

ドバイにおける観光開発とその利害関係について

The Interest in Tourism Development in Dubai

杜 国 慶*

Guoqing DU

Abstract: Being located south of the Persian Gulf on the Arabian Peninsula, Dubai was formally established in the early 19th century and remained under clan control when the United Kingdom assumed the protection of Dubai in 1892. With such outstanding geographical location, Dubai became an important trading hub port, and its function of central place has been strengthened with continued infrastructure preparation. Nowadays, Dubai turned out to be a popular tourist destination and attracts a large amount of tourists from all over the world because of a series of tourism development projects such as shopping malls, upper-class hotels, seashore and desert resorts. In this paper, we investigate the historical and geographical elements of development and try to clarify both advantage and shortcoming of tourism development in Dubai.

Key words: 観光開発 (tourism development), エミレーツ航空 (Emirates Airline),
ドバイ (Dubai), アラブ首長国連邦 (United Arab Emirates)

- I はじめに
- II ドバイの歴史
- III 地域の中心機能を果たすドバイ
- IV 近年ドバイの経済発展
- V ドバイの交通整備と現況
- VI ドバイ観光振興と観光開発
- VII 統計データにみるドバイの社会問題

ラスベガスとも共通している。ラスベガスには、行く度に感動を受け、その創造力に興味をもつようになる。本研究は、ドバイで旧市街地、海浜リゾート、砂漠リゾートを回り、ドバイ発の日帰りツアーに参加し、ドバイ周辺のアブダビとシャージャなど周辺都市を見学したことを踏まえたものである。

I はじめに

近年、ドバイ観光が脚光を浴びようになり、人気を呼んでいる。砂漠の中で、なぜこのような都市ができるのか、何で観光客を惹きつけるのかという疑問をもち、ドバイへ出向いた。砂漠の中で都市が誕生し栄えてきたところは、アメリカの

II ドバイの歴史

近年に凄まじい発展を遂げたドバイは、古くから東西を結ぶ海上および地域交易の中継地である湾岸地域に位置する。ドバイの名が初めて西欧の書物に記載されたのが1590年と言われる(佐野, 2009)。17世紀ごろ、ポルトガルおよびイギ

*立教大学観光学部・准教授

リスは同地域を貿易ルートの重要な拠点として進出し、貿易船の安全を確保するため努力した。19世紀初頭、同地域では海賊が多く存在し、貿易に大きな打撃を与えた。イギリスは自国船の保護のため、海賊への攻撃を始めるとともに、湾岸地域の諸首長国と平和協定を結び、18世紀中頃まで同地域で優位に立っていた。

しかし、ドバイを街としてこの世に誕生させたのは1833年、現在アラブ首長国連邦（UAE：United Arab Emirates）の首都アブダビに居住していたアル・ブ・ファラーサ部族に属するシェイク・マクトゥーム・ビン・ブティ（Sheikh Maktoum bin Buti）が約800人を引き連れてこの地にやってきたからである。1853年の恒久休戦条約によって、同湾岸地域が「休戦海岸（Trucial Coast）」と呼ばれるようになった。1892年、イギリスが各首長国と外交権と行政権に関わる排他条約「独占協定」を結び、同地域をイギリスの保護下に置いた。ドバイが位置するこの地域はこうのように、早くから貿易ルート上の重要な拠点の役割を果たしてきた。

当初、ドバイではナツメヤシの栽培と漁業、真珠採取を中心とする第一次産業とともに、貿易の中継港とダウ船の造船業が発展し、特に、貿易と真珠採取が盛んであった。天然資源が乏しいと言われるこの地域には、アラビア湾で採れた真珠は品質が高く、真珠採取が唯一の現金収入の産業であった。欧米の貿易活動の活発化およびインドなどの発展による真珠需要の急増、そしてドバイの貿易拠点の立地条件にもよるものの、ドバイの真珠産業は1900年代初頭には地元民も外国商人も乗り出し、急速に成長した。多くの真珠商人が集まり、真珠取引が拡大し、ドバイは真珠貿易の中心と変身した。

しかし、日本では1893（明治26）年に真珠の人工養殖が成功し、次第に真珠養殖が世界を席卷した。ドバイの真珠産業と貿易も打撃を受け、1930年代に入ってから衰退傾向に流れていく。真珠産業の成功とともにドバイでは中継貿易港の地位を確立したが、中継貿易港機能は地理的な要因に大きく影響されているため、真珠産業のように技術開発によって容易に変動することはなかつ

た。

マクロな範囲で見れば、ドバイはアラビア半島の先端部近くに位置し、アジア、ヨーロッパ、アフリカを結ぶ海上貿易ルートの結節点に当たる。ミクロな地域の地理要件を考えれば、ドバイにはクリーク（入り江）（写真1¹¹）が存在して、天然良港の条件を押さえている。このような条件がドバイの商業都市または貿易都市としての位置付けを高めたととも言えよう。

立地など物理的な要因だけではなく、社会情勢の変動もドバイに発展の機会を与えた。あるいは、ドバイが社会的機会を巧みに攫って活用したとも言えよう。1900年代初頭、真珠養殖の普及による真珠採取業の衰退と同時、インド貿易の最重要なルートと海上貿易の最重要な拠点であった対岸のペルシャ（現在のイラン）が、商人に高い関税と厳しい規制を通して圧力を掛けた。ドバイはこれを契機に、輸出入にかかる諸税を免除するような政策を施し、優遇政策でペルシャから多くの商人を引き寄せ、商業都市と中継貿易港の地位を確立させ、さらなる発展を遂げた。このように、ドバイの発展において、立地の要因と時代の変化を見極めた施策も重要なポイントである。

時代が変わり、1950年代後半から、港を利用する船が増加し、船体も大型化した一方、クリークの堆積物と自然侵食等の問題が深刻となった。クリークの浚渫工事は1960年に完了し、約500トン級の大型船が入港できるようになり、ドバイ港湾の近代化が図られた。港湾とともに、空路の整備も重要視され、1959年に飛行場建設の開始、1963年に同飛行場の拡大、1965年にドバイ空港の完成など一連の整備が実行された。交通とインフラの整備によって中継地の地位を高め、ヒトとモノをより呼び込みやすいような条件を揃えた（写真2）。

やがて今のドバイの強いイメージとなる石油が登場したのは、1960年代後半のことであった。1966年、ドバイの沖合で油田が発見され、3年後の1969年にドバイの石油輸出が開始された。石油による収益はドバイのさらなるインフラ整備に拍車を掛け、1973年には、石油輸出に便利な大型タンカーの接岸が可能となる港湾施設ラシード

港 (Port Rashid) が完成した。中継貿易地の機能を強化するため、1976年に30億ドルを投資してジュベル・アリ地区にジュベル・アリ港 (Jebel Ali Port)、1981年にはジュベル・アリ・フリー・ゾーン (JAFZ: Jebel Ali Free Zone) を建設し始めた (川満, 2008: 8)。

空港、港湾などの施設の整備と拡張を積極的に行ってきたドバイは、1980年代に入ると、外国

企業の誘致政策も積極的に施した。そして、高級ホテルとショッピング・モールなどの大型商業施設を建設し、観光客を誘致し、観光業の発展に力を注いだ。

このように、地理的な条件を活用し、革新的な開発を実施して、ドバイは時代と共に発展を遂げてきた (表1)。

表1 ドバイおよびUAE地域の略史

年	出来事
1590	ドバイの名が初めて西欧書物に記載
17世紀	ポルトガルおよびイギリスが同地域に進出
1833	マクトゥーム家がアブダビからドバイへ移住
1853	イギリスが各首長国と恒久休戦協定を締結し、同年各首長国と結んでいた締結を一本化した (休戦海岸)
1892	イギリスが各首長国と排他条約を結び、各首長国はイギリスの保護領となった
1902	ペルシャが高関税・貿易制限を実施、リングアの商人がドバイに移住
1929	ドバイの真珠業壊滅
1939	ドバイ初の診療所開設
1946	アメリカ石油開発開始
1949	ドバイ初の病院開設
1956	ドバイ警察署開設、ドバイ初のコンクリート建物
1958	アブダビで原油油田の発見
1959	クウェートよりインフラ整備のための資金を借りる：ドバイ近代化の始まりクレークの浚渫工事開始
1961	飛行場建設工事完成
1962	アブダビが石油の輸出を開始
1963	ドバイ初のクレークを跨るマクトゥーム橋 (Maktoum Bridge) 開通 飛行場拡張工事
1965	ドバイ国際空港完成
1966	ドバイで石油油田の発見
1967	ラージド港工事開始
1968	イギリスが1971年末までに同地域からの撤退を発表 アブダビとドバイが2首長国で連邦を結成することについて会談
1969	ドバイが石油の輸出を開始 海中石油貯蔵タンク建設
1971	イギリス保護領の休戦 オマーンの7首長国とカタール、バーレーンでアラブ首長国連邦 (FAE) を結成 ラスアルハイマ首長国を除く6首長国でアラブ首長国連邦 (UAE) として独立、同時にFAEは消滅
1972	ラスアルハイマ首長国がUAEに加盟し、UAEは7首長国となる
1973	ラージド港完成 DirhamがUAEの唯一の通貨となる ドバイ国際空港日航機ハイジャック事件発生 ラージド病院 (湾岸初大型近代的医療期間) 完成
1975	クレーク両岸を結ぶ海中地下インダガ・トンネル開通
1976	ジュベル・アリ港工事開始 (30億ドル)

表1(続き)

1979	ドバイ世界貿易センター開設 ドバイとアラブ首長国連邦の国境が同意された
1980	年間石油収益でドバイが30億ドル、アラブ首長国連邦が150億ドルに達した
1981	湾岸協力会議(GCC: Gulf Cooperation Council)がサウジアラビア、クウェート、バーレーン、カタール、オマーン、アラブ首長国連邦の6カ国により結成
1981	Jebel Ali Free Zone (JAFZ) 経済特別区設置 エミレーツ航空就航開始
1983	ジュベル・アリ港完成
1985	貿易と物流の拠点 Jebel Ali Free Zone (JAFZ) 開設 国営エミレーツ航空開業
1986	シェイク・サイードの住居が観光客に開放
1987	中東初のチャンピオン・シップ・コース、エミレーツゴルフ場オープン
1989	ドバイ貿易・観光局協議会設立
1994	世界初7つ星ホテル、ブルジュ・アル・アラブ工事開始
1995	在ドバイ日本国総領事館開設
1996	世界最高峰サラブレッド競馬レースのドバイ・ワールドカップ初開催 ドバイ・ショッピング・フェスティバル初開催 貿易と物流の拠点 Dubai Airport Free Zone (DAFZ) 開設
1997	ドバイ政府観光・事務局(世界19都市に代表事務所)
1998	ドバイ空港、シェイク・ラーシド・新ターミナル完成 ドバイ・サマー・サプライズ初開催
1999	ブルジュ・アル・アラブ開業 ワイルド・ワディ・ウォーター・パーク開業
2001	初のパーム人工島 Palm Jumeirah 工事開始 クルーズ客船ターミナル(ポート・ラーシド)完成
2003	世界最大のテーマパーク、ドバイランド(Dubailand)建設構想発表
2005	ドバイ国際金融センター開業 屋内スキー場スキー・ドバイ開業
2006	公式週末を木曜・金曜から金曜・土曜へ変更
2006	ドバイ学術シティ創設 ドバイ国際学術シティ・フリーゾーン創設
2007	ドバイ戦略プラン2015発表
2008	アラントニス・ホテル開業 ドバイ国際空港三本目滑走路増設 アイス・スケート・リンク開業 ドバイ・モール開業
2009	ドバイ・メトロ開業 世界最高の建築物ブルジュ・ドバイ完成

注：川満(2008:12)、Time Out: Dubai(2009:32)、佐野(2009)を基に作成。

Ⅲ 地域の中心機能を果たすドバイ

立地条件によって、ドバイは歴史的に見ても地域の交易中心の地位を維持し続けてきた。しかし、このような強力な中心機能は、単に立地条件

で実現できるものではないと言えよう。石油が発見される以前、ドバイではヒトとモノを呼び入れるためのインフラ整備が行われてきた。現在ドバイで実施されている中心機能を強調する開発政策はその延長にあると考えられる。まず、ドバイで

は同地で生産されたモノ（商品）はほとんどない。そして、昔からドバイはモノの取引が中心の商業都市であった（川満，2009：22）。

ドバイの中心機能は、世界情勢によるものとも言える。イラク、イラン、サウジアラビア、カタール、バーレーンなどの周辺諸国において、戦争、テロ、紛争、クーデター等が相次ぐ中で、ドバイは不安定地域の中の「安定の地」として、希少性があった（廣瀬，2009：72）。イランはアメリカの経済制裁の対象となっているため、イランのビジネス・マンはドバイで活発に経済活動を行う。ドバイでは誰でもすぐ商売を始められるというほど規制が緩やかであり、イラン人はドバイで起業し、不動産を大量に買い求めるようになった。1979年のイラン革命で欧米に離散したイラン人たちもドバイで事業を行い、このような貿易は「スーツケース貿易」と称されている（宮田，2008：24）。

サービス業の分野においてもドバイが有力な存在であり、地域の中心的な機能を果たしており、金融、交通、運輸・倉庫、医療で成長を続ける可能性が高い。ドバイに代わるサービス業の中心的な存在は、湾岸地域では他に見当たらない。サービス業の中心となるにはコストを安く抑えなければならぬし、また安定かつしっかりしたルールが必要となる（宮田，2009：46）。

中心機能を強化したのは、交通またはインフラ

の整備による効果と考えられる。港湾と空港とは、ドバイの産業基盤であり、大規模な構想によるハコモノと言える。石油に頼らない産業育成の構想は、北半球先進国の発展モデルとは異なって中心機能が原点となるものである。まず、モノのハブ、そしてヒトのハブ、さらに情報のハブにカネのハブである。ヒトについては、労働力の流入を図ると同時に、観光資源のないところに観光業を起こした。さらに、現代の重要な産業であると同時に、広告効果の担い手である情報・メディア産業を育成した。そして、極めつけはドバイが超モダンな金融センターを作り、世界の金融界の一角をなそうとしてきた（佐野，2009：66）。いわゆる、伝統的な産業ではなく観光、情報、金融、教育、医療、エンターテインメント、商業モールなどの産業を発展させ、ヒトとモノのさらなる集積と分散、流通を図る。

IV 近年ドバイの経済発展

近年、ドバイ経済の躍進は目覚ましい。国内総生産（GDP）は2000年の164億ドルから2007年の543億ドルに、7年間で約3.3倍と急増した。2007年の一人当たりGDPは約3.5万ドルで、日本とほぼ同じ水準である（廣瀬，2009：66）。

ドバイの主要経済・社会指標は、いずれも右肩上がりであり、その状況は人口の変化にも現れて

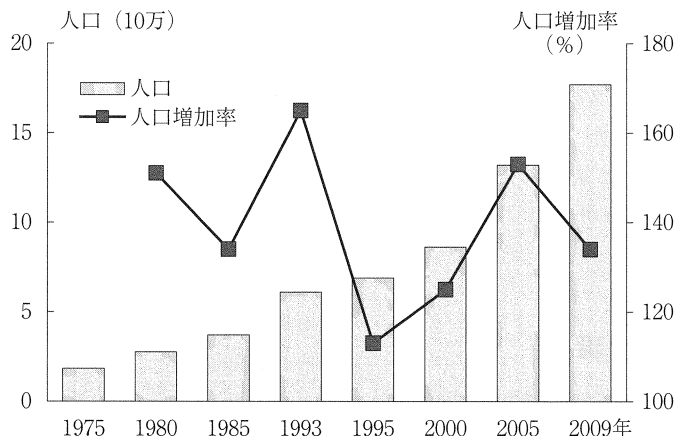


図1 ドバイの人口の推移（1975-2009）

注：Ministry of Economy のデータより作成。2009年の人口増加率は2005年から4年間のものである。

いる(図1)。1975年に18万余しかなかった人口が、2000年に4.7倍の86万に、2009年には177万に、34年で約10倍まで増加した。

ドバイの中心機能の強化は、港湾または空港の貨物取扱量の変化からも分かる。港湾貨物取扱量2001年の4,671万トンから、2006年には1億1,003万トンと、約2.4倍も伸びた(廣瀬, 2009: 67)。表2で示すように、ドバイ国際空港の貨物取扱量は2000年の56万トンから2008年の182万トンまで、8年で3.2倍に増えた(Dubai International)。

さらに、金融特区を整備し、不動産保有を自由化することにより、金融資本の呼び込みに成功した。ドバイの株式市場の時価総額は、2002年の95億ドルから2006年の869億ドルまで約9倍と増加した(廣瀬, 2009: 67)。

経済成長とともに、経済の構造にも変化が現れた。例えば、2008年のGDPには、石油採掘業が2.10%、卸売・小売・修繕業が38.40%、製造業が14.06%、不動産・ビジネスサービス業が8.40%、金融業が8.21%、運輸・倉庫・通信業が8.40%、建設業が9.62%、その他が10.81%の割合を占める(Dubai Statistics Centerホームページ)。いわゆる、GDPのうち、97.9%は非石油セクターが占めていると言えよう。アブダビに比べ石油埋蔵量の少ないドバイは、石油資源の枯渇にそなえ「脱石油(石油資源に依存しない)」をスローガンに、石油に頼らない経済・産業の多様化、また産業基盤の育成に努めてきた(川満, 2008: 6)。

2008年の絶頂期に、ドバイの不動産は世界で最も高価格であり、オフィスの賃料はロンドンやニューヨークよりも高かった。しかし、このような高価格は維持できないと見られており、実態に近い額になるという見方が有力である(宮田, 2009: 46)。

V ドバイの交通整備と現況

ドバイはUAEにおける天然資源以外の取引の約7割の貿易が集中している。荷揚げ貨物量の8割以上がドバイのラシード港とジュベル・アリ・フリー・ゾーン(JAFZ)港の2つの港経由によ

るものである。また、旅客の8割以上がドバイ国際空港を利用している。

1985年に、一面の砂漠地をフリー・ゾーン(FZ: Free Zone)用地として開発し、ほかの中東産油国に先駆けて、ポストオイルへの取り組みを始めた。そして、わずか15年の間に、ジュベル・アリFZには、92カ国、1,661社(2000年9月末現在。うち日本企業は66社)が進出し、地域の物流拠点として、また、中東ビジネスの戦略拠点として成長を遂げてきた。因みに、ドバイ港のコンテナ貨物取扱量は、1999年が284万TEU(Twenty-Foot Equivalent Units: コンテナ物流の能力を示す単位)で、上海に次ぎ世界第11位の規模(山本, 2001: 70)から、2007年には1,065万TEUで1位のシンガポールの約3割強の規模まで拡大し、上海、香港、深圳、釜山、ロッテルダムに次いで第7位となる。また、再輸出のコンテナ取扱量においてドバイは世界3番目となる勢いである。

時間が重要視されている現在、貨物輸送のみならず、ヒトの移動を円滑にさせる航空業の発展も、ドバイでは脚光を浴びている。計画では2010年に6,000万人に拡大させる予定である。2006年の成田空港と関西国際空港の旅客数は、それぞれ、約3,500人と1,700万人であるため、ドバイ国際空港はすでに成田を追い越す勢いで発展し、国際ハブ空港としての重要性が年々高まっている(恩田・池上・近江, 2008: 58)。このためドバイ政府は、2000年10月にオープンした空港第2ターミナルに続き、2008年11月に第3ターミナルの完成を実現した。ドバイ国際空港の利用客は、世界同時不況にもかかわらず、2008年に9%の増加を見た。2007年には3,435万人であったものの、2009年は4,090万人に増加した。中で注目すべきなのは、乗り継ぎ者数指数は1997年から減少しつつあり、2009年には79.8万人まで縮小したのに対して、到着者数は1,991.4万人、出発者数は2,019万人まで上昇し、ドバイが目的地の機能を果たしていることを意味する(表2)。また、扱った荷物も180万トンで、前年よりも9.4%増えた。経済危機が2008年にあったにもかかわらず、乗客の増加がみられたのは、2008年11月に新しいターミナルがオープンしたため

表2 ドバイ国際空港の利用客の推移 (1997-2009)

年	到着者数		出発者数		乗継者数		利用者総数	
	実数 (人)	指数	実数 (人)	指数	実数 (人)	指数	実数 (人)	指数
1997	4,105,170	100	3,873,938	100	1,129,658	100	9,108,766	100
1998	4,416,578	108	4,286,069	111	1,029,555	91	9,732,202	107
1999	4,886,486	119	4,831,879	125	1,036,459	92	10,754,824	118
2000	5,600,146	136	5,516,621	142	1,203,893	107	12,320,660	135
2001	6,212,379	151	6,188,432	160	1,107,212	98	13,508,023	148
2002	7,522,283	183	7,376,965	190	1,074,143	95	15,973,391	175
2003	8,651,712	211	8,523,354	220	887,278	79	18,062,344	198
2004	10,572,393	258	10,296,963	266	842,527	75	21,711,883	238
2005	12,110,909	295	11,811,383	305	859,996	76	24,782,288	272
2006	14,109,299	344	13,816,223	357	863,204	76	28,788,726	316
2007	16,887,008	411	16,594,249	428	866,853	77	34,348,110	377
2008	18,589,274	453	18,003,033	465	849,133	75	37,441,440	411
2009	19,914,219	485	20,189,930	521	797,603	71	40,901,752	449

注：①Dubai Civil Aviation Department の統計データにより作成。

②指数は 1997 年のものを 100 として算出したものである。

ある (宮田, 2009 : 68)。

2009 年現在, ドバイ国際空港は世界 210 の目的地を結び, 130 の航空会社が利用しており, 世界 5 番目に忙しい空港である (表 3)。貨物輸送量は世界第 4 位の座を占める。

ドバイ国際空港はドバイ政府が所有し, 民間航空部が管理・運営するような方式をとっている。中東・アフリカでは最大の空港で, 2009 年 3 月で週に 4,900 便を扱う。UAE には従来, アブダビのガルフ航空があるが, ドバイは 1985 年にエミレーツ航空を独自に設立した。エミレーツ航空のハブ空港であるドバイ国際空港には, 旅客の 60% がエミレーツ航空の利用者である (佐野, 2009 : 81)。ドバイ国際空港の発展と拡大は, エミレーツ航空とも切り離せない関係がある。

エミレーツ航空は, 完全な国営企業である。世界各国の航空会社の自国から出発路線しか考えないという従来の方式とは異なり, エミレーツ航空はドバイを最終目的地ではなく中継地としてどこを結べばよいかを考えて路線を組んだ。例えば, 日本の中部国際空港にエミレーツが寄航していた

表3 ドバイ国際空港の目的地数と航空会社数の推移 (2000-2009)

年	航空会社	目的地
2000	92	135
2001	95	137
2002	102	140
2003	105	145
2004	107	160
2005	110	175
2006	113	195
2007	118	200
2008	125	205
2009	130	210

(Dubai International のデータより作成)。

が, これは東海地区で働く日系ブラジル人がドバイ経由でブラジルと行き来するために開かれた航路である (佐野, 2009 : 83)。エミレーツ航空のもう一つの特徴は, 需要の有無とは関係なく, まずは飛ばせる限り, 世界の主要都市と航路を結ぶ。例えば, 関西空港とドバイ間の直行便が開通

した当初は、がら空きの状況であったにも関わらず、日本の観光とビジネス市場を狙ってこの路線を維持した(恩田・池上・近江, 2008:58)。

より多くの航空機をより多くの目的地へと就航させる目標を目指しているエミレーツ航空, 137機体を所有し、現在では世界で60カ国, 100を超える目的地に就航しており、ネットワークは拡大の一途をたどっている。6つの大陸の目的地へ毎週ドバイから出発するエミレーツ社のフライトは700便近くもある。事実上、エミレーツが現在、ドバイ国際空港の入航・出航を実施する全飛行の50%超を占めている(エミレーツの歴史)。世界の各都市への直行便を急速に増やし、また新大型機種を増やした結果、純利益も増加してきた。就航する都市は、1997年は僅か44都市であるものの、2008年には99都市まで倍増を実現した(表4)。具体的には、世界中の中小都市をターゲットにして、ドバイで乗り継いでどこにでも行けるように便を組んでいる。例えば、上海からイギリスのグラスゴーへ行く場合、上海—ドバイ—グラスゴーと行けば、上海—ロンドン—グラスゴーのような面倒な乗り換えがなく、一つの航空会社での乗り継ぎで簡単にできる。そして、エミレーツが保有する航空機はすべて大型機であるため、貨物

のコンテナも大型用に統一されている。したがって、ドバイ経由で貨物を運べばコンテナの入れ替えをしなくて済むため、便利なのである(佐野, 2009:74)。実際に、エミレーツ航空の2010年3月の時刻表を調べたところ、142都市からドバイへ、ドバイから118都市への便が運行されており、計170都市と結ばれているという状況である。

しかし、ドバイにおいて、すべての交通状況が改善されている訳ではない。道路交通は、生産活動と経済活動の活発化、そして人口の増加に伴い、深刻な渋滞問題が発生している。ドバイの道路・輸送局は、ドバイでは毎年、交通渋滞のために12億5千万ドルが失われていると見積もっている。しかし、ドバイにおいて自動車の台数は2010年までに800万台、2020年までには1,400万台になるという予測もある(宮田, 2008:23)。廉価なガソリン代が自動車台数の増加に拍車をかけている。

Ⅵ ドバイ観光振興と観光開発

ヒトの誘致の一環として、観光がドバイでは重要視されてきた。現在、ドバイのイメージとして観光の目的地としての位置付けが強い。

表4 エミレーツ航空の運営状況の推移(1997-2008)

年	乗客数(人)	運送貨物量(千kg)	離陸便数	就航都市数
1997	3,683,474	200,138	26,115	44
1998	4,252,759	214,215	28,677	47
1999	4,775,478	269,919	32,482	50
2000	5,718,818	335,194	35,310	55
2001	6,765,113	400,569	38,914	57
2002	8,502,894	525,188	45,452	64
2003	10,441,345	659,816	58,763	73
2004	12,528,761	838,400	72,057	76
2005	14,497,536	1,018,570	79,937	83
2006	17,544,140	1,155,894	92,158	89
2007	21,229,225	1,282,134	101,709	99
2008	22,730,895	1,408,300	109,477	99

(Dubai International より作成)。

しかし、観光振興は単独に行われてきたものではない。観光・レジャー産業の振興による外国人観光客を誘致する施策は、ドバイの外資系企業を誘致する戦略とは、軌を一にしていると理解できる。ドバイが本格的に観光・レジャー産業の振興に乗り出す目印として、1992年に設置された「ドバイ観光振興理事会 (Dubai Tourism Promotion Board)」（現在は「ドバイ観光・商業マーケティング庁 (Dubai Department of Tourism and Commerce Marketing)」に改組)がある。観光戦略の実施は、ドバイを商業または貿易のハブだけではなく、リゾートの一大拠点として位置づけようとする試みでもある。英国、フランス、米国、インド、南アフリカ等に事務所が開設され、「デスティネーション・ドバイ (Destination Dubai)」と称するキャンペーンが行われた。現在は東京を含む世界15カ国にオフィスを構え、観光客や企業の誘致活動を積極的に行っている (恩田・池上・近江, 2008: 58)。

また、1990年代後半から、ドバイでは世界を驚かせる豪華ホテルが次々と開業し、リゾート地のイメージを強化し、観光客を受け入れる施設を整備してきた。1997年に波の形をした「ジュメイラ・ビーチ・ホテル (Jumeirah Beach Hotel)」（写真3）、1999年に帆の形の「ブルジュ・アル・アラブ (Burj Al Arab)」（写真4）、2000年に高層タワーの「エミレーツ・タワーズ・ホテ

ル (Emirates Towers Hotel)」が開業した。この一連の施策により、1990年には年間約60万人に過ぎなかった観光客数は、エミレーツ航空等の交通手段の発展とともに、飛躍的な増大を遂げ、2007年には年間586万人にも達するように急増し、ドバイの一大リゾート地としての地位が確立した (廣瀬, 2009: 75)。表5で示すように、ホテル数は2006年の302軒から2008年の341軒へと増加し、部屋の稼働率は81%以上を維持している。

ランク別のホテル数と稼働率 (表6) を見れば、341軒のホテルのなか、5ツ星と4ツ星のホテルが計102軒で、全体の29.9%にしか過ぎない割合であるものの、この2ランクのホテルの部屋数は全体の63.6%、ベッド数は59.0%、宿泊者数は65.4%、延べ宿泊日数は62.7%と高い割合となる。いわゆる、この2ランクのホテルは大型のものが多く、集客力も顕著であると考えられる。

表5 ドバイのホテルの状況と推移 (2006-08)

項目	2006年	2007年	2008年
ホテル数	302	319	341
ホテル部屋数	30,850	32,617	37,261
ホテルベッド数	50,099	52,975	58,356
ホテル部屋稼働率 (%)	82.0	84.4	81.5
ホテルベッド稼働率 (%)	77.3	81.4	80.4

(Dubai Statistics Center のデータより作成)。

表6 ドバイにおけるランク別ホテルの状況 (2008年)

	5ツ星	4ツ星	3ツ星	2ツ星	1ツ星	その他	合計
ホテル数	49	53	45	42	133	19	341
部屋数	14,942	8,741	4,985	3,432	4,679	482	37,261
ベッド数	21,553	12,904	8,357	5,681	8,821	1,040	58,356
宿泊者数	2,546,763	1,555,042	914,501	523,712	732,461	54,812	6,273,291
延べ宿泊日数	6,756,681	3,684,682	2,341,259	1,569,457	2,140,387	161,238	16,653,704
部屋稼働率 (%)	84.4	81.4	79.5	84.0	75.0	64.7	81.5
ベッド稼働率 (%)	85.8	84.9	76.3	75.6	70.2	60.8	80.4
宿泊者数割合 (%)	40	25	14	8	12	1	100
延べ日数割合 (%)	41	22	14	9	13	1	100

(Dubai Statistics Center のデータより作成)。

表7 出身地域別に見たホテル宿泊者の平均滞在日数

宿泊者の地域	2006年	2007年	2008年
UAE 諸国	1.9	1.8	1.9
その他の湾岸地域	2.2	2.2	2.2
その他のアラブ諸国	2.4	2.5	2.5
アジア, アフリカ	2.5	2.7	3.1
ヨーロッパ	3.1	3.2	3.1
南・北アメリカ	2.0	2.2	2.3
オセアニア	2.2	2.2	2.2
合計	2.6	2.7	2.7

注：Dubai Statistics Center のデータより作成。単位：日。

空のインフラの整備などによって、観光・レジャーが振興され、外国人観光客入込数も増加してきた。ドバイのホテル宿泊者数は、2001年の363万人から、2006年には644万人と、約1.8倍の伸びた（廣瀬，2009：67）。宿泊者数は2015年までに1,500万人以上へ伸ばしたい意向である（恩田・池上・近江，2008：58）。

冬の太陽、長い砂浜、遠浅の海といった魅力をもつドバイは、地中海やフロリダに並ぶリゾート地として、急速に台頭してきた。ドバイは、清潔な街並み、自由な雰囲気、治安の良さ、物の豊かさなどを売り物に、長期滞在型観光・リゾートを目指している（山本，2001：71）。表7によると、ヨーロッパの宿泊者が2006年から平均3日以上、最も長く滞在する。次いでアジアとアフリカからの宿泊者である。滞在期間の長さがドバイからの距離と比例するように読み取ることができるが、いずれの宿泊者の滞在日数もそんなに長いとは言いがたい。従って、ドバイの長期滞在型観光リゾートを目指す目標は達成しているとは言えないであろう。

観光開発プロジェクトでは、ペルシャ湾から水を引いて、内陸部に総合レジャーランドを建設する壮大な計画「ドバイ・マリーナ」、ゴルフ場付き超高級リゾート「エミレーツヒルズ」などがある。「本場と同規模のディズニーランド」が謳い文句の「ドバイ・ディズニーワールド」建設計画は、ドバイの街の中心を流れるクリーク沿いに用

地も確保でき、米国バクテル社が総合企画・管理に当たることが決定した（山本，2001：71）。レジャーコープのドバイにおける主要なプロジェクトはジュメイラ・ゴルフ場で、このゴルフ場はドバイ・ワールド・チャンピオンシップの会場でもある（宮田，2009：42）。ドバイは観光資源が少ないため、観光で世界から人を引き付けるには戦略として「世界一」を狙うしか考えられない。人工的に世界一を造ろうとするから、見れば分かり、エキサイトさせる「モノ」が考案される（佐野，2009：111）。例えば、世界にない7ツ星の豪華ホテル、奇抜な世界一高い建物、砂漠の真ん中にプールなど水を贅沢に楽しめる砂漠リゾート・ホテル（写真5）、世界一大きいショッピング・モールとか、高級志向が明確に現れている独自の観光開発が進められてきた。

そのなか、観光客の消費活動を促すため、数多くのショッピング・モールが建設されてきた。このようなショッピング・モールには、世界のブランド品の販売だけではなく、映画館、水族館、スケートリングなど様々なアトラクションも設置されている。現在のドバイは、街全体がショッピング天国化していると言っても過言ではない。ドバイにはモノ（商品）が溢れ、消費社会が到来あるいはその素地は整っているとも言えよう（川満，2009：22）。人口わずか180万人弱のドバイには、61軒のショッピング・モールが建設されてきた（表8）。大規模なショッピング・モールの競合では、その立地の良さなどが集客の決め手になると見られる。自動車でショッピング・モールに乗りつけ、大量に買い物ができることが必須条件となる。また、ショッピング・モールは、テナントのブランドやエンターテイメント性、またレジャーでいかに魅力度をアップするかが重要となってくる。

代表的なのは、2008年11月に開業した世界最大な規模を誇るドバイ・モール（The Dubai Mall）である（写真6）。このドバイ・モール（Dubai Mall）は、サッカー場50面分に相当する57.3万Haの広大な敷地に、世界最大級の水槽をもつ水族館やオリンピック基準を満たした大型スケート場などが設置されており、1,200店の店舗

表8 ドバイにおけるショッピング・モールのリスト

番号	ショッピング・モール	番号	ショッピング・モール
1	Abraj Center	32	Ibn Battuta Mall
2	Abu Hail Shopping Centre	33	Jumeirah Centre
3	Al Ain Center	34	Jumeirah Plaza
4	Al Bustan Centre	35	Lamcy Plaza
5	Al Dhiyafah Centre	36	Magrudys Shopping Mall
6	Al Futtaim Centre	37	Mall of Arabia
7	Al Ghurair City	38	Mall of the Emirates
8	Al Hana Centre	39	Marina Walk
9	Al Khaleej Centre	40	Mazaya Centre
10	Al Mamzar Shopping Centre	41	Mercato Mall
11	Al Manal Centre	42	Mirdif City Centre
12	Al Maydan Shopping Centre	43	Mussalla Tower Mall
13	Al Mulla Plaza	44	Oasis Center
14	Al Musalla Tower	45	Palm Strip Shopping Mall
15	Al Rais Centre	46	Reef Mall
16	Al Twar Tower	47	Souk Al Bahar
17	Arabian Center	48	Souk Madinat Jumeirah
18	Arabian Ranches	49	The Center
19	Beach Centre	50	The Dubai Mall
20	Bin Hendi Avenue	51	The Gold & Diamond Park
21	Bin Sougat Shopping Centre	52	The Greens Centre
22	Boulevard Emirates Tower	53	The Lakes
23	Burj Dubai Downtown	54	The Meadows
24	BurJuman Centre	55	The Springs
25	Deira City Centre	56	The Village Mall
26	Dubai Duty Free	57	Times Square Center
27	Dubai Festival City	58	Town Centre Jumeirah
28	Dubai International Financial Centre	59	Twin Towers
29	Dubai Outlet Mall	60	Villa Moda
30	Dune Centre	61	Wafi Shopping Mall
31	Holiday Centre		

(Dubai City Guide より作成).

が入居可能となるスペースをもつ(廣瀬, 2009: 68)。ドバイ・モールには、ショッピング・センターとともに、水族館(写真7, 8)、アイス・スケート・リンク、映画館、人工滝(写真9)が揃い、一大エンターテインメントの場となっている。世界のショッピングの中心を目指したこのモールは、オープンしてから五日間で6万人の客を集

めた(宮田, 2009: 70)。その内容は、実に1日いても飽きないほど豊富である(表9)。中でも、ファッション(320軒)と貴金属を扱うゴールド・スーク(164軒)、時計・ジュエリー(56軒)が最も多く、どの国の国際空港にもあり得るような免税店とほぼ一致している傾向であり、観光客を狙っている目的が店舗の経営内容構造にも明ら

表9 ドバイ・モールの経営内容別店舗数

分類		店舗数
Arts & Photography		5
Attractions		6
Books, Cards, Stationery		6
Department Stores		5
Electronics & Computers		26
Eyewear		15
Fashion	Accessories	34
	Arabic	23
	Bridal	2
	Children	54
	General	94
	Lingerie	16
	Maternity	2
	Men	17
	Tailors & Textiles	7
Women	71	
Florist		1
Footwear		47
Gifts & Crafts		7
Gold Souk		164
Health & Beauty / Perfumes / Oud / Cosmetics		55
Home Furnishing		48
Mobiles / Accessories		8
Music & Leisure		2
Services	Services	3
	Banks & Financial Services	21
	Dry Cleaning & Laundry	2
	Pharmacy & Medical	5
	Photo Development	3
	Telecommunications	2
Snacks, Confectionary, Ice Cream		28
Specialty Stores		1
Sports & Outdoors		28
Supermarket		3
Toys & Hobbies		7
Travel & Luggage		10
Watches & Jewelry		56
Dining	Cafés	36
	Fast Food	38
	Restaurants	55
合計		1013

(The Dubai Mall により作成)。

かに分かる。

ドバイ・モールを訪れた人数について、ドバイ政府は2009年初めに月間200万人と発表した(宮田, 2009:72)。相乗効果を図って、ドバイ・モールの周辺には広大な面積をもつ人工池(写真10)、音楽噴水、ホテル、そして世界最高の高さを有する建築物のブルジュ・ドバイ(Burj Dubai)(写真11)が建設されて、従来の商業施設とは異なり、観光を強調したアトラクションも数多く取り入れた(図2)。モールの中には常に空調が運行されており、休憩場には椅子ではなく革張りのソファが数多く設置されている(写真12)。しかし、市内またはビーチまでの間に無料送迎シャトル・バスが運行されているにもかかわらず、広大なモールには来客がいっぱい溢れるとは感じられなかった。夕方6時からの音楽噴水も沢山の観客を集めたが、わずか1分間程度で終了した。規模は米国ラスベガスの音楽噴水に劣らないものの、伝わってきた感動の程度がはるかに異なる。音楽噴水に使われた曲もアラビアン音楽であり、世界各国から来訪した観光客にはどれだけ共感できるのが疑問である。

中東最大級の規模をもつ政府系不動産開発デベロッパーのエマール社(Emaar)のライバルであるナヒールは、中国をテーマとするドラゴン・マートを、ドバイの国際シティに建設した。ナヒールは、100以上のショッピング・センターをドバイに造る予定をし、売り上げを42%伸ばす予想をしている。世界不況の中、その計画を削減するつもりはない。ユーロが値下がりになれば、主な工場の部品を安価に購入できると対策も考えている。巨大なショッピング・モールの出現は、従来の小規模なモールに打撃を与えることになる。これらの守勢に回るショッピング・モールには、改築などで集客能力を高めることが求められる。結局、様々なアトラクションを揃える巨大なモールが競合に勝つことになっていく循環になる(宮田, 2009:72)。

ドバイのホテル室料は世界で最も高いと言われ、2008年10月には平均で一泊370ドルという高値を出した。観光関連産業はドバイ経済の1/5を占めているため、ドバイ政府は旅行者がドバイ

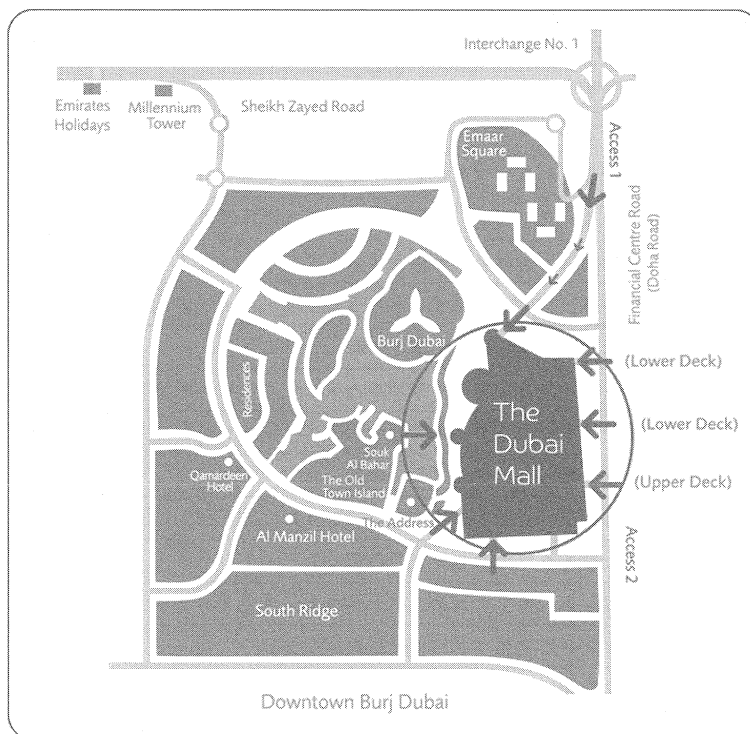


図2 ドバイ・モールの立地と構造
(The Dubai Mall より引用).

をより訪問しやすい努力を続けている。例えば、ドバイの観光・商業マーケティング庁は、食べ物や飲料の価格を25%下げていることを考えている。さらに、イギリスや湾岸諸国で観光客誘致のキャンペーンを続けてきた。しかし、ドバイの観光産業はエジプトに比較すると、成長させる具体的な方策を執るのが遅い。2008年末、エジプト政府はホテルに対する観光税の徴収を停止し、旅客機の着陸料金を減額した(宮田, 2009: 42)。

ホテルで滞在するほか、旅行会社もドバイのアトラクションと砂漠、ビーチなどの観光資源を活用して、様々な観光プランを観光者に提供している。例えば、ドバイの大手旅行会社アラビアン・アドベンチャーズは一年間を通して表10で示す32に及ぶツアーを開催している。行動範囲は市街地のみならず、郊外にある砂漠とビーチにも拡がり、さらにアブダビ(写真13)、アル・アイン(写真14, 15, 16, 17, 18)、ラス・アル・カイマ、シャルジャ、アジマンなどの周辺都市まで日帰り

ツアーが展開される。観光形態として、徒歩だけでなく、飛行機やヘリコプター、船、サンドボードなど、実に多種多様な移動手段が利用されている。

ドバイには世界遺産がないため、チュニジア、エジプトなどの観光地と比べれば劣るかもしれないが、同じ都市から車で半時間だけ移動すれば、真っ白な砂浜と砂漠(写真19, 20, 21, 22, 23)で観光することができるように異なる観光資源が集積している特徴は、ほかに匹敵できる都市はないであろう。しかも、一年間通じて砂漠もビーチも楽しめる気温などの自然条件も、ドバイならの優勢である。

しかし、このような観光は、観光客を持続的に引きつけられるか考えなければならない。また、都市観光では都市の固有文化を求めるのが観光客の原動力になると言われているが、ドバイの固有文化は何か、どのような文化でリピーターを増やしていくか、との問題に直面せざるを得ない。ド

表10 ドバイにおける旅行会社のツアー事例

行動範囲	分類	ツアー	料金 (円)	所要 時間
市街地	特別行動	1 シープレーン・スペクタキュラー：空から眺めるドバイ	25,870	
		2 空の散歩：ヘリコプターでドバイ観光	*	
		3 夢のクルーズ：紺碧の海に浮かぶあなただけの世界	*	
		4 極限の驚異の世界アトランティスで家族そろってスリル満点	5,200	
		5 ワイルド・ワディ：ワイルド・ウェット・ウォーターパーク	*	
		6 ドバイ・モール：知識と遊びの新しいフロンティア	*	
		7 ドバイ・オートドロム：スリルとスピードのサーキット	19,500	
		8 スキー・ドバイ：アラビア地域初のスキーリゾート	4,680	
		9 ゴルフへ行こう：中東ゴルフの都	*	
	見学	10 商人の都市ドバイ：オリエンテーション ツアー	3,770	半日
		11 ムーンライトソナタ：ダウ船のディナー・クルーズ	8,060	夜
		12 エレガント・イブニング：パトクルーズでドバイ・ツアー	8,580	夜
		13 アラビア今昔物語：ドバイ発見の徒歩ツアー	3,770	半日
		14 新しい夜明け：ドバイの未来体験	4,290	半日
		15 サラブレッドと朝食を：ドバイ・ボロ&乗馬クラブツアー	7,930	半日
郊外	サファリ	16 夕日を追って：砂漠サファリ	8,580	夜
		17 砂漠の冒険旅行：一日砂漠サファリ	8,970	一日
		18 朝日とともに：砂漠の伝統体験	6,370	半日
		19 オフロード・アドベンチャー：ワディと砂漠のツアー	8,970	一日
		20 ライド・アンド・スライド：駱駝乗りとサンドボード・サファリ	6,370	半日
		21 星影の超特急：オーバーナイトサファリ	11,700	夜
		22 ワディを上って：ワディ・ハッタヘマウンテンサファリ	8,970	一日
		23 グランドキャニオン：ハジャー山脈サファリ	8,970	一日
		24 砂漠のライダー：デューンバギーで砂漠を疾走	12,870	半日
		25 デューン・ローラー：砂漠のドライビングスクール	51,740 77,740	半日 一日
		26 あなただけに：魅惑の砂漠	19,500	夜
周辺都市	見学	27 首都のアドベンチャー：アブダビ・ツアー	5,460	一日
		28 オアシスの町へ：アル・アイン探訪	5,460	一日
		29 富の歴史：ラス・アル・カイマへの旅	5,460	一日
		30 アラビアの印象：シャルジャとアジマン・ツアー	3,900	半日
		31 二都物語：シャルジャとアジマン・ツアー	3,900	半日
		32 東海岸へ行こう：東海岸ツアー	5,460	一日

注：Arabian Adventures により作成。価格は1AED=26円で換算したものである。

バイの旧市街地（写真 24, 25）にはイスラム文化を体験できるスク、博物館（写真 26）、古い建物もあるものの、世界遺産に登録された名勝がないため、迫力が足りない。そのため、政府は一部の展示施設を無料で公開する努力もしている（写真 27）。

VII 統計データにみるドバイの社会問題

ドバイでは数多くの巨大プロジェクトが展開されているが、そのほとんどは外国人労働者によって実現可能となる。筆者がドバイで調査している間には、入出国管理者以外、出会えた運転手、ツアー・ガイド、ホテル職員、レストランのウェーターは、ほぼ全員が外国人労働者であった。インドまたはパキスタンからの人は、主にバスまたはタクシーの運転手を勤める。スリランカ人は高い言語力を持ち、ツアー・ガイドを勤務し、英語とドイツ語、日本語など一人最低でも 2ヶ国語で案内できる。このように、インド、スリランカ、パキスタン、ネパール、バングラデシュ、ウクライナ、中国など多くの発展途上国から、出稼ぎ労働者が集まっている。

近年、建設現場では中国人労働者が多く見られるようになった。このような動向に伴い、ドバイでは中国の料理店、スーパーマーケットなど中国人を対象とする施設が増えている。ドバイでは、中東唯一の中国語無料新聞紙「東方商報」が発行されており、同紙のイエロー・ページには飲食店 10 件、航空会社 2 件、旅行会社 16 件、不動産 8 件、弁護士・翻訳・書類申請代行 7 件、内装・建設 8 件、スーパーマーケット・ドラッグストア 10 件、マンション・アパート 8 件、運輸・倉庫 15 件、サービス・クリニック 20 件、展示・教育・金融 3 件の情報が掲載されており、中国人のドバイ進出の具合と生活様子が伝わる。

ドバイで、国民は自分たちを「地元」という意味を示す「ローカル」と呼び、英語では「ナショナル」(national) と言う。一方、外国人は英語で「外国生まれ」(foreign-born) と表現するが、ドバイではこの外国人の比率が高くて、2007 年の都市別ランキングで世界第一位に君臨していると

言われる（佐野、2009：177）。

ドバイの人口は 2009 年にすでに 170 万人を超え、前年比 7.6% 増の高い伸びを示す。しかしながら、自国民は人口の 17% にすぎず、残りの約 8割が外国人労働者で構成される。ドバイでは、外国人の滞在許可は労働許可とリンクしており、職を失った場合、一定期間内に出国しなければならない規制が掛けられている。また、労働組合の結成やストライキは非合法であり、違法行為があれば、逮捕または本国送還の措置が執られる。この措置により、ドバイは外国人の失業者の発生を防ぎ、良好な治安を維持しつつ、低コストの外国人労働力を潤沢に活かすことに成功したと言われる（廣瀬、2009：76）。しかし、この多くの外国人労働者は労働と言う目的に使われ、その傾向は人口統計の年齢構成からも分かる（図 3）。割合が最も高いのは 30-34 歳の 19.54% と 25-29 歳の 19.50%、次いでは 35-39 歳の 14.93% と 20-24 歳の 10.18%、40-44 歳の 9.32% の順となる。いずれも労働年齢の人口が高い割合を占めている。

人口構成においてもう一つの問題は、男女の比率の格差である。図 4 で示すように、1975 年、ドバイの人口に男性が占める割合が 70.3% であり、以降、1993 年の 66.5% まで男女構造が改善されたものの、2000 年からは再び男性の割合が上昇し、2009 年には 77.3% まで急上昇した。男性の割合の高さは、巨大プロジェクトの開発と経済成長にも比例しているように見えるが、男女の大きな格差は問題としてドバイ社会に潜在していることは無視できない。

ドバイ人口の約 80% を占めるのは外国人労働者、特に、その半数以上が屋外での建設現場などで働く低所得者である。ドバイ当局は、将来、労働者は自国へ帰国することを前提に彼らを就労ビザで管理する。そのため、就労目的でドバイへ来た人は、UAE の国籍、あるいは永住権を得ることは基本的には不可能である（川満、2009：21）。換言すれば、ドバイの「社会」は永住することのできない労働者たち、そして低所得者層の労働によって成立しているとも言えよう。ドバイ国民の収入総額（670 千 AED）は、アジア人（205 千 AED）と集合住宅居住者（198 千 AED）それ

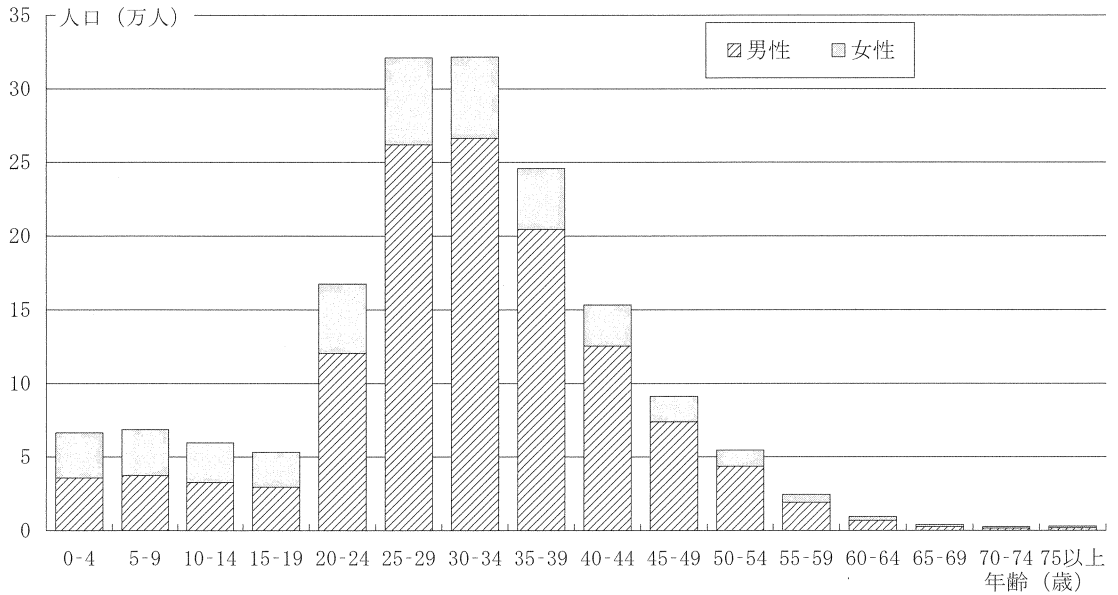


図3 ドバイにおける人口の年齢・性別構成 (2008年)
(Dubai Statistics Center より作成).

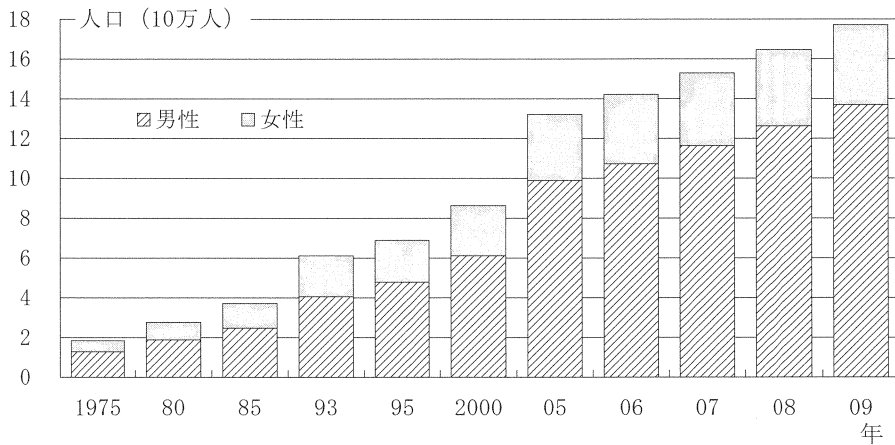


図4 ドバイにおける人口の性別構成の変化 (1975-2009年)
注: Dubai Statistics Center と Ministry of Economy より作成.

表 11 ドバイにおける出身地域別一世帯当たり消費・収入 (2008 年)

用途		ドバイ	アラブ諸国	ヨーロッパ	アジア	集合住宅
消費	食品・飲料・タバコ	48	21	18	15	11
	服装	33	10	11	6	3
	家賃・光熱費	137	75	135	58	43
	家具など	24	6	7	3	1
	医療・健康維持	6	5	6	4	2
	交通費	60	36	40	23	13
	レジャー・エンターテイメント・教育	46	16	15	10	1
	その他	28	18	26	12	14
	消費総額	382	187	258	130	87
収入	収入総額	670	266	448	205	198

注：Dubai Statistics Center により作成。単位：1,000AED.

それぞれの 3.3 倍と 3.4 倍、消費総額はそれぞれの 2.9 倍と 4.4 倍となり、国民と外国人労働者の間に大きな格差が存在する (表 11)。

注

1) 写真は印刷上の都合ですべて論文の最後に置く。

文献・資料

Arabian Adventures: <http://www.arabian-adventures.com/> 2010 年 2 月 4 日。

Dubai International: <http://www.dubaiairport.com/DIA/English/TopMenu/About+Dubai+International/Passenger+and+Cargo+Traffic/> 2010 年 2 月 4 日。

Dubai City Guide: <http://www.dubaicityguide.com/site/shopping/malls.asp> 2010 年 2 月 4 日。

The Dubai Mall: <http://www.thedubaimall.com/en/general/general/location-map.html> 2010 年 2 月 4 日。

Dubai Statistics Center: Gross Domestic Product at Basic Constant Prices 2006-2008.

エミレーツの歴史: http://www.emirates.com/jp/japanese/about/the_emirates_story.aspx 2010 年 2 月 4 日。

恩田達紀・池上一希・近江 淳 (2008): ドバイ・ベトナム・インド: 経済・経営の視点から確かなことがわかる本。明日香出版社。256p。

廣瀬信己 (2009): ドバイ経済の現状と課題。レファレンス, 59(7), 65-78.

川満直樹 (2008): ドバイの経済発展と財閥に関する一考察—アルフタイム財閥を中心として—。大阪学院大学経済論集, 22(1), 1-29.

川満直樹 (2009): ドバイ社会の変化に関する一考察: 商品 (特にランドマーク商品) が与える影響を中心として。社会科学, 84, 17-32.

Ministry of Economy: The Censuses of 1975, 1980, 1985, 1995. Dubai.

宮田 律 (2008): 中東情勢分析 カタール・ドバイの経済発展の特色と展望—2008 年 11 月の現地調査より—。中東協力センターニュース, 33(5), 21-25.

宮田 律 (2009): ドバイの憂鬱: 湾岸諸国経済の光と影。PHP 研究所。190p。

佐野陽子 (2009) ドバイのまちづくり—地域開発の知恵と発想。慶應義塾大学出版会株式会社。259p。

鷹木恵子 (1989): U.A.E. の出稼ぎ外国人労働者にみる文化融合と文化摩擦: ドバイでのインタビュー調査から。国際学レビュー, 1, 77-97.

Time Out Guides Ltd (2009): Time Out: Dubai. 304p. Time Out Guides Ltd.

山本幸雄 (2001): 地球発エアメール/世界の都市 新世紀の都市づくりが進行中—ドバイ Dubai (アラブ首長国連邦)。ジェトロセンサ, 51(604), 70-71.

杜：ドバイにおける観光開発とその利害関係について



写真1 クリークの西岸に広がるドバイの旧市街地



写真2 クリークの東岸には高層ビルが林立する



写真3 ジュメイラ・ビーチ・ホテル



写真4 ブルジュ・アル・アラブ ホテル

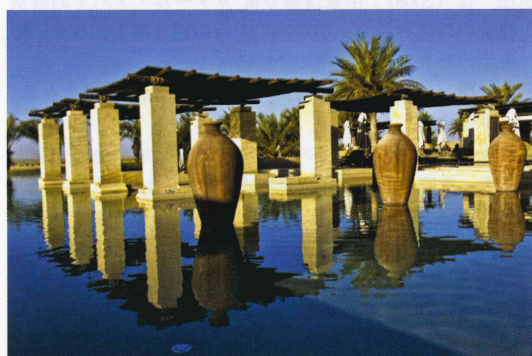


写真5 水が贅沢に使われている砂漠リゾート・ホテル Bab Al Shams



写真6 ドバイ・モール



写真7 ドバイ・モールの水族館



写真11 世界最高の建築物のブルジュ・ドバイ



写真8 ドバイ・モールで水族館を見学する小学生たち



写真9 ドバイ・モールの人工滝



写真10 ドバイ・モール周辺には大規模な人工池が造られている



写真12 革張りのソファーが置かれるドバイ・モールの休憩所



写真13 アブダビにある世界で三番目に大きいシェイク・ザード・モスク



写真14 砂漠のオアシス：アル・アインのHilli Archaeological Park for Families



写真15 城壁に囲まれたアル・アイン博物館



写真16 アル・アイン博物館で民族工芸品の製作実演



写真17 世界最大規模を誇るアル・アインの駱駝市場も観光名勝



写真 18 前大統領が利用していた宮殿を改築したアル・アイン・パレス・ミュージアム



写真 19 観光客に人気のある砂漠での駱駝乗り



写真 20 砂漠サファリで見た保護区の野生動物



写真 21 砂漠サファリのサンド・サーフィン



写真 22 砂漠の夕日



写真 23 砂漠の朝日



写真24 ドバイ旧市街地のバスタキヤ地区



写真25 バスタキヤ地区には数多くの風の塔 (wind tower) が保存されている



写真26 ドバイ博物館

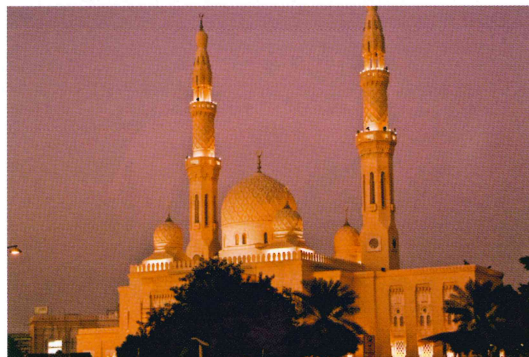


写真27 観光客にも公開するドバイ市内のジュメイラ・モスク

(写真はすべて筆者が2010年3月15～22日に撮影したものである)