Geographical Science Research 地理科学研究, 2019, 8(4), 293-305
Published Online November 2019 in Hans. http://www.hanspub.org/journal/gser
https://doi.org/10.12677/gser.2019.84031

Hans汉斯

Elucidating on the Scenic Byway System of the United States

Tao Lin

School of Environmental and Geographical Sciences, Shanghai Normal University, Shanghai
Email: lin_tao@shnu.edu.cn

Received: Oct. 11th, 2019; accepted: Oct. 24th, 2019; published: Oct. 31st, 2019

Abstract

In order to understand the development history and the formation of the United States' scenic byway system, and also help to establish the institutional, conceptual framework of the Chinese scenic byway system, the author acquires lots of online literature and documents by the key words *America*, *USA*, *scenic road*, *scenic byway*. These literature and documents are analyzed in detail. It concludes: 1) the landmark projects, events and programs in the history of the American scenic byways are the basis of the current pattern of the American scenic byway; 2) a nongovernmental scenic byway system which is maintained by a volunteer folk organization exits, except for the official one, *i.e.*, the US federal governmental scenic byway system; 3) up till now, the studies on the American scenic byways in China are confined themselves in the *National Scenic Byways Program*. This is obviously insufficient; 4) the construction of Chinese scenic byway system could learn a lot from the over hundreds of years' development of the American scenic byway system.

Keywords

Scenic Byway, System, Self-Driving Travel, The United States, China

美国的风景道体系阐释

林　涛

上海师范大学环境与地理科学学院，上海
Email: lin_tao@shnu.edu.cn

收稿日期：2019年10月11日；录用日期：2019年10月24日；发布日期：2019年10月31日

摘　要

为清晰、完整地了解美国风景道的发展脉络、体系构成，帮助推进中国风景道的制度框架、风景道体系

文章引用: 林涛. 美国的风景道体系阐释[J]. 地理科学研究, 2019, 8(4): 293-305.
DOI: 10.12677/gser.2019.84031

的概念框架、风景道规划设计等理论思考和规划实践，作者主要以“America、USA、scenic road、scenic byway”为关键词，对获取的大量在线文献进行详细分析，结果表明：1) 美国风景道发展的标志性工程、事件和计划是美国风景道体系现今格局的历史、条件和规制基础；2) 美国的风景道不仅有政府维系的官方体系，还存在民间机构维护的民间体系；3) 我国对美国风景道体系的研究认识基本上限于美国的“国家风景道计划”，需要补充；4) 美国风景道建设、发展和制度建设对我国目前蓬勃发展的自驾旅游及其对风景道的广泛、迫切需求具有重要借鉴作用。

关键词

风景道，体系，自驾旅游，美国，中国

Copyright © 2019 by author(s) and Hans Publishers Inc.
This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY).
http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/
Open Access

1. 风景道的缘起与我国建设、发展风景道的意义

风景道(byway)是旅游与交通功能相结合的景观道路，具有交通、景观、游憩、历史、文化、自然、文物等多重价值。美国是风景道的发源地和主要实践地[1]，它是伴随美国的汽车业发展，公路的建设和大发展而发展起来的。byway 的原意为乡野小道，国内现有绝大部分风景道研究文献将其译为“风景道”。

1909 年，美国福特汽车公司发明了世界上第一条生产线，为汽车制造开创了新纪元，开始大批量生产价格低廉的汽车，使汽车成为真正意义上的大众交通工具，人类迅速进入汽车时代，生活方式得以改变。1904 年，第一次“美国道路勘察”(Survey of American Roads)时，美国已有 322×10^4 km (200 万英里)的农村公共道路(rural public roads)、25×10^4 km (15.4×10^4 英里)的沙砾、石板或其他铺装材料的道路。1916 年，美国政府发布联邦资助公路计划。1925 年，美国公共道路局与美国各州对公路系统进行编号，明确了主要的洲际公路。1941 年，罗斯福总统批准成立“国家区际公路委员会”(National Interregional Highway Committee)进一步明确“洲际公路系统”(Interstate System)概念；1956 年，艾森豪威尔总统签署相关法案，成立“公路信托基金”(Highway Trust Fund)，形成洲际公路系统的资助机制[2] [3]。自此，州际高速公路系统工程这个美国有史以来规划和建设的最大基础设施项目改变了美国，从整体上对美国经济的增长产生了积极影响，也成为影响 1950~2000 年间美国城市发展的最重要因素[4]。

根据美国的经验，风景道的蓬勃发展主要来自两个强劲动力：一是汽车化的不断推进，公路沿途自然景观、文化历史资源的保护需求，地方社区利益追求，联邦政府的积极支持以及开发商参与；二是公路走廊的风景化使汽车驾驶更加快乐，强化了驾驶者旅行途中的景观观赏体验，旅行收益成本增加等[5]。随着我国经济社会持续快速发展以及私人汽车保有量的日益增长，自由舒适的自驾旅游正成为人们出游的高频选择，我国的风景道规划、建设与发展势必面临巨大发展机遇。

2017 年，全国机动车保有量达 3.1×10^8 辆，其中汽车 2.17×10^8 辆；载客汽车保有量达 1.85×10^8 辆，其中以个人名义登记的小型和微型载客汽车(私家车)达 1.7×10^8 辆，占载客汽车的 91.89%；全国有 53 个城市的汽车保有量超过 100×10^4 辆，24 个城市超过 200×10^4 辆，其中北京、成都、重庆、上海、苏州、深圳、郑州等 7 个城市超过 300×10^4 辆。随着机动车保有量持续快速增长，机动车驾驶人数量也呈同步

大幅增长趋势，近五年年均增量达 2467 × 10^4 名。2017 年，全国机动车驾驶人数量达 3.85 × 10^8 名，汽车驾驶人超 3.42 × 10^8 名，占驾驶人总量的 89.06% [6]。

2017 年上半年全国自驾游(跨市)游客共计 2.23 × 10^8 人次，出行平均停留时长 41 h 左右，平均过夜比为 62.4%，平均出行距离 142.8 km，400 公里内的中短距离出行游客人次占出行总人次的 90%以上。整体上，交通、人口、区域经济水平、汽车保有量为自驾游的四大因素。交通道路网的完善和发达程度对出行距离、停留时间、是否过夜等旅游要素影响明显[7]。

美国是风景道的起源地、实践地。2006 年以来，国内已对此开展了研究，特别对美国风景道的理论与规划实践、风景道体系、游径系统、绿道体系及其计划、开发、评估、资助、法案、营销、产品等做过较为系统阐述、讨论和研究[1] [5] [8]-[16]。对于美国风景道的发展阶段、风景道名称的中文译名等方面亦有不同看法[17]。但是，这些研究对于美国风景道体系认识多限于美国的“国家风景道计划”，并不充分，本文试图弥补这一不足。

2. 美国风景道发展的标志性工程、事件和计划

20 世纪早期，美国已实现汽车化交通，全国出现越来越多的杰出的风景道路(*scenic roads*)和公园道(*parkways*)，这些道路成为日后风景道范例。第一批风景道路的出现并不是有组织有计划的结果，一直到 1960 年代，美国才出现第一个协调全国的风景道计划并得以实施。

2.1. 美国早期的风景道路项目工程

美国一些早期设计和建造的项目在 20 世纪初基本上是在同一时期进行的，其中最重要的有三个[18]：

第一，纽约州韦斯特彻斯特县公园道(Westchester County Parkways)。建于 1913~1930 年，共有四条道路，它们被命名为 Bronx River Parkway，Hutchinson River Parkways，Saw Mill River Parkways，Cross County Parkways，分别于 1922、1928、1929、1931 年开通。Bronx River Parkway 的建设历时 9 年，几乎先于汽车时代，堪称奇迹。这条按照马车速度(horse-and-buggy speeds)设计道路成为美国(风景)道路交通的主要模式，意义非凡，它是第一条能带来更多驾驶乐趣的景观道路。其他三条道路建设均遵照此模式，以通常驾驶时速(moderate driving speeds)设计，以便人们能很好地欣赏风景。

第二，德克萨斯州上口卡多路(Upper Port Caddo Road)。记述于 1820 年代后期，建设时间不详，是德州最早和最美的道路之一，记录和阐释了先驱者的牛马车(ox-drawn wagons)，四轮大马轿车(stage coaches)以及小件快递(riders on pony express deliveries)骑行者当年的绝妙旅行，因而成为历史故事风景道的一个样板。目前，它是 129 km (80 英里)长的 Caddo Trace 风景道的组成部分。

第三，佛吉尼亚州的费尔蒙山纪念公路(Mount Vernon Memorial Highway)。构想于 1886 年，1889 年国会批准勘察，1928 年批准建设，1932 年完工，历经坎坷。这条道路连接佛吉尼亚州费尔蒙(Vernon)山附近的乔治。华盛顿家乡和华盛顿特区，旨在纪念美国第一任总统。它能俯瞰风景、突出地方历史特征，采用了道路建设的一系列新设计理念和建造技术，成为日后美国各地景观公路、公园道建设的样板。后来，这条道路还扩建了与之平行、等长的步道、自行车道以及其他可以观览风景和历史遗迹的休闲设施。

2.2. 历史州的贡献

历史州(Historical State)是美国建国(1776 年)时签署《美国独立宣言》的北美洲十三个英属殖民地(The Thirteen United States of America)。这些地方对风景道路发展具有突出贡献，特别是加利福尼亚、缅因、明尼苏达、纽约、俄勒冈、佛尔蒙、佛吉尼亚、华盛顿、威斯康辛等州，其中俄勒冈、佛尔蒙的贡献尤

其重要。

1913 年，俄勒冈州就将道路建设与自然风景维护、历史遗迹保护结合起来，是最早在全美开展风景道路项目建设的，发布过《俄勒冈历史与风景公路计划》。1913 年，美国第一个公路委员会在俄勒冈州诞生，其最重要的公路工程项目是哥伦比亚河公路(Columbia River Highway)。1919~1920 年，该州通过道路两侧的休息区(roadside rest areas)建设、植树造林、户外广告规制等，开始推行“州风景特色”(the state’s scenic features)建设工作。

俄勒冈州的另一个重要的贡献是推动美国联邦公共道路局(Federal Bureau of Public Roads，即现在的联邦公路管理局，The Federal Highway Administration)于 1934 年颁布各州用于道路两侧景观建设的费用最低限制政策。1950 代后期到 1960 年代，俄勒冈州进一步加强风景道路的建设和维护：1958 年，开始控制户外广告；1959~1960 年，对路侧休息区(roadside rest areas)进行了改善、扩充，使之成为重要的休闲和野营设施；1961 年，成立风景区委员会(Scenic Area Board)，认定大约 5633 km (3500 英里)的风景道路。此举促使联邦公共道路局制定联邦辅助基金政策以进一步推进全美的风景道建设；1971 年，俄勒冈开始全面贯彻执行《1965 联邦公路美化法》(The 1965 Federal Highway Beautification Act)，彼时，该州已有 25 条公路被认定为历史和风景公路。

2.3. 主要的公园道和风景道

1) 大河路(Great River Roads)

大河路沿密西西比河从明尼苏达蜿蜒至墨西哥湾，共 4828 km (3000 英里)长，由的联邦、州和县三级道路组成，从北到南纵横交错于宁静的林地，安宁的水乡、祥和的农田、古老的村庄。这条风景道路设想始于 1938 年，沿河 10 个州共同合作，并与联邦协商推进这些道路建设。

1964 年，美国国会批准大河路的北端延伸建设——从明尼苏达州的 Itasca 湖到加拿大边境，大河路全长增至 8047 km (5000 英里)。由北到南纵贯 10 个州，再加上密西西比河上沿线的蒸汽舵轮的独特景致，使得大河路成为独具魅力的旅游、观光和休闲廊道。

2) 乔治华盛顿纪念公园道(George Washington Memorial Parkway)

全长 40.2 km (65 英里)，展现了波多玛河的优美景色和沿线地区的历史特征在这条道路上，人们在佛吉尼亚州境内可以包揽从费尔蒙山到波托马河大瀑布的风光，也可以在马里兰州境内欣赏到从乔治城西的马里兰州界到波托马河大瀑布的美景。该公园道的佛吉尼亚州部分从 1935 年开始建设，二战期间被中断，1948 年恢复建设，直至 1960 年才得以竣工。马里兰州部分建于 1958 年，1965 年基本完工。乔治华盛顿纪念公园道并不为本地居民提供日常通勤服务，其主要目的是为华盛顿特区及其周边地区的大都市区域人口提供户外消闲的道路，——观赏风景、了解历史和户外运动。它连通沿线若干国家公园，每年为超过 900 万人提供各种消闲服务。

3) 蓝岭公园道(Blue Ridge Parkway)

蓝岭公园道是“美丽美国”皇冠(The Crown of the Beautiful America)上的明珠，是美国最重要的风景道之一。这条路沿南阿巴拉契亚山(蓝岭山脉)的山岭绵延 756 km (470 英里)，其中 161 km (100 英里)长的天际线大道(Skyline Drive)连接了从佛吉尼亚境内的 Shenandoah 国家公园(Shenandoah National Park)到北卡罗莱纳州境内的大烟山国家公园(The Great Smoky Mountains National Park)，穿越了这两个州的 29 个县，7 个议会选区以及将近 5000 个私人领地。这一壮丽的、奇异的风景廊道的建设肇始于大萧条时期的 1930 年代。当时，罗斯福新政试图通过公共工程管理局(The Public Works Administration)的项目建设解决大众就业问题。1935~1942 年，承包商、工匠、赤贫的农民以及来民卫团(The Civilian Conservation Corps, CCC))的数百人投入了蓝岭公园道首期工程建设。1942 年，美国加入第二次世界大战，工程建设被迫停止。战

后，政府和私营部门为恢复和推进该风景道的建设，克服了诸如路段布局争议、设计纷争、路权获取、特许经销、运营资金等一些列问题和困难。一直到 1960 年代末，除了靠近北卡莱罗纳州 Grandfather Mountain 附近的 11.27 km (7 英里)之外，该公园道基本上完工。1987 年，最后的 11.27 km (7 英里)才竣工。蓝岭公园道拥有 160 座桥梁、26 条隧道等，成为美国将现代化的机动性与国民的休闲、文化历史保护相融合的典范，更是风景道建设的历史丰碑。

2.4. 国家风景道路计划(National Scenic Road Programs)

1962 年，美国最早开展休闲咨询的机构之一——休闲咨询理事会(the Recreation Advisory Council)成立，成员包括内务部长、农业部长、国防部长、商务部长、健康教育和福利部长、住房与家庭资助总署署长、田纳西河流域管理局主席等。

1964 年，该理事会建议编制风景道路和公园道的国家计划。其时，公共道路局隶属于商务部，负责编制该计划。1966 年，美国交通部成立，同时成立联邦公路管理局。该计划编制基于 4 个方面：1) 以愉悦为目的驾驶是美国最受欢迎的户外休闲方式；2) 家庭拥有汽车数量的迅速增加，有较多的闲暇时间，可自由支配的收入日益提高，外出游览、欣赏多姿多彩的自然风光需求旺盛；3) 城市地区经济、社会的快速发展，公共的开放资源日益减少促使户外休闲的资源的需求愈加旺盛；4) 风景道可产生旅游、观光的持续经济效益；5) 风景道的规划、设计和建设会进一步提升由休闲需求，进而获得更多经济、社会收益。

1966 年，“风景道路和公园道计划建议”(A Proposed Program for Scenic Roads and Parkways)发布，其要点：1) 计划编制依据；2) 计划实施的效益；3) 风景道路和廊道的定义和标准；3) 风景道工程技术标准；4) 免费(风景)设施(场所)及其运行；5) 现有风景道路评估；6) 勘查和档案数据；7) 最低限度开发建议；8) 风景道扩张计划；9) 融资和运营管理；10) 风景道研究与开发；11) 符号与标志。

2.5. 国家风景道计划(National Scenic Byways Program)

“国家风景道计划”严格依据美国联邦法律制定、颁布。该计划是美国各地广泛协同努力的结果，旨在帮助识别、保护和加强全美国的风景道[19]。根据该计划，国家风景道(National Scenic Byways)或全美风景道(All-American Roads)由美国交通部长依据道路的考古、文化、历史、自然、休闲和风景质量进行甄别和认定。至 2012 年，分布在美国 46 个州中的 150 道路被确定为全国意义的风景道，联邦公路管理局还专门注册了商标 America’s Byways®，以保护和推广这些道路。美国各地会有计划地依据当地一些的道路的景观特征进行风景道建设的申报，再由联邦公路管理局检识和认定，以保护那些具有独特气质的风景廊道，分享与世人。这是国家风景道计划的愿景和任务。

2.6. 其他有关推进美国风景道建设的动议

除了上述标志性工程、事件和计划之外，在美国风景道建设和发展的过程中还有一些重要的会议、法案、方案和组织机构成为风景道的规划、建设、维护重要推动力量。

1) 自然美景白宫会议(White House Conference on Natural Beauty)。于 1965 年 5 月召开，风景道是其重要专题之一，会后出版文集《美国之美》(Beauty for America，美国国会图书馆出版，1965)。

2) 公路美化法(1965) (Highway Beautification Act of 1965)。为联邦资助的公路系统风景建设和美化而制定和颁布的专门法案。

3) 推进国家风景公路体系的可行性报告(Feasibility of Developing a National Scenic Highway System)。1973 年由美国国会主持推。1974 年由联邦公路管理局向国会递交，涉及国家风景道路的认定、风景廊道

保护与风景改善、辅助设施、城市的重要性和能源效率、国家的连通性等五个方面。

4) 美国户外休闲委员会(Commission on Americans Outdoors)成立。在 1960 年代早期，户外休闲资源评价委员会(The Outdoor Recreation Resources Review Commission, ORRRC)开展了大众休闲与环境要素的研究表明，持续膨胀的人口、不断增多的休闲时间、更加灵活的机动性和日益增长的财富，使美国民众的休闲格局发生了巨大的变化。1985 年，里根总统宣布成立“美国户外休闲委员会”。1987 年，该委员会发布报告，特别建议美国州政府和地方积极培育和建设风景道(scenic byway)网络，切实采取措施保护风景道资源；建议国会制定相应拨款计划，鼓励风景道的培育、申报、认定和建设；鼓励私营机构和州、地方政府积极提供风景道相关信息。

3. 美国风景道的内涵与体系构成

3.1. 美国风景道的内涵

国内相关研究文献通常所言的“美国风景道”系根据美国国家风景道计划(The National Scenic Byways Program)的若干标准在全美甄选的一些道路。该计划是美国交通部联邦公路管局试图通过州和地方的共同努力，帮助该局确定那些在美国全境需要加强保护的道路。根据这些道路若干特征，如考古的、历史的、文化的、自然的、休闲的以及风景质量等，由美国交通部长认定哪些道路为全美风景道(All-American Roads)，哪些为国家风景道(National Scenic Byways)。已有研究将 All-American Roads 译为“泛美风景道”，并不妥当。“泛美”的英文应为“Pan America”意为“全美洲(各国)的”，“美国国家风景道计划”显然仅限于美国领土之上的风景道，并不能涵盖全美洲地区。根据英汉字典，“all American”为不可数名词“全美国的”之意。

America’s Byways®是美国交通部联邦公路管理局用以营销推广美国交通部部长认定的 150 条道路的统称(umbrella term)，包括上述全美风景道和国家风景道两类。该局将这些道路的“风景”(scenic)定义为：令人叹为观止的景色(breathtaking vistas)；美国自然、人为(man-made)的和全方位(panoramas)深度和广度的风景名胜(scenery)；令人惊叹的幻彩景观(electrifying neon landscapes)；栩栩如生的古老和现代历史；民族艺术和文化，以及朋友、家庭、陌生人所分享的故事的场景(scenes) [20]。美国交通部联邦公路管理局网站设有 America’s Byways®专门网页(http://www.fhwa.dot.gov/byways/)，是民众驾车户外旅行、休闲的基本信息门户。不过其仅提供这 150 条风景道的位置和简要描述(图 1)和路况信息，并不提供其他任何旅行、游览信息[21]。

实际上，符合上述定义或内涵的美国的风景道远不止 150 条。曾经的网站 byways.org 是为推进美国交通部指定的 150 条风景道的维护而设立的，其实际提供了超过 850 条美国的风景道路(scenic roads)的综合信息，包括道路沿线的图片、地图、旅行计划、和吸引物(景区、景点)，这是大众旅行的无价之宝。由于“2012 年交通法案”无法继续资助“国家风景道计划”，该网站于 2013 年 9 月底突然关闭。目前，该网址链接已指向联邦公路管理局的 America’s Byways®网页，但是，那些非联邦公路管理局指定的风景道路的核心信息已不复存在。目前，这些信息散布于多个网站，对旅行者户外旅行、消闲应用带来不便[22]。

为此，美国风景道的忠实拥护者为响应风景道信息的公众关切，网站 scenicbyways.info 应运而生，是由旅行计划定制网络平台 Furkot (furkot.com)的开发者为恢复公众对原 byways.org 网站关切而建立的。scenicbyways.info 网站作为一个开源项目能够让每个人通过源码托管(github)进行补充、完善和丰富风景道信息，并通过参与 Amazon Services LLC Associates Program 获取的广告或链接亚马逊网站获取网站的运营的费用[22]。因此，可以认为，这是一个美国民间自发维护的风景道体系。

另外，美国“国家风景道基金会”(National Scenic Byway Foundation, http://www.nsbfoundation.com/)

旗下的“美国风景道资源中心”(America’s Byways Resource Center, www.byways101.org)提供了美国风景道体系的丰富信息资源。它与联邦公路管理局(FHWA)合作建立的byways101网站(http://www.byways101.org/)是一个介绍风景道的在线教育、培训课程项目，主要为建设可持续的风景道或更新风景道提供关键知识、信息和基本技能培训。

美国风景道资源中心是美国箭簇区域开发委员会(The Arrowhead Regional Development Commission，ARDC)下属的一个部门，与联邦公路局合作。该委员会组织多学科专家对区域进行规划与开发，服务美国明尼苏达州东北部的六个县。这六个县位于苏必利尔湖的西北端，其地域范围轮廓形似箭簇。根据美国风景道资源中心的信息，美国的风景道除了“国家风景道计划”指定的150条“美国风景道”(America’s Byways®)之外，还包括“美国农业部森林局国家森林风景道计划”(National Forest Scenic Byways Program)、“美国内务部国家公园局公园道路和公园道计划/国家游径系统”(USDI-NPS Park Roads & Parkways Program/National Trails System)、“美国内务部土地管理局国家荒野风景道计划”(USDI-BLM National Back Country Byways Program)、“美国内务部鱼类和野生生物局野生动物保护区道路计划”(USDI-FWS Refuge Roads Program)，“州/印第安部落风景道计划”(State/Indian Tribe Scenic Byways Programs)等[23]。

国家风景道基金会完全是志愿性的，不受政府资助，是全美唯一一个专事风景道事务的基金组织。其宗旨是加强和维护风景道，提升国家风景道社群的呼声，维护全美最重要最丰富风景道信息库。基金会网站主要提供风景道评判资源(方法、案例、出版物)、风景道相关培训(风景道会议、规划和管理、指南编制等)、风景道保障体系(风景道建设的理念、各州风景道计划、风景道相关竞赛)等内容[24]。

3.2. 美国的风景道体系构成

可以认为，美国的风景道体系由政府方面的官方体系和民间组织机构的民间体系两方面构成。

3.2.1. 美国政府官方的风景道体系

美国官方风景道体系就是美国政府部门所认定，并进行资助、建设和维护的风景道。具体由以下几个部分构成：

1) **美国交通部联邦公路管理局风景道体系——美国风景道**(America’s Byways®)体系。美国风景道(America's Byways®)是“国家风景道计划”(The National Scenic Byways Program)中的风景道。该计划是美国交通部联邦公路管理局的一个工作计划，目的是在全美国各个地方甄别、认定、建设、维护风景道路。美国交通部长根据这些道路的考古、文化、历史、自然、休闲和风景等一个或几个特征、性质，将这些风景道命名为“全美风景道路”(All-American Roads)或“国家风景道”(National Scenic Byways)。目前，全美风景道路42条，国家风景道108条(图1)。不过，目在线查询(http://www.fhwa.dot.gov/hep/scenic_byways/)该计划会被明确告知，该计划不再受到联邦政府资助，联邦公路局也不再受理风景道申报。因此，该局目前也无法推进下一轮“美国风景道”(America’s Byways®)的认定工作。

从目前联邦公路管理局提供的150条“美国风景道”风景道文本信息看，这些道路的具体名称包括highway，scenic highway，prehistoric highway，heritage highway，route，drive，road，street，byway，scenic byway，river byway，historical byway，railroad byway，parkway，memorial parkway，greenway，skyway，pathway，passage，trail，kid trail，heritage trail，trace，strip，canal way，turnpike，loop，wildness 等[21]。

2) **美国农业部森林局风景道——国家森林风景道**(national forest scenic byways) [25]。这个体系来自于“国家森林风景道计划”，制定于1988年，对位于“国家森林”(National Forest)空间范围内的那些风景廊道以及具有重要的文化、历史、休闲要素的可驾驶的路径进行建设、维护和展示。1989年，第一批10条道路被认定，至2010年，一共有144条道路被认定为国家森林风景道。目前，这些公路、道路的里总程超过14,484 km (9000英里)。

Figure 1. The spatial distribution of the united sates of America's scenic roads (America's Byways®)
图 1. 美国风景道(America's Byways®)的空间分布[21]

"国家森林风景道计划"的目标是：1) 支持和加强乡村地区的经济发展；2) 展示"国家森林和草地"秀美的风光；3) 提高公众对"国家森林"作为主要户外休闲资源的提供者的认识；4) 提升公众对"国家森林"组织的活动。以及对丰富的、健康的、可持续的生态系统的认知；5) 保障公众与公共土地和睦接触，以使公众更好地成为自然资源的保护者；6) 满足日益增长的、以休闲愉悦为目的的驾驶需求；7) 保障少数民族、高龄老人等使用"国家森林"公共资源；8) 为全美风景道的建设、维护做贡献。

实际上，"国家森林风景道"是国家风景道、全美风景道、州风景道、荒野风景道以及其他地方风景道中的组成部分。由于美国风景道(America's Byways®)当中的 126 条都位于"国家森林系统"或其他公共土地范围之上。因此，国家森林局是联邦公路管理局、各州交通部、联邦土地管理署、各种风景道组织在建设和推进"国家风景道计划"的主要合作伙伴[26]。例如，2000 年，在被认定的 30 条全美风景道、国家风景道中，有 8 条是位于或穿越"国家森林"空间范围的[27]。

3) **美国内务部国家公园管理局风景道——公园道路和公园道计划/国家游径系统**(USDI-NPS Park Roads & Parkways Program/National Trails System)。美国国家公园局负责规划和维护位于美国全部国家公园、国家纪念地以及其他公园内将近 12,875 km (8000 英里)道路。国家公园局并没有正式的风景道计划，但多数公园内的道路被作为风景道路经来管理的，以维护其风景价值、休闲功能、野生生物观察、文化和历史价值等。该局在各个公园的游客中心、道路两侧适当地方提供观景区、眺望台、标示牌、解说牌(服务)。

此外，国家公园局负责“国家游径系统”，该系统基于“1968 国家游径系统法案”建立。法案中游径被分为国家风景游径(national scenic trails)；国家历史游径(national historic trails)；国家休闲游径(national recreation trails)；联络(或旁侧)游径(connecting (or side) trails)四类。前两者多数与“美国风景道”(America’s Byways)有重合，在 20 个州内有 57 条交叉的(crossings)，在 15 个州内有 16 条是完全重合的路经(congruent routes) [28]。

4) **美国内务部土地管理局国家荒野风景道计划**(USDI-BLM National Back Country Byways Program)。是美国土地管理局(BLM)针对广义的风景道制定的。1989 年以来，该局一共认定了 54 条“国家荒野风景道”，这些风景道位于西部的 10 个州，总里程近 4828 km (3000 英里)。它们多数远离一般旅游目的地，位于遥远的荒僻地区，从小村落，到最壮观的乡野风景，景观多样性颇为丰富，不少地方设有解说牌、BLM 服务站等为访客提供地图等服务。荒野风景道覆盖了 BLM 管辖之下的 2.58×10^8 英亩的国家公共土地的大部分地区，是户外休闲探险的重要区域。多数风景道是未经铺装的沙砾石或天然道路，有的道路一年之内仅有几个月可通行的，有的道路还比较狭窄。这些指标也是荒野风景道认定的依据。BLM 要求旅行者事先应征询当地有关部门当地的风景道可进入状况。不过，目前在 BLM 官方网站 www.blm.gov 以 byways 为关键词已经搜索不到“国家荒野风景道”信息，但是在其“VISIT”页面中“SEARCH Activity”的选项中仍然有“Auto Touring”和“Driving”专门项[29]。

5) **美国内务部鱼类和野生生物局野生动物保护区道路计划**(USDI-FWS Refuge Roads Program)。鱼类和野生生物局“国家野生生物保护系统”(The Fish and Wildlife Service National Wildlife Refuge System)在保护濒危生物方面声誉卓著。其所保护的濒临灭绝的秃鹫就是美国的国家符号。如今，该系统已经建立了 548 种野生生物保护地和超过 36,000 宗水禽栖息地，这些地方是鱼类和野生生物局及其合作伙伴用以恢复、保护和管理野生生物使的特殊场所，每年大约有超过 0.4×10^8 的游客。“保护区道路计划”旨在维护和加强保护区道路设施，诸如游客联系站(visitor contact stations)、路侧设施、景观瞭望台、解说标示以及其他服务设施。游客可以使用多种交通工具进入庇护所，大约 62%以上的游客是驾车进入的，也可以在保护区内的小径(trails)上徒步。道路总长超过 7886 km (4900 英里)，水路游径长达 4023 km (2500 英里) [30]。

6) 州风景道计划(State Scenic Byways Programs)。自 1989 年《风景道法》和《风景道咨询委员会 1991 年报告》发布，美国许多州都制定了风景道计划。到 1997 年，有 33 个州实施了风景道计划，公众可以在各州网站中的所链接的“国家风景道计划”中的“本地信息”查询，也可直接联系“州风景道协调员”(state byway coordinator)。风景道协调员在本地实施国家风景道计划中的作用至关重要。目前，关于此项计划以及“印第安部落风景道计划”的信息，诸如风景道质量、协调员指南、拨款基金、风景道提名、与美国风景道有关的联络方式等在美国联邦公路管理局(FHWA)网站可以查询[31]。

7) 印第安部落风景道计划(Indian Tribe Scenic Byways Programs)。美国各地的印第安部落也同样制定了风景道计划。此类信息可直接联络各地的国家风景道计划的工作人员，也可通过联邦公路管理局提供的线索直接联系“印第安部落风景道协调员”[32]。根据该线索，目前有 10 处印第安部落拥有该计划(表 1)。

Table 1. The Indian tribes byways coordinators/institutions and their location
表 1. 印第安部落风景道协调员/机构及其位置信息[32]

序	风景道协调员/机构	风景道协调员/机构位置信息
1	Yankton Sioux Tribal Tourism Association	30702 Eggers Road, Wagner, SD 57380
2	Lower Sioux Brule Tribe	187 Oyate Circle, Lower Brule, SD 57548
3	Turtle Mountain Band of Chippewa Tribe	P.O. Box 900,Belcourt, ND 58316-0900
4	Standing Rock National Native American Scenic Byway	9299 Highway 24, Fort Yates, ND 58538

Continued

5	Cherokee Nation	PO Box 948,Tahlequah, OK 74465
6	The Chickasaw Nation Roads Program	PO BOX 788, Ada, OK 74820
7	Navajo Division of Transportation,	Window Rock, AZ 86515
8	San Juan Pueblo	NM 87566
9	Yurok Tribe Planning & Community Development	Highway 96, Box 196, Hoopa, CA 95546
10	Skokomish Indian Tribe	N. 80 Tribal Center Rd., Skokomish Nation, WA 98584

3.2.2. 美国民间风景道体系——scenicbyways.info 体系

在 scenicbyways.info 网站上，美国的风景道体系组织如下：

1) 全美景观道路(All-American Road)
2) 国家风景道(National Scenic Byway)
3) 公园道(Parkway)
4) 国家森林风景道(National Forest Scenic Byway)
5) BLM 荒野风景道(BLM Back Country Byway)
6) 其他景观道路(Other Scenic Road)

这样，美国官方体系和民间体系共同构成美国的风景道体系，两者之间有重复(图 2)。

Figure 2. America's scenic roads system
图 2. 美国的风景道体系

4. 结论与讨论

4.1. 结论

1) 美国风景道发展的标志性工程、事件和计划是美国风景道体系现今格局的历史、条件和规制基础；

2) 美国的风景道不仅有政府维系的官方体系，还存在民间机构维护的民间体系；3) 我国对美国风景道体系的研究认识基本上限于美国的“国家风景道计划”，需要补充；4) 美国风景道建设、发展和制度建设对我国目前蓬勃发展的自驾旅游及其对风景道的广泛、迫切需求具有重要借鉴作用。

4.2. 讨论

我国目前蓬勃发展的自驾旅游对风景道有着极其广泛和迫切现实的需求。仅以作者和作者亲友为例，每年至少一次 7~10 天长途自驾旅行，甚至 15~30 天的自驾行程，更有作者亲属自 2014 年起，每年至少一次寒暑期从新疆库尔勒轮南油田到湖北潜江江汉油田往返旅程，每次线路多不同，遍历大江南北(表 2)。

Table 2. The recent years' self-driving tour routes of the authors and his relatives
表 2. 作者和作者亲友样本的近年自驾长途旅行行程

旅行者	时间	行程天数	自驾旅行线路	公里数
作者	2018 年 8 月	6	乌鲁木齐 - 独山子 - 乔尔玛 - 那拉提 - 巩乃斯 - 巴音布鲁克 - 巩乃斯 - 新源 - 肖尔布拉克 - 喀拉峻 - 昭苏 - 伊昭公路 - 伊宁 - 赛里木湖 - 乌鲁木齐	2500
作者亲友	2018 年 6 月	10	贵阳 - 荔波 - 西江 - 肇兴 - 镇远 - 凯里 - 贵阳	-
作者	2017 年 8 月	7	北京 - 张家口 - 正蓝旗 - 锡林郭勒 - 东乌珠穆沁 - 西乌珠穆沁 - 赤峰 - 承德 - 北京 - 邢台 - 北京	-
作者朋友	2018 年 4 月	15	乌鲁木齐 - 敦煌 - 沱沱河 - 拉萨 - 定日 - 吉隆 - 普兰 - 札达 - 狮泉河 - 三十里营房 - 叶城 - 库车 - 库尔勒 - 乌鲁木齐	-
作者朋友	2018 年 8 月	28~30	乌鲁木齐 - 兰州 - 合作 - 迭部 - 若尔盖 - 唐克 - 阿坝 - 久治 - 色达 - 马尔康 - 理县 - 汶川 - 成都 - 海螺沟 - 康定 - 稻城/亚丁 - 左贡 - 八宿 - 然乌 - 波密 - 墨脱 - 波密 - 麦天险 - 木栏 - 工布江布 - 拉萨 - 纳木错 - 那曲 - 安多 - 格尔木市 - 若羌 - 库尔勒市 - 乌鲁木齐	9671
作者亲属	2018 年 8 月		库尔勒 - 瓜洲 - 兰州 - 阆中 - 遵义 - 安顺 - 六盘水 - 茅台镇 - 凤凰 - 常德 - 潜江 - 西安 - 兰州 - 哈密 - 吐鲁番 - 库尔勒	-
作者亲属	2017 年 6 月		库尔勒 - 瓜洲 - 银川 - 呼和浩特 - 北京 - 济南 - 潜江	-
作者亲属	2016 年 6 月		库尔勒 - 花土沟 - 黑马镇 - 宝鸡 - 潜江 - 西安 - 兰州 - 哈密 - 吐鲁番 - 库尔勒	-
作者亲属	2015 年 7 月		库尔勒 - 花土沟 - 格尔木 - 安多 - 拉萨 - 林芝 - 拉萨 - 潜江 - 西安 - 兰州 - 哈密 - 吐鲁番 - 库尔勒	-
作者亲属	2015 年 1 月		库尔勒 - 鄯善 - 武威 - 西安 - 潜江 - 西安 - 兰州 - 哈密 - 吐鲁番 - 库尔勒	-
作者亲属	2014 年 6 月		库尔勒 - 哈密—敦煌 - 嘉峪关 - 西安 - 潜江 - 西安 - 兰州 - 哈密 - 吐鲁番 - 库尔勒	-

虽然我国学者早在十年前或更早便开展了风景道的研究，但是这些研究主要集中在风景道的规划设计、景观评价与功能定位、风景道借鉴等方面，迄今相关研究并不充分，基础理论研究缺乏，案例实践研究居多[33]。近年来，关于中国风景道的制度框架、风景道体系的概念框架、风景道发展道路、风景道规划设计创新等理论思考也才刚刚起步[34]-[39]。

在实践上，迄今为止，在我国众多的景观美丽的路段，仍然缺乏起码的观景辅助设施(如观景区、解说标示等)和公共服务设施(如公共厕所等)。人们经常发现或亲身经历，由于缺乏这些必要的基础设施等，自驾者会不得已在路边随意停车进行观景、摄影、如厕等，造成诸多不便、风险或危险。

为此，最近两年，国家交通部相继出台了红色旅游公路规划、绿色公路建设、促进交通运输与旅游融合发展、组织开展旅游公路示范工程建设等一系列指导意见和政策[40] [41] [42] [43]同时，“新农村建设”、“美丽乡村”建设也为美丽的乡村景观道路建设和发展奠定了良好的基础。中国的景观道建设和

发展应尽快走向制度保障、体系规范的道路，加快开展国家风景道规划的编制并付诸实施，以努力满足人民群众日益增长的户外休闲需求。

基金项目

国家自然科学基金项目(41471100)。

参考文献

[1] 余青, 胡晓苒, 宋悦. 美国国家风景道体系与计划[J]. 中国园林, 2007, 23(11): 73-77.

[2] Weingroff, R.F. (1996) Milestones for U.S. Highway Transportation and the Federal Highway Administration. https://www.fhwa.dot.gov/publications/publicroads/96spring/p96sp44.cfm

[3] Longfellow, R. (n.d.) Back in Time: The Object Lesson Road. https://www.fhwa.dot.gov/infrastructure/back0607.cfm

[4] 张庭伟. 1950-2050 年美国城市变化的因素分析及借鉴(上) [J]. 城市规划, 2010, 34(8): 39-47.

[5] 余青, 吴必虎, 刘志敏, 等. 风景道研究与规划实践综述[J]. 地理研究, 2007, 26(6): 1274-1284.

[6] 中华人民共和国公安部. 2017 年全国机动车和驾驶人保持高位增长[EB/OL]. http://www.mps.gov.cn/n2254098/n4904352/c5976651/content.html, 2018-6-13.

[7] 国家旅游局数据中心&中国电信集团公司旅游大数据联合实验室. [旅游大数据]2017 年上半年全国自驾游(跨市)报告[EB/OL]. http://www.ctaweb.org/html/2017-8/2017-8-31-14-58-95705.html, 2018-6-13.

[8] 余青, 樊欣, 刘志敏, 等. 国外风景道的理论与实践[J]. 旅游学刊, 2006, 21(5): 91-96.

[9] 余青, 宋悦, 林盛兰. 美国国家风景道评估体系研究[J]. 中国园林, 2009, 25(7): 93-96.

[10] 林盛兰, 余青. 基于法案的美国国家游径系统[J]. 国际城市规划, 2010, 25(3): 81-85.

[11] 余青, 宫连虎, 王乐. 美国国家风景道体系基金资助分析[J]. 中国园林, 2010, 26(3): 28-31.

[12] 余青, 莫雯静. 风景道建设是人类生态文明的发展趋势[J]. 综合运输, 2011(1): 74-78.

[13] 王海凤, 余青. 美国风景道营销工具包评析与启示[J]. 旅游论坛, 2012, 5(2): 100-105.

[14] 余青. 美国绿道作为公共产品开发与管理的启示[J]. 风景园林, 2012(3): 169-170.

[15] 余青, 林盛兰, 莫文静. 美国国家游径系统开发与管理研究——以阿巴拉契亚国家风景游径为例[J]. 国际城市规划, 2013, 28(4): 108-114.

[16] 余青, 邱海莲. 基于词频的风景道产品谱系——以美国蓝岭风景道为例[J]. 北京交通大学学报(社会科学版), 2014, 13(1): 44-49.

[17] 张淑萍. 美国风景道研究理论与实践[J]. 世界地理研究, 2010, 19(3): 114-120.

[18] United States Department of Transportation Federal Highway Administration (n.d.) History of Scenic Road Programs. https://www.fhwa.dot.gov/infrastructure/scenichistory.cfm

[19] U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration (n.d.) National Scenic Byways Program. https://www.fhwa.dot.gov/hep/scenic_byways

[20] United States Department of Transportation Federal Highway Administration (n.d.) About America's Byways. https://www.fhwa.dot.gov/byways/about

[21] United States Department of Transportation Federal Highway Administration (n.d.) America's Byways. https://www.fhwa.dot.gov/byways/byways

[22] Scenicbyways.info. (n.d.) Welcome to scenicbyways.info. https://scenicbyways.info/about.html

[23] America's Byways Resource Center (n.d.) PART 1: Program Overview. http://www.byways101.org/byways101/index.php/program-overview/america-s-byway-other-byways

[24] National Scenic Byway Foundation (n.d.) Welcome. http://www.nsbfoundation.com

[25] United States Department of Agriculture Forest Service (n.d.) National Forest Scenic Byways Program. http://www.byways101.org/byways101/index.php/program-overview/america-s-byway-other-byways/usda-fs-national-forest-scenic-byways-program

[26] United States Department of Agriculture Forest Service (n.d.) National Forest Scenic Byways Program Partnership Success Stories. FS916.

[27] United States Department of Agriculture Forest Service (n.d.) New All-American Roads, National Scenic Byways Designated in National Forests. https://www.fs.fed.us/news/releases/new-all-american-roads-national-scenic-byways-designated-national-forests

[28] United States Departments of Interior National Park Service (n.d.) Park Roads and Parkways Program. http://www.byways101.org/byways101/index.php/program-overview/america-s-byway-other-byways/usdi-nps-park-roads-parkways-program-national-trails-system

[29] United States Departments of Interior Bureau of Land Management (n.d.) National Back Country Byways Program. http://www.byways101.org/byways101/index.php/program-overview/america-s-byway-other-byways/usdi-blm-national-back-country-byways-program

[30] United States Departments of Interior Fish and Wildlife Service (n.d.) Refuge Roads Program. http://www.byways101.org/byways101/index.php/program-overview/america-s-byway-other-byways/usdi-fws-refuge-roads-program

[31] State Byway Coordinator (n.d.) State Scenic Byways Programs. https://www.fhwa.dot.gov/hep/scenic_byways

[32] U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration (n.d.) Indian Tribe Contacts. https://www.fhwa.dot.gov/hep/scenic_byways/contacts/tribal.cfm

[33] 李东和, 吴润华, 张莹. 我国风景道研究综述[J]. 资源开发与市场, 2018(2): 292-296.

[34] 王缤钰. 中国风景道制度框架设计[D]: [硕士学位论文]. 北京: 北京交通大学, 2014.

[35] 朱高儒, 衷平, 徐洪磊, 等. 试论中国国家风景道体系的构建[J]. 公路, 2015(9): 156-162.

[36] 周武忠, 马佳燕. 论风景道在中国的发展道路[J]. 中国名城, 2016(7): 12-18.

[37] 冯立新, 王杏, 梁兀铭. 中国风景道规划设计创新点及创新本源探究[J]. 云南地理环境研究, 2017, 29(5): 38-43.

[38] 鄢方卫, 杨效忠, 吕陈玲. 全域旅游背景下旅游廊道的发展特征及影响研究[J]. 旅游学刊, 2017, 32(11): 95-104.

[39] 马勇, 董志威. 全域旅游风景道体系构建研究[J]. 武汉商学院学报, 2017, 31(4): 5-9.

[40] 中华人民共和国交通运输部. 《全国红色旅游公路规划(2017-2020 年)》介绍[EB/OL]. http://www.mot.gov.cn/2017wangshangzhibo/2017eighth/zhibozhaiyao/201708/t20170829_2909417.html, 2018-07-24.

[41] 中华人民共和国交通运输部. 关于实施绿色公路建设的指导意见[交办公路[2016]93 号][EB/OL]. http://zizhan.mot.gov.cn/zfxxgk/bnssj/glj/201608/t20160803_2071084.html, 2018-07-24.

[42] 中华人民共和国交通运输部, 国家旅游局, 国家铁路局, 中国民用航空局, 中国铁路总公司, 国家开发银行. 关于促进交通运输与旅游融合发展的若干意见[交规划发[2017]24 号][EB/OL]. http://zizhan.mot.gov.cn/zfxxgk/bnssj/zhghs/201707/t20170718_2451180.html, 2018-07-24.

[43] 中华人民共和国交通运输部. 交通运输部办公厅关于组织开展旅游公路示范工程建设的通知[交办公路[2017]149 号][EB/OL]. http://zizhan.mot.gov.cn/zfxxgk/bnssj/glj/201711/t20171102_2932022.html, 2018-07-24.