

世界回復「持続性」示唆、海運指数上放れ

4年ぶり高値、新興国の貿易量は来年に5年ぶり伸び率

2017/12/8

現在は中国や米国などで循環回復の頭打ちが警戒されているが、世界成長に先行する国際海運指数は約4年ぶりの高値に上放れしてきた。IMFの世界経済見通しでは来年の新興国の貿易取引量（輸出＋輸入）が前年比＋4.9%と2013年以来の高い伸びが予測されているほか、2014年からの原油急落などを受けた世界的な海運・造船業界の供給改革もあって、需給改善が期待されやすい。海運関連では安倍政権の成長戦略として、供給制約が深刻化する陸運からのシフトや、自動運航・遠隔操作船の開発なども後押しされている。

海運指数と米10年債、月足・雲上限を上抜け

「第四次産業革命の潮流は、海運業界にも波及している。海運業でのビッグデータ活用の事例としては、運航や船舶管理の現場を見える化し、効率化を推し進める動きが挙げられる。船陸間の通信技術の進化はビッグデータの活用を促進し、衝突予測技術などによる事故軽減や、パターン解析による配船の最適化などのように海運の現場を変革する力を秘めている」――。

日本船主協会の副会長である内藤忠顕・日本郵船社長は1日、同協会のオピニオン・コラムでこのような見解を示した。その他の導入波及例として、「申告書類のデジタル化や、顧客とのデータ・システムのネットワーク化などが業界全体に及んでいき、さらにそのデータを利用した新たなサービスが生まれるといった連鎖が広がっていく」という可能性を指摘している。

安倍政権でも成長戦略の具体策として、海運・造船業界の生産性向上に力を入れている。現在はトラック運送で多頻度小口輸送の急増と供給制約の板挟みが深刻化するなか、国土交通省は11月20日、トラック輸送から海運へのモーダルシフトを推進するための関係者議論を開始した。国内物流の9割を占めるトラック輸送を海運へ移行するシフトについては、2020年度までに海運シフト貨物を2012年度比10%増とする目標を掲げている。

同時進行で国土交通省は11月、自動運航船の実用化に向けてロードマップ策定の議論を開始した。海上ブロードバンド通信の進展やICT（情報通信技術）を活用した船舶の運航支援技術の高度化に伴い、遠隔操船や離着岸の自動化などの導入を本格推進しようというものだ。自動運行船は海上輸送の安全性と効率性の向上、船員労働環境の改善、人手不足への対処のほか、日本の海運・造船業界などの国際競争力向上といった効果が期待されている。

こうした将来投資への追い風となる形で、海運市況が改善してきた。代表的な国際海運指数であるバルチックドライ海運指数は5日に1666となり、6月6日の直近安値818からは2倍超の大幅高となっている。実に2014年1月以来、約4年ぶりの高値へと上放れしてきた。背景としてはグローバルな投資家による年末決算対応の余波や短期筋による薄商い下での仕掛けといった側面があるものの、過去に海運指数は新興国を始めとした世界経済の成長や資源需要に先行してきた。その意味で来年前半にかけての世界経済の回復持続性を示唆する先行シグナルとして無視できない。

しかもバルチックドライ海運指数の長期トレンド判断で参考になる月足テクニカルでは、重要抵抗線である月足・一目均衡表の雲の上限（11月は1423、12月は1417）を11月から上抜け突破してきた。実にリーマン・ショックが発生した2008年9月以来の上抜け回帰となっている。同じタイミングで米国の10年債金利も、10月から月足の雲の上限を上抜けしてきた（12月は2.24%に位置）。こちらは2007年11月以来の上抜けとなっている。海運指数と米10年債金利の「同時節目上抜け」という現象は、先行きの世界経済の改善持続と資源相場の安定持続、それに伴うグローバルなインフレ低下圧力の緩和を示唆する先行シグナルとして注視されよう。

世界貿易量は前年比プラス予測、前年比株高支援

国際海運指数と相関性の高い日銀・企業向けサービス価格指数（2010年＝100）の「外交貨物輸送」も10月に前年比＋17.9%となり（9月は＋16.8%）、2013年12月以来のプラス幅を記録した。内訳では「外航タンカー」が＋14.8%となり（9月は＋12.1%）、2015年7月以来の大幅プラスとなっている。

同じく10月には鉱工業生産の鉱工業生産で「船舶・同機関」が前年比＋4.1%のプラスとなった。前月の－0.9%からプラス回復となっており、今年1月の＋19.8%を直近最高とした減速傾向に歯止めが掛かっている。

海運・造船業界は2014年以降の原油急落や世界経済の成長鈍化などもあって、世界的に供給削減や新規設備投資の抑制が続いてきた。現在も世界的な過当競争や関連価格低迷への警戒感は強いものの、一定程度の供給改革の進捗と同時に、世界的な需要も復調しつつある。造船・海運市況を分析する英クラークソンが10月にまとめた調査では、1月から9月の世界の船舶発注量は前年同期比で約＋63%の増加

となった。9月単月の受注量は韓国の造船所が世界1位となったが、9月末時点における韓国造船会社の手持ち工事量は前月比で23カ月ぶりの増加に転じている。

需要面でいえばIMFの10月世界経済見通しによると、世界全体の貿易取引量（輸出＋輸入）は2018年に前年比＋4.04%と予測されている。2017年見込みの＋4.16%からはやや鈍化するが、2009年の－10.46%、2016年の＋2.39%からは回復基調が定着してきた。

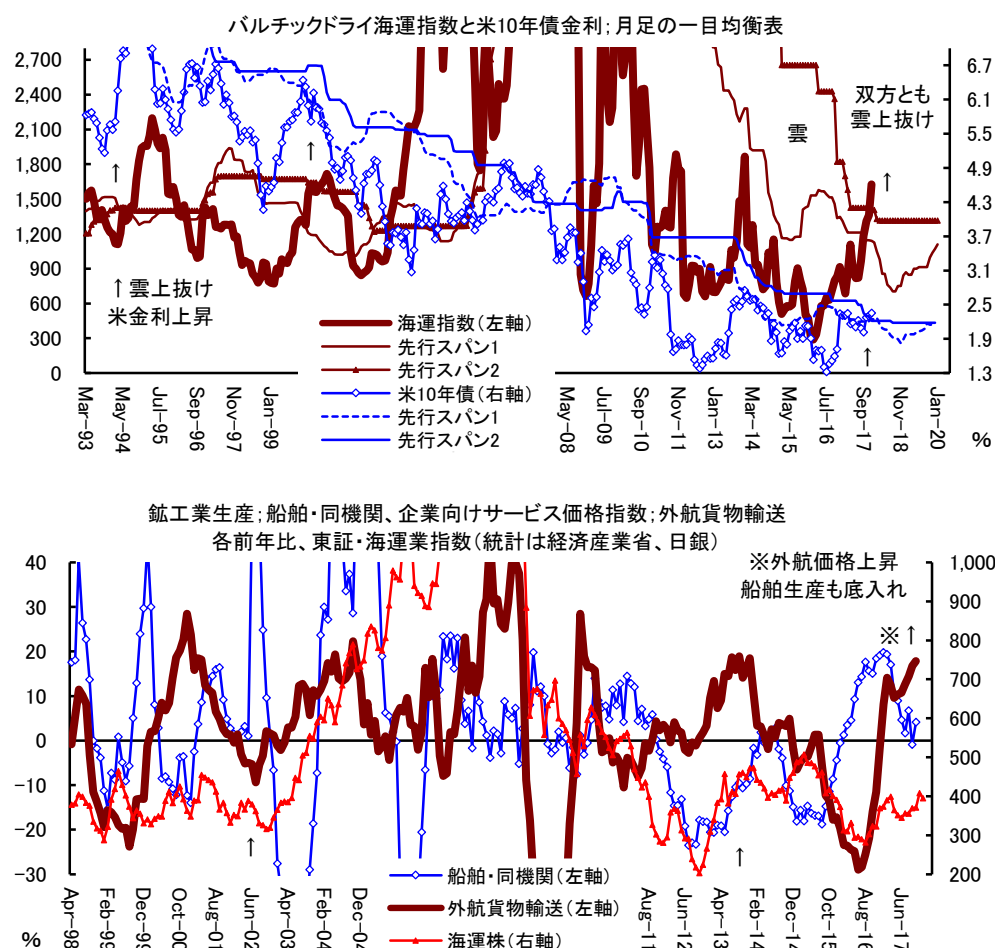
しかも新興国＋発展途上国については2018年が＋4.86%と予想され、2017年見込みの＋4.44%からプラス幅の拡大が期待されている。伸び率としては2013年の＋5.25%以来、5年ぶりの高さとなるものだ。2015年の－0.90%をボトムに2018年は3年連続でプラス幅の拡大が想定されているが、こうした連続での底上げモメンタムはBRICsブームが勢いを増してきた2002－2004年以来の現象となる。

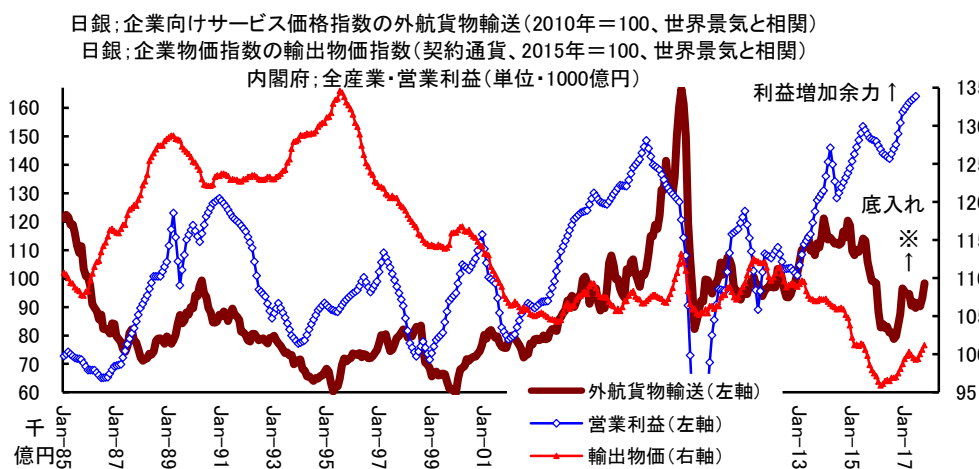
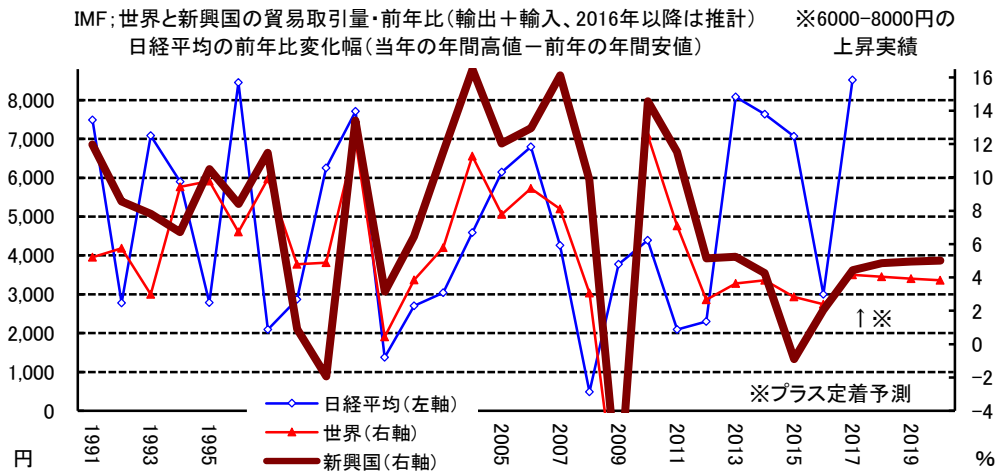
日本株は外需依存度が高いだけに、世界景気と裏表の世界貿易量や海運指数の動向と相関性が高い。1980年以降の過去実績として、IMF統計の世界貿易

量が前年比でプラスとなる年には、日本企業の業績も前年比増益が支援され、日経平均株価は総じて前年比プラスの基調が維持されてきた。しかも世界の貿易取引量が現在のように前年比＋4%前後の以上で連続安定するケースでは、日経平均の「年間高値と前年の年間安値との変化幅」が＋6000円から＋8000円のプラスとなる相関性が多く確認されている。

実際、今年の年間高値は12月6日時点で、前年の安値から＋8518円の上昇となっている。最近では2014年が＋7632円、2013年が＋8081円という上昇幅が記録されてきた。アベノミクス相場の以前では、2006年に＋6792円、2005年に＋6146円、1999年に＋6248円、1994年に＋5901円、1993年に＋7086円——といった値幅実績が見られている。

来年については、は世界的な中央銀行による出口戦略や世界景気の循環減速といった不透明材料が山積している。それでも過去実績に沿えば、来年に日経平均株価が今年の安値18224円に対して＋6000円から＋8000円の上昇幅、2万4000円から2万6000円方向を試す可能性は非現実ではない。





お客様は、本レポートに表示されている情報をお客様自身のためにのみご利用するものとし、第三者への提供、再配信を行うこと、独自に加工すること、複写もしくは加工したものを第三者に譲渡または使用させることは出来ません。情報の内容については万全を期しておりますが、その内容を保証するものではありません。また、これらの情報によって生じたいかなる損害についても、当社および本情報提供者は一切の責任を負いません。本レポートの内容は、投資一般に関する情報の提供を目的としたものであり、勧誘を目的としたものではありません。投資にあたっての最終判断はお客様ご自身でお願いします。