

長江デルタ地域における都市観光空間構造に関する研究 ——推力 - 引力モデルからのアプローチ——

Study on Urban Tourism Spatial Structure in Yangtze River Delta
Region, China: Based on Push-Pull Model

郭 鑫*

王 承云**

要 旨

本研究において、長江デルタ地域における 16 の都市を研究対象として、推力 - 引力モデルにもとづき、主要都市間の単方向の旅行流量の強度指数、観光者の送出地の指数と目的地の指数を算出し、同地域の都市観光空間構造に関する分析を行った。さらに、2007-2011 年の 5 年間の同地域における都市観光の発展に関連する時系列的比較分析も行った。その結果、長江デルタ地域の都市観光空間は、上海を中心とする単極的構造から多極的構造へと変化しつつあるとともに、将来的には、より一体化した空間構造を形成していくであろうことが予測された。

Abstract

This study selects 16 cities in the Yangtze River Delta Region as the object, and constructs the push-pull model of the major cities in the Yangtze River Delta Region. By the maximum one-way tourist flow strength index, tourist

* 上海師範大学旅游学院大学院生

** 上海師範大学旅游学院教授

source index and destination index derived from the model, spatial analysis is made for the urban tourism spatial structure in Yangtze River Delta Region. In addition, comparison and trend analysis of time are made through related data of the urban tourism development of the major cities in the Yangtze River Delta Region in the recent five years. It turns out that urban tourism spatial structure of the Yangtze River Delta Region is developing from the single-stage to the multi-polarization, and ultimately forms the spatial pattern of regional integration in the future.

キーワード：都市観光空間構造、推力 - 引力モデル、長江デルタ地域

Key words : urban tourism spatial structure, push-pull model, Yangtze River Delta Region

1. はじめに

推力 - 引力モデルは、観光者の行動を研究する際にしばしば用いられてきた。実際、地域観光空間における都市と都市の間にも同様に推力 - 引力の相互作用が働いている。こうした観点から本研究では、ツーリズムに関する推力 - 引力相互作用モデルを構築し、時空間的に一定の地域内における都市観光空間構造の変化や発展に関する研究に適用するものである。ここでいう推力とは、1つのある都市が保持する観光者を送り出す能力を、他方、引力とは、1つのある都市が観光目的地として他の都市や地域から観光者を誘引する能力を意味する（張，周ほか 2011）。

本研究の対象地域は狭義の長江デルタ地域に位置する 16 都市である。すなわち上海、南京、蘇州、無錫、常州、鎮江、南通、揚州、泰州、杭州、寧波、嘉興、湖州、紹興、舟山そして台州である。統計データは主に 16 都市の観光局の公式サイト、2007 年 - 2011 年の各省および市統計局が発表する国民経済と社会発展の統計官報および統計年鑑に依る。本研究の手順として

は、それらのデータをもとに長江デルタ地域の中で主要都市の推力と引力の指数を算出し、さらに都市間における単方向での旅行流量強度指数を析出することにより、同地域における都市観光の空間と時間の構造について考察する。

2. 長江デルタ地域における主要な都市の推力と引力の分析

2-1. 都市の推力

各都市の観光者を送り出す能力は、主にその都市の住民の1人当たり可処分所得と都市の総人口の規模によるものとし、また各都市の観光者を送り出す能力の大きさは、住民1人当たり可処分所得および都市の総人口との間で正比例の関係が存在するものと仮定する（謝 2007）。その関係式は、 $T_i = K \times R_i \times P_i$ で表される。なお、 T_i は都市 i の観光者を送り出す推力、 R_i は都市 i の住民1人当たり可処分所得、 P_i は都市 i の総人口、 K は経験係数（ 10^{-7} ）を意味する。表1は、上記の式にもとづいて算出された2011年の長江デルタ地域における16都市の推力指数を表している。

2-2. 都市の引力

都市の引力要因は多数考えられる。例えば、都市の地理的位置、自然環境、人文環境、観光資源、経済レベル、交通の通達性（アクセシビリティ）などをあげることができる。しかし、地理的位置や観光資源などは比較的高い弾

表1 2011年の長江デルタ地域における16都市の推力指数

都市	上海	蘇州	無錫	常州	南京	杭州	紹興	寧波
推力	8.50	3.48	1.98	1.39	2.61	2.98	1.55	2.60
都市	揚州	泰州	南通	湖州	嘉興	鎮江	台州	舟山
推力	1.11	1.12	1.95	0.86	1.34	0.81	1.93	0.35

出所：2011年の各省・市の統計年鑑及び国民経済と社会発展統計官報を基に作成

表2 2011年の長江デルタ地域における16都市の引力指数

都市	上海	蘇州	無錫	常州	南京	杭州	紹興	寧波
引力	477.05	42.56	6.00	1.73	18.08	59.94	1.33	6.98
都市	揚州	泰州	南通	湖州	嘉興	鎮江	台州	舟山
引力	3.25	0.09	1.62	0.59	1.87	3.39	0.08	0.39

出所：2011年の各省、市の統計年鑑及び国民経済と社会発展統計官報を基に作成

力性を持つと考えられる（卞2008）。それゆえ、本研究では、各都市の観光外貨収入と入国観光者数をもとに間接的に計算することとした。引力モデルは、 $A_j = K \times N_j \times G_j$ として表される。 A_j は都市 j の観光引力、 N_j は都市 j の入国観光者数、 G_j は都市 j の観光外貨収入、 K は経験係数（ 10^{-6} ）を意味する。表2は、上記の式にもとづいて算出された2011年の長江デルタ地域における16都市の引力指数を表している。

3. 都市の間に単方向旅行流量強度の分析

表1と表2のデータは16都市の各都市の推力と引力の指数を表しているが、ある都市にとって、空間上、他都市との距離が遠くなるにつれて、当該都市の推力と引力の効果は弱まるものと考えられる（距離逓減効果）。長江デルタにおける16都市それぞれの推力と引力が、同地域においてどのくらいの影響力および効果を与えるかを探求するため、本研究では「単方向旅行流量強度」という概念を導入する（袁2005）。単方向旅行流量強度指数を算出するモデルは、 $F_{ij} = \frac{T_i \times A_j}{m \times D_{ij}}$ として表される。 F_{ij} は顧客源の都市 i から目的地の都市 j までの単方向旅行流量強度、 T_i は顧客源の都市 i の旅行推力、 A_j は目的地の都市 j の旅行引力、 D_{ij} は都市 i と都市 j の間の交通距離、 m は経験係数（ 10^{-2} ）を意味している。表3は、2011年の長江デルタ地域における16都市の間で発生する単方向旅行流量強度を表している。

表 3 2011 年の長江デルタ地域における 16 都市間の単方向旅行流量強度

都市	上海	蘇州	無錫	常州	南京	杭州	紹興	寧波	揚州	泰州	南通	湖州	嘉興	鎮江	台州	舟山
上海	0.00	355.71	37.81	8.07	51.06	289.48	5.38	27.74	0.10	0.33	10.83	3.38	16.19	11.34	0.17	1.15
蘇州	1632.38	0.00	42.01	6.60	29.16	131.52	2.37	11.01	5.76	0.20	5.28	2.25	7.71	7.23	0.07	0.46
無錫	700.19	169.55	0.00	6.57	20.26	57.78	1.09	5.19	409.09	0.15	2.14	0.81	2.82	5.41	0.04	0.23
常州	363.94	64.87	16.01	0.00	19.33	33.97	0.65	3.13	4.08	0.09	1.47	0.60	1.50	6.10	0.02	0.14
南京	413.65	51.47	8.86	3.47	0.00	56.62	1.02	4.22	9.00	0.14	1.54	0.75	1.66	10.18	0.04	0.20
杭州	807.73	79.97	8.70	2.10	19.50	0.00	6.19	13.38	3.32	0.08	1.95	2.17	6.32	3.74	0.08	0.51
紹興	351.77	33.76	3.84	0.94	8.24	145.17	0.00	9.15	1.42	0.04	0.88	0.63	2.39	1.58	0.06	0.32
寧波	579.86	50.14	5.86	1.45	10.89	100.22	2.93	0.00	2.05	0.06	1.37	0.66	3.29	2.33	0.12	1.13
揚州	197.58	24.05	4.23	1.74	21.30	22.83	0.42	1.88	0.00	0.16	1.10	0.30	0.75	9.36	0.02	0.09
泰州	229.61	29.85	5.58	1.45	12.23	20.93	0.43	2.08	5.88	0.00	1.42	0.27	0.88	3.85	0.02	0.10
南通	731.33	77.78	7.82	2.21	12.85	47.24	0.91	4.44	3.89	0.14	0.00	0.60	2.15	3.00	0.03	0.20
湖州	276.27	40.05	3.59	1.09	7.61	63.48	0.79	2.57	1.27	0.03	0.73	0.00	1.67	1.47	0.02	0.11
嘉興	650.96	67.57	6.14	1.34	8.24	91.07	1.47	6.34	1.58	0.05	1.28	0.82	0.00	1.88	0.03	0.24
鎮江	152.13	21.14	3.92	1.81	16.85	17.99	0.32	1.49	6.55	0.07	0.60	0.24	0.63	0.00	0.01	0.07
台州	235.11	20.62	2.60	0.69	6.35	41.23	1.16	7.55	1.11	0.03	0.65	0.32	1.11	1.18	0.00	0.28
舟山	58.16	0.65	0.62	0.16	1.25	9.16	0.24	2.72	0.23	0.01	0.15	0.07	0.29	0.26	0.01	0.00

出所：上海統計局の「今日の長江デルタ」の資料により作成

旅行の推力 - 引力相互作用モデルにもとづいて、長江デルタ地域における 16 都市間の単方向旅行流量強度を計算した結果、上海から蘇州、南京、杭州 への値はそれぞれ、355.71、51.06、289.48 となっており、それらの値は、蘇 州、南京、杭州から上海に向かうそれぞれの値 1632.38、413.65、807.73 よりもかなり小さいことが明らかである。他方、上海、蘇州、無錫、南京、杭 州と寧波の 6 都市間の単方向旅行流量強度は比較的大きい。その理由として 考えられるのは、長江デルタ地域における 16 都市の中で、これらの 6 都市 は経済が比較的発達しており、各都市住民の収入のレベルが相対的に高いこ と、観光資源の開発が高い段階にあることがあげられる。とりわけ、長江デ ルタ地域のみならず、全国の経済センターとして発展している上海は、その 経済的卓越性と都市観光開発の程度が他都市をはるかにしのぐ力を保持し ていることから、きわめて大きな旅行者吸引力を持っているものと理解でき る。

なお、以上に取り上げた都市以外の、例えば舟山、台州、湖州、泰州など 多くの都市の旅行流量強度は比較的弱いものとなっている。これらの都市は

観光者送出地としても、また目的地としても、旅行流量強度は低いレベルにとどまっている。その原因は、これらの都市の住民の収入、観光資源の開発、都市の観光発展などが、依然として低いレベルにあるからであると考えられる。

4. 長江デルタ地域における都市観光の空間構造の分析

次に、長江デルタ地域における都市観光の空間構造の特徴をさらに探求するため、表1と表2のデータを統計解析ソフトウェアのSPSSを利用して、統計処理を行い、16各都市の観光者送出地指数と観光者目的地指数を算出する（諸手続きについては説明を割愛する）。算出式は次の通りである。送出地の指数 $O_i = (a_{i8} + a_{i9})/2$ 、目的地の指数 $D_j = (a_{8j} + a_{9j})/2$ 。

表4は、2011年の長江デルタ地域における16都市の観光者送出地指数(O)と観光目的指数(D)を示しているが、これにもとづき観光者送出地指数と目的地指数の双方から各都市の旅行流量強度の等級区分を試みる（钟，張2010；靳2009）。

4-1. 旅行者送出地の強度の区分

表4のデータにより、長江デルタ地域の16都市を旅行者送出地として3

表4 2011年の長江デルタ地域における16都市の送出地(O)と目的地の指数(D)

都市	上海	蘇州	無錫	常州	南京	杭州	紹興	寧波
O	1.53	0.63	0.46	0.36	0.51	0.54	0.39	0.47
D	70.13	6.26	5.48	1.67	6.13	8.81	2.10	4.74
都市	揚州	泰州	南通	湖州	嘉興	鎮江	台州	舟山
O	0.33	0.29	0.24	0.22	0.34	0.31	0.29	0.09
D	3.65	0.02	0.24	0.11	4.25	3.85	0.01	0.07

出所：表1と表2のデータを計算した結果を基に作成

つの等級に区分してみると、第1級の送出地としては上海、蘇州、無錫、南京、杭州、寧波が析出されたが、いずれも長江デルタ地域において経済力が高い都市である。これらの都市の住民の収入は高いレベルにあり、また交通が便利であることから、旅行に出る能力、いいかえれば旅行推力が高いと考えられる。第2級の旅行者送出地は常州、揚州、鎮江、紹興、嘉興である。これらの都市は住民の1人当たり可処分所得が比較的高く、その比較的高い旅行流量は自身の推力の効果とともに、第1級の旅行者送出地の引力の効果もあって、長江デルタ地域において重要な旅行者市場を形成している。第3級の旅行者送出地は南通、泰州、台州、湖州、舟山である。これらの都市の旅行者送出地指数は低い（いいかえればこれらの各都市の推力が小さく、他都市からの引力も小さい）のは、各都市の経済力や住民1人当たりの可処分所得の低さ、地理的位置が周辺的であることなど、多くの要因によるものと考えられる。

4-2. 目的地強度の区分

第1級の目的地は上海、蘇州、南京、杭州である。これらの都市の急速な経済発展、建造環境の現代化、豊富な観光資源などが都市自体の観光者吸引力あるいは引力を強めており、長江デルタ地域における都市観光の発展に寄与している。特に蘇州、杭州は国際的経済センターとなった上海に依存しながら、長江デルタの核心的観光目的地となっている。第2級の目的地は無錫、常州、揚州、鎮江、寧波、嘉興、紹興である。これらの都市は自然景観、観光文化、伝統的な街の文化など、観光資源は独特かつ豊富であり、他地域からの観光者を吸引している。第3級の目的地は南通、泰州、台州、湖州、舟山である。これらの都市の場合、ある都市では観光資源が比較的豊富であるが、交通地理的位置が好適ではないため、他地域からの観光者の流入が妨げられている。また他の都市では、経済発展が緒に就いたばかりであり、観光資源も十分に開発されていなかったり、等級の高い観光資源それ自体が不足

しているため、観光者の吸引力が低い状態にあると考えられる。こうした不利な要因が、これらの都市をして長江デルタ地域において周辺の観光目的地にとどまらせていると言えよう。

次に、長江デルタ地域という観光空間における都市の推力と引力の効果を直観的に分析するため、表4のデータを mapinfo というドローソフトに導入し、長江デルタ地域の観光者送出地と目的地の空間等級の構造図を描出すると、図1のようになる。

(1) 上海をはじめとして蘇州、無錫、南京、杭州、寧波は推力と引力の効果の強さが最大であり、全体としての長江デルタ地域における都市観光の発展に対して推力、引力ともに大きな効果をはたしていることを鮮明にとらえることができる。

(2) 全体としての長江デルタ地域における都市観光の発展において、上海が卓越的中心都市であることは明らかである。そして、上海の推力と引力の効果が周辺都市、すなわち蘇州、杭州、嘉興、寧波などに拡散しつつあるこ

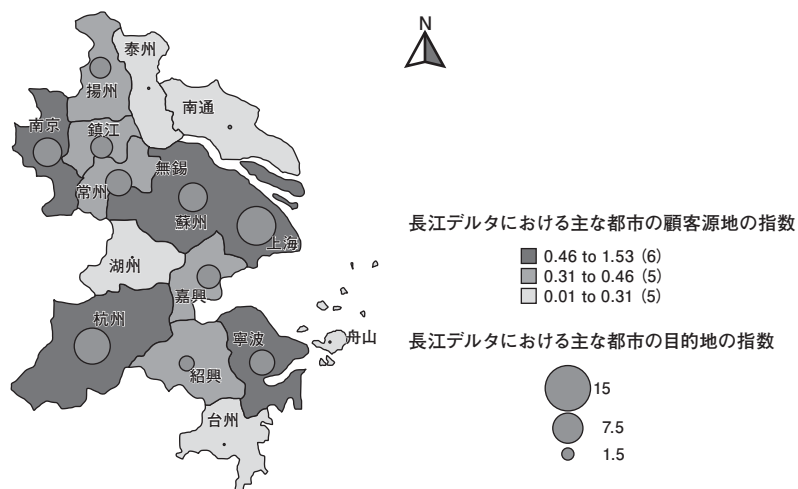


図1 長江デルタ地域の観光者送出地と目的地の空間等級構造

とがうかがえる。特に、2010年の上海万国博覧会の成功を契機に、上海の周辺都市とさらに全体の長江デルタ地域における都市の旅行引力は次第に上昇し、拡散しつつあるといえる。

(3) 最後に、南京は江蘇省の政治中心であるが、その旅行推力と引力の周辺都市への影響力は上海のそれらに及ばない。しかし、浙江省の政治中心である杭州の場合、その先天的な地理的位置の優位性、とりわけ上海との距離が比較的に近いため、上海の都市観光の発展の有利な影響を受けられるだけでなく、自身の影響力も周辺都市に不断に拡散して、周辺都市観光の発展に貢献している(章, 趙 2004; 薛 2006)。

5. 長江デルタ地域における都市観光空間構造の時系列的比較分析

長江デルタ地域における都市観光空間構造が時間軸の上でどのような変化をみせたかを比較分析するために、上海、蘇州、無錫、南京、杭州、寧波の主要6都市をとりあげる。これらの都市は長江デルタ地域において先発的發展段階にあり、同時に一定の代表性があると考えられるからである。

5-1. 主要6都市の三大値の比較

各都市の旅行推力は、各都市の1人当たり可処分所得と総人口のデータにもとづいて算出される。1人当たり可処分所得は、当該都市の住民にとって旅行に出かける契機の最も重要な要因である。直接的に各都市の旅行推力の強度に影響を及ぼすと考えられるからである。図2は、2007年-2011年の5年間、いずれの都市も1人当たり可処分所得が不断に増加しつつあることをよく表している。

とくに上海市は6都市の中で一貫して首位に立っている。その上海に隣接する蘇州、杭州、寧波は上海の影響を強く受けるため、経済發展のレベルと1人当たり可処分所得は高くなっている。江蘇省の政治中心である南京は上

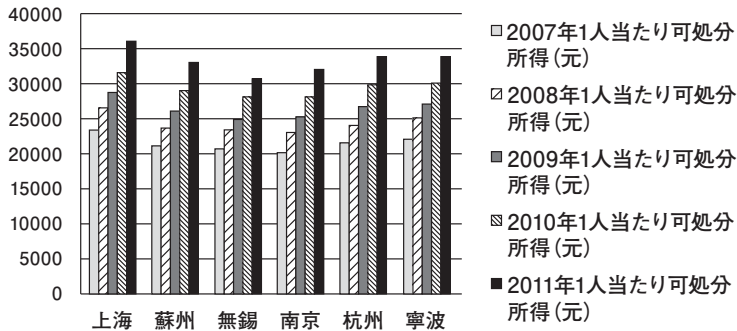


図2 2007-2011年長江デルタ地域における6都市の住民1人当たり可処分所得
出所:2007-2011年長江デルタ地域における6都市の国民経済と社会発展統計官報より作成

海までの距離が比較的遠いため、上海の波及効果は他都市に比べて小さく、その経済実力は同じ省に属する蘇州市に及ばない。

都市の旅行引力については、各都市の入国観光者数と観光外貨収入のデータにもとづいて算出される。図3は、2007年-2011年の5年間、6都市の入国観光者数が全体に上昇傾向にあることを示している。6都市の中で、上海市への入国観光者数はその他の5都市に比べてはるかに大きい。2010年の上海万国博覧会の開催により、同年の入国観光者数は2009年の628.92万から851.12万にまで急増した。しかし、上海万国博覧会の翌年の2011年には上海の入国観光人数は817.57万へと小幅に反落している。他の5都市についてみた場合、上海万国博覧会の波及効果もあってか、5都市の入国観光者数も増大した。さらに蘇州と杭州は自身の観光資源が豊富であり、かつ観光資源の品位も高く、上海との距離が近いと、上海への観光者の多数が蘇州、杭州2都市にも向かったであろうことは想像に難くない。南京も観光資源の品位は比較的高く、同省に所属する他都市に比べると都市観光の発展レベルも比較的高いが、上海から遠く離れているため、上海の観光発展の恩恵を受ける影響は小さく、むしろ上海との競争関係のなかで、南京への入国観光者の一部を失っているのではないかと考えられる。

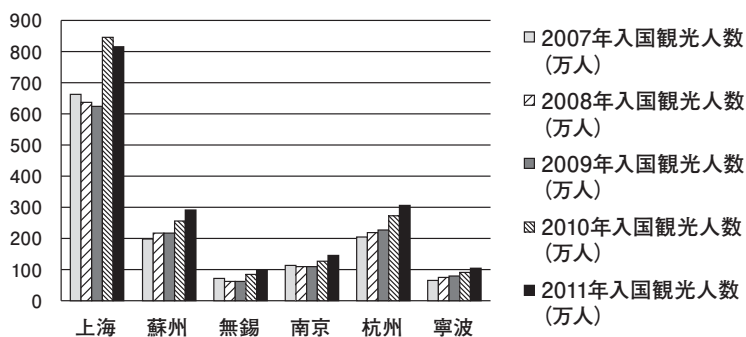


図3 2007-2011年長江デルタ地域における6都市の入国観光人数

出所：2007-2011年長江デルタ地域における6都市の国民経済と社会発展統計官報より作成

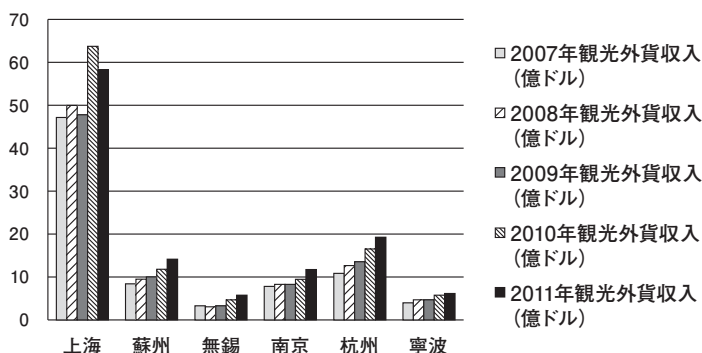


図4 2007-2011年長江デルタ地域における6都市の観光外貨収入

出所：2007-2011年長江デルタ地域における6都市の国民経済と社会発展統計官報より

図4は、2007年-2011年の5年間、6都市の観光外貨収入が不断に上昇したことを物語っている。特に上海の観光外貨収入が、その他の5都市よりもはるかに高いことを見て取ることができる。2008年北京オリンピックの開催は大量の海外観光者を中国に引きつけたが、それにともない上海は50.27億ドルもの観光外貨収入を獲得した。さらに、2010年の上海万国博覧会の開催は、上海の観光外貨収入を2009年の47.96億ドルから2010年の64.05億ド

ルにまで急増させた。その波及効果は周辺の都市にも及んだものとみられる。とはいえ、蘇州、杭州、無錫、南京、寧波の観光外貨収入の増加速度はややゆるやかである。上海の近隣に位置する蘇州、杭州の2都市は観光外貨収入が比較的高いが、無錫、南京、寧波の観光外貨収入は低いと言わざるを得ない。

5-2. 主要都市の観光者送出地と目的地指数の趨勢の分析

(1) 観光者送出地指数の趨勢

図5から、2007年-2011年の5年間、長江デルタ地域における6都市の観光者送出地指数は全体的に上昇傾向にあることがうかがわれる。そのうち、2009年の前は、増加傾向は比較的ゆるやかであったが、2009年以後、その増加傾向は比較的大きい増加をみることができる。上海の観光者送出地指数は2009年から増大傾向が顕著であり、周辺都市をはるかにしのぐものとなっている。残りの5都市の観光者送出地指数の増加傾向は、総体的に見れば、比較的ゆるやかなものとなっている。なお、蘇州と杭州の観光者送出地指数は無錫と南京と寧波3市よりも高い。

以上の分析を通して明らかになったことは、長江デルタ地域6都市の中で上海がこの地域で最も重要な観光者送出地となっており、その経済発展のレベルは高く、住民の他地区へ旅行に出かける能力が強いため、周辺の都市にとって重要な顧客マーケットとなっている、ということである。次いで蘇州と杭州2都市の観光者を送出する能力が強い。無錫、南京、寧波は上海、蘇州、杭州に比べると観光者送出地指数は低い。そのため、長江デルタ地域における主要都市の観光者送出地指数は時間の経過とともに、上海を首位として、それに続き蘇州、杭州が並立し、残りの都市群が競合発展するといった都市観光空間構造を形成しつつあると言える。

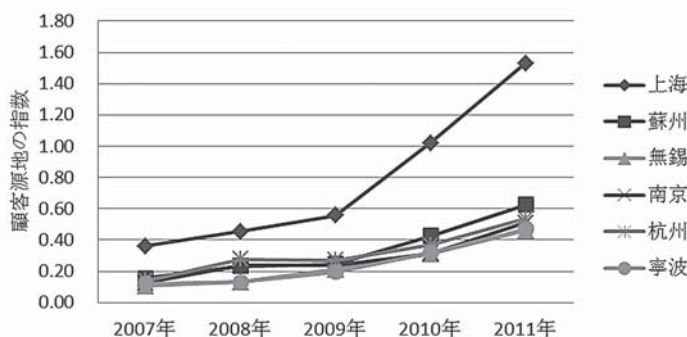


図5 2007-2011年長江デルタ地域における6都市の観光者送出地指数の趨勢
出所：2007-2011年長江デルタ地域における6都市の国民経済と社会発展統計官報より

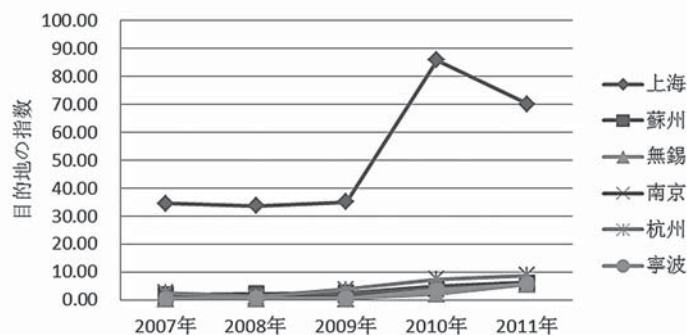


図6 2007-2011年長江デルタ地域における6都市の目的地指数の趨勢
出所：2007-2011年長江デルタ地域における6都市の国民経済と社会発展統計官報より

(2) 目的地指数の趨勢

図6から、2007年-2011年の5年間、長江デルタ地域における6都市の目的地指数が全体的に上昇傾向を示していることがわかる。そのうち、2009年の前の増加傾向は比較的ゆるやかであったのが、2009年以後では急激な増加傾向をみせている。特に上海は、2009年から2010年まで目的地指数の増加傾向が極めて大きく、145.38%の増加を示した。その原因は、先述のように2010年の上海万国博覧会の開催により、大量の国内外からの観光者を引きつ

けたことにある。2011 年に入った後に、上海の観光目的地指数は反落をみせ、2010 年と比べて 18.3% に減らしたが、依然として長江デルタにおいて最も大きな吸引力を備える都市であることに変わらない。残りの 5 都市の増加傾向は全体にゆるやかであった。ただし 2010 年、蘇州、無錫、南京、杭州と寧波は上海万国博覧会のプラス効果により、観光目的地指数はそれぞれ 92.51%、648.15%、126.25%、98.91%、656.52% へと大きく増加している。さらに無錫、南京と寧波 3 都市の 2011 年の観光目的地指数はそれぞれ 171.3%、69.3%、64.9% へと増加した。総合的に見れば、この 3 都市の観光目的地指数の強化傾向は長江デルタ地域で最も強く、特に無錫は首位に立っている。

以上の分析を通して明らかになったことは、長江デルタ地域 6 都市の中で、上海が同地域で最も吸引力を備えた都市であり、その経済・文化、都市・観光インフラ、旅行交通などの各方面での発展が成熟していることから、長江デルタ地域の観光中心都市であることはあらためて述べるまでもない。上海に次いで、蘇州と杭州の 2 都市は、その高品位の観光資源と上海の波及効果を受けるのに適した先天的な地理の優位さを有しているため、長江デルタ地域における 2 次級観光目的地の都市となっている。無錫、南京と寧波の 3 都市はここ数年間の都市観光の発展にともない、都市の吸引力、観光の吸引力のいずれにおいても、同地区において最も発展する潜在能力を有し、しかも最も速い速度で発展する可能性を帯びた都市であるとみなすことができる。こうして、長江デルタ地域における主要な都市の目的地指数の動向からみると、時間の経過にともない、同地域では上海、蘇州、杭州 3 市を中心にして 1 級観光三角区が形成され、無錫、南京、寧波が次級観光中心都市として発展し、それらを追跡するように残りの周辺の観光都市が競合発展する、という都市観光空間構造の編成を予想することができる（下 2010）。

6. おわりに

今後、長江デルタ地域における都市観光の発展のためには、各都市の推進作用を引き続き高めることが求められる。そのためには住民の所得水準を高め、地域住民の観光習慣を育成し、地区内外に対して観光イメージと観光商品の宣伝活動を確実に進める必要がある（李 2011；『経済参考報』2009年7月2日）。また、長江デルタ地域内の都市間の協力と連絡を強化することにより、上海、蘇州、杭州の巨大な都市の吸引力は引き続き強いものとなる。それらの都市群と周辺都市群の観光資源の開発および旅行交通ネットワークのさらなる整備が進められねばならない（殷、呉 2004）。これらの3都市の吸引力を通して、地域内の周辺都市に対してより多くの観光者を向かわせることにより、地域内の都市観光の発展と空間構造のさらなる改善が推進されよう。無錫、南京、寧波という次級観光中心都市は、各自の地区内でそれらの推力と引力の効果をうまく発揮するとともに、周辺の都市とともに観光資源を整備することにより、次級都市観光地区を造り上げるべきである。さらに常州、鎮江、南通、揚州、泰州、嘉興、湖州、紹興、舟山、台州の周辺都市群は、都市観光の発展が依然として主流になっていない状況を克服するためにも、自身の発展とともに1、2級の観光都市の影響力を十分に利用し、これらの地区の都市観光の発展に溶け込むことによって、最終的に長江デルタ地域における都市観光空間の一体化に参加することが可能となろう（柴、林 2003；張 2009；王、馬 2010；肖 2008；卞、沙 2007）。

謝辞

本稿は、「上海市教育委員会科学研究イノベーション重点プログラム」（項目番号 13ZZ106）にもとづいて遂行された調査研究の成果である。なお、日本語の校閲は藤巻正己教授（立命館大学文学部）の尽力によるものである。ここに記して謝意を表すものである。

参考文献

- 卞显红 (2008)「长江三角洲城市旅游空间结构形成机制」上海：格致出版社：90-101.
- (2010)「谈长三角城市旅游联合发展对区域城市旅游的影响」『商业时代』(2)：136-137.
- 卞显红, 沙润 (2007)「长江三角洲城市旅游空间相互作用研究」『地域研究与开发』26 (4)：62-66.
- 柴彦威, 林涛等 (2003)「旅游中心地研究及其规划应用」『地理科学』23 (5)：547-552.
- 靳诚等 (2009)「基于域内旅游流场的长三角旅游空间结构探讨」『中国人口·资源与环境』19 (1)：114-119.
- 「东北振兴添新引擎——辽宁沿海经济带上升为国家战略」『经济参考报』2009-07-02.
- 李红波等 (2011)「基于点—轴理论的辽宁沿海经济带旅游空间结构研究」『经济地理』(1)：156-161.
- 王永明, 马耀峰等 (2010)「上海入境旅游流对长江流域各省区空间场效应研究」『经济地理』30 (5)：854-858.
- 肖光明 (2008)「珠江三角洲九城市旅游空间相互作用分析」『地理与地理信息科学』24 (5)：108-112.
- 谢彦君 (2007)「基础旅游学」北京：中国旅游出版社：150-158.
- 薛莹 (2006)「旅游流在区域内聚：从自组织到组织」『旅游学刊』21 (4)：47-54.
- 殷柏慧, 吴必虎 (2004)「长三角与环渤海区域旅游合作条件对比研究」『旅游学刊』19 (6)：33-37.
- 袁宇杰 (2005)「旅游流的研究即旅游“双流”系统的构建」『旅游科学』19 (2)：6-11.
- 张波 (2009)「旅游边缘地带旅游业发展研究」『安徽农业科学』37 (12)：5782-5783.
- 张爱平, 周凤杰等 (2011)「基于推拉模型的环渤海区域旅游空间结构研究」『资源开发与市场』27 (10)：948-950.
- 章锦河, 赵勇 (2004)「皖南旅游资源空间结构分析」『地理与地理信息科学』20 (01)：99-103.
- 钟士恩, 张捷等 (2010)「旅游流空间模式基本理论：问题分析及其展望」『人文地理』112 (2)：31-36.