

観光立国クロアチアの交通事情

Transportation Conditions in the Tourism-based Nation Croatia

家田 仁* 国久 荘太郎** 大熊 久夫***

By Hitoshi IEDA, Sotaro KUNIHISA and Hisao OKUMA

1. 観光立国クロアチア

(1) クロアチア概要

1992年にユーゴスラビアから独立を果たしたクロアチアは、「アドリア海の秘宝」と呼ばれるように陽光きらめく美しい海岸線を有し、魅力にあふれた国である。

クロアチアは北海道と緯度をほぼ同じくし、国土面積(56,542 km²)は北海道の約7割、人口(450万人)は北海道の約8割、GDPは約200億米ドル(2001年)といった小国である。

アドリア海を挟んでイタリア本島の対岸に位置するダルマチア地域(現クロアチア)は、長い間、ローマ帝国の支配下にあり、10世紀に入って、ようやくクロアチア人による王国が形成された。その後、ハンガリー王国、ハプスブルク帝国の支配下に入りながらも、オスマン帝国の侵略を食い止め、西ヨーロッパ文化を育んできた。1945年以降ユーゴスラビア連邦の一員であったクロアチアが連邦崩壊後の1992年に独立国家として、民主国家として、国際的に認められたことは記憶に新しい。

“アドリア海の真珠”と異名をとるドヴロブニクをはじめ、中世より海洋交易の要衝として栄えた多くの観光都市を抱えたクロアチアは、近年隠れたリゾート地として日本からも注目を集めている。

(2) 観光立国

クロアチアは旧ユーゴスラビア連邦内ではイタリアに隣接するスロヴェニアについて産業化された国であり、一人当たり生産高はユーゴ全体の平均を常に大幅に上回っていた。旧ユーゴ時代から観光業が強く、外国からの観光客の主な受入国であった。内紛によりクロアチア経済は壊滅的な打撃を受けたが、2000年に改革派が選挙で勝利し、経済運営の方向

を転じ、市場経済に基づく経済システムの構築に向けて邁進中である。

クロアチアで最も重要、かつ、政府が力を入れている産業は観光業である。クロアチアのアドリア海沿いの観光リゾートは、ユーゴスラビア連邦の一共和国であった時代から南欧、東欧、西欧から多くの観光客を集めていた。内紛でクロアチア観光も大きな打撃を受けたが、政権交代後、観光客数は順調に増加している。ホテル施設の老朽化などの問題を抱えてはいるが、近年、ドイツやイタリア企業によるクロアチア観光産業への投資が本格化しており、観光はクロアチアで最も成長が見込まれる産業であるといえる。



図-1 アドリア海の秘宝クロアチア

2. クロアチアの交通事情

クロアチアへの交通は日本からの直行便は無いものの、空路、海路、鉄道、道路でヨーロッパ主要地域と結ばれており、国内の移動も陸海空が密接に連携されている。(図-2 参照)

* 東京大学 ** 顧問 *** 研究部部長

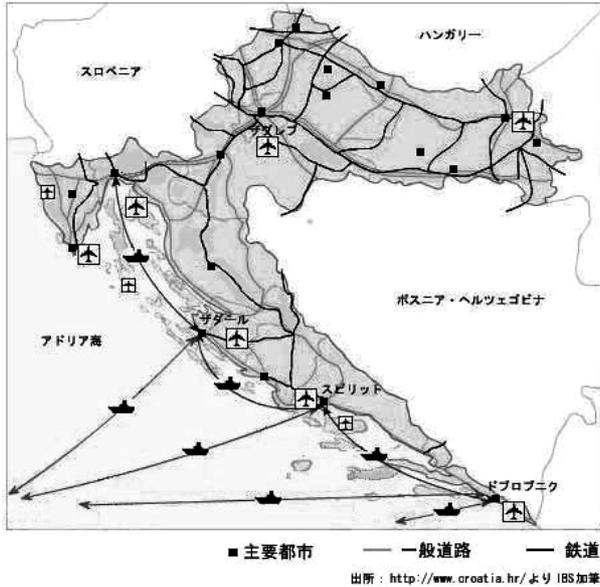


図 - 2 クロアチアの交通網

(1) 鉄道

鉄道は旧ユーゴ時代からよく発達しており、国内外の主要都市を結んでいるが、現在は主に貨物輸送手段として使われており、旅客用列車は数が少ない。

(2) 道路

道路網は、一般道と有料の高速道路とから構成されている。首都ザグレブを中心に有料高速道路の整備が進んでおり、国土をほぼ全域ネットワークしている。有料高速道路の整備延長は2003年時点で約1,000 kmと北海道(538 km)の二倍に達する勢いで、現在も鋭意建設が進められている。

(3) 海路

アドリア海を挟んだ対岸のイタリアからスプリットやドヴロブニクなどの海沿いの町に国際フェリーが定期的に運航されているほか、沿岸フェリーがアドリア海を行き来しており、クロアチア観光の魅力の一つとなっている。

(4) 空港

首都ザグレブを始め、国内主要地域に7つの国際空港があり、国内外を結ぶほか、小型機が離島に離着陸する

3. 海的高速道路から陸的高速道路へ

(1) アドリア海的高速道路

地中海に出るアドリア海の海路は、航海安全上の理由から、平坦な海岸が続く西のイタリア沿岸ではなく、入り組んだ海岸線と多島を要する東のダルマチア沿岸(現在のクロアチア)であった。ダルマチアはヴェネチア海軍と商船にとって共和国の生命線であったので、要所に砦を設け、そこを拠点にして安全で高速の海上交通網を張り巡らせた。この海的高速道路がヴェネチア共和国を一千年に亘って支えてきたインフラストラクチャーであったことは塩野七生著の「海の都の物語 ヴェネチア共和国の一千年」に詳しい。これらの砦が今でも多くの港町に残っており、往時の様子を偲ぶことができる。

近年、日本でも観光地として脚光を浴びている“アドリア海の真珠”と称されるドヴロブニクは数千年にわたりヨーロッパにおける旅行と物資の輸送において要衝の地として、大きなヴェネチアに対峙する小さな要港として栄えてきた。16世紀には、トルコと中央ヨーロッパを結ぶ交易において独占的な地位を占め、地中海大航海時代にはドヴロブニクの商船が大活躍をした。この美しいドヴロブニクの旧市街地は1979年にユネスコの世界遺産に登録され、クロアチア観光のハイライトとなっている。

(2) 陸的高速道路

近年の高速道路網の整備は著しく、有料高速道路でほぼクロアチア全土が結ばれ、南端のスプリット、ドヴロブニクを残すだけとなっている。



図 - 3 ドヴロブニク旧市街地

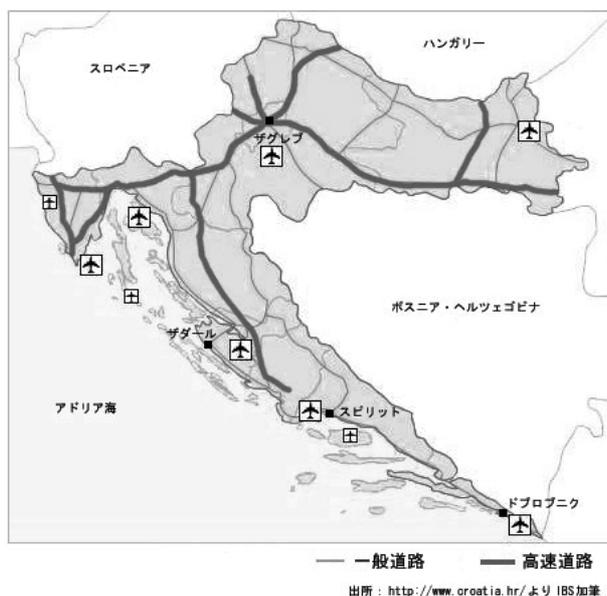


図 - 4 クロアチアの高速度道路網

さらに、バルカン全体の経済活性化の期待を込めて、海の高速度道路に代わる、現代のアドリア高速道路計画が浮上しており、イタリアのトリエステからダルマチア沿岸を縫ってギリシャ国境に至る陸の高速度道路 1,000 km 構想が脚光を浴びている。

4 . 観光と交通

(1) 陸海空の三位一体

観光交通にとって、道路、鉄道、航空、海運等の複数の交通機関が相互連携を図り、観光客のニーズに応じた効率的かつ快適なサービスを提供することが極めて大切である。国際間や広域からの観光客にとって、その国のメイン玄関は空港となる。そこから、目的地まで鉄道、バス、自動車などに乗り継ぎ、旅することになるが、その際、移動の快適性に加えて、限られた時間で多くの観光を楽しむためにも移動の迅速性、定時性が重要視されることになる。

(2) 観光立国のインフラ

今回のクロアチア視察は、レンタカーと飛行機を



図 - 5 クロアチアの高速度道路

乗り継ぎ国際線でザグレブ空港に入り、そこで国内航空に乗り換え、南の端のドヴロブニク空港に降り立ち南から北上するルートを取った。ドヴロブニクからは国際フェリーを使い沿岸の要塞都市に寄港しながらスピリットに向かった。スピリットからはレンタカーで沿道の主要都市や施設に立ち寄りながらザグレブへと戻った。わずか5日でクロアチアの半分を走破する強行軍ではあったが、レンタカーで外国を旅行して実感することは、高速度道路のありがたみである。移動時間が短縮されるおかげで、行動範囲が拡大するとともに、短縮した移動時間を観光のゆとりに振り向けることが可能となる。さらに、なじみの薄い国の都市間の移動がわかりやすくなり、飛行機の時間に合わせるタイムスケジュールリングも一般道利用に比べ、はるかに容易で、信頼性も高まる。

観光が進化するにつれ、観光形態が団体ツアーから小グループ旅行へ移行しており、さらに近年では、オリジナルツアー嗜好が高まるにつれ、レンタカー利用が増加している。

観光立国を目指すわが国も、観光地や施設の魅力造りとともに、観光する人の目線に合わせた、交通インフラとは何かをもう一度見直す必要があるであろう。