมหวัง (2564) ที่พบว่า การพัฒนาศักยภาพของการท่องเที่ยวจำเป็นต้องมีการเตรียมความพร้อมของสถานที่และกิจกรรมต่าง ๆ โดยส่งเสริมให้มีรูปแบบกิจกรรมที่หลากหลาย สะท้อนให้เห็นว่า ในบริบทประเทศไทย ประสบการณ์การท่องเที่ยวที่มีคุณภาพไม่ได้เกิดจากองค์ประกอบใดองค์ประกอบหนึ่ง แต่เป็นผลมาจากการบูรณาการขององค์ประกอบทั้งหมด

3. นโยบายการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้าน ของแหล่งท่องเที่ยวในประเทศไทย สามารถกำหนดข้อเสนอเชิงนโยบายเพื่อพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้านของแหล่งท่องเที่ยวในประเทศไทยได้ 8 ด้าน ซึ่งแต่ละด้านมีความสัมพันธ์เกี่ยวพันกัน และสอดคล้องกับแนวคิดการรองรับการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน นโยบายด้านการรองรับทางกายภาพ มุ่งเน้นการออกแบบพื้นที่จุดจอดโดยใช้วัสดุที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม มีความลาดชันไม่เกินร้อยละ 10.00 และกำหนดขนาดพื้นที่จุดจอดมาตรฐาน 6–12 เมตร ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ วิชิราภรณ์ เชื้อชา และคณะ (2566) ที่เสนอว่าความลาดชันไม่ควรเกินร้อยละ 8.00 เพื่อความปลอดภัย และลดการกัดเซาะของดิน แต่จากการพิจารณาภูมิประเทศของประเทศไทย โดยเฉพาะภาคเหนือ การปรับเกณฑ์เป็นร้อยละ 10.00 ถือเป็น การสร้างความปลอดภัยและสอดคล้องกับลักษณะภูมิประเทศจริง สำหรับนโยบายด้านสิ่งอำนวยความสะดวก มุ่งเน้นการจัดระบบไฟฟ้าที่รองรับกำลัง 30–50 แอมป์ พร้อมการบำรุงรักษาอย่างต่อเนื่อง สอดคล้องกับ Wong et al. (2021) ที่ชี้ให้เห็นว่าการเตรียม สิ่งอำนวยความสะดวกและการปรับปรุงต่อเนื่องเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างความมั่นใจให้กับ นักท่องเที่ยว โดยเฉพาะในบริบทภูมิอากาศร้อนชื้นของประเทศไทย นโยบายด้านนิเวศวิทยา เน้นการป้องกันผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เช่น จำกัดพื้นที่พัฒนาไม่เกินร้อยละ 30.00 และจัดโซนพื้นที่ ตามกำลังรับรอง ซึ่งสอดคล้องกับ Brochado and Pereira (2017) ว่าการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการจัดโซนสามารถลดความเสี่ยงต่อความเสื่อมโทรมของระบบนิเวศและชุมชนท้องถิ่น สำหรับนโยบายด้านจิตวิทยา มุ่งสร้างความรู้สึกปลอดภัยและผ่อนคลายให้กับนักท่องเที่ยวผ่าน มาตรการ ด้านความปลอดภัยและกิจกรรมลดความเครียด ซึ่งสอดคล้องกับ Zhang et al. (2023) ที่ระบุว่าความปลอดภัยเป็นปัจจัยสำคัญในการเลือกสถานที่และสร้างประสบการณ์ที่มีคุณภาพ นโยบายด้านสังคมและวัฒนธรรม มุ่งเน้นการมีส่วนร่วมของชุมชนผ่านการจัดตั้งคณะกรรมการ จำนวน 8–12 คน ตามข้อเสนอของ ภัทรพร ทิพย์มงคล และคณะ (2567) พบว่า การสร้างกลไก มีส่วนร่วมช่วยให้ชุมชนรู้สึกเป็นเจ้าของและลดความขัดแย้งภายในชุมชน ทั้งนี้ นโยบายด้านเศรษฐกิจ เน้นการคัดเลือกบุคลากรในชุมชน 3–5 คน และจัดระบบแบ่งปันรายได้โปร่งใส ซึ่งสอดคล้องกับ Subying and Yoopetch (2023) ว่าการกระจายผลประโยชน์อย่างเป็นธรรมช่วยสร้างความไว้วางใจ และสนับสนุนการพัฒนาการท่องเที่ยวในระยะยาว สำหรับนโยบายด้านการจัดการ มุ่งเน้นการบริหาร เชิงระบบ กำหนดโครงสร้างบุคลากร 10–12 คน และข้อบังคับชัดเจน สอดคล้องกับ Young (2018) ที่ระบุว่า การวางกฎข้อบังคับ และการติดตามผลเป็นกลไกสำคัญในการป้องกันปัญหาสิ่งแวดล้อม และเพิ่มคุณภาพประสบการณ์นักท่องเที่ยว และนโยบายด้านประสบการณ์ มุ่งสร้างกิจกรรมการเรียนรู้ ไม่น้อยกว่า 3 กิจกรรมในแต่ละพื้นที่ เน้นความหลากหลาย และการเรียนรู้ผ่านการลงมือทำจริง ซึ่งสอดคล้องกับ Rodgers et al. (2023) ที่พบว่ากิจกรรมเชิงประสบการณ์ช่วยกระตุ้นการมีส่วนร่วม และเพิ่มโอกาสการกลับมาเยือนซ้ำ ดังนั้นข้อเสนอเชิงนโยบายทั้ง 8 ด้านนี้สามารถบูรณาการ

และเป็นแนวทางสำคัญในการพัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้านของแหล่งท่องเที่ยวในประเทศไทยอย่างยั่งยืน โดยเน้นความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ความปลอดภัย และการสร้างคุณค่าทางสังคมและเศรษฐกิจให้กับชุมชนท้องถิ่น

### ข้อเสนอแนะการวิจัย

#### ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

1. ผู้ประกอบการพื้นที่จุดจอดยานพาหนะแบบบ้าน สามารถนำข้อเสนอเชิงนโยบาย รวมถึงการจัดเตรียมพื้นที่ที่สามารถรองรับกิจกรรมท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้านให้เป็นรูปธรรม และนำไปใช้ได้จริง

2. ภาครัฐ ควรสนับสนุนให้มีมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมผ่านกระบวนการออกแบบ โครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก อีกทั้งยังเป็นต้นแบบในการจัดการการรองรับพื้นที่ และการให้บริการ ก่อให้เกิดการยกระดับมาตรฐานการบริการ

#### ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

นักวิจัยควรสำรวจประสบการณ์และความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้าน การวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและแนวทางการจัดการพื้นที่อย่างยั่งยืน เพื่อการเปรียบเทียบมาตรฐานบริการและนโยบายจากต่างประเทศนำแนวทางปฏิบัติที่เหมาะสม

### เอกสารอ้างอิง

- กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช. (2565). รายงานแผนปฏิบัติการประจำปี 2565 อุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่าและพันธุ์พืช 2565. สำนักแผนงานและสารสนเทศ.
- จิราวรรณ สมหวัง. (2564). การมีส่วนร่วมของชุมชนในการพัฒนารูปแบบการบริหารจัดการธุรกิจโฮมสเตย์ตามแนวทางการท่องเที่ยวชุมชน OTOP นวัตกรรม: กรณีศึกษา ต.เขาสมอคอน อ.ท่าม่วง จ.ลพบุรี. วารสารการบัญชีและการจัดการ, 13(3), 170-187.
- ชนะใจ ต้นไทรทอง และวงศ์ศักดิ์ดา วีระไพบุลย์. (2565). แนวทางการพัฒนาการท่องเที่ยวรถอาร์วีในประเทศไทย. สยามวิชาการ, 2(41), 1-19.
- ภัทรพร ทิพย์มงคล, ระชานนท์ ทวีผล และพิทักษ์ ศิริวงศ์. (2567). การพัฒนารูปแบบแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อการรองรับการท่องเที่ยวด้วยยานพาหนะแบบบ้านของประเทศไทย. วารสารวิจัยการบริหารการพัฒนา, 14(4), 1431-1446.
- วิชิราภรณ์ เชื้อชา, นภวรรณ สุวานกาญจน์ พงษ์เขียว และสุภัทรา ถีกสถิตย์. (2566). รูปแบบการพัฒนาและการจัดการพื้นที่พักแรมด้วยรถบ้านในอุทยานแห่งชาติของประเทศไทย. วารสารการจัดการสิ่งแวดล้อม, 19(1), 91-109.

- อัญชลี หล่อนิล และจันทิมา เขียวแก้ว. (2562). การใช้สื่อสังคมออนไลน์เพื่อการสื่อสารการตลาดในกลุ่มธุรกิจผู้เลี้ยงกระบองเพชร. ใน *การประชุมนำเสนอผลงานวิจัยบัณฑิตศึกษาระดับชาติ ครั้งที่ 14* (น. 274–285). มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย.
- Agathe, C., Gal, G., & Assaf, S. (2021). Exploring biodiversity and users of campsites in desert nature reserves to balance between social values and Ecological impacts. *Science of the Total Environment*, 770(145255), 1–12.
- Ajuhari, Z., Aziz, A., Yaakob, S., Abu Bakar, S., & Mariapan, M. (2023). Systematic Literature Review on Methods of Assessing Carrying Capacity in Recreation and Tourism Destinations. *Sustainability*. 15(4), 1–20.
- Bernaki, W., & Marso, S. (2023). Tourist experience in destinations: Rethinking a conceptual framework of destination experience. *Journal of Marketing Research and Case Studies*, 2023, 3–19.
- Brochado, A., & Pereira, C. (2017). Comfortable experiences in nature accommodation: Perceived quality in Glamping. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 17(3), 77–83.
- Cheng, K. (2019). The novelty space exploration on RV tourists in China. *Proceedings of the International Conference on Education, Management and Social Science*, 3, 86–91.
- Crabeck, S. (2018). Impact of recreational activities on an unmanaged alpine campsite: The case of Kuro-dak campsite: Daisetsuzan Park, Japan. *Environments*, 6(3), 1–19.
- Filipe S., Santos, C., & Barbosa, B. (2018). Tourists' motivations and obstacles for choosing glamping: An exploratory study. In P. Hájek (Eds.), *The CBU International Conference on Innovations in Science and Education: Vol. 6. CBU International Conference Proceedings 2018* (pp. 113–119). <https://doi.org/10.12955/cbup.v6.1142>
- Hair, J. F., Black, W. C., Babin, B. J., & Anderson, R. E. (2010). *Multivariate Data Analysis*. Prentice Hall.
- Hong, D., Hua, D., Qing-qing, G., & Xiao-nan, L. (2018). Spatial Structure Characteristics and Site Optimization for Self-driving Camping in Shaanxi Province. *China Journal of Highway and Transport*, 31(11), 205–213.
- Ko, Y. D., & Song, B. D. (2021). Application of UAVs for tourism security and safety. *Asia Pacific Journal of Marketing and Logistics*, 33(8), 1829–1843.
- Kozinets, R. (2002), The Field Behind the Screen: Using Netnography for Marketing Research in Online Communities, *Journal of Marketing Research*, 39(1), 61–72.

- Ma, S. , Craig C. , Scott, D. , & Feng, S. ( 2021). Global Climate Resources for Camping and Nature-Based Tourism. *Tourism and Hospitality*, 2(4), 365–379.
- Mara, S. (2022). Camping Tourism as a Solution for Adaptation during the COVID-19 Pandemic. *Business and Tourism student working papers*, 14(6), 81–92.
- Marion, J. L., Arredondo, J., Wimpey, J., & Meadema, F. (2018). Applying recreation ecology science to sustainably manage camping impacts: A classification of camping management strategies. *International Journal of Wilderness*, 24(2), 84–101.
- Marion, J. L. (2023). Trail sustainability: A state-of-knowledge review of trail impacts, influential factors, sustainability ratings, and planning and management guidance. *Journal of Environmental Management*, 340(12), 1–12.
- Rodgers, K. S., Graham, A. T., Murphy, S. K., Tripler, A. S., & Scidmore-Rossing, K. (2023). Assessing carrying capacity using demographics, experience: the case of Hanauma Bay Nature Preserve. *Tourism Recreation Research*, 49(3), 1–16.
- Skiniti, G., Lilli, M., Skarakis, N., Tournaki, S., Nikolaidis, N. & Tsutsos, T. (2024). A holistic approach for tourism carrying capacity estimation in sensitive ecological areas. *Environment, Development and Sustainability*, 26, 31971–31995.
- Subying, C. , & Yoopetch, C. ( 2023). A Bibliometric Review of Revenue Management in the Tourism and Hospitality Industry, 1989–2021. *Sustainability*, 15(20), 1–20.
- Wang, M., Jiang, J., Xu, S., & Guo, Y. (2021). Community participation and residents' support for tourism development in ancient villages: The mediating role of perceptions of conflicts in the tourism community. *Sustainability*, 13(5), 1–15.
- Winter, P. , Selin S. , Cerveny, L. , & Bricker, K. ( 2019). Outdoor Recreation, Nature-Based Tourism, and Sustainability. *Sustainability*, 12(1), 1–12.
- Wong, J.-Y., Hsiung, M.-L., Lee, S.-J., & ChouHuang, C.-Y. (2021). The Relationship between Endurance Involvement and Travel Behavior in Camping and the Moderating Effect of Place Attachment. *Sustainability*, 13(9), 2–16.
- Young, T. (2018). EP Meinecke and the development of the modern auto campground. *IdeAs. Idées d'Amériques*, 11(12), 1–25.
- Zhang, Y., Moyle, B., Dupré, K., Lohmann, G., Desha, C., & MacKenzie, I. (2023). Tourism and natural disaster management: a systematic narrative review. *Tourism Review*, 78(6), 1466–1483.