

## 中東フリーランサー報告

(第22回)

中東フリーランサー

### <目次>

1. コロナ禍終焉を象徴するような今年のハッジ
2. ヨルダンの慶事に想うアラビアの歴史
3. ワグネルに中東の「私兵」を重ね、アラブ史を見る
4. 湾岸海上天気晴朗なれども波高し、UAE の CMF 脱退？
5. 外国首脳の湾岸歴訪が続く中で目立つ UAE
6. ドバイの空飛ぶタクシーと技術イノベーションの可能性

—————\*—————\*—————\*—————

今年もハッジ(大巡礼)の季節になりました(毎年半月早まる)。今年は遂にコロナ禍からの完全開放の色彩が強く、かつサウジアラビアの観光立国注力も重なり、久しぶりにほぼ制限なしのハッジとなりました。今回は、このトピックから始めます。

### 1. コロナ禍終焉を象徴するような今年のハッジ

今年のハッジはコロナ禍終焉を象徴するかのように、65歳未満の年齢制限がなくなり、各国の割り当てでも大幅に緩和され、6月25日から始まるハッジ期間中、260万人の巡礼者を迎えることが予想されています。その中には国交回復ホヤホヤのイラン人の巡礼者 87,550人も含まれ、皆さんご機嫌でご来訪の模様。「サウジ行きなんて、こっちから願い下げだぜ！」とばかり、確認書のサインをやせ我慢で拒んだ去年のイランとは大違いです。

コロナワクチンは2回以上接種が義務付けられていますが、これ以外にも以前から黄熱病、髄膜炎、ポリオ、インフルエンザのワクチンも接種が義務付けられており、要はコロナワクチンも規定予防注射のバラエティの一つになった感じです。ちなみにコロナワクチンの種類としてはファイザー、モデルナ、ジョンソン・ジョンソンが「含まれる」として推奨されていますが、シノファームやシノバックスと言った中国製ワクチンに言及がないのが気になります。

ちなみに260万人と言う数がサウジアラビアにとってどれほどなのかと言うと、最新の国勢調査によるとサウジ内居住者は32.2百万人、内外国人は13.4百万人(41.6%)ですから、自国民は18.8百万人。これに対して2.6百万人は相当の数に見えますが、場所が西海岸のメッカ・メディナに集中すること、そもそも歴史的な年中行事であるし、外国人を見慣れたサウジ人にとって、外国人が14%程度増えるだけ(?)では、あまりインパクトは感じないのかも知れません。ただし、わずか1週間にこれだけの人間が集まるのは壮観ではあり、かつてジェッダ出張時にハッジ専用ター

ミナルの群衆を遠望した際には、その白の群衆の迫力に気圧されたものです。

ハッジは単なる宗教行事として群衆が押し寄せるだけの物見遊山ではありません。今でこそ飛行機で飛んで来ますが、かつては各国が大巡礼団を組織し、3 万から 5 万頭のらくだが、砂塵と地響きと共に移動したそうです。巡礼団は決してみすぼらしい放浪者集団ではなく、洗濯、理髪、医療、物資販売等々、文化的生活を維持するための商人が随行し、彼らに莫大な商業収益をもたらす「動く一大都市」の景観を呈しました。信仰の背景には、商業上の強いインセンティブが働き、かかる物流環境の整備が進んだ次第で、宗教活動からの商業利益は、単に肯定するどころか、むしろ積極的に推奨するイスラム精神に満ちたものです。

こうした経緯があるからこそ、MbS 皇太子が巡礼の観光産業化をビジョン 2030 の目玉のひとつとして重視する発想も生まれて来るわけで、決して単なる思い付きではありません。観光産業の労働集約面は、教育程度が低い地元民の雇用増進のキーです。ただし、ハッジ(大巡礼)だけではあまりに短期集中なので、通年のウムラ(小巡礼)も奨励することで、観光産業のサステナビリティを確保しようと言うのもので、前号で報じたゴルフ産業への介入も、こうした思考の延長線上にあるのです。ちなみに、イスラム暦に準じてハッジシーズンも毎年前倒しになる結果、全ての季節でハッジのらくだ行軍をすることになりますが、これが季節を通しての物流・補給の情報収集と交通システム確立に繋がる訳で、商業上の便宜だけでなく、そのまま大軍の移動に関するノウハウ蓄積にも繋がった事は、イスラム帝国の大進軍を可能にした原動力になったと言えるでしょう。

最近ハッジも DX 化が進み、オンラインでのアプライが可能となり、右のようにアプリをダウンロードすることで、スマホで予約が可能となりました。ちょっと前までは、メッカのカーバ神殿への礼拝中はスマホを見るなどのお触れがありましたが、今後はイスラム人口拡大に伴う巡礼希望者の増加と共に、ハッジのVR化すら笑いごとではなくなる可能性もあります。イスラムの教えでは、無理してハッジに来る必要は無いとされており、高齢者や虚弱体質の人々には福音となるでしょう。ハッジは地球上の各地から民族を超えて集合する、国際的意識共有ですが、結局こうした DX でイスラム精神のデファクト化が加速される可能性もあります。遠いイスラムの世界の話だと我々日本人が等閑視していると、いずれ考えもつかない文化の波が押し寄せてくるかも知れません。



## 2. ヨルダンの慶事に想うアラビアの歴史

6 月 1 日ヨルダン皇太子フセイン・ビン・アブドラ II 世がめでたく婚儀を挙げました。お相手はサウジアラビアの女流建築家ラジュワ・アルセイフ嬢です。どちらも 1994 年生まれです。ふたりのな

れそめについては情報公開されていませんが、なぜサウジ女性と結婚したのかは、なかなか興味深いところです。

ヨルダン王家は歴史的に(と言っても初代から今のアブドラ II 世でまだ 3 代目だが)国際結婚や部族際結婚に熱心です。これはヨルダン王家が地域の歴史に根付いた存在ではなく、英国によりアラビア半島からヨルダンにお国替えになった経緯があるからです。著名な故フセイン国王は妻を 4 人とつかえひっかえしましたが(同時に 4 人ではない)、二人は地元有力部族、二人は英国出身でした。現アブドラ II 世国王の母親は英国人のディナ王女で、ご本人もアラビア語よりも英語の方が得意と言われています。才媛の誉れ高いラニア王妃もパレスチナ人ですがクウェート育ちで(クウェートイングリッシュスクール卒)、湾岸戦争前、クウェートには富裕な有力パレスチナ人が多かったことを偲ばせます。

フセイン皇太子も米ジョージタウン大学卒業後、父と同じく英サンドハースト士官学校で学んでいますので、(その昔)中東で最新最強と謳われたヨルダン陸軍の未来の総司令官としては相応しい学歴です。ちなみにフセイン王子が成人するに際し、それまで皇太子だった国王の異母弟ハムザ王子(こちらも母親は英国人)が廃嫡され、フセイン王子が皇太子となりましたが、これはヨルダン王家のお約束と言うべきか、父アブドラ II 世も同じく、祖父フセイン国王の異母弟ハッサン王子に替わって皇太子となった経緯があります。ハムザ王子は地元部族長達の受けがよく、2 年前に反アブドラ II 世クーデター計画が発覚した際には、次の王として担がれかけたとわれ、なんとなく 2・26 事件での秩父宮を彷彿させます。そしてこのクーデター計画の背景にはサウジアラビアの策動があったと言う噂が絶えず、今般のフセイン皇太子のご成婚のなれそめが明らかにされていない点も含め、なんとなくそうした経緯が頭をよぎる次第です。

フセイン皇太子とラジュワ嬢の婚儀は既に昨年発表されており、8 月にはサウジで宗教的な結納の儀が行われています。新婦は王族ではありませんが、父親はサウジの代表的ゼネコンのエル・セイフ・エンジニアリングの創始者で、リヤドの代表的建造物キングダムタワー(写真)の建設で有名ですから、ラジュワ嬢が米シラキウス大学で建築学を修めたと言うのも偶然ではありません。かかる富豪の令嬢を皇太子妃に迎えると言うと、正田家からお輿入れされた上皇后様が重なって来ますが、上記のようになれそめは公開されておらず、軽井沢の「テニスコートの恋」みたいなエピソードに欠けるのは残念です。ただ、ラジュワ嬢の趣味は乗馬と言うことで(勿論マイホース所有)、この点はフセイン皇太子の叔母にあたる元ドバイ首長夫人であったハヤ王女にも通じるもので、いかにもアラブらしさを感じる次第でもあります。



そしてラジュワ嬢の出自は単に大金持ちと言うだけではありません。実は母親の名前はアッザ・ビント・ナイェフ・アブドルアジズ・アハメド・アルスデイリ。これでピンとくる方は相当のアラブ通と言えますが、サウジアラビアのアブドルアジズ初代国王の寵妃フッサ・ビント・アハメド・アルスデイリ、すなわちサルマン現サウジ国王 (MbS 皇太子の実父) を含む「スデイリセブン」の母に繋がる方なのです。スデイリ部族はアラビア半島の有力部族で、アブドルアジズ国王がフッサ姫を寵愛したのは、よほど可愛かったのかどうかは写真が無いので想像を超えますが、有力部族との繋がりを重視したことは窺えます。そのスデイリ部族を通じて、サウジ王家とヨルダン王家の繋がりが出来たと言うのが今回のご成婚です。そもそも「アラビアのロレンス」が支援したメッカの太守ハーシム家 (現ヨルダン王家) が路頭に迷ったのは、第一次世界大戦後のアブドルアジズ率いるサウド家による「国盗り物語」の結果であり、サウド家とハーシム家は仇敵の関係でした。それが今回の婚儀で間接的に (しかし実質的に) サウジ・ヨルダン両王家の血縁が生じたのです。これで 100 年来の恩讐も彼方の歴史になるのか、との感慨に繋がりますが、これも王家同士ならではの長い歴史を経ての「戦争と講和」の到達点なのでしょうか (それにしても、相変わらずラニア王妃が目立つ感じがする写真ではありますが・・・)



### 3. ワグネルに中東の「私兵」を重ね、アラブ史を見る

前回報告後「ワグネルの乱」が起きました。遂に「新ロシア第一革命か！」とはしゃぐのは早計で、ロシア国内はまだ通常状態と言うのが実情でしょう。しかし私はウクライナ戦争を「新グレートゲーム」の果ての「新日露戦争」と見做せば、明らかにロシアの矛盾が噴出し始めた兆候であるとは思いますが。ただし、かつての「ロシア第一革命」から「ロシア第二革命 (ソ連革命)」まで 12 年かかった史実に照らせば、西側社会がこれから 12 年間 (つまり 2035 年まで) も待てるのか。その結果ロシアに現れたのが「新ソ連」だったらどうするつもりなのか？ またぞろ西側の「新シベリア出兵」に繋がるのか云々までも含め、歴史を読み返す時期かと思えます。

ワグネルについて、プーチンは反乱後になって「民間軍事会社を認める法律は無いから、ワグネルも存在しない」等と強弁していますが、ワグネルの乱の直後の演説では、「国はワグネルに対し、戦闘員の給料とボーナスとして、2022 年 5 月から 2023 年 5 月の間だけでも 862 億 6200 万ルーブル (1400 億円相当) を支払った」と語り、「正しい目的に使われたことを望む」と、使途調査を命じたことを明らかにしました。何か違和感を覚えますか。「正しい目的」に使われていたら、ワグネルは認められるのか。本来非合法的なものが、それで認知されるべきなのか。

この違和感の中に、似たような議論を思い出しました。米国の不法移民です。人権の名の下に、

不法の文字がまるで実態を喪っています。中国に対しては「法の支配」を絶叫する同じ人種（議員たち）の発言です。これはつまり、ワグネルにしても不法移民にしても、不法ではあっても不要ではない（と言うかむしろ必要）と言う事実が優先しているからでしょう。「無法なワグネル」と同じく、不法移民も今や米国の競争力を支えており、「無視できない存在」どころか「不可欠な仲間」になっています。（この点では、イランの不法労働者を泣く泣く解雇しながらも、依然生活支援と交流を続ける日本の大工の報道を思い出しましたが、現場の実態は、こんなものかも知れません。）

こうした不条理な存在の重みと言う視点は、中東の宗派別民兵の存在にも繋がります。イランのバシージーやシリアのシャバーブのような政府ご用達ゴロツキ集団の話ではありません（ワグネルなんかはむしろこっちに近いかも知れませんが）。今議論したいのは、より政治的な発言力を持つ宗派別、部族別民兵（私兵）です。中東では東から、イエメン、イラク、レバノンのシーア派民兵が代表例ですが、これを単にイラン（シーア派）の手先と決めつけるだけでは事実の半分しか見ていないと言えます。議会政治がまっとうに機能せず、政治的主張に武力の裏付けが必要な社会が問題の本質です。つまりは宗派、部族等のアイデンティティーの担保がこうした民兵の存在理由です。国民国家の認識が欠如しているからであり、あたかも戦国時代の群雄割拠の勢力が拮抗しての「戦争と講和」の図は、今後も変化する兆しはありません。特に経済危機に喘ぐレバノンでは、12回目の投票でもまだ大統領が決まらない状況です。

しかしレバノン人の作家アミン・マアルーフは、彼の名著「アラブから見た十字軍」（1983年著、邦訳ちくま学芸文庫）で、こうした非生産的で狭量で守勢的な反開化思想を、9世紀に遡る「アラブの宿痾」と喝破しています。同著では、十字軍はフランクと称し、地元のビザンチンはルーム（ローマ）と呼んで区別しています。当時はヨーロッパが始まる以前だったと言うのです。ヨーロッパの誕生は、アラブ文明に学んだ十字軍がもたらしたルネッサンスから始まったと言う認識です。その前提で、「アラブの宿痾」を十字軍との比較の中で、次のように纏めています。

- ① 7世紀から、アラブがイスラムを拡散した結果、9世紀以降アラブの支配者は全て異国人となり、アラブは自らの文化的開発を追求できなくなった。
- ② アラブは安定した法制を組み立てることができず、ガバナンスを知らなかった。跡目相続は常に内乱となった。（これに比べてフランクは、中東でも国家を創り、継承問題も無かった。）

異国の支配者に対する服従と、自らの統治の混乱は21世紀を迎える今も変わらない、とマアルーフが嘆じています（彼が既にフランス在住であったことも有るかも知れませんが）。

マアルーフが参照した古文書では、フランクは野蛮だが公平であり、彼らの社会は「権利の分配者」の長所があったとしている由。権利の尊重と独立は、健全な行政機関により保証され、フランクの産業の発達に繋がったのに対し、アラブは領主の人治主義に徹し、フランクの思想に心を開くことは無かった、と言うことです。つまりイスラム文明の伝播は、アラブ人が統治の宜しきを得た結果では無かったと言うことのようにです。アラブ人の指摘だけに傾聴する次第です。

十字軍遠征は西欧にとっての文化的革命の端緒となり、伝わったアラブの文明は、製紙、皮鞣し、紡績(これらの元は中国)、アルコール蒸留、製糖、農業と農作物など多岐に及び、さらにギリシャ哲学も含まれるのですが、これらはアラビア語で伝わりました。すなわち「征服者は被征服者の言葉を気軽に学ぶが、被征服者にとって征服者の言葉を覚えるのは妥協であり文化への裏切りであった」と言うのです(なんとなく終戦直後の日本みたいな)。アラブの文化的・宗教的アイデンティティの維持と近代化とは常に対立概念となり、支配者は上からの西欧化か、排外的教条主義かの中で揺れ動く中、アラブには恒に西側から攻撃されていると言う被害者意識が強迫観念となり、やがて西欧への復讐を誓う狂信者を生んだ、とマアルーフは 1983 年の時点で結論付けていました。やがて訪れる中東の動乱を前に、極めて暗示的な分析と言えるのではないのでしょうか。

#### 4. 湾岸海上天気晴朗なれども波高し、UAE の CMF 脱退？

1 か月以上前の 5 月末日のことです。UAE が米軍主導の「合同海上部隊: Combined Maritime Forces (CMF)」から突然脱退したとの報道が流れ、特に米紙、イスラエル紙が過敏に反応しました。UAE 外務省の発表は、「関係国との効果的治安協力の成果を慎重検討の結果、2 か月前(= 3 月頃)、CMF から脱退した」と言うものでした。CMF はアラビア半島周辺海上の「法に基づく国際秩序」を維持するべく 2001 年(つまりイラク戦争の 2 年前)に発足したものです。当初メンバーは 12 か国でしたが、現在は日本を含む 38 か国が所属し、米中央海軍と米第五艦隊司令官に隷属し、本部は米第五艦隊の根拠地バハレンに置かれています。

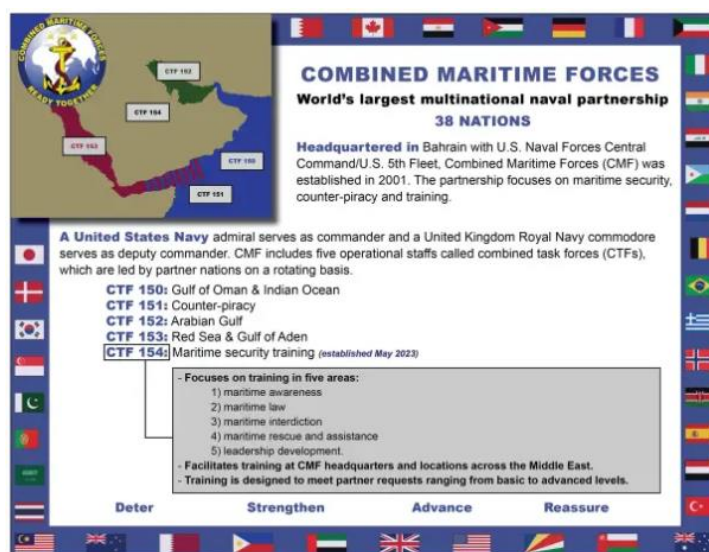
<https://combinedmaritimeforces.com/>

その報道から 2 日後の 6 月 2 日、今度はイラン海軍司令官のシャフラム・イラーニー提督(中将)が、サウジアラビア、UAE、カタル、バハレン、イラク、つまり湾岸に海岸線を持つ諸国と統合海軍同盟(a joint naval alliance)を構築すると TV 番組内で発言しました。この連合には湾岸諸国のみならず、パキスタン、インドも参加するとして上で、「湾岸の治安は、周辺諸国の協力とその相乗効果(シナジー)によってこそ護られ得る」と豪語しました。しかし関係国のフォローはなく、イラン式アドバルーンの様です。パキスタン、インドが仲良く参加するという発想にも疑念を感じます。

もともとは海賊行為や密輸取り締まりなど、海上交通の治安確保から始まった CMF ですが、現在ではイランを念頭に(とは言え建前は非国家軍事組織の)海上テロ行為対策も任務としています。同部隊 HP によれば、CMF メンバー国は特定の政治・軍事目標に縛られるものではないとされていますが、必要に応じて、艦船の支援参加が可能であり、洋上で米海軍がなんからの軍事行動に巻き込まれた場合の他国艦船の参加など、いざと言う時の行動基準が曖昧な面はありました。

UAE の突然の脱退表明は、この CMF の曖昧さが、4 月末から頻繁に発生したイランによるタンカー拿捕事案(UAE の内航タンカーも含む)に対する米国の及び腰で浮き彫りとなり、UAE が業を煮やした結果の不満表明だ、と米紙(WSJ など)を中心とするメディアは決め付けましたが、UAE

は「その解釈は正確ではなく、話の本質を変えている。」と言う「曖昧な」コメントをしており、CMFの報道官による UAE は依然メンバーに留まっているとの言明にも再確認をしていません。何とも煮え切らない話ですが、事実関係は CMF の活動への当面の不参加決定と言うのがどうやら正確な表現のようです。ただし、その背景に米国の中東軽視姿勢に対するフラストがあることは確かで、特にイラン(およびその追随者)の脅威への対抗策が低調だけでなく、米国の UAE への武器売却にも不熱心であること、さらに OPEC プラスを通じた石油生産・輸出政策でロシア・中国との関係断絶を強要してきたことへの反発があると、西側メディアは断定的に書き立てています。まあ恐らくそんなところでしょう。



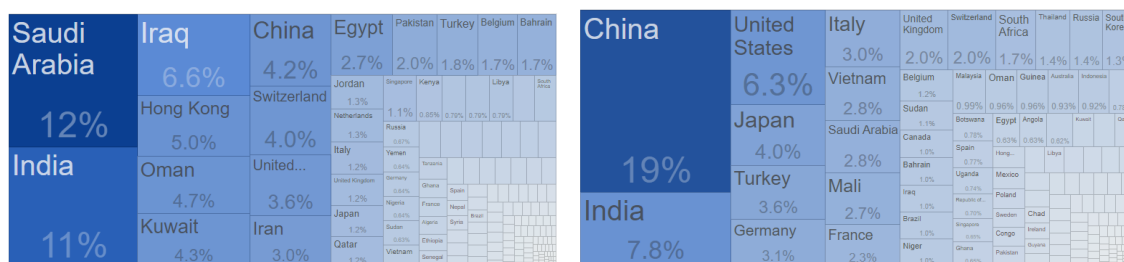
結局 CMF の HP(上図)は未だに UAE の国旗を維持したままです。具体的なアクションでも米海軍が多少「覚醒」したと言うべきか、7月5日オマーン湾でイラン海軍の石油タンカー2隻拿捕の試みを阻止したと発表しましたが、イラン海軍は「そんなの知らん」との姿勢ですし、UAE やオマーンの反応もありません。なんとも煮え切らない状況は「西部戦線異状なし」のような感じで、逆に米国の存在の軽さを象徴する一幕となりました。(その後7月14日から米海軍増強しましたが。)

## 5. 外国首脳の湾岸歴訪が続く中で目立つ UAE

以上は、このところサウジアラビアのイラン国交回復や、「ビジョン 2030」絡みのプロジェクトに話題を奪われがちだった UAE が、政治面でちょっと刺激を提供した形ですが、経済面では6月1日に法人税導入(9%)を実現する等、画期的な制度改革でビジネス環境の透明度向上を図る中、世銀の公表値が、アトラス方式での1人当たり国民総所得(GNI)が世界第7位(\$87,729、PPPベース)に達したと報じました。ちなみにこの「1人当たり」は外国人も含む全居住者数(約940万人)で割った値ですので、一応 UAE の経済実態を反映していると言えます。実際ドバイの不動産市況は相変わらず好調で(日本人駐在員はお困り)、毎週の如く不動産バブル更新を報じています。法人税導入とは言っても湾岸諸国では最も低く、これを契機に主要国との二重課税防止条約を持ち込めば、投資先としての UAE のビジネスバリューが上がると目論んでいるのでしょうか。

こうした中の 7 月 17 日、岸田首相訪問がサウジアラビア、カタール歴訪の途上 UAE も訪問し、MbZ 大統領と新エネ技術協力等を謳いましたが(GCC との FTA 協議も再開)、その前後の 15 日にはモディ首相が、19 日にはエルドアン大統領が公式訪問し、MbZ 大統領と会談しました。インドは両国通貨を決済に使う地域通貨決済システム(LCSS)の創設に合意し、両国通貨間の為替市場開設も含め、中銀間で MoU も署名されました。UAE は 2012 年に中国と通貨スワップ協定(350 億円:約 50 億ドル相当)を締結していますが、ドルペッグ(直結)の UAE ディルハムが、中国、インドの 2 大国との通貨提携を軸に、UAE を非ドル金融ハブとする野望に繋がるのかどうか、ASEAN 会合で議論された「域内決済連結性」とも結びつく可能性はあるのか等々、一方では暗号資産への積極的な取り組みも成り行きが注目され、通貨専門家のご意見を伺いたいところです。

ちなみに UAE にとって石油・天然ガス以外の貿易相手国としてのインドの位置づけは、2021 年統計では、輸出がサウジアラビアに次いで 2 位(\$23.98bn)、輸入が中国に次いで 2 位(\$20.88)となっています(下図)。UAE の石油輸出先は日本、インド、中国の順です。



UAE の輸出先国

UAE の輸入先国

一方のエルドアン大統領は、再選後初の公式訪問先として、奇しくも「岸田ルート？」を選びました。ただ、トルコにとってサウジアラビア、カタール、UAE3か国との関係は、日本のそれとは大きく違い、アラブの春以来の中東の激動の中で極めて生々しい関係が続いて来たものが、トルコの経済疲弊で皮肉にも漸く落ち着いて来た感じです。エルドアンの屈伏に近いと言えますが、権力者だからこそできた姿勢変化です。中東 4 か国によるカタール断交時には、UAE との関係も険悪でしたが、2021 年カタール断交解除に伴い、同年 11 月に UAE が 100 億ドルのトルコ向け投資ファンドを設立し、折からのリラ危機に助け舟を出したのは MbZ 皇太子(当時)のイニシアチブでした。今回の訪問で、両国関係は戦略的パートナーシップに格上げとなりました。一方サウジアラビアとの関係は、かのカシヨギ事件でエルドアンが MbS を散々嫌がらせた訳ですが、今やそんな「過去」など忘れ、すっかり経済・軍事協力で盛り上がり、トルコお得意の軍事ドローン「アクンジェ」(右図)の売却のみならず、共同生産・技術移転にも合意したことは、米国に対しても明確なメッセージとなりました。





さて、UAE を囲むこうした動きの最中、ドバイではムハンマド・ビン・ラシッド(MbR)首長の誕生日(7月15日)が祝われました。ドバイ躍進の原動力「ドバイ開発のCEO」MbR首長も今や74歳。未だに矍鑠とはされているものの、さすがに往年の勢いには陰りを感じます。今回の岸田首相 UAE 訪問でもご出馬はありませんでした(以前安倍首相訪問時はアブダビからドバイへ移動し表敬)。そろそろ MbR 首長に替わって、ハムダン皇太子の活躍が期待されるようですが(イケメンなのですが...)。この点アブダビのハーリド皇太子は、3月に就任後急速に存在感を拡大しており、今回も国賓モディ首相を空港に出迎えるなど、着々と外交露出を増やしています。(ちなみに、岸田首相の空港出迎えはスルタン・ジャベール産業先進技術大臣。エルドアン大統領の出迎えは MbZ 大統領の実弟マンスール副大統領他シェイク多数。)

## 6. ドバイの空飛ぶタクシーと技術イノベーションの可能性

そんなハムダン皇太子ですが、ちょっと前の2月に「ドバイ将来ビジョン」を発表しました。ドバイ政府がダボス会議を模して2013年から主催している「世界政府サミット(WGC)」の席上です。ドバイ在住のブラジル人デジタルアーティスト、ファビオ・アラウジョの空想的ドバイ未来像を紹介しただけと言えばそれまでですが、ドバイ最高会議議長のハムダン皇太子のお墨付きと言うことは伊達ではありません。



その点で思い起こすのはドバイメトロの駅舎です。受注者の大林組の設計に対して(ドバイ空港駅のみ実現)、香港在の英国人キース・グリフィス率いるアエダス社(Aedas)が後付けで持ち込んだデザインが MbR 首長にバカ受けし、問答無用に設計変更が命じられたことが、ドバイメトロ建設の大赤字の一因となりました。確かに見た目は美しいですが(次頁図)、壁面部材の曲面は全て異なり(部材在庫困難)、イタリア大理石を床材に奢った駅舎は、鉄道建設プロを自認する日本のゼネコンの想像をはるかに超えるものでした。考えてみれば、ドバイの人々に鉄道の知識は無く、駅のイメージは空港しか無かったのだと思います。空港とは空路の終着駅。鉄道も終着駅は立派な建造物がいくつもあります。途中駅まで終着駅並みにしてしまったのは、全くの常識外れでした。しかし MbR 首長は、湾岸初のメトロとして、世界をあっと言わせる方を選んだわけで、そ

れを感覚的に見抜いていたのはアエダス社の(キース・グリフィスの)天才だったと言えます。



ハムダンビジョンの絵を見ると、もともと奇抜なドバイの街なので、その発展図も多少ビルが立て混んだ程度で、あまり突飛には見えません(こっちも驚き慣れちゃった)。大きな違いは、空を飛び交う飛翔体、「ドバイエアタクシー」です。ドバイ交通局(RTA)は、既に2017年のWGSで構想を発表しており、当時は無人操縦で2人乗りの独製「ペロコプター」の離着陸をテストすると言った程度のものでしたが、その後みるみる具体策が打ち出されました。

RTAは既に「ドバイ自動運転交通戦略」を打ち出しており、2030年までに交通の25%を自動運転化するとしています。ドバイエアタクシーはその一環を担うものです。RTAはドバイ民間航空局(DCAA)、総合民間航空局(GCAA)、ドバイ航空管制サービス(DANS)と連携し、離着陸用地、法整備と仕様基準の策定を急いでいましたが、その結果、エアタクシーの基本性能が次のように定められました。

航続距離: 241.4 km (= 150 マイル)

巡航速度: 300 ノット

乗員数: パイロット+乗客 4 名



今年2月の「世界政府サミット(WGS)」で、2026年の本格稼働に向けて、ドバイエアタクシーの発着所が4か所発表され(ドバイ国際空港、ダウンタウンドバイ、パームジュメイラ、ドバイマリーナ)

ナと言うメトロレッドライン主要駅沿い)、香港空港や北京空港を設計したフォスター&パートナーズによる想像図も示されました(前頁図)。メトロステーションに隣接するのですから、いい加減なデザインで済むはずがありません。垂直離着陸を前提とすることから、エアポートではなくヴァーチポート(Vertiport)と呼称されています。

この図で飛んでいるエアタクシー(ドローン)は、米国ジョビーアビエーションが開発する6ローター式有人ドローンのようです。同社はNY株式市場に上場しているスタートアップで、WGSでもしきりとプレゼンを行いました。インテルやデルタ航空に加え、トヨタも4億ドルを出資し、7月1日には、トヨタモーターノースアメリカの小川哲夫氏 CEO が社外取締役役に就任しました。航続距離240km、速度320ノットとの事で、まさにRTAの要求仕様そのもの。なにやら「仕込み」のにおいすらします。電動ローターは垂直離着陸時から水平飛行時に向きが変わるオスプレイの様なメカニズムです。(他の記事では速度200ノットとなっており、要確認ですが)

<https://www.drone.jp/news/2023062916402468935.html>

一方これに対抗するのが中国で、世界初の有人ドローンを世に問うたと豪語するのがXPeng社です。昨年10月の国際技術見本市「GITEX」開催中に乗り込み、ドバイ商工会議所のサポートを得て、関係会社AEROHTの「eVTOL X2」の公開飛翔テストを行いました。同機は2人乗りで、最高速度も130km/hと、RTAの要求仕様には遠く及びません(右写真)が、先鞭をつけることにはなりました。



そしてまた、実用化を狙って売り込んで来ているのが、ドイツ在のスタートアップ「オートフライト(Auto Flight)」です。同社のオメール・バルヨヘイ社長はエルサレムのヘブライ大学出身と言うことで、イスラエル人なのかも知れません(未確認)。生産拠点は中国の山東省済南市にあり、テスト拠点は米ナパに置いています。パリ空港(ADPグループ)に取り込み、来年のパリ五輪で有人試験飛行を行うMoUに調印しています。

同社の「プロスペリティ1 Gen4」は、ドバイ政府がエアタクシー発着所(ヴァーチポート)を公表した今年2月、周回飛行テストで250.3kmを1時間38分で達成しました。平均速度153km/hでRTA要求には達していませんが、秒速にすると42m/sで、私のゴルフのヘッドスピードより速いことを知りました(全然関係ないが)。周回テストの様子は下記の



YouTubeで見ることが出来ますが、垂直離着陸と水平飛行にはジョビーアビエーションのようなオ

スプレイ式ではなく、縦横別のプロペラが付いており、浮力は翼で担う、従来型の VTOL に近い感じですが。前頁写真は水平飛行中で、垂直尾翼端のプロペラが回っています。上部には垂直飛行用プロペラがあり、水平飛行中は停止固定され、離着陸時に作動します。水平飛行中の方向変換は翼で行うようです(下記 URL は航続距離記録達成時の飛翔の様子です)。

[https://www.youtube.com/watch?v=2Xf1\\_ITcAN0](https://www.youtube.com/watch?v=2Xf1_ITcAN0)

このオートフライト社に目を付けたのは ADP グループだけではありません。アフリカの航空貨物運送大手アフリカウェスト(本拠地トーゴ、ロメ)を率いるヤニック・エルブスなるパイロット上がりの起業家は「EV FLY」を立ち上げ、旅客用プロスペリティ1と貨物用プロスペリティカーゴを 250 機購入し、内 10 機は UAE 及びサウジアラビアで運用すると発表しています。UAE 当局もこれに反応するかのようになり、3 月 14 日には「UAE 規制研究所(Reg Lab)」が米運送大手の UPS とタイアップし、ドローンによる試験貨物輸送のライセンスを発行しました。EV FLY との関係は見ておらず、また UPS も当初は小型のドローンを使用するようですが、UPS が規制当局を味方に付けている以上、いずれ大型化するのには時間の問題でしょう。EV FLY は湾岸を離陸拠点として、もともと地元のアフリカ市場に事業を拡大するとしており、そこに接点が生まれる可能性はあります。

プロスペリティ1を見ていると、ドローンと飛行機の垣根がどんどん低くなっている感じがします。そしてドローンの性能がアップし、気が付いたら電気飛行機が当たり前になっている時代が来るでしょう。2050 年まで未だ 27 年あります。ライト兄弟がああ頼りない「ライトフライヤー」で初飛行を遂げたのが 1903 年。それから 27 年後の 1930 年には名機 DC-3 や第二次世界大戦で活躍する軍用機の数々がデビューし始めていたのですから、これからの 27 年間の技術イノベーションはもっと急速でしょう。電気→モーター→プロペラの組み合わせでは、速力の限界がある感じがしてしましますが、速いばかりが能ではなく、ビジネスモデルを如何に創出するかがポイントでしょう。

2016 年電力だけで世界一周を果たしたスイスの実験機「ソーラーインパルス2」は、中東も経由したので本シリーズでも報じましたが、その創始者のスイス人アンドレ・ボルシュベルグは、翌年には「H55」と言う電気飛行機開発会社を起業し、全く別視点のアプローチを始めました。私と同年の彼が、かくも創造的な技術開発に挑戦する姿には驚くばかりです。H55 では小型電気飛行機の開発を進めていますが、そのベースとした小型機がチェコの BRM Aero 社製である点も印象的でした。詳しくは下記 HP をご覧頂きたいと思いますが、1 時間の飛行に必要な電気代がたったの 7 ドルであるのに対し、従来型の燃料費は 40 ドルと言う比較でした。

<https://wired.jp/2019/07/12/aviation-pioneer-goes-all-electric-planes/>

航空業界でのイノベーションが中東を舞台にするかも知れないと思うと、目が離せません。

以上