

2018年9月10日

日本交通政策研究会

国際航空輸送産業における規制緩和政策とネット
ワーク・サービスの多様化への取り組み

遠藤伸明（東京海洋大学）

nendo@kaiyodai.ac.jp

本研究はJSPS科研費16K03612の助成
を受けたものです。

報告のアウトライン

- 米国・欧州・豪州・日本を中心とする国際航空における規制緩和政策の動向
- 航空会社の国際線におけるネットワークを中心とする事業展開の動向
 - LCCの動向
 - ジョイントベンチャーをはじめとする包括的提携の動向とネットワーク・競争効果
 - 合併・買収・グリーンフィールドなど海外直接投資の動向と要因・インセンティブ
- わが国を中心する国際線におけるサービスならびに旅客・旅行者の動向

米国・欧州・豪州・日本を中心とする 国際航空における規制緩和政策 の動向

国際航空にかかわる経済的規制： 二国間・複数国間航空枠組み

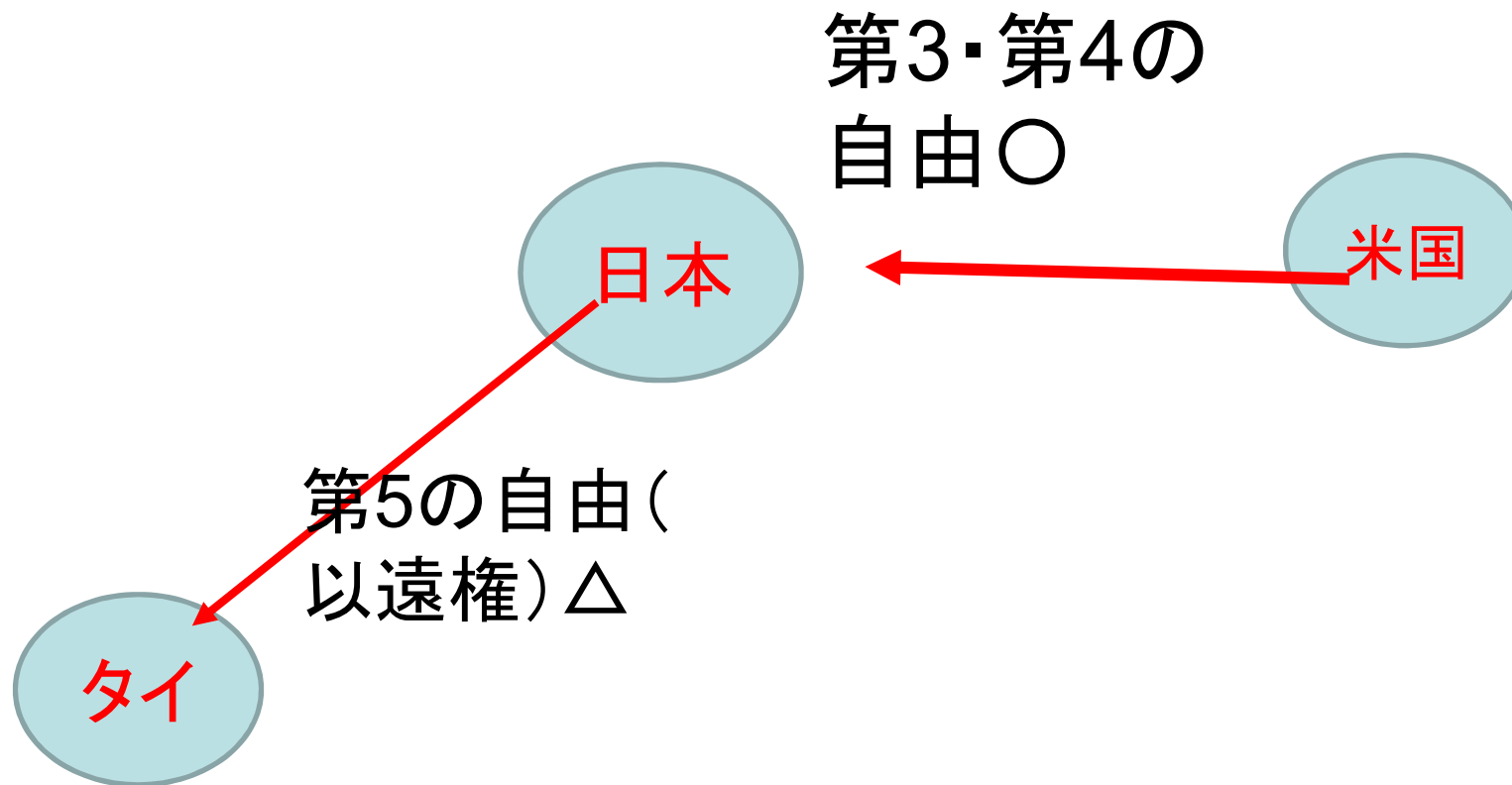
航空会社の指定と国籍条項

- 自国民による実質的所有と実効的支配
- これに連動して各国の航空会社に対する外資規制

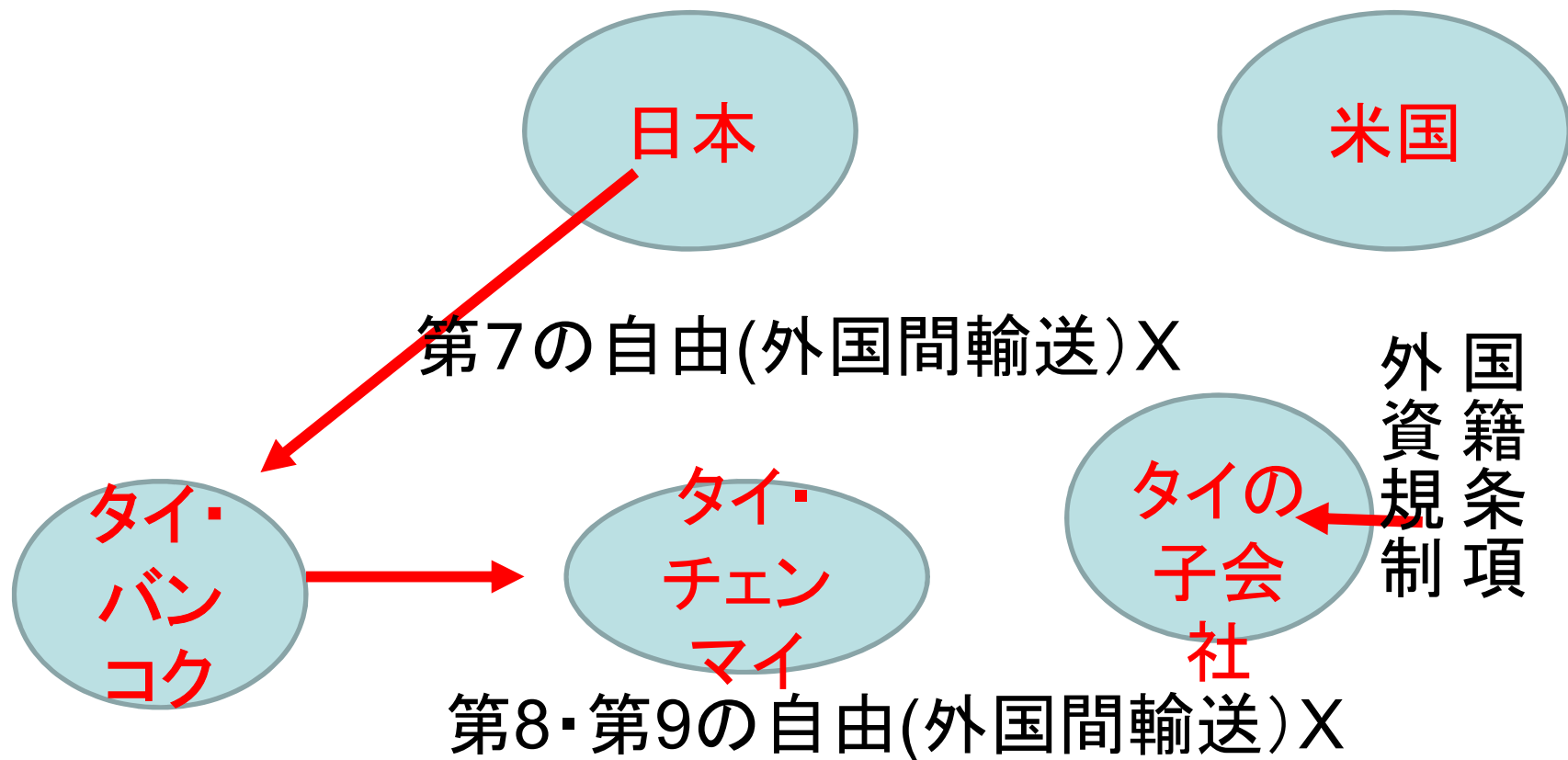
参入・運賃規制

- 輸送力の事前審査
- 参入航空会社数の制限
- 乗り入れ地点の指定
- 自国と相手国間の路線（二国間路線）以外の制限，以遠路線の制限，外国間路線・相手国国内線の参入禁止
- 運賃の承認

米国から見た場合の航空における路線（輸送）の自由



米国から見た場合の航空における路線(輸送)の自由



国際航空規制緩和の動向

二国間オープンスカイ

- 米(125か国), 豪州, マレーシア, シンガポール, 韓国
- 日本と33カ国(17年9月): 成田は二国間, 羽田は対象外
- 二国間路線の参入・運賃自由化と以遠輸送の自由化
- アライアンスの自由化と独占禁止法適用除外

市場統合オープンスカイ

- EU, 豪州・ニュージーランド, EUと一部の諸外国
- 国籍の複数国化と域内資本移動自由化
- 外国間路線の自由化

国籍条項や外資規制の緩和

- 複数国にわたる国籍(EU, 豪州・ニュージーランド)
- 実質的所有から自国での主要な事業拠点(米国など8カ国の多国間オープンスカイ, 豪, 太平洋島嶼諸国)
- 実効的支配から自国での実効的な規制支配(ブラジル, コロンビア)⁷

EUにおける航空規制緩和の動向

単一航空市場:

EU国籍と域内参
入・運賃・資本移動
の自由化

域外規制緩和:

個別交渉と一括交
渉によるEU国籍導
入

ECAA:

単一航空市場の欧
州非EU国に拡大

Common Aviation
Area: 中東・北アフリ
カ・東方諸国との段階
的自由化や政策調整

包括協定(オープ
ンスカイ): 米国, カ
ナダ, 豪州, ニュー
ジーランド

EU-US包括協定： 07年3月第1段階，10年3月第2段階に合意

両国航空会社を対象に両国間の輸送力，路線，以遠路線，運賃自由化

EU国籍の導入

EUの米国からの外国間路線参入とEU海外子会社の米国乗り入れの条件付自由化

保安，安全性，競争，政府補助，環境におけるルール策定と連携

所有・支配の相互の自由化の条件として，米国がEUと同様，外資上限を過半数に引き上げること

わが国の国際航空規制緩和

アジア オープン スカイ

- 2008年地方空港の以遠路線を除く参入・運賃自由化
- 地方空港における参入開放
- 外国人誘致との連携開始

二国間 オープン スカイ

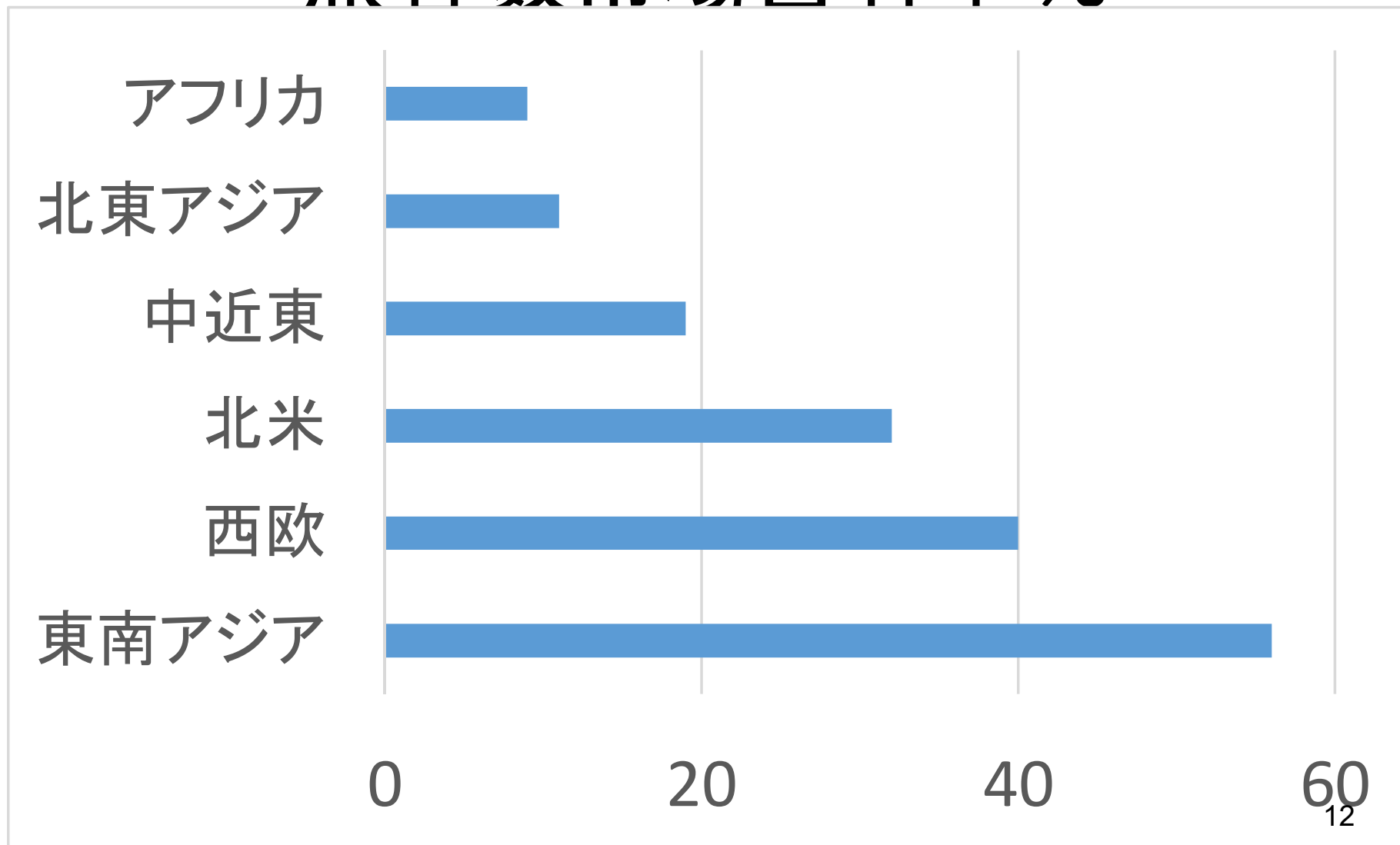
- 「新成長戦略」における外国人誘致策(査証免除, ビジットジャパンキャンペーンVJC)との連動, 羽田再国際化
- 10年より(成田は二国間, 羽田対象外)33カ国(17年9月)

関連する 航空・空 港政策

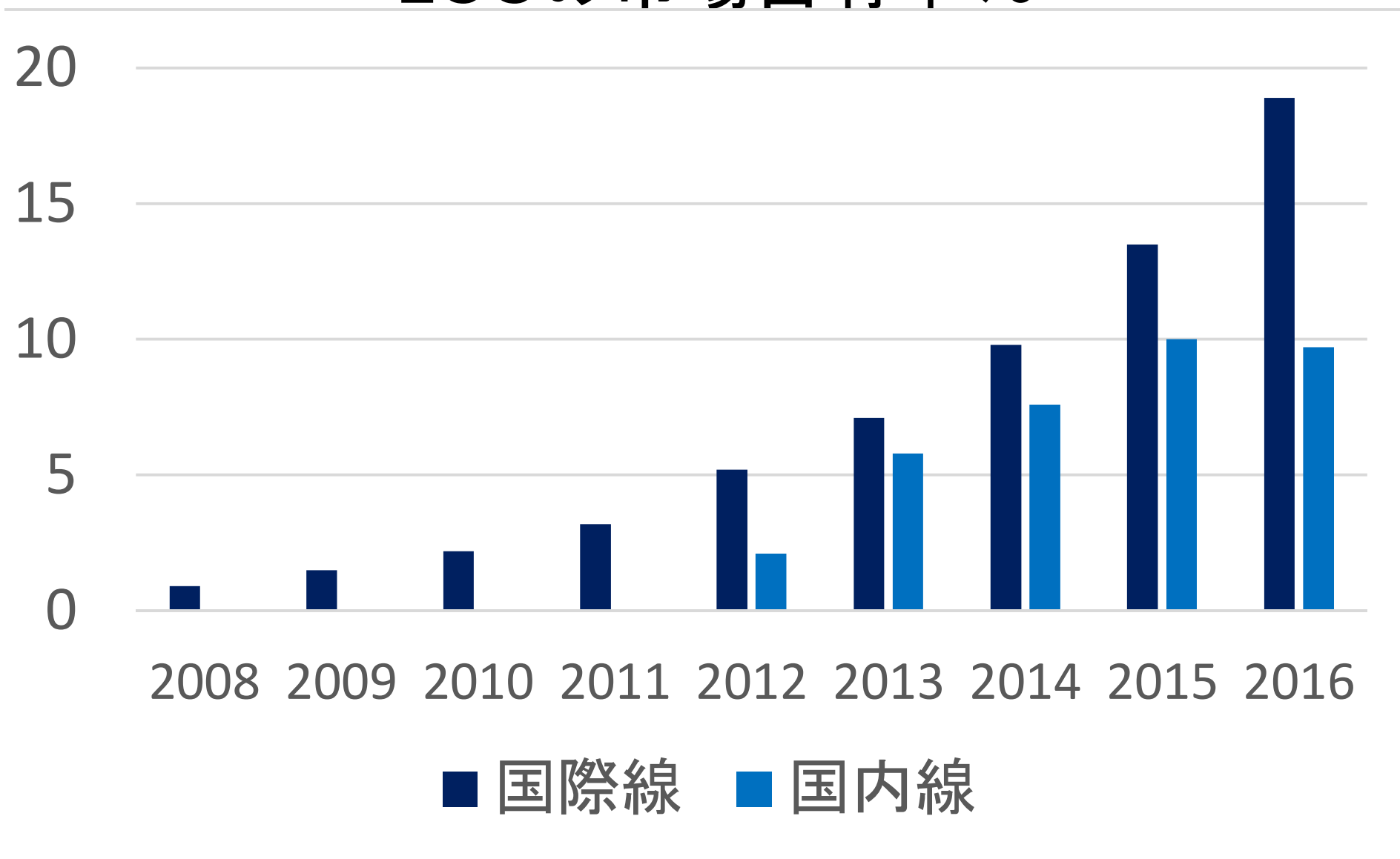
- エアポートセールス, 地方空港での国際旅客定期便の新規就航・増便, チャーター便の着陸料を無料化
- CIQ施設やターミナルの拡張, LCCターミナルの整備
- 空港民営化: コンセッション

航空会社の国際線における事業展開の動向：LCCの動向

世界の主要地域におけるLCCの 旅客数市場占有率%



日本の国際線と国内線の旅客数に占める LCCの市場占有率%



わが国国内線・国際線に参入するLCC

大手航空会社子会社

- カンタス & JAL: ジェットスター, ANA: バニラエア, ピーチ(日本)
- カンタス: ジェットスターアジア(シンガポール), ジェットスター(豪)
- 中華航空: タイガー台湾
- シンガポール: スクート・タイガー
- アシアナ: エアプサンとエアソウル, 大韓航空: ジンエアー

独立系あるいは独立系子会社

- 春秋, エアアジア(以上日本), チェジュ, イースター, ティーウェイ(以上韓国)
- 中国春秋, 香港エクスプレス, エアアジアX(マレーシア), フィリピンセブ・パシフィック, タイエアアジアX, インドネシアエアアジアX, ベトジェット(ベトナム)

LCC (Low-cost carrier)のビジネスモデル : FSA (Full-service airlines)との違い

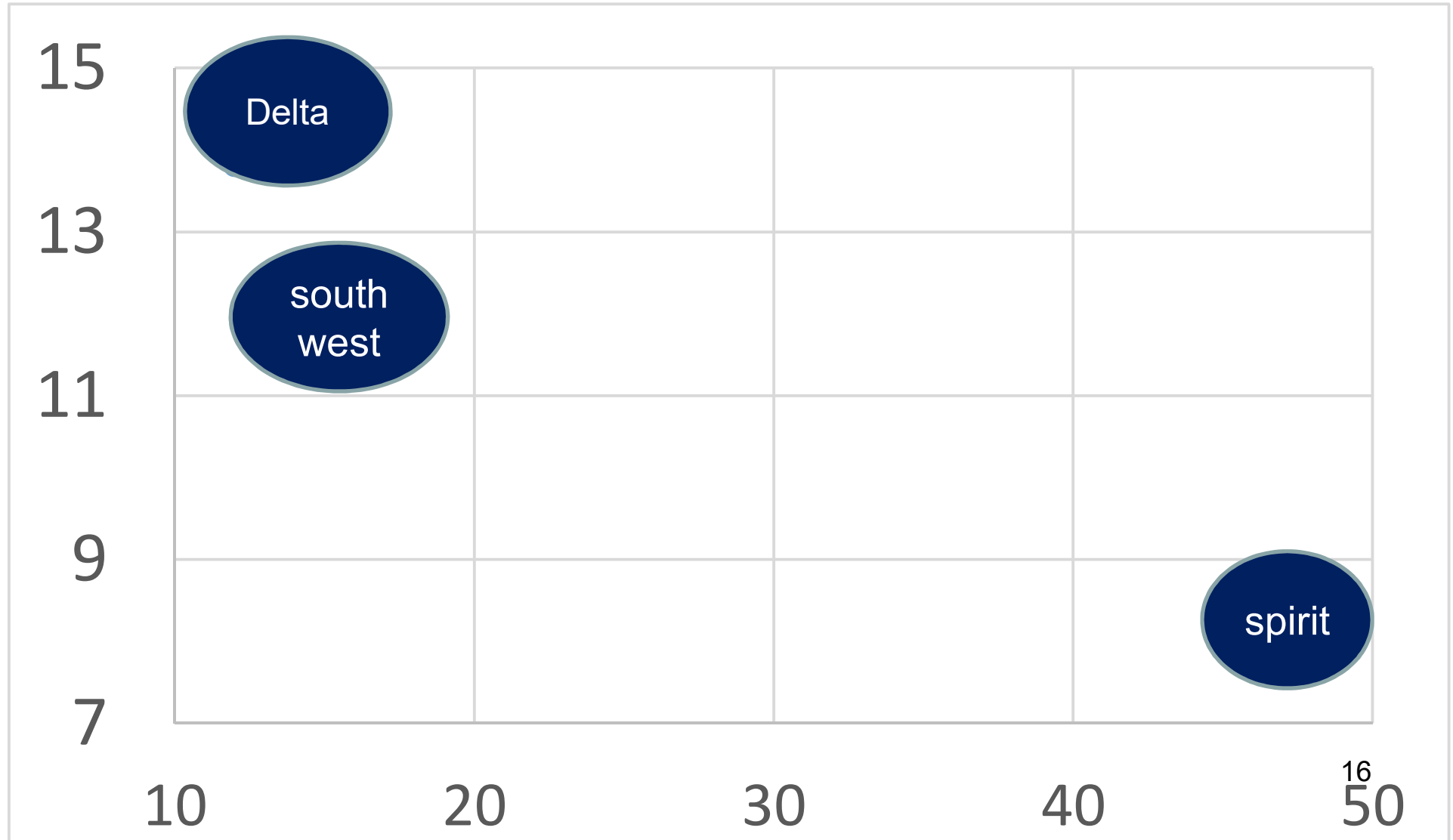
低運賃と費用削減:
各種サービスの廃止(ノーフリル)と機材高稼働率

サービスのアラカルト化と
付帯収入の増加
(特に米国のULCC)

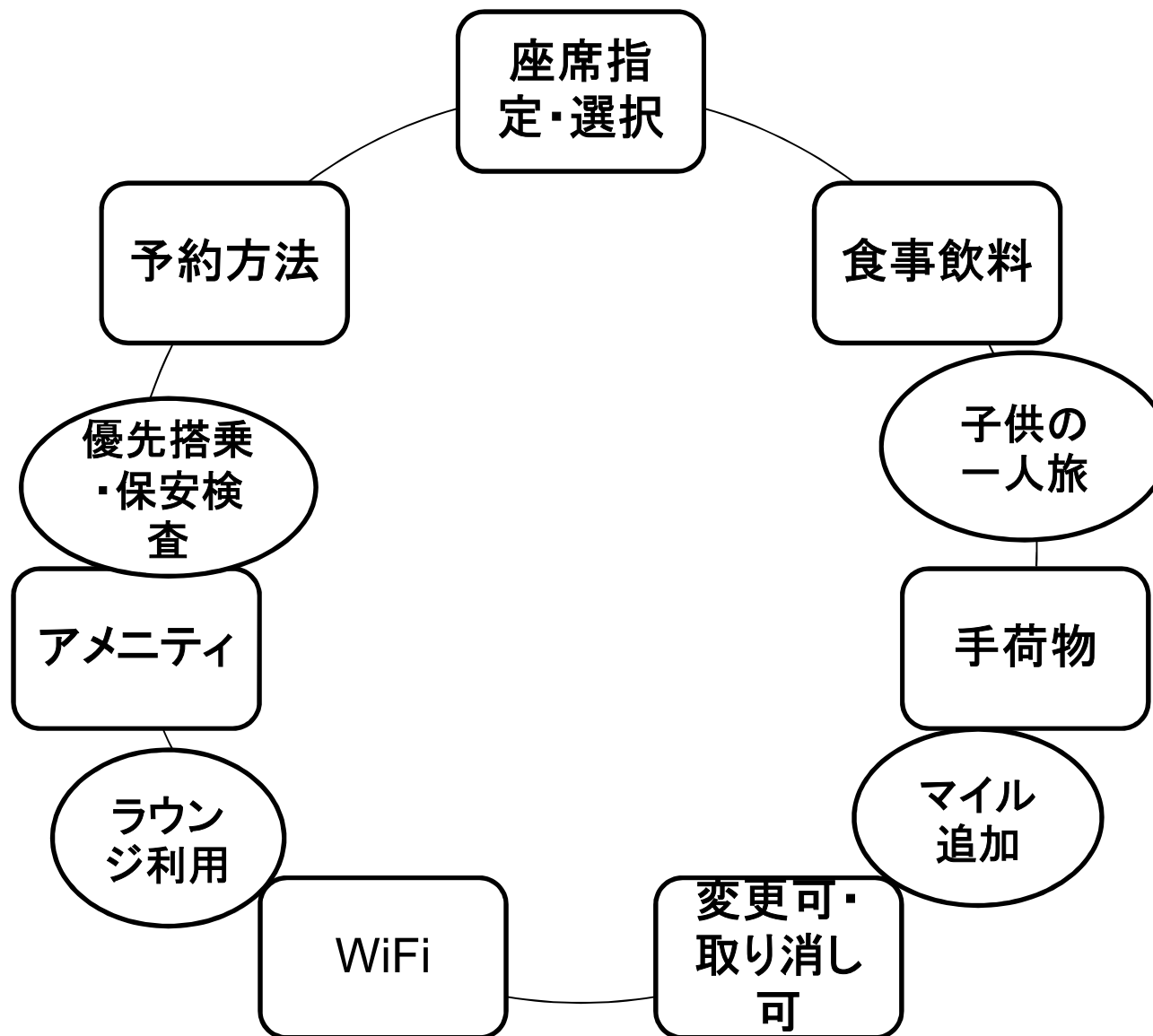
二地点間, 高座席密度, 中短
距離, 機材統一

中小空港使用と短時間の折
り返し

Y軸は平均費用(USセント)とX軸は付帯サービスの
収入比率%: FSA(デルタ航空), LCC(
Southwest), ULCC (Spirit)の比較



サービスのアラカルト化(アンバウンドリング)



LCCにおけるビジネスモデル: 欧州LCC

地方空港における
国際線市場の開拓と
拠点化

自社ブランドによる
海外直接投資や海
外進出

空港会社・地元自治体による
誘致策や優遇策:
情報の非対称性や外国航空会
社にとっての不利益な立場
(foreignness liabilities)の解消

航空会社の国際線における事業展開の動向：ジョイントベンチャーをはじめとする包括的提携の動向とネットワーク・競争効果

アライアンスの内容

アライアンス

- FFP, 施設共有(ラウンジ, カウンター), 販売協力
- 共同運航(独占禁止法適用除外ATI: Anti-trust immunityが必要な場合あり)

グローバルアライアンス

- 異なる国の航空会社のグループ
- 宣伝・ブランド, 広範囲の共同運航, 共同調達, 予約収益管理や機材選択最適化とIT投資: 包括提携

より深化したアライアンス

- 共同運賃, スケジュール調整: ATIアライアンス
- 共同収入・費用, 団体・法人運賃やプロモーションル運賃など共同開発・統一, 他社便への同一運賃適用, 営業・販売の統一, カーブアウト縮小とハブ間多頻度運航: ジョイントベンチャーJV (metal neutral)

航空におけるグローバルアライアンス

star alliance

- Since 1997, 23%, 28 members, 1203 cities
- United, Lufthansa, Canada, Singapore, ANA, Air China, Thai, Turkish, TAP, Asiana, Swiss, SAS, New Zealand, South Africa, Egypt, Austria, Ethiopia, Avianca, Air India, EVA, LOT, others

Skyteam

- Since 2000, 19%, 20 members, 1050 cities
- Delta, Air France-KLM, Korean, China Southern, China Eastern, Aeroflot, Alitalia, Vietnam, Garuda, Aeromexico, Saudi, China Airlines, Czech, Argentina, others

oneworld

- Since 1998, 17%, 15 members, 966 cities
- American, BA, Iberia, Qantas, Cathay, JAL, LATAM, Qatar, Finnair, airberlin, Malaysia, Jordan, S7, Sri Lanka

アライアンスに対する独占禁止法適用除外(Anti-trust immunity:ATI)とカーブアウト政策

- 米国では, DOJ・DOTが審査, ただし, DOTが, 競争に加え, 公共政策への影響から最終的判断
- ハブ空港間路線をATI対象外(カーブアウト)とするケースあり
- 共同事業JVをめぐるATI
 - アメリカン=カンタス(豪州)のJVを認可せず
 - カーブアウト縮小: ユナイテッド=ルフトハンザ
 - シカゴ・フランクフルト線, ワシントン・フランクフルト線がATI, 準ハブ空港とニューアーク, 米国のハブ空港とトロント間はカーブアウト
 - 共同事業における事業統合に伴う効率性の改善への効果を重視

ジョイントベンチャーの事例

	大西洋線	太平洋線	その他路線
ワンワールド	BA=イベリア=フィンランド=アメリカン	アメリカン=JAL	BA=イベリア=フィンランド=JAL, AA=LATAM, BA=カタール
スターアライアンス	ルフトハンザグループ=エアーカナダ=ユナイテッド	ユナイテッド=ANA	ルフトハンザグループ=ANA、ルフトハンザグループ=SQ、ルフトハンザグループ=中国国際
スカイチーム	デルタ=エールフランス=KLM	デルタ=Korean, デルタ=中国東方	デルタ=アエロメヒコ, エールフランス=KLM=中国南方

航空会社間提携をめぐる新たな動き： グローバルアライアンス外の大規模提携 ジョイントベンチャーの事例

- Delta=ヴァージン, Delta=ヴァージン豪, JAL=Hawaiian(予定)
- カンタス=エミレーツ(oneworldのBAのライバル)
 - ドバイから70都市以上での共同運航
 - カンタスはBAとの15年におよぶ包括的提携とJVを中止
 - 最近のカンタスによる欧州直行便の開始
- カンタス=中国東方(異なるグローバルアライアンス間)

JV以外の事例：異なるアライアンス間

- ルフトハンザドイツとキャセイパシフィック
 - 欧州域内, 香港以遠の豪州・NZ線における共同運航
- ANAとベトナム: ANAの9%の出資, 相互の路線での共同運航
- ANAとアリタリア, JALと中国東方など

グローバルアライアンスにおける 包括提携の経営効率への影響

費用削減：固定費の削減と密度の経済性

効率的ネットワークの拡大に伴う利用者増加

機会主義的行動の回避と長期的関係の構築

特殊的な経営資源の共有・学習による生産性の改善

各国間の制度的・文化的違いにかかわる情報の非対称性の
解消

運賃の上昇や競争の減少

JVを含む独占禁止法適用除外を受けたアライアンス(ATIA)の運賃への影響についての研究

Brueckner&Whalen(2000), Brueckner(2003), Whalen(2007)	航空会社間の接続運賃における二重マージンの解消にともない, 接続路線においてより大きな運賃低下
国土交通省(2013)	接続路線のみならず, ハブ間路線(直行路線)においても運賃低下
Bilotkach (2005)	ATIAは非ATIAと比べ, 運賃低下効果は小さい, 費用節約が運賃低下の源泉
Wan,Li,Dresner(2009)	非ATIAのワンワールドでは直行路線でビジネスクラス運賃の低下
Gayle and Thomas(2016)	カーブアウト対象路線でも暗黙のうち ²⁶ に提携航空会社と同じ行動

ATIアライアンスやJVなどの深化したアライアンスにおけるハブ路線の強化の利用者数への影響についての研究

- 提携航空会社が運航する路線における共同運航・共同運賃の拡大と提携航空会社のハブ空港への路線の強化：米国・欧州間での事例における旅客数へのプラスの影響
 - US DOT(2000): 安価なシームレスな都市間ペアによるハブアンドスポークの構築
 - Oum et al.(2000): 路線を相互に補完
 - Bilotkach and Hüscherlath(2013): 提携航空会社のハブ空港への路線（特に自社のハブと提携航空会社のハブを結ぶ路線）における乗継のある旅客の取り込み

競争上の問題：市場閉鎖

Bilotkach and Hüscherlath(2013)

- ATIアライアンスに参加していない航空会社が, ATIアライアンスに参加する航空会社のハブ空港への路線を運航する場合, 当該路線では旅客数は減少
- ATIアライアンスの航空会社は非提携航空会社からの乗継を受け入れるインセンティブが小さくなる
- 非提携航空会社は, 自社が運航する海外のゲートウェイ空港から乗継のある旅客を他の航空会社に接続させることができないため, 同空港までの路線から撤退する可能性：競争の減少
- 市場閉鎖の顕在化のケース：ハブでの乗継の割合が高い, 他空港を経由する経路が少ない (Reitzes and Moss, 2008)

欧州・米国間のATIアライアンスがハブ空港路線における航空各社の旅客数に与える影響:5%有意**(Bilotkach and Hüsichelrath(2013))

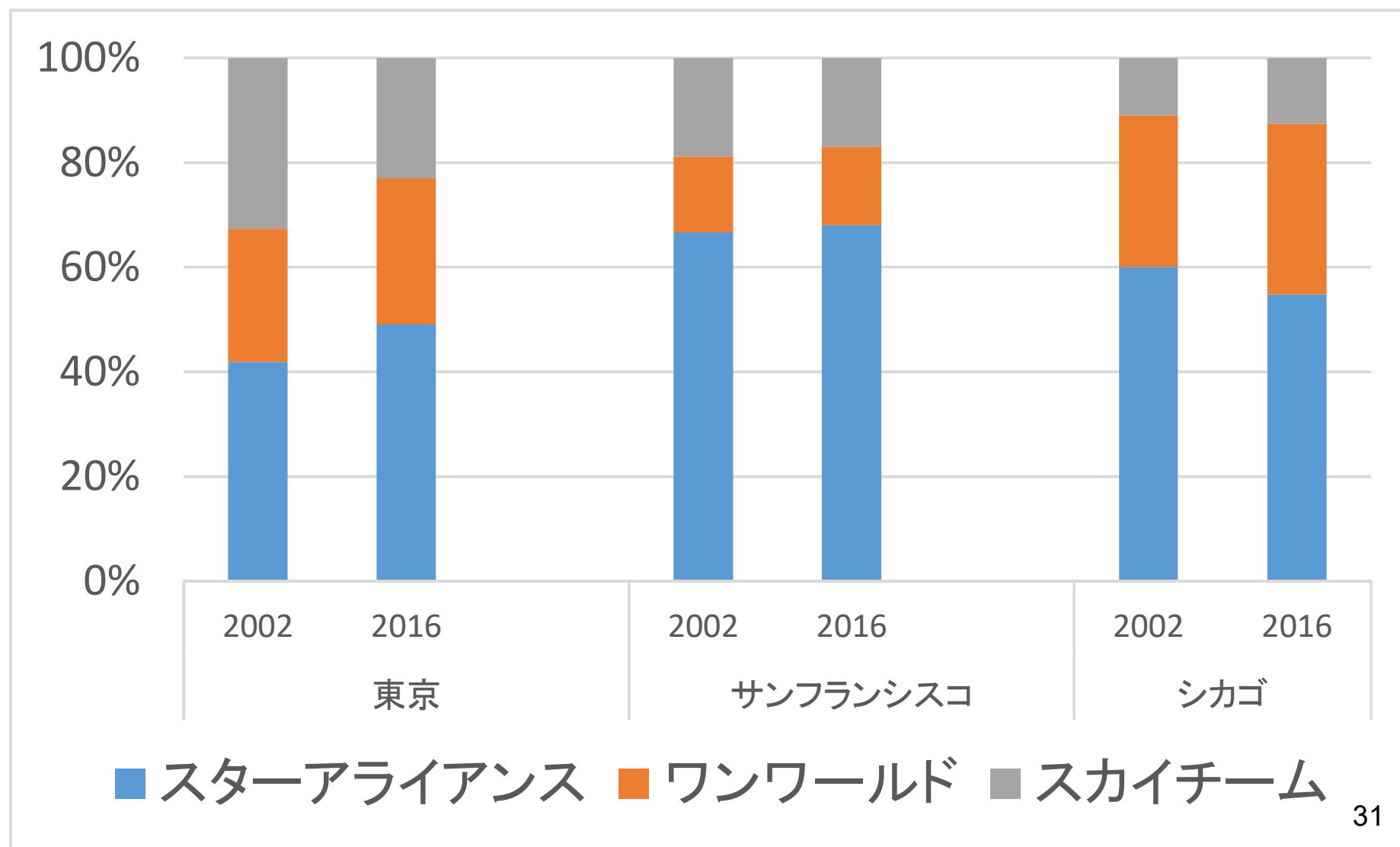
Bilotkach and Hüsichelrath(2013))

ATIアライアンス航空会社における旅客数: 自社のハブとATIアライアンスの提携先航空会社のハブとの間の路線 ++	++**
ATIアライアンス航空会社における旅客数: 自社(あるいはATIアライアンスの提携先航空会社)のハブと他のATIアライアンスのハブとの間の路線—	+**, —**
ATIアライアンス航空会社における旅客数: 自社(あるいはATIアライアンスの提携先航空会社)のハブといずれのATIアライアンスのハブではない空港との間の路線+	+**
ATIアライアンス非加盟航空会社の旅客数: ATIアライアンスのハブへの路線: 市場閉鎖の指標—	—*

東アジア・米国間でグローバルアライアンスを通じ包括提携を行っている航空会社とそれらのハブ空港の

- ワンワールド サンプル(遠藤2018)
 - アメリカン: ダラス・フォートワース, シカゴ
 - キャセイ: 香港, 日本航空: 成田と羽田
- スターアライアンス
 - ユナイテッド: サンフランシスコ, シカゴ, デンバー, ワシントン, ニューアーク, ヒューストン
 - 中国国際: 北京, アシアナ: ソウル, 全日空: 成田と羽田, エバー: 台北
- スカイチーム
 - デルタ: アトランタ, ミネアポリス, デトロイト
 - 中国東方: 上海, 大韓: ソウル, チャイナ: 台北

東アジア・米国間の旅客数の各グローバルアライアンスの比率：主要ゲートウェイハブ空港（遠藤2018）



東アジア・米国間のグローバルアライアンスを通じた包括提携がハブ空港路線における航空各社の旅客数に与える影響(遠藤2018)**5%有意, *10%有意

グローバルアライアンス包括提携航空会社の旅客数: 自社のハブと包括提携先航空会社のハブとの間の路線+	++*
グローバルアライアンス包括提携航空会社の旅客数: 自社(あるいは包括提携先航空会社)のハブと他のグローバルアライアンス包括提携航空会社のハブとの間の路線—	—
グローバルアライアンス包括提携航空会社の旅客数: 自社(あるいは包括提携先航空会社)のハブといずれのグローバルアライアンス包括提携のハブではない空港との間の路線+	++**
グローバルアライアンス包括提携不参加航空会社の旅客数: グローバルアライアンスにおける包括提携航空会社のハブへの路線: 市場閉鎖—	+

航空会社の国際線における事業展開の動向：海外直接投資の動向と要因・インセンティブ

出資比率10%水準をこえる航空会社の海外直接投資の事例：自社ブランド・グリーンフィールド型

AirAsia(Indonesia, Thai, India, Philippines, Indonesia AirAsia)

Qantas/Jetstar (Singapore, Vietnam, Japan)

Virgin (US sold, Australia, Australia Skywest, Samoa, AirAsiaX)

LAN (Peru, Argentina, Colombia, Ecuador)
TACA(Costa Rica, Honduras, Peru, Guatemala)

Singapore/Tiger (India, Taiwan, Australia, Virgin Australia)

easyJet(Swiss, Austria)
Norwegian(Ireland, UK)
Ryanair(UK)

出資比率10%水準をこえる航空会社の海外直接投資の事例

Oneworld

Qatar(IAG, LATAM)
IAG:BA+Iberia+
Vueling+Aer Lingus
LATAM:LAN+TAM

Skyteam Alliance

Air France+KLM(AF),
Delta(Aeromexico,AF)
China East(AF)
Korean(Czech)

Etihad

(Alitalia, Airberlin,
Seychelles, India Jet,
Virgin Australia,
Serbia, Swiss)

Delta (UK Virgin)
New Zealand(Virgin
Australia)
Azul Brazil(TAP Portugal)
China Hainan(Azul)

Lufthansa (Swiss, Austria,
Belgium, Turkey Sunexpress,
Italy Dolomiti)
Avianca: TACA+Avianca

海外直接投資の要因・インセンティブの理論的枠組み

企業固有的要因: 所有優位性

- 経営資源の移転と活用, 生産性の改善

企業固有的要因: 内部化優位性

- 経営資源の国際取引をめぐる情報の非対称性に伴う取引費用の回避

市場・制度的要因: 立地優位性

- 投資先の立地条件に関する優位性の獲得
- 制度: 各国の法律や規制など公式ルールと商慣習, 社会規範, 文化など非公式ルール

航空会社における海外直接投資の要因・インセンティブ(遠藤2017b)

企業固有的要因

- サービスについての技術・ノウハウと関連する訓練, ブランド, リーダーシップなど各航空会社に経営資源の多寡
- 競争優位性の形成, 組織の生産性と学習能力の改善
- ただ乗りと資産特殊性に伴う取引費用の内部化

市場・制度的要因

- 外資規制, 事業規制, 独禁法など法律・規制の公式ルール, 商慣習, 規範, 文化の非公式ルールが類似する国への進出
- リスクや不確実性の低下, 外国航空会社としての不利益(foreignness liabilities)の最小化
- 生産と消費の不可分性, 顧客との近さ

航空会社の海外直接投資の事例分析： EU

規制緩和

- EU国籍, 出資上限: EU加盟国100%それ以外50%

EU航空会社のEU域内とEU域外投資

- EU域内の投資活発化: 大手3グループの形成
- LCCでは自社ブランドにて子会社設立+外国間輸送+外国拠点 (easyjet 8, Norwegian 6) による急速な事業拡大
- ヴァージン, KLM, BAなど域外投資が活発化: ただし米国投資はいずれも解消

域外航空会社のEU対内投資行動

- エティハド, KE/チェコ, デルタ/ヴァージン, カタール/IAAG, AZULとTAPなど
- エティハド: 上限まで出資, 自社ブランド, 失敗事例

航空会社の海外直接投資の事例分析：オーストラリア

規制緩和

- NZとの共通免許，新国籍条項，出資上限：国際線49%，国内線100%，国内線では外資規制撤廃

外国航空会社の対内直接投資行動

- ヴァージン，シンガポールが自社ブランドによるLCCモデルで国内線子会社を設立
- ヴァージンは国内線の30%を占めるシェア獲得
- ヴァージンでは，エティハド，NZ，SQが出資

カンタス航空の対外直接投資行動

- 子会社LCCジェットスターが複数のアジア諸国で設立し，現地の国内線，国際線を積極的に展開

航空会社の海外直接投資の事例分析: 中南米の事例

規制緩和

- 出資比率緩和の進展, チリ, コロンビアなどで自由化

中南米航空会社の域内投資行動

- 米国, スペイン, 域内からの外国人投資家の存在
- LANやTACAなど域内で子会社設立と外国間輸送
- AviancaとLATAMの2大グループの形成とブランドの統一

域外航空会社の域内投資行動

- カタールがLATAM, デルタがブラジルGOLに投資,
- ブラジルをはじめ航空会社の業績不振と資金不足

各地域の事例分析からの省察：航空会社の海外直接投資水準の要因・インセンティブ（遠藤2017b）

- 国籍条項修正と外資規制緩和の進展するEU・豪州・中南米において対内直接投資が増加
 - 高い出資比率やブランドの提供
 - 対外直接投資の増加
- 投資国と投資受入国の組み合わせ
 - 先進国間：制度的違いが小さい
 - 地域内：文化を中心とする非公式の制度的違いが小さい

各地域の事例分析からの省察：航空会社の海外直接投資水準の要因・インセンティブ（遠藤 2017b）

- LCCにおける企業固有的要因
 - 費用優位性にかかわる技術・スキル
 - ブランド力と評判：特定の国ではなく複数の国の利用者を意識したサービスの提供
 - 起業家精神にあふれ、強力なリーダーシップの経営者の存在とその下での経営の独自性：リスク・不確実性の許容と海外子会社の統治へのより強いインセンティブ

航空会社の海外直接投資の要因(遠藤2017b, Endo et al.2018)

説明変数	
投資受入国の要因	
投資出資国と投資受入国の制度的違い－	－
投資出資国と投資受入国の間の言語の違い (文化的違い)－	－
投資受入国の外資出資比率の上限＋	＋
投資受入国のGNP＋	＋
投資する航空会社の要因	
利益率＋	－
ロードファクター＋	－
無形固定資産の比率＋	＋

わが国を中心する国際線における サービスならびに旅客・旅行者の動 向

サービスの多様化

アライアンスによる
地方からの路線
の増加と乗継の煩
雑さの減少

LCCや一部のFSA
による地方からの
直行便路線の増加

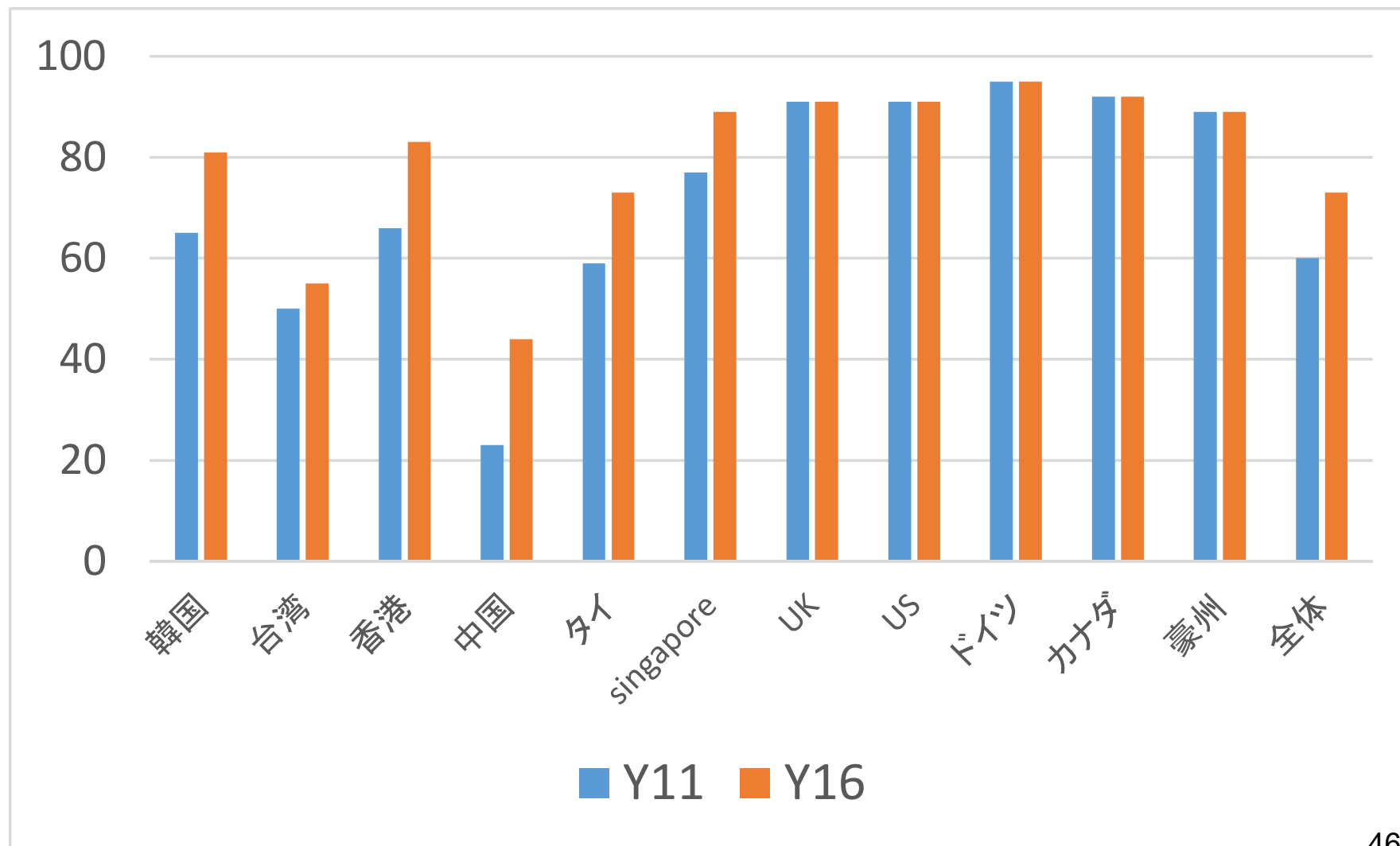
旅行ルート of 複線
化・広域化の可能

運賃多様化: 格安
運賃, 割引の充実,
片道運賃, 複数航
空会社の組合せ

アラカルト化によ
るサービスの多様
化

個人旅行市場拡
大: Product-outか
らMarket-inへのシ
フト

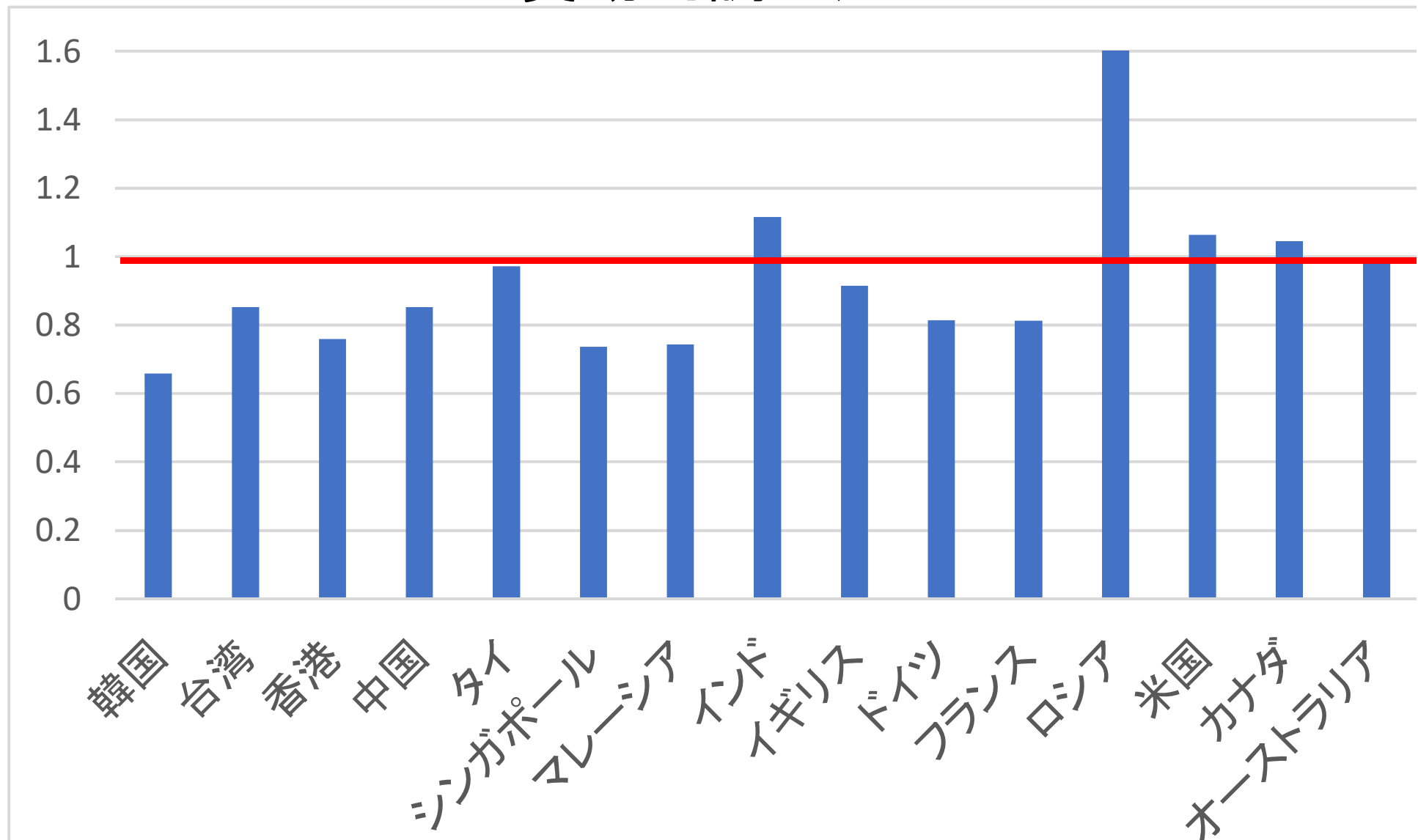
わが国観光目的インバウンドの団体包括旅行VS個人旅行: 個人旅行比率%(観光庁, 遠藤2017a)



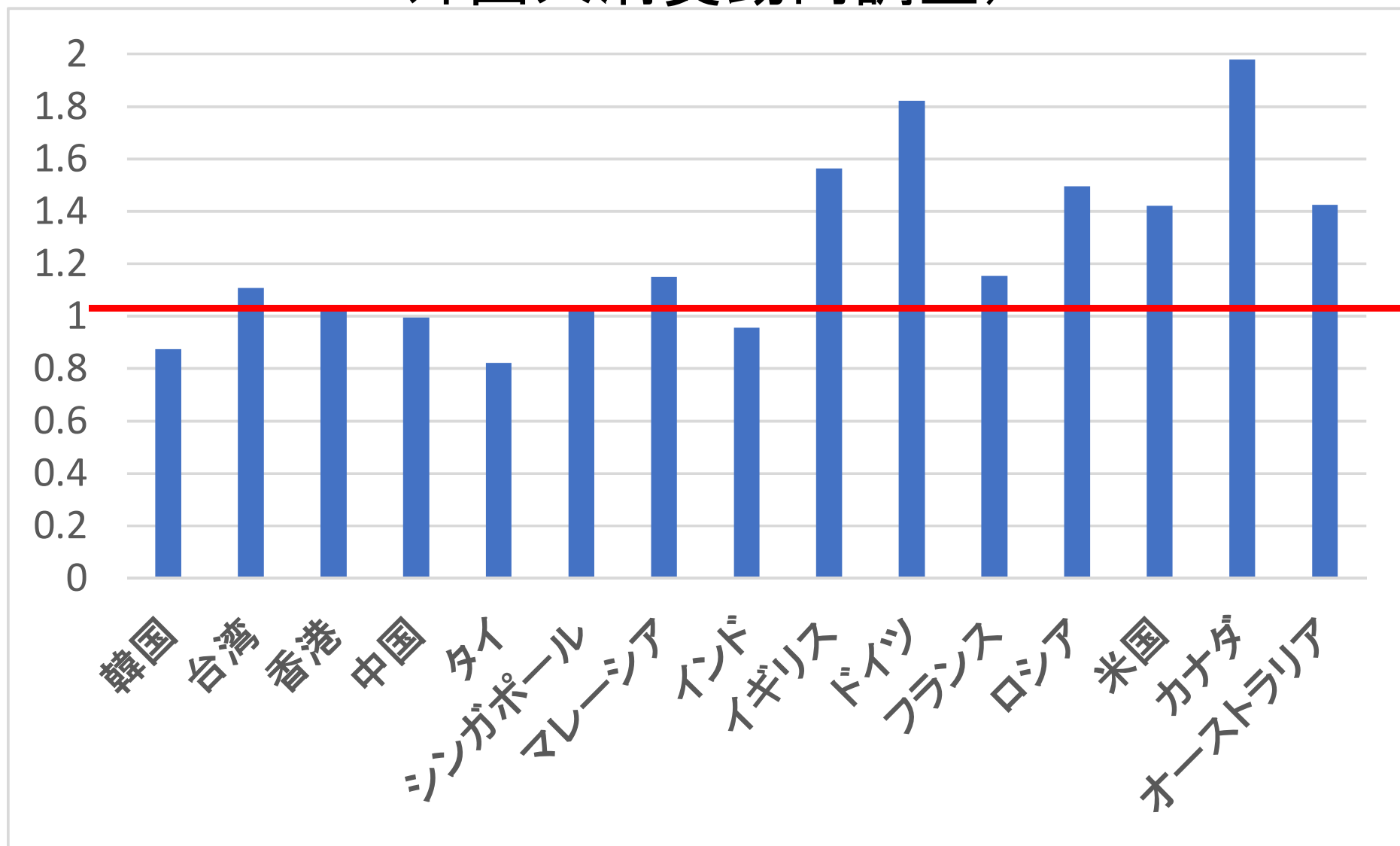
ジョイントベンチャーに伴うANAがエコノミークラス割引運賃を設定する都市間ペア数の増加(
http://www.anahd.co.jp/company/pickup/pickup_alliance3.html)

- 米国向け都市間ペア数
 - 約120(11年3月)⇒約250(13年6月)
- 欧州向け都市間ペア数
 - 約120(12年3月)⇒約190(13年6月)

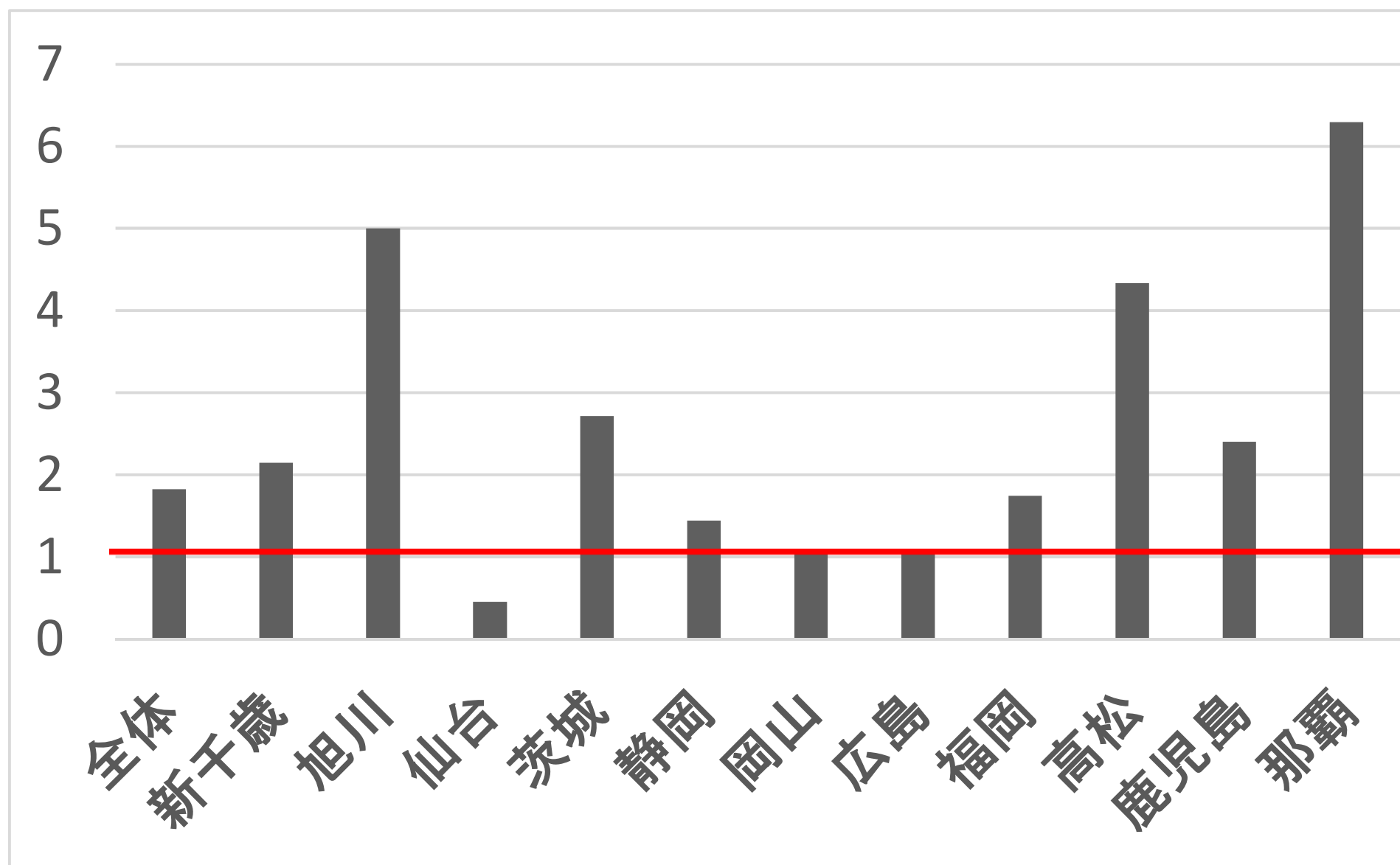
2016年の訪日個人旅行における航空運賃(ドル建て)の変化(10年=1)(観光庁訪日外国人消費動向調査)



2016年の訪日団体包括旅行における航空運賃(ドル建て)の変化(10年=1)(観光庁訪日外国人消費動向調査)



2016年のわが国地方空港の路線数の変化(10年=1)



路線数別の地方空港の分布： 日本と英国（遠藤2016a）

	英国			日本
	定期	LCC	チャーター	
80以上	1	0	1	0
79－60	0	4	1	0
59－50	1	0	0	0
49－40	0	2	1	1
39－30	0	0	3	2
29－20	1	3	1	1
19-10	5	3	4	8

国際航空規制緩和の海外旅行者数への影響： 海外旅行者数の決定要因(遠藤2016b)

海外旅行の決定要因

- 経済規模に比例，多様な貿易費用に反比例
- 移動費とそれに関する規制的交通政策や規制緩和
- 物価や所得などの経済的条件の各国間の違い
- 各国間の制度的な違い

制度的な違い

- 法律・規制などのフォーマルルールと商慣習，社会規範，文化などのインフォーマルルール
- 制度が異なる国や不透明な国への旅行は，情報の非対称性やリスクを背景に，追加的費用や不利益 (foreignness liability) を伴う

海外旅行者数の決定要因についての計量的な研究

国際航空規制緩和

- 国際空港：国際線就航空港のある都道府県においては訪日外国人宿泊数が増加（田中2013, Utsumiya2014）
- オープンスカイは観光目的の訪日外国人旅行者数にプラス（遠藤2015）
- 地方国際線におけるネットワークの充実と複数航空会社やLCCの参入は、地方都市における訪日外国人宿泊者数にプラス（遠藤2017a）
- 英国での自由化は、包括旅行と比べ、個人旅行による海外旅行者数において、より大きなプラスの効果（遠藤2016b）

制度的な違い

- 制度的な違いが大きい国への海外旅行は
 - 米国のインバウンドでは減少（Vietze2012）
 - 英国のアウトバウンドでは包括旅行のインセンティブがより大きくなる（遠藤2016b）

国際航空規制緩和の旅行者数への影響：訪日
外国人旅行者数への影響（遠藤2015）＊5％有
意，＊＊1％有意

説明変数	観光	商用
外国経済規模＋	＋ ＊ ＊	＋ ＊ ＊
地理的距離－	－ ＊ ＊	－ ＊ ＊
実質為替－	＋	＋
外国と日本の一人当たり所得差－	－	－ ＊ ＊
査証免除対象国ダミー＋	＋ ＊	－ ＊
航空規制緩和オープンスカイダミー＋	＋ 十 ＊	＋ ＊
ビジットジャパンキャンペーンダミー＋	＋ ＊	＋ ＊

国際航空規制緩和の旅行者数への影響：
日本の各道県における外国人宿泊者数への影響
(遠藤2017a)*1%統計的有意

説明変数	式1	式2
外国各国GDP+	＋＊	＋＊
各都県GDP+	＋＊	＋＊
外国各国一人あたりGDP+	＋＊	＋＊
各都県一人あたりGDP+	＋	＋
地理的距離－	－＊	－＊
国際線就航ダミー＋	＋＊	
国際線複数社運航ダミー＋	＋＊	
LCCダミー＋	＋	＋＊
国立公園　＋	＋＊	＋＊
国宝　＋	＋＊	＋＊

国際航空規制緩和の旅行者数への影響： 英国の観光目的アウトバウンド旅行者数への影 響（遠藤2016b）＊5%有意

説明変数	団体旅行	個人旅行
外国経済規模＋	＋ ＊	＋ ＊
地理的距離－	－ ＊	－ ＊
制度的違い－	＋ ＊	－ ＊
国際航空規制緩和＋	＋	＋ ＊

まとめ

- 国際航空規制緩和の進展と残された課題
 - 二国間オープンスカイと一部で新たなアプローチによる規制緩和
 - 外国間路線や国籍条項
 - 各国の政策・制度の国際的な調和と透明化：外資規制，補助・支援，保安
 - 保護主義的な動き

- 航空会社の国際線の事業展開におけるイノベーションと創意工夫
 - 包括提携や深化提携を通じたハブ空港への路線の強化に伴うネットワーク効果
 - LCCモデルのノーフリル戦略やアラカルト化・セグメント化
 - 海外直接投資を通じた経営資源移転と進出先の優位性や獲得
- サービスの多様化と付加価値の創造
 - 運賃低下のみならず、ネットワーク、運賃、サービスの品質における多様化や高度化
 - インバウンドをめぐるサービスの多様化をめぐる国際航空と他の分野のプレイヤーとの連携の必要性

参考文献(一部)

- Bilotkach, V. and Hüscherlath, K. “Airline alliances, antitrust immunity, and market foreclosure,” *Review of Economics and Statistics* 95(4), 2013.
- Bilotkach, V. and Hüscherlath, K., “Balancing Competition and Cooperation”, Center for European Economic Research Discussion Paper No.15-059, 2015
- Brueckner, J. K. “International airfares in the age of alliances”, *Review of Economics and Statistics* 85(1), 2003.
- Brueckner, J. K. and Proost, S. “Carve-outs under airline antitrust immunity”, *International Journal of Industrial Organization* 28(6), 2010.
- Brueckner, J. K. and Whalen W. T. “The Price Effects of International Airline Alliances”, *Journal of Law and Economics* 43(2), 2000.
- Deese, W., “Determinants of Inbound Travel to the United States”, Office of Economics Working Paper, U.S. International Trade Commission, 2013.
- Endo, N. and Ozaki, T. “What drives airlines to make a cross-border investment? Firm-level factors and institutional factors,” presented at The 2017 ATRS Conference, Antwerp, 2017.
- Gayle, P. and Thomas, T., “Assessing Firm Behavior in Carve-out Markets: Evidence on the Impact of Carve-out Policy”, *Journal of Economic Behavior & Organization*, Vol.128, 2016.
- Gillespie, W. and Richard, O. M, “Antitrust Immunity Grants to Joint Venture Agreements: Evidence from International Airline Alliances”, *Antitrust Law Journal*, Vol. 78, 2012.
- Oum, T. H., et al., *Globalization and Strategic Alliances*, Oxford: Elsevier Science Ltd., 2000.
- Park, J. H. and Zhang, A., “An Empirical Analysis of Global Airline Alliances: Cases in North Atlantic Markets”, *Review of Industrial Organization*, 2000.
- Prideaux, B., “Factors affecting bilateral tourism flows”, *Annals of Tourism Research*, Vol.32, No.3, 2005.
- Piermartini, R. and Rousova, L., “Liberalization of air transport services and passenger traffic”, WTO Staff Working Paper, ERSD-2008-06, 2008.
- Reitzes, J. and D. Moss, D. “Airline Alliances and Systems Competition”, *Houston Law Review* 45, 2008.

- Utsunomiya, K., “Inbound tourism in Japan:An analysis of Accommodation Survey”, UNWTO Special Workshop on Tourism Statistics, 2014.
- US DOT, The Alliance Network Effect (Second Report), 2000.
- US DOT, Final Order 2009-7-10 (Docket OST-2008-0234), 2009.
- Wan, X. Li, W., and Dresner. M. “Assessing the Price Effects of Airline Alliances on Parallel Routes,” Logistics and Transportation Review 45(4), 2009.
- Whalen, W. T. “A panel data analysis of code-sharing, antitrust immunity, and open skies treaties in international aviation markets”, Review of Industrial Organization 30(1), 2007.
- Vietze, C., “Cultural effects on inbound tourism into USA: a gravity approach”, Tourism Economics, Vol.18, No.1, 2012.
- Zhang, Y. and Findlay, C., “Air transport policy and its impacts on passenger traffic and tourist flows”, Journal of Air Transport Management, Vol.34, 2014.
- 遠藤伸明「航空におけるグローバルアライアンスとジョイントベンチャーの展開と経済的影響」,『海運経済研究』, 46号, 2012。
- 遠藤伸明「国際航空の自由化:オープンスカイとイノベーション」,『ていくおふ』, 132号, 2013。
- 遠藤伸明「外国人旅行者誘致の両輪:査証免除と国際航空規制緩和をめぐる政策展開とその効果」,『海運経済研究』, 49号, 2015。
- 遠藤伸明「航空規制緩和後における英国地方空港の成長から学ぶこと」,『運輸と経済』, 76巻1号, 2016a。
- 遠藤伸明「制度・規制の視点からの包括旅行の決定要因についての分析:英国のアウトバウンドの事例」,『日本国際観光学会論文集』, 49号, 2016b。
- 遠藤伸明「国際航空規制緩和と地方都市における訪日外国人旅行との関係についての一考察」,『海運経済研究』, 51号, 2017a。
- 遠藤伸明「航空輸送産業における海外直接投資の決定要因」,『交通学研究』, 60号, 2017b。
- 遠藤伸明「米国・東アジア航空会社間の包括提携におけるネットワーク効果:競争阻害の視点を含めて」『海運経済研究』(2018予定)。
- 国土交通省国土交通政策研究所「航空法における独占禁止法適用除外制度の効果に関する調査研究」,『国土交通政策研究』, 110号, 2013。
- 中澤栄一「訪日観光客数の決定要因」,『現代経営経済研究』, 2巻3号, 2009。
- 田中鮎夢「日本における外国人訪問客の地理的集中」,日本国際経済学会関西支部研究会, 2013。