

旅游研究
前沿书系

列入北京市“十二五”出版规划项目“中国旅游资源大典”（理论卷）

大都市区边缘区域 旅游发展模式研究

——以河北省廊坊市为例

■ 吴丽云 著



旅游教育出版社

旅游研究
前沿书系

列入北京市“十二五”出版规划项目“中国旅游资源大典”（理论卷）

大都市区边缘区域 旅游发展模式研究

——以河北省廊坊市为例

吴丽云 著



旅游教育出版社

·北京·

策划编辑：陈 园

责任编辑：陈 志

图书在版编目(CIP)数据

大都市区边缘区域旅游发展模式研究：以河北省廊坊市为例 / 吴丽云著. --北京：旅游教育出版社，
2013.8

ISBN 978-7-5637-2676-9

I. ①大… II. ①吴… III. ①旅游业发展—发展模式—研究—廊坊市 IV. ①F592.722

中国版本图书馆CIP数据核字(2013)第132032号

大都市区边缘区域旅游发展模式研究

——以河北省廊坊市为例

吴丽云 著

出版单位	旅游教育出版社
地 址	北京市朝阳区定福庄南里1号
邮 编	100024
发行电话	(010)65778403 65728372 65767462(传真)
本社网址	www.tepcb.com
E-mail	tepx@163.com
印刷单位	北京中科印刷有限公司
经销单位	新华书店
开 本	710mm×1000mm 1/16
印 张	14.5
字 数	205千字
版 次	2013年8月第1版
印 次	2013年8月第1次印刷
定 价	42.00元

(图书如有装订差错请与发行部联系)

前 言

大都市区是城市化发展到一定阶段的必然产物,是国家积极的财政政策带动及我国经济高速发展的结果。在大都市区快速发展、对周边经济形成一定辐射的同时,在大都市区内部,还存在区域经济发展协调程度较低的现象,出现了“发达的中心城市,落后的腹地”的区域不均衡发展格局,制约大都市区的持续健康发展。

大都市区边缘区域正是在此背景下出现的,是我国快速城市化过程中因区域经济的非均衡发展而出现的必然现象。大都市区边缘区域在空间上处于大都市区的边缘,社会经济发展相对滞后,在发展政策和区域市场上被边缘化,其中心化和经济发展的需求迫切。2011年,《中华人民共和国国民经济和社会发展的第十二个五年规划纲要》提出“深化区域合作,推进区域良性互动发展,逐步缩小区域发展差距”,大都市区中心城市与边缘区的良性互动发展已上升至国家战略高度。大都市区中心城市在其扩展中需要不断地进行空间拓展,以满足其对资源、市场、人才不断增加的需要,减缓因城市化发展而带来的人口、环境等压力。大都市区边缘区域也面临产业升级、经济转型的发展需要,因此,探索大都市区中心城市及其边缘区经济和产业发展问题成为我国大都市区可持续发展的迫切需求。旅游业的发展为边缘区融入区域经济、带动相关产业发展、逐步实现中心化带来契机。

本书以大都市区边缘区域为研究对象,选择双核边缘区廊坊作为案例区,在区位论、中心—边缘理论、增长极理论等区域发展理论及旅游系统论、大旅游理论等旅游发展理论的指导下,基于实地调研、问卷调查、统计数据和相关文献资料,综合应用聚类分析法、因子分析法、灰色关联分析法、威尔逊模型、产业结构偏离度等方法,界定了大都市区边缘区域和现代旅游资源的



概念,探讨了大都市区边缘区域旅游发展的模式选择、战略选择、产业体系构建和空间布局,评价了廊坊市旅游发展的条件和驱动机制,提出了廊坊市以休闲旅游为主导、以近位发展为特征、实现产业协调发展的旅游发展模式。

本书共分六章,第一章和第二章分别为绪论和大都市区边缘区区域理论研究。第三章是本书的核心部分之一,探讨了大都市区边缘区域旅游发展的理论,提出大都市区边缘区域根据其旅游资源的丰度、品级、数量的优劣和多少可以灵活选择“资源驱动型”、“需求驱动型”或两者相融合的旅游发展模式;根据其旅游区位构成因子的完善与否采取“补位发展”战略或“近位发展”战略,或采取两者兼有方式;边缘区以满足都市居民休闲需求为根本的旅游产业体系建设应充分发挥旅游业关联带动性强的特点,构建由核心产业、拓展产业、支撑产业和关联产业协同发展的休闲旅游产业体系;边缘区旅游发展应以旅游资源相对丰富、旅游业发展基础良好的中心点为增长极,并以交通为轴,通过中心点的发展、扩散带动沿轴区域发展,最终形成网络化发展的空间格局。边缘区在旅游业发展推动下,通过产业链条的延长,带动相关产业发展,推进区域经济发展和进步,逐步融入都市经济圈,实现中心化。第四章对廊坊市旅游发展的条件进行具体分析,提出廊坊市位于京津两大城市之间,是双核边缘区,并对其区位、资源条件、旅游业发展现状及大都市区中心城市的辐射效应进行分析,科学判断廊坊市旅游业发展的本底基础。第五章是本书的核心内容之一,系统阐述了廊坊市旅游发展的动力机制及其适用的旅游发展模式,基于廊坊市旅游业发展现状、空间区位和发展动力,提出廊坊市宜采取“近位发展”战略,以“点—轴”空间布局推进旅游业整体发展,并通过旅游业与多产业耦合发展打造休闲旅游产业体系,借助市场营销体系和保障机制的建设,构建其旅游发展模式。第六章对研究结论及研究中存在的问题和不足进行了简要梳理。

本书以廊坊为例初步探讨了大都市区边缘区域的旅游发展模式。由于笔者水平有限,本书内容必然有很多值得商榷之处,书中的错误和不当之处在所难免,恳请广大读者、专家、学者批评指正。

吴丽云

2013年6月

目 录

contents

第一章 绪 论	1
第一节 研究背景与意义	2
第二节 相关研究进展	6
第三节 研究目标与研究内容	24
第四节 研究方法与研究创新	27
第五节 案例区典型性分析	28
第二章 大都市区边缘区区域发展理论.....	33
第一节 区域空间发展理论	34
第二节 旅游发展理论	38
第三章 大都市区边缘区域旅游发展理论探讨.....	47
第一节 大都市区边缘区域及传统旅游资源非优区的内涵	48
第二节 大都市区边缘区域旅游发展模式选择	55
第三节 大都市区边缘区域旅游发展的战略选择	59
第四节 大都市区边缘区域旅游发展的产业体系构建	62
第五节 大都市区边缘区域旅游发展的空间结构模式	67
第四章 廊坊市旅游发展的条件分析.....	71
第一节 廊坊市区位条件分析	72



第二节	旅游生态环境与旅游资源综合分析	79
第三节	旅游发展的社会经济条件分析	84
第四节	京津大都市的辐射及旅游市场需求分析	93
第五节	旅游业发展现状分析	109
第六节	廊坊市旅游业发展条件整体评价	136
第五章	廊坊市旅游发展的动力机制和模式	139
第一节	廊坊市旅游发展的动力因素及驱动机制分析	140
第二节	廊坊市旅游发展模式的战略选择	154
第三节	廊坊市旅游产业体系建设	164
第四节	廊坊市旅游产业发展的空间模式	178
第五节	廊坊市旅游市场营销体系建设	183
第六节	廊坊市旅游发展的保障体系建设	192
第七节	廊坊市旅游发展模式总结	198
第六章	主要结论与存在问题	201
参考文献		208
附 录		224

第一章 绪 论

-
- 第一节 研究背景与意义
 - 第二节 相关研究进展
 - 第三节 研究目标与研究内容
 - 第四节 研究方法与研究创新
 - 第五节 案例区典型性分析



第一节 研究背景与意义

一、研究背景

（一）中国快速城市化带来的区域经济不均衡发展格局

在国家积极财政政策的带动和我国经济高速发展的拉动下，我国城市迅速发展，数量从 193 个激增至 662 个，其中大都市已达 46 个（杨忠伟，2006）。我国城市化水平不断提高，城市经济实力和辐射扩散能力不断增强，地域范围不断扩展，与周边地区县市的经济社会联系日益密切，出现了大都市区的现象，大都市区成为推动我国经济 and 城市化发展的重要地域空间形式（谢守红，2004）。在大都市快速发展、对周边经济形成一定辐射的同时，也存在着区域经济发展协调程度较低的现象，出现了“发达的中心城市、落后的腹地”的区域不均衡发展格局，制约大都市区的持续健康发展。2011 年，《中华人民共和国国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要》提出“深化区域合作，推进区域良性互动发展，逐步缩小区域发展差距”，都市区与边缘区的良性互动发展已上升至国家战略高度。大都市区域在其扩展中需要不断进行空间拓展，以满足其对资源、市场不断增加的需要，减缓因城市化发展而带来的人口、环境等压力。大都市区边缘区域面临着产业升级、经济转型的发展需要，因此，探索大都市区及其边缘区域经济和产业发展问题成为我国大都市区可持续发展的迫切要求。

（二）生态危机与生态经济和低碳经济

随着全球人口和经济规模的不断增长，人与自然、经济与生态的关系急剧恶化，环境污染、资源短缺、全球变暖等生态系统危机已成为制约经济社会进步的主要障碍。在此背景下，低碳经济应运而生。低碳经济以低能耗、

低污染、低排放为基础,追求绿色 GDP,倡导节能减排、产业结构创新。低碳经济与以往提出的生态经济、循环经济一脉相承,它们对经济和产业发展提出了更高要求。环保、低能耗、资源循环利用和产业带动性强成为未来经济和产业发展的基本要求。

(三) 休闲旅游时代的到来

“二战”以后,尤其是 20 世纪 60 年代以来,现代旅游业迅猛发展,进入大众旅游时代。1980 年,世界旅游组织审议通过的《马尼拉宣言》中明确提出,旅游与度假是现代社会人类的基本需要之一。根据国际经验,人均 GDP 达到 3 000 美元以上,休闲度假需求才会普遍产生。2011 年,我国人均 GDP 达到 5 447 美元,超过 3 000 美元的指标线,大众休闲度假需求日趋旺盛。同年,北京市人均 GDP 达 12 643 美元,天津市人均 GDP 达 13 193 美元,超过全国平均水平的 2 倍多,休闲度假等旅游需求已成为当地都市居民的基本生活需求之一。

20 世纪 90 年代初,旅游业已超过石油工业和汽车工业,成为世界第一大产业。据世界旅游组织统计,旅游业经济总量已占到全球 GDP 的 10% 以上,就业人数占全球就业总数的 8% 以上,与旅游有关的行业已超过 110 个(杨晓蕾,2010)。旅游业的经济、社会功能日益显现,其资源消耗低、带动系数大、就业拉动强、综合效益好等特征逐步得到印证。2009 年 12 月 1 日,国务院出台了《关于加快发展旅游业的意见》,明确提出把旅游业培育成国民经济的战略性支柱产业,同时也是第三产业的重点引领产业。意见还指出应拓展旅游业的联动效应,大力推进旅游与文化、体育、农业、工业、林业、商业、水利、地质、海洋、环保、气象等众多相关产业和行业的融合发展。旅游产业与其他产业和行业相融合的大旅游发展模式,为传统旅游资源非优区的旅游业发展提供了新的思路。传统旅游资源主要集中于自然、人文旅游景点,其旅游发展主要受旅游资源丰度、品级、规模、数量的影响。现代旅游资源则超出了传统旅游资源的范畴,把一切能对旅游者产生吸引力的自然、人文、社会、经济事物都拓展为旅游资源,其旅游发展受区位、信息、市场需求、旅游资源等多种因素的影响。



（四）休假制度的变革为短途休闲度假旅游发展提供了良好的契机

1995年,我国开始实行双休日制度。1999年,我国开始实行黄金周制度,出现了“五一”、“十一”和春节3个黄金周。2008年,我国调整休假制度,将“五一”休假三天改成一天,同时增加了3个传统节日休假。至此,我国公民的休息日已达115天,上述休息日集中于周末和传统节日,表现为2~3天的短假。已有研究表明,城市居民短程休闲度假活动主要集中于环城游憩带,其中80%集中在距城市500公里以内的范围(吴必虎,2001)。快速铁路及高速公路的普及,降低了城市居民游憩活动的时间成本,推动其休闲度假空间活动范围从市郊扩展至大都市区周边城市;都市郊区度假旅游的日益成熟引致都市区旅游溢出效应,度假旅游开始向都市郊区的外围空间扩展;都市区城市化进程的加快导致土地资源稀缺和休闲度假项目用地不足,推动都市休闲度假旅游用地向周边地区转移(董恒年,2007)。都市居民旺盛的休闲度假旅游需求及都市区相对不足的度假用地供给,共同推动大都市区边缘区休闲度假旅游产品的快速开发。大都市区边缘区域的区位特点使其成为都市居民短假出行的重点地区。

如上所述,在休闲旅游和大旅游发展的背景下,在资源与环境的双重约束之下,探索大都市边缘传统旅游资源非优区的旅游发展规律,探讨其借助现代旅游资源,利用旅游业关联带动性强、资源消耗低的优势,依托大都市区边缘区域良好的区位条件和都市区庞大的消费市场,拉动都市边缘区的旅游发展,并通过发展旅游,达到边缘区服务中心区、发展当地经济、缩小中心区与边缘区经济差距的目的,实现区域经济的协调发展。

二、研究意义

（一）理论意义

大都市区边缘区域是伴随着我国城市化发展的进程而出现的。在旅游产业发展方面,大都市区受区位、城市形象和知名度、旅游资源、城市经济实力

等因素的影响,多发展为高级别的旅游地;而边缘区的旅游往往处于都市区的阴影之中,旅游发展相对缓慢,形成旅游热点地区和冷点地区的差异。大都市区边缘区域旅游发展的相对滞后既限制了边缘区的经济发展,又制约了区域旅游的整体竞争力,不利于区域旅游的均衡发展。本书以都市边缘区理论,中心—边缘理论、增长极理论、点—轴系统理论,旅游发展中的旅游系统理论和大旅游理论为指导,从大都市区边缘区域自身发展的视角,深入剖析位于大都市边缘传统旅游资源非优区的旅游发展特点和发展道路。这一研究对于完善大都市区边缘区域旅游发展理论,丰富传统旅游资源非优区的类型,实现传统旅游资源非优区向现代旅游资源富优区转变,实现区域旅游持续、健康、协调发展具有积极的理论指导意义。对于探索大都市区边缘区域通过发展旅游带动当地经济发展、缩小大都市区和边缘区的经济差距、实现大都市区和边缘区的一体化发展具有重要的理论价值。

(二) 现实意义

廊坊是京津之间的联系通道和城市过渡地带,同时也是京津两大都市的共有边缘区。受行政区划、政绩考核制度等因素的影响,京津廊区域一体化发展进程缓慢,廊坊地理区位上的优势并未转化为经济发展优势。同时,在大都市区及其边缘区的旅游发展过程中,大都市区作为国内外知名的旅游目的地,享有强有力的市场号召力;而边缘区的市场知名度和旅游形象远低于大都市,在旅游发展中处于都市的阴影区之中。在我国大都市的边缘还广泛存在着此类城市,如北京、石家庄之间的涿州,广州、深圳之间的东莞,上海、苏州之间的昆山等。因此,如何在区域经济一体化的趋势下,探索大都市区边缘区域的旅游发展路径,探讨其如何借助区位优势、依托都市区庞大的旅游需求、以现代休闲旅游产品为引导、开拓休闲旅游产业链条、构建现代休闲旅游发展模式,具有重要的现实意义。廊坊市地理区位以及传统旅游资源非优的特点,对于大都市边缘其他类似区域的旅游发展模式选择具有重要的借鉴意义。同时,为京津廊地区以旅游为突破口,实现区域旅游一体化和区域经济一体化提供决策参考。



第二节 相关研究进展

一、大都市区边缘区域研究述评

(一) 大都市区边缘区域的提出

进入 20 世纪以来,国外大城市不断膨胀,在核心城市以外形成了与城市密切相关的区域。对于这些区域的界定有多种术语,如边缘区、内缘区、乡村—城市边缘区、城市影响区、城市远郊区等。1936 年,德国地理学家赫伯特·路易斯(Herbert Louis)在研究柏林城市地域结构时首次将柏林城市周边的乡村地区称为城市边缘带。1942 年,威尔文(Wahrwein)指出边缘区是“明显的工业用地与农业用地的转变地带”。同年,安德鲁斯(Andrews)进一步指出城市带是乡村—城市边缘的一部分。20 世纪 50 年代,奎恩(Queen)和托马斯(Thomas)将核心城市外围与城市密切相关的地域称为大市区,并将其地域结构分解为内城区、城市边缘区和城市腹地 3 部分。60 年代,果勒杰(Golledge)、威锡克(Wissink)分别将大城市边缘区域称为“无人地域”、“大变异地区”。科曾(Cozen)对边缘区继续深入研究,关注这一区域变化和增长过程,并对继之而来的居住带的形成进行了探讨。威迪汉德(Whitehand, 1967)研究了边缘区的 3 个环带以及位于其间的居住区结构。普里奥将大城市边缘区域界定为“一种在土地利用、社会和人口特征等方面发生变化的地带,它是位于连片建成区和郊区以及几乎完全没有非农业住宅、非农业占地和非农业土地利用的纯农业腹地之间的土地利用转换地区”。对于大都市区边缘区域的范围,鲁斯旺认为一般是城市建成区外 10 公里左右的环城地带;巴特尔姆克斯(Peter Bartelmces)认为城市边缘区是距离城市核心 8~15 公里的范围;伯里安特(Bryant)认为城市边缘区是城市向外延伸 6~10 英里;约翰·弗里德曼(John Friedmann)认为城市周围约 50 公里的地域为城市边缘区,其中内缘区 10~15 公里,外边缘区延伸 25~50 公里。



国内对城市边缘地带的界定,使用了多种术语,如城市边缘区(顾朝林,1994、1995;吴良镛,1996)、城乡交错带(陈佑启,1995、1996)、郊区(韩光辉等,1984)、城乡结合部(严重敏,1989)等。在上述术语中,广为认同的是国内学者顾朝林提出的城市边缘区这一概念,与国际上的 urban fringe 相对应,揭示了城市外缘地带的特征。顾朝林(1994)最早对城市边缘区进行研究,提出城市边缘区是城市建成区的外围地带,是城市郊区化和乡村城市化的热点地区,其内边界应以城市建成区基本行政区单位,即街道为界,外边界以城市物质要素(如工业、居住、交通、绿地等)扩散范围为限,其功能具有城郊二重性。吴良镛(1996)认为“城市与乡村的交接地区,即位于城市和乡村之间的过渡地区,也称为城市边缘区。这本是客观存在的,但由于它处于多个行政管理界限的边缘,过去是个四不管地区”。杨山(1998)认为城市边缘区的边界随城市规模、辐射强度以及城乡关系而变化,应从行政、功能、景观3种形式划分边缘界限。

对都市边缘区范围的界定,在定性分析的同时,学者们采取了定量方法进行研究,主要方法有人口密度梯度法(顾朝林,1995)、断裂点法(陈佑启,1996;钱紫华,2006)、遥感技术分析法(程连生,1995;方晓,1999)等。

综合上述国内外学者对城市边缘区的界定,城市边缘区主要是指那些紧邻城区的不连续的地域实体,它们本身是城市空间的有机组成部分。随着我国城市化的快速推进,城市扩张势在必行,大城市周边地区将会出现地域规模更为广阔的城市边缘地带(班茂盛等,2007)。关于城市边缘区的边界,多数学者将城市行政区界作为边界。随着我国城市化进程的加快,城市边缘区域也将逐步扩大,突破行政界限,将位于城市外围、空间上紧密相邻的区域纳入其中。吴良镛等(2006)在分析北京地区空间发展时明确提出北京的发展不应局限于行政范围,而应加强与跟京津发展紧密关联的外围区域的合作,通过跨界城市建设合作,促进边缘区域的发展。结合我国城市化发展的现实,城市边缘区的范围也将扩展至那些紧邻大城市的外围区域,它们处于都市行政界限的边缘,行政上不属于大城市,但其经济发展、土地利用等受大城市影响非常密切。

(二)大都市区边缘区域的空间结构及空间演化研究

空间结构是城市边缘区研究中的重要内容,国外学者对此有较多探讨。



1947年,迪克森(Dickinson)提出城市边缘区域空间分布的同心圆结构,城市土地利用结构由内向外依次为中心地带、中间地带、边缘地带等。1963年,塔菲(Taaffe)提出城市地域理想结构模式,包括中央商务区、中心边缘区、中间带、外缘带和近郊区5部分。1975年,卢斯沃姆(Russwurm)通过对城市边缘区和城市影响区的研究,将其分为城市核心区、边缘区、影响区、乡村腹地4部分。1981年,穆勒(Muller)构建了大城市空间结构模式,即由衰落的中心城市、内郊区、外郊区、城市边缘区组成的同心圆结构。安卓普(Antrop, 2000a)认为城市的内部空间结构呈同心球(concentric spheres)状,在城市化的过程中围绕中心城市形成了不同的影响球;在城市的边缘,形成了兼具城市和乡村特征的城乡带(rurban fringe),城乡带可分为内缘带(inner fringe)和外缘带(outer fringe)两种类型。

国内学者中,顾朝林(1995)等按照城乡相似程度,将城市边缘区分为内缘区和外缘区两个层次。涂人猛(1991)将城市边缘区划分为内层边缘区、中层边缘区和外层边缘区3个层次,并以武汉市为例研究了城市边缘区的空间结构。大城市边缘区的空间结构演变是城市经济活动、交通条件、区位条件、人口因素、国家政策和社会心理等多因素共同作用的结果(顾朝林, 1995; 臧淑英, 1998)。杨山(1998)分析了城市边缘区空间分布三大规律,即受城市影响,用地类型有序递变,工业成为边缘区经济发展的重要产业;人口地域结构差异明显;形成了依附城市、各具特色的小城镇。在此基础上,分析了边缘区空间动态演化机制。

安卓普(Antrop, 2000b)提出在城市化过程中,乡村和自然的景观逐步转变为城市和工业景观,受乡村的自然条件以及交通便利性的影响,在城市周边形成了星形的空间结构;城市化最初沿主干道扩展,随着城市拥堵现象的发生,在城市的周边建立起新的高速道路,刺激了边缘区域的商业、工业活动的发展。崔功豪等(1990)提出苏南地区城市边缘区的空间扩展随经济发展的周期性波动而变化的特点,经济发展导致边缘区的扩展也表现出相似特征,存在加速期、减速期、稳定期3种变化形态。武进(1990)认为工业用地的扩展是大城市边缘区发展的先导因素,此外,经济、自然等因素均会影响边缘区的空间扩展过程。当国民生产总值达到一定水平后,文化将是影响城市边缘区空间结构演变的主要因素。顾朝林等(1995)分析了我国城市边缘区空间增长的3种途径:郊区城市化、乡村城市化和卫星城建设,提出了城市边缘区通过轴向扩展和外向扩展实现城市化的扩展路径,在此基础上,



总结出大城市边缘区地域分布与职能演化规律、由内向外逐渐推移规律、指状生长—充填—蔓延空间扩展规律以及轮形团块—分散组团—带形城市空间演化规律。杨新刚(2006)以合肥市为例,提出了城市边缘区轴向延展式、片状蔓延式、跳跃膨胀式3种空间扩展模式。朱振国以南京江宁区为例,分析了边缘区城市化的驱动机制,并提出边缘区城市化发展的模式。

国内外学者对大都市区边缘区域的空间结构和空间演进进行了理论和实证的探讨,对于大都市区边缘区域的空间研究提供了非常好的理论指导和研究视角。

二、大都市区边缘区域旅游研究述评

(一) 环城游憩带的内涵、形成、结构及范围

1. 环城游憩带的提出

随着城市化进程的加快,城市不断向外围扩散,在城市的外围形成了以大都市为中心的环城分布的圈层布局结构。早期的绿带可以被看做是环城游憩带的雏形。17世纪,威廉·佩蒂(William Petty)首次提出“绿带”概念。1826年,约翰·鲁顿(John Loudon)编制伦敦规划时提到城市环形发展的概念。20世纪初,爱本泽·霍华德(Ebenezer Howard)提出把伦敦建造成“花园城市”的理念,在伦敦的外围建设绿带以限制伦敦的城市扩张(Hall, 1973; Munton, 1983)。奥斯本(Osborn, 1969)将绿带定义为“环绕部分大都市建成区或大城市的狭长公园用地带”。阿玛蒂(Amati, 2006)则用“环绕城市建筑区以限制其发展的地带”来定义绿带。唐柏森(Tang Bosin, 2007)认为香港的绿带是香港城市发展的过渡带,其早期的绿带建设成为环城的游憩空间。在1938年,英国环城绿带法明确了“环城绿带”的概念。20世纪80年代,前苏联学者普列奥布拉斯基注意到城市周边的游憩地带,认为城市周边游憩地带的发展是对城市化进程的一种弥补。麦基尼兹(Mckenzie)谈及城郊旅游现象。韦弗(Weaver)提出城市居民出游的同心圈层结构。鲍尔(Ball)观察到,在大伦敦的外围形成了环形的游憩地带。

环城游憩带是一种特殊的城市郊区旅游开发空间结构。邹吉林(1990)



在研究成都地区的旅游区划时,提出城市周围的环状区空间形态。陈传康(1996)观察到随着假日的增多、大礼拜制的实行、高速公路的发展、特快旅游列车的开通以及电讯交流的便捷,城市郊区旅游与城市周边旅游和短线区域旅游出现重合,提出应在城市周边地区开拓相应的康体休闲旅游。上述研究注意到了城市周边的游憩功能及环状结构,但并未明确使用环城游憩带的概念。1998年,吴必虎在其博士后出站报告中首次提出这一概念。1999年,李九全在研究西安时提出环城风景区的概念,指出它是以城墙为主体,以城河、林带、环城路为依托形成的立体景观带。2001年,吴必虎进一步完善了环城游憩带的概念,他认为在大都市的郊区,出现了以城市居民为主,并拉动相当数量外来旅游者参与的游憩活动和支持这种活动的游憩设施及游憩土地利用,除部分地发生于城市内部空间,更多地推向城市郊区,出现了环绕城市外围、处于近城乡镇景观之中、与中心城市交通联系便捷以及具有观光、休闲、度假、娱乐、康体、运动、教育等不同功能的游憩活动空间,称为环城游憩带。郭鲁芳等(2008)从体验经济的角度对环城游憩带赋予新的内涵,提出环城游憩带是以城市旅游、城市休闲产业为依托,以关注游憩者体验为内核,借助政策导向和市场培育,逐渐发育而成的新型体验场,是以城市郊区和城际生态交错区、特定区域合围为主要目的地以提供本地居民和外来游客出游、休憩的新型场所,是具有一定深度和不同半径的圈层形环状区间带,是一种改造城市游憩空间的有效方式。环城游憩带的发育具有两大特征,即核特征和多元性特征。

2. 环城游憩带的形成机制

怀特汉德(Whitehand, 2004)研究了英国伯明翰市的环城游憩带,认为在政府很少干预的早期阶段,环城游憩带的形成是由大量的个体土地所有者的决定所导致;在政府起较大作用的时代,政府的规划政策以及市场力量导致了环城游憩地带的存在。

吴国清以上海为例,指出上海郊区休闲旅游的发展受两个因素的影响,市郊旅游符合“旅行经济距离”原则,这是市郊旅游快速升温的原因;市民旅游消费观念由传统旅游向休闲度假式旅游的改变,成为推动市郊旅游发展的原因。吴必虎(2001)提出市民周末出行规律、旅游开发者的投资偏好、政府政策鼓励3个因素是导致上海环城游憩带发展的重要原因。王淑华(2006)认为环城游憩带的形成受3个因素的影响,即城乡景观、文化和生活方式的