

OECD *Multilingual Summaries* Economic Outlook for Southeast Asia, China and India 2019 Towards Smart Urban Transportation

Summary in Japanese



全文を読む: [10.1787/saeo-2019-en](https://doi.org/10.1787/saeo-2019-en)

エコノミック・アウトルック - 東南アジア、中国、インド 2018 年版 スマートな都市交通を目指して

日本語要約

2018 年版の「エコノミック・アウトルック - 東南アジア、中国、インド」は、新興アジア諸国に関する以下の 4 つの主要トピックを取り上げている。2023 年までの同地域の経済見通し (第 1 章); 特集 - スマートな都市交通を目指して (第 2 章); 主要構造政策課題に関する国別レポート (第 3 章); 地域統合を巡る最近の動向 (第 4 章)。

2023 年までの経済見通し

新興アジア諸国 - 東南アジア、中国、インド - の GDP 成長率は、国内外の逆風にもかかわらず 2018 年は持ちこたえている。新興アジア諸国の GDP は 2019~23 年の間、年平均 6.1% の成長が見込まれている。東南アジアは 2019~23 年は年平均 5.2% の成長が続くと予測されている。中国の経済成長はやや鈍化する一方で、インドの GDP 成長率は堅実に推移すると見られている。

総じて、この地域の民間消費は、労働市場の安定と一部の海外移転などに支えられて堅実な状態が続く。総輸出額の伸びは、貿易政策の不確定要素がある中で非常に良く持ちこたえている。同地域のいくつかの国々の金融当局は、利率を引き上げ先進諸国の財政正常化と価格及び為替レートの圧力に対処している。それと同時に、成長を支えるために他の流動性措置を導入した国々もある。この地域の財政状態は総じて安定しているが、一部の国々の継続的な経常赤字と財政状態が、成長の勢いを削ぐ可能性がある。

この地域の経済見通しには、いくつかの問題がある。包摂的で持続可能な成長を促進するために、機会を最大化し (例えば、貧困層が正規の金融取引に参加できるようにする金融包摂によって)、金融テクノロジー (フィンテック) のリスクを抑える取り組みが必要になるだろう。政策当局は、規制リスク管理、金融リテラシー、サイバーセキュリティに関連する問題に取り組む必要がある。また、保護主義が台頭する中で輸出の実績を強化することと、自然災害のリスクを低減することが、この地域の発展の鍵を握っている。さらに、先進諸国における金融政策のスピード、地政学的緊張、世界の原油価格の傾向も注意深く見守る必要がある。保護貿易主義拡大のマイナス影響を抑えるには、構造改革を推し進める必要がある。その改革には、投資の書類要件の緩和、物流インフラ改革、規制環境の予測可能性を高める改革などが含まれる。既存及び保留となっている自由貿易協定の進捗状況も重要である。自然災害は新興アジア諸国に深刻な被害をもたらすが、災害の種類と規模によって危険度は様々である。人的損失は非常に高い。また、自然災害はインフラや物的資本、備蓄、農業及び天然資源に被害を与え、通常の経済活動を破壊することで大きな経済的損害を負わせることも多い。自然災害の発生前後に災害対応メカニズムををもっと強化する必要がある。その対策としては、緊急事態に対する準備、災害対応、復興に長期的包括的な展望を持って取り組むこと、地盤条件を考慮に入れた協調的なリスク評価、能力構築、計画を保障することなどがあ

スマートな都市交通を目指して

新興アジア諸国の都市は急成長している。都市部の人口増加、所得増加、交通手段が限られていること、いずれも、同地域の自動車の利用を増加させている。新興アジア諸国のデータがある国々では、利用さ

れている自動車の推計数は 2005 年から 2015 年の間に増加しており、同地域全体の自動車総数は年平均 13%増加している。

新興アジア諸国の都市における交通に関わる問題 - 特に交通渋滞 - は、すでに相当な経済的、社会的、環境的コストを発生させており、将来的にさらに深刻化すると見られている。したがって、こうした問題への取り組みは、都市化が成長と開発にもたらす潜在的利益を実現するために不可欠である。

優先すべき政策には、公共交通システムの拡大と機能向上、自家用車の所有と利用を制限するための価格ベースのツール（例えば租税と利用料、通行料、駐車料金）と価格ベースではないツール（例えば自動車登録台数割当、道路課金）の利用、交通管理へのテクノロジーとデータの利用などがある。フレックスタイム制や在宅勤務といった柔軟な働き方の促進と、経済特区や大都市からの一部政府機能の移転といった都市計画への新たなアプローチも、渋滞問題の緩和に役立つ可能性がある。こうした政策オプションの実現性は、国ごとに大きく異なる。高速バス輸送システムは、この地域の各地で見られ、新しい地下鉄と路面電車が敷設されている。自動車購入税は多くに国々で採用されていたが、現在ではシンガポールで渋滞賦課がある。柔軟な働き方の枠組みは、フィリピンとシンガポールですでに導入されているが、その他の新興アジア諸国政府はその導入に向けた明確なステップを踏み出していない。マレーシアとミャンマーは、政府機能を移転した。

地方及び中央政府の政策当局は、一貫した戦略に加わっていることを認識できるように、こうした措置の開発と導入に協力すべきである。交通システムに様々な介入を行うことの複合的影響を考慮する必要があるだろう。例えば、民間交通に不利な条件を課す場合には、公共交通システムなど他の交通手段の利用可能性を拡大する措置を併用すべきである。その目的は、都市部の移動性と効率性に逆効果を及ぼさないことである。

主な構造政策の課題

新興アジア諸国では、包摂的で持続可能な成長の見通しを改善するために、国内の構造改革が必要とされている。本アウトルックに収録されている構造政策に関する国別レポートでは、新興アジア諸国の教育と訓練、観光、金融包摂性、税制、デジタル化、東部経済回廊の課題、中小企業、イノベーション、FDI などの分野における構造政策の課題を明らかにしている。

© OECD

本要約は OECD の公式翻訳ではありません。

本要約の転載は、OECD の著作権と原書名を明記することを条件に許可されます。

多言語版要約は、英語とフランス語で発表された OECD 出版物の抄録を翻訳したものです。



OECD iLibrary で英語版全文を読む!

© OECD (2018), *Economic Outlook for Southeast Asia, China and India 2019: Towards Smart Urban Transportation*, OECD Publishing.

doi: 10.1787/saeco-2019-en