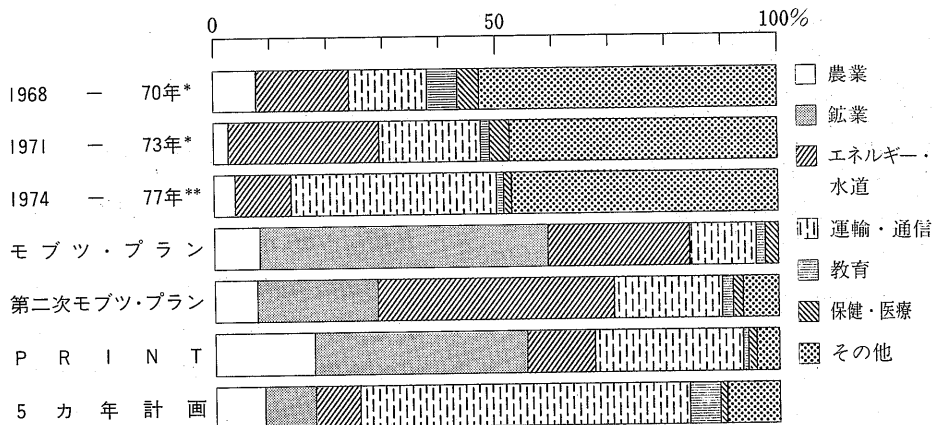


ザイールの投資予算および投資計画部門間資金配分



* 海外よりの資金、補助金、資本参加を含まず。 ** 海外よりの資金、補助金、資本参加を含む。

3 ザイールの投資計画における部門間配分の特徴

グラフに示したのは、1968～77年の間は国家予算のうちの投資予算における、そして79年以降は投資計画における部門別の資金配分の実績である(1986-90年5カ年計画のみ計画予算)。1977年までは、もとした統計の部門のとりかたが79年以降とは違うため、「その他」が異常に大きくなってしまっているの、その内訳について説明しておこう。「その他」のなかの主なものは、1968～70年では行政用設備・機材(18.8%)と都市開発プロジェクト(13%)である。同じく1971～73年では商・工業(14.9%、鉱業が中心)と行政用設備・機材(13.5%)、1974～77年では工業(8.8%、鉱業が中心)、行政インフラストラクチャー(9.2%、債務支払い含む)が中心となっている。

では、グラフを見ながらザイールにおける公的投資の部門間配分の特徴を抽出してみよう。

第1に気づくのは、人口の大半を占める農民が依存する農業部門への投資シェアが、全期間をとおして、きわめて低いことである。1968～70年から第二次モブツ・プランまでの各時期の農業部門

のシェアを平均すると、5.1%にしかならない。最新の「5カ年計画」でも農業のシェアは依然10%に届かず、8.9%の資金供給しか予定されていない。ザイールの総人口に占める農村人口のシェアは、1960年には83%、80年でも75%と推定されている。GDPに占める農業のシェアはもっと小さいが、それでも独立以来今日まで30%前後を常に保っている。こうしてみると、農業は公的投資において、常に冷遇されてきたといってもまちがいはなかろう。これは農業が「優先中の優先」部門であると、大統領が繰り返し言明し、投資計画のなかにも明記されている事実からみると、はなはだ奇妙な特徴である。

第2に特徴的なのは、教育、保健・医療が常にマージナルな資金しか受け取っていないことである。この傾向は「国民の福祉向上」を第1に掲げた「5カ年計画」でも変わっていないようである。

第3に、1977年までは、エネルギー・水道、運輸・通信、行政、工業(鉱業を含む)の4部門がおもな資金吸収部門となっている。1971～73年にはエネルギー・水道が、74～77年には運輸・通信が他の部門を圧倒するシェアを占めている。ザイールは国土が広大で、かつ銅を主要輸出品とする国であるから、運輸・通信部門や鉱業部門が大き

なシェアを占めるのは驚くに当たらないが、エネルギー・水道部門や行政がこれほどの投資資金の供給を受けているのは奇異に感じられるであろう。

第4に、1981年以降は鉱業、エネルギー・水道、運輸・通信の3大部門が他を圧してシェアを争っている。1978—81年投資プログラム、つまり第一次モブツ・プランで鉱業部門が資金の半分以上を吸収して、圧倒的なシェアを占めており、エネルギー・水道部門がそれにつぐシェアを確保している。そして続く第二次モブツ・プランでは、今度はエネルギー・水道部門が全体の42%を占める最大の部門となり、それに鉱業と運輸・通信が付随する構造の計画となっている。PRINTにおいては、一転してエネルギー・水道部門のシェアが低下し、鉱業と運輸・通信中心の資金配分がなされている。さて、最も新しい「5カ年計画」の予算をそれまでの実績に比べてみると、運輸・通信部門が極端に重視されていることがわかる。これまで常に重点部門であった鉱業とエネルギー・水道部門は、農業部門なみの資金量しか予定されていない。

第4に、これはグラフからは直接読みとることはできないことだが、鉱業のシェアは、広義の意味では、グラフに表れているよりもはるかに大きいことを指摘しておこう。まず、鉱業、運輸とならんで公的投資の多くを吸収しているエネルギー・水道部門の中心は、インガ・ダムおよびインガーシャバ送電線にかかわるプロジェクトである。そしてこの巨大プロジェクトは、銅の増産をあてこんで、鉱業部門への電力供給を増大させることを目的にしたものであった。また、運輸・通信部門への投資も少なからぬ部分が鉱産物の輸送路に対するものであった。たとえば、5カ年計画の運輸部門の53.9%を占める国営鉄道会社SNCZの投資の9割は、シャバ州からの鉱産物搬出路の整備に向けられているのである。

4 まとめ

公的投資の部門配分をみるかぎり、ザイールにおいては国家は農業および国民の福利・厚生にはさほど関心をよせていないようにみえる。公的投資は専ら鉱業、運輸、エネルギーの3大部門に（1977年までの政府自身のインフラストラクチャー投資を除けば）集中している。

このうち資源配分上説得力があるのは、運輸部門の重視であろう。日本の6倍の広さの国土を有し、かつ独立の時点で貧弱な運輸インフラストラクチャーしか受け継ぐことができなかったザイールにあっては、交通網の整備は農業や商業はもとより、国民の厚生にも大きな役割を果たしうる。ただし、この理解が正しいか否かをきわめるには、運輸部門のプロジェクトの詳細な検討によって、鉱業関連運輸プロジェクトのシェアを確定することが必要となろう。

鉱業部門が資金のかかなりの部分を受け取っている事実は、開発途上国では国家は雇用やGDPにおけるシェアよりも、輸出におけるシェアの大きい部門を選好するという一般的傾向を確認させるものである。

最後に、エネルギー部門の異常に大きなシェアは、世界最大の水力発電所となるはずであったインガ・ダムと、その電力を銅産地シャバ州まで運ぶ世界最長の高圧直流電線建設という両巨大プロジェクトに、ザイール政府が固執しつづけたことによって説明される。このプロジェクトこそ第二次モブツ・プランにおいて、計画段階の資金配分を大幅に超過し、エネルギー部門が資金の半分近くを吸収することとなった原因をなしたものである。

（おおばやし・みのる／早稲田大学大学院博士課程）