

学校编码: 10384  
学号: 17820121151131

分类号\_\_\_密级\_\_\_  
UDC\_\_\_

厦 门 大 学

硕 士 学 位 论 文

旅游景点交通的空间拓扑结构研究

——以厦门市为例

Research on the spatial topological structure of  
Tourism traffic——take Xiamen city as an example

陈秋莹

指导教师姓名: 林壁属教授  
专 业 名 称: 旅游管理专业硕士  
论文提交日期:  
论文答辩时间:  
学位授予日期:

答辩委员会主席: \_\_\_  
评阅人: \_\_\_

2015年9月

## 厦门大学学位论文原创性声明

本人呈交的学位论文是本人在导师指导下,独立完成的研究成果。本人在论文写作中参考其他个人或集体已经发表的研究成果,均在文中以适当方式明确标明,并符合法律规范和《厦门大学研究生学术活动规范(试行)》。

另外,该学位论文为( )课题(组)的研究成果,获得( )课题(组)经费或实验室的资助,在( )实验室完成。(请在以上括号内填写课题或课题组负责人或实验室名称,未有此项声明内容的,可以不作特别声明。)

声明人(签名):

年 月 日

## 厦门大学学位论文著作权使用声明

本人同意厦门大学根据《中华人民共和国学位条例暂行实施办法》等规定保留和使用此学位论文，并向主管部门或其指定机构送交学位论文（包括纸质版和电子版），允许学位论文进入厦门大学图书馆及其数据库被查阅、借阅。本人同意厦门大学将学位论文加入全国博士、硕士学位论文共建单位数据库进行检索，将学位论文的标题和摘要汇编出版，采用影印、缩印或者其它方式合理复制学位论文。

本学位论文属于：

1. 经厦门大学保密委员会审查核定的保密学位论文，于 年 月 日解密，解密后适用上述授权。

2. 不保密，适用上述授权。

（请在以上相应括号内打“√”或填上相应内容。保密学位论文应是已经厦门大学保密委员会审定过的学位论文，未经厦门大学保密委员会审定的学位论文均为公开学位论文。此声明栏不填写的，默认为公开学位论文，均适用上述授权。）

声明人（签名）：

年 月 日

厦门大学博硕士学位论文摘要库

## 摘要

交通作为旅游产业发展的基础条件，一直是学者研究的重点。纵观旅游业发展史，每一次的历史性发展无不与交通技术进步紧密相关，交通布局合理与否直接关系到旅游产业的发展程度。厦门作为国际知名的海上花园城市，是我国著名的滨海旅游城市，也是东南沿海重要的交通枢纽，但也深受福建交通发展的制约。

交通系统作为一个复杂的系统，不同的结构体系呈现出不同的交通运输力。旅游交通既依附于大的交通体系，又有其特殊性，日常交通结构分析的方法无法简单系统、直观地反映出整个旅游交通网络结构体系的空间特征。因此，本研究以旅游景点交通的空间结构为题，采用拓扑分析方法，选取厦门市及周边景点的交通结构作为研究对象，深入剖析厦门旅游景点交通的空间结构特征，以进一步优化厦门乃至厦漳泉区域的旅游景点交通空间体系，以期提高交通运输力，促进厦漳泉旅游资源组合开发，加快厦门旅游业的发展。

本文通过评介旅游交通相关的理论，深入剖析厦门旅游业和旅游交通的发展现状，以此界定本研究的范围是厦漳泉区域，不能将厦门景点孤立起来，将其作为一个整体进行旅游交通空间结构的研究；同时，分析旅游交通与旅游业的关联性和协同性。并进一步探讨厦门旅游景点交通的一二三级拓扑空间结构与特征，总结旅游交通存在的问题。并在前文分析的基础上，提出优化厦门旅游景点交通空间结构，提高景点可达性的对策。

通过较为深入的分析，本研究得出了以下主要结论：

一是厦漳泉地区旅游景点的空间分布呈现出非均衡、凝聚分布的态势。这有利于减低旅游交通的建设成本。但如何协调三市共同加快发展交通以开发连片的旅游市场是较大的挑战。

二是厦门市各交通方式与旅游业关联程度都较为密切，其中公路运输方式的关联程度最大，水路运输次之，反应了其旅游交通发展不平衡，过分依赖公路。

三是厦门旅游交通在闽西南的连接度中等水平。随着厦门旅游市场的快速发展，市内交通网回路少、连通性差的问题将日益凸显。

四是厦漳泉景点的连通性水平不高，交通可达性仍不够，这将制约厦漳泉区

域旅游市场的形成，不利于旅游资源组合开发。

本研究因现实条件所限，研究数据的收集有一定局限，以后将在这一问题上不断改善，以提高结论的参考价值。

**关键词：**旅游交通，拓扑分析法，空间结构优化

厦门大学博硕士论文摘要库

## Abstract

Traffic as a condition of the foundation for the development of the tourism industry, has been the focus of academic research. Throughout the history of tourism, every historical development is closely related to transportation technology progress, traffic layout is reasonable or not directly related to the development of the tourism industry. Xiamen as an international well-known garden city on the sea, is a famous coastal tourism city in China, and southeast coastal important transport hub, but also by the restriction of traffic development in Fujian.

Transportation system as a complex system, the different structure system presents different transportation. Tourist traffic is attached to the big traffic system, and has its particularity, daily traffic analysis method can't simple system structure, intuitively reflect the spatial characteristics of the tourist traffic network structure system. Therefore, this research topic, the spatial structure of tourist traffic using topology analysis method, selection of Xiamen city and the surrounding attractions traffic structure as the research object, analyses the spatial structure of tourist traffic in Xiamen, to further optimize and even get a fountain of Xiamen regional tourist traffic space of the system, in order to improve the transportation force, promote combination mansion get spring tourism resource development, speed up the development of tourism in Xiamen.

Based on the review tourist traffic related theory, further analyze the current development of Xiamen tourism and tourist traffic, to define the scope of this study was to get a fountain of area, Xiamen scenic spot cannot be isolated, as a whole tourism traffic space structure research; At the same time, analyze the relevance of tourism traffic and tourism and collaborative. Xiamen scenic spots are discussed two tertiary topological space structure and the characteristics of traffic, summarizes the problems existing in the tourist traffic. And on the basis of above analysis, put forward the optimization of Xiamen tourism attractions traffic space structure;

improve the scenic spot of accessibility.

Through the thorough analysis, this study draws the following main conclusions:

First, a mansion get spring area on the spatial distribution of the tourist attractions shows a tendency of disequilibrium, the condensation distribution. This will help to reduce the construction of tourist traffic cost. But how to coordinate the three cities together to speed up the development of the traffic to development shape the tourism market is a big challenge.

Second, Xiamen various modes of transport are more closely linked to tourism level, including the connection degree of road transportation way, the largest water transportation times, reflects its tourist traffic development not balanced, rely too much on the highway.

Three, tourism transportation connection degree of medium level in southwest of Fujian. With the rapid development of Xiamen tourism market, the city transportation network loop less, poor connectivity problem will increasingly highlight.

Four, the scenic spots and get a spring connectivity level is not high, traffic accessibility is still not enough, and it will restrict mansion get spring the formation of the regional tourism market, tourism resource combination development.

This study for lack of realistic condition research data collection has certain limitations, later will continue to improve on this issue, in order to improve the conclusion of the reference and reference value.

**Key words:** tourism traffic; topology analysis; spatial structure optimization



<b>目 录</b>	
<b>第一章 绪论</b> .....	<b>1</b>
1.1 研究背景 .....	1
1.2 研究目的与意义 .....	2
1.3 国内外研究现状 .....	3
1.3.1 国外关于旅游交通的研究 .....	3
1.3.2 国内关于旅游交通的研究 .....	3
1.3.3 文献研究评述 .....	5
1.4 研究内容与框架 .....	5
1.5 研究方法 .....	6
<b>第二章 旅游交通相关理论评介</b> .....	<b>7</b>
2.1 旅游交通 .....	7
2.1.1 旅游交通概念 .....	7
2.1.2 旅游交通类型 .....	8
2.1.3 旅游交通在旅游业中的地位和作用 .....	9
2.2 旅游交通系统 .....	11
2.2.1 旅游交通系统的构成 .....	11
2.2.2 旅游交通系统的结构与功能 .....	13
2.3 理论依据 .....	15
2.3.1 旅游系统理论 .....	15
2.3.2 交通网络均衡理论 .....	18
2.3.3 交通运输规划相关理论 .....	24
2.4 本章小结 .....	25
<b>第三章 厦门市旅游业与旅游交通发展现状评价</b> .....	<b>26</b>
3.1 研究范围界定 .....	26
3.2 厦门市概况 .....	26
3.3 厦门市旅游业发展 .....	27
3.3.1 旅游产业规模不断壮大 .....	27
3.3.2 旅游产业体系日益完善 .....	28
3.3.3 对台旅游取得重大突破 .....	29
3.4 厦门及周边旅游景点 .....	29
3.4.1 厦门市旅游景点概况 .....	29
3.4.2 厦门及周边旅游景点空间结构 .....	31
3.5 厦门市旅游交通发展 .....	32
3.5.1 总体情况 .....	32
3.5.2 厦门交通发展成果 .....	34

3.6 厦门旅游交通与旅游业的关联性分析 .....	35
3.6.1 指标选择 .....	36
3.6.2 数据处理 .....	37
3.6.3 旅游交通与旅游业协调程度分析 .....	37
3.7 本章小结 .....	39
<b>第四章 厦门市旅游景点交通的空间拓扑结构分析 .....</b>	<b>40</b>
4.1 厦门及周边旅游空间连接体系 .....	40
4.2 建立拓扑分析图 .....	41
4.2.1 一级拓扑图 .....	42
4.2.2 二级拓扑图 .....	43
4.2.3 三级拓扑结构 .....	45
4.3 厦门及周边旅游景点交通拓扑结构特征分析 .....	46
4.3.1 $\alpha$ 指数 .....	46
4.3.2 $\beta$ 指数 .....	47
4.3.3 $\gamma$ 指数 .....	49
4.3.4 综合结果分析 .....	50
4.4 厦门旅游交通存在的问题 .....	51
4.4.1 对外交通的连通性仍有待于改善 .....	50
4.4.2 城市内交通供需失衡, 交通空间分配不合理 .....	50
4.4.3 交通环境有待于进一步提升 .....	50
4.4.4 旅游路线的特色不足 .....	50
4.5 本章小结 .....	53
<b>第五章 厦门市旅游交通空间结构优化 .....</b>	<b>54</b>
5.1 优化旅游交通各子系统 .....	54
5.1.1 优化航空旅游交通子系统 .....	54
5.1.2 优化公路旅游交通子系统 .....	55
5.1.3 优化水运旅游交通子系统 .....	55
5.1.4 完善厦漳泉城际旅游交通系统 .....	56
5.2 构建立体的旅游交通系统 .....	57
5.2.1 建立旅游交通专用线路体系 .....	57
5.2.2 发挥不同交通运输方式的综合效应 .....	59
5.3 设计合理且有特色的旅游线路 .....	60
5.4 本章小结 .....	61
<b>第六章 结论与不足 .....</b>	<b>62</b>
<b>致 谢 .....</b>	<b>63</b>
<b>参考文献 .....</b>	<b>64</b>
<b>附录 .....</b>	<b>67</b>
附录 1                      厦门及周边 3A 级以上景点 .....	67
附录 2                      厦门及周边各景点的最邻近点距离 .....	69

## Content

<b>Chapter I Introduction .....</b>	<b>1</b>
<b>1.1 Research background .....</b>	<b>错误!未定义书签。</b>
<b>1.2 Research purpose and meaning .....</b>	<b>2</b>
<b>1.3 Literature review.....</b>	<b>2</b>
1.3.1 Abroad .....	2
1.3.2 Domestic.....	3
1.3.3 Literature summary.....	4
<b>1.4 Rresearch content and framework .....</b>	<b>5</b>
<b>1.5 Research methods.....</b>	<b>6</b>
<b>Chapter II Review the related theory of attractions tourism traffic ....</b>	<b>7</b>
<b>2.1 Tourist traffic.....</b>	<b>7</b>
2.1.1 Tourist traffic concept .....	7
2.1.2 Tourist traffic type .....	8
2.1.3 Position and role of tourism transportation in the tourism industry .....	9
2.2 Tourist traffic system.....	11
2.2.1 tourist traffic system composition .....	11
2.2.2 The structure and function of tourist traffic system .....	13
<b>2.3 Theory basis.....</b>	<b>15</b>
2.3.1 Tourism system theory .....	15
2.3.2 Traffic network equilibrium theory .....	18
2.3.3 Telated transportation planning theory.....	24
<b>2.4 Summary .....</b>	<b>25</b>
<b>Chapter III Evaluation of tourism and tourism development in</b>	
<b>Xiamen .....</b>	<b>26</b>
<b>3.1 Research scope.....</b>	<b>26</b>
<b>3.2 Profiles of Xiamen .....</b>	<b>26</b>
<b>3.3 Tourism development situation of Xiamen.....</b>	<b>27</b>
3.3.1 Tourism industry scale growing .....	27
3.3.2 Tourism industry system is increasingly perfect .....	28
3.3.3 Major breakthroughs were made in Taiwan tourism.....	29
<b>3.4 Profile and the surrounding tourist attractions of Xiamen.....</b>	<b>29</b>
3.4.1 Tourist attractions of Xiamen .....	29
3.4.2 Spatial structure and the surrounding tourist attractions .....	31
<b>3.5 Tourism traffic development survey of Xiamen.....</b>	<b>32</b>
3.5.1 Overall situation .....	32
3.5.2 Traffic development of Xiamen .....	34

<b>3.6 Analysis the correlation of tourism transportation and traffic.....</b>	<b>35</b>
3.6.1 Index selection.....	36
3.6.2 Data processing.....	37
3.6.3 Tourism traffic and tourism coordination degree analysis .....	38
<b>3.7 Summary .....</b>	<b>39</b>
<b>Chapter IV Attractions tourism traffic space topology analysis of Xiamen .....</b>	<b>40</b>
<b>4.1 Tourist spatial connection and the surrounding system.....</b>	<b>40</b>
<b>4.2 Build topology analysis diagram.....</b>	<b>41</b>
4.2.1 level 1 topology .....	42
4.2.2 level 2 topology .....	43
4.2.3 level 3 topology .....	45
<b>4.3 Analysis the correlation of Xiamen tourism transportation .....</b>	<b>46</b>
4.3.1 $\alpha$ index selection.....	46
4.3.2 $\beta$ index selection.....	47
4.3.3 $\gamma$ index selection.....	49
4.3.4 Analysis results.....	50
<b>4.4 Tourism traffic problems of Xiamen.....</b>	<b>51</b>
<b>4.5 Summary .....</b>	<b>53</b>
<b>Chapter V Attractions tourism traffic spatial structure optimization .....</b>	<b>54</b>
<b>5.1 Optimization of tourism traffic each subsystem.....</b>	<b>54</b>
5.1.1 Air travel transport subsystem .....	54
5.1.2 Highway tourism transportation subsystem .....	55
5.1.3 Marine tourism transportation subsystem.....	55
5.1.4 Perfect mansion get springs international tourism transportation system ...	56
<b>5.2 Build three-dimensional tourism transportation system.....</b>	<b>57</b>
5.2.1 Establish tourist traffic special line system .....	57
5.2.2 Play the synthetical effects of the different ways of transportation .....	59
<b>5.3 Reasonable design and distinctive tourist route .....</b>	<b>60</b>
<b>5.4 Summary .....</b>	<b>61</b>
<b>Chapter VII The full text summary .....</b>	<b>62</b>
<b>Thanks.....</b>	<b>63</b>
<b>Refence .....</b>	<b>64</b>
<b>Appendix.....</b>	<b>67</b>
<b>Appendix 1 .....</b>	<b>67</b>
<b>Appendix 2 .....</b>	<b>69</b>

## 第一章 绪论

### 1.1 研究背景

交通作为旅游产业发展的基础条件，一直是学者研究的重点。纵观旅游业发展史，每一次的历史性发展无不与交通技术进步紧密相关。19 世纪蒸汽船、蒸汽火车推动了人类交通史迈向崭新的一页，也由此促使了近代旅游业的产生；二战后，航空、铁路、公路和水运的全面兴起，形成了现代交通体系，也加快了旅游业现代化进程；随后的高速铁路、高速公路、旅游包机、旅游专列等新型交通方式出现，将旅游业推进了全球化的发展阶段。例如，日本 1972 年开通东海道、山阳新干线后，沿线的冈山站接待游客总数实现年增长率约为 1% 的持续增长，并且新干线也推动了沿线不断开发出新的旅游景点，加快了集聚效应，促使东京和大阪之间形成高铁休闲圈和旅游圈。再如，我国 2009 年开通了武广高铁线，广州至武汉的时长由 10 小时缩短为 3 小时，激活了武汉商务、会展等旅游市场，扩大了其旅游市场半径，使湖北、湖南、广东形成旅游同城化网络。与此同时，旅游业的快速发展也推动了交通技术的不断更新，两者相互作用、相互影响。可见，交通布局合理与否直接关系到旅游产业的发展程度。

厦门是国际知名的海上花园城市，是我国著名的滨海旅游城市，也是东南沿海重要的交通枢纽。但众所周知，福建省因地处丘陵地带，交通造价成本非常高，交通问题一直是制约福建发展的重要因素，对厦门而言也不例外。旅游业的发展离不开快速、便捷的交通支持。近年来，厦门的交通有了质的飞跃。高铁、动车、航空、公路、城市交通已初步形成了一个有效衔接的综合交通运输体系，旅游运输力也日益提升。如，仅 2010 年，福厦高铁开通运营后，厦门市全年接待国内外游客达到 3026.09 万人次，比上年增长 19.85%，旅游总收入比上年增长了 16.89%，旅游市场呈持续有效增长<sup>[1]</sup>。厦深铁路也于 2013 年底的开通，直接推动了与珠三角的旅游合作与开发<sup>[2]</sup>。此外，2011 年，厦漳泉三市签订战略合作协议，建立党政联席会；2012 年《厦漳泉大都市区同城化总体规划》发布，明确指出“加快推进翔安国际枢纽机场、高崎机场航空产业基地、泉州和漳州机场建设，推动机场之间配套服务衔接，实现机场间的异地候机，重点规划厦门、泉州、

漳州中心城市到达机场的快速交通联系通道,加快推进机场至金门跨海通道建设的前期工作”,以建立“半小时”经济圈,并实现向西辐射三明、江西,向东辐射莆田。这进一步强化了厦门作为闽西南中心城市的问题,在旅游业方面将进一步辐射带动周边区域,因此研究厦门景点旅游交通就需要在厦漳泉大区域背景下开展,才能提出更有前瞻性的改善建议与对策。

然而,交通系统本身是一个复杂的系统,不同的结构体系呈现不同的交通运输力。目前,关于旅游交通结构体系的研究基本是借助于城市交通结构体系的分析方法,如 OD 调查、道路交通流量等,这对区域旅游交通结构体系的分析有一定的帮助,但是旅游交通又有其特殊性,这些用于日常交通结构分析的方法无法系统、直观地反映出整个旅游交通网络结构体系的空间特征。而拓扑分析方法的兴起正好弥补了这一缺口。在此背景下,通过科学合理的拓扑分析方法,以厦门市为例,深入剖析厦门及周边旅游景点交通的空间结构特征,探究不足,对进一步优化厦门乃至厦漳泉区域的旅游景点交通空间,提高交通运输力,对促进旅游资源组合开发,加快旅游业发展具有重要的意义。

## 1.2 研究目的与意义

自 2009 年以来,厦门交通网络日益完善,促使了我国东中西部的省市居民赴厦旅游日益增多,特别是厦门与金门的小三通、直飞台北的优势,更是吸引了众多游客。同时,福建省内各地市居民通过厦门进行出境游的人数也迅猛增长,出境游业务如火如荼。这些都说明了旅游交通对旅游业发展至关重要。因此,本文主要以厦门及周边各个景点之间的交通情况为研究对象,把每个景点作为一个个体,采用拓扑分析方法研究这些个体之间的旅游交通空间结构,为提出改善景点之间的可达性提出建议。

具体的研究目的有:一是采用定量的方法,详细阐述旅游交通与旅游业发展的关联性,并分析厦门旅游交通与旅游业发展协调性;二是采用拓扑分析法,借助空间指数,剖析厦门旅游交通一、二级结构,以及厦门及周边景点交通的空间结构特征,发现其具体不足,分析厦门旅游交通的具体问题;三是在前文分析的基础上,提出优化旅游交通空间结构的具体对策,从而不断提高厦门及周边城市景点的可达性。而这对保持厦门旅游城市竞争力,促进旅游业快速发展也具有重

要的意义。

## 1.3 国内外研究现状

### 1.3.1 国外关于旅游交通的研究

一直以来,国内外学者都十分注重交通与旅游关联性研究,如交通对旅游业发展及旅游经济的影响<sup>[3]</sup>、交通对旅游目的地影响<sup>[4]</sup>、交通对旅游者行为的影响以及交通对旅游需求和旅游流的影响<sup>[5]</sup>。具体而言,国外关于旅游交通空间结构研究的文献并不多,主要体现在交通对旅游者行为及旅游流的影响研究中。交通是与时间、价格、距离等紧密相连的因素,因此将交通状况与区位、价格等因素相结合来探讨旅游交通线路规划文献较为普遍。Bruce Prideaux (2000) 构建了旅游目的地交通花费模型,并系统阐释了交通在旅游目的地发展中的作用以及交通对旅游者出行方式选择的影响<sup>[6]</sup>。Joanne Connell 和 Stephen J. Page (2008) 以从罗蒙湖到特罗萨克斯国家公园的旅游者为样本,应用 GIS 技术分析了汽车对旅游者空间行为及结构的影响<sup>[7]</sup>。Jameel Khadaroo 和 Boopen Seetana (2008) 运用引力模型探讨了交通基础设施对旅游客流的动态影响<sup>[8]</sup>。Anna B. Grigolon 等 (2012) 运用多元逻辑回归模型分析廉价航空对学生度假组合选择的影响<sup>[9]</sup>。

### 1.3.2 国内关于旅游交通的研究

#### 1.3.2.1 关于旅游交通空间结构的研究

从中国知网数据库检索的结果看,近五年国内直接研究旅游交通的文献数量仅 493 篇,研究成果并不多,更多的是将旅游交通作为旅游目的地系统的一个部分分析。而对旅游交通的空间结构研究更是少之又少,近五年仅有 34 篇。学者刘春玲和刘岩 (2000) 运用拓扑理论方法展示河北省临城县小天池森林生态旅游交通现状和景点空间格局,对其结点功能与开发方向进行描述和分析,并提出合理开发与保护的建议<sup>[10]</sup>。张兴平 (2000) 针对杭州市区旅游交通落后的现状,首先分析了杭州旅游交通网络和各景点客流量分布的空间特征,再利用地理信息系统 (GIS) 技术对旅游交通网络的游客流量、线路分配和各主要景点的通达度进行了分析,提出了杭州市区旅游交通发展和游客出行之间存在的结构性矛盾,提出了优化旅游交通网络的对策<sup>[11]</sup>。隋玉正等人 (2006) 用青岛市交通图作为数

据源, 选取市内主要旅游景点作为网络分析的节点, 运用地理信息系统(GIS)技术对景点的通达度和相对联通性进行分析, 讨论了青岛市旅游交通网络存在的一些问题, 提出了优化青岛旅游交通网络的对策<sup>[12]</sup>。王祖正等人(2007)结合图论及计算机网络拓扑结构的知识, 联系计算机网络中的分层理论, 提出旅游系统要素分布的空间分层拓扑结构。通过对陕西省的旅游景点、交通线路、客源地的区域空间结构的分析, 将旅游系统的空间拓扑结构分为客源地层和景点层两层。并利用旅游空间分层拓扑结构对陕西省的旅游景点、交通线路、客源地的空间分布规律进行了探讨, 初步提出了分层空间旅游系统的计算分析方法<sup>[13]</sup>。王恒和李悦铮(2009)利用基于拓扑和度量的空间分析方法以及 GIS 技术, 从指数、指数、指数, 以及平均路径长等几个方面, 对大连市旅游交通空间结构进行了研究, 发现其尚存的诸多问题, 并针对这些问题提出了一系列优化措施<sup>[14]</sup>。吴左宾和黄嘉颖(2010)以渭南市旅游系统作为研究对象, 运用拓扑分析的方法, 建构了渭南区域旅游交通空间的一级和二级拓扑结构。在此基础上, 深入探究了渭南市旅游交通空间结构体系的特点并剖析其存在问题<sup>[15]</sup>。罗丹丹等人(2012)以辽宁省长海县为例, 运用网络分析法, 对长海县旅游交通结构进行测度, 优化其交通结构, 并提出几点设想, 以期解决长海县海港旅游交通中存在的问题<sup>[16]</sup>。戢晓峰等人(2012)以云南省为例, 对其旅游交通网络现状进行分析, 揭示了现有航空、公路及铁路三种旅游交通网络的空间布局特征。从行程距离、时间和费用三个方面分别对云南省旅游交通网络可达性进行量化分析, 并提出了具体的旅游交通网络空间布局优化方法<sup>[17]</sup>。

### 1.3.2.2 关于厦门旅游交通的研究

厦门作为典型滨海旅游城市, 也是我国优秀旅游城市之一。20世纪90年代以来, 随着厦门旅游发展的不断成熟, 我国不少学者也选取厦门为研究对象, 对其旅游业发展进行了深入研究, 具体包括对厦门酒店、旅行社、交通、餐饮等各要素的研究以及对其旅游资源与产品开发、旅游竞争力、旅游营销、旅游安全等内容的研究。但是, 单独研究厦门旅游交通非常少, 数据库检索的数据显示, 研究厦门旅游交通仅有7篇。这其中直接研究旅游交通空间结构为0篇。更多学者将厦门旅游交通作为一个影响要素纳入旅游景点空间结构进行较为简单的分析。



Degree papers are in the “[Xiamen University Electronic Theses and Dissertations Database](#)”.

Fulltexts are available in the following ways:

1. If your library is a CALIS member libraries, please log on <http://etd.calis.edu.cn/> and submit requests online, or consult the interlibrary loan department in your library.
2. For users of non-CALIS member libraries, please mail to [etd@xmu.edu.cn](mailto:etd@xmu.edu.cn) for delivery details.