

JETRO

中東・北アフリカ地域における 物流・インフラプロジェクトの動向

日本貿易振興機構（ジェトロ）

調査部

2026年1月



調査概要

目的

- 本調査の目的は、中東・北アフリカ地域（MENA）における貿易ルートと連結性を、主要な海港、空港、鉄道、道路網を網羅し、包括的に分析することである。
- 本分析の範囲は、既存のインフラのマッピング、今後のプロジェクトの確認、地域およびグローバルなサプライチェーンを支える物流ハブやインターモーダル施設の評価にまでおよぶ。
- さらに、各国における主要な輸出入品の分析、貿易フローと商品動向の検証、インフラのボトルネック、規制上の課題、運用上のギャップの特定を行う。

対象国

- サウジアラビア
- アラブ首長国連邦（UAE）
- オマーン
- エジプト
- モロッコ
- イラン
- イラク

ターゲットセグメント

- 港湾
- 道路
- 倉庫ハブ
- 空港
- 鉄道

免責事項：

本レポートは、日本貿易振興機構（ジェトロ）ドバイ事務所が現地調査会社MEED Media FZ-LLCに作成委託した調査報告書（英語版）の内容を日本語に翻訳し取りまとめたものです。本レポートは2025年9月時点で入手している情報に基づいています。

本レポートに記載されている貿易ルートは、説明目的であり、実際のルートを示すものではありません。

本レポートにて提供される情報等については、正確性、完全性、目的適合性、最新性を保証するものではありませんので、当該情報等の採否は、お客様自身の判断、責任において行ってください。本レポートでの提供情報等に関連して、お客様が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェトロ（およびMEED Media FZ-LLC）はお客様に対し一切の責任を負わないものとします。

目次

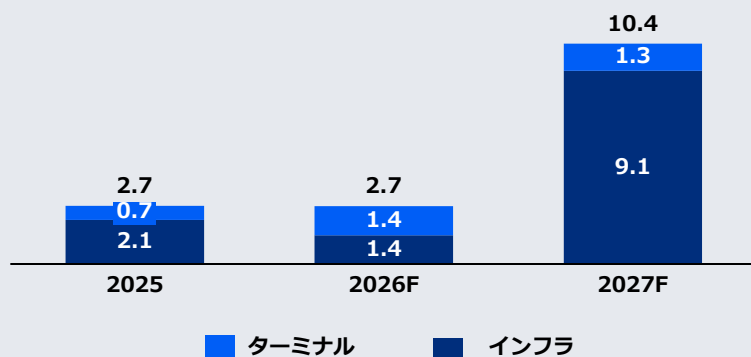
I.	エグゼクティブサマリー	4
II.	マクロ経済概観	23
III.	国別分析	29
	サウジアラビア	29
	アラブ首長国連邦（UAE）	42
	オマーン	54
	イラン	66
	イラク	77
	モロッコ	87
	エジプト	99
IV.	新たな貿易ルート	111
V.	有望プロジェクト	115
VI.	付録	158

I. エグゼクティブサマリー

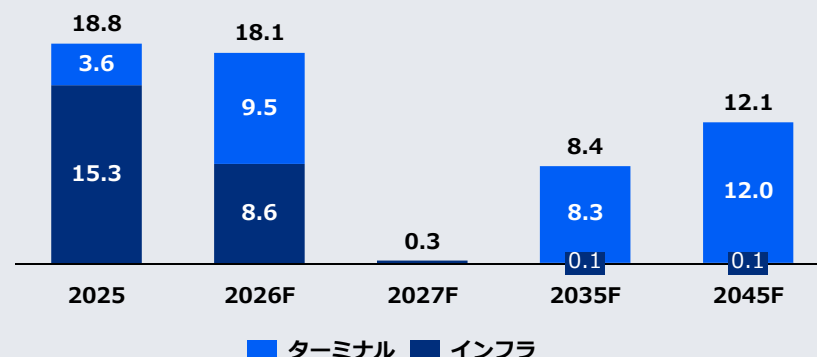
1 | インフラプロジェクト市場概要 (1)

- サウジアラビアはMENA地域における物流のリーダーであり、空港、鉄道、港湾におけるプロジェクトの総額は930億ドルを超える。発表されたプロジェクトに基づけば、これは対象国全体のプロジェクト総額の36%以上を占める。

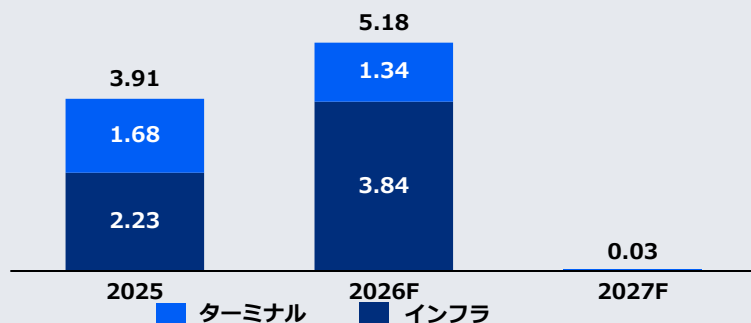
サウジアラビア (10億ドル)



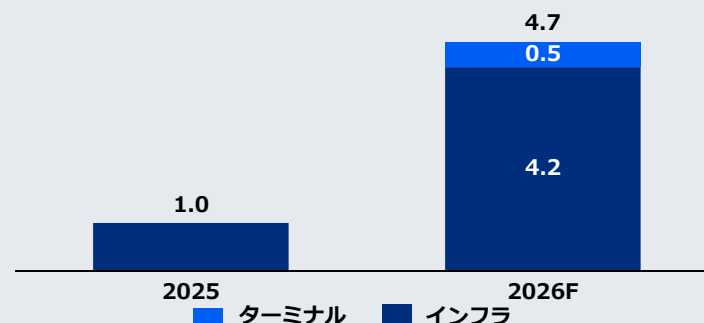
UAE (10億ドル)



オマーン (10億ドル)



イラン (10億ドル)



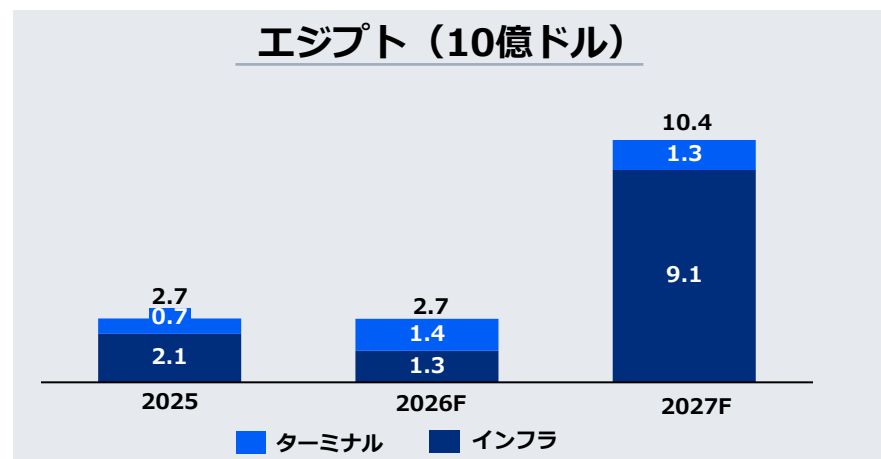
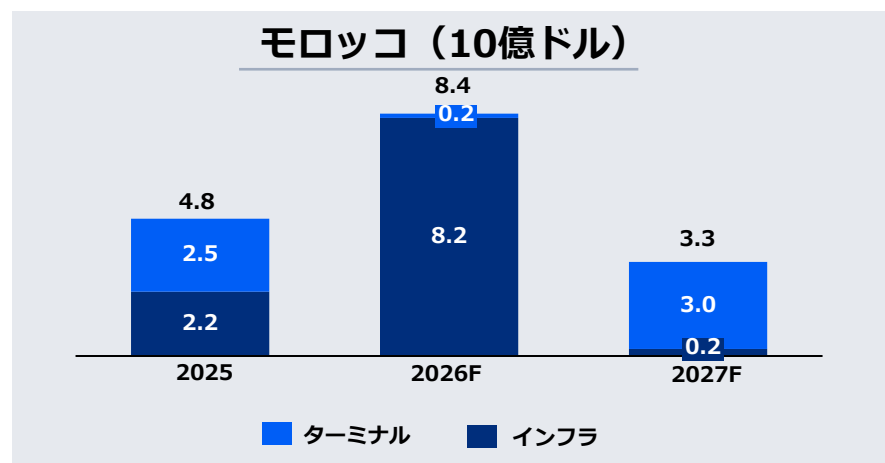
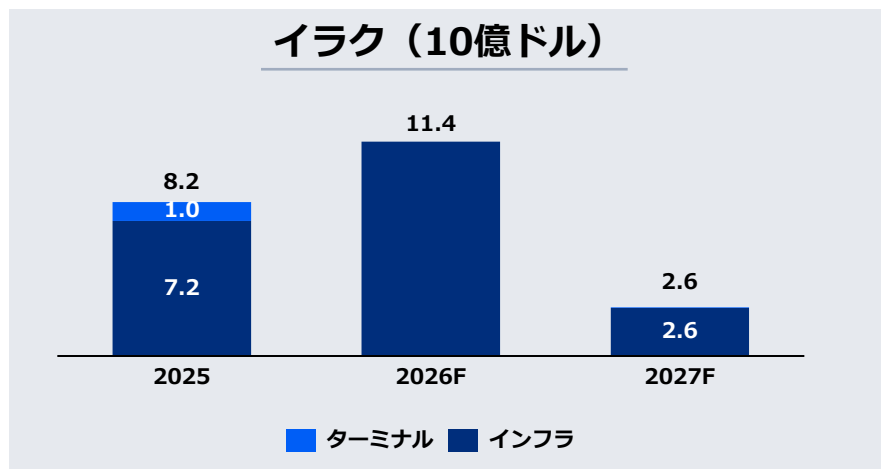
(注1) 「ターミナル」は空港、駐車場、鉄道駅、港湾のプロジェクトを含む。「インフラ」には空港内の積卸場所、滑走路、港湾内の貨物積卸場所、岸壁、棟梁、堤防、鉄道、道路、インターチェンジ、街路、公益施設網、トンネルのプロジェクトを含む。

(注2) 2026年以降は予測値 (F: Forecast)。

(出所) GlobalData

1 | インフラプロジェクト市場概要 (2)

- これまでに発表されている計画によると、イラク、モロッコ、エジプトは、地域統合の強化と市場成長の促進を目的とした主要なインフラプロジェクトを通じて、貿易物流を強化している。





(注1) 発表済みのプロジェクトに基づく。

(注2) 2026年以降は予測値 (F: Forecast)。(出所) GlobalData

2 | 重要インフラ：空港（1）



 この地域では航空ネットワークが急拡大しており、旅客と貨物の輸送需要に前年比で大幅な増加が見られる。

 拡張中のアル・マクトゥーム国際空港（UAE）や近々建設予定のキング・サルマン国際空港（サウジアラビア）といった空港は、近い将来に世界の貨物ハブとなることが予測される。

（注1）調査対象国とトルコのインフラのみ記載している。

（注2）地図上の空港はおおよその位置を指す。

（出所）米国通商代表部、欧州委員会通商・経済安全保障総局、UNCTAD、GlobalData

2 | 重要インフラ：空港（2）

国	空港名	貨物処理能力 (100万トン単位)	カバーする 目的地数	備考						
サウジアラビア	キング・ファハド 国際空港	<table border="1"> <tr><th>年</th><th>2025</th><th>2030</th></tr> <tr><td>貨物処理能力 (100万トン単位)</td><td>0.6</td><td>1.0</td></tr> </table>	年	2025	2030	貨物処理能力 (100万トン単位)	0.6	1.0	<ul style="list-style-type: none"> 80以上 	<ul style="list-style-type: none"> サウジ・ランドブリッジ東西回廊と戦略的に統合されており、主要経済拠点、特に紅海沿岸のジッダ港やキング・アブドラ港との接続性を大幅に強化している。
	年	2025	2030							
	貨物処理能力 (100万トン単位)	0.6	1.0							
キング・アブドゥルアズィズ 国際空港	<table border="1"> <tr><th>年</th><th>2025</th><th>2030</th></tr> <tr><td>貨物処理能力 (100万トン単位)</td><td>1.4</td><td>1.4</td></tr> </table>	年	2025	2030	貨物処理能力 (100万トン単位)	1.4	1.4	<ul style="list-style-type: none"> 100以上 	<ul style="list-style-type: none"> ジッダ港の近くに戦略的に配置されており、海運と航空の物流連携を強化している。また、ハラマイン高速鉄道に直接接続されており、航空輸送と海上輸送のシームレスな複合接続を実現している。 	
年	2025	2030								
貨物処理能力 (100万トン単位)	1.4	1.4								
キング・ハーリド 国際空港	<table border="1"> <tr><th>年</th><th>2025</th><th>2030</th></tr> <tr><td>貨物処理能力 (100万トン単位)</td><td>0.5</td><td>0.6</td></tr> </table>	年	2025	2030	貨物処理能力 (100万トン単位)	0.5	0.6	<ul style="list-style-type: none"> 100以上 	<ul style="list-style-type: none"> サウジ・ランドブリッジ計画に接続され、主要経済拠点への連携を強化している。また、インド・中東・欧州経済回廊（IMEC）の回廊内に位置し、アジアと欧州の地域間接続を強化している。 	
年	2025	2030								
貨物処理能力 (100万トン単位)	0.5	0.6								
UAE	ドバイ国際空港	<table border="1"> <tr><th>年</th><th>2025</th><th>2030</th></tr> <tr><td>貨物処理能力 (100万トン単位)</td><td>2.7</td><td>2.7</td></tr> </table>	年	2025	2030	貨物処理能力 (100万トン単位)	2.7	2.7	<ul style="list-style-type: none"> 240以上 	<ul style="list-style-type: none"> アル・マクトゥーム国際空港が完全に稼働した時点で閉鎖予定。
	年	2025	2030							
貨物処理能力 (100万トン単位)	2.7	2.7								
アル・マクトゥーム 国際空港	<table border="1"> <tr><th>年</th><th>2025</th><th>2050</th></tr> <tr><td>貨物処理能力 (100万トン単位)</td><td>1.2</td><td>12.0</td></tr> </table>	年	2025	2050	貨物処理能力 (100万トン単位)	1.2	12.0	<ul style="list-style-type: none"> 300以上 	<ul style="list-style-type: none"> エティハド鉄道に接続され、GCC鉄道ネットワークと連動し、シームレスな地域間輸送を実現する。 	
年	2025	2050								
貨物処理能力 (100万トン単位)	1.2	12.0								
オマーン	マスカット 国際空港	<table border="1"> <tr><th>年</th><th>2025</th><th>2030</th></tr> <tr><td>貨物処理能力 (100万トン単位)</td><td>0.7</td><td>0.7</td></tr> </table>	年	2025	2030	貨物処理能力 (100万トン単位)	0.7	0.7	<ul style="list-style-type: none"> 40以上 	<ul style="list-style-type: none"> オマーン国鉄はマスカットとソハール港を結ぶネットワークを開発中であり、海運と航空の物流連携を強化している。
年	2025	2030								
貨物処理能力 (100万トン単位)	0.7	0.7								

2 | 重要インフラ：空港（3）

国	空港名	貨物処理能力 (100万トン単位)	カバーする 目的地数	分析						
オマーン	サラール国際空港	<table border="1"> <tr> <th>年</th> <th>貨物処理能力 (100万トン単位)</th> </tr> <tr> <td>2025</td> <td>0.2</td> </tr> <tr> <td>2030</td> <td>0.2</td> </tr> </table>	年	貨物処理能力 (100万トン単位)	2025	0.2	2030	0.2	<ul style="list-style-type: none"> 17以上 	<ul style="list-style-type: none"> GCC広域ネットワークの一部であるハフィート高速国境横断鉄道に接続され、地域間の接続性がさらに強化されている。
年	貨物処理能力 (100万トン単位)									
2025	0.2									
2030	0.2									
イラン	イマーム・ホメイニー国際空港	<table border="1"> <tr> <th>年</th> <th>貨物処理能力 (100万トン単位)</th> </tr> <tr> <td>2025</td> <td>0.2</td> </tr> <tr> <td>2030</td> <td>0.5</td> </tr> </table>	年	貨物処理能力 (100万トン単位)	2025	0.2	2030	0.5	<ul style="list-style-type: none"> 12以上 	<ul style="list-style-type: none"> 計画中の国際南北輸送回廊（INSTC）内に位置し、アジアと欧州との接続性を高めている。
	年	貨物処理能力 (100万トン単位)								
2025	0.2									
2030	0.5									
	メフラバード国際空港	<table border="1"> <tr> <th>年</th> <th>貨物処理能力 (100万トン単位)</th> </tr> <tr> <td>2025</td> <td>0.2</td> </tr> <tr> <td>2030</td> <td>0.2</td> </tr> </table>	年	貨物処理能力 (100万トン単位)	2025	0.2	2030	0.2	<ul style="list-style-type: none"> 38以上 	<ul style="list-style-type: none"> INSTCに統合される可能性がある。INSTCは船舶、鉄道、道路を利用した主要な複合輸送ルートであり、アジアと欧州間の貿易を強化するものである。
年	貨物処理能力 (100万トン単位)									
2025	0.2									
2030	0.2									
イラク	バグダッド国際空港	<table border="1"> <tr> <th>年</th> <th>貨物処理能力 (100万トン単位)</th> </tr> <tr> <td>2025</td> <td>0.4</td> </tr> <tr> <td>2030</td> <td>0.6</td> </tr> </table>	年	貨物処理能力 (100万トン単位)	2025	0.4	2030	0.6	N/A	<ul style="list-style-type: none"> 開発道路構想への統合が予定されており、アジアと欧州を結ぶ物流ハブとしての役割が強化される見込み。
	年	貨物処理能力 (100万トン単位)								
2025	0.4									
2030	0.6									
	バスラ国際空港	<table border="1"> <tr> <th>年</th> <th>貨物処理能力 (100万トン単位)</th> </tr> <tr> <td>2025</td> <td>0.1</td> </tr> <tr> <td>2029</td> <td>0.2</td> </tr> </table>	年	貨物処理能力 (100万トン単位)	2025	0.1	2029	0.2	N/A	<ul style="list-style-type: none"> 開発道路構想との接続が予定されている。 浅瀬の港であるバスラ港に非常に近い。
年	貨物処理能力 (100万トン単位)									
2025	0.1									
2029	0.2									
トルコ	イスタンブール空港	<table border="1"> <tr> <th>年</th> <th>貨物処理能力 (100万トン単位)</th> </tr> <tr> <td>2025</td> <td>2.5</td> </tr> <tr> <td>2028</td> <td>4.0</td> </tr> </table>	年	貨物処理能力 (100万トン単位)	2025	2.5	2028	4.0	<ul style="list-style-type: none"> 300以上 	<ul style="list-style-type: none"> 国際的物流ハブ空港。トルコ国内、欧州・アジア・中東・アフリカなど各地に直行便を就航、また道路インフラを通じてトルコ全土への陸上輸送にも接続、世界市場間の効率的な複合貨物輸送を実現する
年	貨物処理能力 (100万トン単位)									
2025	2.5									
2028	4.0									

2 | 重要インフラ：空港（4）

国	空港名	貨物処理能力 (100万トン単位)	カバーする目的的地数	分析						
トルコ	サビハ・ギョクチェン国際空港	<table border="1"> <tr><th>年</th><th>2025</th><th>2030</th></tr> <tr><td>貨物処理能力 (100万トン単位)</td><td>0.5</td><td>0.8</td></tr> </table>	年	2025	2030	貨物処理能力 (100万トン単位)	0.5	0.8	<ul style="list-style-type: none"> 140以上 	<ul style="list-style-type: none"> 汎欧州運輸ネットワーク（TEN-T）に統合されている。
	年	2025	2030							
貨物処理能力 (100万トン単位)	0.5	0.8								
モロッコ	ムハンマド5世国際空港	<table border="1"> <tr><th>年</th><th>2025</th><th>2030</th></tr> <tr><td>貨物処理能力 (100万トン単位)</td><td>0.1</td><td>0.2</td></tr> </table>	年	2025	2030	貨物処理能力 (100万トン単位)	0.1	0.2	N/A	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道でカサブランカ港と接続されており、海上と航空の複合輸送が可能である。
	年	2025	2030							
貨物処理能力 (100万トン単位)	0.1	0.2								
	マラケシュ・メナラ空港	<table border="1"> <tr><th>年</th><th>2025</th><th>2030</th></tr> <tr><td>貨物処理能力 (100万トン単位)</td><td>0.03</td><td>0.05</td></tr> </table>	年	2025	2030	貨物処理能力 (100万トン単位)	0.03	0.05	<ul style="list-style-type: none"> 105以上 	<ul style="list-style-type: none"> 計画中のケニトラ-マラケシュ高速鉄道回廊に存在し、アフリカの物流ハブとしての地位を固めている。
年	2025	2030								
貨物処理能力 (100万トン単位)	0.03	0.05								
エジプト	カイロ国際空港	<table border="1"> <tr><th>年</th><th>2025</th><th>2030</th></tr> <tr><td>貨物処理能力 (100万トン単位)</td><td>0.4</td><td>0.6</td></tr> </table>	年	2025	2030	貨物処理能力 (100万トン単位)	0.4	0.6	<ul style="list-style-type: none"> 120以上 	<ul style="list-style-type: none"> カイロ-アレクサンドリアの物流回廊と、カイロ-アスワン-アブ・シンベルに至る物流回廊の2本が通過する。
	年	2025	2030							
	貨物処理能力 (100万トン単位)	0.4	0.6							
	ハルガダ国際空港	<table border="1"> <tr><th>年</th><th>2025</th><th>2029</th></tr> <tr><td>貨物処理能力 (100万トン単位)</td><td>0.02</td><td>0.03</td></tr> </table>	年	2025	2029	貨物処理能力 (100万トン単位)	0.02	0.03	<ul style="list-style-type: none"> 80以上 	<ul style="list-style-type: none"> エジプト国内のインフラ計画と接続されており、サファガ-ケナ-アブ・タルトゥール回廊の開発を含む
年	2025	2029								
貨物処理能力 (100万トン単位)	0.02	0.03								
	アレクサンドリア国際空港	<table border="1"> <tr><th>年</th><th>2025</th><th>2030</th></tr> <tr><td>貨物処理能力 (100万トン単位)</td><td>0.05</td><td>0.10</td></tr> </table>	年	2025	2030	貨物処理能力 (100万トン単位)	0.05	0.10	N/A	<ul style="list-style-type: none"> 計画中のカイロ-アレクサンドリア物流回廊上に位置し、スエズ運河と紅海への直接接続を示唆。近隣にはアレクサンドリア港がある
年	2025	2030								
貨物処理能力 (100万トン単位)	0.05	0.10								

3 | 重要インフラ計画：湾岸協力会議（GCC）鉄道網（1）



— 鉄道ルート

(注1) エティハド鉄道の詳細は136～137ページを参照のこと。

(注2) 地図上の都市やルートはおおよその位置を指す。

(出所) GlobalData、アラブニュース

ハフィート鉄道計画 - UAEとオマーンを連結：

- 国境を越える全長303キロメートルの鉄道網で、オマーンのソハール港とアブダビのUAE国営鉄道（エティハド鉄道、注）の鉄道網を結ぶ。そこからUAEの7つの首長国全てに延伸し、サウジアラビア国境まで至る。
- ハフィート鉄道は、エティハド鉄道、オマーン鉄道、ムバダラ投資会社の合併事業として運営される。

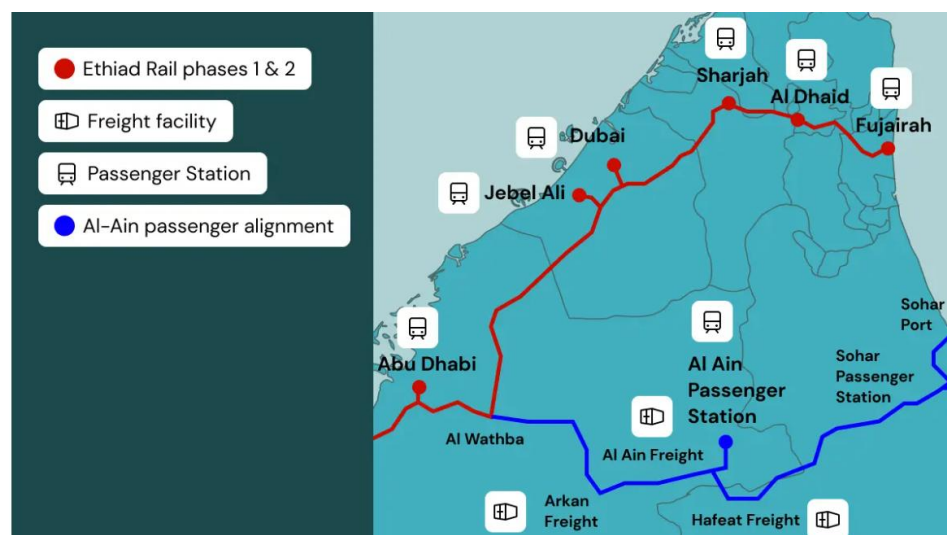
高速鉄道計画 - クウェートとリヤドを連結：

- 国境を越える約650キロメートルのプロジェクトは、サウジアラビアの首都リヤド（ダンマームまで延伸）とクウェートシティを結ぶ高速鉄道網を構築する。
- プロジェクトはクウェート国営鉄道システム（KNRR）の一部であり、貨物・旅客輸送用の複線路線511キロにおよぶ統合鉄道網を特徴とする。

高速鉄道計画 - サウジアラビアとカタールを連結：

- 国境を越える785キロメートルのプロジェクトは、首都リヤドとカタール・ドーハを結ぶ高速鉄道網を構築する。
- 所用時間は約2時間、2031年頃の完成を予定。

3 | 重要インフラ計画 : GCC鉄道網 (2)



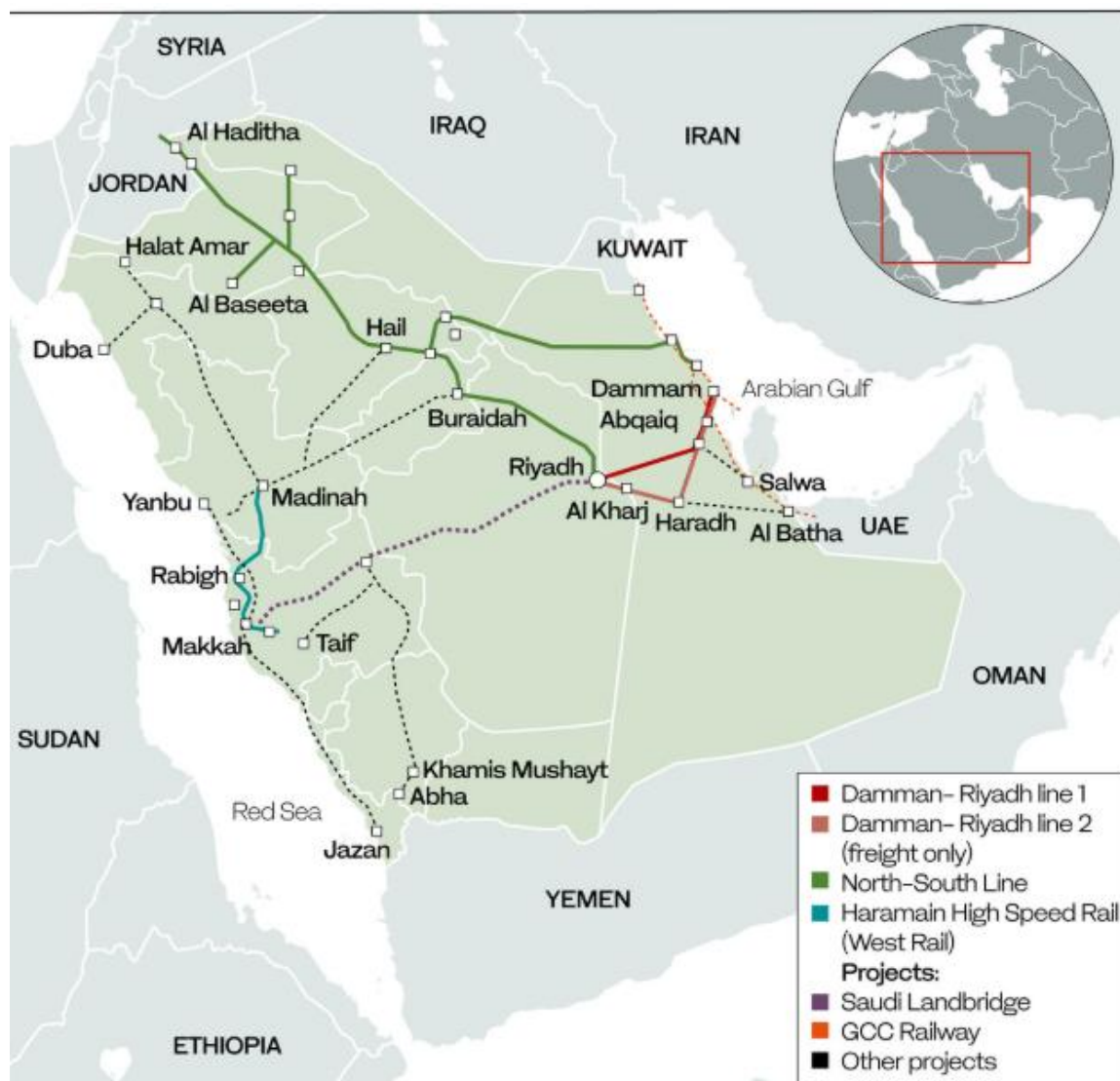
エティハド鉄道 -UAEの鉄道網 :

- グワイファトからフジャイラまで7つの首長国を横断し、全長1,200キロメートルにおよぶ。建設は4段階で行われる：第1段階（ドバイ-アブダビ）、第2段階（アブダビ市内10駅）、第3段階（アブダビ-アル・アイン）、第4段階（ドバイ-シャルジャ）。
- 物流コストを最大50%削減し、複数の港湾（アル・ガイル港、ハリーファ港、ジュベル・アリ港）とターミナル（アブダビICAD貨物ターミナル、ドバイ工業都市ターミナル）を結ぶ。

(注) 地図上の都市やルートはおおよその位置を指す。

(出所) GlobalData

3 | 重要インフラ計画 : GCC鉄道網 (3)



(注) 地図上の都市やルートはおおよその位置を指す。

(出所) アラブニュース

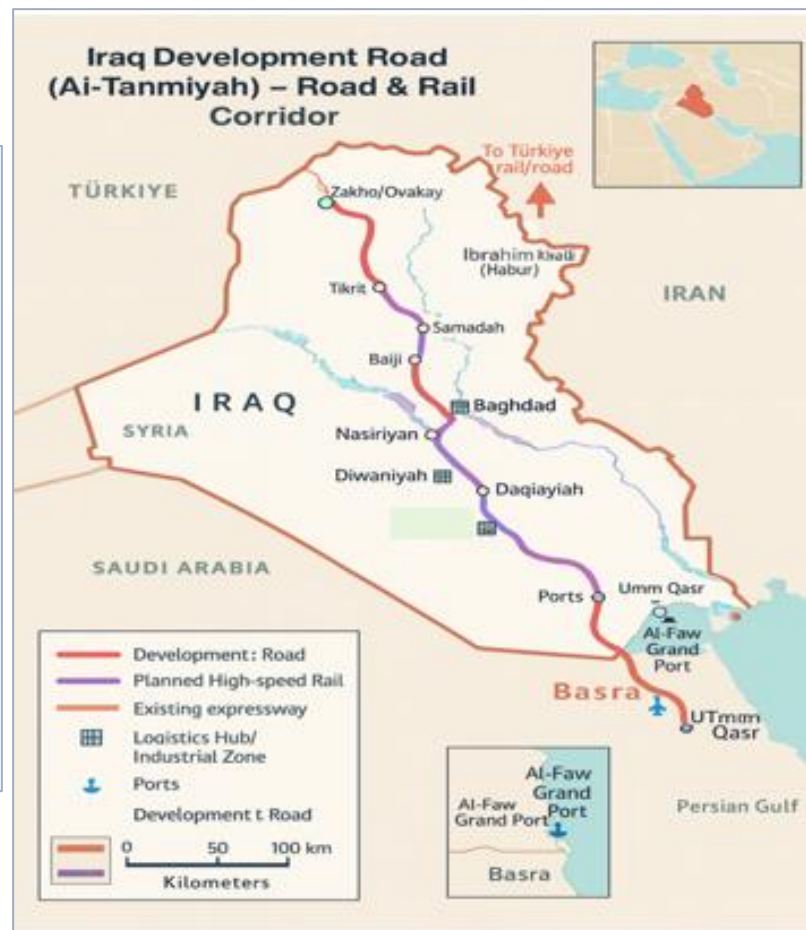
キング・ハマド・コースウェイ - バーレーンとサウジアラビア を結ぶ

- 57キロメートルのプロジェクトで、既存のキング・ファハド・コースウェイに並行する新たな線路でバーレーンとサウジアラビアを結ぶ。
- バーレーンのラムリに建設予定のキング・ハマド国際駅とサウジアラビアのダンマーム駅を結ぶ。ダンマーム駅はその後、サウジアラビア国内の全ての国営鉄道網に接続される。

サウジ・ランドブリッジ鉄道網

- 全長1,471キロメートルの鉄道網は、サウジアラビアの2つの海岸を結ぶ初の専用貨物鉄道ルートとなる。これにより、紅海沿岸の港湾都市ジッダと湾岸地域のダンマーム間を、アラビア半島の混雑した長い海上ルートを迂回して貨物を迅速に輸送できる。

4 | 重要インフラ計画：MENA地域鉄道網（1）



開発道路プロジェクト：イラク

- 「開発道路プロジェクト」は、6車線の高速道路と鉄道ルートという2つの並行する輸送インフラで構成される。電化された鉄道はバスのラのグランド・ファウ港とトルコ国境近くのザホーを結ぶ見込み。複合回廊として構想され、イラクを再びアジア、湾岸地域、欧州を結ぶ主要なランドブリッジとして位置付けることを目指している。

(注) 地図上の都市や港湾、ルートはおおよその位置を指す。

(出所) GlobalData

4 | 重要インフラ計画：MENA地域鉄道網（2）



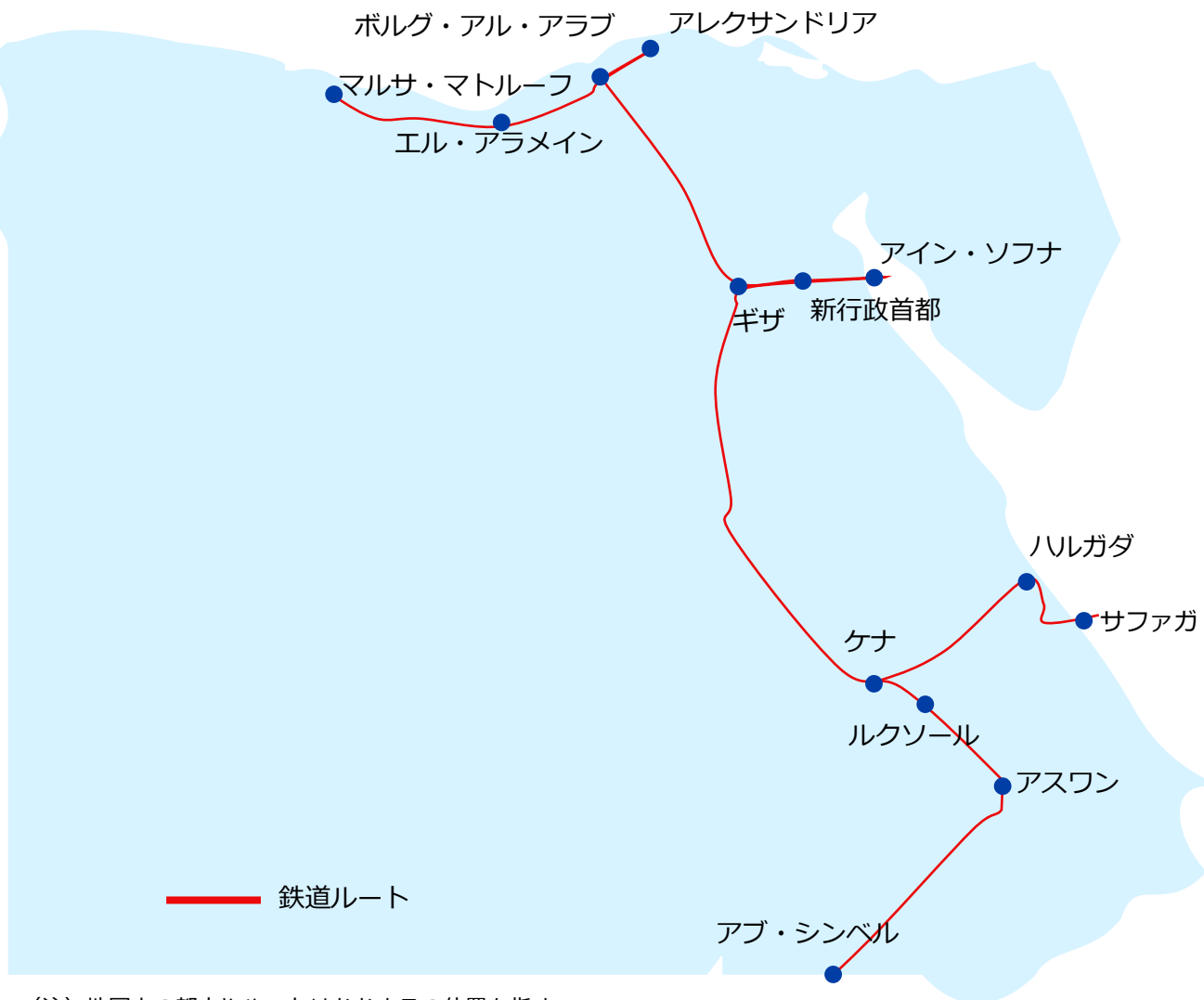
(注) 地図上の都市やルートはおおよその位置を指す。

(出所) GlobalData

イランの貨物鉄道

- イランは広範な鉄道網を有している。北部と南部の港を結ぶトランス・イラン鉄道や、イランとアフガニスタンを結ぶカーフ・ヘラート線などが含まれる。イランはまた、国際南北輸送回廊（INSTC）や一帯一路構想（BRI）にも参加している。これらは鉄道、海上、道路によるインド、イラン、その他の国々を結ぶ複合輸送ルートである。

4 | 重要インフラ計画：MENA地域鉄道網（3）



エジプト高速鉄道：

- 高速鉄道ネットワークは、1,875キロメートルにおよぶ3本の主要路線で構成される。主要な都市・工業地帯を結んでおり、アイン・ソクナ（紅海）、アレクサンドリア（地中海）、マルサ・マトルーフ、10月6日市（Sixth of October City）、アル・アヤート、ケナ、ルクソール、アスワン、アブ・シンベルなどが含まれる。
- まずは21の高速鉄道駅と地方駅が設置され、60駅への拡張が計画されている。

(注) 地図上の都市やルートはおおよその位置を指す。

(出所) GlobalData

4 | 重要インフラ計画：MENA地域鉄道網（4）

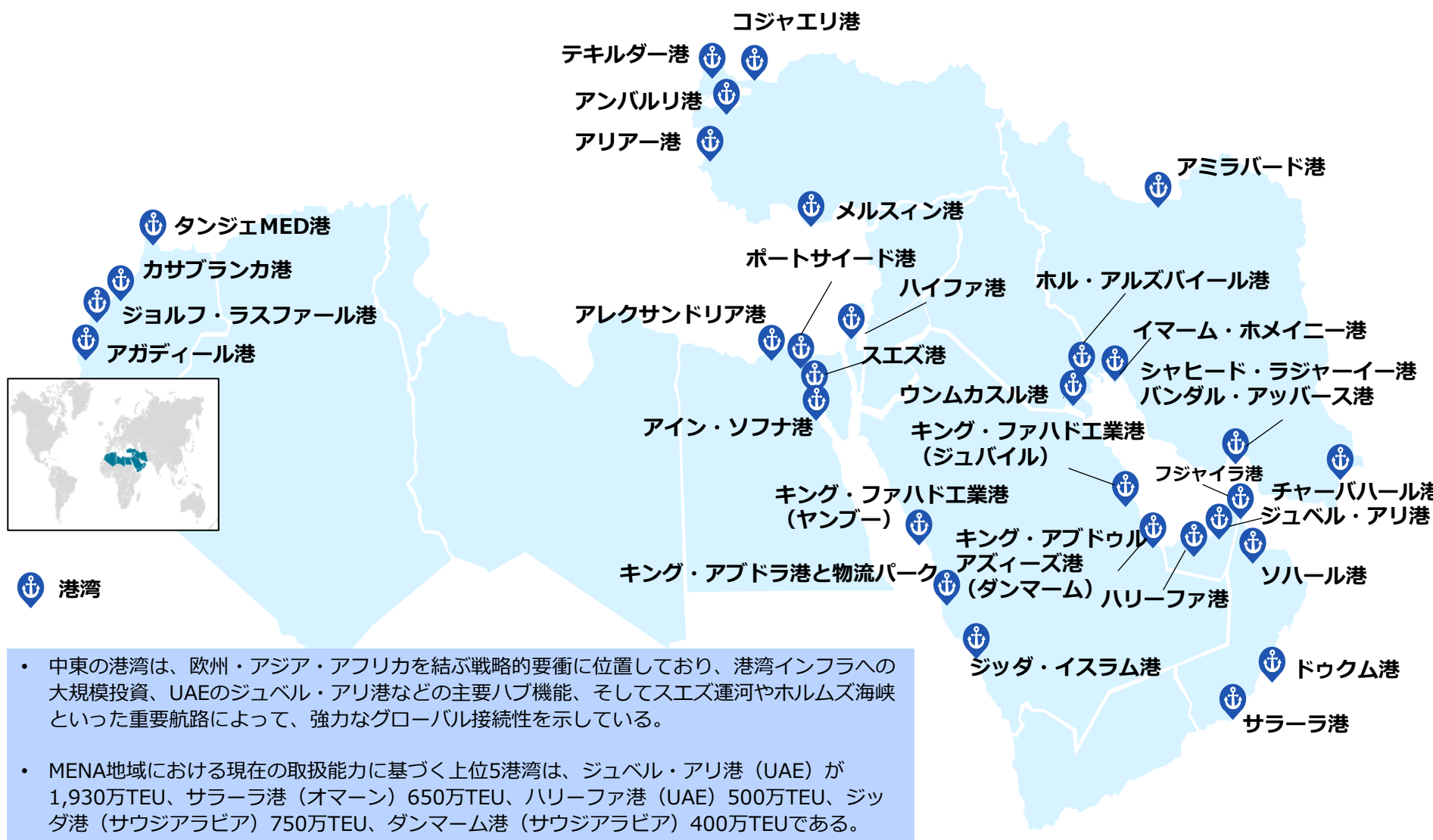


----- 計画中の鉄道ルート ————— 既存の鉄道ルート

モロッコの鉄道接続性

- ・ 2040年までに、高速鉄道1,300kmと標準軌鉄道3,800kmの完成が予定されている。これらの路線は43都市を結ぶこととなる。
- ・ 高速路線はタンジェからケニトラ、ラバト経由でカサブランカを結ぶ。この路線はアトランティック線とも呼ばれ、マラケシュとアガディールも接続する。

5 | 重要インフラ：港湾

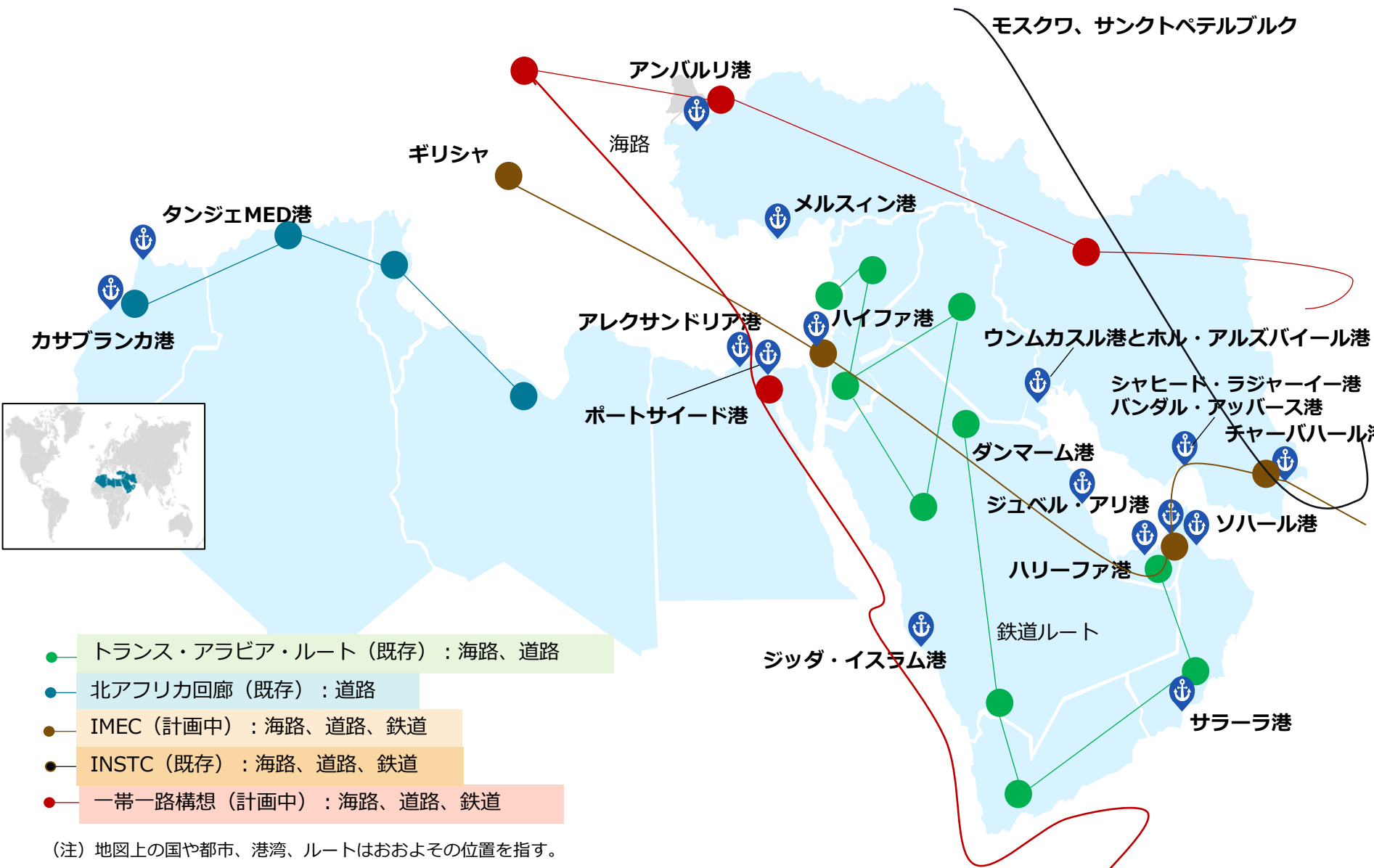


- 中東の港湾は、欧州・アジア・アフリカを結ぶ戦略的要衝に位置しており、港湾インフラへの大規模投資、UAEのジュベル・アリ港などの主要ハブ機能、そしてスエズ運河やホルムズ海峡といった重要航路によって、強力なグローバル接続性を示している。
- MENA地域における現在の取扱能力に基づく上位5港湾は、ジュベル・アリ港（UAE）が1,930万TEU、サラール港（オマーン）650万TEU、ハリーファ港（UAE）500万TEU、ジッダ港（サウジアラビア）750万TEU、ダンマーム港（サウジアラビア）400万TEUである。

(注1) 1TEUは20フィートコンテナ換算 (出所) 米国通商代表部、欧州委員会通商・経済安全保障総局、UNCTAD、GlobalData

(注2) 地図上の港湾はおおよその位置を指す。

6 | 主要国際貿易ルート（計画中を含む）



(出所) 米国通商代表部、欧州委員会通商・経済安全保障総局、UNCTAD、GlobalData

7 | 従来の物流ルートと新規・計画中の物流ルート

従来の航路

スエズ運河



アジアから欧州への輸送には25~30日を要する。



中東紛争の影響で、2024年のスエズ運河の交通量は50~70%減少した。



中東紛争時に利用された代替航路

喜望峰



アジア~欧州間の輸送に35~42日を要する。



2024年には交通量が89%増加し、他の戦略的ルートの必要性が浮き彫りになった。



大型コンテナ船1隻あたり追加費用40万ドルが発生する。

(出所) GlobalData

新規/計画中のルート

中央回廊



トルコ、ジョージア、アゼルバイジャンなどを経由して欧州と中国を繋ぐカスピ海横断ルートで、MENA地域の接続性の向上が見込まれる。

国際南北輸送回廊 (INSTC)



イランと直接接続するため、インドと欧州間の輸送において、スエズ運河経由と比較して40~50%の輸送時間短縮が見込まれる。



中央回廊ネットワークの一部である国際南北輸送回廊を利用した輸送では、最大30~40%のコスト削減が見込まれる。

インド・中東・欧州経済回廊 (IMEC)



アジア~欧州間の輸送に10~12日を要する(スエズ運河より50~70%効率的)。



スエズ運河と比較して輸送コストが30%削減される。



今後10年間で輸出成長率が15~18%増加する見込み。

一帯一路構想 (BRI)



BRIは、BRI参加国における輸送時間を平均1.7~3.2%短縮すると予測されている。最大20日間の期間短縮の可能性もある。

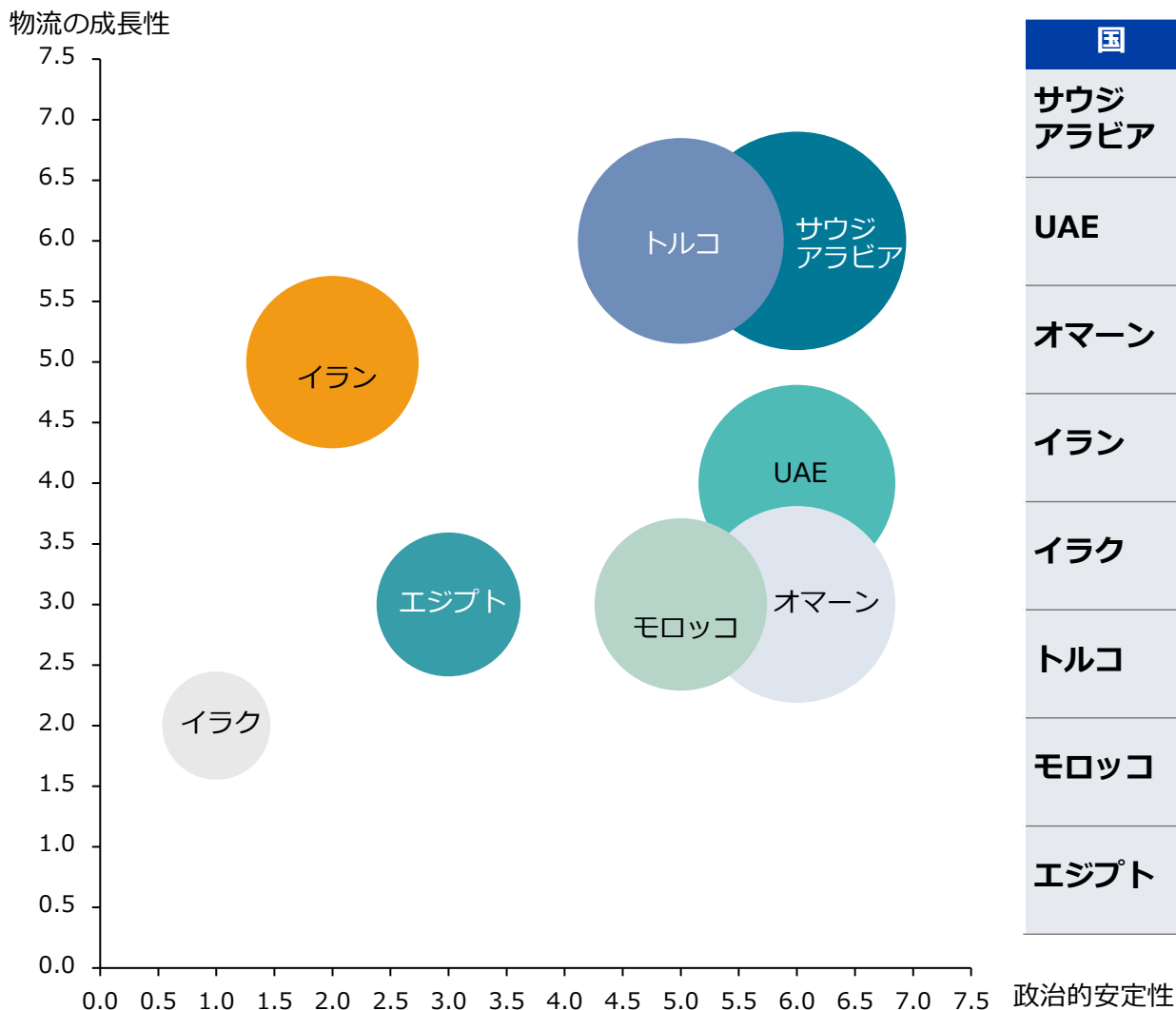


特に北極海航路 (NSR) を経由することで、スエズ運河と比較して輸送コストを30%削減できる見込みである。

- エジプトとサウジアラビア間の陸橋建設計画は現在検討中だが、実現すればスエズ運河への海上輸送依存度を大幅に低減できる

8 | 各国の比較分析

MENA諸国における政治的安定性と物流成長性の関係



国	主な見解
サウジアラビア	<ul style="list-style-type: none"> 政治的安定性は高い 複合物流は高い成長
UAE	<ul style="list-style-type: none"> 政治的安定性は高い 複合物流は中程度の成長
オマーン	<ul style="list-style-type: none"> 政治的安定性は高い 複合物流の成長は低い
イラン	<ul style="list-style-type: none"> 政治的安定性は中程度 複合物流は高い成長
イラク	<ul style="list-style-type: none"> 政治的安定性は低い 複合物流は中程度の成長
トルコ	<ul style="list-style-type: none"> 政治的安定性は比較的高い 複合物流は高い成長
モロッコ	<ul style="list-style-type: none"> 政治的安定性は高い 複合物流は中程度の成長
エジプト	<ul style="list-style-type: none"> 政治的安定性は中程度 複合物流は中程度の成長

(注) グラフの円の大きさは、既存および計画中のプロジェクト活動とマクロ経済状況を組み合わせた評価から導出された、各国のインフラプロジェクトの成長性の定性的な見通しを表している。

(出所) GlobalData、世界銀行

9 | 日本・調査対象国の貿易ルート



(注) 地図上の都市や港湾、ルートはおおよその位置を指す。

(出所) 米国通商代表部、欧州委員会通商・経済安全保障総局、UNCTAD、GlobalData

- 日本の欧州やアジアとの海上貿易は通常、東シナ海、インド洋、ホルムズ海峡を経由してGCC諸国へ入り、紅海を経てスエズ運河に至る。この海運回廊により、日本の電子機器や機械がサウジアラビア、UAE、エジプト、その他MENA諸国の主要市場へ効率的に流通する。

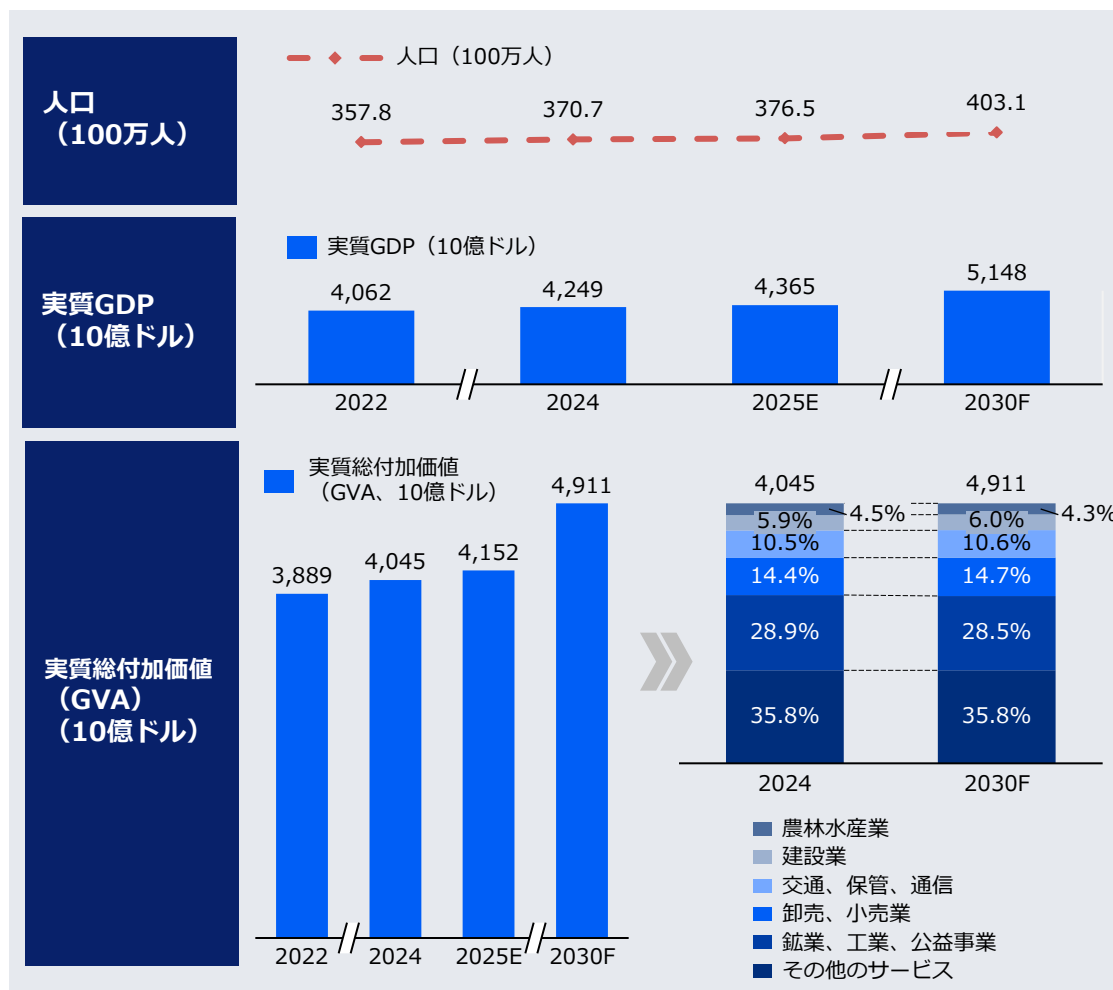
- INSTCやIMECといった陸上・複合輸送回廊は、スエズ航路に代わる選択肢を提供する。これらは日本の地域海運網を通してインド、イラン、アゼルバイジャンと接続し、中央アジアの鉄道網を経由してイランのバンドル・アッバース港やオマーンのソハール港へ接続し、イラクやモロッコへとアクセスを拡大する。

- サウジアラビアでは、キング・サルマン連絡橋の建設により、ティラン海峡を横断する約32キロの道路・鉄道複合ルートが形成される。これによりカイロ-リヤド間の移動時間が大幅に短縮され、エジプト、サウジアラビアへの日本の陸上サプライチェーンが強化される。さらにアジアとアフリカのシームレスな商業物流統合が可能となる。

- 2030年までにGCC鉄道の2,177kmにおよぶ地域ネットワークは湾岸6カ国全てを結び、日本の輸出品が高速貨物回廊を通じ、バーレーン、カタール、クウェート、オマーンを効率的に移動できるようになる。IMECの海陸連携拠点と統合されたこのシステムは、UAE、イラク、エジプトへの供給ルートの多様化と強化を実現する。

Ⅱ. マクロ経済概観

1 | マクロ経済概観：中東

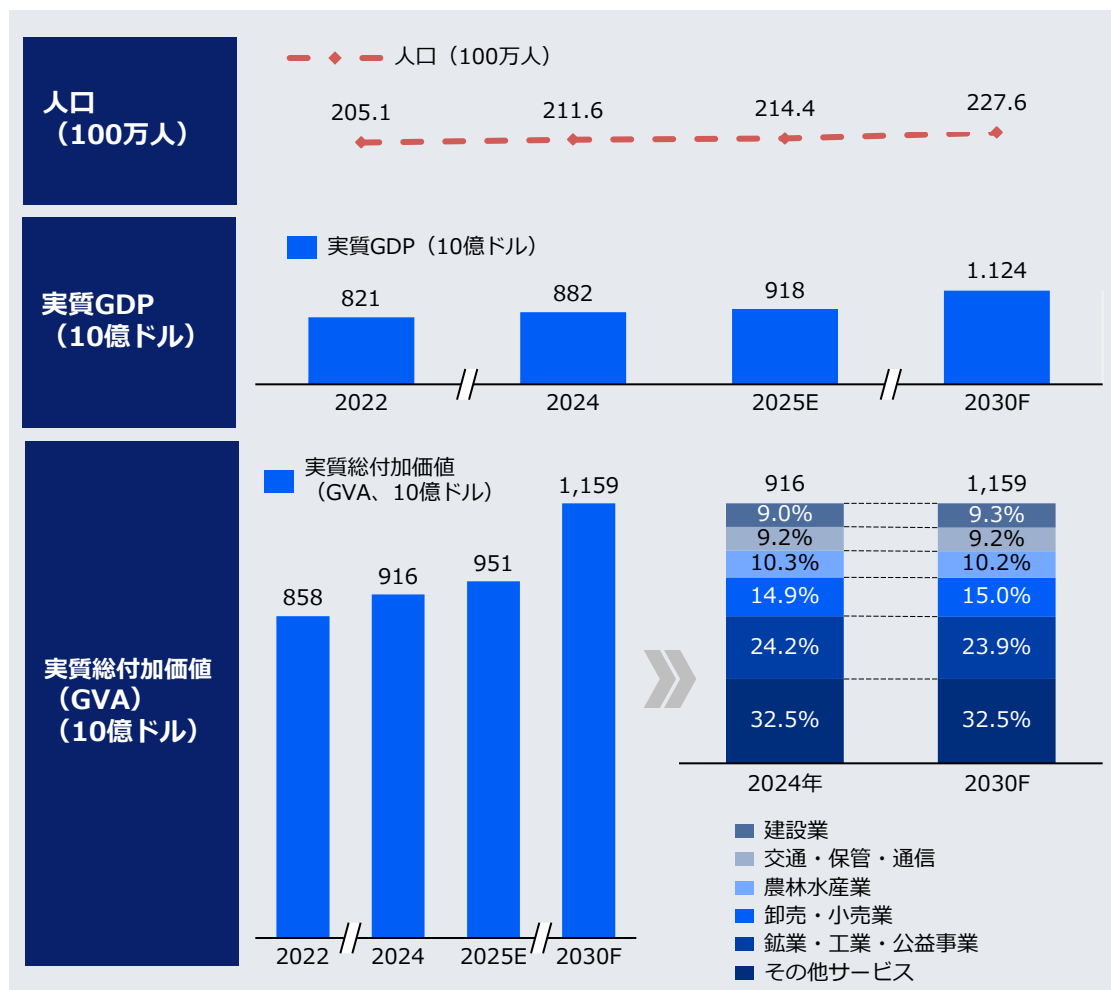


(注) E-見積もり、F-予測

(出所) IMF、世界銀行、PRB、GlobalData

- 年平均成長率は約3.1%であり、実質GDPは2030年までに5兆1,500万ドルに達すると予測される。一人当たりGDPは1万2,800ドルまで上昇すると見込まれ、購買力の向上と消費ポテンシャルの拡大をもたらす。
- カタールやクウェートのような小規模で高所得の国々は、今後も石油・ガス輸出に依存しつつ消費財を輸入し、貿易黒字を維持する見込み。
- 石油・ガスを含む鉱業部門は実質総付加価値への主要な貢献源であり続け、同地域からの石油貿易が戦略的に重要であることを示している。

2 | マクロ経済概観：北アフリカ



(注) E-見積もり、F-予測

(出所) IMF、世界銀行、PRB、GlobalData

- 北アフリカの人口は2022年から2025年にかけて1.6%上昇し、2025年から2030年までの年間平均成長率は1.2%と予測されている。これにより住宅、インフラ、都市開発への需要が増加し、建設セクターに有利に働く。
- 2030年までに、実質総付加価値（GVA）は1兆1,593億ドルに達すると予測されている。これは2025年予測値から21.9%増、2024年比では35.2%増となる。この堅調な成長予測は、地域開発計画（例：エジプト・ビジョン2030、モロッコ新開発モデル）と一致している。
- 農業部門はGVAの約10%を占めると予測され、北アフリカ諸国における経済成長の源泉としての農業輸出の重要性を反映している。

3 | 地政学的な動きが貿易に与える影響のシナリオ (1)

イランとイスラエルの緊張と地域の代理戦争

イスラエル・パレスチナ紛争とガザ戦争

紅海におけるフーシ派の攻撃

トルコによる対イスラエル禁輸措置

影響

イランによる米軍基地（例：カタールのアルウデイド基地）への攻撃や、イスラエルによるイラン核施設への空爆は、地域緊張を高めた。これにより一時的な空域閉鎖が発生し、戦争リスク保険料が上昇した。特にホルムズ海峡のようなエネルギー貿易ルートへの影響が大きい。

継続する紛争、特に2023年10月のハマスへの攻撃とそれに続くイスラエル軍の軍事作戦による激化は、貿易を混乱させている。この戦争はパレスチナ経済の崩壊を招き、エジプトやヨルダンといった近隣諸国にも深刻な経済的負担をもたらしている。

ガザ紛争に関連した紅海におけるフーシ派による船舶攻撃は、主要海運会社に喜望峰経由の迂回航路を強いており、輸送時間を10～14日延長させている。これは中東・北アフリカ地域の重要な貿易動脈であるスエズ運河にも影響をおよぼしている。

トルコがガザの人道危機を理由に2024年にイスラエル向け輸出を停止し、イスラエルが報復として100%の関税を課したことで、かつて繁栄していた貿易関係は断絶した。これはより広範な地政学的な再編を反映している。

貿易への影響

ロイター通信によると、運賃が20%上昇し、保険コストがバレル当たりコストを押し上げているため、タンカー会社は湾岸航路を回避している。原油価格は変動が激しく、サウジアラビアやイラクなどの産油国に影響を与える一方、非石油貿易は安全保障上の懸念から遅延に直面している。

ヨルダンでは観光客が減少し、紅海経由の船舶航路が迂回されたことでコストが増加し、物資の移動が遅れている。代替手段として航空貨物が増加し、ドバイやドーハなどのハブ空港が活況を呈している。

アラブ湾岸ビジネスインサイトによると、スエズ運河の混乱は世界貿易量の大幅な減少を招き、コンテナ輸送量は急落、運河収入は60%減少した。これにより航空貨物需要が増加し、特にドバイのジュベル・アリ港など湾岸港湾への貨物転送が進み、地域物流ハブの役割が強化されている。

2024年初頭、トルコのイスラエル向け輸出は21.7%減、輸入は21.5%減となり、繊維製品や機械類などのサプライチェーンが混乱した。企業は第3国経由のルートを模索しており、事態は複雑化している。

3 | 地政学的な動きが貿易に与える影響のシナリオ (2)

GCC域内および サウジアラビアとイランの対立



2023年に中国が仲介したサウジアラビア・イラン間の緊張緩和により直接的な衝突は減少したが、根底にある対立は継続し、貿易政策に影響を与えている。GCC諸国の経済多角化努力（例：サウジ・ビジョン2030、カタール国家ビジョン2030、UAE100周年プラン2071、クウェート・ビジョン2035）は、イランの地域的影響力と競合している。



OPECプラス加盟国（サウジアラビア、UAE など）による石油生産削減は、価格安定化のために輸出量を制限しているが、イランは貿易能力に影響を与える制裁に直面している。GCC域内の貿易は安定の恩恵を受けているが、イランとの緊張は共同プロジェクトへの投資を阻み、地域のサプライチェーン統合を複雑にし、多様化の目標を遅らせている。

北アフリカの不安定化

影響

スーダン、リビアでの紛争、アルジェリアとモロッコの関係の緊張（国境閉鎖など）は、陸上ルートおよび空路の貿易ルートを混乱させている。スーダンの内戦は経済活動を停止させ、リビアの不安定さはエネルギー輸出に影響を与えている。

貿易への影響

スーダンとリビアからの農産物・鉱物輸出の減少に加え、マグレブ地域内の貿易の混乱により、海上輸送路への依存度が高まっている。しかし紅海問題やフーシ派主導の混乱で海上輸送は既に逼迫しており、運賃の上昇と納期が長期化することで、北アフリカ域内および欧州との貿易フローに悪影響を与えている。

米国の政策転換と世界的な貿易戦争



2025年にドナルド・トランプ氏が米国大統領に復帰すると、特にイランを標的に、MENA地域の石油輸出国に影響を与える関税や制裁が導入された。これは、MENA地域の貿易に影響を与える、より広範な米中対立と連動している。

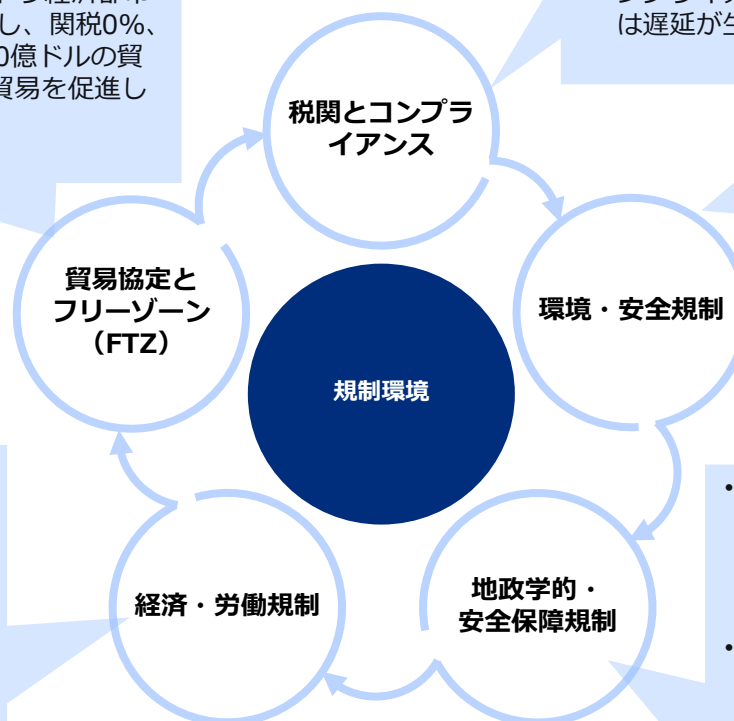


MENA地域の石油生産国に対する高関税（例：イラク39%、アルジェリア30%）は輸出競争力を低下させる恐れがある。一方、米国による、サウジアラビアなどの同盟国に対する中国との関係を制限させる圧力は、投資フローに影響を与え、世界的な分断化傾向を強めることが予想される。これは中東・北アフリカ諸国が多様な貿易・投資パートナーを誘致する取り組みを困難にする。

4 | 規制環境

- 大アラブ自由貿易地域（GAFTA）やGCC関税同盟などの地域貿易協定はアラブ諸国間の関税を引き下げている一方、アブラハム合意のような協定は域内貿易を促進している。地政学的紛争が貿易成長を制限する可能性がある。
- 同地域にはジュベル・アリやキング・アブドラ経済都市など40以上のフリーゾーン（FTZ）が存在し、関税0%、100%外資所有権を認めることで年間1,500億ドルの貿易を牽引している。これらのFTZは再輸出貿易を促進し、外国投資を誘致している。

- UAEのe-カスタムやサウジシングルウィンドウといったデジタル通関システムは、通関時間を1~2日に短縮し、湾岸諸国の効率性を向上させている。しかし、エジプトや北アフリカ諸国のように通関やコンプライアンス規制に手作業プロセスを用いる国では遅延が生じている。



- ボスポラス海峡やホルムズ海峡などの主要水路における海上安全は、モンルー条約やIMOなどの国際協定によって管理されている。一方、紅海では現在継続中の武装勢力の攻撃により、より厳格な安全プロトコルが適用されている。

- 湾岸諸国の通貨は米国ドルにペッグされており、安定性が確保されている。一方、エジプトでは25%のインフレにより現地通貨エジプト・ポンドが下落し、輸入コストが上昇している。さらに、GCC諸国では5%から15%の付加価値税（VAT）が導入されている。
- MENA地域の労働規制は、生産性と労働市場の結果を大きく左右する要因。

- ガザやイエメンなどの紛争地域では夜間外出禁止令や港湾制限が課される可能性が高く、これにより航空ハブへの迂回輸送が余儀なくされ、物流コストが上昇する見込み。
- 加えて、米国財務省外国資産管理局（OFAC）の制裁と審査要件は、コンプライアンスコストの増加、米国金融システムへのアクセス制限、サプライチェーンの混乱の可能性を通じて、MENA地域の貿易に重大な影響を与える。

Ⅲ. 国別分析 -サウジアラビア-

1 | インフラ分析 (計画段階・建設中を含む)

- サウジアラビアは、持続可能な地域・国際貿易を強化するため、グリーンエネルギー回廊と連動した海運・鉄道・道路の統合ネットワークを構築する「サウジ・ランドブリッジ鉄道計画」を含む様々なインフラ分野を積極的に推進している。また、GCC域内貿易を促進するGCC鉄道ネットワークにおいても主要な役割を担っている。

物流インフラ



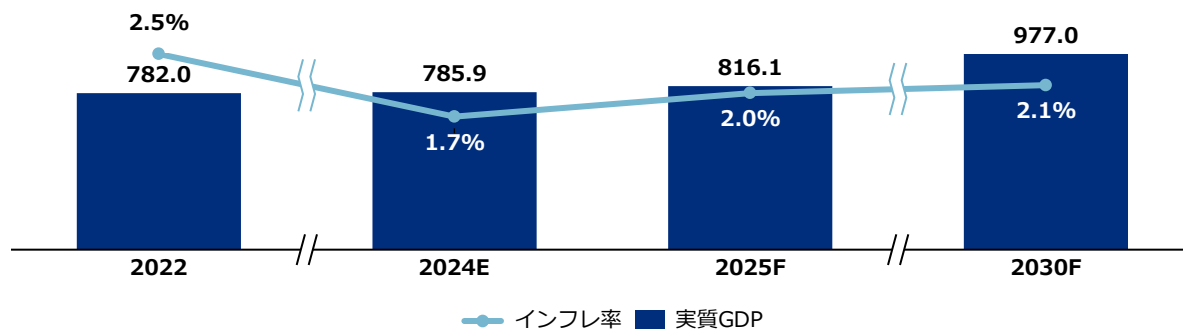
カテゴリー	現在の容量	計画輸送能力 (2030年)
港湾	2億8,000万トン (2023年) 1,500万TEU (2024年)	3億3,000万トン 4,000万TEU
航空貨物	140万トン (2024年)	450万トン
鉄道	4,500キロメートル (2023年)	8,000キロメートル (2030年)
道路	国道7万3,000キロメートル (高速道路4,900キロメートル、2車線道路1万4,189キロメートル、片側1車線道路5万4,180キロメートル) (2023年)	単線道路の複線道路への改良
物流ゾーン	22地区 (2023年)	59のゾーン

主要プロジェクト	契約年
Jeddah Airports Company (Jedco) - キング・アブドゥルアズィーズ国際空港：新旅客ターミナル (ターミナル2)	2027
Qiddiya Investment Company (QIC) - キディヤ・プロジェクト：Q-エクスプレス2号線	2027
QIC - キディヤ・プロジェクト：Qエクスプレス1号線	2027
サウジアラビア鉄道 - サウジ・ランドブリッジ：リヤド～ジッダ鉄道ルート	2026
道路総局 - ナジュラン・アシール・ジャザン直通道路：アシール - ジャザン高速道路	2026

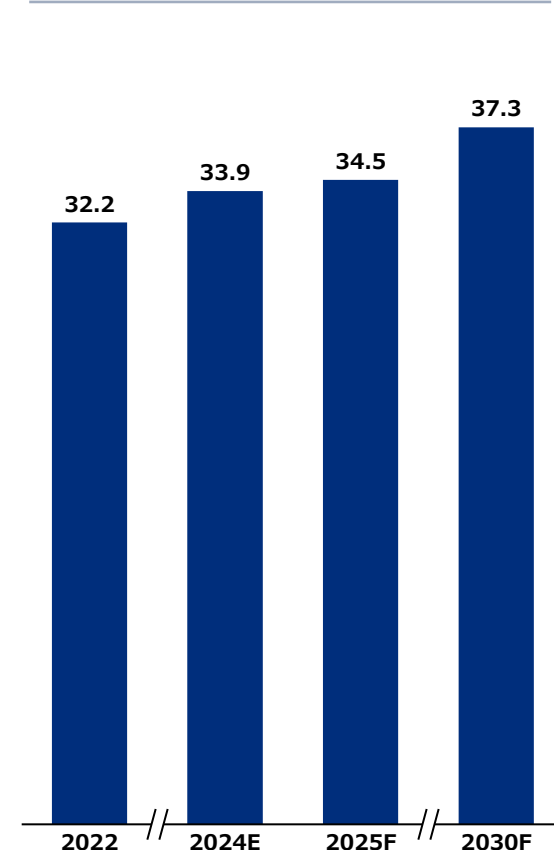
2 | マクロ経済概観 (1)

- サウジアラビアの多様化した成長が、2030年までにGDP、産業、人口の増加を牽引する。

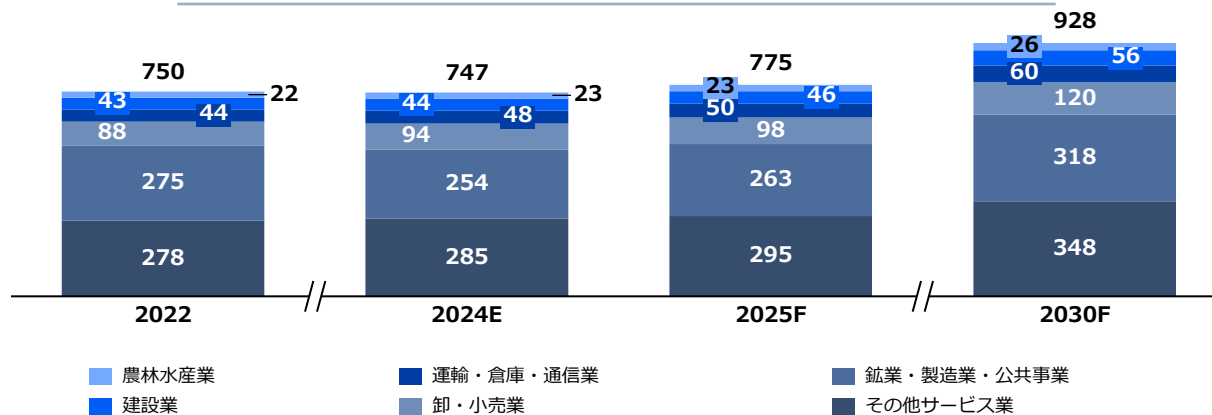
実質GDP、2022-2030年 (10億ドル)



人口、2022-2030年 (100万人)



産業部門別実質粗付加価値額、2022-2030年 (10億ドル)

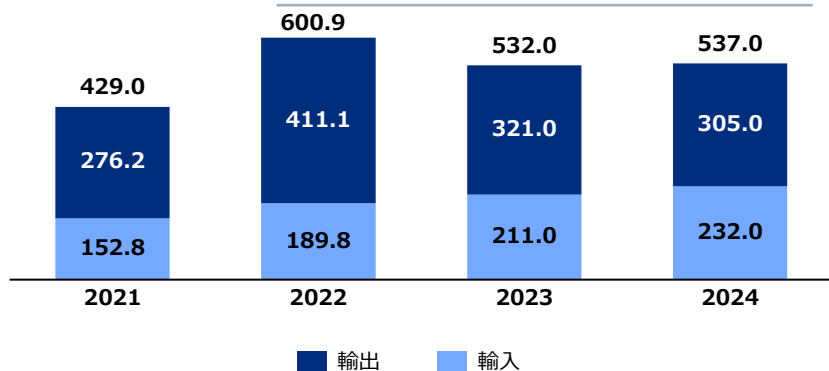


(注) E-見積もり、F-予測
(出所) サウジアラビア総合統計庁 (GASTAT)

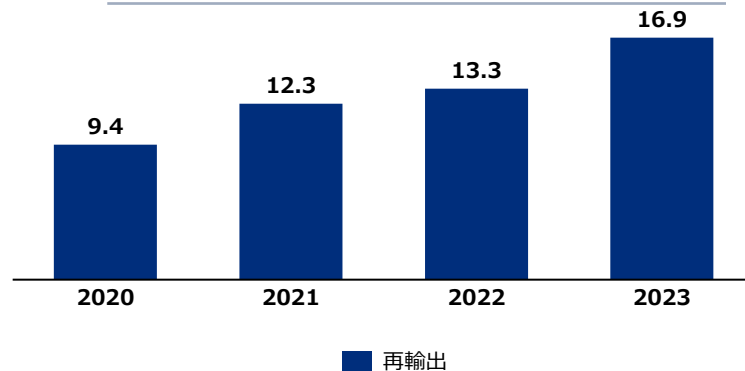
2 | マクロ経済概観 (2)

- サウジアラビアの輸出は鉱物燃料が主導し、再輸出も堅調な伸びを示している。

貿易額、2021-2024年 (10億ドル)



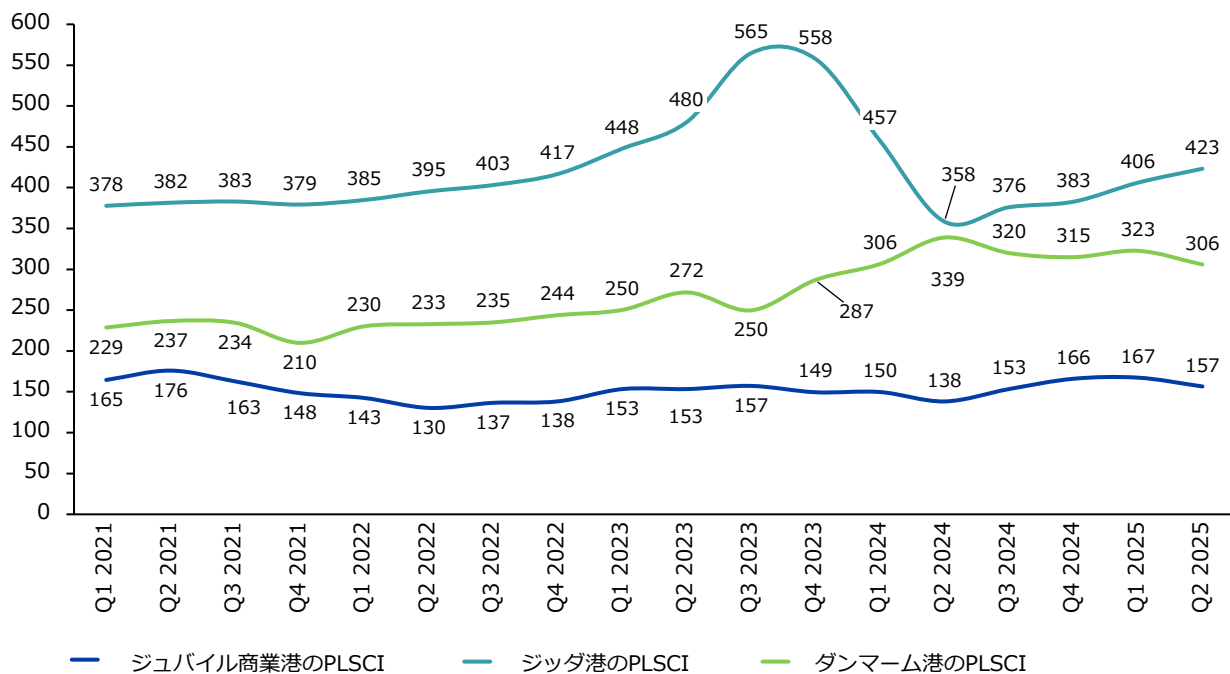
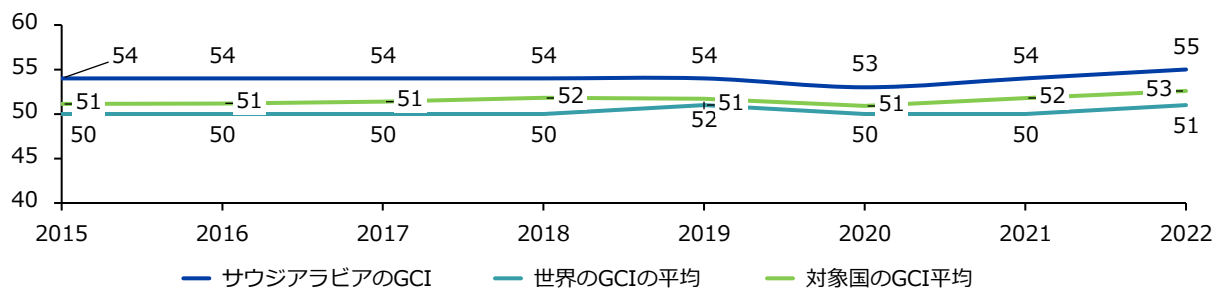
再輸出貿易額、2020-2023年 (10億ドル)



サウジアラビアの国際輸出入動向 (2024年)

輸出品目	割合	輸出品目	割合
鉱物燃料	73.2%	原子炉、ボイラー、機械および機械装置；部品	14.1%
プラスチックおよび製品	6.1%	電気機械	11.3%
有機化学品	3.7%	鉄道以外の車両	11.3%
船舶、ボート	2.6%	鉱物燃料	5.7%
その他	14.4%	その他	57.6%
合計	3,050億ドル	合計	2,320億ドル

3 | サウジアラビア貿易データ



- ジッダは一貫して港湾定期船接続性指数（PLSCI）で首位を維持し、処理能力を750万TEUから2,500万TEUに拡大することで、船舶寄港数、積み替え効率、世界的な港湾間接続性が向上する。これによりジッダのPLSCIスコアは大幅に上昇し、紅海における主要な貿易・物流拠点としての優位性が強化される見込み。
- ダンマーム港は東西貿易の統合を強化し、PLSCIの上昇と400万TEUを超える取扱量により、サウジアラビアとインド亜大陸の接続性を高めている。マルチモーダル計画でダンマームを優先することで貿易回廊が強化され、紅海依存からの輸送多様化が進む。
- サウジアラビアの国際連結性指数（GCI）は世界平均および対象国平均を上回り、強力な貿易・資本統合を反映している。特にジッダとダンマームにおける新港湾拡張と自動化インフラのアップグレードは、サウジのグローバルな接続性をさらに高め、将来の貿易物流ハブとしての地位を強化すると見込まれる。

4 | 主要貿易相手国

- サウジアラビアの輸出の約68%はアジア太平洋地域向けであり、上位10カ国の中で中国が27%で首位を占めている。

貿易統計：2024年

国	輸出額（10億ドル）	輸入額（10億ドル）
中国	46.5	55.4
韓国	28.6	6.1
日本	28.4	8.4
インド	27.3	12.8
UAE	23.1	12.8
米国	12.8	19.6
ドイツ	10.6	9.9
ポーランド	10.6	0
エジプト	8.6	7.7
イタリア	4.0	8.0

(注) 輸出：サウジアラビアから対象国への輸出、輸入：サウジアラビアの対象国からの輸入。
輸出額の上位10カ国を掲載している。

(出所) ITC Trade Map

5 | 日本とサウジアラビアの貿易概要

サウジアラビアの対日本輸出入上位5品目とその金額（2024年）

輸出品目	金額(10億ドル)	輸入品目	金額(10億ドル)
鉱物燃料	27.7	鉄道以外の車両	5.7
有機化学品	0.2	原子炉、 ボイラー、機械 および機械装置、 部品	0.9
銅および銅製品	0.2	電気機械	0.3
アルミニウム およびその製品	0.1	ゴムおよび ゴム製品	0.2
その他の非鉄金属	0.1	光学・写真用	0.2
輸出総額	28.4	輸入総額	8.4

輸出：サウジアラビアから日本への輸出
 輸入：サウジアラビアの日本からの輸入

(出所) ITC Trade Map、GlobalData

- 日本はサウジアラビアから原油や鉱物燃料を輸入しており、同国からの輸入の約97%を占める。日本の輸出品には自動車、機械、産業技術が含まれる。
- 日本は2024年、サウジアラビアとの間で200億ドルの貿易赤字を記録した。主な要因は鉱物燃料の大量輸入である。この是正に向け、日本と湾岸協力会議（GCC）との自由貿易協定（FTA）を推進し、関税引き下げと技術・機械の輸出拡大を図る。これにより双方向の貿易量増加が見込まれ、港湾インフラや海運サービスへの投資促進が期待される。
- 2025年、日本とGCCはFTAを前進させ、東京で第2回交渉ラウンドを終了した。2025年9月の閣僚会議は進展を加速させ、戦略的経済関係を深化させると見込まれていた。
- 提案されている全長2,117キロのGCC鉄道網（うち663キロはサウジアラビア国内）は、同国がコスト効率の高い高速物流ハブとしての役割を強化する。日本にとって、この接続性強化はジッダやダンマームなどの主要港湾からの内陸貨物輸送を効率化し、輸送コストを最大30%削減するとともに配送信頼性を向上させる。これは自動車部品や電子機器などの日本製品輸出にとって特に重要であり、GCC・アフリカ・欧州市場への迅速なアクセスを可能にし、サウジアラビアを日本のグローバルサプライチェーンにおける戦略的物流パートナーとして位置づける。
- GCC鉄道とサウジ・ランドブリッジ鉄道計画におけるサウジアラビアの中核的役割は、紅海とペルシャ湾を結ぶ戦略的ドライポートとしての地位を確立し、東西方向の接続性を大幅に強化する。日本、特に自動車・工業製品の輸出拠点である名古屋のような貿易中心地域にとって、このインフラは中東・アフリカ市場へのより迅速で信頼性の高いアクセスを提供する。輸送時間が約50%短縮されることで、サプライチェーンの統合が円滑化され、日本の輸出業者はマルチモーダル物流ソリューションを通じて欧州・アフリカへ到達する重要な貿易回廊としてサウジアラビアを活用できる。

6 | 主要国際貿易ルート（計画段階・工事中を含む）



カテゴリー	現在の容量	計画輸送能力 (2030年)
海港	2億8,000万トン (2023年) 1,500万TEU (2024年)	3億3,000万トン 4,000万TEU

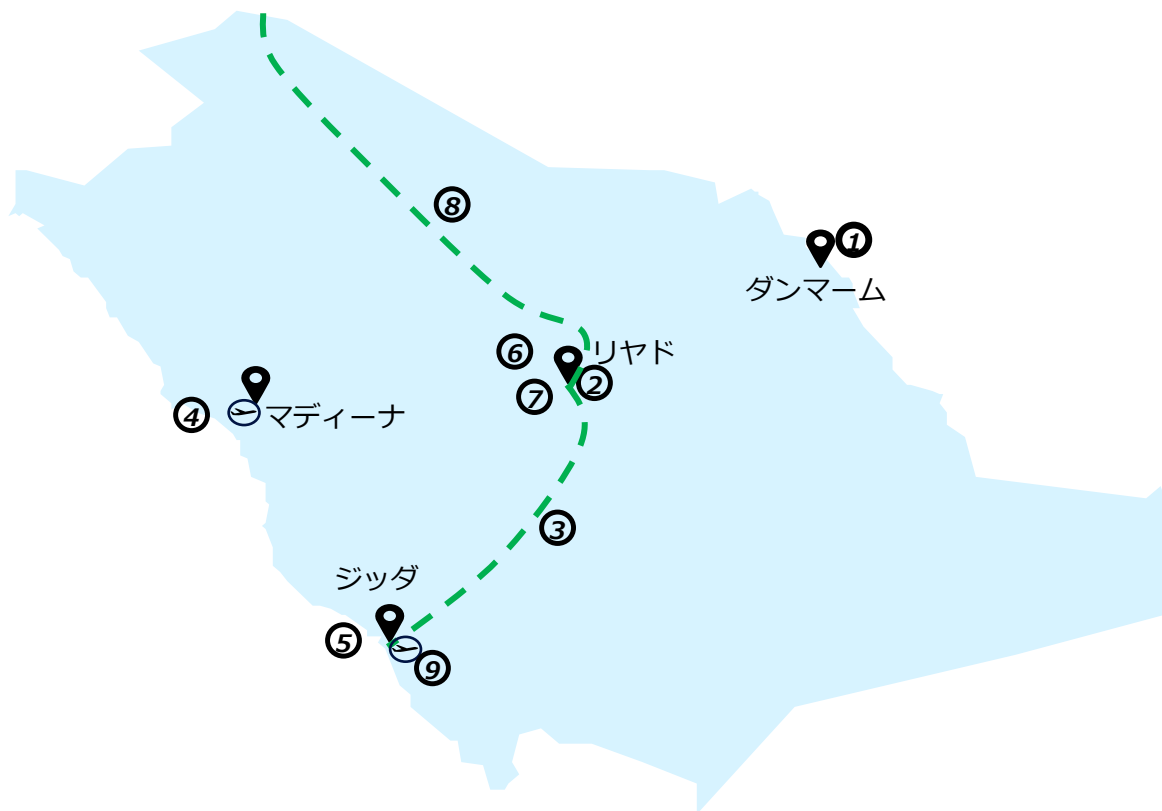
- 出発港
- 仕向港
- 鉄道ルート
- 陸上ルート
- 海上ルート

- サウジアラビアは主要3港湾（ジッダ・イスラム港、ダンマームのキング・アブドゥルアズィーズ港、ジュバイル商業港）を統合し、アジア（上海、ムンバイ、シンガポール）、欧州（マルセイユ、バルセロナ、ジョイア・タウロ）、米国（ニューヨーク）の主要グローバル拠点へ直接海上アクセスを可能にしている。
- 海上回廊と国内の鉄道・道路網でアジアの生産拠点（名古屋、上海、ムンバイ）と欧州の需要ハブを結ぶことで、サウジアラビアはサプライチェーンの回復力を高め、輸送時間を短縮する。混雑するスエズ航路の代替ルートを提供し世界の物流戦略の多様化を支える。

（注）点線で示したルートは計画・工事中、および既存のルートの改修を含む。地図上の港湾やルートはおおよその位置を指す。

（出所）サウジアラビア商務省、米国通商代表部、欧州委員会通商・経済安全保障総局、UNCTAD、GlobalData

7 | 今後計画中の主要プロジェクト



- 発表済みの今後のプロジェクトの総額は、約936億ドルと推定される。
- サウジアラビアは、接続性を高め、物流コストを削減するため、鉄道と道路インフラへの大規模投資を通じて貿易回廊を戦略的に拡大している。
 - サウジ・ランドブリッジ：リヤド～ジッダ鉄道ルート
 - 南部環状道路第2期：第1段階および第2段階
- 南部地域を重点的に開発する方針は、貿易ルートの分散化とサプライチェーンの耐障害性強化を目指す国家戦略を反映している。
 - 道路総局 - ナジュラン・アシール・ジャザン高速道路
 - マタラット・ホールディング/国家民営化センター(NCP) - タイフ国際空港

🛩️ 空港
●— 鉄道ルート

(出所) MEED、GlobalData (注) 地図上の都市やルート、プロジェクトはおおよその位置を指す。

S.NO.	プロジェクト概要
①	マワニ - ダンマームのキング・アブドゥルアズィーズ港におけるコンテナターミナルのアップグレード 純プロジェクト価値：18億6,000万ドル 契約年：2023年
②	リヤド市立委員会 (RCRC) - 第2南部環状道路：第1期および第2期 純プロジェクト価値：12億ドル 契約年：2024年
③	サウジアラビア鉄道 - サウジ・ランドブリッジ：リヤド～ジッダ鉄道ルート 純プロジェクト価値：45億ドル 契約年：2026年
④	マタラット・ホールディング(Matarat Holding)/National Center for Privatization(NCP) - タイフ国際空港 純プロジェクト価値：10億ドル 契約年：2026年
⑤	Jedco - キング・アブドゥルアズィーズ国際空港：新手荷物取扱施設 純プロジェクト価値：10億8,000万ドル 契約年：2027年
⑥	QIC - キディヤ・プロジェクト：Q-エクスプレス2号線 純プロジェクト価値：50億ドル 契約年：2027年
⑦	QIC - キディヤ・プロジェクト：Q-エクスプレス1号線 純プロジェクト価値：50億ドル 契約年：2027年
⑧	サウジアラビア運輸省/サウジアラビア鉄道 - サウジアラビア・クウェート高速鉄道ルート 純プロジェクト価値：15億ドル 契約年：2027年
⑨	Jedco - キング・アブドゥルアズィーズ国際空港：新手荷物処理施設 純プロジェクト価値：10億8,000万ドル 契約年：2027年

8 | サウジアラビア：物流センター／ゾーン／パーク



- サウジアラビアの物流インフラは、5つの行政区域全てに戦略的に広がっている。22の稼働中の工業都市には、統合された物流ゾーンが備わっている。このネットワークには、北部国境都市（アラル、ワアド・アルシャマル）、東部州のハブ（ダンマーム、ジুবাইル）、西部地域の中心地（ジッダ、メディナ）、中部地域の施設（リヤド）、南部州の施設（ジャザン）が含まれ、総面積3,400万平方メートル以上の専用物流スペースをカバーしている。
- サウジアラビアは2023年8月、総面積1億平方メートル超の59カ所の物流センターを開発する包括的な基本計画を発表した。戦略的配置として、リヤド地域に12カ所、東部地域に17カ所、その他の州に18カ所を割り当てており、現在22カ所が実施段階にあり、2030年までの完成を目指している。

(注) 地図上の物流センター/パーク/ゾーンはおおよその位置を指す。(出所) GASTAT

9 | 主要物流ゾーン

物流ゾーン	地理的地域	物流地域面積 (1,000m ²)	用途
キング・アブドラ経済都市の工業団地	マッカ	9,625	工業都市および内部流通区域
ジッダ第3工業都市	マッカ	8,399	工業都市および内部流通区域
ジュバイル物流センター	東部地域	3,544	港湾工業都市および物流区域
リヤド統合物流特別区	リヤド	2,900	国際流通ゾーン
ダンマーム第2工業都市	東部地域	1,826	工業都市および内部流通区域
メディナ工業都市	マディーナ	1,146	工業都市および内部流通区域
ワアド・アルシャマル工業都市	北部国境地帯	1,051	工業都市
ジッダ・イスラム港の物流センター	マッカ	995	港湾物流区域
リヤド・ドライポート	リヤド	890	ドライポート区域
キング・アブドラ港保管区域	マッカ	858	港湾物流区域、 国際流通区域および国内流通区域

- 2023年時点で、リヤドとマッカはサウジアラビアの主要な内陸貿易流通拠点として機能している。リヤドには1,060万平方メートルを超える面積をカバーする6,584の倉庫、マッカには650万平方メートルの面積を有する2,224の倉庫が存在する。これらの地域は中心的な立地と強固なインフラにより、港湾と国内市場、再輸出先を結ぶ重要な中継地点としての地位を確立している。
- 東部地域は海上貿易の拠点であり、1,783の倉庫と270万平方メートル以上の容量がダンマーム港の湾岸-アジア貿易ルートにおける役割を支えている。これにより、グローバルサプライチェーン内での石油化学製品の輸出やコンテナ輸入の効率的な処理が可能となる。
- アルジュフ、ジャザン、北部国境地帯などの地域では、倉庫インフラが未発達なままであり、イラク、ヨルダン、アフリカへの接続性が制限されている。これらの地域における物流能力の拡大は、貿易回廊の多様化と従来の港湾中心ルートへの依存度低減を目指すサウジアラビアの戦略にとって不可欠である。

10 | 重要インフラ計画

インフラ	主要商品	年間貨物取扱能力 (100万トン)	TEU (100万個)	拡張計画
ジッダ・イスラム港	コンテナ貨物、穀物、石油、家畜、車両、一般貨物	130	7.5	2030年までに2,500万TEU超への拡張を計画中
キング・アブドゥルアズィーズ港 (ダンマーム)	石油化学製品、穀物、セメントなどのバルク貨物、一般貨物、車両、家畜	105	4.0	2030年までにコンテナ取扱能力を750万TEUに拡大する計画
キング・ファハド工業港 (ヤンブー)	原油、石油精製品、石油化学製品、液化石油ガス、コンテナ貨物	210	0.5	未発表
キング・ファハド工業港 (ジュバイル)	石油化学製品、精製石油製品、化学品に加え、肥料や鉱物などのバルク貨物	70	1.2	未発表
キング・アブドラ港湾・物流パーク	コンテナ貨物、ローロー（RoRo）船で運搬される車両、石油化学製品や農産物を含むばら積み貨物、一般貨物	乾式バルク貨物 300万トン、 農産物バルク貨物 400万トン、 自動車換算単位 (CEU) 20万台 相当のローロー船 で運搬される貨物	5.5	容量をバルク貨物2,500万トン、TEU2,500万個、CEU150万台に拡大する計画。

(注) 1TEUは20フィートコンテナ換算。

(出所) サウジアラビア港湾庁、UNCTAD、GlobalData

11 | 政府のビジョン、戦略、規制

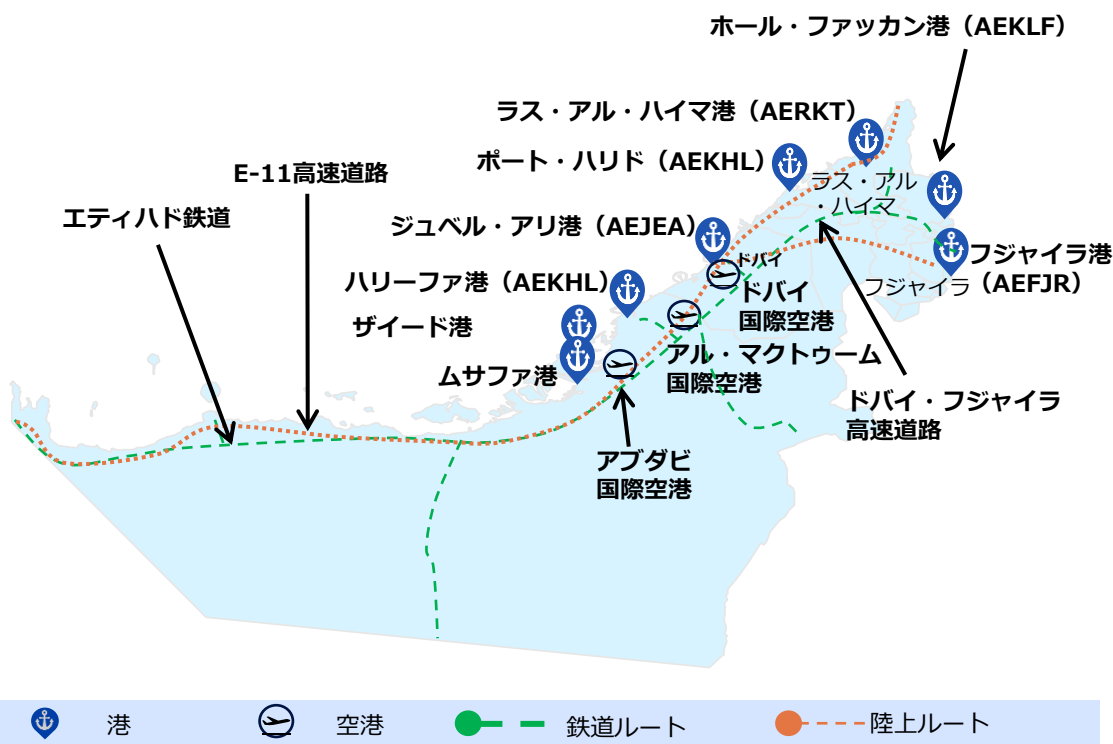
ビジョン2030と国家物流開発計画（NIDL）	物流とデジタル化
<ul style="list-style-type: none"> • サウジビジョン2030：サウジアラビアを世界の物流ハブとして位置付けることを目指す。2023年の世界銀行物流パフォーマンス指数（LPI）順位38位から、2030年までにトップ10入りを目指す。物流セクターのGDPへの貢献度を高め、官民連携（PPP）を通じてインフラと物流分野に1,000億ドルの外国直接投資（FDI）を誘致する。 • 国家産業開発・物流計画（NIDL）：2019年に開始された本計画は、2030年までにインフラと物流に1,500億ドルを配分する。港湾能力を現在の約1,500万TEU（2024年）から2030年までに4,000万TEUに拡大することを目標とする。 • 国家運輸物流戦略（NTLS）：2030年までに8,000kmの鉄道、68の港湾、29の空港を開発し、貿易支援のため1億平方メートルをカバーする59の物流ゾーンを設立することを目標とする。 	<ul style="list-style-type: none"> • 国家デジタル経済戦略（スマート・サウジ）：2030年までにデジタル経済のGDP寄与率を20%とする目標を掲げ、SALAM単一窓口通関プラットフォーム、港湾運営向けAI、サプライチェーン透明化のためのブロックチェーンなどの施策を実施する。 • 税関近代化：サウジ税関のFasahプラットフォームは通関時間を50%短縮し、LPIスコアを向上させる。 • 課題：サイバーセキュリティリスクとデジタルスキル不足には継続的な投資が必要。
グローバル・地域統合	国内規制
<ul style="list-style-type: none"> • GCC接続性：GCC鉄道と国境を越える道路網がUAE、カタール、オマーンとの貿易を強化する。 • 地域貿易：サウジアラビアの港湾はイラク、ヨルダン、アフリカにサービスを提供し、ジッダ港の貨物の60%が積み替え貨物である。 • アフリカ大陸自由貿易圏（AfCFTA）の可能性：サウジアラビアは物流ゾーンを基盤に、港湾を活用したアフリカ貿易の拡大を目指す。 	<p>関税規制と手続き</p> <ul style="list-style-type: none"> • ザカート・税関・関税庁（ZATCA）は、2003年関税法（改正）に基づき関税規制を施行する。 • デジタル「シングルウィンドウ」であるFasahプラットフォームは申告の97%を処理し、ジッダ・イスラム港などの主要港では通関時間を1～2日に短縮している。 • HSコードに基づく関税率は0%から25%の範囲で、生活必需品は免税となる。2020年以降、ほとんどの商品に15%の付加価値税が適用される。 <p>規格</p> <ul style="list-style-type: none"> • SASOはSALEEMプログラムを通じて消費財の強制基準を施行し、ISO/IEC規格に準拠している。 • 消費財にはアラビア語表示が義務付けられており、SASOと商業省（MOC）がこれを監督する。

Ⅲ. 国別分析 -アラブ首長国連邦 (UAE) -

1 | インフラ分析 (計画段階・建設中を含む)

- UAEは、港湾運営の効率化に向けたデジタルプラットフォームの導入、港湾と空港をシームレスな貿易拠点として強化、GCC鉄道やIMECなどの輸送プロジェクトへの積極的な参加を通じて、貿易物流の近代化を進めている。これにより、域内および世界的な接続性を強化している。

物流インフラ



(注) 計画段階・建設中のプロジェクトを含む。点線で示したルートは計画・工事中、および既存のルートの改修を含む。地図上の都市やルートはおおよその位置を指す。

(出所) GlobalData

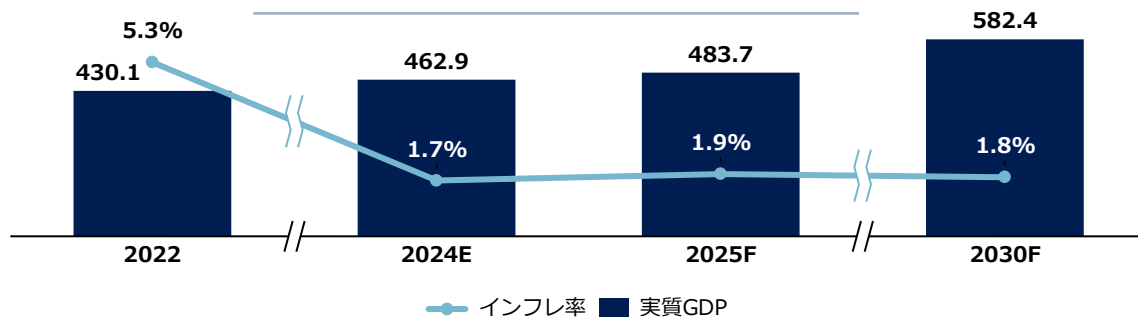
カテゴリー	現在の容量	計画輸送能力 (2030年)
港湾	約1億トン (2024年) 約3,500万TEU (2024年)	約1億2,000万トン 約4,000万TEU
航空貨物	約500万トン (2024年)	約1,500万トン
鉄道	264キロメートル (貨物中心) (2024年)	N/A
道路	3万1,000 km (2023年)	N/A

主要プロジェクト	契約年
Dubai Aviation Engineering Projects (DAEP) - ドバイ・サウス：アル・マクトゥーム国際空港拡張：戦略計画フェーズ1：西ターミナル	2026
エティハド鉄道 - 高速鉄道：フェーズ1：アブダビ土木工事パッケージ	2026
DAEP - ドバイ・サウス：アル・マクトゥーム国際空港：戦略計画：最終段階：新東ターミナル	2045
DAEP - ドバイ・サウス：アル・マクトゥーム国際空港：戦略計画：第2段階：西ターミナル拡張	2035
DAEP - ドバイ・サウス：アル・マクトゥーム国際空港拡張：戦略計画フェーズ1：コンコースビル	2026

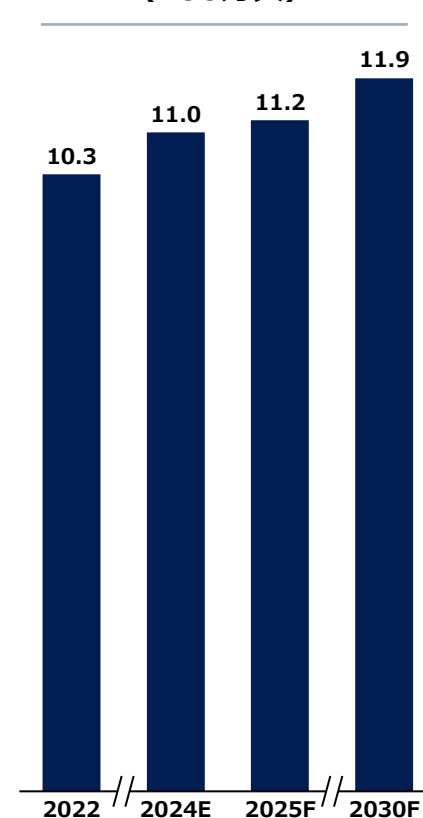
2 | マクロ経済概観 (1)

- UAEの経済成長、多様化、そして増加する人口が貿易の可能性を牽引している。

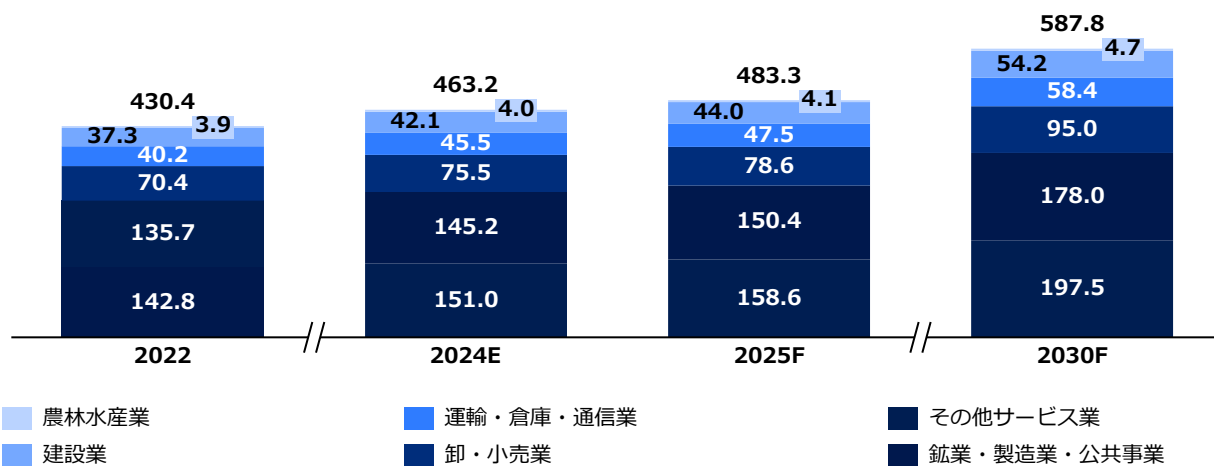
実質GDP、2022-2030年 (10億ドル)



人口、2022-2030年 (100万人)



産業部門別実質粗付加価値額、2022-2030年 (10億ドル)

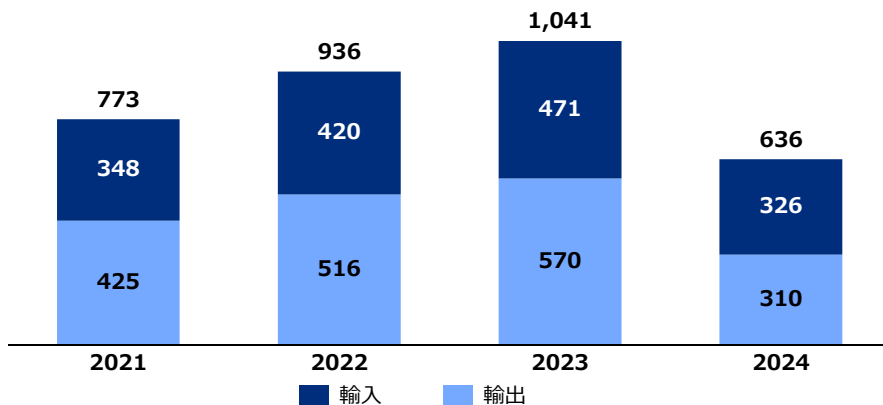


(注) E-見積もり、F-予測
(出所) GlobalData

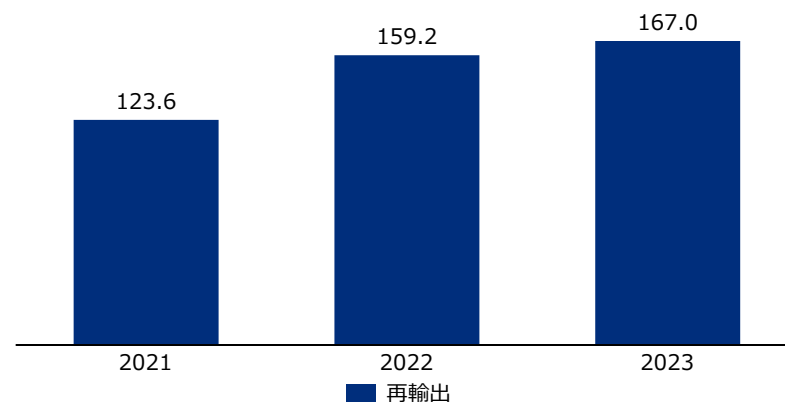
2 | マクロ経済概観 (2)

- 鉱物燃料と貴金属がUAEの輸出入の主要品目を占めている。

貿易額、2021-2024年 (10億ドル)



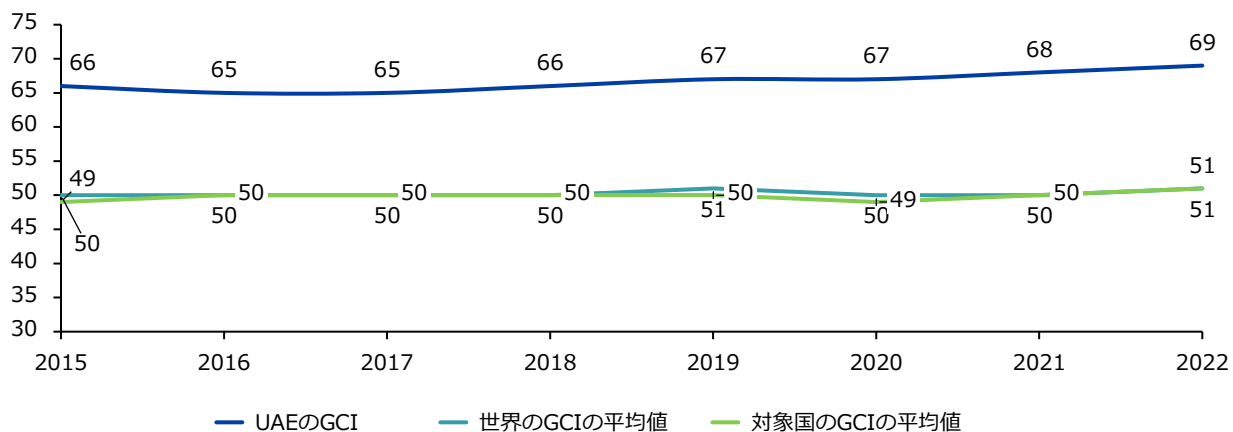
再輸出貿易額、2021-2023年 (10億ドル)



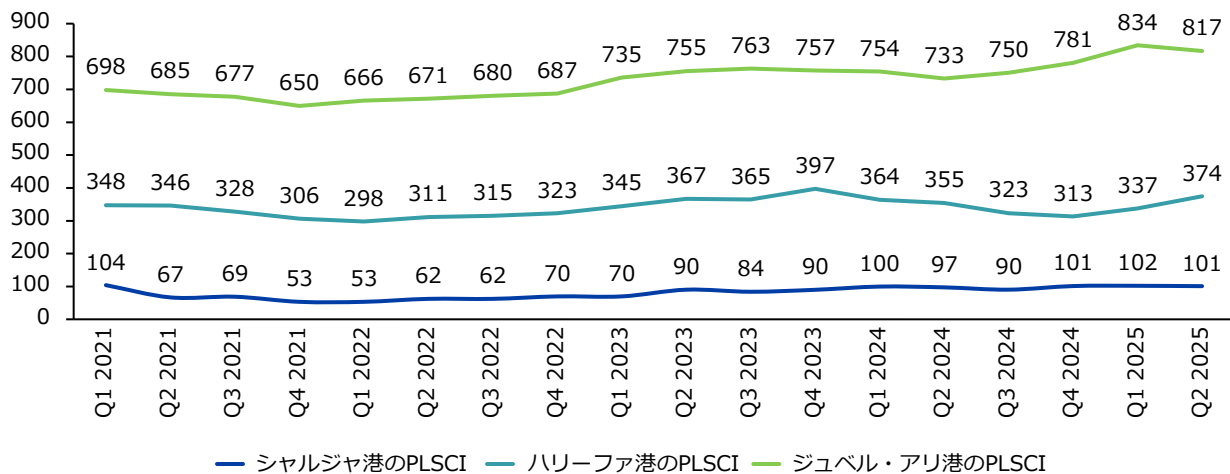
UAEの国際輸出入動向 (2024年)

輸出品目	割合	輸入品目	割合
鉱物燃料	56.8%	貴金属	19.31%
貴金属	23.9%	電気機械	14.28%
アルミニウムおよびその製品	2.7%	原子炉、ボイラー、機械および機械装置 ; 部品	11.37%
プラスチックおよびその製品	2.5%	鉄道以外の車両	9.12%
その他	14.1%	その他	45.92%
合計	3,100億ドル	合計	3,260億ドル

3 | UAE貿易データ



- UAEの国際連結性指数（GCI）は、世界平均および同等国の平均を上回っており、貿易と資本の強力な統合を反映している。アル・マクトゥーム国際空港の段階的な拡張や55億ドル規模のエティハド鉄道貨物ネットワークを含む300億ドル以上のインフラプロジェクトが、マルチモーダル接続性を強化し、海上輸送のボトルネックへの依存を減らし、UAEをアジア、アフリカ、欧州を結ぶ主要な物流ハブとして位置づけている。
- ジュベル・アリ港とハリーファ港は、拡大した航路とターミナルのアップグレードにより、港湾定期船接続性指数（PLSCI）の向上と東西海上回廊の効率化を推進し、引き続き世界貿易の要として機能している。
- さらに210億ドルの空港および鉄道への投資により、物流ネットワークがドバイ以外にも多様化。港湾の混雑緩和、内陸部へのアクセス改善、地域貿易の流れの促進が図られている。



4 | 主要貿易相手国

- UAEの輸入の大部分はアジア太平洋地域からであり、上位10カ国の中で中国がトップを占めている。

貿易統計：2023年

国	輸出額（10億ドル）	輸入額（10億ドル）
サウジアラビア	29.5	7.9
インド	25.0	30.5
イラク	22.7	5.7
トルコ	18.7	17.7
米国	13.5	26.9
スイス	11.1	11.2
中国	9.3	77.4
日本	2.1	15.2
ドイツ	1.8	11.3
イタリア	1.6	10.1
ベトナム	1.1	11.1

(注) 輸出：UAEから対象国への輸出、輸入：UAEの対象国からの輸入。輸出額の上位11カ国を掲載している。
(出所) ITC Trade Map

5 | 日本とUAEの貿易概要

UAEの対日本輸出入上位5品目とその金額（2023年）

輸出品目	金額(10億ドル)	輸入品目	金額(10億ドル)
アルミニウム	0.7	鉄道以外の車両	9.0
鉄道以外の車両	0.5	原子炉、ボイラー、 機械および機械装置、 その部品	2.8
鉱物燃料	0.3	電気機械	0.9
原子炉、ボイラー、 機械および機械装置、 その部品	0.1	光学・写真機器	0.4
銅および銅製品	0.1	ゴムおよびその製品	0.4
輸出総額	2.1	輸入総額	15.2

輸出：UAEから日本への輸出

輸入：UAEの日本からの輸入

(出所) ITC Trade Map

- UAEと日本の輸出入は貿易不均衡を反映している。日本は自動車、原子炉、ボイラー、機械および機械装置、その部品などの高付加価値工業製品を輸出する一方、UAEの輸出はアルミニウムと燃料に集中したままである。この貿易パターンは、より均衡のとれた強靱な経済関係構築のため、UAEが輸出基盤の多様化を急務としていることを浮き彫りにしている。
- クリーンエネルギー、水素、サプライチェーンのレジリエンス分野での新たな協力、経済連携協定（CEPA）交渉、サプライチェーンのレジリエンスは、ハイテクで持続可能な貿易への転換を示す。こうした進化する連携は、UAEに貿易格差を縮小し、日本の長期的な低炭素調達戦略における自らの位置付けを見直す機会を提供する。

6 | 主要国際貿易ルート（計画段階を含む）

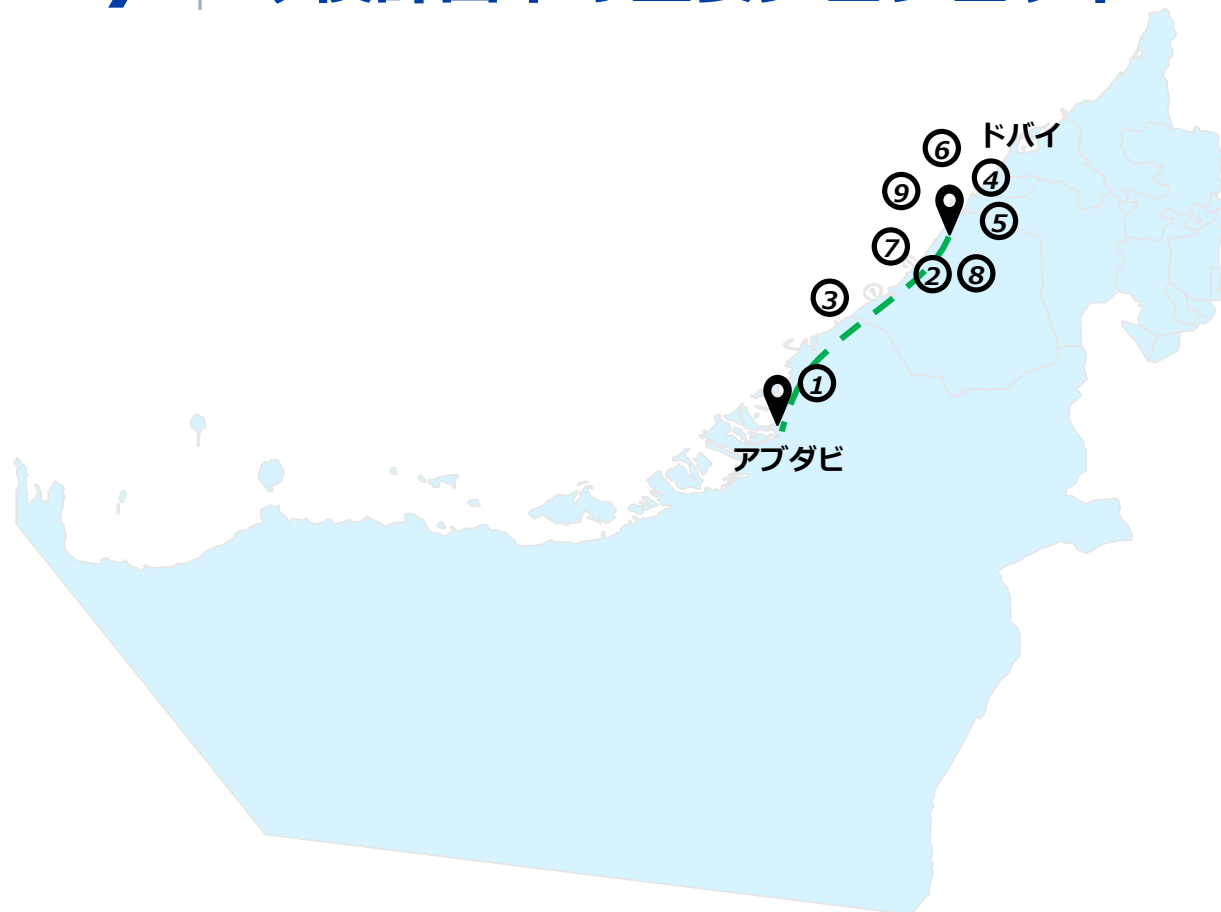


- ジュベール・アリ・フリーゾーン（JAFZA）は、ジュベール・アリ港、アル・マクトゥーム国際空港、そして建設中のエティハド鉄道ターミナルと同一敷地内に位置している。単一の保税地域内で運営されるこの配置により、海上・陸上・航空貨物のシームレスな移動が可能となり、効率的な地域間および国際貿易が促進される。
- このマルチモーダル回廊は、海上輸送から航空輸送への移送時間を大幅に短縮し、生鮮食品や医薬品などの迅速な取り扱いを支援する。統合されたインフラは、迅速な貨物通関と信頼性の高い物流パフォーマンスを保证する。

📍 目的地港
 —●— 陸上ルート
 🚢 出発港
 — 海上ルート
 - - - 代替海路

（注）地図上の港湾やルートはおおよその位置を指す。（出所）UNCTAD、GlobalData

7 | 今後計画中の主要プロジェクト



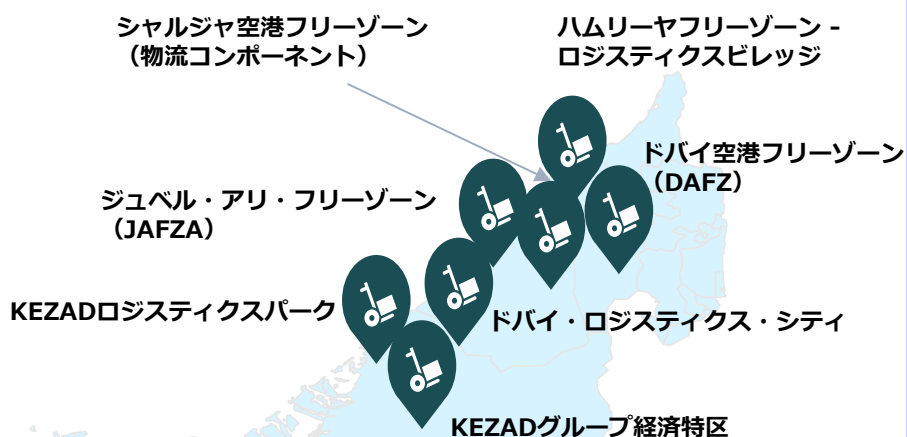
- 発表済みの今後のプロジェクトの総額は576億ドルと推定され、空港と鉄道プロジェクトへの投資が牽引している。
- UAEは、大陸間でのより迅速かつ大量の貨物輸送を可能にするため、航空貨物インフラを強化している。これにより、世界有数の再輸出拠点としての役割を強化する。これらの改善により、貨物の処理速度が向上し、貿易の信頼性が強化され、アジア、欧州、アフリカの主要市場との接続性が拡大する。

● — 鉄道ルート

(注) 地図上の都市やルート、プロジェクトはおおよその位置を指す。(出所) UNCTAD、GlobalData

S.NO.	プロジェクト概要
①	エティハド鉄道 - 高速鉄道：第1フェーズ：ドバイ 土木工事パッケージ 純プロジェクト価値：20億ドル 契約年度：2025年
②	DAEP - ドバイ・サウス：アル・マクトゥーム国際 空港拡張：戦略計画フェーズ1：西ターミナル 純プロジェクト価値：35億8,400万ドル 契約年：2026年
③	エティハド鉄道 - 高速鉄道：フェーズ1：アブダビ 土木工事パッケージ 純プロジェクト価値：35億ドル 契約年：2026年
④	DAEP - ドバイ・サウス：アル・マクトゥーム国際 空港拡張：戦略計画フェーズ1：コンコースビル 純プロジェクト価値：32億ドル 契約年：2026年
⑤	DAEP - ドバイ・サウス：アル・マクトゥーム国際 空港：戦略計画：フェーズ2：西ターミナル拡張 純プロジェクト価値：35億ドル 契約年：2035年
⑥	DAEP - ドバイ・サウス：アル・マクトゥーム国際 空港：戦略計画：フェーズ2：コンコース2 純プロジェクト価値：32億ドル 契約年：2035年
⑦	DAEP - ドバイ・サウス：アル・マクトゥーム国際 空港：戦略計画：最終フェーズ：新東ターミナル 純プロジェクト価値：35億ドル 契約年：2045年
⑧	DAEP - ドバイ・サウス：アル・マクトゥーム国際 空港：戦略計画：最終段階：コンコース4 純プロジェクト価値：32億ドル 契約年：2045年
⑨	DAEP - ドバイ・サウス：アル・マクトゥーム国際 空港：戦略計画：最終段階：コンコース3 純プロジェクト価値：32億ドル 契約年：2045年

8 | UAE : 物流センター／ゾーン／パーク



- JAFZAの統合型港湾フリーゾーンモデルは、海上・航空・陸上輸送モード間の効率的な貨物移送を可能にする。一方、アブダビ・ハリファ工業地区（KIZAD）は世界クラスの交通インフラに直接アクセスでき、道路・鉄道・航空・将来の鉄道ネットワークを通じて企業を世界市場と結びつける。
- DAFZは、20以上の業種から3,100社以上の登録企業を擁し、ドバイ国際空港への直接アクセスと24時間通関・物流業務を活用している。一方、シャルジャ国際空港の貨物センターは、8社以上の定期航空会社と20社以上のチャーター貨物便が45以上の目的地へ運航するインフラを備え、最大13機のワイドボディ機を同時に収容可能。
- DAFZは欧州、インド亜大陸、極東市場へのシームレスな接続性を提供する。一方、シャルジャ国際空港の4,060メートル滑走路は悪天候時でもフル積載運航を可能とし、延べ床面積3万平方メートルの5つの貨物ターミナルがこれを支える。
- これらのゾーンは保税倉庫、通関施設、製造向け専門インフラを提供し、KEZADは貿易・物流・産業ハブの統合機能を備える。一方、ハムリヤ・フリーゾーンは深水港アクセスと専門海事施設により重工業を受け入れる。



物流ゾーン/ゾーン/パーク

(注) 地図上の物流センター/ゾーン/パークはおおよその位置を指す。

(出所) 米国通商代表部、欧州委員会通商・経済安全保障総局、UNCTAD、GlobalData

9 | 重要インフラ計画

インフラ	主要商品	年間貨物取扱能力 (100万トン)	TEU (100万個)	拡張計画
ドバイ国際空港	電子機器、医薬品、高級品、生鮮品	2.7	-	未発表
アル・マクトゥーム国際空港	電子商取引貨物、医薬品、生鮮食品、工業製品	1.2	-	2030年までに貨物取扱量1,200万トン超を目指す350億ドルの計画
アブダビ国際空港	医薬品、生鮮品、工業製品	0.8	-	2030年までに貨物取扱量150万トン超を目指す
ジュベル・アリ港	コンテナ貨物、ばら積み貨物、ローロー船で運搬される車両、一般貨物	80.0	19.3	拡張計画により2027年までに2,240万TEU超に達する見込み
ハリーファ港	コンテナ貨物、ばら積み貨物、石油化学製品、一般貨物	15.0	5.0	拡張計画により、2030年までに1,500万TEU以上、貨物量3,500万トンに達する見込み
フジャイラ港	石油輸出、船舶燃料補給、一般貨物	2.0	0.1	拡張計画により、2030年までに100万TEU超に達する見込み

(注) 1TEUは20フィートコンテナ換算。

(出所) UNCTAD、GlobalData

10 | 政府のビジョン、戦略、規制

国家物流戦略と各首長国のビジョン	物流とデジタル化
<ul style="list-style-type: none"> • 国家物流戦略：2030年までに年間2,500万TEUおよび10億トンの貨物取扱いを目標とし、物流インフラに600億ドルを配分する • ドバイ産業戦略2030：ドバイを世界的な物流・製造拠点とすることを重視。物流ゾーンとデジタルプラットフォームに50億ドルを投入し、物流輸出を50%増加させる目標を掲げる • アブダビ経済ビジョン2030：世界水準の物流インフラ整備を目指す。港湾、空港、KEZADなどの工業地帯に100億ドルを投資する 	<ul style="list-style-type: none"> • 税関近代化：ドバイ税関と連邦税関庁はリスクベース検査とデジタル通関を実施する • UAEデジタル政府戦略2025：2025年までにデジタル経済がGDPの15%を占めることを目標とする。ドバイ貿易やアブダビ港湾公社のデジタルプラットフォームによる通関の一元化、処理時間の短縮などの施策を実施する
グローバル・地域統合	国内規制
<ul style="list-style-type: none"> • GCC接続性：エティハド鉄道と国境を越える道路が、サウジアラビア、カタール、オマーンとの貿易を強化する • 一帯一路構想（BRI）：ハリーファ経済特区への中国投資がアジア・欧州間の貿易連携強化に寄与すると見込まれる • 地域貿易：UAEの港湾はイラク、イラン、アフリカにサービスを提供し、ジュベル・アリ港の貨物の70%は積み替え貨物である 	<ul style="list-style-type: none"> • 連邦税関庁（FCA）は、2003年GCC共通関税法（UAE連邦法令第10/2021号で採択）に基づき関税規制を実施している • デジタルプラットフォームであるアル・マハシステムは申告の99%を処理し、ジュベル・アリなどの主要港湾では通関時間を24時間未満に短縮している • HSコードに基づく関税率は0%から100%（例：タバコ）まで幅があり、食品や医薬品などの必需品は免税対象となる。2018年以降、ほとんどの商品に5%の付加価値税（VAT）が適用されている

(出所) ITA、LCA、世界銀行、GlobalData

Ⅲ. 国別分析 -オマーン-

1 | インフラ分析 (計画段階・建設中を含む)

- オマーンはドゥクム港を拡張し、UAEへのハフィート鉄道を建設している。GCC鉄道と統合し、地域物流を強化する。

物流インフラ



カテゴリー	現在の容量	計画輸送能力 (2030年)
港湾	約1億トン (2024年) 約1,200万TEU (2024年)	約1,600万TEU
航空貨物	約100万トン (2024年)	不明
鉄道	貨物ネットワークなし	2030年までにオマーン - GCCネットワークを構築する
道路	6万キロ以上 (2024年)	不明

主要プロジェクト	契約年
オマーン鉄道 - オマーン国鉄 : 区間2 : ハフィート - ダヒラ県	2026
AIIP/ DEME Grp/ Duqm Port/ Port of Antwerp Bruges - ドゥクム港拡張 : インフラ工事	2026
運輸・通信・情報技術省 (MTCIT) 、オマーン - サララ・スムライト間トラック道路	2025
オマーン民間航空公社 - ジャバル・アフダル、マシーラ、ソハールにおける空港開発	2026
MTCIT、オマーン - バティナ高速道路の残工事 : パッケージ3	2026

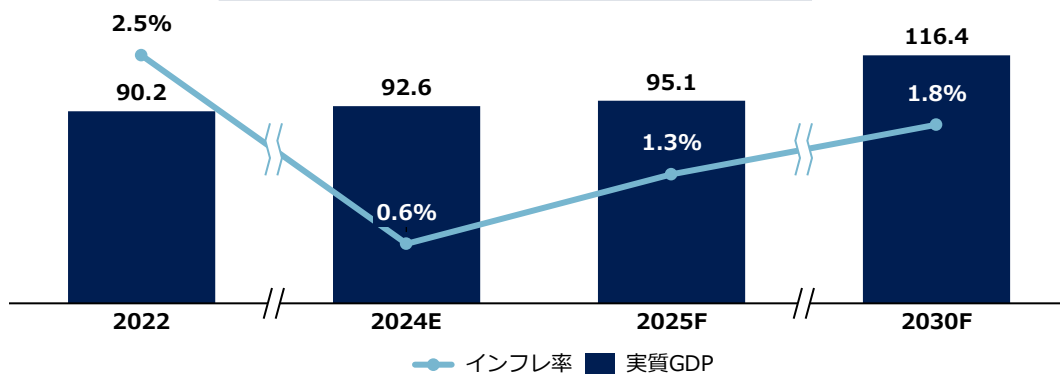
🚢 港
✈️ 空港
🚆 鉄道ルート
🛣️ 陸上ルート

(出所) GlobalData (注) 計画段階・建設中のプロジェクトを含む。点線で示したルートは計画・工事中、および既存のルートの改修を含む。地図上の都市やルートはおおよその位置を指す。

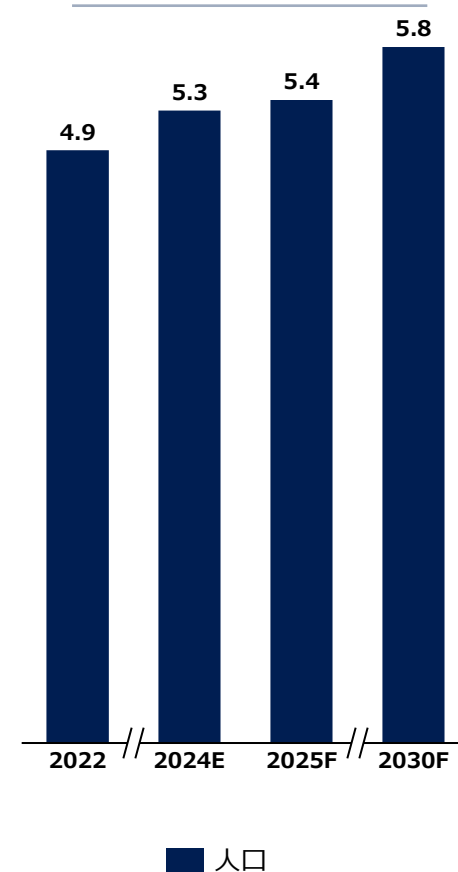
2 | マクロ経済概観 (1)

- オマーンはGDP成長、産業部門、人口増加は貿易機会の拡大を示している。

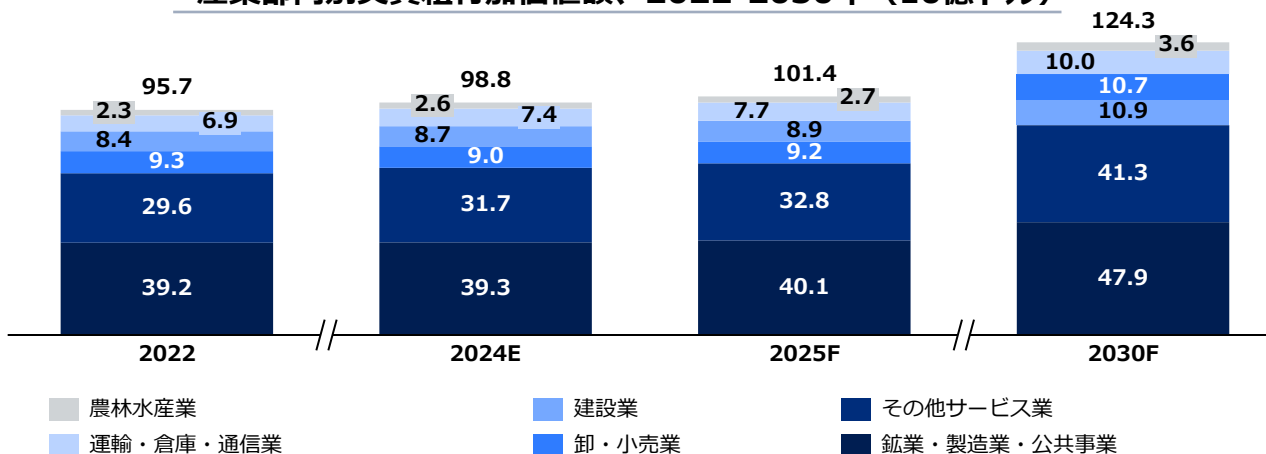
実質GDP、2022-2030年 (10億ドル)



人口、2022-2030年 (100万人)



産業部門別実質粗付加価値額、2022-2030年 (10億ドル)

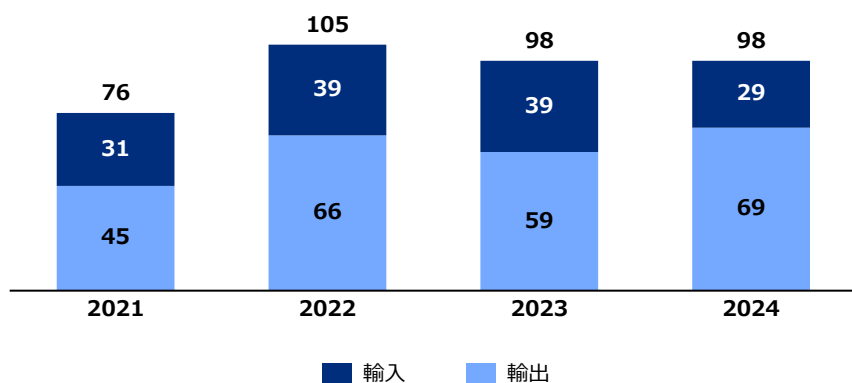


(注) E-見積り、F-予測
(出所) UNCTAD、GlobalData

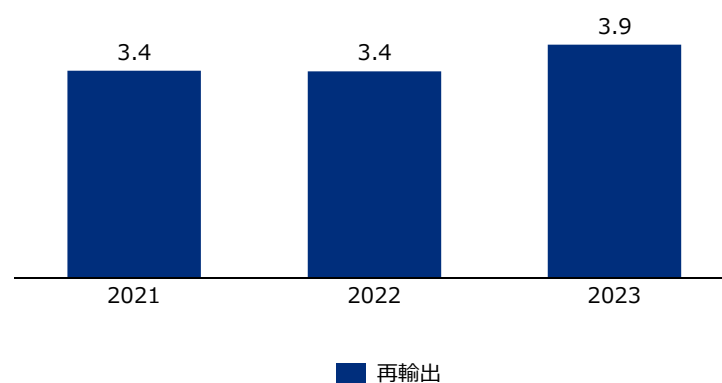
2 | マクロ経済概観 (2)

- オマーンの貿易は鉱物燃料、化学品、機械に重点を置き、産業サプライチェーンを支援している。

貿易額、2021-2024年 (10億ドル)



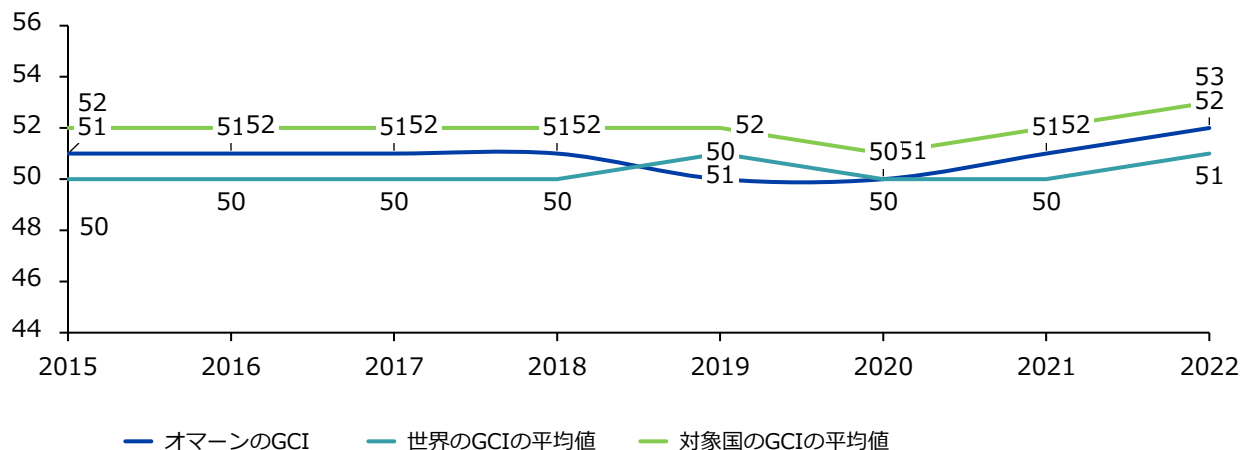
再輸出貿易額、2021-2023年 (10億ドル)



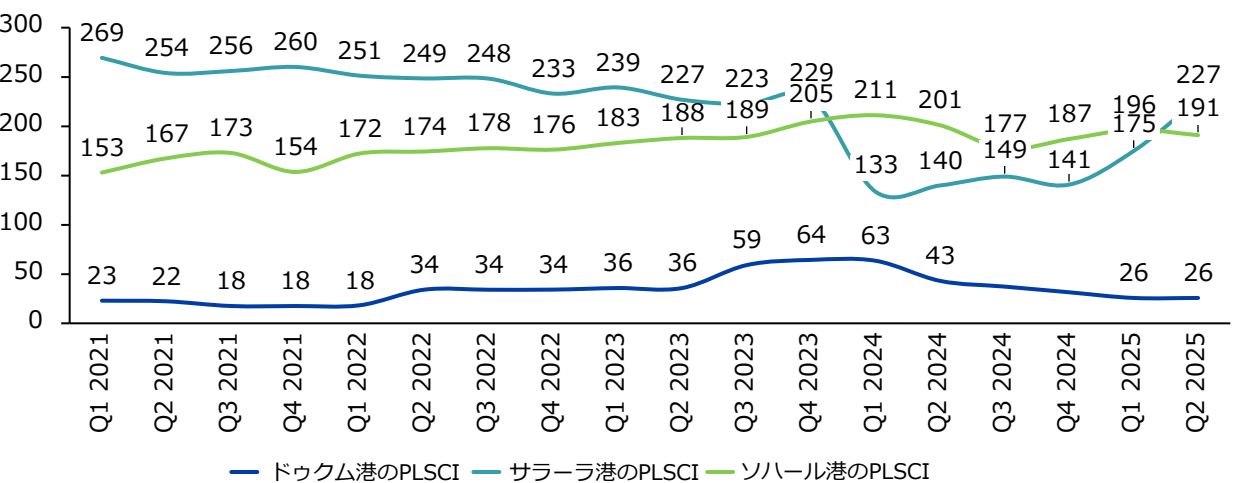
オマーンの国際輸出入動向 (2024年)

輸出品目	割合	輸入品目	割合
鉱物燃料	75.30%	鉱物燃料	21.50%
有機化学品	4.20%	原子炉、ボイラー、 機械および機械装置、部品	12.60%
肥料	4.00%	鉄道以外の車両	10.30%
鉄鋼	3.70%	電気機械	6.50%
その他	12.70%	その他	49.10%
合計	690億ドル	合計	290億ドル

3 | オマーン貿易データ



- オマーンはホルムズ海峡の外側に位置する特異な立地により、インド洋への直接アクセスを支配している。これはGCC地域において明確な優位性がある。この地理的な位置は、同国の港湾は地域のボトルネックから隔離され、海運の信頼性を高め、国際貿易における輸送リスクを低減する。
- 世界の海運会社は、サララ、ソハール、ドゥクムといったオマーンの設備の整った港を高く評価している。これらの施設は迅速なターミナル処理と、アジア、アフリカ、欧州市場への容易なアクセスを提供する。また、サララ港は世界銀行の2025年コンテナ港湾パフォーマンス指数において、湾岸地域で2番目に効率的なコンテナ港にランク付けされた。処理速度、インフラ、船舶のターンアラウンド時間において優れた成績を取めている。



4 | 主要貿易相手国

- オマーンの輸入の大部分をUAEからの輸入が占めている。

貿易統計：2023年

国	輸出額 (10億ドル)	輸入額 (10億ドル)
UAE	3.8	10.2
サウジアラビア	2.9	4.8
インド	2.2	2.8
米国	1.3	1.4
カタール	0.7	2.2
中国	0.6	2.8
クウェート	0.4	1.7
ブラジル	0.2	1.2
日本	0.1	1.3
ドイツ	0.1	0.7
タイ	0.1	0.6
バーレーン	0.1	0.5

(注) 輸出：オマーンから対象国への輸出、輸入：オマーンの対象国からの輸入。輸出額の上位12カ国を掲載している。
(出所) ITC Trade Map

5 | 日本とオマーンの貿易概要

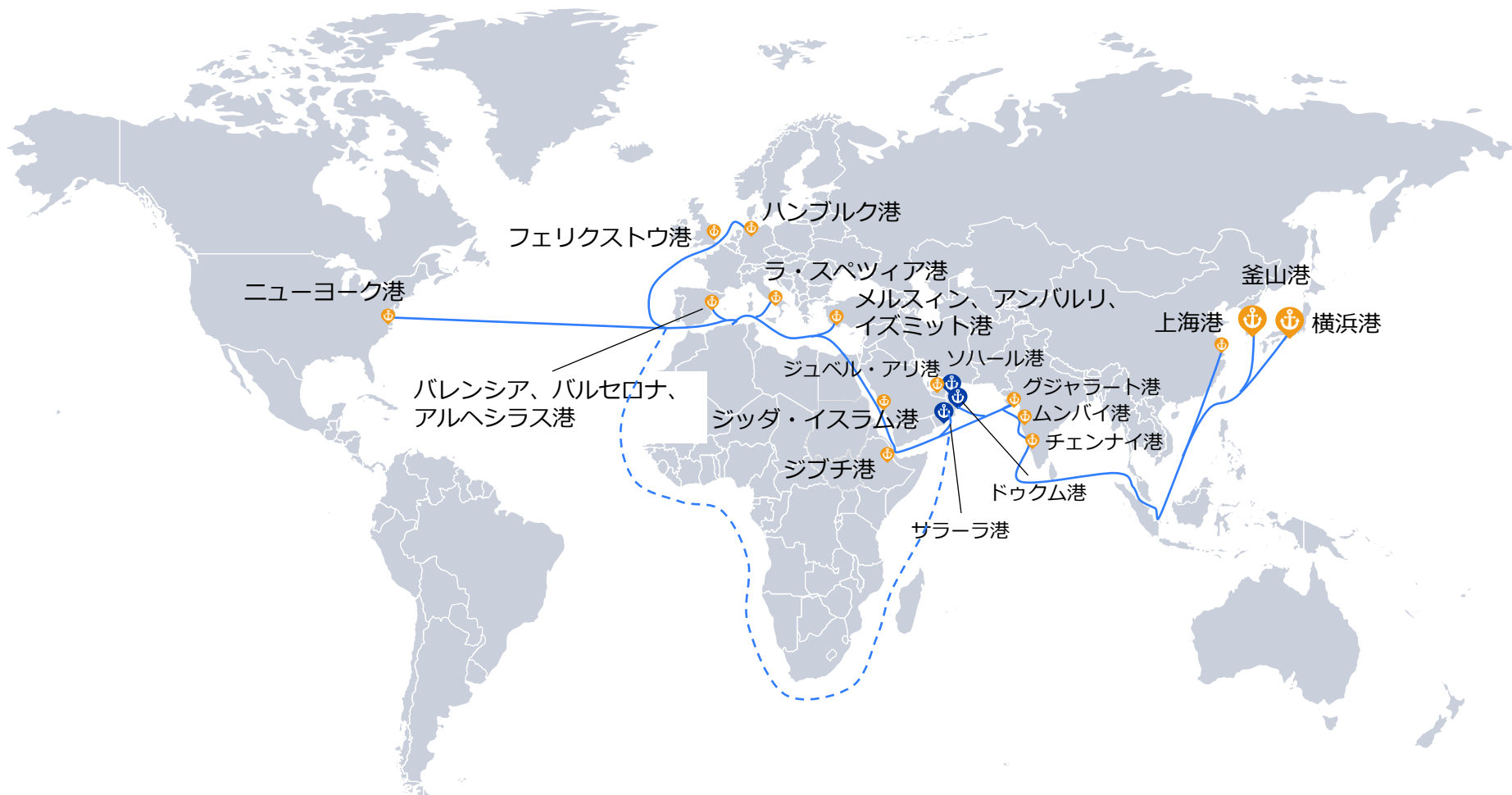
オマーン対日本輸出入上位5品目とその金額（2023年）

輸出品目	金額(10億ドル)	輸入品目	金額(10億ドル)
食品産業からの残渣 および廃棄物	0.03	鉄道以外の車両	0.87
アルミニウムおよび その製品	0.03	鉄鋼製品	0.22
鉱物燃料	0.02	原子炉、ボイラー、 機械および機械装置； その部品	0.09
塩と硫黄	0.01	ゴムおよびその製品	0.03
魚類および甲殻類	0.002	電気機械および 電気機器	0.03
輸出総額	0.09	輸入総額	1.27

輸出：オマーンから日本への輸出
 輸入：オマーンの日本からの輸入

- オマーンは日本との貿易において赤字であり、輸入の約70%を自動車が占める。
- オマーンは日本へ魚介類を限定的な量で輸出している。日本の投資家は地域食品ファンドを通じてオマーンの漁業・家禽事業に参画している。これによりオマーンは日本の食品サプライチェーン内での輸出拡大の余地が生まれる。またこれは、石油以外の輸出基盤拡大を目指すオマーンの取り組みと、日本の工業・農業食品原料需要を満たす姿勢を反映している。
- また、神戸製鋼所と三井物産は、アジア・欧州市場への供給を目的として、ドゥクム経済特区における低炭素直接還元鉄（DRI）および関連脱炭素化事業の開発に向け、土地契約および覚書を締結した。ドゥクム港湾会社と緊密に連携している。

6 | 主要国際貿易ルート



- 2024年、オマーン海港は一般貨物、ばら積み貨物、液体貨物を合わせて1億3,700万トンを扱い、2023年の1億1,900万トンから15%増加した。これは総貿易額の165億オマーンリアル（77%）を占め、国内貿易取扱量における海港の支配的な地位を強調している。
- 2024年、サララ港とソハール港の合計TEU取扱量は420万TEU（サララ港：約330万TEU、ソハール港：約94万TEU）であった。サララ港は3億ドルを投じた拡張工事により、ターミナル容量を450万TEUから650万TEUに拡大し、積み替え港としての役割を強化した。

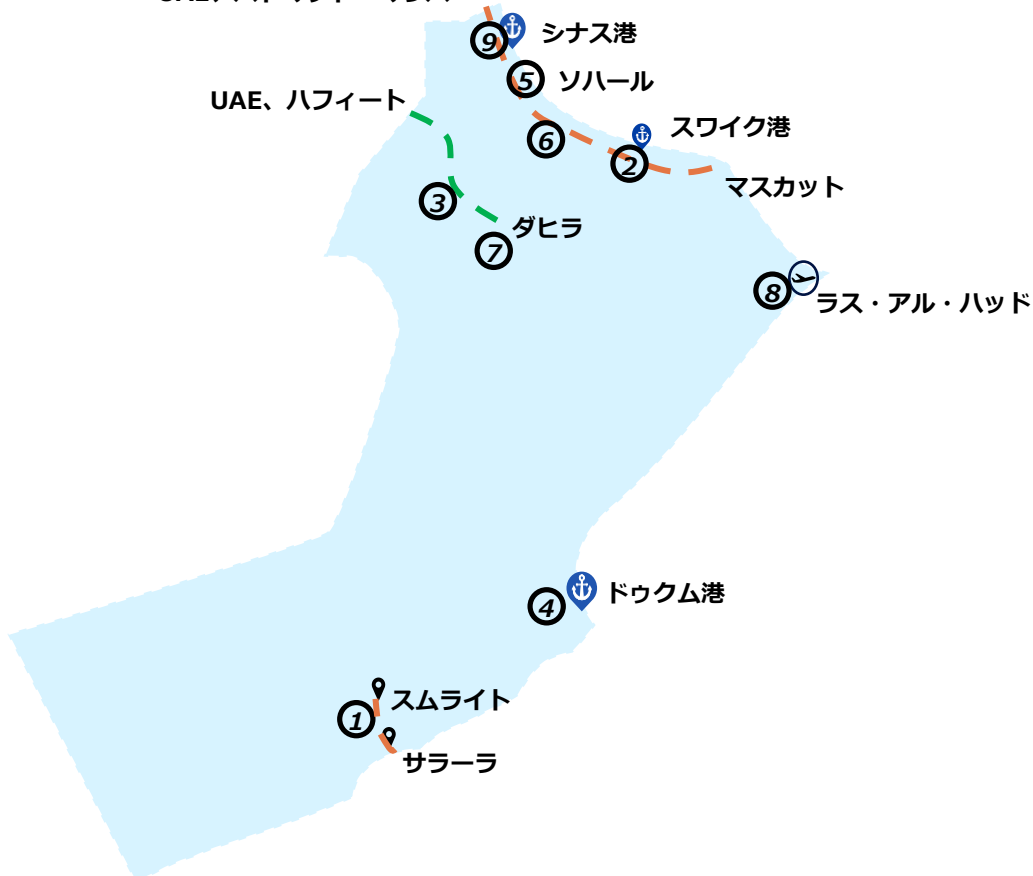
⚓ 仕向港
 ⚓ 出発港
 — 海上ルート
 - - - 代替海路

(注) 地図上の港湾やルートはおおよその位置を指す。

(出所) 米国通商代表部、欧州委員会通商・経済安全保障総局、UNCTAD、GlobalData

7 今後計画中の主要プロジェクト

UAE、ハトマツト・マラハ



UAE、ハフイート

• 発表済みの今後のプロジェクトの総額は、約91億ドルと推定されている。
 • ドゥクム港、スワイク港、シナス港で進行中の拡張工事は、オマーンの海上貨物取扱能力を拡大する予定。これらの開発は、オマーンを湾岸諸国および東アフリカ貿易の主要物流拠点として位置付ける国家戦略に沿ったものである。
 • ハフイート～ダヒラ鉄道プロジェクトは、オマーンが計画中のGCC鉄道ネットワークへの統合を促進する。この回廊はUAEやサウジアラビアとの国境を越えた陸上貿易を容易にし、輸送コストを削減すると期待されている。

港
 空港
 鉄道ルート
 陸上ルート

S.NO.	プロジェクト概要
①	MTCIT、オマーン - サララ・スムライト間トラック道路 純プロジェクト価値 - 5億ドル 契約年 - 2025年
②	MTCIT、オマーン - スワイク港拡張 純プロジェクト価値 - 2億ドル 契約年 - 2025年
③	オマーン鉄道 - オマーン国鉄：セグメント2：ハフイート - ダヒラ県 純プロジェクト価値 - 17億5,300万ドル 契約年 - 2026年
④	AIIP/ DEME Grp/ Duqm Port/ Port of Antwerp Bruges - Duqm港拡張：インフラ工事 純プロジェクト価値 - 5億ドル 契約年 - 2025年
⑤	オマーン民間航空庁 - ジャバル・アクダル、マシーラ、ソハールにおける空港開発 純プロジェクト価値 - 5億ドル 契約年 - 2025年
⑥	オマーン通信情報技術省 - バティナ高速道路残工事：パッケージ3 純プロジェクト価値 - 5億ドル 契約年 - 2025年
⑦	オマーン経済特区・フリーゾーン公社 (OPAZ) - アル・ダヒラ特別経済区：第1期：インフラパッケージ 純プロジェクト価値 - 5億ドル 契約年 - 2025年
⑧	オマーン民間航空公社 - ラス・アル・ハッド空港周辺開発 純プロジェクト価値 - 5億ドル 契約年 - 2025年
⑨	MTCIT、オマーン - シナス港拡張 純プロジェクト価値 - 5億ドル 契約年 - 2025年

(出所) MEED、GlobalData (注) 地図上の都市やルート、プロジェクトはおおよその位置を指す。

8 | オマーン：物流センター／ゾーン／パーク



- オマーンの物流ゾーンはインド洋沿岸に戦略的に配置され、ホルムズ海峡を迂回する能力を提供している。深水港を通じてアジア・欧州・アフリカの貿易回廊を接続する。ソハール工業団地、ルサイル工業団地、スール工業団地は、道路・鉄道・海上ネットワークによる複合輸送接続性を提供し、世界の石油輸送量の20%と国際商業フローの安全な代替ルートを提供している。
- ドゥクム経済特区（SEZAD）は広大な海岸線に広がり、統合コンテナターミナルが複合貿易業務を支える。一方、サララ・フリーゾーンはアフリカおよび南アジア市場向けインド洋中継活動を調整する。これらの区域は保税倉庫、通関施設、直接海上アクセスを備え、国際企業向けに効率的な貨物集約・流通・再輸出サービスを可能にする。
- アル・マズナ・フリーゾーンは、専用の通関手続きと物流インフラを通じてイエメンとの越境貿易を促進する。一方、サララ・フリーゾーンは東アフリカ市場へのアクセスに向けたコンテナ業務を管理する。これらの施設は30年間の免税措置、100%外資所有権、簡素化された輸出入手続きを提供し、イエメン・アフリカ貿易回廊の接続性と専門的な物流サービスを必要とする企業を支援する。

(注) 地図上の物流センター/ゾーン/パークはおおよその位置を指す。

(出所) 米国通商代表部、欧州委員会通商・経済安全保障総局、UNCTAD、GlobalData

9 | 重要インフラ計画

インフラ	主要商品	年間貨物取扱能力 (100万トン)	TEU (100万個)	拡張計画
マスカット国際空港	電子機器、医薬品、生鮮品	0.7	-	未発表
サララ国際空港	生鮮品、農産物、工業製品	0.2	-	未発表
サララ港	ばら積み貨物、石油化学製品、 車両、家畜	20.0	6.5	2030年までに800万TEU に達する計画
ソハール港	ばら積み貨物、石油化学製品、 金属、農産物、コンテナ貨物	60.0	1.5	未発表
ドゥクム港	ばら積み貨物、石油・ガス、 工業製品	20.0	3.5	2030年までに600万TEU に達する計画
ソハール・フリーゾーン	石油化学製品、金属、食品、 コンテナ、生鮮品・工業製品の 倉庫保管	-	1.5	2027年までに200万TEU対 応に向けたドライバルク・ 食品ターミナルの拡張
ドゥクム経済特区 (SEZAD)	石油・ガス、石油化学製品、 グリーン水素、工業用資材	20.0	3.5	2030年までに600万TEU 、貨物量5,000万トンに 達する計画

(注) 1TEUは20フィートコンテナ換算。

(出所) UNCTAD、GlobalData

10 | 政府のビジョン、戦略、規制

ビジョン2040と国家開発計画	物流とデジタル化
<ul style="list-style-type: none"> オマーンビジョン2040：オマーンをグローバル物流ハブとして位置付け、物流セクターのGDPへの寄与率を2020年の6%から2030年には12%に引き上げ、官民連携（PPP）や経済特区を通じて2040年までに物流・インフラ分野で260億ドルの対内直接投資（FDI）を誘致することを目指す。 国家開発計画と物流戦略：ビジョン2040の一環である第10次5カ年計画（2021-2025年）では、インフラに180億ドルを配分し、うち50億ドルを運輸・物流プロジェクトに充てる。第11次計画（2026-2030年）ではスマートインフラとデジタル化に重点を置く。 国家物流戦略2040：年間2億トンの貨物処理と港湾容量1,000万TEUへの拡大に向け、港湾拡張・物流ゾーン・鉄道網に120億ドルの投資を計画。 	<ul style="list-style-type: none"> 国家デジタル経済戦略（2021-2040年）：2040年までにデジタル経済のGDP寄与率を10%とする目標を掲げ、ICTインフラに20億ドルを投入する。単一窓口通関のためのバヤン・プラットフォーム、港湾運営向けモノのインターネット（IoT）、サプライチェーン透明化のためのブロックチェーンなどの施策を含む。 物流技術：LPIスコア向上のため、リアルタイム追跡や自動倉庫システムを含むスマート物流システムへの投資。
グローバル・地域統合	国内規制
<ul style="list-style-type: none"> GCC接続性：オマーン鉄道はGCC鉄道網と統合され、サウジアラビア、UAE、カタールとの貿易を強化する。 地域貿易：港湾はイラク、イエメン、東アフリカへの玄関口として機能し、サラール港の貨物量の40%が積み替え貨物である。 アフリカ大陸自由貿易圏（AfCFTA）の可能性：オマーンは自由貿易協定を背景に、港湾を活用したアフリカ貿易の拡大を目指す。 	<ul style="list-style-type: none"> デジタルプラットフォーム「バヤンシステム」は申告の95%を処理し、主要港での通関時間を1～3日に短縮する。 書類の不備は遅延（3～7日）や罰金（520～2,600ドル）につながる。 HSコードに基づく関税率は0%～25%で、生活必需品は免除される。2021年以降、大半の商品に5%の付加価値税が課される。

(出所) ITA、LCA、世界銀行、GlobalData

Ⅲ. 国別分析 -イラン-

1 | インフラ分析 (計画段階・建設中を含む)

- イランは、国際南北輸送回廊 (INSTC) の下で鉄道網を開発し、チャーバハールなどの戦略的港湾を中央アジアやユーラシアと結ぶことで、大陸横断輸送回廊の拡大に注力している。

物流インフラ



⚓ 港
 ✈️ 空港
 — 鉄道ルート
 - - - 陸上ルート

(注) 計画段階・建設中のプロジェクトを含む。点線で示したルートは計画・工事中、および既存のルートの改修を含む。地図上の都市やルートはおおよその位置を指す。

(出所) GlobalData

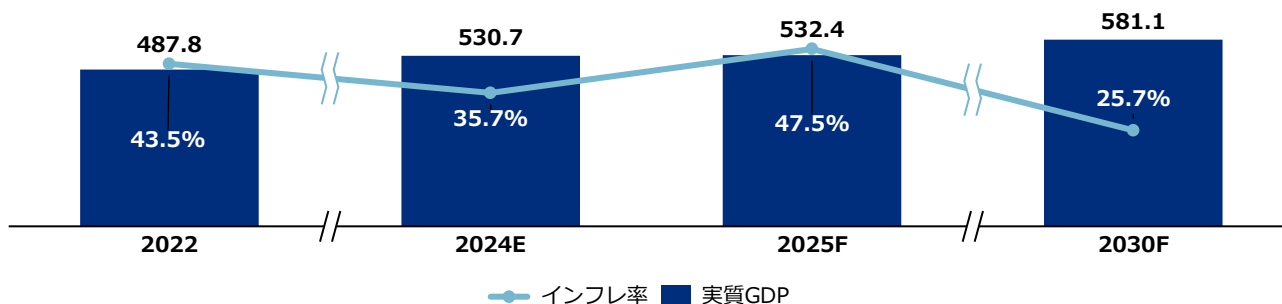
カテゴリー	現在の容量	計画輸送能力 (2030年)
港湾	1億5,000万トン (2024年) 約500万TEU (2024年)	約1億7,000万トン 約1,000万TEU
航空貨物	約 50 万トン (2024年)	約75万トン
鉄道	1万2,998 km (2024年)	約2万5,000キロメートル
道路	22万3,485 km (2024年)	約24万キロメートル 既存ネットワークの改良と拡張に重点が置かれている。これには一部の道路を高速道路に転換することも含まれる。

主要プロジェクト	契約年
イラン・イスラム共和国鉄道 (IRIR) - チャーバハール・ザヘダン・マシュハド鉄道ルート	2011
Construction and Development Transportation Infrastructure Company (CDTIC) - テヘラン・コム・イスファハン高速鉄道ネットワーク	2015
イラン道路・都市開発省、イラン - アフワーズ~イスファハン電気鉄道	2020
イラン道路・都市開発省 - イマーム・ホメイニー国際空港拡張：新ターミナル2	2023
交通建設・開発事業 - ゴルガーン - ゴンバド鉄道	2025

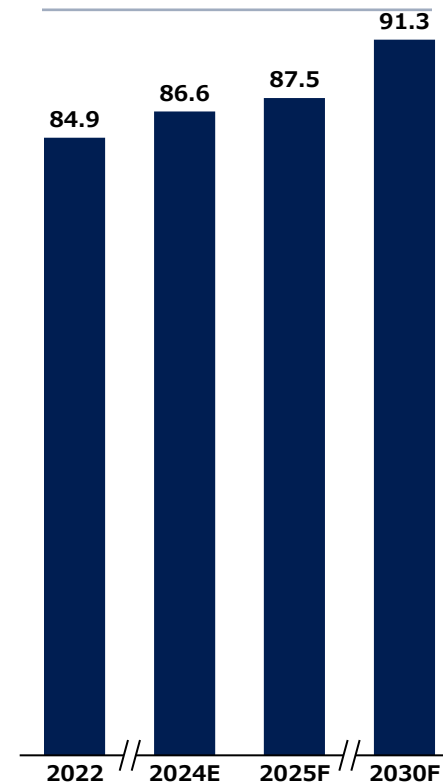
2 | マクロ経済概観 (1)

- イランのGDPは拡大する工業部門とサービス部門に牽引され、着実に成長する見込み。人口も堅調な増加が見込まれる。

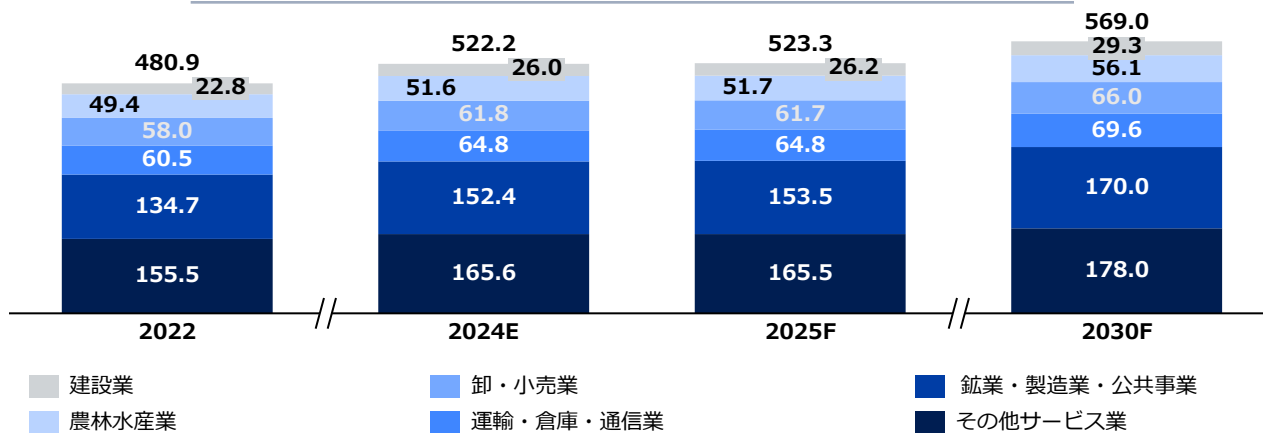
実質GDP、2022-2030年 (10億ドル)



人口、2022-2030年 (100万人)



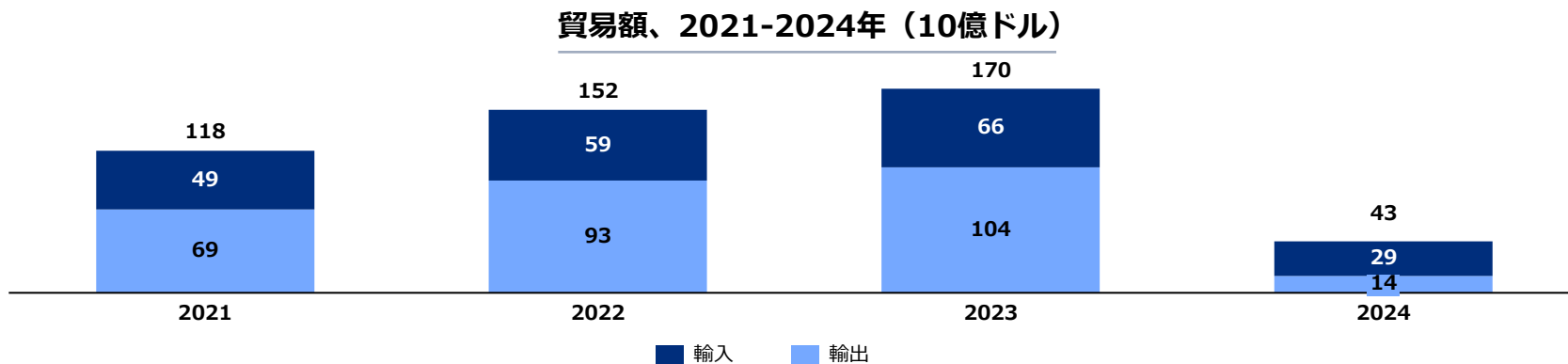
産業部門別実質粗付加価値額、2022-2030年 (10億ドル)



(注) E-見積もり、F-予測
(出所) GlobalData

2 | マクロ経済概観 (2)

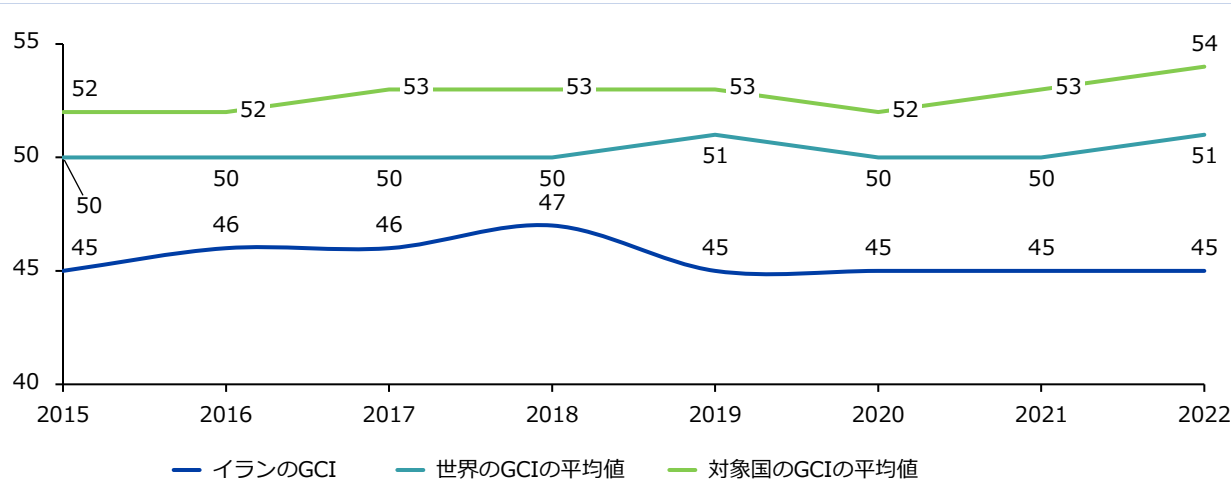
- イランの貿易は鉱物燃料の輸出依存型であり、2024年は輸出減少により貿易赤字に転じた。



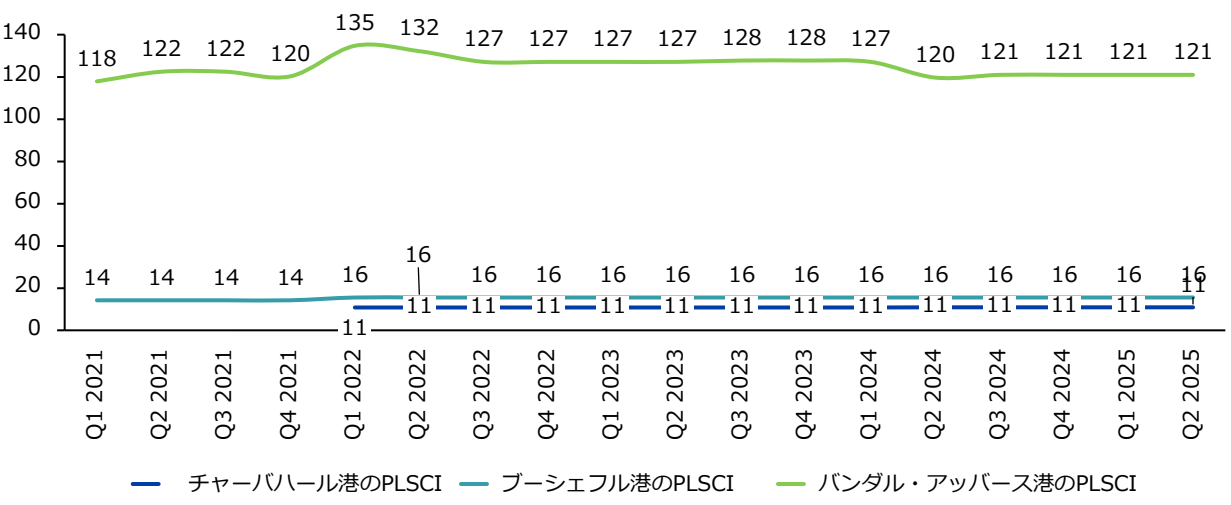
イランの国際輸出入動向 (2024年)

輸出品目	割合	輸入品目	割合
プラスチックおよびその製品	17.1%	原子炉、ボイラー、機械 および機械装置、部品	22.95%
食用果実およびナッツ類	10.77%	鉄道以外の車両	6.83%
鉱物燃料	9.2%	穀物	6.56%
鉱石、スラグおよび灰	9.17%	電気機械および装置	6.19%
その他	53.76%	その他	57.47%
合計	136億ドル	合計	293億ドル

3 | イラン貿易データ



- イランの国際連結性指数（GCI）が低いことは、インフラの未発達や制裁といった構造的障壁が、地域内の他国と比較して、国際的な貿易・資本・情報・人の流れへの統合を依然として制限していることを示している。
- チャーバハール～ザヘダン鉄道プロジェクトや国際南北輸送回廊（INSTC）などの回廊への統合は、貿易・物流連携を深化させる可能性がある。こうした強化策により、イランは世界の接続性トレンドに歩調を合わせ、地域格差を縮める立場を確立できる。
- インド洋に直接アクセスするイラン唯一の深水港であるチャーバハール港は、インドの投資による大規模拡張を進めており、2026年までに鉄道網と統合され、INSTCの主要拠点となる。この回廊はインド、ロシア、欧州を結ぶ輸送ルートを提供し、従来の紅海・地中海ルートに比べ最大25日早く、30%安価である。地政学的な複雑さや制裁にもかかわらず、チャーバハールは主要な物流拠点として台頭し、南アジア、中央アジア、欧州を跨ぐ貿易関係を強化する見込み。



4 | 主要貿易相手国

- イランの主要輸出入相手国の上位5カ国で、同国の貿易総額の76%以上を占めている。

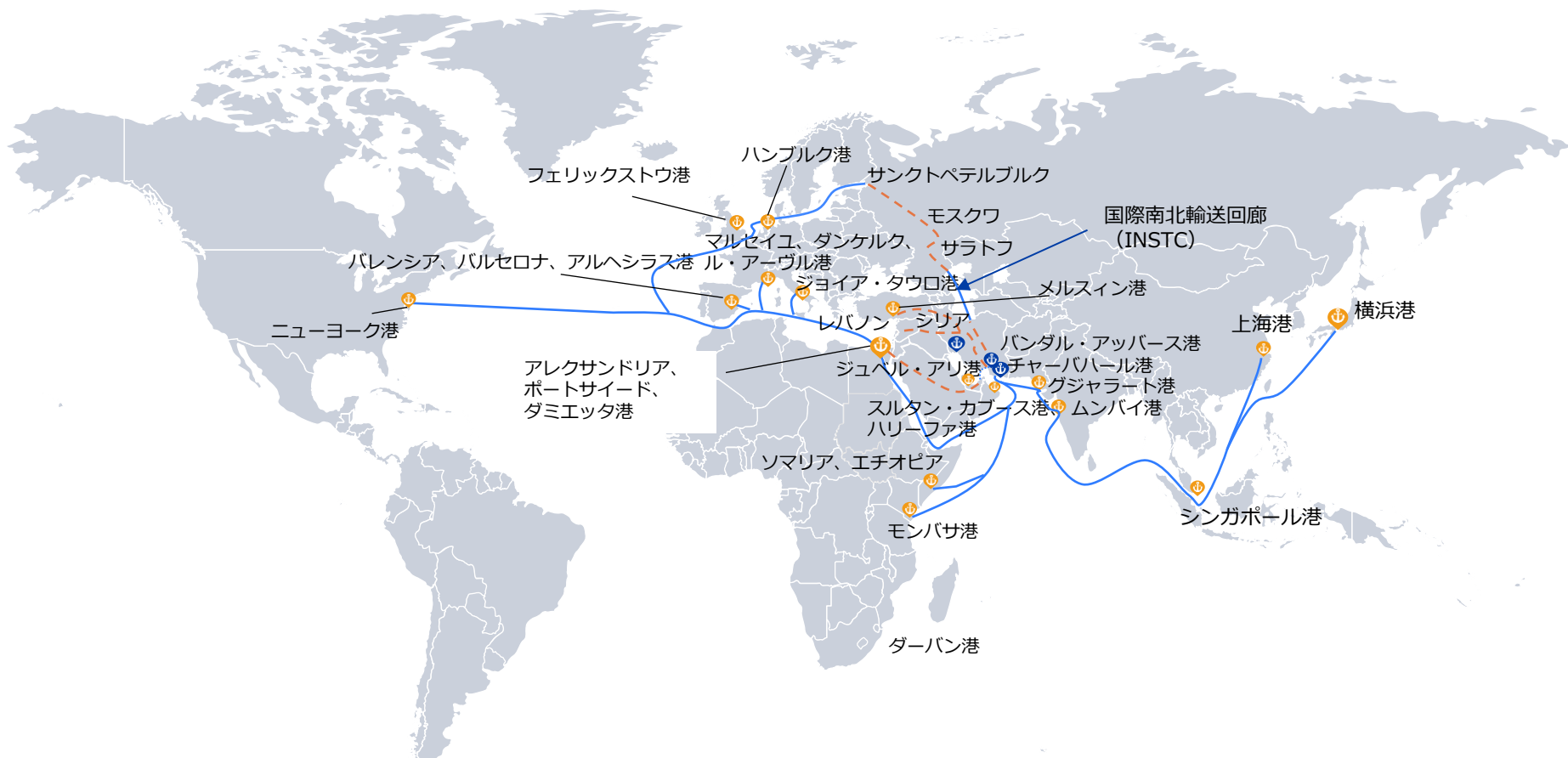
貿易統計：2023年

国	輸出額（10億ドル）	輸入額（10億ドル）
中国	28.3	18.3
イラク	12.0	0.5
トルコ	7.1	6.9
UAE	6.1	20.6
インド	2.4	2.2
パキスタン	2.0	0.6
アフガニスタン	1.8	0.04
オマーン	1.2	1.0
ロシア	0.9	1.9
ドイツ	0.2	2.3
オランダ	0.1	1.0
英国	0.02	1.3
スイス	0.02	1.0

(注) 輸出：イランの対象国への輸出、輸入：イランの対象国からの輸入。輸出額の上位13カ国を掲載している。

(出所) ITC Trade Map

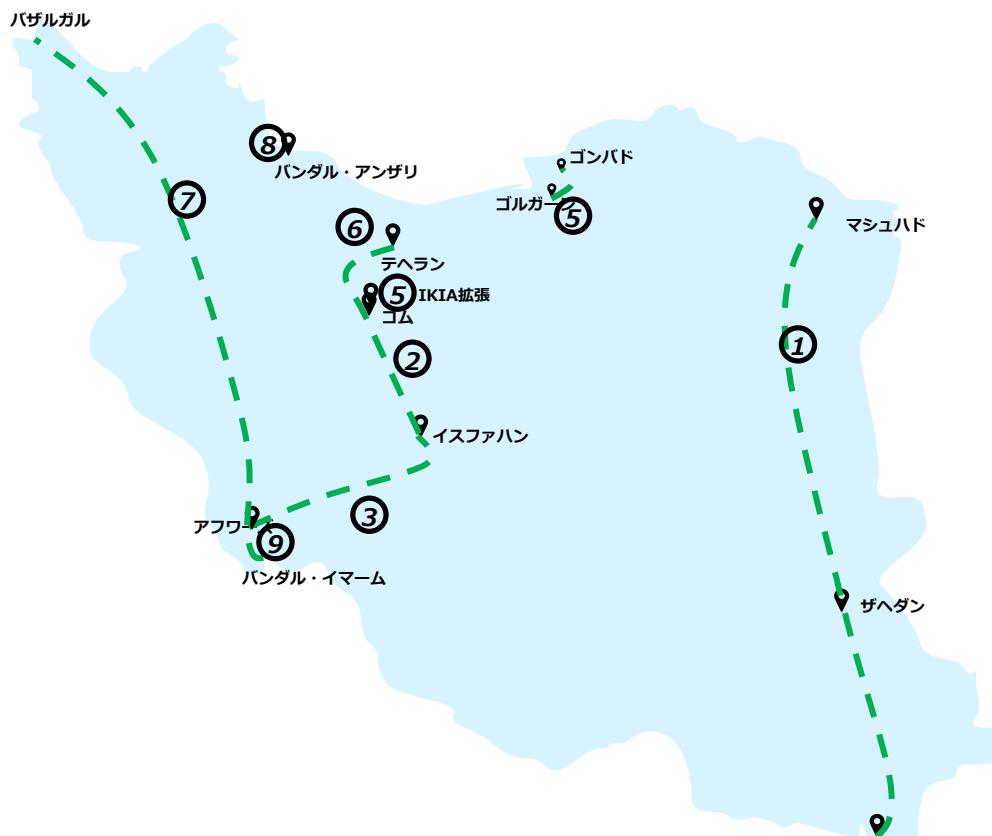
5 | 主要国際貿易ルート (計画段階を含む)



- イランが2030年までに計画する道路拡張 (22万3,485km→24万km) と港湾能力の増強 (1億5,000万トン→1億7,000万トン) は、同国が地域貨物輸送を支配する意図を示している。チャーバハールのような戦略的ハブは、より迅速な陸上ルートによる東西貿易を促進し、インド・チャーバハール・欧州回廊とINSTCにおけるイランの役割を強化する。
- エジプトの紅海・地中海港湾 (ベレニケ、サファガ、ポートサイド) はイランの内陸ネットワークを補完し、東アフリカ・湾岸地域・欧州を結ぶ高容量の複合輸送ルートを形成する。

📍 目的地港
 —●— 陸上ルート
 📍 出発港
 — 海上ルート
 (注) 地図上の港湾やルートはおおよその位置を指す。

6 | 今後計画中の主要プロジェクト



S.NO.	プロジェクト概要
①	IRIR - チャーバハール・ザヘダン・マシュハド鉄道ルート 純プロジェクト価値 - 20億ドル 契約年 - 2011年
②	CDTIC - テヘラン・コム・イスファハン高速鉄道ネットワーク 純プロジェクト価値 - 35億ドル 契約年 - 2015年
③	イラン道路・都市開発省 - アフワーズ～イスファハン間電気鉄道 純プロジェクト価値 - 35億6,500万ドル 契約年 - 2020年
④	イラン道路・都市開発省 - イマーム・ホメイニー国際空港拡張：新ターミナル2 純プロジェクト価値 - 27億3,200万ドル 契約年 - 2023年
⑤	交通建設・開発事業 - ゴルガーン - ゴンバド鉄道 純プロジェクト価値 - 5億ドル 契約年 - 2025年
⑥	イラン道路・都市開発省 - セバ広場～アザデガン高速道路トンネル 純プロジェクト価値 - 3億8,400万ドル 契約年 - 2025年
⑦	イラン道路・都市開発省 - 南北回廊プロジェクト：第1フェーズ プロジェクト額 - 6億6,500万ドル 契約年 - 2026年
⑧	アンザリ・フリーゾーン庁 - アンザリ港工業地帯：コンテナターミナル 純プロジェクト価値 - 5億ドル 契約年 - 2026年
⑨	IRIR/CDTIC - アフワーズ・バンドル・イマーム・ ホッラムシャフル鉄道連絡線：第2期 純プロジェクト価値 - 1億9,000万ドル 契約年 - 2026年

- 発表済みの今後のプロジェクトの総額は、約57億ドルと推定される。
- イラン道路・都市開発省：イラン・南北回廊プロジェクト（第1段階、6億6,500万ドル）：ペルシヤ湾からロシアへの陸上貨物輸送を強化し、INSTCを強化するとともに、海上ルートに代わるより迅速で費用対効果の高い選択肢を提供することで、イランをインドと欧州を結ぶ重要なリンクとして位置付ける。アンザリ・フリーゾーン・港湾工業地帯ターミナル（5億ドル）：カスピ海の輸送能力を拡大し、中央アジアやロシアとの北部接続を強化すると同時に、チャーバハールの南部輸送を補完し、欧州とアジアの複合輸送におけるイランの2つの海岸を擁する海上ゲートウェイとしての地位を確立する。

● - 鉄道ルート

(注) 地図上の都市やルート、プロジェクトはおおよその位置を指す。(出所) MEED、GlobalData

7 | イラン：物流センター／ゾーン／パーク



- イランの物流ゾーンには、テヘラン近郊のパヤム特別経済区、パルス・エネルギー経済特別区、キーシュ・フリーゾーン、ケシム・フリーゾーン、チャーバハール自由貿易工業区は、戦略的ネットワークを形成している。このネットワークは、国際南北輸送回廊（INSTC）を通じて接続性を提供し、ペルシャ湾経由でインド洋とカスピ海、そして欧州市場を複数の輸送形態（船舶・鉄道・道路）で結んでいる。これにより、アジアと欧州を結ぶ貿易ルートで年間数10億ドル相当の貨物の輸送が可能となっている。
- パルス特別経済エネルギー区は、サウス・パルスガス田への近接性を活用し、大規模な石油化学・エネルギー物流を展開している。これによりグローバルなパートナーシップを誘致し、下流輸出クラスターの育成を促進している。
- パヤム特別経済区は航空物流とテヘラン中心の道路・鉄道資産を活用し、地域およびユーラシアのサプライチェーンにおける迅速な流通を促進する。
- チャーバハールにおけるインド・イラン協定（2024年）は、中央アジア、ユーラシア、東アフリカへの統合を推進する独自のグローバルな影響力を提供する。一方、イランの多層的な関税、税制優遇措置、そして妨げのない越境貿易モデルは、GCCやより広範な地域の同業者とは一線を画している。

（注）地図上の物流センター／ゾーン／パークはおおよその位置を指す。

（出所）米国通商代表部、欧州委員会通商・経済安全保障総局、UNCTAD、GlobalData

8 | 重要インフラ計画

インフラ	主要商品	年間貨物取扱能力 (100万トン)	TEU (100万個)	拡張計画
イマーム・ホメイニー国際空港	電子機器、医薬品、生鮮品	0.2	-	2030年までに貨物取扱量を50万トンに拡大する計画
メヘラバード国際空港	消費財、工業資材、生鮮品	0.15	-	未発表
バンドル・アッパース港 (シャヒーード・ラジャーイー)	石油、石油化学製品、消費財、穀物、茶、肥料などの輸入品	100.0	3.3	2030年までに貨物取扱量を700万TEUに拡大する計画がある
チャーバハール港 (バンドル・エ・ベヘシュティ)	コンテナ貨物、穀物、肥料、積み替え貨物	8.50	0.1	2030年までに1,800万トンと100万TEUに達する計画。インドが資金提供
バンドル・イマーム・ホメイニー	石油化学製品、石油、農産物、消費財、工業用資材	30.0	0.5	2030年までに4,000万トンに達する計画
アミラバード港	コンテナ貨物、石油、ローロー船で運搬される貨物、ドライバルク貨物	7.50	0.1	商業・石油化学バースの開発計画があり、2029年までに1,000万トンを目標とする
ケシム・フリーゾーン	石油、石油化学製品、消費財、電子機器	10.0	1.0	2030年までに倉庫容量を倍増させる計画。容量拡大の詳細は不明
チャーバハール・フリーゾーン	農産物、工業製品	8.5	0.1	2030年までに100万TEUに達する計画
アミラバード特別経済区	石油、ドライバルク、工業資材	7.5	-	2029年までに1,000万トンに達する計画

(注) 1TEUは20フィートコンテナ換算。(出所) GlobalData

9 | 政府のビジョン、戦略、規制

ビジョン2025と国家開発計画	物流とデジタル化
<ul style="list-style-type: none"> • イランの20年ビジョン（ビジョン2025）：2005年に開始され2025年までを指導するイランの20年ビジョンは、市場改革、多様化、技術進歩を通じて強靱な経済を構築することを目指す。インフラの改善、非石油輸出の促進、PPPとFDIの奨励、貿易と物流を強化するための特別フリーゾーンの開発に焦点を当てている。 • 第7次5カ年開発計画（2023-2028年）：本計画ではインフラ整備に500億ドルを配分し、そのうち40%を輸送・物流分野に充て、接続性の強化を図る。1万kmの道路、3,000kmの鉄道、主要港湾の近代化を優先し、年間2億トンの貨物取扱能力を確保する。 	<ul style="list-style-type: none"> • 税関のデジタル化：通関手続きを効率化するため、電子通関プラットフォームを導入する。 • 物流技術：効率性向上のため、車両管理、リアルタイム追跡、サプライチェーンのデジタル化に投資する。 • 課題：制裁により国際決済システムへのアクセスが制限され、二国間通貨交換や物々交換システムへの依存を余儀なくされている。これにより物流業務が複雑化している。

グローバル・地域統合	国内規制
<ul style="list-style-type: none"> • 国際南北輸送回廊（INSTC）：イランは7,200キロにおよぶ回廊の重要拠点であり、インド、イラン、ロシア、欧州を結ぶ。チャーバハール港は中核ハブとして機能する。INSTCはイランの主要な輸送ハブとしての役割を強化する。 • 一帯一路構想（BRI）：イランは2021年に正式に中国の「一帯一路」構想に参加した。これにより25年間で4,000億ドルの潜在的投資が見込まれ、2023年から2028年にかけては100億ドルが鉄道・港湾プロジェクトの強化に割り当てられる。これによりアジア、欧州、中東を結ぶ貿易ハブとしてのイランの役割が強化される。 • 課題：米国の制裁により、イランは国際金融・物流システムへの統合が制限され、中国とロシアへの依存を余儀なくされている。また、GCC主導のイニシアチブからイランが排除されているため、中東における貿易機会が制限される可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> • 輸入には複雑な書類が必要。商業送り状、梱包明細書、原産地証明書、衛生・植物検疫証明書（食品・農産物用）、イラン国家標準機構（INSO）発行の適合証明書（COC）などである。不備があると貨物の拒否や遅延（45～75日）を招く。 • 関税率はHSコードに基づき5%から75%の範囲で、大半の商品には9%の付加価値税（VAT）が課される。タバコや高級品など特定品目には追加税が適用される。 • 官僚的な手続きと義務的な検査が遅延の原因となり、通関手続きが完了していない貨物には平均100～200ドル/日の滞船料が発生する。

Ⅲ. 国別分析 -イラク-

1 | インフラ分析 (計画段階・建設中を含む)

- イラクは、南部に建設中のグランド・ファウ港からトルコを鉄道と自動車で結ぶ170億ドルの開発道路を整備中。これによりユーラシア貿易を加速させることを目指す。

物流インフラ



📍 港
 ✈️ 空港
 — 鉄道ルート
 - - - 陸上ルート

(出所) GlobalData

(注) 計画段階・建設中のプロジェクトを含む。点線で示したルートは計画・工事中、および既存のルートの改修を含む。地図上の都市やルートはおおよその位置を指す。

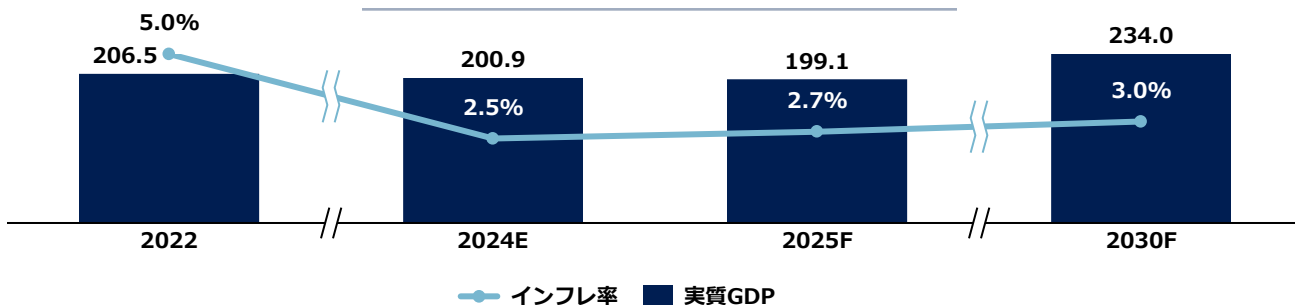
カテゴリー	現在の輸送容量	計画輸送能力 (2030年)
港湾	約6,000万トン (2024年) 約200万TEU (2024年)	約300万TEU
航空貨物	約50万トン (2024年)	約100万トン
鉄道	2,000キロメートル以上 (2024年)	拡張計画なし
道路	約6万8,000キロメートル (2024年)	7万キロメートル以上

主要プロジェクト	契約年
イラク運輸省 - 開発道路： 1,200kmの高速道路	2025
イラク運輸省 - 開発道路 (鉄道)： バスラ～バグダッド鉄道ルート	2026
イラク運輸省 - 開発道路 (鉄道)： バグダッド - モスル鉄道ルート	2026
イラク運輸省 - 高速鉄道ネットワーク： 東部ルート：バグダッド環状線	2027
イラク運輸省 - 開発道路 (鉄道)： モスル - ドホーク - ザホ線	2026

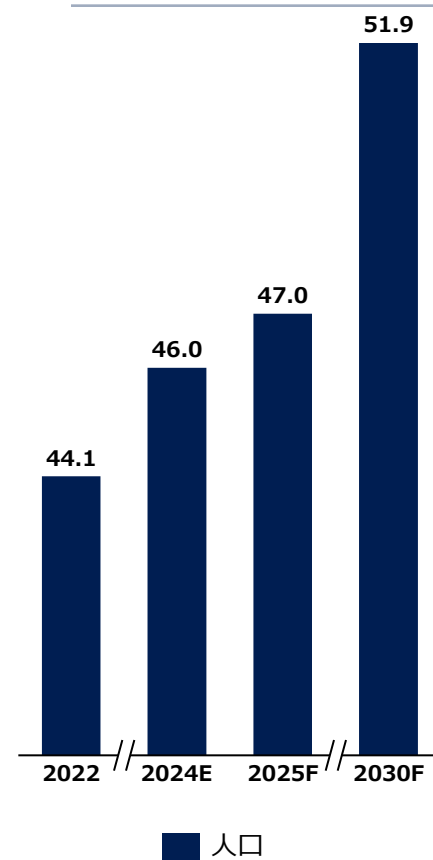
2 | マクロ経済概況 (1)

- イラクのGDPは、産業とサービス業の成長、そして人口増加に支えられ、2030年まで着実に上昇すると予測されている。

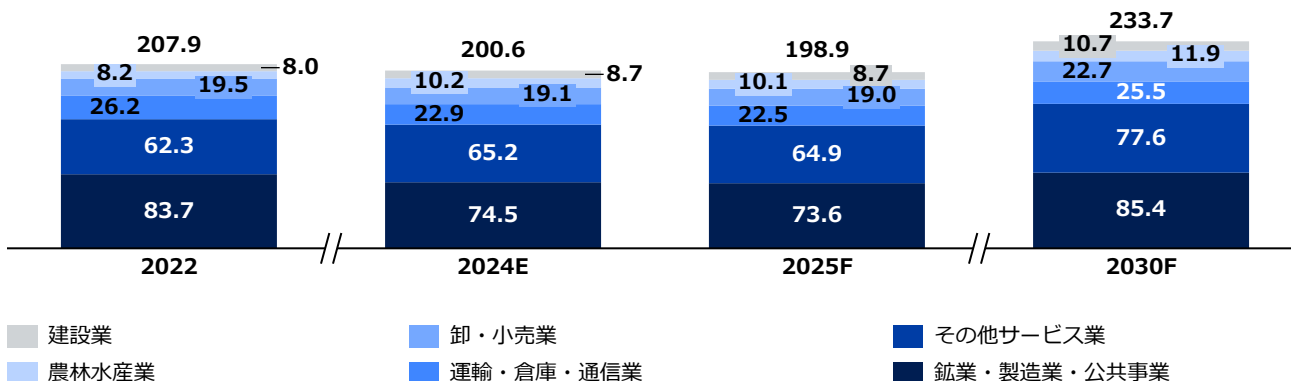
実質GDP、2022-2030年 (10億ドル)



人口、2022-2030年 (100万人)



産業部門別実質粗付加価値額、2022-2030年 (10億ドル)

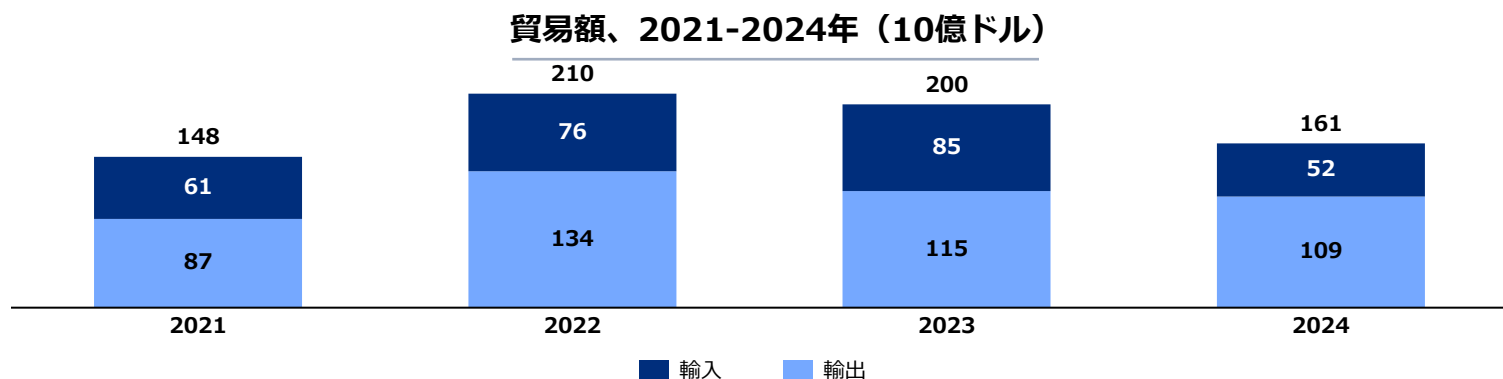


(注) E-見積もり、F-予測

(出所) GlobalData

2 | マクロ経済概況 (2)

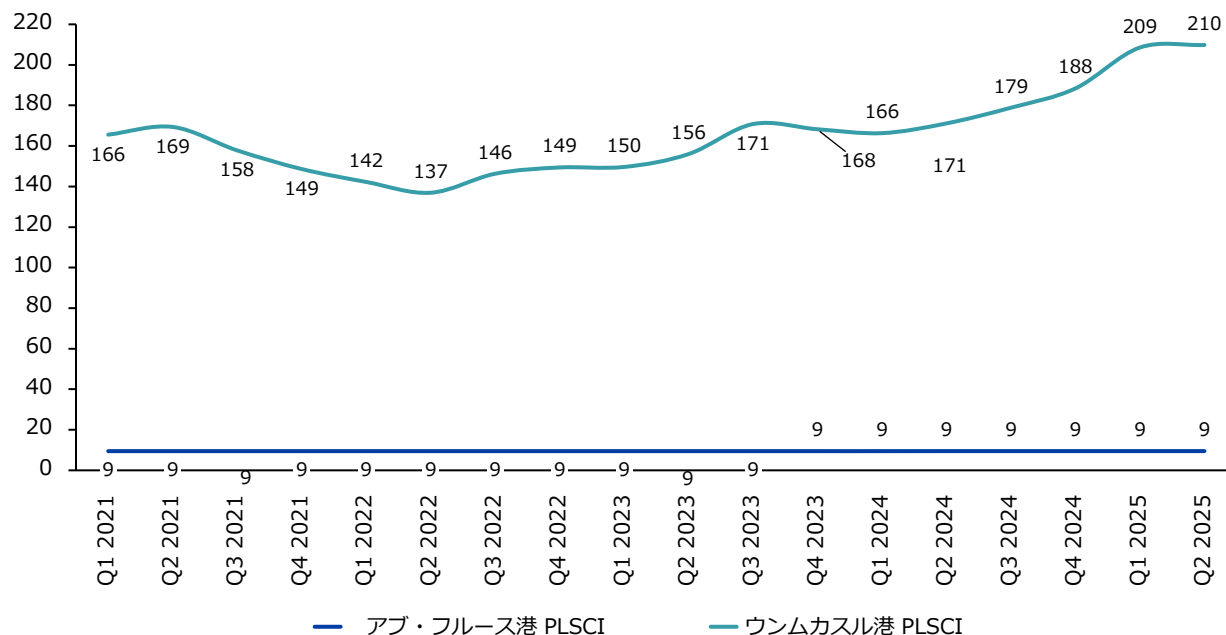
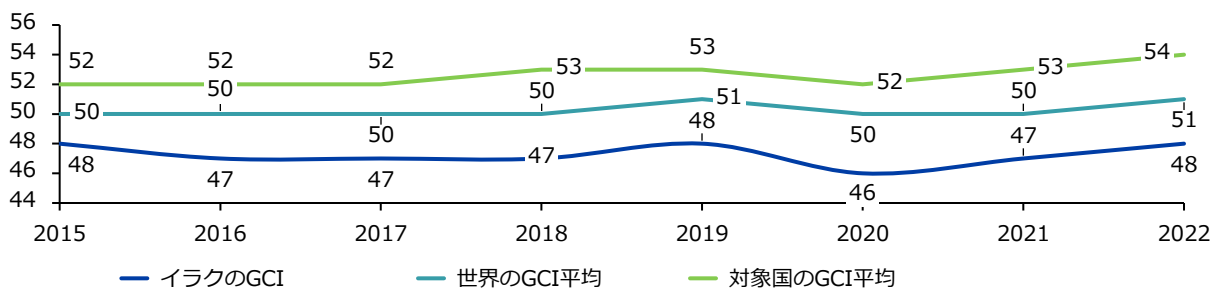
- イラクの貿易は依然として鉱物燃料の輸出に大きく依存している（総輸出の99%）。
- 一方、輸入品目は機械、車両、穀物など多岐にわたり、エネルギー収入への構造的な依存を反映している。



イラクの国際輸出入動向（2024年）

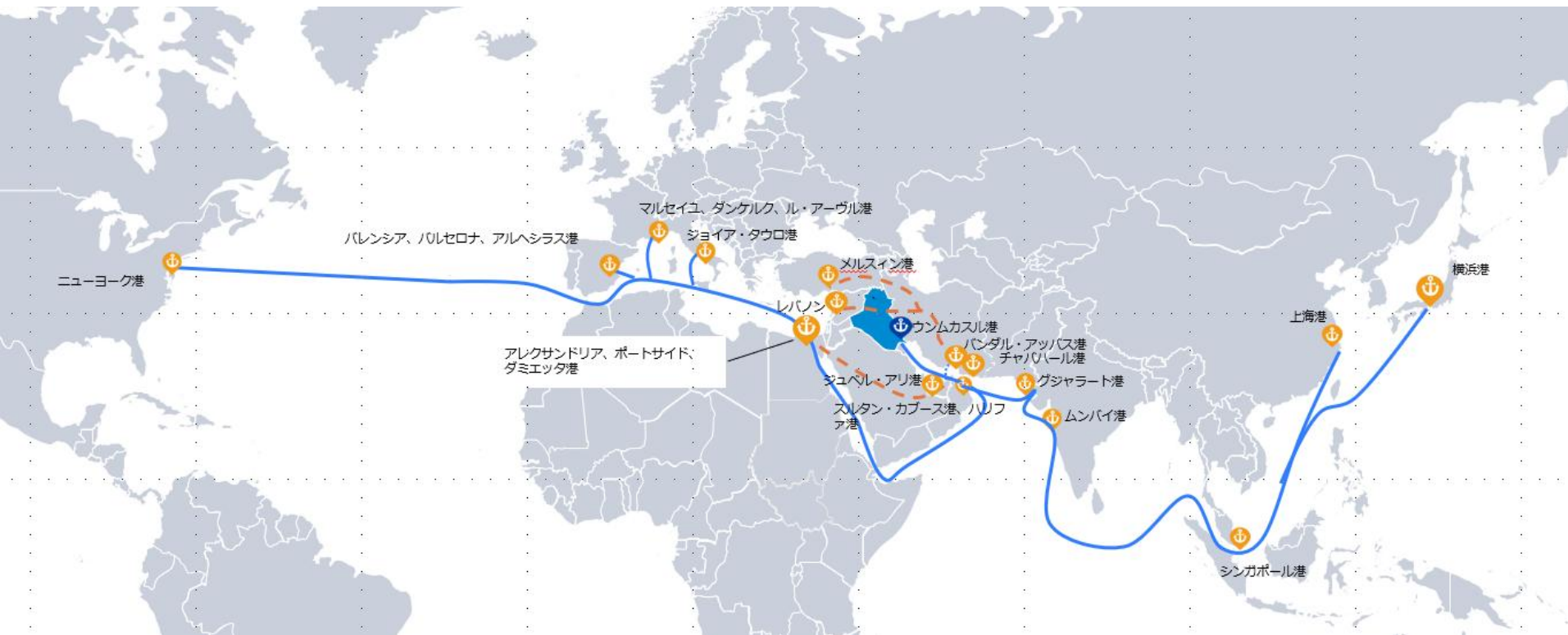
輸出品目	割合	輸入品目	割合
鉱物燃料	99.40%	原子炉、ボイラー、 機械および機械装置、部品	12.33%
食用果実・ナッツ類	0.09%	鉄道以外の車両	9.70%
船舶、ボートおよび 浮体構造物	0.08%	電気機械および装置	8.04%
動物性、植物性または 微生物由来の油脂	0.06%	穀物	4.22%
その他	0.36%	その他	65.71%
合計	1,090億ドル	合計	520億ドル

3 | イラク貿易データ



- 2022年時点で、イラクの国際連結性指数（GCI）は48であった。これは世界平均（51）やサウジアラビア、トルコ（52～54）といった地域内の他国に後れを取っている。この差は、主に国内の不安定さによる数十年にわたるインフラへの投資不足に起因する。
- ウムカスル港の港湾定期船接続性指数（PLSCI）は、2021年の165から2025年には209に上昇した。これはGCI枠組みにおける重要な貿易基盤である海運接続性の拡大を反映している。
- 2025年から2027年にかけて、重要な改革が成功すればイラクのGCIは緩やかに上昇すると予測される。インフラ拡張、通関プロセスの改善、安定した貿易回廊は、貿易・情報・人の流れを促進する可能性がある。しかし、政治的安定と制度的効率性における進展がなければ、物理的インフラが成長してもイラクの接続性は潜在能力を下回ったままとなる。

4 | 主要国際貿易ルート（計画段階を含む）



- イラクの海上貿易は、主にウムカスル港と建設中のグランド・ファウ港を中心とした港湾を拠点としており、これらはペルシヤ湾地域およびそれ以外の地域との貿易における重要な玄関口として機能している。
- イラクの海上貿易は、170億ドルという野心的な開発道路プロジェクトを軸に変革期を迎えている。この計画には、世界最大級の深水港となるグランド・ファウ港が含まれており、同港は14.5kmの防波堤を備え、年間750万個のコンテナを処理する能力を持つ予定である。

⚓ 仕向港
 — ● — 陸上ルート
 ⚓ 出発港
 — 海上ルート

(注) 地図上の港湾やルートはおおよその位置を指す。

(出所) 米国通商代表部、欧州委員会通商・経済安全保障総局、UNCTAD、GlobalData

5 | 今後計画中の主要プロジェクト



S.NO.	プロジェクト概要
①	イラク運輸省 - 開発道路（鉄道）： アル・ファウ - バスラ鉄道ルート 純プロジェクト価値 - 6億7,700万ドル 契約年：2021年
②	イラク運輸省 - 開発道路：1,200km高速道路 純プロジェクト価値 - 65億ドル 契約年 - 2025年
③	GCAAN（注1） - バグダッド国際空港の改修・拡張 純プロジェクト価値 - 15億ドル 契約年 - 2025年
④	バスラ県議会 - ズバイール市統合インフラ整備：第1期 純プロジェクト価値 - 5億6,000万ドル 契約年 - 2025年
⑤	イラク運輸省 - 開発道路（鉄道）： バスラ - バグダッド鉄道ルート 純プロジェクト価値 - 46億ドル 契約年 - 2026年
⑥	イラク運輸省 - 開発道路（鉄道）： バグダッド - モスル鉄道ルート 純プロジェクト価値 - 39億ドル 契約年 - 2026年
⑦	イラク運輸省 - 開発道路（鉄道）： モスル - ドホーク - ザホ線 純プロジェクト価値 - 11億ドル 契約年 - 2026年
⑧	イラク運輸省 - 開発道路（鉄道）： アル・ファウ - バスラ鉄道ルート 純プロジェクト価値 - 9億ドル 契約年 - 2026年
⑨	イラク運輸省 - 高速鉄道ネットワーク： 東部ルート：バグダッド環状線 純プロジェクト価値 - 20億ドル 契約年 - 2026年

- ・発表された今後のプロジェクトの総額は、約221億ドルと推定される。
- ・これらのプロジェクトは総合的に、イラクを湾岸地域と欧州を結ぶ戦略的貿易回廊として再配置すると期待されている。港湾、鉄道、道路、航空貨物を統合することで、イラクは海上輸送への依存を減らし、輸送時間を短縮し、地域間の接続性を強化できる。

🛩️ 空港 ● 鉄道ルート

（出所）MEED、GlobalData（注1）航空航行サービス総合会社（General Company for Air Navigation Services）
（注2）地図上の都市やルート、プロジェクトはおおよその位置を指す。

6 | イラク : 物流センター/ゾーン/パーク



- イラクの物流ゾーン（バスラ物流都市やホル・アルズバイール・フリーゾーンを含む）は、ペルシャ湾への直接アクセスを可能にし、バスラの油田、主要港湾、クウェートやイランとの国境を越える陸上ルートに近接していることを活用して、シームレスな地域統合を実現し、イラクのグローバル市場、GCC、レバント地域との貿易における中核的な海運・産業ハブを形成している。
- 最近の開発計画と新たなTIR（注）道路回廊により、バスラの深海港は欧州やGCCと接続され、イラクは南北・東西を結ぶ重要な物流拠点となった。これにより、シルクロード貿易ネットワークにおける戦略的地位が強化されている

（注）国際道路運送システム（TIR）は、1949年に国際道路輸送連盟（IRU）によって設立された国際道路運送に関する国連条約（TIR条約）に基づいて確立された、物品輸送のための国際通関制度。TIR証明書があれば、承認された車両はTIR実施国間の税関を簡易に通過できる。イラクではTIRが2025年4月から全面運用となった。

（注）地図上の物流センター/ゾーン/パークはおおよその位置を指す。

（出所）米国通商代表部、欧州委員会通商・経済安全保障総局、

7 | 重要インフラ計画

インフラ	主要商品	年間貨物取扱能力 (100万トン)	TEU (100万個)	拡張計画
バグダッド国際空港	電子機器、医薬品、 石油・ガス設備、 人道支援物資	0.4	-	2030年までに60万トンに達する見込み。
バスラ国際空港	石油・ガス機器、工業製品、 生鮮品	0.1	-	2029年までに20万トンに達する見込み。
ウムカスル港	ばら積み貨物、ローロー船で 運搬される車両、家畜	50.0	1.8	2028年までに200万TEUに達する見込み。
ホル・アルズバイール港	ガスコンデンセート、石油、 ローロー船で運搬される車両、 穀物	10.0	0.5	2029年までに100万TEUに達する見込み。
グランド・ファウ港 (建設中)	乾貨物、石油、 工業製品の取扱いを計画中	-	-	2030年までに貨物取扱量9900万トン、TEU750万個に達する見込み。
バスラ石油ターミナル	原油	85.0	-	2028年までに原油取扱量を1億トンに拡大する予定。
ウムカスル物流センター	石油・ガス設備、生鮮品、 一般貨物	-	0.5	2028年までに100万TEUに達する見込み。

(注) 1TEUは20フィートコンテナ換算。(出所) GlobalData

8 | 政府のビジョン、戦略、規制

イラク・ビジョン2030と国家開発計画

- イラク・ビジョン2030**：多様で強靱な経済の構築、石油依存度の低減を目指す。貿易と非石油収入の拡大、規制の簡素化による外国直接投資（FDI）誘致のための民間部門成長促進を目的とした輸送ネットワーク強化を計画する。
- 国家開発計画（NDP）**：イラクの2023～2027年のNDPは、復興、経済の多様化、雇用創出に焦点を当てる。過去のNDP（2010～2014年、2018～2022年）は、統合交通システムの開発と物流の近代化を通じ、石油・ガス輸出や電子商取引・製造業などの新興セクターを支援するため、輸送インフラへ多額の予算が割り当てられた。

物流とデジタル化

- 税関改革**：電子事前申告（TIR-EPD）とグリーンレーンにより、国境での遅延が削減され、イラクの物流パフォーマンス指数が向上している。
- 電子商取引の成長**：インターネット普及率の上昇（2022年時点で49.4%）が電子商取引を支え、ラストマイル配送サービスを促進している。
- 課題**：官僚的な障壁と地方のデジタルインフラ不足が完全導入を妨げている。

グローバル・地域統合

- 開発道路とINSTC**：イラクを国際南北輸送回廊（INSTC）に統合し、中国の「一帯一路」構想を補完するとともに、インドのインド・中東・欧州経済回廊（IMEC）と競合する。
- GCCパートナーシップ**：カタール、UAE、トルコとの覚書（MOU）により貿易・投資が強化され、GCCは開発道路を支持している。
- 地政学的動向**：イランとの対立や既存ハブ（UAE、トルコなど）との競争により外交的バランスが求められる。開発道路に対する米国の公式な立場はまだ示されていない。

国内規制

税関規制と手続き

- 税関データ自動化システム（ASYCUDAWorld）**は通関手続きをデジタル化し、不正や遅延を減らしている。
- HSコードに基づく関税率**は0%から30%の範囲で、食品や医薬品などの必需品は低率が適用される。
- 汚職、官僚的な遅延（7～20日）、一貫性のない執行**が通関を妨げる可能性がある。

Ⅲ. 国別分析 -モロッコ-

1 | インフラ分析 (計画段階・建設中を含む)

- モロッコはタンジェMEDやカサブランカなどの港湾の改良や、主要都市やハブを結ぶ高速鉄道の拡張、国内貨物輸送を強化するための道路網の整備を行っている。

物流インフラ



カテゴリー	現在の容量	計画輸送能力 (2030年)
港湾	約2億トン (2024年) 約1100万TEU (2024年)	約1億7000万トン 約1,000万TEU
航空貨物	約20万トン (2024年)	約 30 万トン
鉄道	2,110 km (2024年)	約3,800キロメートル (2040年)
道路	5万7,334 km (2024年)	約6万キロメートル

主要プロジェクト	契約年
モロッコ空港庁 (ONDA) - ムハンマド5世国際空港拡張：ターミナル 3主要工事	2025
モロッコ運輸・ロジスティクス省 - ゲルシフからナドールへの高速道路第 2 区間：サカ〜ドリウシュ間	2025
モロッコ港湾局 (ANP) - 新カサブランカ港造船所	2025
モロッコ空港庁 (ONDA) - タンジェ・イブン・バットウータ空港拡張	2025
モロッコ国鉄 (ONCF) - マラケシュ・アガディール高速鉄道ルート	2026

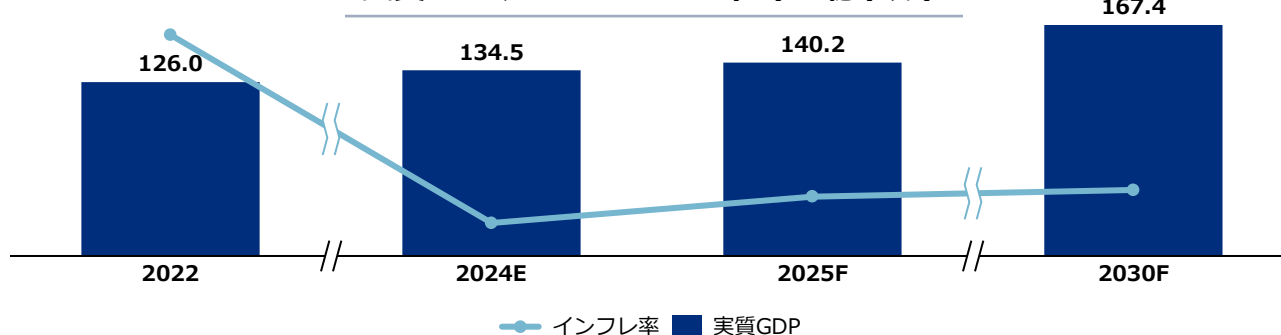
(出所) GlobalData

(注) 計画段階・建設中のプロジェクトを含む。点線で示したルートは計画・工事中、および既存のルートの改修を含む。地図上の都市やルートはおおよその位置を指す。

2 | マクロ経済概観 (1)

- モロッコの経済は、製造業、サービス業、貿易を牽引役として、2030年までに1,670億ドルまで成長する見込み。

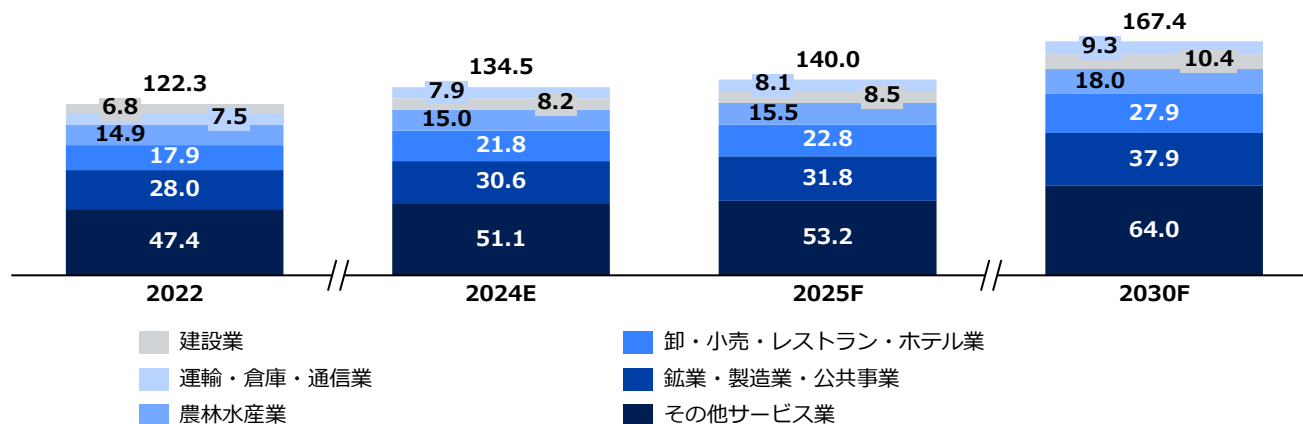
実質GDP、2022-2030年 (10億ドル)



人口、2022-2030年 (100万人)



産業部門別実質粗付加価値額、2022-2030年 (10億ドル)

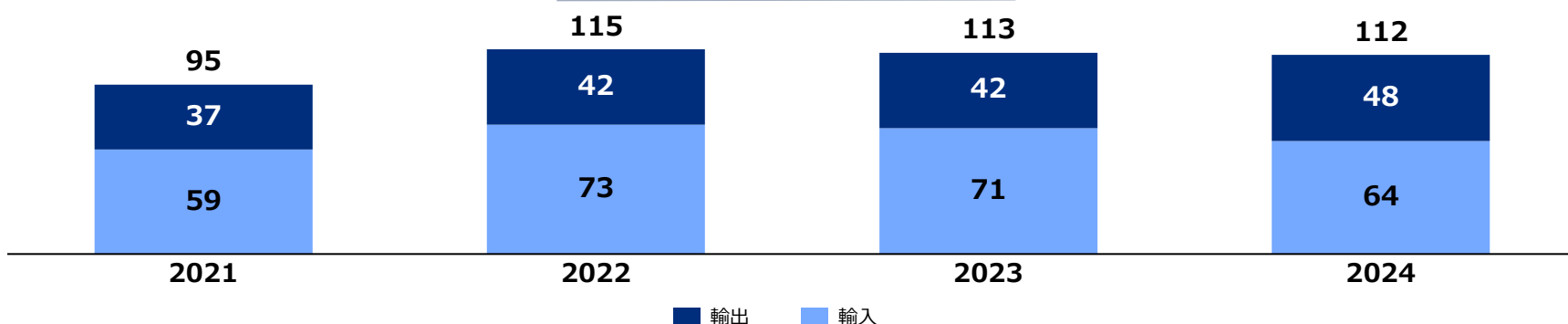


(注) E-見積もり、F-予測
(出所) GlobalData

2 | マクロ経済概観 (2)

- モロッコの貿易額は2024年に1,120億ドルに達した。輸出は機械類が主導し、輸入は品目の多様性を維持している。これは同国の工業需要と消費需要の拡大を反映している。

貿易額、2021-2024年 (10億ドル)

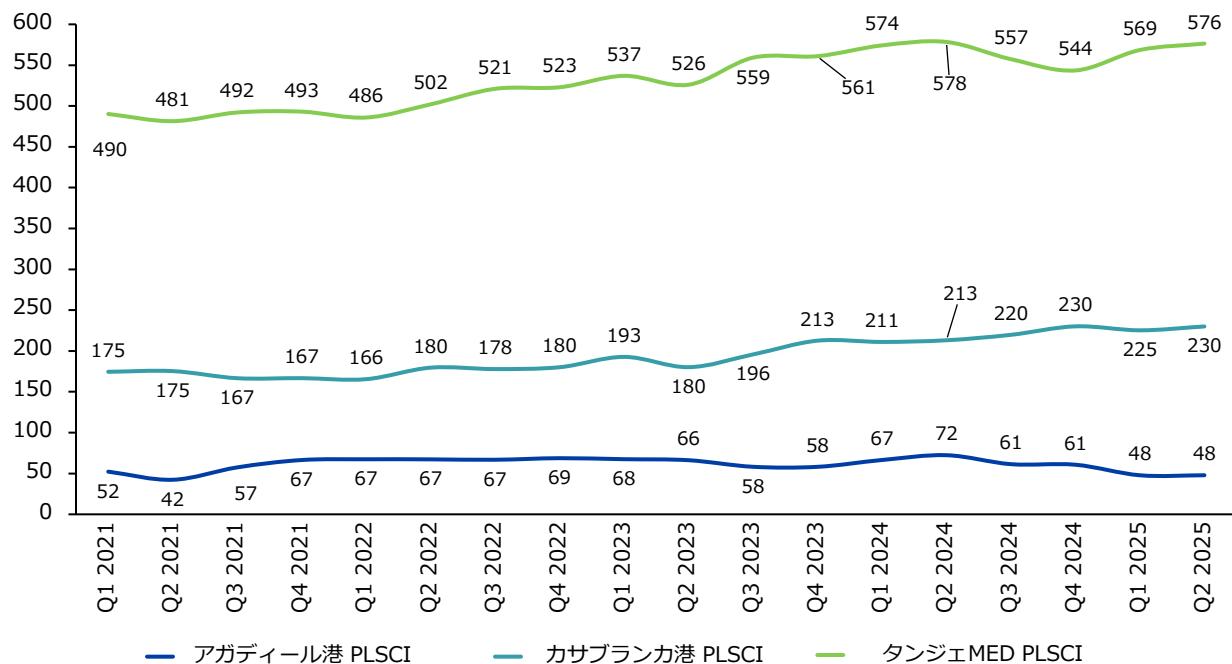
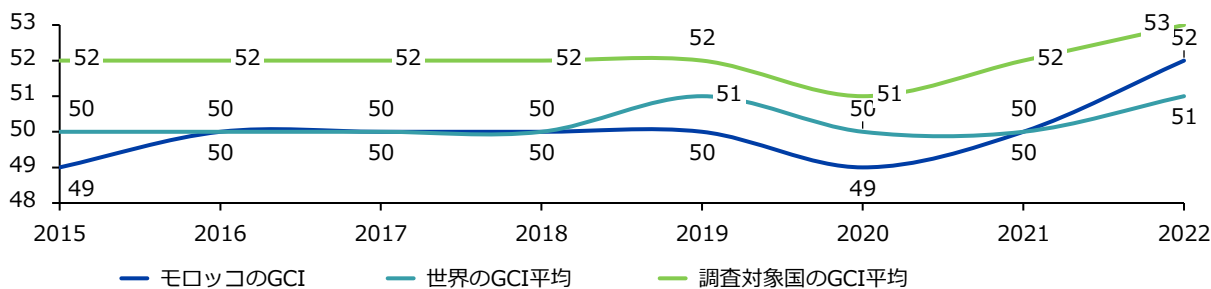


モロッコの国際輸出入動向 (2024年)

輸出品目	割合	輸入品目	割合
電気機械および装置	19.92%	原子炉、ボイラー、 機械および機械装置、部品	11.65%
鉄道以外の車両	17.72%	電気機械	11.02%
肥料	11.33%	鉱物燃料	10.06%
衣類および衣類付属品	9.60%	鉄道以外の車両	9.83%
その他	41.42%	その他	57.44%
合計	480億ドル	合計	640億ドル

(出所) ITC Trade Map

3 | モロッコ貿易データ



- モロッコの国際連結性指数（GCI）は、2015年の49から2022年には52に上昇し、世界平均（51）に近い水準を維持しているが、UAEやサウジアラビアなどの調査対象国よりは低い。成長は主に財の貿易によって牽引され、投資分野の進展は遅れている。また、デジタル貿易、すなわち物品・サービスのオンライン売買・配送は、上位国と比較すると依然としてモロッコ経済に占める割合が小さい。
- モロッコの輸送ネットワークは貿易の強みを支えており、特にタンジエMED港が重要。同港のコンテナ取扱量は2022年に760万個、2023年に862万個、2024年には1,024万個を超えた。6万kmの道路網、25の空港や、高速鉄道網により、モロッコは欧州やアフリカと効率的に接続されている。
- 2022年から2025年にかけて、貿易能力は急速に拡大した。タンジエMED港と連動する工業地帯は150億ドルの輸出を生み出している。モロッコはデジタル貿易の拡大、外国投資の誘致、地域貿易協定の拡充にも取り組んでいる。

4 | 主要貿易相手国

- モロッコの貿易は欧州諸国に集中しており、スペインとフランスが輸出入全体の44%を占める主要な取引相手国である。

貿易統計：2023年

国	輸出額（10億ドル）	輸入額（10億ドル）
スペイン	9.6	11.1
フランス	8.7	7.5
イタリア	2.2	3.4
英国	1.9	0.8
ドイツ	1.8	3.5
米国	1.3	6.0
インド	1.2	1.5
ブラジル	1.2	1.6
トルコ	1.2	3.6
オランダ	0.9	0.8
ポルトガル	0.7	1.6
中国	0.4	7.5
サウジアラビア	0.1	2.3
UAE	0.2	1.3

(注) 輸出：モロッコから対象国への輸出、輸入：モロッコの対象国からの輸入。輸出額の上位14カ国を掲載している。Copyright © 2026 JETRO. All rights reserved.
(出所) ITC Trade Map ジェトロ作成。無断転載・転用を禁ず

5 | 日本とモロッコの貿易概要

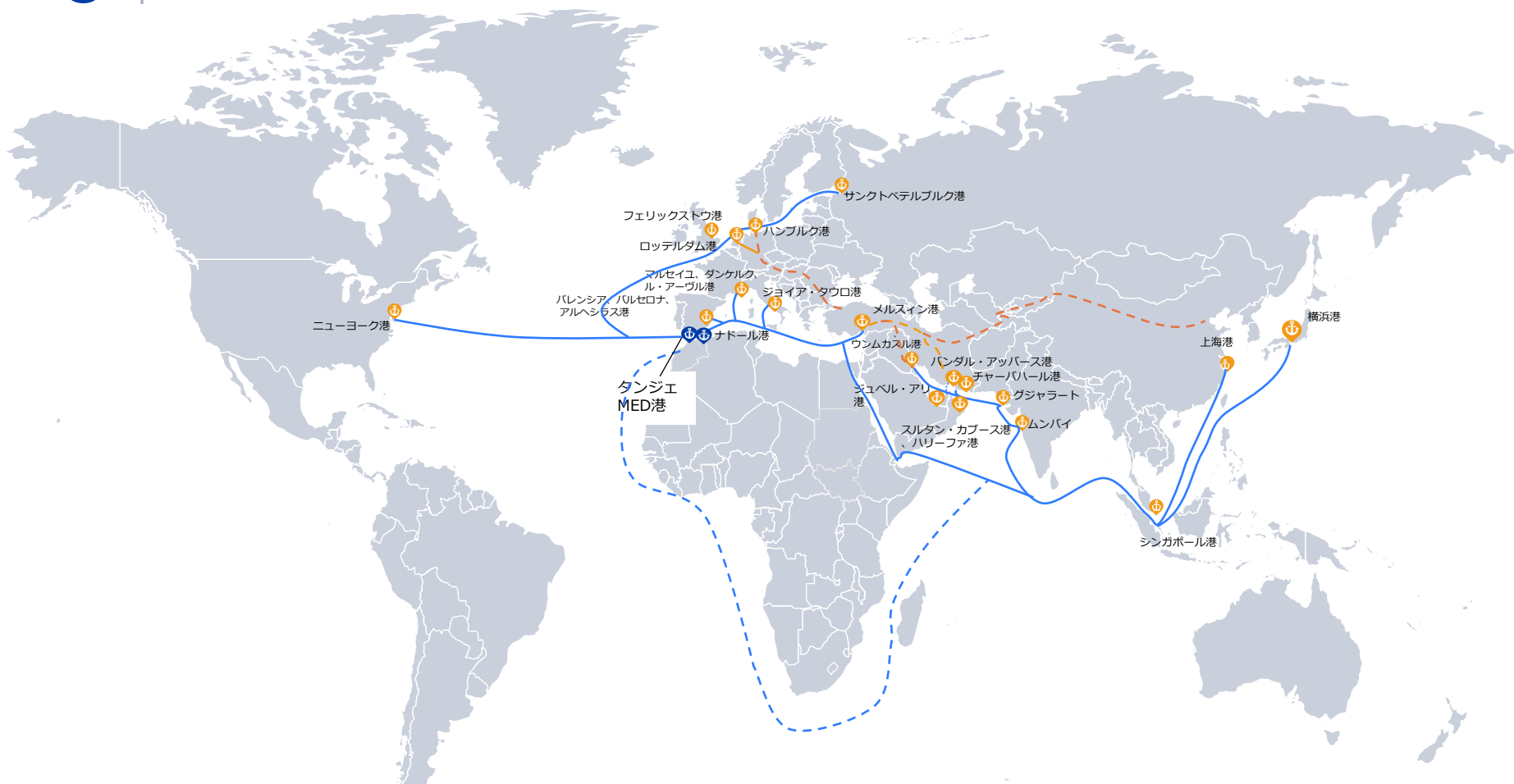
モロッコの対日本輸出入上位5品目とその金額（2023年）

輸出品目	金額(10億ドル)	輸入品目	金額(10億ドル)
魚類および甲殻類	0.07	鉄道以外の車両	0.12
肥料	0.03	電気機械および装置	0.11
その他の非鉄金属	0.01	原子炉、ボイラー、 機械および 機械装置、部品	0.09
塩、硫黄	0.01	光学、写真用機器	0.05
その他	0.05	その他	0.10
輸出総額	0.17	輸入総額	0.47

- モロッコは日本との貿易赤字を維持しており、2023年には4億7,000万ドル相当の商品を輸入した一方で、輸出はわずか1億7,500万ドルに留まった。この2億9,500万ドルの貿易赤字は、技術と自動車の供給国としての日本の立場を反映している。一方、モロッコは主に天然資源と水産物を輸出している。
- 日本企業である矢崎総業と住友電工は、モロッコ国内に新設した自動車関連の製造工場に投資し、雇用を創出している。自動車（鉄道・路面電車車両以外の車両、およびその部品・付属品）の輸出は世界全体向けで2023年に約80億ドルに達し、従来のリン酸塩の輸出を上回り、モロッコをアフリカ最大の自動車生産国としている。
- 魚介類はモロッコから日本への最大の輸出品目で、年間6,900万ドルに達する。タコは日本の食料安全保障において重要な要素となっている。日本はモロッコ産タコの輸入に大きく依存しており、特に春期は海水温の低下と漁獲規制の強化で国内漁獲量が60%減少するため、その依存度はさらに高まる。
- モロッコの日本向けリン酸塩・肥料輸出額は2023年に3,200万ドルに達し、日本にとって重要な供給源となっている。モロッコが世界のリン酸塩埋蔵量の73%を占める中、日本政府は特にロシアによるウクライナ侵攻による供給混乱を受けて、農業生産を支えるため大量輸入を優先している。

(注) 輸出：モロッコから日本への輸出、輸入：モロッコの日本からの輸入
(出所) ITC Trade Map、GlobalData

6 | 主要国際貿易ルート（計画段階を含む）



- タンジェMED港はアフリカ最大の港湾であり、2024年には1,024万TEUを扱い、日本をはじめアジアのハブ港を含む180以上の港湾と直結している。その深水ターミナル、年間60万台以上の車両取扱能力、そして高速鉄道LGV（通称アル・ボラク、カサブランカ～ラバト～タンジェ間を結んでおりマラケシュまで延伸予定）による鉄道統合により、日本の輸出品とモロッコの商品のための、シームレスで迅速、かつコスト効率の高い貿易回廊を形成している。

🚢 目的地港
 —●— 陸上ルート
 🚢 出発港
 — 海上ルート
 - - - 代替海路

（注）地図上の港湾やルートはおおよその位置を指す。

（出所）米国通商代表部、欧州委員会通商・経済安全保障総局、UNCTAD、GlobalData

7 | 今後計画中の主要プロジェクト



- 発表済みの今後のプロジェクトの総額は、約164億ドルと推定される。
- マラケシュ～アガディール高速鉄道：移動時間の短縮、工業・観光・農業拠点とアガディール港湾・空港間の連携強化、国内物流の改善、観光振興、生鮮食品の輸出加速による南北貿易回廊の強化を図る。
- ゲルシフ～ナドール高速道路（第2区間）：東リーフ地方を国道や港湾と接続し、トラック輸送時間を短縮、物流コストを削減、スペイン向けコンテナ輸送を加速、新たな内陸貿易回廊を開拓する。

S.NO.	プロジェクト概要
①	モロッコ空港庁（ONDA） - ムハンマド5世国際空港 拡張：ターミナル III：主要工事 純プロジェクト価値 - 16億ドル 契約年 - 2025年
②	モロッコ運輸・ロジスティクス省 - ゲルシフから ナドールへの高速道路 第2区間：サカ - ドリウシュ 純プロジェクト価値 - 3億5,000万ドル 契約年 - 2025年
③	モロッコ港湾局（ANP） - 新カサブランカ港造船所 純プロジェクト価値 - 3億ドル 契約年 - 2025年
④	モロッコ空港庁（ONDA） - タンジエ・イブン・パトゥータ空港拡張 純プロジェクト価値 - 3億ドル 契約年 - 2025年
⑤	モロッコ国鉄（ONCF） - マラケシュ・アガディール高速鉄道ルート 純プロジェクト価値 - 56億ドル 契約年 - 2026年
⑥	モロッコ国鉄（ONCF） - 鉄道電化ネットワークプロジェクト 純プロジェクト価値 - 10億ドル 契約年 - 2026年
⑦	ラバト・サレ・トラムウェイ・カンパニー（STRS） - ラバト・サレ軽軌延伸 純プロジェクト価値 - 6億4,800万ドル 契約年 - 2026年
⑧	モロッコ国鉄（ONCF） - タンジエ～テトゥアン間鉄道ルート 純プロジェクト価値 - 5億4,500万ドル 契約年 - 2026年
⑨	モロッコ空港庁（ONDA） - カサブランカ新空港 プロジェクト純額 - 30億ドル 契約年 - 2027年

📍 港
 ✈️ 空港
 🚆 鉄道ルート
 🛣️ 陸上ルート

（出所）UNCTAD、GlobalData （注）地図上の都市やルート、プロジェクトはおおよその位置を指す。

8 | モロッコ：物流センター／ゾーン／パーク



物流ゾーン／ゾーン／パーク

- タンジェMED特別開発区とテトゥアン・パークは、ステランティス、ベントレー、ルノーなどの自動車大手が立地する広大な工業地帯を網羅しており、モロッコの欧州に対する競争力のある製造コストを活用しながら、高速鉄道LGVの接続性を維持し、都市間の移動時間を5時間から2時間に短縮している。このインフラは、大西洋、地中海、アフリカ大陸の市場間のシームレスなサプライチェーンの統合を支えている。
- 西部大西洋物流ゾーンとミッドパーク・カサブランカ・産業加速ゾーン（注）は、ムハンマド5世国際空港の近くに、航空宇宙、防衛、エレクトロニクス、農業加工の専門能力を提供し、欧州およびアフリカ市場への直接の航空貨物接続を可能にしている。
- モロッコの物流エコシステムは、タンジェMED、アトランティック・産業加速ゾーン、カサブランカ施設などの統合ゾーンを通じて大西洋と地中海沿岸を独自に結びつけ、欧州、西アフリカ、北米市場への同時進出を可能にする2つの海へのアクセスを創出している。この地理的優位性は、モロッコがアフリカの物流ハブとしての役割を担うことを支えると同時に、南南貿易回廊を促進し、サプライチェーンの回復力を求める欧州企業にとって代替的な製造拠点としての役割を果たしている。

（注1） 2020年に一部のフリーゾーンは「産業加速ゾーン」に名称が変更された。

（注2） 地図上の物流センター／ゾーン／パークはおおよその位置を指す。

（出所） 米国通商代表部、欧州委員会通商・経済安全保障総局、UNCTAD、GlobalData

9 | 重要インフラ計画

インフラ	主要商品	年間貨物取扱能力 (100万トン)	TEU (100万個)	拡張計画
ムハンマド5世国際空港	電子機器、繊維製品、 医薬品、生鮮食品	0.12	-	2030年までに貨物取扱量を 20万トンに拡大する計画
マラケシュ・メナラ空港	観光関連貨物、農産物輸出、 手工芸品	0.03	-	2030年までに貨物取扱量を 5万トンに拡大する計画
タンジェMED港	ローロー船で運搬される 車両、ばら積み貨物、 コンテナ貨物	120.00	9.5	2027年までに貨物取扱量を 1,000万TEUに拡大する計画
カサブランカ港	コンテナ貨物、リン酸塩、 農産物、工業製品	35.00	1.5	2030年までに貨物取扱量を 4,000万トンと200万TEUに 拡大する計画
アガディール港	石油化学製品、石油、農産 物、消費財、工業用資材	6.00	0.1	2029年までに貨物取扱量を 800万トンに拡大する計画
ジオルフ・ラスファール港	リン酸塩、化学品、石炭、 ばら積み貨物	35.00	-	2030年までに貨物取扱量を 5,000万トンに拡大する計画
タンジェ・フリーゾーン	自動車部品、電子機器、 繊維製品、生鮮食品	10.00	2.0	2028年までに貨物取扱量を 300万TEUに拡大する計画
カサブランカ・フリーゾーン	繊維、電子機器、医薬品、 農産物	5.00	1.0	詳細不明
スース・マッサ・フリーゾーン	水産物、農産物、工業製品	2.00	0.2	2030年までに貨物取扱量を 50万TEUに拡大する計画

(注) 1TEUは20フィートコンテナ換算。

(出所) GlobalData

10 | 政府のビジョン、戦略、規制

ビジョン2030とその他の戦略

- **モロッコビジョン2030**：持続可能な経済成長の達成、農業と観光分野への依存度低減、国際競争力の強化を目指す。貿易と産業成長を支えるため、インフラの近代化と物流効率の向上を重視する。
- **国家港湾戦略2030**：2030年までに13の商業港と6つの新港を開発し、年間3億トンの貨物取扱量を目指す。
- **グリーンジェネレーション2020-2030**：20億ドルを投資し、近代化された輸送・コールドチェーンインフラを通じた農業物流の強化を目指す。

物流とデジタル化

- **デジタルモロッコ2030戦略**：税関・港湾業務向け単一窓口プラットフォーム「PortNet」の導入などにより通関時間を40%短縮し、2030年までにデジタル経済のGDP寄与率を10%とする目標を掲げる。サプライチェーンの透明性確保のためブロックチェーンとIoTを活用する。
- **税関近代化**：税関・間接税局（ADII）はデジタル通関とリスクベース検査を実施し、モロッコのLPIスコアを向上させる。

グローバル・地域統合

- **地域貿易**：モロッコは欧州（スペインから14km）とアフリカへの近接性を活かし、タンジェMED港が50%の積み替え貨物を扱うゲートウェイとして機能する。
- **国際連携**：EUと米国から港湾・税関近代化のための技術支援を受け、中国の「一帯一路」構想（BRI）はタンジェMED港と鉄道プロジェクトを支援している。
- **アフリカ大陸自由貿易圏（AfCFTA）統合**：モロッコは港湾・鉄道の接続性強化を通じ、アフリカ域内貿易の促進を目指す。

国内規制

税関規制と手続き

- デジタルプラットフォーム「BADRシステム」が申告の95%を処理しタンジェMED港などの主要港における通関時間を1～3日に短縮している。
- 輸入書類の不備は遅延（3～7日）または罰金（200～1,000ドル）につながる。
- HSコードに基づく関税率は0%から50%の範囲で、生活必需品は免除される。ほとんどの商品には、20%の付加価値税（VAT）が適用される。

Ⅲ. 国別分析 -エジプト-

1 | インフラ分析（計画段階・建設中を含む）

- エジプトは、アイン・ソフナにある紅海コンテナターミナルや、アレクサンドリア港とダミエッタ港、サファガ港の拡張、ソフナ・アレクサンドリア鉄道回廊などのプロジェクトを通じて、国内および世界の貿易の接続性を強化している。ドライポート、物流ハブ、デジタル通関への投資は、貨物の流れを効率化している。

物流インフラ



⚓ 港
 ✈️ 空港
 — 鉄道ルート
 - - - 陸上ルート

(注) 計画段階・建設中のプロジェクトを含む。点線で示したルートは計画・工事中、および既存のルートの改修を含む。地図上の都市やルートはおおよその位置を指す。

(出所) GlobalData

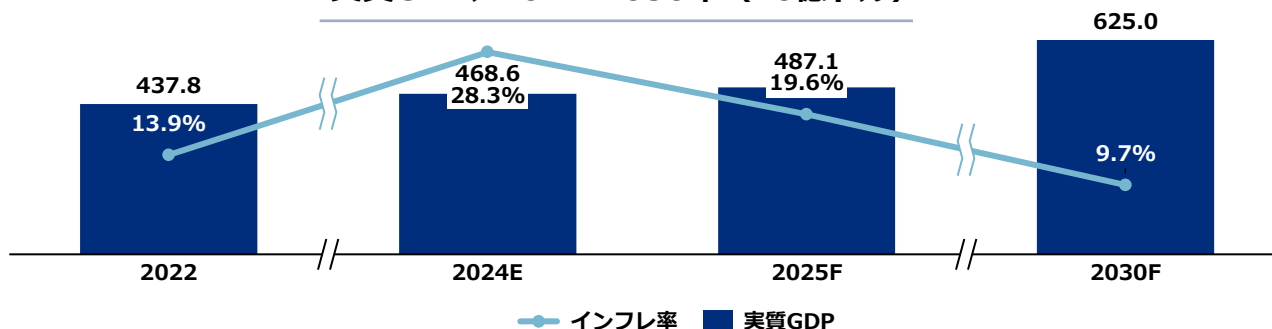
カテゴリー	現在の容量	計画輸送能力 (2030年)
港湾	約1億8,500万トン (2024年) 約1,200万TEU (2024年)	約4億トン 約4,000万TEU
航空貨物	約100万トン (2024年)	約100万トン
鉄道	5,600 km (2024年)	7,600 km
道路	17万4,800 km (2024年)	N/A

主要プロジェクト	契約年
トンネル公団 (NAT) - 西ポートサイド港からアブ・キル港までの鉄道ルート (第4段階)	2027
トンネル公団 (NAT) - 高速鉄道ネットワーク: ルクソール~ハルガダ鉄道ルート (第3期)	2022
エジプト運輸省/リビア - マルサ・マトルーフ~ベンガジ鉄道ルート	2027
トンネル公団 (NAT) - テンス・オブ・ラマダン鉄道LRT第4期	2023
ダミエッタ港湾局 - 第2コンテナターミナル	2024

2 | マクロ経済概観 (1)

- エジプトのGDPは、建設、製造業、サービス業の成長に牽引され、2030年までに6,250億ドルに達する見込み。

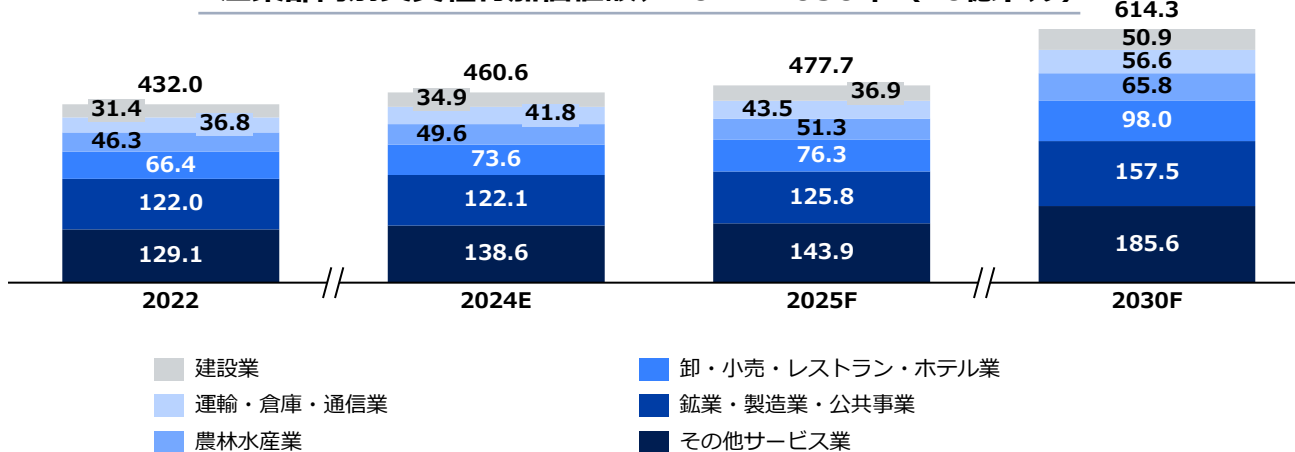
実質GDP、2022-2030年 (10億ドル)



人口、2022-2030年 (100万人)



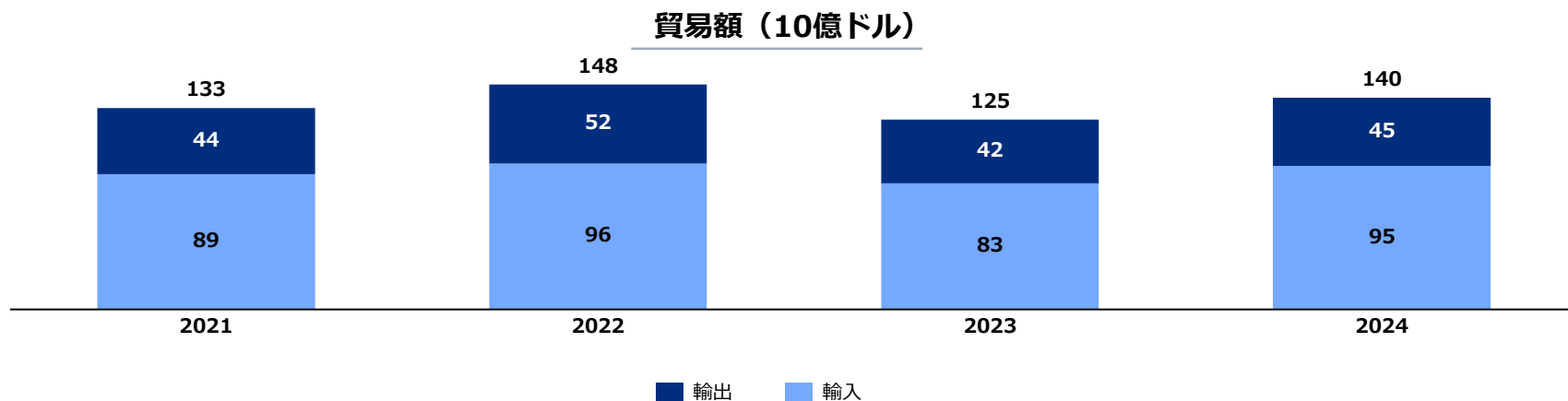
産業部門別実質粗付加価値額、2022-2030年 (10億ドル)



(注) E-見積もり、F-予測
(出所) GlobalData

2 | マクロ経済概観 (2)

- エジプトは貿易赤字に直面している。燃料と機械類を輸出し、エネルギーと穀物を輸入している。

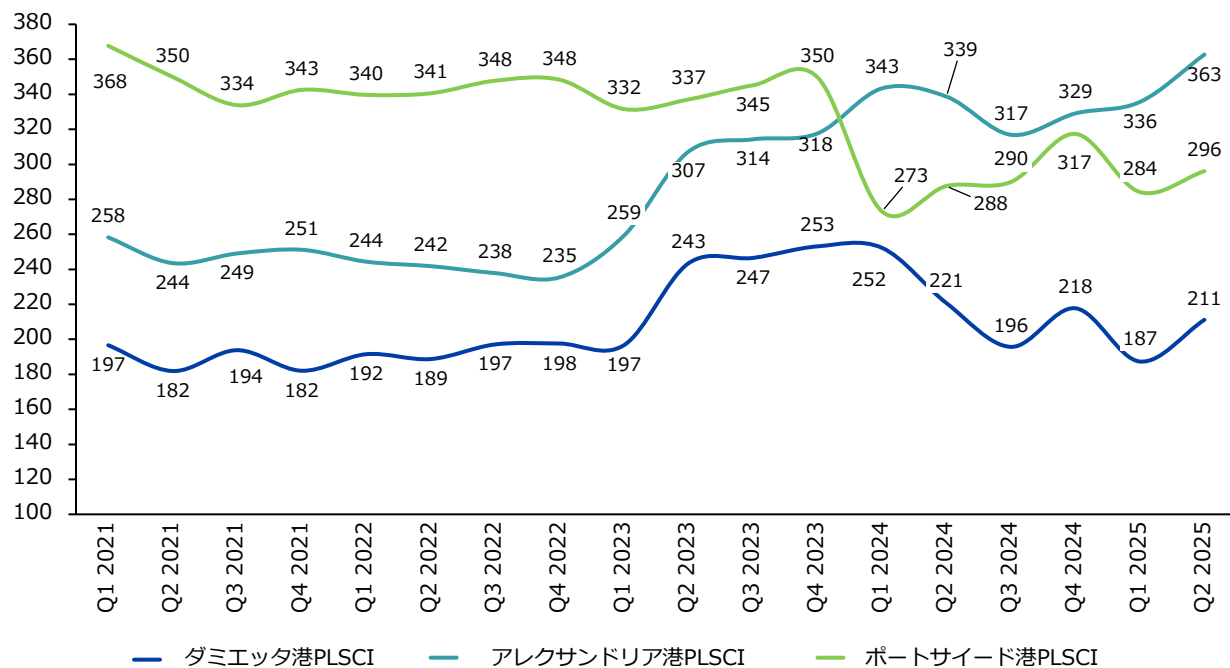
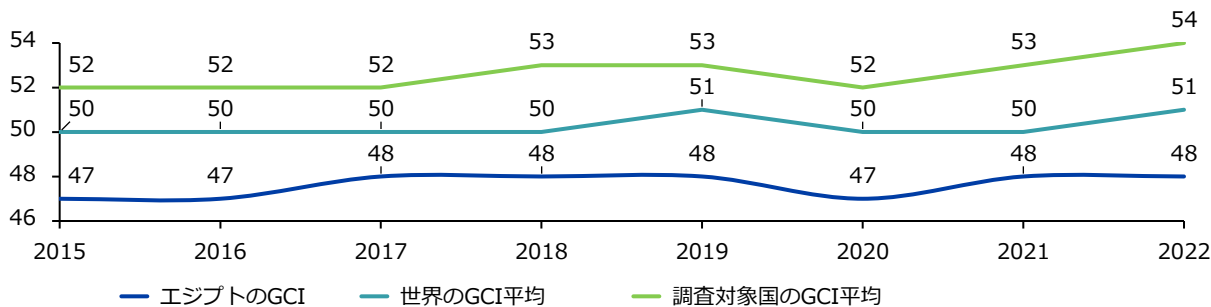


エジプトの国際輸出入動向 (2024年)

輸出品目	割合	輸入品目	割合
鉱物燃料	12.45%	鉱物燃料	17.95%
天然または養殖真珠	7.27%	原子炉、ボイラー、機械および機械装置、部品	7.58%
電気機械および装置	6.70%	穀物	7.20%
食用果実・ナッツ類	5.82%	電気機械および装置	6.59%
その他	67.76%	その他	60.68%
合計	450億ドル	合計	950億ドル

(出所) ITC Trade Map

3 | エジプト貿易データ



- 2015年から2022年にかけて、エジプトの国際連結性指数（GCI）は47～48前後で推移した。これは世界平均（約50）を下回り、UAE、サウジアラビア、トルコ（平均約52～54）といった地域内の他国に大きく後れを取っている。
- 2022年以降の貿易回復は紅海情勢の不安定化により阻害され、アレクサンドリア港、アイン・ソフナ港、東ポートサイド港の拡張にもかかわらず、スエズ運河の通過量と収益は減少した。2022年に770万TEU、2023年に2万6,434隻の通過量を処理したエジプトは現在、海上保安、陸上回廊、対内直接投資（FDI）を優先し、持続性の回復を図っている。
- コンテナ取扱量は2022年の777万TEUから2023年には約837万TEUに増加し、東ポートサイド港が371万TEU、アイン・ソフナ港が90万4,000TEUを処理した。この取扱量増加は港湾能力の拡充と連動しており、港湾定期船接続性指数（PLSCI）の上昇と、GCIの将来的な向上への寄与が見込まれる。
- 主要な鉄道・回廊プロジェクトである、カイロ～アスワン間の297kmの鉄道再開発や、アレクサンドリアから新首都経由でアイン・ソフナに至る新規高速鉄道ルート660km、スエズ経済区の道路改良は内陸部へのアクセスを改善し、2024年以降のGCI上昇を支えると見込まれる。

4 | 主要貿易相手国

- 中国からの輸入はエジプトの総輸入の16.4%を占めており、高い依存関係を生み出している。

貿易統計：2023年

国	輸出額（10億ドル）	輸入額（10億ドル）
サウジアラビア	3.4	7.9
イタリア	3.4	3.2
トルコ	3.3	3.3
UAE	3.3	2.7
米国	2.3	7.6
英国	1.6	2.0
スペイン	1.5	1.6
スイス	1.2	1.0
ギリシャ	1.1	0.6
ドイツ	1.0	4.4
ブラジル	0.9	4.2
ロシア	0.6	6.0
インド	0.5	3.3
中国	0.4	15.6

(注) 輸出：エジプトから対象国への輸出、輸入：エジプトの対象国からの輸入。輸出額の上位14カ国を掲載している。
(出所) ITC Trade Map

5 | 日本とエジプトの貿易概要

エジプトの対日本輸出入上位5品目とその金額（2024年）

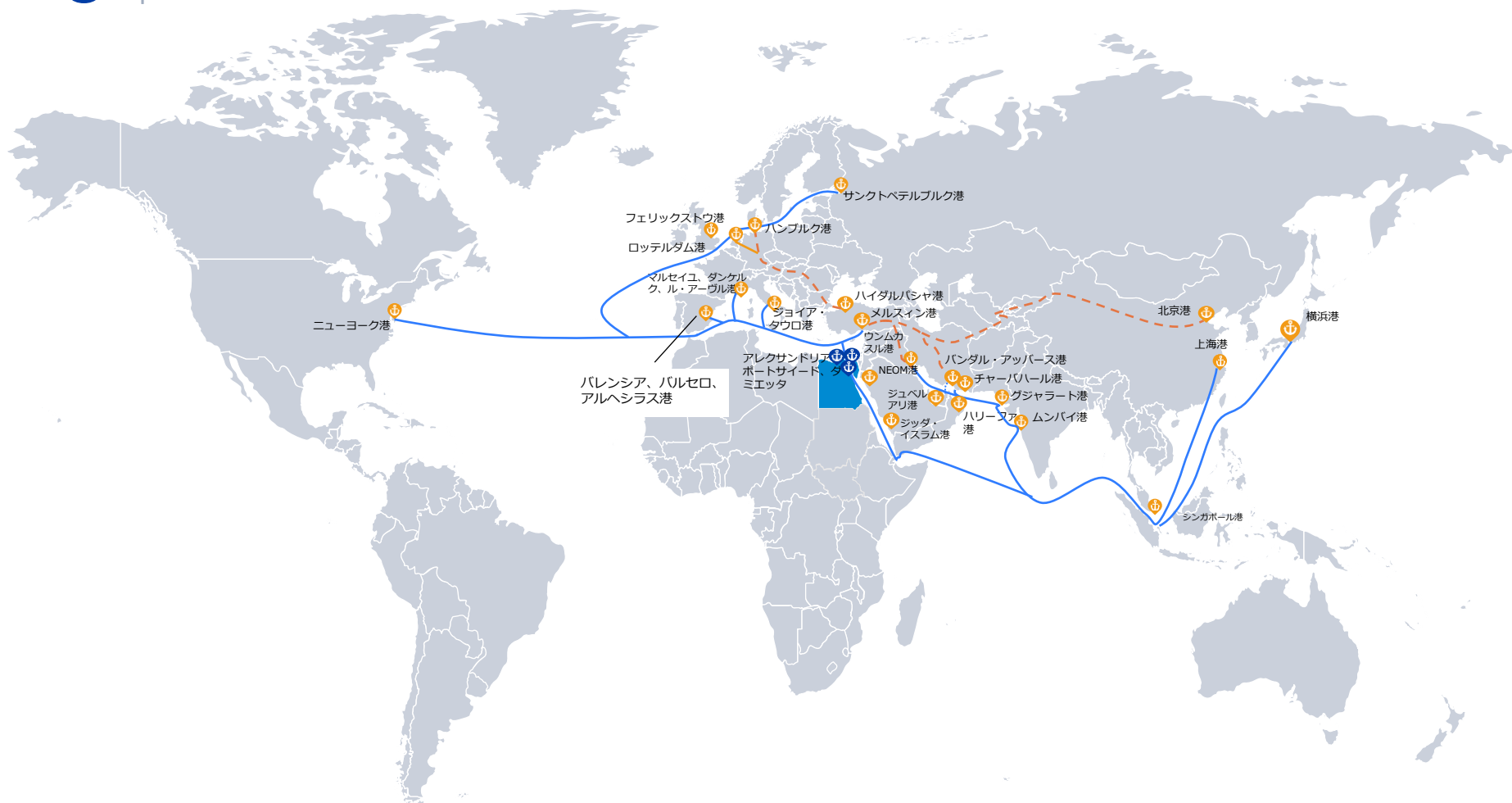
輸出品目	金額 (億ドル)	輸入品目	金額 (億ドル)
採油用の種および果実、 雑穀、各種の種および 果実、工業用又は医薬用 の植物並びにわらおよび 飼料用植物	0.01	鉄道以外の車両	0.22
食用果実およびナッツ類 ； 柑橘類又はメロンの果皮	0.01	原子炉、ボイラー、 機械および機械装 置、部品	0.18
食品産業からの残渣およ び 廃棄物；調製動物飼料	0.01	医薬品	0.09
食用野菜および特定の 根茎類	0.01	電気機械および 装置	0.07
その他	0.03	その他	0.26
輸出総額	0.07	輸入総額	0.82

輸出：エジプトから日本への輸出

輸入：エジプトの日本からの輸入

- 日本はエジプトとの貿易で黒字を維持している。2024年の二国間貿易額は8億8,600万ドルに達し、日本はエジプトに8億1,870万ドル相当の商品を輸出した一方、輸入額はわずか6,680万ドルだった。この11:1の貿易比率は、日本がエジプト経済にとって重要な技術・産業供給者であることを示している。
- エジプトの対日輸出は変動が激しく、2021年に9億6,400万ドルでピークに達した後、2023年には5,020万ドルまで急落したが、2024年には33%回復して6,680万ドルとなった。日本の対エジプト輸出額は比較的安定しており、近年は8億890万ドルから8億1,870万ドルの範囲で推移している。これはエジプトが日本の工業製品に安定した依存関係を維持していることを示している。
- 2023年に戦略的パートナーシップを結んで以来、日本とエジプトは貿易を超えた関係を強化している。2024年には、日本のエジプト向け投資が2023年の2,500万ドルから140%増加して6,000万ドルに達し、自動車製造、教育、医療などの産業を活性化させ、数千の現地雇用を生み出した。
- 日本とエジプトの協力関係は1954年に始まり、2024年までに開発プロジェクト向けに約72億ドルの譲許的融資と24億ドルの無償資金援助・技術支援を提供してきた。主な取り組みには、大エジプト博物館（2006年～）、カイロ地下鉄4号線、エジプト日本科学技術大学（2008年～2019年）が含まれる。日本の援助・協力は、インフラ、教育、医療、交通、再生可能エネルギーなどを対象としており、いずれもエジプトのビジョン2030を支援するものである。

6 | 主要国際貿易ルート（計画段階を含む）

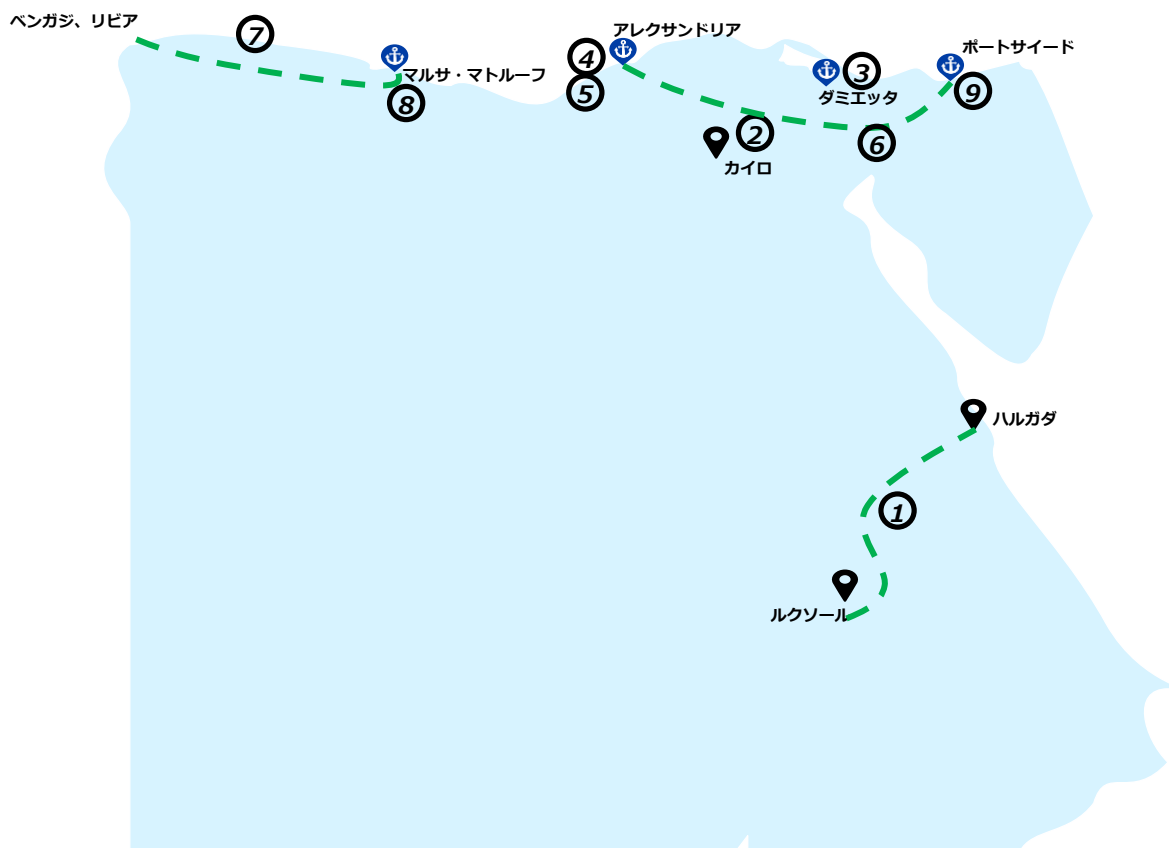


- エジプトはアジア、欧州、北米を結ぶ要衝に位置し、スエズ運河を中核とする港湾ネットワークは世界の海上貿易の中心動脈となっている。世界の貿易量の約12%、コンテナ輸送量の30%が毎年スエズ運河を経由しており、その世界的な経済的影響力を示している。
- 現在の港湾での取扱容量は1億8,500万トンと1,200万TEUであり、2030年までに4億トンと4,000万TEUへの拡張が計画されている。ポートサイド港やアイン・ソフナ港などの主要港湾ではインフラ拡充が進められ、国際船舶の迅速な入出港と処理能力の向上が図られている。

⚓ 目的地港
 - ● - 陸上ルート
 ⚓ 出発港
 — 海上ルート
 (注) 地図上の港湾やルートはおおよその位置を指す。

(出所) 米国通商代表部、欧州委員会通商・経済安全保障総局、UNCTAD、GlobalData

7 | 今後計画中の主要プロジェクト



S.NO.	プロジェクト概要
①	トンネル公園 (NAT) - 高速鉄道ネットワーク：ルクソール-ハルガダ鉄道ルート (第3フェーズ) 純プロジェクト価値 - 15億ドル 契約年 - 2022年
②	トンネル公園 (NAT) - テンス・オブ・ラマダン鉄道LRT第4期 純プロジェクト価値 - 8億ドル 契約年 - 2023年
③	ダミエッタ港湾局 - 第2コンテナターミナル 純プロジェクト価値 - 6億6,500万ドル 契約年 - 2024年
④	運輸省 - エルメクス港 アレクサンドリア～デキエラ 純プロジェクト価値 - 6億1,600万ドル 契約年 - 2026年
⑤	エジプト国鉄 - インババ～マンシャヤ～アレクサンドリア鉄道複線化 純プロジェクト価値 - 6億ドル 契約年 - 2026年
⑥	トンネル公園 (NAT) - 西ポートサイド港～アブキル港鉄道ルート (第4期) 純プロジェクト価値 - 60億ドル 契約年 - 2027年
⑦	エジプト運輸省 / リビア～マルサ・マトルフ～ベンガジ鉄道ルート 純プロジェクト価値 - 10億ドル 契約年 - 2027年
⑧	エジプト国鉄 - シワ～マル・マトルフ～ゲルグーブ鉄道ルート 純プロジェクト価値 - 5億ドル 契約年 - 2027年
⑨	エジプト運輸省 - 東ポートサイド拡張：第3フェーズ 純プロジェクト価値 - 4億9,200万ドル 契約年 - 2027年

- 発表済みの今後のプロジェクトの総額は、約158億ドルと推定される。
 - ダミエッタ港第2コンテナターミナルとスエズ運河コンテナターミナル (SCCT) の拡張により、コンテナ取扱量が増加し、遅延が減少する。これにより、エジプトの地中海における中継拠点としての役割が強化される。
 - スエズ運河ゲートウェイ：東ポートサイド拡張 (第3フェーズ) は、バース (注) とヤードスペースを増設し、より大型の船舶の受け入れや、貨物移送の高速化、スエズ運河経済圏の産業に対する支援の強化を可能にする。
- (注) 港湾内で船舶が貨物の積卸を行うために停泊する場所。

🚢 港 ●- - 鉄道ルート

(出所) UNCTAD, GlobalData (注) 地図上の都市やルート、プロジェクトはおおよその位置を指す。

8 | エジプト - 物流センター/ゾーン/パーク



- エジプトの物流ゾーンは、世界でも最も重要な海上ルートであるスエズ運河沿いの独自の立地を活かしている。この運河は欧州、アジア、アフリカを結ぶもので、世界の貿易量の平均12%を毎年処理している。スエズ運河経済特区は461平方キロメートルにおよび、アイン・ソフナ、東ポートサイド、新行政首都の物流エリアを含む6つの港湾をカバーし、産業と港湾の統合的な接続性を提供している。
- 東ポートサイド工業地帯と物流エリアは、スエズ運河地中海入口に位置するエジプト随一の積み替え拠点として機能し、輸入機械・原材料・建築資材に対する付加価値税（VAT）と関税が免除される。AD Ports Groupとの統合開発プロジェクト「KEZAD東ポートサイド」は20平方キロメートルの産業・物流パークを形成し、UAEとエジプトの貿易連携を支援すると同時に、運河底トンネルを通じた国内道路網への直接接続を提供する。
- 新行政首都物流ゾーンは「一帯一路」構想と連携し、カイロ軽軌交通、スマートシティ基盤、アレクサンドリア～アイン・ソフナ間鉄道網を備える。このハブは「エジプトビジョン2030」を支え、行政・商業変革、シームレスな貨物流通、地中海と紅海貿易路を結ぶ技術バレーを促進する。



物流ゾーン/ゾーン/パーク

(注) 地図上の物流センター/ゾーン/パークはおおよその位置を指す。

(出所) 米国通商代表部、欧州委員会通商・経済安全保障総局、UNCTAD、GlobalData

9 | 重要インフラ計画

インフラ	主要商品	年間貨物取扱能力 (100万トン)	TEU (100万個)	拡張計画
カイロ国際空港	医薬品、電子機器、繊維製品、 生鮮食品	0.40	-	2030年までに貨物取扱量が 60万トンに達する見込み。
ハルガダ国際空港	農産物輸出と限定的な工業製品	0.02	-	2029年までに貨物取扱量が 3万トンに達する見込み
アレクサンドリア国際空港	繊維製品、農産物輸出、工業製品	0.05	-	2030年までに貨物取扱量が 10万トンに達する見込み
アレクサンドリア港	コンテナ貨物、ばら積み貨物、 農産物、工業製品	55.00	2.0	2030年までに貨物取扱量 6,000万トン、 250万TEUに達する見込み
ポートサイド港	ばら積み貨物、石油化学製品、 農産物	20.00	4.0	2030年までに 800万TEUに達する見込み。
スエズ港	ばら積み貨物と工業製品	25.00	1.2	2030年までに貨物取扱量 3,000万トン、200万TEUに 達する見込み。
アイン・ソフナ港	自動車部品および一般貨物	20.00	1.5	2030年までに貨物取扱量 3,000万トン、300万TEUに 達する見込み。
スエズ運河経済特区	石油化学製品、電子機器、 繊維製品、農産物	30.00	6.0	2030年までに1,000万TEUに 達する見込み。
アレクサンドリア物流ゾーン	水産物、農産物、工業製品	5.00	0.5	2029年までの拡張を計画中。 取扱容量の詳細は不明。

(注) 1TEUは20フィートコンテナ換算。

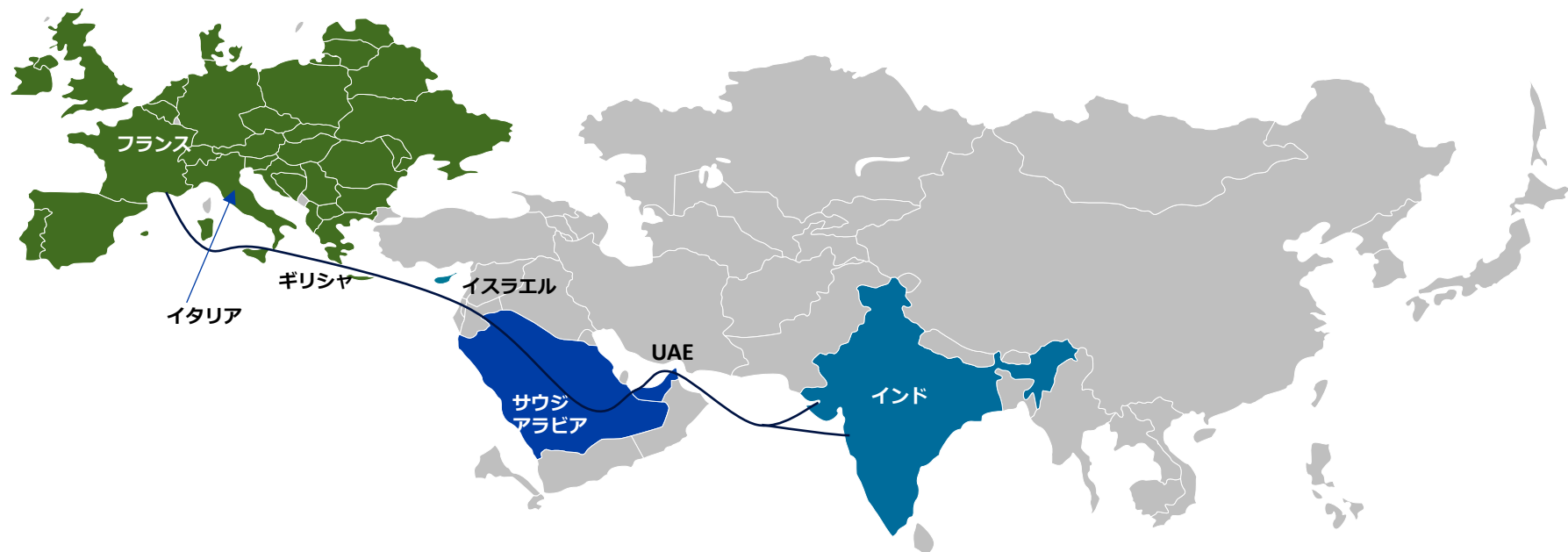
(出所) UNCTAD、GlobalData

10 | 政府のビジョン、戦略、規制

ビジョン2030と復興	物流とデジタル化
<ul style="list-style-type: none"> エジプト・ビジョン2030：エジプトを欧州・中東・アフリカの生産・流通拠点と位置付けることを目指す。貿易促進とグローバルバリューチェーンへの統合を図るため、輸送インフラを強化する。 	<ul style="list-style-type: none"> 税関改革：電子通関などのデータ駆動型税関施策により、通関時間を短縮し、エジプトの物流パフォーマンス指数（LPI）を向上させる。
持続可能性・地域統合	国内規制
<ul style="list-style-type: none"> グリーン輸送：カイロ・アレクサンドリア鉄道プロジェクト、スマートグリッド技術とEVインフラへの投資、国家持続可能金融枠組み下でのグリーン輸送と光ファイバー拡張に5億ドルの投資を計画。 課題：インフラ整備に20年間で6,750億ドルが必要であり、うち運輸部門の資金不足は1,770億ドルに上る。 	<p>税関</p> <ul style="list-style-type: none"> 輸入業者は、貨物の出荷前に電子ポータルを通じて書類を提出し、事前貨物情報申告番号を受け取らなければならない。 未提出の場合、港湾での貨物荷揚げが不可能となる。

IV. 新たな貿易ルート

1 | インド・中東・欧州回廊（IMEC）構想の概要



インド・中東・欧州回廊（IMEC）について

- IMECにより、道路、鉄道、港湾、物流拠点を含む広範なインフラ整備が促進され、参加国間の接続性が向上する。
- IMECは中東統合を加速させるため950億ドルの投資を受けている。さらにIMECは物流コストを30%、輸送時間を40%削減する見込み。

一帯一路構想（BRI）について

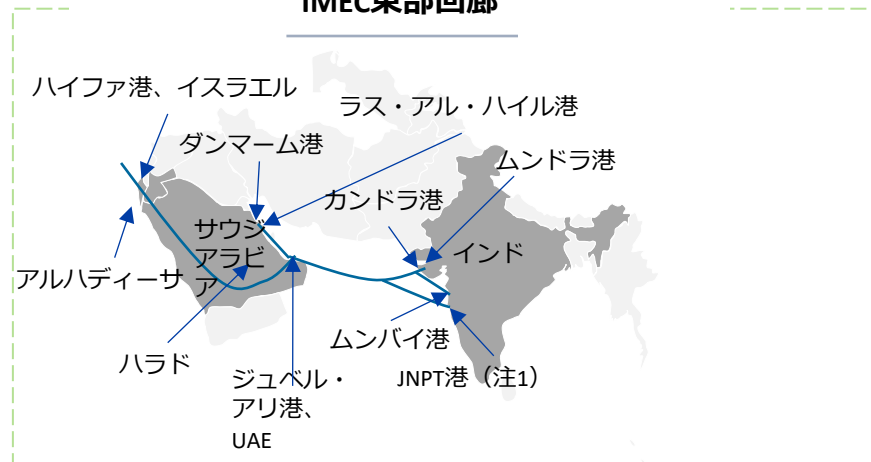
- 一帯一路構想（BRI）の陸上ルートは、中国北部から欧州、大西洋へと延び、ユーラシア大陸を貫いている。もう1つの海路は、中国南西部から始まり、インド洋とアフリカをつなぎ、ユーラシア大陸の南岸を通っている。
- 現在、BRIはGCC諸国を直接横断していないが、中国企業はGCC諸国に積極的に投資している。例えば、オマーンのドゥクム港やUAEのハリーフア港など、いくつかの主要港湾への中国の投資が挙げられる。
- 2019年には、サウジアラビアと中国の間で、海上輸送における協力協定が締結された。これは、BRIに関連する中国とサウジアラビア間の商船の往來を発展させることを目的としている。
- BRIがエジプトで進展するに従い、エジプト政府はインフラのアップグレードを進めており、BRIのメリットを最大限に活用するため、現在国内で新しいインフラプロジェクトの建設が進行中。例えば、エジプト国内のスエズ運河工業地帯のアップグレードが挙げられる。

2 | インド・中東・欧州回廊（IMEC）ルート（計画中）

IMEC北部回廊



IMEC東部回廊



北部回廊：ペルシャ湾から欧州へ

- IMECの北部回廊は、湾岸諸国の港湾をサウジアラビア、ヨルダン、イスラエル経由の鉄道・海上ルートで欧州に接続し、ピレウス、メッシーナ、マルセイユなどの欧州港湾で終端する。スエズ運河と比較して輸送時間を40%、コストを30%削減する可能性を秘めるが、地域の不安定さから進展は遅れている。
- 2023年10月に再燃したイスラエル・パレスチナ紛争は、関係正常化の取り組みを停滞させ、回廊開発に必要な重要な外交・インフラ協力を遅らせている。
- 特にサウジアラビアとヨルダンにおける主要なインフラの不足は、巨額の投資を必要としている。一方、エジプトやトルコのような非参加国は異議を唱えている。エジプトはこの回廊をスエズ運河の競合と見なしており、トルコは自国のイラク開発道路を推進している。

(注1) JNPT = Jawaharal Nehru Port Trust。ナバシェバ港とも呼ばれる。

(注2) 地図上の港湾やルートはおおよその位置を指す。

(出所) GlobalData

東部回廊：インドからペルシャ湾へ

- IMECの東部回廊は、インドのムンドラ港、カンドラ港、JNPT港と、UAEやサウジアラビアの主要港湾（フジャイラ、ジュベル・アリ、ダンマームなど）を結ぶ。
- インドとUAEの強固な関係が回廊開発を加速させ、2022年のCEPA（包括的経済連携協定）により、2020-2021年度から2023-2024年度にかけて非石油製品および全体的な商品貿易額が433億ドルから837億ドルへとほぼ倍増した。
- 仮想貿易回廊（VTC）の立ち上げは、貿易プロセスのデジタル化と効率化によりさらなる効率向上をもたらし、より広範なIMEC統合のモデルとなっている。
- インドは主要港湾のアップグレードを進め、周辺に特別経済区（SEZs）を整備することで投資誘致と輸出拡大を図っている。地政学的に敏感な北部回廊と比較し、東部回廊はUAEやサウジアラビアとの安定した地域関係に支えられており、IMEC開発の当面の焦点となっている。

3 | 一帯一路構想 (BRI) の概要



BRI における エジプトの 戦略的役割

BRI はエジプトを通過し、主要なインフラのアップグレードが進行中。

注目すべきプロジェクト：BRI の接続性を活用するためのスエズ運河工業地帯のアップグレード。

(注) 地図上の都市や港湾、ルートはおおよその位置を指す。

(出所) GlobalData

貿易ルートの概要

陸上ルート：中国北部からユーラシア経由で欧州へ。

海上ルート：中国南西部からインド洋を経てアフリカおよびユーラシア南岸へ。

GCC域内統合は限定的だが、 関与は増加中

- BRIは現在、GCC諸国を直接通過していない。

湾岸地域における中国の戦略的港湾投資

- サウジアラビア：ヤンブー港（ヤンブー製油所と連結）およびキング・アブドラ港への投資。
- オマーン：ドゥクム港への投資。
- UAE：ハリーフア港への投資。

これらの港湾は、BRIの中核拠点であるグワダル（パキスタン）との連携を強化する。

海事協力と協定

2019年、サウジアラビアと中国は、BRIに関連付けられている中国とサウジアラビア間の商船の流通を発展させるため、海上輸送における協力協定に署名した。

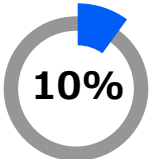
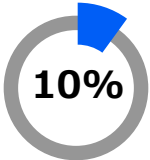
V. 有望プロジェクト

1 | 掲載プロジェクトの選定基準 (1)

パラメータ	比重	根拠
正味プロジェクト価値 (NPV) : 選定基準	25%	<ul style="list-style-type: none"> 対象セクターにおけるプロジェクトの正味現在価値 (単位: 100万ドル)。 NPVが10億ドルを超えるプロジェクトには特別な優先度が与えられる。
海上輸送・物流	15%	<ul style="list-style-type: none"> 物流の円滑な輸送のためのプロジェクト近隣の港湾への近接性
道路輸送・物流	15%	<ul style="list-style-type: none"> 物流輸送の容易化のため、プロジェクト近隣に高速道路・幹線道路インフラが整備されていること
鉄道輸送・物流	15%	<ul style="list-style-type: none"> プロジェクト近隣の鉄道インフラが近く、物流輸送が容易である
プロジェクト状況と契約年	10%	<ul style="list-style-type: none"> これは調査時点でのプロジェクトの現状を示すものである。状況には建設中、契約授与、入札評価、本契約入札、本契約事前資格審査、設計・調査など様々なプロジェクト段階が含まれる。この状況は主にプロジェクトの現状を明確にし、授与段階に至るまでの所要時間の見積もりを提供するものである。 また、既に契約が締結されたプロジェクトと、今後契約が締結される見込みのプロジェクトの契約年についても考慮した。

(出所) GlobalData

1 | 掲載プロジェクトの選定基準 (2)

パラメータ	比重	根拠
完成年	 10%	<ul style="list-style-type: none"> この要素は、プロジェクトの予定完了年度に関するものである。これは、予定授与年度と密接に連動すると見込まれている。 その意義は、短期間で高価値のプロジェクトと、長期間で高価値のプロジェクトを正しく区別できる点にある。
政治 ガバナンス	 10%	<ul style="list-style-type: none"> これは世界銀行が公表するガバナンス指標を参照して算出される。その内容は以下の通り： 汚職の抑制：公権力が私利のために行使される程度に関する認識を捉える。これには、小規模・大規模な汚職、およびエリートや私的利益による国家の「掌握」が含まれる。 政治的安定性と暴力・テロリズムの不在：政治的不安定性や政治的動機による暴力（テロリストを含む）が発生する可能性に対する認識を測定する。 政府の有効性：公共サービスの質、公務員の質とその政治的圧力からの独立性の程度、政策立案・実施の質、および政府の政策へのコミットメントの信頼性に対する認識を捉える 規制の質：政府が民間セクターの発展を可能にし促進する健全な政策・規制を策定・実施する能力に対する認識を捉える 法の支配：社会規範への信頼度と遵守度、特に契約履行の質、財産権、警察、司法の質、犯罪・暴力発生の可能性に関する認識を捉える 発言権と説明責任：国民の政府選出への参加度、表現の自由、結社の自由、報道の自由に対する認識を測る これらの要素の平均値を用いて算出された数値が、各国の順位付けに用いられる。

(出所) GlobalData

2 | 方法論と前提条件

GlobalData/MEEDは、自社データベースを活用し、建設中あるいは既に発表済みで今後2～3年以内に着工が見込まれる物流プロジェクトの一覧を取得した。



GlobalData/MEEDは次に、純額が10億ドルを超えるプロジェクトを選別し、そのようなプロジェクトのリストを作成した。これが選定基準であるため、最大ウェイト25%が割り当てられた。



GlobalData/MEEDは次に、各プロジェクトの道路・海上・航空接続性を特定した。これらのプロジェクトが各ルートに近接している度合いに基づき、以下のスコアを付与した：

直接接続：10点、50km以内：9点、50-100km以内：8点、100-150km以内：7、150-200km以内：6、200-250km以内：5、250-300km以内：4、300-350km以内：3、350-400km以内：2、400km超：1

これらはプロジェクトの核心部分であるため、それぞれ15%という2番目に高い比重が割り当てられている。



GlobalData/MEEDは次に、プロジェクトの契約段階・完成段階・プロジェクト状況を分析した。既に授与済みで建設中、かつ完成が最も近いプロジェクトには最高点10が与えられ、2025年完成予定には9点、以下同様に点数が割り振られる。2033年以降のプロジェクト受注には1点が与えられる。同様に、完成年が2025年の場合は10点、2026年は9点というように段階的に減点される。最終的に2034年以降は1点となる。これら両項目にはそれぞれ10%の重み付けが適用された。



GlobalData/MEEDは世界銀行のガバナンス指標データベースを参照し、腐敗の抑制、政治的安定性、暴力・テロリズムの不在、政府の有効性、規制の質、法の支配、国民の意見表明と説明責任といった各パラメータのスコアを分析した。これらのパラメータを合計して総合スコアを算出。総合スコアを降順に並べ替え、安定性に基づく国別順位を決定した。この要素には10%の重み付けが適用された。

3 | 最終選考に残った上位プロジェクト (1)

プロジェクト名	プロジェクト所有者	業種	国	プロジェクト規模 (100万ドル)	プロジェクト 状況	契約年
アル・マクトゥーム国際空港 拡張	ドバイ・サウス	空港	UAE	3万5,000	建設中	2020
キング・アブドゥルアズィーズ 国際空港拡張計画	ジッダ・エアポート・ カンパニー	空港	サウジアラビア	3万1,000 (ターミナル1万 : 2は検討中)	建設中/検討中	2027
チャーバハール港	イラン鉱業開発・再生機構	港湾	イラン	2万8,420	建設中	2011
オマーン鉄道	オマーン国営鉄道	鉄道	オマーン	2万1,000	調査	2027
NAT - 高速鉄道ネットワーク	トンネル国家庁 (NAT)	鉄道	エジプト	2万100	建設中	2027
NEOM・ザ・ライン： ザ・スパイン	NEOM	鉄道	サウジアラビア	1万8,000	建設中	2021
開発道路プロジェクト	運輸省	鉄道	イラク	1万7,000	設計	2026
エティハド鉄道	エティハド鉄道	鉄道	UAE	1万1,000	主要契約入札	2025
キディヤ・プロジェクト： Q-エクスプレス	リヤド市王立委員会 (RCRC) 国家民営化センター (NCP)	鉄道	サウジアラビア	1万	調査	2027
マラケシュ・アガディール 高速鉄道ルート	モロッコ国鉄 (ONCF)	鉄道	モロッコ	9,500	設計	2027
サウジ・ランドブリッジ計画	サウジアラビア鉄道公社	鉄道	サウジアラビア	7,000	設計	2026






3 | 最終選考に残った上位プロジェクト (2)

プロジェクト名	プロジェクト所有者	業種	国	純プロジェクト価値 (100万ドル)	プロジェクト状況	契約年
オキサゴン港	NEOM	港湾	サウジアラビア	6,280	建設中	2022
サルマン国王連絡橋 (ティラン連絡橋)	エジプト運輸省 サウジアラビア運輸省	橋梁	サウジアラビア	4,000	調査	2027
イラン-アフワーズ-イスフ アハンまでの電気鉄道	イラン道路・都市開発省	鉄道	イラン	3,565	契約授与	2020
キング・ハーリド国際空港 拡張計画	サウジアラビア民間航空総局 (GACA)	空港	サウジアラビア	3,360	建設中	2011
ナジュラン・アシール・ ジザン直通道路	国家民営化センター (NCP) 道路総局	道路	サウジアラビア	3,000	主要契約の 資格審査	2026
イマーム・ホメイニー国際 空港 (IKIA) 拡張	イラン道路都市開発省	空港	イラン	2,732	建設中	2023
ONDA - カサブランカ 新空港ターミナル	Office Nationale des Aeroports	空港	モロッコ	1,700	調査	2027

(出所) GlobalData

4 | アル・マクトゥーム国際空港拡張計画の概要

概要

-  **設立**：2010年、当初は貨物輸送専用として設計された。旅客ターミナルは2013年に完成した。
-  **戦略的転換**：ドバイの経済計画「D33」に沿い、年間9,230万人の旅客を扱う（2024年時点）世界一の旅客数を誇るドバイ国際空港（DXB）の混雑緩和を目的に、アル・マクトゥーム国際空港が旅客便の受け入れを開始した。
-  **目的**：DXBの混雑緩和と、物流・電子商取引・製造・サービスを核とするエアロトロポリス（航空都市）の拠点化を目的に建設された。2050年までに旅客数約2億6,000万人、貨物取扱量約1,200万トン进行处理する世界最大の空港となる予定。
-  **現在の運用状況**：多くの便が現在アル・マクトゥーム国際空港へ振り替えられている
-  **計画スケジュール**：2050年までに完全稼働を見込み、複数段階に分けて設計される。



(注) 地図上のアル・マクトゥーム国際空港はおおよその位置を指す。

(出所) GlobalData

5 | アル・マクトゥーム国際空港拡張プロジェクト概要

投資と規模

- 2024年4月28日、1,280億ディルハム（約349億ドル）の旅客ターミナルが承認された。
- 完成時には世界最大の空港となる設計：最大約2億6,000万人の旅客、約400の搭乗ゲート、5本の並行滑走路を備える。
- 総面積70平方キロメートル、貨物取扱量約1,200万トンを想定。

接続性：港湾と鉄道

- 海空物流**：ドバイ物流回廊とジュベル・アリ港、ジュベル・アリ・フリーゾーン（JAFZA）を単一税関区域で直結。200キロメートルの回廊で迅速な積み替えと滞留時間短縮を実現。
- 鉄道**：拡張計画ではエティハド鉄道との統合を見込む。UAE国内ネットワークの貨物輸送網は主要工業地帯と港湾を結ぶ完成状態と報告されている

アル・マクトゥーム空港近郊の物流地区

- 18キロメートルにおよぶ物流地区は、最適な流通効率を実現する複数のゾーンで構成される。その1つである貨物輸送ゾーンは、アル・マクトゥーム空港の貨物ターミナルへ直接アクセスを提供している

プロジェクト名	プロジェクト所有者	建築設計	PMC請負業者	融資機関	竣工年
アル・マクトゥーム国際空港拡張	ドバイ航空工学プロジェクト (DAEP)	レスリー・ジョーンズ・アーキテクチャー	パリ航空公社、ダル・アル=ハンダサ、LC&パートナーズプロジェクト管理およびエンジニアリング	HSBC	2050年

プロジェクトの段階別内訳と予定スケジュールは以下の通り：

プロジェクト名	プロジェクト状況	予定完了年	予想予算 (10億ドル)
アル・マクトゥーム国際空港拡張計画：予備段階	建設中	-	4.5
アル・マクトゥーム国際空港拡張：戦略計画フェーズ1	建設中	2032	9.4
ドバイ・サウス：アル・マクトゥーム国際空港：戦略計画：フェーズ2	基本設計段階	2040	8.35
アル・マクトゥーム国際空港：戦略計画：最終段階	基本設計/設計段階	2050	12.7

ドバイ・サウスに位置するこの空港は、ドバイ物流回廊に直接接続している。これにより、ジュベル・アリ港、JAFZA、空港間の保税貨物による即日輸送が可能となる。

6 | アル・マクトゥーム国際空港： 物流インフラ概要

1 アル・マクトゥーム国際空港貨物ターミナル

- あらゆる種類の生鮮品および非生鮮品に対応した最新鋭のインフラを備えた2つのゾーンからなる施設。貨物取扱サービスに加え、従業員向けの包括的な施設も整備されている。
- 2つのゾーンを合わせた延べ床面積は4万1,129平方メートルである
- アル・マクトゥーム国際空港拡張計画は年間1,200万トンの貨物取扱量を誇る予定。

2 2つのゾーンの詳細

第1ゾーンの詳細は以下の通り：

- 地上階ではあらゆる貨物の移動・保管のための貨物取扱業務を行う。
- 第一区域の延べ床面積は3万4,056平方メートル。

第2ゾーンの詳細は以下の通り：

- 第2ゾーンはメザニン階であり、モジュール式オフィススペース、トイレ、ロッカー、食堂、礼拝室を備えている。
- この階には、最新鋭の冷蔵保管設備を備えた追加保管スペースと、電気機械設備スペースも設けられている。
- 第1ゾーンの延べ床面積は7,073平方メートル。

例

RSAロジスティクスは、特に化学品の専門保管施設として、この貨物施設を最初に利用した企業である。これにより、米国、英国、欧州、インド、極東、アジア、パキスタン、ロシア、南米の2,000社以上の代理店へのアクセスが可能となった。

3 ドバイ・サウス物流ハブ

- ドバイ・サウス物流ハブは、専用200平方キロメートルの保税物流回廊で結ばれており、港湾と空港間の貨物移動を最短20分で可能にする。

4 アル・マクトゥーム空港近郊の革新的倉庫施設

- ドナタ・ロジスティクスは、航空・物流・不動産に特化した都市型総合開発プロジェクト「ドバイ・サウス」内に5万7,000平方メートルの倉庫を建設中。ドバイ・ワールド・セントラル（DWC）空港（アル・マクトゥーム国際空港）に近接する戦略的立地である。同社の拡張は、同空港の物流拠点としての成長と成功に大きく寄与するだろう。

5 戦略計画：全フェーズ（物流のみ）

第1段階：

- 25万トン容量の貨物ターミナル建設
- 2つの中央ユーティリティ複合施設（CUC）の建設
- ターミナルとコンコース間の貨物専用ピープルムーバー／鉄道連絡線の建設

第2段階

- サービス設備道路インフラの拡張

最終段階

- エティハド鉄道への接続線建設
- サービス設備用道路インフラの拡張

7 | キング・アブドゥルアズィーズ空港拡張計画の概要

概要



設立：1981年サウジアラビアの西部ハブ空港として構想され、ハッジとウムラの巡礼者にとって主要な玄関口となることを目的とした。



現在のターミナル：T1メガターミナル（2018年5月ソフトオープン、2019年9月正式開港）、ハッジターミナル、ロイヤルターミナル。T1は年間約3,000万人の旅客を想定して設計されている。



目的：サウジアラビアのマルチモーダルネットワーク（空港＋高速鉄道＋港湾）の西側拠点として、ビジョン2030に基づく観光成長と物流効率化を実現する。



現在の運営状況：空港は現在、通常通り運営されている。



拡張スケジュール：戦略的拡張は2031年までに完了予定



(注) 地図上のキング・アブドゥルアズィーズ空港はおおよその位置を指す。

(出所) GlobalData

8 | キング・アブドゥルアズィーズ空港： 物流インフラ概要



投資と規模

- ジッダ空港会社（JEDCO）主導による1,150億サウジアラビア・リヤル（約310億ドル）の複数年にわたる拡張計画。これによりキング・アブドゥルアズィーズ国際空港（KAIA）は世界最大級のハブ空港となる見込み。
- 2026年着工：ターミナル1拡張・改修（追加ゲート、ラウンジ、駐機スポット、手荷物/ITシステム更新）により約1,500万人の旅客増を見込む
- 2026～2031年：新ターミナル2に加え、エアサイド（誘導路・駐機場）およびランドサイド工事を実施。2031年完成を目標とする。
- したがって、最終的な総処理能力は年間約1億～1億1,400万人の旅客となる見込み。



接続性：港湾、鉄道、地下鉄

- **複合輸送接続性：**
 - **海空物流：**ジッダ・イスラム港（約30km）への近接性により、高価値貨物や電子商取引向けの海空物流が強化される。
 - **鉄道・航空物流：**高速鉄道が空港に接続され、物流効率が向上する。

既存貨物施設：



- 7万5,000平方メートルの貨物取扱能力があり、700のULD（ユニットロードデバイス）用ポジションを備えた完全自動化ストレージシステムと、6台の昇降式搬送車（ETV）を備えている。
- 33本のコンベアラインがエアサイドインターフェースを形成
- 各種サイズのコンテナ用組み立て・分解作業ステーション50カ所
- 2021年には医薬品・医療品向け近代的冷蔵保管施設を開設した
- 新施設は1,010平方メートルの医薬品取扱スペースを有し、運用能力が倍増した

統合物流ゾーン：ジッダ港&キング・アブドゥルアズィーズ国際空港



- 保税回廊がジッダ・イスラム港とキング・アブドゥルアズィーズ国際空港を結んでおり、海上貨物と航空貨物間のシームレスな移動を可能にしている
- 当ゾーンでは、倉庫保管、温度管理施設、保税施設を含む統合物流サービスを提供し、企業間取引（B2B）と電子商取引（eコマース）の双方のニーズに対応している
- このゾーンは空港と港湾の近接性を活用し、消費財、医薬品、航空宇宙部品など様々な産業向けのシームレスな物流ハブを構築するよう設計されている

KAIA内の倉庫施設



- 民間セクター向けの賃貸倉庫群と新たな税関・サービス施設を収容するため、3平方キロメートルの区域が開発される。2029年までの完成を予定している。

9 | チャーバハール港開発計画の概要

概要



はじめに：イラン鉱山・鉱業産業改革機構は、イランのシスタン・バルチスタン州においてチャーバハール港の建設を進めている。



戦略的転換：その戦略的な立地により、ホルムズ海峡を迂回してインド洋へ直接海上アクセスが可能であり、南アジア、中央アジア、そしてそれ以上の地域間の貿易にとって重要な玄関口として機能する。



目的：チャーバハール港は、国内外の貨物輸送の両方を担う広範な物流エコシステムの一部である。



現在の状況：プロジェクトは現在建設中である。



予定スケジュール：2028年末までに完成する見込み。



(注) 地図上のチャーバハール港はおおよその位置を指す。

(出所) GlobalData

10 | チャーバハール港： 物流インフラ概要



投資と規模

- プロジェクト全体で280億ドルの費用が発生する。物流関連の詳細は以下の通り：
 - アクセス道路の建設
 - 貯蔵施設の建設
 - 栈橋の建設
 - チャーバハール～ザヘダン～マシュハド間の1,330キロメートルにおよぶ鉄道ルートの新設



戦略的イニシアチブ

- 積み替え拠点：深喫水（16m）、近代的なバース、大規模な物流パークにより、チャーバハールはユーラシア貿易の積み替え・集荷拠点としての地位を確立している。
- 混雑緩和と多様化：バンドル・アッパース港の負担を軽減し、地域の海上輸送障害に耐性のある代替ルートを創出する。
- 同港はアフガニスタンとの直接貿易を可能にし、ウズベキスタン、タジキスタン、キルギス、カザフスタンへの広範なアクセスを促進する。
- 地域経済連携：資源豊富な中央アジアと湾岸・インド洋市場を結び、経済統合と貿易多様化を促進する。



チャーバハール港を結ぶ鉄道

- チャーバハール～ザヘダン鉄道：
 - 港湾とザヘダン（イラン・アフガニスタン国境付近）を結ぶ628～750kmの単線標準軌鉄道が建設中であり、今後数年の稼働が見込まれている。
 - この鉄道はチャーバハールをイラン国鉄網に接続し、マシュハド、カスピ海（バンドル・アンザリ）、中央アジア、欧州への北行貨物輸送を促進する。



物流の接続性

- チャーバハール港は、国内外の貨物輸送に対応する大規模な物流工コシステムの一部である。

施設／ハブ	説明
チャーバハール・フリーゾーン物流パーク	150ヘクタールの専用物流工業団地。公共倉庫、冷蔵倉庫、特殊液体・バルク倉庫、コンテナデポ、付加価値サービス、支援施設を備える。
港湾倉庫・上屋	一般貨物用倉庫（シャヒード・ベヘシュティー地区に複数、各約9,000平方メートル）、輸入・輸送・保管に対応するコンテナ・バルク取扱ヤード。
保税倉庫・加工センター	再包装、軽加工（付加価値10%）を行い、特にアフガニスタンや中央アジアへの輸出・中継を支援する。
提案中のタジキスタン物流センター	協議中であり、この施設はチャーバハール経由で中央アジアのサプライチェーンをさらに統合する。

11 | オマーン国営鉄道プロジェクトの概要

概要



導入：運輸通信省（MoTC）は、オマーン鉄道会社（ORC）を通じて、複線・標準軌（2,135mm）の鉄道ネットワークの建設を進めている。このプロジェクトは9つの区間に分けて実施される。



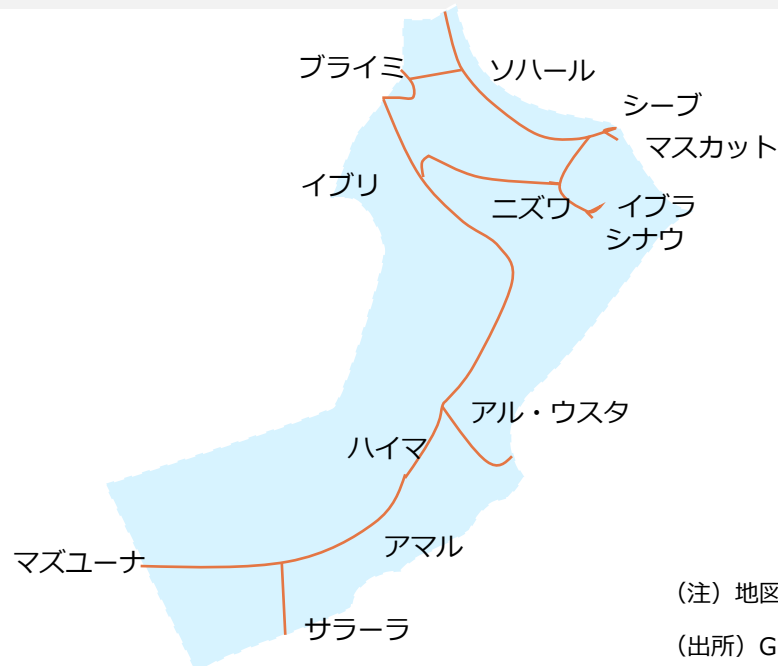
詳細：本プロジェクトは複線・標準軌（1,435mm）システムとして設計され、電化により旅客速度350km/h、貨物速度200km/hを実現する。9区間に分かれて開発され、国内46都市を結ぶ予定。



目的：本プロジェクトは鉄道・海上・道路・航空（ドゥクムおよびマスカット）を統合したマルチモーダル接続を設計し、オマーンを湾岸物流ハブとして確立する。同国3大港湾および主要経済自由区域への直結を実現する。



現状：第2段階は現在進行中だが、残りのプロジェクトは一時停止中である。残りの段階の実現可能性調査は現在進行中。



(注) 地図上の都市やルートはおおよその位置を指す。

(出所) GlobalData

Copyright © 2026 JETRO. All rights reserved.
ジェトロ作成。無断転載・転用を禁ず

12 | オマーン国営鉄道プロジェクト： 物流インフラの概要

投資規模

- プロジェクト費用：全9区間の総費用は210億ドルとなり、詳細は以下の通りである：
 - フェーズ1：ソハール港からマスカットまでの242km路線。ソハール港、サハム、ダカル、アル・カブーラ、アル・フル、アル・ハズム、アル・アビヤス、アル・ミスファに停車。ソハール市、バルカ、マスカットに駅を設置予定。
 - 第2段階：マスカットから工業港ドゥクムまでの486km延伸。ビド、サマイル、イズキ、イブリ、シナウ、マハウトに駅を設置。ドゥクムは都市間駅として機能する。
 - 第3段階：ソハールからUAE国境のアル・アインまで166km延伸し、国境を越えた移動を可能にする。ワディ・ジジ、スナイナ、プライミに駅を設置する。
 - 第4期：ドゥクムからサララを結ぶ646kmの路線に加え、ソハールからUAE国境のカトマット・マラハまで58km延伸（パティナ線）。パティナ高速道路と共同で回廊を利用する。追加駅はリワ、シナス、アル・アカル、カトマット・マラハに設置される。

物流接続性



- オマーンの鉄道は、複数の主要物流拠点、フリーゾーン、倉庫を接続し強化する。

物流ハブ／ターミナル	所在地	主な特徴
ソハール港およびフリーゾーン	ソハール	年間3,000万トン以上を扱う主要な深水港であり、先進的な倉庫施設と道路網、計画中の鉄道網への接続を備えている。26の物流企業、金属、石油化学、新たな食品クラスターを擁する。
ドゥクム港および特別経済区	ドゥクム	鉄道、道路、海上、航空のマルチモーダル輸送を支援するために開発された。空港、巨大港湾、物流パークを備える。工業加工と国際貿易を目的としている。
サララ港およびフリーゾーン	サララ	アジア～欧州航路における戦略的な積み替え・物流拠点であり、年間440万TEUを扱う。一般貨物と特殊貨物の両方を扱う堅牢な倉庫施設を備えている。
マスカット	マスカット	都市部の中核物流拠点。マスカット国際空港が航空貨物能力を強化し、市内全域に配送センターが配置されている。

戦略的イニシアチブ



- 主要な鉄道網は全て港湾（ソハール、ドゥクム、サララ）に直結し、船舶から列車への迅速な貨物移送を実現。国際貨物輸送において極めて重要
- ソハールからUAEへの回廊（ハフィート鉄道）はアブダビおよびUAEのエティハド鉄道網と接続し、ソハールおよびオマーンの港湾がUAEの主要5港湾およびフリーゾーンへ直接マルチモーダルアクセスを得る。これにより輸出入貨物および通過貨物の到達範囲が大幅に拡大

13 | NAT高速鉄道ネットワークの概要

概要



はじめに：エジプト国家トンネル局（NAT）は、国内60都市を結ぶ高速鉄道ルート建設を進めている。



詳細：高速鉄道ネットワークは3本の主要路線で構成され、総延長1,875kmにおよぶ。戦略的な都市・産業拠点であるアイン・ソフナ（紅海）、アレクサンドリア（地中海）、マルサ・マトルーフ、10月6日市（Sixth of October City）、アル・アヤート、ケナ、ルクソール、アスワン、アブ・シンベルを結ぶ。当初は21の高速・地域駅を設置し、60駅への拡張を計画している

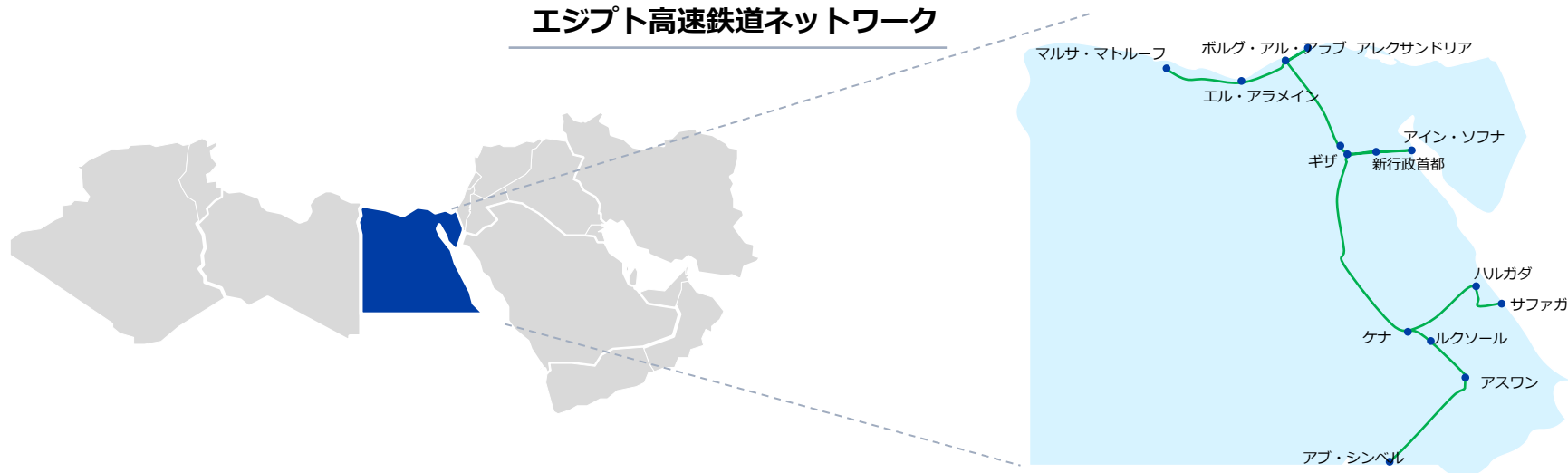


目的：このシステムは大容量の旅客輸送と貨物物流を想定して設計されており、エジプトの国内および国際的なサプライチェーンを再構築するものである。



現状：現在プロジェクトの第2段階が進行中であり、アイン・ソフナ、エル・アラメイン、マトルーフ各駅の建設工事は2026年までに完了予定である。エジス・グループとSYSTRA SAが第3段階のプロジェクト管理コンサルタントに選定された。

エジプト高速鉄道ネットワーク



(注) 地図上の都市やルートはおおよその位置を指す。

(出所) GlobalData、Google Maps

14 | NAT高速鉄道ネットワーク： 物流インフラの概要

投資規模

- 総費用は201億ドルとなり、詳細は以下の通り：
 - 第1区間は新行政首都から10月6日市を結ぶ。第2区間は10月6日市からエル・アラメインを結ぶ。第3区間は新行政首都からアイン・ソフナ港を結ぶ。
 - 第2路線は紅海主要港とアレクサンドリア港、マトルーフ・ガルグーブ港を結ぶ。
 - 第3路線はルクソール・ケナ新線とケナ・サファガ線の改修区間をサファガ・フルガダ新線に接続する
 - 第4路線は、10月6日市とルクソール、アスワンを結ぶ。

戦略的重要性



- エジプトの高速鉄道は物流コストと排出量の削減が期待される。
- プロジェクト全体では、2030年までに年間約5億人の移動を支え、新都市・港湾・工業地帯の開発を促進し、エジプトを湾岸地域・アフリカ・欧州を結ぶ重要拠点として位置付ける見込み。
- エジプト国民の90%以上が、近代的で安全かつ統合された鉄道システムを利用できるようになる。

物流ハブと貨物インフラ



- 本プロジェクトの中核は多目的物流接続であり、旅客サービスと並行して専用貨物路線を統合する
- 新行政首都、ワディ・エル・ナトルーン、ギザ、シディ・アブデル・レフマン、エル・ダバア、ラス・エル・ヘクマ、マルサ・マトルーフなどの主要駅は物流ハブとして計画されている。これらの駅には以下の施設が整備される：
 - 迅速な貨物移送のための保税倉庫とコンテナターミナル
 - 通関手続き、デジタル化された貨物取扱、温度管理された保管（特にアイン・ソフナ、新行政首都、アレクサンドリアのターミナル）
 - トラックと鉄道のインターフェース施設。これにより道路貨物輸送が鉄道デポや流通センターに直接アクセス可能となる
 - 主要駅に隣接する鉄道接続型工業団地およびフリーゾーン
- このネットワーク全体は、コンテナ化されたバルク貨物、生鮮品、工業製品の大量輸送を目的として設計されている。これによりエジプト全土での輸送時間とコストを削減しつつ、主要な海港（アイン・ソフナ、アレクサンドリア、マルサ・マトルーフ）を連結する。

戦略的接続性



- 紅海と地中海間のシームレスな貿易を実現し、交通量の多いスエズ運河を迂回する国際貨物向けの迅速で信頼性の高い陸上橋梁を提供する
- エジプトの主要港湾クラスター、内陸ドライポート、新物流パークを接続し、コンテナ、車両、バルク貨物の船舶・鉄道・トラック間効率的な移送を可能にする
- 相互運用性と国境を越えた鉄道回廊を想定したネットワーク設計であり、エジプトとスーダン、リビア、さらに広範なアフリカ・中東市場を接続する可能性を秘めている
- 戦略的ゾーンは新首都、ギザ、アレクサンドリア地域に設置中である

15 | NEOM 「ザ・ライン」 計画：ザ・スペインの概要

概要



導入：サウジアラビアのNEOMは、同国タブークにおける「ザ・ライン」計画の一環として鉄道インフラ開発を進める予定。このプロジェクトは数百万人の居住者に超高速交通と自律移動ソリューションを提供し、移動を容易にするとともに、時間の有効活用を可能にする。



目的：高速鉄道、貨物輸送、トンネル、高架橋を統合した最先端の回廊であり、14の高架橋、複数の地下道、水路などの先進的なインフラが沿線に整備される。



詳細：「ザ・スペイン」は全長57kmの電化旅客・貨物線（延伸計画あり）で、最高速度230km/hを実現する。本路線は「ザ・ライン」の都市ゾーンとオキサゴン工業都市、NEOM・BAY空港を結ぶ。



現状：建設工事は進行中で、完成予定年は2029年までと見込まれている。

(出所) GlobalData

16 | ザ・スパイン： 物流インフラの概要



投資と規模

- 総費用は675億サウジアラビア・リヤル（150億ドル）となり、詳細は以下の通り：
 - 「ザ・ライン」の主要都市区間から南へ延伸し、シティNEOM駅、NEOM BAYマンションズ、NEOM BAY空港などの主要エリアを結ぶ。終点はNEOMの産業・物流拠点であるオキサゴンである。

戦略的重要性



- 地域・国際的な連携**：この幹線は、紅海沿岸からサウジアラビア内陸部、そして将来の国内およびGCC全域の輸送ネットワークとの接続を可能にする輸送回廊としてのNEOMの役割を強化し、アジア、アフリカ、欧州間の国際貿易の流れを促進する。
- インフラ革新**：大規模なトンネル掘削や高架橋を含む最先端の建設技術により、過酷な砂漠環境下でも高速・信頼性・安全性を確保しつつ環境影響を最小限に抑える。
- 物流能力**：スパインは多様な貨物の輸送を想定している。産業用・クリーンエネルギー部品、輸出入コンテナ貨物、生鮮品・医薬品、建設資材などが含まれる。

物流接続性



- オキサゴン工業都市との連携**：オキサゴンは先進産業とクリーンエネルギーに特化した世界最大級の浮遊型工業団地として構想されている。ザ・スパイン鉄道はオキサゴンへの専用貨物鉄道アクセスを提供し、NEOM内の製造拠点・港湾・物流ターミナル間の迅速な貨物移動を可能にする。
- 複合貨物輸送**：スパイン鉄道は旅客輸送と貨物輸送を同一インフラで処理するよう設計されており、効率的なコンテナ・バルク・特殊貨物の移動を可能にし、NEOMのサプライチェーン需要を支える。
- インターモーダル施設**：沿線の鉄道駅は、貨物列車、トラック、海上・航空輸送とのシームレスな乗り換えを可能とする物流ハブとして計画されている。これにより、道路輸送への依存を減らし、渋滞や排出ガスを削減しながら、地域全体の貨物流動を確保する。
- 空港への接続性**：NEOM BAY空港との接続により、時間厳守の貨物、医薬品、生鮮食品に不可欠な航空-鉄道貨物輸送を支援し、NEOMの物流エコシステムを強化する。

オキサゴン物流パーク



- オキサゴンに建設される12平方キロメートルの物流パークは、サウジアラビアの未来型直線都市「ザ・ライン」の建設・運営を支える上で極めて重要。この物流パークはザ・ライン向けの製造、流通、廃棄物管理を担う

貨物トンネル



- 建設された2本のトンネルのうち1本は貨物鉄道輸送専用となる。各トンネルは全長28kmにおよぶ。
- トンネルは時速230キロまで対応可能で、NEOMの産業・物流拠点にとって重要な高処理能力と迅速な輸送を実現する

17 | 開発道路プロジェクトの概要

概要



序文：イラク運輸省（MOT）は、バスラ県のグランド・ファウ港からトルコ国境まで、バスラ、ナシリヤ、サマワ、ディウニヤ、ヒッラ、ナジャフ、カルバラ、バグダッド、サーマッラー、ティクリート、バイジ、モスル、ラビアを経てトルコ国境のファイシュ・ハブルに至る。



詳細：開発道路は2つの並行する輸送インフラを含む。1つは全長1,200kmの6車線高速道路、もう1つは鉄道ルート路である。高速道路はイラクのバスラとトルコ経由で欧州を結ぶ。電化鉄道ルート路はバスラのグランド・ファウ港とトルコ国境近くのザホを結ぶ。



目的：複合輸送回廊として設計され、イラクをアジア・湾岸地域・欧州を結ぶ主要な陸橋として再び位置付けることを目指す。



現状：設計作業は2025年までに完了する見込みであり、プロジェクトの最初の入札は2026年初頭に実施される予定。



(注) 地図上の都市や港湾、ルートはおおよその位置を指す。

(出所) GlobalData (地図含む)、Google Maps

18 | 開発道路： 物流インフラの概要

投資と規模

- 総費用は170億ドル（鉄道と高速道路の両方を含む）となり、3段階に分けて開発される。詳細は以下の通り。
 - バスラにあるグランド・ファウ港からザホまでの鉄道ルート（1,200km）の建設と、自動車専用道路（1,200km）の建設

戦略的重要性

国家経済変革：

- グランド・ファウ港と開発道路プロジェクトは、イラクが石油依存からの脱却を図り、アジア・湾岸・欧州を結ぶ貿易・物流の玄関口としての地位を確立する戦略の中核をなす

地域地政学：

- この回廊はイラクの地政学的役割を強化し、トルコとの経済的結びつきを強化し、地域統合を可能にする。同時に、海上輸送が混乱した際の代替輸送ルートを提供する

貿易量への影響：

- 2028年の第1期完成後、2033年まで年間350万コンテナ・2,200万トンのバルク貨物取扱を見込む。2050年までに4,000万トンへ増加する見通し

主要ルート沿いの拠点

- 特徴的なのは、ルート沿いの主要拠点に新たな近代的な物流拠点（ドライポート、貨物ターミナル、統合サプライチェーン施設）が出現すること：

物流ハブ／拠点	主な特徴
グランド・ファウ港物流ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> 年間2,500万コンテナ以上、5,500万トンのばら積み貨物に対応可能な完全自動化ハブである。 接続インフラには、船舶・鉄道・トラック間のシームレスな移動を可能にする水中トンネルと高速道路リンクが含まれる。
ウンム・カスルおよびバスラ地域ハブ	<ul style="list-style-type: none"> 改良された道路網と主要な新橋梁がアル・ファウとウンム・カスルを直接結んでおり、陸海連携を最適化している。 バスラ近郊の物流パークと保税倉庫は、コンテナ貨物とバルク貨物の両方の積み替えと保管を支援する。
バグダッドおよび中央回廊	<ul style="list-style-type: none"> 計画中的内陸コンテナターミナルと都市物流パークは、首都圏とその周辺地域におけるラストマイル配送と地域貿易を促進する全国的な流通拠点として機能する。 高容量ドライポートは、鉄道と道路の接続拠点として、通関、保税倉庫、専門的な荷役能力を備えた中心地となる見込み。
北部ゲートウェイーモスルからファイシュ・ハブルまで	<ul style="list-style-type: none"> ファイシュ・ハブルの終点は、トルコおよび広範な欧州市場への貨物輸送の戦略的拠点として位置づけられる。 モスルとドホークに設置される専用インターモーダルターミナルは、北部イラクの貿易を統合し、エネルギー、工業製品、農産物の輸出を支える。

19 | エティハド鉄道：高速鉄道建設計画の概要

概要



導入：エティハド鉄道は、UAEの7つの首長国全てを結ぶ新たな高速鉄道ルート建設を計画している。第1段階はアブダビとUAE内を結ぶ150キロメートル区間で、現在進行中である。



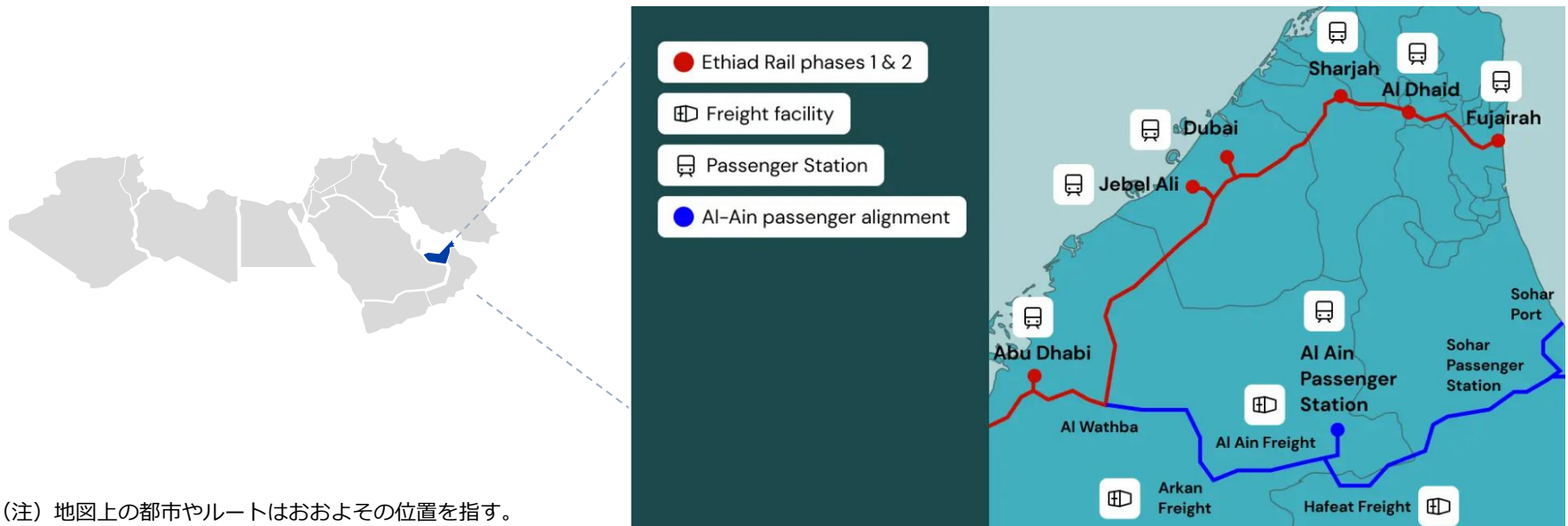
詳細：この路線は7つの首長国（11の都市と都市中心部を結ぶ）を横断し、UAE東海岸のグワイファトからフジャイラまで1,200キロメートルにおよぶ。またUAE全域で貨物列車の運行を開始する。



目的：エティハド鉄道はUAEの複合輸送システムの基幹となり、都市・港湾・産業拠点を結ぶことで貿易を促進し、サプライチェーン効率を向上させ、地域連携を再構築する。2030年までに年間最大6,000万トンの貨物輸送を実現し、貨物量を飛躍的に増加させる見込み。



現状：アブダビのアル・ザヒヤ地区からドバイのアル・ジャダフまでの150キロメートルにおよぶ第一段階の土木工事建設入札は既に実施され、締切は2025年10月15日まで延長された。線路の建設は2016年に既に始まっている。



(注) 地図上の都市やルートはおおよその位置を指す。

(出所) GlobalData (地図含む)、Google Maps

20 | エティハド鉄道： 物流インフラの概要



投資規模

- 総費用は400億ディルハム（約110億ドル）に上り、複数段階に分けて実施される。
- 第1段階では、アブダビとドバイを結ぶ鉄道ルート建設が行われ、2030年までに運行開始が見込まれている。
- フェーズ2では、アブダビ市内10駅を網羅する都市内鉄道網の開発が行われる。
- 鉄道ネットワークの第3段階では、アブダビとアル・アインを結ぶ路線の建設が行われる。
- 第4段階では、ドバイとシャルジャを結ぶ首長国間接続路線の開発が行われる。

戦略的重要性



貿易と経済成長：

- エティハド鉄道は、貨物の沿岸間直通輸送を可能にすることで、輸送時間を約50%短縮し、物流コストを大幅に削減する

地域連携：

- 本ネットワークはGCC鉄道構想の一部を構成し、サウジアラビアやオマーンとの陸上貿易を促進するとともに、国際物流のための新たな回廊を開拓する

持続可能性と効率性：

- 貨物列車1本が最大300台のトラックを道路から減らし、二酸化炭素（CO₂）排出量を70～80%削減する。これはUAEの2050年ネットゼロ戦略に沿う

物流イノベーション：

- 主要産業企業や物流事業者との提携により、エティハド鉄道のターミナルはバルク貨物、コンテナ貨物、特殊貨物向けの統合型エンドツーエンドソリューションを提供する

物流ハブと貨物ターミナル



- 本プロジェクトは、沿線に戦略的に配置された物流ハブと貨物ターミナルのネットワークを中核とし、UAE内外における効率的な複合輸送と迅速な流通を促進する。具体的には以下の通り：

物流ハブ／ターミナル	立地	主な特徴
アブダビ・インダストリアルシティ（ICAD）貨物ターミナル	ムサフファ	国内最大の鉄道ターミナル。面積270万平方フィート、22棟以上の建物。工業団地と港湾・他ハブを結ぶ
ドバイ工業都市ターミナル	ドバイ	550万平方フィート、780社以上の企業と280以上の工場。鉄道・道路・港湾への直結。500万トンの処理能力を持つ。
アル・ガイル港	ラス・アル・ハイマ	北部首長国の採石場や製造業を支える。骨材、鉱物、建設資材の主要な中継拠点。
ハリーファ港	アブダビ	鉄道接続により、海港と内陸の流通センター間のコンテナおよびバルク貨物の迅速な移動が可能となる
ジュベル・アリ港	ドバイ	

エティハド鉄道は移動時間を50%短縮し、物流コストを削減する

21 | Q-Express建設計画の概要

概要



導入：リヤド王立委員会（RCRC）と国家民営化センター（NCP）は、サウジアラビアのリヤドにおいて「Q-Express」と呼ばれる磁気浮上式高速鉄道ネットワークの建設を計画している。



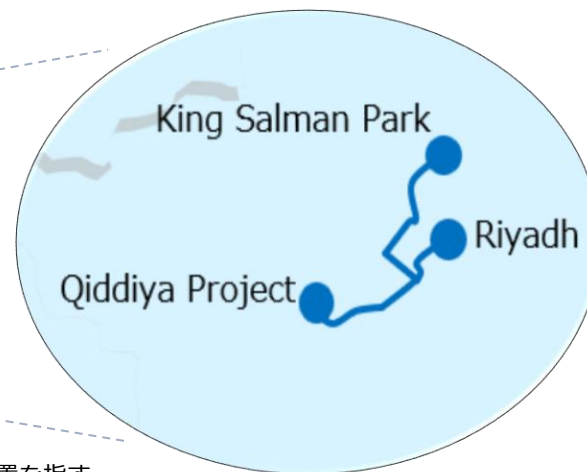
目的：リヤドの主要な金融・娯楽・開発拠点であるKAFD（アブドゥッラー国王金融地区）やキディヤから、ニュー・ムラバ地区やサルマン国王公園までを結ぶことを目的としている。これにより、王国の観光移動性、物流接続性、持続可能な高容量移動に関する国家戦略を支援することを旨とする。



意図：このQ-Expressは、プロジェクト内および周辺地域〔主にキディヤ・インベストメント・カンパニー（QIC）、キング・サルマン国際空港（KSIA）、KAFD〕との接続性を強化し、地域内の物流と輸送を改善するために開発されている。



現状：RCRCは、リヤドにおけるQ-Express鉄道リンク開発の入札に参加する可能性のある開発業者および投資家向けに、関心表明書（EOI）文書の公開準備を進めている。



（注）地図上の都市やルートはおおよその位置を指す。

（出所）GlobalData

22 | Q-Express: 物流インフラの概要

投資と規模

- 375億サウジアラビア・リヤル（約100億ドル）を投じ、RCRCとNCPが主導するキディヤからリヤドまでの路線敷設
- 第1路線はキディヤ・エンターテインメント・シティ（QIC）からキング・サルマン国際空港（KSIA）まで延伸し、キング・サウド大学およびキング・アブドゥラー金融地区（KADF）を経由する。
- 第2路線は、南部の工業都市から北部のノースポールまで延伸し、リヤド中心部、キング・サルマン公園、キング・アブドラ金融地区（KAFF）、リヤド市内のニュー・ムラバを通過する。
- 実施モデルはEPCから官民連携（PPP）へ移行し、より広範な国際投資を可能にした。

タイムライン

- 2025年9月に関心表明（EOI）が開始され、プロジェクトは2026年に発注される見込み。
- 第1期工事の完成予定は2028年、第2期工事は2030年となる見込み。

ネットワーク統合

- 路線はキディヤ・ギガプロジェクトとノースポール開発を結び、さらにキング・サルマン公園まで延伸。これにより沿線の貨物アクセスとサプライチェーンルートが促進される
- Q-Expressは、サウジ・ランドブリッジやハラマイン高速鉄道といった進行中の主要鉄道開発を補完し、紅海からペルシャ湾までの全国的な貨物輸送を促進する

開発拠点

- 倉庫クラスターと物流パークがキング・ハーリド空港、KAFF、キディヤに開発中であり、電子商取引と大量貨物双方の需要に対応する位置付け
- これらの拠点はリヤドとキディヤ間のラストマイル接続と流通を効率化し、道路輸送への依存を減らし、都市部の渋滞を大幅に削減する

物流接続性

- Qエクスプレス地下鉄路線は、総合物流地区（SILZ）とその他の主要地域を結ぶ重要なリンクとして機能し、物資と人の移動を促進する。

23 | マラケシュ・アガディール高速鉄道建設計画の概要

概要



はじめに：マラケシュ・アガディール高速鉄道ルートは、アル・ブラク高速鉄道（タンジェ・カサブランカ間、2018年開通）の成功を基盤に、モロッコが高速鉄道網を拡大する野心的な計画の一環である。この新路線は、主要な文化・観光拠点であるマラケシュと大西洋沿岸の重要都市アガディールを結ぶことで、経済的・地域的な結束を促進することを目的としている。



詳細：マラケシュとアガディールの移動時間を、道路利用時の3時間以上から1時間20分に短縮する。営業運転速度は時速320キロ（200マイル）に達する見込み。



目的：2030年FIFAワールドカップ開催に向けた施策の一環。モロッコ鉄道戦略2040に沿い、43都市（現行23都市から拡大）を結ぶ。人口の87%を鉄道網でカバーし、12空港と14港湾を連結する。



現状：実現可能性調査と基本設計が最終段階にあり、2023年7月以降CRDCが技術評価を主導している。2028年完成予定だが、初期報告では調査完了を2025年と示唆していた。



（注）地図上の都市やルートはおおよその位置を指す。（出所）MEED、GlobalData

24 | マラケシュ・アガディール高速鉄道: 物流インフラの概要



投資と規模

推定予算：総額56億ドルと見積もられている。これは2030年までにモロッコの鉄道網に実施される総額95億ドルの投資計画の一部である。ケントラ～マラケシュ線とマラケシュ～アガディール線の総費用は約89億ドルである。

規模：本プロジェクトは、モロッコが計画する高速鉄道1,300kmと在来線300kmの建設計画の主要な構成要素である。4つの駅（旅客駅3つ、貨物駅1つ）を設置し、国内高速鉄道網と接続する。

戦略的重要性



- 地域連携：**本路線はモロッコの南北輸送回廊を強化し、主要経済拠点（タンジェ、カサブランカ、マラケシュ、アガディール）を結ぶ。サハラ地方を含む南部地域を開発に開放する。
- 世界的意義：**モロッコが近代的な鉄道網を有する世界トップ10に入るという野心を支える。特にスペイン・ポルトガルと共同開催する2030年FIFAワールドカップを前にして重要。

物流における主な利点

- 道路依存からマルチモーダル物流への転換により、高速道路の混雑緩和と環境負荷低減を実現する。
- モロッコの産業構造におけるスース=マサ地域の競争力強化。

物流接続性

主要工業地帯	立地	重要性
ハリオポリス (スース=マサ)	アガディールから5分以内の場所に位置し、アガディール・マラケシュ高速道路の入口付近、スース=マサ地域ドラルガコミュン内にある	水産加工専門の最初の工業団地である 55ヘクタールの敷地に、水産物加工・輸出・関連サービス向けの工場、倉庫、展示場、物流施設が整備されている。
スース=マサ農業工業団地 (アグロポール・スース=マサ)	アガディールの南東、アガディール・マラケシュ高速道路入口近く、ドラルガコミュンに位置し、75ヘクタールをカバーする。	農業関連産業活動に焦点を当て、加工・包装・流通を通じて農業バリューチェーンを支援する。農業輸出を強化するため、産業と物流の要素を統合している
スース=マサフリーゾーン	ドラルガコミュンに位置し、アガディールから5分未満、アガディール・マラケシュ高速道路入口付近にある	高付加価値輸出産業向けに設計された多業種フリーゾーン。農業関連産業、製造業、技術産業などの工場、倉庫、ショールーム、オフィスを収容する。

25 | サウジ・ランドブリッジ建設計画の概要

概要



導入：サウジアラビア鉄道は、サウジアラビア国内のリヤド、ジッダ、ダンマーム、ジュバイルを結ぶ「サウジ・ランドブリッジ」と呼ばれる鉄道リンクの建設を計画している。



目的：この回廊は、同王国の2つの海岸を結ぶ初の専用貨物鉄道ルートを提供し、紅海沿岸の港湾都市ジッダとペルシャ湾岸のダンマーム間を、混雑した長いアラビア半島の海上ルートを迂回して貨物を迅速に移動させることを可能にする。



意図：政府は、サウジアラビアをアジア・アフリカ・欧州間の貿易の玄関口として位置付け、国内における貨物輸送の速度と効率を向上させるため、同国を地域の物流拠点として確立したいと考えている。



現状：本プロジェクトの設計コンサルタント業務契約の入札は既に実施済みで、入札締切は2025年5月15日であった。



(注) 地図上の都市やルートはおおよその位置を指す。

(出所) GlobalData、GlobalData、Google Maps

26 | サウジ・ランドブリッジ： 物流インフラの概要

投資とパートナーシップ

- 262億5,000万サウジアラビア・リヤル（約70億ドル）
- 事業モデルはPPP（官民連携）となる見込みで、これにより国際的な投資が促進される

プロジェクト詳細

- サウジ・ランドブリッジ計画はリヤド、ジッダ、ダンマーム、ジュバイルを結ぶもので、新規・既存路線を合わせて総延長約1,471キロメートルとなる。
- 線路は非電化で、設計速度は貨物列車が時速160キロ、旅客列車が時速250キロとなる。

戦略的物流接続性

- 5つの主要港湾（ジッダ、キングアブドラ、ヤンブー、ダンマーム、ジュバイル）と3つの空港（リヤド、ジッダ、ダンマーム）を結ぶ。
- 港湾間および港湾から内陸部へのシームレスな移動により、沿岸間の輸送時間が40%以上短縮される見込み。これにより、長い海上ルートからの貨物が迂回され、サウジアラビア領内での積み替えが可能となる。
- 紅海プロジェクトや拡大する電子商取引のニーズといった巨大プロジェクトの基盤となる。

物流センターの建設

- ランドブリッジ計画の主要要素は、ルート沿いに配置された7つの物流センターネットワークである。これによりマルチモーダル接続性を最大化し、輸出入と国内流通の両方を支援する。物流センターの詳細は以下の通り：

物流センター名	所在地	機能
ジュバイル工業都市物流センター	東部州	工業貨物取扱、保税サービス
ダンマーム物流ドライポート	ダンマーム	海陸複合輸送、通関業務
リヤド・ドライポート	リヤド	内陸配送、電子商取引フルフィルメント
キング・ハーリド空港物流センター	リヤド空港	航空・鉄道貨物、生鮮品、医薬品
ジッダ物流港	ジッダ	紅海輸入・輸出、迅速なコンテナ輸送
キング・アブドラ港物流センター	キング・アブドラ港	フリーゾーン倉庫、世界的な再輸出
ヤンブー工業都市物流	西部州	原油、工業貨物、化学品ハブ

27 | NEOM - オキサゴン港拡張計画の概要

概要

- ✈
設立：オキサゴン港は、NEOMの拡張計画の一環として、2021年11月に正式に発表された。
- 🌐
戦略的転換：同港はスエズ運河に近い紅海という戦略的位置を活かし、アジア、アフリカ、欧州を結ぶ重要な拠点としての地位を確立しようとしている。
- 🔍
目的：世界最大級かつ最先端の港湾となることを目指し、サウジアラビアの地域貿易・商業に貢献するとともに、世界貿易の流れにおける新たな拠点となることを目指している。
- 👤
現在の運営状況：港湾は現在稼働中であるが、容量拡張工事は進行中である。
- ⚓
予定スケジュール：第1フェーズは2026年初頭の稼働開始を予定しており、年間150万TEUの処理能力を有する。さらに、物流ソリューション施設は現在稼働中である。



(注) 地図上のオキサゴン港はおおよその位置を指す。

(出所) GlobalData

28 | NEOM - オキサゴン港: 物流インフラの概要

投資と規模

- 本プロジェクトには総額62億8,000万ドルの予算が割り当てられており、詳細は以下の通りである：
 - 多目的ターミナルの建設
 - 第1ターミナルの拡張
 - 物流センターの建設
 - 港湾管理棟の建設
 - 浚渫工事
 - 関連施設の建設

戦略的重要性



- この港湾はアジア、アフリカ、欧州を結ぶ主要ハブとして機能し、世界の貿易拠点の40%に6時間以内でアクセス可能となる。
- NEOMの建設・産業活動における輸出入を促進する見込み。
- この港湾はNEOMとビジョン2030の重要構成要素であり、クリーン産業、先進的製造業、物流を育成することで、サウジアラビアの石油依存経済からの転換を支援する。再生可能エネルギーや技術を含むオキサゴンの14の経済セクターを支える。
- 再生可能エネルギーによるネットゼロカーボン運営、AI・自動化・インダストリー4.0技術の活用は、持続可能な海運・物流運営の世界的基準となる。

物流の接続性



- スエズ運河の近くに位置するこの港は、世界の貿易量の12～15%が通過する同運河を經由し、アジア、アフリカ、欧州を結ぶ主要な海運ルートに直接アクセスできる。
- 当港はCMA CGMやMSCといった世界的海運大手との定期コンテナ航路を確立している。さらにサウジアラビア資本のフォーク・マリタイム社が、ジッダ経由でNEOMと国際貿易ルートを結ぶ共通フィーダーサービスを展開している。
- 同港はコンテナ、一般貨物、ばら積み貨物、特殊プロジェクト貨物など多様な貨物を扱う。2026年までに一般貨物・ばら積み貨物で年間2,000万トン以上、コンテナ取扱能力は年間150万TEU（20フィートコンテナ換算単位）を見込み、完全開発時には1,200万TEUまで拡張可能。
- その立地は中東、北アフリカ、欧州の主要市場への迅速なアクセスを保証し、サウジアラビアの「ビジョン2030」経済多様化目標の玄関口としての地位を確立している。

メリットと回収



- オキサゴン港は、国際貿易の接続性強化、投資誘致、クリーン産業支援を通じて経済の多様化を推進し、雇用創出、地域開発、持続可能な物流分野でのリーダーシップ確立といった利益をもたらす。
- その投資回収は、貿易量や産業輸出による長期的な収益、そしてビジョン2030のもとでサウジアラビアを世界的な貿易ハブとして位置付けることによるものと見込まれている。

29 | サルマン国王連絡橋／モーゼス橋建設計画の概要（検討中）

概要



導入： サウジアラビア運輸省とエジプト産業運輸省は、両国を結ぶティラン海峡に橋を建設する計画を進めている。このプロジェクトは1988年に初めて合意されたが、棚上げされていた。アル・サラーム98号フェリー事故を受けて、このプロジェクトはさらに緊急性を帯びている。



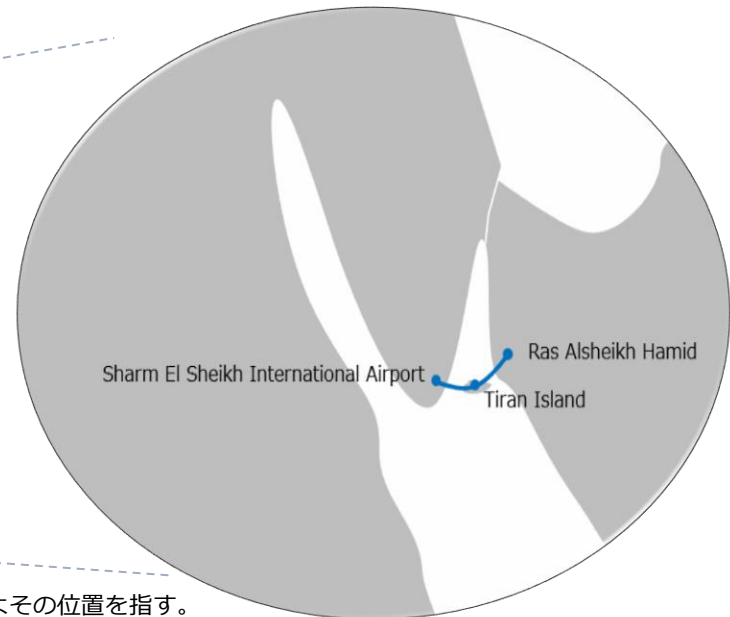
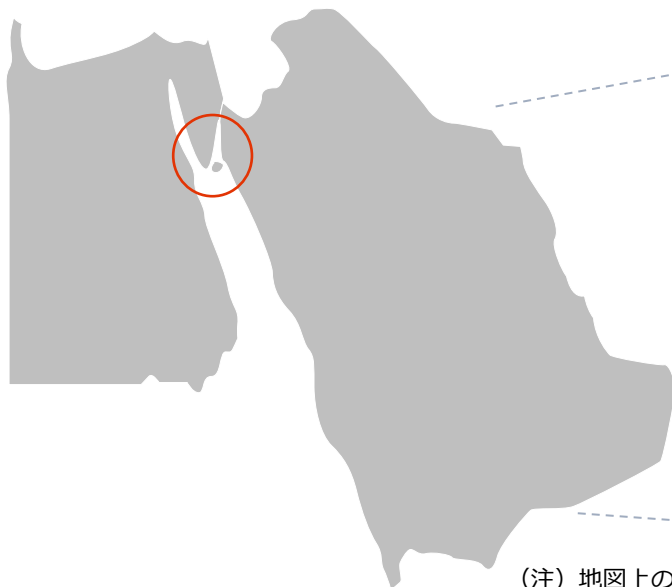
詳細： 道路橋であるこの連絡橋は全長32km、幅36mで、各方向に3車線を備える。橋梁の高さは75mとなる。エジプトのラス・ナスラーニ北端から、紅海上のティラン島を経由し、サウジアラビアのジバ港北端にあるラス・シェイク・ハマドまで建設される。



目的： この堤防道路はティラン海峡を跨ぎ両国間の直接的な陸海連絡路を確立し、物流接続性と地域貿易の活性化を大幅に促進することを目指す。



現状： 2025年現在、本プロジェクトは依然として検討段階にある。



(注) 地図上の都市やルートはおおよその位置を指す。

(出所) GlobalData

30 | サルマン国王連絡橋／モーゼス橋： 物流インフラの概要



投資と規模

- 150億サウジアラビア・リヤル（40億ドル）の費用が発生する見込みであり、詳細は以下の通り：
 - 32kmの堤防道路の建設
 - 2本の鉄道ルート敷設
 - 照明設備の設置

戦略的重要性



- 提案されている橋は、観光客の直接的な通路として機能し、シャルム・エル・シェイクのビーチからサウジアラビアの紅海リビエラに至る「ビジョン2030」構想へのアクセスを促進する。
- この橋梁は自動車やバスだけでなく、貨物列車や旅客列車も通行できるように設計されている。この機能により、サウジアラビアは自国の発展途上にある鉄道網をエジプトの鉄道網と統合し、2大陸にまたがる連続した鉄道回廊を確立することが可能となる。
- また、この堤防道路はパイプラインによる原油の直接輸送を可能にし、液体物流を促進する。
- 2つの市場を物理的に結ぶことで、サウジアラビアは二国間貿易の活性化と、建設、物流、ホスピタリティといった主要セクターの強化を目指している。

物流接続性



- ティラン島とサナフィル島を經由してサウジアラビアとエジプトを結ぶ、高速道路と鉄道ルートを備えた全長50kmの堤防道路。これは紅海を越えてアジアとアフリカを結ぶ初の陸上輸送回廊となる。
- この堤防道路をサウジアラビアの拡大する物流ネットワークに統合することで、両国間の複合輸送の接続性が向上する
- 両国間の輸送時間を大幅に短縮し、車両での移動時間をわずか30分にまで短縮する可能性がある。これにより、商業、巡礼（ハッジ）、国境を越えた交流が促進される
- また、サウジアラビアとエジプト間の貿易において、スエズ運河に代わる強靱な代替ルートを創出する。
- このルートは、アジア・アフリカ・欧州を結ぶ物流・貿易の玄関口としてのサウジアラビアの役割を強化すると同時に、大陸の主要な中継拠点としてのエジプトの地位を固める。
- 計画中の橋梁は、直径1メートルの石油パイプライン2本を収容し、サウジ産原油を地中海沿岸の輸出拠点シディ・クリエまで直接輸送する。

メリットと回収期間



- エジプトとサウジアラビア双方の観点から、この投資は商業的に妥当であり、予測される収益によって裏付けられている。これには、通行料と貿易による新たな収益源の創出、辺境のタブーク地域の経済発展の加速、国境両側での数千の雇用創出が含まれる。

31 | アフワーズ～イスファハン電気鉄道建設計画の概要

概要



導入：イラン道路・都市開発省は、イラン国内でアフワーズからイスファハンまでの全長510kmの電気鉄道建設を進めている。



詳細：このプロジェクトは、ザグロス山岳地帯を横断し、フゼスタン州の州都であるアフワーズと、主要な中央工業都市であるイスファハンを結ぶことを目的としている。険しい地形のため、80km以上のトンネルと15kmの長い橋梁が必要となる。



目的：運行開始後、本鉄道はアフワーズ～イスファハン間の道路貨物輸送量（約40%）と旅客輸送量（約50%）をほぼ半減させ、安全性を向上させるとともに、沿線の交通事故と汚染を削減する。



現状：本プロジェクトは既に発注済みで、2027年末までの完成が見込まれている。



(注) 地図上の都市やルートはおおよその位置を指す。

(出所) GlobalData

32 | アフワーズ～イスファハン電気鉄道： 物流インフラの概要



投資規模

- プロジェクト全体の費用は35億ドルとなる。詳細は以下の通り：
 - 鉄道ルート路の建設
 - 鉄道駅の建設
 - 鉄道ルート路の電化
 - 80kmのトンネル設置
 - 全長15kmの橋梁建設
 - 複線鉄道の建設には、最新の信号システム、通信システム、電力供給システム、架空送電網が装備される。

戦略的イニシアチブ



- 複合輸送**：ハブと倉庫は鉄道、道路、海運を接続し、シームレスな移送を保証する。例えば、アフワーズはペルシャ湾の港湾（バンドル・イマーム・ホメイニー、マフシャール）と海運アクセスで連結し、統合された道路・鉄道ネットワークにより効率的な貨物移動を促進する。
- 国内・地域回廊との統合**：このルートはトランス・イラン鉄道や国道と接続し、回廊を越えた地域・国際市場への移動を可能にする。これにより到達範囲と物流の柔軟性が向上する。



物流接続性

- この路線は複数の主要物流拠点、フリーゾーン、倉庫を接続し強化する。詳細は以下の通り：

拠点／ハブ	物流機能	接続モード
アフワーズ港湾地域	石油、石油化学製品、穀物輸出、倉庫業	鉄道、道路、海上
アフワーズ 貨物ターミナル	地域物資流通、バルク輸送	鉄道と道路
イスファハン 工業団地	鉄鋼、製造業、石油化学	鉄道、道路、航空
中継センター	鉱物・農産物集積拠点	鉄道と道路
トランス・イラン 鉄道との接続点	国内・ユーラシア貨物輸送回廊	鉄道






越境接続



- イランの主要鉄道軸上の結節点として、この路線は北西回廊（例：タブリーズ、トルコ）、南東軸（例：バンドル・アッバース）、および潜在的なユーラシア陸橋ルートとの物流連携を強化する。

33 | キング・ハーリド国際空港拡張計画の概要

概要

-  **設立**：キング・ハーリド国際空港拡張は2012年に契約が行われた
-  **戦略的転換**：この拡張により、リヤドは地域ハブから世界的な航空・物流センターへと転換を目指す
-  **目的**：サウジアラビアの航空インフラを強化し、観光、貿易、経済成長を促進することを目指す
-  **現在の運営状況**：空港は稼働中であり、第2、第3、第4、第5ターミナルの拡張工事が進行中である
-  **予定スケジュール**：プロジェクトは2028年までに完了し完全稼働する見込み。第1ターミナルは2025年1月に開港。



(注) 地図上のキング・ハーリド国際空港はおおよその位置を指す。

(出所) GlobalData

34 | キング・ハーリド国際空港拡張計画: 物流インフラの概要

投資と詳細

- 空港拡張には総額34億ドルの予算が割り当てられており、詳細は以下の通り：
 - 10万6,500平方メートルの新ターミナル5の建設
 - 既存のターミナル1、2、3、4の拡張および改修
 - 管理棟の建設
 - 駐機場建設
 - 14万3,000平方メートルの駐車場施設の建設
 - 保安システムの設置
 - エレベーター30基とエスカレーター19基の設置
 - 電子式動く歩道6基の設置
 - 5基の新規手荷物ベルト設置

戦略的重要性



- キング・ハーリド国際空港の拡張により、サウジアラビアは148以上の目的地と接続され、貿易、観光、ビジネスが促進される。首都という戦略的な立地は、アジア、欧州、アフリカを結ぶ中東への玄関口としての役割を担っている。
- この拡張は計画中のキング・サルマン国際空港を補完し、同国の航空部門が増加する旅客・貨物需要に対応できる体制を整える。
- 同空港は、ホスピタリティ、小売、サプライチェーン産業を含む非石油セクターの成長を促進し、王国の石油収入への依存度を低下させる。

物流接続性



- 空港の貨物業務は50以上の世界的な目的地と接続しており、リヤドをアジア、アフリカ、欧州間の貿易の玄関口として位置付けている。
- 統合物流保税区域（ILBZ）は空港の貨物村から8kmの場所に位置し、保税回廊で接続されている。これにより空港との間でシームレスな貨物移動が保証される。
- また、サウジアラビアの拡大する高速道路網の恩恵を受け、マルチモーダル物流ハブへの低コストな道路輸送を提供している。ILBZの保税回廊は、他の保税地域、海港、ドライポートへの迅速な貨物移動を可能にし、航空、海上、陸上の物流を統合している。
- 空港への直接的な鉄道接続はまだ完全には整備されていないが、より広範なサウジ・ランドブリッジ鉄道プロジェクト（ジッダとダンマームを結ぶ）は、地域的な貨物輸送を強化し、道路輸送への依存を減らし、効率を向上させることが期待されている。

効果と回収期間



- キング・ハーリド国際空港の拡張により、第1ターミナルの年間旅客処理能力は300万人から700万人に増加し、長期目標は3,000万人となる見込み。これにより、ビジョン2030の下で観光、貿易、雇用創出が促進され、経済成長が加速する。さらに、旅客・貨物輸送による収益増加、ILBZのような物流ハブへの国際投資、メガプロジェクト支援を通じ、リヤドを競争力ある航空ハブとして位置付けることが見込まれている。

35 | ナジュラン・アシール・ジザン直通道路建設計画の概要

概要



導入：道路総局は、サウジアラビア国内においてナジュランからジザンに至る直通道路の建設を計画している。この道路はナジュランを起点とし、ダーラン・アル・ジャヌーブ（アシール）、アル・リート、アル・ハク・センターを經由し、アブハ・ジャザン道路方面へ向かう。



詳細：本プロジェクトはアシール地域のアル・ファラーを起点とし、ジザンを経由して紅海沿岸まで南へ延びる全長300キロの幹線道路を整備する。道路は6車線（片側3車線）で設計され、全長18キロにおよぶ55の橋梁と、総延長9キロの11のトンネルを含む。



目的：この近代的な幹線道路は、遠隔地の南部州と沿岸港湾、産業拠点、経済中心地を結び、紅海とアシール間の移動時間と貨物輸送時間を大幅に短縮する。



現状：主要契約の入札は2025年12月までに実施される見込み。



(注) 地図上の都市やルートはおおよその位置を指す。(出所) GlobalData

36 | ナジュラン・アシール・ジザン直通道路： 物流インフラの概要



投資と規模

- 総費用は112億5,000万サウジアラビア・リヤル（30億ドル）となり、詳細は以下の通りである：
 - ナジュラン～アシール～ジザン直通道路（300km）の建設
 - 道路沿いのサービス施設建設
 - 斜面保護工事
 - 舗装工事

戦略的重要性



- この回廊は、これまで十分に活用されていなかった王国南部に新たな貿易・物流ルートを開拓し、サウジアラビアの国内および国際物流基盤を拡大する。
- この幹線道路は輸出志向型産業と輸入物流を支え、ジザンが国際市場、特に東アフリカおよびそれ以上の地域への玄関口としての役割を強化する。
- これによりサウジアラビアの地域貿易における影響力が拡大し、混雑する北部国境を迂回する代替ルートが提供される。
- アシール、ナジュラン、ジザンの農業・鉱業・製造業生産者は、国内外市場への迅速なアクセスを獲得する。

物流接続性



- 貿易と国境を越えた連携**：この道路はイエメン方面へ南下し紅海を越える貿易回廊を強化し、東アフリカとの地域貿易・物流を促進する可能性がある。輸送インフラの改善は、アフリカ・中東・アフリカを結ぶ物流ハブとしてのサウジアラビアの戦略的位置付けを強化する。
- 経済の多様化と地域開発**：アクセス向上により、ナジュラン～アシール～ジザン道路はサウジアラビア南部における経済成長加速の触媒として機能する。アシールおよびジザンの工業地帯を含む主要開発計画を補完するものである。
- ジザン港の接続性向上**：この幹線道路は、南部にとって重要な紅海ゲートウェイであるジザン港を直接支援し、内陸部と海上輸送ルート間の迅速な貨物輸送を可能にする。

地域別倉庫の概況



- ジザン地域には約200の倉庫が立地し、総床面積は35万平方メートルを超える。これらの施設は港湾物流、農産物輸出、鉱物資源、工業用消耗品の流通を支えている。
- アシール地域には約318の倉庫があり、総面積は62万8,000平方メートルを超える。これらの施設は地域全体に分散し、特にアブハーとハミース・ムシャイト近郊に集中している。農産物や冷蔵保管を扱う。
- ナジュラン地域には79の倉庫があり、総面積は11万平方メートルである。主に鉱物輸出、農産物貨物、地元小売サプライチェーンを支えている。

これらの地域では、高速道路による接続性向上に伴い、物流インフラが急速に拡大する見込み。

37 | イマーム・ホメイニー国際空港拡張計画の概要

概要



はじめに：イラン道路・都市開発省は、テヘランにあるイマーム・ホメイニー国際空港のターミナル拡張を実施している。



戦略的転換：新ターミナル2は、空港の旅客・貨物取扱能力を大幅に増強することを目的とした主要開発プロジェクトである（投資額3億ドル）。



目的：稼働開始後、この空港は旅客数を増加させるだけでなく、国内外の貨物輸送量も増加させることになる。



現在の運営状況：空港は既に稼働中であり、新ターミナルT2は建設中



予定スケジュール：プロジェクトは2026年末までに完了する見込み



(注) 地図上のイマーム・ホメイニー国際空港はおおよその位置を指す。
(出所) GlobalData

38 | イマーム・ホメイニー国際空港拡張計画: 物流インフラの概要



投資規模

- プロジェクト全体の費用は27億ドルとなる。詳細は以下の通り：
 - 全長410kmの新旅客ターミナル建設。
 - 格納庫の建設
 - 滑走路の建設
 - 安全・保安システムの設置

戦略的イニシアチブ



- この拡張により、イマーム・ホメイニー国際空港（IKIA）は欧州、中央アジア、東アジアを結ぶ輸送ルートを支える重要な物流ハブとして位置づけられ、地域および世界のサプライチェーンにおけるイランの役割を強化する。
- IKIAの物流複合施設にある近代的な貨物ターミナルと倉庫区域は、特殊貨物や時間厳守の貨物を含む大量の貨物の処理、保管、再配送能力を強化する。
- 統合保税倉庫、迅速通関、デジタル管理システムにより、通関とラストマイル配送が加速される。これは国際的な電子商取引や製造業のサプライチェーンにとって極めて重要。

物流接続性



- 複合型地上交通センター**：主要な特徴は、第2ターミナル前に統合された地上交通センターである。これは乗客のシームレスなアクセスと貨物物流を提供する複合型ハブとして設計されている。これにより、空港と広範な交通ネットワークを結び、乗客と貨物の効率的な移動が可能となる。
- 航空・鉄道・道路の統合**：地上交通センターは空港を高速鉄道システム、高容量高速道路、地域道路網に直接接続する。この複合交通網により、乗客と航空貨物の空港への迅速な移送が可能となる。
- 貨物回廊**：IKIAの貨物施設は、航空貨物によるテヘランおよび中央イランと国際輸出市場を結ぶ貨物回廊を支える。鉄道と道路が最終配送と内陸部流通を補完する。






IKIAの物流ハブと倉庫



- 貨物倉庫複合施設**：国際貨物取扱いに特化した倉庫施設を備え、一般貨物と特殊貨物（生鮮品、医薬品、高価値品）の両方を支援する。
- 統合物流パーク**：保税倉庫、包装・流通センター、冷蔵倉庫、クロスドッキング施設を含む区域。
- 工業・都市中心部への近接性**：IKIAはテヘラン南部に戦略的に位置し、イランの国家輸送回廊に統合されているため、その物流ハブは内陸の工業中心地と世界市場を結ぶ貨物ルートの重要拠点となっている。

39 | オンダ – 新空港ターミナル建設計画の概要（検討中）

概要

- 
設立：カサブランカのムハンマド 5 世国際空港に新ターミナルを建設する計画は、2025年4月に発表された。
- 
戦略的転換：新ターミナルは、大西洋横断およびアフリカの物流の玄関口としてのモロッコの接続性を強化し、貿易を促進し、投資を呼び込み、地政学的な影響力を強化することが期待されている。
- 
目的：カサブランカを世界的な航空ハブに変え、年間旅客処理能力を 3,500 万人に増強し、「Airports 2030」戦略と 2030 FIFA ワールドカップを支援することを目指している。
- 
現在の運営状況：空港は現在稼働中であり、年間旅客処理能力は1,500万人である。新ターミナルプロジェクトは検討段階にある。
- 
予定スケジュール：新ターミナルは 2030 年までに完成し、完全に稼働する見込み。



（注）地図上のムハンマド5世国際空港はおおよその位置を指す。

（出所）GlobalData



40 | オンダ - 新空港ターミナル: 物流インフラの概要



投資と詳細

- 新ターミナルには総額17億ドル（150億モロッコ・ディルハム）の予算が割り当てられており、詳細は以下の通り：
 - 旅客ターミナルビルの建設
 - 滑走路の建設
 - 航空管制塔の建設
 - ユーティリティ建物の建設
 - 全インフラネットワーク
 - 手荷物処理システム（BHS）、電気ハッチピット、計器着陸装置（ILS）、燃料給油システムおよび航空管制塔システムの設置

戦略的重要性



- このターミナルは、カサブランカを欧州・アフリカ・米国を結ぶ主要な大陸間ハブとして位置付けると期待されている。
- このターミナルは、モロッコが共催する2030年FIFAワールドカップに向けた国際的な訪問者の流入に対応する上で極めて重要。
- 旅客・貨物輸送量の増加を促進することで、モロッコの観光産業と経済発展を支えると見込まれている。

物流接続性



- この空港は、欧州、アフリカ、中東、米国大陸の100以上の目的地と接続しており、主要市場への貨物輸送の接続性を高め、大西洋横断およびアフリカの物流ゲートウェイとしての地位を確立する見込み。
- 新ターミナルはモロッコの高速度鉄道網との統合が予定されている。既に稼働中の空港駅は、旅客・貨物輸送量の増加に対応するため改良され、航空と鉄道のシームレスな乗り継ぎを可能にする。
- 空港はA3・A5高速道路を含むモロッコの広範な幹線道路網に接続され、カサブランカとラバト、マラケシュ、タンジェなどの主要経済拠点と結ばれている。
- ターミナルはゼナタ物流ゾーンなどカサブランカの工業・物流地域に近接しており、統合サプライチェーンを支えると見込まれる。これらの地域では倉庫保管、通関手続き、付加価値サービスを提供し、モロッコ国内およびアフリカ・欧州への貨物流通を効率化する。

効果と回収期間



- 新ターミナルは旅客処理能力を3,500万人へ、貨物処理能力を現行の15万トンから倍増させることで、モロッコの観光と貿易を促進し、経済成長と雇用創出を牽引する。

VI. 付録

1 | 主要な定義

用語	定義
港湾定期船 接続性指数 (PLSCI)	<p>港湾LSCI (PLSCI) は、港湾が世界の定期船輸送ネットワークにおいて占める位置を示す。数値が高いほど接続性が優れていることを意味する。港湾LSCIは、2006年第1四半期 (Q1) の最高値を100として設定されている。PLSCIは以下の6つの要素から算出される：</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 港湾における週当たりの定期船寄港回数 (2) 年間展開輸送能力 (20フィートコンテナ換算単位：TEU)：当該港湾で提供される総展開輸送能力。 (3) 港湾発着の定期航路サービス数。 (4) 当該港湾を発着する定期船サービスを提供する海運会社の数。 (5) 当該港湾発着サービスに投入される最大船舶のTEU (20フィートコンテナ換算単位) 規模。 (6) 定期船サービスで当該港湾と直接接続する他港湾の数 (注：直接サービスとは二国間の定期サービスを指す。途中寄港を含む場合があるが、コンテナ輸送において積み替えを必要としないものとする)。
定期船接続性 指数 (LSCI)	<p>定期船接続性指数 (LSCI) は、ある国が世界の定期船ネットワークにどの程度統合されているかを測る指標である。世界市場へのアクセスは、特に製造品の輸出入に利用される定期船サービスに大きく依存する。LSCIの数値が高いほど接続性が優れていることを示す。LSCIは、定期コンテナ定期船サービスが提供されている全ての国について算出される。</p> <p>LSCIの方法論と構成要素： LSCIは以下の6つの構成要素から算出される：</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 当該国における週当たりの定期船寄港回数 (年間スケジュールに基づく週平均値) (2) 当該国で提供される年間総定期運航能力 (20フィートコンテナ換算単位：TEU) (3) 当該国発着の定期航路サービス数 (4) 当該国発着サービスを提供する定期船会社の数； (5) 当該国発着サービスに投入される最大船舶のTEU単位での規模；および (6) 定期航路による直行便で当該国と接続している他国の数 (直行便とは、二国間を結ぶ定期便を指す。途中寄港地を含む場合があるが、通常はコンテナ輸送に不要な積み替えは行わない)。
国際連結性 指数 (GCI)	<p>国際連結性とは、貿易、資本、情報、人の国際的な流れへの参加によって示される、ある国が世界とどの程度深く広く統合されているかを指す。</p>

(出所) GlobalData

2 | 主要物流ゾーン (1)

サウジアラビア		
ゾーン/パーク名	所在地	面積 (1,000平方メートル)
サアディール工業都市	サアディール	583
アル・ハルジ工業都市	アル・ハルジ	442
ジッダ第3工業都市	ジッダ	8,399
ダンマーム第2工業都市	ダンマーム	1,826
ダンマーム第3工業都市	ダンマーム	181
メディナ工業都市	メディーナ	1,146
タブーク工業都市	タブーク	497
ワアド・アルシャマル工業都市	ワアド・アルシャマル	1,051
アラール工業都市	アラール	112
アル・バーハ工業都市	アル・バーハ	139
ジュバイル物流センター	ジュバイル工業都市	3,544
ジャザン工業都市	ジャザン	67
リヤド・ドライポート	リヤド	890
リヤド統合物流特別区	リヤド	2,900
リヤド航空貨物ビル	リヤド	86
ジッダの航空貨物村	ジッダ	115
ダンマーム航空貨物村	ダンマーム	29
キング・アブドラ経済都市の工業団地	キング・アブドラ経済都市	9,625
ダンマーム港の物流センター	ダンマーム	257
サルマン国王エネルギーパーク	ブカイク	448
ジッダ・イスラム港口ジスティクスセンター	ジッダ	995
キング・アブドラ港 保管区域	キング・アブドラ経済都市	858

2 | 主要物流ゾーン (2)

アラブ首長国連邦		
ゾーン/パーク名	所在地	面積 (平方キロメートル)
ジュベル・アリ・フリーゾーン (JAFZA)	ドバイ、ジュベル・アリ港とアル・マクトゥーム国際空港の間	57.0
ドバイ・ロジスティクス・シティ (DLC)	ドバイ・サウス、アル・マクトゥーム国際空港に隣接する地域	21.5
KEZADロジスティクスパーク (KLP)	アブダビ、タウィーラ、ドバイとアブダビの間にある	1.19
KEZADグループ経済特区	アブダビ首長国内に12の経済特区がある	550.0
ハムリヤ・フリーゾーン - ロジスティクス・ビレッジ	シャルジャ、ハムリヤ港に隣接	10.0
サイフ自由区 (物流部品)	シャルジャ、シャルジャ国際空港の近く	6.40
ドバイ空港フリーゾーン (DAFZ)	ドバイ、ドバイ国際空港近く	2.1

オマーン		
ゾーン/パーク名	所在地	面積 (平方キロメートル)
ドゥクム特別経済区 (SEZAD)	アル・ウスタ県、マスカットの南550km	2,000.0
サララ・フリーゾーン (SFZ)	ドファール州、サララ港に隣接	19.0
ソハール工業団地	マスカットから200km、ソハール港近く	21.6
アル・マズナ・フリーゾーン	イエメン国境から4km、約300万平方メートル	3.0
ルサイル工業団地	マスカット国際空港から45km	7.5
スール工業団地	マスカットから300km、アル・シャルキヤ地域	36.1

(出所) GlobalData

2 | 主要物流ゾーン (3)

イラン		
ゾーン/パーク名	所在地	面積 (平方キロメートル)
チャーバハール自由貿易工業区	シスタン・バルチスタン州、パキスタン国境から70km	N/A
チャーバハール物流工業団地	チャーバハールフリーゾーン内に150ヘクタール	1.5
キシユ・フリーゾーン	ペルシャ湾、イラン本土の南18km	91.5
ケシム・フリーゾーン	ホルムズ海峡、3,000ヘクタール	30.0
パールズ特別経済エネルギー区	アサルイエ、ブーシェール、10,000ヘクタール	100.0
パヤム特別経済区	テヘラン近郊、3,600ヘクタール、空港アクセスあり	36.0

イラク		
ゾーン/パーク名	所在地	面積 (平方キロメートル)
ホル・アルズバイールフリーゾーン	バスラ県、100万平方メートル	1.0
バスラ・ロジスティクス・シティ (BLC)	ウンムカスル港付近、計画面積300万平方メートル	3.0
フライフィルフリーゾーン	二ネヴェ県、40ヘクタール	0.4

(出所) GlobalData

2 | 主要物流ゾーン (4)

モロッコ		
ゾーン/パーク名	所在地	面積 (平方キロメートル)
タンジェ・メッド特別開発区	タンジェの北東45km、ジブラルタル海峡	50
タンジェ・メド物流ゾーン (MedHub)	タンジェ・メド港湾複合施設に隣接	2
タンジェ・フリーゾーン (TFZ)	400ヘクタール、1999年設立	4
西大西洋物流ゾーン	カサブランカ県、モロッコ最大の計画物流ゾーンである	0.7
テトゥアン・パーク	150ヘクタール、モロッコ北部	1.5
大西洋フリーゾーン (AFZ)	ラバト・サレ・ケニトラ地域	N/A
ミッドパークフリーゾーン	グレーターカサブランカ、38ヘクタール	0.38

エジプト		
ゾーン/パーク名	所在地	面積 (平方キロメートル)
スエズ運河経済区 (SCZONE)	スエズ運河の沿岸部に位置し、地中海と紅海を結んでいる	461
東ポートサイド工業地帯	スエズ運河北端入口のポートサイド	63
東ポートサイド物流エリア	東ポートサイド、3つの物流区域の合計	24
アイン・ソフナ工業地帯	紅海、スエズ運河南部入口	162.5
新行政首都物流地区	カイロの東45km、500エーカーの計画フリーゾーン	5
DPワールド・ソフナ物流パーク	アイン・ソフナ、統合サプライチェーン施設	N/A

3 | 国別リスク分析フレームワーク

国の名称	政治的安定性	経済的安定性	物流インフラ (航空、道路、鉄道、海上を含む)
サウジアラビア	高	高	高
アラブ首長国連邦	高	高	中
オマーン	高	中	低
イラン	中	低	高
イラク	低	中	中
トルコ	高	中	高
モロッコ	高	中	中
エジプト	中	中	中

- 政治的安定性については、世界銀行のガバナンス指標が用いられている。
- 経済的安定性については：
 - 高：実質GDP値が高い、インフレ値が低い
 - 中：GDP値が低く、インフレ値が低い、またはGDP値が高くインフレ値が高い
 - 低：GDP値が低く、インフレ値が高い
- 物流インフラ
 - 高：良好なマルチモーダル接続性、高い容量（現状および計画）
 - 中：良好なマルチモーダル接続性、高い容量（現状）+ 将来の成長性が低い、または低い容量
 - 低：マルチモーダル接続性が低い、容量が低い、将来の成長性が低い

(出所) GlobalData

4 | 海外直接投資 (FDI) プロジェクト : 物流・倉庫 (1)

サウジアラビア					
発表年	投資会社	プロジェクト名	州	サブセクター	金額 (100万ドル)
2024	ガルフ・ウェアハウジング・カンパニー QPSC	ガルフ・ウェアハウジング (GWC) +GFHフィナンシャル・グループ - ロジスティクス施設	東部州	複合輸送	56.7
2024	Think Big For Shipping and Logistics	Think Big For Shipping and Logistics -ロジスティクスセンター	東部州	複合輸送	56.7
2024	TADロジスティクス	TADロジスティクス - 倉庫	東部州	倉庫保管	54.9
2023	A.P. モラー・マースク AS	マースク・ロジスティクス・パーク	マッカ地域	複合輸送	346.0
2023	DHLサプライチェーン	DHLサプライチェーン+サウジアラビア石油 (アラムコ) - 調達・物流ハブ	東部州	複合輸送	65.5
2023	CJロジスティクス	CJロジスティクス - 配送センター	アルリヤド	複合輸送	59.8
2022	アジリティ・パブリック・ウェアハウジング	アジリティ - ジッダ・ロジスティクス・パーク	マッカ地域	複合輸送	163.0
オマーン					
発表年	投資会社	プロジェクト名	州	サブセクター	金額 (100万ドル)
2024	DHLグローバルフォワーディング	DHLグローバルフォワーディング - 流通ハブ	アル・バティナ北部県	複合輸送	59.0
2024	アライド・オンドック・コンテナ・サービス	アライド・オンドック・コンテナ・サービス - デポ拡張	アル・バティナ北部県	海上輸送	2.6

4 | FDIプロジェクト：物流・倉庫（2）

アラブ首長国連邦					
発表年	投資会社	プロジェクト名	首長国	サブセクター	金額 (100万ドル)
2025	エクスペディターズ・インターナショナル・オブ・ワシントン	エクスペディターズ・インターナショナル - ロジスティクス施設	ドバイ	複合輸送	60.4
2025	ユナイテッド・パーセル・サービス	ユナイテッド・パーセル・サービス (UPS) - 物流施設	ドバイ	複合輸送	80.5
2024	ガマ・アビエーション	ガマ・アビエーション - ハンガーおよび固定基地事業者ターミナル	シャルジャ	航空会社	100.0
2024	JASワールドワイド・マネジメント	JAS - 倉庫	ドバイ	複合輸送	60.4
2024	キューネ・アンド・ナーゲル・インターナショナルAG	キューネ・アンド・ナーゲル - フルフィルメントセンター	ドバイ	複合輸送	75.2
2023	ボックスカウワールド・ホールディングス	ボックスカウワールド・ホールディングス (ボックスコ) - 倉庫	ドバイ	倉庫業	27.2
2021	アストラル・アビエーション	アストラル・アビエーション - ハブ	シャルジャ	航空会社	56.4
2021	ポスタ・ビジネス	ポスタ・ビジネス - 事業拡大		複合輸送	62.7
2021	CMA CGM SA	CMA CGM/AD Ports - コンテナターミナル	アブダビ	複合輸送	845.0
2021	DHLグローバルフォワーディング アブダビLLC	DHLグローバルフォワーディング - 流通センター	ドバイ	航空会社	62.7

(出所) GlobalData

4 | FDIプロジェクト：物流・倉庫（3）

イラク					
発表年	投資会社	プロジェクト名	州	サブセクター	金額 (100万ドル)
2022年	Dnata	Dnata - 貨物倉庫 - エルビル、イラク	アルビル	航空会社	14

モロッコ					
発表年	投資会社	プロジェクト名	州	サブセクター	金額 (100万ドル)
2024	韓進運輸	韓進 - 物流施設 - モロッコ	不明	複合輸送	71.1
2021	ボスタ・ビジネス	ボスタ・ビジネス - 事業拡大 - モロッコ	不明	複合輸送	79.1
2021	MRSOOL	Mrsool - 事業拡大 - モロッコ	不明	道路	83.0

(出所) GlobalData

4 | FDIプロジェクト：物流・倉庫（4）

エジプト					
発表年	投資会社	プロジェクト名	州	サブセクター	金額 (100万ドル)
2025	DPワールド	物流パーク - アイン・スクナ	スエズ	複合輸送	80.0
2024	Think Big For Shipping and Logistics	Think Big For Shipping and Logistics ロジスティクスセンター	カイロ	複合輸送	64.1
2023	アブダビ港湾公社	アブダビ港湾公社（AD Ports） - 港湾ターミナル	紅海	海上貨物	78.1
2023	A.P. モラー・マースク	マースク・ロジスティクスゾーン	ポートサイド	複合輸送	89.3
2022	スエズ運河コンテナターミナル	スエズ運河コンテナターミナル（SCCT）施設拡張	ポートサイド	海上貨物	500.0
2020	ボロレ・アフリカ・ロジスティクス（SL）	ボロレ・アフリカ／豊田通商／日本郵船 - ROROターミナル	ポートサイド	海上貨物	180.0
2020	シェンカーAG	DBシェンカー - ドライポート	カイロ	複合輸送	89.3

（出所）GlobalData

レポートをご覧いただいた後、 アンケートにご協力ください。

(所要時間：約1分)

<https://www.jetro.go.jp/form5/pub/ora2/20250041>



レポートに関するお問い合わせ先

日本貿易振興機構（ジェトロ）

調査部 中東アフリカ課



03-3582-5180



ORH@jetro.go.jp



〒107-6006

東京都港区赤坂1-12-32 アーク森ビル6階

■ 免責条項

本レポートで提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご使用下さい。ジェトロでは、できるだけ正確な情報の提供を心掛けておりますが、本レポートで提供した内容に関連して、ご利用される方が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェトロは一切の責任を負いかねますので、ご了承下さい。

禁無断転載