



航空輸送産業における市場支配力と企業合併に関する研究

山本, 涼平

(Degree)

博士 (経営学)

(Date of Degree)

2018-03-25

(Date of Publication)

2019-03-01

(Resource Type)

doctoral thesis

(Report Number)

甲第7110号

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/D1007110>

※ 当コンテンツは神戸大学の学術成果です。無断複製・不正使用等を禁じます。著作権法で認められている範囲内で、適切にご利用ください。



論文内容の要旨

本論文は、寡占産業における企業の行動が市場に与える影響について、実際の航空輸送産業のデータを用い、計量経済学の定量的手法やシミュレーション分析を適用して検討したものである。本論文で取り上げられた主要なテーマは3つであり、それぞれが独立の章として構成され、理論に基づいた計量分析やシミュレーション分析が詳細かつ丁寧に行なわれている。

本論文は、「はじめに」、「おわりに」の他に、本論文の主要パートである「航空会社の市場支配力に関する研究」(第1章)、「航空会社の退出行動と厚生に関する研究」(第2章)、「航空輸送産業における合併形態と厚生に関する研究」(第3章)の3つの章と、それぞれの章の補完パートである補論(付録A(第1章の補論)、付録B(第2章の補論)、付録C(第3章の補論))から構成されている。

まず「はじめに」において、本研究の問題意識や研究の特徴、論文全体の章構成、本研究の貢献が説明された後、主要研究テーマが各章で分析されている。

第一章は、航空会社の市場支配力に関するもので、航空会社の市場支配力がどのような要因によって決定されるのかが分析されている。ここでは、米国の航空輸送データを用いて需要関数を推定し、そこから得られたマークアップ率を幾つかの要因で回帰することにより、マークアップの決定要因や市場集中度のマークアップに対する効果などが分析されている。これらの分析により、航空会社の市場支配力は、市場の潜在的需要、周辺所得水準、路線の距離によって正の影響を受けていることが示されている。また、集中的な市場においては、企業のマークアップが大きくなっていることが明らかにされ、先行研究の結果と整合的であることが示されている。さらに、市場における企業の影響力を考慮することにより、市場の集中度がマークアップに与える効果変動しうることが示されている。すなわち、低い価格で運行する低費用航空会社(LCC)の存在が、市場の集中度による正の効果を減じる役割を持つことが示されている。

第二章は、航空会社の退出行動と厚生に関するもので、企業の退出行動が市場に与える影響、企業間の提携の効果を明らかにしようとしたものである。ここでは、日本の国内航空輸送データを用いて需要関数を推定し、それをもとにしたシミュレーションを実施することにより、スカイマークエアラインズ(SKY)の市場からの退出の影

学位論文審査要旨

氏名 山本 涼平

論題 航空輸送産業における市場支配力と
企業合併に関する研究

審査 平成30年3月

神戸大学

響や、全日本空輸（ANA）とスカイマークエアラインズ（SKY）の企業提携が利潤や厚生に与える影響などが分析されている。本章の分析結果から、ANAとSKYの完全提携はSKYの利潤を減少させること、SKYの退出行動は消費者余剰を減少させることなどが示されている。

そして第三章は、航空輸送産業における合併の形態によってどのような影響があるのかが分析されている。ここでは、米国の航空輸送データを用いて離散型ロジットモデルに基づく需要関数を推定し、それに基づきシミュレーションが行なわれている。合併の事例ケースとしては、デルタ航空（DL）とノースウェスト航空（NW）の合併事例が取り上げられている。シミュレーション分析結果から、合併形態によって利潤や消費者余剰などの影響が大きく異なることが示されている。合併形態による経済的影響の違いは、消費者よりも企業にとって大きく、どちらか一方の企業に吸収された方が利潤を拡大できることが示されている。

そして最後の「おわりに」においては、これら一連の計量分析から得られた実証結果を知見として取りまとめるとともに、本研究における貢献としてその要点を記述している。そして、今後の研究課題としての将来の展望についても言及している。

論文審査の結果の要旨

本論文は、実際の航空輸送産業のデータを用い、計量経済学の定量的手法やシミュレーション分析を適用し、寡占産業である航空機輸送産業において合併、退出などの企業の行動が、市場にどのような影響を与えたのかを分析したものである。本論文は、理論に立脚した実証モデルを構築し、シミュレーション手法に関しても先行研究をきちんとサーベイした上で実施しており、全体を通しての方法論もしっかりとしている。そして、これらの一連の分析結果は、航空経済学の分野において新たな学術的知見を提示することに成功している。さらに、各章で取り上げられているいずれのテーマ（市場支配力、提携、合併）も、航空産業における政策形成においても重要な情報を提供している。このような全体的な評価を踏まえて、以下に示すようないくつかの重要な貢献がある。

まず第1章では、2つの主要な貢献がある。第一点は方法に関する新規性である。差別化された財や限界費用の非対称性という企業の異質性を考慮して財のマークアップを推定し、それを種々の要因に回帰する方法を用いることである。特に、限界費用の非対称性が考慮されていることにより、費用が高いことによる価格が高くなっているのか、あるいは企業が超過利潤をとっていることによるのかの区別が行なわれている。第二点は、市場の集中度によるマークアップへの効果と市場を構成する企業の効果による相互的な効果を測定している点である。このような相互的な効果に関しては、先行研究では行なわれていない点で、本研究の貢献がある。

第2章の分析では、我が国の航空産業において、企業の退出行動の経済的な影響をシミュレーション分析した研究事例は他に見当たらないという点で新規性がある。さらに、これらの学術的な貢献が、経営の悪化した企業の支援政策や、望ましい企業提携のあり方の知見を深めるといった政策形成にも貢献していると考えられる。

第3章の分析では、政策分析結果が十分でない部分を提示しているという点での貢献がある。特に、シミュレーションによって潜在的な合併の影響を分析する研究事例はそれほど多くなく、特に、デルタ航空とノースウェスト航空の合併について、実際には行われなかった形態を含めてシミュレーション分析することにより、合併形態による経済的な影響の違いを分析している点には貢献が高いと考える。

上記の点において大きな貢献があったと判断する一方で、本論文にもいくつかの課題が残されている。第一はまず、マークアップを推定するための需要関数の推定において頑健性の問題、さらに、マークアップの回帰分析においては、注目した交差項の効果が統計的に有意でない結果となっているが、これらが真に意味を為さない効果であるのかを検証を加える必要がある。さらに、企業数と市場の集中度は関係が強いため、本論文で用いた交差項による分析では、企業数の増減による集中度そのものの変動が含まれている可能性があり、本来期待する効果を正確に計測できているかについて検討の余地がある。第二は、第2章のシミュレーションを行う状況を単純化している点である。例えば、ANAによるSKY への支援を提携として捉え、先行研究にならい共謀的行動としてモデルを構築しているが、その妥当性に懸念がある。第三は、第3章のシミュレーション分析では合併の事前と事後で財の属性が一定であること、規模の経済性の作用による効率化や合併のシナジー効果を考慮していないこと、市場の競争環境を仮定していることなど強い制約を設けている点である。シミュレーションによって求められる市場構造の変化は、そうした制約に依存している部分があるため、制約を緩めるとどうなるのか、あるいは複数の費用水準で分析を行なうなどのいくつかの課題が残されている。

しかしながら、本論文の上記の貢献から判断すると、これらの課題は本論文の価値をいささかも損なうものではなく、将来、筆者に取り組んでもらいたい新たな課題であると考えべきである。

以上の理由から、審査委員は、本論文の著者が、博士（経営学）の学位を授与されるに十分な資質を持つものと判断する。

平成30年3月7日

審査委員 主査 教授 水谷 文俊
教授 正司 健一
教授 松井 建二