

研 究

湾岸首長諸国の経済開発戦略

UAE, バハレーン, カタル, オマーンを中心として

細 井 長

目 次

- はじめに
- 第 1 章 経済の現況
- 第 2 章 湾岸に広がるフリーゾーン
- 第 3 章 新規産業育成への取り組み
- 結び

は じ め に

本稿の目的は、アラブ首長国連邦(United Arab Emirates, UAE)、バハレーン、カタル、オマーンの湾岸 4 カ国を中心に、その非石油産業育成の取り組みと、それを通じた国民経済の世界経済への統合過程の考察を行うことにある。

これら 4 カ国 UAE は 7 つの首長国で構成されている連邦国家であるため、この点を考慮すると 10 カ国 は、オマーンを除き、1971 年にイギリスのスエズ以東からの撤退をうけて独立国家となった。それ以降、石油埋蔵量や人口などの条件によって、各国独自の経済開発戦略が採られている。中東湾岸諸国にあって、サウジアラビアやクウェートなどとは異なる異彩を放った開発戦略を採用したのが、大規模なフリー・トレード・ゾーンの整備を進め外資導入を積極的に進めた UAE のドバイ首長国であり、アルミニウム精錬と国際金融市場整備を進めたバハレーンである。両国は湾岸産油国の「非石油」産業育成の成功例として引き合いに出されることが多い。

前回、筆者はドバイの経済開発戦略について考察を試みた¹⁾。近年、ドバイにおける経済発展・産業振興の成功に触発され、湾岸各国にフリーゾーン整備の計画が相次いで打ち出されるようになった。そこで、今回は湾岸各国に拡大する「フリーゾーン現象」を、各国における開発戦略の文脈のひとつとしてとらえ、その問題点や課題などを考察していく。また、フリーゾーン以外にも、各国の実情に応じた開発計画が策定されている。そのような計画が、今後の湾岸地域の発展にもたらす影響や意義についても検討することとする。

1) 拙稿「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」『立命館経営学』第 41 巻第 5 号, 2003 年 1 月。

第1章 経済の現況

最初に、今回取り上げる4カ国の経済の現況についてまとめていこう。いずれも産油国ではあるが、豊富な埋蔵量をもつ大産油国のUAE・アブダビ首長国、遠からず石油資源の枯渇が指摘されているバハレーンなどのように、経済開発の歴史や保有する石油資源量、人口などの要因により、経済力の差が発生しており、「産油国」と一括りすることはまずもってできない。

アラブ首長国連邦(UAE)

UAEはアブダビ(Abu Dhabi)、ドバイ(Dubai)、シャルジャ(Sharjah)、アジュマン(Ajman)、ウム・アル・カイワイン(Umm Al Qaiwain)、ラス・アル・ハイマ(Ras Al Khaimah)、フジャイラ(Fujairah)の7つの首長国から構成されている。経済的事項については、連邦政府の果たす役割はきわめて限られており、憲法第120条において、連邦財政や連邦債、通貨発行や連邦間にまたがるインフラ整備、教育や公衆衛生などが規定されているにすぎない。同条の規定以外の経済的事項、とりわけ本稿が取り上げる工業化や産業政策については各首長国の管轄事項となる。また、憲法第23条は「各首長国における天然資源及び富は、当該首長国の公共財産とする。社会は、国民経済のために当該天然資源及び富の保護及び適正な開発につき責任を負うものとする」と定め、石油資源の帰属と収入は各首長国に属すると言明している²⁾。各首長国は連邦政府に応分の分担金を拠出することになっているが、実質は、連邦最大の産油国であるアブダビがそのほとんどを支出し、逆にドバイおよびシャルジャを除く経済規模が脆弱な北部4首長国に、その首長国財政を支えるためにアブダビから援助がなされている。

以上のように、UAEの経済政策は各首長国単位で行われており、経済の現況もUAEという枠組みを尊重しつつも、各首長国、とりわけ前稿で考察したドバイを除いて大きな経済力をもつアブダビとシャルジャを中心に分析していくこととする。

まず、表1にみるように各首長国の人口を比較すると、アブダビ、ドバイ、シャルジャの3首長国で総人口の8割以上を占めている。ちなみに、UAEの総人口の4分の3程度が外国人(外国人労働者)である。当然、経済活動が盛んなこれら3首長国には多くの外国人人口が集中していることになる。表2では、首長国別のGDP(国内総生産)の割合を掲げたが、アブダビはUAEにおけるGDPの6割を生み出している点が注目されよう。これは、UAEの石油生産のほとんどがアブダビで行われていることによるものであり、「産油国」としてのUAEは

2) UAE憲法の条文は 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、273-289ページ、を参照。なお、1971年のUAE成立時に定められた「暫定」憲法が、1996年に恒久憲法に改められている。

表1 首長国別人口（2000年） 単位：万人

首長国	人口数	割合
アブダビ	126.6	39%
ドバイ	95.2	29%
シャルジャ	52.9	16%
アジュマン	17.9	6%
UAK	4.9	1%
RAK	17.2	6%
フジャイラ	10.0	3%
計	324.7	100%

UAK：ウンム・アル・カイワイン，RAK：ラス・アル・ハイマ
出所：UAE Central Bank, *Annual Report 2001*, p.19.

表2 首長国別 GDP 構成比（2000年，調整値）

首長国	GDP (億 DH)	割合
アブダビ	1596.24	61.9%
ドバイ	623.35	24.2%
シャルジャ	213.80	8.3%
アジュマン	40.06	1.5%
UAQ	14.05	0.5%
RAK	59.40	2.3%
フジャイラ	32.89	1.3%
計	2579.79	100%

UAK：ウンム・アル・カイワイン，RAK：ラス・アル・ハイマ
1 ディルハム(DH) = \$3.67

出所：UAE Ministry of Planning ホームページ(<http://www.uae.gov.ae/mop/>)
(2003年6月16日ダウンロード)

実質的にはアブダビ首長国のことを指しているといっても過言ではない。表3,4,5によって、産油国アブダビの姿をさらに詳しくみていくこととする。表3では、UAEの石油・天然ガスの諸指標を掲げているが、UAEの原油の確認埋蔵量は987億バレルと、世界の埋蔵量の約1割を占めており、現在の確認埋蔵量で、かつ、現在の水準のまま生産した場合に残り何年生産が可能かを示すR/P ratioは100年を超えている。この数値は世界中の産油国の中でももっとも高い国のひとつであり³⁾、石油資源はきわめて豊富に存在している。UAEの石油生産量はアブダビ単独で9割を占めており、アブダビ以外で石油生産が行われているドバイ、シャルジャ、ラス・アル・ハイマの各首長国あわせて1割程度を生産しているにすぎない。しかも、ドバイ

3) BP Statistical Review of World Energy 2003によると、2002年末のR/P ratioが100年を超えているのは、イラク、クウェート、UAEの3カ国のみである。中東全体では92年となっている。

表 3 UAE 石油, ガス諸指標 (2000 年)

原油確認埋蔵量	987 億バレル (全世界の 9.3%)
R/P ratio (可採年数)	100 年以上
天然ガス確認埋蔵量	6.01 兆m ³ (全世界の 3.9%)
原油生産量	212 万バレル/日
アブダビ	191 万バレル/日 (90%)
ドバイ他	21 万バレル/日 (10%)
天然ガス生産量	398 億m ³
石油輸出額 (含天然ガス, 製品)	261 億米ドル

注)生産量などは,統計の取り方によって各機関のデータが異なる。ここでは,原油生産量は EIU,石油輸出額は OPEC,その他は BP の数値を掲げた。

出所: BP Statistical Review of World Energy 2001, OPEC Annual Statistical Bulletin 2001, EIU Country Profile 2001 United Arab Emirates.

表 4 各首長国の GDP に占める石油部門の割合 1997 年 (単位: %)

アブダビ	ドバイ	シャルジャ	RAK	UAE
43.72	12.15	7.48	1.3	29.63

出所: Tawfik Al Sadik, Ali, "Evolution and Performance of the UAE Economy 1972-1998", In Al Abed, Ibrahim and Peter Hellyer eds., *United Arab Emirates a new perspective*, Trident Press, 2001, p.204.

表 5 アブダビ首長国の石油生産と石油輸出 (単位: 万バレル)

	生産量		輸出量	
	総生産量	日量平均	総輸出量	日量平均
1992	73,200	200.0	65,700	179.5
1993	69,350	190.0	60,225	165.0
1994	65,900	180.5	57,670	158.0
1995	65,261	178.8	57,232	156.8
1996	67,307	183.9	59,219	161.8
1997	69,715	191.0	61,320	168.0
1998	72,270	198.0	64,058	175.5
1999	68,620	188.0	60,919	166.9

1995 年以降は推定値。

出所: Abu Dhabi Chamber of Commerce & Industry ホームページ

(http://www.adcci.gov.ae:90/public/abudhabi_economy/index.htm)(2003 年 5 月 30 日ダウンロード)。

など他の首長国では,埋蔵量もさほど多くなく,近い将来に石油資源が枯渇することが見込まれている。表 4 では,各首長国および UAE の GDP に占める石油部門の割合を示した。この表からは,アブダビの GDP の半分近くが石油部門から生み出されており,他の産油首長国と比べて非常に高い割合であることが読み取れる。また,表 5 より,アブダビでは石油輸出国機構 (Organization of Petroleum Exporting Countries, OPEC) の生産割当によって上下するものの,

日量 150～200 万バレルの石油が生産されている。その大半が輸出され、アブダビ原油の最大の輸出仕向国が日本である⁴⁾。以上、UAE の石油生産におけるアブダビの圧倒的優位性とその重要性、さらに付け加えるならばアブダビ経済の石油への高い依存性が理解できよう。

アブダビにおける石油開発の歴史⁵⁾は、第2次世界大戦前の1939年までさかのぼることができる。同年、アブダビは、イラク石油（Iraq Petroleum Company, IPC）の子会社であり、現在のBP、シェル（Shell）、トタル（Total）、エクソン・モービル（Exxon Mobil）など数社の石油メジャーズを含む合弁会社トゥールシャル・コースト石油開発会社（Petroleum Development Company (Trucial Coast)）⁶⁾と75年間のコンセッション（Concession）契約⁷⁾を結んだ。第2次世界大戦中は、アブダビの石油開発は一時、棚上げ状態にあったが、戦後の1953年、ダーシー石油（D'Arcy Oil Company）が、アブダビの海上の石油利権を得、2年後に同社は、現在のBPとトタルが共同所有するアブダビ海洋鉱区会社（Abu Dhabi Marine Areas, ADMA）に利権を譲渡した。1958年にADMAはウナム・シャイフ（Umm Shaif）で商業ベースに耐えうる油田を初めて発見し、1962年に石油輸出を開始した。

一方、1958年にトゥールシャル・コースト石油開発会社が陸上のパーブ（Bab）油田を発見、1962年にはUAE最大のブー・ハサ（Bu Hasa）油田を発見し、同社はアブダビ石油会社（Abu Dhabi Petroleum Company, ADPC）に改称した。以後、アブダビの石油開発には、上述の石油メジャーズの他、日本企業も関与するようになる。

1971年のUAE結成（独立）後、アブダビは、同首長国の石油・ガス産業のすべての面を運営・管理するアブダビ国営石油会社（Abu Dhabi National Oil Company, ADNOC）を設立し、ADPC、ADMAの25%の株式を取得した。ADNOCは1973年に、ADPC、ADMAの保有比率を60%にまで高めた。当時は、第1次石油危機の時期であり、サウジアラビアなどでは操業石油会社の完全国有化がなされた時期であったが、アブダビは生産分与方式（Production Sharing Contract）を取り入れ、外国石油会社を同国にとどめる手段を採用した。今日、日本やフランス、英国、米国などの石油会社が40%の保有比率を上限に、アブダビの石油開発に参加している。

4) 2000年のデータでは、アブダビが輸出する石油の約6割が日本向けである。

5) 以下、アブダビの石油政策までの箇所は、Butt, Gerald, "Oil and Gas in the UAE", In Al Abed, Ibrahim and Peter Hellyer eds., *United Arab Emirates a new perspective*, Trident Press, 2001, pp.232-237. また、UAE結成までのアブダビの石油開発については当時のアブダビ石油鉱工業省大臣が著した、マナ・ビン・サイード・アル・オタイバ『アブダビの経済 過去と現在』東京銀行ペイルート駐在員事務所、1972年、91-124ページ、が詳しい。

6) 同社は1936年にイギリスで設立されている。

7) 国家を相手とする利権契約のこと。浜渦哲雄は、「国際石油会社はコンセッション契約によって、石油の探鉱・開発投資、産油量、原油・製品の販売価格等石油産業に関わる一切の決定権を付与されていたので、コンセッション契約は産油国における石油開発方式のみならず国際石油産業のフレームワークを作り上げた」と指摘している（浜渦哲雄『増補国際石油産業論』日本経済評論社、1994年、4ページ。）。

メジャーズを含む外国石油会社が参入することにより、最新の技術導入が容易になるというメリットがある。

1977年に海上油田操業会社のADMAはアブダビ海上操業会社(Abu Dhabi Marine Operating Company, ADMA-OPCO)に改称、翌1978年にはADPCの陸上油田操業を引き継ぐ会社としてアブダビ陸上操業会社(Abu Dhabi Company for Onshore Oil Corporation, ADCO)が設立された。ADMA-OPCO, ADCOの両社はアブダビの石油生産の9割をも占める主要生産会社となっている。

石油精製については、1976年にウム・ナール(Umm al-Nar)に石油精製プラントが設立され、さらに1981年には、ルワイス(Ruwais)に大規模なプラントが設立されている。ルワイスは現在、アブダビの石油精製、石油化学工業の中心都市となっている。これら石油精製プラントは当初、ADNOCが運営していたが、1999年以降、ADNOCの組織改編に伴い、ADNOC完全子会社アブダビ石油精製会社(Abu Dhabi Oil Refining Company, TAKREER)によって運営されている。また、ADNOCはパキスタンや韓国などの石油精製会社に出資を行うなど、海外進出も行っている。

アブダビの石油政策⁸⁾については、1988年に最高石油評議会(Supreme Petroleum Council, SPC)が設置され、議長にはハリファ(Sheikh Khalifa bin Zayed Al Nahyan)皇太子が就任している。同評議会はアブダビにおける石油政策にかんする管轄権と同時にADNOCの経営責任も有している。

次に、アブダビの天然ガス開発の状況について簡単に触れておこう。UAEのアブダビは、1977年にOPEC諸国としては初めて天然ガス輸出を開始した国である。アブダビにはアブダビ・ガス液化会社(Abu Dhabi Gas Liquefaction Company, ADGAS)とアブダビ・ガス工業会社(Abu Dhabi Gas Industries Ltd, GASCO)の2つの天然ガス液化会社が存在する。

ADGASは1977年に、石油積み出し基地のあるダス(Das)島に、随伴ガスを用いての液化天然ガス(liquefied natural gas, LNG)プラントを設け、東京電力とLNGの長期売買契約を結んでいる。その後、ダス島のプラントは日本側の需要増大に応える形で増強され、さらに液化石油ガス(liquefied petroleum gas, LPG)⁹⁾なども生産するようになった。LNGの長期売買契約は日本の他にインドとも結んでおり、さらに、短期供給契約は韓国やスペインなどの会社とも締結している。GASCOはルワイスにガス・プラントを有し、1982年から生産・輸出を開始している。

8) アブダビは1967年にOPECに加盟しており、OPECを中心とする国際石油産業の場におけるUAEの石油政策は、アブダビの石油政策に事実上等しい。

9) LPガスとも呼ばれる。プロパンやブタンのことを指す。

また、天然ガスについては、UAE 国内で相当量の需要も存在する。発電施設や淡水化プラントが天然ガスを用いているためである。電気や水は、人口の急激な増加にともなってその需要も増加しており、同時に天然ガスの需要も増加している。ドバイにおいて発電・淡水化用の天然ガスが不足しているため、1998年にアブダビから供給を受ける契約を締結するなど、アブダビは他首長国への天然ガス供給を行っている。

以上がアブダビの主要産業である、石油・天然ガス生産の概要と発展の流れである。アブダビの石油産業の特徴をいくつか指摘するとしたならば、サウジアラビアなどと異なり外国資本を残留させてきた点がまず指摘できる。これは外国資本（＝メジャーズ）の資本と技術力を利用できるということであり、アブダビの石油生産の競争力を維持・発展させるためにも重要な要素である。また、これにかんして、アブダビと日本のつながりが依然として強固である点も指摘できよう。サウジアラビアとクウェートにおけるアラビア石油が利権を失い、両国から撤退してしまった事例とは対照的ともいえる。

アブダビは、豊富な石油資源を背景に、先に触れたように石油に「依存」している状態であり、工業化も石油・天然ガスに関連したものが中心である。それゆえ貿易に占める石油の比率が圧倒的であり、その輸出先のトップは日本である。しかし、石油を除いた貿易活動はあまり活発ではなく、ドバイの後塵を拝している状態である。湾岸諸国の貿易活動の特徴のひとつといえる再輸出にかんし、ドバイと比較してみると、ドバイの再輸出先トップはアブダビと同様、イランであるが、ドバイは30億ディルハム（1999年）近いのに対し、アブダビは4億ディルハム程度と圧倒的な開きがある。その他の相手国にかんしても同様に、金額に大きな差がみられる。もっとも、相手国についてはドバイと同様、イランや中東諸国、インド亜大陸が多いという傾向は変わらない（表6）。

表6 アブダビの再輸出先上位10カ国
（2000年、石油を除く、単位：100万DH）

	国名	金額
1	イラン	365
2	サウジアラビア	184
3	カタール	116
4	インド	64
5	リビア	44
6	エジプト	37
7	クウェート	30
8	シンガポール	30
9	フランス	24
10	パキスタン	24

10万DHの位を四捨五入

出所：表5と同

アブダビとドバイに次ぐ規模であるシャルジャもまた石油を産出する首長国である。シャルジャは日量 6000 バレル程度の石油を生産し、主要な油田としては海上油田のムバラク (Mubarak) 油田が挙げられる。同油田はイランとの領土問題を抱えている地域に隣接するため、シャルジャが利権を有しているにもかかわらず、イランと石油収入を分配している。同様に、シャルジャ側の収入の 2 割をウンム・アル・カイワイン、1 割をアジュマンに分配している。シャルジャの石油産業は、石油よりも天然ガスとコンデンセート¹⁰⁾が中心となっている。こうしたシャルジャの石油政策は 1972 年以来、シャルジャ石油鉱物省 (Sharjah Department of Petroleum and Minerals) が担ってきたが、1999 年にスルタン (Sheikh Sultan bin Muhanmadal Qasimi) 首長が石油会議 (Sharjah Petroleum Council) を設立し、石油政策全般を執り行っている¹¹⁾。UAE 経済において、シャルジャ経済が特徴的な位置を占めている点は、工業 軽工業がその中心であるが の集積地という点である。UAE の工業事業所の 45% がシャルジャで生産活動を行っている。シャルジャにおける工業生産でもっとも多いのが化学製品(約 18%)で、以下、金属(約 17%)、非金属(約 13%)と続く¹²⁾。また、後述するが、シャルジャではフリー・トレード・ゾーンの整備に力を入れており、貿易活動も規模は小さいながら行われている。さしあたり、再輸出をみてみると(表7)、アブダビよりはその規模は大きい。再輸出の相手国・

表7 シャルジャの再輸出先上位 10 カ国
(2000年, 単位: 100万 DH)

	国名	金額
1	サウジアラビア	221
2	パキスタン	172
3	インド	162
4	マレーシア	153
5	香港	149
6	イラン	119
7	エジプト	118
8	クウェート	116
9	カタール	104
10	アラブ首長国連邦	85

首長国間の移動など税関が把握できない取引もあり、数値は厳密ではない。10万 DH の位を四捨五入。

出所: Sharjah Chamber of Commerce & Industry ホームページ(<http://www.sharjah.gov.ae/>) (2003年5月30日ダウンロード)。

10) コンデンセートとは、天然ガスの採取・精製の過程で得られる常温・常圧で液体の炭化水素のことをいう。多くが石油化学原料に用いられる。

11) Butt, *op.cit.*, p.238.

12) Gulf News (Web Edition), October 15, 2001.

地域は、ドバイやアブダビとほとんど違いがない。

アジュマン、ウムム・アル・カイワイン、ラス・アル・ハイマ、フジャイラの4首長国は取り立てて大きな産業もなく、アブダビからの財政援助が行われ、事実上、経済的にはアブダビに従属している状態にある。ラス・アル・ハイマではかつて石油生産が行われていたが、現在は少量のコンデンセートを生産するのみであり、残りの3首長国では石油は発見されていない。なお、これらの首長国では製造業としてセメントなどの産業資材製造が相対的に大きな産業である。オイルブームの時代に、道路や建物などの建設ラッシュが起こったが、かつてのUAEはこうした建設資材すら輸入に頼っていた。その輸入代替としてセメント産業などが育成されたという背景がある。

バハレーン

バハレーンは、アラビア湾に浮かぶ33の島から構成されている国である。面積は約711 km²、人口は2001年のセンサスの値で約65万人である¹³⁾。

バハレーンでは、1931年にソーカル(Standard Oil Co. (California)、後のシェブロン)が、アワリ(awali)油田を発見、1933年に日本へ向けて輸出したのを皮切りに国際石油市場に参入した。1936年には、石油の採掘と精製を行うバハレーン石油会社(Bahrain Petroleum Co., BAPCO)が設立されている。当時、バハレーンやサウジアラビア東部などでは、イラクやイランとの地質構造の違いから石油は出ないといわれていた。このバハレーンにおける石油発見により、同様の地質構造をもつサウジアラビアでの巨大油田の発見につながるようになった。しかし、アワリ油田の発見以降、現在に至るまで商業ベースにのる油田は発見されておらず、また、同油田は埋蔵量も小さく、同油田の石油収入を活用しながらバハレーンは、できるだけ石油に依存しない経済構造の構築に努めてきた。アンソニー・ Sampson (Sampson, Anthony) 曰く、バハレーンは「今日に至るもバレーンはなお、石油よりもむしろ貿易・金融の中心地であり、石油史においてバレーンが真に重要な意味をもつのは、海上20マイルをへだてたサウジアラビア本土への飛び石としてであった」¹⁴⁾のである。現在、バハレーンの石油生産量は表8でみるように僅少であり、サウジアラビアからパイプラインで送られてくる原油を精製するために、湾岸諸国ではきわめて珍しい石油輸入が行われている¹⁵⁾。

13) バハレーン人が約24.5万人(37.6%)、非バハレーン人が約40.5万人(62.4%)である。

14) Sampson, Anthony, *The Seven Sisters: The Great Oil Companies and the World They Made*, Hodder and Stoughton, 1975. (大原進・青木栄一訳『セブン・シスターズ』日本経済新聞社, 1976年, 103-104ページ。)

15) バハレーンはOPECには加盟していないが、アラブ石油輸出国機構(Organization of Arab Petroleum Exporting Countries, OAPEC)には加盟している。

表 8 バハレーンの石油諸指標 (2001 年, 年末)

石油埋蔵量	1 億バレル
天然ガス埋蔵量 *	920 億 m ³
石油生産量 *	23.4 万バレル/日
天然ガス生産量 *	118 億 m ³
石油精製能力	26.5 万バレル/日
石油精製製品生産量	26.6 万バレル/日
石油輸出量 †	1,000 バレル/日
石油製品輸出量 †	24.4 万バレル/日
石油輸入量 †	22 万バレル/日

* : 推定値, † : 2000 年の値。

出所 : OAPPEC Annual Statistical Report 2002

表 9 バハレーンの GDP (2000 年)

名目 GDP	29 億 9693 万バハレーン・ディナール(BD)
実質 GDP	26 億 0326 万 BD
GDP 構成比 石油 : 非石油 = 8.3 億 BD : 21.6 億 BD	
= 27.9% : 72.1% (名目)	

経済活動別 GDP (名目)

セクター	万 BD	割合
農業・漁業	2209	0.74%
石油・鉱業	8,4084	28.06%
製造業	3,4279	11.44%
電力・水道	4282	1.43%
建設	1,0701	3.57%
貿易	2,4069	8.03%
ホテル・レストラン	5963	1.99%
交通・通信	2,1096	7.04%
不動産	2,7297	9.11%
金融部門	6,4001	21.36%
(内 地元金融機関)	1,6756	5.59%
(内 外国金融機関)	3,4456	11.50%
(内 保険)	1,2789	4.27%

1BD = \$2.66

出所 : Bahrain Ministry of Finance & National Economy ホームページ

(http://www.mofne.gov.bh/) (2003 年 6 月 17 日ダウンロード)。

現在,バハレーンの経済構造は,GDP 構成比で石油と非石油の比率が 3 : 7 となっており(表 9),同国自体は少ない産油量であるが,サウジアラビアから輸入した原油の精製など,石油・鉱工業の重要性は依然として高い。少ない石油資源を背景に,1960 年代半ば以降に進めてきた

バハレーンにおける非石油経済構築の方向性は主として、石油化学やアルミニウムなどの工業部門と貿易や金融などのサービス部門の2つであった。

まず、工業部門では、アルミニウム産業の発展が指摘できる。1968年にアルミニウム・バハレーン（Aluminium Bahrain, ALBA）を設立し、割安な石油、ガス資源および労働力を活用してアルミニウム精錬を行うというものであった。しかし、1972年に生産を開始した時期は、第1次石油危機と重なり、世界のアルミニウム市場の相場が下落し始めたのみならず、現地労働者や外国人労働者のコストが急上昇し、苦しい滑り出しとなった¹⁶⁾。現在では、表10のように順調に生産量・輸出量を伸ばし、工場の拡張も重ねられ、バハレーンのGDPの約3割を生み出す同国の重要な産業にまで成長している¹⁷⁾。ALBAはドバイのドバイ・アルミニウム（Dubai Aluminium, DUBAL）とならんで、バハレーンのみならず、湾岸諸国における工業化の成功例のひとつとして語られるまでになった。

次にサービス産業であるが、貿易、とくに湾岸諸国における貿易活動の特徴のひとつである再輸出については表11にみるように、アラブ諸国向けが約74%、その内訳としてUAEとサウジアラビアが大半を占めている¹⁸⁾。ドバイやアブダビとは異なり、イランやインド亜大陸（表11ではアジアに計上されている）の割合の少なさが、バハレーンの再輸出先の特徴といえる。また、バハレーンの産業で石油業と並ぶ主要産業が金融業である。貿易業は、古くからのバハレーンの主要産業であったが、1958年、ドバイでラシード（Rashid）首長が即位した後、商業活動を重視した経済政策を矢継ぎ早に打ち出し、次第に交易の中心はドバイに移っていった。そこでバハレーンが選択した政策は、金融産業の育成であり、国際金融センターを目指すための、1975年のオフショア・バンキング・ユニット（OBU）の設立であった。

この設立と発展の主要因としてレバノン内戦とオイル・ダラーの存在を指摘することができる。レバノン内戦以前、中東の金融センターとしてはバイルートがその役割を果たしてきたが、1975年に始まった内戦の影響でその機能が停止し、バハレーンはヨーロッパとアジアの中間地

表10 バハレーンのアルミニウム輸出量（単位：万トン）

年	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
輸出量	24.0	40.0	44.1	42.4	42.9	42.9	47.4	48.8	47.3	48.1

1993、1994年の数値には Bahrain Aluminium Extrusion 社(BALEXCO)の輸出量が含まれていない。

出所：Bahrain Government ホームページ(<http://www.bahrain.gov.ba/>) (2003年6月17日ダウンロード)。

16) Owen, Roger, and Pamuk, Sevket, *A History of Middle East Economies in the Twentieth Century*, I.B.Tauris, 1998, pp.217-218.

17) *MEED*, May 30, 2003, p.20.

18) UAE向けが1128万BDでアラブ向けの約50%、サウジアラビア向けが636万BDで同様に約28%を占めている。

表 11 バハレーンの貿易（2000 年，単位：万 BD）

地域	輸出	輸入	再輸出
アラブ	1,6546	1,6136	2277
西欧	5845	2,8282	175
東欧	46	420	1
アジア	2,3161	2,9132	180
アフリカ	578	372	4
北米	1,4264	8322	61
中南米	107	435	3
オセアニア	948	1,0005	9
その他	4	74	367
計	6,1477	9,7093	3077

出所：表 10 に同じ。

点という地の利や通信インフラなどの好条件が幸いし、容易にペイルートの地位に取って代わることができた。さらに重要な要因として、第 1 次石油危機を経て、対岸のサウジアラビアなどが莫大なオイル・ダラーの運用先を必要としたことなどから、バハレーンのオフショア市場はオイルブームに乗じて発展した。もっとも、サウジアラビアなどの余剰資金を吸収し、アラブ諸国に貸し付けることを基本的な業務としていたため、石油価格の影響、地域経済状況の影響を受けやすいという脆弱性も見受けられる。また、近年は IT の発達によって上述の地の利が薄れてきたほか、中東・湾岸地域のビジネス拠点としてのドバイの台頭という事態に直面し、OBU のあり方が問われはじめている。しかしながら、現在に至るも、OBU すなわち外国金融機関は、同国の GDP の 1 割あまりを生み出す（表 9）重要な産業となっている。

カタール

カタールはアラビア湾に突き出た半島の国で、面積は約 1 万 1000 km²、人口は約 60 万人（2001 年）である。

カタールの経済を支えているのは石油と天然ガスとあってよく、少ない人口を支えるのには十分すぎる埋蔵量を抱えている。とりわけ注目すべきは、ロシア、イランに次ぐ埋蔵量を有する天然ガスである（表 12）。

カタールの石油開発は第 2 次世界大戦前から始まった。1937 年にイラク石油傘下のカタール石油開発会社（Petroleum Development (Qatar) Limited）が、カタールで石油探鉱を開始し、1939 年にドハン（Dukhan）でカタール初の油田を発見した。大戦の影響で石油輸出は見合わせられたが、戦後の 1947 年、石油輸出が開始され、1949 年にドハン油田と石油積出港ウム・サイド（Umm Said）を結ぶパイプライン完成後、輸出が本格化した。カタール石油開発会社は 1953 年に、BP やシェルなどが資本参加するカタール石油（Qatar Petroleum Company, QPC）に改称し、

表 12 カタルの石油・天然ガス諸指標（2001年）

石油確認埋蔵量	152 億バレル（全世界の 1.4%）
石油 R/P ratio	55.5 年
石油生産量	78.3 万バレル/日（全世界の 1.0%）
天然ガス確認埋蔵量	14 兆 4000 億m ³ （全世界の 9.3%）
天然ガス R/P ratio	100 年以上
天然ガス生産量	325 億立方m ³ （全世界の 1.3%）
石油輸出額*	69.64 億ドル
石油精製能力	12 万バレル/日
石油製品輸出量	9 万バレル/日

*：2001年の値，推定値。

出所：BP Statistical Review of World Energy 2002, OPEC Annual Statistical Bulletin 2001, OAEPC Annual Statistical Report 2002.

陸上油田の開発や運営を行った。また、海上油田の開発は、シェル・カタル(Shell Companies Qatar, SCQ)が担った¹⁹⁾。独立後、カタルは石油産業の再編に乗り出し、1974年に国営のカタル総合石油会社(Qatar General Petroleum Corporation, QGPC)を設立、1974年にQPCとSCQの出資比率の6割を獲得し、さらに1976年にはQPC、翌1977年にはSCQを完全国有化した。その後、QGPCは2001年にカタル石油(Qatar Petroleum, QP)に改称して現在に至っている。

また、天然ガスは、先進国を中心とした次世代クリーン・エネルギーとしての確実な需要の伸長が見込まれ、単独のガス田としては世界最大のノース・フィールド(North Field)を有し、世界の確認埋蔵量の約1割を占めている同国はその供給者として世界中から期待されている(表12)。「近年、カタルはガス資源の生産の極大化に同国国民経済の将来がかかっていると認識している」²⁰⁾との指摘通り、カタルはカタル液化ガス会社(Qatar Liquefied Gas Company, Qatargas)とラスガス(RasGas)の2社を中心にLNGの生産・輸出を拡大させている。両社ともQPが資本の過半数を占めているものの、エクソン・モービルやトタルなどのメジャーに加え、日本の三井物産や伊藤忠商事などの商社なども経営参加している。LNGの輸出先としては日本と韓国を中心とする極東地域の他、最近ではインドへの輸出も増加している。

工業にかんしては、石油の下流部門が中心で、石油精製や石油化学工業が中心となっており、QPとの合併会社数社が生産を行っている。

19) El Mallakh, Ragaei, *Qatar: Energy & Development*, Croom Helm, 1985, pp.21-22.

20) Dew, Philip, "Oil, Gas and Petrochemicals", In Dew, Philip ed., *Doing Business with Qatar*, Kogan Page, 2002, p.12.

オマーン

オマーンはアラビア半島の南東にある国で、面積は約 30 万 km²、人口は約 250 万人(2001 年)である。

オマーンの石油開発の歴史は、他の湾岸諸国と同様、第 2 次世界大戦前までさかのぼる。1937 年にイラク石油傘下のペトロリアム・コンセッションズ・オマーン(Petroleum Concessions (Oman) Ltd)が南部のドハール(Dhofar)地方を除くオマーン全土の石油探鉱の利権を得た(1953年に別会社を設立し、ドハール地方の利権も得た)。石油は1964年まで発見されず、石油生産が開始されたのは1967年のことであった。当時、オマーンでは、サイド(Sultan Said Bin Taymur)国王が西洋化を嫌って鎖国状態にあり、経済社会開発もまた、石油生産が始まっていた近隣諸国と比してきわめて遅れた状態にあった。1970年に、現カブース(Sultan Qaboos bin Said al Said)国王が宮廷革命で父サイド国王を退位させ、国王に即位後、石油収入を活用して急速に経済社会開発が進められた。石油生産は、政府が60%、ロイヤル・ダッチ・シェルが34%の出資比率で、1967年に設立されたオマーン石油開発(Petroleum Development Oman, PDO)が行っており、オマーンが生産する石油の9割以上は同社が生産している。なお、シェルの所有比率は34%であるが、PDOは経営マネジメントや技術などをシェルに強く依存している。

オマーンの油田地帯は大きく分けて北部地域と南部地域に分けられる。石油を採掘する際、自噴する油田でない限りは水を注入し、圧力を高めて石油を噴出させるのだが、北部の油田地帯では生産を維持・拡大するために年々、注入すべき水の使用量が増加傾向にあり、今後10年(2012年)で現在の倍である日量70万m³の水が必要になるという。かたや、南部の油田地帯では石油とともに生産される水が増加しており、現在の日量70万m³から、2013年には日量100万m³を超える水が生産されると推測されている。PDOはこのジレンマに対処するために、南部で生産された水を北部に運ぶパイプライン建設の調査を行っている²¹⁾。また、天然ガスについては、1980年代半ばから本格的に生産・輸出が開始されているが、石油に比べるとわずかな量にすぎない(オマーンの石油諸指標は表13)。

オマーンのGDPに占める石油産業(石油および天然ガス)の割合は49%であり、鉱工業や製造業など非石油工業は全GDPの8%にすぎない²²⁾。製造業については、LNGや肥料など石油・天然ガス関連製品がその多くを占めている。このように、オマーン経済にとって石油・天然ガスはその生命線といってもよく、限られた埋蔵量を有効活用することが求められている。また、

21) MEED, May 2, 2003, pp.26-27.

22) 2000年の値。名目GDPが76億2280万RO、石油産業のGDPが37億1990万RO、非石油工業部門が6億4590万RO。1米ドル=0.39オマーン・リアル(RO)。Central Bank of Oman, *Annual Report 2002*, p.12.

表 13 オマーンの石油・天然ガス諸指標（2001年）

石油確認埋蔵量	55 億バレル（全世界の 0.5%）
石油 R/P ratio	15.8 年
石油生産量	95.9 万バレル/日（全世界の 1.3%）
天然ガス確認埋蔵量	8300 億 m ³ （全世界の 0.5%）
天然ガス R/P ratio	61.9 年
天然ガス生産量	134 億立方 m ³ （全世界の 0.5%）
石油精製能力	8 万バレル/日
石油製品輸出量	8.7 万バレル/日

出所：BP Statistical Review of World Energy 2002, OAPEC Annual Statistical Report 2002.

UAE やカタールなどと異なり、オマーンは人口が多く、さらに人口増加率、とりわけ若年層の人口増加率が高い。こうした若年層に雇用の場を確保することがオマーンの経済政策上、重要かつ喫緊の課題となっており、そのための工業化も求められている。

他の湾岸諸国同様、オマーンは石油に依存してきた。しかしながら、同国はサウジアラビアやクウェート、UAE といった大産油国経済とは異なる点が 3 つ存在するとされる。まず、オマーンは、サウジアラビアやクウェート、UAE のように石油による巨額の余剰収入をもっていない。そのため、政府はいくつかの財政的制約の中で経済を運営していかなければならない点である。第 2 に、きわめて限られた量ではあるが、オマーンは鉱物資源や農業、漁業など、多様な資源を有している。それは経済の多様化につながり、石油依存からの脱却の期待がもてるものである。第 3 に、他の諸国においては、石油開発以前は中継貿易を担う商人層が力をもっていたのであるが、石油開発以後、国家の主要ポストは、莫大な収入を得た王族に取って代わられる形になった。しかし、オマーンでは、カブース国王の意向によって、国家の中核ポストにも経済界から人材を登用することとなったため、開放的な経済の雰囲気が維持された。政府が経済活動の中心であり、さらに民間部門に大きな援助活動を行っている他の湾岸諸国の経済構造多角化や工業開発と比べてもっとも注目される点である²³⁾。このように、オマーン経済は湾岸諸国の中では、多少なりとも特異な存在である。石油経済という同質性と合わせ、そうした特殊性を活かした実効的な開発政策を実行できるかが、石油資源に限りのある同国の将来を左右することになるだろう。

第 2 章 湾岸に広がるフリーゾーン

1985 年、湾岸諸国で最初のフリーゾーンとして UAE・ドバイのジュベル・アリ・フリー・

23) Allen, Calvin H., and Rigsbee, W. Lynn, *Oman Under Qaboos: From Coup to Constitution 1970-1996*, Frank Cass, 2000, p.122.

ゾーン（Jebel Ali Free Zone, JAFZ）が設立され、同フリーゾーンはドバイの経済発展とその知名度の向上に大きく貢献した。原油輸出や石油化学工業など、石油関連産業が経済発展および工業化の基本路線とされていた湾岸諸国にあって、ドバイの成功は他の諸国、とりわけ保有する石油資源が少ない諸国に多大な影響を与えた。以降、ドバイをいわば「真似た」フリーゾーン開発を経済発展のひとつの戦略として選択する諸国が出現するようになった。

現在、湾岸諸国には代表的なもので表 14 のようなフリーゾーンが存在する。1985 年の JAFZ 開設以前は、サウジアラビアのジュバイル（Jubail）やヤンブー（Yanbu）、アブダビのルワイスといった石油化学工業プラント都市が輸出向け工業の中心であった。これに対し、ドバイは再輸出など貿易・物流拠点としての新たな発展の方図を描き、中東随一のビジネス集積地にまで成長している。このドバイの開発戦略は、現在ある石油収入を有効に用いて、近い将来にやがておとずれるであろう石油枯渇にそなえ、石油依存経済からの脱却を目指したものであった。元来、この地域は古くからインド洋を中心に交易活動の歴史があり、そのような商業活動には長けていたため、再輸出基地としてのドバイの方向性は、他の諸国にも受け入れられやすいものであった。こうした背景もあり、再輸出基地としての開発政策はドバイと同じように石油資源にあまり恵まれていない諸国に「伝播」していくことになった。とくに UAE では 7 つの首長国すべてがフリーゾーンを整備するなど、フリーゾーンを軸とした開発戦略が、石油資源開発と並んで重要な開発戦略となっている（ただし、アブダビが計画したフリーゾーンは、現在、計画が実質的に頓挫している）。これらフリーゾーンでは、いずれもがタックス・ホリデーや 100% 外資所有の許可、手続きの簡素化、インフラ完備などの投資優遇策を提供している。以下、ド

表 14 湾岸諸国の主要フリー・トレード・ゾーン

国	名称
バハレーン	ヒッド港（建設中）
クウェート	クウェート・フリー・ゾーン
オマーン	サララ（ライスト）
UAE	
アブダビ	サディヤット・フリー・ゾーン（計画頓挫）
ドバイ	JAFZ, DAFZ, DIC, DMC, DIFC 他
シャルジャ	ハムリヤ・フリー・ゾーン SAIF ゾーン
アジュマン	アジュマン・フリー・ゾーン
RAH	RAH フリー・トレード・ゾーン
UAQ	アフマド・ビン・ラシード・フリー・ゾーン
フジャイラ	フジャイラ・フリー・ゾーン
周辺諸国	イラン：キーシュ島、イエメン：アデン 等

RAH：ラス・アル・ハイマ、UAQ：ウンム・アル・カイワイン

出所：本人作成

バイを除く、代表的なフリーゾーン開発の状況を見ていこう。

UAE では 1985 年のドバイ・JAFZ 設立以降、雨後の筍のごとくフリーゾーン設立がその国民経済規模を超えるがごとき勢いで相次いだ。まず、1987 年にフジャイラがフジャイラ・フリー・ゾーンを設立した。フジャイラは、UAE 国内の主要港のうちで唯一インド洋に面しており、ホルムズ海峡を通過しないでアクセスが可能な港をもつ。現在（2003 年）、中小企業を中心に 250 社あまりの企業が同フリーゾーンに進出している。1988 年にはウンム・アル・カイワインがアフマド・ビン・ラシード（Ahmad Bin Rashid）港内にフリーゾーンを設立した。設立から 15 年近く経過したが、進出企業は 20 社あまりと少ない。また、同年には、アジュマンにフリーゾーンが設立されている。アジュマンはドバイやシャルジャに近いうえに、低コストである点をセールス・ポイントにしている。実際に、その低コストを目的に、インド系の中小企業などではドバイの JAFZ などから移転するケースがあるという²⁴⁾。

1995 年には、アブダビ、ドバイに次ぐ経済規模を有するシャルジャで 2 つのフリーゾーンが設立された。まず、港湾を中心とした臨海型のハムリヤ（Hamriyah）・フリー・ゾーンである。同フリーゾーンは、フリーゾーンとして世界で初めて ISO14001 を取得し、環境に配慮していることをアピールしている。2002 年現在、延べ 17 カ国から 200 社以上の企業が進出し、そのうちインドからの進出が 25% を占める。そのためか、同フリーゾーンはインドからの企業誘致に力を注いでいる²⁵⁾。シャルジャの再輸出統計は表 7 でみたとおり、アブダビよりもその規模は大きい。再輸出先・地域はドバイやアブダビとさほど変わりはない。もうひとつが、シャルジャ空港の軍事基地跡に設立されたシャルジャ・エアポート・インターナショナル・フリー・ゾーン（SAIF ゾーン）である。SAIF ゾーンは「シー・アンド・エアー」機能を強調し、ハムリヤと合わせ、ホルムズ海峡通過の有事を避けるために、フジャイラの港とを結ぶパイパス機能を担うとされている。600 社以上の進出企業は、宝石加工業や繊維産業から IT 産業まで幅広い。なお、シャルジャ空港は 4000m 級滑走路 1 本をもち、貨物専用便の誘致に力を入れている。シャルジャ空港の 2001 年の貨物取扱量は約 42 万トン、同年のドバイ空港が約 61 万トンである。ドバイ空港は 4000m 級滑走路を 2 本もち、定期旅客便はシャルジャとは比較にならない程多いことを考慮すると、相当な取扱量ともいえる。シャルジャ空港の貨物施設を活用している例としては、提携関係にあるドイツのルフトハンザ・カーゴ（Lufthansa Cargo）とシンガポール・エアラインズ・カーゴ（Singapore Airlines Cargo）の両社²⁶⁾が、シャルジャで両社間および同一社間のカーゴの積み替えを行っている。

24) 拙稿、前掲書、138 ページ。

25) Gulf News (Web Edition), August 12, 2002.

26) 両社および、スカンジナビア航空、日本航空の 4 社は国際貨物航空連合 WOW を結成し、航空貨物部門での密接な提携関係を構築している。

UAE最大のアブダビでは、1996年に、アブダビ沖のサディヤット(Saadiyat)島に、原油依存脱却を目指し、金融取引や原油などの第1次産品先物商品取引を中心としたフリーゾーンを設立しようとの計画を打ち出した。この計画の総括アドバイザーと事業費を調達する新株発行の主幹事を努めることになっていたのが、野村證券の英国現地法人の野村インターナショナルであり、他数社の日本企業の参加が見込まれていた²⁷⁾。1999年には、アブダビ政府により設立が正式に発表され、資金調達などが開始された。1990年代後半時点でドバイのJAFZはすでに湾岸地域の物流拠点としての地位をほぼ固めつつあり、物流以外の分野でのフリーゾーン設立に乗り出そうとしていた時期であった。そのため、アブダビはJAFZや他の首長国のフリーゾーンと重複しない分野で独自性を発揮し、さらにUAE最大の「産油国」であるという強みを最大限活かすことのできる「金融」や「商品先物取引」といった分野に焦点を絞った。しかしながら、湾岸地域ではすでにバハレーンが国際金融センターとして機能しており、さらに1990年代後半以降のドバイにおけるフリーゾーンの拡大路線、とりわけドバイ・インターナショナル・ファイナンシャル・センター(Dubai International Financial Center, DIFC)設立など、サディヤット・フリー・ゾーン設立計画がもたついている間に、アブダビを取り巻く環境は「逆風」ともいえる状況となり、計画は実質的に頓挫した状態にある²⁸⁾。

UAEの7つの首長國中、最後にフリーゾーン設立に乗り出したのはラス・アル・ハイマである。同首長国は、他のフリーゾーンから多くを学び、2000年にラス・アル・ハイマ・フリー・トレード・ゾーンを設立した。

フリーゾーン設立の動きはUAEだけにとどまったものではなかった。現在、GCC諸国ではクウェート、バハレーン、オマーンに設立、ないしは設立計画が存在する。

まず、クウェートにおいて、シュワイカ(Shuwaikh)港を中心として、クウェート・フリー・トレード・ゾーンが1999年に設立された。同ゾーンはJAFZなどと同様、物流関連企業の進出が中心となっている。

バハレーンの現在の主要な貿易港は、首都マナマ南部に位置するサルマン港(Mina Salman)であり、同港からの輸出にかんしては、ALBAの輸出品が主要な部分を占めている。輸入は自動車や機械、食料などの商品が中心であるが、ドバイなどと異なり、港でコンテナを積み替えて、再輸出されるものは少ない。バハレーンはサウジアラビアと連絡橋でつながっており、ダンマンなどサウジアラビア東岸の都市と車を用いて1時間半ほどで往来が可能であり、バハレーン経由でサウジアラビアに輸出される場合も多い。あるバハレーン財政・経済省の高官が「バハレーンのビジネスモデルは当面、カーゴの経由地として注力する。バハレーンが取り扱

27) 『日本経済新聞夕刊』1998年8月12日。

28) 『中東協力センターニュース』2001年特集号、38ページ。

うカーゴの積み替えは非常に少ない」²⁹⁾との指摘が、バハレーンの港湾の役割を端的に表しているだろう。バハレーンの後背地としてサウジアラビア東岸が控えており、両国の国境を越えた「海陸」の物流拠点としての機能に、バハレーン港湾部門の活路を見いだしているのである。2001年にはカタールと長年にわたり係争してきたハワル（Hawar）諸島の領有権問題が解決し、両国間の関係改善が図られた。その一環として、両国間を結ぶ連絡橋建設の計画が進められており、完成した場合、バハレーンはサウジアラビアの他に、天然ガス輸出で経済が潤うカタールとも陸路で結ばれることになり、「海陸」の物流拠点機能のさらなる向上が見込まれている。そのためにも、バハレーンは2000年に約10億ドルを投入し、ヒッド（Hidd）島に大規模な港湾と工業団地を含むフリーゾーンを建設する事業に乗り出した。現在建設中のバハレーンのフリーゾーンは、「海陸」の物流拠点となるべく、港湾施設のみならず、サウジアラビアとカタールの両国とを結ぶ2本の連絡橋とセットでその存在意義を発揮するものであり、その意味では、「島国」バハレーンの特殊性がみられる。

オマーンの国際物流拠点の整備は、1990年代後半に開始された。インド洋に面した南部のサララ（Salalah）近郊ライスト（Raysut）に、それまでの港湾を拡張し、新たにコンテナターミナル施設を設け、1998年に稼働を開始した。サララ港は、ドバイをはじめとして湾岸諸国のフリーゾーン、コンテナ港のほとんどがアラビア湾内に存在するのに対し、インド洋に面しており、スエズ運河経由のアジア・欧州間航路、アジア・アフリカ航路、インド洋航路などに近い立地条件をアピールして、コンテナ積み替え基地として育成しようとした。2001年にはサララ港に隣接してフリーゾーンを設立する計画が政府によって了承され、サララ・ポート・サービス（Salalah Port Services, SPS）と米国のヒルウッド（Hillwood）社を中心に事業計画が進められることになった。当初の事業計画における出資比率はオマーン政府が60%、SPSとヒルウッド社が20%ずつであったが、2003年にヒルウッド社が事業から撤退することを表明し、オマーン政府が100%出資することとなった。ヒルウッド社の撤退理由は公式にはイラク情勢や印・パ情勢の悪化に伴う経営環境の変化などとしているが、オマーンは否定しているものの、オマーン側の官僚的な姿勢のためともされている³⁰⁾。

建設事業に一悶着があったサララ・フリー・ゾーンであるが、その計画している投資優遇策は、30年間のタックス・ホリデーや100%外資所有、関税の免除など、ドバイやその他のフリーゾーンとほぼ同様なものが予定されている。ちなみに、オマーンでは2000年に経済活性化を目指し、外資優遇や規制緩和の法改正が実施され、税の低減・免税化やオマーン国内企業への外資の出資比率の上限が49%から70%に引き上げられている。進出する外国企業にとっ

29) MEED, September 13, 2002.

30) Gulf News (Web Edition), February 6, 2003.

て不満が多い51%ルールが改められている点は注目すべきであり、フリーゾーンの整備と同様、オマーン経済発展のための外資への強い期待が感じられる。なお、サララの他にソハール(Sohar)港でもフリーゾーン設立の動きがみられる³¹⁾。

さらにフリーゾーン設立の動きは、GCC諸国以外の湾岸地域でもみられるようになった。まず、イエメン南西部のアデン(Aden)では、コンテナターミナルがすでに稼働しており、フリーゾーン設立の計画が公表されている。アデンは1869年のスエズ運河開通以降、イギリスのインド・ルートの中継地点として急速に発展した港であり、1950年代には世界第2位の貿易港として知られていた。その後、イギリスのインド、中東地域からの撤退(アデンが属していた旧南イエメンからの撤退は1967年)や、1967年から1975年まで8年にも渡るのスエズ運河の閉鎖、ドバイなど他の中東・湾岸地域での港湾整備などの影響を受け、貿易港としてのアデンの地位は低下していった。こうした状況を打破するため、1980年代末から港湾の再開発が進められ、1990年代後半には、フリーゾーン設立も含む大規模な港湾整備が進められた。アデンのコンテナターミナルと商工業地区をBOT(Built, Operate, Transfer)方式で運営するイエメン投資開発会社には、シンガポールのPSAコーポレーションが49%出資しており、ノウハウ提供やアジアとの貨物ネットワーク構築の大きな強みとなっている³²⁾。アデンはサララと同様、アジア・欧州間航路の中間に位置し、地理的には好位置に存在する。ハード・ソフト両面での港湾機能の充実を図ることができるのであれば、アラビア湾内の港やフリーゾーンに対して競争力を発揮できるであろう。その意味で、効率的な運営で知られるシンガポールのノウハウを導入した点は、アデンの将来的な発展のために賢明な判断といえる。

また、イランでも1993年に、フリーゾーン設立の法案が成立し、ホルムズ海峡にほど近いアラビア(ペルシア)湾沿岸部のキシユ(Kish)、ケシュム(Qeshm)、チャーバハール(Chabahar)の3つをフリーゾーンに指定した。これらフリーゾーンではアラブ湾岸諸国とほぼ同様の投資優遇策を制定しているほか、フリーゾーン内に限り入国ビザ免除など、人の往来も容易になるような配慮がなされている。進出企業はホルムズ海峡やUAEに近いという地理的条件から、商業や貿易などの企業が中心ではあるが、繊維製品や食品、木材加工などの軽工業も進出している。さらに、キシユとケシュムでは、厳格なイスラーム体制下のイランにあって開放的な雰囲気をもっているため、観光に訪れるイラン人も多い。

以上が、中東湾岸諸国の主要なフリーゾーンの概要である。中東では、1950年代にダマスカスやバイルートでフリーゾーンが設立されて以来、1980年代半ばまではマシュリクやマグレブ

31) *MEED*, May 2, 2003, p.23.

32) 『日本経済新聞』1998年4月11日。

諸国³³⁾を中心にフリーゾーンが設立されてきた。1985年に湾岸地域で最初のフリーゾーンとしてドバイのJAFZが設立されるのであるが、そのセンセーショナルな成功が非石油産業育成を志す諸国に飛び火する形で「フリーゾーン現象」が拡大していった。フリーゾーン設立は開発戦略のひとつの手段であるが、その手段を選択するのは石油資源に限りがある諸国が中心である。事実、国と面積や人口に比して豊富な石油・天然ガス資源をもつカタールでは、フリーゾーン設立計画は眼中になく、またサウジアラビアでも実行の段階にはない。UAE最大の産油国アブダビでは、ドバイに対抗すべくサディヤット・フリー・ゾーン設立の計画が実行に移されたが、結局は頓挫してしまった。クウェートにはフリーゾーンが設立されたが、アラビア湾のもっとも奥まった場所に位置するクウェートの場合、ドバイのようにイランやインド亜大陸向けの再輸出基地として機能することは難しいものと考えられ、実質的には自国向けの港湾整備と考えた方がよいだろう。復興需要が高まるイラク向け貨物の積み替え港としての機能も考えられなくはないが、米国がイラク主要港であるウム・カスル(Umm Qasr)港の浚渫工事に取りかかっており、これまた限定されたものとしかならないであろう。結論として、巨大産油国では開発戦略としてのフリーゾーン設立はその必要性がなく、また、設立したとしても「フリーゾーン」本来の役割としての実効性をほとんどもたないものといえる。一方、石油資源に限りのある諸国のJAFZタイプのフリーゾーンは、湾岸という狭い地域にいわば「乱立」しており、サララやアデンなどではドバイにない地理的なメリットを強調できるものの、それ以外は市場を奪い合っているのが現状である。とりわけUAEでは、各首長国に経済政策遂行の権限が与えられているため、「乱立」傾向が目立つ。フリーゾーン同士の健全な競争は必要であるが、国民経済規模がさほど大きくはないサウジアラビアやイランといった大きな後背地が存在するがゆえに、その経済的基盤を熟慮したフリーゾーン開発を含む開発政策のコーディネートが必要といえよう。

第3章 新規産業育成への取り組み

第2章で取り上げたように、石油資源に限りのある湾岸諸国ではフリーゾーンを軸とした開発戦略が盛んに実行されている。これらフリーゾーンは一部で製造業振興という役割を担っているものの、大半は物流の拠点としての役割が期待されている。フリーゾーンにおいて先駆者的なドバイでは、多国籍企業の同地における事業実態をふまえ、グローバル化の進展によって、JAFZに代表される「物流」拠点としてのフリーゾーンのあり方が見直されることが必至であ

33) マッシュリク(陽が昇るという意味)地域とは、ヨルダンやシリア周辺の地域のことを指し、マグレブ(陽が沈むという意味)諸国とは、モロッコやチュニジアなどの北アフリカ地域のことを指す。

ることは、以前に指摘した³⁴⁾。そのため、ドバイでは新たにITやメディア、金融などのフリーゾーンを設立、観光産業とあわせて新たな産業基盤の育成に力を注いでいる。こうしたドバイにおける新分野の産業育成の取り組みもまた、他の諸国の開発戦略を刺激している。本章では、各国のこうしたサービス産業を中心とした新規産業育成の試みをみていくことにする。

2002年2月にドバイは国際金融センターとしての機能を果たすべく、国際金融フリーゾーン、DIFCの設立を発表した。この計画に敏速に反応したのが、OBUを抱えるバハレーンであった。バハレーンはすでに湾岸地域の国際金融センターとしての地位を確立しており、同国の主要な産業としてもまた重要な役割を果たしていた。バハレーンはこの国際金融センター機能をさらに充実させ、金融機関の進出をさらに促すべく10億ドルを投入し、バハレーン・ファイナンシャル・ハーバー(Bahrain Financial Harbour, BFH)を設立する計画を2002年10月に発表した。BFHは首都マナマの海岸沿いに2棟の50階建てビルをはじめ、新たに金融機関が集積する地区を設けようというもので、バハレーンの金融機関に対する法規制が緩いため、DIFCのようにフリーゾーンという形態はとらない。BFHについて、この計画を推進するイスラーム投資銀行Gulf Financial Houseのユースフ(Esam Yousif Janahi)CEOは、「我々はドバイと競争はしていない。バハレーンはすでに地域で最良の金融ルールや規制を有している。」³⁵⁾と述べているのに対し、DIFCの事業責任者カムジ(Husain al-Qamzi)は「より多くの国際的な金融機関が(湾岸)地域に注目し、さらなる流動性と投資機会を生み出すため、地域の強力な金融センターの開発が歓迎される」³⁶⁾と潜在的なライバルに好意的なコメントを出している。バハレーンが好むと好まざるとにかかわらず、BFHはDIFCとの競争は避けられず、市場規模があまり大きくはない湾岸地域で共存するためには同じ土俵で戦うことはできないであろう。ドバイとの差違を打ち出すため、バハレーンは「イスラーム金融」³⁷⁾に注目しており、「中東におけるイスラームへの回帰現象の中で着実に伸び続けるイスラーム金融機関の誘致」³⁸⁾に同国は力を入れている。BFHは、通常の金融機関のみならずイスラーム金融機関の進出も当然のご

34) 拙稿、前掲書、139ページ。

35) *MEED*, October 11, 2002, p.8.

36) *MEES*, October 14, 2002, p.B8.

37) イスラーム金融の中核を担うのが「イスラーム銀行」である。イスラーム銀行とは、イスラーム法に沿って、利子取得を禁止した銀行システムのことである。イスラーム復興にともない1970年代半ば以降に世界各地で設立されるようになった。同銀行の資金運用の形態としては、損益分担に基づく事業への投資(ムシャラカやムダーラバ)、資産取得への融資(イジャラ)、商業金融(ムラーバハ)などがあるが、基本的形態はムダーラバ(利益配分)契約で、預金者と銀行、銀行と借入事業主との契約に基づき、預金者は投資にともなうリスクを負うが、事業の結果として、利益配分にあずかり、あるいは損失負担を行う、というものである。(『岩波イスラーム辞典』133ページ、「イスラーム銀行」の解説より)

38) 畑中美樹「2003年の湾岸経済のキーワードは、『経済改革』、『イスラーム金融』、『対米経済関係』」『中東協力センターニュース』2003年2・3月号、57ページ。

とく期待されており、同国の戦略の重要な要となるであろう。ドバイの DIFC と共存するためには、イスラーム金融という独自性をいかにうまく発揮できるかにかかっているといても過言ではない。また、2001 年の同時テロ事件以降、湾岸諸国のとりわけ米国を中心とした在外資産を引き揚げ、湾岸に資金が回帰するという現象が発生している。そうした時勢にいかにかまく乗って、資金を引きつけることができるかどうか、重要なポイントとなる。

現在、湾岸諸国がこぞって育成している産業分野が観光産業である。湾岸首長諸国のみならず、長年、メッカとメディナの 2 つのイスラームにおける聖地を抱え、異教徒の入国を拒んできたサウジアラビアまでもが観光産業の振興に乗り出そうとしている。湾岸各国のこの現象もまたやはり、ドバイの観光産業開発の成功に触発されたものといつてよい。その基本路線は、人とモノの往来を促すための航空会社設立と、アッパー・マーケットを対象とした高級リゾート開発、そして MICE³⁹⁾ 分野の育成に焦点を当てたものであった。

まず、湾岸各国の航空産業育成についてであるが、「人」や「モノ」が国境を越えて移動するためには当然のことながら交通手段の媒介が必要となる。この交通機関の発達で、「人」や「モノ」の効率的な移動を可能とし、国際観光や通商を拡大させ、グローバル経済への統合を加速させることは述べるまでもない。また、途上国においては、自国の基幹産業として国策で航空産業を育成する例が多い。とりわけ、人口の少ない「小国」に多くみられるが、大規模なハブ空港を整備し、乗り継ぎ需要を創出して、自国を経由した第三国間輸送を行い、自国市場の狭隘さを克服するビジネスモデルは、シンガポール航空やオランダの KLM などが代表とされ、それによって自国の知名度やイメージ向上への貢献のみならず、経済発展にも大きく貢献している。

湾岸諸国においても、近年、航空産業を基幹産業としてとらえ、その育成に力を入れ始めている。湾岸首長諸国における民間航空産業は 1950 年に設立されたガルフ航空会社 (Gulf Aviation Company) に始まる。当時はイギリスの保護領であったこともあり、BOAC (British Overseas Aircraft Corporation, 現在のブリティッシュ・エアウェイズ) が同社の主要株主であった。その後、1971 年の独立を契機に、1973 年、アブダビ、バハレーン、カタール、オマーンの 4 カ国が BOAC から経営権を買収し、25% ずつを保有することになり、1974 年に 4 カ国のナショナル・フラッグ・キャリアとして現在のガルフ航空 (Gulf Air) が成立し、バハレーンに本社を置いた。ガルフ航空は、オイルブームという要因にも支えられ、中東を代表する航空会社として成長していくが、アブダビに対抗してドバイが 1985 年にエミレーツ航空 (Emirates) を設立する。エミレーツ航空は、高品位のサービスを売り物に積極的な路線展開を行い、200 以上の国際的な賞を受賞するなど、グローバル・エアラインとして世界的な知名度も高い。このエミレーツ航空と真っ

39) 会合(Meeting), 報奨旅行(Incentive), 会議(Conference), 見本市(Exhibition)。

向勝負する形になったのがガルフ航空である。エミレーツ航空など他の航空会社との競争に加え、4カ国の共同出資という寄り合い所帯による意志決定の不統一が影響し、1990年代以降、とりわけ2000年以降は深刻な経営状況に陥った。2000年、2001年ともに単年度で5000万バハレーン・ディナール(約1億3000万米ドル)の赤字を計上し、累積赤字も8億ドルに至り⁴⁰⁾、危機的状況に陥り、ガルフ航空は各国に支援を要請する必要に迫られた。2002年5月、カタールは経営難に陥っているガルフ航空の経営から撤退することを決定し、1994年に設立したカタール航空(Qatar Airways)の経営に専念することになった。現在、ガルフ航空は3カ国の支援を受けながら、新経営陣の下で再建中である。この一環として、エミレーツ航空との差別化を図るため、上級クラスを廃止した格安航空会社⁴¹⁾ ガルフ・トラベラー(Gulf Traveller)を設立し、2003年からアブダビを拠点にインド路線などに就航を開始している。また、スターアライアンス(Star Alliance)、ワンワールド(One World)の2つを軸に、世界的な航空連合への参加も模索している。

カタールは2002年にガルフ航空の経営から撤退し、1994年に設立したカタール航空の経営に専念している。同社にはカタール政府が50%出資している。カタールの人口は約60万人と、市場規模としては小さいため、エミレーツ航空と同様に欧州とアジア・中東間の乗り継ぎ需要の創出に努めている。保有機材をエアバス社製に統一するなど効率を高めた上で、積極的な保有機材拡大と路線展開を行い、2001年の乗客数の伸び率は対前年比31%増と、湾岸地域の航空会社では急成長を遂げている。また、カタールは約10億米ドルを費やしてドーハ国際空港の拡張工事も進めており⁴²⁾、同国・同地域の将来的な航空需要の成長を見込んだ動きが進んでいる。

オマーンは、ガルフ航空への出資と同時に、1993年に設立されたオマーン航空(Oman Air)へも出資を行っている。同航空の資本構成は、オマーン政府33.8%、個人41.7%、オマーン民間企業24.5%となっている。オマーンは国土が広く、オマーン航空はガルフ航空が就航しない国内線からスタートした。また、国際線もガルフ航空が就航しない都市とオマーンを結ぶ路線を中心に路線展開を行い、隙間需要の創出に努めている。オマーン航空の成長にともない、湾岸域内路線については必然的にガルフ航空と競合する路線が多くなるが、2001年1月に共同運行(code share)協定を締結し、共同運行により便数を増加させ利用者への利便性を高めてい

40) *MEED*, June 21, 2002, p.4.

41) 現在、米国のユナイテッド航空など大手航空会社で格安航空会社を設立する動きが高まっている。また、豪州のカンタス・オーストラリア航空のように、ビジネス需要が見込めない路線向けに上級クラスを廃した別会社を設立し、そうした路線を運行している会社もある。ガルフ航空の場合、インド亜大陸路線は湾岸諸国への出稼ぎ労働者の利用が多く、上級クラスの需要が少ないという実情がある。

42) *MEED*, July 12, 2002, pp.6-8. なお、カタール航空がA380型機をオプション契約ではあるが2機、エアバス社に発注しており、同機材の就航のためには拡張工事が必須である。

る他、FFP (Frequent Flyers Program)⁴³⁾ を両方で共通化するなど、ガルフ航空との密接な関係を築きつつある。オマーンの航空産業はガルフ航空とオマーン航空を一体としてとらえる必要がある。資本関係の有無と言ってしまうえばそれまでではあるが、カタールにおいてカタール航空とガルフ航空が競合関係にある状況とは大きな違いがある。

さらに、2003年2月には、UAEのシャルジャが同地を拠点とする新規航空会社エア・アラビア (Air Arabia) を設立すると発表⁴⁴⁾、同年10月の就航開始を予定している。

湾岸首長諸国には、ドバイのエミレーツ航空という、今や世界の主要航空会社に名を連ねるほどの「巨人」が存在する。世界の主要航空会社が2001年9月の同時テロ事件以降、航空不況に苦しむ中、同社は2003年6月に、エアバス社に対してA380型機、A340型機の大型機合わせて41機、190億米ドルもの一括発注を行うなど、きわめて大胆な拡大路線を展開中である。このエミレーツ航空との競争は、他の湾岸諸国の航空会社にとって容易ならざるものがあるろうことは疑いない。カタール航空もエミレーツ航空と同様、第三国間の乗り継ぎ需要の創出などで積極的な拡大路線を採っているが、世界的な知名度や評価もそれほど高いとは言えず、順調な発展には綿密なマーケティング戦略が必要であろう。エミレーツ航空の照準は既に世界市場を向いている。湾岸諸国の航空会社は、そうした状況の中において生き残るためには、エミレーツ航空と市場の差別化、棲み分けが必要になってこよう。湾岸各国の目的地としての魅力を高めるとともに、航空会社自らの競争力強化が各国における航空産業育成の課題と言える。

さて、各国の観光産業育成の試みについてであるが、湾岸諸国には同じ中東でもエジプトなどとは異なり、遺跡や風光明媚な景勝地はほとんど存在しない。そのため、観光を産業として育成するためには自ら観光資源を創出しなければならない。魅力的な観光資源を創出できるか否かが、観光産業振興のカギといえる。表15に湾岸諸国および参考としてエジプトの外国からの来訪者数の変化を掲げたが、ここで注目すべきは、UAEの急速な伸びであろう。UAEは1997年からの5年間、毎年のように来訪者数を増加させ、約2倍近い伸びを見せている。もちろん、この増加の大半がドバイの実績である。エジプトは、多くの古代遺跡をもつ中東地域最大の観光立国であり、訪れる外国人の数も中東ではもっとも多い。しかし、来訪者の中心が純粋な意味での「観光」客であり、1997年秋のルクソール事件の影響による翌1998年の来訪者数の落ち込み、また2001年の同時多発テロ事件をうけて2001年の来訪者数は前年割れとなっている。このように、ひとたびエジプトや中東を巻き込んだテロや紛争が発生すると観光産業が大打撃を受ける構造となっている。これに対しUAEのドバイの場合、中東のビジネス拠点であり、さらにMICE関連部門の育成によりビジネス客をターゲットとしているという要

43) 日本語の定訳はないが、日本では通称として「マイレージ・システム」などと呼ばれている。

44) Gulf News (Web Edition), February 5, 2003.

表15 1997-2001年における湾岸諸国来訪者数(単位:万人)

	1997	1998	1999	2000	2001	00-01年 増加率(%)
バハレーン	260.0	289.6	328.0	330.0	na	na
クウェート	163.8	176.3	188.4	188.1	190.0	1.0
オマーン	37.5	42.3	50.2	51.0	50.8	-0.4
カタール	43.5	45.1	48.2	49.0	na	na
サウジアラビア	359.4	370.0	376.4	375.0	na	na
UAE	179.2	218.4	290.7	342.0	375.0	9.7
エジプト	396.1	345.4	479.7	515.0	434.7	-15.6

na: データなし

出所: MEED, August 2, 2002, p.5.

因に加え、レジャー部門では高級リゾート開発によるこだわりをもったアッパー・マーケット層に焦点を当てているため、外部要因によって来訪者数が左右される要因は相対的に少ないといえる。MICE 開発およびリゾート開発に代表されるドバイの観光開発戦略は他の湾岸諸国の注目を浴びることになり、ドバイの戦略の要素を取り入れた観光開発が湾岸各国に広がっている。

UAE 各首長国の観光開発であるが、いずれの首長国も観光開発には力を注いでいる。とりわけ、新規航空会社を設立し、観光客誘致に本格的に乗り出そうとしているシャルジャは、観光開発に熱心である。シャルジャは、アブダビが産油国として経済力が台頭する以前、現在の UAE 地域の中心的な首長国であったため、歴史的・文化的遺産が比較的多く残っている。シャルジャはそのような文化施設の整備に力を入れ、また、滞在型の観光地たるべくビーチ・リゾートの整備にも力を入れている。シャルジャはドバイから車を用いて 30 分以内で移動可能なほど隣接しているながら、滞在費や物価がドバイに比べてはるかに安価という点をアピールしている。また、ドバイは毎年 1 回、ドバイ・ショッピング・フェスティバル(Dubai Shopping Festival)というセールを国を挙げて大々的に開催しているが、シャルジャもこれに倣い、シャルジャ・メガ・セール(Sharjah Mega Sale)を開催するなど、ドバイへの対抗姿勢も窺うことができる。シャルジャを観光目的で訪れる人の大半は GCC 諸国からの家族連れが多く、それを反映してか、シャルジャの観光広報活動はアラブ諸国が中心となっている。一方、アブダビは UAE 最大の産油国であり、なおかつ首都であることから、MICE 分野の育成は幾分見られるものの、レジャー目的の観光開発はドバイに比べて目立ったものがない。他の首長国でも、小さいながらビーチ・リゾートの整備などが行われている。UAE 全体として、ドバイの圧倒的なブランド力と集客力を前にして、他の首長国はいかにドバイの隙間需要を取り込めるか、ないしはいかにドバイと協調できるかに観光開発戦略の将来がかかっているといえる。

バハレーンで観光開発が本格化したのは、1986年にキング・ファハド・コースウェイ(King

Fahad Causeway) が開通し、サウジアラビア東部州と道路で結ばれて以降のことである。バハレーンは、先に触れたように OBU の設立、および米海軍第 5 艦隊の司令基地が存在することなどから、在住欧米人が比較的多い。そうした背景もあり、イスラームを国教とする国ではあるが、それほど戒律に厳格ではなく、イスラームでは禁じられている飲酒もホテル内など限定されるが可能である。かたやサウジアラビアは厳格なイスラーム国家であり、イスラームの名の下、様々な制限が存在する。連絡橋開通後は、サウジアラビアとバハレーンの往來の利便性が格段に向上し、週末を中心にサウジアラビアから多くの人・家族連れがバハレーンに渡り、サウジアラビアでは禁止されている飲酒やナイトクラブを楽しむという観光スタイルが生まれた。表 15 において、バハレーンの来訪者数がつい最近まで UAE より多かったことが読み取れるが、同国の来訪者数の 9 割近くがこうしたサウジアラビアをはじめとする GCC 諸国からの観光客である。ドバイの観光開発の進展に伴って、近年はこうした目的でドバイを訪れる観光客も増加してはいるものの、移動にかかる時間と費用などを考慮すると、やはりサウジアラビア東部からはバハレーンがもっとも手頃な目的地となろう。また、こうした観光客の中には、バハレーンに別荘を所有したいとの希望をもつ人も多く、そうした需要に応えるために別荘地の整備計画も進んでいる。これまでバハレーンの観光開発は、サウジアラビアなどからの週末旅行に対応したものであり、ホテル整備などが中心であり、現在に至るも大規模な観光開発事業は多くない。MICE に代表されるビジネス・トリップ需要は BFH などの成否に左右されるものであり、その点では、総合的な戦略の必要が今後求められる。また、レジャー部門の観点では、バハレーンは近隣諸国からの家族連れの旅行者が多いという現状をふまえ、家族向けの娯楽施設を整備するなど、家族連れに適合した観光地として開発を進めるのが適当だろう。加えて、世界から脚光を浴びる目的地として認識されることも、観光開発では重要である。現在、バハレーンは F1 グランプリの開催地として名乗りをあげており、サーキット建設が進められている。

カタルの観光開発は緒に就いたばかりであるが、ドバイの観光開発戦略に酷似している。まず、先にも触れたように、カタル航空を設立し、自国への輸送のみならず、第三国間の乗り継ぎ需要創出に努めている。また、観光のための重要なインフラとしてホテルが挙げられるが、カタルでは 1993 年に、1970 年に設立され、同国のホテルや観光関連事業を手掛けてきたカタル・ナショナル・ホテルズ (Qatar National Hotels, QNH) を首長令で国有化し、以後、同社がカタルの高級ホテル開発の陣頭指揮をとってきた。カタルにおけるホテル開発はレジャー目的の高級リゾート開発、ビジネス目的の MICE 分野開発を両立する目的で進められ、現在、同社は 7 つの高級ホテルを所有し、リッツ・カールトン (The Ritz Carlton) などに運営を委託している。今後もフォーシーズンズ (Four Seasons Hotels and Resorts) の進出計画など、高級ホテルを中心とした開発が予定されている。また、MICE 分野の育成にも力を注いでおり、2001 年

11 月に首都ドーハでの WTO 総会の開催は、同国観光開発の絶好のプロモーション機会となった。さらに、「カタルは湾岸の主要なスポーツ競技開催地になることを指向している」⁴⁵⁾との指摘のように、独自の観光開発としてスポーツイベントの誘致を進めていることが挙げられる⁴⁶⁾。今後控えている大きなスポーツイベントとして、2006 年のアジア大会があり、これに向けた大規模な競技場建設などが進められている。

オマーンは他の諸国と異なり、遺跡や景勝地が存在しアラビアの伝統も色濃く残っているなど遺跡や自然、伝統社会という観光資源を有している。GCC6 カ国の中で唯一、ユネスコ (UNESCO) の世界遺産に登録されている遺跡を有するのがオマーンである⁴⁷⁾。オマーンはこうした資源を活かした観光開発を進めている。同国の場合、近代化に取り組み始めたのが 1970 年代と他の諸国に比べて遅く、インフラ整備も国民の生活に密着した部分から始まったため、ホテルや観光地を結ぶ道路など観光インフラは十分とはいえない。今後多くの観光客を誘致するためにはそれらインフラの整備が必要であり、現在はその整備の最中である。湾岸諸国の中におけるオマーンの経済力からして、他国のように MICE 部門を育成するためにはやや力不足という感がある。しかしながら、オマーンのもつ観光資源は他の湾岸諸国には見られない特徴を有しており、育成の方法次第では、観光産業が同国の主要産業に発展しうる可能性を秘めている。

以上が湾岸首長諸国の主な観光産業育成の現状であるが、観光産業の育成はこれらの諸国では次の 2 点においてきわめて重要な意味をもつ。まずは、石油収入に代わる新たな外貨収入源になる点である。第 2 に、とくにオマーンでは深刻であるが、労働市場に参入する若年層の数が急速に増加しており、その雇用の場を創出する必要に迫られていることである。これまでは公的部門がこうした雇用需要を吸収してきたが、財政的理由によりそれが難しくなってきた。観光産業を発展させることにより、新たな雇用を創出することができるのである。グローバル化が進展し、国境を越えた人の動きがますます活発となる中、観光産業は 21 世紀の重要な産業のひとつに成長していくという指摘は数多い。そうした「グローバル・ツーリズム」時代に、湾岸諸国が取り残されないためにも適切な開発政策を講じることができるかどうか、グローバル経済下における湾岸諸国の経済開発の成否を分けるひとつの大きな要因になりうる。

さて、これまで新規産業育成の取り組みとしてサービス産業を中心に見てきたが、湾岸首長

45) MacKenzie, Gordon, "Tourism, Trade Fairs, Exhibitions and Conferences", In Dew, *op.cit.*, p.27.

46) 日本では、1993 年 10 月に行われた、サッカーのワールドカップアメリカ大会アジア地区最終予選、日本対イラク戦での「ドーハの悲劇」によって首都「ドーハ」の地名が広く知られるようになったのではないだろうか。

47) バフラ城壁など 4 カ所が指定されている。

諸国ではその石油資源の多少によって新規に育成する産業が異なる傾向にある。繰り返しになるが石油資源をあまりもたないドバイやバハレーン、オマーンなどは石油に依存しない経済構造構築を目指した産業育成を行っている。一方でアブダビでは依然として、工業化の中心は石油化学工業など石油関連産業が中心である。また、カタルでも上述のように観光産業などに力を注いでいるが、その開発資金は石油収入であり、工業化の中心はやはり石油関連産業である。現在、カタルでは石油関連産業に加え、天然ガス輸出を同国の産業の中心に据えるべく、巨大なプロジェクトが始動中である。

カタルは先に触れたように、単一のカス田としては世界最大のノース・フィールドを有し、天然ガス関連産業が石油輸出をしのご勢いで成長している。従来、同国の主要な天然ガス輸出品である LNG の輸出は日本や韓国など極東アジア地域が主であったが、現在では米国向け輸出のプロジェクトが計画されるなど⁴⁸⁾、世界の天然ガス供給者としての重要性を増しつつある。LNG 輸出と並んで、パイプラインを用いた天然ガス輸出の計画も進行中であり、その主要なプロジェクトがカタルと UAE およびオマーンとの間のパイプラインを建設する「ドルフィン (Dolphin) ・プロジェクト」である。1999 年に、UAE の UAE オフセット・グループ (UAE Offset Group, UOG) と現在の QP との間で、カタルから UAE とオマーンに日量 3,000 立方フィートの天然ガスを輸出するという計画の合意書が締結され、同プロジェクトが始動した。2000 年にはプロジェクトを遂行するドルフィン・エナジー (Dolphin Energy) 社が設立され、本格的な事業が開始された。このプロジェクトはカタル沖で産出された天然ガスを海底パイプラインでラス・ラファン (Ras Laffan) に送り、同地でガスの精製などを行い、そこから 350 km の海底パイプラインでアブダビ首長国のタウィーラ (Tawwlah) におくり、そこでドバイのジュベル・アリにつながるパイプラインに接続する。将来構想としてこのパイプラインには、ジュベル・アリからオマーン、そしてインド洋の海底を通過してパキスタンまで結ぶ計画があり、新たな環インド洋地域のエネルギー供給ネットワークを形成することになる。同計画の背景には、アブダビおよびドバイの電力・水需要の急増に対処する必要性が存在する。両首長国ともに、人口増や、ドバイにおける工業需要の増加により、発電・淡水化施設の増強が求められているのである。両国の発電や淡水化には主に天然ガスが用いられており、需要の急増に自国で生産する天然ガスだけでは間に合わなくなった。そのため、カタルの豊富な天然ガス資源をパイプラインで輸入して用いるというものであり、天然ガスの輸出を拡大したいカタルと増加する電力・水需要に対処するために天然ガスが必要な UAE 側双方の思惑が一致したものである。湾岸諸国では人口増加が顕著であり、UAE のみならず電力や水の需要が急増しており、各国政

48) 2003 年 7 月に米石油 3 位のコノコ・フィリップスと QP が 2008 年をめどに 750 万トンを生産する施設建設に合意している。(『日本経済新聞』2003 年 7 月 17 日。)

府がその対策に苦心している。カタルは UAE へ向けたものと同様に、電力・水需要の増加に悩むクウェートにもパイプラインで天然ガスを供給するプロジェクトを進めており⁴⁹⁾、カタルが湾岸諸国、および環インド洋地域の一大エネルギー供給地になりうる可能性を秘めている。「21世紀は天然ガスの時代」としばしば形容されるが、カタルは世界の主要産出国のひとつとしてその開発に力を入れた戦略を採用している。

以上、湾岸首長諸国における新規産業育成の主な取り組みをみてきた。同地域では石油関連産業以外の製造業は競争力をもたないため、必然的に新規産業を育成するとなればサービス業など第3次産業中心にならざるを得ない。そのサービス業にしても、ドバイの圧倒的な存在力を前に、各国がいかにして差異性を発揮し、特長付けていくのが問われてくる。また、カタルの LNG 輸出やドルフィン・プロジェクトのように、保有する天然資源を活用した新規産業育成の例もある。カタルの例は特殊な条件に基づいた開発戦略であり、その特殊性ゆえに当面は競合することなしに順調な発展が期待でき、天然ガスによる国家収入の増加は観光など他の分野の産業育成にあてる開発資金を増加させることにもつながる。

結 び

本稿では、ドバイを除く UAE 各首長国、バハレーン、カタル、オマーンの経済を支える(支えてきた)石油産業を中心に各国経済の特徴と現況を振り返り、各国で行われている非石油産業育成の主な取り組みを紹介してきた。各国の開発戦略を分析する際は、アブダビとカタルの「巨大な」産油国と、シャルジャやバハレーン、オマーンなどのそうではない諸国とに区分しなければならず、事実、開発戦略の方向性が異なっている。前者は石油や天然ガスなど化石燃料を中心に据えた経済開発が進められ、後者は石油依存からの脱却を目指した産業の育成に重点が置かれている。保有する天然資源の大小が分岐点となるのである。

経済のグローバル化の進展により、ヒト、モノ、カネの国境を越えた移動が盛んになっている。湾岸首長諸国にも当然のごとく、グローバル化の波は押し寄せてきており、物流拠点としてフリーゾーンを整備したり、観光産業を振興したりという現象は、今日に至っては当然のことといえる。さもなくば、グローバル化に取り残される結果になってしまうからである。とりわけ、「グローバル・ツーリズム」時代といわれる 21 世紀にあっては、観光産業の育成は必至であり、観光収入やサービス収支、国内雇用の増加など経済的な要因もさることながら、国際理解・異文化理解を身近にすることにも役立つだろう。

さて、同地域における非石油産業育成のためのひとつの開発戦略として、フリーゾーン開発が盛んであることは先に触れた。もちろん、ドバイの成功が与えた影響が大きいことはいうま

49) *MEED*, January 18, 2002, p.13.

でもない。しかしながら、湾岸の「フリーゾーン現象」ともいうべき状況においてはその「乱立」傾向も指摘できる。湾岸諸国同士の競争のみならず、今後、インドでも経済特区・輸出加工区の本格的な設立が計画されており⁵⁰⁾、環インド洋地域を取り巻く競争がますます激しくなることが予想される。今後は、それぞれのフリーゾーンの特長を生かし、地域レベルでの産業立地戦略を打ち出すなど、開発政策のコーディネーションを視野に入れつつ競争力を強化する必要がある。

石油産業は元来、世界経済に密接に結びついてきたものであり、その意味では、湾岸諸国は早くから世界経済にリンクされてきた。そして、現在のグローバル化の時代に非石油産業を育成する必要に迫られた湾岸諸国は、その開発戦略もまた世界経済を志向したものになっていくのは必然的であろう。フリーゾーン設立は、物流・貿易の拠点整備とともに、インド亜大陸諸国中心とはいえ、外資導入をもたらしている。フリーゾーン以外でも、観光や金融など新しい分野の産業育成への取り組みが始まっており、これらも1国で完結する性格のものではない。いずれにせよ、「フリーゾーン現象」は、「乱立」という課題を残しつつも、各国経済のグローバル化に貢献しているひとつの要素であることは間違いないだろう。

50) *Financial Times*, March 18, 2003.