

ベトナム「北部交通インフラ事業インパクト評価」
第三者評価報告書

2003年8月

執筆者：

トラン・ヴァン・トウ

朽木 昭文

出井 富美

坂田 正三

◆目次

まえがき

第1章 総論-分析的枠組み

1. 発展戦略と貧困削減：ベトナムの視点
2. 不均整成長戦略とインフラプロジェクトの立地

第2章 キャパシティ・ビルディングによる北部ベトナムの産業集積

1. 工業団地とキャパシティ・ビルディング
2. キャノン効果による産業集積
3. 産業集積によるマクロ経済成長

第3章 農家経済へのインパクト

1. ハイズン省における農業生産構造転換の促進
2. VAC 農法の継承・発展
3. 商人等を介したマーケティングと農家の商業生産の促進
4. 水産物養殖の急速な発展
5. 紅河デルタ地区における購買力増大の課題

第4章 農村部における貧困削減へのインパクト

1. 外資企業による雇用は増えたか？
2. 経済活動の多様化
3. 農産物市場の構造変化

第5章 教訓・提言

第6章 むすび

【まえがき】

人口規模が大きく、人口密度が高いことが特徴付けられるベトナムのような国においては、その経済発展の初期段階に貧困問題がクローズアップされていると言ってよい。このため、貧困削減は初期段階における発展の目標として設定することが妥当であろう。これは、経済発展の成果が貧困層にも配分されることになるのでいろいろな見地からみて望ましいと言えよう。

しかし、その目標を達成する発展戦略、発展政策は何か。これについてはいろいろな意見があり、論争的な問題でもあった。大別して2つの考え方がある。1つは、貧困層をターゲットとする社会セクター(医療・教育など)の開発を重視すべきことである。もう1つは、大規模なインフラの整備による成長を促進し、その成長の恩恵を貧困層にも届ける努力を払うべきということである。本評価報告書ではまずベトナムの初期条件を念頭におきながらその点を明らかにすると共に貧困削減のための発展戦略を考えてみる。第三者評価者の立場として社会セクターの発展も大規模インフラの建設も必要であると考えているが、次の問題はインフラ建設の優先順位をどう考えればよいかである。つまり、インフラ建設のニーズは全国各地にあるが、ある時点において限られる財源でどのような地域にインフラプロジェクトの建設を優先するかである。不均整成長戦略(unbalanced growth strategy)の立場からベトナム国土の開発過程と進捗状況をみて北部交通インフラの位置づけを考えて見る(第1章)。

第2章では成長戦略の1つとして産業集積による成長を考察する。それはアジアで経験した典型的な成長戦略モデルである。「工業団地」を建設し、物的インフラと制度を整備するというキャパシティー・ビルディング(能力構築)により、「アンカー企業」を誘致できる条件が整う。アンカー企業が入居し、部品産業などの関連企業を工業団地に導き、工業団地を中心に産業集積が生まれる。これがマクロ経済の成長をもたらし、貧困削減に寄与する。この例が北部ベトナムで見られた。

北部ベトナムでの代表的な工業団地とは、ハノイではタンロン工業団地、ハイフォンではノムラ・ハイフォン工業団地である。キャパシティー・ビルディングにおける物的インフラでは、ハノイとハイフォンを結ぶ「国道5号線」と「ハイフォン港」の整備が鍵となった。制度の整備とは、投資手続きの簡素化などが決定的である。こうして物的インフラストラクチャーの整備と制度改革によるキャパシティー・ビルディング(能力構築)は、外資の導入のための前提条件となった。そこに中核となるキャノンがプリンターの輸出向け生産を開始したことが北部ベトナムの産業集積の導火線となった。つまり、キャノンが「アンカー企業」としての役割を果たした。この整備が完了した2000年以降に工業団地を中心に産業集積が進行している。これが、雇用を創出し、貧困削減に貢献している。このことを第2章で示す。

第3章では国道5号線とハイフォン港の整備が国道5号線沿線地域の農家経済へ与えたインパクトについて考察する。国道5号線の拡大及びハイフォン港の改修、とりわけ国道5号線の拡大は、地域的に限定はされるものの、南部メコンデルタに次ぐ穀倉地帯である红河デルタ地区の農業・農村経済発展に直接的・間接的に大きなインパクトを与えつつある。特に首都ハノイ市とハイフォン市の中間に位置し、交通の要衝であるハイズン省及びフンイエ省においては農業生産構造転換の急速な進展、新たな経済活動の拡大等に顕著である。

ベトナム政府は1988年の農業分野における本格的なドイモイ政策導入以降、一貫して土地及び労働の潜在力開拓を基盤にして農家の所得向上、雇用創出及び経営リスク分散を目的とする農業経営の多角化、作付作物・飼養動物の多様化政策を実施してきた。しかし大多数の農家はその政策を有用なものとして受け入れつつも米に代わる有望な換金作物を選定する術もなく、また生産資金、知識・技術不足、さらに販売市場不足の状態に置かれ、政府は農業構造転換政策を本格的に推進するためには農家が直面する上記の問題を同時に解決する必要に迫られていた。国道5号線及びハイフォン港の改修は、特に沿線農家の生産をハノイ市、ハイフォン市及び都市化が急速に進むハイズン市等の市場に、さらにはハイフォン港からの輸出に結びつけ、市場ニーズに基づく営農への転換に一つの「突破口」を開き、各省の勧農センターによる作物栽培等に関する知識・技術の普及、及び農村信用の整備等と相俟って、ベトナム政府の一連の「農業・農村の工業化・近代化」政策の展開を加速化させる上で重要なインパクトを与えているといえる。

第4章では農村部における貧困削減インパクトについて考察する。国道5号線沿線地域2特別都市（ハノイ、ハイフォン）および2省（フンイエ省、ハイズン省）の所得および貧困家計比率のデータを見ると、全国平均を上回る急速な成長と貧困削減の成果が見られる。このような変化は、当該地域で起った経済構造の変化、特にフンイエ省、ハイズン省においては農村部の経済機会の拡大と多様化に起因するものである。その要因として、国道5号線の整備がもたらした農村周辺の構造の変化、具体的には都市化の進展とそれに応える新たな経済活動の拡大、流通構造の変化がもたらす農産物市場の構造変化である。

以上の各考察に基づき教訓・提言を見出し（第5章）、最後に、完成したベトナム北部の交通インフラプロジェクトの総括的評価を行なうと共に貧困削減の効果を高めるためにどのような努力が追加すべきかを考えてみる（第6章）。

なお、本評価報告書は、各委員が執筆した原稿をもとに、トラン・ヴァン・トウの責任において全面的に編集をおこなったものである。

第1章 総論-分析的枠組み

1. 発展戦略と貧困削減：ベトナムの視点

本評価の対象は日本の円借款で進められた北部国道5号線の交通整備プロジェクトとハイフォン港の改良プロジェクトである。その決定と実施開始時点(1990年代前半)におけるベトナム経済の初期条件は2つの特徴があった。1つは社会主義経済から市場経済への移行期であり、もう1つは耕地面積単位当たり労働力が非常に多くて、労働過剰な農業国であったが、この2つの特徴は現在もまだ残っている。

第1の特徴はベトナムが市場経済を建設していく必要があったことを示している。市場経済がいかに形成するかを考えるためにまずその具体的内容を示しておくとう便であろう。石川(1990, 第1章)によれば市場経済の発達・低発達(市場経済の形成度合い)を決める基本的概念は次の3つである。(a)生産の社会的分業(市場参加主体の職業的特化とその内部・外部組織化の進展)である。(b)輸送, 通信, 倉庫及び交易場所のような市場関連の物的インフラの整備状況である。(c)市場交換制度(市場参加者が財産権及び契約によって取決められた取引条件を遵守することを重点とする市場取引ルールの形成と精緻化)である。このうち(b)は交通インフラ整備が不可欠であることを示している。

初期条件の第2の特徴は、経済発展のために工業化を促進しなければならないことを示唆している。その発展過程は、農村社会という伝統的部門と工業という近代的部門との釣り合いで展開され、労働力が農業部門から工業部門へ移動するプロセスである。これが、開発経済学のある有名な二部門発展モデルあるいはルイスモデルである(詳しくは例えば渡辺1986を参照)。工業化の推進は、もちろん工業発展につながる企業の投資を促進することにほかならない。そのためには政策的・制度的環境のほか、原材料の調達や製品の輸送などを可能にする交通網を整備しなければならないのである。

以上のように市場経済の発達と労働過剰な経済の工業化という2つの視点とも交通インフラ整備の必要性を示している。しかし、これだけでは必ずしも必然的に貧困問題を解決しない。十分な条件は何か。それは、貧困層も市場経済の発展過程と工業化過程に参加できる戦略・政策が必要である。これについて3点に注意すべきである。

第1に、工業発展が農業部門から多くの労働力を吸収していくためには労働集約的工業の発展を推進しなければならない。この分野がベトナムの比較優位でもあるので適切な誘致政策により外国直接投資や国内中小企業が積極的に投資し、製品を外国に輸出できるだけでなく、貧困問題の解決にも貢献するのである。政府の投資資金や国営企業の投資も過度な資本集約的分野への傾斜を避けるべきである。なお、工業品の輸出拡大による外貨獲得は、インフラ建設のための有償協力資金の将来返済を可能にするので外国直接投資による輸出志向的工業化戦略が望ましい。

第2に農業部門から工業部門への労働移動を円滑に進めていくためには農村の教育、文化水準を引き上げていかななければならない。小学校以下の学歴しか持っていない農民はす

ぐ工業部門で働ける訳にはいかないであろう。ここで冒頭で述べた社会セクターの開発の必要性を喚起できる。

第3に、人口の70%も農村に存在しているベトナムのような国では上記2点を重視しても工業化が貧困削減に貢献できるのはかなり長期的になるのであろう。貧困問題を比較的短中期的に解決するためには農村開発・農業部門の近代化も工業化と同時に推進すべきである。具体的には農産物の生産性向上、農産物の多様化(野菜、畜産など付加価値の高いものの生産拡大)、農産物の販路拡大・市場へのアクセス促進が必要である(この点について台湾などの経験を分析したOshima 1987を参照)。ここでも交通インフラ整備のレーゾンデートル(存在理由)が確認できるが、大規模な交通インフラだけでなく、それへのアクセスを可能にする農村道路の整備も必要である。なお、農村開発・農業部門の近代化は農村所得の増加、購買力の拡大をもたらし、工業品の市場を形成すること、農業余剰として工業発展への投資資金として供給できることなど、工業化を支える役割を担うことはいうまでもない。

2. 不均整成長戦略とインフラプロジェクトの立地

前節はベトナムの市場経済の発展と工業化のために交通インフラなどの建設の必要性を説明した。物的インフラは十分条件ではないが、貧困削減のための必要条件であることを示した。次の問題は、そのインフラプロジェクトの建設の優先順位をどう考えるべきかである。つまり、建設資金などの財源に限られるが、まずどの地域を優先すべきかを考えなければならない。地域間格差を回避する目標を掲げて全国各地にインフラを同時に建設することが賢明ではないであろう。そのような地域的均整成長ではなく、経済発展の効果をもっとも発揮できる地域(潜在成長力が大きい地域)に重点的にインフラを建設し、その地域の発展成果を梃子に次の地域の発展を促進するという不均整成長戦略(unbalanced growth strategy)を推進すべきである。

第1節で述べた問題を念頭におけば潜在成長力の大きい地域とは、農産物生産の多様化促進効果、市場形成がその供給を誘発する効果、外国企業や民間企業の投資を促進する効果、輸出を促進できる立地効果、ある投資が後方連関効果・前方連関効果を通じて関連投資を誘発する産業集積効果あるいはスピルオーバー効果などが強い地域であると考えられる。さらに工業発展を支える人材の供給などの面も有利な地域でなければならない。

このような基準から見てベトナムでは、潜在成長力が最も大きい地域はホーチミン市を中心とする東南部である。その次の有望な地域はハノイ、ハイフォン市を含む紅河デルタを中心とする北部三角地帯であろう。しかし、前者はドイモイの初期段階(80年代末から90年代にかけて)から公共投資・民間投資・外国投資が本格的に行なわれ、90年代を通じてベトナムの工業発展の機関車的存在になった(この地域は1988年から98年までのベトナム全体の直接投資認可額の52%も占め、97年の全国工業生産額の43%を占めた)。このため、90年代末以降の新たな成長地域として期待できたのは北部三角地帯であろう。この

地帯は、首都ハノイとベトナムの第 3 都市で港町としてのハイフォン市を結ぶものだけでなく、急速に成長した華南経済圏(広東、福建、香港、台湾)の近接地域として強い外部効果を持っている地域でもある。華南経済圏が先行して急速に発展し、賃金などの生産要素コストが高くなったので、労働集約的工業の比較優位が華南からベトナム北部に移動する可能性が高かった。また、外国企業として直接投資の過度な対中集中がリスクを伴うので投資を分散する必要があるようになったであろう。この背景で、華南地域との分業の観点から見てベトナム北部は分散投資が最適な立地の 1 つになるだろう。

このように北部三角地帯はベトナムの 2 番目の大きい潜在成長地域であり、また 90 年代後半において投資がもっとも優先すべき地域であると結論付けられる。

第2章 キャパシティー・ビルディングによる北部ベトナムの産業集積

1. 工業団地とキャパシティー・ビルディング

北部ベトナムの国道5号線は、西のハノイと東のハイフォンを結ぶ100キロの高速道路である。ハノイはベトナムの首都であり、ハイフォンに港がある。ハノイ側に「タンロン工業団地 (TLIP)」があり、ハイフォン側に「ノムラ・ハイフォン工業団地 (NHIZ)」がある。また、国道5号線沿いの「フンイエン省」にはベトナム企業の集積する工業団地が誕生した。それぞれの開発面積は、TLIPが121ヘクタール、NHIZが180ヘクタール、フンイエン省は100ヘクタールである。なお、TLIPは第1期が完売したことにより2002年には第2期の77ヘクタールの拡張工事が開始された。さらに第3期の89ヘクタールの拡張を計画している。

これらの工業団地を支えるキャパシティー・ビルディングの側面としては、TLIPは、ノイバイ国際空港が近く、面積45ヘクタールの総合物流センターがある。他には、学校、病院、住宅を備える面積100ヘクタールのハノイニュータウン、インターナショナル・スクール、国際病院、外国人向け住宅を備えた居住地域の建設計画もある。NHIZは、50メガワットの自家発電施設、給水施設、生活汚染処理施設、2000回線の通信設備のインフラ設備を提供し、賃貸標準工場がある。

キャパシティー・ビルディングのうち物的インフラ整備の点では、国道5号線の完成による時間短縮の効果をNHIZのオフィスは次のように分析している。ハノイからNHIZまでの車による所要時間は、以前は3から4時間かかったが、5号線完成後は1時間15分に短縮した。また、NHIZからハイフォン港まで以前は30分かかったが完成後は15分になった。

また、制度整備の点では、制度上の課題が外資受け入れの障害の1つであった。したがって、企業設立の認可制から登録制への変更、貿易の自由化、手続きの簡素化などの「制度整備」が有効であった(三浦[2001])。投資制度の改善については、ワンストップ・サービスの役割が大きい。このサービスは、投資ライセンス取得だけでなく、輸出関連手続きなどの工場操業に関して必要な関係省庁からの許認可取得手続きが、工業団地内で行えることである。工業団地は、投資ライセンスの取得とともに人材雇用を担っている。たとえば、NHIZでは、2001年12月以降に投資ライセンスの取得が3日以内で認可される。人材雇用も、ハイフォン輸出加工区委員会(HEPIZA)が募集する。ハノイのTLIPでもハノイ工業団地管理委員会で投資申請から承認までの手続きを完了できる。TLIP内のドラゴン物流センターにみられるように通関手続きの簡素化は、工業団地に入居する企業のコストを削減する。以上のキャパシティー・ビルディングによりアンカー企業を誘致する条件が整った。

2. キャノン効果による産業集積

工業団地が販売を始めて、キャパシティー・ビルディングが完了し、キャノンが生産を開始するのは2001年4月である。この時期を前後して産業集積が進む。

ハノイでの産業集積として、TLIPでは、2000年に2社しか入居しなかった。しかし、2001年に6社、2002年に13社の入居が決まった。その関連部品を生産する企業として携帯電話の特殊加工をするパーカー加工が2000年8月に入居していた。ボレックス・ケーブルは、2001年に電源コードの生産を開始した。この企業は、シンガポールの企業であり、キャノンへの部品を提供する。2002年には特にキャノンとの関連企業の進出が決まる。1つは、プリンター用シャーシ部品を生産する住商コイルセンターであり、もう1つは金型生産の日本企業である。また、その他のキャノン関連の企業は、マレーシア系のサントマスであり、精密プラスチック射出鑄型を生産する。直接はキャノンへの生産を目指した進出ではないが、部品を提供する企業としては、精密プレスと樹脂インサート成型品を生産する松尾製作所とプラスチック成型のオハラ・プラスチックがある。このようにキャノンがアンカー企業としての役割を果たしたが、これは「キャノン効果」とも呼ばれた。

ハイフォンでの企業集積として、NHIZにおける工業団地の販売は、1994年にはすでに1件の販売実績があったが、その後ほとんど実績がなかった。ところが、キャパシティー・ビルディングが完了した2001年以降に入居企業の数が増え、2001年には5社、2002年には11社となった。NHIZからも国道5号線を利用してキャノンに製品を販売する会社がある。また、2002年入居の4社が香港資本であり、また3社が繊維産業である。その4社とは、文具のオフィスXプレス、婦人ニットウェアのベトフォン衣料繊維、織物・縫製加工とニットウェアのR&T、織物・縫製加工とニットウェアのBT衣料である。このことは、香港のコストの高騰や中国リスクの分散のために、香港の企業が中国の広東省ではなく、北部ベトナムを選択する場合があることを意味する。また、2002年の特徴の1つとして、台湾、韓国、中国の資本が低コストを追求してNHIZに進出した。こうして、外資(FDI)の導入が2001年以降に活発化した。

3. 産業集積によるマクロ経済成長

北部ベトナム経済に国道5号線が影響したかどうかについては、そのマクロでの経済効果を把握しておく必要がある。マクロ経済の成長について、アジア通貨危機の起きた1997年は、成長率が8.2%であったが、1998、1999年は、その影響もあり4%台に落ちた。2000年にはほかのASEAN諸国と同様にIT産業のブームも手伝い成長率が6.1%と回復した。2001年には6%を若干切ったが、2002年には6.4%となった(Asian Development Bank [2003])。

北部ベトナムに集積した多くの企業は、原料や製品の輸出、輸入にハイフォン港を利用した。ハイフォン港の貨物の取扱高は、2000年の予想として4.7百万トンであったが、実績は7.5百万トンであった。それが2001年には8.6百万トンとなり、2002年の暫定値は

9.5百万トンとなり、当初予想の約2倍となった。

つぎに、国道5号線の完成前の1999年から完成後の2002年までの工業生産額伸び率を北部ベトナムのハノイ、ハイフォン、フンエン、中部のダナン、南部のホーチミンについてみる。表1に示す通りベトナム全体の伸び率は、1999年から2002年まで各々11.5, 17.5, 14.1, 13.9%と安定した伸びである(94年の固定価格, Department of Statistics [2002])。中部のダナンは、安定して高い伸び率であり、1999年から2001年まで各々18.9, 17.6, 20.2%であるが、2002年には逆に19.1%と落ちている。ベトナムの市場経済の中心であるホーチミンは、元々の水準が高かったこともあり、1999年から2001年まで各々6.6, 15.4, 16.1%であり、2002年は10.4%と落ちている。

ところが、北部ベトナムでは、5号線完成後の効果として2002年にはハノイとハイフォンにおいて完成前とは異なる工業生産額の伸びが見られる。また、それは全国平均よりも高く、南部のホーチミンよりはるかに高い成長率を示している。フンエンは、元々の生産額がほとんどなかったこともあり、伸び率は高く、1999年から2001年まで各々108.7, 21.6, 18.2%と次第に減少した(2002年はデータ無し)。ハノイは、1999年から2001年まで各々8.2, 14.8, 11.1%であったが、2002年には24.8%と急激に増大した(2002年のデータは三浦[2002]による)。ハイフォンも、1999年から2001年まで各々17.6, 19.5, 20.0%であったが、2002年には24.9%とホーチミンの伸びを上回った。このようにハノイとハイフォンで2002年に高成長したのは、元々の生産高が小さかった上に国道5号線の効果による産業集積により生産が増大したものと推測できる。

第3章 農家経済へのインパクト

1. ハイズン省における農業生産構造転換の促進

ハイズン省は北部重点経済地区に設定されている省の一つであるが農業生産構造転換を強力に進めている省として注目されている。ハイズン省は「2001-2005年の農業経済発展計画」を策定し、実施に移しているが、その主要目標は2005年までに土地1ha当たりの生産額を平均3,600万ドンにするというものである。これは全国的な農業政策の根幹をなす単位面積当りの土地生産性の向上を目指す政策で、各地区の地理的・生態系上の利点を最大限に利用する、いわば「適地適作」による生産性向上および農家所得の向上を目的としたものである。

ハイズン省ではこの目的実現のための具体的な政策として、第1に作付作物、飼養動物の転換、第2に生産性を高めるために農家を説得し交換等の方法で小片の田圃（人口一人当たりの土地面積570m²）の大規模田圃を創出し、面積規模の拡大を図る、第3に畜産、水産物養殖の発展、第4に灌漑用運河の改修・強化、農村交通などのインフラ整備、第5に農産物・食品加工工業の発展及び農村工業の振興・伝統工芸村の発展を掲げている。計画実施1年後のハイズン省の農業生産構成比は1997年には耕種・畜産・サービスがそれぞれ72.6%、24.7%、2.7%であったが、2002年にはそれぞれ69%、27.9%、3.1%に変化している（共産党機関誌「Nhan Dan」2003/6/28）。ハイズン省は長期的な農業生産構造の転換に関しては稲作などの耕種面積を減らし（ただし高品質種籾の採用、灌漑整備、先進的技術の導入を同時に行うことにより籾生産量は維持する）、畜産業、サービス部門を発展させる方向で実施するとしている。特に畜産業の発展を重視し、農家を経営主体とする大規模生産農場形成等により将来的には省の主要産業として育成し、そこでは貧困世帯の余剰労働力を優先的に雇用し、貧困削減に寄与したいとしている。調査データにある国道から離れた村における畜産業発展の理由がこれである。ハイズン省の農業生産構造転換の方向は急速な工業化、都市化に伴って増大する非農業部門人口及び食糧需要の増大を踏まえ、さらに紅河デルタ地区全体の農業分業体制を意識し、策定されたものであるといえる。

2. VAC農法の継承・発展

VAC農法とは紅河デルタを発祥の地とするベトナムの伝統的農法であり、全国的に普及している。Vはベトナム語のVuonで果樹園・菜園を意味し、AはAoで池、CはChuongで家畜小屋を意味する。つまり自家消費する主要食糧はすべて自給自足できる生産システムである。従って紅河デルタ地区の農家経営の「多角化」は既にも実施されてはいたが市場の制約等があり、所得向上には繋がらない多角化であったといえる。近年、メコンデルタ地区等ではこのVACにR（Ruong=水田、つまり稲作。山岳地区ではRung=森林）を加え、このシステムを継承・発展させる形で農家経済の多角化を奨励する省もある。

紅河デルタでは従来、主として自家消費食糧の供給源として利用してきたVACを現在で

は市場向けの商品生産用として、家族内の余剰労働力を動員し、小規模ながら家禽飼育、養豚、水産物養殖、果樹・野菜栽培等に経営を拡大し、所得源の多様化、所得向上を実現しようとしている。今回の調査対象2省で畜産部門の成長率が安定はしてはいるものの、急速な伸びが見られないのはこうした小規模経営に根ざしているからであり、紅河デルタ地区、ひいてはベトナム全国において大規模で工業的な生産規模をもつ畜産業は未だ大勢を占めるに至っていないと見ることができる。

3. 商人等を介したマーケティングと農家の商業生産の促進

1994年に第三者評価者がハイズン省で行った農家経済調査時には農家に商人が買い付けに来るケースは皆無に近く、農家自身が村営等の市場で生産物を販売あるいは物々交換するケースが多かった。しかし今回の調査結果によると地場商人だけでなく、ハノイ、ハイフォンなど省外の商人も買い付けに来ていることが分かる。筆者が2000年に実施したハイズン省(3県、7村)における調査によると調査対象農家66戸のうち商業生産を行っていない農家は2戸のみで、残り64戸は従来のVAC農法を発展させ、零細ながら営農の多角化・商業生産を実施している。その商品作物等の販売は商人に販売しているケースが圧倒的に多い。

具体的に見てみると、例えば籾、野菜、果実等を販売する農家の割合は非常に高く、97%を占める。そのうち籾販売の農家は33戸で、うち商人に販売する農家が70%を占め、残り30%が近隣の市場等の小売業に販売あるいは農家自らが直接販売している。野菜、果実販売農家はそれぞれ70%弱、商人への販売がそれぞれ80%前後を占めるに至っている。一部の篤農家(ベトナム語では「優秀農民」)はこれら商人との取引を通じ、市場ニーズを掴み、新たな作物栽培、水産物養殖及び飼養動物などの生産の多様化・拡大の手がかりとしている。また2003年の調査結果でも明らかなように篤農家がテレビ等のマスコミによる市場ニーズの動向把握も行っていることが分かる。この番組は農業・農村開発省直属の各省の勸農センター及び各分野の専門家、篤農家などの参加によるもので、例えば亀養殖、キノコ栽培等に関する知識・技術の広範な普及及び農家経営の多角化・商業生産の奨励、所得向上が図られている。農業発展における勸農センターの果たす機能・役割は重要であるが篤農家の存在も大きなものがある。一部篤農家の亀・エビ養殖等の成功は瞬く間に地域農村に広がり、その普及が図られている。

4. 水産物養殖の急速な発展

近年、メコンデルタを中心とするベトナムの水産物養殖は急速な成長を遂げ、2001年には水産業の44%を占めるに至っている。ナマズ輸出においてはアメリカとの間でダンピングではないかとの疑いをかけられ「ナマズ戦争」が今なお係争中であり、一躍世界の注目を集めている。水産物養殖において最も注目すべきはメコンデルタにおける淡水エビの開発である。これにより稲作との輪作が可能となり、全国的範囲でエビ養殖が急速に普及し

た。今回の調査でも明らかなように紅河デルタにおいても農家の屋敷内にある池の有効利用、あるいは従来から実施されてきた水田での魚養殖に加え、淡水エビの養殖がブームとなっている。また一部の二期作の稲作地では稲の裏作として、あるいは米作に適していない生産性の低い一期作の稲作地を養殖池に転換することによってエビ養殖が盛んに実施されるようになった。さらに既存の湖沼をリースで賃借し、あるいは未開墾地に池を掘り、水産物養殖を始めた農家などの出現により水産物養殖は急速な成長を遂げるに至った。特に1999年から急成長しているが、これは国際市場における未曾有の米価下落に伴う国内の米価安値の時期に当たり、米作への執着が最も強かった紅河デルタの農民もついに稲作一辺倒の経営から多角的経営に踏み切らざるを得なかったと思われる。

5. 紅河デルタ地区における購買力増大の課題

2003年7月14-15日に「北部重点経済地区会議」が開催された。今回の会議の目的は北部の経済重点地区の総合的な潜在力を引き出すための諸方策を模索・提起し、経済・社会発展速度を速め、北部重点経済地区の競争力向上により全国の経済発展に対する北部各省の貢献度を高めることである。ヴウ・コアン副首相は「トゥイチェ」紙のインタビュー（「Tuoi Tre」2003/7/16）に答え、北部の重点経済地区の発展が南部の重点経済地区に大きく遅れをとっていると指摘し、その要因の一つに南部の重点経済地区の「後方」には非常に大きな購買力を持った地区を擁していることを挙げている。北部においては未だ形成されておらず、重点経済地区が「点」的な発展を遂げているにすぎず、「面」的な発展に至っていない。経済重点地区に優先的に投資することは重要だが、しかし「面」を忘れてはならない。つまり「後方」の各地方の発展に関心を払わず、大市場が形成出来なければ重点経済地区の発展もあり得ないと注意を喚起している。

ここで注目されるのが第1に重要経済地区には含まれていないが、紅河デルタ随一の食糧生産地であるタイビン省が2003年に提唱・実施に移されている、2003-2010年の段階に「1ha当たり5,000万ドンの年間生産額を生み出す田地及び1年間5,000万ドンの所得を達成する農家の創出」運動である。この目標をハイズン省のそれと比べて明らかなように経済格差が明らかに拡大しつつある。第2に上記会議において北部重点経済地区に新たに3省が追加された。紅河デルタのハティ省、ヴィンフック省及びバックニン省である。2003年の調査データが明らかにしているようにいずれの省も農業、畜産、水産業発展において急成長率を達成している省であり、経済発展を「点」から「面」への発展へと拡大させる戦略であると思われる。今回の措置により北部重点経済地区は従来からの5つの特別都市・省（ハノイ市、ハイフォン市、クアンニン省、ハイズン省、フンイエン省）に新たな3省を加え、8つの市・省から構成されることになる。全国的には北部（G-8）と南部（G-7）、合計15の特別都市・省を全国の経済発展の牽引力と位置づけ、その経済成長速度は全国の1.4-1.5倍にすることが目標として設定された。残された問題は北部重点経済地区と「後方」に位置する北部各省間の経済格差是正である。ベトナム政府は南北間の経済格差のみ

ならず、農村—都市間、各農村間など何重もの格差是正の課題に直面している。紅河デルタにおいては主要幹線道路に繋がる支線道路、橋梁の建設など経済インフラ整備への重点的投資、とりわけ農家がアクセス可能な村・県レベルの市場網の構築など重点的経済地区にリンクする流通体制の確立、さらに 2006 年からの AFTA 関税率引き下げの完全実施、WTO への加盟を見据え、国際競争力を持つ農業を発展させるための制度インフラ整備が急務となっている。

第4章 農村部における貧困削減へのインパクト

1. 外資企業による雇用は増えたか？

外資企業への聞き取り調査の結果では、企業設立により新たに雇用が増加（特にハノイとハイフォン）したことが示されたものの、それが直接地域住民、特に比較的貧困家計比率の高いフンイエン省、ハイズン省の農村地域住民の所得増加をもたらしているかどうかは本調査の結果からは不明である。調査対象の外資企業では高校、大学卒レベルの高学歴者の雇用が多く、これらの被雇用者は必ずしも国道沿線の出身者とは限らない（両省では、高校以上の就学率がメコンデルタ地域の平均を下回る）。逆の見方をすれば、外資流入の所得への直接的な影響は、国道沿線にとどまらず、红河デルタの広範な地域に波及していると考えられる。

長期的には、労働集約型の外資製造業とその下請企業の設立が増加し、国道沿線地域からの雇用も増加することが予想されるが、国道整備事業が沿線地域の経済構造にもたらした現時点での影響は、外資企業の雇用増よりも、国道沿線農村地域の都市化の進展による新たな経済活動への需要増にあると考えられる。

2. 経済活動の多様化

前述のように、外資系企業が国道沿線住民をどれぐらい雇用しているかのデータは得られていないが、外資企業の従業員の多くがバイクあるいはミニバスで通勤しており、彼らは国道沿線あるいは近隣地域の住民であることがわかる。このように、国道5号線沿線では、企業周辺地域に人口集中が起こり都市化が進行している。都市化した地域では、新たな経済活動への需要が生まれ、沿線住民の所得向上の要因となっている。それらのひとつは、運送業、流通業も含めた商業活動である。家計調査からも明らかのように、新たな商業活動は収入源としての大きな位置を占めてきている。

国道沿線地域で新たな経済活動が興るに伴い、農家家計内の経済活動も多角化し始めている。商人への聞き取り調査では、調査対象の商人の41%が1997年以降に新たに商売を始めた商人であることから、ローカルレベルでの市場活動が国道5号線整備とともに活発化したことがわかる。多くの農家がこの時期に商人として活動し始めたと考えられる。1998年以降にバイクや自転車などの耐久消費財への支出が急増しており、この時期に急速に所得向上が起っている。これは、道路拡大による土地売却、あるいは拡張工事での雇用によるものであると考えられる。この時期に上昇した所得（あるいはそれにより購入したバイクなどの新たなビジネスアイテム）が新たな経済活動を開始するための原資となった可能性が考えられる。

3. 農産物市場の構造変化

家計調査の結果は、付加価値の高い一次産品、すなわち野菜、家畜、水産物（主に水田

を養殖池に転換して作られる淡水エビ)の生産が急速に伸び、家計収入の中の大きな割合を占めていることを示している。

農家による生産が伸びた野菜、家畜、水産物は所得弾力性の高い産品であり、企業周辺地域に集中が起り始めた住民を対象とした市場が広がった結果であると考えられる。また、調査地域ではローカルの消費者も小売業者の数も大幅に増加しており、沿線農村地域の都市化がローカルレベルでの需要増と農産物市場の発達に繋がっている。地場商人の取り扱う商品の種類は飛躍的に増加しており、農家家計が生産物を地場商人だけでなく省外（ハノイ、ハイフォン）から来た商人に売る機会も急増していることから、農産物市場がその取り扱う量と種類だけでなく、その範囲の広がりという面においても、構造的に大きな変化を見せていることがわかる。

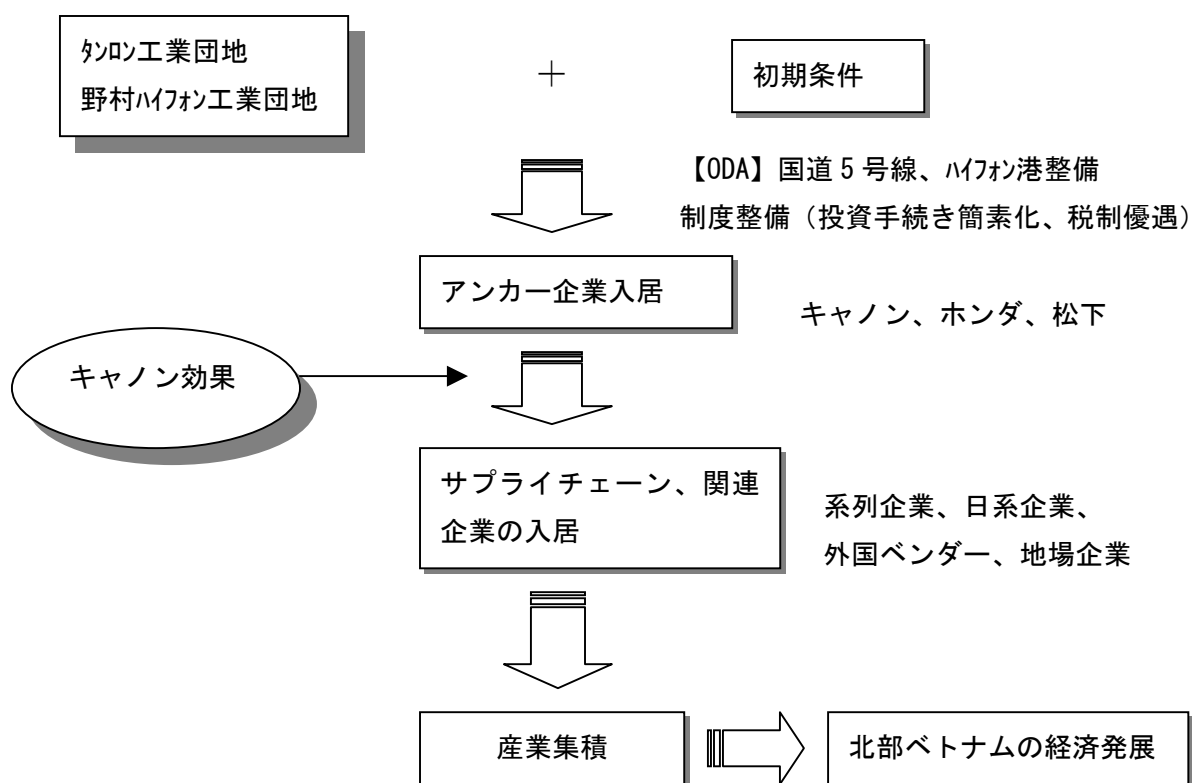
第5章 教訓・提言

(1) 開発戦略における「キャパシティー・ビルディング」と「参加」の重要性

開発戦略における「キャパシティー・ビルディング」と「参加」の重要性を北部ベトナムの開発経験に見出すことができる。第1に、キャパシティー・ビルディングでは、物的インフラと制度と両方が整備されてはじめて産業集積につながる。第2に、両方が整備されるためには様々な経済主体の参加が不可欠である。北部ベトナムの開発に参加した経済主体は、(1) 国際機関：世界銀行、アジア開発銀行、(2) JBIC, JICA、(3) 民間企業：商社、証券会社 (4) ベトナム中央政府、地方政府 (5) 韓国、台湾の公的開発援助などである。このような民間、政府、国際機関、ODA 機関の参加により北部ベトナムの産業集積が進んだ。このようなケースが今後の開発の参考となろう。

さて、以下の図1に示したように、北部ベトナムにもアジアで典型的な成長戦略モデルがみられる。タンロンとノムラ工業団地に国道5号線とハイフォン港の物的インフラと投資に関する制度の整備という「キャパシティー・ビルディング」があり、キャノンという「アンカー企業」が入居し、その企業に関連した企業の産業集積が進んだ。この産業集積がマクロの経済成長を促進し、貧困削減に貢献する。このプロセスが2001年に始まった。

図1. 経済発展モデルによるベトナムの成長



（２）持続可能な所得向上機会の確保

国道 5 号線の拡大以降の国道沿線地域、特に農村部における経済・社会的影響の中で現在までもっとも顕在化している変化は、沿線の外資企業の雇用増ではなく、むしろ周辺農村地域の都市化がもたらすローカルな市場の拡大である。国道拡張工事と外資企業設立、そしてそれに伴う人口流入がもたらした新たな経済機会を捉え、周辺住民が短期的に所得を向上させたのである。短期的な課題としては、これらの新たな経済活動の促進と支援のための制度作りである。ベトナムの農村部においては、貧民銀行（2003 年社会政策銀行に改称）や社会信用基金などによる低利融資が、周辺住民によるこれらの新しい経済活動を後押ししてきた。今後は融資以外にも、職業訓練などの活動が望まれる。

しかし、中・長期的に持続可能な周辺地域住民の所得向上、貧困削減のためには、国道周辺に設立された企業による雇用機会の増加が不可欠である。労働集約型の外資企業の流入とそのサポーティング・インダストリーの設立により、産業集積を起こす政策努力が必要であろう（2001～2010 年経済社会発展 10 カ年戦略では、2001 年時点で 63%を占めていた農村労働力を 2010 年までに 50%に減らしたい意向が示されている）。その一方で、将来の労働力の質を高めるため、貧困層への教育の拡充も必要である。

（３）都市化への対応

国道の交通量の増加、道路幅の拡張と人口流入がもたらす交通事故の急増への対応として、補足的なインフラ整備、交通管理制度、安全教育の徹底などの対策が急務である。短期的には、国道沿線および企業周辺部の都市化を支える経済・社会インフラの整備が必要である。特に他地域からの人口流入は保健・医療サービス、教育拡充の需要（特に高等教育以上）を高めることになるであろう。

中・長期的な課題としては、地方都市－農村間の経済格差の拡大への対応であろう。セーフティネットも含めた貧困削減政策の工夫が必要となるであろう。貧困削減政策実施にあたり、貧困層の的確なターゲティングと効率的な社会サービス供給を行うには、分権化が不可欠である（貧民銀行をはじめとする貧困削減プログラムに最貧困層が十分アクセスできないと世銀は批判している）。人材育成も含めこのような社会サービス供給の体制作りと、そのための財源確保（例えば外資からの税収の使用と権限の省レベルへの移譲も視野に入れたもの）が重要な課題となる。

（４）農産物流通構造の効率化

現在までは、国道周辺の都市化により、農産物のローカル市場の拡大が進み、農家の所得向上につながっている。短期的な課題としては、貧困層の農産物市場への参加である。国道から離れた地域に居住する住民の農産物の市場へのアクセス機会の向上が重要課題であり、そのためには、支線道路（feeder road）の整備が必要である。

中・長期的には、沿線地方都市への供給だけでなく、ハノイ、ハイフォンという大都市

圏市場への供給増を目指した、効率的な農産物流通構造の確立が望まれる。物流の「ハブ」となる可能性のある地域（例えばフンイェン省の5号線と39号線のジャンクション、ハイフォン省の5号線と183号線のジャンクション）における市場環境整備（集荷施設の整備、卸売市場の設立など）を行うことによって、効率よく遠隔地の農産物を集荷し、沿線地方都市と大都市圏への出荷を行うことが出来る。また、ハノイ、ハイフォンにおける市場整備（現在ハノイには農水産物の公設卸売市場設立が存在しない）により、今後の都市部の農産物需要の増加に生産、流通体制が効率よくリンクできる環境を整備する必要がある。

さらに、現在ベトナム南部に集中している輸出向け食品加工企業が国道沿線に興れば、地場農産物の供給先がさらに拡大する。一般的に品質と安全基準の厳格な輸出向け農産物の安定的な供給体制確立のための技術支援とインフラ整備（特に灌漑）、マーケティングへの支援がさらに必要であろう。

第6章 むすび

5号線改良工事とハイフォン港の改修プロジェクトの選択は、上述のようにベトナムの開発事情から見て妥当であった。1994年に改良・改修が開始し、2000年に完成した両プロジェクトの経済インパクトをどう評価すれば良いか。これについて詳細な調査報告書があるので、ここでは総括的結論を述べさせていただく。

第1に、5号線が跨っているフンイェン(Hung Yen)省とハイズン(Hai Duong)省の経済発展が2000年前後から北部の他の各省よりも良い成果を示した。農産物の多様化、大市場のハノイへのアクセス促進、外国直接投資の増加、産業構造の高度化などにより一人当たり所得の増加が目覚ましい。特に調査報告書が詳細に分析しているように、5号線があるフンイェン省とそうでないタイグエン省は1995年に一人当たり所得など発展段階がほぼ同水準であったが、2000年には発展パフォーマンスの大きな差を示したのが印象的である。

第2にハイフォン港の改修に伴って同港の貨物取り扱い量が急速に増加した。しかもハイフォン市にある野村工業団地だけでなく、タンロン工業団地などハノイ近辺の外資系企業も頻りにハイフォン港を利用し、外国直接投資の増加、産業活動・輸出入の円滑化など北部ベトナムの経済発展に貢献したと言える。

第3に、ただ2点の留意事項が必要であろう。1つは、両プロジェクトとも完成したばかりであるので現在の時点でそのインパクトを十分に評価することが不可能である。今後、例えば5年先に改めて効果を評価することが適当であろう。また、ある地域の経済発展の成果は1つのインフラ事業に絞って評価されることは困難であるので本評価報告書は大部分納得できる結論に達したが、なお改善する余地が残っている。今後は再度評価に当たって評価方法をさらに改善し、より正確に説得的結論を出せるよう期待したい。もう1つの留意事項は、貧困削減効果を高めるためには、本評価対象の大規模なプロジェクトだけでなく、よりきめ細かい小さいプロジェクトへの投資を追加していかなければならないことである。例えば、農民が幹線道路へアクセスできるように多くの農村道路を追加建設しなければならない。また、農村の教育・文化水準を向上しなければ貧困層が大規模インフラ事業がもたらした経済機会を享受できないのであろう。

【参考文献】

- ・ 石川滋 (1990) 『開発経済学の基本問題』 岩波書店
- ・ トラン・ヴァン・トゥ (1996) 『ベトナム経済の新展開』 日本経済新聞社
- ・ 三浦有史 (2001)、『ベトナム社会主義共和国「経済改革支援借款」に関わる援助効果促進調査』、国際協力銀行
- ・ 三浦有史 (2002)、『ベトナム・レポート』、9月20日号、日本総合研究所
- ・ 渡辺利夫 (1986) 『開発経済学—経済学と現代アジア』 日本評論社 (新版は1996)
- ・ Asian Development Bank (2003), *Asian Development Outlook*.
- ・ Department of Statistics (2002), *Statistical Yearbook of Vietnam*.
- ・ Oshima, Harry T. (1987), *Economic Growth in Monsoon Asia: A Comparative Survey*, University of Tokyo Press.