

## 第4章 アラブ首長国連邦: 経済の動向と日本企業の進出

著者	小野 充人
権利	Copyrights 日本貿易振興機構 (ジェトロ) アジア経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) <a href="http://www.ide.go.jp">http://www.ide.go.jp</a>
シリーズタイトル	アジ研トピックリポート
シリーズ番号	40
雑誌名	原油価格変動下の湾岸産油国情勢
ページ	52-65
発行年	2001
出版者	日本貿易振興会アジア経済研究所
URL	<a href="http://hdl.handle.net/2344/00009460">http://hdl.handle.net/2344/00009460</a>

## 第4章

# アラブ首長国連邦：経済の動向と日本企業の進出

### 第1節 連邦の構造

アラブ首長国連邦は7つの首長国から構成される。1971年に英国のスエズ以東からの撤退を機に連邦を形成し、現在のラス・アル・ハイマを除く6首長国で当初独立した。連邦形成の背景には、個々に独立するには政治・経済力が小さく対外的な脅威に対抗できないとの認識がある。72年にラス・アル・ハイマが加わり現在の7首長国による連邦が形成されているが、その特徴は、各首長国の独立性を尊重し、連邦政府の役割は外交、国防、通信、教育、労働、金融などに限定されていることである。このため、各首長国が独自に決定する裁量が大きく、空港などのインフラ施設が数多く存在するなど、国全体として統一のとれた政策が実施できないという問題がある。

しかし、連邦形成後30年を経過し、国全体がアブダビ首長国を中心にまとまる傾向がみられる。1996年8月には、憲法が恒久化し、アブダビが首都と正式に定まった。それまで独立以来、憲法は暫定という位置付けで、アブダビも暫定首都という位置付けであった。

大統領は、各首長から構成される最高評議会が決定することになっており、次回の改選は2001年5月の予定である。現ザイド大統領が、85歳の高齢で、2000年に腎臓移植を行うなど健康状態に問題を抱えているが、アブダビ首長国の王位はハリファ皇太子が継承することになっており、首長国ベースでは安定した統治が維

持されるとみられる。

また連邦レベルでも、後述するように、アブダビ首長国が石油収入を背景として、北部首長国へ資金を直接および連邦政府を通じ間接的に還流させており、同首長国への求心力を強化させていることから、現在のアブダビ首長国を中心とする体制が堅持されるものと考えられる。

## 第2節 経済構造

### 1. アブダビ首長国を中心とする経済構造

アラブ首長国連邦は、現在その経済力により3つのグループに大別できる。一つは豊富な石油埋蔵量を持つアブダビ首長国、そして非石油産業振興で存在を模索するドバイ首長国、そして経済基盤が脆弱な北部5首長国である。連邦政府の財政収入構造をみると、アブダビ首長国が8割強、ドバイ首長国が約1割を供出、残りが税金などの収入である。一方その使途は、外交、軍備などの国政に関する部分を除くと、その多くの部分が連邦政府を通じて北部首長国のインフラなどに利用され、アブダビ、ドバイ首長国への支出は極めて限られている。アブダビ、ドバイ首長国は連邦政府へ資金を拠出してもなお豊かな財政を持ち、独自にインフラ整備を進めている。このため、連邦政府の予算を見ても、この国の全体像は分からないのが現状である。ちなみにアラブ首長国連邦の総歳出に占める連邦政府歳出の割合は、25%から30%程度である。よって豊かなアブダビ首長国およびドバイ首長国は、連邦政府への拠出金を上回る金額を個別に支出していることになる。

首長国別の一人当たりGDPをみると、最も低いアジュマン首長国で6,145ドル(1999年)と相対的に高い(表1参照)。また、首長国別のGDP構成比の推移を90年から99年についてみると(表2参照)、エネルギーに依存する割合の高いアブダビ首長国の割合が原油価格の変動により変化がみられる一方、産業基盤が脆弱で相対的にシェアが低下しても不思議でない北部首長国、特に、ウム・アル・クワイン、フジャイラの割合が非常に安定的に推移している。これは、アブダビ首長国から資金が還流していることを示唆しているものと考えられる。

アラブ首長国連邦の国政は、実質上その経済力を反映して、アブダビ首長国とド

表1 アラブ首長国連邦の首長国別名目GDP（1999年、要素価格表示）（単位：ドル）

首長国	GDP（100万）	一人当たりGDP	主要産業
アブダビ	29,504	26,179	石油、ガス、石油化学
ドバイ	13,880	16,178	商業、アルミ精練
シャルジャ	4,973	10,128	ガス、パイプ製造、軽工業、セメント
アジュマン	989	6,145	造船、船修理
ウム・アル・クワイン	327	7,425	農業
ラス・アル・ハイマ	1,437	8,706	農業、商業
フジャイラ	785	8,536	農業、セメント、バンカリング
合計	51,895	17,663	

出所：計画省Annual Economic Report, Annual Statistical Abstractより作成

表2 首長国別名目GDP構成比の推移（単位：％）

首長国	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
アブダビ	63.6	63.3	62.8	61.0	58.7	57.7	59.5	58.9	54.9	56.9
ドバイ	23.1	22.9	23.2	24.1	25.9	26.3	25.5	25.4	27.8	26.7
シャルジャ	7.6	7.6	7.7	8.2	8.9	9.6	9.0	9.3	10.1	9.6
アジュマン	1.1	1.2	1.2	1.3	1.6	1.6	1.6	1.8	2.0	1.9
ウム・アル・クワイン	0.6	0.6	0.6	0.7	0.6	0.6	0.6	0.6	0.7	0.6
ラス・アル・ハイマ	2.8	2.9	2.9	3.1	2.8	2.7	2.6	2.6	3.0	2.8
フジャイラ	1.3	1.4	1.5	1.6	1.4	1.4	1.3	1.4	1.6	1.5
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

出所：計画省Annual Economic Report

バイ首長国の意向が大きく反映されたものになっているとみられる。そして、現ドバイ首長が温和で争いを好まないといわれる性格もあり、アブダビ首長国とドバイ首長国の関係でもアブダビ首長国の意向が強く反映されつつあるようにみられる。長期的には、アラブ首長国連邦は、アブダビがより中心になる形で再編されて行くものと考えられる。

## 2. 原油依存経済

アラブ首長国連邦の富の源泉は原油生産である。石油産業のGDPに占める割合をみると、産業の多角化が進み1990年の5割弱から99年では25%へと減少している（表3参照）。しかし、この割合は原油価格の動向により大きく変化し、原油価格が高い水準で推移した2000年はこの比率がもっと高まるとみられる。また、石

表3 部門別実質GDP（1990年価格）構成の推移（単位：％）

年	1994	1995	1996	1997	1998	1999
石油	32.3	31.4	33.1	30.0	21.4	25.4
非石油	67.7	68.6	66.9	70.0	78.6	74.6
製造業	10.2	10.7	10.6	12.5	13.5	13.2
商業	10.6	10.3	10.2	10.5	11.8	11.2
政府	11.3	10.9	10.3	10.2	11.8	11.2
合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

出所：計画省*Annual Economic Report*より作成

油収入は政府支出、建設業などプロジェクト関連産業に波及効果を持っていることから、間接的な効果を含めると、石油収入がアラブ首長国連邦経済に果たす役割は大きい。また、国際収支統計でみても、原油、ガス輸出の果たす重要性が理解できる。というのは、原油、ガス輸出が、非石油貿易の赤字をカバーしており、アラブ首長国の対外バランスを黒字に保つ構造を持っているからである。

現在の生産量は日量232万バレル、産油能力は250万バレルとみられる。このうち、ドバイ首長国が日量15万～20万バレル程度を生産しているものとみられる。ドバイ首長国の産油量は1991年に日量42万バレルを記録して以降減少し、96年には27万バレル程度にまで低下したとみられる。アブダビ首長国の可採年数が100年以上あると言われる一方、ドバイ首長国は20年を切って久しい。現在でもそれなりの産出量があるのは、横堀工法、ガス注入法など最新の技術を駆使し回収率を高めているためである。

しかし、新規の発見がないことから、ドバイ首長国にとって原油依存経済からの脱却は急務であり、切実性を帯びている。なお、石油政策は、連邦石油省の権限が移管されつつあり、各首長国の独立性が強まりつつある。OPECの生産割当量管理については、アブダビ首長国の最高石油評議会が担当している。このため、アラブ首長国連邦の生産量遵守のためにアブダビ首長国がその他の首長国の生産量を考慮し、生産調整役を担っている。

アブダビ首長国に関しては、原油および天然ガスといったエネルギー資源が豊富に存在しているため、脱石油依存構造を確立する必然性がドバイなどと比べて希薄である。このため、エネルギー開発は重視しているが、非エネルギー産業の育成は相対的に盛んではない。非石油インフラ計画としては、ミナ・ザードは完成したが、ルル島開発計画、サディヤット・フリー・ゾーン計画などはいずれも当初の計

画が大幅に遅れている。

ちなみに、サディヤット・フリー・ゾーン計画を紹介すると、アブダビ沖のサディヤット島(26平方キロメートル)をフリーゾーンとして開発、国際証券取引所、手形交換所、一次産品取引(原油、農産物など67品目)市場、同先物市場を開設する予定である。現在、インフラ整備などを行なう第一期工事に着手した。アブダビ・フリーゾーン庁は、本プロジェクト推進の背景として、豊富なオイルマネー、原油確認埋蔵量1000億バレル(世界第3位、可採年数約120年)、天然ガスの確認埋蔵量6兆立方メートル(同4位、約100年)と天然資源に恵まれていること、湾岸諸国、イラン、ロシア・CIS、インド、パキスタン市場の物流が年間約4,000億ドルの市場規模を有することを挙げている。また、同フリーゾーン庁は、物流の中心地として発展しているドバイ首長国のジュベル・アリー・フリーゾーン(JAFZ)との競争について、ドバイは工業製品を中心とする物流が主体であることから、一次産品をサディヤット市場で取り扱う場合、差別化が図れるとしている。金融市場としては、アブダビは香港、シンガポール市場が終了してからロンドン市場が開くまでの3~5時間の空白を埋める戦略的な市場になり得ること、他の市場が休みとなる土曜日、日曜日にも取引が行なわれる点で利点があるとみられる。

### 3. 非石油依存経済の確立が急務なドバイ首長国

ドバイ首長国は、石油資源が近い将来枯渇するため、石油収入に首長国の財政収入を期待できない。現在、ドバイ首長国では、運用により石油会社、銀行など一部を除き、法人税、個人所得税を課していない。しかし、将来的には石油収入の減少により、これら以外の法人からも徴税を行い、首長国の歳入を賄って行く必要に迫られるとみられる。このため、ドバイ首長国は非石油産業を振興することにより、石油収入に代わる歳入源、つまり税収源の開拓を迫られている。

そして、石油に代わる代替収入源として選択されたのが、ドバイの持つ中継貿易の拠点、商業の中心地、観光地としての機能を充実させ、地域のビジネスセンターとして外国企業の進出を促すことである。

当初、ドバイ首長国は、物流の中心として貿易振興に力を注いでいた。この理由は、1870年に英国がドバイを湾岸における中心港と指定したこと、そして、多くの外国商人を受け入れる自由な雰囲気を培ってきたことで、ドバイが交易に長じて

いることがある。

ドバイが物流の拠点として評価を得る礎石を築いたのは、ラシード前ドバイ首長である。前首長は1959年にドバイの地形を生かしくリークを浚渫し貿易港を整備すると共に、78年には貿易を担うダウ船を安価に補修できるよう船修理場を整備した。しかし、80年代に入り、政策が従来の貿易振興から企業誘致に移りつつあるようにみられる。ドバイ首長国は1985年にはジュベル・アリー・フリーゾーンを開設、そして人々の来訪を促すために首長国営航空会社を設立、外国人居住者に娯楽を提供するために芝生のゴルフ場を開場するなど、次々と企業誘致策を実施している。89年にはドバイ政府現観光・商務局（Department of Tourism and Commerce Marketing）を設立し、企業誘致のためにさらにドバイの投資環境情報を積極的に提供、ミッションの受入・派遣、海外見本市参加などに注力している。また、ドバイにおいてコンベンションを開催、観光開発、PR活動なども行っている。現在海外14カ所に事務所を持つ。90年に入ってから、クリークの再開発、空港フリーゾーンの開設、インターネット・シティの開設など新しい貿易ニーズに対応するような施策を講じている。

貿易に関しては、1994年7月まで輸入関税を運用で1%しか課さないなどの振興策が奏効し、ドバイは着実に湾岸地域におけるハブ港としての地位を築いていった。また、イランをはじめとする後背地を抱えていることも、物流の拠点としての発展を助けた。90年代をみても、イラン・イラク戦争終結後のイランからの買出し需要、92年の湾岸戦争後のクウェート復興特需、93年初めからはCIS、ブルガリア、ロシア、中央アジア市場が開くなど、次々に後背地からの需要が発生し、商品の再輸出先が出現してきた。現在でも、湾岸地域における物流の中心として、イラン、湾岸、中央アジア、コーカサス、そして、インド、パキスタン、アフリカ大陸東海岸諸国などにさまざまな製品を輸出・再輸出している。

しかし、1998年12月にオマーンのサララ港が、99年3月にはイエメンのアデン港が再開発され、ドバイの持つハブ機能の将来に陰りが出始めた。これは、船輸送が大型コンテナ船を中心に行われるようになり、物流が変化し始めていることによる。船会社は輸送運賃の競争が激しくなり、高速大型コンテナ船を就航させるなど効率性をより重視するようになった。このため、一部の船会社には、アジアと欧州を結ぶ幹線航路を中心に据え中東の物流を再構築する動きが見られる。その中で、具体的にオマーン湾、インド洋に面する上記の港湾への寄港を重視する動きが

出ている。現在サララ港はデンマークのMaerskおよび米国Sea Landが運営を行っており、両社ともドバイに代わる湾岸諸国へのフィーダーサービスの拠点、インド亜大陸および東アフリカ諸国へのハブ港として同港に注目している。またアデン港は、アジア・欧州航路の途上に位置し、地理的に最も効率の良い位置にある。アデン港では、シンガポール港湾局とイエメン資本のYeminvestとのJVがコンテナターミナルの運営を担当し、American President Lineが既に寄港を始めている。

しかし、ドバイはこれまでの実績、効率的なオペレーションで評価が高い。また、ドバイからCIS諸国向け再輸出については、陸上輸送経路が複雑なため5割以上が航空機を利用して行われている。そして、ドバイ、シャルジャといったアラブ首長国連邦の空港から安価な航空輸送便が得られるため、再輸出の拠点としてドバイの利用が多い。

よってサララ港、アデン港が稼動してもドバイ港のハブ機能が全て競争力を失う訳ではない。特に、地理的にホルムズ海峡内部に位置する湾岸諸国に対する再輸出機能は、ドバイ港の効率性からこれまで通り維持出来ると考えられる。事実、スレイヤム・ドバイ港湾庁長官は、「湾岸向け貨物の約5割がドバイを仕向け地とするもの」とMEED誌に語っており、ドバイが湾岸物流の中心であることを強調している。この点で、国連制裁が解除されてイラク市場が開いた場合、ドバイが輸送の中心地のひとつになる可能性が高い。

しかし、東アフリカ、インド亜大陸などへ再輸出されている貨物は、新設された港湾にハブ機能が移る可能性が十分あると考えられる。サララからドバイへは船で約3日かかるといわれ、再度湾岸の外に再輸出する貨物をドバイへ運ぶことは非効率と考えられるからである。

### 第3節 フリーゾーンによる企業誘致

#### 1. 商業の中心地として注目されるドバイ

ドバイ首長国は、輸入関税率を低く抑えるなど、商業振興を行ってきた。市中にはショッピングセンターが乱立し、1996年からは年1回ショッピング・フェステ



ィバルを開催、近隣諸国より買い物客を誘致している。また、薄利多売のため、全般に価格が安価なことからイラン・イラク戦争終了後にはイランから買い物客が集中した。また、ロシア・CISなどからは買い出しを兼ねた観光客が、最盛期には毎月1万人以上がアラブ首長国連邦（特にドバイ、シャルジャ首長国）を訪れていた。また、ドバイ首長国はゴルフ、ボート、競馬、ビリヤードなどの国際試合、および航空ショーを主催するなど観光誘致に努め、ショッピングとの相乗効果を狙っている。

しかし、商業活動は変動も大きく、世界の景気に影響される割合が高い。脱石油依存経済を確立する方策としては脆弱である。ドバイ首長国の経済活動の基盤をより多様化するために整備したのが、ジュベル・アリー・フリーゾーン（以下、JAFZと略）である。ドバイ首長国は、石油収入があるうちにフリーゾーンのインフラ整備を行い、安価な費用で企業が進出出来る体制を整えた。さらに、所得税・法人税を最長30年間免除、送金の自由を保証している。フリーゾーン内での活動は、製造業、卸売業、事務所、支店の開設など業種を問わない。企業が活動拠点を構え、活動することにより経済が動き、企業数が増加すれば規模の経済が享受出来るという考え方である。

では、JAFZが企業誘致に成功した理由を考えると、その要因は二つ挙げられる。

ひとつは、中東という地理的な理由である。中東は日本、欧州からみると時差が大きく、また、イスラム諸国が多いため祝祭日が大きく異なる。通常、中東地域では木曜、金曜または、金曜、土曜が休日となる。一方中東以外では土曜、日曜が休日の国が多い。よって、当市場を外国から見る場合、最悪の場合月曜日から水曜日までの3日程度しかビジネスが出来ないことになる。これが、中東地域に拠点開設を促す理由である。

では、次に中東の中で何処を選択するかということが問題になるが、拠点を構えるに際して重要なポイントは、経済活動の中心であること、交通の要所で移動し易いこと、治安が良いこと、イスラムという異文化において外国人が生活し易いこと、などが条件となろう。このような条件を満たす場所としては、ドバイ、バハレーンなどが挙げられる。

では、最終的に企業がバハレーンなどでなくドバイに企業進出する理由を考えてみる。

この理由としては、湾岸諸国の商慣習であるスポンサーシップ制度が大きな意味を持つ。湾岸諸国においては、外国企業が商業活動を自国で行なう場合、ライセンスの取得条件として、なんらかの形で自国民パートナーが必要となる。外国企業が単に駐在員事務所を開設する場合でも、必ず各国の国籍を有するローカル・エージェントを任命することが義務づけられている。彼らの主たる仕事は、外国企業の身元引き受け人（スポンサー）となり、居住査証、ライセンスの取得などの手続きを行なうことである。これは、元来は就労機会の限られる自国民に金銭収入の道を開き、国民の生活水準の向上を図るといふ経済政策とみられる。スポンサーには自国民であれば、誰でもなれる。しかし、外国企業にとって、誰をスポンサーに任命すれば対価に見合った適切なサービスを受けられるかなど、情報が限られているため、候補者の選択には大きな困難を伴う。

また、一般にスポンサーを一度任命すると、その変更には契約書の記述内容にかかわらず本人同意を必要とするため、困難かつ費用がかかる場合が多い。よって、西洋流の契約の概念とは異なる価値観を持つスポンサーを任命した場合の経済的負担が大きいことから、リスクに対して進出した場合の利益を比較し進出を控えたり、断念した欧米企業があったことは否めない。

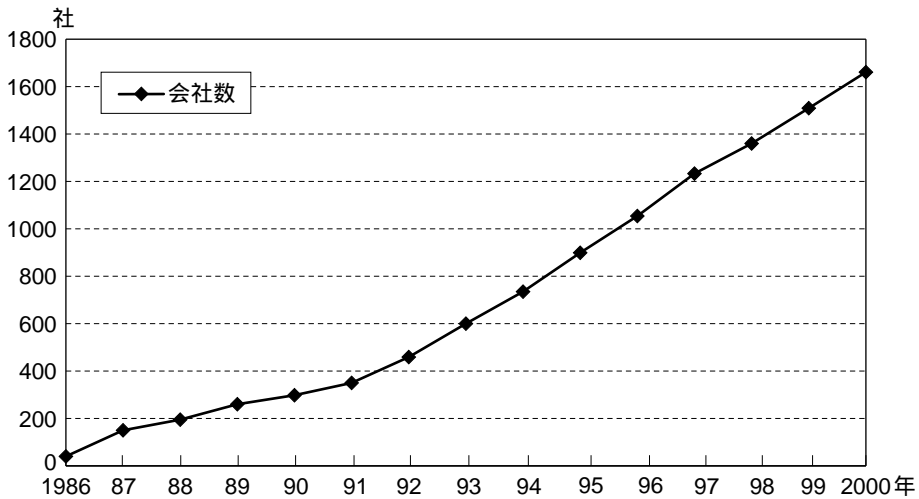
このような環境下、ドバイ首長国は、JAFZを開設、保証人を首長国のフリーゾーン局が兼ねることで、外国企業が西洋流の契約の概念で事務所開設など商業活動を行なうことが可能な環境を作り出した。これが、ドバイに企業が集中する理由である。現在では、同様の制度を持っている国が多いが、ドバイが他国に先駆けて導入したため、評価が高い。また、1992年9月には従来承認していなかった100%外資による独立法人（Free Zone Establishment）の設立も承認するなど、外国企業にとって制度面での魅力も増している。

当初、フリーゾーン当局がスポンサーになることは、アラブ首長国連邦国民がスポンサーになる機会を奪うことになり、既得権益を侵すことになるので、国民の抵抗が大きかったと思われる。しかし、ドバイ首長国は、それを首長国令という便法を用い、フリーゾーンという、国内とは一線を画した地域を創出することで実現したことは、まさに画期的な出来事であったといえる。

## 2. 外国企業の進出状況

アラブ首長国連邦では、外資の直接投資に関する統計がないため、正確な外国企

図1 JAFZ進出企業数の推移



注：1986年は8月、97年は10月末推計、2000年は9月末（1661社）

出所：JAFZ庁

表4 主要国別・業種別JAFZ進出企業数（2000年9月末現在）（単位：社、件数）

	合計企業数	製 造 業	商 業	サービス業
アラブ首長国連邦	307	69	183	63
英 国	203	37	189	0
イ ン ド	195	63	163	0
米 国	121	14	115	1
イ ラ ン	115	12	106	0
日 本	63	2	62	0
ド イ ツ	58	8	53	1
フ ラ ンス	41	10	39	1
パキスタン	38	16	28	0
サウジアラビア	34	10	27	0
そ の 他	486	82	447	5
総 計	1,661	323	1,412	71

注：1つの企業で複数のライセンスを持つ企業があるため、企業数合計と業種別企業数合計とは一致しない。

出所：JAFZ庁

業の活動状況は把握できない。よって、外国企業の進出が最も多いと考えられるJAFZの状況を見る。

JAFZ庁によると、2000年9月末の進出企業数は1,661社（92カ国）で、1999

年10月から2000年9月までの1年間を見ると、204社（ネット、アラブ首長国連邦企業を含む）が進出している（図1参照）。国別では、インド39社、イラン29社、英国21社、ドイツ10社、パキスタン8社、米国6社、フランス5社、日本4社などである。業種別にみると、商業部門が196件、製造業20件、サービス業6件である。

進出企業をストックベースでみると、アラブ首長国連邦企業が最大で、次いで英国、インド、米国、イランの順である。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る。他の国については、いずれもアラブ首長国連邦と貿易関係が強い国々である。概して、商業が多いことから、上述のようにスポンサーが不要であることに着目して進出したケースが多いとみられる。また、インド企業の製造業進出が多い理由は、フリーゾーンのインフラが整備されていることが挙げられる（表4参照）

### 3. 日本企業の進出状況

アラブ首長国連邦に進出する日系企業は2000年9月末現在、132社（アブダビ首長国27社、ドバイ・北部首長国105社）である<sup>1</sup>。進出数を牽引しているのはJAFZへの企業進出である。JAFZ庁統計によれば、99年10月以降の1年間における日系企業のJAFZ進出状況は、進出6社、撤退2社であった。2000年9月末現在のJAFZ進出日系企業数は64社で、内訳は表5のとおりである。

日系企業のJAFZ進出数（ネット・フロー）は、1997年の14社をピークに、日本経済の不振や企業業績の悪化により、98年7社、99年5社と漸減傾向にある。99年10月から2000年9月にかけての新規進出例は、ベスト・コーポレーション

表5 JAFZ進出日系企業内訳（2000年9月末現在）

業種	件数	業種	件数	業種	件数
家電・エレクトロニクス	18	商業	8	時計・医療器具・精密機械	4
自動車関連（部品、タイヤを含む）	10	光学・カメラ・フィルム	5	運輸	2
重電・一般機械	9	建設機械	4	その他	4

出所：筆者作成

(家電販売) プリヂストン・ミドルイースト(タイヤ) 日本通運(運輸)などである。日系企業のJAFZ進出動機は、物流・再輸出の拠点としての投資が圧倒的に多い。この理由は、湾岸諸国の代理店は、商圏が各国毎に限定され経営規模が小さい。このため、経営基盤が脆弱で、L/Cを長く開設する資金的な余裕がない、商品の仕入れ規模が小さいため、経済的かつ効率的に商品をコンテナ輸送をするには、少量多種の商品を混載してコンテナを一杯にする必要がある。現在のように、生産工場が複数国に散らばっている現状では、経済的に輸送するにはどこかに商品を集めて、そこから一定量の商品を配送する必要がある、湾岸商人のメンタリティとして、商品と現金とは物々交換のイメージが強く、商品が手元に存在しないと商売にならない風土、が指摘できる。このため、特にメーカーは主として代理店支援の観点から受注してから配達するまでの時間を短縮するために、物流倉庫をJAFZに設け、ストック・オペレーション(在庫管理・出荷業務)を行っている。

主な再輸出先としては、イランが最大市場で、他に湾岸諸国、インド、パキスタン、ロシア・CIS諸国、アフリカ東海岸など広範囲に及ぶ。

なお、日系企業の対アブダビ投資は、現段階ではエネルギー部門に集中しており、近年進出企業数に大きな変化はない。

#### 4. さらなる企業誘致を図るドバイ首長国

この他、ドバイ政府は1999年1月に物流関連会社を念頭において、ドバイ空港フリーゾーンを開設した。さらに同年10月にはインターネット・シティ構想を発表、1年後の2000年10月28日に同シティをジュベル・アリー・フリーゾーンに近接する場所に4平方キロメートル規模で開設した。同シティは2月5日発布法律第1号「ドバイ・テクノロジー・エレクトリック・コマース・アンド・メディア・フリーゾーン」法に規定される。

同シティは、ソフト、ハード関連会社を始め、プロバイダーなどe-business関連企業を広範に誘致することで、情報・ハイテク産業の一大集積地を目指す。このために、ドバイ政府は、従来のフリーゾーンと同様、100%外資による企業の設立を始めとする優遇措置に加え、50年間にわたる所得税・法人税の免除、土地借地権の供与などのさらなる優遇措置を与えている。すでにオラクル社、デル・コンピュータ、マイクロソフト、IBM、コンパック、マスターカード・インターナショナル、HP、シーメンスなどが進出している。開所時で194社がライセンスを供与

されており、350社が申請しているといわれる。

将来的には、インターネット大学やR&Dセンターなどの付属研究施設や常設展示場、ハイテク産業促進のためのサービスや利便を提供するほか、ベンチャー支援にも積極的に取り組む予定である。そのためのコア組織としてドバイ・アイデアス・オアシス社（資本金3,000万ドル、過半を政府出資、他は民間から募集予定）の設立を発表している。ドバイ政府は、e-businessを振興するため、インターネット・シティに続き、ドバイ・メディア・シティを2001年に開設する見込みである。

なお、ドバイ政府は資材・サービスの調達に関し、入札などをインターネットで行なうe-government構想を同時に進めている。そしてその具体例としてドバイ政府は6月20日、Tejari.comサイトを立ち上げた。ドバイ政府は、政府調達をこのサイトを通じて行なうことにより、e-commerceを振興すると同時に、取引の透明性を高め、調達コストの低減を図る予定である。一方、サプライサイドにもこのサイトを開放し、すでに日本、英国、米国、サウジ、レバノン、エジプトなどの企業が登録しているとのことである。国内でもアルファタイム・グループ、ドバイ・トランスポート・コーポレーション（DTC）、EPPCO、エミレーツ・ナショナル・オイル・カンパニーなどが登録、DTCがアルファタイム社に855台の自動車を発注したと報じられている。

このように、ドバイ首長国におけるフリーゾーン開設を軸に据えた企業誘致は、長期的には個人のスポンサーを排除した企業を一般化させる。そしてそれは、湾岸諸国特有のスポンサーシップ制度を形骸化させ、ビジネス風土をより欧米的なものにする可能性を持つ。また、ドバイ首長国も企業誘致のために、それを狙っているように見える。

#### 第4節 近代化を促す証券取引所の開設

さらに、ドバイ首長国のビジネス環境を整える措置として、証券取引所の開設が指摘できる。アラブ首長国連邦には、2000年まで公設の株式証券取引所が存在しなかった。しかし、ドバイに3月、11月にはアブダビに公設の証券取引所が開設

された。将来的には原油や農産物などの一次産品市場や先物市場も併設する計画もある。証券取引所開設の目的のひとつには、現在主として海外で運用されているオイルマネーをアラブ首長国連邦に還流させることが挙げられる。しかし、アブダビ首長国のオイルマネーは約3,000億ドル、周辺産油国を含めると約1兆ドルにのぼることから、証券取引所の成功は、域内で運用する投資機会をどのように創設するかにかかっていると思われる。なお、現時点における証券取引所開設の意義は、アラブ首長国連邦企業の情報開示を促進する役割を担うと考えられる点である。湾岸諸国では一般に情報開示が進んでいない。この理由には、まず、外国人にとって魅力のあると思われる主要財閥が、その豊かな資金力により株式を公開するメリットをあまり有しておらず、そのため上場している企業が少ないことが挙げられる。また、保守的な経営姿勢を有する財閥が多く、情報開示を好まないことも理由として挙げられる。しかし、経営者が創設者から欧米で教育を受けたその子供へと世代交代するに依りて、経営内容の開示に抵抗が薄まる傾向がみられる。また、会社が創業者のトップダウンの経営からテクノクラートを通じた組織的な経営に移行するに従い、証券取引所が開設された今後は、株式を公開する企業が増加するとみられる。ちなみに、11月時点でアブダビに上場する予定の会社は12社、ドバイを合わせても22社とみられる（日経金融新聞2000年11月7日の報道による）

また、今後経済改革の一環として具体化される国営企業の民営化に際しても、証券取引所は、株式の市中消化に重要な役割を果たすとみられる。

このように、ドバイ首長国は、フリーゾーンを企業誘致政策の柱に据え、脱石油依存を図っている。そして、企業誘致に関しては、周辺諸国との比較において制度面、利便性などでJAFZは一步先んじているように思える。よって、今後も中東ビジネスを考える新規参入企業を集めるものと考えられる。今後の課題としては、石油収入がなくなった時に、現在提供しているサービスを如何に安価に提供できるかであろう。

（小野充人）

（注）

<sup>1</sup> なお、アラブ首長国連邦においては、事務所毎にライセンスが発給されるため、同一企業がアブダビとドバイに事務所を開設した場合、もしくは同一首長国に事務所を複数開設した場合、いずれの場合も、複数社の進出と数えられる。