

ドバイ首長国経済概況

【経済概況】

- 面積：3,885 平方キロメートル(埼玉県と同規模) (第2位)。
- 人口：約245万人(2015年、第2位)。UAE全体の人口は約958万人(2015年)。自国民は約95万人(10%)。
- GDP：約1,000億米ドル(2015年)(第2位)。
- UAEの1人当たりGDP(外国人居住者含む)は、推計35,392米ドル(日本は32,481米ドル)(2015年)(IMF統計)。
- ドバイの実質GDP成長率は、2007年17.5%から、2008年3.5%に減速、2009年にはマイナス4.3%となったが、翌年には回復に転じ2010年3.5%となり、以後2011年3.0%、2012年4.1%、2013年4.6%、2014年3.8%、2015年4.1%と順調に成長。
- ドバイ政府予算は、約128億米ドル(約7億米ドルの財政赤字)(2017年度)。歳入のうち、手数料収入(土地移転・住宅登録や入管、観光、運輸等関連)は76%(約97億米ドル)、税収(主な税目は関税・外銀税)は16%(約20億米ドル)、石油・ガス収入が6%(約7億米ドル)と石油収入への依存度は低い。
- ドバイ政府の直接的な債務残高は約602億米ドル(IMF報告書)。2014年の返済予定額は、当初約220億米ドル(歳入の約2.2倍)であったが、アブダビ首長国に対する債務200億米ドルの借換えに同首長国と合意できたため、約20億米ドルとなった(借り換えた200億米ドルは2018年に返済予定)。
- ドバイ政府及び政府系企業の債務残高は対GDP比126%の約1,375億米ドル(IMF報告書)。返済予定額がピークを迎えるのは、2018年の約274億米ドル。
- UAEの銀行システムは健全ではあるが、不良債権比率は引き続き高水準であり、2015年3月末で、UAE全体が6.6%(日本の預金取扱金融機関は1.6%)。
- 中東地域の経済ハブになるとの観点から、経済特区(フリーゾーン)設立、観光・レジャー促進、外資の誘致、金融と不動産の自由化等の政策を通じてヒト・モノ・カネの流れの拠点整備に注力し、非石油依存経済の構築に成功。
- 2016年のドバイの年間宿泊客数は1,490万人(ホテルアパートメント含む前年比+5.0%)。(訪日外国人旅行者数は2,403万人(JNTO推計値))

【ドバイ首長国の主な事業】

○フリーゾーン設立：

外国企業がドバイにおいて活動しやすい環境を整えるため、ドバイ政府は20以上のフリーゾーンを設立。フリーゾーンの主な特色は、外資100%の会社設立が可能（通常は国内外資上限が49%）、ローカスポンサーの必要性なし（通常UAE国内に支店・駐在員事務所を設立する場合は必要）、資本・利益の100%本国送金が可能、外国人労働者雇用の制限なしといった点である。

こうした規制上の利点と、ドバイの地理的利点の相乗効果で、現在最も大きなフリーゾーンであるジェベル・アリ・フリーゾーン（JAFZA）には、約7,300の国内外企業が進出（うち日本企業は約140社）。JAFZAは中東で最大規模の港が隣接していることもあり、一大中継貿易拠点となっている。その他の主なフリーゾーンとしては、以下のようなものが挙げられる。

- ドバイ空港フリーゾーン（空港隣接のフリーゾーン）
- インターネット・シティ（IT関係企業のフリーゾーン）
- メディア・シティ（報道機関のフリーゾーン）
- アカデミック・シティ（教育関係機関のフリーゾーン）
- カー&オートモーティブゾーン（中古車業者のフリーゾーン）
- ドバイ国際金融センター（金融フリーゾーン）

※一覧リンク：<http://www.dubaifdi.gov.ae/en/QuickLinks/Pages/default.aspx>

○港湾開発：

ドバイは以前より、アラビア湾やインド洋のダウ船交易で繁栄してきた。アラブ首長国連邦として独立した後も、ドバイ政府は港湾開発を積極的に推進。1972年にラーシド港が建設され、ほぼ街の中心部に位置しているという利便性から、開港当初から船の往来が盛んに行われた。更に貿易を活発化するため、1970年からジェベル・アリ港の開発を開始。現在同港は、世界最大の人工港湾施設に発展し、コンテナ取扱量は1,555万TEUで世界第9位となっている（東京は467万TEU）（2015年）。

○空港開発：

ドバイ国際空港の国際線旅客数は、約8,365万人（2016年）。2014年に約7,047万人に達し、英国ヒースロー空港（当時約6,810万人）を抜いて初めて世界第1位となった（なお、成田空港は約2,957万人、羽田空港は約1,518万人）。

(2016年))。同空港は、年間受入れ可能旅客数を2018年までに、現在の7,500万人から9,000万人にまで増強することを予定。

また、JAFZA付近に建設された新空港(アル・マクトウム空港)は、2010年6月から貨物便の運行を開始、2013年10月からは旅客便も就航しており、今後も拡張を進め、将来的に同空港の年間旅客収容数を2億人に増強予定。

エミレーツ航空は、ドバイをハブとして約81か国144都市に路線を持ち(2016年3月末)、国際線の旅客数は約5,190万人。

○大規模なプロジェクト開発：

以下、ドバイの代表的な観光地及び大規模プロジェクトの一例。

➤ パーム・アイランド

椰子の木型の人工島。高級ホテル、ショッピングモール、リゾート施設を有したドバイの新名所となるべく、2001年に着工。最初の「パーム・ジュメイラ」は2008年11月のアトランティス・ホテルのグランド・オープニングと併せ完成した形となっている。本土と連絡するトンネル建設やモノレール建設を日本企業が手掛けた。世界地図を型どった「ザ・ワールド」は2008年12月に埋立て事業が終了し、約6割が売却済、残りの「パーム・デyra」は国際金融危機の影響で「デyra・アイランド」へ計画変更された。

➤ ドバイ・メトロ

ドバイの交通渋滞軽減を目的として計画された中東地域初の全自動無人運転の鉄道で、日本企業を中心とするコンソーシアムが建設工事を受注し、2009年9月にドバイ国際空港からシェイク・ザーイド通りを経てJAFZA地区を結ぶレッド・ライン(52.1km)、2011年9月にドバイ・クリーク周辺の旧市街を結ぶグリーン・ライン(23.8km)が開通。

➤ ドバイ・ウォーター・カナル

ドバイの街の象徴ともいえるクリーク(海の入江)をラス・アル・ホール(Ras Al Khor)から拡張し、シェイク・ザーイド・ロードを経て、ビジネスベイ(Business Bay)を通して、アラビア湾へつなげる一大プロジェクトで2016年11月に完成。クリークは既存の河口からのJ字型から、ドバイ市街を通り、再びアラビア湾へと抜けるU字型の水路へと発展し、住民や観光客の追加的な水上輸送手段ともなっている。水路沿いには緑地やプロムナードのほか、サファ・パーク近隣に歩道橋も架けられた。

➤ ドバイ・サウス

ドバイの貿易ハブとしての機能を更に発展させるべく、建設・拡張が進

んでいる新たなフリーゾーン。JAFZA とアル・マクトゥーム国際空港に隣接し、港湾から運び込んだ船舶貨物を、フリーゾーン内の幹線道路を経由して DWC 内に短時間で保税状態のまま運搬したり、航空機に積み替えて第三目的地に輸送できる機能を持つ。同フリーゾーン内には、オフィス、倉庫、居住地、ショッピングモールなどが建設される予定で、輸送機能を核とした複合都市が計画されているほか、2020 年のドバイ国際博覧会場も近傍に設けられる予定。

【日本との関係】

- 観光：日本人のドバイ宿泊客数は 73, 292 人（2013 年、中国人は 25 万人）。2015 年の UAE 全体から日本への訪問者数は、4, 948 名。
- 貿易：日本はドバイの第 6 位の貿易相手国（2014 年で 117 億米ドル）。日本への主な輸出品は、アルミニウム、加工食品（パスタ等）。日本からの主な輸入品は、自動車、一般機械、電気機械。

【日・ドバイ関係の強化】

- 2013 年 5 月、安倍総理がドバイを含む UAE を訪問。
- 重層的関係の強化：日本食品の輸出促進、日本企業のドバイ進出数の増加、学術交流等。
- エミレーツ航空：関西国際空港、成田空港及び羽田空港に直行便が毎日運航（羽田は 2013 年 6 月から）。
- 2015 年 1 月、大阪府との姉妹都市協定を更新（3 年ごとの見直し規定を削除し恒久化）。

（以 上）