

ドバイの経済発展の歴史とその展望¹

経営学部 3 年 磯和宏／高橋和己／小川結加

要旨

「世界最速で発展する都市」と称されるドバイ。今まで私たちが思い描いていた中東の国のイメージは石油と砂漠の国というものである。しかし近年、ドバイという言葉聞いて超豪華ホテルとリゾート、セレブの国といった印象をもつ人は少なくないだろう。

70年代には石油収入を活用しインフラ整備が進められ、80年～90年代は中継貿易、再輸出港といった伝統を味方につけて自由貿易区(フリー・ゾーン)を開設した。現在一番大きなフリー・ゾーンである「ジュベル・アリ・フリー・ゾーン」には、世界100カ国4000社もの企業が進出している。21世紀に入ってからインターネット・メディアシティを確立し、IT情報通信産業の拠点となっている。

しかしその一方で、近年めざましい発展を遂げる中国についても成長の裏側にはマイナス面があるのと同様、ドバイの急速な発展の裏にも問題点が潜んでいることを指摘する。わが国の構造問題然りであるが、こういった問題を理解するには、経済の歴史を振り返り、現状を理解することから始める必要がある。

また、ドバイの発展と日本の高度経済成長を比較考慮しながら、これからの日本がドバイから学ぶべきことがあるかどうかについても、あわせて検証した。その結果、わが国が学び取るべきはドバイのヒト・モノ・カネの集積力の強さであり、学ぶべき点が多くあることを指摘していく。

¹ 本稿の作成にあたっては、國學院大学の細井長先生、外務省の榎下健司秘書官へのヒヤリングを実施し、様々な情報の提供を頂いた。記して感謝したい。

ドバイの経済発展の歴史とその展望

目次

	ページ
I. はじめに	1
II. 石油発掘までの歴史	4
1. ドバイ首長国創設から近隣諸国での原油発展まで	
2. ラシード治下のドバイ	
III. 石油資金を元手に行ったビジネス	7
1. インフラ整備	
2. ラシード港開港	
3. ドバイ・アルミニウム会社	
4. ジュベル・アリ港とジュベル・アリ・フリー・ゾーン	
IV. ドバイ経済の光の部分	10
V. ドバイ経済の影の部分	12
VI. おわりに	16
参考文献	19

ドバイの経済発展の歴史と展望

経営学部 3 年 磯和宏／高橋和己／小川結加

I. はじめに

アラブ首長国連邦（通称：英語名 United Arab Emirates より UAE）を構成する 7 つの首長国の中のひとつであるドバイ首長国。最大の首長国は首都アブダビで、ドバイは経済的に 2 番目に大きいですが、面積は UAE 全体の 5%程しかなく、3885 k m²で埼玉県とほぼ同面積である。日本の石垣島とほぼ同じ緯度に位置するため亜熱帯性気候であり、夏場（5 月～9 月）は高温多湿で気温が 40 度以上になるのだが、冬場（10 月～4 月）は 20 度～30 度であり比較的過ごしやすい穏やかな気候である。国土の 3 分の 1 は砂漠地帯だが、内陸部にはオアシスが点在し山脈も走っている。

UAE は労働力として数多く外国人労働者を受け入れているため、国民の人口は全体の 2 割しかいないことが特徴的である。外国から出稼ぎに来る人が多いことが背景にあり、男女比は 7 対 3 で男性が多い。

このアラブ首長国連邦の中のドバイが、近年急速に発展を遂げているのはよく知られていることである。この砂漠の小さな国では、「世界初の海中ホテル」「世界一広いショッピングモール」「世界一高い建築」などといった、さまざまな大規模な建設プロジェクトが進められている。ドバイは、ヒト・モノ・カネを集積させ石油に依存した経済から脱し、さらには世界有数の主要都市になろうとしている。ドバイの UAE における項目別割合と寄与度（図表 1）を見ればわかる通り、先ほど上げた建設はもちろん、製造業、商業、不動産などのセクターが、2000 年以降の GDP を押し上げて

いることが見て取れる²。

図表1 ドバイのUAEにおける項目別割合と寄与度
名目値、単位10億Dhs

分野	2000年			2006年			項目別ドバイの寄与度(%)
	ドバイ	UAE	ドバイが占める割合(%)	ドバイ	UAE	ドバイが占める割合(%)	
農業	5	90	5.5	10	122	8.1	0.79
石油・鉱業	63	867	7.3	85	2,234	3.8	3.45
製造業	10	348	29.0	265	734	36.0	26.28
電力・ガス・水道	10	46	22.3	24	95	24.7	2.12
建設	50	169	30.1	215	451	47.7	26.37
商業	101	223	45.6	362	625	57.9	41.75
レストラン・ホテル	27	50	54.0	58	104	55.6	4.94
運輸・倉庫・通信	80	172	46.7	214	385	55.6	21.44
不動産	60	190	31.8	192	461	41.7	21.15
社会・個人サービス	15	38	41.1	37	87	42.3	3.38
金融	62	149	41.6	172	357	48.1	17.61
政府サービス	57	256	22.1	92	390	23.5	5.64
家計	48	16	28.9	8	26	29.2	0.47
調整額	-17	-41	40.0	-46	-93	49.5	
総額	623	2,580	24.2	1,868	5,992	28.2	170.76
非石油部門	560	1,713	32.7	1,603	3,758	42.6	167.32

<出所> Statistics Yearbook Emirates of Dubai 2003,2005

より作成

本稿では近年の著しいドバイの経済成長について、限られた天然資源を活用し、どのように発展に結びつけたのかに関して言及していく。具体的には、ドバイの石油発掘までの歴史を紹介し、原油発掘後のドバイ発展を支えた経済の光の部分と、そこから生まれた経済の影の部分とを明らかにし、ドバイの今後の課題について言及していく。また、あわせてわが国がドバイ経済から学ぶべき点について論じていきたい。

² 本来は実質値を用いるべきだが、名目値のみの公表のため、便宜的に名目値を用いた。なお、外務省の榎下健司秘書官に話によると、UAE諸国は経済データなどについて秘密主義を採りたがる傾向があり、長期データをはじめ、日本では当たり前に存在する経済統計が整備されていないとのことであった。

II. 石油発掘までの歴史

現在 UAE では連邦制が採用されているものの、各首長国は首長＝国王がいる絶対君主制を採用している。そのため、UAE の歴史を理解するためには、ドバイを支配する首長家であるマクトゥーム家がアブダビから移住し、マクトゥーム・ビン・ブティを初代首長として打ち立てられたドバイ首長国の、創設から石油発掘までの産業の歴史を概観しておく必要がある。

1. ドバイ首長国創設から近隣諸国での原油発見まで

1833 年に創設されたドバイ首長国では、内陸のオアシスで昔ながらのナツメヤシ栽培を中心とした農業や、半定住・半遊牧で生計を立てる者が数多く居住していた。しかしドバイには、メソポタミア文明の時代から活用していた天然のクリーク（入り江）があり、それが交易の拠点とされていたという経緯もあり、ダウ船の造船や真珠採り、漁業などに従事する者も多くいたという。

19 世紀におけるペルシャ湾内での交易の中心地は、ペルシャ（現在のイラン）であった。ペルシャはインドとの定期船をもっており、インド貿易の拠点であり栄えていた。しかし 1902 年、ペルシャ中央政府が対外貿易に高関税や貿易制限を課すようになり、商業活動にかげりが見られはじめた。そのため、これまでペルシャ港で商業に従事していた職人や商人たちが、対岸にあるドバイへと移動してきた。このことで、インドとの定期船もドバイに寄航するようになり、湾岸域内での再輸出の拠点ともなっており、ドバイでは真珠産業だけでなく、貿易産業も発展した。

しかし、意外にも日本の御木本幸吉が真珠の養殖に成功したことで、ドバイにおける真珠産業は急速に衰退していくことになる。1919 年、現在ではミキモトブランドと称される日本の養殖真珠は、高品質かつ安価な真珠生産を実現したため、すぐに市

場を席卷し、欧州へも輸出されるようになった。1929年には、追い討ちをかけるように世界恐慌による世界経済の停滞も重なり、真珠という装飾品の需要は大きく減少した。このような結果で、ドバイの真珠産業は壊滅状態へ陥ったのである。そして、その後も真珠産業とともに発展していた貿易産業についても、第二次世界大戦の影響をうけて低迷することになり、現在の華やかなドバイとはかなり違う状況におかれていたようである。

20世紀に入ると、中東各地で原油が発掘されはじめた。とくに1932年にはアラビア半島と地質構造が似ているとされるバーレーンで石油が発見されたことから、ドバイでも石油産出の可能性があるのでないかと指摘されるようになった。この情報を基に、イギリス系石油コンソーシアムと第6代首長であるサイド・ビン・マクトゥームは、1937年に石油利権協定を締結した。結局、第二次世界大戦が終わるまで、この「宝」の発掘は待たなければならず、実際に原油の採掘は何年にもわたって行うことができなかった。そのためドバイは、あくまで石油の利権料という、イギリス系石油コンソーシアムの支払う将来における原油採掘権のオプション収入を真珠産業衰退後の主たる収入源とする、とても貧しい国家であった。

2. ラシード治下のドバイ～石油輸出

1958年、ラシード・ビン・サイドが第7代首長に即位した。「ドバイの父」と呼ばれ、現在も人々の尊敬を集めているラシードは、大規模なプロジェクトでドバイを湾岸随一の商業・ビジネス都市へと成長させた功労者である。

サイドの最初のめざましい成果は、1954年、貿易拠点として繁栄させるために今までのクリークでは大型船の停泊ができなかったため、クリークの浚渫・拡張工事へ取り掛かったことであろう。このときラシードは建設費用を捻出するために「クリーク・ボンド（入り江債）」を発行し、地元の商人たちより資金調達を行った。さら

に、すでに石油生産を開始していたクウェート、カタールなどの富裕な周辺産油国からも融資を受けた。クリークの工事は1960年には完了し、500トンの船舶がクリーク内に入出港できるようになった。また、同時期にヒト・モノを動かすために、飛行場建設も進め、1965年にはドバイ空港を完成させた。

翌年1965年、ラシードのクリーク拡張などの政策の甲斐もあり、ようやくドバイ沖合で油田が掘り当てられ、1969年より輸出が開始された。石油時代の到来である。産油国として後発であったことは、幸運であった側面も少なからずある。なぜなら欧米資本による石油収入の搾取を少しでも避けられた上、輸出開始からわずか4年後には、オイルショックが起きたため、未曾有の石油好況を享受できたためである。

Ⅲ. 石油資金を元手に行ったビジネス

ここまで述べてきたように、ドバイは真珠産業、中継貿易を経て石油産業に力を入れ、また石油産業に力を入れ始めた時期に、石油ショックを迎え、それにより大きな資金を手に入れた。石油生産からの収入にあぐらをかくのではなく、石油資金を元手に次々に新たな活動を行ってきたことが、現在のドバイ経済の基礎を構築するきっかけとなった。ここではそれら一連の活動について考察していく。

1. インフラ整備 1960～1970年代

もともと道路、住宅、オフィス、商業区、上下水道、電力、通信設備などの生活基盤、産業基盤の整備を進めていた。その真っ只中に石油輸出が開始され、さらなるインフラの整備に石油輸出資金を投入することが可能となった。それにより、石油生産開始以前の時代に創設された学校教育、医療、郵便などの社会基盤も飛躍的に拡充した。

2. ラシード港開港 1967年～

クリークの浚渫工事はすでに完成しており、中継貿易の拠点としては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インド亜大陸やアラビア湾内との貿易に従事する「ダウ船」と呼ばれる木造船であり、ドバイの企図する大型船の航行は難しかった。また、経済活動の活性化はクリーク内の混雑を激しくさせていた。ドバイは石油産業発展のためにも、大型タンカーが接岸できる大規模な湾岸設備が必要不可欠であった。さらに、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た。大型船の就航により、貿易活動、中でも外国からの輸入品をドバイ経由で再び海外に輸出する再輸出を活発化させることを展望し、1967年から工事が

開始され、最終的に 35 ヶ所の停泊地をもつラシード港が完成した。

3. ドバイ・アルミニウム会社の設立 1975 年

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入れた。ドバイもその中で、インフラ整備のさらなる拡大のみならず、資金を工業化へと向かわせることとなった。その代表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である「ドバイ・アルミニウム会社」である。同社は極めて純度の高いアルミニウムを生産し、そのほとんどを欧州やアジアに輸出されている。このうち日本へも年間 150 億ほどが輸出されている。また、アルミニウム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も併設された。

この他にも、ジュベル・アリ地区に「ドバイ・ガス会社」が建設、ラシード港近くに「ドバイ・ドライ・ドッグ（造船業）」が設立など、多くの工業関連の施設が建設された。

4. ジュベル・アリ港とジュベル・アリ・フリー・ゾーン 1972 年～1985 年

1972 年、当時何もなかったドバイ市内から約 35 km 離れたジュベル・アリの地に、第 7 代首長のラシードは「中東のシンガポール」を目指して新しく港を建設することを決定した。1976 年に工事が開始され、約 30 億米ドルを費やし、1979 年に世界最大の人造港として部分開港した後、1983 年に最終的に完成した。

1985 年には、「安価な費用」で企業が進出できるような体制を整え、67 ヶ所の停泊地を有するジュベル・アリ港を中心としたフリー・トレード・ゾーンを設置した。これは、企業が業種を問わずに活動拠点を構えることができ、その活動を通じて経済が活性化し、それによって企業数が増加すれば規模の経済が享受できるというラシー

ドの考え方によって設置された。中東アラブ地域における自由経済地域は 1952 年にダマスカス、1954 年のバイルート、60 年代にはモロッコ、70 年代にはエジプトやヨルダンと相次いで設立されたが、湾岸諸国では初めてであった。

ジュベル・アリ・フリー・ゾーンへの進出動向は驚くべきものであった。ジュベル・アリ・フリー・ゾーンが開設された 1980 年代初め頃は、進出企業がほとんどなかったが、1990 年代に入ってから右肩上がりに伸び、2001 年には 2000 社を超えるまでになったのである。ジュベル・アリ・フリー・ゾーンは、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続けてきたと言える。

ジュベル・アリ・フリー・ゾーンがここまで企業誘致に成功した鍵は、先述のとおり「安価な費用」であった。ここでいう費用とは、機会費用のような広義の経済的費用を指し、具体的には、①100%外資を承認していること、②法人税、所得税が 50 年間無税なこと、③輸入税、再輸出税が免税であること、④企業資金が送金可能であること、⑤通貨規制がないこと、⑥外国人従業員の雇用が可能なこと、⑦借地内の所有不動産を担保にできること、⑧事務所利用が可能なこと、⑨ジュベル・アリ港へのアクセスがよいこと、といった経済的メリットである。

IV. ドバイ経済の光の部分

前章で述べたように、ドバイは数々の商業化や工業化を推し進めながら、経済成長を実現してきた。この章では、その成長がどのような形で実現してきたかについて、貿易と観光を例にとって考えていきたい。

まず、貿易についてである。ドバイは、石油産出以前から中継貿易の拠点として栄えてきた。そして、ラシード港の開港やジュベル・アリ港とジュベル・アリ・フリー・ゾーンのオープンによってさらに成長を続けている。その成長はジュベル・アリ・フリー・ゾーンのオープン当初は微々たるもので、進出企業数も少なかったものの、近年めざましい躍進を遂げた。その結果、図表 2 によると、2001 年から 2005 年まで貿易額は輸出入ともに順調な伸びを記録している。輸出入は 5 年間で約 2 倍、港湾整備による港湾の拡充の甲斐もあり、再輸出が 3.5 倍程の伸びを見せている。更に、フリー・ゾーン経由の貿易も 3 倍程の拡大が実現している。これはジュベル・アリ港、ジュベル・アリ・フリー・ゾーンでの貿易活動が盛んであることを物語っている。まさにこれまでの活動が実を結び、多くの利益を得ていることを示していると言えよう。

図表 2 ドバイの貿易状況 (2001~2005 年 単位：億 Dhs)

	2001 年	2002 年	2003 年	2004 年	2005 年
輸入	832	903	1087	1490	1904
輸出	59	64	66	96	112
再輸出	226	296	337	570	788
フリー・ゾーン輸入	303	385	500	688	991
フリー・ゾーン輸出・再輸出	249	325	413	526	787

(注)「輸出」は自国生産物の輸出のみをカウントしている。

<出所> Statistics Yearbook Emirates of Dubai 2005

次に、図表 3 では観光者数の推移を示している。1985 年に設立されたエミレーツ航空のおかげもあり、徐々に旅客数は増加し、近年では急速な伸びを見せている。

図表 3 ドバイ国際空港、成田国際空港取扱い旅客数（単位：千人）

	取り扱い旅客数	
	ドバイ国際空港	成田国際空港
1991 年	4,400	24,170
1996 年	8,000	27,530
2001 年	13,510	27,440
2006 年	28,800	35,340

<出所> ドバイ国際空港 HP、成田国際空港 HP

ドバイ国際空港では、1991 年から 15 年で旅客数が約 7 倍の伸びを達成している。2006 年は 2800 万人を超え、成田国際空港の 3500 万人に近づきつつある。これは、観光者数が年々増加していることを示唆しており、観光者数の増加に伴い、その人々がドバイでお金を落としていくという流れができてきたものと考えられる。

以上概観したように、石油資金を元手に行ったビジネスが着実に実を結び、ドバイは貿易・観光の発展を続け、着実に利益を伸ばし続けている。

V. ドバイ経済の影の部分

今後のドバイ経済においては、どのようなことがおきる可能性があるだろうか、アップサイド、ダウンサイド双方について、これまで論じてきた事実も踏まえつつ言及していく。

第1に、バブル崩壊の可能性である。2002年以降、現在に至るまで、ドバイの不動産価格は上昇し資産インフレの様相を呈している。代表的な例としてパームアイランドと呼ばれる観光目的の人工島に建設された約1400件の高級別荘が、有名人の購入が火付け役にもなり瞬く間に完売した事例が知られる。しかし、実際にドバイを訪ねてみるとパームアイランドを含むドバイの高級住宅地は閑散としていて、電気すら付いていないという現状がある。よく言われるのは、こういった高級住宅地は居住目的ではなく転売目的で購入されているということである。現状では売り手より買い手が多いため、こういった高級物件の価格が上昇していく傾向にある。この現象が経済学でいうところの合理的バブルなのか、それとも非合理的バブルなのかを判断するのは困難ではあるが、ドバイの不動産価格に付けられているプレミアムは100~300%ともいわれ、ファンダメンタルズに見合った不動産価格形成がなされていない可能性が高く、バブル的な資産インフレ状態となっているとって差し支えないだろう。

政府も手をこまねいている訳ではないが、十分に手を打っている訳でもない。UAE政府は法律で値上げを7%までにするように規制した。これは契約した翌年に売却をする場合、最大でも値上げ幅を7%までにするというものである。しかし、ドバイの不動産業者は、法律に対し繰り越し契約という形ではなく毎年初めから契約をリセットすることで7%以上の値上げを実質的に行ってしまうという、脱法的な方法で価格のつり上げを行っているのが実情である。

実需がなく、経済成長率を極端に上回るような資産価格の上昇というのは、我が国のバブル期の経験や、近年ではスペイン、アイルランド、米国（とくに西海岸地域やフロリダ）などで観察される資産価格の暴落の経験からもわかるとおり、必ず経済面での反動を引き起こす。こういった状況になったとき、ドバイ経済が持ちこたえられるかは、多角的なビジネス拡張域、弾力的な経済構造が、どこまでしっかりと構築されているかにかかっていると思われる。

第2に、大量投入する資金のマネージメントを行う仕組みを、国家を上げて構築し、観光をはじめとした一部業種に依存しアブダビに頼る構図の改善である。これまでのドバイは観光業の充実・発展を重視していることから工業面以上に商業面に力を注いでいる傾向が強い。その一方で、一国経済の基礎となる水や電気の供給不足の問題がこの国のボトルネックとなっている。電気に関しては隣国であるカタールからガス・石炭・原子力を輸入し、支払資金はアブダビからの援助でしのいでいる。UAE全体で採取される石油量のうち、ドバイは約1%しか採取できず、大部分を採取しているアブダビに比べて経済的には圧倒的に不利な状況にある。そのため、ドバイを含めてUAE諸国に対してアブダビは石油で得た収入を連邦予算として分ける仕組みをとっている。

ただ、このような援助策が未来永劫続く保証はなく、アブダビからの自立ができるような新ビジネスの確立が必須のドバイとしては、一層の工業化というカードを検討する必要が高まっていると考えられる。もっとも、ドバイには海外からの大量の資金流入がある一方、その資金の有効活用をする仕組みが十分には確立していないという問題がある。資金の有効活用・マネージメントする仕組みが欠落していることは、資金の非効率な活用に繋がり、闇雲に各種の施設を作るといった長期的なビジョンのない施策に繋がる。まず、資金の有効活用をする司令塔となる仕組みの確立を急ぎ、長期的ビジョンにたった自立可能な経済システムの構築に向けた対策を講じる動きが

本格化するだろう。

第3に、労働問題に関することである。ドバイの労働者の大部分は隣国からの外国人で占められている。ドバイで進んでいる建設計画などは、ほぼ全て外国人労働者によって行われている。経済学的に言えば、労働の流動性は歓迎すべき部分もあるが、実際には労働の流動性は社会的な面などで様々な軋轢を生むのも事実である。そもそも、労働者が流入するということは、(労働内容が同じであるならば) その労働者が自国で稼働できる所得がドバイにおいて稼働できる所得を上回っているからであろう。つまり、労働の限界生産力をドバイでは自国でよりも高く評価してくれるということである。とはいえ、ドバイで働く外国人労働者の主役であるインド人の平均月収は約3万円であり、学校卒業と同時に公務員への道が敷かれ、初任給が月収約200万円のドバイ人とは雲泥の差である。実際、外国人労働者の不満は鬱積しているとされ、暴動等に発展する危惧も少なからずある。更に、インドの経済事情の好転からインド人労働者の自国回帰傾向も既に観察される。すると、ドバイでは極端な労働供給不足が発生する可能性がある。解決策としては、給料の引き上げか、労働力を他国に求めるといった他力本願的な方策しかないのがドバイの実情である。労働供給不足は既に建設計画の遅れ(代表例は今年完成予定のドバイタワーであり、完成目処が未だに立っていないとのこと)といった歪みをもたらす。

ちなみに、ドバイでは2015年計画として2015年までに、

- ①経済発展、
- ②社会、
- ③インフラ 土地 環境、
- ④平和 安全 保障、
- ⑤優れた政府、

という5つの題目の下で、年率11%の経済成長、GDP1080億米ドル、国民1人当た

り GDP44000 米ドル、貿易・輸送・観光・金融分野における拡大を目指すとしている。こういった計画案も安定的な海外からの労働供給を前提としたものであり、計画の実現可能性については労働問題の解決が必要不可欠となっている。

第4に、ジュベル・アリ・フリー・ゾーンの拡張である。前述の通りドバイにとってジュベル・アリ・フリー・ゾーンの存在は大変重要であり、企業誘致のシンボルとして有効に機能してきた。しかし、ドバイへの進出を検討している世界の大企業は既にジュベル・アリ・フリー・ゾーンに行きつくしたと言われている。今後は大企業のみならず、中堅中小の企業も受け入れる必要が出てくるかもしれないが、既にキャパシティの限界を迎えているとも言われている。ドバイが今後も2015年計画のような高度成長を実現していくには、今後も外資を積極的かつ継続的に誘致していくことが必要であり、ジュベル・アリ・フリー・ゾーンに匹敵する新たなフリー・ゾーンの建設が急務となってくると思われる。

VI. おわりに

これまでは、今まで論じてきたドバイの経済発展という面と、今起きている工業化問題・不動産問題・労働問題をみてきた。これまでドバイは、もともと備わっていた天然資源を未来永劫続くものではないと判断し、得た収入を元手に新たなビジネスを展開し成功してきたと考えて差し支えないだろう。しかし、発展していく一方で、影となる部分も少なからず出てきている。わが国の歴史と照らし合わせながら、どのようなところを学ぶべきか、またドバイは日本からどこを学ぶべきかを、この章で考えていきたい。

日本が 1950 年代に経験した高度経済成長を、近年のドバイの急成長に照らし合わせ考えてみよう。当時、わが国では、所得が増加したことで高い栄養水準・住宅・優れた医療技術を可能にし、それぞれの所得格差が低くなったことで、医療施設の利用が増え、乳児死亡率の減少にもつながった。また、もう一つの変化は、1958 年に改正された国民健康保険法による国民全員をカバーする医療保険の整備である。これらの要因は平均寿命の延びという結果をもたらし、高度経済成長が単に所得増加、工業化の発展を示したものではないということを指摘した。

一方で、恩恵だけがあったわけではなく、ある種の歪みが生じていたのも事実である。例えば公害がその好例であろう。1956 年に発見された水俣病は、チッソ水俣工場が支える商品の原料であるオクタノールに含まれるアセトアルデヒドにより発病したもので、高度経済成長時には、アセトアルデヒドを日産 70 トンから 140 トンも生産していた。また、1960 年にできた四日市の第 2 コンビナートから出された亜硫酸ガスにより、重い喘息を広めた四日市喘息などがある。コンビナートも、地方公共団体による地域開発の一環でできたものであり、これもまた高度経済成長という発展がもたらした負の産物であった。

高度経済成長は、生み出される利益を追求することで少なからず犠牲の部分に目をつぶる形で実現した側面がある。たしかに公害だけでなく乳児死亡率低下や平均寿命の延びという光の部分もあるが、発展は影の部分も生み出す。現にドバイでも経済発展という光の部分がある一方で、労働問題・工業化問題・不動産問題などの影の部分が生み出されている。これらは表裏一体であるが、ドバイにとっては長期的にこのままでは維持の難しい課題であり、克服していくことが求められると考えられる。

また、日本は第1次オイルショックを教訓にし、原油の貯蔵を長期化させたり、エネルギー効率的な技術進歩を進めたりすることで、常に資源が底をつかせないようにフォワードルッキングな取り組みを行うことで、石油資源の枯渇リスクへの対処策を講じてきた。このように、ドバイも将来足りなくなるものを見据えて、先手を打つ形で対策を講じることが求められる。

最後に、わが国が学ぶべき課題を考えていきたい。わが国は海外からの資金の集め方をドバイから学ぶべきではないだろうか。一つの方法として、積極的に外国企業の誘致に乗り出してみてもどうだろう。ドバイは石油に依存しない経済構造を築いているのは、既述の通りである。では、なぜ高度な経済成長を支えるような資金の流入を確保できるのだろうか。それはジュベル・アリ・フリー・ゾーンの存在が大きいと考えられる。日本にジュベル・アリ・フリー・ゾーンのような経済特区を作り、なおかつ経済的にも魅力的な条件（例えばわが国企業との事業連携を円滑に行えるような行政的な仕組み）を付加することで、大胆な税制優遇をはかるべきだと考える。このような仕組みは、道州制の導入によって可能になるとも言われるが、道州制が導入されるにはまだ時間がある。そこで、国家的なプロジェクトとしてこのような施策を講じることを提言したい。

例えば、候補地区としてはお台場が考えられる。お台場の土地の多くは売却か長期貸付契約で利用されている。その一部が期間限定で貸し付けられている“暫定利用区

画” とよばれるもので所定の 10 年が経過したら、その用地は更地に戻して東京都に返還される。その区画の売却価格は約 814 億円、長期賃貸契約なら月 2 億円の賃料となる。お台場は未完成の土地であり、「9 万人が働き、4 万 7000 人が住む街」を目指していることに加え、船舶の発着のしやすいポータルランドとしての機能を有しており、貿易面でも好立地と考える。この先、埋め立てを更に進めることで場所を拡張することや、新たな施設を作ることが可能な場所である。また、都心に近い交通手段の豊富さも外資にとっては魅力的な要素だろう。

日本はドバイに比べると面積は広く、気候の面でも厳しくなく、社会的な基盤もしっかりしているが故に、リスクを伴う大胆なチャレンジ的要素のある政策を行うことに対しては抵抗も多いように思われる。しかし、わが国にはこのような外の血を導入していく戦略が必要であるし、対内直接投資を呼び込みたいという産業界の意向とも整合的な取り組みであると考えられる。

参考文献

財団法人 中東協力センター (2008) 『平成 19 年度報告書 UAE (ドバイ、アブダビ) の投資環境調査』

槇島公 (2007) 『ドバイがクール』 三一書房

吉川洋 (1997) 『高度成長 -20 世紀の日本-』 読売新聞社

細井長 (2003) 「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』 41(5), pp. 121 - 150.