

ドバイ経済の現状と課題

廣 瀬 信 己

- ① 中東の都市国家ドバイは、未曾有の巨大プロジェクトを次々と発表し、世界の注目を集めてきた。例えば、世界最高層のタワー「ブルジュ・ドバイ」、椰子の木型の人工島「パーム・アイランド」、世界地図を模した人工島「ザ・ワールド」、世界最大級のショッピングセンター「ドバイ・モール」、世界最長の無人運転鉄道「ドバイ・メトロ」、世界最大のテーマパーク「ドバイ・ランド」、世界最大の埋立事業「ドバイ・ウォーターフロント」、世界最大の国際空港を擁する総合物流拠点「ドバイ・ワールド・セントラル」等である。
- ② ドバイ経済は、目下、リーマン・ショック以降の世界的な景気後退に伴い、建設・不動産市場を中心に、調整局面を迎えている。プロジェクトの見直しが相次いでおり、2009年の実質 GDP 成長率は、2.5%程度になると言われている。ドバイ政府は、公共事業等の景気刺激策の拡大や資金調達のための国債発行等の経済対策を打ち出すとともに、2007年2月に発表した「ドバイ戦略計画 2015」の全面的な見直しに取り組んでいる。
- ③ ドバイ経済がつい最近まで、年平均 17.9%の驚異的な経済成長を遂げることができた要因としては、政治的安定性、地理的優位性のほか、石油資源の枯渇を見越し、経済の多角化を進めてきたドバイ政府の先駆的な産業政策が挙げられる。具体的には、陸・海・空のインフラ整備、フリーゾーンの整備と外資誘致、観光・レジャーの振興、不動産保有の自由化、外国人労働力の活用の五点である。これらの巧みな施策により、ドバイは、GDPのうち 96.8%を非石油セクターが占める非石油依存経済の構築に成功した。
- ④ ドバイの最も代表的なフリーゾーンは、「ジュベル・アリ・フリーゾーン (JAFZ)」である。JAFZ では、100%外国資本所有の会社の設立が可能であるほか、法人所得税の 50 年間減免、利益・配当の送金自由、外国人の雇用の自由、各種手続きのワンストップ化等、さまざまな優遇措置やサポート体制が整っている。JAFZ 進出企業の活動だけでドバイの GDP の 26%、アラブ首長国連邦の GDP の 8%を占めると言われている。
- ⑤ ドバイ経済の課題としては、産業の多角化を進めた結果、経済の対外依存性が増大していること、民間セクターにおける自国民の雇用が進んでいないこと、外国人人口が急増していることが挙げられる。
- ⑥ 今回の世界的な金融危機による影響は、限定的で短期的な調整にとどまるだろう。しかしながら、中長期的に、より着実に安定的な経済成長を目指す上では、労働、教育、外国人問題等、これまで不十分であった分野に対する施策が重要となる。

ドバイ経済の現状と課題

経済産業課 廣瀬 信己

目 次

はじめに

I ドバイ経済の概況

- 1 躍進するドバイ経済
- 2 相次ぐ巨大プロジェクト
- 3 最近の動き

II ドバイ経済の発展要因

- 1 陸・海・空のインフラ整備
- 2 フリーゾーンの整備と外資誘致
- 3 観光・レジャーの振興
- 4 不動産保有の自由化
- 5 外国人労働力の活用

III ドバイ経済の課題

おわりに

はじめに

世界一の高さを誇る超高層タワー「ブルジュ・ドバイ」、椰子の木型の人工島「パーム・アイランド」——未曾有の巨大プロジェクトで注目を集めた中東の都市国家ドバイが、世界的な景気後退の中で、試練の時を迎えている。ドバイ株式市場の株価はピーク時の3分の1の水準で低迷⁽¹⁾し、不動産価格は急落し、プロジェクト開発の見直しも相次いでいる。近隣産油国から流入するオイルマネー等を背景に、空前の繁栄を享受してきた「ドバイ・バブル」は崩壊したとの報道も多い⁽²⁾。

しかしながら、ドバイがつい最近まで、年平均17.9%⁽³⁾の驚異的な経済成長を遂げることができたのは、必ずしも潤沢なオイルマネーが流入したことだけによるものではない。また、次々と発表される巨大プロジェクトや建設・不動産市場の浮き沈みは、ドバイの経済成長のほんの一側面にすぎない。

ドバイ経済は、なぜこれほどまでに急速な発展を遂げることができたのか。また、その発展は、今後も持続可能なのであろうか。

本稿では、第I章で、ドバイ経済の現状と最近の動きについて概観する。第II章では、ドバイの近年の経済成長の背景にある要因や施策について整理する。第III章では、ドバイ経済が抱えるいくつかの課題を紹介し、最後に今後の展望について述べる⁽⁴⁾。

(1) ドバイ金融市場総合指数は、2008年1月15日に付けた6,291.87ポイントが直近のピークであるが、2009年以降、2,000ポイント未滿で推移している（2009年5月現在）。

(2) 例えば、西濱徹「中東 バブル崩壊、進行する逆資産効果」『エコノミスト』87巻3号, 2009.1.13, p.32. 等。

(3) 2000～2006年の年平均GDP成長率。“Dubai’s growth to slow to 6% in 2009 amid crisis,” *Gulf News*, 2008.11.26.

(4) 筆者は平成20年2月にドバイの経済発展に関する現地調査を実施した。この調査にあたっては、日本貿易振興機構ドバイ事務所次長の兒玉高太郎氏、ドバイ経済開発局戦略企画政策局長のラエド・サファディ (Raed Safadi) 博士、ジュベル・アリ・フリーゾーンのカレド・アームド (Khaled Ahmed) 氏、マリーズ・フェルナンド (Mareez Fernando) 氏、サラ・ホスニ (Salah Hosni) 氏に、多大な御協力をいただいた。ここに記して心より感謝申し上げる。本稿はこの調査に基づいて執筆したものである。

(5) 東伸行「観光、物流、金融で「脱石油」ドバイ躍進の原動力」『エコノミスト』85巻47号, 2007.9.11, pp.81-83.

I ドバイ経済の概況

1 躍進するドバイ経済

ドバイは、アラブ首長国連邦を構成する7つの首長国の一つであり、国土面積3,885平方キロメートル、人口153万人と、長崎県（面積4,104平方キロメートル、人口143万人）に相当する規模の国である（図1）。国土の大半は砂漠であり、中心部に人口が集中する都市国家である。30年前のドバイは、ペルシャ湾に臨む天然の入り江（クリーク）を中心とした小さな港町であったが、現在は、かつて砂漠だった地域に、高層ビル、豪華ホテル、大規模ショッピングセンター等が林立し、観光、物流、金融の一大拠点となっている⁽⁵⁾。

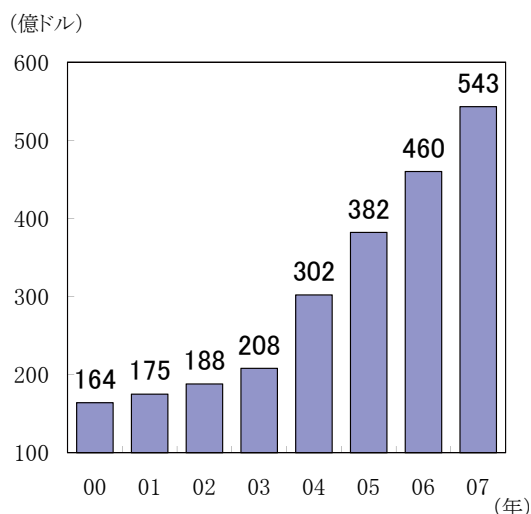
図1 ドバイの位置



（出典）筆者作成。

近年のドバイ経済の躍進はめざましい。2000年に164億ドル⁽⁶⁾であった国内総生産（GDP）は、2007年には543億ドル⁽⁷⁾に達し、実に7年間で約3.3倍になった（図2）。2007年の一人

図2 ドバイの国内総生産（GDP）の推移



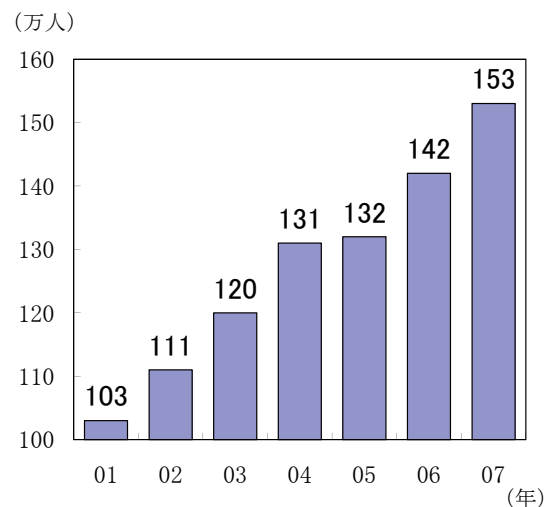
(出典) 2001～2006年：Department of Tourism and Commerce Marketing, “Dubai Gross Domestic Product At Factor Cost By Economic Sectors”、2007年：“Dubai’s remarkable growth impresses top global executives,” *Middle East Company News*, 2008.3.30.

当たり GDP は約 35,000 ドル程度⁽⁸⁾であり、既に、日本とほぼ同水準である。ドバイの主要経済・社会指標は、いずれも右肩上がりであり、例えば、2001年に103万人⁽⁹⁾であった人口は、2007年には153万人⁽¹⁰⁾となり、約1.5倍となっている（図3）。

ドバイは、豊富な埋蔵量を有するアブダビ等とは異なり、石油の埋蔵量が少ない。このため、早くから、いずれやってくるであろう石油資源の枯渇に備え、石油収入を元手に、石油に頼らない経済・産業基盤の育成に努めてきた。

石油に頼らない産業基盤として選択された中心産業は、貿易産業であった⁽¹¹⁾。欧州とアジアの中間に位置する地理的な優位性を活用し、陸・海のインフラ整備を進め、外国資本をフリーゾーンに積極的に誘致することにより、

図3 ドバイの人口の推移



(出典) 2001～2006年：日本貿易振興機構ドバイ事務所提供資料、2007年：Dubai Statistics Center, “Population by Sex” 〈<http://www.dsc.gov.ae/DSC/webreports/809315935OSI01-01.pdf>〉

一大物流拠点を築くことに成功した。ドバイの港湾貨物取扱量は、2001年の4671万トンから、2006年には1億1003万トンと、約2.4倍の伸びを示している。また、空のインフラを整備し、観光・レジャーを振興することにより、外国人観光客を誘致した。ドバイのホテル宿泊者数は、2001年の363万人から、2006年には644万人と、約1.8倍の伸びを示している。さらに、金融特区を整備し、不動産保有を自由化することにより、金融資本の呼び込みに成功した。ドバイの株式市場の時価総額は、2002年には95億ドルであったが、2006年には869億ドルとなり、約9倍となった（表1）。

2006年のドバイの産業構造は、図4に示すとおりである。卸売・小売・修繕業が34.6%、製造業が15.6%、不動産・ビジネスサービス業

(6) Department of Tourism and Commerce Marketing, “Dubai Gross Domestic Product At Factor Cost By Economic Sectors” 〈[http://www.dubaitourism.ae/Portals/0/Statistics/TradeStatistics/A017%20Dubai_Gross_Domestic_Product_At_Factor_Cost_By_Economic_Sectors\(2000_-_2006\).pdf](http://www.dubaitourism.ae/Portals/0/Statistics/TradeStatistics/A017%20Dubai_Gross_Domestic_Product_At_Factor_Cost_By_Economic_Sectors(2000_-_2006).pdf)〉

(7) “Dubai’s remarkable growth impresses top global executives,” *Middle East Company News*, 2008.3.30.

(8) 2007年の報道ベースのGDP（約543億ドル）を2007年の人口（1,529,792人）で除して算出。

(9) 日本貿易振興機構ドバイ事務所提供資料

(10) Dubai Statistics Center, “Population by Sex” 〈<http://www.dsc.gov.ae/DSC/webreports/809315935OSI01-01.pdf>〉

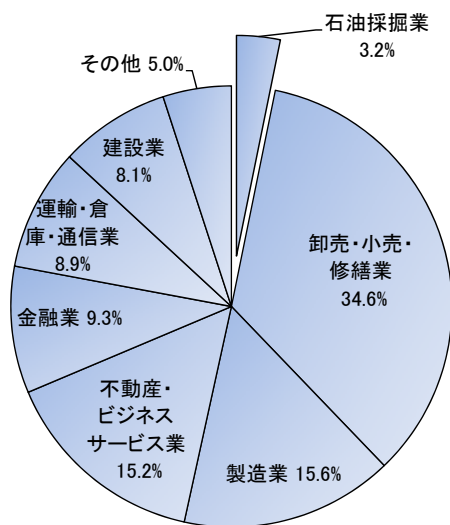
(11) 細井長「ドバイの開発戦略—フリー・トレード・ゾーンによる経済発展」『立命館経営学』41巻5号, 2003.1, pp.121-150.

表1 ドバイの主要経済・社会指標

	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年
輸出 (億ドル)	16	17	18	26	31	50
輸入 (億ドル)	227	246	296	406	518	599
再輸出 (億ドル)	61	81	103	155	215	213
港湾貨物取扱量 (万トン)	4,671	5,183	6,363	7,738	9,251	11,003
ホテル宿泊者数 (万人、延べ)	363	476	498	542	616	644
株式市場時価総額 (億ドル)	0	95	143	351	1,120	869

(出典) 日本貿易振興機構ドバイ事務所提供資料

図4 ドバイの産業構造



(出典) Dubai Statistics Center, "GDP Bulletin 2006"
 <http://www.dsc.gov.ae/DSC/uploads/gdp2006.pdf>

が15.2%となっており、GDPのうち96.8%は、非石油セクターが占めている。石油採掘業の占める割合は、わずか3.2%にすぎない。

このように、資源小国ドバイは、巧みな施策を次々と打ち出すことにより、ヒト・モノ・カネの集積と経済の多角化を進め、中東地域では極めて特異な、非石油依存経済の構築に成功した。

2 相次ぐ巨大プロジェクト

ドバイでは、さまざまな巨大プロジェクトが相次いで発表されてきた。主なプロジェクト

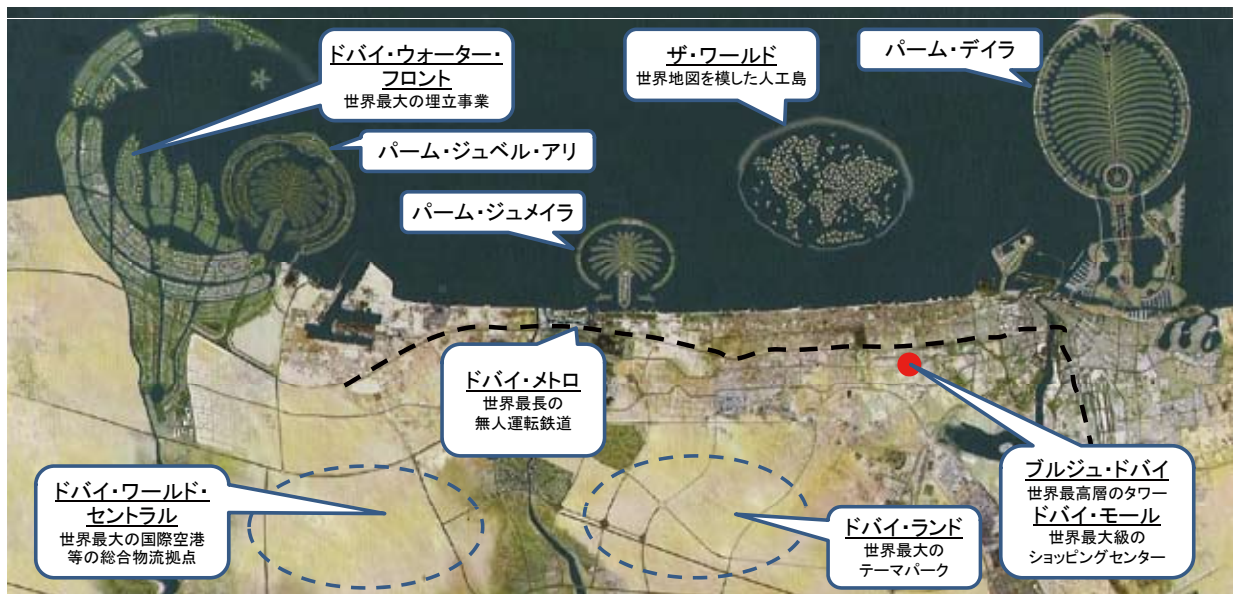
を図5に示す。

「ブルジュ・ドバイ (Burj Dubai)」は、エマール (Emaar Properties) 社が開発中の800メートル超の高さをもつ世界最高層のタワーであり、2009年9月に完成が予定されている⁽¹²⁾ (写真1)。「パーム・アイランド (Palm Islands)」は、ナキール (Nakheel) 社が開発を進める椰子の木型の人工島であり、「パーム・ジュメイラ (Palm Jumeirah)」「パーム・ジュベルアリ (Palm Jebel Ali)」「パーム・デイラ (Palm Deira)」の3つの島から構成されている。高級ホテル、別荘、商業エリアからなる一大リゾート地として計画されており、2008年9月には、パーム・ジュメイラに、ホテル「アトランティス・ザ・パーム (Atlantis The Palm)」が開業し、注目を集めた。「ザ・ワールド (The World)」は、同じくナキール社が開発を進める、世界地図を模した人工島であり、300以上の島々から成る居住区である。建物の開発は土地購入者に任されている⁽¹³⁾。「ドバイ・モール (Dubai Mall)」は、2008年11月に開業した世界最大級のショッピングセンターである。サッカー場50面分に相当する広大な敷地に、世界最大級の水槽を持つ水族館やオリンピック基準を満たした大型スケート場等が設置されており、すべて完成すれば、1,200店の店舗が入居する予定である。ブルジュ・ドバイを中心とする開発地区にあり、

(12) "Burj Dubai all set for 09/09/09 soft opening," *Business 24-7*, 2009.1.18. <http://www.business24-7.ae/articles/2009/1/pages/01182009_63dc3a90c9a848219058be301f3f7ded.aspx>

(13) 東 前掲注(5)

図5 ドバイの主なプロジェクト



(注) 本図は、現状ではなく、将来のイメージを示したものである。

(出典) ナキール社作成の地図〈<http://nakheel.com/en/developments>〉に基づき筆者作成。

エマール社のグループ会社が運営する⁽¹⁴⁾。「ドバイ・メトロ (Dubai Metro)」は、世界最長の無人運転鉄道であり、三菱重工業、三菱商事、大林組、鹿島建設等が、車両・軌道設備・駅舎等を含む鉄道システム一式を受注している。ドバイの中心部から、シェイク・ザード・ロード沿いをジュベル・アリ地区に向かう路線「レッド・ライン (Red Line)」や、クリークを囲む路線「グリーン・ライン (Green Line)」等が計画されており、レッド・ラインは、2009年中に開通予定である⁽¹⁵⁾。「ドバイ・ランド (Dubai Land)」は、世界最大のテーマパークであり、米ウォルト・ディズニー・ワールドの約2倍の敷地に、スポーツ施設、映画スタジオ、遊園地、世界の名所をテーマにした街等、45のプロジェクトが計画されている⁽¹⁶⁾。「ドバイ・ウォーターフロント (Dubai Waterfront)」は、香港島の2倍の大きさにもなる世界最大の埋立事業であ

写真1 建設が進むブルジュ・ドバイ



(2009年2月5日撮影)

(14) Dubai Mall, "The Dubai Mall Opens with Largest Number of Retailers in the World's Largest-Ever Mall Opening," 2008.10.25. 〈<http://www.thedubaimall.com/en/news/media-centre/news-section/the-dubai-mall-opens-largest.html>〉

(15) Impact LAB, "Dubai Metro: The World's Most Advanced Urban Rail System," 2008.11.28. 〈<http://www.impactlab.com/2008/11/28/dubai-metro-the-worlds-most-advanced-urban-rail-system/>〉

(16) Home in Emirates, "DubaiLand" 〈http://homeinemirates.com/index2.php?option=com_content&do_pdf=1&id=115〉

表2 リーマン・ショック以降のドバイの景気後退をめぐる主な動き

	概 要	
2008年	10月中旬	米ムーディーズ社が、ドバイの政府系企業は、2006年のGDPに匹敵する470億ドル以上の負債を抱えているとの推計を発表。
	11月10日	ドバイ政府が10月に「ドバイ政府諮問委員会」を設置したことを発表。
	11月17日	政府系不動産開発会社のリミットレス社が、「アラビアン・カナル計画」の見直しを発表。
	11月22日	連邦財務省が、大手不動産ローン会社アムラック・ファイナンス社とタムウィール社を合併させると発表。
	11月24日	ドバイ政府諮問委員会のムハンマド・アリ・アッパール委員長が、ドバイ政府及び政府系企業の負債総額は800億ドルであるのに対し、資産総額は3500億ドルであると発表。
	11月末	ドバイ商工会議所が2009年のドバイの経済成長率は、世界的な金融危機により、6%程度に落ち込むと発表。
2009年	1月10日	ドバイ首長国財務庁が2009年度(2009年1-12月)予算を発表。歳入が26%増であるのに対し、歳出が42%増となり、初の赤字予算。
	1月中旬	ナキール社が、ドバイ・ウォーター・フロントに計画されている1,000メートル超の高層タワーの建設を1年間延期すると発表。
	2月9日	ドバイ経済開発局戦略企画政策局長のラエド・サファディ博士が、2009年のドバイの実質GDP成長率は、2008年の8%から大幅に低下し、2.5%程度になるとの見直しを発表。
	2月19日	エマール社の米国子会社であるジョーン・ラング・ホームズ社が破産。
	2月22日	ドバイ政府が、資金調達のため、200億ドルの国債(年率4%、償還期間5年)の発行を発表。半分の100億ドルを連邦中央銀行が引き受ける。
	3月初旬	エマール社が、「ワルサン」「アスマラン」「マイサン」の3つのプロジェクトの中止又は延期を検討。
	3月中旬	ドバイ政府が2007年2月に発表した「ドバイ戦略計画2015」を全面的に見直す方針であることが報じられる。
	4月18日	ムハンマド・ビン・ラーシド首長が、ドバイ経済は最小の損失で危機を脱したと表明。

(出典) 新聞報道等をもとに筆者作成。

り、職・住の人口150万人を想定する水上都市である⁽¹⁷⁾。10の地区で構成され、ブルジュ・ドバイをはるかにしのぐ1,000メートル超の高層タワーの建設も計画されている。「ドバイ・ワールド・セントラル(Dubai World Central)」は、ジュベル・アリ地区に、年間旅客数1億2千万人超の世界最大の国際空港を新設し、ジュベル・アリ・フリーゾーン、ジュベル・アリ港、オフィス・居住地区、観光・商業施設が一体となった、世界トップクラスの総合物流拠点を開設する構想である⁽¹⁸⁾。

3 最近の動き

いわゆるリーマン・ショック⁽¹⁹⁾以降の世界

的な景気後退に伴い、ドバイ経済は、建設・不動産市場を中心に、調整局面を迎えている。ドバイの不動産価格に関する公式統計は見当たらないが、不動産価格は、ピーク時に比べ概ね40～50%程度下落しており、そもそも売買が成立しないケースも多いと言われている⁽²⁰⁾。例えば、ブルジュ・ドバイ周辺の代表的な物件の不動産価格は、2008年6月に220万ディルハム(60万ドル)の最高値を付けたのち、その7か月後には約45%下落し、120万ディルハム(33万ドル)となった⁽²¹⁾。

リーマン・ショック以降のドバイの景気後退をめぐる主な動きを表2に示す。

2008年10月、米格付会社ムーディーズ・イ

(17) “Dubai Waterfront” 〈<http://www.waterfront.ae/>〉

(18) 前掲注(9)

(19) 2008年9月15日に、米大手証券会社リーマン・ブラザーズ(Lehman Brothers)社が経営破綻したことを契機として、世界的な金融収縮が生じたことを指す。

(20) 「ドバイ政府が負債800億ドル、資産3500億ドルと発表」『ジェトロデイリー通商弘報』2008.12.18, pp.11-12.

(21) “Property enquiries up but not sales,” *Gulf News*, 2009.3.14.

ンベスターズ・サービス (Moody's Investors Service) 社は、推計を発表し、相次ぐ巨大プロジェクトの建設費用で、ドバイの政府系企業は、2006年のGDPに匹敵する470億ドル以上の負債を抱えているとし、ドバイの財務の健全性に強い懸念を示した。このような懸念に対し、ドバイ政府は、金融危機が及ぼすドバイ経済への影響を調査し、抱えている課題に対応するため、エマール社の会長であるムハンマド・アリ・アッパール (Mohammed bin Ali Al Abbar) 氏が委員長を務める「ドバイ政府諮問委員会 (Advisory Council of the Government of Dubai)」を設置した。同氏は、11月24日、ドバイ政府及び政府系企業の負債総額は800億ドルであるが、資産総額が3500億ドルであると発表し、ドバイは負債に対していかなる対応も可能であると強調した。

とはいえ、プロジェクトの見直し等が相次いでいるのは事実である。11月17日、政府系不動産開発会社のリミットレス (Limitless) 社は、75キロメートルの人工運河を造成する「アラビアン・カナル (Arabian Canal)」計画の見直しを発表した。11月22日、連邦財務省は、経営危機に陥っていた大手不動産ローン会社であるアムラック・ファイナンス (Amlak Finance) 社とタムウィール (Tamweel) 社を合併させると発表した⁽²²⁾。1月中旬、ナキール社は、前述のドバイ・ウォーターフロントに計画されている1,000メートル超の高層タワーの建設を1年間延期すると発表した⁽²³⁾。2月19日、エマール社の米国子会社であるジョン・ラング・ホームズ (John Laing homes) 社が破産した⁽²⁴⁾。3

月初旬、エマール社が、都市部近郊に居住コミュニティ等を造成する「ワルサン (Warsan)」「アスマラン (Asmaran)」「マイサン (Maysan)」の3つのプロジェクトを中止又は延期することを検討していることが報じられた⁽²⁵⁾。

このような事態に対し、ドバイ政府は、戦略の見直しに取り組んでいる。ドバイ政府は、2007年2月に発表した「ドバイ戦略計画 2015 (Dubai Strategic Plan 2015)」において、今後10年間で年率11%の実質GDP成長率を目標に掲げていた。しかしながら、計画の内容は、全面的に見直す方針であり、ドバイ経済開発局戦略企画政策局長のラエド・サファディ (Raed Safadi) 博士は、2009年の実質GDP成長率は、2.5%程度になるだろうと述べている⁽²⁶⁾。また、2009年1月に発表された2009年度 (2009年1-12月) 予算では、歳入が前年度比26%増の335億ディルハム (92億ドル) であるのに対し、歳出を42%増の377億ディルハム (103億ドル) とし、初となる赤字予算を組むことで、公共事業等の景気刺激策の拡大に取り組んでいる⁽²⁷⁾。さらに、2009年2月には、資金調達のため、200億ドルの国債 (年率4%、償還期間5年) を発行し、その半分の100億ドルを連邦中央銀行が引き受けることが発表され、潤沢な資金を持つアブダビがドバイを支援する姿勢が明確となった⁽²⁸⁾。このような取り組みを受け、2009年4月18日、ムハンマド・ビン・ラーシド (Mohammed bin Rashid Al Maktoum) 首長は、ドバイ経済について、記録的な短時間でリスク封じ込めに成功し、最小の損失で危機を脱したと表明し、さらなる発展に向けた自信を示

(22) 前掲注(20)

(23) "Nakheel Tower work stopped for a year," *Trade Arabia. Manama*, 2009.1.14.

(24) "Emaar's US unit bankrupt," *Gulf News*, 2009.2.22.

(25) "Emaar considering project cancellations," *Business 24-7*, 2009.3.5. <<http://www.business24-7.ae/articles/2009/3/pages/emaarconsideringprojectcancellations.aspx>>

(26) "Dubai's Strategic Plan under review," *Gulf News*, 2009.3.17.

(27) 「ドバイの2009年政府予算は赤字編成」『国別定期報告UAE』日本エネルギー経済研究所中東研究センター、2009.1-3, p.5.

(28) "Dubai unveils \$20bn bond issue," *Middle East Financial News*, 2009.2.23.

した⁽²⁹⁾。

II ドバイ経済の発展要因

目下、調整局面にあるとはいえ、ドバイ経済がこのような急成長を遂げることができた要因は何だろうか。一つには、政治的安定性が挙げられる。イラク、イラン、サウジアラビア、カタール、バーレーン等の周辺諸国において、戦争、テロ、紛争、クーデター等が相次ぐ中で、ドバイは、不安定地域の中での「安定の地」として、希少性があった。また、地理的優位性によるところも大きい。西にヨーロッパ、東に中国・インドという大市場の中間に位置し、天然のクリークに恵まれたドバイは、古くからその中継拠点として栄えてきた。さらに、少量ながらも採掘された石油の富は、1970～1980年代におけるドバイのインフラ投資の元手になったという意味で、初期の経済発展の呼び水であった。

しかしながら、より注目すべきは、石油資源の枯渇を見越し、経済の多角化を進めてきたドバイ政府の先駆的な産業政策である。先述のとおり、ドバイは、GDPのうち96.8%を非石油セクターが占めており、非石油依存経済の構築に成功している。その特徴は、陸・海・空のインフラ整備、フリーゾーンの整備と外資誘致、観光・レジャーの振興、不動産保有の自由化、外国人労働力の活用の五点にまとめることができる。以下、順を追って紹介する。

1 陸・海・空のインフラ整備

(1) 海のインフラ

早い時期からダウ船⁽³⁰⁾による海上交易が盛んであったドバイのインフラ整備の歴史は、先々代のラーシド・ビン・サイード (Rashid bin Saeed Al Maktoum) 首長(在位1958～1990年)が手掛けたクリークの浚渫・拡張工事に始まる。クリークの浚渫工事は、1954年に調査が開始され、1960年に完了し、500トン級の船舶がクリーク内に入港できるようになった。1966年にドバイ沖合で石油が発見され、1969年に石油輸出が開始されると、石油輸出資金をインフラ整備につぎ込むことが可能となり、1972年に「ラーシド港 (Port Rashid)」⁽³¹⁾、1979年には、世界最大の人造港として「ジュベル・アリ港 (Port Jebel Ali)」⁽³²⁾が開港した。多大なコストを要するジュベル・アリ港の建設は、当時、無用の長物として批判されたが、結果的には、その後のドバイ経済の発展に大きく貢献することとなった⁽³¹⁾。両港合わせたドバイ港全体の2005年の貨物取扱量は、762万TEU⁽³²⁾であり、世界第9位である⁽³³⁾。

港湾整備と合わせ、貿易の拠点となる施設も建設された。1979年に完成した「ドバイ世界貿易センター (Dubai World Trade Centre)」ビルである。当時中東で最も高いビルであり、豪華客船で開業式典が催されるなど、その後のドバイの発展の端緒となる建築物である⁽³⁴⁾。

(2) 空のインフラ

ラーシド首長は、物流だけではなく、人の流れも活発化することを目指し、1960年、「ドバイ国際空港 (Dubai International Airport)」を開港した。英国海外航空⁽³⁵⁾やルフトハンザ航空等の国際エアラインを積極的に誘致し、1969

(29) 『「ドバイ経済危機脱した」、首長、UAEの支援効果強調』『日本経済新聞』2009.4.20。

(30) イスラム圏特有の伝統的な木造帆船。

(31) 細井 前掲注(11)

(32) コンテナ船の積載能力を示す単位 (Twenty-foot equivalent units)。1TEUは、20フィートコンテナ1個分を示す。

(33) 前掲注(9)

(34) C. M. Davidson, *Dubai: The Vulnerability of Success*, New York: Columbia University Press, 2008, p.107.

(35) プリティッシュ・エアウェイズの前身。

年に9社であった就航会社数は、1980年代半ばには、40社超の航空会社が週1回以上乗り入れる規模に成長した⁽³⁶⁾。しかしながら、自前の航空会社を持たないことが弱点であった。そこで、1985年、1000万ドル超の予算を投じ、自前の航空会社「エミレーツ航空 (Emirates)」を設立した。エミレーツ航空は、当初、2機のボーイング737、1機のエアバスA-300をリースして操業を開始したが、その後の20年間で急激に路線網を拡大し、2007-08年には、売上高108億ドル、純利益13.7億ドル、保有機体数109機、就航路線99都市、旅客輸送数延べ2123万人の世界屈指の航空会社に成長した⁽³⁷⁾。ドバイ国際空港についても、1998年に第2ターミナル、2008年に第3ターミナルが開業し、2006年には、就航会社数113社、190路線、年間利用者2879万人を誇る世界有数の空港となった。さらに今後、ジュベル・アリ地区に、新たな大規模国際空港の建設が計画されているのは、前述のとおりである。

(3) 陸のインフラ

1990年代には、アブダビとドバイの2つの首長国間を結ぶ高速道路「シェイク・ザーイド・ロード (Sheikh Zayed Road)」が整備された。シェイク・ザーイド・ロードは、ドバイ中心部と、観光エリアであるジュメイラ地区、物流・ビジネスエリアであるジュベル・アリ地区とを結ぶ幹線道路であり、現在では、道路沿いに、ブルジュ・ドバイやエミレーツ・タワーズ等の高層ビルや商業施設が立ち並んでいる。ドバイ内外の主要な道路につながっていることから、交通量が多く、継続的に拡張工事が行われている。

また、市内の交通混雑の是正のため、クラー

クの兩岸をまたぐ橋の増設や拡張が行われているほか、2007年7月には、伝統的なアブラ⁽³⁸⁾の代替的な交通手段として、水上バスが運行を開始した。

さらに、前述のように、世界最長の無人運転鉄道であるドバイ・メトロが建設中である。

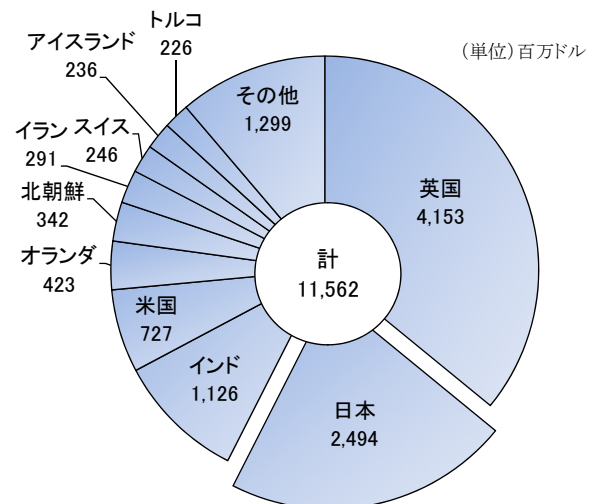
2 フリーゾーンの整備と外資誘致

ドバイは、外国資本を積極的に誘致することによって発展してきた。2006年のドバイに対する直接投資額は、116億ドルであり、前年比13.4%増となっている。我が国からの直接投資は、25億ドルであり、英国に次いで第2位、全体の約2割を占める規模である⁽³⁹⁾ (図6)。

(1) ジュベル・アリ・フリーゾーン

ドバイのフリーゾーンの発展の歴史は、1985年に設立された「ジュベル・アリ・フリーゾー

図6 ドバイの対内直接投資の内訳 (2006年)



(出典) Dubai Statistics Center, "FOREIGN DIRECT INVESTMENT BY COUNTRIES - EMIRATE OF DUBAI," 2006. (<http://www.dsc.gov.ae/DSC/webreports/-673835725OSIFDI-02-06.pdf>)

⁽³⁶⁾ Davidson, *op. cit.* (34), p.109.

⁽³⁷⁾ The Emirates Group, "Annual Report 2007-2008," p.54. (<http://www.ekgroup.com/Annualreports/2007-2008/Operating.asp>)

⁽³⁸⁾ クラークによって分断されたデイラ地区とパール・ドバイ地区を結ぶ木製の渡し船。

⁽³⁹⁾ Dubai Statistics Center, "FOREIGN DIRECT INVESTMENT BY COUNTRIES - EMIRATE OF DUBAI," 2006. (<http://www.dsc.gov.ae/DSC/webreports/-673835725OSIFDI-02-06.pdf>)

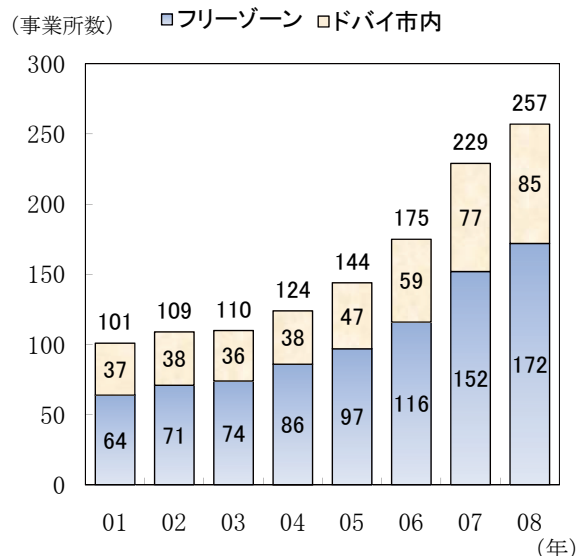
ン (JAFZ: Jebel Ali Free Zone)」に始まる。ドバイ政府は、非石油関連の外資系企業の進出を促し、産業の多角化を図るためには、最低51%の現地資本参加を義務付ける連邦の方針が障害になると考え、これを回避するため、連邦初となるフリーゾーンを設置した。JAFZでは、100%外国資本所有の会社の設立が可能であり、JAFZの本部であるJAFZA (Jebel Ali Free Zone Authority) が進出企業の保証人となる。その他、法人所得税の50年間減免、利益・配当の送金自由、外国人の雇用の自由、各種手続きのワンストップ化等、さまざまな優遇措置やサポート体制が整っている。

過去23年間でJAFZは急激に成長しており、1985年に19社だった進出企業数は、2008年に6,100社超となり、実に約320倍となった⁽⁴⁰⁾。JAFZ進出企業の活動だけでドバイのGDPの26%、連邦のGDPの8% (2006年) を占めると言われている⁽⁴¹⁾。2008年5月現在、日本からは、他のフリーゾーンも含め、図7のとおり、172事業所が進出している⁽⁴²⁾。JAFZは、ジュベリアリ港に隣接しているだけでなく、前述の世界最大規模の国際空港の建設も近隣に予定されており、グローバルな物流の拠点として、さらなる発展が期待される。

(2) さまざまなフリーゾーン

JAFZの成功を受け、表3のように、ドバイではさまざまなフリーゾーンが設置されている。例えば、「ドバイ・インターネット・シティ (DIC: Dubai Internet City)」には、2007年現在、約850の企業が進出し、約1万人の労働者が勤務しており、マイクロソフト、ヒューレット・パカード、デル、キヤノン等の中東本部が置かれている。「ドバイ・メディア・シティ (DMC:

図7 日本企業の進出状況



(注) 調査時期は、2001年が9月、2003年が4月、2004年が3月であり、他の年はすべて5月である。

(出典) 日本貿易振興機構ドバイ事務所提供資料

Dubai Media City)」には、CNN、BBC、ロイター等、約800の企業が進出している。「ドバイ・エアポート・フリーゾーン (DAFZ: Dubai Airport Free Zone)」は、ドバイ国際空港の第2ターミナル近くに位置し、フェデラル・エクスプレス、DHL等の国際貨物企業が進出している⁽⁴³⁾。

陸・海・空のインフラとフリーゾーンを整備することにより、モノ・ヒトの集積に成功したドバイが、さらにカネの集積をも目指すべく、2005年に開設したフリーゾーンが「ドバイ国際金融センター (DIFC: Dubai International Financial Centre)」である。DIFCには、中東初の本格的な外貨建の取引所として、「ドバイ国際金融取引所 (DIFX: Dubai International Financial Exchange)」(2008年に「ナスダック・ドバイ (NASDAQ Dubai)」に改称) が設置された。2008年の同取引所の取引量は、29,862件 (前年比281%増)、17.5億ドル (前年比21%増) であり、

(40) JAFZA, "Jafza Facts and Figures" (<http://www.jafza.ae/en/about-us/jafza-free-zone-facts-figures.html>)

(41) Pricewaterhouse Coopers, *Impact of the Jebel Ali Free Zone on the Dubai and UAE economics*, 2007.12, p.2. (JAFZA 提供資料)

(42) 前掲注(9)

(43) Davidson, *op. cit.* (34), p.117.

急増している⁽⁴⁴⁾。これらの金融インフラは、周辺産油国によって生み出される余剰流動性を吸収する役割を担っている。

3 観光・レジャーの振興

外資系企業を誘致するドバイの戦略は、観光・レジャー産業の振興により、外国人観光客を誘致する施策と軌を一にしている。冬の太陽、長い砂浜、遠浅の海といった魅力をもつドバイは、地中海やフロリダに並ぶリゾート地として、急速に台頭してきた。ドバイが本格的に観光・レジャー産業の振興に乗り出したのは、1992年に「ドバイ観光振興理事会 (Dubai Tourism Promotion Board)」(現在は「ドバイ観光・商業マーケティング局 (Dubai Department of Tourism and Commerce Marketing)」に改組)が設置されてからである。これは、ドバイを、商業ハブとしてだけでなく、リゾートの一大拠点とし

て位置づけようとする試みであった。英国、フランス、米国、インド、南アフリカ等に事務所が開設され、「デスティネーション・ドバイ (Destination Dubai)」と称するキャンペーンが行われた。また、1990年代後半以降、ドバイを代表する豪華ホテルが相次ぎ開業する。波の形をした「ジュメイラ・ビーチ・ホテル (Jumeirah Beach Hotel)」(1997年開業)、帆の形をした「ブルジュ・アル・アラブ (Burj Al Arab)」(1999年開業)、対になった高層タワーの「エミレーツ・タワーズ・ホテル (Emirates Towers Hotel)」(2000年開業)等である。これにより、1990年には年間約60万人に過ぎなかった観光客数は、エミレーツ航空等の交通手段の発展とも相まって、飛躍的な増大を遂げ、2007年には年間586万人⁽⁴⁵⁾に達し、ドバイは、一大リゾート地としての地位を確立した⁽⁴⁶⁾。

表3 ドバイのフリーゾーン

名 称	業 態
ジュベル・アリ・フリーゾーン (Jebel Ali Free Zone)	マルチ
ドバイ・エアポート・フリーゾーン (Dubai Airport Free Zone)	マルチ
ドバイ・インターネット・シティ (Dubai Internet City)	IT
ドバイ・メディア・シティ (Dubai Media City)	メディア・IT
ナレッジ・ビレッジ (Knowledge Village)	Eラーニング
ドバイ・カー・アンド・オートモティブ・ゾーン (Dubai Cars and Automotive Zone)	自動車
ドバイ・マルチ・コモディティーズ・センター (Dubai Multi Commodities Centre)	貴石・貴金属
ドバイ国際金融センター (Dubai International Financial Centre)	金融
ドバイ・バイオテクノロジー・アンド・リサーチ・パーク (Dubai Biotechnology and Research Park)	バイオ
ドバイ・ヘルスケア・シティ (Dubai Healthcare City)	医療・医薬
ドバイ・アウトソース・ゾーン (Dubai Outsorce Zone)	ビジネス支援
ドバイ・フラワー・センター (Dubai Flower Centre)	花卉
ドバイ・ゴールド・アンド・ダイヤモンド・パーク (Dubai Gold and Diamond Park)	貴金属
ドバイ・シリコン・オアシス (Dubai Silicon Oasis)	電子・IT
ドバイ・マリタイム・シティ (Dubai Maritime City)	海運
ジュベル・アリ・エアポート・シティ (Jebel Ali Airport City)	マルチ
ドバイ・テクノ・パーク (Dubai Techno Park)	ハイテク
インターナショナル・メディア・プロダクション・ゾーン (International Media Production Zone)	メディア・IT
ドバイ・エイド・シティ (Dubai Aide City)	援助物資物流
ドバイ・カーペット・シティ (Dubai Carpet City)	カーペット
ムハンマド・ビン・ラーシド・テクノロジー・パーク (Mohammed Bin Rashid Technology Park)	技術取引
ドバイ・オートパーツ・シティ (Dubai Auto Parts City)	自動車部品
ドバイ・テキスタイル・マーケット (Dubai Textile Market)	繊維・衣料
ヘビー・エクイPMENT・アンド・トラックス (Heavy Equipment & Trucks)	重機

(注) 未稼働のフリーゾーンを含む。

(出典) 日本貿易振興機構ドバイ事務所提供資料

(44) Nasdaq Dubai, "Annual Review 2008" <http://www.difx.ae/annual_review/2008/performance_highlights.html>

(45) Dubai Statistics Center, "Tourism" <<http://www.dsc.gov.ae/DSC/Pages/Tourism.aspx>>

(46) Davidson, *op. cit.* (34), pp.120-122.

4 不動産保有の自由化

海外の個人投資家を呼び込む上で、観光・レジャー産業の振興と合わせて重要となるのが、不動産保有の自由化である。1990年代半ばまで、ドバイには不動産市場はなく、連邦内の不動産保有は、連邦国籍の人間のみ認められていた。変化のきっかけとなったのは、1997年、エマール社が、豪華居住区「エミレーツ・ヒルズ (Emirates Hills)」を外国人富裕層向けに供給すると発表してからである。外国人の不動産保有を認めない連邦の方針の下では、このプロジェクトは法的に不透明ではあった。しかしながら、不動産市場の重要性を認識していたドバイの支配層は、近い将来、必要な立法措置を講ずることを約束し、この口約束を後ろ盾として、中東最大の不動産ブームが巻き起こった。例えば、人工の運河沿いに高層の居住タワーが数多く建設された「ウエストサイド・マリーナ (Westside Marina)」(後に「ドバイ・マリーナ (Dubai Marina)」と改称) や、ジュメイラ地区の海岸沿いに分譲された「ジュメイラ・ビーチ・レジデンス (Jumeirah Beach Residence)」等である。先述のブルジュ・ドバイ、パーム・アイランド、ザ・ワールド、ドバイ・ウォーターフロント、ドバイ・ワールド・セントラル等の数々の巨大プロジェクトもまさに、この不動産ブームの賜物に他ならない⁽⁴⁷⁾。2006年3月には、新たな不動産法が公布され、外国人に対し、ドバイ首長が指定した地区の不動産について、その保有あるいは99年間のリースが認められることとなった⁽⁴⁸⁾。

(47) *ibid.*, pp.129-134.

(48) 「ドバイ、外国人の不動産所有を解禁」『ジェトロデイリー通商弘報』2006.3.20, p.2.

(49) Dubai Statistics Center, *op. cit.* (10).

(50) Robert Govers, "Dubai Inc.: The Ultimate Public Private Partnership?" (http://www.esade.edu/cedit/pdfs/estudios/Dubai_PPP_Barcelona_presentation-handout.pdf)

(51) 失業した外国人の滞在期限は、現状1か月であるが、2009年3月、連邦労働省は、6か月に延長する改正案を発表した。Global Immigration Counsel, "UAE: Proposal Would Extend Visas of Redundant Foreign Workers," 2009.3.4. (<http://www.globalimmigrationcounsel.com/2009/05/articles/international-migration-1/uae-proposal-would-extend-visas-of-redundant-foreign-workers/>)

(52) 『アラブ首長国連邦』(ARCレポート)世界経済情報サービス, 2007, p.121.

(53) Davidson, *op. cit.* (34), pp.184-185.

5 外国人労働力の活用

ドバイの数々の巨大プロジェクトは、潤沢な外国人労働力によって支えられている。ドバイの2007年の人口は、前年比7.6%増の高い伸びを示し、153万人となった⁽⁴⁹⁾。しかしながら、全人口のうち、自国民は17%にすぎず、残りの約8割は、インド、パキスタン、バングラデシュ等からの外国人労働者である⁽⁵⁰⁾。ドバイでは、外国人の滞在許可は、労働許可とリンクしており、外国人が職を失った場合には、一定期間内に出国しなければならない⁽⁵¹⁾。また、労働組合の結成やストライキは非合法であり、違法行為があれば、当該外国人は、逮捕、本国送還の措置がとられる⁽⁵²⁾。これにより、ドバイは、外国人の失業者の発生を防ぎ、良好な治安を維持しつつ、低コストの外国人労働力を潤沢に活用することに成功した。

III ドバイ経済の課題

以上のように、数々の巧みな施策によって、発展を遂げてきたドバイ経済であるが、より着実な経済成長を目指す上で、課題もある。三点ほど指摘しておきたい。

第一に挙げられるのが、経済の対外依存性の増大である。ドバイ経済は、産業の多角化によって、石油関連産業への依存からの脱却には成功したが、海外経済への依存性は、むしろ高まっており、コントロール不可能な外部環境の影響をより受けやすくなってしまった⁽⁵³⁾。今回、世界的な金融危機によって大幅な影響を受

けた金融・不動産セクターは、その象徴であると言えよう。また、実物セクターにおいても、グローバル経済への統合が進んでおり、例えば、ドバイの主要貿易相手国は、今や、イランやトルコ等の中東諸国ではなく、インド、中国、米国、日本、ドイツ、英国等である⁽⁵⁴⁾。

第二に、労働の自国民化 (labor nationalization) が課題である。ドバイ国民の多くは、不動産の賃貸収入や外資系企業からのスポンサー料⁽⁵⁵⁾等により、不労所得を得ている。この不労所得の存在は、自国民の就労、訓練、学習に対する意欲を奪い、怠惰で無気力な気質を生む要因になっている⁽⁵⁶⁾。平日のショッピングモールでは、勉学にも勤労にも無縁の若者が娯楽に興じていると言われており、驚くべきことに、社会保障上の便益を受けている国民の約54%は、勤労年齢層であるとの指摘もある。また、教育水準の高い外国人が流入するにつれ、民間セクターでは、競争力のない自国民が職を得ることが困難になっている。連邦政府は、銀行業等の特定の職種について、一定の自国民雇用比率を義務付ける対策を実施しているが、企業は、高コストで解雇の困難な自国民の雇用に消極的である⁽⁵⁷⁾。

第三に、急増する外国人人口への対応が課題である。新参者の多くは、本国への送金や投資等、経済的な便益の享受を目的としており、ドバイの政治、歴史、文化に対し無関心である。

イスラム教徒ではなく、市民社会に溶け込もうとする意思が弱い。若者が大多数を占めており、驚くほどジェンダー・バランスも偏っている。ドバイの人口の4分の3は男性であり、女性は4分の1にも満たない。このような無関心で混沌とした外国人人口の急拡大は、ドバイのコミュニティの分断をもたらし、経済社会の健全な発展に負の影響をもたらす恐れがある⁽⁵⁸⁾。外国人の不動産保有が自由化されたため、将来的には、ドバイで生まれ、教育を受ける外国人も少なからず発生すると考えられるが、そのための制度やインフラは、著しく不十分である。

おわりに

ドバイ経済は、資源小国である弱点を補うため、陸・海・空のインフラやフリーゾーンを整備し、外国資本を誘致し、自己資金に多額の負債を加え、レバレッジ⁽⁵⁹⁾を活用することによって成長してきた。また、自国民の人口が2割に満たず、8割を占める外国人に就業を義務付けるドバイの施策は、まるで、カネだけではなく、ヒトにまでレバレッジを利用しているかのようでもある。経済成長は、一般に、資本の成長、労働の成長、技術進歩等の要素から構成される⁽⁶⁰⁾が、ドバイは、資本と労働の両面において、レバレッジを活用したとは言えないだろうか。

⁽⁵⁴⁾ Department of Tourism and Commerce Marketing, "Dubai's Import by Value - Top 20 Countries of Origin 2006" (<http://www.dubaitourism.ae/Portals/0/Statistics/TradeStatistics/A005%20Dubai's%20Import%20by%20Value%20-%20Top%20%20Countries%20of%20Origin%202006.pdf>); Department of Tourism and Commerce Marketing, "Dubai's Export by Value - Top 20 Countries of Origin 2006" (<http://www.dubaitourism.ae/Portals/0/Statistics/TradeStatistics/A006%20Dubai's%20Export%20by%20Value%20-%20Top%20%20Countries%20of%20Origin%202006.pdf>)

⁽⁵⁵⁾ フリーゾーン以外では、最低51%の現地資本の参加が義務付けられているため、外資系企業は、現地オーナーに対し、スポンサー料を支払う。

⁽⁵⁶⁾ Davidson, *op. cit.* (34), pp.206-209.

⁽⁵⁷⁾ *ibid.*

⁽⁵⁸⁾ *ibid.*, pp.189-193.

⁽⁵⁹⁾ 借入等他人の資本を活用して自己資本の利益率を高めること。

⁽⁶⁰⁾ 新古典派の経済成長理論では、経済成長率は、技術進歩率、資本ストックの成長率×資本分配率、労働投入量の成長率×労働分配率の和で表される。

ラーシド首長以来の先見の明によって築かれてきた、ドバイの物流ハブとしての機能は健在であり、今回の世界的な金融危機による影響は、限定的で短期的な調整にとどまるだろう。しかしながら、中長期的に、より着実に安定的

な経済成長を目指す上では、先述のように、労働、教育、外国人問題等、これまで不十分であった分野に対する施策が重要となる。世界に類を見ない発展を遂げたドバイがその真価を問われるのはこれからである。

(ひろせ のぶき)