

第 24 回 UAE・エミレーツ航空の日本乗り入れ

塩尻宏

(中東調査会参与、元駐リビア日本国特命全権大使)

《UAE の昔と今》

17 世紀以降、ポルトガル、オランダ、フランスなど当時の列強とインド支配をめぐる抗争していた英国にとって、クウェート、オマーンなどと共にアブダビ、ドバイ、カタール、バハレーンなどのペルシア（アラビア）湾岸地域の戦略的重要性が認識されるようになりました。1853 年に英国は、以前から「海賊海岸（Pirate Coast）」と呼ばれていた現在の UAE 地域と「恒久休戦協定（Perpetual Maritime Truce）」を結び、それ以降、この地域は「休戦海岸（Trucial Coast）」と呼ばれた時期がありました。湾岸地域は 1892 年から英国の保護領となっていたのですが、1968 年に英国が 1971 年末までにスエズ運河以東から撤退する方針を宣言したため、カタール（1971.9.3）、バハレーン（1971.12.16）と共に、アブダビ、ドバイを中心とするこれら地域の 5 首長国（翌年 2 月ラアス・ル・ハイマ首長国が参加）はアラブ首長国連邦（UAE）として 1971 年 12 月 2 日に独立しました。



最近のドバイ市街（2010.4 塩尻撮影）

私が初めて UAE の首都アブダビを訪問したのは、UAE 独立後間もない 1973 年 12 月のことでした。同年 10 月に勃発した第 4 次中東戦争に伴いアラブ石油戦略が発動されて石油危機が起きました。日本の石油輸入が途絶する可能性が取り沙汰されたことにより、危機感を募らせた日本政府は、アラブ産油諸国の理解を得るために当時の三木武夫副総理・環境庁長官を特使とする友好親善ミッション（三木ミッション）を派遣しました。そのミッションには私も三木特使の通訳として同行しました（その顛末は、「第 7 回 三木ミッション：石油外交の現場で（2012.10.09）」に書きました）。

三木ミッションの最初の訪問地が UAE のアブダビでした。三木特使と UAE 大統領兼アブダビ首長ザード殿下 (H.H. Sheikh Zaid) (いずれも当時) との会談が行われたのは、確か 1973 年 12 月 11 日のことだったと思います。清楚な民族衣装をまとったザード殿下の物静かな威厳の中に日本への好意が感じられ、その人柄に感銘を受けたことを思い出します。また、当時のアブダビはアラブ世界の典型的な地方都市の佇まいでした。平屋建ての質素な空港ターミナルを出たところにあった広場には、灼熱の太陽の下にハイビスカスやブーゲンビリアの植え込みがあり、周囲に埋め込まれた散水パイプから勢いよくほとぼしる水しぶきの中で小鳥が飛び交っていた光景を今でも覚えています。

私が着任した頃のドバイは、約 700 人、アブダビには約 300 人の在留邦人が滞在していました。既に 70 階建て (320m) の超高級ホテルが完成しているなど、急速な発展への動きが始まっていました。あれから 10 年余り経った現在、ドバイやアブダビには 160 階建て (830m) のブルジュ・ハリファ (Burj Khalifa) に象徴される超高層ビルが立ち並び、昔の面影が感じられないほどの驚異的な発展振りに感慨を覚えます。最近の外務省資料 (海外在留邦人統計、平成 22 年 10 月 1 日現在) によれば、ドバイには約 2,800 千人 (アブダビには約 670 人) の日本人が滞在し、中東・アフリカで最大の日本人コミュニティを擁するようになっています。

《中東のシンガポールを目指したドバイ》

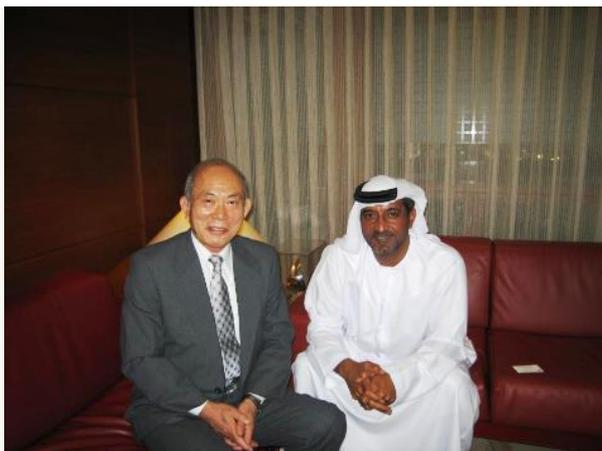
在ドバイ総領事館の最近の資料によれば、現地に進出している日本企業数は 273 (2010 年 10 月現在) だそうですが、私が赴任した 2001 年頃のドバイには約 60 社の日本企業の現地事務所があり、既に中東・アフリカ地域で最大のビジネス拠点になっていました。私が訪問した現地の有力実業家の一人が、「一昔前には入江に沿って集落が散在するだけであつたドバイが国際的な商業センターとして発展した背景の一つは、進取の機運を持った先代のドバイ首長 (H.H. Sheikh Rashid : 1912-1990) に彼を取り巻く実業家たちが同志として協力し、時代を先取りした事業展開に成功したことである」と述懐していたのを覚えています。今や巨大財閥となった当時の実業家たちと現在の首長家との緊密な関係の一端を垣間見た気がしました。

ドバイ警察総監 (Chief of Dubai Police) のタミーム少将 (Major General Dhahi Khalfan Tamim) にも表敬訪問しました。歓談の中で本人が述べたところでは彼の祖先はイエメンからの移民であつたとのことですが、ドバイ首長国の治安最高責任者である当時のムハンマド皇太子 (現ドバイ首長、UAE 副大統領兼首相) の信頼を得て、ドバイ首長国内の治安維持実務を任されていました。彼はその後中将 (Lieutenant General) に昇進して、現在もドバイ警察総監の職にあります。

中東・アフリカ地域で最大の日本人コミュニティを擁するドバイで邦人保護を任務とする総領事としては、現地の治安責任者の対日理解を増進させることが極めて重要だと考えました。そこで私は、着任後早々に未だ訪日経験のないタミーム少将を日本に招待するよう東京の外務省に要請しました。2001 年度の招聘計画は既に決まっていたましたが、関係者を説得して同年度内の 2002 年 3 月上旬に彼の訪日招待を実現しました。

1 週間ほどの日本滞在でしたが、彼にとっては初めて見た日本の事情に強い感銘を受けたようでした。日本訪問を終えてドバイに戻ったタミーム少将は、空港で出迎えた私に対して、「大変有益な訪問であった。これまでドバイは、近い将来に中東のシンガポールになることを目指していたが、さらに遠い目標があることが分かった。ドバイの発展が日本のレベルまで達するのはいつのことになるだろうかと思っている」と述べたのを覚えています。

《エミレーツ航空の日本乗り入れ》



エミレーツ航空会長アフマド殿下 (H.H. Sheikh Ahmad bin Saeed) と
(2010.4 ドバイ空港内の同殿下事務所にて)

私が在ドバイ総領事に就任した 2001 年春頃は、未だ日本からドバイへの直行便はありませんでしたので、赴任の際は成田発、香港乗り継ぎのキャセイパシフィック便でドバイに到着したのを覚えています。ドバイ首長国政府出資のエミレーツ航空 (Emirates) が日本への直行便の運航を開始したのは 2002 年 10 月からのドバイ・関空便でした。そのエミレーツ航空は、今や成田、羽田、関空の 3 空港からそれぞれ毎日ドバイ行き直行定期便 (週 21 便) を運航しています (2013 年 7 月現在)。

1970 年代から 80 年代頃の中東では、レバノンを本拠とする中東航空 (MEA : 1945 年創立) が最大のアラブ系国際航空会社として知られていました。その後、サウジアラビア航空 (Saudia) やエジプト航空 (EgyptAir) などが国際線の運航を拡大すると共に、バハレーンを本拠とするガルフ航空 (Gulf Air : 1974 年にバハレーン、カタール、オマーン、アブダビの共同出資により買収) がアラブ系国際航空業界に参入してきました。

そのような状況の中で、1985 年にドバイ首長国が設立したエミレーツ航空が、パキスタン航空 (PIA) から運営や機材リースなどの支援を受けて急成長を果たし、1990 年代前半には世界的にも有数の航空会社として認められるようになりました。私がドバイに着任した 2001 年頃のエミレーツ航空は、約 60 の路線 (destination) を運航していましたが、現在では 130 以上の路線を擁しています (日本航空は約 90 路線 : 2013 年 7 月)。

ドバイに着任した頃のエミレーツ航空は、アジア方面では既に上海まで路線を伸ばしてきており、東京との直行定期便の開設にも大きな関心を示していました。半年後にドバイ

から一時帰国した私は、運輸省航空局（当時）の幹部を訪問してその可能性を打診して見ましたが、当時、多くの外国航空会社が成田空港への乗入れを希望しており、乗入れ枠に余裕がないために、エミレーツ航空の乗入れが早期に実現することを期待するのは難しいとの感触でした。同時に、関西空港であれば、検討の余地があることを示唆されました。1994年9月に開港した関西空港は、着陸料が高額なこともあって、当時、その利用が伸び悩んでいました。

エミレーツ航空側は、当時「新東京国際空港」と呼ばれていた成田空港への乗入れに執着を示しましたが、私は同社長のアフマド殿下（H.H. Sheikh Ahmad bin Saeed：現ドバイ首長の叔父）や渉外担当役員などとの非公式な懇談の機会に、近い将来を見据えて早期に日本への足掛かりを確保するためには、次善の策として関西空港への乗入れ検討してみてもどうかと提案しました。その結果、エミレーツ航空側は、関西空港への乗入れ可能性について手続き面、技術面、採算性などの観点から検討を始めました。

関西空港への乗り入れが実現されるまでには、他にも解決すべき問題がありました。日本航空は1960年代から1980年代の後半まで（日本航空の資料によれば、1962年10月から1986年4月まで）南回りの欧州便を運航していたことをご記憶の読者も居られると思います。当時の航空機は航続距離が短かったため、羽田から出発してパリやロンドン行きなどの欧州便は給油を兼ねてマナーマ（バハレーン）、ドーハ（カタール）、アブダビ（UAE）などに寄港していました。日本政府はバハレーン、カタール、オマーン、アブダビ（UAE）が共同出資国していたガルフ航空の日本への乗入れ権を前提として、1998年にこれら諸国と航空協定を締結していました。それらの協定は個別の国の航空会社の乗入れを想定したものではありませんでしたが、その後、バハレーン以外の各国は独自の航空会社を立上げる意向を示してガルフ航空への出資を取りやめることとなったので、各国との航空協定の見直し作業が行われました。

そのような時期に、ドバイ政府が出資するエミレーツ航空が日本への乗り入れを検討し始めました。日本政府とUAE政府との航空協定に基づき手続きを進める必要がありましたが、UAE内で最大の影響力を有するアブダビ首長国との調整が必要でした。同首長国としては将来的に自らの航空会社が乗り入れる思惑もあって、UAE政府運輸当局の同意取付けが危ぶまれましたが、ドバイ首長家の有力メンバーでエミレーツ航空会長でもあるアフマド殿下の仲介により、エミレーツ航空がUAEを代表する航空会社として日本への乗り入れが正式に申請されました。

乗り入れ申請を受けた日本の運輸当局者は、エミレーツ航空が当時既に国際航空業界で有力企業の一つと見られていたことが信じられない様子でした。国際航空業界に通じている筈の彼らは、同社が日本に乗り入れた場合の採算性や同社の財務状況に大きな関心を示していました。私からエミレーツ航空の交渉担当役員に対して、日本の手続きを促進させるためにも、日本側運輸当局の担当者をドバイに招待することも一案ではないかと進言したことがありました。

もう一つの問題は、日本に足場を持たなかったエミレーツ航空としては、日本国内での空港作業や旅客業務を行う提携先を選定する必要がありました。日本航空も全日空も、それぞれ有力な現地の財閥系の旅行会社を UAE 国内の総代理店としていましたが、従来からアジア地区経由のエミレーツ航空との提携（コードシェア）便を運航するなど緊密な関係にあった全日空（ANA）が最有力とされていました。日本側からの働きかけのみならず、ドバイにおける財閥間の力関係もあったようで、最終的には日本航空と提携することになりました。

紆余曲折を経て、エミレーツ航空の関西空港への乗入が認められ、2002年10月1日（火）02：30 ドバイ発（EK316）→16：40 関空着、10月3日（木）23：30 関空発（EK317）→4日（金）05：30 ドバイ着のスケジュールで就航記念便（inauguration flight）が運航されました。この便には、私も招待を受けて搭乗しました。会長のアフマド殿下を始めとするエミレーツ航空の幹部専用となったファーストクラス・キャビンには、私がただ一人の部外者でした。ドバイから関西空港まで約10時間フライトで、2泊3日の大阪滞在でしたが、彼らと長時間行動を共にしたことは貴重な経験でした。

その後、湾岸諸国の航空会社としては、カタール航空（Qatar Airways）が2005年4月から関西空港に、2010年からは成田空港にも乗り入れており、アブダビ首長国が出資するイッティハード航空（Ittihad Airlines）も2010年から成田空港及び中部空港に定期便を運航しています。

《9.11 と海上自衛隊補給艦隊》

私がドバイに着任して5カ月後の2001年9月11日に米国で同時多発テロが発生し、甚大な被害が出た未曾有の大事件（9.11事件）が起きました。その日の私は、ドバイの総領事公邸内のサロンで東京から出張してきたアラビストの同僚職員と懇談中でした。いつものとおり CNN 番組を流したままにしていたテレビで、現地時間の17時（ニューヨーク時間午前8時、日本時間午後10時）過ぎに Breaking News（速報ニュース）として、ニューヨークの貿易センタービル2棟に民間航空機が衝突した数分後に崩壊する映像を流し始めました。当初から中東系のイスラーム過激派による犯行の可能性が取り沙汰されていたので、米国と中東との関係の先行きにただならぬものを感じさせました。

9.11事件の翌日、米国のブッシュ大統領はテロに対する闘いを宣言しました。サウジアラビア出身のオサーマ・ビン・ラーデン（Osama bin Raden）が主導するイスラーム過激派組織アルカーイダ（Al-Qaida）を実行犯と断定した米国は、NATO 諸国による集団的自衛権の発動として、10月7日から英国などと共にアルカーイダを支援するターリバーン政権のアフガニスタンに対する軍事攻撃「不朽の自由作戦（Operation Enduring Freedom）」を開始しました。

その後、NATO 諸国を中心とした多国籍軍による対アフガニスタン軍事作戦は対テロ戦争と認識されるようになり、日本に対しても有志連合の一員として協力が求められました。これを受けて日本政府は、2001年11月2日から海上自衛隊の補給艦隊をインド洋、アラ

ビア海地域に派遣し、「不朽の自由作戦」の一環として行われていた海上阻止行動(Maritime Interdiction Operation)を行う多国籍軍艦船(主に米・英艦船)への燃料補給を行いました。



上記の海上自衛隊補給艦隊は、2001年末から毎月1回程度の頻度で物資や燃料などの補給のためにドバイのポート・ラーシド港やジュベル・アリー港に寄港するようになりました。補給艦(8千トン級)1隻と護衛艦(5千トン級)2隻から編成された艦隊には、総勢5~600名の乗組員が乗船していましたが、インド洋やアラビア海での彼らの洋上勤務はさぞかし過酷なものと思われました。私は補給艦隊が寄港するたびに彼らへの慰労と激励の意を込めて訪問することにしていましたが、そのたびに、彼らの士気の高さに感銘を受けたことを思い出します。

資料によれば、海上自衛隊によるインド洋への補給艦隊派遣事業は2010年1月まで続けられました。私のドバイ在勤中に、不幸にして2名の乗組員が艦内での病死及びドバイ市内での交通事故で亡くなりました。在ドバイ総領事館としては、諸手続きや遺体の送還作業に心をこめて対応したことを覚えています。

(続く)