

Title	民営化空港の非航空系統合と空港間統合
Sub Title	Economic regulation of privatized airports with non-aviation activities and horizontal mergers
Author	田邊, 勝巳(Tanabe, Katsumi)
Publisher	慶應義塾大学
Publication year	2018
Jtitle	学事振興資金研究成果実績報告書 (2017.)
JaLC DOI	
Abstract	<p>本研究は現在, 民営化が行われつつある国管理空港を中心に, 経済的規制のあり方について分析を行ったものである。国管理空港の多くは赤字であり, 非効率な運営方式が批判されてきたが, 一方, 現在の民営化において経済的規制について十分な検討がなされていない。本研究は第一に日本の航空旅客需要関数を測定し, 各航空会社の限界費用を求め, 第二に各空港の航空系・非航空系の費用関数を求めた。得られた情報から4つのシミュレーションを行った。</p> <p>分析結果の概要を以下に示す。第一に, 国管理空港が赤字であるのは, 非効率な経営だけでなく政策的に誘導された低い航空系料金も原因の一つであった。比較的小規模な空港でも航空系部門は黒字化が可能であることが示された。第二に, もし民営化空港が利潤を最大化した場合, 航空系料金は現在の約9倍に値上げされる可能性がある。羽田成田といった空港間競争は航空系料金を低めるが, 航空系部門と空港ビルに代表される非航空系が統合されても, 航空系料金の低下は限定的であることが明らかになった。第三に, 独占シナリオよりも現実的な交渉シナリオにおいて, 空港が航空会社と価格交渉を行う場合でも, 航空系料金は現在よりも相当程度高くなり, 何らかの料金規制は必要である。第四に, 非混雑空港の場合, シングルテイルと呼ばれる航空系・非航空系を一括にした規制の方が資源配分上, 望ましい。但し, 混雑空港や非航空系が赤字の空港の場合はこれに該当しない。最後に, 空港間合併についてシミュレーションを行った。空港間に代替・補完関係がなければ, 恐らく大きくないと思われる規模の経済を除けば, 合併が航空系料金に与える影響はない。空港間が補完関係にある場合, 水平合併は利潤最大化の航空系料金を下げる。一方, 空港間が競合関係にある場合, 水平合併は空港会社の利潤を増やし, その結果, 総余剰は低下することが分かった。</p> <p>This study explores whether aviation charge regulation is necessary at privatized airports. When considering the indirect network effects of the non-aviation sector, we use a simulation method to measure how aviation charges are set by private airports having the goal of maximizing profits. We employ a structural model of airline competition in the Japanese domestic air passenger market. First, we estimate air passenger demand by applying the nested logit, using aggregate monthly data. Second, we derive the marginal cost, using the demand parameter. Third, we estimate variable cost functions for airports. Finally, we derive both aviation and non-aviation charges, based on simulations of counterfactual experiments (i.e., profit maximization, bargaining, and Ramsey pricing).</p> <p>We find that airports without integration set nine times higher than current aviation charge. When airports integrate the non-aviation sector, they tend to set lower aviation charges by 5.6%-20.5%. Consequently, non-aviation charges are lowered. Competition among airports also tends to lower aviation charges. Nonetheless, single-till regulation dominates dual-till regulation at non-congested airports, regarding welfare maximization.</p> <p>In the theoretical model, it is not known whether the non-aviation sector definitely leads to low aviation charges or not. The regulatory authority may be reluctant to enforce price regulations with the expectation that non-aviation sectors will lower aviation charges. We find that aviation charges will remain high if airports maximize profits, whether they are integrated with highly profitable non-aviation companies and airport competition or not. Our results reveal the same tendency when the airport negotiates with an airline company.</p>
Notes	
Genre	Research Paper
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=2017000001-20170044

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the Keio Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

研究代表者	所属	商学部	職名	教授	補助額	300 (A) 千円
	氏名	田辺 勝巳	氏名 (英語)	Katsumi Tanabe		
研究課題 (日本語)						
民営化空港の非航空系統合と空港間統合						
研究課題 (英訳)						
Economic regulation of privatized airports with non-aviation activities and horizontal mergers						
1. 研究成果実績の概要						
<p>本研究は現在、民営化が行われつつある国管理空港を中心に、経済的規制のあり方について分析を行ったものである。国管理空港の多くは赤字であり、非効率な運営方式が批判されてきたが、一方、現在の民営化において経済的規制について十分な検討がなされていない。本研究は第一に日本の航空旅客需要関数を測定し、各航空会社の限界費用を求め、第二に各空港の航空系・非航空系の費用関数を求めた。得られた情報から4つのシミュレーションを行った。</p> <p>分析結果の概要を以下に示す。第一に、国管理空港が赤字であるのは、非効率な経営だけでなく政策的に誘導された低い航空系料金も原因の一つであった。比較的小規模な空港でも航空系部門は黒字化が可能であることが示された。第二に、もし民営化空港が利潤を最大化した場合、航空系料金は現在の約9倍に値上げされる可能性がある。羽田成田といった空港間競争は航空系料金を低めるが、航空系部門と空港ビルに代表される非航空系が統合されても、航空系料金の低下は限定的であることが明らかになった。第三に、独占シナリオよりも現実的な交渉シナリオにおいて、空港が航空会社と価格交渉を行う場合でも、航空系料金は現在よりも相当程度高くなり、何らかの料金規制は必要である。第四に、非混雑空港の場合、シングルテイルと呼ばれる航空系・非航空系を一括にした規制の方が資源配分上、望ましい。但し、混雑空港や非航空系が赤字の空港の場合はこれに該当しない。最後に、空港間合併についてシミュレーションを行った。空港間に代替・補完関係がなければ、恐らく大きくないと思われる規模の経済を除けば、合併が航空系料金に与える影響はない。空港間が補完関係にある場合、水平合併は利潤最大化の航空系料金を下げる。一方、空港間が競合関係にある場合、水平合併は空港会社の利潤を増やし、その結果、総余剰は低下することが分かった。</p>						
2. 研究成果実績の概要 (英訳)						
<p>This study explores whether aviation charge regulation is necessary at privatized airports. When considering the indirect network effects of the non-aviation sector, we use a simulation method to measure how aviation charges are set by private airports having the goal of maximizing profits.</p> <p>We employ a structural model of airline competition in the Japanese domestic air passenger market. First, we estimate air passenger demand by applying the nested logit, using aggregate monthly data. Second, we derive the marginal cost, using the demand parameter. Third, we estimate variable cost functions for airports. Finally, we derive both aviation and non-aviation charges, based on simulations of counterfactual experiments (i.e., profit maximization, bargaining, and Ramsey pricing).</p> <p>We find that airports without integration set nine times higher than current aviation charge. When airports integrate the non-aviation sector, they tend to set lower aviation charges by 5.6 %-20.5 %. Consequently, non-aviation charges are lowered. Competition among airports also tends to lower aviation charges. Nonetheless, single-till regulation dominates dual-till regulation at non-congested airports, regarding welfare maximization.</p> <p>In the theoretical model, it is not known whether the non-aviation sector definitely leads to low aviation charges or not. The regulatory authority may be reluctant to enforce price regulations with the expectation that non-aviation sectors will lower aviation charges. We find that aviation charges will remain high if airports maximize profits, whether they are integrated with highly profitable non-aviation companies and airport competition or not. Our results reveal the same tendency when the airport negotiates with an airline company.</p>						
3. 本研究課題に関する発表						
発表者氏名 (著者・講演者)	発表課題名 (著書名・演題)	発表学術誌名 (著書発行所・講演学会)	学術誌発行年月 (著書発行年月・講演年月)			
田辺勝巳	Economic regulation of airports with non-aviation activities and horizontal mergers	ITEA ANNUAL CONFERENCE AND SCHOOL ON TRANSPORTATION ECONOMICS	2017 年 7 月			