

図 3. Duarte and Young (2009)モデルの基本構造

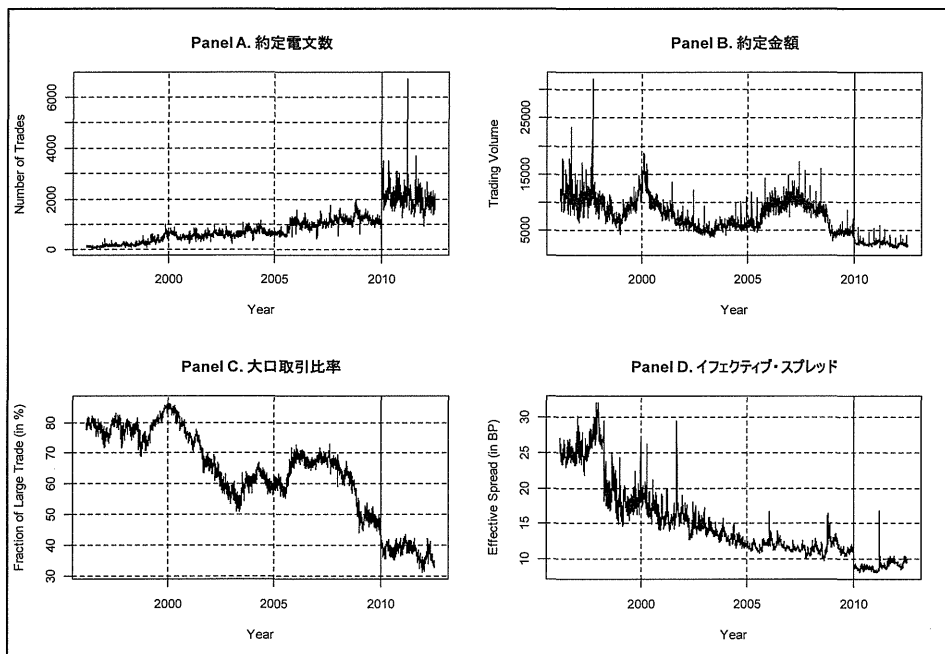


図 4. アローヘッド稼働前後での価格形成の変化

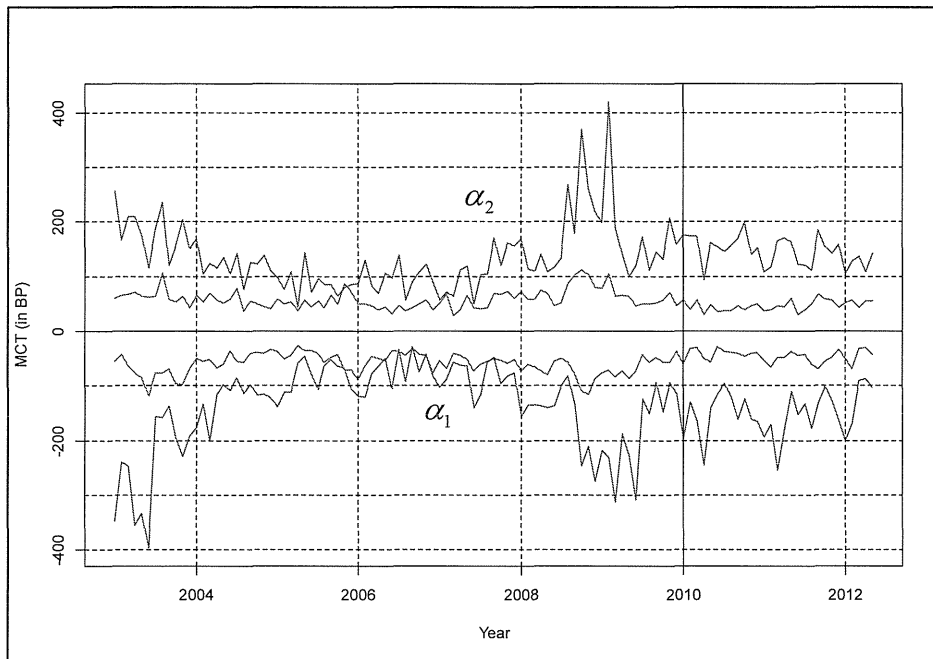


図 5. 時価総額による第 1, 第 10 分位ポートフォリオの限界取引コスト

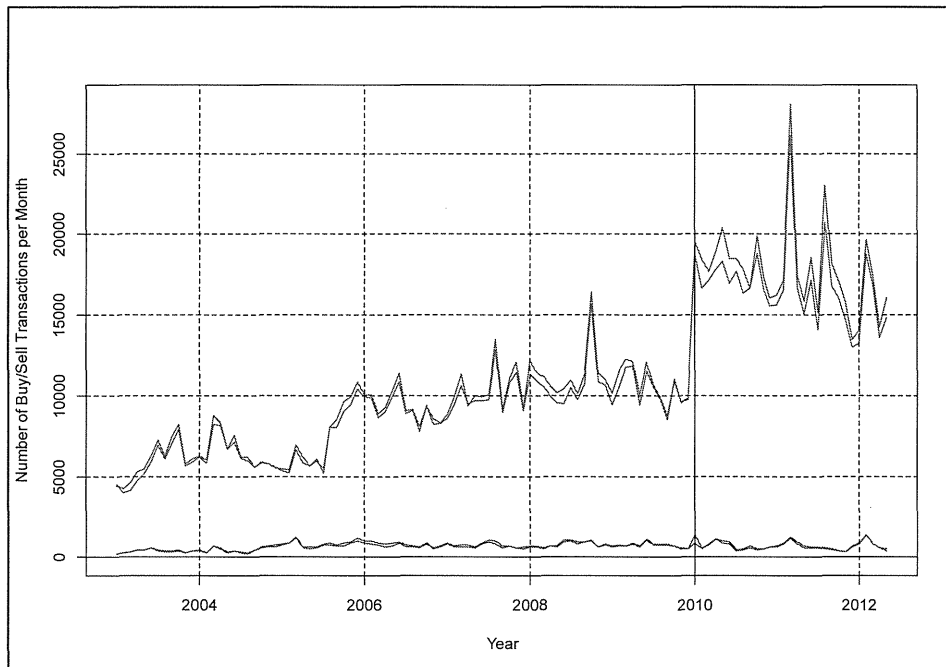


図 6. 時価総額分位ポートフォリオの買い主導, 売り手動約定件数の推移

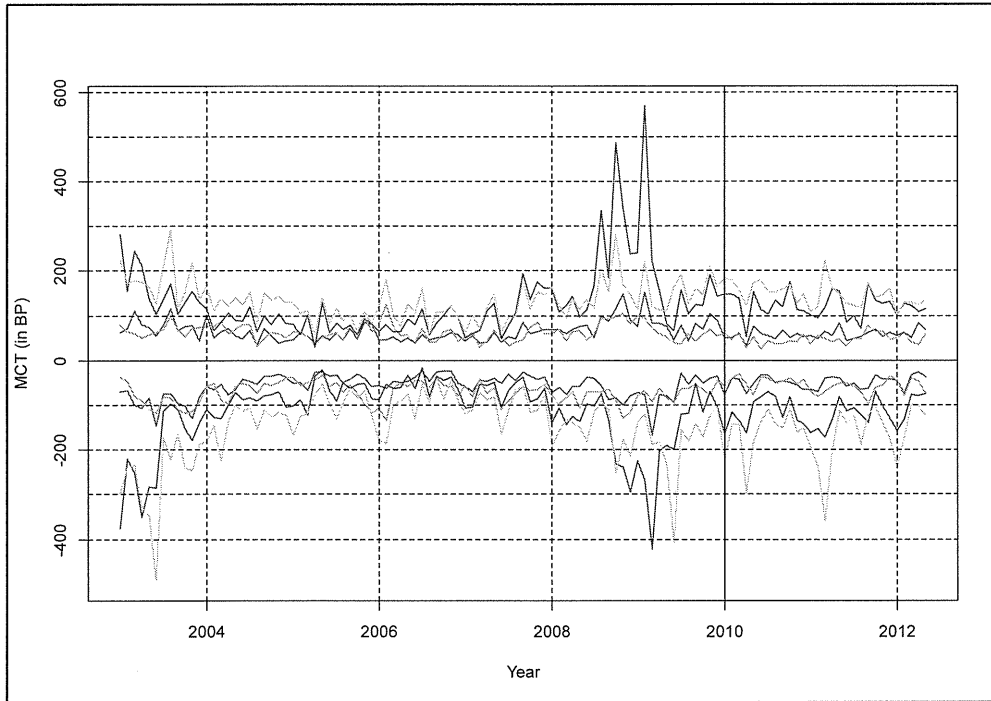


図 7. Size-B/M Ranked 25 Portfolios の限界取引コスト

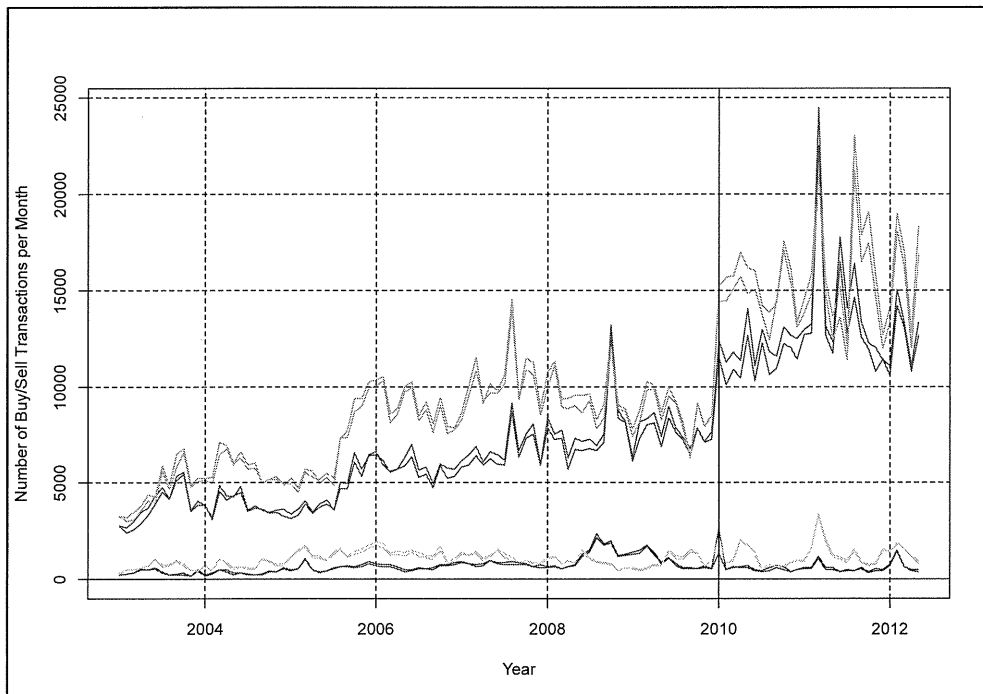


図 8. Size-B/M Ranked 25 Portfolios の買い主導, 売り手動約定件数の推移

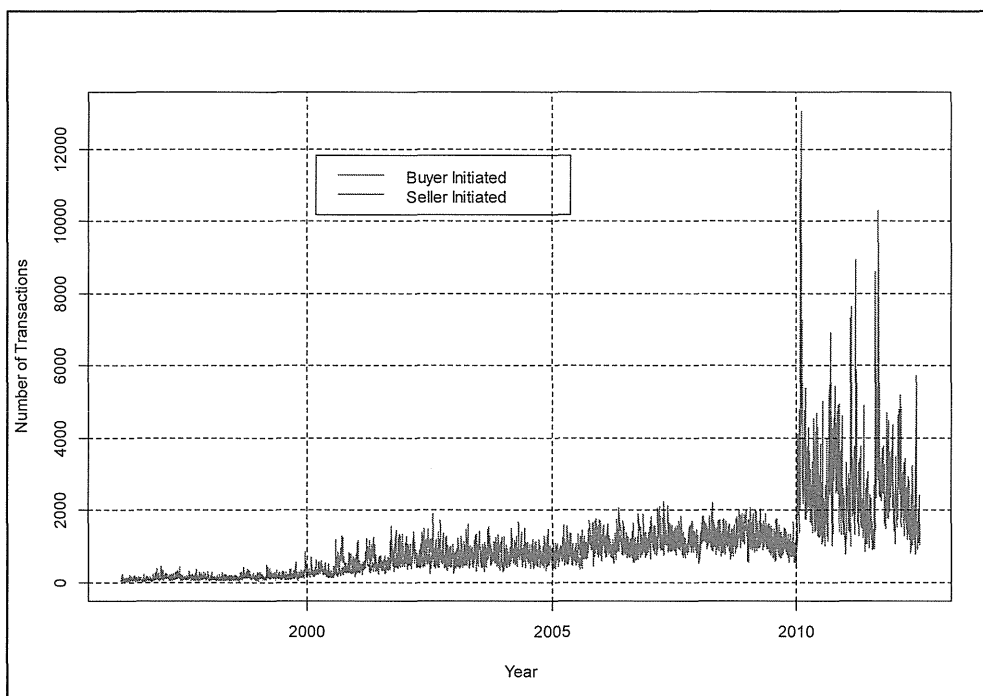


図 9. トヨタ自動車の買い主導, 売り主導約定件数の推移

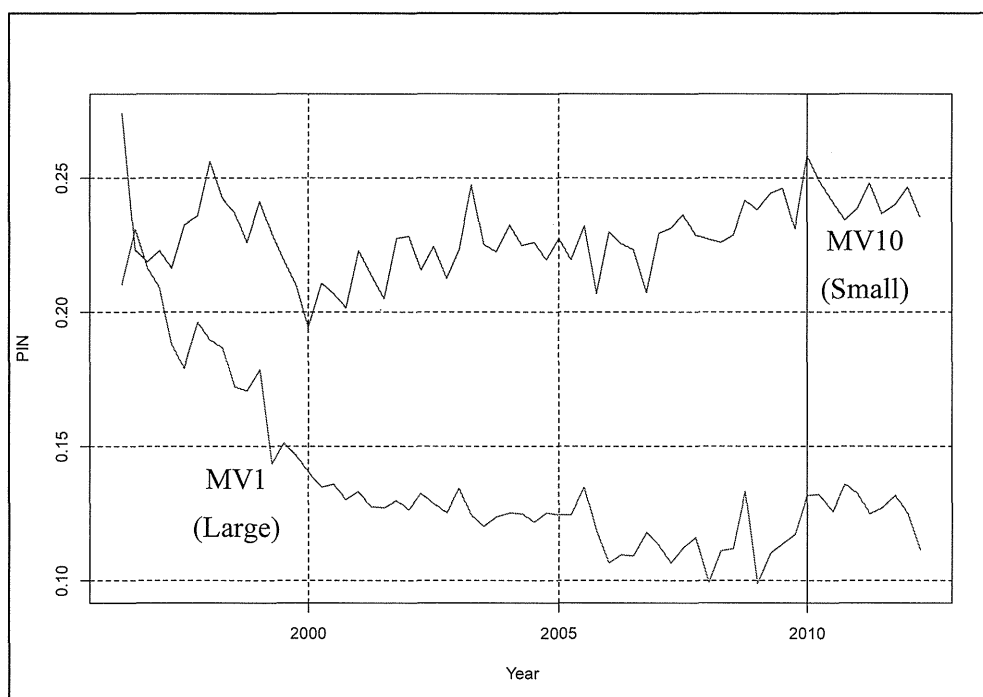


図 10. 時価総額 10 分位ポートフォリオの PIN の推移

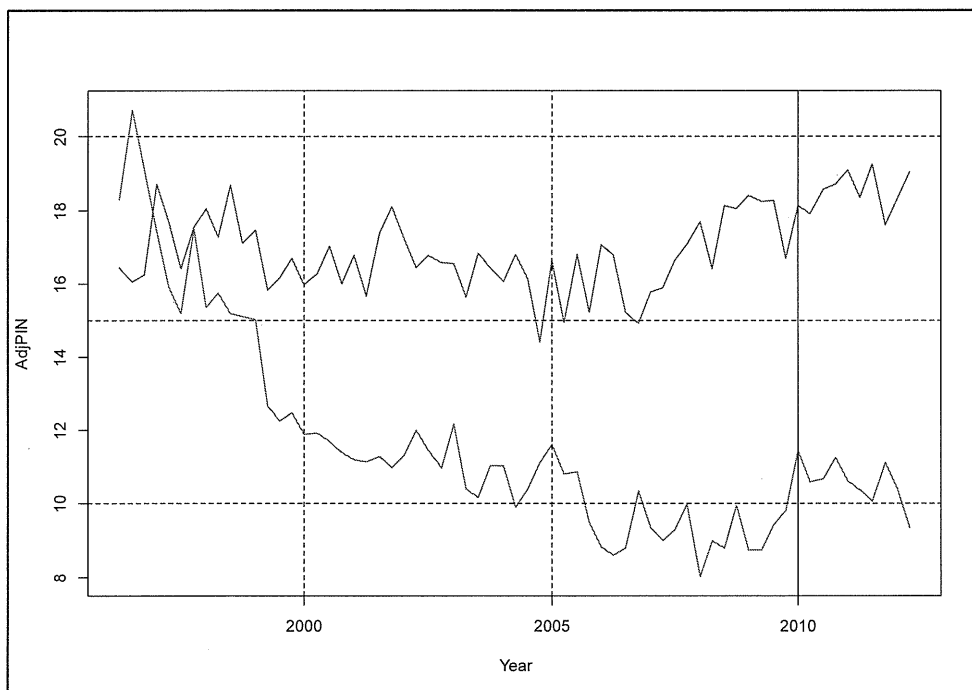


図 11. 時価総額 10 分位ポートフォリオの Adjusted PIN の推移

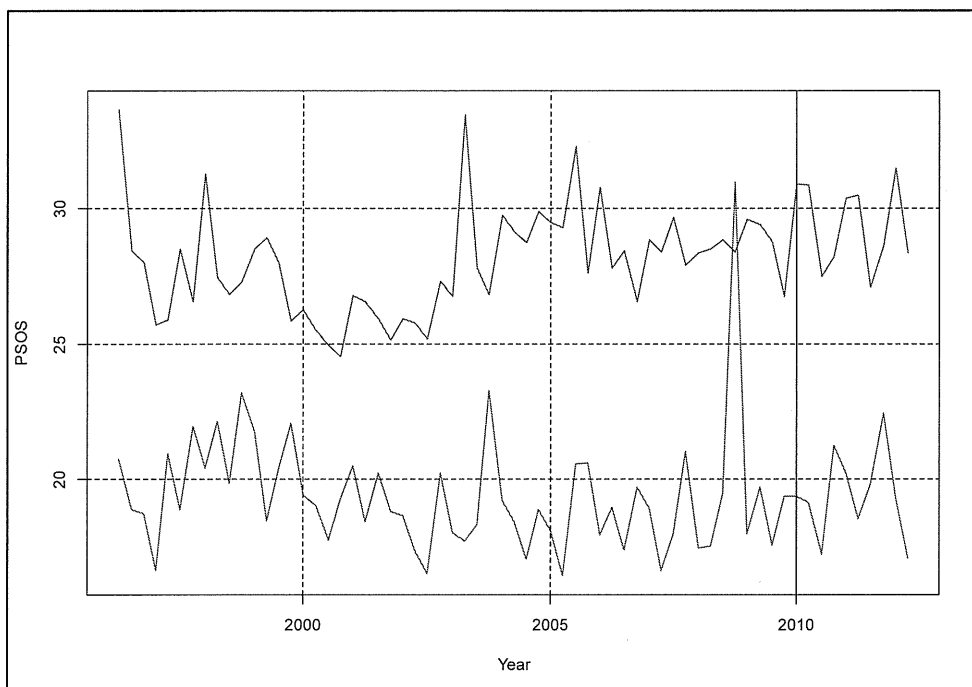


図 12. 時価総額 10 分位ポートフォリオの PSOS の推移

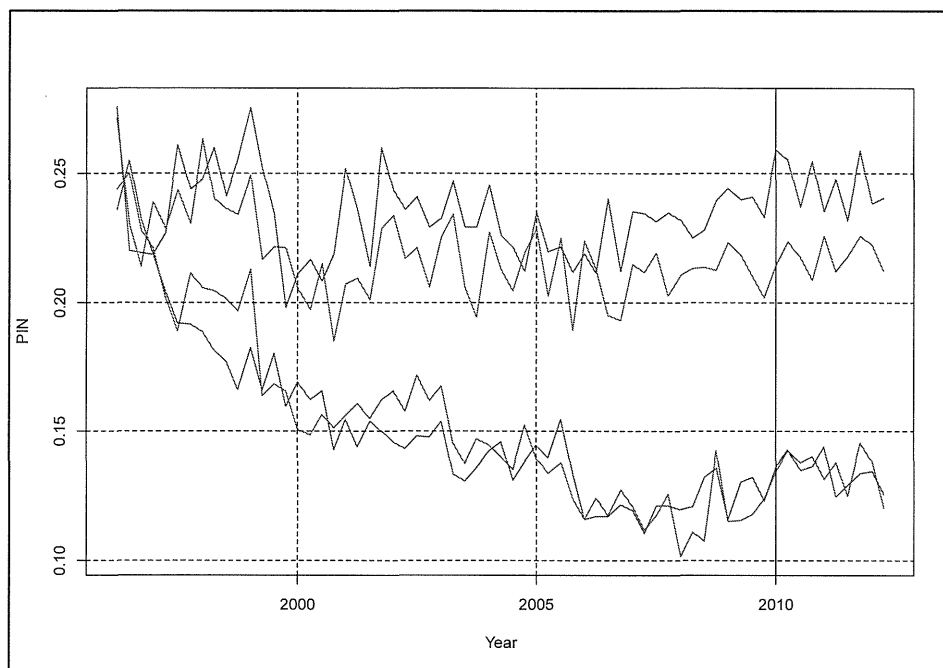


図 13. Size-B/M Ranked 25 Portfolios の PIN の推移

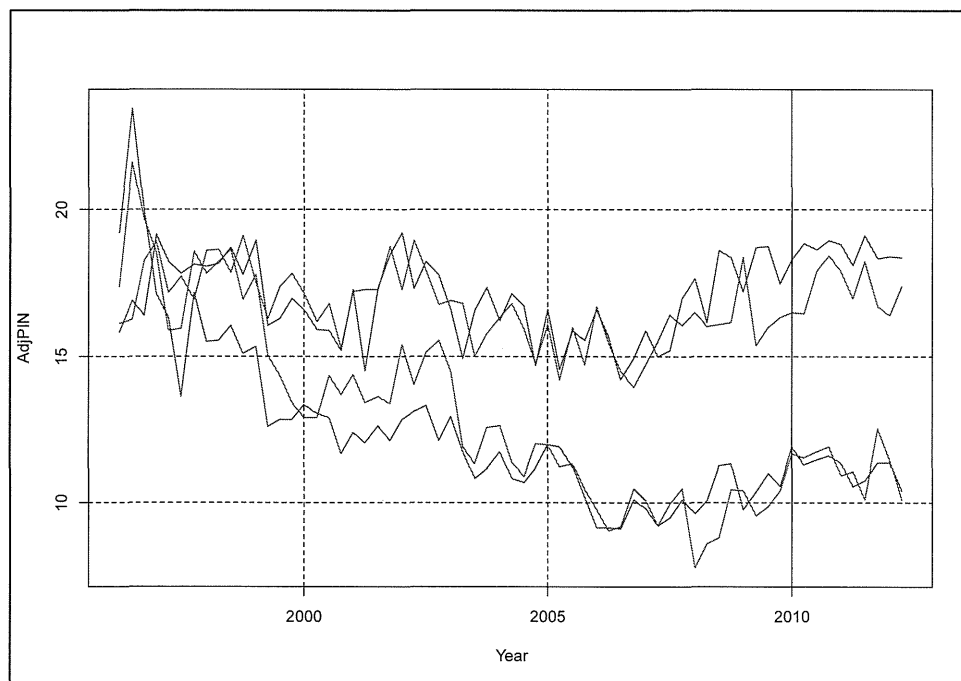


図 14. Size-B/M Ranked 25 Portfolios の Adjusted PIN の推移

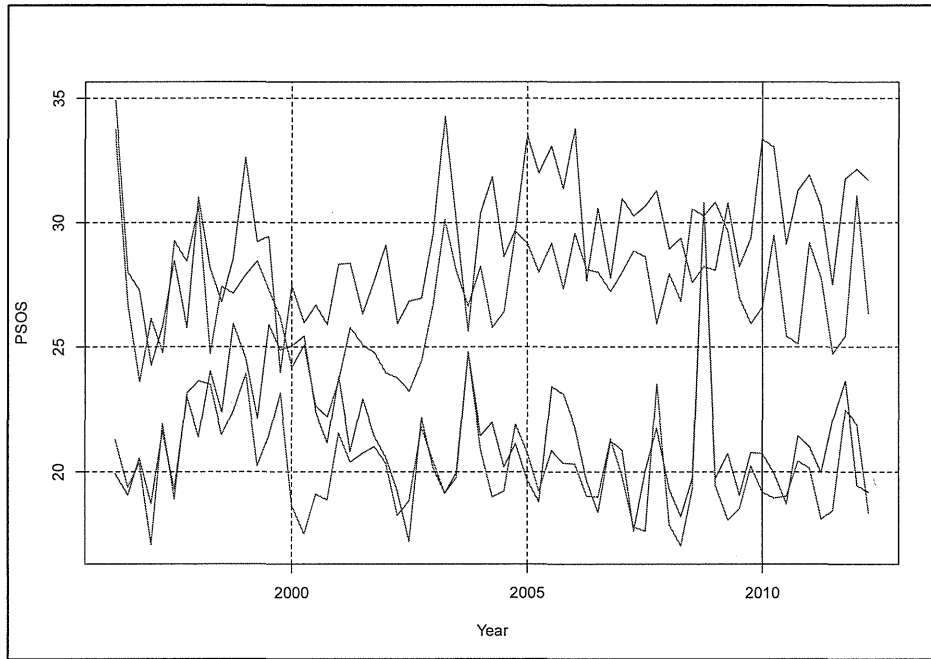
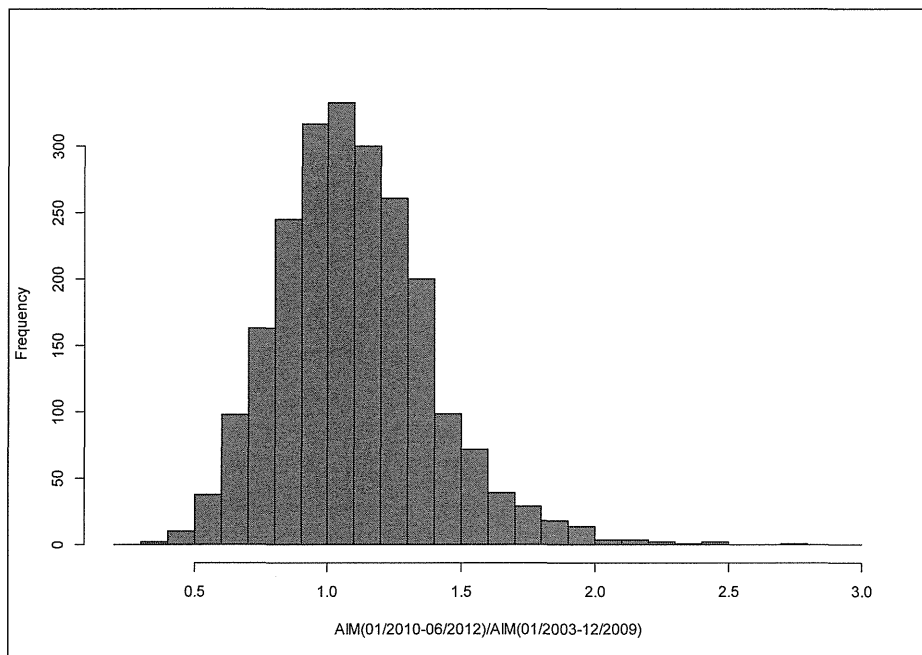
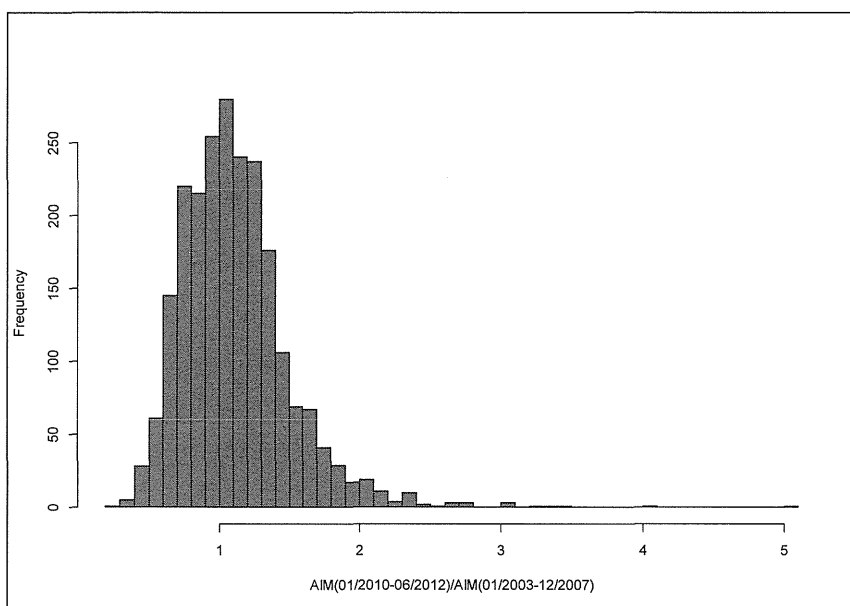


図 15. Size-B/M Ranked 25 Portfolios の PSOS の推移



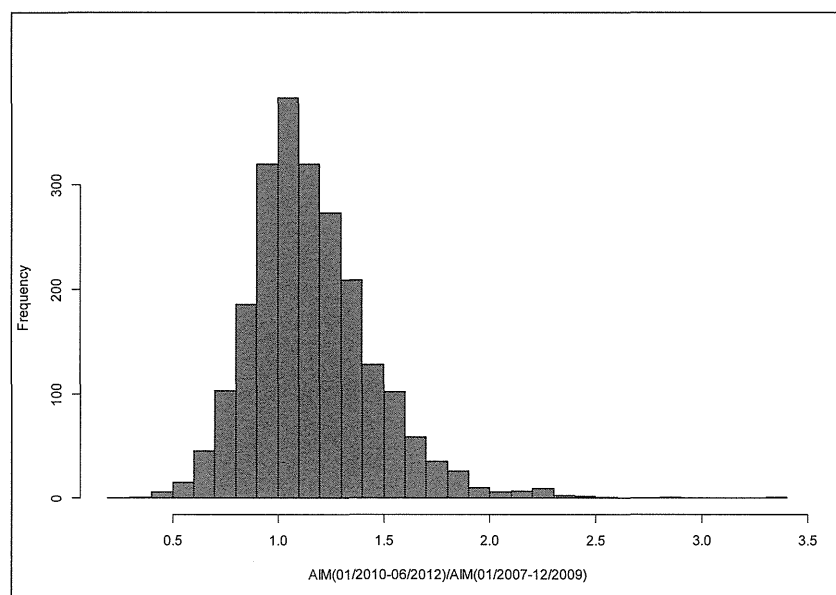
Arrowhead 稼働前(2003 年 1 月～2009 年 12 月)に対する稼働後(2010 年 1 月～2012 年 6 月)の日次 Absolute Order Imbalance (AIM)平均値の比の分布.

図 16. Absolute Order Imbalance の変化 (1)



金融危機前(2003年1月～2007年12月)に対する arrowhead 稼働後(2010年1月～2012年6月)の日次 Absolute Order Imbalance (AIM)平均値の比の分布。

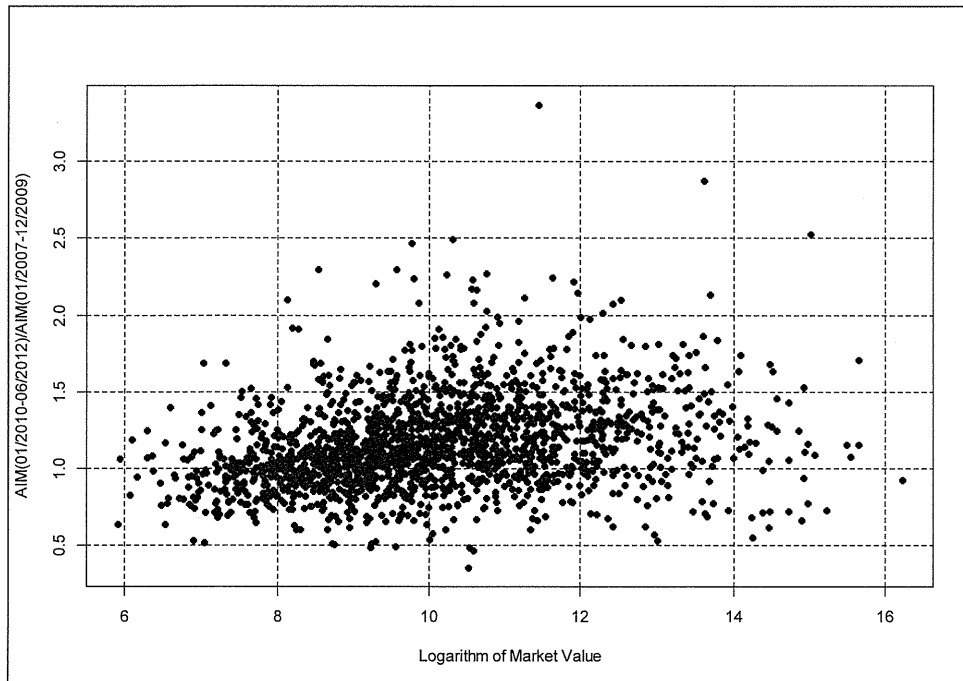
図 17. Absolute Order Imbalance の変化 (2)



金融危機を含む arrowhead 稼働前2年間(2008年1月～2009年12月)に対する稼働後(2010年1月～2012年6月)の日次 Absolute Order Imbalance (AIM)平均値の比の分布。

図 18. Absolute Order Imbalance の変化 (3)





金融危機を含む arrowhead 稼働前 2 年間(2008 年 1 月～2009 年 12 月)に対する稼働後(2010 年 1 月～2012 年 6 月)の日次 Absolute Order Imbalance (AIM)平均値の比と時価総額対数値の関係

図 19. AIM の変化と企業規模

