

現代ヨルダンにおける開発と貿易 ——フサイン国王時代の「経済社会開発計画」を中心に——

今井 静*

Economic Development and Trade in Jordan:
Economic and Social Development Plans under the Reign of the King Hussein

IMAI Shizuka

During the reign of the King Hussein from 1952 to 1999, Jordan's economic policy was characterized by government-led development policies, contrary to the recent market-oriented policies under the King Abdullah II. Six development plans were instituted from the 1960s to the 1990s, and the Jordanian economy maintained stable development accompanied by the expansion of its foreign trade. Foreign trade is vital to compensate for the insufficient scale of the domestic market and to supply the necessary daily goods and materials for production in small countries, and Jordan is no exception.

Based on this relationship between trade and economic development, this paper describes the transformation of Jordan's trade focusing on how the trade route and imports and exports were affected by infrastructure building and the fostering of industries as the significant purposes of the development plans. Through the discussions on their historical development with analysis of the statistical data and details of the plans, perspectives on the governmental role for national development and the causality of the constantly unfavorable balance of trade are shown.

I. はじめに

1999年に即位した第4代国王アブドゥッラー2世の下で、ヨルダン・ハーシム王国（以下、ヨルダン）は経済自由化の推進とグローバル経済への参入を経験してきた。1990年代に開始された公企業の民営化や税制優遇などの投資促進といった自由化政策が効力を持ち始め、また、対外貿易においては大アラブ自由貿易地域（GAFTA）への参加のみならず、域外の国々との自由貿易協定の締結についても積極的に取り組まれている。貿易依存度は2000年代にはほぼ100%となっており、貿易はヨルダンにおける経済活動において重要な地位を占めるようになった。

このように、現在は規制緩和へ向かっているヨルダンでも、1990年代以前には政府の統制が強く経済活動に対してより多くの規制が敷かれていた。第3代国王フサイン（在位1952-1999）の統治下では、主要企業の経営に政府が関与し、40年間に6つの社会経済開発計画を策定することで、政府主導の産業育成と経済及び社会の発展が図られてきた。このような国家主導の経済政策への関心はこれまでのヨルダン研究において必ずしも高いとは言えず、[Mazur 1979: Ch.9]が1960年代の最初の開発計画から論考が書かれた当時に実行中であった「社会経済開発のための計画1976～1980」までの計画についての分析と評価を行い、[Khader 1987]が「社会経済開発のための計画1976～1980」と「社会経済開発のための計画1981～1985」の比較分析を行っているほかは、開発

* 京都大学大学院アジア・アフリカ地域研究研究科。日本学術振興会 特別研究員（DC）

計画の詳細を論じたもの、または一連の開発計画を長期的視点から論じたものはない。貿易については、近年の自由化に対して高い関心が向けられている一方で¹⁾、1990年代以前の貿易については[Drysdale 1987]が地政学的観点から貿易相手国の変遷を論じ、[Share 1991]が貿易収支における問題について論じているものの、国内の経済政策との関連から論じられているものは見られない。

石油や天然ガスといったエネルギー資源に恵まれず、また近代的な産業基盤を持たずに建国されたヨルダンにおいて、対外貿易は、必要物資の調達のみならず経済発展のために欠かせないものであった。しかしながら、貿易を行うためには輸出財の生産の他に輸送のためのインフラ整備が必要であり、それらはこれまでに行われた経済開発の中で徐々に形成されてきたと考えられる。ゆえに、本稿では1950年代から90年代までのヨルダンの対外貿易の変化について、経済社会開発の展開との関連から明らかにすることを目的とする。本稿の内容は以下のとおりである。まず、次節では1990年代までのヨルダンの経済及び貿易の展開について概観し、第3節で1960年代から90年代までの間に策定された6つの開発計画を中心にヨルダンの経済政策を明らかにする。そして、第4節では貿易経路と輸出品目の変遷を年代ごとに整理しながら、その要因となったと考えられる経済社会開発の動向との関連について考察する。

II. 経済発展と対外貿易の史的展開

ヨルダンは1921年にトランスヨルダン首長国としてイギリスの保護下で建国された。国土の大部分は遊牧民の居住地域である砂漠地帯であり、人口も少なく近代的な産業基盤の形成は立ち遅れていた²⁾。国家の財政はイギリスからの援助によって支えられており、建国直後には国家予算の約4割が軍事費に向けられるなど、経済的社会的インフラの整備は遅れていた[FO 1929]。1948年の第一次中東戦争は、このように国内の産業が未発達であったヨルダンの構造を大きく変化させた。ヨルダン川西岸地区の占領・併合とパレスチナ難民の流入によって、ヨルダンの領域は拡大し人口は約3倍になった。西岸地区では農業や観光業が盛んであり、これらはいずれもヨルダン川東岸では小規模なものに止まっていたために、西岸の併合はヨルダン経済の弱点を補填するものでもあった。しかしながら、西岸併合に伴う政治的混乱は初代国王アブドゥッラー（在位1921-1951）の暗殺という事態を引き起こし、その後を継いだタラール国王（在位1951-1952）の治世が短命に終わったことで、本格的な経済社会開発の開始はフサインの即位を待たねばならなかった。

以下では、フサイン国王が即位した1952年から1966年までを第1期、第三次中東戦争が発生した1967年から1972年までを第2期、戦争による中断を経て開発計画の策定が再開された1973年から1985年までを第3期、そして1986年から1999年までを第4期として、それぞれの時期の経済状況と対外貿易について述べていく³⁾。

第1期の経済成長のペースは緩やかであり、名目GDPの成長率は年平均6.7%で、1966年の名目GDPは2億3500万ヨルダン・ディナール（以下JDとする）であった（図1）。1952年の部門別のGDP構成は農林水産業が15%を占め、鉱業、製造、建設、電気・水の各部門からなる工業が10.4%を占め、残りの74.6%がサービス業であった。その後、製造業が年平均10%の成長を遂げた

1) 近年のヨルダンの貿易についての研究ではWTOへの加盟や、アメリカとのFTAおよびQIZ（Qualified Industrial Zones）協定締結が主な着眼点となっている。WTOについては[Sweis 2002]、アメリカとの貿易協定については[El-Anis 2010]、特にQIZ協定については[Gaffiney 2005; Saif 2006; 土屋 2006]を参照。

2) 建国当時のトランスヨルダン人口は23万人で、そのうち5万5千人が遊牧民、4万7千人が半遊牧民、12万8千人が定住者とされた[Abu Nowar 1989]。一方で、すでに1915年の時点で、シャーム地方最大の都市であったダマスカスの人口は25万人で、ベイルートは17万5千人、エルサレムは8万4千人であった[Khalidi 1991: 51]。

3) 以下、GDPと貿易額については[DOS 1999; 2004]およびヨルダン中央銀行データベースを参照。

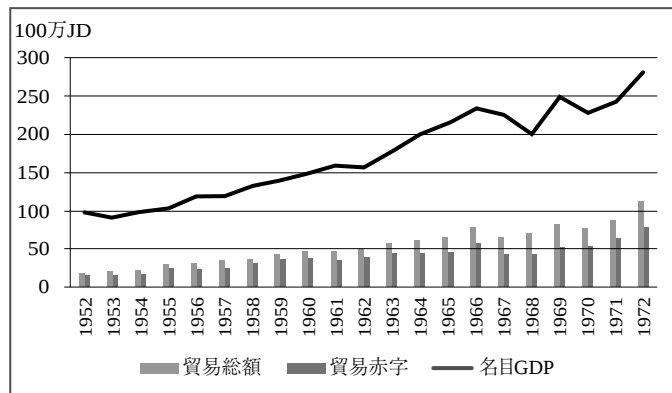


図1 貿易額と名目 GDP (1952 ～ 72 年)

一方で、1952 年に 43.5% を占める最大のセクターであった金融・保険・不動産部門が平均 4.0% の成長にとどまったことを主な要因として、1966 年の GDP 構成は農林水産業 11.0%、工業 20.1%、サービス業 68.9% となった。この期間の貿易はほとんどが輸入から成っており、貿易総額における輸出の割合は、11.5% に止まった。そのため、年平均 27.7% のペースで貿易額は増加していたものの、それは貿易赤字の急激な積み重ねを意味していた。1966 年の貿易総額は 7800 万 JD であったため、2 億 3500 万 JD の名目 GDP に対する貿易赤字の比率は 24.6% となっていた。

ヨルダンは 1967 年の第三次中東戦争に敗北し、イスラエルにヨルダン川西岸地区を占領されたことで、西岸およびガザ地区からの新たな避難民が発生した。戦争による損害が経済活動に与えた影響は大きく、1967 年から翌年の間に全ての部門でマイナス成長を記録し、1968 年には名目 GDP の下げ幅が 1952 年以降最大となる前年比マイナス 11.2% となった (図 1)。さらに、1970 年にはパレスチナ解放運動組織とヨルダン政府との間で内戦が発生したことで再び経済状況は悪化し、名目 GDP は前年比 8.5% の減少となった。第 2 期の名目 GDP の年平均成長率は 3.9% となり、製造部門や流通・ホテル・レストラン、輸送・通信部門の成長率はこれをさらに下回るものとなっていた。1972 年の名目 GDP は 2 億 8200 万 JD であった。貿易については第 2 期とほぼ同じ増加率を示して

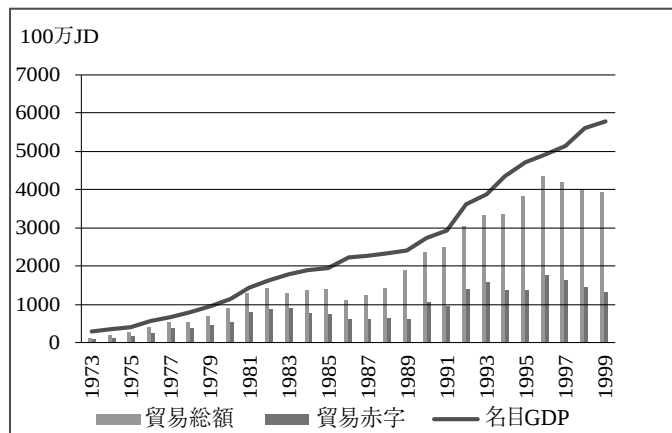


図2 貿易額と名目 GDP (1952 ～ 72 年)

おり、さらに輸出の占める割合は16.4%に微増した。しかし、経済成長のペースが鈍化していたことで貿易赤字の対GDP比も増加し、27.8%となっていた。

第3期は最も安定した経済成長が達成された時期であった。GDPの年平均成長率は名目で16.6%、実質で8.7%であり、1985年の名目GDPは19億7000万JDにまで増加した⁴⁾(図2)。一方で、同年の部門別のGDP構成は、農林水産業が4.9%、工業が22.5%、サービス業が72.6%で、第1期終わりと比較して農林水産業と工業の割合にわずかな変化が見られたものの、サービス業中心の構成に変化はなかった。経済成長を支えていたのは金融・保険・不動産部門や輸送・通信部門、政府部門で、これらはそれぞれGDPの15%から20%を生産していた。とりわけ輸送・通信部門の発展はめざましく、1973年に9.0%であった対GDP比は1985年には14.9%に上昇した。この時期には対外貿易も急激に拡大しており、貿易額は年平均83.7%の比率で増加していた。しかしながら、貿易額の8割以上を輸入が占めていたことから貿易赤字も膨らみ、順調な経済成長にも関わらず貿易赤字の対GDP比は38.8%にまで上昇した。この時期には消費の拡大が社会問題として認識されており、それが輸入の大幅な増加に反映されていると考えられる⁵⁾。ただし、この時期にはサウディアラビアやクウェイトといった湾岸諸国で働く労働者からの送金が輸入額の3割程度を占めるまでに増加しており、貿易による損失を補う役割を果たしていた⁶⁾。

第4期に入ると、域内の国際関係の変化にヨルダンの政治動向が大きく左右されると同時に、経済的側面にも多大な影響が現れるようになった。1988年7月にフサイン国王によってヨルダン川西岸地区との「法的行政的関係」の断絶が宣言されると、通貨の安定性に対する不安が高まり海外の投資家やパレスチナ系ヨルダン人の資産移転につながった[北澤2000: 47]。その年の終わりには債務不履行に陥り、ヨルダンは国際通貨基金(International Monetary Fund: IMF)による構造調整プログラムの対象となり、勧告に従って補助金の削減などの政策を打ち出した。これらの政策は国民の政府不信の原因となり、1989年4月には南部の都市マアーンを皮切りに暴動が発生するなどの影響が出た。その後さらに、1990年の湾岸危機および翌年の湾岸戦争の結果、湾岸諸国の出稼ぎ労働者およびその家族である30万人のパレスチナ系ヨルダン人が帰国したことで、政府は急増した教育人口への対応や住宅建設などさまざまな支出を迫られた⁷⁾。出稼ぎ労働者からの送金が途絶えたことや、湾岸諸国からの援助が停止されたことはヨルダン経済の新たな不安材料となった。一方で裕福な帰国者が持ち帰った資産が建設部門への投資に向けられるといった経済的な効果ももたらされた⁸⁾。

結果として、1989年に前年比マイナス10.7%の実質GDPの減少を経験したものの、年平均では実質2.8%、名目7.5%の成長を維持した(図2)。1999年の名目GDPは57億7800万JDで、部門別GDP構成は農林水産業2.0%、工業21.6%、サービス業76.4%となっていた。工業部門の割合はやや減少したものの、製造部門に限ってみれば1985年の9.6%から13.0%に上昇している。貿易についても、輸入を抑制し輸出を促進することで赤字の削減を目指す取り組みが功を奏し、貿易赤字

4) 実質GDPは1976年からの数値。

5) 1984年1月22日の*Jordan Times*では貿易収支の改善と国内の生産の促進のために輸入品の消費の抑制が呼びかけられている[Fanek 1986]。

6) 1981年には、約31万人のヨルダン人が労働者として海外に居住しており、そのうち8割以上がアラブ諸国に居住していた[Share 1987: 32-44]。また、1973年から85年の間に送金額は10倍以上に増加している[Khatib 1991: 64]。

7) 国連の試算は、帰国者への対応のために教育分野に2億2500万ドル、保健分野に1億6200万ドルが支出されたとしている[Le Troquer and al-Oudat 1999: 40]。

8) 建設部門の成長は、1989年から1992年までの間に建設許可数が倍増したことからもうかがえる[Van Hear 1995: 367]。

の増加は第1～第3期と比較すると僅かなものとどまった。1999年の貿易総額は13億3600万JDで、そのうち輸出が29.3%を占め、貿易赤字の対GDP比は23.1%に抑えられたのであった。

このように、1950年代から90年代までのヨルダン経済は、長期的に見れば安定的な成長を維持してきた。しかしながら、高い出生率に加えて戦争による難民の流入などが急激な人口増を引き起こしたことから、経済成長を一人あたりの収入の増加に反映させることは容易ではなかった。さらに、輸入を中心とする対外貿易は経済成長をはるかに超えるスピードで拡大し、また外国政府からの借入が続いたことが、ヨルダンの財政を圧迫していった。では、ヨルダン政府はこのような経済発展の展開に対してどのような方策を取ってきたのであろうか。以下では、1960年代から90年代にかけて策定された社会経済開発計画の詳細について、その目的や投資規模、重点部門におけるプロジェクトの概要を中心に述べていく。

III. フサイン国王統治下の開発計画

ヨルダンにおける開発計画の策定は、1962年の「経済開発のための五ヶ年計画1962～1967年」を嚆矢として、その後30年の間に5回の開発計画が策定・実行されている。1962年の計画は、その後「経済開発のための七ヶ年計画1964～1970年」に改められ、貿易赤字の改善、一人当たりの収入の出来るだけ早い増加、失業率の改善の3つが主要な目的として定められた⁹⁾。7年間の予定投資総額は2億6000万JDで、政府と民間部門がそれぞれ2分の1ずつを負担するとしていた。しかしながら、1967年の第三次中東戦争に敗北し、ヨルダン川西岸地区をイスラエルに占領されたことから計画は頓挫した。

1970年の内戦を経て国内の政治経済が安定すると、ヨルダン政府は本格的に社会経済開発のための計画を打ち出していく。1973年に開始された「三ヶ年開発計画1973～1975年」は、第三次中東戦争によって中断した経済成長を再び軌道に乗せるために、①新たな雇用の創出、②年平均8%のGNP成長率の実現、③国全体での経済的社会的発展、④国家予算における国内収入の増加、⑤国際収支の強化と貿易赤字の減少、という5つの目標を掲げている¹⁰⁾。総額1億7900万JDの投資が予定され、そのうち56%が政府の負担で、残りは民間部門が負担することが期待された。しかしながら、これは外国や国際援助からの財政支援や経済的技術的援助を想定したもので、実際にヨルダン政府が供給可能な資金はこれを大きく下回っていた。特に重視されていたのは輸送部門と住宅部門の開発で、それぞれ予算の20%程度の投資が予定されていた。鉱工業部門にも14.6%が配分されていたものの、住宅部門と同じく援助を含めた政府の負担額は総予算の2割程度で、残りの資金には民間からの投資が期待されていた。輸送部門に関しては、アンマンなど中心部からヨルダン渓谷へ向かう道路や観光用道路の建設が重視されており、総額で300万JDの投資が予定されていた。鉱工業に関しては、政府系企業を通じた大規模な開発プロジェクトが組まれ、国産開発計画の援助やヨルダンリン鉱山会社(Jordan Phosphate Mines Company: JPMC)の投資などを基にしたリン鉱山の開発やリン酸塩製造工場の建設がその対象となった。

ヨルダンでは、1950年代に株式の取得によって政府が主要企業の経営に関わり始め、1970年代には製造業やホテル、輸送業などがその対象となっていた[Mazur 1979: 228]。特に重視されていたのは、JPMC、ヨルダンセメント製造会社(Jordan Cement Factory Company: JCFC)、ヨルダン石油精製会社(Jordan Petroleum and Refinery Company: JPRC)、アラブカリウム会社(Arab Potash

9) 以下、七ヶ年計画の内容については *Seven Year Program for Economic Development 1964–1970* を参照。

10) 以下、三ヶ年計画の内容については *Three Year Development Plan 1973–1975* を参照。

Company: APC)、ヨルダン肥料製造会社 (Jordan Fertilizer Industries Company: JFIC) の5社で、一連の開発計画の中でもこれらの会社の事業が取り上げられている¹¹⁾。そのうち、JCFC や JPRC の育成は国内での石油製品やセメントの需要への対応を主な目的としていた一方で、JPMC や APC、JFIC の育成はリンやカリウムといったヨルダンが持つ数少ない天然資源を採掘・加工し輸出することで外貨を得ることを目的としていた。

三ヶ年計画の順調な遂行を受けて、1976年からは3度にわたって「社会経済開発のための五ヶ年計画」(以下、「第一次～第二次五ヶ年計画」とする)が実施された。第一次五ヶ年計画は、①製造部門を中心とした年平均12%のGDP増加、②発展による利益の公平な配分、③総予算における国内収入の増加、④貿易赤字の減少の4つを到達目標として掲げていた¹²⁾。5年間の政府収入は5億7400JDで、海外送金や外国借款がその5割を占めていた。また、収入のうち1億9200万JDは新たな投資ではなく債務の返済や民間への貸付にあてられるとされた。計画の投資総額は5年間で総額7億6500万JDに上り、政府の負担額はおおよそその2分の1であった。この計画では、鉱工業への配分は全体の30%に上り、次いで輸送部門に15%が振り分けられていた。鉱工業部門では、前回と同じく政府系企業と、借款から調達された資金を基にした大規模プロジェクトが生まれ、石油精製業、リン鉱業、化学肥料製造業、カリウム採取、セメント製造業にそれぞれ2100万JDから6100万JDの予算が配分された。輸送部門に関しては、リン鉱山からアカバ港までを結ぶ鉄道の輸送能力の強化に対して1400万JDの無利子融資による資金調達が行われるとされたほか、ヨルダンと近隣諸国を結ぶ道路の建設・補修を中心とした道路事業に3700万JDが配分された。他には、2890万JDの投資を予定したアカバ港の貨物用係留施設やリン鉱石用係留施設の建設や、アラブ諸国から2550万JDの援助を受けたクイーンアリア国際空港の建設が始められた。

第二次五ヶ年計画は、前回の計画の実施および経済成長がともに順調であったことから、前回の5倍にあたる33億JDの投資が予定された¹³⁾。5年間の政府収入の見込みは22億JDで、そのうちおよそ半額が外国からの借款および援助でまかなうとされた。政府の投資予定額は全体の53%にあたる18億JDであった。この計画では、年平均11%のGDP成長やGDP内訳におけるサービス業への偏重を是正することを目標として、予算額全体の23%を鉱工業に投資するとしていた。その他には輸送部門に16.5%、水・灌漑部門に15.8%が充てられていた。鉱工業部門では、前回に引き続いてJPMC、APC、JPRCなどの政府系企業の拠出と外国借款からの調達によってリン鉱業(5100万JD)、カリウム及びその副生産物の生産(2300万JD)、セメント製造業(投資予定額2億8300万JD)、化学肥料製造業(同8500万JD)などに多額の投資が予定された。輸送部門では、リン鉱石輸送用列車にサウディアラビアとクウェイトの貸付を基にした投資が予定されたほか、クイーンアリア国際空港建設完了に伴う航空機の購入に1億5900万JDが充てられた。道路建設の予算は1億9700万JDで、第一次五ヶ年計画の事業を引き継いだ国際輸送網の整備のほか、アンマーンとアカバを結び国内を南北に貫くデザート・ハイウェイの補修をはじめとする国内の都市間の交通の利便性の向上が図られた。

第三次五ヶ年計画は、31億1600万JDの予算を充てて、年平均5%のGDP成長や新たな雇用を生み出すことを目的としていた¹⁴⁾。5年間の政府収入21億JDのうち6億JDが債務の返済に充てられ

11) これらのうちJFICの設立は遅く、1975年に政府が26%、そしてJPMCが25%の株式を所有するという形態で設立された [Piro 1998: 45-52]。

12) 第一次五ヶ年計画の詳細については *Five Year Plan for Economic and Social Development 1976-1980* を参照。

13) 第二次五ヶ年計画の詳細については *Five Year Plan for Economic and Social Development 1981-1985* を参照。

14) 第三次五ヶ年計画の詳細については *Five Year Plan for Economic and Social Development 1986-1990* を参照。

るとされた一方で、新たに9億7400万JDの借款が予定された。予定投資額のうち9億2000万がこれらの政府収入からまかなわれるとされ、残りの約22億JDは政府の独立部門または民間部門から投資されるとされた。この計画はそれ以前の2回の計画と比べて、社会開発により大きな比重がかけられているという特徴があり、予算の配分も額が大きい方から16.7%が住宅、14.4%が輸送、12.7%が産業とより均等になっている。また、住宅部門への投資は民間が中心であり、鉱工業部門でも8割以上が民間部門からの投資によるもので、中央政府の投資額が最も大きかったのは輸送部門であった。道路建設および補修には2億1400万JDが充てられ、特に郊外の道路建設・補修やデザート・ハイウェイの完成が重視されていた。鉱工業部門ではAPCの拠出と借款によるカリウム生産事業に3800万JDが投資される予定であったほか、JPMCの拠出と借款によって9700万JDをかけた鉱山開発が予定された。このように、第三次五ヶ年計画は、悪化する財政状況の中でも国家規模での社会経済開発を継続するべく、政府の負担割合を減らすことで実施された。しかしながら、上述のように1988年末について債務不履行に陥ったことで、計画はすぐさま中止に追い込まれたのであった。

第三次五ヶ年計画の中止以降、構造調整プログラムの受け入れやそれに伴う社会の混乱、そして湾岸危機以降の出稼ぎ労働者の帰国などによって、ヨルダンの経済は不安定化していた。1993年に開始された最後の計画である「経済社会開発計画1993～1997」は、このような状況の変化を反映して、経済活動の中心を国家から民間に移行していくことを目的としたものとなった¹⁵⁾。①人口増加を上回る持続的な経済成長、②構造的な不均衡の是正と財政および通貨の安定、③公正な社会発展の実現の3つの目標が掲げられ、年平均6%のGDP成長率などの数値的な目標も明らかにされた。しかし、この計画の策定時のヨルダンでは、以前のように大規模プロジェクト遂行のために外国から多額の借入を行うことは不可能であった。そのため、投資プロジェクトの数は合計で41に抑えられ、計画期間内の予定投資金額は13億JDとされた。政府が直接関与するとされた主な大規模プロジェクトは教育部門（1億9400万JD）、南部のディーシーからアンマーンへの送水ポンプの建設（1億5000万JD）、アカバ火力発電所第2期工事（2億JD）などである。これらが示すように、今後の経済社会開発の基盤となるインフラの整備および構築に比重が置かれていることが最後の開発計画の特徴であった。

このように、1963年以降の政府主導の開発計画は、一貫して高い経済成長率の維持と雇用の創出および失業率の改善、そして輸出の拡大による貿易赤字の是正を目標としてきた。これらの課題に関しては、GDPの成長という観点からは一定を成果を上げていたものの、国内の生産規模が十分に拡大しなかったために歳入に対する国内収入の貢献が十分ではなく、また輸入先行の貿易構造のために赤字を克服できなかったために、結果として外国からの財政援助に頼るという状態が続いた¹⁶⁾。一方で、上記のような開発計画の策定と実行によってヨルダンにおける経済活動の実態が変化してきたこともまた事実である。以下では、対外貿易の変遷と、計画の中でも特に重視されてきた輸送部門および鉱工業部門における開発との関わりについて明らかにしていく。

IV. 開発計画と対外貿易の変遷¹⁷⁾

1. 貿易経路の変遷とインフラ整備

15) 以下、詳細については *Plan for Economic and Social Development 1993–1997* を参照。

16) 外国政府及び国際機関からの経済的支援に関しては、経済学の観点から援助と経済発展の関係について論じている論文 [Khatib 1991: 69–76] のほか、ブランドによる Budget Security の概念を用いて経済援助に着目した対アラブ外交研究がある [Brand 1994]。

17) 以下で示されるデータのうち、特に言及のないものの出典はヨルダン中央銀行データベース、ヨルダン統計局データベース *External Statistics, various issues* を参照。

ヨルダンの対外貿易は、トランスヨルダン首長国時代から1990年代まで、主な輸出先をアラブ諸国、主な輸入先をヨーロッパ諸国としてきた。輸出については6割以上がアラブ諸国向けで、その他にヨーロッパとインドにもそれぞれ概ね1割が向けられている。輸入についてはアラブ諸国が2割、ヨーロッパとアメリカがそれぞれ1割ずつとなっている。特に、周辺アラブ諸国は輸出先としてのみならず、ヨルダン国内の輸送インフラがもつ限界を補う役割を果たしてきており、国際関係の変化や国内の開発の進展によって経済的結びつきの深い国も変化してきたのである。

1948年以前は、委任統治領パレスチナは最大の輸出先であり、輸入の窓口としてもハイファー港が利用されていた。1944当時、ヨルダンを通り全天候に対応している道路は総距離2000kmに対して599.2kmで、ハイファー・バグダード道路のうちヨルダンを通過している部分などが主要な道路であった[Knowles 2005: 45]。さらに、国内唯一の外港であるアカバ港が未整備であったために、ヨルダンから最もアクセスが良いのがハイファー港であった。1946年から翌47年にかけてのデータでは、輸入の約6割がパレスチナから直接、または経由して行われており、輸出の7割以上がパレスチナ向けであったことが示されている[FO 1947]。しかし、その後イスラエルの建国によってハイファー港への物資の輸送は不可能となった。

1952年に、フサイン国王は国内唯一の外港であるアカバ港の開発を命じた。アカバ港では第二次世界大戦中の1939年に軍事目的の開発が行われていたものの、商業港としての開発は遅れていた[MOT: 58]。また、貿易港として活用するために必要な国内の各都市からのアクセスも不十分で、たとえばアカバと首都アンマンを結ぶ道路のうち、途中のカラクからマアンまでの約150kmは未舗装の状態であった[IBRD 1957: Map3]。そのため、アンマンからのアクセスではレバノンのバイルートの方が利便性が高く、貿易経路はパレスチナを経由するルートからバイルート港やシリアのラタキア港を利用するものへと変化した[Drysdale 1987: 88-89]。貿易港として利用していたことで、シリアおよびレバノンとの通商関係もそれまで以上に深まり、1950年から翌年にかけては両国への輸出額が全体の90%以上を占め、1957年まで50%以上を占める状態が続いた。シリアまでの輸送手段には、トラックと並んで列車が使用されていた。

1960年代に入ると、シリアおよびレバノンへの輸出額は全体の3割程度に抑えられるようになり、イラク、サウディアラビア、クウェイトなど他のアラブ諸国にも市場が広がるようになった。アカバ港の活用が進み、バイルートやラタキアへの依存が低下するにしたがって列車輸送の重要性も下がった。1952年にわずか6700トンであったアカバ港の取扱貨物量は1966年には1250万トンにまで増加しており、当初はほぼ輸入貨物のみが取り扱われていたものの、1964年には輸出品が輸入量を上回るようになった。特に、ヨルダン中南部に位置するリン鉱山からアカバ港までは専用列車が設置されており、リン鉱石を中心とする輸出の拡大とともに船舶輸送は主要な手段となっていった。

シリアとレバノンへの輸出は、1970年の内戦を契機にシリア国境が閉ざされたことで縮小し、それ以降はこれらの二ヶ国に代わってイラクやサウディアラビアが主要な輸出先となった。イラクやサウディアラビアは、ヨルダンの地場輸出品の主要な輸出先であっただけではなく、アカバ港を介した中継貿易による再輸出先でもあった。そのため、1973年以降の開発計画では国内の道路網をいっそう発達させ、またアカバ港を介した中継貿易を発展させるための大規模な設備投資が行われたのである。

1973年開始の三ヶ年計画ではマフラクからイラク国境へ至る途中にあるH-5までの道路が政府予算によって改修され、アカバからサウディアラビア国境のデユッラまでの道路が外国借款をもと

に新たに建設された。第一次五ヶ年計画下では、輸送拠点である東部の砂漠地帯に位置するアズラクからイラク国境およびサウディアラビアのウマリー国境へ至る道路が建設され、アカバからアンマーンなど中心部を通らずに直接イラクへ向かうための道路の建設も始められた。イラクへの輸送効率を高めるための道路建設の費用はすべてイラクからの貸付によってまかなわれたほか、サウディアラビアがアカバ港における新たな一般貨物係留施設の建設費用の半分を出資している。さらに、第二次五ヶ年計画ではイラク開発基金（Iraqi Fund for External Development）がヨルダン国内の輸送拠点を結ぶ道路の補修・建設にも資金を貸し付け、サウディアラビア開発基金（Saudi Fund for Development）もアカバ港の工業用係留施設建設の3分の1を貸し付けるなど、開発計画への両国の直接的な協力によって必要なインフラが整えられたのであった。

このような開発の結果、二ヶ国への輸出は急拡大し、1974年から79年まではサウディアラビアが、そして1980年から91年まではわずかな例外を除いてイラクがヨルダンの最大の輸出相手国となった。サウディアラビアへの輸出額は1978年に全輸出額の27.6%を占め、1981年のイラクへの輸出額は37.6%を占めた。さらに、イラクでは1980年に開戦したイラン・イラク戦争の影響で国内の港湾施設の使用が難しくなっていたために、アカバ港における中継輸入が利用されていた。そして、1985年以降石油の調達先およびその輸送方法がそれまでのサウディアラビアからのパイプライン輸送によるものからイラクからのトラック輸送に変化したこと、そして両国との主な交易手段であったことから、トラック輸送の重要性が高まった。1980年代には貿易額が急増し、また中継貿易も盛んになったことで、アカバ港の取扱貨物量も急激に増加した。ピーク時の1988年には2000万トンの貨物がアカバ港を出入りしており、そのうち最も多かったのが輸出されるリン鉱石で、その次が中継輸入品、そして地場輸入品となっていた。

1990年代に入ってイラクが国際連合の経済制裁の対象となると、イラクとの取引を中心に拡大してきたヨルダンの貿易にも大きな影響が現れた。1990年以降、イラクへの輸出額の伸びが平均を大きく下回ったほか、アカバ港を介した中継貿易も下火になり、取扱貨物量は1994年には1057万トンにまで落ち込んだ。しかしながら、イラクおよびサウディアラビアを含めたアラブ諸国が依然としてヨルダンの主要な貿易相手国であったことから、シリア、イラク、サウディアラビアとの国境を通過するトラック輸送と、アカバ港を通じた船舶輸送は主要な輸送手段であり続けた。

2. 貿易品目の増加と産業発展

ヨルダンの輸出入品を機能別に見ていくと、輸出品では1960年代には消費財が55%、中間財が40%、資本財及び雑品が5%を占めるという構成であったものが1990年代には消費財40%、中間財55%、資本財及び雑品5%という構成になっている。1970年代以降は非耐久消費財と建設資材以外を除いた中間財の伸びが大きく、特に1973年から翌年にかけてそれぞれ2倍と4倍の増加を経て以降、これらの2品目が輸出増加の主な原動力となってきた。一方、輸入品に関しては1960年代に消費財が45%、中間財が20%、資本財が25%、雑品が10%という構成になっていたものが、1990年代に消費財が25%、中間財が40%、資本財25%となっており、こちらも消費財の減少と中間財の増加という変化が見られた。1990年以降は、特に原油及び燃料を除いた中間財の輸入が急激に増加している。輸出入ともに、1980年代に消費財と中間財の割合の逆転が起きており、1980年代の貿易拡大の中でそれに関連する産業にも変化が生じたものと考えられる。以下では、輸出入品目の変化について、国際統一商品分類（HS）に基づいたさらに細かい分類から明らかにしていく。1960年代から90年代終わりまでの主な輸入品は、機械類およびその部品（HS中分類84）、自動車（同

87)、鉱物性燃料(同27)、穀物(同10)、穀粉(同11)、鉄鋼(同72)、鉄鋼製品(同73)である。これらの品目の間で優先順位の変化はあったものの、おおむねこれらの7品目が取引額の上位を占めてきた。1950年代はじめには穀物を中心とする食料品が輸入品全体の4割から5割を占めており、機械類や鉱物性燃料の割合はそれぞれ1割から2割程度であった[IBRD 1957: 455-456]。1960年代に入ると穀物および穀粉の輸入額は徐々に減少していき、代わって鉄鋼製品、鉱物性燃料、機械類、および自動車の輸入が増加した。1965年にはこれらの4品目の輸入額の合計は全体の26.5%を占めていた。

1970年代にも輸入額の上位4品目にもほぼ変化はなかったものの、1976年には上位4品目の輸入額が全体の42.6%を占めており、主要な品目への輸入の集中が進んだことが伺える。特に、鉱物性燃料の輸入額は1970年から76年までの間に約10倍となっており、全輸入額の増加ペースを大きく上回っていた。1980年代には、機械類、自動車、鉱物性燃料の3品目のみで全輸入額の4割を占めるようになり、同様の傾向が続いていた。機械類や自動車は周辺アラブ諸国への主要な再輸出品であり、輸入額の増加はヨルダンのみならず再輸出相手国における需要の拡大を反映したものであろう。

その後、1990年代に入るとこれらの3品目が占める割合は3割程度になり、輸入品目の集中が軽減されるようになった。そして、中間財の輸入増加を裏付けるように、1970年代初めまでは輸入が行われていなかった鉄鋼の輸入額が増加し鉄鋼製品の上回るなどの変化が見られた。また、1990年代に入ってから穀物の輸入額が主要3品目に次いでおり、人口増による需要の拡大によるものであると考えられる。後述するようにヨルダンでも1990年代までに新たな製造業の育成が図られてきたものの、主要な輸入品である機械類や自動車を生産する重工業はその対象ではなかった。そのため、これらの調達には輸入に頼らざるを得ず、輸入品の傾向が消費財を中心とするものから中間財を中心とするものに变化した後にも一定の割合で輸入が続いていたのであった。

輸出に関しては、1950年代には輸出品の8割から9割が農産物およびオリーブ油であり、残りは動物性製品やわずかなリン鉱石によって占められていた[IBRD 1957: 458-459]。トランスヨルダン時代から始められていたリン鉱石の採掘と輸出は、1953年に政府が株式の25%を保有し100万JDの資本金を用意してJPMCを設立したことを契機として、拡大を始めた[Piro 1998: 47-48]。1960年代には、リン鉱石(HS中分類25)は全輸出額の3割から4割を占める最大の輸出品となり、その傾向は1980年代終わりまで続いた。ヨルダンで産出されるリン鉱石は品質が良く、また埋蔵量も豊富であることから1991年までに世界第3位のリン鉱石輸出国となった[Azhar 2000: 64]。1960年代から70年代初めまでは、リン鉱石以外には野菜(同07)や果物(同08)、原皮および革(同41)、たばこ(同24)が主な輸出品であり、特に輸出額が多かった野菜と果物の合計で全体の40%以上を占めていた。この時期には輸出品の7割以上がリン鉱石と農作物からなる第一次産品で占められていたものの、輸出品目は1960年の50品目から1970年の63品目まで順調に増加していた。

1970年代に入ると、リン鉱石の輸出は依然として高い水準を保っていたものの、農産物の輸出の割合は低下していき、1976年には3割を切るようになっていた。その代わりに、プラスチック製品(同39)や鉄鋼製品(同73)のようにそれ以前はわずかな額しか輸出されていなかった品目が成長を遂げたことで、輸出品目数は1976年には76にまで増加した。そして、1980年代にはそれ以降の主要な輸出品となる化学肥料(同31)や医薬品(同30)といった化学製品の輸出が急成長し、1990年代にはこれら2品目の輸出額は3割程度を占めるようになった。他にはリン鉱石の輸出額が1割程度を占めていた他、油脂(同15)や化学化合物(同28)なども90年代に輸出を伸

ばした。80年代には輸出品目数はやや伸び悩んでいたものの、1999年には84品目が輸出向けに生産されるようになっていた。

肥料の生産は主にJFICが担っており、第一次および第二次五ヶ年計画では合計1億4600万JDの予算が組まれ、生産拡大が図られた。化学肥料の主な原料であるリン鉱石とカリウムは共にヨルダンで豊富に産出されるものであり、第一次五ヶ年計画に基づいてカリウムの採取にも政府の財政支援が行われていた。原料の国内調達が可能であったのみならず、低品質のリン鉱石を肥料用に加工することで輸出に回せることも肥料製造の利点であった[Mazur 2979: 219]。肥料の輸出額は1981年の108JDから翌年には519万JDに急増し、1999年には2億JDに達した。輸出額は輸入額の2.5倍となり、肥料および窒素化合物製造業の売り上げの86.9%を輸出が占めるようになった¹⁸⁾。

医薬品の製造は、1962年に政府によって設立されたアラブ製薬会社が1966年に製造を開始したことで始められた[El-Anis 2010: 185]。1975年には政府の持ち株会社であるダール・アル＝ダワー社(Dar al-Dawa)が新たに設立され、翌年には128万JDの輸出が行われた。肥料製造業とは異なり、製薬業に対しては五ヶ年計画でも特別な開発プロジェクトは用意されておらず、大規模な資本投下は行われていなかった。しかし、民間を中心に企業が次々に設立され、近隣アラブ諸国を主な市場とすることで、生産を拡大させていったのである。ただし、ヨルダンは製薬業の成立後も医薬品の輸入を継続しており、1999年には輸入額7978万JDに対して輸出額は1億JDとなっており、わずかに輸出が上回っている状態である。医薬品製造業の売り上げにおいて輸出が占める割合は70.9%であり、肥料製造業の水準をやや下回っている¹⁹⁾。しかし、国内の製薬業が拡大・発展していった後も輸入が続き産業内貿易が行われていたことから、国内で製造される医薬品が必ずしも輸入を代替するものではなく、ヨルダンの製薬業は輸出に特化することで生産を伸ばしてきたことが読み取れる。

以上に述べたように、輸入品が50年間にわたって一定の傾向を示していた一方で、輸出品は国内の産業発展の展開を反映して大きく変化してきた。サービス産業がGDPの大部分を占めていたヨルダンでは、開発計画の中で何度も掲げられたように、工業部門の育成が経済発展に向けた課題とされていた。特に、貿易との関連では、恒常的な貿易赤字改善のために輸出の拡大が目指されてきた。そして、政府系企業を中心とした重点的な投資が行われた結果、リン鉱業や化学肥料製造業、製薬業などが発展し、輸出品目は徐々に増加した。しかし、輸出の拡大をはるかに超える速度で輸入が拡大していったために、開発計画の中で何度も目標に掲げられてきた貿易赤字の解消が達成されることはなかった。貿易額における輸出の割合が上昇するようになったのは、1990年代に入って経済の自由化が進められるようになってからのことであった。

V. おわりに

本稿では、1950年代から90年代までの経済社会開発政策と対外貿易の関わりについて論じる中で、ヨルダン経済が堅調な成長を続けてきたこと、そして6度にわたる経済社会開発計画の実施が貿易の拡大を可能にする条件を整え、また産業構造に変化をもたらしてきたことを明らかにした。一方で、対外貿易については貿易赤字の改善が困難であったことも明らかになり、それについては以下の2点がその要因として考えられる。

18) Industry Survey 1999 より。

19) 同上。

1点目は、産業の育成による輸出の増加が輸入の減少に結びつかなかったことである。ヨルダンでは輸出志向型の開発が行われてきたことから、国内の主要産業は必ずしも国内市場を対象とした生産を行っているとは限らない。肥料や医薬品の貿易が示すように、主要な輸出セクターであってもそれが国内の需要を満たすものでなければ、輸出と並んで輸入もまた増加し続けるのである。また、ヨルダンは元来ほとんどの必要物資を輸入によってまかなってきたために、国内産業による供給が質または量的側面から不十分である場合に、輸入品で代替することに対して抵抗がないという構造的な問題の存在も考えらえる。2点目は、ヨルダンの輸出の拡大がすなわち加工貿易の拡大を意味していたために、生産が拡大すればするほど多くの原料や機械の輸入が必要となったことである。1980年代以降の輸出拡大の主要な担い手となった肥料製造産業においてすら、すべての原料を国内の産品でまかなうことはできていない。また、1990年代に鉄鋼製品の輸入が鉄鋼の輸入に切り替わったことも、輸出品の変化が輸入の減少ではなく品目の変化をもたらすに過ぎなかったことを示しているといえよう。

1960年代から策定されてきた社会経済開発計画は、その時々を経済的社会的状況と、ヨルダン政府の経済社会開発における政策の指針を示してきた。そして、政府は国際機関および外国政府からの経済協力を取り付けることで、開発計画の実施に努めてきたのである。市場の規模や生産基盤の小さなヨルダンで、民間部門が独自に海外からの投資を呼び込むことは困難であり、援助の受け手として政府が果たしてきた役割は無視できない。長期的な視点からの計画の策定とそれに基づく効果的な分配は、開発段階の初期においては非常に有用であったと考えられる。しかしながら、1993年の開発計画でも示されたように政府の役割が縮小し、さらにさまざまな外的要因の変化にも関わらず一定の成長を維持したことは、ヨルダンにおける政府主導の開発の時代が名実ともに終焉を迎えたことを示している。そして同様の指摘は、輸入承認制の廃止や関税の引き下げもしくは撤廃といった、自由化政策の下で貿易依存度の増大が進んできたということから、対外貿易においても有効であろう。

引用文献

＜一次資料＞

- Foreign Office (FO). 1929. "Report by His Majesty's Government in the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to the Council of the League of Nations on the Administration of Palestine and Trans-Jordan for the Year 1928," CO733/171/2 (National Archives, London).
- . 1947. "Annual Report, Economic (A) on Transjordan, 1946," FO371/6221/7 (National Archives, London).
- Department of Statistics (DOS). *Industry Survey*.
- . 1994. *National Accounts 1952–1992*.
- . 2004. *National Accounts 1976–2002*.
- The Hashemite Kingdom of Jordan. n.d. *Seven Year Program for Economic Development 1964–1970*.
- Ministry of Planning. n.d. *Five Year Plan for Economic and Social Development 1986–1990*.
- . n.d. *Plan for Economic and Social Development 1993–1997*.
- Ministry of Transport and Ports Corporation (MOT). n.d. *Thirty Years of Development 1952–1981*.
- National Planning Council (NPC). n.d. *Three Year Development Plan 1973–1975*.
- . n.d. *Five Year Plan for Economic and Social Development 1976–1980*.

———. n.d. *Five Year Plan for Economic and Social Development 1981–1985*.

<二次資料>

北澤義之 2000 「構造調整とヨルダンの民主化」『国際政治』 125, pp.45–60.

土屋一樹 2006 「貿易協定と産業発展——ヨルダンの QIZ 協定」『現代の中東』 41, pp.21–36.

Abu Nowar, Ma'an. 1989. *The History of the Hashemite Kingdom of Jordan Volume 1: The Creation and Development of Transjordan 1920–1929*. Oxford: Ithaca Press.

Azhar, Muhammad. 2000. "Phosphate Export by Jordan," *Arab Study Quarterly* 22(4), pp.59–79.

Brand, Laurie A. 1994. *Jordan's Inter-Arab Relations: The Political Economy of Alliance Making*. New York: Columbia University Press.

Drysdale, Alasdair. 1987. "Political Conflict and Jordanian Access to the Sea," *Geographical Review* 77(1), pp.86–102.

El-Anis, Imad H. 2011. *Jordan and the United States: The Political Economy of Trade and Economic Reform in the Middle East*. London & New York: I. B. Tauris.

Fahed Fanek. 1986. *Insights into Jordan's Economy*. Amman: Fahed Fanik & Co.

Gaffney, Joseph Patrick. 2005. "Jordan' Qualified Industrial Zones: A Qualified Success?," M.A. Thesis, University of Pennsylvania.

International Bank for Reconstruction and Development (IBRD). 1957. *The Economic Development of Jordan: Report of a Mission Organized by the International Bank for Reconstruction and Development at the Request of the Government of Jordan*. Baltimore: The Johns Hopkins Press.

Khader, Bichara. 1987. "Targets and Achievements of Jordan's Last Five-Year Plans, 1976–1980 and 1981–1985: A Summary," in Bichara Khader and Adnan Badran eds., *The Economic Development of Jordan*, London & Dover: Croom Helm, pp.177–191.

Khalidi, Rashid. 1991. "Ottomanism and Arabism in Syria before 1914: A Reassessment," in Rashid Khalidi, Lisa Anderson, Muhammad Muslih and Reeve S. Simon eds., *The Origins of Arab Nationalism*, New York: Columbia University Press, pp.51–69.

Khatib, Fawzi. 1991. "Foreign Aid and Economic Development in Jordan: an Empirical Investigation," in Rodney Wilson ed., *Politics and the Economy in Jordan*, London & New York: Routledge, pp.60–76.

Knowles Warwick. 2005. *Jordan since 1989: A Study in Political Economy*. London & New York: I.B.Tauris.

Le Troquer, Yann and Rozenn Hommery al-Oudat. 1999. "From Kuwait to Jordan: The Palestinians' Third Exodus," *Journal of Palestine Studies* 28(3), pp.352–374.

Mazur, Michael P. 1979. *Economic Growth and Development in Jordan*. Boulder: Westview Press.

Piro, Timothy J. 1998. *The Political Economy of Market Reform in Jordan*. Lanham: Rowman & Littlefield.

Saif, Ibrahim. 2006. "The Socio-Economic Implications of the Qualified Industrial Zones in Jordan," Center for Strategic Studies, University of Jordan.

Share, M.A.J. 1987. "The Use of Jordanian Workers' Remittances," in Bichara Khader and Adnan Badran eds., *The Economic Development of Jordan*, London and Dover: Croom Helm, pp.32–44.

Share, Monther. 1991. "Jordan's Trade and Balance of Payment Problems," in Rodney Wilson ed., *Politics and the Economy in Jordan*, London & New York: Routledge, pp.104–122.

Sweis, Rateb. 2002. "The Effect of the World Trade Organization on the Jordanian Economy," in George

Joffé ed., *Jordan in Transition 1990–2000*, London: Hurst and Company, pp. 298–307.

Van Hear, Nicholas. 1995. “The Impact of the Involuntary Mass Return to Jordan in the Wake of the Gulf Crisis,” *International Migration Review* 29(2), pp. 352–374.

<ウェブサイト>

ヨルダン中央銀行データベース.

http://www.cbj.gov.jo/pages.php?menu_id=136&local_type=0&local_id=0&local_details=0&local_details1=0&localsite_branchname=CBJ (2011年10月24日閲覧)

ヨルダン統計局データベース. http://www.dos.gov.jo/sdb_ec/sdb_ec_e/index.htm (2011年10月24日閲覧)