

<https://doi.org/10.52288/mice.27069273.2020.09.03>

## 全域旅遊視角下廈門山海健康步道的發展特徵與影響 The Development Characteristics and Influence of Xiamen Mountains-to-Sea Trail under the Holistic Tourism Viewpoint

吳鶯瑤<sup>1\*</sup> 沐園琳<sup>2</sup>  
Lu-Yao Wu Yuan-Lin Mu

### 摘要

近年來，全域旅遊發展速度較快。在此背景下，旅遊目的地重視景點（點）、線路（線）、區域（面）的綜合協調發展；而旅遊廊道作為一個線型空間，時間和空間壓縮性較強，在全域旅遊建設中扮演重要角色，它有利於推動旅遊目的地的旅遊業發展，以及旅遊廊道的保護與開發。本文以廈門山海健康步道（廈門空中步道）的功能特徵與發展過程，探究全域旅遊視角下旅遊廊道的特徵及其衍生活動之間的相互關係，以及對旅遊目的地的影響，提出廈門空中步道未來所扮演的角色與發展趨勢，以期指導旅遊目的地全域旅遊建設。廈門空中步道未來需要注意客源市場細分、產品設計與廊道遊域範圍規劃等問題，實現區域旅遊全面發展與國土資源優化。

**關鍵字：**全域旅遊、旅遊廊道、廈門空中步道、旅遊經濟

### Abstract

In recent years, holistic tourism has developed rapidly. In this context, the tourist destination attaches the importance to the comprehensive and coordinated development of attractions (nodes), routes (lines) and domain (surface). The tourist corridor as a linear space, is stronger in the effect of space-time compression and plays an important role in the construction of holistic tourism. It is conducive to promoting the improvement of tourism in the destinations, as well as the protection and development of tourism corridor. Based on the functional characteristics and development process of Xiamen Mountains-to-Sea Trail (Xiamen Air Trail), this paper explores the relationship between the characteristics of tourism corridors and their derivative activities, and the impact on tourism destinations from the perspective of holistic tourism. We propose the role of Xiamen Air Trail in the future and development trend in order to guide the holistic construction of the destination in the whole region. It is necessary for Xiamen Mountains-to-Sea Trail to pay attention to the source market segmentation, product design and corridor tour area planning in the future for the comprehensive development of regional tourism and optimization of land resources.

**Keywords:** Holistic Tourism, Tourist Corridor, Xiamen Air Trail, Tourism Economy

<sup>1</sup> 廈門大學嘉庚學院國際商務學院國際經濟與貿易專業 1476454153@qq.com\*通訊作者

<sup>2</sup> 廈門大學嘉庚學院國際商務學院國際經濟與貿易專業

## 1. 前言

2017年3月全國兩會期間，國務院李克強總理在政府工作報告中談到，中國要完善旅遊設施和服務，大力發展鄉村、休閒、全域旅遊。這是第一次把“全域旅遊”這一概念寫入政府工作報告，引起公眾的關注（徐偉與張慧慧，2018）；此外，國家還在“十三五”規劃中明確指出，全域旅遊是一個總的發展戰略。

全域旅遊（holistic tourism）是指各行業積極融入其中，各部門齊抓共管，全城居民共同參與，充分利用旅遊目的地全部的吸引物要素，為前來旅遊的遊客提供全過程、全時空的旅行體驗，從而全面滿足遊客的全方位體驗需求（厲新建等，2013）。全域旅遊強調在一定範圍內，把旅遊業作為優先發展產業，通過對區域範圍內經濟和社會資源進行優化和整合處理，不斷提升地區公共服務水準、文明素質水準等，實現地區資源的整合發展，通過旅遊業更好的帶動當地經濟發展（何曉紅，2018）；從具體落實的角度來講，最適宜作為全域旅遊目的地發展的是城鎮或城市。

2017年10月18日，習近平總書記代表十八大中央委員會在十九大報告發表報告，在報告中提出鄉村振興戰略。十九大報告指出，農業、農村、農民問題（“三農”問題）是關係國計民生的根本問題，在黨開展工作中必須重視“三農”問題。鄉村旅遊作為鄉村振興其中不可或缺的一部分，同樣引起廣泛關注；而最適宜開展全域旅遊的是我國最基本單位—村。在十三五期間，我國預計將實現借助鄉村旅遊使每年200萬貧困人口脫貧摘帽，鄉村旅遊有助於實現全域統籌發展和解決“三農”等問題。到2020年，我國將實現打造15萬個鄉村旅遊特色村，鄉村旅遊經營戶達到300萬，帶動1,000萬貧困人口順利脫貧摘帽，受益農民群眾5,000萬人，村旅遊年接待遊客將超過20億人次。

以“農家樂”為基礎的傳統鄉村旅遊項目單一低效，已經無法滿足需求；在全域旅遊下的鄉村旅遊將集農業、林業、漁業、文創、養生養老、休閒度假6個產業展開（孟秋莉與鄧愛民，2016）。2016年7月，財政部、國家發改委、住建部聯合發表《關於開展特色小鎮培育工作的通知》，提出到2020年在全國範圍內培育1,000個左右特色小鎮。並於2016年10月公佈了我國第一批特色小鎮的名單，共計127個。旅遊特色小鎮是以小鎮旅遊資源為基礎，並具備相當的接待能力；旅遊業成為經濟發展的支柱產業，或旅遊業在當地經濟擁有重要地位，並且創新性的帶動區域消費和其他相關產業的發展，進而促進鄉村發展和群眾就業的一種具有文化旅遊特色的城鎮化創新模式（張繼方與王春娟，2018）。

旅遊特色小鎮有2種類型：（1）具有獨特歷史文化底蘊或自然景觀，如浙江烏鎮，該類型數量較少且較為獨特，知名度高；（2）位於城市周邊的休閒小鎮，該類型數量眾多但趨於同質化。全域旅遊在我國國內的首次實踐地點是浙江烏鎮。2008年，浙江省紹興市提出全城旅遊的發展戰略，隨後編制並下發《紹興全城旅遊區總體規劃》，提出了“復興水城、文化興旅、轉型增效、城旅一體”的旅遊發展思路。全域旅遊在國內的另一經典實踐案例是海南瓊海。2012年，海南省瓊海市提出“田園城市、幸福瓊海”的建設目標，隨後進一步提出打造全域5A級景區，明確“全域是景區、處處是景觀、村村是景點、人人是導遊”的發展思路。“國家全域旅遊示範區”創建工作於2016年國家旅遊局宣佈組織開展，首批被認定為國家全域旅遊示範區創建單位共計262個市縣，這標誌著全域旅遊發展戰略由局部地區試點轉向全國範圍內推廣，我國旅遊業進入發展全域旅遊的新時代（印亮，2016）。

2018年8月，廈門市人民政府辦公廳發佈了《轉發市旅發委關於加快推進全域旅遊建設實施方案的通知》，該通知對廈門市全域旅遊發展策略全面部署。廈門是全

國第二批被定為全域旅遊示範市的城市之一，方案分兩步規劃：近期 2018–2020，遠期 2018–2035。本文將從全域旅遊角度出發，探索廈門空中步道的建成將對廈門進一步開展全域旅遊有何作用，並分為 3 個部分進行論述：

- (1) 國內外全域旅遊與旅遊廊道發展介紹；
- (2) 廈門空中步道的發展特徵和影響；
- (3) 廈門空中步道能否成為全域旅遊的典範。

## 2. 全域旅遊與旅遊廊道

### 2.1 全域旅遊與傳統旅遊的不同

如今，遊客已經難以從傳統的旅遊觀光獲得滿足感，逐漸轉向有品質的旅遊方式，休閒度假就是其中一種，全域旅遊由此產生。全域旅遊和傳統旅遊相比，它的不同體現在以下幾個方面（林玲，2018）：

- (1) 旅遊方式多樣—遊客可選擇不同方式實現旅遊目的；除此之外，旅遊產品也多種多樣。
- (2) 旅遊資源要素整合—全域旅遊通過整合其他產業資源，促進產業融合發展，提高生產效率；通過整合社會管理要素資源，提高公共管理和服務效率。
- (3) 旅遊空間系統完備—打破傳統景點旅遊觀光旅遊方式，打破只靠門票賺取旅遊收入的模式，將整個城市作為一個景區來打造。
- (4) 旅遊過程全員參與性—全域旅遊強調調動群眾積極性，讓群眾作為“導遊”，同時增強群眾作為當地人的自豪感。
- (5) 旅遊發展成果共用性—全域旅遊所得成果由參與其中的人一起分享。

### 2.2 旅遊廊道概述

旅遊廊道在全域旅遊背景下，發揮著空間拓展和要素整合的作用（王格，2019）。旅遊廊道是一款具有休閒觀光功能的重要旅遊產品，它以軸線驅動性和線性流動性在全域旅遊中發揮舉足輕重的作用（萬海穎，2019）；西方資本主義國家工業化與城市化進程較早，因此也較早進行旅遊廊道建設探索（鄔方衛等，2017）。全域旅遊提倡旅遊目的地景點、線路、區域綜合協調發展，形成旅遊綜合性目的地；旅遊廊道集合各種旅遊資源，強調景觀節點和路線的相互關聯以及產業融合，並強調節點、線路和區域綜合發展，兩者不謀而合，全域旅遊中融入旅遊廊道已成趨勢。

旅遊廊道以人類遷徙和物質流動的線路為基礎，整合自然與文化景觀所形成的線性景觀帶，也可稱為線性空間。廊道通過全方位景觀建設的方式，使人類社會與自然景觀相融，讓人們感受自然和多樣性，與自然更加和諧的相處，同時踐行了我國十八大五中全會提出的“創新、協調、綠色、開放、共用”的新發展五大理念，促進綠色城市建設，鼓勵全民旅遊，提倡綠色健康的生活方式，多方面滿足人類對物質生活的更多需求，甚至肩負旅遊扶貧的功能（李龍等，2020）。

## 3. 國內外旅遊廊道發展

國外旅遊廊道實踐開發較早於國內，大致經過林蔭大道（boulevard）、公園路（parkway）、綠道（greenway）、風景道（scenic byway）、遺產廊道（heritage corridor）、文化線路（cultural route）等階段。國內旅遊廊道研究和實踐雖起步較晚，但研究領域不斷擴張，在廊道空間規劃與設計以及理論體系構建、遺產廊道保護與開發探討等方面成果豐碩，為我國旅遊廊道建設發展提供了理論指導（鄔方衛等，2017；王格，

2019；萬海穎，2019；李龍等，2020)。

### 3.1 林蔭大道-香榭麗舍大街

林蔭大道以景觀修飾為主，通過在道路兩側種植行道樹的方式實現；林蔭大道是將自然環境引入城市，在法國對城市的改造中被廣泛應用，其中最典型的例子是巴黎香榭麗舍大街(孫晶晶，2020)。始建於1616年的香榭麗舍大街，西起戴高樂星形廣場，東至協和廣場，全長約1.8千米，是巴黎最為繁華的街道；因為是由亨利四世的皇后瑪麗·德·梅德西斯將盧浮宮外一處沼澤地改造而成，因此又被稱為“王后林蔭大道”。

香榭麗舍大街的兩端坐落著一些著名的歷史古跡，著名的凱旋門就坐落於大街西段星形廣場的中央。大街的西段集中了許多世界著名公司、銀行、展廳、店鋪，如法國航空公司、法蘭西商業信貸銀行等，以及賓士、雪鐵龍等馳名世界的品牌汽車公司的展廳；此外還有一些著名的香水店、夜總會和速食店。東段則是花團錦簇、鳥語花香的協和廣場，與藝術氣息濃厚的盧浮宮毗鄰，呈現出一派和諧的自然風光。街道兩邊均有10-20米寬的步道，茂密的法國梧桐沿街排列。

### 3.2 公園路-波士頓公園系統

公園系統思想由歐姆斯特德(Frederick Law Olmsted)於1876年提出，並在波士頓公園系統規劃中付諸實踐。波士頓公園系統起於波士頓公園，終於佛蘭克林公園，既是一條線性景觀道，又是世界上最早的城市綠道(鄢方衛等，2017)。1968年，依據歐姆斯特德規劃設計的紐約州布法羅市公園系統，用公園路將布法羅市3個主要公園連接，形成一個公園系統，這是首個完整的城市公園系統。

波士頓大都市公園系統將人類工業文明與自然景觀和諧統一，波士頓郊區的6個開放空間通過3條河流廊道連接，並恢復一片城市濱海區-波士頓裡維爾海灘，構建了波士頓大都市區650平方千米範圍內的公園系統。整個公園系統由9部分組成，由波士頓城市中心綠地和聯邦大道延伸至自然風景園林，再進入原始的森林、懸崖峭壁、山丘、濕地和河流。這樣的公園系統打破了公園之間的分界線，同時也模糊了城市與自然之間的分界線，使城市公園與城市文明融為一體(孫蕾與潘宜，2011)。

### 3.3 綠道-美國藍道

最早可追溯到綠道這一概念的是美國阿迪朗多克公園的藍道(Hamin，2001)。綠道在保護景觀和生態環境品質、提供開放的娛樂空間、遏制城市擴張等方面都做出一定貢獻；上世紀70年代，美國國家公園系統把多條綠道納入其中，並獲得聯邦資金和技術支持(鄢方衛等，2017)。綠道有以下幾種益處：第一，保護自然生態系統，主要是河流、海岸沿岸以及山脊線，保護生物多樣性；第二，在市區和郊區為人們提供大量的遊玩和休憩機會，可以進行一些有氧運動以及其他戶外休閒活動；第三，為人們提供珍貴的歷史遺產，這些地區或廊道有將近90%是遺產和文化資源所在地(Dawson，1995)。美國規劃了多功能綠道，這一規劃為幅員遼闊的國家和區域規劃提供了借鑒。

### 3.4 風景道-日本富士山吉田步道

富士山的海拔約3,776米，每年均有來自世界各地超30萬名遊客登頂。富士山有4個攀爬起點，且從東京市中心乘坐公共交通均能到達。其中最受歡迎的是吉田步道，選擇該條路線的原因是太陽升起時它是最能看見日出的地方；富士宮路線為第

二熱門選擇，緊接著是霍伊贊和蘇巴西裡路線。吉田步道途中連接多個旅遊景點，給遊客帶來多樣的休閒體驗，對日本民俗文化有更多的瞭解。因此，吉田步道為富士山吸引來了更多遊客，從而加速日本旅遊業發展。

### 3.5 遺產廊道與文化路線

1984年，美國國會提出將密西根和伊利諾運河打造成國家遺產廊道，遺產廊道這一概念由此正式確立，而後作為一種區域化的遺產保護與開發策略在世界範圍內得到推廣。文化遺產保護浪潮再一次席捲全世界是1998年由國際古跡遺址理事會（ICOMOS）成立的文化線路科學委員會（CIIC），其主要負責文化線路類遺產研究和管理。CIIC的成立標誌著以“交流和對話”為特徵的跨地區或跨國家的文化線路將作為新型遺產理念，得到國際文化遺產界的認同。

### 3.6 旅遊廊道對全域旅遊發展的作用

國外綠道、風景道、遺產廊道等不同類型旅遊廊道在不同時期扮演著重要角色，為社會發展需要服務。經過一段發展演變和實踐探索，旅遊廊道呈現出具有鮮明主題、日趨豐富與完善的功能的特徵。旅遊廊道研究角度逐漸趨於多元化，主要有生態和歷史文化保護、規劃思想與方法、視覺美學評價等研究。全域旅遊從過去傳統旅遊以門票賺取收入的方式，變為如今的全行業和全區域，而旅遊廊道則是綜合景觀帶，它將旅遊景點從點到線最後覆蓋全區域，且對區域內旅遊資源進行宏觀整合和創新開發，使其產生多重旅遊體驗功能的空間有序組合，滿足遊客在休閒娛樂、觀光、健身等多方面的旅遊需求（周華庭，2019）。旅遊廊道是全域旅遊的基礎空間和重要載體；全域旅遊背景下的旅遊廊道開發，是旅遊產業的創新，在旅遊宏觀規劃、旅遊現代治理及其他產業發展方面，都發揮著重要的推動作用（王格，2019）。

## 4. 廈門空中步道

2018年8月，廈門市人民政府辦公廳發佈了《轉發市旅發委關於加快推進全域旅遊建設實施方案》的通知（以下簡稱《方案》）。《方案》提出以創建全域旅遊示範市為目標，將推動旅遊會展達到“雙千億”目標工作視為為抓手，使廈門成為產業結構豐富、行業服務優質的國際知名旅遊會展城市。

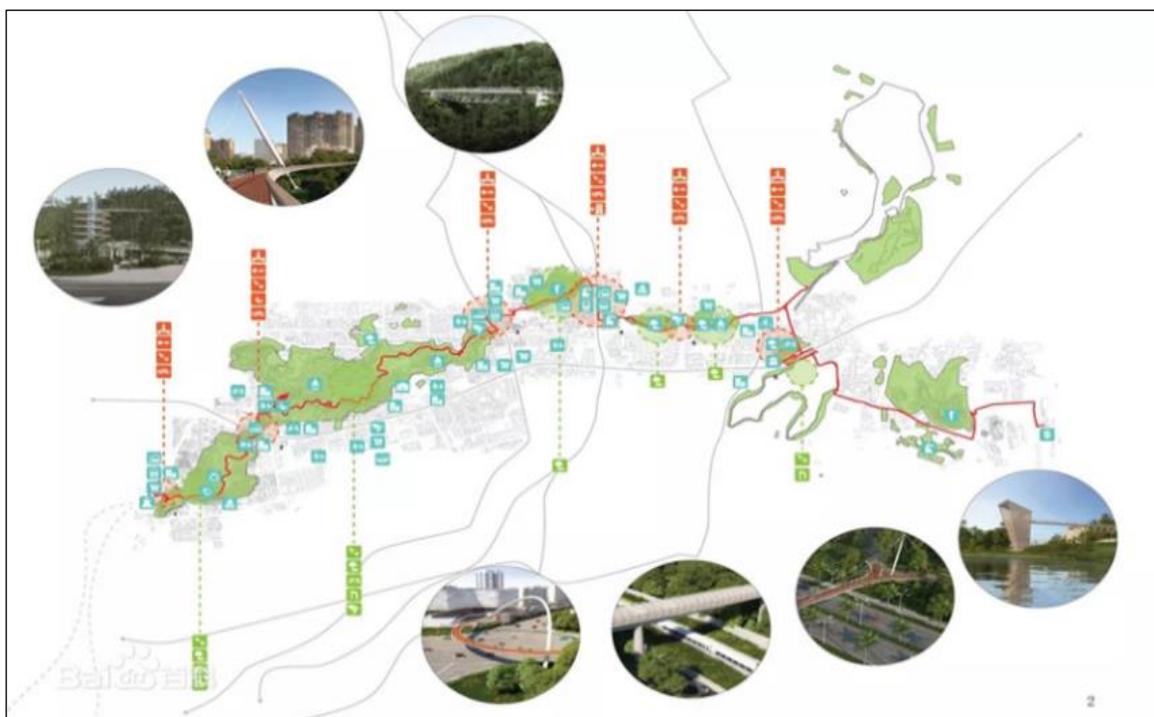
在全域旅遊產業深度融合方面，《方案》要求要加強全域旅遊資源整合，挖掘文化內涵與旅遊資源特色，重點建設海滄天竺山、集美灌口、同安汀溪、同安竹壩、翔安香山、翔安大帽山等鄉村旅遊聚集區，打造一批有特色的旅遊小鎮，建設多條鄉村旅遊精品線路；革新海洋旅遊產品，打造獨具廈門特色郵輪航線和郵輪旅遊，圍繞山、海、灣、城，打造優質海洋休閒度假旅遊，鼓勵無人居住的海島資源在符合保護生態環境的條件下，開發優質旅遊產品（經濟日報-中國經濟網，2018）。

2019年廈門市GDP達到5,995.04億元，同比增長7.9%。其中，文化創意產業、旅遊會展產業發展速度較快，全年共接待遊客10,012.87萬人次，比上年增長12.5%；旅遊總收入1,655.90億元，占2019年GDP約27.6%，同比增長18.1%。到2020年，旅遊業總收入努力爭取達到1,800億元；到2022年，旅遊業總收入預計達2,400億元。

廈門山海健康步道於2018年9月1日動工，2020年1月1日對外免費開放。步道全長23公里（起於郵輪碼頭，終於觀音山夢幻沙灘），其中地面步道11.5公里，空中步道10.2公里；設52處出入口，14處休憩點，途經筓簷湖、狐尾山、仙嶽山、

園山、薛嶺山、虎頭山、金山、湖邊水庫、五緣灣、虎仔山、觀音山島內的“八山三水”。按等級和功能劃分，步道網路主要分為市級步道和區級步道；市級步道主要串聯濱海節點及狐尾山、仙嶽山、筭簣湖、五緣灣、東坪山等廈門本島主要節點，區級步道則是連接區級公園、小遊園、街頭綠地等，主要為附近居民服務。沿線重點打造7處節點橋樑，其中除1處為跨山谷節點以外均為跨道路節點，形成貫穿東西方向的步行通廊。沿線綠化遵循“自然、生態、野趣、人性化”的原則，對各節點進行提升改造，並以步道為鏈將其串聯，全線綠化達到74.9%（如圖1所示）。

廈門空中步道不受地面交通影響，穿越城區高密度居住區和商業區，將山體公園、水域綠地與城市慢道系統連接起來，並與現有步道系統串聯，將城市景觀與自然風景無縫銜接，形成一條可以看見山海的步行走廊。廈門空中步道在廈門部署全域旅遊方面具有一定作用，它的主要作用是串聯島內（湖裡區、思明區）的主要景觀，可以做到《方案》中提到的“圍繞山、海、灣、城，做足海洋休閒度假文章”，同時在行走過程中可以進而領略島內全城風貌。此外，廈門空中步道的起點位於郵輪碼頭，使《方案》中提到“做大做強郵輪旅遊”的目標成為可預期目標，但對於島外（海滄區、翔安區、集美區、同安區）則有些無法兼顧。



資料來源：百度百科

圖 1. 廈門空中步道路線圖

廈門市政府建立步道時，實現資源分享，採用免費共用的方式，擴大消費者的群體，使得更多的遊客來到廈門，與自然接近，感受廈門的城市魅力，並帶動經濟的增長和貨幣流通，跟隨新時代的發展不斷進步。廈門空中步道的建設開發不僅面向廈門人民，更面向來著世界各地的遊客們，步道的開放不斷向大家展示廈門獨有的旅遊風采，開放式的步道能夠吸引更多遊客的眼光，看到廈門作為宜居城市更好的面貌。

步道的建立，不僅促進了自然與社會的協調，還促進了經濟與文化的融合。對內，步道穿行於廈門各大風景區之間，途經許多商業住宅區，使居民生活更加方便，也帶

動了經濟的流動發展；對外，步道與廈門交通及健康經濟相輔相成，共同帶動了廈門旅遊業的發展，也為經濟的健康發展提供了有力保障。

廈門空中步道的建成，將對廈門的旅遊業有一定促進作用。通過廈門空中步道，遊客將看遍廈門本島（湖裡區、思明區）全域，對鷺島有進一步的瞭解；且步道上有關於閩南文化的介紹，遊客也可以通過這些內容瞭解這座城市，達到休閒、健身的作用；同時，通過廈門空中步道將各個景觀點連接成線，輻射到附近的區域，進而帶動其他相關產業發展。廈門空中步道作為連接城市各景點的紐帶，不再只是原來單一的便捷交通作用，而是實現向生態、遊憩和保護等多功能的旅遊吸引物轉變。因此，廈門空中步道不僅能促進城市生態旅遊發展，還能促進城市自然與人文景觀的融合，拓展城市的旅遊空間。

隨著廈門空中步道綜合功能的增強，它對城市生態、城市文化、遊憩場所等提出了更高的要求，且對保護城市生態環境具有重要意義。廈門空中步道通過沿線的風景資源為居民提供更多更大風景觀賞空間，滿足市民對戶外休閒與遊憩的需求。通過廈門空中步道多功能的轉變，使其逐漸成為重要的旅遊吸引物，與此同時帶動城市沿線第三產業發展，促進區域經濟發展（鄧德駿等，2019）。但它也有無法兼顧的地方，島外的集美灌口、海滄天竺山、同安汀溪、同安竹壩、翔安大帽山、翔安香山等地區建設鄉村旅遊和特色小鎮無法與廈門本島建立較強的聯繫，需要更一步的規劃。未來需要進一步加強對島外的旅遊業輻射作用，建立城旅一體、行業互通融合發展機制，將旅遊發展作為城市發展的硬實力，通過空間融合、業態互動，著力推動“旅遊+會展”、“旅遊+郵輪”、“旅遊+鄉村”、“旅遊+文創”、“旅遊+康體”等多個“旅遊+”，實現旅遊產業與其他產業相融共贏，使其他行業資源轉化為旅遊資源和產品，形成新的增長。

## 5. 結論

本文以廈門空中步道為例，探究與全域旅遊、旅遊廊道二者相結合，以及對廈門旅遊業的影響。旅遊業作為一個促進經濟發展、彰顯城市文化和形象、放鬆人民身心的產業，長久以來受到關注。廈門市作為國際花園城市，其旅遊業收入占 GDP 一大部分，旅遊業的發展更是不可或缺的；且廈門市於 2018 年入選全國第二批全域旅遊市，其旅遊業的發展更是未來可期。廈門圍繞全域旅遊進行了反覆運算升級，發揮廈門生態自然環境優美的優勢，將廈門全域作為一個 5A 級大景區來建設推進，厚植主客共用理念，共同推進全域旅遊示範區建設。廈門市未來將以全域旅遊為抓手，進一步呵護、扮靚廈門的“高顏值”，不斷提升旅遊產業發展的“高素質”。

廈門空中步道對廈門旅遊業具有一定促進作用，它既是廈門生態文明建設的重要戰略，也是廈門旅遊發展的一大機遇，在提升全域旅遊競爭力、優化廈門旅遊空間、推動廈門旅遊供給側改革和全域旅遊發展等方面有著重要作用。展望未來廈門空中步道仍需注重客源市場細分、產品設計與廊道旅遊範圍規劃，實現區域旅遊全面發展與國土資源空間優化。

## 參考文獻

1. 徐偉、張慧慧（2018）。區域經濟視角下特色小鎮的全域旅遊發展研究——以青島西海岸特色小鎮為例。創新創業，14(6)，506-510。
2. 厲新建、張凌雲、崔莉（2013）。全域旅遊：建設世界一流旅遊目的地的理念創新——以北京為例。人文地理，28(3)，130-134。

3. 何曉紅(2018)。共用經濟視角下全域旅遊發展模式之研究。智庫時代, 28, 209+211。
4. 孟秋莉、鄧愛民(2016)。全域旅遊視閩下鄉村旅遊產品體系構建。社會科學家, 10, 85-89。
5. 張繼方、王春娟(2018)。全域旅遊視角下的旅遊特色小鎮發展模式研究。中國商論, 61-62。
6. 印亮(2016)。發展全域旅遊的實踐與思考—以江蘇省揚州市為例。旅遊縱覽(下半月), 9, 114-116。
7. 林玲(2018)。對全域旅遊的經濟學思考及對廈門的啟示。南方論刊, 2, 19-22。
8. 王格(2019)。旅遊廊道視角下的揚州全域旅遊發展策略—以江淮生態大走廊為例。江蘇經貿職業技術學院學報, 6, 34-37。
9. 萬海穎(2019)。江西省全域旅遊廊道構建研究。財富時代, 10, 145。
10. 鄔方衛、楊效忠、呂陳玲(2017)。全域旅遊背景下旅遊廊道的發展特徵及影響研究。旅遊學刊, 32(11), 95-104。
11. 李龍、楊效忠、吳玲(2020)。旅遊廊道扶貧：大別山旅遊扶貧快速通道的實踐—基於大別山旅遊扶貧快速通道沿線 12 個村的調查。安徽農業大學學報(社會科學版), 29(1), 16-22。
12. 孫晶晶(2020)。國內外綠道規劃設計現狀研究。城市住宅, 27(1), 103-105。
13. 孫蕾、潘宜(2011)。波士頓大都市公園系統與珠三角區域綠道的比較研究—以深圳為例。中國園林, 27(1), 17-21。
14. 鄧德駿、謝鑫泉、付小利、陳劍峰、陳存及(2019)。基於全域旅遊下的城市森林步道規劃建設策略探討。江蘇林業科技, 46(3), 54-57。
15. 周華庭(2019)。鄉村振興戰略背景下鄉村旅遊發展對策研究—以湖南常德市為例。上海市經濟管理幹部學院學報, 17(4), 27-32。
16. 經濟日報-中國經濟網(2018)。廈門推進全域旅遊建設：到 2022 年旅遊收入達 2,400 億元。travel.ce.cn/gdtj/201808/28/t20180828\_6511355.shtml, 2018/8/28 訊。
17. Dawson, T. J. (1995). Kangaroos: The biology of the largest marsupials. Sydney: University of New South Wales Press.
18. Hamlin, E. M. (2001). The US national park service's partnership parks: Collaborative responses to middle landscapes. Land Use Policy, 18(2), 123-135.

收稿時間：2020-02-04  
責任編輯、校對：張穎 曾晶瑩