

りそな外為レポート

りそな WEEKLY COLUMN

りそな外為レポート

「コロナさん、もういいかい？」
「まーただよ！！！」 (P2)

りそな銀行 市場トレーディング室
カスタマーディーラー 田中 春菜

今週のドル円予想レンジ **102.00 ~ 105.50**

りそなWEEKLY COLUMN

世の中、タダのものはない
～『社会的費用』は誰の負担？～ (P3)

りそなホールディングス 市場企画部
マネージャー 後藤 史明

- 『首都高の値上げ』と『富士山の環境保全協力金』の目的
- SDG's等社会問題に『値段を付ける』ことの意味

2020/3/9

りそな外為レポート

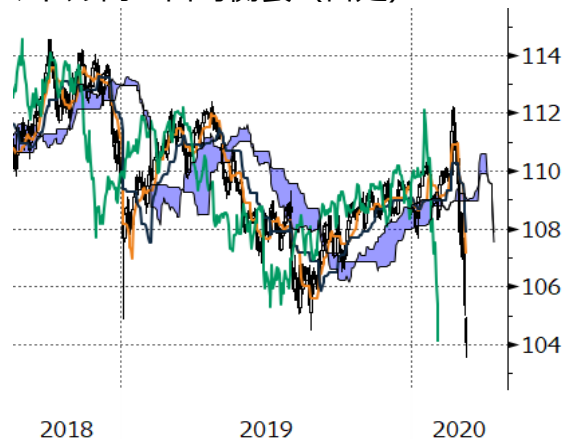
「コロナさん、もういいかい？」

「まーただよ!!!」

今週のドル円予想レンジ **102.00 ~ 105.50**

(りそな銀行市場トレーディング室予想 発行当日の10時時点)

◆ドル円一目均衡表（日足）



◆為替相場のすすめ

一体、いつまでこの混乱が続くのだろうか。
先週のドル円は、ドル安の動きが加速し、総じて円高一辺倒となった。新型コロナウイルスの世界的な感染拡大を懸念し、投資家の心理は急速に悪化した。3日にG7財務省・中銀総裁による臨時電話会議開催の報道が流れ、ドル円は一時108円50銭台まで上昇したものの、G7としての具体策は示されず、米国がリーマンショック以来のFF金利0.5%緊急利下げを行っても、リスク資産の下落は止められなかった。「もっと斬新な処方箋を・・・」そんな事を叩き付けるような、米株と米長期金利の下げであった。今週のドル円はもう一段円高が進行しよう。17-18日に控えている米FOMCにて、更なる追加利下げを行われるよう、マーケットの催促相場は続くと思われる。皮肉にも先週金曜日に発表された米雇用統計の非農業部門雇用者数は+27.3万人と市場予想+17.5万人を大きく上回り、米国経済の強さを確認できる内容であった。なんと切ないものである。(カスタマーディーラー 田中春菜)

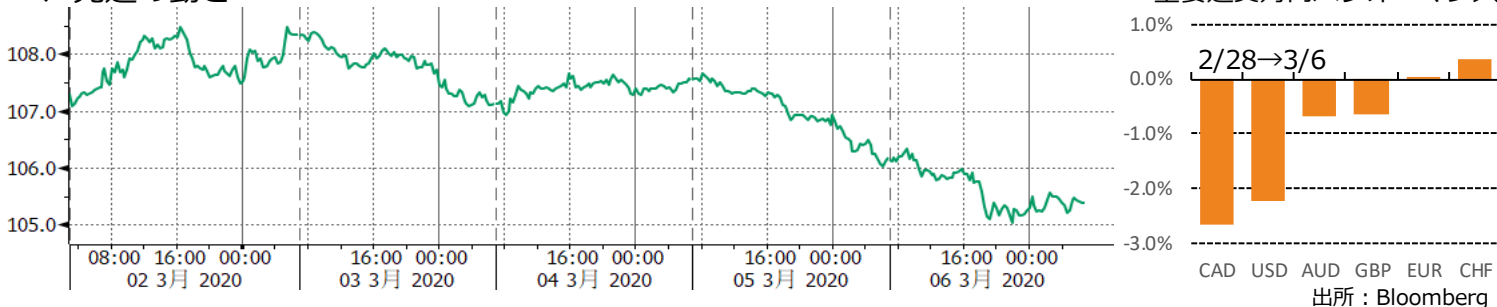
◆今週の日程

9日(月) 日	2月景気ウォッチャー調査	11日(水) 米	10年国債入札
10日(火) 中	2月CPI・PPI	12日(木) 米	2月PPI
10日(火) 米	3年国債入札	12日(木) 欧	ECB理事会(結果発表)
10日(火) 米	民主党予備選(6州)	12日(木) 米	30年国債入札
11日(水) 米	2月CPI	13日(金) 米	3月シガン大消費者信頼感指数

◆今週の予想 (ドル高 強い ↑ 普通 ↑ ドル安 強い ↓ 普通 ↓) NY引け値 3月6日(金) 105.39円 VS 13日(金)

東京									大阪			埼玉				
尾股	中根	湊	井口	鳥井	田中	高尾	中里	伊藤	佐藤	鈴木	武富	野瀬	小林	津田	石井	伊藤
↑	休	↓	↑	↓	↓	↓	↓	↑	↑	↓	↑	↑	↑	↑	↑	↓

◆先週の動き



◎注意事項
お問い合わせは、取引店の担当者までご連絡ください。当資料に記載された情報は信頼に足る情報源から得たデータ等に基づいて作成しておりますが、その内容については明示されていると否とにかかわらず、弊社がその正確性、確実性を保証するものではありません。また、ここに記載された内容が事前の連絡なしに変更されることもあります。また、当資料は情報提供を目的としており、金融商品等の売買を勧誘するものではありません。取引時期などの最終決定はお客様ご自身の判断でなされるようお願いいたします。

りそな WEEKLY COLUMN

世の中、タダのものはない ～『社会的費用』は誰の負担？～

- 『首都高の値上げ』と『富士山の環境保全協力金』の目的
- SDG's等社会問題に『値段を付ける』ことの意味

りそなホールディングス 市場企画部
マネージャー 後藤 史明

ロードプライシングの導入

2月上旬に東京五輪・パラリンピック期間中の首都高料金の値上げ、いわゆる「ロードプライシング」を国土交通省が許可したというニュースが流れました。大会期間中の競技が行われる時間帯の午前6時から午後10時までマイカー等の通行料金が1千円上乗せになります（但し、ETC搭載車については午前0時から午前4時は半額）。今回の措置は、自家用車且つ普通車といったマイカーに対しての値上げであり、中型車以上や事業用貨物やタクシーなどは対象外となります。このような措置が実施されたのはなぜなのでしょう？

ロードプライシングは、特定の道路や地域、時間帯における自動車利用者に対して課金することにより、自動車利用の合理化や交通行動の転換を促し、自動車交通量の抑制を図る施策で、TDM（交通需要マネジメント）施策の一つです。混雑緩和と大気環境の改善を図るために用いられます。（東京都環境局HPより）。

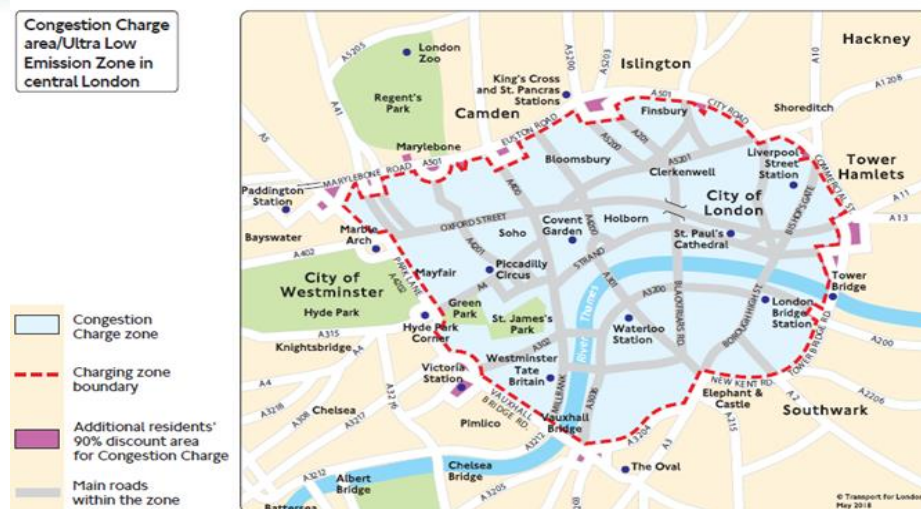
ロンドンのロードプライシング

既にロンドンやシンガポールなどでは、中心地の混雑緩和のために導入されています。ロンドンでは中心地の混雑渋滞が大きな社会問題として認識されており、2003年からロードプライシングが導入されています。名称は「Congestion Charge（直訳：混雑料金）」と呼ばれており、金額は1日11.5ポンド（約1,500円、2020年2月時点）となっています。事前支払が原則で、セントラルロンドン（次ページの図で赤の破線で示している域内）を運転するドライバーが運転する車両ナンバーを事前にロンドン交通庁に登録します。また、課金対象の時間帯は平日（月～金）の午前7時から午後6時までで、域内に設置されているカメラで車両のナンバープレートをチェックすることで、未登録車の取り締まりをしています。実際に導入後の混雑量が30%も緩和されたという結果が出ています。

過去、日本国内では交通渋滞緩和に向けた対応として国、東京都、京都市など様々な団体で何度も議論されてきましたが、なかなか実現に至らず、本格的な導入は今回が初めてであり、極めて画期的なことであることはたしかです。

りそな WEEKLY COLUMN

図：ロンドンのロードプライシング



※ロンドン交通局HPより引用

URL：<http://lruc.content.tfl.gov.uk/congestion-charge-ulez-map.pdf>

富士登山の入山料

ロードプライシングの目的には、混雑緩和とともに大気等の環境改善を図る点にもあります。少し話は逸れますが、富士山では2014年度から環境保全・安全対策を目的として富士登山保全協力金（いわゆる入山料）を徴収しています。多くの人がニュースで見た記憶があるかと思いますが、実は富士山以外にも2017年に屋久島、2019年に大山（鳥取県）で環境保全協力金の徴収が開始されているなど、富士山に限った話ではありません。上記の山々は2020年1月時点ですべて支払は任意ですが、富士山については強制徴収の検討が既に始まっています。

「任意であれば、払いたくない」、「自然環境に踏み入れる者として維持コストを払うは当然」など、想いは人それぞれ（ちなみに私は後者です）だと思いますが、どの山も登山者数の増加に対する利用者抑制及び環境保全に向けた取組みとして、入山料を登山者自身に求めているものです。

「値段を付ける」ことの意味（外部不経済の内部化）

上記の2つの取組みで重要なポイントは、『社会的費用』に着目して、「値段を付けて、負担者を明確にすることで、今まで誰も負担していなかったコストを市場原理の枠組みに織り込む」（外部不経済の内部化）という点です。

『社会的費用』とは、渋滞発生や環境汚染等といった経済活動で生じるマイナスの要因を指す経済用語で、そのコストは「社会全体で負担されているもの」、言い換えれば「特定の者が負担するものではない」と考えられています。

りそな WEEKLY COLUMN

首都高のケースでは、渋滞発生や大気汚染といったコストを特定の者が負担しているわけではありません。当然、会社や個人はそのコストを考慮した経済合理性に基づく行動を取ることはなく、渋滞解消に向けた行動は実現されません。今回の値上げは需要過多となっている首都高の利用に対して、『社会的費用』の適正負担のための価格設定をすることで、市場原理に基づいた渋滞解消策として機能させようとしています。注目すべきは、全員が経済合理性に基づいた行動を取ることで渋滞緩和を目指すという点にあります。

首都高の値上げにしても、富士山の入山料にしても、一見すると市場原理を用いた価格による需要のコントロールを実施しているだけにすぎませんが、狙いとしている需要（利用）の抑制から得られる『社会的費用』の抑制という効果は非常に意義のあるものと言えます。

『社会的費用』は公害や環境問題で取り扱われることが多いテーマです。前述の首都高料金や富士山の入山料以外にもビニール袋の有料義務化といった社会問題に対する対応策として「値段を付ける」という手法は既に用いられています。

世の中にはタダで恩恵を享受している一方で、『社会的費用』が認識されずに、まだ「値段」が付いていないものはまだまだあると思います。SDGsなど様々な社会問題に対する意識が高まっている昨今、同様の議論は増えていくことでしょう。

将来「池袋に大量流入してくる埼玉県民は池袋に入るときにはお金を払え」といった、『翔んだ』時代が来るかもしれません。ちなみに、私は埼玉県民なので、あしからずご容赦ください。

世の中、タダのものはない？

