

[論 文]

ヨーロッパの河川観光と地域開発

Inland waterway tourism in Europe and the regional development

三橋 勇^{*1}, 成沢 広幸^{*2}

Isamu MITSUHASHI and Hiroyuki NARUSAWA

*1 三橋 勇：宮城大学

*2 成沢広幸：宮崎産業経営大学

Abstract

Inland waterway tourism in Europe has been nowadays developing from the 50s of the former century, inheriting the developed waterway transportation system. This paper aims to give an overview of this tourism, especially in France. The inland waterway tourism in France is based on three dimensions: "blue", "green" and "gray". At first, the blue dimension is the most basic element of this type of tourism, which is represented by river cruise and leisure navigation in inland waterways. Then "green" dimension is concerned with the rural tourism practiced near the waterways. At last "gray" dimension represents the urban areas where waterways flow. These three dimensions constitute so called "le tourisme fluvial" in a wide sense. And this synthetic type of tourism can contribute to the regional development. The government and local governments are trying to promote this tourism.

はじめに

内陸の水運の第一義的な役割は、洋の東西を問わず物資や人間の運搬であったことは言うまでもない。しかしそうした伝統から離れて河川や運河を観光という観点から眺めると、わが国では大河といえども急峻な山岳地帯を流れる距離が長く、しかもダムや堰などによって水の流れがあちこちで寸断されているという地勢的条件から河川を直接、観光目的に利用するという

Key Words : Inland waterway tourism, blue element, green element, gray element, leisure navigation, regional development

キーワード：河川観光、青の要素、緑の要素、灰色の要素、レジャー航行、地域開発

こと、すなわち河川でのレジャー航行はあまり盛んでないが、それでも墨田川など平野部の河川における観光遊覧や、天竜川などでの観光川下りといった、直接河川に関わる狭義の河川観光商品から、長良川の鵜飼いや観賞、賀茂川の「川床」、河川敷での花火大会、堤防での散策やジョギング、さらには柳川など各地の「水郷キャンペーン」など、広義の河川観光の形態も見られる。また、最近では各地に親水公園が建設され、河川と親しむ機会が増えている。

一方、ヨーロッパ、特に最大の国土面積を持つフランスにおいては国土に占める平野や平原の割合が大きく、歴史的にロワール川、セーヌ川、ローヌ川、ガロヌ川、ライン川などの主要河川は言うに及ばず、中小の河川も旅客輸送や物資運搬用に整備され、また中世以来多くの運河が掘削され、各河川流域は連絡されて、内陸輸送の需要に就いていた。しかしアンシャン・レジーム末期以来の道路整備、19世紀半ばからの鉄道輸送の発達、20世紀に入ってからのもたリゼーションの加速などの要因から河川・運河での旅客・物資の輸送は衰退し、可航水路の指定を外れたり、都市部では暗渠とされたりした。そうした河川・運河の荒廃の危機を救ったのが、20世紀半ばからの河川観光の発達であった。こうした事情は他の西欧諸国にも通じるものがある。

この観光形態の発展を追うように、河川観光のガイドブック類は充実してきたが¹⁾、学問的な調査研究という観点から見ると、河川観光は従来の空間別の観光形態の考察においては、同じく空間的な観光概念でありながらより大きな空間カテゴリーである都市、農村、山岳、海浜などの一般的な観光空間の考察の陰にかくれて十分な検討を逃れてしまう憾みが残る。あるいはより正確に言えば、河川観光は従来の観光空間認識の組み替えを迫る新しい空間概念に立脚しているために、それ自体としての把握が困難であるという事情がある。従ってフランスでも河川観光を独立して扱っている研究書はまだ数が少ないのが現状で²⁾、多くは農村観光や都市観光の一要素としての略述にとどまる。本稿はこの面からも河川観光の理解に多少なりとも寄与をなし得るのではないかと考える。

観光者にとって河川観光は、地上空間を全く異なる視点から発見する刺激的な体験を提供する。たとえばパリのセーヌ川クルーズは、たとえ一二時間であっても水上から眺める都市空間の表情の斬新さ、さらに言えば異形性を体験させてくれるだろう。これは都市空間だけではなく、農村空間や山岳空間についても等しくあてはまる。またこのことは商業的なクルーズだけではなく、自己所有あるいはレンタルのハウスボート（居住可能なプレジャーボート）で数日、数週間の水上旅行を行う際には、より強く感じられるだろう。河川観光は観光を通して空間把握の視点転換を迫るスリリングな体験なのである。

また国や地方当局にとって河川観光は、社会的、文化的、歴史的、言語的など、様々な要因で結びつく水路流域をひとつの単位（この単位が国内であろうと、国境を越えようと）とする地域開発の中心に位置づけることができる。流域のグリーン・ツーリズム、文化観光、スポー

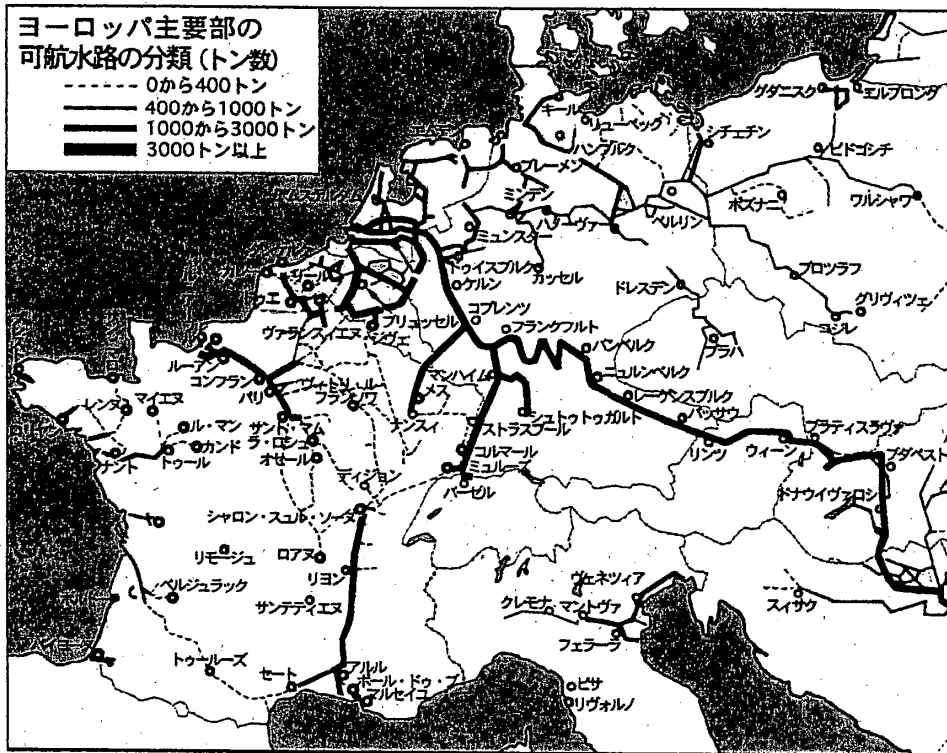
ツ観光、産業観光などと複合的に関連づけられることで狭義の河川観光は地域を活性化させる総合的な観光形態に変貌するのである。

本稿はそれ自体独立して考察されることが少ない河川観光という観光形態について考察する試みであり、手順としてはまずヨーロッパ諸国における河川観光の現状を概観し、次いでフランスにおけるその現状と、河川観光を核とした地域開発の試みについて言及する。

1 ヨーロッパ諸国の河川観光概観

イギリスやオランダ、ドイツでは、季節を問わずヴァカンスや週末に、運河が渋滞するほどのレジャー航行が多くなる。これは河川輸送の伝統の賜であるとともに、自然保護と水路遺産活性化の運動と結びついている。こうした国々では可航河川や運河、閘門、跳ね橋などは行き届いた手入れがなされ、日常的に役割を果たしている。そうした事情を以下イギリス、ドイツ、オランダ、ベルギー、スウェーデン、アイルランドなど数カ国について概観してみたい³⁾。

図1 ヨーロッパ主要部の可航水路網



出所：Quid 2003, Robert Laffont, 2002, p. 1876.

1-1 イギリス⁴⁾

イギリスの運河掘削の最盛期は1740年から1820年にかけてであった。水路に関係する多くの建築遺産が存続しているが、そうした建築物は歴史的建造物として格付けされ、保護されている。イギリス河川協会 (British Waterways) に登録され、歴史的建造物と格付けされた建造物については優先順位が決定されている。イギリス河川協会は都市や産業への用水供給における運河の取水権を所有する以外に、貨物輸送と観光について運河の通行料金決定の権限を持ち、こうした観光活動とレジャー活動を発展させるための補助収入を得ている。

水路の再生という変化が可能であったのは、運河がカヌー遊びや釣りにおいて非常に利用されていたからであった。1946年に内陸水運協会という強力な圧力団体が設立され、この団体はイギリス中を巻き込んで2,000マイルに及ぶ可航水路の修復キャンペーンを繰り広げた。この団体は運河を購入し、水路の新たな利用が始まったのである。イギリス河川協会、各種審議会、内陸水運協会のヴォランティア、各種非営利団体などがこの変化を促進した。釣り、航行、動物相観察、岸辺の改善、遺産の保護などが優先課題であった。徐々にあちこちで運河が再開された。まだ閉鎖されている各運河もその修復と再開に関わる保護団体を持っている。水上レジャー愛好者 (24,000人の船舶免許所持者) と釣り愛好者 (520万人) も強力な圧力団体である。

イギリス河川協会は遺産保護と観光、レクリエーションなどを含む様々な目標を持って、4,023kmの水路全体のうち3,219kmの運河を管理しているが、残りの部分については地方当局や民間企業、ないしは全国河川局が運営している。イギリスの水路網は八つの流域で構成されている。テムズ川流域、セヴァーン川流域、スタフォードシャー・ウォーセスターシレット運河、グロセスター運河、シャープネス運河、マーセイ川流域、ハンバー川・タイン川複合流域、そしてスコットランドの運河群。こうした流域以外に、長らく前からロンドンの上層階級と中産階級にとっては伝統的なレクリエーション区域となり、週末には大変にぎわうノーフォークの湖沼群の運河が付け加わる。

レジャー航行用船舶のレンタルも非常に盛んである。テムズ川ではナロウボート narrow boat と呼ばれる平底の細長い川船や蒸気船さえも使ったクルーズ商品が提供されている、正確な地図のついた様々なガイドブック (航行、釣り、ハイキングなど) が、レジャー航行の対象でない河川や運河を含めて存在している。そうしたガイドブックは歴史や地域の遺産、インフラ (河川港など)、地上建築物、提供されるサービスや店などについて、その地域の独自性を強調しつつ、情報を与えている。まだ途切れ途切れのこうした運河網や河川網は規格化されていない。閘門は様々な大きさがあり、規格と喫水は同じ水路でも変化する。近年、水路網の修復は加速し、岸辺の修復も行われてきた。水に関するレジャー活動はゴルフと共にイギリス人の最も好むレジャーであり、イギリス河川協会は公私の提携相手とともにそれぞれ包括的な修

復計画を進めている。こうした計画すべては周囲の景観に溶け込むことや水、サービス提供、案内標識などの質に優先権をおいている。

1-2 ドイツ⁵⁾

ドイツの可航水路網は7,480kmで、その他に多くの湖（バイエルン側のピエモンテ湖、メクレンブルク湖など）がある。可航水路の流域は活性化していて、関連する様々なガイドブックが出されている。こうしたガイドブックは水辺や水上の活動を結びつけ、流域で提供される観光商品や宿泊施設、隣接州に連絡する交通機関などを記載している。水路でのレジャー活動はドイツでは非常に人気があり、国民の三分の一近い人々が経験している。このことは、河川や運河の観光整備や供給の質の高さを物語っている。

たとえばアルトゥミュール川流域の地域開発見てみよう。全長195kmのこの河川流域はメイン川とドナウ川の間にはたがり、河川の多機能的な開発に関して、最近のヨーロッパでも成功した例とみなされている。この流域の観光開発は1969年7月15日に8州にまたがって創設されたアルトゥミュール州立公園（3,000平方km）という広域レベルで構想され、その目的はこの水路を中心として諸遺産全体を保存し、地域史への関心を高めつつ、レクリエーション区域をつくり出すということであった。この目的が達成された結果、ハイカーや自転車旅行者達は、この水路の近くにあるノイマルクトとケルハイムとの間に古い橋やロマンティックな閘門、港湾設備、監視人小屋、自然と渾然一体となっている道筋、景観の中にそれらが溶け込んでいる様子、卓越した技術のあかしなどを次々に目にすることができる。様々な傾斜面を持つ土手、拡張された水面などは、河岸の地形を考慮している。アルトゥミュール川のかつての河床の湿地帯には水鳥のコロニーが作られ、希少動植物が再び戻ってきている。ルトヴィヒ一世が植えさせた果樹が曳船道に沿い、現実のものとなったヨーロッパ規模の大型水路の上を、押し船の船団（3,300トン）がクルーズ船や渡し船など行き交う。このように水上を旅しながら様々な整備事業が景観に自然に溶け込んでいる様子、地域開発政策が成功裡に行われた様子を見ることができる。

アルトゥミュール川の流域（運河のゾーン）は、レジャー基地のおかげで水上レジャー（釣り、カヌー、カヤック、丸木舟、ヨットなど）の空間となったが、それはまた新たなハイキング道や観光サイクリング道などと共にヴァカンスの新たな道であり、釣り人にとっての楽園である。ウォーキングをする人や自転車旅行者は横断的な流域を通して州自然公園や地質、森林、歴史、建築、文化など様々な面を持つ自然遺産などを発見することができる。公園はまたバイエルン州の大都市住民（ミュンヘン、ニュルンベルク）のレクリエーション空間であり、滞在场でもある。公園は活発なグリーン・ツーリズムやスポーツ、文化観光を求める人々を引き付ける。アルトゥミュール自然公園ではあらゆる年齢層が混じりあい、毎年三百万人近い人々

が訪れるようになった。運河という狭い区域を訪れる観光入り込みは、1992年には1万、1998年には14万の宿泊数を記録した。それによってこの地域の直接と間接の収入は三倍となったのである。環境に関係した投資は、水路にかかる費用の30%近くを占め、満足すべき成果に達している。アルトゥミュール川流域では1億2,000万マルク、オトゥマーリング川流域では6,000万マルク、シュルツ川流域では8,000万マルクであった。景観と地域に溶け込み、包括的な開発政策の中で支援された質重視の整備は、長期的な成果はもちろんのこと、中期的な成果も達成している。

アルトゥミュール流域と同じく、その他の河川や運河も観光とレクリエーションと同義である。ライン川とその支流群（モーゼル川、サール川、リュール川、ネクトル川、マイン川）はかなりの供給を誇り、レジャー基地が群生して発展している。メクレンブルクは数多くの湖とハヴェル川の流域であり、ヨーロッパで最も豊かな漁業地域の一つであるが、水に関する多彩な活動も楽しめる（シュヴェリンやフルシュテンベルク、ミュリッツ湖畔のレーベルなどのレジャー基地）。この地方はドイツ再統一以来、北ドイツで最も魅力的な地域となり、その水質と自然遺産の豊かさで有名である。隣接するブランデンブルク州はハヴェル川とその支流とともに、ベルリンを水路から訪れる最良の手段を提供している。ベルリンは18世紀と19世紀に水辺に、そして水のおかげで建設されたのだった。この州にもまた多くのレクリエーションの場がある。有力な諸団体が忘れ去られた運河群を保護し、レクリエーション目的でそうした産業遺産・文化遺産を活性化しようとしている。エルベ川流域とオデール川流域を連絡するための、かつての運河システムがその対象である（1785年に竣工したオデール・シュプレ運河、オデール・ハヴェル運河）。第一次世界大戦までは非常によく利用されていたこれらの運河では、それ以来商業的な航行が衰退してきた。オデール・ハヴェル運河では、1978年に商業航行が停止され、レジャー航行専用になったが、泥土の堆積のため1992年に閉鎖された。そのため1995年に設立された運河団体が翌年に再開にこぎ着けたのであった。

また、ドイツでは最近（2003年10月10日）、エルベ川の上を横断する世界最大級の運河橋が供用開始された。

1-3 オランダ⁶⁾

オランダはヨーロッパ随一の稠密な可航水路網を持ち、水路網の合計はヨーロッパ第三位である（5,046km）。国土面積（300平方km）の15%が水面であるということは、河川や運河、海上での諸活動が至る所に見られるということを意味している。港や停泊所を持たないような都市は存在せず、プレジャーボートを持たないような家庭も存在しない。150万隻と推計されるレジャー船舶総数の内、13万隻が全長9メートル以上である。主要な外国人客は、ドイツ人とベルギー人である。20万以上の係留環が存在するが、そのうちの14万は1,100カ所のマリーナに

分散している。レジャー航行は年率2%の割合で増加してきた。毎年10万隻の船舶が取り引きされる。この活動は経済的な誘因効果が非常に大きい。ダムのような大規模インフラを建設するときであれ、新たな都市の建設であれ、いかなる整備も水路を考慮せずには考えられない。こうしたシステムは河川観光の幅広い普及や、地上での様々な実践に完全に組み込まれた近距離レジャーの大きな普及に結びつく。地上と水上が融合する形のレジャーが誕生するのである。自転車は船に積み込まれる。この種の河川観光は、職人工房的な海事関係の企業や小規模企業、サービス業や、非常に評価の高い自然センターなどに有利に働いている。週末やヴァカンスには皆が、たとえそこに住んでいなくとも、水の上や船の上で再会するのである。

1-4 ベルギー⁷⁾

フランドル地方でもワロン地方でも、河川観光には相当な努力が傾注されている。ベルギーでは環境・運輸省が水路周辺の整備（曳船道やサイクリング道や遊歩道、レジャー用区画など）や、レジャー用の港湾設備の建設を行い、さらにレジャー航行用や水路沿いのハイキング用のガイドを作成している。

地方分権化（1990年）とともに、環境・運輸省はベルギーの豊かな遺産（サントル運河、ロンキエールのインクライン、ストレピ・ティウーの新たなエレヴェーターなど）を一層活用する目的で、エノー観光連盟と連携し、EUのINTERREG計画の支援も受け、運河と城館を中心とする地方公園というコンセプトを立ち上げた。この公園はサントル運河の新旧二つの流れとその流域（様々な観光活動が行われている）を統合する。環境・運輸省はそこで観光と輸送の両立を管理している。

ベルギー政府はサントル運河とそこにある四ヶ所の水力エレヴェーターをユネスコの世界遺産に登録した。この運河はルヴィエールとティユーの間の流域を流れ、次いでエーヌ川流域をモンまで流れ落ちる。標高121mのルヴィエールに発して31mのモンまで、この運河は全長21kmに渡って90mの標高差を、もともとは落差4mの六つの閘門、現在では落差およそ16.5mの四つの水力エレヴェーターを使って流れる。エレヴェーターの機能、その高い技術水準、建築物などがこの水路の魅力をつくり出している。第四エレヴェーターの近くに位置するストレピ・ティウーのエレヴェーターの竣工によって一世紀を隔てた二つの技術を比較することができるようになった。

公園の核心に位置する開発政策は包括的である。ストレピ・ティウーのケーブル式エレヴェーターはすでに観光用に運用されている。1968年に供用が開始されたシャルルロワ・ブリュクセル運河のロンキエールのインクラインも観光客を集めている。全長1,432mのこのインクラインは、1,350トンの船舶を収容できる二つの閘室で標高差68mを40分で上下するのである。「船—人生」と命名されたこの施設の中で行われるスペクタクル・コースでは、船乗りの日常生活

や運河の歴史などが語られる。5月から9月までは遊覧船でインクラインを通ることができる。ボワ・デュ・リュクの鉱山もまた20世紀の産業・文化遺産として評価が高い。スネフの水に関する教育センターは、かつての可動橋操作係の家の中に置かれている。

1-5 スウェーデン⁸⁾

セデルテリエ運河、ゲータ運河、キンダ運河など、スウェーデンの運河網の全長は439kmで、ゲータボルクやストックホルムの市民たちのレクリエーションの空間となっている。こうした運河は再評価や再整備の対象となっている。水路遺産活性化の重点はゲータ運河の例のように、地域のアイデンティティに置かれ、また水路遺産はスウェーデンの国民遺産に登録されている。

スウェーデンでもっとも親しまれているゲータ運河は190kmにわたって、ゲータボルクからストックホルムまで、スウェーデンを横断している。20年以上の歳月をかけ、1830年代に完成したこの運河は、フランスにおけるエッフェル塔のように、スウェーデンの歴史的文化的建造物であるが、建設当時からスウェーデンの工業化に大きく貢献した。現在ではこの運河の喫水は浅いものとなり、もはや商業的な収益性は低くなったので、この運河の未来は水路遺産とレクリエーションの活性化にかかっている。運河インフラの管理者である運河会社の責務の一つは、フランスのミディ運河のように、この運河を歴史的建造物として、そして過去の技術の証として保護するということである。伝統技術によって修復されたこの運河は19世紀初めのノウハウというものをを見せてくれる。時間を遡り、クルーズのおかげでスウェーデンの文化と歴史を発見することができるのである。保護と持続性の観点から、この運河での速度は時速5ノットに制限されている。閘門小屋や運河の岸辺と同じく58カ所の閘門も修復された。近代的な材料を使って行われた修復部分には、それに代えて元々の資料をコピーして伝統技法で再現された昔と同じ素材が使用されたのであって、こうして散歩者や河川レジャー愛好家はかつての河川輸送最盛期の生活を想像できるのである。色彩豊かで装飾の施された標識は、スウェーデンが強大だった時代を物語る。開通の時にメンの倉庫を模して作られた倉庫群は最近建設されたヨットハーバーの近くにあって、宿泊場所ないしは諸々のサービスの提供される場所となっている。

この運河の年間の平均入り込み数は170万人と推計され、1万人のヨット愛好者がそこを航行し、客船と行き交っている。運営企業のABゲータ運河ボラグはさらなる入り込みを図って、カヌーや自転車旅行、乗馬、町や村の散歩などを含めて、あらゆる種類の航行活動を推進している。浜辺（ベルク・ロクス、カールスベルク）、ギャンブル区域、ミニゴルフ場、釣り区域なども整備された。運河は地域のアイデンティティを強化し、新たな住民を引き寄せるのである。

1-6 アイルランド⁹⁾

アイルランドでは、1954年に河川と運河の維持・活用を目標として誕生したIWAI（アイルランド内陸水路協会）の活動によって再生した900km近い運河網が存在する。この協会は先ず、シャノン川でのレジャー航行の活性化や運河が流れる地方の開発を優先しているが、これはこの国での観光発展のための真の切り札となるものである。シャノン川は水路網の中枢部であり、水辺や水上でのあらゆる可能な活動が見られる。次にIWAIはダブリンの大運河の航行維持やバロウ運河の改修のための活動を行った。協会はまたロイヤル運河改修と閉鎖されていたその他の運河の改修に取り組んでいる。この影響力ある圧力団体は中央政府や地方政府に助言し、レジャー船舶数増加に有利な税制を獲得したことで知られる。

2 フランスの河川観光の現況

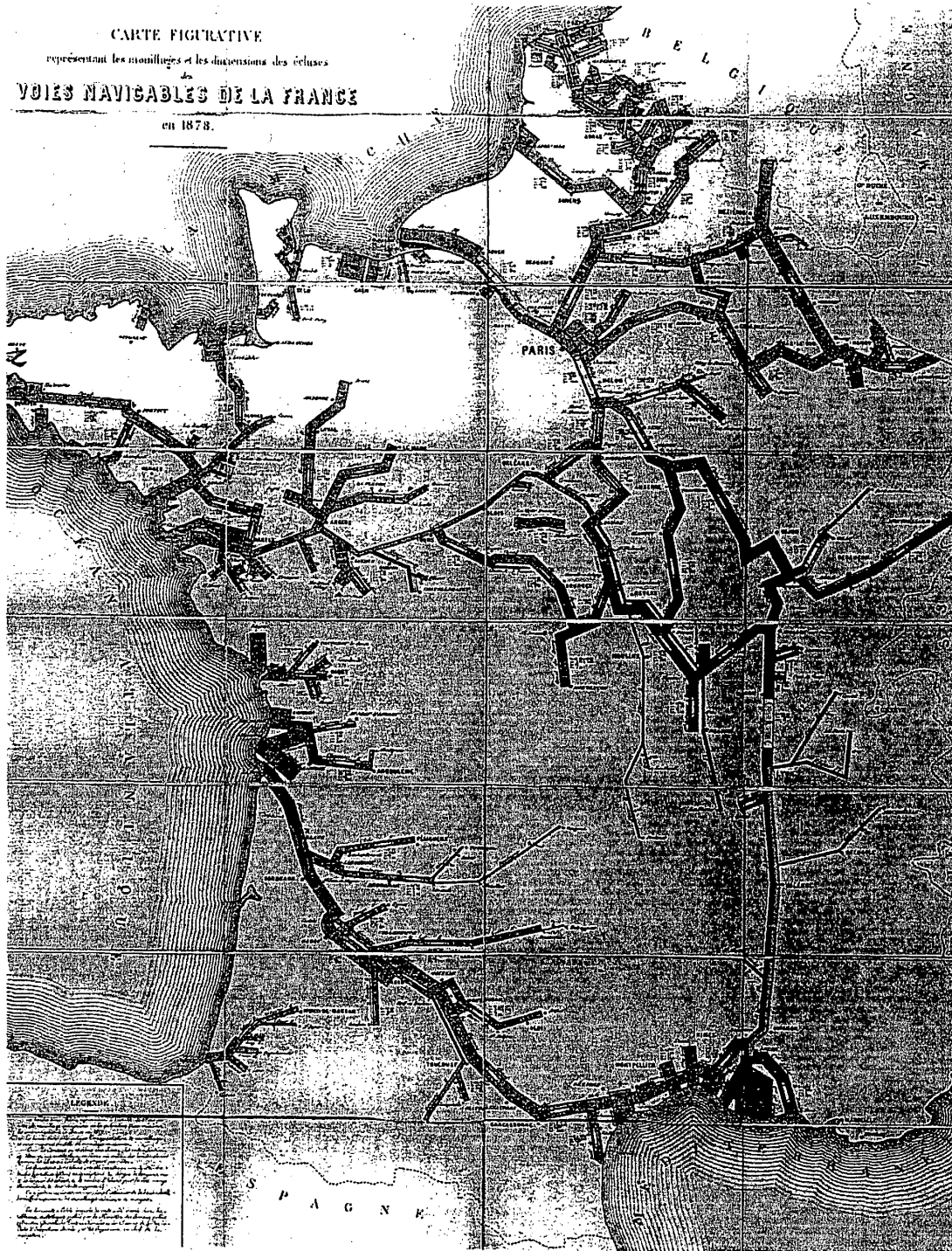
2-1 フランスにおける河川観光の誕生と発展

近年わが国でも、フランスの河川や運河を利用して旅行を楽しむ人々が増え、その体験記なども出版されている¹⁰⁾。英仏海峡や大西洋から地中海へ、ドイツやベルギーからフランス国内を経由して大西洋や地中海へ、まさにフランスは水運の面でもヨーロッパの十字路として機能している。しかしこのような内陸のレジャー航行がフランスで一般的になってきたのは、それほど古いことではない。そもそも河川や運河における交通は、ローマ帝国崩壊後の道路インフラの急激な劣化と治安悪化の結果、中世以来、物資に関しても人間に関しても数世紀にわたって経済的で効率的な運搬手段であった¹¹⁾。

「河川と運河（大抵は16世紀から17世紀にかけて建設された）は技術的な遺産（閘門）であるとともに、芸術的、歴史的（岸辺）な遺産でもある。この遺産は20世紀前半において、忘れ去られていたとは言わないまでも、等閑視されていたが（かつてはセヴィニエ夫人やスタンダー、バルザックなどがロワール川をオルレアンからトゥールまで川船で下ったものだったが）、遅蒔きながら再び見出されてきた」¹²⁾。このように旅行者の移動については19世紀前半までは水路が盛んに利用されたのと同様、物資、特に重量物資についても水路輸送は19世紀半ばに最盛期を迎え、水路網の合計は7月王政期（1830-1848）には16,424kmに達していた（現在は8,500km）。しかし同時期からの鉄道輸送の拡大によって水路輸送は衰退の一途を辿った¹³⁾。可航河川や運河はそれから一世紀のあいだ衰退し続けて来たのであった。しかし商業的な航行がそのように衰退し続ける一方、20世紀中葉からは可航河川や運河でのレジャー航行という新たな考えによって、フランスの河川網・運河網は再生を果たし、今日に至っている。

その転機となったのは1964年に起こったある出来事であった。この年、ライデン号というイギリスのヨットがロンドンを発ってからフランス国内の河川や運河を航行して地中海に抜け、イタリアのサン・レモに至ったのである。「ニヴェルネ運河を1964年に航行して運河の潜在性を

図2 河川輸送が最盛期にあった19世紀後半(1878)のフランス国内の可航水路図

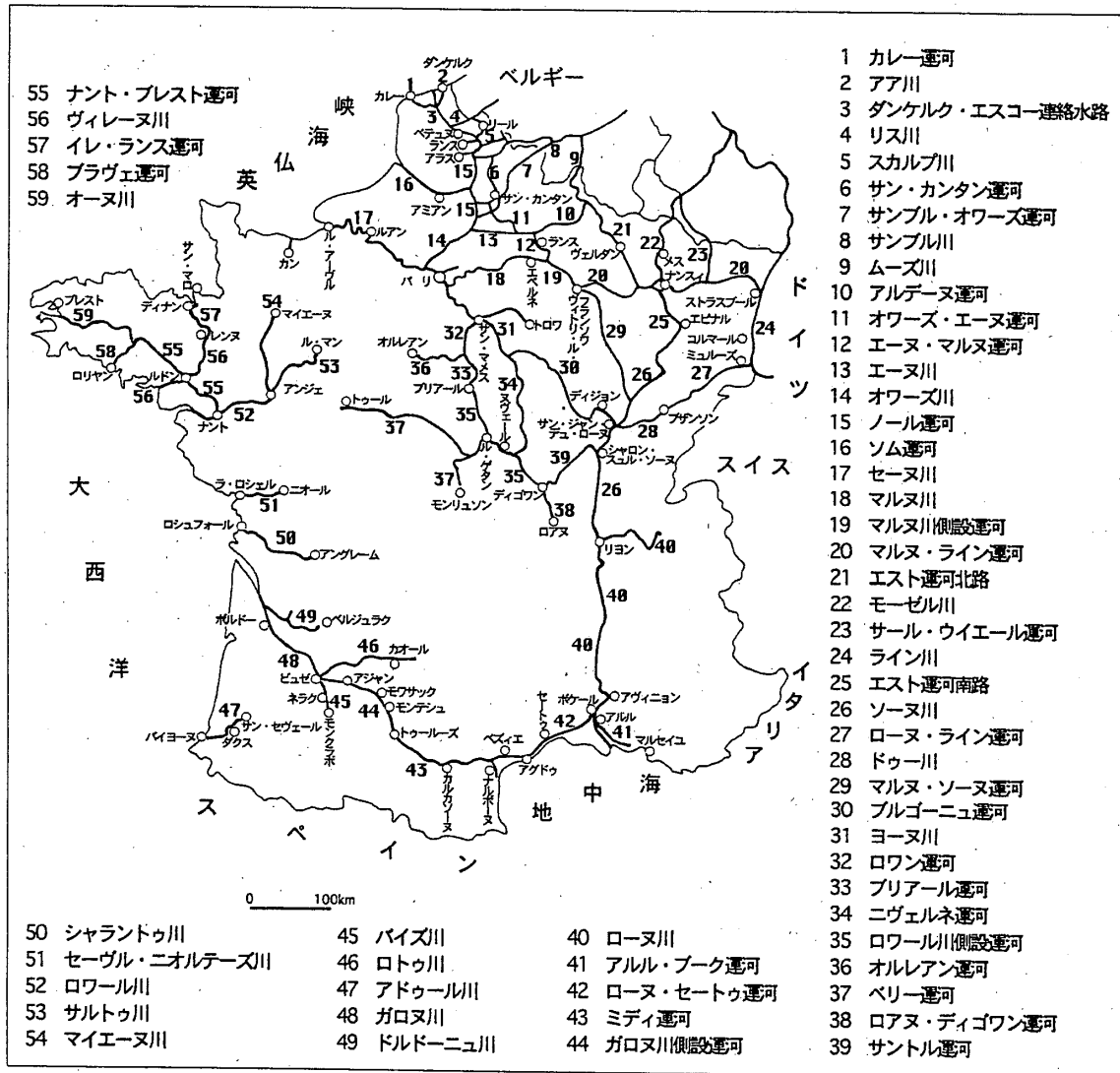


出所 : Laurent Roblin, *Cinq siècles de transport fluvial en France du XVIIe au XXIe siècle*, Editions Ouest-France, 2003, p. 60.

明らかにし、六隻の船とともにブルゴーニュに居を定めたのは一人のイギリス人であった。最初のレンタル船会社は1968年に南西部でイギリス人が設立したのであった」14)。国も国民もそのときまで考えもしなかったフランスの水路遺産のすばらしさが思いがけず外国人によって実証されたのであった。従って素人が船を操って可航水路で内陸を旅行するという観光形態の可能性がこのとき認知されたのであった。

このような遅まきの船出のあと、河川観光の発展は特に1980年代に非常に大きなものとなった。1999年には一千万人以上の人々が水上散策を楽しみ、35万人の人々が厳密な意味での河川

図3 現代フランスの可航水路網



出所：Daniel Clary, *Le tourisme dans l'espace français*, Masson, 1993, p. 301. などから作成

観光を实践した。船舶の航行だけで11億フラン以上の年間売り上げと、2000人の雇用をもたらしている。しかし近年はレジャー航行が停滞する一方で、水上スポーツや水辺でのレジャーが発展し、「水」に結びついた地上での活動が多面的なものとなってきた。このように「水」のレジャーを求めてますます多くの近距離観光客や気晴らしを求める人々が河川・運河・湖沼・水辺のレジャー地点に惹き寄せられ、特に大都市周辺で見られる需要は差し迫ったものである。フランスでは週35時間の労働制の一般化に伴って、レジャーと短期滞在はこの分野でもますます大きくなる場所を占めつつある。

2-2 河川観光の定義

内陸の水路における観光の定義は、狭義と広義に分かれる。狭義の河川観光は水路を直接利用する種類の観光形態で、たとえば個人・団体を問わずクルーズ（数時間から数日数週間まで期間の幅が広い）、ヨット、カヌー、カヤック、ラフティングなどであり、広義の河川観光はそれに加えて流域でのグリーン・ツーリズム（農家ででの宿泊や飲食、自然や環境の発見・観察）、水路近くの文化観光、曳舟道を利用したハイキングや散策、釣り等を含む。

2-3 狭義の河川観光形態の構成要素

河川遊覧：飲食なしの一二時間の遊覧、昼または夜の数時間にわたる飲食付きの河川遊覧、半日または一日行程で地上部分での観光を含むミニクルーズ、会議・行事・パーティなどのためのチャーター。

クルーズ：河川遊覧用の船舶を使用する短期（一日から数日）で低料金のもものと、いわゆるクルーズ船を使用する長期で高価なものとの二極化している。

ハウスボートのレンタル：居住可能な船舶を使用した狭義の河川観光の主力商品。

係留船舶：パーティー会場、レストラン、ディスコなどに使用される。

学校教育用クルーズ：生徒たちに自然環境や水路、河川航行について理解を深めさせる。

産業観光：水路に関係する建築的・技術的な傑作の見学（閘門、運河橋など）。

水上スポーツ：ヨット、ウィンドサーフィン、水上スキー、ラフティング、カヌー、カヤック、ボート競技、モーターボート競技など。

個人的なレジャー航行：自己所有の船舶を使用した航行で、海へ出るための通過航行、通常の河川航行、係留港を発着する数時間から一日行程の近距離クルーズ、河川と海を行き来する航行などに分かれる。

以上の狭義の河川観光の形態は、1：数時間の河川遊覧から数日、数週間のリバー・クルーズに至る商業的な河川観光商品、2：レンタルされるハウスボートでの一週間単位でのレジャー航行、3：自己所有の船舶での河川遊覧やリバー・クルーズ、という三種類に大きく括

れるではないかと思う。

2-4 河川観光と統計

統計上、「河川観光」は河川や運河におけるレジャー目的の航行だけに限定されている。つまり公的なデータは狭義の河川航行を対象としている。船舶登録数と商品などの「供給」、実践した観光客数などの「需要」、その売上高という「成果」に言及する。このような統計の面から言う¹⁵⁾、フランス内外の850万人の観光客が「バトー・ムシュ」や「バトー・パリジャン」でのセーヌ川クルーズを行ったり、水上ホテルや大型客船でのクルージングを行い、それらの年間総売上高は11億フランに上り、そのうちの8億フランは旅客船会社によって、2億5000万フランは賃貸活動によって占められている、などというものである。また他の数字に関しては賃貸用船舶が2,500隻、2万隻のボートが届出済み、100ほどの河川観光企業、30万人のヴァカンス客（外国人が多数派で、平均滞在日数は七日近く）などが挙げられる。またわが国の特殊法人に相当する商工的公施設法人「フランス水運公社」VNF¹⁶⁾によると1999年度には、河川観光客の主要送り出し国はドイツ（32%）、スイス（12%）、イギリス（14%）、イタリア、スペイン、デンマークなどとなっている。VNFにとって2,100万フランの通行料収入は、商品輸送からもたらされる収入に匹敵する、等々。

「船舶は、モーター付きの10課税馬力以上のものが1万5,100隻、10課税馬力以下のものが2万2,000隻、内陸の水路を航行する海洋用ボートが2万1,000隻、レンタル用ハウスボートが1,930隻、客船が400隻となっている。河川観光は657の企業、51の建造業者、101の研修組織、353のメンテナンス企業、152のレンタル専門業者などからなっている。需要は、870万人の客（715万人が河川遊覧のみ、110万人が河川遊覧と食事）にのぼり、売上高は11億フランに達する。外国人客は全体の65%を占める。（…）1980年には630隻のレンタル船（特に外国人客向けであった）しかなかった。今日ではこの分野に85の企業が1,700隻の船をレンタルし、2億5,000万フランから2億8,000万フランと見られる売上げを上げている」¹⁷⁾。

因みに観光担当省の『観光要覧』においては河川観光という独立した項目がなく、一括して「水上スポーツ」として扱われている。従って河川と沿岸・海洋の区別はつけられてはいないのである（次表参照）。

表1 フランス本国のヨット、プレジャーボート類 (1999年8月31日現在)

州	登録船舶数				ヨットハーバー	
	ヨット	エンジン付き船舶	その他	合計	施設数	収容力
アキテーヌ	11,164	40,852	3,653	55,669	27	6,738
バス・ノルマンディー	9,282	30,774	1,598	41,654	30	9,461
ブルターニュ	51,033	101,108	7,667	159,808	164	33,120
コルシカ	2,963	27,470	1,044	31,477	19	6,802
オートゥ・ノルマンディ ピカルディ	5,869	31,259	940	38,068	9	3,400
ラングドック・ルシオン	14,991	60,179	3,502	78,672	33	24,563
ノール・バ・ドゥ・カレー	3,528	18,246	349	22,123	6	2,234
ペイ・ドゥ・ラ・ロワール	18,790	43,312	2,305	64,407	28	10,915
ポワトゥー・シャラントゥ	11,907	27,692	1,988	41,587	18	8,141
プロヴァンス・アルプ・コートダ ジュール	32,400	152,096	7,340	191,836	132	56,957
フランス本国合計	161,927	532,988	30,386	725,301	466	162,331

資料：Memento du tourisme, Direction du tourisme, 2000, p. 124.

2-5 河川観光と企業

さらに狭義の河川観光を「河川観光企業」に焦点をあてて見ると次のようになる¹⁸⁾。

2-5-1 客船運営企業

運営方法は提供されるサービス（河川遊覧かクルーズか）に緊密に関係する。クルーズ船はパトー・パリジャン、アルザス・クロワジエール、その他一社の三大企業の寡占市場である。クルーズ船は大河川ならどこでも見られる。河川遊覧船の分野には多くの企業が参入している。この市場では大手は企業数で見ると5.7%だが、全船舶の24%を保有している。零細企業数は54.4%、全船舶の33.8%を保有。これらの零細企業は大抵は一隻の船を所有しているだけである。2隻から4隻の船を保有する中規模企業は船舶数の18%を占める。この分野の独創的などころは非営利団体や地方自治体が参入していることである。この種の活動はあらゆる可航水路で見られる。

この活動は多様なメニューを提供することと、チャーターという二種類が見られる。多様な商品の供給は、たとえば河川遊覧（食事付きと食事なし）、一日行程のミニクルーズ、あるいは観光目的ないしは特殊目的（教育目的の遠足、船上教室など）での短時間クルーズなどといった観光商品を提供する。チャーターは、航行ないし接岸状態で行われるが、このサービスはパリでも地方でも大成功を収めている。

表2 企業と船舶数の分布

	数	%	船舶数	%	備考
大企業 (4隻以上)	13	5.7	88	24.0	このうち5企業(39隻)がパリとイル・ドゥ・フランス
中企業 (1隻から3隻)	30	13.2	68	18.5	
小企業	124	54.4	124	33.8	
非営利団体	21	9.2	26	7.1	30%が教育目的の商品
地方自治体	18	7.9	18	4.9	
ホテル船	19	8.3	33	9.0	ブルゴーニュ州
河川用大型観光船	3	1.3	10	2.7	2隻がセーヌ川, 2隻がローヌ川, 6隻がライン川
合計	228	100.0	367	100.0	

出所: *Le tourisme fluvial*, Documentation française, 1997, p. 23.

2-5-2 レンタル専門企業

レンタル業はフランスでは1970年代に出現した。三種類のレンタル業、つまり大企業と零細な個人事業者を区別できる。四大企業が市場(1,300隻)の60%を支配している。二社はイギリス企業(クラウン・ブルー・ライン社とコネスール社)、二社はフランス企業(ロカボート社とリヴ・ドゥ・フランス社)。市場の残りの部分は独立系ないしはネットワーク方式(フランス・パシオン・プレゼンス・ネットワークあるいはニコール・ネットワーク)の零細レンタル業者がひしめいている。あらゆる流域にレンタルによる供給が存在するが、北部ではその活動が弱く、ブルゴーニュでは非常に活発である。

この分野の客層は、大衆化したといっても、70%が外国人である。フランス人客は地方のレンタル業者のもとでは以前よりも多くなっているが(52%)、全国展開しているレンタル業者における割合は18%に過ぎない。

表3 フランスのレンタル船企業

	船舶総数	6人乗り以下	7人から9人乗り	9人乗り以上	顧客数合計
全国規模のレンタル企業	1,200	49%	35%	16%	8,000
州規模のレンタル企業	800	51%	42%	7%	5,400

出所: *Le tourisme fluvial*, p. 24.

2-5-3 客船とレンタル船の活動場所の相違

客船の航行は場所の論理に従う。つまり都市(パリ、ストラスブール、リヨン)や観光地(アルプスやゲルレダンの湖など)を基本とするが、自然景観の素晴らしい地点(ドゥー川の急流、ランス川、メーヌ川など)や、歴史的な地点(ローヌ峡谷、ライン峡谷など)、遺産地点

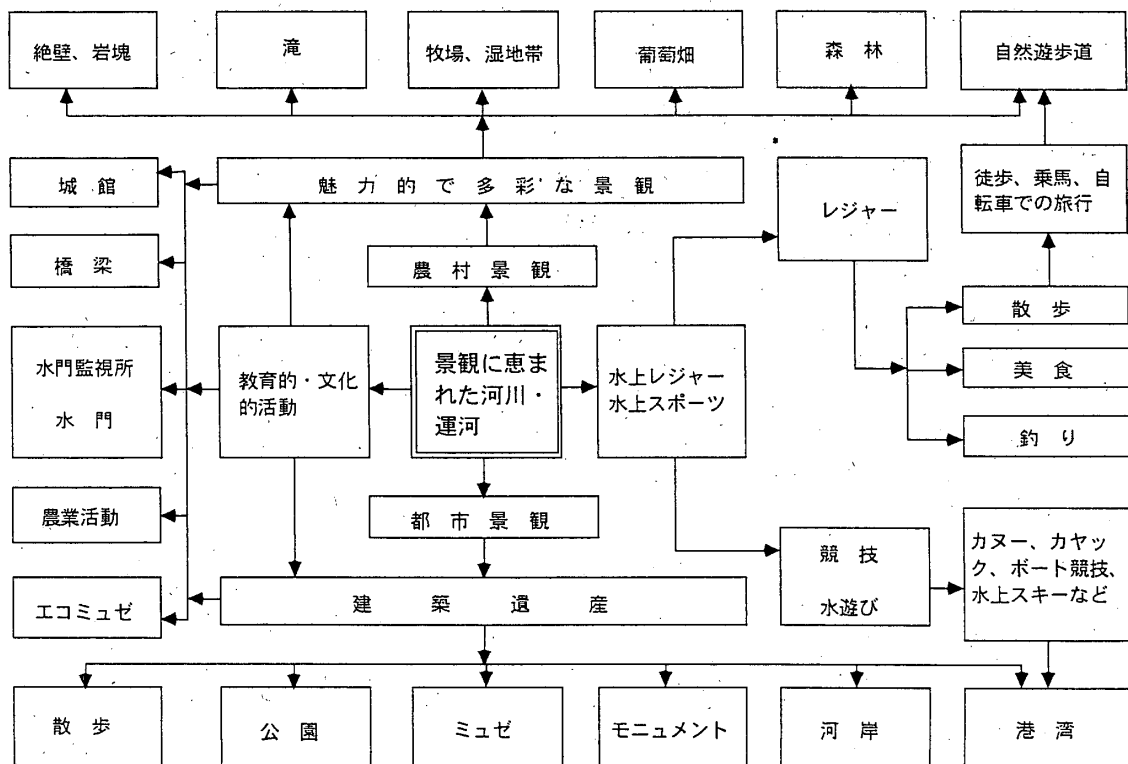
(ブリアール、フォンストラヌなど) などでは部分的に水路網が客船の航行用に利用されることもある。

それに対してレンタル船は観光地という場所の論理よりも水路網が便利かどうかという論理を優先する。四大流域でレンタル業が活発である。サントループルゴーニュとフランシュ・コンテ(29%),大西洋岸南西部-地中海(19%),ブルターニュペイ・ドゥ・ラ・ロワール(16.5%),シャンパーニュアルデーヌとアルザス-ロレーヌ(13%),セーヌ(5.5%),ノール-ピカルディ(0.5%)。

2-6 広義の河川観光,あるいは河川観光の三つの可能性

前述のように現代の「河川観光」はレジャー目的の航行活動に水上レジャー,水路流域の地上部分でのレジャー活動が加わる複合的な観光形態である。いわば広義の河川観光は航行ないし水上スポーツ,レジャーの実践(水を表す「青」の要素)と,地上部分での実践(田園を表す「緑」と都市を表す「灰色」の要素)という三つの要素¹⁹⁾を持つ。後者の二要素はハイキング,エコ・ツーリズム,地域文化の発見など,河川の領域や河岸部分におけるのと同じく,横

図4 河川観光を中心とした複合的な観光活動の概念図



出所: Damien, *op. cit.*, p. 15.

断する地方の観光資源との協働によって生み出される活動である。つまり河川観光は河川ないし運河、河岸、隣接地域（あるいは後背地や内陸部）という三つのはっきり区別される空間から構成され、その三つの空間と共生関係にある。河川や運河が媒介となる河川観光は、ある地域に観光を軸とする統一を与える。水の非常に強い魅力によって生み出された河川と運河に対するこのような新たな関心と入り込みは、水路と都市、水路と田園という、かつては存在していたが今では忘れ去られてしまった相互の関わり合いを復活させる契機となるのである。

この地上部分の領域、つまり灰色（都市）と緑（田園）の可能性は、水上の領域と同じ特徴をもっている。そこは休息を得たり発見を行う場だけではなく、文化や地域のアイデンティティを発見する場でもあるということである。直接に水に結びつく青い空間、曳舟道や河川に沿った散歩や川岸の並木道に結びつく緑の空間、都市景観ないし産業景観に結びつく灰色の空間という三つの空間が有機的に統合され、水路流域の全体的な再評価、地域開発につながるのである。

このような複合的な河川観光の概念をまとめたのが図2である。

2-6-1 「青い可能性」

河川観光の根幹をなすのは既に述べた狭義の河川観光、つまり河川であれ湖沼であれ運河であれ、レジャー目的の航行（川船、ヨット、ハウスボート、プレジャーボートなど様々な形態の船舶を利用する）と水に関するレジャー（カヌー、カヤック、水上スキー、水遊びなど）である。水上レジャー活動という側面は、実践の多様化ということからして、いっそう庶民的な顧客のほうに向かっているが、その一方、河川観光のもう一つの側面であるレジャー航行自体は依然として少数派のものに留まっている。

2-6-2 「緑の可能性」

「あらゆる性質の河川はこの上なく単調な農村空間に、レジャー計画の発端を保証し、または一定の観光客の入り込みを決定付ける。…レジャー目的の河川航行はおよそ8,500kmにも及ぶ航行可能距離を持ち、かなり広く農村社会に貢献している。幾つかの流域では、その商業的な航行が廃止された後、レジャーだけがそのインフラストラクチャー（運河の閘門、水路、堤防）を救ったり、河川での行事を復活させる唯一の手段となっているということに注意しなければならない」²⁰⁾。このように水路流域の地上部分でのレジャー活動というのは、淡水での釣り、レジャー基地、自転車旅行、スケートボード、ローラースケート、曳舟道に沿ってのハイキングや乗馬、エコ・ツーリズムなど、田園空間における河川や運河が発起点となる活動で、グリーン・ツーリズムとも共通する。

さらに1992年の水に関する法律は、地理的文化的に一体をなすが行政上では複数の市町村に

渡っている地域に対応する整備手続きを定めたことで、水路を中心とする総合的整備が実現しやすくなった。そうした整備には関係者（河川組合、非営利団体、利用者など）の協調が必要とされるが、そうした地域重視の傾向から整備計画の契約化、地域単位ペイ (pays) の立ち上げ（ヴォワネ法）、市町村間の協力態勢の強化（シュヴェヌマン法）、脆弱な自然空間保護に関する県の政策などが生まれるのである。

2-6-3 「灰色の可能性」

たとえ一瞬でも、水路が縦横に走るプティットゥ・フランス地区のないストラスブールやセーヌ川のないパリを想像できるだろうか。水路が貫流あるいは迂回する都市における河川観光は、都市観光という文脈に位置づけられるが、水上から都市を訪れ、歴史遺産や建築遺産などの文化遺産の観光を楽しむことができる。田園と同じく都市においても、河川観光は横断する地域の歴史や文化に触れる独特な方法なのである。

図5 パリとその近郊の水路網



France : Tourisme fluvial, carte no. 913, Institut géographique national, 1996 から作成

自動車時代の進展に伴って都市区域内の運河や河川を埋め立てたものの、今日ではそれらの再生を願う都市は多い。つまり水は近代都市空間にとって不可欠の要素であるということが理解されてきたのである。河川や運河が包括的な整備の対象となり、時に都市と田園との連続性を保証するならば、水は都市の再生に全面的に関係し、都市遺産を活性化する。水辺の都市はそうでない都市よりも観光客を魅惑するのである。この分野において先進的なパリは河川観光を発展させ、河川遊覧を作り出すために運河を再開発し、ヴィレット停泊区を整備した。通常の観光客はパリを地上部分で楽しみ（灰色の可能性）、河川観光に関してはせいぜいバトー・ムシュやバトー・パリジャンでの河川遊覧（飲食サービスが含まれることがある）に留まるが（それでもパリは年間600万人の河川観光客を数える）、次の図のようにパリは河川観光の分野でも、セーヌ川以外に三つの運河（サン・マルタン運河、サン・ドゥニ運河、ウルク運河）と二つの正式な河川港を持ち（シャンゼリゼ河川港とアルスナル河川港）、10か所以上の乗降場所やレンタル基地を備えるなど、一大中心地なのである。

このように現代の河川観光を考察するという事は、単に河川・運河における商業的あるいは個人的なレジャー航行や水上スポーツだけを取り上げるのではなく、「水」に関する様々な要素を取り込んだ複合的な観光形態としての河川観光、つまり狭義の「河川観光」を包含しうる他の観光形態や、水路整備を組み込んだ地域開発や環境問題、さらにはこの観光形態の経済的影響などをも取り上げなければならないだろうということである。

3 フランスの観光河川・運河流域

3-1 フランスの河川流域の管理²¹⁾

水の歴史と権利関係は古代以来、様々な慣例に立脚し複雑であるが、単純化して言うとフランスでは河川や運河の流れる土地が国有地か否かによって、国有水路とそうでない水路という二種類の分類が行われている。国有の河川・運河、すなわち河川公有財産（le domaine public fluvial）の内、可航河川・運河網は、現在では総延長が公式には8,500kmに達するが、実際にはレジャー航行や舟遊びが可能な水路は、大型船の場合を除くと、およそ12,000kmに達する。そのうちの主要部分6,800kmはVNFの管理下にある。1,700kmに及ぶ残りの部分は一般的にいて県がDDE（運輸省の各県事務所）と協力して管理するか、環境省の管理下にある。可航リストから抹消された河川・運河は環境省が管理する。主要河川・運河の州別一覧、VNFに委託された水路網、委託されない水路網²²⁾などの一覧表については稿末を参照されたい²³⁾。

3-2 フランスの七大流域

すでに図3で見たように、フランス本国の可航水路網は国土の経済発展の歴史を反映し、かなり国土の東側に片寄る不均等な分布を示している。航行用に開放されている河川・運河網は

セーヌ川河口とヌヴェール、地中海とを結ぶ線の東側に集中的（全体の80％）に位置しているのである。観光担当省の部局であるフランス観光エンジニアリング局は VNF と共同して、こうした国内水路の七大流域を同定しているが、それぞれについて概観したい²⁴⁾。

3-2-1 西部流域

西部流域は、大部分がブルターニュ州とペイ・ドゥ・ラ・ロワール州の諸県を含み、1,100kmの河川・運河を擁し、この地域における観光の特別な要素となっている。

ブルターニュ州ではこの水路網は東西と南北という二つの軸に沿って整備されている。東西の水路網（ナントープレスト運河）はアルモール県を通過してブルターニュ半島を横断し、ナントでロワール川とプレストを連絡している。ブルターニュを南北に走り英仏海峡と大西洋を結ぶもう一つの水路は、南側で航行可能なヴィレーヌ川と、北側でイル・ドゥ・ランス運河とそれぞれ接続している。この水路は国際的なヨット航行の幹線となっている。この水路は英仏海峡と大西洋の連絡を可能にし、一年に一千隻以上のボートが通行する。

ペイ・ドゥ・ラ・ロワール州にも、主としてカンドゥからサン・ナザールに至るロワール川下流域と、その支流群で構成される水路網が存在する。右岸側にはエルドゥル川やマイエヌ川が合流しているメーヌ川流域、ル・ロワール川、サルトゥ川などが位置し、左岸側にはセーヴル・ナンテーズ川が流れる。

3-2-2 南西流域

南西流域は1,070kmの水路網（セーヴル・ニオルテーズ川とマレ・ポワトゥヴァンの運河群、シャラントゥ川水系、ドルドーニュ川とその支流群、ガローヌ川水系、アドゥール運河）を持ち、南北に広がる。ランドゥ地方の湖沼群もこれらの水路遺産の中に入っている。この分散した流域は大西洋沿岸という共通要素のおかげでまとめられ、大西洋から地中海に抜ける水路を使った海・河川・運河のレジャー航行の対象となっている。

危険な流れを持つガローヌ川はボルドーとサステザン・ドルトゥ（全長193kmのガローヌ川側設運河との合流地点）の間の56kmのみ航行可能である。ヴォーバンの考案したこの側設運河は1838年から1856年にかけて建設され、その後、補助運河に二つの主要工事が行われた。一つはアジャンの運河橋（500m以上）で、これによって側設運河はガローヌ川の上を横断することとなった。もうひとつは1974年に供用が開始されたモンテシュの有名な「水の斜面」である。このインクラインはモンテシュにある五つの閘門のそばに別に設けられた、全長443mで幅6m、3%の勾配を持ち、両端の高低差が13.5mの、巨大なコンクリート製のU字溝である。このU字溝の内壁に沿って可動式の閘室が斜に上下して船舶を移動させる。所要時間は6分ほどなので、五つの閘門を次々に通過するよりも、時間が大幅に節約できる。

3-2-3 南東流域

南東流域の水路はミディ・ピレネ州、ラングドック・ルシオン州、プロヴァンス・アルプ・コートダジュール州とローヌ・アルプ州という四つの州に展開し、その水路網は1,250km近くに達する。ローヌ川とアヌシー湖以外に、この水路網はアントル・ドゥー・メール運河（ミディ運河）、セートーローヌ川運河、ボケールーエグ・モルト運河、アルルブー運河、プロヴァンス運河を含んでいる。最も観光的でメディアに取り上げられるのは、アントル・ドゥー・メール運河すなわちミディ運河である。トゥールーズから地中海に至る全長240kmのミディ運河は1.6mまでの水深を許容する。この運河のかつての商業航行という役割は今日では、1970年代から主としてイギリス人を中心とするようになったレジャー航行の方に全面的に方向転換を行っている。1996年12月にユネスコの世界遺産に登録されると過剰な入り込みが起こったが²⁶⁾、大西洋と地中海との間の全区間を通過するのは年間およそ600隻と、僅かなままである。ラングドック・ルシオン州の沿岸部の水路と河川港（フロンティニャン、グロ・デュ・ロワ、パラヴァス、スリニャン、サン・ジル、セート）では、およそ一千隻に及ぶ沿岸用のレジャー用船舶が航行する。

ますます多くなる河川用の大型客船が行き来するローヌ川については、クルージング会社が注目している。個人的なレジャー航行は限界に達した感があるが（ブール・レ・ヴァランスでは一年に1,850隻の通過があった）、河川港の数は少ない（アヴィニョン、エペルヴィエール、ロシュ・ドゥ・コンドリュウ、リヨン）。またアルプス山麓の湖では水上遊覧船が遊弋する。この流域に眠る潜在性は大きい。

3-2-4 中央流域

中央流域は非常に活気があり、東部流域とともに全長1,600kmという最長の長さを持つ。この流域はサントル州とブルゴーニュ州、オーヴェルニュ州、フランシュ・コンテ州を横断し、多くの観光的な見所を持っている。

サントル州はヨーロッパの運河航行の揺籃の地と考えられている。この州には16世紀末に建設されたクランーヴィエヌ運河、ベリ運河、ブリアール運河という、フランスでも古い運河群が存在する。ブリアール運河は時の宰相シュリの、セーヌ流域と地中海を結ぼうという計画に従って1604年に工事が開始され、1642年に完成した全長59kmの運河である。この運河によってロワール流域とセーヌ流域の連絡が可能になった。この運河はロニ閘門と、1896年からロワール川側設運河を横断する運河橋を持つその合流点のために世界的に有名である。1691年開通のオルレアン運河は、ロワール川とセーヌ川をロワン川を通して結び、ベリ運河やストゥル運河と同じく、部分的にレジャー航行に開放され、ソローニュ地方へ乗り入れる水路となっている。1719年から1723年にかけて建設されたロワン運河によって、ブリアール運河とオルレアン運河

がサン・マメスでセーヌ川に合流しやすくなった。この水系には1836年に供用開始されたロアヌーディゴワン運河、次いでナポレオン一世によって建設され始め1837年に完成したロワール川側設運河が加わった。この水系によってセーヌ川とソーヌ川は快適に連絡できるようになった。ヨーヌ川とロワール川を結ぶニヴェルネ運河ではフランスの奥深い田園の魅力を味わうことができる。これらの運河は1881年から1895年にかけて行われた工事以来、フレシネ・タイプの船舶が航行可能である。またこれらは2.2mの水深の停泊地を持ち、閘門は長さ39m、幅5.2mの規模であり、大型ヨットの通過が可能である。

またブルゴーニュ運河はソーヌ川をヨーヌ川とセーヌ川に連絡し、1802年に完成したフランシュ・コンテ運河をもって環状の水路網が完成し、それによってフランスからドイツに航行することが可能となった。

サントル州の水路網はブルゴーニュ州やフランシュ・コンテ州の水路網と連絡しているが、このことはソーヌ川やローヌ川を通して地中海に抜きたいと願う船舶、英仏海峡やベネルクス三国、あるいは単にフランス北部からやって来るそのような船舶にとってサントル州の水路が幹線水路の役割を事実上果たしているということの意味する。

3-2-5 東部流域

東部流域では合計で1,600kmの水路網が航行可能であり、アルザスやロレーヌ、シャンパーニュ・アルデーヌ地方の河川観光の基礎となっている。モーゼル川やライン川、その側設運河などを除けば、この流域の水路には狭い規格のものが多く、復古王政時代に建設されたローヌーライン運河についても事情は同じであるが、この運河はアルザス地方の葡萄畑の間を流れ、ストラスブールの都心に乗り入れることができる。1853年に完成したマルヌーライン運河は、ゾルヌ渓谷を通して、ヴォージュ山塊横断という素晴らしい景観を提供する。アルツヴィレやニーデルヴィレの地下水路、サン・ルイからアルツヴィレに至る有名な傾斜面などの非常に観光的な見所がある。ロレーヌ高原に達すると、第二帝政時代にマルヌーソーヌ運河として建設されたウイエール運河との合流点から、サール川とその流域の工業地帯を通過できるばかりか、エフェル川を航行して非常に美しい谷間をも行くことができるのである。マルヌーライン運河と、ムルトゥ川とモーゼル川との合流点にはライン地方の山塊への水路が開けるのに対して、ムーズ川とこの運河の合流点からは、アルデーヌ地方を横断してベルギーに至る船旅が可能になる。ベルギーとセーヌ川流域と北部流域との間の連絡水路として1833年に完成したアルデーヌ運河を辿ると、再びフランスに戻ることができる。南部へ航行するには、マルヌーライン運河から二つの幹線水路を辿ることができる。一つはエスト運河とプティトゥ・ソーヌ川を通してであり、もう一つはマルヌーソーヌ運河を通してである。イル・ドゥ・フランス地方の入り口にあるエーヌーマルヌ運河は、シャンパーニュ地方の葡萄畑の中を横切り、ランスを經由し

た後にはノール地方とピカルディ地方の入り口に達する。この水路には外国人の河川レジャー愛好者が大勢やって来るが、レンタル業者も存在する。ライン川で非常に発展しているクルーズ需要は、モーゼル川にも波及している。

3-2-6 北部流域

北部流域の可航水路は1,029kmに達し、フランスで一番密度が高い水路網である。この流域では河川レジャー愛好者はまだ少ないが、この地方の豊かな遺産と経済的变化、特に産業構造の変化を目の当たりにすることができる。

北部は古くから運河の地方である。ベルグ運河は9世紀に掘削され、リス川に出るバ閘門は11世紀以来の歴史がある。歴代のフランドル伯は河川改修（たとえば1169年のアア川改修）や新たな運河の掘削に熱心に取り組んできた。サントメール、ドゥエ、リールなど、河川沿いの都市は繁栄し、カレー、グラヴリヌなどは水路の水で武装した。この流域は広規格のダンケルク・エスコ運河を中心に形成されている。この運河には商業航行も存在し、北東ないし北に流れる航行可能な主要な水路（サンプル川、エスコ川、サンセ川、スカルプ川、ドゥール川、リス川、アア川）の大部分と連絡している。こうした水路群はベルギーの水路網と連絡し、環状に辿ることが可能であって、フランスとベルギー両国の水路網の間、さらにはオランダの水路網との間に、協力関係が生まれている。この地方を通過する外国人観光客は多い。南へ行くにはノール運河ないしサン・カンタン運河を使えば、セーヌ川流域ないしシャンパーニュ流域（オワーズ・エーヌ運河など）に連絡するのは容易である。

この地方の水路網は、ヨーロッパでも人口密度が稠密な地域を中心に位置するという代えがたい有利さを持っている。国境地帯という理由で長い間不利な立場に置かれてきたが、今やこの地方の水路網は大きな市場を持ち、サントメールのマレ、リス川やスカルプ川下流の湿地帯、サンセの谷間など、非常に豊かな生態的価値を持つ景観を都市住民に提供している。過去の繁栄の源であった水は、かつての産業に代わった今日の観光によって再生したのである。ソム渓谷の湿地栽培地帯と同じくサントメールの排水工事、サン・カンタン運河とその地下水路、ヌフォセ運河にかかるフロンティネットゥ運河のエレベーター式閘門、ルベ運河などはこの地方の珠玉の遺産である。

3-2-7 北西部流域

北西部流域（イル・ドゥ・フランス州、オート・ノルマンディー州）は、観光と商業が共存できる広規格の水路網を持つ。この流域はセーヌ川とその支流のオワーズ川、マルヌ川の一部区間を中心としている。しかしこの流域の水路はレジャー航行の愛好者にとっては不便なところで、そのため入り込みはさほど多くないが、ルーアン市下流のセーヌ川では海洋船も存在す

れば、非常に華奢なボートも航行するというコントラストを楽しむこともできる。しかしながらこの流域は首都への入り口であって、これらの水路の岸辺、そしてその所々に点在する歴史的地点は遙か中世の時代やロマン派の時代、印象派の時代を思いおこさせる。パリの運河(サン・ドゥニ運河、サン・マルタン運河)は首都の中心まで通じている。この二つの運河では、高いレベルの文化観光が楽しめる。それ以外に、この流域は大型船の利用がフランスで一番盛んな地域であって、四つのクルージング会社が多種類の河川遊覧メニューを提供し、年間500万人の観光客がそれを楽しむ。ユネスコの世界遺産にも登録されているセーヌ川は世界中で最も人の訪れる場所の一つである。パリのセーヌ川を船で航行すること、それは2000年の歴史を遡ることでもあるのだ。セーヌ川の岸辺はウルク運河の岸辺と同じく、レジャーと散歩の場所ともなっている。

4 河川観光と地域開発

レジャー目的の航行という狭義で捉えられた河川観光は、当該水路流域にほとんど経済的影響を与えないことが知られている。換言すれば「地上部分での観光活動はレジャー航行よりも潜在的にはもっと将来性に富むものであるということを強調しなければならない」²⁶⁾。「システム論的なアプローチでは、河川の流れはそれ自体で商品となるのではないと考えることが必要のように見える。それはD・エドゥワール・メが河川流域と呼んだより大きな総体の中の一要素である。それは一つの単位として示され、均質な方法で示される一貫した全体である。流域とは運営とプロモーションの単位である。…流域とはまた機能的な単位であって、観光はその幾つもある面の中の一つに過ぎないのだ」²⁷⁾。すなわち水路を中心に据え、一貫性を持った総合的な整備政策によって適切な地域開発が行われれば、経済的な影響も多方面にあらわれるのである。「したがって河川観光発展のカギはこれからは地上部分での活動の追求であり、こうした『地上からの』アプローチがレジャー航行活動に新たな飛躍を与えることを希望しなければならない。…レジャー航行の便宜をはかる港湾施設の建設は、それ自体が目的となるのではなく、持続的な地域開発のプロセスを安定させるためなのである」²⁸⁾。その際には狭義の河川・運河以外の複数分野からのアプローチ、関係市町村の包括的な開発ビジョン、地域という地理的歴史的文化的連続性の尊重、その他の地域政策とテーマ的な関連を持つこと、観光とレジャーの整備・開発・活性化の基本構想の実施などに基づく地域開発政策が必要とされる。河川や運河は地域の持続的な開発に携わる活動を構造化し、連合させる要素ともなる。

水路を軸とした地域開発は、1982年からの地方分権化の流れで権限を得た地方当局(州と県。具体的には州観光委員会と県観光委員会が中心となる)が主体的な役割を果たす。国と州とのプラン契約によって国からの支援を受けたり、またそれぞれの行政レベルにおいてEUからの援助を得ることも可能である。ここでは水路を軸とした地域開発の試みを、州レベルと県

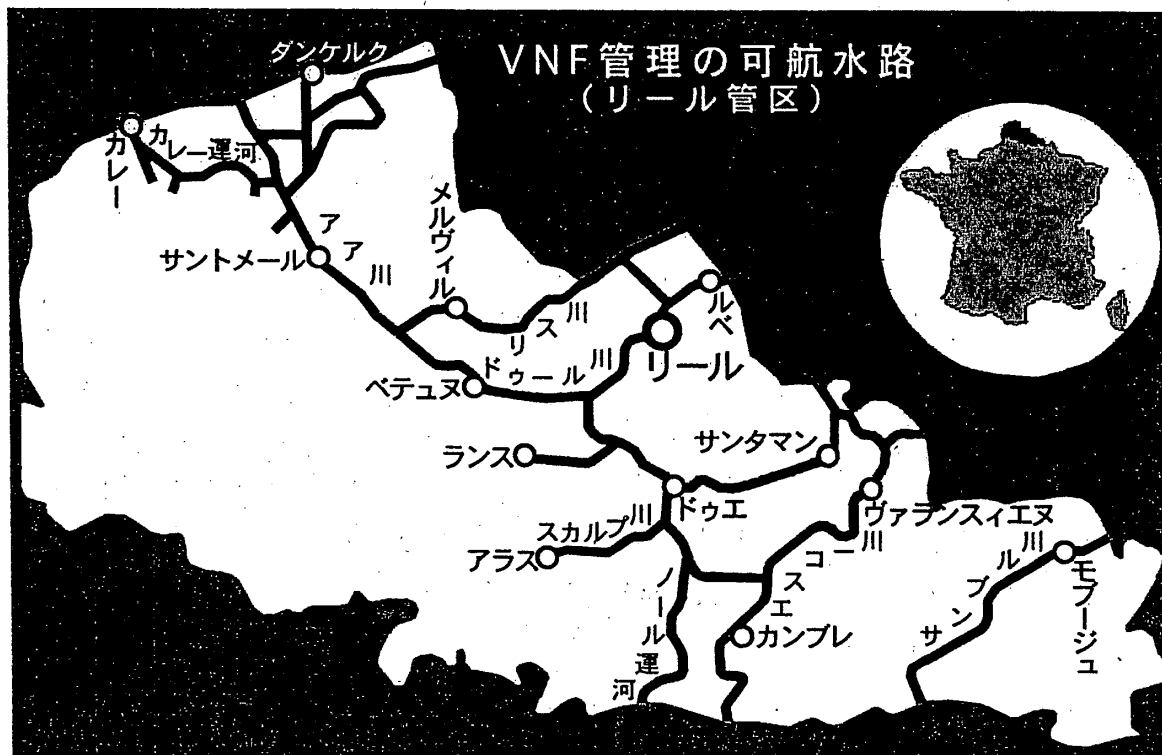
レヴェルで具体的に見ていきたい。

4-1 州レヴェルでの河川観光の取り組み

「河川観光において先駆的な二つの州は、ブルゴーニュ州（セヌ川とソーヌ川を結ぶ運河群）とラングドック・ルシオン州（ミディ運河）である。ミディ運河は全長が480kmで、大西洋と地中海を結ぶために、1681年にポール・ドゥ・リケによって建設されたが、1996年12月にユネスコの世界遺産に登録された。この世界遺産というレッテルは非常な宣伝効果を生みだし、ミディ運河にある河川港は今や年間225,000人の観光客を迎え、1996年から97年にかけて入り込みの急激な増加が観察された（アルジャン・ミネルヴォワでは31%増、カルカソーヌでは37%増）」²⁹⁾。

しかしここではフランス有数の稠密な水路網を持つノール・パ・ドゥ・カレー州を取り上げて、この州がいかに河川観光を広義の複合的な観光形態として地域開発に生かしてきたかを見ることにする³⁰⁾。

図6 ノール・パ・ドゥ・カレー州の水路



出所：VNFのネット資料から作成

4-1-1 ノール・パ・ドゥ・カレー州の取り組み

ノール・パ・ドゥ・カレー州は鉄鋼業の不振に起因する産業構造の転換に苦しみ、1980年代から経済的再生と州イメージの変化を求める政策の一つとして河川観光に賭けた州である。この選択は州内の潜在的な河川・運河遺産（680kmの可航水路）と欧州地域の中心に位置するという地理的好条件（オランダ、ベルギー、イギリスの市場に近く、そこから多数のレジャー航行愛好者や釣り人がやってくる）のおかげで、二重の根拠を持っている。しかしこの計画のための初期の戦略がほとんど失敗に終わったとき、この州は方向を修正し、INTERREG 1プログラム³¹⁾（1992-96）に従ってベルギーの西フランドル地方と協力して「ヨーロッパ地域河川観光」キャンペーンを行った³²⁾。このプログラムへの参加は、INTERREG 2においてはエノー川流域にまで拡大し、さらに国と州の間で締結されるプラン計画の枠内でEU基金の支援とVNFの助力とによって、河川と運河の再活性化を目指す大規模計画（2億フラン以上）の端緒となるものである。このようにしてドゥール川とリス川の改修（1億5,900万フラン）、河岸と道路の整備等の工事、観光開発の可能性のある荒廃した空間の整備、合計で50ほどの様々な施設（一時停泊所、停泊所、河川港など）の建設などが着手された。

この計画は2000年にはスカルプ川、エスコー川、サンプル川、アア川の活化工事となって存続し、2002年のルーベ運河再開につながっている。こうした工事は市町村、諸機関、非営利団体、職業団体など、様々な当事者間の情報交換と協働を前提とする。州立河川観光観測所が創設され、VNFは開門で航行情報の掲示、塵芥の収集、受け入れ区域、ピクニック用のテーブルとベンチなどの観光支援、水質改善、汚染除去などを行った。州観光委員会は住民向けの広報活動やイベントによって大々的に観光促進活動を行い、地域住民が水路を再発見する方向に導いたばかりでなく、河川観光のための新たな企業や団体の進出を優遇したが、これは当時わずかだった船舶数を増加させるためと、国境を越えた観光周遊を発展させるためであった。

また、水路の観光整備が破滅的な増水や洪水によって計画された例もある。観光整備は様々なリスクを克服する計画の中に統合された一つの側面でもあるからである。たとえばこの州のエル・スュル・ラ・リスから運河化されているリス川流域は、重要な経済水路の役割を終えたあとに政府から完全に忘れ去られ、その役割はマージナルなものとなったが、1993年と1994年の大洪水のあとに突然脚光を浴びた。大洪水という宿命を乗り越えるために、関係市町村は当時、州議会と協力してリス川にかつての栄光を与えるべく、今度は河川観光を助成することを決めたのであった。この計画は三重である。河岸を整備し曳舟道を再び造成すること、水路でのレジャー活動を発展させること、フランスからベルギーに流れるこの川に沿った市町村の間の協働関係を促進することによって国境を越えた歴史的・文化的・経済的な絆を再び強めること。このようにリス川流域は国境を越えてレクリエーションと観光を基礎とする新たな生命を吹き込まれるのである。

しかしながら、英仏海峡と大西洋に面するフランス西部のブルターニュ州とは違って、海と河川の両方にわたる航行がまだ稀であるこの州が双方の領域において大きな存在感を持つ州となるためには、なすべきことは多い。VNF 管理の水域において航行する12隻の河川遊覧船のおかげで、地域住民がますます水に親しむようになってきたとはいえ（1999年で7万人）、地域住民は経済的な理由で河川港へはほとんど行かないのである。住民たちは地上や水上でのスポーツ活動の多様化、足踏みボートのレンタル、ピクニック区域や休養区域、子供たちの遊戯区域などの整備、閘門管理人小屋を花で飾ること、水質の改善などを要望しているが、それとは別に彼らは整備済みの河岸に繰り出し、そこをレジャー空間としている。水路はリス川祭、アア川やサンプル川の水祭、水上槍試合やパルドン祭など、庶民の大きな祭りの場ともなっているのである。しかし特に漁業者が多いサントメール地方やエスコール川では、水路の岸辺でくつろいだりレジャーを楽しむ住民の増加は漁業者と軋轢を生みかねない。そのため岸辺への入り込みに関する憲章作成が急務である。水路の往来は1996年以来44%増加しているが³³⁾、外国人の比率が非常に多い。特にオランダ人はこの州を簡単に通過してしまう。彼らを引き留めるためには、航行と主要通過コース（掘削されたエスコール川、コム運河、ノール運河）の一時停泊所の安全を保障すること、マウンテンバイクのレンタルなどのサービスを提供しつつ、ノール県とその遺産を発見させる標識で彼らを誘うことなどが必要とされる。このことは、関係者と地域との間、地上の空間と水上の空間との間ばかりではなく、沿岸地方と後背地方の間のますます緊密となる協働を基礎とする、観光に関する包括的な整備・開発政策を前提とする³⁴⁾。イル・ドゥ・フランス州には直線距離で1,700kmの水路がある。これらの流域の多くは農村環境に位置しているが、四分の一以上が過密であれ過疎であれ市街地を流れている。これらの流域は素晴らしいモニュメント群の存在によって引き立てられる景観の多様性とその質によって、そして流域中心の水域という豊かな自然の規模によって、さらにはそれらが自然にもっている休息を与える潜在性（河川や海でのレジャー）によって、測りがたい遺産を形成している。これらの流域は毎週末ともなれば数万人の人々で賑わうのである³⁵⁾。

4-2 県レベルでの河川観光の取り組み

ここでは例として、フランス南西部、アジャンを県都とし、フランス有数の大河ガロヌ川とその支流ロトゥ川、バイズ川³⁶⁾などの流域であるロテ・ガロヌ県で行われた活動を取り上げる³⁷⁾。

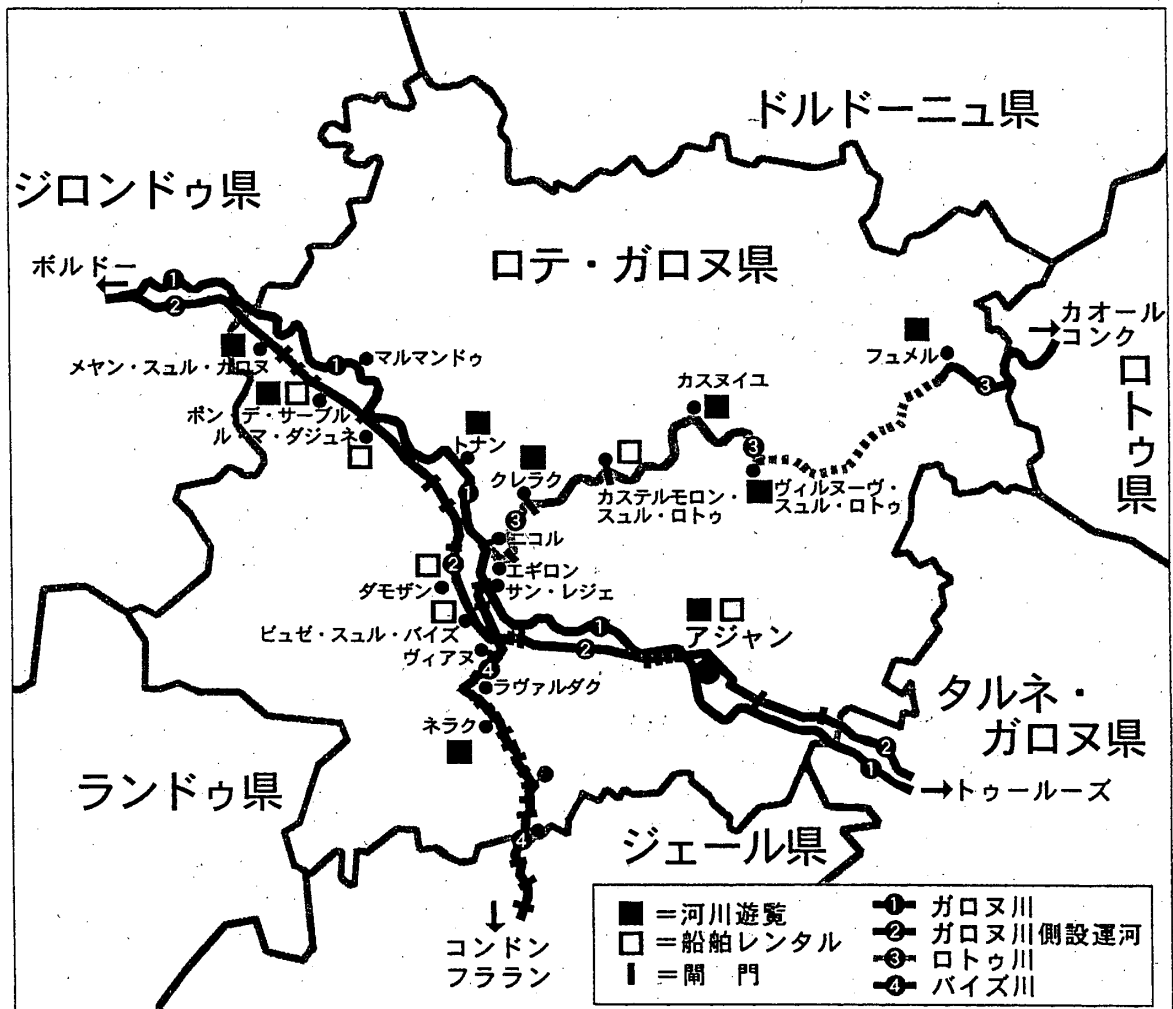
4-2-1 ロテ・ガロヌ県の取り組み

30万人あまりの人口を持つロテ・ガロヌ県には180kmの可航水路があり（ロトゥ川、ガロヌ川、バイズ川、ガロヌ川側設運河）、静かで変化に富む景観の中を流れているが、連続的な観光開発・整備計画において、この県は1993年以来、河川観光を主要活動として推進している³⁸⁾。

県議会はロトゥ川やバイズ川、ガロヌ川の可航化大計画へ資金を投入し、一年を通して航行を保証するための改修と整備を進めている。こうした作業は河川観光を中心として県境や州境を越えた流域を開発・発展させようとするロトゥ川流域計画の中に含まれている。

すでに1986年に県議会は、優先事項として特に宿泊事業を支援する整備政策を含む包括的な観光整備と地域開発の第一次計画を策定していた。この計画は休暇用マンションや休暇村のようなグリーン・ツーリズムの新たな商品の創造を優遇している。またこの計画は農家で農産物直接販売やハイキングなどを優遇する農家宿屋のアグリツーリズム・ネットワークを活用している。昔風の村々と農家の修復は地域のアイデンティティを強め、農村環境の魅力を高め、水上の空間と陸上の空間を協働させる。

図7 ロテ・ガロヌ県の水路



出所：ロテ・ガロヌ県のサイト資料から作成

すでに1980年代半ばから行われていたグリーン・ツーリズム援助に加えて、90年代から加わった河川観光の促進策は、流域を一つの全体ととらえる包括的な開発計画に含まれるため、ロトゥ川流域計画に投資された8,000万フランの半額が直接的に狭義の河川観光とは関係の薄い道路インフラの改良やサービス施設の建設、農業支援や農産物加工会社の支援、水浴のための水質改善費用などに支出された。この計画でロトゥ川とバイズ川を結ぶ二カ所の可航水路が建設されたが、最終的な目標はコンク（アヴェロン県の文化観光の中心）に至るまでの最も雄大な景観部分で、ガロヌ川側設運河に連絡し、ロトゥ川を遡り、南西部に南欧におけるレジャー航行の最も広大な水域を与えることなのである。このように観光整備・開発の動きは包括的であり、河川観光という要素は自然と文化、産業などの各種遺産や美食、職人仕事、文化、スポーツ、レジャーなどの活性化の背景となる。

またロトゥ川には11か所、バイズ川には五か所、ガロヌ川側設運河には12か所の停泊所が設けられた。県内の流域では河川遊覧の企業が11社、免許を必要としない船舶のレンタル企業が6社、カヌー・カヤックの団体が八つ、水上スキーのクラブが二つ、ボート競技の団体が五つ設立され、その結果、県内には140隻の居住可能なレンタル船が存在し（その平均レンタル期間は20週である）、全国平均を上回っている。こうした河川観光の客層はフランス人が60%、外国人が40%であり、外国人の内訳はドイツ人が35%、イギリス人が17%、スペイン人が8%、スイス人が7%である。旅客数は2000年には、ロトゥ川とガロヌ川、バイズ川で11,000人を数えた。こうした河川観光の飛躍はロテ・ガロヌ県への観光客の入り込みに直接的な影響を与え、そのイメージ向上に役立っている。2000年にはロトゥ県での観光は500万宿泊日を記録し、8億フランの売上げと5,000人の直接間接の雇用に貢献した。客の80%はフランス人であり、二大送り出し地域はイル・ドゥ・フランス州とノール・パ・ドゥ・カレー州である。外国人客は主としてイギリス、オランダ、ベルギーからやって来る。

これまで述べてきたロテ・ガロヌ県の第一次構想は、2000年7月に採択された第二次構想に引きつがれたが、その目標は品質を重視しつつヨーロッパ規模でロテ・ガロヌ県の知名度を上げることである。優先権が与えられたのは宿泊の質を通しての受け入れ品質の向上と、調和ある整備のために県域にくまなく分布する観光用の新たな5,000ベッド分の宿泊収容力の創出である。そのため地域のアイデンティティと水路網の活用とに基づく五カ所の観光滞在エリアが同定された。ロトゥ川流域、アルブレ渓谷、セール地方、デュラス地方、ヴァル・ドゥ・ガロヌである。それぞれが遺産や居住環境の品質向上計画の実施に基づいた開発戦略を持っている。目的は水路であれ陸上であれ短期滞在型の周遊型の観光ルートを作り出し、そのようにして諸遺産と農村環境の発見を促すことである。こうした観光ルートは、様々な土地を地理的に同定し、南西地方の積極的なイメージを与え、観光と農村世界とを結びつけて交流させる機会である。

南西地方の至るところには河川観光用の観光標識があって、観光客は多彩で情熱的、歴史に

富んだ土地の発見ができるようになってきている。城館風農家、要塞化した村、城館、大修道院、礼拝所などが河川の流れから遠くないところ、あるいはハイキングコースに位置している。

たとえばバイズ川周辺では観光客は、中世建築を今に伝える美しい城館風農家（ヴァランス・スュル・バイズ、ヴィアヌ）、要塞化した村（ラスラングとフルセス）を訪れることができるばかりではなく、ネラクやポン・ヴィューの河川港、アンリ四世の城館、バルナストとその城塞化した風車小屋なども発見することができる。かつての司教の町であるコンドンには葡萄栽培もみられるが、ここでレジャー航行愛好者は特産のアルマニャックを試飲したり、酒の貯蔵庫やミュゼを訪れたりすることができる。この地で食料や酒を補給して船は港を発ち、運河を遡りボルドーにいたる。ガロヌ川側設運河の岸辺でも、簡素な一時停泊所においても同様の楽しみが存在し、ハイカーやレジャー航行愛好者は地元の産品を味わうことができるのである。

ロトゥ川の岸にも様々な名所がひしめいている。フランスで最も美しい村の一つであるオヴィラールや画趣に富んだ町々（ニコル、カステルモロン、カヌイユ）の訪問、アジャンやモワサックの街路の散策、グランジュ・スュル・ロトゥのプルーン・ミュゼ、タンブル・スュル・ロトゥの睡蓮の観察所、さらには地元的美食と市場など、こうした土地土地を実際に訪ねて体験する魅力も忘れてはならない。スポーツや休養が目的でも、これらの土地をハイキングしたり、マウンテンバイクや自転車で、あるいは乗馬で発見し、体験する準備がなされているのである³⁹⁾。

まとめ

複合的な産業としての河川観光は、もはや単にレジャー目的の航行やクルーズだけに限定されるものではない。河川観光の未来は河川部分と地上部分の二つの構成要素の協働と持続性に立脚している。歴史的運河を再生させることのできる河川観光がその使命を達成し、多様な活動を結びつけることができるのは、修復や整備、レジャー・観光の発展などが包括的なものであり、地域の関係者の合意を得たうえで、十分に広い地域レベル（自然公園、地域単位ペイ）で実施される場合に限られる。河川、運河と曳舟道はそのとき河川観光の一要素という位置を離れ、地域開発の触媒となるのである。

<注>

- 1) フランスでは特に1990年代に入ってから河川観光に関するガイドブック類の充実が目覚ましい。たとえば Les Editions du plaisancier 社から出ているヴァニョン・シリーズ（フランス各地の水系ごとに分かれ、英独仏三カ国語で記述された全12巻のシリーズ。現在では最も詳しい内陸水路のレジャー航行についてのガイドブックであろうと思われる）、Gallimard 社のガイドシリーズの中の一冊として刊行された *La France au fil de l'eau*

(1996) は水路のみならずその流域の生態系, 歴史, 文化などにも配慮した総合的な河川観光案内であり, Nouvelles Editions de l'Universite 社から出ている Petit Fute シリーズのなかの一冊である Guide du tourisme fluvial はコンパクトながら実用性が高いレジャー航行用のガイドブックであり, 全国をカバーしている。さらに1996年には VNF, 観光担当省のフランス観光エンジニアリング局と国立地理調査所が協力して河川観光用の大判の地図が発行された (*France : Tourisme fluvial*, carte no. 913)。また Edition Ouest - France 社から出ている Itinéraires de découvertes シリーズの中の *Les canaux de Paris* (2002) と *Le canal du Midi et les voies navigables de l'Atlantique à la Méditerranée* (2000) の二冊は運河の文化誌ともいえるべき総合的な内容でユニークである。

- 2) *Le tourisme fluvial*, Documentation française, 1997. Marie-Madeleine Damien, *Le tourisme fluvial*, PUF, 2001. *Un canal ... des canaux*, Caisse Nationale des Monuments Historiques et des Sites / Picard, 1986 など。最初は観光担当省の観光整備部のまとめた報告書であり, 二番目はクセジュ文庫の中の一冊, 最後は河川観光と全面的に重なるわけではないが, 1986年3月7日から6月8日まで開催された運河に関する特別展のカタログで30本以上の論文が収められた400ページを越える大冊である。
- 3) Cf. Damien, *op. cit.*, chapitre VII.
- 4) イギリスの河川観光についてはイギリス水路協会 www.british-waterways.org も参照。
- 5) ドイツの河川観光については連邦水路局 www.wsv.de も参照。
- 6) オランダの河川観光については運輸・公共事業・水管理省 www.minvenw.nl も参照。
- 7) ベルギーの河川観光については可航水路局 www.opvn.be および環境・運輸省 www.met.be も参照。
- 8) スウェーデンの河川観光については www.gotacanal.semo も参照。
- 9) アイルランドの河川観光については内陸水路協会 www.iwai.ie も参照。
- 10) 田中憲一『南フランス運河紀行』東京書籍, 1995年など。
- 11) 主要運河の計画年, 許可年, 工事開始年, 開通年, 改修年などの一覧表, および計画されながら実現しなかった運河の一覧については次に詳しい。 *Un canal... des canaux*, pp. 350-358. またフランスを中心とする河川・運河の歴史については, 稿末の年表を参照されたい。
- 12) Nacima Baron-Yellés, *Le tourisme en France; Territoires et stratégies*, Armand Colin, 1999, p. 163.
- 13) 第二帝政下の1857年には鉄道輸送量が河川輸送量を上回った。
- 14) Baron-Yellés, *op. cit.*, p. 163.
- 15) Cf. Damien, *op. cit.*, pp. 7-8.

- 16) フランス水運公社 (VNF: Voies Navigables de France) は運輸省の全国水運局 (ONN) を引き継いで、1991年に設立された商工的公施設法人 (EPIC) で、6,800kmの河川と運河を維持・近代化・発展させ、4,000の施設を所有し、8万ヘクタールに及ぶ地上部分を所有し、商品輸送の推進と河川観光に努めている。VNFは6,000人を雇用しているが、内訳は300人のVNF職員、地方の17カ所に配置される施設省の5,500人の職員である。VNFの予算は10億フラン規模であり、このうち6%は輸送と観光による通行料である。Cf. Baron-Yelles, op. cit., p. 165. ちなみに2002年度のVNFの料金は以下の表の通りである。

バック料金	モーターなし	カテゴリー				
		I 全長12m以下	II 12mから25m	III 25mから40m	IV 40mから60m	V 60m以上
一年間	31.25	71.50	103.36	206.72	334.02	413.59
レジャー用	—	41.31	73.94	130.34	202.76	251.39
ヴァカンス用	—	15.85	31.86	47.72	63.57	79.43
一日用	7.77	7.77	15.55	23.32	31.10	39.03

単位はユーロ。「一年間」料金は、どの水路でも一年間有効。「レジャー用」料金は、30日間有効であるが、連続的に使用しなくてもいい。「ヴァカンス用」料金は、16日間有効であるが、連続使用しなければならない。「一日用」料金は一日間有効。なお、これらの通行料金は付加価値税の対象ではない。

出所：VNFのサイト資料より

- 17) Baron-Yelles, op. cit., p. 163. さらにこうした需要、供給、成果などに関するより詳しい数字に関しては Le tourisme fluvial, pp. 22-25 を参照。レジャー航行用の船舶については同書の pp. 13-24 を参照。および観光担当省のサイトの河川観光の部分も参照。
- 18) Cf. Le tourisme fluvial, pp. 22-24.
- 19) Cf. Damien, op. cit., pp. 8-11.
- 20) Roger Beteille, Le tourisme vert, PUF, 1996, p. 13.
- 21) Cf. Damien, op. cit., pp. 17-34.
- 22) VNF に委託されない河川公有財産としては次のような種類が挙げられる。
- ・航行可能な水路リストから抹消された（あるいは最初からそのリストに掲載されていない）国有の河川、湖、運河、水上レジャー地点。
 - ・州や県に譲渡された可航水路。たとえばブルターニュの運河など。
 - ・独立河川港（パリ、ストラスブール、ダンケルク、ル・アーヴル、ルーアン、ナント？サン・ナゼール、ボルドー、マルセイユ）によって管理され、公有財産に属している可航水路。
 - ・河川公有財産のなかに設置された非独立の沿岸港の影響範囲。
 - ・パリ市の管理する河川公有財産（サン・マルタン運河、サン・ドゥニ運河、ウルク運河、

ウルク川可航区間、クリニョン運河)。

・VNFに委託されている主要水路に連絡していない可航水路。たとえば国有の湖と水上レジャー地点(商業航行がほとんど存在しない)、大西洋沿岸の水路など。国は直接こうした可航水路を管理している。この領域の面積は、全部ないしは一部が格下げのため、あるいは権限委譲の結果、他の公的な法人に委託されることによって常に変化する可能性がある。

上記以外で、国有であるがVNFに委託されていない水路、湖沼、水上レジャー地点のリストに関しては稿末の付表を参照されたい。

- 23) 可航河川・運河の総延長は8,501kmに達する。そのうち100kmが各州に委託され、700kmが国の管理下におかれ、VNFは残りの6,800kmの河川と運河の維持・近代化を行っている。可航河川・運河は0級から7級までの8段階に格付けされている。0級は総延長1,647km、250トン以下の船舶が航行可能だが、フレシネ・タイプ(全長38.5m、幅5.05m)の自走式船舶では航行できない。1級は総延長3,958km、400tpl(載貨重量トン数)までのフレシネ・タイプの船舶が航行可能で、閘門は長さ40m、幅6m、水深が1.8mから2.2m。2級は総延長284km、400から650tplまでのカンピノウ・タイプ(幅6.5m、全長50m)の船舶が航行可能。3級は総延長586km、フレシネ・タイプの650から1,000tplまでの船舶ないし平底船の二台連結が航行可能で、閘門は長さ92m、幅6m、水深が3mないし3.3m。4級は総延長137km、1,000tplから1,500rplまでのRHKタイプ(全長80m、1,350トン積み)の自走式船舶ないし連結大型平底船が航行可能で、閘門は長さ110m、幅12m、水深が3.5mから4.5m。5級は総延長268kmで、1,500tplから3,000rplまでの二隻連結の大型平底船ないし自走式船舶(喫水2.5m)が航行可能で、閘門は長さ185m、幅12m、水深が3.5m。6級と7級は総延長1621km、3,000tplから5,000rplまでの二隻連結の大型平底船が航行可能で、閘門は長さ185m、幅12m、水深が3.5m。更に7級は二隻以上の連結の大型平底船が航行可能。Cf. *Quid* 2003, p. 1876.
- 24) Cf. Damien, *op. cit.*, pp. 38-51.
- 25) カルカソーヌでは通過船舶は1996年には4,171隻であったのが、2000年には6,559隻となり、フォンスラヌにいたっては1999年に11,116隻、すなわち前年比80%の増加という通過船舶数の新記録を打ち立てた。
- 26) *Le tourisme fluvial*, p. 79.
- 27) Daniel Clary, *Le tourisme dans l'espace français*, Masson, 1993, p. 300.
- 28) *Le tourisme fluvial*, p. 82.
- 29) Baron-Yellés *op. cit.*, p. 164.
- 30) Cf. Damien, *op. cit.* pp. 80-83. 同州の河川観光の取り組みについては州観光委員会の河

川観光に関する以下のサイトも参照。

http://www.crt-nordpasdecalais.fr/gdpublic/filieres/frame_decouvrir.asp

- 31) INTERREG プログラムは EU 域内の国境隣接地域の共同開発を目指す EU の計画で、インフラ整備、環境保護、中小企業や公企業などの国境地帯での共同作業などを目標としている。現在このプログラムは第三期に入っている。
- 32) 1996年以降は、ノール・パ・ドゥ・カレー州の観光委員会が州議会の委託を受けてこのキャンペーンを推進しているが、国境を挟んだこの隣接二地域の河川観光は次のような目標を掲げている。1 河川観光に係る職業人と地元の市町村をつなぐこと。2 流域全体に設置されている河川観光の施設設備を活性化すること。3 潜在的な客層に河川観光と水路に係るレジャー活動（カヌー、カヤック、ボートレース、ハイキング、レジャー航行など）を行うように勧めること。4 この地域の船舶数を増加させるために新たな企業や団体の設立を優遇すること。5 国境を越える観光周遊を促進すること。
- 33) Damien, *op. cit.*, p. 83.
- 34) また、イル・ドゥ・フランス州はエコロジーと景観の大規模な均衡を目指している。その目標は、大小の河川・運河の潜在性を知ること、それらに対する脅威が何であるのかを認識すること、それらの保護に必要な活動を提案すること、それらの活動を実施することである。
- 35) Damien, *op. cit.*, pp. 83-84.
- 36) バイズ川は1992年から97年にかけて実施されたロテ・ガロヌ県内での大規模な工事の結果、比較的最近に可航化された荒々しい河川である。県と国、EUからの投資（税抜きで4,000万フラン）は、河川の浚渫、閘門の改修と電動化、岸辺と棧橋の建設などを可能にした。ロトゥ川流域は、ガロヌ川とその側設運河、バイズ川などに連絡するおよそ50kmの可航区間化の第一次工事の恩恵をこうむった。
- 37) ロテ・ガロヌ県のサイトを参照。 <http://www.lot-et-garonne.fr/Home.html>
- 38) この県における河川観光の現状については以下のサイトを参照。 <http://www.lot-et-garonne.fr/decouvrir/tourismefluvial/index.htm>
- 39) これ以外にも多くの県が水路を組み込んだ観光戦略を持っている。たとえば河川観光の先進地域であるブルターニュ州のモルビアン県は最新の観光開発・整備に関する県構想において、可航水路を観光開発の主要目標におき、特に近距離の国内観光を発展させる役割を水路に与えている。運河と河川は一年を通してレンヌやナント、ロリヤンの人々のレクリエーションの場となっている。地域の諸遺産を活性化する停泊所での観光標識の改善、水路の美化、閘門監視小屋の改修、河川観光商品の造成、水上レジャー活動の促進などが行われた。内陸と沿岸の相互作用は、関係者間の緊密なネットワークと、ハイキングや自転

車旅行、釣りや狩りなど、かなり有望な領域における供給の増加によって強化されうる。
Cf. Damien, op. cit., p p. 91-92.

付表1 フランスを中心とする河川・運河年表

前6世紀	ギリシャでコリントス地峡を横断する運河計画
ローマ時代	ローマ人がガリア地域に二つの運河を建設する（一つはローヌ川とソーヌ川の合流点近くで両河川を結び、もう一つはフォス湾とアルルを結んだ）
6世紀	広東と北京に間に大運河
739	シャルルマーニュがライン川とドナウ川の連絡水路建設に着手
9世紀	ベルグ運河
13世紀	ロンバルディア（イタリア）で大運河の建設
1378	フレスウィク（オランダ）で閘室方式の水門の登場
1398	最初の水路分岐区間（ドイツ）
1439	イタリア北部で近代的な閘室方式の水門の登場
1495	レオナルド・ダ・ヴィンチが閘室方式の水門を改良する
1525	アダン・ドゥ・クラボヌがロワール川とソーヌ川の間に分岐区間方式の運河建設を計画
1542-1543	ヴィ川とヴィレーヌ川に閘室方式の水門が計画的に設置される
1604-42	ブリアール運河建設（セーヌ-ロワール間）。
1642	ブリアール運河分岐区間の開通
1662	ピエール・ポール・ドゥ・リケがミディ運河計画をコルベールに進言
1666-81	ミディ運河（ドゥー・メール運河）建設
1677	レピュドゥルの運河橋
1680	マルパの地下水路
1682	ブリュシュ運河開通
1692	オルレアン運河開通
1734	ピカルディー運河開通
1750	ロワール川の大規模氾濫
1775	J・C・ベリエがソーヌ川で「蒸気船」航行を試みる（失敗）
1783	サントル運河建設開始
1793	J・アバンのピロスカフ号がソーヌ川を遡行する
1803	ロバート・フルトン（アメリカ人）がセーヌ川で「蒸気船」を航行
1804	ライン川の31カ所の通行税徴収所の廃止
1808	大陸封鎖
1820	ルイ・ベケ計画
1823	航路の利用権が初めて認められる
1828	シャルル・ブルドンが隠し鎖による曳航方式を発明
1830-1835	鉄製の船体が一般化する
1832	エグル号がナント・アンジェ間の定期航路開設
1835	F・ボワレがソーヌ川に最初の可動堰を建設
1838	ポーラン・タラボがロワール川側設運河を完成
1840	A・ノルマンがナポレオン号にスクリューを装備
1842	1799年着工のナント-ブレスト運河の開通
1856	ガローヌ川側設運河の開通
1857	鉄道輸送量が河川輸送量を上回る
1863	リヨンのソーヌ川で初めて「バトー・ムシュ」が就航

1866	セーヌ川にスクリー式のタグボートが登場
1867	パリのセーヌ川に「バトー・ムシュ」が就航する
1869	レセップスによって実現されたスエズ運河開通
1879	フレシネ法（運河の規格化を提唱）
1890年頃	フランス国内の可航水路は11,000kmに達する（そのうち4600km以上が運河部分）
1885-1887	フォンティネットウのエレベーター方式の水門の完成
1890	ノール運河、セーヌ川、エスト運河が「フレシネ規格」となる
1896	ブリアール運河の運河橋の完成
20世紀前半	鉄道建設の加速、水路の衰退、戦争による破壊
1910	セーヌ川大洪水
1914	パナマ運河開通
1920	重油を燃料とするタグボートの出現
1936	海事関係の職人を保護する法律
1957	ローマ条約調印
1958	パリ最初の押し船「プサ号」のサービス開始
1964	ヨット「ライデン号」がロンドンを発ってフランス国内の可航河川・運河を航行して地中海に至る
1991	運輸省の組織「全国水運局」(ONN)を引き継いで、公施設法人「フランス水運公社」(VNF)が誕生

出所：La France au fil de l'eau, pp. 22-27, および Quid 2001, pp. 1691-1692, Le guide du tourisme fluvial,

Nouvelles Editions de l'Universite, 2000, pp. 34-35 から作成。

付表2 フランス本国の主要可航水路（州別）

ノール・パ・ドゥ・カレー州
<p>ギヌ運河：ギヌ川へのカレー運河の分水路。</p> <p>カレー運河：ルイ十四世時代に建設された全長28.5kmの運河で、アア川とカレーの海港を結ぶ。閘門数1。</p> <p>オドリユイク運河：カレー運河の分水路。</p> <p>コルム運河：サントメール下流のアア川とダンケルクを結ぶ22kmの運河。</p> <p>ポーブル運河：ルイ十四世時代に建設された全長19km、閘門数3の運河で、アア川とダンケルクを結ぶが、コルム運河よりも英仏海峡に近い土地を流れる。</p> <p>ベルグ運河：9世紀には存在していた運河で、18世紀に整備され、ダンケルクと城塞都市ベルグとを結ぶ。全長8km。</p> <p>フルヌ運河：全長13.5km、閘門数1の運河で、ダンケルクとベルギー沿岸の港とを連絡する。1638年完成。</p> <p>ヌフォセ運河：エル・スュル・リスとサントメールのアア川とを連絡する。全長23km。</p> <p>アア川：北海に注ぐ全長80kmの河川で、サントメールを流れる。</p> <p>リス川：エスコール川の支流で、アルマンティエール、エル・スュル・リス、クルトレ（ベルギー）などを流れる。部分的に航行可能。全長214km。</p> <p>エール運河：全長39kmで、エル・スュル・リスとドゥール川とを連絡する。</p> <p>ドゥール運河：全長68kmのドゥール川はリス川の支流で部分的に航行可能、リールを流れる。ドゥール運河は特にドゥエとスカルプ川をエール運河に連絡する。</p> <p>ルーベ運河：ルーベまで20kmで閘門数12だが、ベルギーにまで続いている。ドゥール川とエスピエール運河とを結ぶために、1825年から1877年にかけて建設された。</p> <p>ランス運河：全長11kmで、ドゥール川とランスを結ぶ。</p> <p>スカルプ川：エスコール川の支流で全長100km、そのうちアラスからの69kmが可航化（閘門数17）、ドゥエも流れる。</p> <p>サンセ運河：サンセ川はエスコール川の支流で全長60km。サンセ運河はサンセ川とエスコール川をスカルプ川に連絡する。</p> <p>ノール運河：ピカルディー州参照。</p> <p>サン・カンタン運河：全長92km、閘門数35。カンブレからファルニエまで、エスコール川とオワーズを結ぶ。ノール運河建設以前にはパリと北部とを結ぶ唯一の水路であったために歴史的に重要である。オワーズとソムの間は1738年に掘削された。エスコール川への延長は1810年に始まる。</p> <p>ナミュールからランドルスイまでの53kmが航行可能（閘門数9）。</p> <p>エスコール川：フランス、ベルギー、オランダを流れる全長430kmの河川。支流にはスカルプ川、リス川がある。カンブレ、ヴァランシエヌ、トゥルネ、アントワープを流れ、オランダで北海に注ぐ（河口にはゼラント諸島が位置する）。カンブレからガンまでが航行可能。</p>

サンプル・オワーズ運河：ピカルディー州参照。

サンプル川：ムーズ川の支流（全長190km）でナムジュールでムーズ川に合流する。モブージュとシャルルロワを流れる。ナムジュールからランドルスイまでの53kmが航行可能（閘門数9）。

ピカルディー州

ノール運河：ボン・レヴェクからリュイヨークールまで全長95km。1907年に掘削が開始されたが、大戦で破壊され最終的な竣工は1965年。見どころは二か所の分岐区間（サンセ・ソムとソム・オワーズ）。

ソム運河：サン・シモンからサン・ヴァレリまでの156km、閘門数25。1770年から1843年にかけて建設され、サン・カンタンと英仏海峡を結ぶ目的であった。とはいえ第一区間のサン・シモンからソルモンまでだけがフランス水運公社によって運営されている。

サン・カンタン運河：ノール・パ・ドゥ・カレー州参照。

サンプル・オワーズ運河：サンプル川とオワーズ川を結び、北海とムーズ川流域、パリ地域を連絡する。全長71kmで閘門数38、完成は1839年。

オワーズ川側設運河：ジャンヴィルをノール運河に、次いでノール運河をショニ（エーヌ県）に連絡する。全長34kmで閘門数4。1821年に建設され、曲がりくねったオワーズ川の流れを運河で解消した。

オワーズ・エーヌ運河：アベクールからバルニまで全長48km、閘門数13。1890年に完成。

エーヌ川：オワーズ川の支流で全長270km。57kmの区間が可航化され（閘門数7）、次いで側設運河によってオワーズ川との合流点からアルデーヌ運河に連絡するために二重化された。この運河は1841年に完成した。

マルヌ川：セーヌ川の支流で、パリ近くのシャラントン・ル・ボンでセーヌ川に合流するが、この二つの河川は同じ地域に源流を持っている（ラングル高原）。マルヌ川はシャロン、シャトー・ティエリ、エベルネ、モーを流れる。全長525km。

オワーズ川：セーヌ川の支流で、コンフラン・サントノリヌでセーヌ川に合流する。コンピエーニュとポントワーズを流れる。源流はシメ（ベルギー）。全長302km。サン・カンタン運河（北部への水路を理想的に補完する）の開通以来、頻りに利用される水路で、ジャンヴィルからコンフランまで104kmの区間が整備されている（閘門数7）。

ソム川：全長245km、ソム湾で英仏海峡に注ぐ。アミアン、サン・カンタンを流れる。

シャンパーニュ・アルデーヌ州

エーヌ・マルヌ運河：ベリ・オ・バクからコンデ・シュル・マルヌまで全長58km、閘門数24。1866年開通、ランスを流れる。

アルデーヌ運河：二つの分流を持つ。一つはヴィュー・レザスフェルドゥからリ・スレーヌまでのエーヌ川側設運河（50km、閘門数34、次いで12kmで閘門数4のヴズィエ分水路）。もう一つはリからエストゥ運河まで（39kmで閘門数34だが、そのうち閘門数27の9kmの区間はエーヌ側である）。

マルヌ川：ピカルディー州参照。マルヌ川はエベルネからパリ近くでのセーヌ川との合流点まで（178km、閘門数18）が可航区間である。

ムーズ川：オートゥ・マルヌ県のラングル高原の境に源流を持つムーズ川は全長950km、ベルギーとオランダの国境を流れ、いくつかの流れに分かれて北海に注ぐが、そのうちのひとつの流れはライン川に合流し、他の一つはロッテルダム港に達する。フランス国内でムーズ川はコメルスイ、ヴェルダン、スダン、シャルルヴィル・メズィエールなどを流れ、ジヴェで国境を越える。ムーズ川はエストゥ運河の名で部分的に可航化されている。

エストゥ運河：ロレーヌ州参照。

マルヌ川側設運河：ヴィトゥリ・ル・フランソワからディズィまで67km、閘門数15。1845年に完成。

マルヌ・ライン運河：ヴィトゥリ・ル・フランソワ地点のマルヌ川からストラスブルグ地点のライン川までを結ぶ。全長314kmで二か所の分岐区間を持つ。1853年に供用開始。

マルヌ・ソーヌ運河：ヴィトゥリ・ル・フランソワ地点のマルヌ川からボンタイエ地点のソーヌ川まで、全長224km、閘門数114。ソーヌ川までマルヌ川側設運河を延長しようとする計画の続きとして1862年から1907年にかけて建設された。

セーヌ川：ラングル高原の境のコートゥ・ドール（ディジョン近く）に源流を持つ776kmの河川。セーヌ川はトロワ、パリ、ルアンを流れ、ル・アーヴルで英仏海峡に注ぐ。セーヌ川の主な支流はオーブ川、オワーズ川、ヨーヌ川、マルヌ川、ウール川である。セーヌ川はマルスイ（オーブ川との合流点）からル・アーヴルまでが航行可能である。可航区間は532km、閘門数26。

ロレーヌ州

エストゥ運河：北路と南路という二つの流れに分かれている。北路は掘削されたムーズ川区間でベルギーからトゥルセまで（272.5km、閘門数59）。南路はヌーヴ・メゾンからコールまで（121.5km、閘門数93。さらにナンスイからは10.2kmで閘門数18の分岐区間がある）。

マルヌ・ライン運河：シャンパーニュ・アルデーヌ州参照。

モーゼル川：ライン川の支流で、ドイツのコブレンツでライン川に合流する。全長550km。モーゼル川はルクセンブルクとドイツの国境となっている。フランス国内ではモーゼル川はエピナル、メス、トゥル、ティオンヴィルを流れる。モーゼル川は国境からヌーヴ・メゾンのエストゥ運河まで運河化されている（151km、閘門数16）。

サル運河：炭坑地帯をロレーヌに連絡するために1861年に計画され、1866年に完成した（全長63.4km、閘門数27）。この運河は掘削されたサル川によってアンズドールまで延長されている。

アルザス州
<p>ザール運河：ロレーヌ州参照。 マルヌ・ライン運河：ロレーヌ州参照。 ライン川：ローヌ川と同じくスイスのサン・ゴタル山塊に源流を持つ全長1298kmの河川。フランス国内ではストラスブールを流れるが、そこで支流のイル川が合流する。ライン川は仏独の国境となっている。 ローヌ・ライン運河：大河川同士の連絡水路で古くからの懸案であったが完全に実現されることはないだろう（主にフランシュ・コンテ州で十分な区間が不足している）。従って現行の運河は掘削されたドゥー川を使用しているが、現況では大型運搬船の通行には全く不適切である。1834年運用開始。 コルマル運河：ライン川からコルマルまでの23kmの区間。</p>
フランシュ・コンテ州
<p>ローヌ・ライン運河：アルザス州参照。 ドゥー川可航区間：ドゥー川（450km）はソーヌ川の支流で、ジュラ山脈に源流を持ち、サン・ジャン・ドゥ・ローヌでソーヌ川に合流する。ドゥー川はドルとモンベリアールの間が部分的に可航化されている。 ソーヌ川：ブルゴーニュ州参照。 マルヌ・ソーヌ運河：シャンパーニュ・アルデーヌ州参照。 エストゥ運河：ロレーヌ州参照。</p>
ブルゴーニュ州
<p>ソーヌ川：ローヌ川の支流で全長480km、リヨンでローヌ川に合流する。ソーヌ川はまたグレ、マコン、シャロン・スュル・ソーヌを流れる。様々な運河がソーヌ川をライン川、ムーズ川、セーヌ川、ロワール川、モーゼル川、マルヌ川なそ多くの河川に連絡している。ソーヌ川は部分的に整備され、365kmの区間に24の閘門がある。 セイユ川：ソーヌ川の支流でトゥルニユス南部でソーヌ川に合流する。全長110km。ソーヌ川はルーアン（Louhans）から可航化されている（36km、閘門数4）。 サントル運河：ロワール川（ディゴワン地点）とソーヌ川（シャロン・スュル・ソーヌ）を結ぶ。112km、閘門数61。 ロアヌ・ディゴワン運河：55.6km、閘門数10。 ロワール川側設運河：ブリアルからディゴワンまでロワール川に沿う。196km、閘門数37、六か所の分岐区間（特にロワール川への）。 ロワール川：フランス最長の河川（1012km）。中央山塊地方のモン・ジェルヴィエ・ドゥ・ジョンに源流を持ち、ナントゥ西部で大西洋に注ぐ。主な支流はアリエ川、シェール川、アンドル川、ヴィエヌ川、メーヌ川。ロワール川はル・ピュイ、ロアヌ、ヌヴェールk、オルレアン、プロワ、トゥール、アンジェ、ナントゥを流れる。ロワール川はロワール川側設運河からニヴェルネ運河へ抜けるためにドゥスイーズ付近が航行可能である。この河川は過去数世紀の間、河川運送において非常に重要な役割を担っていた。 ニヴェルネ運河：モルヴァン山地を横断して、ロワール川（ドゥスイーズ地点）とヨーヌ川（オセール地点）を結ぶ。全長174km、閘門数110。1783年から1842年にかけて建設され、パリへの木材供給の役割を筏流しの形で担った。 ヨーヌ川：セーヌ川の支流で、モントゥローでセーヌ川に合流する（全長295km）。オセールとサンスを流れる。オセール（ニヴェルネ運河）からセーヌ川との合流点までの108kmの区間が航行可能。 ブルゴーニュ運河：ヨーヌ川（ミジェヌ地点）からトネル、モンパル、プイ・アンノーソワを通りソーヌ川（サン・ジャン・ドゥ・ローヌ）に達する。この運河は1606年に計画されたが、工事が実際に開始されたのは1774年、完成したのは1843年であった。</p>
ローヌ・アルプ州
<p>ソーヌ川：ブルゴーニュ州参照。 ロアヌ・ディゴワン運河：ブルゴーニュ州参照。 ローヌ川：全長812kmの河川で、そのうちの290kmがスイスを流れる。源流はライン川と同じくモン・サン・ゴタル。フランス国内では20の県を流れ、主な都市でもリヨン、ヴァランス、アヴィニョン、アルルなどを流れる。主な支流はイゼール川、ドローム川、デュランス川、アン川、ソーヌ川、アルデシュ川、ガール川。ローヌ川はリヨンの上流では14kmの区間と、プレニエ・コルドンとブルジェ湖との間がサヴィエール運河によって、それぞれ航行可能である。リヨン下流ではフォス近くのポール・サン・ルイまでの310kmが航行可能である（閘門数12）。</p>
プロヴァンス・アルプ・コートダジュール州
<p>ローヌ川：ローヌ・アルプ州参照。 ローヌ・セートゥ運河：サン・ジルからセートまで、71km、閘門数1。 ローヌ・フォス運河：27km、レジャー航行は禁止されている。 プティ・ソーヌ川：アルルからカマルグを通りサント・マリ・ドゥ・ラ・メールまで、57km、閘門数1。</p>

ラングドック・ルシオン州
<p>ローヌ・セトウ運河：プロヴァンス・アルプ・コートダジュール州参照。 プティ・ローヌ川：プロヴァンス・アルプ・コートダジュール州参照。 ローヌ川：ローヌ・アルプ・州参照。 ロピヌ運河：サレル・ドード地点からナルポーヌとミディ運河を結ぶ。 ミディ運河：トゥールーズとトー湖地点の地中海とを結ぶ241 kmの運河。ミディ運河はガロヌ川側設運河によって大西洋まで延長されている。ピエール・ポール・リケによって建設された。</p>
ミディ・ピレネー州
<p>ガロヌ川：アキテーヌ州参照。 ガロヌ川側設運河：トゥールーズと大西洋とを結ぶが、ランゴン付近のカステザン・ドルトでガロヌ川に合流する。ミディ運河の延長であるガロヌ川側設運河は、1838年から1856年にかけて建設された。 ロトゥ川：ガロヌ川の支流で全長481 km、源流はロゼール県。マンドウ、カオール、ヴィルヌーヴ・スュル・ロトゥを流れ、エギロンでガロヌ川に合流する。リュゼシュとクルゴルとの間が航行可能である。閘門数14。</p>
アキテーヌ州
<p>ドルドーニュ川：ガロヌ川の支流で全長480 km、源流はル・ピュイ・ドゥ・サンスイで、ピュイ・ドゥ・ドーム県、カンタル県、コレーズ県、ロトゥ県、ドルドーニュ県、ジロンドウ県を流れ、アルジャンタ、スーヤック、ベルジュラクなどの都市も流れる。プール近くでジロンドウ湾に注ぐ。ベルジュラク（むしろサントウ・フォワ・ラ・グランドウから。というも航行はサントウ・フォワ上流では困難なので）から河口のベク・ダンベスまで航行可能。 イール川：ドルドーニュ川の支流で、ペリグーを流れる。サン・ドゥニ・ドゥ・ピルからリブルヌまで航行可能。15 kmで閘門はない。 ガロヌ川：全長647 km（72 kmのジロンドウ湾を入れて）の河川で、そのうちの51 kmが源流のあるスペイン側を流れる。トゥールーズ、アジャン、ポルドーを流れる。主な支流はジュール川、バイズ川、アリエージュ川、タルヌ川、ロトゥ川、ドルドーニュ川。 ガロヌ川側設運河：ミディ・ピレネー州参照。 アドゥール川：トゥルマレ峠に源流を持つ335 kmの河川。エル・スュル・ラドゥール、ダクス、バイヨヌを流れ、ピアリツ近くで大西洋に注ぐ。ダクスから大西洋までの68 kmが航行可能。閘門はない。 バイズ川：ガロヌ川の支流で、全長185 km、オートウ・ピレネ県、ジュール県、ロテ・ガロヌ県を流れる。コンドン、ネラクなどの都市を流れ、エギロン近くでガロヌ川に合流する。ネラクからガロヌ川までの27 kmが航行可能。閘門はない。</p>
シャラントウ・ポワトゥー州
<p>シャラントウ川：六つの県を流れる361 kmの河川で、源流はオートウ・ヴィエヌ県。ロシュフォル近くで大西洋に注ぐ。アングレームから大西洋までの167 kmが航行可能。閘門数21。 セーヴル・ニオルテズ川：ニオールを通りラ・ロシエル北部で大西洋に注ぐ150 kmの河川。その支流と分流によってセーヴル・ニオルテズ川はマレ・ポワトゥヴァンを潤している。ニオールからアンス・ドゥ・レギロンまでの72 kmが航行可能。閘門数9。 ヴィエイユ・オティーズ運河：セーヴル・ニオルテズ川のダンヴィクスからクルドーまでの10 km。 ジュヌ・オティーズ運河：マイエのセーヴル・ニオルテズ川から9 km。</p>
ペイ・ドゥ・ラ・ロワール州
<p>ロワール川：ブルゴーニュ州参照。 マイエヌ川：メヌ川の支流で全長195 km、源流はオルヌ県のラ・ラセル付近。アンジェ上流でサルトウ川に合流し、メヌ川となる。マイエヌ川はマイエヌとラヴァルを流れる。マイエヌからアンジェまでの122 kmが航行可能。閘門数45。 サルトウ川：メヌ川の支流で全長280 km、源流はオルヌ県で、アランソン、ル・マン、サブレを流れ、マイエヌ川と合流してメヌ川となる。ル・マンからアンジェまでの132 kmが航行可能。閘門数20。</p>
サントル州
<p>ブリアール運河：ブリアールからシャレットウ・スュル・ロワンまでの54 km。閘門数32。 ロワール川側設運河：ブルゴーニュ州参照。 ロワン運河：シャレットウ・スュル・ロワン（モンタルジ）からサン・マメスまでの49.5 km。閘門数19。 ロワール川：ブルゴーニュ州参照。</p>

イル・ドゥ・フランス州
<p>セーヌ川：ブルゴーニュ州参照。セーヌ川はパリの下流はイスイ・レ・ムリノーからルアンまでの365 kmが航行可能、閘門数6。パリから上流ではパリからマルスイイまでのイル・ドゥ・フランス州内の152 kmが航行可能。閘門数19。</p> <p>オワーズ川：ピカルディー州参照。イル・ドゥ・フランス州内ではオワーズ川は州境まで104 kmが航行可能。閘門数7。</p> <p>マルヌ川：シャンパーニュ・アルデーヌ州参照。セーヌ川との合流点からエベルネまでの178 kmが航行可能、閘門数18。</p> <p>ウルク運河：ヴィジュリからヴァレドゥまでの85 km、閘門数12。ウルク川は11 kmにわたって運河化されている。</p> <p>ロワン運河：サントル州参照。</p> <p>ヨージュ川：ブルゴーニュ州参照。イル・ドゥ・フランス州内では108 km、閘門数26。</p> <p>パリの運河：サン・ドゥニ運河 (6.6 km、閘門数7)、サン・マルタン運河 (4.5 km、閘門数9)、ウルク運河。セーヌ川は市域の上流と下流の橋の間12.6 kmが航行可能。閘門はない。</p>
オートゥ・ノルマンディー州
<p>セーヌ川：ブルゴーニュ州参照。</p>
ブルターニュ州
<p>ナント・プレスト運河：ナントからはエルドゥル川を利用し、ルドンでヴィレーヌ川に合流し、その後はポンティヴィイまで航行可能。201 kmで閘門数105。</p> <p>オーヌ川：カルテクスからナント・プレスト運河を引き継ぎ、シャトーヌフ・デュ・ファウとシャトーランを流れ、プレストで大西洋に注ぐ。カルテクスからシャトーランまでの74 kmが航行可能。閘門数33。</p>

Cf. *Le Petit Futé: Tourisme fluvial*, pp. 47-51. および *La France au fil de l'eau* から作成。

付表3 「フランス水運公社 (VNF)」に委託された可航河川・運河

河川	<p>アア川, エージュ川, アル川, バイズ川, ベルジュラックからのドルドーニュ川, ドゥー川, エスコ川, サン・レジェからのガローヌ川, エロー川, ウル川, 掘削されたイル川, イール川, ナント港のカンドゥのロワール川, リス川, マルヌ川, リュネヴィルからのムルトゥ川, エピナルからのモーゼル川, オワーズ川, オルプ川, ライン川, ローヌ川, プティ・ローヌ川, サンプル川可航区間, ソージュ川, サール川可航区間, スカルプ川, セイユ川可航区間, セーヌ川, ソム川, ヨージュ川。</p>
運河	<p>エール運河, エヌーマルヌ運河, エージュ川側設運河, アルザス大運河, アルデーヌ運河, アルルブー運河 (アルルーフオス運河), ボケール運河, ベルグ運河, ブルブル運河, ブルゴーニュ運河, プリアール運河, カレ運河, サントル運河, コルマル運河, コルム運河, ドゥール運河, エストゥ運河 (北路), エストゥ運河 (南路), フュルヌ運河, ガローヌ川側設運河, ウィエール・サール運河, ランス運河 (スシェ運河), ロワン運河, ロワール川側設運河, マニカン運河, マルヌーソージュ運河, マルヌーライン運河, マルヌ川側設運河, ミディ運河, モンスーコンデ運河 (ポメルルーコンデ運河), モンベリアール・オートゥ・ソージュ運河, ヌフォセ運河, ニヴェルネ運河, ノール運河, オワーズ川側設運河, オワーズ・エージュ運河, ペラドゥ運河, ローヌーフオス運河, ローヌーライン運河 (北路), ローヌーライン運河 (南路), ローヌーセートゥ運河, ロアヌーディゴワン運河, ルベ運河, サン・カンタン運河, サンプルーオワーズ運河, セ克蘭運河, ソム運河, トー湖 (航行用水路)。</p>

出所: Damien, *op. cit.*, pp. 24-25.

付表4 「フランス水運公社 (VNF)」に委託されていない国有の可航河川・運河 (県別)

県名	可航河川・運河
アン県	シャラローヌ川
カルヴァドス県	カン外洋運河
シャラントウ・マリタイム県	シャラントウ川 (トネ川から大西洋まで区間), スードル川, マランブロー外洋運河, セーヴル・ニオルテーズ川 (ミニョンの河口からクロワ・デ・マリまで, 次いでアントヌからプティ・プロまで), シャバン水門のミニョンからセーヴル・ニオルテーズ川河口まで
コートウ・ダルモール県	トゥリウー川, ジョディ川, ゲル川, グエ川
ドゥー・セーヴル県	ミニョン川 (モゼからシャバン水門まで), セーヴル・ニオルテーズ川のニオル港
ユール県	リル川
フィニステール県	デュルデュフ川, エロルヌ川, ゴワヤン川, アベルラク川 (モルレ川), オデ川, パンセ川, ポン・ラベ川, ライタ川
オート・ガローヌ県	ガローヌ川 (ポルテ・スュル・ガローヌからクレスピスまで)
ジロンド県	レール川 (ボルドーバイヨヌの鉄道橋から河口部のラモトゥまで)
ランドゥ県	ガーヴ川 (ペルオラドゥからベク・デュ・ガーヴまで), アドゥール川
ロワレ県	オルレアン運河 (コンブルー水門からロワール川との合流点まで), オルレアン運河 (フォリ水門からブリアール運河とロワン運河の合流点まで)
マンシュ県	ドゥーヴ川, トートゥ川, トートゥ川とカラントン間の連絡運河
モルビアン県	スコフ川, オレ川, ヴァーヌ川, ボノ川
ニエーヴル県	セトン湖
ピレネザトランティック県	アドゥール川 (ガーヴ川との合流点からその河口まで), ビドゥーズ川 (リウリ川との合流点からアドゥール川との合流点まで), リウリ川 (ビドゥーズ川 pk0.9との合流点まで), アラン川 (アロク港からアドゥール川との合流点まで), ニーヴ川 (アイズ堰からアドゥール川との合流点まで), ニヴェル川, ビダソア川
サヴォワ県	ブルジュ湖, サヴィエール運河, レス川 (ナン・バロンとブルジュ湖の出口の間)
オート・サヴォワ県	レマン湖, アヌスイ湖, ティウ川 (アヌスイ湖からサント・クレール水力発電所のダムまで), ヴァセ川 (アヌスイ湖からレビュブリク橋まで)
セーヌ・マリタイム県	ウーートレポール運河
ソム県	プティタヴル川 (マチュー橋からソム川支流の河口まで), ソム運河
ヴァンデ県	リュソン運河, ジュノティズ川, ヴィエイヨティズ運河, セーヴル・ニオルテーズ川 (イリローからマゾーまで, 次いでダンヴィクスからバゾワン水門まで, 次いでクロワ・デ・マリからヴァンデ川河口まで, 大西洋に注ぐまで)

出所: Damien, *op. cit.*, pp. 27-28.

<引用文献・参考文献>

- La France au fil de l'eau*, Gallimard / Editions Nouveaux-Loisirs, 1996.
- Le dictionnaire de la plaisance*, Seuil, 1993.
- Le guide du tourisme fluvial*, Serie Petit Fute, Nouvelles Editions de l'Universite, 2000.
- Le tourisme fluvial*, Documentation francaise, 1997.
- Memento du tourisme 2000*, Direction du tourisme, 2000.
- Quid 2003*, Robert Laffont, 2002.
- Un canal...des canaux*, Caisse nationale des Monuments historiques et des Sites / Picard, 1986.
- Nacima BARON-YELLÉS, *Le tourisme en France; Territoires et stratégies*, Armand Colin, 1999.
- Roger BETEILLE, *Le tourisme vert*, PUF, 1996.
- Georges CAZES et Françoise POTIER, *Le tourisme urbain*, PUF, 1996.
- Daniel CLARY, *Le tourisme dans l'espace français*, Masson, 1993.
- Marie-Madeleine DAMIEN, *Le tourisme fluvial*, PUF, 2001.
- Jean-Pierre HERVET et Patrick MÉRIENNE, *Les canaux de Paris*, Editions Ouest-France, 2002.
- Robert HOLLIER et Alexandra SUBREMON, *Le tourisme dans la communauté européenne*, PUF, 1992.
- René GAST, *Le canal du Midi et les voies navigables de l'Atlantique à la Méditerranée*, Editions Ouest-France, 2000.
- Jean-Pierre LOZATO-GIOTART, *Géographie du tourisme: De l'espace consommé à l'espace maîtrisé*, Pearson Education France, 2003.
- Jean MORLOT, *Canaux du Midi: Garonne, Gironde, Baïse, Lot aval*, Guide Vagnon de tourisme fluvial no. 7, Les Editions du plaisancier, 2002.
- Laurent ROBLIN, *Cinq siècles de transport fluvial en France du XVIIe au XXIe siècle*, Editions Ouest-France, 2003.
- Jean ROLIN, *Chemins d'eau*, Payot, 1996.
- Jean-Pierre PASQUALINI et Brunot JACQUOT, *Tourismes*, Dunod, 1991.
- 田中憲一『南フランス運河紀行』東京書籍, 1995年。
- 同『運河で旅するヨーロッパ』晶文社, 1996年。
- 同『イギリス・水の旅』東京書籍, 1996年。

<参照した主なサイト>

VNF:<http://www.vnf.fr/accueil/index.htm>

観光担当省：<http://www.tourisme.gouv.fr/>

施設省：<http://www.equipement.gouv.fr/>

内水レジャー航行全国協会（ANPEI）：<http://www.anpei.org/>

ノール・パ・ドゥ・カレー州観光委員会：<http://www.crt-nordpasdecalais.fr/>

同州の河川観光：

http://www.crt-nordpasdecalais.fr/gdpublic/filieres/frame_decouvrir.asp

ロテ・ガロヌ県：<http://www.lot-et-garonne.fr/Home.html>

同県の河川観光：<http://www.lot-et-garonne.fr/decouvrir/tourismefluvial/index.htm>

ヨーロッパの運河事情：<http://www.worldcanals.com/>

イギリス水路協会：www.british-waterways.org

ドイツ連邦水路局：www.wsv.de

オランダ運輸・公共事業・水管理省：www.minvenw.nl

ベルギー可航水路局：www.opvn.be

スウェーデンの河川観光：www.gotacanal.semo

アイルランド内陸水路協会：www.iwai.ie

コネスール：<http://www.connoisseur.fr/>

クラウン・ブルー・ライン：<http://www.crown-blueline.com/>

ロカボート・プレゼンス：<http://www.locaboat.com/>

メーヌ・アンジュー・リヴィエル：<http://www.maine-anjou-rivieres.com/>

多摩川・リバーシップの会：<http://b-flag.com/river-ship/>