

年 度	平成 26 年度	学位名	修士( ビジネス )
専 攻	経営・政策科学	専攻	著者氏名 津田 宗孝
指導教員氏名	原田 信行		
論文題目	海運造船市場の研究		
論文概要	<p>日本の輸出入の大半は海上輸送で行われており、海運造船産業の健全な発展は、海上輸送インフラを支える意味で重要である。しかし近年かつてない規模で、世界の船舶供給量と造船能力の拡大がおり、産業基盤が不安定化している。これらの問題意識で先行研究を分析し、まず海上輸送重量を推定した。また、船舶供給量の増加となる新造船投資量、供給減となるスクラップ量に関し、ベクトル誤差修正モデル(VECM)などを用いて時系列分析をし、問題点の解明を行った。</p> <p>はじめに、貿易量の対 GDP 弾性値と、中国の経済成長と輸出入急拡大に関する各先行研究から問題点を整理した。次に、海運造船の最終需要となる世界輸送重量トンを取り上げ、自己回帰分布ラグモデルにより輸送重量の対 GDP 弾性値の推定を行い、従来の貿易量の対 GDP 弾性値よりも大きな弾性値を得た。またリーマンショック前後を対象に輸送重量変化と運賃の関係を、二段階最小二乗法で推定した結果、穀物輸送量減少 1.0%に対し、ハンディサイズ用船料が 0.8%減少することなどが示された。</p> <p>次に、投資量の大きいケーブサイズを対象に、VECM を用いて新造船投資量の推定を行った。その結果、投資量と投資要因の間に、長期均衡関係の存在が確認された。海運市場(定期用船)、造船市場(新造船価格) 金融市場(借入利率)はラグを持って相互に影響を及ぼし、長期均衡からの乖離は修正される構造が示された。そのうえで、VECM による各変数のダイナミックな長期応答をインパルス反応により確認した。最後に、供給の減少要因となるスクラップ発生量を、二段階最小二乗法およびポアソンモデルで推定し、売却価格と一期前フリート量が影響していることなどが確認された。</p> <p>本稿で用いたケーブサイズ市場分析の手法は、他船型市場への適用も可能である。さらに、日本・中国・韓国等の造船設備データとマクロデータを加え、総合的な市場予測手法が開発できる可能性もある。産業全体と海事政策の観点からは、現在世界をリードしている日本の船舶省エネ、自動化技術の技術革新を一層進め、市場全体のリニューアル(スクラップ)を促進させ、非効率船、高齢船を減少させることが求められる。また、技術開発を一層促進するための諸政策が求められている。</p>		
審査日	平成 27年 1 月 29 日		
審査員	(大学名 職名)	(学位)	(氏名)
主査	筑波大学 准教授	博士(経済学)	大久保 正勝
副査	筑波大学 准教授	博士(経済学)	桃田 朗
副査	筑波大学 准教授	博士(理学)	原田 信行