

## マドレーヌ諸島の島嶼性についての考察

### Réflexions sur l'insularité des Îles-de-la-Madeleine

長谷川 秀樹  
HASEGAWA Hideki

はじめに

カナダは国土の約6分の1が島嶼であり、世界100大島嶼のうち22島がカナダに属する。しかしこの22島のほとんどが北極圏（ヌナヴトおよび北西準州）に分布し、人口が極めて少なく、1年の大半を氷雪に覆われ、少なくとも可視的には島嶼とは言えない状況となる。

上述の22島に含まれるケベック州の島嶼は、セントローレンス河口にあるアンティコスティ島(7,941km<sup>2</sup>)のみで、それ以外に大きい島は見当たらない。一方、セントローレンス川やセントローレンス湾には小さいながら幾つかの島嶼（有人島）がある。大都市モントリオールはモントリオール島に立地しているほか、同河川には上流から、グランディル（大島）、ペロー島、ジェズユ島、ビザール島、デュパ島、オルレアン島など多数の有人島があり、これらの多くは対岸にある本土と道路で接続され、住民の多くはモントリオールなどに通勤通学していることから、自らを島民であると意識することはあまりないものと考えられる。一方で、サントテレーズ島、ブシャル島、グラス島、グリユー島、クードル島は架橋されていない離島で、島民の多くは農業を営んでいる。

ケベック極北地域には有人島はほとんどない。ハドソン湾並びにハドソン海峡には無数の島嶼が分布しているが、これらの海域および付属島嶼はケベック州ではなくヌナヴト準州に属している。内陸ラブラドル高原地域に多数分布する湖沼には、その内部に島嶼を有するものもあるが、2,000km<sup>2</sup>を超えるルネルヴァスール島<sup>1</sup>以外狭小であり、すべてが無人島である。

セントローレンス湾にはカナダ有数の大きな島があるものの、ケベック州にある有人島嶼はアンティコスティ島とマドレーヌ諸島のみで、他は無人島である。それらの無人島のうちガスベ半島ベルセ沖のボナヴァンチュール島以外はすべてラブラドル半島沿岸に分布する無数の小島嶼や岩礁である。

本稿ではケベック州にある島嶼の中から、マドレーヌ諸島の島嶼性について考察するものである。島嶼性とは一義的に、島嶼という地理的条件により生ずる狭小性、

遠隔性、拡散性を特徴づける要素であるが、マドレーヌ諸島について言えば、地理的に島嶼であることは自明でありわざわざ議論する必要もないであろう。島嶼性が議論されるのは、その地理的状况というよりも、むしろその特徴である狭小性、遠隔性、拡散性により生ずる経済社会的制約、文化的特異性についてであり、さらにこれらの状況の克服もしくは軽減を図るために講じられる独自の政治あるいは諸制度についてである。国内に相当数の島嶼地域を抱える欧州諸国（イギリス、フランス、スペイン、ポルトガル、イタリア等）ではEU 統合に伴い島嶼性の議論が超国家レベルで進められてきた<sup>2</sup>。

一方、カナダやケベックでは、管見のところ島嶼性をどのように制度的に反映させるかという本格的な議論は見られない。しかし、それは島嶼性が見られない、ということではない。マドレーヌ諸島を事例に、2016年9月に筆者が実施したフィールドワークをもとに、文化、社会、経済状況からその島嶼性について言及したい。

## 1 マドレーヌ諸島の地理と自然環境

地図1 セントローレンス湾周辺とマドレーヌ諸島

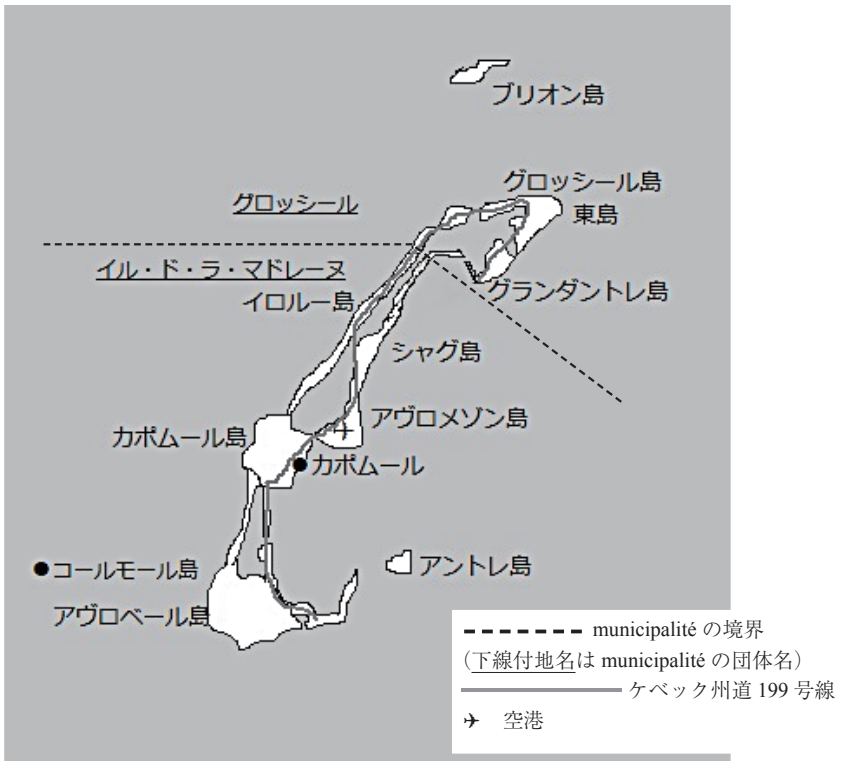


筆者作成（縮尺 1000 万分の 1。地図上の 1cm は 100km に相当）

マドレーヌ諸島 (Îles-de-la-Madeleine、英名 Magdalen Islands) は、複数の島嶼が「砂州 (flèches de sable)<sup>3</sup>」により相互に繋がって 1つの群島を構成している。「マドレーヌ島」という単独の島嶼は存在せず、北からブリオン島 (Île Brion)、グロッシール島 (Grosse-Île 巨大な島)、東島 (Île de l'Est)、グランダントレ島 (Île de la Grande Entrée)、イロルー島 (Île-aux-Loups 狼島)、シャグ島 (Île Shag)、アヴロメゾン島 (Île Havre-aux-Maisons)、カポムール島 (Île du Cap-aux-Meules)、アントレ島 (Île d'Entrée)、アヴロバール島 (Île Havre Aubert)、コールモール島 (Île du Corps mort) からなる。このうち、ブリオン島、アントレ島、コールモール島以外

の8島が砂州で繋がれ、陸続きの諸島を成している。

地図2 セントローレンス湾周辺とマドレーヌ諸島



筆者作成 (縮尺 50 万分の 1。地図上の 1cm は 5km に相当)

砂州は 1 本でなく、地図 2 が示すように 2 本で繋がる複雑な形態を成す。諸島中心部にあるカボムール島と南端のアヴロベール島とは 2 本の砂州で繋がり、間に塩湖 (ラグーン lagunes) がある。一方、カボムール島とそれより北にある他の陸繋島とは 2 本の砂州で繋がっている。西側の砂州は南からイロルー島とグロッシール島に、東側の砂州は南からアヴロメゾン島、シャグ島を経てグランダントレ島に至る。北端のグロッシール島と東島、グランダントレ島は別の砂州で繋がっている。2 本の砂州の間には細長いラグーンが広がっている。ラグーンの総面積は 102km<sup>2</sup> に及ぶ<sup>4</sup>。

このようにマドレーヌ諸島の砂州繋島群は、算用数字の 8 のような形態を成している。このような複雑な形態は、セントローレンス湾海面の著しい干満差と複雑な海流により形成されたものと考察されるが、ニューファンドランド島沖にある仏領

のミクロン島とラングラード島にも似たような砂州を見ることができる。しかし、ケベック州内には同じような地形は他に見られず、マドレーヌ諸島は独特の自然環境と生態系を作り出していると言える。ラグーン内部は波浪もなく、干潟となっており、オマール漁やムール貝の養殖など漁業が盛んである (Tardif, 1967, pp.13-16)。

気候であるが、夏季冷涼、冬季厳寒であり、冬季は海面が凍結する。この海域は



航空機からみた砂州（筆者撮影。画像上がセントローレンス湾、下がラグーンとなる）。この砂州は長さ30kmを超える。

大型海獣であるタテゴトアザラシが越冬・繁殖することで有名であり、長らく地元民によるアザラシ猟が冬季行われていたが、殺傷方法をめぐる自然保護団体の圧力が高まったことで、猟の継続が困難となりつつある<sup>5</sup>。

## 2 政治や行政について

フランスなど欧州の幾つかの国とは異なり、カナダは島嶼社会に特別な自治権を認めていない。マドレーヌ諸島はケベックの他の地域（東部標準時）とは異なり大西洋標準時に属しているという特殊性はあるが、自治権など政治行政的な特別地位は見られない。まず諸島を1つの単位とする自治体・共同体がない。諸島には20ほどの集落があり、北端部分の5～6集落はグロッシール (Grosse-Île)、それ以外の集落はイル・ド・ラ・マドレーヌ (Îles-de-la-Madeleine) という町 (municipalité) に集約されている。これらはケベック州の都市部を除く大部分の地域に設けられている中間的行政体であるMRC (Municipalité régionale de comté) を構成していない。またマドレーヌ諸島の2町は、ガスペ半島にある5つのMRCとともにガスペジー・マドレーヌ諸島 (Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine) という行政地域圏 (région administrative) を構成している。ただし行政地域圏は立法・審議機関は持たず、域内選出の連邦議会議員、ケベック州議会議員、MRCもしくは町会議員から構成される協議会 (CRÉ, Conférence Régionale des Élus) をもつ組織にすぎず、また海で隔てられたマドレーヌ諸島とガスペジー両地域は、後述するように直接連絡する定期航路が開設されていないなどの理由から、人的・物的交流は密接であるとは言えな

い。

### 3 交通面から見た島嶼性

次に、「島嶼性」を交通面から見てみよう。マドレーヌ諸島と島外との海運は、セテマ (CTMA, Coopérative de transport maritime et aérien) と呼ばれる業者のほぼ独占状態となっている。CTMA は 1944 年設立の組合組織である。それまで大陸とを結ぶ定期航路がなく、特に荒天と流氷に見舞われる冬季には物資不足が顕著となるマドレーヌ諸島の窮状を変えるべく、オヴィド・ユベールを筆頭とする島民たちの出資により設立された定期航路である。フェリーを島の中心地カポムールと南にあるプリンスエドワード島スリ (Souris) との間で連絡するほか (片道所要時間 5 時間、夏季 1 日 2 往復、冬季 1 日 1 往復)、貨物船を数隻ケベック市やモントリオールとの間で運航している。これ以外に夏季限定でクルーズ船をモントリオールとの間で運航している (2 泊 3 日)。人口 1 万人の諸島でこれだけの規模の船舶を運用するには、ケベック州<sup>6</sup> やカナダ連邦政府<sup>7</sup> の保護策・航路安定政策が必要である。CTMA は現在、陸運トラック部門も有しており、マドレーヌ諸島はかつてのように物資不足に悩まされることは皆無となった。島内にはいくつか大型スーパーも見られ、本土と変わらず物資であふれている。

一方、航空であるが、パスカン航空がマドレーヌ諸島空港からガスペ半島のボナヴァンチュールとケベック市との間に定期航空路を開設しているが、いずれも最大定員 10 名に満たない小型機 (ピラトゥス 12) で、航空路線が物流の要となっているとは言い難い。



カポムール港。CTMA の貨物船、フェリー、トラック輸送船、クルーズ船 (左から。いずれも筆者撮影)

パスカン航空ケベック市行き便。乗客定員は 8 名 (実際に搭乗したのは 6 名)。さらにモントリオールまで乗り継ぎ便があるが、ドルヴァル空港行きではなくサンチュベール空港行き。

以上の観点から、マドレーヌ諸島はガスペ半島地域よりもモントリオールやケベック市などケベック州の中心部の他、同じセントローレンス湾の島であるプリンスエドワード島との繋がりが強いのではないかと考察される。

#### 4 エネルギー面から見た島嶼性

エネルギー、特に電力については、イドロケベックが1991年に開設した州唯一のディーゼル内燃式（原料は重油）火力発電所<sup>8</sup>により、停電の心配もなくなっている。6基のディーゼル発電機が置かれ、最大発電量は66,000kWと少なめであるが<sup>9</sup>、人口1万人の島嶼を対象とするには十分な量である。発電所はカポムール島にあるが、道路や砂州で繋がっていないアントレ島にはさらにこれとは別個の小型ディーゼル発電所が設置されている<sup>10</sup>。



イドロケベックのディーゼル火力発電所。夏季は施設見学も可能（筆者撮影）

#### 5 税制

カナダでは連邦消費税（GST/TPS）と州売上税（PST/TVQ）が設けられている一方で、マドレーヌ諸島やその他の島嶼を特例とする免税や軽減税率策はとられていない。これは、加盟国間の付加価値税（VAT/TVA）の税率や課税対象を共通化する「税制調和」原則を掲げる一方で、島嶼地域でのVAT免税や特別税率の設定を容認するEUとは対照的である。

VATが免ぜられる租税回避地帯（FTZ/zone franche）を200か所以上有する米国との比較においても、カナダはわずか数か所にとどまる。ケベック州でも港湾や物流を目的とした同地帯の設定が検討されているが、対象はモンリオール近辺のセントローレンス川沿岸であり<sup>11</sup>、マドレーヌ諸島ではない。

#### 6 第1次産業

マドレーヌ諸島の主要産業は、海運や物流、観光・サービス業であるが、生産的な事業は、酪農を主体とする農牧業と水産業並びにそれらの加工業である。かかる産業自体はケベックやカナダの他の地域でも行われており、特段珍しいというわけではないが、マドレーヌ諸島では近年学習型「アグロツーリズム」<sup>12</sup>が盛んである。とりわけアヴロメゾン島では小規模なエコミュゼを併設した農畜水産業の拠点が複数みられる。

幾つかその活動を取り上げる。1つは、アヴロメゾン島南東部の集落、ポワント・バス（Pointe-Basse）にある「昔の燻製所（Le Fumoir d'Antan）」である。もともとマドレーヌ諸島では、タラヤニンシなどの塩漬け魚介類の主たる保存方法で、燻製は行われていなかった。燻製（boucanage）<sup>13</sup>は150年ほど前に米国など島外から持



ち込まれた保存方法で、当初は自家消費・保存用に細々と行われていたが、2つの大戦中、大西洋やセントローレンス湾を商船が航行できず、ヨーロッパからの輸入ができなくなったことで、マドレーヌ諸島で燻製業 (boucanerie) が一大産業として発展する。島の各集落では大型の燻製所を建造し、島外から季節労働者を招へいするなど1950年代に燻製業は最盛期を迎えた<sup>14</sup>。しかし、1970年代以降、タラヤニシンの漁獲量が激減したことにより<sup>15</sup>、燻製業はすたれてしまう。一方、漁獲量激減の一因とも言える海水温度の上昇は、サバなどこれまでセントローレンス湾では主流とは言えない魚種の増加をもたらし、サバ燻製品など新たな品目の創出へとつながった。エコミュゼは2006年、島で唯一残っていたアルスノー家所有の燻製所施設をそのまま見学できるようにし、かつてのニシン漁と燻製加工工程の画像の展示室、併せて燻製品の販売室も設けることで開設された。ガイドもアルスノー家の人々が担当している。



燻製所 (フモワール) とその内部 (筆者撮影)。

もう1つのエコミュゼは、燻製所から西に1kmほどのところにあるチーズ工房「ピエドヴァン (Pied-de-Vent)」である。ピエドヴァンとは、「雲間から差し込む光の筋」を意味するマドレーヌ諸島のフランス語 (français madelinot) である。チーズは自農園で飼育されている牝牛から搾乳されたミルクで作られる。農場では100頭ほどのカナディエンヌ種<sup>16</sup>が放牧され、1日当たりの搾乳量は950リットルである。この数値はカナダとしては極めて規模が小さいのであるが、エコミュゼの条件である「工芸的」「手作り」「農薬・化学肥料・遺伝子組み換え配合飼料不使用」を維持

するには、また、マドレーヌ諸島という地理的条件・制約から考慮すれば、この規模が適正であるという。

ここで生産されているチーズはチェッター、トンムなど10種類に及ぶ。エコミューゼでは、これらのチーズの成型や熟成の過程を見学することができるほか、かつての搾乳やチーズ熟成工程について画像などで詳しく説明されている。



ピエドヴァンのチーズ。パッケージにピエドヴァンを意味する「雲間から差し込む光の筋」が描かれている（上）。ピエドヴァンのエコミューゼと店舗（下）（筆者撮影）。

## 7 アイデンティティ

マドレーヌ諸島は現在ケベック州ではあるものの、1763年のパリ条約でヌーヴェルフランスが仏領から英領となった際、諸島はケベックではなくニューファンドランド植民地に編入され、カトリック教会もプリンスエドワード島のシャーロットタウンに本拠がある大西洋岸大司教区に組み入れられている。1774年に諸島はケベック（ロウワーカナダ）植民地管轄となるがケベック植民地本土からの移住者はなく、18世紀前半の英仏抗争期にノヴァスコシア（当時はアカディア）やプリンスエドワード（当時はサンジャン）島から逃れたアカディア人の一部が、パリ条約以前から移り住んでいたほか、パリ条約後も各地に離散したアカディア人の一部の再入植が続いた。フランス革命時にはサンピエール・ミクロン諸島からの亡命者、そして、この海域では船舶の遭難や難破が多発し、生存した英米の船員たちも住み着いている。グランダントレのオールドハリ（Old Harry）集落やアントレ島（英名のエン



トリー・アイランド Entry Island で呼ばれることが多い) はそうした英米系船員の末裔のアングロフォンの集落である (Chantraine, 1993, pp. 5-12, 1996, pp. 9-59)。

その歴史から、諸島内では、アカディアのシンボルであるステラ・マリス (仏三色旗の青地に黄色い星を加えたもの) を所々で目にする。公共施設ではケベックの「百合の花」の旗を見るが、一般住宅でそれらを見ることはない。また、島人であるという意識はところどころで見られる。「マドレーヌ諸島人」を意味する「マデリノー (Madelinot, 女性は Madelinienne)」の名を冠した店舗やレストラン、ホテルがあり、「マデリノー」というタイトルのカントリー曲<sup>17</sup>を街中や店の中で頻繁に聴く。



アカディアの旗をあしらった車のナンバープレート (左) と小舟のモニュメント (筆者撮影)

マドレーヌの人々は島民そしてアカディア人というアイデンティティが強いと考察されるが、それが諸島を単位とする政治的な自治への志向とは結びついている訳ではない。このことは、人口の希薄さや海運、エネルギー事情から考察しても言えるのではないだろうか。

## 7 フランコフォニーとのつながり

一方、フランコフォニーとのつながりについては、年に1度、9月に開催される「語り」のフェスティバル (Festival International Contes en Îles) にそれを窺い知ることができる。2002年から島の各所でおもに夜間に開催される行事で、国内外から多数の「語り手」がアーティストとして参加する。「語り」とはいえ、その表現形態はさまざまであり、英語圏やケルト圏などで見られるストーリーテリング形式のものもあれば、歌謡形式、楽器伴奏を伴うもの (ギターやアコーディオンが多い)、パフォーマンスアーツ (演劇や舞踊など含む) まで実に多様である。マドレーヌ諸島出身あるいは在住の「語り手」が中心であるが、表1のようにケベック本土 (これには先住民アーティストも含まれる) からアカディア (同じ島であるプリンスエドワード島のアーティストが多い)、ハイチやルイジアナなど北中米のフランス語圏に加え、フランス (特にブルターニュ地方が多い)、ベルギー、スイスやイギリ

スのケルト圏、ブルキナファソ、アルジェリア、コンゴなどのフランス語圏アフリカ諸国からの招待者もいて、フランコフォニーとはいえ実に多彩である。フェスティバルは1週間程度諸島の各集落の野外や公共施設、あるいはレストランやダンスホールで開催され、イドロケベックやCTMAが協賛し、地元の住民が参加し大いに賑わう。ステージと客席の距離が近いのも特徴である。

表1：フェスティバルの参加アーティストの出身地（2002～2016年）

出身地	出演者数
マドレーヌ諸島	124
ケベック	73
アカディア	14
英語圏カナダ	6
フランス	41
英国	5
仏語圏欧州諸国（スイス・ベルギー）	9
その他欧州諸国	2
仏語圏アフリカ諸国（うちブルキナファソ6）	18
米国	2
中南米諸国（うちハイチ6）	10
アジア（インド・レバノン）	2

<http://www.conteseniles.com/archives.html> を参照し筆者作成。グループ、デュオ、トリオなどは、国や地域が同一ならば、1アーティストとしてカウントしている。



2016年の「語り」フェスティバルを案内する横断幕（筆者撮影）

## まとめ

カナダは冒頭で述べたように、国土に占める地理的な島嶼の比率が極めて大きく、面積比ではEUはもとより、米国やロシア、中国、日本などに比しても島嶼のプレゼンスが大きい「島嶼国」とも言える国家であるが<sup>18</sup>、一方でEUのような島嶼性に基づいた島嶼地域の特別な地位や制度についてはほとんど設けていない。だが、交通運輸やエネルギー面からみると、マドレーヌ諸島の島嶼性に基づく特殊性が見てとれる。特に島内における物資の確保と海運の維持を目的に、ケベック州政府やカナダ連邦政府が財政面で海運業者を支援していることは、欧州や日本の離島交通でも普通に見られる。発電についても、ディーゼル内燃式火力発電は、島嶼地域が外部からの送電に依拠しないで、再生可能エネルギー（風力や潮力等）よりも安定的に供給し、かつ比較的環境負荷をかけずに済ませるために採用している方式である。水力発電がほとんどでありそれを売りにもしているイドロケベックが唯一の重油火力発電所を設置したのも、マドレーヌ諸島の島嶼性を考慮してのことであろう。こうした経済面の特異性に加えて、マデリノーという島民意識・アイデンティティも、ケベコワやアカディアン、そしてフランコフォニーとの関係性で今後もう少し考察する必要があるものの、島嶼性の現れであろう。

(はせがわ ひでき 横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院 准教授)

## 注

- 1 ダニエルジョンソンダム建設により出来たリング状のマニクワガン貯水池に囲まれたほぼ円形の陸上部。陸上部分自体は自然地形であるが、その生成は人為的なものであるため、地理学上島嶼と呼べるかどうかは不詳である。巨大隕石の衝突によるクレーターと言われており、衛星画像や広範な地図でも円形がみられることから、「ケベックの眼 (l'Œil du Québec)」の別称がある。
- 2 この件に関しては、長谷川, 2000, pp. 258-279 を参照。
- 3 ケベックのフランス語ではこのように呼ばれる。フランスのフランス語では dunes、一方、地理学では tombolos と呼ばれる。
- 4 数値は <http://www.zipdesiles.org/documents/PARE/territoire.htm> を参照。
- 5 Chantraine, 1980, pp. 242-246. 1970年代以降狩猟活動に対するグリーンピースなどの介入が見られるようになった。当初は幼獣を撲殺するという狩猟方法に対する非難であったが、次第に個体数の減少を理由とするアザラシ猟そのものの阻止へと環境保護団体の目的が変わっていった。
- 6 ケベック州経済・科学・刷新省による FAIR (Fonds d'aide aux initiatives régionales) プログラム (2013-2018年) による CTMA フェリー船・貨物船の刷新と港湾の拡充、大陸側との鉄道連絡調査費用として、29万カナダドルが支援されている (Portal Québec-Services Québec ウェブサイト参照 <http://www.fil-information.gouv.qc.ca/Pages/Article.aspx?idArticle=2312096341%20>)。なお FAIR プログラムについては、Gouvernement du Québec, 2013 を参照。
- 7 カナダ連邦運輸省 (Transports Canada) は、セントローレンス湾岸地域の州越境交流

促進維持を名目としたフェリー航路の支援を実施している。この制度は1941年からあり、現在も続けられ、2016-17年度は1,672万カナダドル、さらに2017-19年度の2年間に3,344万カナダドルが投じられることになっている。ただし、これは当該海域を州間運航する3社のフェリー路線を対象とするもので、CTMA フェリーもこれに含まれるが具体的な内訳は不詳（同省ウェブサイト <https://www.tc.gc.ca/eng/corporate-services/planning-1346.html> 参照）であるが、2006-07～2013-14年度は合計1億1,100万カナダドル、それ以降は各年度1,460万カナダドルとあり（CNW group website news release 参照、<http://www.newswire.ca/news-releases/investment-to-extend-eastern-canada-ferry-services-until-2016-515130691.html>）他の路線よりもかなり多額に及ぶ。この理由としては、CTMA フェリー航路が、①他の2航路よりも長距離かつ冬季は海域が流水に覆われ航行困難になること、②島嶼間航路であること（他の2路線は島嶼-大陸間、半島-大陸間）ではないかと考察される。

- 8 イドロケベックが発電する電力の95%以上が水力によるもので、火力はディーゼル式、ガスタービン式、石炭熱気化式を含めても0.1%しかない。マドレーヌ諸島ではイドロケベック全体の発電量の0.01%（Hydro-Québec, 2013, p.1）。
- 9 イドロケベック・マドレーヌ諸島火電のウェブサイトより（<http://www.hydroquebec.com/visitez/madeleine/madeleine.html>）。なおイドロケベック全体の最大発電量を生産する発電所はロバール・プーラッサダム（水力）の560万kW（2014年）。イドロケベック全体では3,680万kW（2009年）。
- 10 上記サイトを参照。
- 11 « Des zones franches bientôt au Québec? », *Les Affaires*, le 11 juillet 2015,
- 12 当地を含め、ケベックでは agritourisme よりは agrotourisme と呼ばれることが多いので、本稿もこれに倣っている。
- 13 boucanage とは、以下の工程を指す。salage（塩漬け）：魚を36～48時間塩漬けする。enfilage（ぶらさげ）：塩漬け後、洗って塩を落とした魚を燻製所の天井にぶら下げる。fumage（いぶし）：ぶら下げたところの床（地面）にカエデの木屑の堆積を作り、そこに火をつけて60～90日間煙でいぶす。
- 14 最盛期で島内には40か所の燻製所と1,200人の関係労働者を抱えていた（「昔の燻製所」ウェブサイトより。<http://www.fumoirდან.com/page.php?lng=fr&page=histo&item=1>）。
- 15 最盛期でニシンの漁獲量は年間1,500万ポンド（約700万トン）にのぼった。燻製されたニシンは8kg入り木箱にて輸出されたが、年間15～20万箱を数えたという（同ウェブサイト参照）。
- 16 もともとはフランスのノルマンディ地方の牛であったが、16世紀にジャック・カルティエのヌーヴェルフランス探検時に持ち込まれ、その後ケベックで独自に進化、交配して生まれた牛種。1999年にはケベック州議会により、農業遺産として登録されている（Association de mise en valeur de la race bovine Canadienne, 2015, p. 5）。
- 17 諸島出身（カポムール島のファティマ集落）のベルナル・アルヴィ（Bernard Harvie）の1984年の歌。これ以外に女性歌手ギレーヌ・タンゲ（Guylaine Tanguay）の「マデリノーになりたい（Je voudrais être Madelinot）」というカントリー曲も聴かれる。
- 18 EUについては、公式統計であるEurostatに倣い、グレートブリテンとアイルランドは「島嶼」とは見なさない。日本については言えば、離島振興法により「離島」指定されている島嶼のみとしている。米国についてはハワイ州全域、プエルトリコ、サモア

などの自治領を「島嶼」とみなす。

#### 文献

- Association de mise en valeur de la race bovine Canadienne (2015) *Cahier des charges de l'appellation de spécificité « Fromage de vache de race Canadienne »*.
- CHANTRAINE, Pol (1980) *La grande mouvée : l'histoire des phoques et des hommes dans le golfe du Saint-Laurent*, Mengès.
- CHANTRAINE, Pol (1993) *Les Îles-de-la-Madeleine, au pinceau et au ciseau*, Arrimage.
- CHANTRAINE, Pol (1996) *Arc-en-ciel acadien: Maisons des Îles-de-la-Madeleine*, Broquet.
- Gouvernement du Québec (2013) *Une région qui voit grand, stratégie d'intervention gouvernementale pour le développement de la région Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine 2013-2018*.
- 長谷川秀樹 (2000)「EU 島嶼地域と POSEI」『日本 EU 学会年報』第 20 号、2000 年、pp. 258-279.
- Hydro Québec (2013) *Fait sur l'électricité d'Hydro-Québec : Approvisionnements énergétiques et émissions atmosphériques*.
- Journal de Mer, Bulletin d'information CTMA, vol.1 no.6, 2011.*
- TARDIF, Lauréan (1967) *Pédologie des Îles-de-la-Madeleine*, Division des Sols, Service de la Recherche, Ministère de l'Agriculture et de la Colonisation.