

公園道路基準

合衆国内務省国立公園局



「平面線形および縦断線形は地形を考慮に入れるべきである」 ナッチェズ・トレスパークウェイ（ミズリー、テネシー、アラバマ州）

訳

浪田克之介

もし国立公園が、他の田園地帯と同じであれば、みなさんは訪れてみようとするとはまずないでしょう。でも国立公園は、やはり違っているのです。その理由の一つは、公園の中を走る道路は落ちついた観光を目的として、設計されていることです。

公園道路は細心の注意を払って設計され環境に非常な関心を向けてあります。公園道路は狭く、曲りくねり、起伏に富んでいることもしばしばです。時には小道と表現されていいこともあります。しかしこの点に公園道路の魅力があります。これらの道路がみなさんをアメリカ第一の、息をの

むほどの景勝地と歴史の舞台近くへとお連れすることができるのです。

公園の一番のよさを体験するには、車を離れてみてください。歩くか、もし状況が許すなら、馬やカヌーで一層奥深くまで行ってごらんください。ゆっくり行けば、それだけ沢山見られるというのが、ほとんど自明の理になっています。しかし、そんな原始的手段をとる時間も熱意も持ち合わせない方に、次善の策は公園道路を賢明に利用されることです。道路からでも、急がずゆっくり見物する場合と同じく、変化に富んだ世界をご覧になれましょう。

しかし急いでおられるのでしたら、今回は別の経路をとられ、余裕のある時にふたたびおいでくださいませよう。

国立公園局長

ジョージ・B・ハーツォグ・ジュニア

（公園来訪者に渡される挨拶状より）

合衆国内務省国立公園局

ワシントン・D・C

一九六七年九月八日

（回覧）

アンセル・アダムズ殿、アイラ・ガブリエルソン殿、ジョー・ペンフォード殿、主席

科学技術官代理、エバート、およびクルーガー国立公園局長補佐

国立公園局長

主題 公園道路

私は、国立公園局が公園道路の建設と利用を管理統制する基準を設定することが関心であることを、みなさんと討議致しました。私は、この公園管理の重大な問題の検討をお引き受けになるみなさんに深く感謝致します。

わが国の国立公園では多くの場合、来訪者利用の重要な鍵となるものは公園道路体系であります。それは手段であるとともに



「公園の一番の良さを体験するには車を離れてこらなさい」 イエローストーン国立公園（ワイオミング・モンタナ・アイダオ州）

私はみなさんの研究範囲を制限するつもりはありませんが、以下の問題の基本事項につき、じゅうぶんな検討を加えてくださるようお願い致します。

- 一、公園道路の根本目的
- 二、公園道路の制限速度
- 設計、路線選定および基準に関する指針
- 三、公園道路以外の輸送体系の検討範囲を定める基準

私はみなさんの研究が、公園道路とは何か、いつ、どこに、いかに、そしてなぜ公園道路を建設するか、またどのような状況で他の輸送手段の採用を考慮すべきか、といった基本問題に対する解答の手助けをしてくださることを期待致します。

公園資源の管理の場合同様、われわれの公園の境界は、障壁ではないと考えています。連邦および各州高速道路網が拡充されて、ますます公園道路は連絡路としての色彩を濃くしてきており、適切な基準が要求されています。わずか一本の道路が横断して、公園の死命を制するまでになっているところもあります。

とに十二月一日までに提出くださるようお願い致します。

ジョージ・B・ハーツォグ・ジュニア

合衆国内務省国立公園局

ワシントン・D・C

一九六八年四月十一日

（回覧）

内務長官殿

（魚類・野生生物・公園担当次官経由）

国立公園局長

主題 公園道路基準審議会報告

一九六七年九月八日に私が国立公園に

ける道路建設の実態調査と公園道路の目的を定め、かつその設計と建設の指針を作成する目的をもって、著名な自然保護関係者と私の幹部職員からなる審議会を設置したことをご記憶のことと思います。本審議会に参与しましたのは、米国アイザック・ウォルトン連盟自然保護部長ジョセフ・ペインフォード、野生生物研究所長アイラ・ガブリエルソン、写真家・国立公園体系参与アンセル・アダムズ、設計および建設担当局長補佐チャールズ・クルーガー、主席科学技術官代理ロバート・リン、情報担当局長補佐ウィリアム・C・エバーハート（会長）でありました。

私はこの報告が国立公園の理念に対する

根本概念の確立に重大な貢献をなし、道路建設決定がわれわれの最大の問題となる時期に、われわれの計り知れない力になるものと信じます。

もし長官が同意されますなら、私はこの報告を関心ある自然保護関係者や公園団体の利用に供したく、また、本報告の推奨を国立公園局内で、ただちに履行したく思います。

ジョージ・B・ハーツォグ・ジュニア
同意 魚類・野生生物・公園担当次官

スタンレー・A・ケイン

承認 内務長官

スチュアート・L・ユードル

合衆国内務省国立公園局

ワシントン・D・C

一九六八年四月十一日

（回覧）

国立公園局長殿

公園道路基準審議会会長

主題 最終報告

一九六七年九月八日、「国立公園局が公園道路の建設と利用を管理統制する基準を設定する」との局長の深い関心のうえに米国アイザック・ウォルトン連盟自然保護部長ジョセフ・ペインフォード、野生生物研究所長アイラ・ガブリエルソン、写真家・

国立公園体系参与アンセル・アダムズ、国立公園局より設計および建設担当局長補佐チャールズ・E・クルーガー、主席科学技術官代理ロバート・リン、情報担当局長補佐ウィリアム・C・エバーハート(会長)を公園道路基準審議会の委員に任命された。

本審議会は道路建設の実態を調査し、公園道路の目的を定め、その設計と建設の指針を作成するよう要請されました。以下の報告は、設計および建設の責任者のみならず、方針決定の責任者をも導く理念に対するわれわれの信念を表明するものであります。

国立公園は単なる名勝地としてではなく、むしろ特別の体験を求める人々が訪れるところであることの保証には、公園道路体系は本質的な鍵であります。

本報告が公園管理のうえで非常に困難で複雑な問題に役立つことができることを願うものです。われわれは本審議会に参加できまし

たことをたいへん名譽なことと考えるものであります。

情報担当局長補佐

ウィリアム・C・エバーハート

公園道路の目的

あらゆる公共保存物の中でも、とりわけ国立公園体系は、破壊をとまぬことなく国民の利益と享受のために当てられた野生的・史的および行楽資源としての特質のゆ

えにきわだったものとなっている。

これらの国立公園区域—山岳、砂漠、海岸、湖、森林—は、単調で満たされない都会生活からの避難所的意味合いを、近年ますます強めている。そして休暇利用の旅行者が、驚くばかりめまぐるしく四方八方へと足を向けた結果、遠く人里離れた荒涼たる地域にまで数百万の人々が到達することになった。

この季節的移住の主要目的地は有名な国立公園で、それらはわずか十年前には、ほとんど想像もつかなかった非常に多くの来訪者を、今日満足させるよう求められている。

一九六五年には六千百万人の人々が公園を訪れ、一九六六年には一億三千万人、そして一九七七年には総計三億人を上回ることが予想される。

公園利用者がこのようにおびただしい数にふくれあがることは公園のもつ価値に深い脅威を与えることになるか、これら公園の価値をこの国の文化遺産の中で今後、一層重要な部分を占めさせる絶好の機会となることを意味するかのいずれかである。

国立公園の唯一の恒常的目的は、人間と人間をとり囲む自然環境の間により緊密な調和を作り上げることである。ゆえに何よりもまず最初に関心が払われなければならない

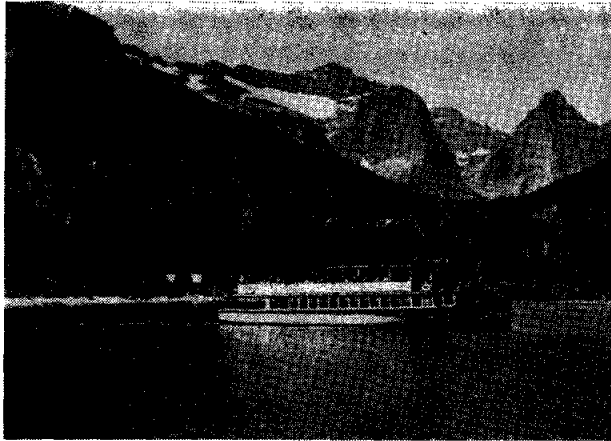
ないことは、旅行の統計ではなく、公園体験の質である。

国立公園を訪れて心ゆくまで楽しむことは、自動車を利用してであれ、徒歩にせよそれがゆつたりした体験であるかどうかによるところが大きい。顕著な特質を備えた公園道路がその主要な役割を果たすのは、この本質的なゆつたりとした歩調を固定させるに際してである。

公園道路の設計とその路線選定は、公園来訪者がその中で何を見るかということとともに、どのような見方をするかということが大切であるとする原理に従うものではない。それならば、そうすれば国立公園は単なる名勝地としてではなく、むしろ人々が特殊な体験を求めて訪れる場であることを保証できるのである。

イエローストーン公園にきた初期の自動車旅行者が車を鎖で樹木につなぎ、鍵を公園管理者に手渡すことをもはや要求されなくなった一九一五年以降、公園での来訪者の行動は自動車に合わせたものになっている。

歴史上の偶然の事実として、国立公園の概念は自動車とはほぼ同時期にその発展段階に達していたが、それ以上に両者の間には恒久的、あるいは非分離的関係は何もみられない。



「あらゆる機会をとらえて公園主要地に行くのに安全な天然水路の利用を奨励すべきである」ウォータートン・グレーシャー国際平和公園(モンタナ州、アルバータ州<カナダ>)

しかし若干の点で国立公園は、アメリカの都市と同じ岐路に立っている。すなわち自動車で窒息しかけているとみられるものも、いくつかできてきているのである。騒音雑踏、よごれが都会生活の特質をおびやかしているように、公園体験の質をもむしばみつつあるのである。

多くの公園道路は、今日とくに名所周辺で渋滞しており、やがてそうなると推測される道路も少なくない。

公園道路の新設だけで、この渋滞がいつも緩和してくれると期待してよい理由はどこにもないのである。

公園としての効果的な大きさと受容力は入園方法次第で縮小も、拡大もされるのである。ポール・ブルツタスは、それをつぎのように述べている。

「もしあなたが時速三マイルのカヌーに乗っているとすると、カヌーをこいでいるその湖は時速三〇マイルの快速モーターボートを走らせている人にくらべて、距離の点で十倍も長く、また広さの点でも十倍も広いことになるのです。つまり小道によって代わって道路ができるとか、カヌーの櫂に代わって船にエンジンが付けられることが公園を小さくしているのだ。」

路線選定の多くの場合、基準がどこにおかれようと、自然を破壊し、その跡を残す

ことなく、また野生生物の平常活動を妨げることなく、道路建設をするのは不可能である。これまで多くの公園管理者や自然保護論者は電車やケーブルカーその他が、道路に代わることは絶えず拒否してきたが、これらが公園環境に決定的な破壊を与えたということは多くの場合、今日にくらべてほとんどまったくなかったといつてよい。

国立公園局は目下、電車、モノレール、レール・コンベアー法、バス、ヘリコプター、水中翼船を含む様々な輸送手段の可能性、経費および自然状況に与える影響について、広い範囲にわたって研究を進めている。この面での研究として、試験的計画案の作成は、最優先されるべきである。

これらの輸送形態は公園での利用が可能であるし、実際これらの輸送法の大部分が資源をそこなうことなく、また樹木を伐採することなく実行に移すことができる。さらにこのような輸送手段は、他の方法では得難い体験を来訪者に与えることが可能である。道路建設による破壊一切取りと盛土、交通騒音、そしてそれらにともなう生態学的障害は、しばしば完全にとり除くことができる。

国立公園局が来訪者を目的地に運ぶために、自然を大きく破壊して道路建設に当るか、来訪者にかなりの道のりを歩くよう要

求するか、あるいは他の輸送手段を考慮するかを選択を迫られた時、道路建設に反対と決定するのが当然である。

国立公園史の現時点で新しい道路の建設が、公園と人々を結びつけるうえで最後の手段であると考えられることはじゆうぶん可能である。

古い歴史のある公園では、すでに道路体系が確立しており、循環路問題の解決はこの状況のもとに考えなければならぬ。望ましい解決法は、たしかに存在するのである。すなわち、制限速度を下げることは可能である。両面通行道路の全面的、あるいは部分的な一方通行への切り換えも考えられる。現存する公園内の管理道路、あるいはサービスマ道路はゆつたりした一方通行自然道路として、あるいは他の使い方ができる。また、自動車は公園の一定の場所までに制限し、バス、小型自動車その他の輸送手段を用意することもできよう。

新しい解決法の探求は緊急のことであり常とう文句の「人間は歩きながら歩かないもの」「車から離れたがらないもの」とか、「人は拘束を嫌う」などによって遅らせてはならない。一九六七年の万国博覧会で、長い長い列をなして辛抱強く待った人々、同年のナサ・バード公園に岩窟住居観光旅行で予約方式に応じた人々が上述の文句

をよく否定している
公園体験はその質を維持しなくてはならないものならば、来訪者の数と入園法、および回遊法は一層きめ細かに調整されるべきなのは当然である。

公園道路は、あらゆる型の乗物に対応することはできない。旅行産業が新しい移動キャンピングカーを開発したため、国立公園局がそのような近代的輸送技術に対応できる公園道路を建設し、あるいは交通管理をしなければならぬとする必要はないのである。公園の入口にトレーラー専用の駐車場を設置し、その収容の不可能な公園道路からは排除することが適当な解決法である。

現存の公園道路は、対応できる乗物の大きさと型を決定するために分析する必要がある。基準を上回る乗物は一層高い基準による道路を建設するのではなく、排除しなければならぬ。

休暇の交通量がいちじるしく増えている今日では、国立公園の来訪者はユニークな体験を味わおうとして訪れるのであり、したがって旅行者数の制限と旅行手段をふくめて、必要な制約は進んで受け入れると仮定しなければならぬ。このような規制があつて、来訪者は社会的な重要性をもった場所に来ているという自覚を深めるこ

とにならう。

しかしながら実状では、無制限道路の建設計画が実行に移されてもしない限り、国立公園は何らの制限をも受けずに、国立公園を自動車で走り抜きたいというあらゆる人々に対応することは、いつまでも不可能である。

このことは公園を急いで通過しようとする者は歓迎されず、公園から締め出すべきだという価値判断にはならない。国立公園をはじめとしても急いで見物した数多くの人々は、その後余裕ある見物にふたたび訪れているのである。

国立公園局は、公園はゆったりとした旅行のための場所であり、公園道路は低速度用に設計されているということを、より広く浸透させる必要がある。このことは、国立公園体系が作製する道路標識や出版物に明記されるにとどまらず、石油会社の道路地図や自動車連合会の印刷物の中でも徹底させるべきである。

一方、人々も公園道路の目的は国道および州道とはその目的をまったく異にしていることと認識する必要がある。公園道路は州道および国道網の延長ではなく、連絡路として設計するべきでないし、またそうあってもならない。自動車運転者は、公園道路を最終目的地へいたる経路としてはなら

ない。

公園内ではどの道路、あるいは他の循環路系統も、ただ単に名所をつなぐための接続手段として設計すべきではない。公園道路はいかなる部分もその周囲と有意義な関係をもつべきで、可能な限り道路自体が楽しい有益な体験を、生みだすべきものである。

ゆえに一層のスピードと目まぐるしく変わる「動的景観」を奨励するような長い直線区間は、つねに避けなければならない。道路が土地に無理なく敷設されるよう、平面線型および縦断線型は地形を考慮すべきである。道路設定の決定に当たっては、鑑賞的、景勝の価値を最大限に活用すべきである。

そして道路設計とその路線設定は引出し案内板、駐車場、展望台、連絡用小道などを用意して、人々が車を離れて公園を一層よく体験できるよう奨励すべきである。

あらゆる機会を捕えて公園主要地への行き方には、天然水路の安全な利用法を勧めべきである。自然の価値を失うことなくよく利用でき、じゅぶんに自然の中に入りこめるところ、というものは少ないのである。モーターボートの規制には、じゅぶんに注意を払わねばならない。騒音は水のよごれや湖岸の建物同様に、天然水路の価値

を破壊するものであるから。

国立公園体系の中で野生地区、史跡地区行楽地区によって、道路の目的は違ってくる。そして設計基準は、これらの差異を認めるものでなければならない。しかしながら、一般に公園道路建設による破壊は周囲の自然のみならず、史跡に対しても同様である。そして行楽地区における自然の全体の価値に与える道路の影響も、じゅぶんに検討しなければならない。

以上を要約すると、公園道路は人々がもつとも有意義に公園を体験できる方法の決定がじゅぶんに注意深く下されて、はじめから考慮されるべきである。

設計と建設の認可

すべての国立公園道路、あるいは他の循環路系統が公園の基本目的に調和していることを確認するには、設計と建設の認可に先だつてつぎの点が考慮されなければならない。

一、野生生物の生息地とその移動、排水川の流れ、舗装部分の気候上の影響をふくむ公園価値におよぼす影響が最小となることを保証する専門的、生態学的決定が下されなければならない。

二、輸送手段とその路線選定は、来訪者に公園資源の享受と認識の機会を最大限に

提供できるよう専門的決定が下されなければならない。野生生物の観察、写真撮影、ハイキング、散歩といった活動が路線設定と、その基準決定に影響を与えることにならう。

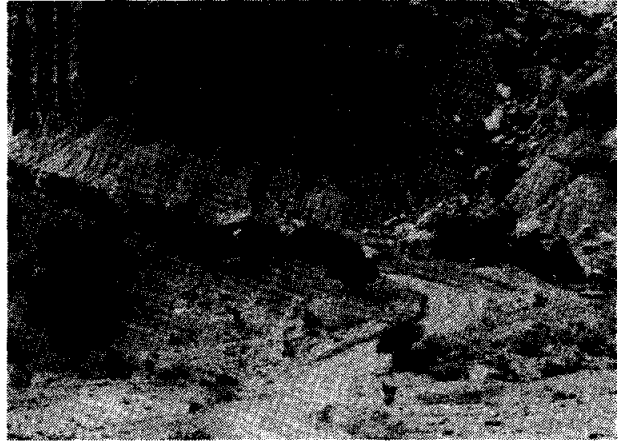
公園道路はただ単に、優秀な道路建設技術の基準に一致している道路というのではない。景観全体の保存、生態学的推移の尊重、来訪者の体験効果の保証、これらが来訪者の入園方法と設計基準の作成を促す要因である。

設計基準

公園道路には、一級道路、二級道路、特殊目的道路、管理道路、鑑賞用（自動車）道路の五つの型と乗用車専用道路がある。

これらいろいろな型の公園道路が、無限に近い様々な地形と気候条件のもとに建設されている。すなわち湖岸や海岸線に沿って、岩石層の高い尾根に、また溶岩地帯を越え雨林地帯を通り抜けて、アラスカの永久凍結地帯から南西部の砂漠地帯やフロリダのエバー・グレイド沼沢地へと。個々の道路問題は生態学的、鑑賞上の要因とともに、地域特有の気候および地形条件に左右される。

このため、道路設計に当たっては任意の基準は許されないのであるが、最大限の柔軟性が必要となる。以下に述べる指針も、そ



「道路は狭く、曲りくねり、起伏に富んでいることもしばしば」 キャピトル・リーフ国立保存指定地（ユタ州）

まり道路は、通過する田園地帯と近親感を持ちつづけるよう、努力すべきものである。

森林地帯では伐採の限度をじゅうぶんに考慮し、精選伐採が樹木線に変化を与えるのに利用されるとよい。擁壁は切取りおよび盛土法面の高さや範囲を小さくすることができる。重山岳地帯や他の条件のもとでは破壊跡を小さくし野生動物の活動を妨げないよう、構脚橋あるいは橋、トンネル、高架橋の利用に注意が払われなければならない。

側溝と法面

道路の両側は側溝、路肩、関連樹木その他の植物を調和させて最高の設計特性を出さねばならない。目的は自然で魅力的な周辺である。切取り法面および盛土法面は円曲し、その両端ではそりをもち、早期回復と風化を避けるため適度に播種をし、施肥をし、根おおいをしなければならない。

道路構造物

あらゆる構造物—橋、トンネル入口、立体交差建造物および擁壁—の設計は機能的

で維持が容易であるとともに、美しさを保持していなければならない。

技術

科学的、鑑賞的、美的見地による指針に従って作業する技術者は、道路設計に当って専門的、技術的助言を与え、安全でじゅうぶんな基礎と排水を備え管理がもっとも少なくすむ道路を建設する責任を持つ。技術にはまた、路盤の安定性を確認するため、ボーリングその他の必要な地質検査による完全な土壌分析を含む。

平面線形

乗用車専用道路、一級および二級公園道路、管理両面通行道路では、一般に七パーセントの勾配が望ましい最大値であるが、八パーセント、九パーセントあるいは十パーセントの勾配も極度の切取りと盛土を避けるため、あるいは名所に到達するために比較的短距離では考慮されてよい。垂直視界距離が特別に問題とならない一方通行道路では、これらの条件はもっと緩和されうるし、もっと起伏のある勾配線が切取り・盛土を最小限にし、ゆったりとした走行ができるよう使用可能である。

設計速度

道路に認められている湾曲率の最大値は普通「設計速度」と呼ばれ、それはカーブを安全に運転できる最高速度を示す。たと

えば時速二五マイルの設計速度をもつ道路は時速二五マイルで安全に走行できないようなカーブはないのである。

国立公園局長が許可する特別の場合を除いて、野生および史跡地区の一級および二級道路では設計速度は時速二五マイルを越えず、行楽地区の乗用車専用道路と一級道路では四五マイル、そして特殊目的あるいは鑑賞用道路では、時速一五マイルを越えないものとする。

平面線形を設計するに当って、一定の設計速度を厳守することは地形に対応した設計速度に落とすことで避けられよう。ただし設計速度の急激な減少は運転者の安全のために適切な標示をしなければならない。

道路幅員

道路幅員とは、一方の路肩の端からもう一方の路肩の端までの最終的な完成道路の幅員である。二二フィートの舗装部分と三フィートの路肩をもつ道路は、二八フィートの道路幅をもつことになる。

適当な道路幅員は現在および将来の交通量、安全性、建設技術、設計速度、そして道路建設の目的を含む様々の要因をもとに選択される。舗装幅が狭すぎるとは、機能をじゅうぶんに果たすことはできない。

最も弱いところである舗装の一番外側の部分は車輪の負担をうけ、しばしば亀裂が

の範囲内で必要な柔軟性は得られるであろう。

設計

美しく快適な道路とは可能な限り自然を利用した、土地に無理なく沿ったものである。さらに極度の切取りと盛土は、避けなければならない。実際、道路は通過する地形に合わせて作られるのである。景色に接近して見られるとともに長い直線区間を避け高度に変化を持たせ、展望のきく地点を設けて公園の価値を最大限に利用する。つ

でき、端が破壊してつねに補修が必要となることがある。

路肩の幅も同様に重要である。狭すぎる路肩は舗装の端をささえられず、また非常時の駐車にもじゅうぶんな場を与えることができない。国立公園局長が許可する場合を除いて、野生地区での道路幅員は、つぎのようにする。

一、一級両面通行道路は二二フィートを越えない舗装部分と三フィートを越えない路肩よりなる。

二、二級両面通行道路は二〇フィートを越えない舗装幅員と三フィートを越えない路肩よりなる。

三、一・二級および特殊目的の一方通行道路は、一二フィートを越えない舗装幅員と三フィートを越えない路肩よりなる。

四、鑑賞用(自動車)道路は、全体の幅員が一四フィートを越えないものとする。

五、管理道路は、その目的を果たすのに最小限必要とされる幅員があるものとする。いかなる場合も、二級公園道路の指針を越えることはない。

六、ガードレールや道標が運転の安全のために必要とされるころでは、路肩を二フィート拡張することができる。

以上の基準は、大型車が安全にこれらの道路を利用できるようになっておらず、そ

れらの使用を規制すべきである。

行楽地区

一般に行楽地区の両面通行乗用車専用道路と両面通行一級道路は、野生地区における道路より広範囲の機能を持っており、たとえばドライブを楽しむ、ポート乗場への通路として利用される。したがってこのような利用に供する必要がある場合は、行楽地区の両面通行道路幅は二四フィートの舗装部分と四フィートを越えない路肩とすることができる。上記を上回る道路幅は、国立公園局長の許可を必要とする。道路が高速道路の一部で通り抜け可能な行楽地区では、この地区の外での基準より高いものは許可されない。行楽地区の他の道路(二級両面通行道路、鑑賞用道路、および管理道路は野生地区でのそれらに規定されている幅員を持つものとする。

駐 車

駐車場は、公園内のあるいは終端地のないの場合も循環路系統の不可欠のものである。駐車場の設置は景観、騒音の点で被害を与える場合は避けなければならない。さらに駐車場の広さは、有効性を最大限にするところで制限されなければならない。大きな駐車場が必要な場合は、可能であれば植樹や遮蔽物をおいて区分けされるべきである。

標 識

道路標識は規制のためのものでも、また情報用、鑑賞用でも、道路設計とともに来訪者の体験に必要欠くべからざるものである。あらゆる特徴とデザインは、来訪者の体験を高めるよう注意を払うことが必要である。

道路表層とその資材

道路建設に使用する資材の色は、景色のもつ全体的特徴と調和するものが、よければ選ばれる。定期的検印や補修に用いられる細砕石は、適切な岩石から選択すべきである。上述の点は駐車場にも同じく適用される。

小道表層とその資材

インディアンの廃虚や景観のような細心の注意が必要な地域では、表面の黒い小道の建設は回避するよう特別の努力がなされなければならない。この基準は一般の小道にも適用されよう。アンヒンガ小道にみられるように一段高い板敷遊歩道は効果的対策であり、土を固める方法が検討されなければならない。

土 取 場

財政的に許されない時にのみ土取場が公園内に作られるか、現在の土取場が低湿地や自然に破壊跡が根絶するところにあるのでなければ、さらに利用することになる。

一方通行道路

一般に、保存、享受および鑑賞という公園の主要目的は両面通行道路(一級および二級公園道路と乗用車専用道路)よりも、一方通行道路によって全体的に達せられると原理に従うべきである。したがって一方通行道路は、目的と指針に一致する場合は可能な限り両面通行道路に優先して建設されるべきである。

鑑賞用(自動車)道路

しばしば見落とされていたが、交通負担を解消し、来訪者の楽しみを増進する機会、現存する路床(廃棄道路および鉄道、消火道路、管理道路)を鑑賞用道路、すなわち、自動車用小道に切り換えることである。このような利用法は推進されてよいものである。これら低速の、しばしば一方通行の道路はじゅうぶんな駐車場展望として逍遙の機会がとれない、ゆつたりした歩調で景勝地の探索へとかかりたてるのである。

新しい輸送方法

国立公園局長は、あらゆる利用可能な輸送方法の最新で継続的分析を利用しなければならない。道路交通に代わる可能な方法は現在大きな循環路問題の起こっているか、入園方法ができていない公園、あるいは行楽地区で実験されるべきである。