

UAE・インフラプロジェクトマップ°

2017 年 12 月

**日本貿易振興機構（ジェトロ）
ドバイ事務所**

本報告書に関する問い合わせ先

ジェトロ・ドバイ事務所

住所：Room No.3503, 35th Floor, The One Tower,
Barsha Heights, TECOM, P.O.Box 2272, Dubai, U.A.E.
TEL：+971-4-564-5878

環境・インフラ課

住所：〒107-6006 東京都港区赤坂 1-12-32 アーク森ビル
TEL.：03-3582-5542

【免責事項】

当該資料作成には、できる限り正確を期すよう努力しておりますが、その正確性を保証するものではありません。本情報の採否はお客様の判断で行って頂きますようお願い申し上げます。独立行政法人日本貿易振興機構（ジェトロ）は、本報告書の記載内容に関して生じた直接的、間接的、あるいは懲罰的損害および利益の喪失については、一切の責任を負いません。これは、たとえ、ジェトロがかかる損害の可能性を知らされていても同様とします。

はじめに

アラブ首長国連邦（UAE）、特にドバイおよびアブダビのインフラ産業についての最新情報を提供する報告書を作成した。本報告書における「インフラ」産業とは、以下を含むものである。

1. 道路および鉄道
2. 港湾および空港
3. 都市および工業団地の開発
4. エネルギーの開発
5. 電気および水道

1. 事業概要

アラブ首長国連邦（UAE）は世界でも有数の、企業に親和的な国の一つである。同国は外国人に対してオープンであり、海外投資や経済成長に有利な環境を作り出そうと努めている。UAE の国家開発戦略の目標の一つは、UAE が世界で最も事業を行うのに適した国になることである。世界銀行は 2017 年の、事業のしやすさランキング（2017 年）で、UAE を 21 位にランク付けしている。

世界銀行と世界経済フォーラムは、UAE を中東地域で事業を行うのに最も適した国であると認定した。

油田の発見と外国企業の誘致により、UAE は人のまばらな砂漠の辺境の国から国際貿易の一大拠点へと成長し、人口 940 万人（そのうち 9 割は外国籍居住者である）を抱える経済大国へと変貌した。UAE の日々の生活の一部にはアラブの文化が根付き、ビジネスや社会規範にも影響しているが、同国は多様性、多文化主義を推進している。

UAE 建国当初よりアブダビとドバイの両首長国は、UAE が同地域における長期の繁栄と安定を達成することに努めてきた。UAE は石油依存国であり、同国の GDP（国内総生産／Gross National Product）のおよそ 3 分の 1 は、石油・天然ガスによるものである。1950 年代に油田を発見して以降、UAE の改革の柱は経済を多様化させるための化石燃料による収入の活用にあった。この取り組みとビジョンによって、投資や成長の機会を生み出し続けている。

一方で、この 10 年間は世界経済の浮き沈みに影響を受けてきた。2007 年からはじまる世界金融危機の前段階において、UAE は爆発的な投資や開発を行った。多数の建設プロジェクトが労働力の需要を掘り起こし、急速な人口増加につながった。UAE 統計局によれば、同国の海外居住者人口は 2006 年から 2010 年末にかけて 75%増加した。

世界金融危機によって多くのプロジェクトが規模縮小や中止を余儀なくされ、各企業は大規模な債務の再編に直面し、意欲的な事業が保留となった。特にドバイは大きな影響を受け、ドイツ銀行によれば 2009 年度の住宅価格は前 2008 年度のピーク時から 50%下落し、2009 年末の信用不安「ドバイ・ショック」につながった。ドバイ政府は支払い能力を維持するため、アブダビから 100 億ドルの融資を受けざるを得なかったが、2010 年の石油価格の上昇に伴って経済を立て直し、現在は 2020 年の万博開催や再生エネルギーの本格導入、世界最大の空港建設といった新しい事業を推進している。

2020年のドバイ万博に関する最重要プロジェクトが工期に間に合うよう、その準備が2017年以降、増加してい

る。推定2500万人の人々がこの万博に参加する見込みである。同市は工期通りに完成することのみならず、これらの人々を受け入れるのに必要なインフラや商業活動の拡充を求められている。

世界銀行の試算では、UAE のエネルギー部門による GDP 成長率は、昨今の石油価格下落による供給を削減する OPEC 合意にしたがって、2016 年の 3.8%から 2017 年に 2.9%へ縮小するとみられている。一方で石油以外の部門は、2017 年に 3.3%の成長を見込んでいる。

1-1. UAE の魅力

①継続的な経済の多様化

経済の多様化は、企業の買収や増加する地域の経済統合およびイノベーションを通じた、新産業の確立や民間部門の成長とともに継続している。現在では石油以外の部門が GDP のおよそ 7 割を占める。同国は現在インフラや住宅、輸送、エネルギー開発に関するさまざまな巨額のプロジェクトに着手しており、事業機会は豊富にあると言える。天然ガスや石油は、海外投資にとって重要な部門であり続けているが、むしろ事業機会は航空機の部品・サービス、建設、油田・ガス田の機械・サービス、再生可能エネルギーに存在する。

②良好な中期の経済見通し

世界銀行によれば、さらに堅調な石油価格と国際貿易の回復、経済統合の緩和などが経済活動を増加させるとみられており、特に 2020 年のドバイ万博へ向けて投資が増加すると思われる。

③企業に親和的な環境

UAEは企業に親和的な立場を推進しようと努めている。利益の本国送金に対する制約はなく、法人税や所得税も存在しない（2018年1月より、消費財に対しては5%の付加価値税が課せられる）。2016年に導入された新たな破産法およびPPP（官民パートナーシップ／Public Private Partnership）法が、企業の抱える主な懸案に対処してきた。

1-2. UAE が抱える問題

①現地での株式保有・代理店法

本土（自由貿易地域を除く）に拠点を持つ海外企業は、UAEの国内企業（個人またはUAE国民が完全所有する企業）と提携しなければならない、その国内企業は海外企業の株式の最低51%を保有していなければならない。自由貿易地域の企業は100%外国資本であることも可能だが、その企業が特定の自由貿易地域以外で事業を行うことは認められていない。海外企業の支店および代表は、UAEの代理店を通じて事業を行わなければならない。

②競争

プロジェクトは無数にあり、価値が高く名譽あるものであるため、英国やヨーロッパ、アメリカ、日本などの従来の競合企業を引きつけているだけでなく、成長著しいアジアの国々も同様に熾烈な競争を繰り広げている。UAEには“楽な市場”として接近すべきではないだろう。

2. 法規制および規則

ドバイでは現在、PPPを推進するためのルールづくりを図っている。PPPはこれまでもUAEに存在していたが、規制の枠組みは存在しなかった。ドバイはPPP法を通じてPPPモデルの利用を増やすことを目指している。これまでの建設のみを基準としたプロジェクトから、設計および建設、建設・運営・譲渡方式、さらには設計・調達・建設契約へと移行しようとしている。数々の二次的法規制が、これから施行される予定である。

民間の開発業者は現在、売却の予定なしの買収の提案を行うことができ、国費で賄われているあらゆる政府機関が参加することができる。法的な監視については、提案の詳細なリクエストが必要となる。PPP契約では、環境基準やエミラタイゼーション（プロジェクトにおいて、UAEの国民でなければならない従業員の割合）の定数についての明確な詳細を提示しなければならない。

開発業者の間で合併会社を組織することもでき、プロジェクトの額に応じてSPV（特別目的事業体／special-purpose vehicle）が必要となる。政府もまた、SPVに出資することができる。関係する政府機関が許可しない限り、下請けやPPPの資産の売却は認められておらず、その最長期間は30年である。

これまでのPPPでは、不十分な契約制度の定義に悩まされてきた。プロジェクトの入札は、リスクに対するエクスポージャーを軽減するために総工費の増額が必要となったことから、経済的に実現不可能なものになっている。輸送機関や小規模なプロジェクト、または大規模プロジェクトの各段階は、部分的にはPPPの資金調達に適している。入札や契約における段階ごとの移行が、PPPモデルにも恩恵をもたらしている。

3. 市場構造

UAEの事業機会としてPPPが重要となっている。ADNOC（アブダビ国営石油会社／Abu Dhabi's national oil company）は、その資産の金銭的・戦略的価値を最大化するため、積極的に官民パートナーシップを組み込んだ手法を持つポートフォリオの展開を目指している。アブダビ国営石油会社のCEOは報道陣に対し、大手商社や年金基金、民間投資家、インフラ開発を専門とする企業などとのパートナーシップを検討していると述べた。エコノミスト誌によれば「アブダビ国営石油会社はもはや、海外の大手石油会社の技術的な専門知識に関心を持っているだけでなく、バリューチェーン全体にわたる成長を促すような、より競争的で野心的な投資基盤を作り出そうとしている」とのことである。アブダビには、発電所や海水淡水化プラントの建設または維持などを通じて、水道や電気の供給のような特定の公共サービスを組織・再編するための、海外からの直接投資を誘致する政策がある。

官民間でのパートナーシップが全盛を極め、成長に拍車をかけ、事業機会を最大化するであろう。
-UAE ビジョン 2021-

UAEのビジネス全体を理解するもう一つの大切な要素が、以下に紹介するような現地に展開している外国企業が果たす役割である。これらの企業は相当なネットワークを有しており、UAEビジネスにおける貴重な財産となっている。

3-1. 欧州、米国

欧州・特に英国と米国はUAEと伝統的な関係性を持っている。英米の石油会社は、同国の石油生産および

新規経済の開発に大きな役割を果たしてきた。国連商品貿易統計データベースによれば、UAEの輸入の12%は欧州からのものであり、8%は米国から、3%は英国からである。輸入品は主に機械、輸送設備、化学製品、食料品である。石油や天然ガス、エネルギー、観光、製造、金融、専門サービス業といった広い範囲で、欧米の多国籍企業がUAEに進出している。

UAEへの海外直接投資の流入額の50%以上を欧米が占めている。2015年には英国がUAEの海外直接投資の24%を占め、米国は12%を占めていた。次いでフランスとオーストリアが大きな投資者であり、それぞれ10%と7%である。興味深いことに欧米の金融機関は、2008年の金融危機の際、ドバイの負債の主な債務保有者であった。またUAEは、米国に対する海外直接投資の資金源でもある。

一部、欧米企業の威光が減り、中国やインド、韓国からの投資が増えていることを指摘する声もある。エコノミスト誌は「アブダビにおいては、（有力な投資家が）現在、欧米の『旧世界』からではなく、アジアから登場してきている。これは中国や日本のエネルギー企業とのより強固な関係性を構築していること、さらにアブダビ国営石油会社の製品の大半を購入する最大の買い手となっていることを意味する」と説明する。

3-2. 中国と韓国

中国はUAEにとってインドに次ぐ2番目に大きな貿易相手国であり、UAEの総輸入の15%を占めている。4,000社以上の中国企業や貿易機関がUAEに登録されている。CPCEC（中国電能成套設備有限公司／China Power Complete Equipement Co, Ltd.）、CNPC（中国石油天然気集团公司／China National Petroleum Corporation）およびCosco（中国遠洋海運集团有限公司／China Cosco Shipping Corporation Co, Ltd.）は巨額のインフラプロジェクトを落札し、中国の合併会社は海外の連携先が利用可能なアブダビの海上事業権の12%を最終的に勝ち取った。パートナーシップはエネルギー以外にも拡大している。中国製の車がUAEの市場に参入し、両国間の旅行も増えている（ドバイ～中国間は毎日21便）。

現在のUAEは中国製品の最終市場だけではなく、中国の金融や技術投資の中継拠点となっている。政府は中国の投資家を誘致し、UAEを中国に売り込む「ルック・イースト（東洋志向）」政策に乗り出した。一方中国の国有銀行大手4社すべてが、UAEに進出した。UAEに対する中国の関心の高さは、東洋と西洋との中間地点としての役割とも結びついており、アジア、アフリカ、中東地域全体の経済発展を促進することを目指す中国の「一帯一路」構想においても重要な役割を果たしている。中国電能成套設備有限公司をはじめとした企業は、インフラプロジェクトにおいて彼らが提供することのできる中国の金融資源を通じて、さらなる労働力を確保することを期待している。

国内の石油備蓄量が少ない韓国は、世界第5位の石油輸入国となっており、UAEとの貿易関係を長く重視している。UAEにとって韓国は建設プロジェクトや電化製品で魅力的な貿易相手国である。2010年から2015年にかけて、UAEと韓国は330億米ドルの貿易実績を記録し、そのうちの315億米ドルはUAEの韓国からの輸入によるものであり、15億米ドルはUAEから韓国への輸出によるものであった。

韓国の合併会社（韓国電力公社、現代建設、三星重工業・斗山重工業からなる）がフランスや日本、アメリカをおさえて、UAEにおける原子力発電所4基の開発を行うための204億米ドルの契約を獲得したことは、両国の経済関係が拡大している証左であろう。UAEに本社を置く韓国大手企業としては同合併関係企業のほかにGS建設、SK建設などがある。

3-3. UAEにおける日本企業

日本とUAEの貿易額は2016年に253億米ドルであり、日本による輸入が173億米ドルで、輸出が80億米ドルであった。日本のエネルギー需要はペルシャ湾と切っても切れない関係にあり、UAEが石油・天然ガスの主要な貿易相手国となっている。

現在の巨大プロジェクト開発において、日本企業は戦略的な役割を果たしている。JODCO（ジャパン石油開発株式会社／Japan Oil Development Company Ltd.）は上部ザクム（Upper Zakum）油田の株式の12%を保有し、丸紅はスワイハン（Sweihan）の1,170MWの太陽光発電所の株式の20%を保有している。また、日本の4銀行がデット・ファイナンスを提供している。

日本のメーカーも同様に、近畿車輛が提供したドバイメトロ（地下鉄）車両のような、高度な技術や品質を必要とするプロジェクトにおいて重要な役割を果たしている。現在のUAEのインフラ開発は、専門的かつ革新的なソリューションを持って参加する機会を提供している。さらに中国と同様に日本もまた、運営上の専門知識や技術だけでなく、市場の成長や資金利用の可能性を提供している。

4. 国家開発政策およびその展望

4-1. 国家開発政策

「UAEビジョン2021」とは、2010年に策定された連邦国家の開発計画である

（<https://www.vision2021.ae>）。各首長国レベルでも開発計画を策定しているが、その計画は「UAEビジョン2021」の最終目標を反映していなければならない。「ビジョン2021」は4つのテーマからなり、それぞれに最終目標とその最終目標に到達するための目標が含まれている。その姉妹編である「ナショナルアジェンダ」では、達成度を測定するKPI（重要業績評価指標／Key Performance Indicator）を設定している。なお同計画における「国民」とはUAE国民を指し、外国籍居住者は国民の定義の範疇外であることに留意。

① 目標.1－「United in Responsibility（責任）」：社会の団結とアイデンティティの維持

UAEは、国家に責任感とアイデンティティを持つ国民が、活力のある社会整備の基盤であると考えている。その育成のためには家族やコミュニティの強力な結びつき、ルーツとなる穏健なイスラムの価値観や先祖からの遺産の保全が重要である。

② 目標.2－「United in Destiny（運命）」：国民の安全と司法の公正

UAEは国全体に均衡の取れた発展を確保することが使命であると考えている。その実現のためには政府全体にわたる積極的な調整、または統一された国家政策や計画・実施が重要である。

③ 目標.3－「United in Knowlegde（知識）」：競争力のある知識経済

UAEは多様で柔軟な知識に基づく経済こそが、長期的な繁栄を保証すると考えている。

④ 目標.4－「United in Prosperity（繁栄）」：一流の教育制度、世界屈指の医療、持続可能な環境・インフラ

UAEは国家の繁栄に重きを置いている。そのために、優れた公共サービスやリクリエーション活動を保証した最高の生活水準、長寿と健康的な生活、一流の教育制度、幅広く充実した生活スタイルを整備する。

あわせて、アブダビとドバイの両首長国レベルの戦略計画も特筆すべきである。

ドバイでは5年おきに同市のビジョンを策定しており、現在は「ドバイ・プラン2021」が実施されている（<https://www.dubaipplan2021.ae/dubai-plan-2021/>）。同計画では、自然と建造物の両方を含む都市環境に取り組んでおり、都市開発を管理すべき政府の役割について規定している。

アブダビの戦略である「アブダビ経済ビジョン2030」は、同市内の個人よりも首長国の経済運営に重点を置いている（https://www.abudhabi.ae/cs/groups/public/documents/publication/mtmx/nju0/~edisp/adeqp_nd_131654_en.pdf）。同計画は石油部門からの多様化、民間部門における国民数の増加、今後の知識産業を含む経済改革を目指している。

4-2. インフラ開発の傾向および展望

ドバイはインフラ部門が経済の多様化や観光、再生可能エネルギー、輸送機関、環境における UAE 全体のイニシアティブに欠かせない基本的な部分であると、各指標が証明していると考えている。プロジェクトの承認レベルは、2014 年の石油価格の下落に引き続いて後退し、UAE の建設決定が 30%低下することを余儀なくされた。デロイト社は 2 兆ドルに相当するプロジェクトがペルシャ湾岸各国で進行中であると試算している。最も活発な活動が予測されるのがサウジアラビアと UAE である。BMI（ビジネス・モニター・インターナショナル／Business Monitor International）によれば、UAE のインフラ部門は 2016 年から 2020 年にかけて、年間平均 5.9%拡大すると見込まれており、今こそインフラへの支出を最大限活用し、主要な政府機関や請負業者との記憶に残る関係を構築する時期であろう。

ドバイではインフラ開発の焦点を 2020 年の万博に当てている。ドバイは 2016 年度予算のうち 46 億米ドルを 2020 年までの万博の輸送インフラ開発とした。アブダビでは、2016 年 11 月の OPEC 協定により石油価格が上昇し、プロジェクトをすぐに着手することができるため、政府や建設産業に安堵をもたらしている。同首長国は 2030 年までに 1000 億米ドルを投資する予定であり、その大半を不動産や輸送部門に割り当てた。

4-3. 道路および鉄道部門の概要

道路プロジェクトは、UAEで実施中の全プロジェクト数の半分近くを占めている。にもかかわらず個々のプロジェクトの規模が小さいため、全プロジェクトの総工費の8%以下でしかなく、鉄道プロジェクトが同部門を支配している。ビジネス・モニター・インターナショナルは、2017年11月の時点で139億米ドルの価値を持つ15件の進行中および実施予定のプロジェクトを特定した。そのうちの110億米ドルはエティハド鉄道第2期工事に充てられており、この工事は今後10年間における同部門の成長の要となるであろう。

2020年開催予定の万博は、路面電車から地下鉄、新規道路または道路延伸工事に至るまで、さまざまなインフラ案件を後押ししている。ドバイの輸送部門は187件以上の進行中のプロジェクトを抱えており、BNC（建設業界新聞／Business News for Construction）のドバイ概要報告書によれば、その総工費は324億米ドルである。

アブダビは輸送手段の規模や、多様性の点ではドバイに遅れている。しかし政府の計画（アブダビ地上輸送マスタープランおよびアブダビ輸送モビリティ管理戦略）では、効率的で持続可能な複合一貫の公共輸送網を提供することに心血を注いでいる。2016年7月、アブダビ評議会はおよそ1億5000万米ドルの新規道路敷設およびその他のインフラプロジェクトを承認し、地下鉄および軽便鉄道開始のための入札を実施した。

4-4. 港湾および空港部門の概要

輸送機関の転換による再開発プロジェクトが、国内の全港湾施設および空港で進行中であり、大幅な成長をもたらす新たな部門を築いている。主な空港および港湾施設の改修については、2020年万博がプロジェクトの大半を推進する役割を担っている。ビジネス・モニター・インターナショナルによると、UAEには合計71件の輸送部門のプロジェクトが存在し、総工費の合計546億米ドルのプロジェクトが建設中または計画中である。

これらのプロジェクトには、以下を含む。

- ドバイ国際空港の拡張工事。総工費は78億米ドル。2018年までに現在の年間乗客数を6000万人から9000万人に増やす予定。
- 第2の空港であるアル・マクトゥーム国際空港の拡張工事。総工費は320億米ドル。拡張工事が完成すれば年間乗客数1億6000万人以上、年間貨物量1200万トン以上を収容することができる世界最大の空港となる。
- アブダビ国際空港。総工費は68億米ドル。ミッドフィールド・ターミナルビル（MTB）新設プロジェクトにより、2017年までに4000万人の乗客数に到達する見込みである。
- ドバイ・ポーツ・ワールドのジュベル・アリ港。22.1m型コンテナの総収容量を増設するため、16億米ドルを投資している。
- アブダビ・ポーツはハリーファ港を2018年半ばまでに100平方キロメートル拡張する計画である。総収容量は未公表。

UAEは輸送部門の健全性に関するもう一つの指標である、物流における市場優位性を保っている。ビジネス・モニター・インターナショナルは、UAEの航空貨物市場は2017～2021年の間に4.8%の年平均成長率で拡大すると予測している。ドバイ最大のコンテナ港は、その規模でシンガポールとロッテルダムの間に位置しており、コンテナ港の取扱量は2016～2017年には5%、2021年までにさらに29%増加するとみられている。また、ドバイはドバイ・コマーシティ（Dubai CommerCity）の開設により、同地域のEコマース物流の拠点になるとしている。

4-5. 都市および工業団地開発部門の概要

建設業界新聞のドバイ概要報告書によれば、都市建設部門は総工費の合計2450億米ドル以上に及ぶ3,200件以上のプロジェクトを実施中である。2020年万博の会場とあわせて知識経済の拠点、卸売市場、フードパーク、商業施設などを含む「ドバイ・サウス」、くわえて「ドバイ・クリークハーバー」、「メイダン・シティ」などの多目的施設の開発などもあり、引き続きドバイの中長期的な巨大土地開発プロジェクトが進んでいる。

アブダビではアル・マライヤ（Al Maryah）島、サーディヤット（Saadiyat）島、ヤス（Yas）島、アル・リーム（Al Reem）島といった島々、ならびに新たに計画されたザイード・シティ（Zayed City）における多目的施設や住宅の開発に重点を置いている。都市開発部門は、アブダビにおける総工費450億米ドルの建設中のプロジェクトによって、2016～2020年の間に年平均5.9%拡大するとみられている。

4-6. エネルギー開発部門の概要

UAEは同国のエネルギーミックスを多様化させ、その電力需要を満たすため、エネルギーや公益事業のインフラ部門に重点的に投資している。同国は2020年までに、代替エネルギープロジェクトおよび持続可能なエネルギープロジェクトにおいて1000億米ドルを誘致することを目指している。

ドバイでは、2050年までにその電力の75%をクリーンなエネルギー源から発電するための新クリーンエネルギー戦略を立ち上げた。政府は今後30年の間に、太陽光や原子力、クリーンコールなどのさまざまなイニシアティブを支援すべく、1630億米ドルを投じる計画である。

UAEは現在、提供済みプロジェクトにおいても新規プロジェクトの実施においても、GCC（湾岸協力会議／Gulf Cooperation Council）における太陽光プロジェクトの主導的立場にある。UAEは、アブダビのシャムス（Shams）太陽光発電所や、ドバイのムハンマド・ビン・ラーシド・アル・マクトウム（Mohammed bin Rashid al Maktoum）ソーラーパーク、アブダビのスワイハン（Sweihan）プロジェクトなど複数の巨大プロジェクトを実施しており、その総発電量は合計5,000 MWに相当する。

しかし、同国は依然として、石油・天然ガス部門を拡大している。弊社は、石油・天然ガス田の開発・精練所の拡張などのさまざまな巨額のプロジェクトが存在することを指摘した。アブダビも同様に、サワーガス田の開発に最大200億米ドルを投じることを検討している。

4-7. 電力および水道部門の概要

UAEは1人当たりの電力消費量では世界有数の高いレベルを有している。これは淡水化技術の非効率な利用と、必要とされる電力量によるものである。さらにUAEの1人当たりの水消費量は、世界平均よりもおよそ50%高いものである。淡水化水による水の生産は、同国の年間の電力消費量のおよそ30%にとどまる。UAEにおける現行の水利用システムは長期的には持続可能ではなく、政府による意欲的な持続可能で効率的な水利用および水管理を浮き彫りにするものである。

その結果、各首長国は廃水の処理・リサイクルを通じて、水利用の拡大に対処するための計画を立案中である。両都市ともに20～80億米ドル規模の大深度下水道トンネルまたは排水プロジェクトに従事している。BOT（建設・所有・譲渡／build, own, transfer）方式によるSWRO（海水逆浸透膜／seawater reverse osmosis）淡水化プラントの開発が、シャルジャ首長国のカルバで計画されている。

DEWA（ドバイ電気水道局／Dubai Electricity and Water Authority）は2020年の世界万博に先立ち、ドバイの電気・水道インフラの開発に7億700万米ドルを割り当て、より効率的な電気および水の生産・移送・配分を行うことを目指している。

民間部門には、同国の資本における発電部門に最大1000億米ドルを投資する機会がある。TRANSCO（アブダビ送電送水会社／Abu Dhabi Transmission & Despatch Company）によるアブダビの改良型配電プロジェクトが2017年に承認された。

5. 入札情報

5-1. インフラ部門ごとの行政機関

全国	
鉄道	エティハド鉄道は 2009 年 6 月に設立され、UAE 国内の貨物・旅客鉄道網の開発・建設・運営を管理している。
エネルギー開発	ENEC（アラブ首長国連邦原子力公社／Emirates Nuclear Energy Corporation）は 2009 年に設立された、UAE の原子力発電所の配備・所有・運営を管轄する組織である。
アブダビ	
鉄道・道路・港湾・空港	DOT（アブダビ交通局／Department of Transportation of Abu Dhabi）は 2008 年に設立され、バリューチェーン全体をカバーし、アブダビ首長国の輸送政策および開発のあらゆる局面を十分に調整した計画を立案する。 アブダビ交通局 地上輸送部 公共輸送課、貨物課、路線課 海事部、航空部
道路	ムサナダ（アブダビの総合サービス会社）は 2007 年 12 月に政府所有の株式会社として設立され、施設管理・設計・建設・契約管理・IT・ケータリング・物流・店舗などの各領域における政府機関をサポートするサービスを提供している。
都市開発・道路	都市交通局はアブダビ首長国に対し、計画の立案および規制上の監督を提供している。
港湾	アブダビ・ボーツは 2006 年に設立された、アブダビの港湾および工業団地の大手開発業者の一つである。ハリーファ港および KIZAD（アブダビ・ハリーファ工業地区／Khalifa Industrial Zone of Abu Dhabi）を監督している。
空港	ADAC（アブダビ空港会社／Abu Dhabi Airports）はアブダビ政府が完全所有する政府所有の株式会社であり、2006 年に設立され、同首長国の航空インフラの再開発を主導している。
電気・水道	ADWEA（アブダビ水電力庁／Abu Dhabi Water & Electricity Authority）は、水および電気をより効率的に生産・配分・消費する方法を研究・開発している。 アブダビ政府が所有しているが、財政的にも行政的にも独立している。
	アブダビ送電送水会社はアブダビ水電力庁の下部組織であり、アブダビ首長国内の高電圧送電および大規模送水網の開発・運営・維持を担当している。
エネルギー開発・水道	ADSSC（アブダビ下水道公社／Abu Dhabi Sewerage Services Company）は 2007 年に設立され、アブダビ首長国内のすべての住宅顧客および商業顧客から排出される廃水を収集・処理し、固体・液体廃棄物を安全に廃棄している。
エネルギー開発	SPC（最高石油評議会／Supreme Petroleum Council）は 1988 年に設立され、アブダビにおける石油政策を策定、実施を監督し、石油産業の維持を支えている。ADNOC（アブダビ国営石油会社／Abu Dhabi National Oil Company）がおもな株主であり、最高石油評議会の指令を実施している。
	アブダビ国営石油会社は、アブダビ政府所有の企業であり、16 の子会社を運営している。アブダビ国営石油会社グループの活動には以下が含まれる。原油および天然ガスの探鉱および生産、精製、マーケティング、供給および輸送、日常業務、最高石油評議会指令の実施。
	ADNOC オンショア（前アブダビ陸上石油操業社＜ADCO＞）は、アブダビの陸上油田および沿岸浅海域の油田を運営し、石油・天然ガスの上流部門を担当している。現在の株主は、ア

	ブダビ国営石油会社、トタル、ジャパン石油開発株式会社、韓国 GS 建設などである。
エネルギー開発	ムバダラは政府所有の持ち株会社であり、政府系ファンドとしての特長を持ち、アブダビの経済多様化を促進している。
	ADNOC 精製会社（前 ADRO <Takreer>）は ADNOC の精油部門であり、1999 年にアブダビで設立され、多種多様な石油製品を供給している。
	ADMA-OPCO（アブダビ海上操業会社／Abu Dhabi Marine Operating Company）は、ウムシャーフ（Umm Shaif）油田およびザクム（Zakum）油田の海上操業を行い、原油は処理・保管・輸出のため、ダス（Das）島に送られる。おもな株主は ADNOC（60%）、BP（14%）、トタル（13%）、ジャパン石油開発株式会社（12%）である（ZADCO と合併予定）。
	ZADCO（ザクム開発会社／Zakum Development Company）は、上部ザクム（Upper Zakum）油田およびウムアダルク（Umm Al-Dalkh）油田、サター（Satah）油田を運営する。株主は ADNOC（60%）、エクソンモービル（28%）、ジャパン石油開発株式会社（12%）である。
ドバイ	
鉄道・道路	RTA（ドバイ道路交通庁／Roads and Transport Authority）は 2005 年に設立され、ドバイ首長国の輸送、道路・交通の要件を計画・供給している。 ドバイ道路交通庁 鉄道局、交通・道路局
空港	ドバイ空港会社は、ドバイの 2 つの空港（ドバイ国際空港 <DXB> およびドバイ・ワールド・セントラル国際空港 <DWC>）を所有し、運営・開発を管理している。
電気・水道	ドバイ電気水道局はドバイの公益事業会社である。ドバイ電気水道局は 1992 年に設立された政府所有会社であり、ドバイ市民が十分かつ信頼できる量の電力および水の供給を利用できるようにする役割を果たしている。
都市開発・水道	ドバイ市は、都市サービスの管轄権および施設の維持管理権を持った地方自治体である。 DID（灌漑排水局／Drainage and Irrigation Department）
空港	DAEP（ドバイ航空工学プロジェクト／Dubai Aviation Engineering Projects）は、ドバイ航空都市会社（Dubai Aviation City Corporation）の工学部門である。
エネルギー開発	DSCE（ドバイ・エネルギー最高評議会／Dubai Supreme Council of Energy）は 2009 年 8 月に設立され、政策の立案・計画、関係機関およびエネルギー企業との調整をつかさどっている。
	ドバイ政府の完全所有会社として 1993 年に設立された ENOC（エミレーツ国営石油／Emirates National Oil Corporation）は、探鉱・生産・供給・運営、精油、ターミナル、燃料販売、航空燃料および商業・工業用途の石油製品の分野における資産を所有・運営している。www.enoc.com
	石油庁はドバイ首長国内における石油・天然ガスの探鉱および生産の管理を担当している。

2020 年万博の準備や再び上昇基調にある石油価格の影響で、国際企業のサービス、資金援助を必要とする数多くのプロジェクトが UAE の市場に存在する。これら各プロジェクトをビジネス機会ととらえ、実際に参入していくには、参入検討企業によるさらなる調査・精査を必要とするであろう。