

4. “National park management in Japan and the US”

Carl Salk (CMPS 研究員 / スウェーデン農業科学大学研究員)

National Park Management in Japan and the US 日本とアメリカにおける国立公園の管理

Carl Salk カール サルク
Swedish Agricultural University
スウェーデン農業科学大学



Road un-paving

Benefits:

- Fewer cars, especially unwanted ones
- Fewer motorcycles
- Slower visits, making overnight stay more likely

Downsides:

- Residents of Chuzenji Onsen and Yumoto Onsen might be opposed

道路の未舗装化

メリット:

- 車(特に不要な車が)減る
- 二輪車が減る
- 訪問者数が減り、宿泊がしやすくなる

デメリット:

- 中禅寺温泉や湯本温泉の住民が反対する可能性がある

Thank you all for coming to my presentation and inviting me to speak today. I am going to talk about some of my experiences with national parks in the US and share some ideas based on that for the Nikko area.

I think we will all agree that Okunikko is a very beautiful area, but in my opinion, the beauty is somewhat reduced by the amount of concrete-based infrastructure in the area. When we had our study visit, a few weeks ago, one of the questions on the survey that we were asking tourists was, "What kinds of pollution they had encountered during their visit to Okunikko?" I thought this was a bit of a strange question, because I had never really experienced pollution in the Nikko area. The air is very clean, the water is very clean, there is not much trash. However, it occurred to me that one kind of pollution that does occur in Okunikko is noise pollution. There are several sources of noise pollution in this area. First of all, there are motorboats on Lake Chuzenji, whose noise can be heard from very far away. However, in my view, this is a very easy problem to solve. There are not a lot of motorboats, so eliminating them from the lake would affect very few people negatively, and it would cause benefits for nearly everyone who visits this area. However, a trickier problem, there are many people who come to Okunikko just to drive on curvy roads with motorcycles and sports cars. It is obviously not possible to make these activities illegal, but in my view, there are some easy steps that can be taken to make them less desirable.

Now I am going to talk very briefly about my experience working in Yosemite National Park, 20 years ago. That is me in July 2001. The United States was the first country to have a system of national parks, and this is often viewed as an inspiration by park managers in other countries. But my view, having worked for national parks in the US, is that there are some things that should not be taken as an inspiration from them. My view is that national parks management in the United States is too heavy handed. So, for an instance, it costs 35 dollars just to enter Yosemite National Park. Similarly, US national parks are very heavily regulated areas, and in my view, the experience of nature is reduced by this high level of regulation. So personally, I prefer the more relaxed approach to park management that is taken in Japan.

One controversial aspect of park management in the United States is how many cars should be allowed into national parks and how much infrastructure there should be to support cars. California Highway 120, which reaches an elevation of nearly 3,000 meters, cuts Yosemite National Park in half. This road was built around the year of 1900, and in the 1950's it was turned into a paved road, which was already a controversial move, according to a lot of conservationists in California at the time. Now this road is a very smooth paved area, much like a lot of the roads in Okunikko, which is very inviting to people who like to drive sports cars and motorcycles along curvy roads.

In my view, some of roads between Nikko and Okunikko should be unpaved, and I feel the same way about many roads in national parks in the United States. This would result in several benefits, fewer cars, fewer motorcycles and less noise pollution. This could also introduce a feeling of slow tourism into the area, which would hopefully encourage more people to spend an overnight visit in the Okunikko area, which I understand is one of the goals of the tourism promotion authorities in the area. Of course, this is something that would require some accommodations for the residents of Chuzenji Onsen and Yumoto Onsen, but I think there might be some creative approaches that could achieve this.

That is the end of my presentation. Thank you very much for listening to my ideas today.

(日本語訳)

今日は、私のプレゼンテーションにお越しいただき、またお招きいただきありがとうございます。私は、アメリカの国立公園で経験したことをお話しし、それをもとに日光の地域についていくつかのアイデアをお話しします。

奥日光は非常に美しい地域ですが、コンクリートベースのインフラが多いため、その美しさがやや損なわれていると私は考えています。数週間前の視察の際、観光客に聞くアンケートの中に、“奥日光を訪れた際にどのような公害に遭遇しましたか？”というものがありました。私は日光地域で公害を経験したことがなかったため、これはちょっと不思議な質問だと思いました。空気はきれいだし、水もきれいだし、ゴミもあまりない。しかし、奥日光で起きている公害のひとつに、騒音公害があるのではないかと思いつきました。この地域には、いくつかの騒音公害の発生源があります。まず、中禅寺湖にはモーターボートがあり、その騒音はかなり遠くからでも聞こえてくることです。しかし、私の考えでは、これは非常に簡単に解決できる問題だと思います。モーターボートはそれほど多くありませんから、湖からモーターボートをなくせば、マイナスの影響を与える人はほとんどいませんし、この地域を訪れるほぼすべての人に利益が生じます。しかし、もっと厄介な問題は、オートバイやスポーツカーでカーブの多い道路を走るためだけに奥日光に来る人がたくさんいることです。もちろん、こうした行為を違法にすることはできませんが、いくつかの簡単なステップで好ましくない行為にすることはできると私は考えています。

今から20年前、私がヨセミテ国立公園で仕事をしたときのことを簡単にお話しします。これは2001年7月の私です（スライド5参照）。アメリカは世界で初めて国立公園制度を導入した国であり、このことは他国の公園管理者からしばしばインスピレーションを受けると見られています。しかし、アメリカの国立公園で働いてきた私の考えでは、そこからインスピレーションを得てはいけないものがあると思うのです。アメリカの国立公園管理は、あまりにも強引すぎるというのが私の考えです。例えば、ヨセミテ国立公園に入るだけで35ドルもかかるのです。同様に、アメリカの国立公園は規制が非常に厳しいエリアであり、その分、自然体験が減退していると私は考えています。ですから、個人的には日本のような緩やかな公園管理の方が好きです。

アメリカの公園管理では、国立公園にどれだけ車を入れるか、車を支えるインフラを整備するかということが議論的になっています。標高3,000m近いカリフォルニア・ハイウェイ120号線は、ヨセミテ国立公園を真っ二つに分断しています。この道路は1900年頃に作られ、1950年代に舗装道路になりましたが、当時のカリフォルニアの多くの自然保護活動家により、すでに物議を醸していました。現在この道路は、奥日光の多くの道路と同じように非常に滑らかな舗装がされており、カーブの多い道路をスポーツカーやオートバイで走るのが好きな人にとっては、非常に魅力的な道路となっています。

私は、日光と奥日光の間の道路は未舗装であるべきだと思いますし、アメリカの国立公園内の多くの道路についても同じように思います。そうすれば、車やバイクの数が減り、騒音公害が減るというメリットがあります。また、奥日光にスローツーリズムを導入することで、より多くの人々が奥日光に一泊してくれることを期待しています。もちろん、中禅寺温泉や湯元温泉の住民の方々の便宜を図る必要がありますが、何か工夫ができるのではないかと考えています。

以上で、私のプレゼンテーションを終わります。今日は、私の考えを聞いていただき、ありがとうございました。