

研 究

ドバイの開発戦略 フリー・トレード・ゾーンによる経済発展

細 井 長

目 次

はじめに

第 1 章 近代ドバイの経済発展

第 2 章 ジュベル・アリ・フリー・ゾーンの発展過程とその現状

第 3 章 21 世紀型経済発展への新たな取り組み

第 4 章 ドバイの開発戦略の理論

結びにかえて

はじめに

アラブ首長国連邦 (UAE) を構成する 7 つの首長国のひとつであるドバイ (Dubai) 首長国は、湾岸諸国のなかではきわめて特徴的な発展を遂げてきた。石油産出国ではあるものの、その生産開始は 1960 年代末であり、第 2 次世界大戦後に本格的な生産を開始したサウジアラビアやクウェートなどに比べてかなり遅れた石油生産の後発国であった。さらに、豊富な埋蔵量をもつ UAE のアブダビと異なり、ドバイは石油の埋蔵量が少ないこともあり、いずれやってくるであろう石油資源の枯渇に備え、石油収入を元手に、「石油に頼らない」経済・産業基盤の育成に務めてきた。ドバイは古くからアラビア湾やインド洋における交易活動の拠点としての伝統を有していたため、石油に頼らない産業基盤の育成として選択された中心産業は貿易産業とりわけ再輸出活動であった。その貿易・物流の拠点として 1980 年に設立された「ジュベル・アリ・フリー・ゾーン (Jebel Ali Free Zone : JAFZ)」には、世界中から多くの企業が進出し、ドバイを中東・湾岸地域におけるビジネス都市としての地位を確立させるにいたった。ドバイの経済発展を語るうえで、「ジュベル・アリ・フリー・ゾーン」の果たした役割はきわめて大きい。1990 年代後半以降は、物流の拠点としての「ジュベル・アリ・フリー・ゾーン」以外にも、さらなるドバイの経済発展のために情報技術 (IT) や金融などの目的に特化したフリーゾーンが次々と設立されるようになり、石油価格の変動に左右され停滞気味の他の湾岸諸国を尻目に発展の速度をますます速めているかのようである。

本稿では、「ジュベル・アリ・フリー・ゾーン」に代表されるドバイのフリー・トレード・ゾーンを中心とした開発戦略のこれまでを振り返り、湾岸諸国にも容赦なく押し寄せる世界経済のグローバル化の波にドバイがいかんして対応しようとしているのかを考察する。また、「過度のナショナリズムを掲げ、工業化を唯一の経済発展の選択の道と信じて、強く大きな政府を

指向する湾岸諸国に対するアンチテーゼとしてドバイは独特の生き方を続けている」¹⁾といわれるそのドバイの開発戦略の検討を試みる。

第1章 近代ドバイの経済発展

1950年代までのドバイ経済略史

アブダビのバニヤス(Bani Yas)族の一派であったアルブ・ファラーサ(Al Bu Falasah)に属する800人あまりがドバイに移住し、マクトゥーム・ビン・ブティ(Maktum bin Buti: 在位1833~52)を初代首長として現在まで続くマクトゥーム一族のドバイ首長国が成立したのは1833年であった²⁾。当時の産業は、ラクダなどの遊牧、ナツメヤシ栽培などの農業、漁業、天然真珠採取やダウ船建造などであった。ドバイが成立した1833年には、すでにアラビア湾はイギリスのインド・ルートとして重要性を増し、イギリス艦隊と沿岸の首長国との争いが幾度もあり、イギリスは自らの航路の安全を確保するため1820年以降、沿岸首長国と和平協定を締結、ついには1853年に「休戦協定」を締結させるに至った。さらに1892年にはフランスやドイツなど列強各国のアラビア湾地域への進出を阻止すべく、ドバイを含む6首長と、外交権をすべてイギリスに移譲する内容の「独占協定」(これをもってイギリスの保護国化がなされたため保護条約ともいえる)を締結した³⁾。同地域の対外関係はすべてイギリスのインド政府が取り仕切ることになったのである。この状態はイギリスがスエズ以東から撤退した1971年まで続いた。

さてドバイは、遠くメソポタミア文明の時代から天然の入り江(クリーク)があったことから交易地としての役割を果たしていたとみられている。とりわけアラビア湾で採取される天然真珠は、紀元前の時代から世界に知られていた。20世紀初頭の第5代首長マクトゥーム・ビン・ハシャー(Maktoum Bin Hasher: 在位1894~1906)は、商業活動を重視した統治を行い、ドバイは真珠産業を中心として繁栄した。ドバイは真珠の産地としてのみならず、真珠商が集積する取引の中心地でもあった⁴⁾。マクトゥーム・ビン・ハシャーの治下、ドバイの交易拠点

1) 武藤幸治「ドバイとアブダビ」宮治一雄編『中東 国境を越える経済』アジア経済研究所, 1989年, 102ページ。

2) Heard-Bey, Frauke, *From Trucial States to United Arab Emirates (New Edition)*, Longman, 1996, p.239.

3) Ibid., pp.283-294. なお, 1853年に休戦協定が締結されたが, 英語で「休戦」を意味する *truce* から, 現在の UAE に相当する地域は「トゥルーシャル・コースト(休戦海岸)」や「トゥルーシャル・ステーツ」と呼ばれるようになった。

4) 20世紀初頭は, 「真珠といえばアラビア湾」, というほど真珠生産の中心地であり, 世界の生産シェアの約半分が中東産で占められていたという。湾岸諸国で採取・取引された真珠はインドのムンバイに送られ, 穴あけや加工の後, ロンドンやパリなどの欧州に出荷された。

としての地位を決定付ける出来事があった。上述のように、ドバイなどの湾岸諸国はイギリスの保護下に置かれ、貿易活動も英領インドを通じて行っていたが、19世紀のインドとの貿易は、ドバイとはアラビア湾をはさんで対岸のペルシア沿岸のリングア（Lingah）などがその中心であった。しかし、1902年にペルシアが高関税や貿易規制を課すようになると、商業ノウハウをもつリングアの商人がドバイへと移った。これによってインドとの定期船がドバイに寄港するようになり、湾岸域内への再輸出の拠点となった。後述するが、貿易産業・再輸出活動という、現在のドバイにおける基幹産業の起源がこの1902年のリングアからの商人の移動にあるといえよう。

20世紀初頭にドバイは真珠産業や貿易産業を中心に発展したが、1930年代以降、その経済は停滞する。日本で御木本幸吉が真珠の養殖に成功し、「ミキモト」ブランドの安価で高品質の養殖真珠が、1919年のロンドンを皮切りに欧州へ進出するようになった。さらに追い討ちをかけるように1929年の世界恐慌が発生し、真珠という装飾品＝奢侈品の需要が大きく減少し、ドバイの真珠産業は壊滅状態に陥った。残る貿易産業も第2次世界大戦の影響を受け、低迷した。1932年にバハレーンで石油が発見され、地質構造が同質のアラビア半島東部においても石油産出の可能性が指摘されるようになった。1936年、第6代首長のサイド・ビン・マクトウム（Saeed Bin Maktoum：在位1912～58）はイギリス系コンソーシアムのPetroleum Concessions Ltd.と石油利権協定に合意、翌年5月に締結した。石油探査・開発は第2次世界大戦の影響で戦後までもち越されることになったが、この利権料は真珠産業が壊滅した後のドバイの大きな収入源になった。後述のように「近代ドバイの父」と呼ばれるサイドの長男、ラシード・ビン・サイド（Rashid Bin Saeed：在位1958～90）は、1940年代初めごろから父サイドとともに政策決定の場に登場し⁵⁾、次第に大きな影響力を発揮するようになってくる。

ラシード治下のドバイ

1958年10月に即位した第7代首長ラシード・ビン・サイドは、商業活動を重視した経済政策を採用して大規模なプロジェクトを次々と推進し、ドバイを湾岸随一の商業都市・ビジネス都市に成長させ、「ドバイの父」として現在も人々の尊敬を集めている。

ラシードが手がけた第1の大規模事業はクリーク浚渫・拡張工事であった。ラシードは1952年に、ドバイの貿易拠点としての機能を向上させ、経済発展を促進させるためにはクリークの

5) Wilson, Graeme, *Father of Dubai : Sheikh Rashid bin saeed Al-Maktoum*, Media Prima (Dubai, UAE), 1999, p.60.

拡張が必要であると、地元有力者からなる諮問委員会である「マジュリス」で表明した⁶⁾。また、石油を探查するためには大規模な資材や人員の投入が必要であり、そのためにも大型船が停泊可能な港湾施設の建設が必要だったのである。1954年にクリーク浚渫工事の調査が開始されたが、約60万英ポンド(当時)といわれる建設費用を捻出するためにラシードは「クリーク・ポンド」を発行し、地元商人に購入させ費用をまかなった。さらに、すでに石油生産を開始していたクウェートからも融資を受け、建設費用を調達した。クリーク浚渫工事は1960年には完了し、500トン級の船舶がクリーク内に入港できるようになった⁷⁾。さらに、人とモノの動きの活発化のために1959年から61年にかけて飛行場建設が行われ、63年からの拡張工事を経て65年にはドバイ空港が完成した。

1966年にドバイ沖合で石油が発見され、1969年には石油輸出が開始された。それにともない、さらなるインフラの整備に石油輸出資金をつぎ込むことが可能となる。1966年にマジュリスで新港建設の議論がはじまった。すでにクリークの浚渫工事は完成しており、貿易拠点としての地位を確立していたが、クリークを用いて貿易活動を行っていたのは主にインド亜大陸やアラビア湾内との貿易活動に従事する「ダウ船」とよばれる木造船であり、クリーク内の混雑も激しくなっていた。ドバイは新しく国際水準の港湾を整備して大型船の就航を可能とさせ、貿易とりわけ再輸出活動を活発化させることを志向していた。加えて、石油産業の発展のためにも大型タンカーが接岸できる大規模な港湾整備は不可欠であった。1967年から工事が開始され、最終的に35パーズをもつ、「ラシード港(Port Rashid)」が完成した。建設資金はすでに石油が発見されていたため、容易に外国から融資を受けることができた⁸⁾。

1973年の「石油危機」によって産油国は莫大な石油収入を手にした。ドバイも例外ではなく、インフラ整備の速度を加速するのみならず、資金を工業化へと向かわせることになった。その代表的な例として挙げられるのが、1975年にジュベル・アリ地区に約8億米ドルを投入して創設されたアルミ精錬企業「ドバイ・アルミニウム会社(Dubai Aluminium Company: 通称DUBAL)」である。同社はきわめて純度の高いアルミニウムを生産し、ほとんどが日本や欧州に輸出された。また、精錬の際に発生する余熱を利用した淡水化プラントと発電所が併設された。この他、DUBALと同様にジュベル・アリ地区に建設されたドバイ・ガス公社(Dubai Gas Company: DUGAS)やラシード港近くのドライ・ドック(Dubai Dry Docks)設立などが代表的な例として挙げられる。

ラシードの手掛けた最大規模のプロジェクトである「ジュベル・アリ港」および「ジュベル・

6) *Ibid.*, p.79.

7) *Ibid.*, pp.81-83., Heard-Bey, *op.cit.*, p258.

8) Wilson, *op.cit.*, pp.148-151.

アリ・フリー・ゾーン」は、現在のドバイ経済を語るうえで欠くことのできない存在である。1972年、当時何もなかったドバイ市内から35km離れたジュベル・アリの地に、ラシードは「中東の香港・シンガポール」を目指して新しく港を建設することを決定する⁹⁾。1976年に工事が開始され、約30億ドルを費やし、世界最大の人造港として1979年にソフト・オープンした後、1983年に完成した。1985年には67バースを有するジュベル・アリ港を中心としたフリー・トレード・ゾーンを設置した。ラシードのこの計画は当時、「無用の長物」としてあしられることが多かったが、その後のドバイの発展に果たした役割はきわめて大きかった。

また、ドバイを物流・ビジネス拠点として成長させるため、ラシードは1980年代、ドバイ空港の拡張やカーゴ・ターミナルの建設などを行うと同時に、1985年には、アブダビ主導のガルフ航空に対抗してエミレーツ航空を設立している。さらに1989年には、海外企業のドバイ誘致と観光客誘致のためにドバイ貿易観光局（Dubai Commerce and Tourism Promotion Board : DCTPB）を設立、1997年にはドバイ政府観光・商務局（Department of Tourism and Commerce Marketing : DTCM）に名称を変更、ロンドンやパリ、東京など世界14都市に代表事務所を設けた。

1990年に第8代首長マクトゥム・ビン・ラシード（Maktoum Bin Rashid : 在位1990～）が即位したが、基本的には父ラシードの路線を踏襲し、商業活動重視の経済政策を採用するとともに、観光業などの育成にも力を入れている。また、時流にあわせIT産業などを振興すべく新たなフリーゾーンを設立し、ドバイを中東・湾岸地域におけるビジネス都市としての地位を確固たるものにしていく。

ドバイ経済の特徴

ここでは、現在のドバイ経済の特徴を貿易面からいくつか指摘し、ドバイの経済的状況の一面を見ておきたい。

まず、石油輸出についてはすでに触れたように、1966年に石油が発見され、1969年からその輸出が開始された。UAEではアブダビが1962年に輸出を開始している。アブダビはUAEの石油埋蔵量の約90%、生産量は約85%と際立っており、ドバイはUAE第2の産油国の地位にある¹⁰⁾。ドバイには主要な油田が4つあり、1991年に産出量が41万バレル/日を記録したが、同年をピークに年々産出量は減少しており、1990年代半ばには23万バレル/日あたりで推移し、ついには1999年には20万バレル/日を割り込む水準にまでなった¹¹⁾。ドバイは

9) Ibid., pp.182-183.

10) アブダビとドバイ以外に石油を産出する首長国はシャルジャとラス・アル・ハイマである。

11) UNITED ARAB EMIRATES YEARBOOK 2000/2001, Trident Press, p.134.

今後 20 年ほどで石油が枯渇するだろう、といわれている。今後 100 年近く石油の産出が見込まれるアラブと異なり、ドバイにとっては今ある石油収入を有効に活用して、石油に頼らない産業構造を確立することが至上命題となっている。なお、UAE 憲法第 123 条において、「首長国は OPEC 機構及びアラブ石油輸出国機構の成員にとどまり、及びこれらの機構に参加することができる」¹²⁾ と定められている。UAE 構成各首長国は首長国単位で、OPEC あるいは OAPEC にも加盟可能となっている。現在、アラブのみが両機関に加盟し、実質的に UAE を代表している。ドバイは OPEC に参加していないことから、その生産割当てに関係なく石油生産が可能である。

石油産出以降、ドバイはその石油収入を資金源として工業化・非石油産業の育成に努めてきた。表 1 はドバイの GDP の石油部門と非石油部門の比率の変化である。現在では非石油部門の比率が 9 割まで上昇しており、ドバイ政府は 2010 年までに非石油部門を 100%にする、すなわち石油に全く頼らない経済構造にするという計画を表明している。

表 1 ドバイの GDP (単位: 億ディルハム, 名目)

| 年 | 石油部門 GDP | 非石油部門 GDP | 計 | 石油: 非石油 |
|------|----------|-----------|-------|---------|
| 1990 | 100.7 | 189.0 | 289.7 | 35:65 |
| 1995 | 72.3 | 340.1 | 412.5 | 18:82 |
| 2000 | 62.9 | 538.9 | 601.8 | 10:90 |

100 万ディルハム以下を切り捨てているため、合計が一致しない場合がある。

出所: Government of Dubai, Department of tourism and Commerce Marketing(DTCM)の資料による。

表 2 ドバイの非石油貿易 (単位: 億ディルハム)

| 年 | 輸 入 | 輸 出 | 再輸出 | 合 計 |
|------|--------|-------|--------|--------|
| 1975 | 71.15 | 0.09 | 5.58 | 76.82 |
| 1980 | 195.51 | 9.51 | 32.20 | 237.22 |
| 1985 | 167.96 | 11.68 | 36.49 | 216.14 |
| 1990 | 310.41 | 22.96 | 76.03 | 409.40 |
| 1995 | 546.38 | 46.86 | 130.69 | 723.93 |
| 1999 | 656.05 | 51.28 | 150.31 | 857.64 |

出所: Government of Dubai, Department of Economic Development, *Development Statistics 2001* .

上述の DUBAL などはドバイ工業化の中心的存在となっているが、非石油産業の中心は貿易産業である。貿易産業の中でもとりわけ中継貿易機能を表す再輸出は重要な位置を占める(表 2)。

12) 浦野起央, 西修編著『資料体系アジア・アフリカ国際関係政治社会史 第 7 巻 憲法資料: 中東』パピルス出版, 1979 年, 287 ページ。

表3 ドバイの再輸出先上位 20 カ国
(1999年, 単位: 100万 Dhs)

| | 国名 | 金額 |
|----|----------|-------|
| 1 | イラン | 2,908 |
| 2 | インド | 795 |
| 3 | サウジアラビア | 715 |
| 4 | クウェート | 694 |
| 5 | 米国 | 637 |
| 6 | トルクメニスタン | 556 |
| 7 | アルジェリア | 470 |
| 8 | トルコ | 443 |
| 9 | カタール | 424 |
| 10 | パキスタン | 358 |
| 11 | 英国 | 354 |
| 12 | エジプト | 347 |
| 13 | ソマリア | 308 |
| 14 | イエメン | 306 |
| 15 | オマーン | 290 |
| 16 | ヨルダン | 281 |
| 17 | 香港 | 240 |
| 18 | バハレーン | 231 |
| 19 | シンガポール | 216 |
| 20 | タンザニア | 213 |

出所: DTCM の資料による。

表4 ドバイの輸出先上位 20 カ国
(1999年, 単位: 100万 Dhs)

| | 国名 | 金額 |
|----|--------|-----|
| 1 | 日本 | 507 |
| 2 | 米国 | 389 |
| 3 | 英国 | 389 |
| 4 | 台湾 | 382 |
| 5 | 韓国 | 276 |
| 6 | イタリア | 193 |
| 7 | タイ | 174 |
| 8 | インド | 165 |
| 9 | ドイツ | 154 |
| 10 | バハレーン | 139 |
| 11 | オランダ | 120 |
| 12 | カナダ | 115 |
| 13 | クウェート | 114 |
| 14 | シンガポール | 110 |
| 15 | パキスタン | 105 |
| 16 | インドネシア | 100 |
| 17 | イエメン | 87 |
| 18 | マレーシア | 75 |
| 19 | スイス | 74 |
| 20 | アルジェリア | 69 |

出所: DTCM の資料による。

再輸出は、とりわけ 1900 年代初めのリングからの商人移住によるアラビア湾における中継拠点の変化以降は、ドバイの貿易活動の最大の特徴となっている。表 3・表 4 に 1999 年現在の再輸出先と輸出先上位 20 カ国を見ることができるが、ドバイの再輸出の相手国としてはイランが圧倒的に多い。また、サウジアラビアやクウェートといった他の湾岸諸国や、最近では中央アジア諸国も増加している。イランの場合は地理的要因もさることながら、とくにイラン革命以降は政治・経済体制が大きく変化し、さらにイラン・イラク戦争の影響も存在し、その市場の閉鎖的性格から主たる製品供給国である先進諸国やアジア諸国からの直接的アクセスが困難となり、対イラン向け製品はドバイをクッションとする、「間接輸出」を行なうことが多くなった。とくにアメリカは、革命後にはイランとの一切の関係を断絶していたこともあり、ドバイの再輸出機能はおおいに役立った。サウジやクウェートなども製品供給国である欧米先進諸国とは政治・経済・文化的要因が大きく異なり、イランと同様にドバイを緩衝地とする貿易を行ってきた。上位 20 カ国には入っていないが、最近ではイラク向けの再輸出もかなりの数量にのぼるものと考えられる¹³⁾。イラクは国連の経済制裁下にあり、直接、対外貿易活動を行う

13) 「密輸」であることも多いので、統計数字には表れないだろう。

ことは不可能である。そこで、ドバイなどを經由することにより貿易を行うのである。フセイン体制の是非は別として少なくとも経済面では、将来のビジネス・チャンスとしてGCC(湾岸協力会議: Gulf Cooperation Council) 諸国は対イラク経済制裁に反対の姿勢を見せている。表4では石油輸出やDUBALなどからの工業製品輸出が含まれているため、日本や欧米先進国などが上位にランクされている。

以上、ドバイ経済の貿易面での特徴をまとめると、ドバイ経済における石油輸出の役割は低下してきており、非石油産業の中心である貿易産業では再輸出が大きな役割を果たしているといえる。この再輸出にかんしてはドバイ自らも、中東諸国やCIS(Commonwealth of Independent States)諸国、東アフリカやインド亜大陸などの人口10億人を擁する市場への玄関口であり、その前方あるいは後方には巨大なネットワークを有しており、その有機的結合のための物流拠点としての優位性をアピールしている。

第2章 ジュベル・アリ・フリー・ゾーンの発展過程とその現状

ドバイの非石油産業発展の中心的役割を担っているのがJAFZである。JAFZは貿易の拠点として、さらに外国企業誘致の拠点としてドバイの発展を20年にわたってリードしつづけている。本章ではJAFZの20年にわたる発展過程とドバイ経済に与えた影響を考察し、また、筆者の進出日系企業¹⁴⁾のいくつかとJebel Ali Free Zone Authority(JAFZA)の担当者のヒアリング調査結果(2002年2月)を交えて同フリーゾーンの現状と今後を考察する。

JAFZの形成と発展

「無用の長物」との失笑をかったジュベル・アリ港は、石油危機後の莫大な石油収入に支えられたラシード前首長の強いイニシアティブのもと、1976年に工事が開始され、1983年に完成、1985年には同港を中心としてフリーゾーン(JAFZ)が設立された。中東アラブ地域における自由経済地域(=フリーゾーン)は1952年のダマスカス(シリア)や1954年のペイルート港(レバノン)を皮切りに、60年代にはモロッコ、70年代にはエジプトやヨルダンなどで設立が相次いだ¹⁵⁾、UAEのJAFZは湾岸諸国では初めて設立されたフリーゾーンであった。JAFZ設立の主要な背景として大野元裕は以下の3点を指摘している¹⁶⁾。

14) 松下電工、ソニー、アイワ、本田技研工業、松下電器産業、シャープの各社にはヒアリングに快く応じていただいた。関係各位に対して謝意を表したい。

15) Tahir, Jamil, "Free Economic Zones in Arab Countries in the Context of Arab Free Trade Areas and World Trade Organization Arrangements: Trends and Future Prospects" In Ahmed Al-Kawaz, ed., *New Economic Developments and Their Impact on Arab Economies*, Elsevier Science B.V. (Amsterdam), 1999, pp.332-336.

16) 大野元裕「ドバイ経済とジュベル・アリ・フリーゾーン」福田安志編『GCC 諸国の石油と経済開発 石油経済の変化の中で』アジア経済研究所、1996年、129-130ページ。

ドバイは、遠くない将来にやってくる石油枯渇後を見据えつつ、石油からの富を利用できる間に非石油産業を振興する必要がある、ポスト石油時代に向けてさまざまなインフラ整備や産業振興政策が採用されてきた。

ドバイは古くから交易の拠点として栄えてきており、この伝統に加え、設備の整った大規模港湾を建設することにより、港湾・集積基地としての役割を現代においても確立することを目指した。また、同一の場所に工業施設、フリーゾーン等を集積することにより、港を中核とし近隣諸国をにらんだ産業をうち立てることを試みた。それは、ドバイの現在および将来の交易の中心としての地位を確立し、また、国家の基盤を確固たるものとするためのものである。

ドバイにおける政府主導の急速な経済発展の背景には、連邦内の「国際関係」が存在したともいえる。アブダビとドバイの対立、ザイド UAE 大統領兼アブダビ首長とラシード前首長との対立・反目は周知のものであった。このような状況の中でドバイとしては石油収入が枯渇するであろう将来においてもアブダビの連邦への拠出に依存するわけにいかず、将来の経済発展を保障する確固とした産業を打ち立てる必要があった。また、象徴的かつ大規模なプロジェクトは、ドバイ首長のアブダビに対する個人的な優越感をもたらしたとも想像される。

将来の石油枯渇に備え、ドバイが現在長けている産業を育成するという経済的な側面の他に、アブダビとドバイの対立という政治的側面は、連邦制である UAE の特殊要因として興味深い指摘である。

さて、JAFZ が提供している外国企業への投資優遇措置はどのようなものであろうか。まず、100%外国資本所有の会社設立が業種を問わずに認められることである。フリーゾーン以外では、GCC 経済統合を定めた統一経済協定により、全額 GCC 所有の企業を除き、51%の現地資本の参加が義務付けられている。しかし、現地資本の「参加」とは名ばかりで、実際に現地資本が外国企業の経営に参加することはほとんどなく、名前を貸して名義料を取る「スポンサー制度」であるのが実情といえる。フリーゾーンへ進出する際は、JAFZA が保証人となり事実上この「スポンサー」が不要である。また、一切の輸入関税が免除されている。さらに、資本および収益の本国・海外送金が完全に自由であり、法人税や所得税の免除が 15 年間保証されており、この保証は 1 回の更新が可能である。UAE では、国内外の石油関連企業と外国銀行以外は法人税・所得税が課税されないが、連邦法が改正されて課税されるようになっても、ドバイ首長国は免除を最長 30 年間保証している。このほか、単純労働者から管理者クラスまで各種レベルの人材の確保・採用が迅速かつ簡素化された手続きで可能である点や、JAFZ を管理する JAFZA の極めて迅速なサポート体制、手続き体制などが挙げられる¹⁷⁾。これらに JAFZ

17) ドバイでは「国策」として電子政府化を推進しており、JAFZ についても、インターネット上ですべての諸申請が可能となっていて、ペーパーレス化、時間の短縮 (time less) が図られているという (2002 年 (次頁に続く))

表 5 JAFZ 進出企業数

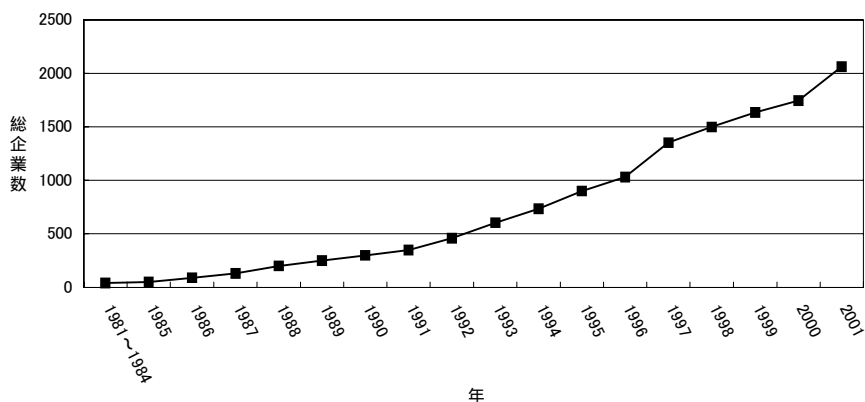


表 2002 年は 9 月までの数値。

出所：JAZFA の資料による。

のインフラ水準の高さや、リース用のオフィス施設や倉庫施設を完備していることなどをセールス・ポイントとしている。

上記のような投資優遇措置を提供している JAFZ であるが、では同フリーゾーンへの企業の進出動向はどのようなものであろうか。表 5 は JAFZ への進出企業数の推移である。ジュベルアリ・ポートおよび JAFZ が開設された 1980 年代初めはほとんど進出企業がなかったが、1990 年代に入ってからは一貫して右肩上がりの伸びをみせ、2001 年には 2000 社の大台を突破するにいたった。表 6 は、2002 年 1 月末現在の JAFZ への国別の進出企業数とライセンスの内訳をまとめたものである。93 カ国から 2099 社 同一の企業が 2 つ以上ライセンスをもつこともあるため、総企業数とは一致しないが JAFZ に進出している。日本からも 63 社が進出している。登録ライセンス別では、貿易・商業が約 80% と最も多く、次いで製造が約 17%、フリーゾーン内の労働者向けのレストランや商店、旅行代理店などのサービス業が約 3% となっている。もっとも、進出国数は 93 カ国であるとはいえ、UAE、インド、イギリス、イラン、アメリカの上位 5 カ国の進出企業で 57% を占めている（表 7）。進出企業数では地元 UAE が最大であるが、この点については、「アラブ首長国連邦企業にとっては、法人税の免除、保証人が不要といったことはメリットとならないので、進出動機は、JAFZ のインフラの良さに着目しての進出もしくは銀行、レストランなど進出企業に対するサービスの提供と考えられ¹⁸⁾ よう。他の諸国については、いずれも UAE との貿易関係が強い国々であり、貿易・商業のライセン

2 月、JAFZA 関係者へのヒアリング)。

18) 小野充人「アラブ首長国連邦：経済の動向と日本企業の進出」福田安志編『原油価格変動下の湾岸産油国情勢』アジア経済研究所、2001 年、62 ページ。

表6 JAFZ ライセンス別進出企業数（2002年1月末）

| 地 域 | 国 名 | 総企業数 | 製造業 | 貿易 | サービス | 総ライセンス |
|--------|-----------|------|-----|-----|------|--------|
| オセアニア | オーストラリア | 15 | 1 | 14 | 0 | |
| | ニュージーランド | 1 | 1 | 0 | 0 | 16 |
| CIS | アルメニア | 2 | 0 | 2 | 0 | |
| | アゼルバイジャン | 4 | 0 | 4 | 0 | |
| | チェチェン共和国 | 2 | 0 | 2 | 0 | |
| | カザフスタン | 2 | 0 | 2 | 0 | |
| | キルギスタン | 5 | 0 | 5 | 0 | |
| | ロシア | 11 | 0 | 11 | 0 | |
| | ウクライナ | 1 | 0 | 1 | 0 | 27 |
| ヨーロッパ | オーストラリア | 8 | 1 | 7 | 0 | |
| | ベルギー | 8 | 0 | 8 | 0 | |
| | ブルガリア | 1 | 1 | 0 | 0 | |
| | チャンネル諸島 | 2 | 0 | 2 | 0 | |
| | キプロス | 10 | 1 | 9 | 0 | |
| | チェコスロバキア | 2 | 0 | 2 | 0 | |
| | デンマーク | 6 | 3 | 4 | 0 | |
| | フィンランド | 10 | 0 | 10 | 0 | |
| | フランス | 44 | 10 | 42 | 1 | |
| | ドイツ | 69 | 9 | 66 | 0 | |
| | ギリシア | 1 | 0 | 1 | 0 | |
| | アイルランド | 1 | 0 | 1 | 0 | |
| | イタリア | 11 | 4 | 10 | 0 | |
| | リヒテンシュタイン | 3 | 0 | 3 | 0 | |
| | リトアニア | 1 | 0 | 1 | 0 | |
| | ルクセンブルク | 3 | 0 | 3 | 0 | |
| | マルタ | 3 | 0 | 3 | 0 | |
| | オランダ | 35 | 4 | 32 | 2 | |
| | 蘭領アンティル | 1 | 0 | 1 | 0 | |
| | ノルウェー | 7 | 2 | 7 | 0 | |
| | ポーランド | 2 | 1 | 2 | 0 | |
| | ポルトガル | 5 | 3 | 2 | 0 | |
| | スペイン | 5 | 0 | 5 | 0 | |
| | スウェーデン | 7 | 0 | 7 | 0 | |
| | スイス | 35 | 3 | 35 | 0 | |
| | イギリス | 230 | 37 | 215 | 0 | 560 |
| アジア | 中国 | 22 | 4 | 18 | 2 | |
| | 香港 | 20 | 1 | 19 | 0 | |
| | インドネシア | 1 | 0 | 1 | 0 | |
| | 日本 | 63 | 2 | 62 | 0 | |
| | マレーシア | 4 | 0 | 3 | 1 | |
| | 北朝鮮 | 1 | 1 | 0 | 0 | |
| | フィリピン | 1 | 0 | 1 | 0 | |
| | シンガポール | 26 | 2 | 26 | 0 | |
| | 韓国 | 16 | 1 | 15 | 0 | |
| | 台湾 | 8 | 3 | 8 | 0 | |
| | タイ | 5 | 2 | 3 | 0 | 175 |
| インド亜大陸 | アフガニスタン | 5 | 1 | 4 | 0 | |
| | バングラディッシュ | 1 | 0 | 1 | 0 | |

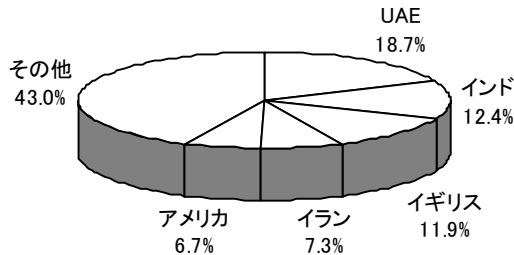
| | | | | | | | | |
|----------|-------------|---|----|-------------|------------|-------------|-----------|-------------|
| | イ | ン | ド | 239 | 66 | 206 | 0 | |
| | モ | ー | リ | 5 | 0 | 5 | 0 | |
| | バ | キ | ス | 43 | 18 | 32 | 0 | |
| GCC諸国 | ス | リ | ラ | 7 | 2 | 6 | 0 | 341 |
| | バ | ハ | レ | 8 | 2 | 6 | 0 | |
| | ク | ウ | エ | 16 | 3 | 13 | 1 | |
| | オ | マ | ー | 7 | 1 | 6 | 0 | |
| | カ | タ | ー | 4 | 1 | 4 | 0 | |
| | サ | ウ | ジ | 44 | 12 | 36 | 0 | |
| 中東 | U | A | E | 359 | 73 | 226 | 75 | 459 |
| | エ | ジ | ブ | 10 | 2 | 9 | 0 | |
| | イ | ラ | ク | 142 | 11 | 134 | 0 | |
| | イ | ラ | ク | 9 | 3 | 8 | 0 | |
| | ヨ | ル | ダ | 27 | 5 | 25 | 1 | |
| | レ | バ | ノ | 24 | 6 | 21 | 0 | |
| | パ | レ | ス | 1 | 0 | 1 | 0 | |
| | シ | リ | チ | 9 | 2 | 7 | 0 | |
| | ト | ル | コ | 10 | 3 | 9 | 0 | |
| アフリカ | イ | エ | メ | 7 | 3 | 6 | 0 | 255 |
| | ア | ル | ジ | 3 | 0 | 3 | 0 | |
| | ジ | エ | リ | 1 | 0 | 1 | 0 | |
| | ケ | ニ | ア | 7 | 1 | 7 | 0 | |
| | ラ | ト | ビ | 1 | 0 | 1 | 0 | |
| | リ | ベ | リ | 1 | 0 | 1 | 0 | |
| | リ | ビ | ア | 2 | 0 | 2 | 0 | |
| | モ | ロ | ッ | 1 | 0 | 1 | 0 | |
| | ナ | イ | ジ | 2 | 0 | 2 | 0 | |
| | セ | ー | シ | 3 | 0 | 3 | 0 | |
| | シ | エ | ラ | 1 | 0 | 1 | 0 | |
| | 南 | ア | フ | 6 | 2 | 5 | 0 | |
| | ス | ー | ダ | 6 | 1 | 6 | 0 | |
| | タ | ン | ザ | 6 | 4 | 5 | 0 | |
| | チ | ユ | ニ | 5 | 0 | 5 | 0 | |
| | ウ | ガ | ン | 1 | 0 | 1 | 0 | |
| 南北アメリカ | ジ | ン | バ | 1 | 0 | 1 | 0 | 53 |
| | バ | ハ | マ | 10 | 2 | 10 | 0 | |
| | ベ | リ | ー | 1 | 0 | 1 | 0 | |
| | バ | ミ | ユ | 7 | 1 | 7 | 0 | |
| | 英 | 領 | 西 | 3 | 0 | 3 | 0 | |
| | カ | ナ | イン | 24 | 6 | 24 | 0 | |
| | ケ | イ | マン | 3 | 1 | 3 | 0 | |
| | チ | | 諸 | 1 | 0 | 1 | 0 | |
| | パ | ナ | マ | 12 | 0 | 12 | 0 | |
| | セント | ・ | ビン | 1 | 0 | 1 | 0 | |
| | ア | メ | リ | 128 | 19 | 120 | 2 | 213 |
| 計 | 93カ国 | | | 1934 | 348 | 1666 | 85 | 2099 |

同一の企業が2つ以上ライセンスを持つこともあるので、合計数は一致しない。

アフリカ地域の「ラトビア」はヨーロッパ地域に属すると思われるが、原資料を尊重した。

出所：JAFZAの資料による。

表7 JAFZ進出企業数上位5カ国（2002年1月末現在）



出所：本人作成。

スが多いことからスポンサーが不要である点に着目して進出したケースが多いとみられる。しかし、インドなどは製造業の進出も多く、フリーゾーンのインフラが整備されていることがその理由として考えられる¹⁹⁾。

また、労働者についても、表8でみるように、JAFZで勤務する労働者はここ10年で5倍もの増加をみせており、2000年には33000人を超えている。単純労働者はインドやパキスタン、バングラディッシュといったインド亜大陸出身者が多く、スキルド・ワーカーはフィリピン出身者などが多いという²⁰⁾。

フリーゾーン開設当初、数少ない進出企業の大半は地元UAE企業やインド亜大陸からの進出企業であり、進出のペースはゆっくりとしたものだった。企業進出の増加の転換点となったのが1990～91年の湾岸危機・湾岸戦争であった。湾岸戦争の際、世界のメディア各社がドバイを報道のベース基地とし、新聞・テレビ等でドバイの名前が連呼された。この出来事がドバイのいわばプロモーションになり、歴史的につながりが深かった欧州の他にも、アメリカやアジア諸国にもドバイが知られるようになった。湾岸戦争後、湾岸地域の安全な投資先として、JAFZへの投資が急増したという。湾岸戦争終

表8 JAFZ労働者数

| 年 | 労働者数 |
|------|-------|
| 1990 | 6186 |
| 1991 | 9086 |
| 1992 | 11670 |
| 1993 | 13734 |
| 1994 | 16245 |
| 1995 | 19308 |
| 1996 | 23571 |
| 1997 | 26402 |
| 1998 | 28058 |
| 1999 | 30615 |
| 2000 | 33065 |

出所：JAFZAの資料による。

19) 同上。

20) JAFZA言。

了後の1991年からは、極東とりわけ日本の電器メーカーの進出ラッシュが始まり、1995年以降は欧州やアメリカの企業がJAFZへの進出を加速させた。1999年からはオーストラリアの企業進出が増加しているという²¹⁾。

以上のように、開設から20年余りを経て、JAFZは貿易・商業活動を営む企業を中心であるものの、2000社を超える企業を誘致することに成功した。この成功要因として小野充人は「中東という地理的要因」と「スポンサー制度」の2つの点を指摘している。まず、「中東という地理的要因」であるが、中東は日本や欧州との時差が大きく、また、イスラム諸国であるため祝祭日が大きく異なることが中東への企業進出を促す理由である。中東では通常、木曜、金曜または金曜、土曜が休日となり、中東以外の土曜、日曜の休日と重ならない。それゆえ、中東市場を外国から見る場合、最悪の場合、月曜から水曜までの3日程度しかビジネスができないことになる。次の「スポンサー制度」であるが、中東地域に拠点を構える際のポイントとして経済活動の中心や交通の要所、治安や生活環境などの要素を指摘したうえで、これらの条件を満たす場所としてドバイとバハレーンを挙げ、「スポンサー制度」について、ドバイのJAFZが設けている保証人不要 保証人はJAFZAが引き受ける 制度によって、外国企業が西洋流の契約の概念で商業活動を行うことが可能な環境を作り出した。現在は、ドバイと同様なシステムを有している国も多くなってきているが、ドバイが他国に先駆けて導入したため、評価が高い。これが、ドバイに企業が集中する理由であると指摘している²²⁾。

JAFZの現状 日系進出企業のフリーゾーンでの事業事例から

JAFZに進出している企業は、同フリーゾーンで実際にどのような事業を展開しているのだろうか。筆者は2002年2月に、JAFZへ進出している日系企業6社、およびJAFZAへの聞き取り調査を行うことができた。その結果を中心にしつつ、JAFZの現状と課題を考察する。

6社の事業内容を簡単に説明しておこう。電器A社は1991年に設立され、主としてGCC6カ国を中心とした中東におけるマーケティングと販売を、本部(シンガポール)と顧客である現地代理店との間をとりもっている。主な取扱商品は取扱の約半分を占める家庭用美容器具、その他照明器具、情報機器などである。電器B社は1981年の設立であり、ドバイに進出している日系企業の中でもっとも早くから操業している企業のひとつである。同社は南アフリカ以外のアフリカ、中東、一部中央アジア諸国を対象として、部品も含めたすべてのB社製品を取り扱う販売会社である。電器C社は1990年にドバイに進出し、売上の半分をイランが占めるC社製品の販売を行う現地法人である。電器D社はドバイ市内にあった駐在員事務所からJAFZ

21) 同上。

22) 小野、前掲書、59 - 60 ページ。

へ 2000 年に移転した D 社の、主としてマーケティング業務を担当する地域統括会社である。電器 E 社は以前あったドバイ、ジェッダ、カイロ、アテネ、ヨハネスブルクの駐在員事務所を集結させて 1998 年に設立された、中東・アフリカ地域の地域統括本部機能を担当する E 社現地法人である。取扱製品は完成品のみで、7 割を家電製品が占めている。自動車 F 社は 1994 年に設立された F 社の部品の輸出入を GCC 諸国を対象に行う会社である。なお、完成車はドバイ市内にある駐在員事務所が輸出入を担当し、現地代理店との取引を行っている。

JAFZ への進出理由は、いずれの企業も同フリーゾーンの提供する投資優遇策やインフラの面、諸手続きの迅速さ、様々な規制の少なさ、ドバイの生活環境などをその理由に挙げた。この点については、6 社のみならず、JAFZ へ進出している他の企業についても、その理由はさほど大きく異なるものではないだろう。

雇用労働者は各社ともインド人が主であった。アジアとの比較の点で、労働コストについては「人件費はアジア諸国に比べて高い(A社)」、「シンガポールと同程度、タイやマレーシアと比べて 1.5~2 倍くらい高い(C社)など、ドバイの労働コストはアジアと比べて決して安くはないことを各社とも指摘した。さらに、労働者の質として「インド人は日本人が期待する優秀さとは異なる(F社)」、「質

からみて給与が高い(C社)」など、アジアと比較して必ずしも高くないという指摘があった。倉庫業務など単純な肉体労働に従事する労働者については、そうした労働者を派遣する会社が存在し、コスト削減のためにそうした派遣会社を利用している企業もあった。アジアと比した場合の労働コストについて JAFZA は「概して安価 (generally cheap)」であるとしたが、この点は進出企業との認識の違いが存在する。なお、表 9 で JAFZ の労働者の平均給与を掲げているが、これは主としてインド人などの「外国人」労働者の平均給与であり、UAE 人はこれとは別の給与体系となる。参考までに、表 10 において、UAE 人世帯と外国人労働者世帯の平均月収のデータを載せたが、UAE 人と外国人では給与に 2 倍近い差が存在する。大半の UAE 人は政府部門に勤務しているが、昨今の人口増加により政府部門だけでは新規労働力を吸収できないおそれが懸念されている。そのため、UAE 政府はこれまで外国人労働力に頼ってきた民間部門へ UAE 人の就労を促進させる「労働力の自国民化政策 (emiraization)」を掲げている。サウジアラビアなどと異なり、UAE では自国民比率が低いために、外国人労働力問題は

表 9 JAFZ における平均給与
(非 UAE 人)

| | 平均月給 (単位: 米 \$) |
|-----------|-----------------|
| 非 熟 練 | 140 ~ 220 |
| 半 熟 練 | 160 ~ 270 |
| 熟 練 | 270 ~ 540 |
| 事 務 員 | 350 ~ 490 |
| 秘 書 | 680 ~ 950 |
| 現 場 主 任 | 490 ~ 820 |
| 中 間 管 理 職 | 1090 ~ 2000 |
| 管 理 職 | 1600 ~ 2700 |

2000 年の値

1\$=3.67 ディルハム

出所: JAFZA の資料による。

表 10 ドバイの世帯あたり平均月収

(1997年12月～98年11月)

| | UAE人世帯 | 外国人世帯 | 全平均 |
|-------|--------|--------|--------|
| ディルハム | 22,333 | 11,913 | 13,429 |
| 米ドル | 6,084 | 3,245 | 3,658 |

出所：Edwards Economic Research Inc ed., *Middle East Economic Databook* 2001, Motivate Pub. (Dubai, UAE), p.63.

さほど顕在化していないが²³⁾、いくつかの自国民化政策が採られている。このような政策は、現在 JAFZ で操業する企業にはほとんど影響がないものの、将来的に UAE 人を雇用することが制度化されないという保証はない。「UAE 人は能力の割に給与が高い。一般人のレベルの底上げが必要だ。近い将来、UAE 人を採用する可能性はない(D社)」というヒアリングでの指摘が、UAE 人労働者に対する企業の一般的な認識であるといつてよい。

JAFZ 設立当初の目的には、再輸出などを中心とする貿易活動の振興のほかに、ドバイの工業化を推進するという役割もあった。現在、同フリーゾーンでは進出企業の 8 割が商業・貿易活動をおこなっており、中東・湾岸地域における貿易の拠点としての評価は高い。一方、製造業は進出企業の 2 割弱にとどまり、しかも進出企業は地元やインド亜大陸の企業が中心で、あまり高度な技術力を必要としない製造業がほとんどである。工業化が思惑通りに進展しない理由としては「熟練労働力の不足、部品調達を始めとするさまざまな分野での不安、工場進出・展開を考慮するうえでの長期的な地域の安定性と信頼性等々幾つもあげられ」²⁴⁾る。今回訪問した企業でも、ドバイを製造拠点として考えられるかとの問いに対しては「労働コストやクオリティに問題があり、考えられない(A社)」や「サポーティング・インダストリーが極端に不足しており、近い将来、製造拠点になるとは考えられない。ドバイは元々、貿易が主であって、それによって発展してきた(B社)」などほとんど否定的であった。フリーゾーンを管轄する JAFZA も「工業(製造業)の比率は 17%であるが、それはケース・バイ・ケースであると考えている。現状では工業による環境汚染などの問題はなく、JAFZ は高収益を達成している。ロジスティクスの拠点として倉庫機能とオフィス機能の相乗効果をこれからも高めたい」と、良好な貿易活動の実態から、「必ずしも工業化ができなくとも許容できる」、あるいは「大規模な先端産業の製造業の設立は期待していない」といった見方をしていた。

さて、JAFZ に進出している企業の 8 割は商業・貿易活動と同フリーゾーンで行っているこ

23) 遠藤昌雄「GCC 諸国における労働力自国民化、税制改革、民営化の展望」『現代の中東』第 22 号(1997年3月), 5 ページ。

24) 大野, 前掲書, 134 ページ。

とは先に触れた。今回訪問した 6 社も例外ではなく、中東・湾岸諸国への再輸出基地として、また、地域統括本部的な機能の役割を担っている。家電メーカーの場合、製品の生産国はほとんどがタイやマレーシア、中国などである²⁵⁾。A 社や D 社のようにマーケティングを主な業務とする会社は事務所のみ JAFZ に置いているという形をとり、倉庫を所有したり、再輸出などは行っていない。「倉庫は現在のところ所有していない。在庫を抱えることの資産上・会計上の理由のためである。将来的には倉庫をもちたい(A 社)」との指摘のように、在庫を抱えることによるコスト上の理由を挙げている。A 社ではタイなどの製品生産国から直接、輸出市場に製品を輸送しているという。また、B 社や C 社、E 社の各社も倉庫は所有しているが、取扱量の多い主要な市場国へは生産国から直送し、JAFZ では小さな市場向けや緊急用在庫など、できるだけ在庫を抱えないようにしているという。在庫を抱えるという会計上の理由の他、ドバイでいったん荷揚げを行って再び市場国へ輸送するのでは、そのぶん余計に物流費がかかることになる。とくにドバイの再輸出先としてイランが圧倒的な割合を占めることは表 3 の通りである。

1979 年のイラン革命の後、翌年からはイラン・イラク戦争が始まった。イラン経済そのものが革命以前の資本主義的性格から「社会主義的」なものへと変化したことに加え、中東では大規模なイラン市場に直接アクセスすることが戦争により不可能となった。そのためドバイの「間接輸出」機能が注目されたのである。

しかし、イランでは 97 年のハタミ (Mohammad Khatami) 政権誕生以降、様々な分野で改革・開放が進められつつあり、経済・貿易分野も例外ではない。イランの貿易障壁もかつてほどではなくなりつつあり、直接アクセスが可能となってきた。メーカーにとってみれば、製品生産国から直送した方が輸送コストを削減できるので、直送可能な市場へは直送する手段を選択することは当然のことであろう。UAE 周辺では、市場規模の大きいイランや、WTO 加盟を希望して経済改革を進めているサウジアラビアなど、各国で障壁は次第に減りつつある。こうしたなかで、生産国からドバイを経由せずに製品を直送するという動きが強まっている。実際に、C 社社長から次のような意見を聞くことができた。「私が現法社長として就任する 2001 年 9 月以前、当社は 3 年連続して赤字であった。就任早々、イン・アウト費用の節約と人員削減をしたところ、4 ヶ月で黒字化した。物流費用の効率化の手段として『Third Party Logistics (3PL)』というものがある。物流を完全に委託してしまい、効率化するというものだ。また、ドバイでのイン・アウト費用の削減に努め、クッションを少なくすることを行った。製品の流れとして、マレーシアなどの工場からドバイの C 社を経由して現地の代理店、それから小売店へ

25) 消費者、とくにインド亜大陸からの出稼ぎ労働者には「Maid In Japan 信仰」が強く、この理由から日本からも一部輸入されているという(ソニー関係者言)。また、「Maid In Japan 信仰」に加え、松下電器産業の場合、「ナショナル」ブランドの浸透度が強く、AV 機器などを「パナソニック」ブランドで展開している現在も、AV 機器の一部に「ナショナル」ブランドを残しているという(松下電器産業関係者言)。

と流れて客のところへ届く。かつては貿易障壁が多かったが、現在は障壁が減りつつある。消費者にとって何がメリットかを考え、インターネットを利用して工場から直接、客の手元に商品が届くようになると、物流拠点としてのドバイの存在価値はなくなる。家電はもはや日用品になった。物流機能だけを求めるのであれば、ドバイに拠点を構えることは時代遅れではないか。現在、ドバイで行っているオペレーションはドバイでなければならないという理由はない。シンガポールからでも十分にオペレーションは可能である。」C 社親会社の経営状況を勘案しなくてはならないものの、周辺諸国の貿易自由化が進むことによって、企業サイドでの物流拠点としてのドバイの位置付けが見直される可能性があることを示唆した指摘といえる。

家電・電器メーカーは製品生産国から市場国へドバイを経由せずに直送する動きがみられるが、一方で、主に自動車補修用品の輸出入を手掛ける F 社の場合、JAFZ の倉庫機能を活用している。ドバイへの進出のメリットとデメリットについて、「メリットとしてはリード・タイム削減の意味合いが大きい。95 年以前は日本から直接、輸出していた。部品供給のリード・タイムが 2・3 ヶ月あった。ドバイ進出以降は UAE 国内ならば当日中、サウジアラビアのジェッダでも 7~10 日程度で供給できるようになった。リード・タイムの短縮(2 ヶ月の差)によって、代理店での在庫を減らすことができる。代理店への資金的なメリットが大きい。また、湾岸諸国と時差が小さいため、1 日中連絡が取れるようになった。デメリットとしては、イン・アウトが発生することによる、コスト・アップが生じることである。しかし、現状ではメリットの方が大きい。」と、JAFZ での操業のメリットを強調した。電器産業の場合、部品数は少なくしかもさほど大きくはない。製品はともかく補修部品については国際宅配便を用いれば生産国であるアジアなどからでも短期間で届けることが可能である。しかし、自動車部品の場合、部品数は相当な数に上り、大きな部品も存在する。さらに、自動車は電器製品以上に顧客へのアフター・サービスが重要となり、迅速な部品供給が要求される。少ない事例からも、電器産業と自動車産業の産業上の特性の違いが JAFZ における企業の「倉庫、再輸出」機能の活用の仕方少なからぬ影響を与えていることがわかる。

ところで、これまで JAFZ に進出した企業の実態について取りあげてきたが、反対に「撤退」した企業についてはどうであろうか。JAFZA によると、主にインドなどから進出し、小規模なオフィス機能のみを使用していた企業などが、より安いオフィス賃料を求めてアジュマン(Ajman)やシャルジャ(Sharja)のフリーゾーンに移動した例がほとんどであり、いわゆる多国籍企業など大企業は基本的に撤退していない、とのことである。また、後述するが、ドバイの新しいフリーゾーンであるドバイ・インターネット・シティ(Dubai Internet City: DIC)へ移動した企業がソフトウェア会社などを中心にしていくつみられるという。もっとも、アジア通貨危機の際には、韓国企業などで JAFZ での事業縮小の動きがあったともいわれている。

最後に、JAFZ の根幹にかかわり、将来の同フリーゾーンの発展を考えるうえで重要な示唆

を提供する指摘もあった。C社は「JAFZのメリットであるが、フリーゾーン以外のUAEに進出する場合と比べ、ローカル・スポンサーが不要という以外のメリットはない。そのローカル・スポンサーにしても、2005年にも予定されているUAEのWTOへの完全加入が達成されたならば²⁶⁾、そのような（ローカル・スポンサー制度）は撤廃しなければならないことになっているので、ドバイ経済に果たすJAFZの機能は役目を終えるのではないか。」と述べ、E社は「ドバイのフリーゾーンは地の利はあるものの、どう特色を出していくべきであろうか。アジア（の輸出加工区など）だと、再投資減税やパイオニア減税などが存在するからフリーゾーンの意義がある。ドバイには税そのものがないため、税制面での優遇はない。フリーゾーンの内と外の違いはスポンサー制度のみで、それも2005年までに廃止しなければならない。」と、両社ともフリーゾーンの現状でのメリットがスポンサー制度の有無にしかないことを指摘した。この点はきわめて重要で、「特殊要因に支えられた物流の拠点」としてのドバイ・JAFZが、周辺諸国とりわけイランの改革・開放政策や、GCC諸国のWTO加盟における経済のグローバル化が進展する中で、すでに見た日系電器メーカーの事例のように「モノ」がドバイを経由せず直送されるなど、産業によってはグローバル化にともなう企業のロジスティクス戦略の変化によって、その拠点としての役目を失い、さらにはWTO加盟という自らのグローバル化への対応によって逆に、JAFZの存在意義さえ失いかねない可能性を秘めている。もちろん、中東・湾岸地域におけるドバイの物流機能の優位性は簡単には揺らがないだろうし、JAFZがドバイの開発戦略の大きな柱でありつづけることは疑いない。しかし、JAFZが開設された当時とは急速に時代背景が変化している。それにともない、JAFZのあり方が見直されることは必至であろう。

第3章 21世紀型経済発展への新たな取り組み

1980年代以降の20年あまりにわたってドバイの開発戦略の柱となってきたのはJAFZへの企業誘致であり、それを通じた中東・湾岸地域における物流の拠点としての地位の確立であった。第2章でみたように、グローバル化の進展によってその戦略の揺らぎが引き起こされる可能性もないわけではない。ドバイは「先見の明をもって常に時代を先取り」²⁷⁾することを自負している。その信念のもとで、1990年代後半以降、ドバイは物流の拠点としてのJAFZに加えて、新たな経済発展の基盤作りを急ピッチで推進している。「時代の先取り」をすべく新たに育成する産業として選択されたのが、情報産業（IT産業）や金融、観光産業などである。特筆すべき点は、観光産業は別として、ドバイが新たな産業育成を行う際にすべて新規のフリーゾーンを設置していることである。1990年代後半以降、ドバイでは新たなフリーゾーンの設置が相次い

26) UAEは1996年4月にWTOに加盟し、現在、移行期間中である。

27) 2001年12月、ドバイ政府観光・商務局（DTCM）東京事務所言。

である。ここでは、ドバイのフリーゾーンを通じた新たな産業育成の試みを中心に紹介し、21世紀のドバイがいかなる経済開発の方向性を志しているのかを考察する手がかりとする。

ドバイの次世代に向けた新たなフリーゾーン戦略の手始めは、1996年に設立したドバイ・エアポート・フリーゾーン(Dubai Airport Free Zone: DAFZ)である。ドバイは、ラシード港やジュベル・アリ港などの存在によって海運の分野では中東の拠点となっており、2000年のコンテナ取扱量は世界第15位にランクされている。また、ドバイ国際空港には拠点とするエミレーツ航空をはじめ、90社以上の航空会社が入り、中東のハブ空港の機能を果たしている。海運の拠点たるジュベル・アリ港にはすでにJAFZが設立され、多大な成果をあげた。そこでドバイは次に、航空貨物の拠点であるドバイ国際空港にフリーゾーンを設立し、航空貨物・物流を中心とした企業を誘致し、空運の拠点の地位を確立することを目指したのである。同時に、1990年代後半という「IT革命」が叫ばれはじめた時期とも重なり、情報関連企業の誘致をも目論んだ。DAFZは、フリーゾーンとして先発のJAFZと同等の投資優遇策を提供し、2002年6月時点で158社が進出、同年末までに185社とする計画である²⁸⁾。進出企業は空港隣接地らしく航空関係もみられるが、多くは情報関連企業である。

1999年には、ドバイやUAEのみならず中東地域の情報産業(IT産業)を振興する目的でDubai Technology, E-Commerce and Media Zone Authorityを設立、その中心的役割を果たすフリーゾーンとしてドバイ・インターネット・シティ(Dubai Internet City: DIC)を開設した。構想発表から1年もたたないうちにドバイ市内とJAFZの中間にあたる場所に約2億5000万米ドル相当の費用をかけて、高度な情報通信インフラを備えたIT産業や電子商取引にかなうフリーゾーンを完成させたのである。DICに進出する企業にはJAFZと同様に100%外資所有が認められ、所得税や法人税の免除、さらに更新可能な50年間の土地のリース権の保証などの優遇策を与えている。現在、マイクロソフトやオラクル、デルコンピュータ、インテル、キャノンなどの情報通信関係の多国籍企業をはじめ、300あまりの企業にライセンスが発行されている。「DICは優秀な才能を持った技術者を集めており、そうした技術者を企業に提供する。とくに、インド亜大陸とエジプトやヨルダンなどからのIT技術者の集積地になっている。企業にとってはそうした優秀な人材に容易に、かつ先進国の給与水準よりは安価にアクセスできることがメリットであり、技術者にとっても出身国との距離がアメリカなどよりも近く、(人種、宗教的な)差別なく能力を発揮できる場である」(2002年2月訪問時のDIC関係者言)と、関係者はDICにおけるIT技術者の"talent pool"を強調した。

世界に遅れていた感があつた中東地域のIT化であるが、現在、着実にそれは進行している。たとえば、マイクロソフトは2001年に、アラビア語を英語およびドイツ語、フランス語、日

28) Gulf News (Web Edition), June 8, 2002.

本語、スペイン語と同等の重要度をもつランク（Tier 1）に引き上げ、これによってアラビア語のソフト製品は英語版とほぼ同時に発売されることになった²⁹⁾。アラビア語版ソフトを開発するためにはアラビア語を母語とするアラブ人技術者でなければ難しく、そうした技術者を比較的多く輩出している国がエジプトやヨルダンである。しかし、これらの国は、インフラなどの面で多国籍企業が開発拠点とするには問題がある。そこでドバイがインフラを完備したフリーゾーンを設立し、こうした人材とグローバルに活動する多国籍企業を結びつける「ニュー・エコノミー・ハブ」としての役割を果たす、というわけである。中東・アラブ地域では稀有なIT産業という、きわめて現代的かつ時流に乗った産業育成の根幹を担うDICであるが、肝心のIT技術者の中心がインド人やエジプト人、ヨルダン人などの外国人技術者に依存しているという点では、湾岸諸国のUAEらしく、旧来的な一面をあわせもつフリーゾーンといえよう。しかし、労働者は外国人に依存する一方、DICはハイテク技術開発やベンチャー育成などの目的でドバイ・アイディア・オアシス（Dubai Idea Oasis）を併設し、従来の中東・アラブ地域の風土に根付いていなかった分野の育成を試みるという新たな一面を有している。

また、Dubai Technology, E-Commerce and Media Zone Authorityは、2001年にDICと隣接した場所に、メディア関連の企業を誘致する目的で、ドバイ・メディア・シティ（Dubai Media City：DMC）を開設した。同フリーゾーンは放送や出版、広告といった産業向けに高度な情報通信インフラを提供し、ドバイの他のフリーゾーンと同様に100%外資所有や50年間のタックス・ホリデー保証などなどの優遇策を用意している。すでにロイター通信などがドバイ・メディア・シティに進出し、湾岸地域の拠点として活動を行っている。

貿易・物流、IT産業に続く経済開発のための育成すべき分野として選択されたのが「金融」である。ドバイにおけるJAFZ、DAFZ、DIC、DMCに続く第5のフリーゾーンとして、2002年2月にドバイ政府はドバイ・インターナショナル・ファイナンシャル・センター（Dubai International Financial Centre：DIFC）の設立を宣言した。国際金融の隙間であるインド亜大陸や中東・北アフリカ地域において、DIFCはロンドンやニューヨーク、シンガポール、香港、東京と同等の国際的金融取引の市場を志向し、金融取引規制も国際水準に合わせたものとする計画である。主要な業務として資産管理、イスラーム金融、地域的外国為替市場、（再）保険業務、バックオフィスの5つを想定している³⁰⁾。とくに、これまで局地的な動きにとどまっていたイスラーム金融を国際金融の舞台と連関させる試みは画期的である。また、かつてのオイル・ダラーの輝きは薄れたものの、現在でも湾岸諸国の海外での資産運用・保有はかなりの額にのぼる。そうした金融資産を湾岸諸国へ還流させる役目ももっているものと考えられる。現在、DIFC

29) GULF BUSINESS, March 2002, pp.80-81.

30) Gulf News, February 17, 2002.

の開設に向けた準備が進んでいる。

DIFCに続き、2002年4月から5月にかけて、ドバイでは新たなフリーゾーンの開設が相次いだ。まず、2002年4月に金や貴金属、宝石類の取引を行うフリーゾーンとしてドバイ・メタル・アンド・コモディティーズ・センター（Dubai Metals and Commodities Centre : DMCC）の設立が発表された³¹⁾。ドバイは従来から金取引の一大市場であり、そうした金取引の機能を100パーセント外資所有や50年のタックス・ホリデー保証といった優遇策を用意したフリーゾーンという手段を用い、さらに充実させる意図がみられる。続いて、5月にはJAFZAの傘下としてトラックやブルドーザーなどの重機の再輸出機能を強化する目的で、ヘビー・エクイプメント・アンド・トラック・ゾーン（Heavy Equipment and Trucks Zone : HETZ）の設立が発表された³²⁾。また、JAFZに隣接する場所にプラントやエンジニアリング関係の中東地域への技術移転を容易にし、R&D拠点となることを目的とし、モハメド・ビン・ラシード・テクノロジー・パーク（Mohammed Bin Rashid Technology Park）設立の発表がなされた³³⁾。DMCCやHETZについては従来からドバイでさかんであった分野をフリーゾーンという形で強化する意味合いが強い。近年のドバイの経済開発政策は広範な異産業分野にフリーゾーンの網の目を広げつつあり、まさに「ドバイのフリーゾーン化現象」とでもいうべきである。

ドバイが近年、フリーゾーンの整備以外に力を入れている経済開発分野として観光産業が挙げられる。まず、先にも触れたように、1985年にはドバイ来訪者の便を図るためにエミレーツ航空を設立した³⁴⁾。近年はドバイを目的地とする旅客のみならず、ドバイをハブとした乗り継ぎ需要の創出にも努めている。同社は高品質な機内サービスを提供することで知られ、設立から15年あまりで200を超える数々の国際的な賞を受賞するなど、世界的な評価は高い。2002年10月には44カ国61都市目の就航都市として大阪への運航を開始する。機内サービスは国際的に高い評価を受けている同社であるが、地上サービスは、同様に高い評価で知られるシンガポール航空が行った優秀エアラインとのベンチマーク比較で「競争の激しい航空業界で多くの競争を打ち負かしてきたエアラインにしては、エミレーツは、地上サービスに関しては拍子抜けするほどとるに足らないイノベーションや改善しか実施していない。その典型例が本拠地ドバイ空港である。（中略）悪くはないが、優秀とは言えない」³⁵⁾と酷評されたことがある。

31) Gulf News (Web Edition), April 25, 2002.

32) Gulf News (Web Edition), May 11, 2002.

33) Gulf News (Web Edition), May 22, 2002.

34) エミレーツ航空はドバイ首長国の国営である。

35) Zeph Yun, Chang, Yeong Wee Yong, and Lawrence Loh, *The Quest for Global Quality : A Manifestation of Total Management by Singapore Airlines*, Addison Wesley Longman Singapore (Singapore), 1996. (梶川達也・花村珠美訳『シンガポール航空・TQM 戦略のすべて』実況教育出版, 1999年, 190-193ページ)

そのドバイ空港の地上サービスについても、2000年のシェイク・ラシード・ターミナルの完成によって大幅に改善され、今後増加するであろう旅客数とA380の導入による航空機の大型化などをにらみ、2006年の完成をめどに第3ターミナル建設計画が進んでいる。

ドバイは同じ中東のエジプトなどとは異なり、古代遺跡などの観光資源はとくに存在しない。しかし、冬季の間は比較的温暖な気候であることから、欧州では避寒地として知られてきた。そのような経緯からリゾート地としての観光開発が進められ、1990年代後半以降はその開発のスピードが加速してきている。とくに、ジュメイラ（Jumeira）地区は、ビーチリゾートの中心であり、高級リゾートホテルが立ち並んでいる。ドバイ政府自身もホテル・チェーン、ジュメイラ・インターナショナル（Jumeira International）の経営に関与している。同グループが運営するバージュ・アル・アラブ（Burj Al Arab）は、全室デュプレクス（2階建て）・スイートルームで「世界唯一の7つ星ホテル」³⁶⁾を売り物に、ホテル単独の建物として世界一の高さを誇り、海上に作られ、ダウ船の帆の形をイメージした建物はドバイのシンボルともなっている。他のリゾートホテルとしてはザ・リッツ・カールトン（The Ritz-Carlton）やル・メリディアン（Le Meridien）など、ドバイはアッパー・マーケットをねらったリゾート開発を進めている。アッパー・マーケットの客層は地元には大量の外貨を「落とす」ため、ドバイの得る利益は大きい。この点がドバイの観光開発の特徴といえる。なお、ドバイの高級ホテル産業は欧米系ホテル・チェーン主導で育成されてきた。ドバイ政府はこうした状況を多少なりとも懸念しているようで、上述のようにジュメイラ・インターナショナルの経営に関与したり、アジア系のホテルの誘致³⁷⁾を試みたりしている。

また、現在、ドバイの観光産業育成は「MICE分野」に重点的な比重が置かれている³⁸⁾。MICEとは、会合（Meeting）、報奨旅行（Incentive）、会議（Conference）、見本市（Exhibition）の4つの頭文字で作られた言葉である。MICE関連の旅行者の現地消費支出は通常旅行者の3倍以上であるという統計があり³⁹⁾、この分野を育成することは、飛躍的な観光収入の増加に結びつく。ドバイでは、2003年9月にIMF・世界銀行の総会が開催されることが決定しており、現在、大規模な国際会議場の建設やホテルの建設が相次いでいる。このIMF・世銀総会の誘致はドバイの観光プロモーションの一環として行われた⁴⁰⁾とされる。

今後控えている、ドバイの大規模な観光開発プロジェクトとしては、2006年ごろの完成を目

36) 断っておくが、同ホテルの「7つ星」というのはあくまでもセールス・トークである。

37) ドバイのアジア系ホテルとしてはデュシット（タイ資本）やタージ（インド資本）、シャングリラ（香港資本）などが進出している。

38) MICE分野の観光開発についての詳細は、山上徹編著『国際観光マーケティング』白桃書房、1997年の第7章などを参照。

39) GULF BUSINESS, February 2002, p.60.

40) DTCM 東京事務所言。

指して工事が進んでいるパーム・アイランド(Palm Islands)計画を挙げておかねばなるまい。同計画は総工費 30 億米ドルとこれまでのドバイで実施されてきたインフラ整備としては最大規模であり、ジュメイラ沖とジュベル・アリ沖に全長 5 kmにおよぶ世界最大の椰子の木の形をした人工島を 2 つ建設、全長 120 kmの海岸線を新たに生み出し、そこに高級ヴィラや高級マンション、リゾートホテルなどを建設するというものである⁴¹⁾。この他、夏季には 50 を超える灼熱の地であるドバイに、320mのゲレンデを備えた屋内人工スキー場を建設する計画(Souk Al Nakheel)などが進行中であるなど、ドバイの観光開発プロジェクトのアイデアとその規模は驚嘆に値するものといえよう。

ドバイの観光産業育成のあり方として、国際的に評価の高い航空会社を育成し、大規模なハブ空港整備との相乗効果によるネットワーク戦略を採用し、人の往来を促す。そして、際立った観光資源がないために、MICE 分野とアッパー・マーケットを対象としたリゾート分野に観光開発の資源を集中させ、観光収入の増加を図る。こうした観光開発のあり方は、やはり小国で交易の中心地であるシンガポールや香港のそれと同様な面を指摘することができよう。

以上、近年のドバイが志向している新しい経済開発分野である。物流の拠点としての地位を確立した JAFZ の機能を強化・補完する役割をもつ新たなフリーゾーン設立、DIC に代表される IT 産業など「ニュー・エコノミー」志向のフリーゾーン、DIFC が担う金融分野への挑戦、そして観光産業育成と、国際ビジネス都市としていわゆる第 3 次産業(サービス産業)中心の産業構造を確立する開発路線が明確であろう。その際に、やはりフリーゾーンが重要な役割を果たしている。こうした状況をどのように理解すべきか、次章でその考察を試みる。

第 4 章 ドバイの開発戦略の理論

これまで見てきたように、ドバイは近い将来やってくるであろう石油の枯渇に備え、石油収入を利用して次世代に向けた産業基盤の育成に努めてきた。その成果は JAFZ の成功であり、時代の変化を敏感に察知し、IT など新たな産業振興に取り組みはじめたことに見て取れよう。近年におけるドバイの開発戦略のビジョンは、観光分野の育成を目的とする'Destination Dubai'、JAFZ に代表される貿易分野の強化のための'Hub Dubai'、地域の IT 産業の拠点確立をめざす'e-Dubai'の 3 点といえる⁴²⁾。ここでは、ドバイの開発戦略の方図を検討し、フリーゾーンがそれに与える影響を考察しておこう。

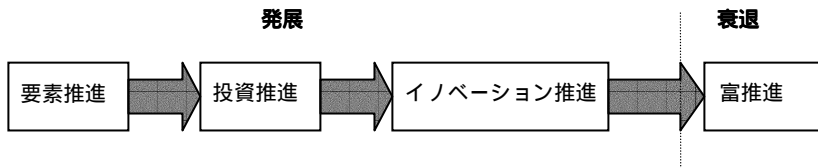
ドバイの経済開発を担当する経済開発庁(Department of Economic Development)はドバイの経済開発の長期目標として、高い所得レベルの維持と経済多様化の進展を強調し、2010

41) MEED, July 6, 2001, pp.4-5.

42) MEED, November 10, 2000, p.6.

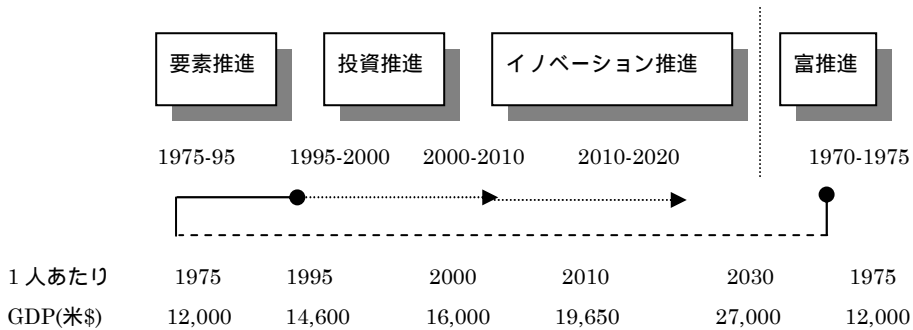
年までにドバイの GDP に占める石油部門の割合をゼロにする計画を掲げている。さらに 2010 年から 2030 年にかけては経済のダイナミズム，生活の質，地域協力・統合の少なくとも 3 つの分野で先進国経済に追いつくことを目標としている⁴³⁾。いずれにせよ，ドバイ政府は 2010 年をもって石油に依存しない経済構造への転換を図ることを目標に設定して経済開発を進めている。

図1 国の競争的発展の4つの段階（ポーターの分類）



出所：Porter, Michael E., The Competitive Advantage of Nations, Macmillan, 1990（土岐守・中辻萬治・小野寺武夫訳『国の競争優位 [下]』ダイヤモンド社，1992年，201ページ）

図2 ドバイの発展段階



出所：Government of Dubai Department of Economic Development, *Dubai plans strategy to join the big league*, Gulf News Special Report, April 6, 1999, p.71.

43) Government of Dubai Department of Economic Development, *Dubai plans strategy to join the big league*, Gulf News Special Report, April 6, 1999, pp.68-69.

ドバイ経済開発庁が描くドバイの経済発展の理論は、多分にポーター(M. E. Porter)の競争的発展の段階説⁴⁴⁾に基づいている。ポーターの理論は、国の競争的発展について要素による推進、投資による推進、イノベーションによる推進、富による推進の4つの違った段階が存在することを示唆するものである⁴⁵⁾(図1)。国の経済発展の過程についてポーターは、「それぞれの国は、独自の発展過程をたどる。産業の組み合わせや段階を経て経済がたどる(あるいはたどらない)軌道は、『ダイヤモンド』に関連した各国独自の環境を反映している」⁴⁶⁾と指摘する。この議論に基づき、経済開発庁はドバイのたどるべき軌道として図2のような発展過程を描く。「富推進」の段階は「究極的には衰退へと向かうもの」⁴⁷⁾であり、「過去の富によって推進される経済はその富を維持することができない」⁴⁸⁾のである。ドバイの場合、1970年代の石油危機後に莫大な石油収入を元手に公的なインフラ整備などが進められ、この「富推進」の段階から経済発展が始まったとされる⁴⁹⁾。1970年代後半には、「要素推進」の段階に入ったとされ、以後、図2のように「最初の3つの段階」を順に追い、さらに各段階において表11のような政策を採用して競争力がもっとも高い「イノベーション推進」の段階までドバイを引き上げようと目論んでいる。

表11に基づいて、ドバイの経済開発の現状を考察してみよう。まず、要素段階であるが、この段階は、一般的な戦略としてはインフラ整備、労働者や資本、ノウハウの輸入であり、重点産業としては貿易や運輸、観光、政府サービスなど、まさにドバイ経済の現状を端的に表しているといつてよいだろう。JAFZの設立もこの段階の戦略として合点がいく。1990年代中頃から「投資推進」に入るとされているが、重点産業としての製造業は現時点では全く見込みがない。他方、近年のDICやDIFCの設立はこの「投資推進」段階からハイテク産業を自ら生み出す「イノベーション段階」へと発展するための重要な戦略の一環と捉えることができよう。

しかし、ポーターのこの理論を直接適用することには重要な疑問も残る。今後のドバイの経済発展を占う上で、何よりもまず前提となるべき地元ドバイの企業が育成されていないことである。ポーターの理論展開は自国企業が成長し、それにともなって国の競争力が増し、競争的発展の段階が変化するというものである。それゆえポーターは、現在から10年以上前の議論ではあるが、シンガポールは、多国籍企業の海外拠点になっており、本国企業はあまり発展し

44) ポーターの競争的発展理論については、Porter, Michael. E., *The Competitive Advantage of Nations*, Macmillan, 1990。(土岐坤・中辻萬治・小野寺武夫訳『国の競争優位[下]』ダイヤモンド社, 1992年。)の第10章を参照。

45) ポーター, 上掲書, 201ページ。

46) 同書, 223ページ。

47) 同書, 215ページ。

48) 同書, 215ページ。

49) Government of Dubai Department of Economic Development, *op.cit.*, p.72.

表 11 ドバイの競争的発展各段階における開発戦略

| 発展段階 | 時 期 | 全般的な戦略 | 重点分野 |
|---------------|--|---|---|
| 要素推進 | 1975-1995 | <ul style="list-style-type: none"> ・インフラ開発 ・労働者，資本，ノウハウの輸入 | 貿易，運輸，観光，政府サービス |
| 投資推進 (第1期) | 1996-2000 | <ul style="list-style-type: none"> ・政策の骨格は投資振興とビジネス環境の向上。 ・生産性改善と経済の多様化。 ・地域協力と発展への政治経済における新たな提唱。 ・経済的ニーズに適合するための人口再構築。 | <ul style="list-style-type: none"> ・貿易，観光，運輸 ・製造業とサービス業 ・人材開発（中間レベル） ・金融サービス ・地域協力と地域発展の下準備 ・エネルギーの供給と生産 ・環境 |
| 投資推進 (第2期) | 2001-2010 | <ul style="list-style-type: none"> ・域内生産の拡大 ・投資推進 ・有能な人材の探求 | <ul style="list-style-type: none"> ・投資優遇地域の成長 ・製造業とサービス業 ・情報ネットワーク ・環境 |
| イノベーション 推進 | 2011-2020 (2030年まで 延びる可能性 あり) | <ul style="list-style-type: none"> ・投資推進 ・技術に基づいた活動 ・科学技術の振興 ・有能な人材の探求 | <ul style="list-style-type: none"> ・ハイテク／高付加価値の製造業およびサービス業 ・多国籍企業のハイテク生産の要求 ・R&D活動 ・環境 |

出所：Government of Dubai Department of Economic Development, *op.cit.*, p.74.

ていないとして要素推進の段階にとどまっている，と定義した⁵⁰⁾。ドバイの場合，DICを設立し，IT産業の育成に努めているが，その主体は外国企業であり，かつIT技術者も外国人が主流である。ドバイはDICを設立し，「場」を提供しているにすぎない。そういった観点からは，たとえDICなどがいかに多くの企業の進出に成功したとしても，それらの多くが外国企業である以上は，ポーターのいう「投資段階」から「イノベーション段階」への発展はきわめて難しいであろう⁵¹⁾。もちろん，シンガポールなどと同様に，「要素段階」にとどまっていたとしても経済的発展の成果を享受できることはいうまでもない。

ポーター理論に直接のつとった発展は無理だとしても，ドバイは今後，「投資段階」的発展，「イノベーション段階」的発展を目指し，経済のIT化，ハイテク化を進めていくであろう。その中心となるのがDICである。もっとも，そのDICを中心とした開発にかんしてある日系

50) ポーター，前掲書，228-229ページ。

51) ポーターは「諸段階を移行する過程は，多くの経路をとり得るし，けっして単一の発展があるのではない」と指摘し，必ずしもドバイが目指すような「要素 投資 イノベーション」のような過程を踏むものではないとしている。（ポーター，前掲書，224ページ。）

企業関係者は「DICはソフト産業でやっていこうとしているが、それだけで国として生きていけるのか。ハードがあってこそソフトではないか」と製造業がほとんど育成されていない現状の限界を指摘したうえで、「ドバイのIT産業は外国人がやっている。外国人なら技術だけを持って逃げてしまうこともある。地元の人々の人材育成の必要がある」と教育の重要性を唱えた。確かに、最近は変化の兆しがみられるとはいえ、UAE・ドバイでは高等教育の機会が限られ、また多くが文科系に進む傾向がある。高度化を志向するドバイには技術系の人材育成が必要であり、そうした人材が自国で育成できるようになってこそ、安定的な産業の高度化が達成されるはずである。DICなどのいわゆる「ハコモノ」は完成した。そうなれば、とりわけ技術系の人材開発が、ドバイの目指す産業高度化への次なる課題といえる。

さて、これまでみてきたように、ドバイはJAFZにはじまり、DAFZ、DIC、DMC、DIFCとドバイは相次いでフリーゾーンを設立してきた。こうした「フリーゾーン現象」をどのようにとらえるべきであろうか。まず、ドバイにおけるフリーゾーンの存在意義は前述の大野が指摘するように、「外部にあるべき世界を内に取り込みつつも、それを内部には消化せずに『括弧つきの外部=擬製としての外部』としてとどめる試み」⁵²⁾であるといえよう。つまり、中東・湾岸地域というイスラーム圏への、政治・経済・文化的に異なる世界からのビジネス・アクセスには様々な困難が付きまとう。そうしたアクセスのためにドバイは「内なる外」として、欧米流のビジネス・スタイルを貫くことができるフリーゾーンを設立し、「差異」の存在を前提とした発展を遂げてきたのである。この点は、大野の分析対象となっているJAFZにとどまらず、DICやDMC、DIFCなど近年設立された、新しいフリーゾーンにも往々として当てはまる。たとえば、UAEでは反イスラームなどの有害情報を防ぐ観点から、インターネットへは国営通信会社エティサラット(Etisalat)の通信網を使用してしか接続できず、情報の選別(フィルタリング)を行っている。DICではこのような規制は一切なく、自由にインターネット網に接続できるようになっている。メディア分野のDMCや金融分野のDIFCにおいても、イスラーム圏であり湾岸王制諸国たるUAEの規制を受けることはない。

では、フリーゾーンに「内なる外」としての存在理由があるとすれば、JAFZにとどまらず、DICなど多くの新しいフリーゾーンを設立する根拠とは何であろうか。まず、JAFZは再輸出の拠点としての役割を果たしている。再輸出先としてはイランなどが多く、これまでは様々な規制などが存在し、製品の生産国から直接アクセスすることが難しかった。そこでドバイを経由した「間接輸出」が行われていたことは先に触れた。しかし、近年では、市場となる国自身の政策の変化によって、生産国からドバイを経由せずに直接アクセスすることが可能となってきている。グローバル化の進展はこうした傾向をさらに強める可能性がある。さらに、UAE

52) 大野, 前掲書, 142ページ。

自身もグローバル化の波に逆らうことはできず、WTO 加盟を果たした結果、実質的なフリーゾーンの内と外の差異であったローカル・スポンサー制を数年のうちに廃止しなければならない。ドバイの地域的物流の拠点としての地位は容易に動かざるものと考えられるが、実際に見られる企業の物流戦略の変化は、ドバイ政府に物流以外の産業振興の必要性を痛感させた。そこでドバイは次なる育成すべき産業として、IT 産業や金融などを選んだのである。その際、やはり外国企業の進出に依拠するという事情から、「内なる外」=フリーゾーンという形態で産業育成を行うことになった。

ここまで多種多様なフリーゾーンが設立されてくると、ドバイにおいて新規に企業を設立する際にはフリーゾーンに設立すること自体が一般的になってくる。そうした状況の下では、フリーゾーンはあくまで「タテマエ」にすぎなくなり、「内なる外」=「偽装された国民経済」⁵³⁾、換言すれば「ドバイのフリーゾーン化」にこそその存在意義を求めるものということさえできる。

ところで、これまでのドバイにおける開発の資金源となってきた石油収入であるが、今後 20 年ほどでドバイの石油は枯渇するといわれており、政府は前述のように 2010 年までに石油依存の経済体質からの脱却を意図している。ドバイは様々なフリーゾーンを設立し、欧米やアジアの多国籍企業をはじめ多くの企業の誘致に成功している。ドバイにはフリーゾーンに限らず、法人税や所得税は存在しない。しかし、石油経済からの脱却は、すなわち税を財源とした経済・財政構造への転換を意味することにもなる。およそ 20 年後には石油の枯渇が指摘されており、遅かれ早かれ、税の導入は避けられないだろう。フリーゾーンでは、税が導入された場合でも一定期間については免税保証を規定しているが、その期間を経過した後は、課税対象になることはほぼ間違いない⁵⁴⁾。

しかし、これまでに従来からの中東・湾岸地域の物流の拠点としての地位を JAFZ によって確実なものとし、さらには IT や金融といった分野でもフリーゾーンの育成により同地域における拠点としての機能を発揮しつつある。加えて、観光産業、とりわけ MICE 分野の育成に尽力しており、既存のフリーゾーンの諸機能との相乗によって、「中東のビジネス拠点」としての地位は揺らぎないものとなりつつある。たとえ税が導入されたとしても、こうして築き上げたドバイの地位は容易には変化しないだろうし、企業としても、税の導入によって「ビジネス拠点」のドバイから即撤退ということはよほどのことがない限りはないだろうと思われる。つまり、ドバイは中東における魅力的なビジネス都市を石油収入によって創造することによって、

53) 中村雅秀『開発と世界経済』ミネルヴァ書房、2000 年、163 ページ。

54) なお、JAFZ の場合、15 年の免税保証経過後に 1 回の更新が可能であるが、その後はどうなるかという点にかんして、DTCM 東京事務所からは「(1 回に限らず)ずっと更新されるだろう。とりあえず、先が見えるところで 15 年と設定している」とのコメントを頂いた。(1999 年 9 月、DTCM 東京事務所言)

租税導入への布石を打ってきたとも考えられる。そのように考えると、脱石油経済をにらみ、石油収入をフリーゾーンなどの整備に投入してきたドバイの開発戦略は、たとえ製造業の育成が思い描いたようにいかなかったとしても、成功の方向に向かいつつあるのではないだろうか。ドバイの開発戦略の完全な成否の結果はここ20年のうちに見出されるであろう。

結びにかえて

本稿では、ドバイの開発戦略を、フリーゾーンを中心に検討してきた。ドバイのフリーゾーンの先駆けとなったJAFZは2001年末には2000社を超える企業が進出し、中東・湾岸地域の物流の拠点として確固たる地位を築いている。他方、ドバイにも押し寄せるグローバル化の波は企業の物流戦略の変化を促し、物流の拠点としてのJAFZのあり方を見直すべき時期にさしかかっている。そうしたこともあり、ドバイでは1990年代後半以降、IT産業やメディア産業、金融など物流以外の新たな分野のフリーゾーン設立が相次いだ。また物流についてもJAFZの海運分野以外に、航空貨物や建設重機、金取引などの分野のフリーゾーンが新たに設立されている。いうなれば、フリーゾーンの「専門化」が進んでいると同時に、ドバイの主要産業がフリーゾーンで網羅されつつある状態＝「ドバイのフリーゾーン化」である。設立から間もないこともあり、その成否は早急に断定することはできないものの、経済のグローバル化の進展や時代の変化に対応し、さらに「常に時代の先取り」を目指すドバイの開発戦略は、サウジアラビアなど石油収入に依存した旧来の湾岸諸国のそれとは明らかに異なる。ドバイの場合、脱石油経済を志向し、そのために「内なる外」としてのフリーゾーンを整備して、企業の誘致を図り、地域のビジネス拠点として確立させる。そうした拠点の地位を確立してしまえば、脱石油経済を志す以上避けることのできない課税についても、スムーズとはいかないまでも、何とか導入にこぎつけることができるとの皮算用があるものと思慮されよう。

先に「ドバイのフリーゾーン化」と表現したが、これほどまでにフリーゾーンが増加すると、その国民経済規模からすると分野の重複が見られるようになってくる。一例を挙げると、DAFZとDIC、またDAFZとDMCCなどは重複する産業分野を対象としている。ドバイ全体としての発展には貢献しようが、各々のフリーゾーンの発展にとっては障害にならないとも言い切れない。また、ドバイのフリーゾーン開発の成功に触発されて、他のUAE内の首長国や湾岸諸国でもフリーゾーンを整備しようとの動きが出てきた。それらとドバイとの「競合」の問題も露見しつつある。湾岸諸国の経済開発の方図としてドバイが提起したフリーゾーンという選択肢は他国に大きな影響を与えた。残念ながら紙幅の関係上、本稿ではそうした課題にまでは立ち入ることができなかった。今後の課題としたい。