

城市旅游舒适性指标体系构建与实证分析

——以长三角地区为例

王宇环^{1,2}, 周永博^{1,2}

(1.苏州大学中国特色城镇化研究中心,江苏 苏州 215006)

(2.苏州大学社会学院,江苏 苏州 215123)

[摘要] 以舒适性理论为基础构建城市旅游舒适性评价指标,涵盖自然环境、旅游文化、旅游商业、旅游服务和交通出行 5 个一级指标和 31 个二级指标,通过空间自相关分析研究长三角地区旅游舒适性及分项舒适性的空间结构,构建旅游经济发展指标,探究城市旅游舒适性与旅游经济发展之间的耦合协调关系. 研究发现:(1)长三角地区旅游舒适性水平空间差异较大,整体上呈现北部城市分值低、南部城市分值高的态势.(2)长三角地区各城市的旅游舒适性在空间上呈现集聚效应.(3)长三角地区各市旅游舒适性和旅游经济发展之间尚未达到整体协调阶段,区域内部发展不平衡,有接近一半的城市存在失调现象. 长三角地区各城市要依托区域背景借力而为,以区域一体化发展为基准提升当地旅游舒适性.

[关键词] 旅游舒适性,空间自相关,旅游经济发展,耦合协调度,长三角地区

[中图分类号] F590.8 [文献标志码] A [文章编号] 1001-4616(2024)02-0035-09

Construction and Empirical Analysis of Urban Tourism Amenity Index System: a Case Study of the Yangtze River Delta

Wang Yuhuan^{1,2}, Zhou Yongbo^{1,2}

(1.Center for Chinese Urbanization Studies, Soochow University, Suzhou 215006, China)

(2.School of Social Science, Soochow University, Suzhou 215123, China)

Abstract: Based on amenity theory, the evaluation index of urban tourism amenity is constructed, covering 5 first-level indicators and 31 second-level indicators of natural environment, tourism culture, tourism commerce, tourism service and transportation. Through spatial auto-correlation analysis, the spatial structure of tourism sub-amenity and amenity in the Yangtze River Delta are studied. Additionally, tourism economic development indicators are constructed to explore the coupling coordination relationship between urban tourism amenities and tourism economic development. The study finds that: (1) There are large spatial differences in the level of tourism amenity in the Yangtze River Delta. Overall, the scores of northern cities are lower and southern cities are higher. (2) The tourism amenity of the cities in the Yangtze River Delta shows agglomeration effect in space. (3) The cities in the Yangtze River Delta haven't reached an overall coordinated stage between tourism amenity and tourism economic development, and the development within the region is unbalanced. Nearly half of the cities are out of balance. Cities in the Yangtze River Delta should rely on the regional background to leverage their strengths, and improve the local tourism amenity based on regional integrated development.

Key words: tourism amenity, spatial auto-correlation, tourism economic development, coupling coordination degree, the Yangtze River Delta

随着社会经济的快速发展及城市化水平的不断推进,城市之间由经济产业的竞争逐步转向对人才的吸引力竞争,舒适性作为面向人才需求和高品质生活的城市发展理论应运而生^[1]. 舒适性(amenity)理念

收稿日期:2023-03-14.

基金项目:国家自然科学基金面上项目(42071193).

通讯作者:周永博,博士,教授,博士生导师,研究方向:文旅融合与旅游消费. E-mail: zhyb@live.cn

最早出现于 20 世纪 50 年代,广泛见于西方发达国家对后工业社会下人口迁移的研究,用于描述令人愉悦的生活条件^[2],一种为当地居民和就业者提供的地方特有且不可出口的服务或商品^[3],国内也有学者将其翻译为舒适物^[4-5]。舒适性最早主要指气候、温度、阳光等气候舒适性^[6],随着研究的深入,逐步扩充为自然舒适性、人造舒适性、社会舒适性等多种类别^[7]。

目前,有关舒适性的研究主要集中在理论研究、现象研究与交互研究三大层面。舒适性的理论研究是对舒适性自身的一系列探索,包括舒适性的概念、内涵及结构等,如温婷等^[1,7]通过梳理国外舒适性的理论来源建立适用于国内城市的舒适性评价指标体系,喻忠磊等^[8]探究了全国 286 个城市舒适性的空间格局及地域分异,Cesar 等^[9]设计了一种聚类算法研究美国 47 个城市舒适物的布局形式,Evan 等^[10]利用目的地发展量表测度了美国西部 356 个非地铁县的舒适性发展水平。舒适性所引起的社会现象集中在人口迁移、劳动力和企业布局及住房价值上,Gerhard^[11]探究了全球化背景下农村地理的变迁及舒适性迁移的复杂性和多样性,Evan 等^[12]探究了美国西部农村舒适性迁移与公共土地之间的关系,Yu 等^[13]比较了环境质量、经济机会等因素对中国地级市人口迁移的影响,扈爽等^[4,14-15]通过构建指标体系研究舒适性对人才流动的影响,Lucia 等^[16-17]探究了舒适性对新企业的形成及企业集聚的影响,Stromberg 等^[18-21]基于不同类别舒适性视角探讨公寓价格、住宅开发和舒适性之间的多重关系。在交互研究层面,舒适性通过与城市经济、产业结构等交互作用影响城市发展,王宁^[22]借助地方消费主义论述了舒适物系统对产业布局的影响,张艳茹等^[23]评估了经济机会、城市规模与舒适性之间的多重交互对人才分布的影响,李丽梅^[24]研究了休闲舒适性对生活品质、幸福感和城市发展的作用。

由此可见,舒适性从人的需求出发,通过人与城市的互动寻找城市发展的导向。在旅游研究领域,少有从游客需求出发制定的指标,现有研究主要利用旅游竞争力和旅游吸引力来评价城市的旅游特性。旅游竞争力研究多是从旅游市场入手,综合旅游资源^[25]、旅游经济^[26-28]、旅游规模^[28-29]、产业结构^[30]等评价城市在旅游市场中的优势。旅游吸引力更多根植于旅游资源^[31]、旅游市场^[32]、旅游设施^[33]等探究城市对游客的吸引力,而城市旅游者不仅是看重城市中的某几个景点,更是体验城市的总体舒适物系统^[34]。旅游活动本质上是游客在客源地和目的地之间的一次短暂迁移,城市本身具有的自然环境、旅游资源、配套服务等可被视为吸引游客迁移的服务或商品。基于此,本研究借助城市舒适性理论引入旅游舒适性这一概念,用于评价城市中满足游客旅游需求和体验的环境、服务与设施,以长三角地区为研究区域,利用全局莫兰指数等方法探究各城市的旅游舒适性空间格局及分异,并结合城市旅游经济发展指标,探究旅游舒适性与城市旅游经济发展之间的耦合协调关系。

1 区域概况与数据来源

1.1 研究区概况

长三角地区包括上海市、江苏省、浙江省、安徽省全域共 41 个城市,是国内经济发展活跃、创新能力强劲的地区之一。长三角区域面积约 35.8 万 km²,2019 年底地区人口达 2.27 亿人,2020 年地区生产总值 24.5 万亿元,区域内旅游资源丰富,旅游景点众多,截至 2018 年底拥有 54 家 5A 级景区。2019 年,国务院印发《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》,明确了长三角区域一体化发展战略定位,即全国发展强劲活跃增长极、全国高质量发展样板区、率先基本实现现代化引领区、区域一体化发展示范区、新时代改革开放新高地。

1.2 数据来源

指标数据来源于《上海市统计年鉴 2020》《江苏省统计年鉴 2020》《浙江省统计年鉴 2020》《安徽省统计年鉴 2020》《中国文化文物和旅游统计年鉴 2020》《中国城市统计年鉴 2020》,以及国家文物局官网、中国非物质文化遗产官网、中国文化和旅游部官网,缺失数据来源于各城市统计年鉴、统计公报、文化和旅游部官网。无法从官方渠道获取的数据指标,如特色餐馆数量、购物商场数量、民宿客栈数量等,使用高德地图开放平台的 POI 数据,游客评价指标来源于携程网各市旅游景点的综合评分。在数据获取过程中,对于市级、省级数据不一致的,以省级数据为准,网络数据与官方数据冲突的,以官方数据为准。

2 研究方法

2.1 综合评价方法

本文通过多指标综合评价的方法测度城市旅游舒适性,利用熵值法对指标进行权重计算,通过计算指

标的信息熵来衡量指标提供的信息量,进一步对指标进行权重赋值,熵值越大,信息量就越小,指标的权重也越小,公式如下:

$$S_{ij}=A_{ij}\times W_j, \quad (1)$$

式中, S_{ij} 是城市*i*的指标*j*的最终得分, W_j 是熵值法计算出的指标*j*的权重.对城市*i*的所有指标得分进行求和即可得到城市*i*的旅游舒适性总分.

2.2 空间自相关分析

在地理学领域,任何要素与周围要素之间都是相关的,近处的要素比远处的相关性更强^[35].利用空间自相关方法研究长三角各市旅游舒适性之间的相关性,Global Moran's *I*(全局莫兰指数)根据要素位置和要素值来表征空间的自相关,以揭示区域内要素之间的相互依赖程度.利用 ArcGIS 空间自相关工具计算莫兰指数,同时返回 *p* 得分. $p<0.05$ 时,空间内各要素存在显著的空间自相关性.若莫兰指数结果大于 0,则各要素之间存在空间集聚现象,反之空间要素呈离散分布.

2.3 耦合协调度模型

城市旅游舒适性指标并不是孤立发展的,而是与城市其他要素相互影响、作用.为了探究旅游舒适性对城市旅游发展的作用,借助耦合协调度模型衡量旅游舒适性与城市旅游经济发展之间的协调发展水平,以度量系统之间的相互依赖程度及协调状况.

耦合度 *C* 指两个系统之间的相互作用影响程度,*C* 取值在 0~1 之间,*C* 值越大,系统间的耦合程度越高,公式如下:

$$C=2\sqrt{(U_1\times U_2)/(U_1+U_2)^2}, \quad (2)$$

式中, U_1 和 U_2 分别表示旅游舒适性和城市旅游经济发展指标值.

耦合协调度 *D* 用于评价系统之间的协调程度,*D* 值越高,两个系统之间的协调发展程度越高,公式如下:

$$D=\sqrt{C\times T}, \quad (3)$$

$$T=aU_1+bU_2, \quad (4)$$

式中,*T* 为旅游舒适性和城市旅游经济发展的综合评价指数,*a* 和 *b* 为待定系数,在两系统同等重要的情况下,系数均为 0.5.

3 旅游舒适性指标体系构建

旅游舒适性是城市旅游特性的评价指标.在指标体系构建过程中从游客视角出发,涵盖游客旅游过程中的各类需求及城市自身属性,同时兼顾数据的全面性、系统性、科学性及可获得性,最终选取 5 个一级指标和 31 个二级指标,通过熵值法确定各指标的权重(表 1).

旅游目的地适宜的温度及优良的空气条件有助于提升游客的旅行体验^[36],构建自然环境舒适性一级指标,用于描述使城市更具吸引力的自然地方属性^[37],参考现有研究^[7-8,23],选取 1 月平均气温、7 月平均气温、年均 PM_{2.5} 质量浓度、全年空气质量等级二级及以上天数比例、建成区绿化覆盖率 5 个二级指标.在城市舒适性研究中,学者多采用休闲环境指标^[1]、社会文化指标^[7,23]来评价用于休闲游览的旅游文化场所,综合休闲环境和社会文化指标构建旅游文化舒适性一级指标,参考已有研究^[24]及不同人群的游览需求,同时尽可能涵盖城市内各类旅游文化场所,选取 3A 级及以上景点数量、博物馆纪念馆数量、图书馆数量、文化馆数量、国家重点文物保护单位数量、主题公园数量、国家非物质文化遗产数量、中国历史文化街区数量 8 个二级指标.构建旅游商业舒适性一级指标,用于测度城市中为游客提供商业消费的各类场所,包括星级酒店数量、民宿客栈数量、特色餐馆数量、美食街数量、大型购物商场数量及特色商业街区数量 6 个二级指标.旅游服务舒适性是城市旅游功能吸引力和接纳能力的一种体现^[7],选取旅行社数量、旅游业从业人数、官方旅游媒体数量、旅游咨询服务中心数量评价城市旅游服务的客观表现,选取游客评价指标衡量基于游客视角的城市旅游服务的主观表现.交通出行舒适性是指城市内部的交通便利性和城市外部的可进入性,参考已有研究^[7],并综合数据的旅游特性,选取旅游公交线路数量、出行效率、公交站点数量、轨道交通站点数、出租车车辆数评价城市内部交通,选取铁路运输客运量和公路运输客运量评价城市

外部交通便利程度,其中出行效率用城市公路里程数与民用汽车保有量的比值表示,该值越高,表明城市拥堵可能性越低,游客出行效率越高.

表 1 旅游舒适性指标体系
Table 1 Tourism amenity index system

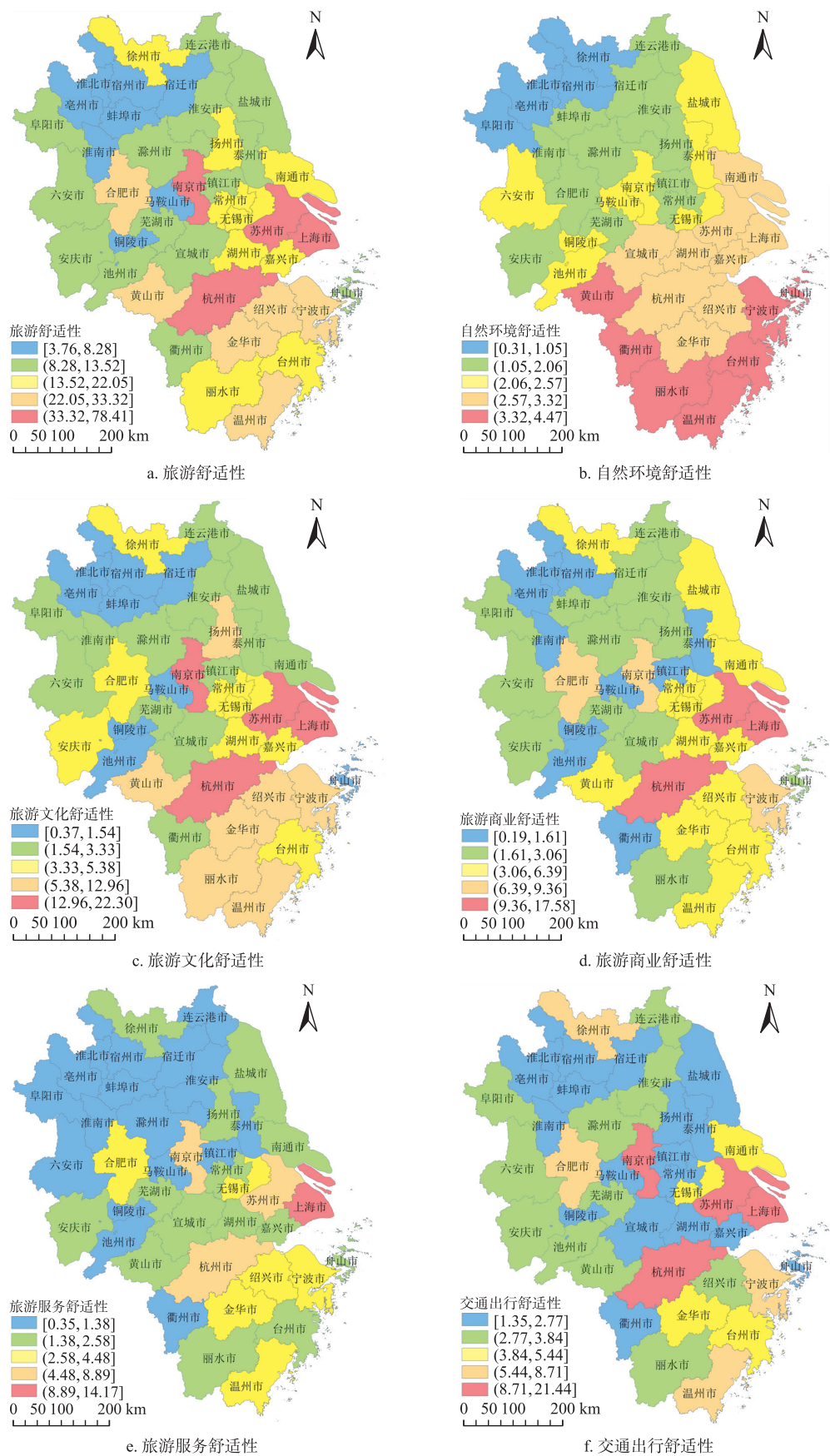
一级指标	权重	二级指标	权重	指标属性
自然环境 舒适性	0.056 7	1 月平均气温	0.016 6	正向指标
		7 月平均气温	0.009 0	负向指标
		全年空气质量等级二级及以上天数比例	0.013 1	正向指标
		建成区绿化覆盖率	0.007 4	正向指标
		年均 PM _{2.5} 质量浓度	0.010 6	负向指标
旅游文化 舒适性	0.299 0	3A 级及以上景点数量	0.013 1	正向指标
		博物馆纪念馆数量	0.035 3	正向指标
		图书馆数量	0.024 5	正向指标
		文化馆数量	0.022 0	正向指标
		国家重点文物保护单位数量	0.024 2	正向指标
		主题公园数量	0.043 0	正向指标
		国家非物质文化遗产数量	0.028 5	正向指标
		中国历史文化街区数量	0.108 4	正向指标
旅游商业 舒适性	0.206 2	特色餐馆数量	0.028 5	正向指标
		美食街数量	0.037 5	正向指标
		星级酒店数量	0.028 2	正向指标
		民宿客栈数量	0.043 6	正向指标
		大型购物商场数量	0.037 3	正向指标
旅游服务 舒适性	0.152 3	特色商业街区数量	0.031 1	正向指标
		旅行社数量	0.050 0	正向指标
		旅游业从业人数	0.045 8	正向指标
		官方旅游媒体数量	0.025 5	正向指标
		旅游咨询服务中心数量	0.027 1	正向指标
交通出行 舒适性	0.285 8	游客评价	0.003 9	正向指标
		旅游公交线路数量	0.021 8	正向指标
		公交站点数量	0.015 7	正向指标
		轨道交通站点数	0.085 6	正向指标
		出租车车辆数	0.051 1	正向指标
		铁路运输客运量	0.050 5	正向指标
		公路运输客运量	0.034 5	正向指标
		出行效率	0.026 6	正向指标

4 长三角地区旅游舒适性评价

4.1 城市旅游舒适性得分

利用综合评价方法计算各城市的旅游舒适性,使用自然断裂点法对分值进行等级分类,由低到高分别为“低”“较低”“中等”“较高”“高”,对旅游舒适性得分和分项舒适性得分按照等级进行空间展示(图 1). 长三角地区旅游舒适性水平空间差异较大,整体上呈现北部城市分值低、南部城市分值高的态势. 其中,上海市的旅游舒适性处于高水平. 安徽省整体表现一般,仅有合肥和黄山两市旅游舒适性达到了较高水平,其他城市均在中等以下水平. 江苏省苏南地区旅游舒适性水平要高于苏北地区,而位于苏北的徐州相较周围其他城市表现突出,达到了中等水平. 浙江省整体表现较好,除衢州和舟山为较低水平外,其他城市均达到了中等及以上水平.

自然环境舒适性分值等级呈现由南向北降低趋势,上海属于较高水平,浙江省自然环境整体表现好,集中在高和较高水平,安徽省除黄山为高水平外,其余城市均在较高及以下水平,江苏省除苏州、南通为较高水平外,其余城市均在中等及以下水平. 旅游文化舒适性的指标权重最高,整体分布与旅游舒适性较为接近,处于高水平的城市是上海、南京、杭州与苏州,较高水平的城市多数在浙江省,中等水平的城市分布比较均匀,低水平的城市大多位于安徽省,其余分别是江苏省宿迁和浙江省舟山. 旅游商业舒适性中,较高和高水平城市数量较少,仅有 6 座,其中上海、苏州、杭州为高水平,安徽省除合肥外其余城市均处于中等及以下水平,江苏省有 5 座中等水平、4 座较低水平、2 座低水平城市,浙江省除衢州、舟山、丽水外,其余城市均为中等及以上水平. 旅游服务舒适性中,上海市为高水平,苏州、南京和杭州为较高水平,安徽省除合肥外均在中等以下水平,浙江省除衢州、丽水、舟山、台州、湖州、嘉兴外均位于中等及以上水平. 交通出



注:底图来源于自然资源部标准地图服务系统,审图号:GS(2020)3189,底图无修改。

图1 旅游舒适性及分项舒适性
Fig.1 Tourism amenity and sub-amenity

行舒适性中,有一半以上城市处于较低和低水平,上海、苏州、南京、杭州处于高水平,合肥、徐州、宁波、温州处于较高水平,南通、无锡、台州、金华处于中等水平,其余城市均是中等以下水平。

综合来看,长三角各城市旅游舒适性水平差异较大,高水平和低水平城市数量均不多,多数城市处于较低、中等和较高水平。上海市表现优异,除自然环境舒适性外,旅游舒适性和其他分项舒适性均为高水平,浙江省整体表现良好,无论是整体还是分项舒适性均优于安徽省和江苏省,安徽省低水平城市数量最多,江苏省各个水平城市数量比较均匀。

4.2 旅游舒适性空间自相关性

为探索城市之间旅游舒适性的关联程度,对城市旅游舒适性及分项舒适性进行空间自相关分析,利用全局莫兰指数探究长三角地区旅游舒适性及分项舒适性的分布模式。从全局莫兰指数来看,长三角地区旅游舒适性在空间分布上是集聚的($\text{Moran's } I=0.167$,置信度为 90%),表明城市之间的旅游舒适性存在一定的相互依赖性,由于全局莫兰指数数值不高,这种集聚表现并不明显。对各分项舒适性进行全局莫兰指数计算,自然环境舒适性在 99%水平上是集聚的($\text{Moran's } I=0.563$),旅游文化舒适性在 95%水平上是集聚的($\text{Moran's } I=0.182$),这表明城市的自然环境舒适性与旅游文化舒适性在空间上表现为正相关关系,并且自然环境舒适性的空间集聚效应更明显。旅游商业舒适性在 95%水平上是集聚的($\text{Moran's } I=0.198$),而旅游服务与交通出行舒适性在空间上并无明显集聚或离散现象,表现为随机分布。

5 城市旅游舒适性与旅游经济发展的关系

旅游舒适性从游客需求出发,对城市旅游发展具有一定的推动作用。为了验证这一作用的具体表现,研究城市旅游舒适性与旅游经济发展之间的关系,构建旅游经济发展指标,利用耦合协调度模型探究长三角地区各市旅游舒适性与旅游经济发展之间的协调发展程度。

5.1 长三角地区旅游经济发展

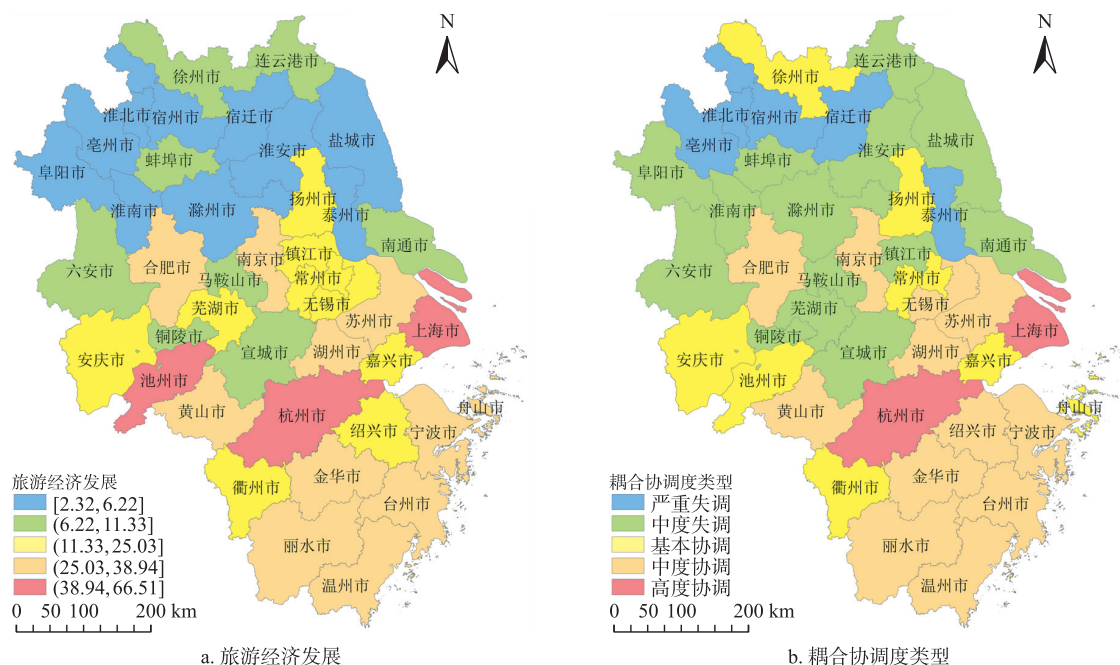
旅游经济发展指标的选取不仅要能代表城市旅游的经济发展水平,还要尽可能避免和已有旅游舒适性指标重复或冲突,本文选择接待境内外游客数量、旅游收入、旅游总收入占 GDP 比重 3 个指标组成旅游经济发展的评价体系,利用综合评价方法计算长三角 41 市的旅游经济发展情况,采用自然断裂点法对其进行分类(图 2a)。从整体上看,旅游经济发展水平较高的城市集中在长三角南部,浙江省的旅游经济发展要优于江苏省和安徽省。上海、池州和杭州旅游经济发展水平最高,其中池州相比上海与杭州并不具备经济发展优势,但其境内拥有九华山等知名旅游景点,地区经济较为依赖旅游发展,整体旅游经济发展水平较高。处于第 2 等级的城市有苏州、南京、湖州等 11 座城市,这些城市的旅游经济发展水平较好,但仍有更高的提升空间。无锡、绍兴、衢州等 9 座城市的旅游经济发展处于中等水平,指数值在 11.33~25.03 之间。旅游经济发展较低水平的城市集中在江苏省和安徽省,其中江苏省有 3 座城市,分别是南通、徐州与连云港,这 3 座城市经济发展尚可,但旅游经济发展水平还有待提升。旅游经济发展水平最低的城市依然集中在江苏省和安徽省,其中安徽省有 6 座城市,江苏省有 4 座城市,这些城市的旅游经济发展水平较低,由于域内缺乏知名的旅游资源,城市旅游经济发展难度大。

5.2 旅游舒适性与旅游经济发展的耦合协调关系

利用公式(2)、(3)、(4)计算长三角地区各城市旅游舒适性与旅游经济发展之间的耦合度和耦合协调度。参考王成等的研究^[38],将耦合度划分为低耦合时期($0 \leq C \leq 0.3$)、拮抗时期($0.3 < C \leq 0.5$)、磨合时期($0.5 < C \leq 0.8$)与协调耦合时期($0.8 < C \leq 1.0$),将耦合协调度划分为严重失调($0 \leq D \leq 0.2$)、中度失调($0.2 < D \leq 0.4$)、基本协调($0.4 < D \leq 0.5$)、中度协调($0.5 < D \leq 0.8$)、高度协调($0.8 < D \leq 1.0$)。由耦合度 C 计算结果可知,盐城(0.792)、宿迁(0.664)、泰州(0.600)、阜阳(0.749)、池州(0.620)、舟山(0.724)的旅游舒适性与旅游经济发展之间尚处于磨合时期,距离协调耦合阶段还有一定的距离。对比这些城市的旅游舒适性(图 1a)与旅游经济发展(图 2a),池州的旅游经济发展水平处于最高等级,但旅游舒适性尚处于较低水平,舟山同样是旅游经济发展水平优于旅游舒适性水平,这两市需尽快提升城市旅游舒适性,使之与旅游经济发展相匹配,进而实现旅游的可持续性良好发展。泰州、阜阳、宿迁、盐城的旅游经济发展和旅游舒适性均处于较低或低水平,需要同步提升,借助提升旅游舒适性实现旅游经济发展的提升,同时也要大力发展旅游经济,进而提升城市旅游舒适性。

由图 2b 可知:上海和杭州的耦合协调度处于高度协调阶段,两市的旅游舒适性与旅游经济发展处于相互促进的正向发展阶段;合肥、南京、无锡、苏州等 12 市处于中度协调阶段,旅游舒适性对旅游经济发展具有一定的推动作用,但是两者之间依然存在更高协调发展的可能性;徐州、安庆、池州、扬州、常州、衢州、嘉兴、舟山处于基本协调阶段,旅游舒适性与旅游经济发展之间的相互作用良好,两系统的发展步调基本协调一致,但也处在即将失调的边缘,这 8 座城市需要探索旅游舒适性对城市旅游经济发展的作用途径,要充分发挥旅游舒适性的作用,将其最大化利用于城市的旅游发展中;阜阳、连云港、六安、盐城等 14 座城市处于中度失调阶段,旅游舒适性与旅游经济发展之间不协调、不同步,旅游舒适性并未较好推动当地旅游经济发展,或者当地旅游经济发展并未带动旅游舒适性的提升,需要进一步挖掘城市旅游特色,打造地方特色品牌,注重对旅游舒适性的利用,从自然环境、旅游服务等多角度进行提升;亳州、淮北、宿州、宿迁、泰州处于严重失调阶段,这 5 座城市无论是旅游舒适性还是旅游经济发展均表现较差,两系统之间尚未产生一定的正向合作关系,城市内部缺少具有吸引力的旅游资源,缺乏一定的旅游特色,旅游业发展基础薄弱,需要在现有基础上充分调动旅游业发展潜力,从特色挖掘、资源整合、产业融合等多角度实现城市旅游发展,提升城市旅游经济发展水平。

从整体上看可知,浙江省 11 市的旅游舒适性和旅游经济发展均处于协调发展阶段,其中杭州处于高度协调阶段,嘉兴、舟山、衢州处于基本协调阶段,其余城市处于中度协调阶段。江苏省苏北地区的整体耦合协调度要差于苏南地区,南京、无锡、苏州处于中度协调阶段,常州、扬州、徐州处于基本协调阶段,其余城市处在中度失调或严重失调阶段。安徽省的合肥和黄山处于中度协调阶段,安庆与池州处于基本协调阶段,其余城市处于中度失调或严重失调阶段。由此可见,长三角地区各城市旅游舒适性与旅游经济发展之间尚未达到整体协调阶段,有接近一半的城市处于中度失调或严重失调阶段,区域内部发展不均衡。浙江省整体协调程度较好,各市旅游经济发展与旅游舒适性水平相匹配。安徽省整体协调程度较差,大部分城市处于失调阶段。江苏省耦合协调度等级分布相对均衡。上海市旅游舒适性和旅游经济发展均处于最高等级,二者之间协调共进。



注:底图来源于自然资源部标准地图服务系统,审图号:GS(2020)3189,底图无修改。

图 2 旅游经济发展与耦合协调度类型

Fig. 2 Tourism economic development and coupling coordination degree type

6 结论

本文在城市旅游舒适性指标构建的基础上,利用综合评价方法计算长三角地区各城市旅游舒适性,并借助空间自相关分析探究旅游舒适性及分项舒适性的空间分布特征,最后通过构建旅游经济发展指标,寻

求旅游舒适性与城市旅游经济发展之间的耦合协调关系. 得出以下结论:

(1)长三角地区旅游舒适性空间分布不均,上海市表现最好,安徽省整体表现较差;

(2)长三角地区旅游舒适性在空间上呈现集聚现象;

(3)长三角地区旅游舒适性与旅游经济发展并未达到整体协调阶段,有接近一半的城市存在失调现象.

[参考文献]

- [1] 温婷,林静,蔡建明,等. 城市舒适性:中国城市竞争力评估的新视角及实证研判[J]. 地理研究,2016,35(2):214-226.
- [2] ULLMAN E L. Amenities as a factor in regional growth[J]. Geographical review,1954,44(1):119-132.
- [3] PAUL D G. Amenities as an economic development tool:Is there enough evidence? [J]. Economic development quarterly,1994,8(3):270-285.
- [4] 扈爽,朱启贵. 城市舒适物、创意人才和城市创新[J]. 华东经济管理,2021,35(11):54-60.
- [5] 李丽梅,楼嘉军. 城市休闲舒适物与城市发展的协调度:以成都为例[J]. 首都经济贸易大学学报,2018,20(1):80-88.
- [6] 浩飞龙,张杰,王士君. 国内外城市舒适性研究综述与展望[J]. 地理科学进展,2022,41(12):2396-2409.
- [7] 马凌,李丽梅,朱竝. 中国城市舒适物评价指标体系构建与实证[J]. 地理学报,2018,73(4):755-770.
- [8] 喻忠磊,唐于渝,张华,等. 中国城市舒适性的空间格局与影响因素[J]. 地理研究,2016,35(9):1783-1798.
- [9] CESAR A H,ELISA C,ANDRES S. The amenity mix of urban neighborhoods[J]. Habitat international,2020,106:102205.
- [10] EVAN H,CHRISTOPHER A,MICHELLE H. Amenity-based development and protected areas in the American West[J]. Land use policy,2022,116:106064.
- [11] GERHARD R. Amenity/lifestyle migration to the Global South:driving forces and socio-spatial implications in Latin America[J]. Third World quarterly,2019,40(7):1359-1377.
- [12] EVAN H,ANWAR H,THOMAS H. Amenity migration and public lands:rise of the protected areas[J]. Environmental management,2020(66):56-71.
- [13] YU Z L,ZHANG D,LIANG J S,et al. Amenities,economic opportunities and patterns of migration at the city level in China[J]. Asian and Pacific migration journal,2019,28(1):3-27.
- [14] 何金廖,彭珏,胡浩. 设计创意人才的空间集聚及其影响机理研究:基于城市舒适性视角[J]. 地理科学,2021,41(9):1525-1535.
- [15] 林静霞,何金廖,黄贤金. 城市舒适性视角下科研人才流动的城市偏好研究[J]. 地域研究与开发,2020,39(1):59-64.
- [16] LUCIA N,PIA N,HANS W,et al. Amenities and new firm formation in rural areas[J]. Journal of rural studies,2021,85(1):32-42.
- [17] WU Y Y,WEI Y D,LI H,et al. Amenity,firm agglomeration,and local creativity of producer services in Shanghai[J]. Cities,2022,120:103421.
- [18] STROMBERG P M,ÖHRNER E,BROCKWELL E,et al. Valuing urban green amenities with an inequality lens[J]. Ecological economics,2021,186:107067.
- [19] VIRIYA T. Google maps amenities and condominium prices:investigating the effects and relationships using machine learning[J]. Habitat international,2021,118:102463.
- [20] DAWSON R,KATRINA M,ANDREW H,et al. Natural amenities and low-density residential development:magnitude and spatial scale of influences[J]. Land use policy,2021,102:105285.
- [21] SU S,HE S,SUN C,et al. Do landscape amenities impact private housing rental prices? A hierarchical hedonic modeling approach based on semantic and sentimental analysis of online housing advertisements across five Chinese megacities[J]. Urban forestry & urban greening,2021,58(1):126968.
- [22] 王宁. 地方消费主义、城市舒适物与产业结构优化:从消费社会学视角看产业转型升级[J]. 社会学研究,2014,29(4):24-48.
- [23] 张艳茹,喻忠磊,胡志强,等. 城市舒适物、经济机会、城市规模对中国高学历劳动力空间分布的影响[J]. 热带地理,2021,41(2):243-255.
- [24] 李丽梅. 幸福感新模式:休闲舒适物对城市幸福感影响的实证研究[J]. 城市观察,2020(2):123-133.
- [25] 李博,秦欢,余建辉,等. 中国省域旅游资源竞争力评价及其格局演变[J]. 经济地理,2019,39(9):232-240.

- [26] 熊鹰,张茜,侯珂伦,等. 全域旅游视角下环洞庭湖城市旅游竞争力及区域合作[J]. 经济地理,2020,40(7):211-219.
- [27] 徐知渊,吕昌河. 长三角城市旅游产业竞争力综合比较研究:基于 AHP 法与 BP 神经网络模型[J]. 中国人口·资源与环境,2017,27(S1):237-240.
- [28] 李维航,张高军,陈森,等. 粤港澳大湾区旅游竞争力与城市化的耦合协调度及其对地方经济的影响[J]. 自然资源学报,2022,37(3):701-717.
- [29] 耿松涛,廖雪林,杨晶晶. 滨海城市海洋旅游竞争力评价指标体系构建:以大连、青岛、厦门和深圳为例[J]. 西北师范大学学报(自然科学版),2021,57(5):1-7.
- [30] 刘中艳,罗琼. 省域城市旅游竞争力测度与评价:以湖南省为例[J]. 经济地理,2015,35(4):186-192.
- [31] 王庆生,张亚州. 文化旅游目的地可持续发展竞争力评价研究:天津“五大道”案例[J]. 地域研究与开发,2017,36(2):83-88.
- [32] 李淑娟,王肖,隋玉正. 基于生态位理论的山东省城市旅游竞争力评价及空间格局研究[J]. 地域研究与开发,2017,36(5):104-109.
- [33] 卢慧娟,李享. 基于 IPA 分析法的民宿旅游吸引力研究:以北京城市核心区四合院民宿为例[J]. 地域研究与开发,2020,39(1):112-117.
- [34] 王宁. 城市的舒适物配置与空间正义[J]. 旅游学刊,2017,32(4):2-4.
- [35] WALDO T. On the first law of geography: a reply[J]. Annals of the Association of American Geographers,2004,94(2):304-310.
- [36] 黎景锐,罗怀良,严椰篱,等. 近 60 年庐山旅游气候舒适度变化特征分析[J]. 四川师范大学学报(自然科学版),2022,45(2):262-269.
- [37] WINTERS J V, LI Y. Urbanisation, natural amenities and subjective well-being: evidence from US counties[J]. Urban studies,2017,54(8):1956-1973.
- [38] 王成,唐宁. 重庆市乡村三生空间功能耦合协调的时空特征与格局演化[J]. 地理研究,2018,37(6):1100-1114.

[责任编辑:丁 蓉]