

## 科学研究費助成事業 研究成果報告書

令和 2 年 6 月 5 日現在

機関番号：12614

研究種目：基盤研究(C)（一般）

研究期間：2016～2019

課題番号：16K03612

研究課題名（和文）国際航空輸送産業における企業行動の多様化と制度の再設計についての実証・理論研究

研究課題名（英文）Research on diversified airline behaviors and institutional redesign in international air transport industry

研究代表者

遠藤 伸明（ENDO, NOBUAKI）

東京海洋大学・学術研究院・教授

研究者番号：00293085

交付決定額（研究期間全体）：（直接経費） 2,800,000円

研究成果の概要（和文）：本研究の主要な成果として、第一に、航空自由化に伴うネットワークの充実、複数航空会社の運航、LCCの誕生と参入などの変化は、競争促進をもたらし、航空旅客数の増加、旅行形態の多様化、地元経済の活性化に貢献している。第二に、航空会社の海外直接投資と現地航空会社の経営へのコミットメントについて、それらの背景となる要因として、費用優位性にかかわる技術力、ブランド・評判、強力なリーダーシップなどの経営資源の多寡、制度的距離・文化的距離が小さいことなどがあげられる。第三に、航空会社の提携の深化はネットワーク効果を醸成している。また、必ずしも競争阻害的な機能を発揮していない。

研究成果の学術的意義や社会的意義

本研究は、航空会社の提携の深化、多国籍投資行動、LCCの誕生と事業拡大など多様化する航空会社の企業行動ならびにそれらに関連する航空自由化、外資規制・国籍条項、独占禁止法・競争政策、国家助成などをめぐる政策課題・制度設計について包括的な研究をおこなった。また、国際比較研究の視点ならびに学際的視点を用いるとともに、定性的ならびに計量的双方からの実証分析を行い、多角的ならびに総合的に解明した。得られた知見は、航空政策とそれらの各国間の政策調整について多様な示唆を与えると思われる。

研究成果の概要（英文）：This study leads the following major findings. First, the operation of multiple airlines and the birth and entry of LCCs following deregulation promoted competition, increased the number of air passengers and diversified travel pattern. Second, airlines, which are successful in foreign countries, have more firm-specific management resources including know-how and technology related to cost advantages, brand and reputation. Third, institutional difference between a host country and a home country may give negative impact on the FDI decision of airlines. Fourth, airlines forming comprehensive alliance such as joint venture increase the number of passengers on the routes from/to their hub airports or the hubs of their alliance partners. Airlines not joining the comprehensive global alliance may not decrease passengers on the routes to hub airports of such alliance.

研究分野：国際交通論

キーワード：航空 外資規制 オープンスカイ アライアンス 海外直接投資 LCC 共同事業

科研費による研究は、研究者の自覚と責任において実施するものです。そのため、研究の実施や研究成果の公表等については、国の要請等に基づくものではなく、その研究成果に関する見解や責任は、研究者個人に帰属されます。

## 様式 C - 19、F - 19 - 1、Z - 19 (共通)

### 1. 研究開始当初の背景

国際航空輸送産業においては、オープンスカイと呼ばれる規制緩和・自由化に伴い、グローバルアライアンスと呼ばれる複数航空会社による多様な事業での提携、海外航空子会社の設立と投資、大手航空会社の経営破たん、低費用航空会社 (Low-cost carrier: LCC) や中東の航空会社をはじめとする新たな航空会社の事業拡大など航空会社の行動が大きく変化している。

航空会社の企業行動についての研究は比較的豊富に存在し、新規参入や提携・合併とそれらの経営効率・経済厚生に与える影響などが主要テーマとしてとりあげられている。一方、海外直接投資行動、戦略的行動、共同事業とよばれる提携の高度化、これらの行動に伴うサービスの経営資源の移転などの研究は発展途上にある。また、企業行動の多様化に伴う課題を補正する政策あるいは多様化に対応した新たな政策とそれらの政策のあり方を論じた規範的な分析は、独占禁止法の適用、不採算路線補助などのテーマに焦点があてられてきた。一方、外資規制・国籍条項の緩和、ブランド・技術移転・標準化と競争政策との関係、観光政策との関係などについては発展途上にある。研究代表者らは、航空輸送産業における企業行動・戦略・政策について、計量・事例研究を行ってきた。これまでの研究過程において、航空会社の多様化・高度化する企業行動の実態と経済的・社会的影響、それらの企業行動に対する各国政府の政策展開・各国間の調整の実態と課題ならびに今後の制度設計のあり方について、実証・理論の両面から、包括的に考察することの重要性を認識した。

### 2. 研究の目的

本研究は、国際航空輸送産業における航空会社の企業行動とそれらにかかわる政策と制度設計上の課題について理論的・実証的研究を行う。国際比較研究の視点ならびに学際的な視点から、国際航空輸送産業における航空会社の多様な行動の事例を収集し、それらの実態と特徴を明らかにするとともに、経済的・社会的影響とそれらに対する各国政府の政策展開と政策調整の実態と課題について考察する。

### 3. 研究の方法

政府や国際機関の報告書・資料・データベース、専門誌、学術論文などからデータを収集する。分析対象は米国・EU・日本を中心とするが、一部の変数は、アジア太平洋、南米、中東を含む。収集データは、産業組織論、取引費用理論、資源ベース論、国際経営論などの学際的な視点から分析を行うとともに、定性分析、比較分析、計量分析など多角的なアプローチと学際的視点から、実証・理論の両面から分析する。計量分析は、自由化と海外旅行流動との関係、航空会社の海外直接投資における企業特殊的・制度的要因、複数航空会社間提携のネットワーク効果と競争効果を対象とする。

### 4. 研究成果

以下では新規参入、提携行動、海外直接投資行動とそれらに関連する政策を中心に研究成果を紹介する。オープンスカイによる自由化の実態と LCC など航空会社の新規参入について、日本は、輸送力の事前審査などを規定した従来からの航空枠組みの下、参入機会の拡大に着手してきた。しかしながら、2010 年より二国間オープンスカイを導入した。その結果、アジアを中心とする航空会社の参入拡大、LCC の新規参入、大手航空会社の共同事業など、効率的なネットワークの拡大につながるイノベーションが進展している。特に、地方における国際航空市場においては、アジア諸国への便数・路線の充実、運賃の多様化と低下がもたらされている。日本の地方空港からの国際線を対象に計量分析をおこなったところ、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 の参入に伴う競争促進は、国際線旅客数のみならず地方都市における外国人宿泊者数にプラスに作用していることがうかがえる。すなわち、プラスの経済効果を創出している可能性がある。ただし、北海道、福岡、沖縄以外の地域では、これらの3道県ほどは航空ネットワークが充実していないこともあり、国際航空規制緩和が訪日外国人旅行の増加ならびに消費額の増加に必ずしも十分働いていない可能性がある、地方空港のうち、規模のより小さい空港では、規制緩和のもたらすプラスの効果は必ずしも十分発揮されていない可能性がある、ということを示唆する結果となった (本パラグラフは遠藤 2018 から引用した記述がある)。

オープンスカイによる自由化が、旅行会社がホテル・航空などを手配し、主催するパッケージツアーとよばれる旅行 (以下、包括旅行) と個人が自分で手配する海外旅行 (以下、個人旅行) という 2 つの旅行形態に与えた影響について、包括旅行ならびに個人旅行の双方の市場が大きくかつ成熟している EU を対象とした計量分析によれば、EU における航空規制緩和は、個人旅行による海外旅行者数の増加に作用している。一方、各国の法律 規制をはじめとする公式ルール、商慣習、規範、文化などの成文化されていない非公式ルールならびに取引執行メカニズムから構成される制度が違う (制度的違い) 国への海外旅行においては、包括旅行を利用するインセンティブが、個人旅行のそれと比べ、より大きく働いている。安価で魅力的な旅行商品を企画・開発し、旅行者のニーズに対応していくことが重要であることを示唆している。

提携行動については、グローバルアライアンスとよばれる複数航空会社間の包括提携とより深化した提携であるジョイントベンチャー (共同事業) が急速に拡大している。提携の柱がネットワーク一体化とハブ強化である。国際線では、目的地は多様で、それぞれの需要は小さいため、航空会社は、後背地に大きな市場がある大都市のゲートウェイ空港まで自社便による運航を行

い、ゲートウェイ空港以外を最終目的地とする旅客・貨物を相手国の提携航空会社が輸送することが一般的である。提携の活発化に伴い、航空会社は、大都市空港に加え、提携航空会社のハブ空港まで自社便で運航し、そこからは提携航空会社が運航する国内線・遠国際線に共同運航を通じ接続させるハブアンドスポークを導入してきた。共同事業や独占禁止法の適用除外を受けた提携では、より多くの路線が対象となる。また、提携航空会社のハブ空港への路線において、新規参入や増便・機材大型化を通じた輸送力の増強が加速している（本パラグラフは遠藤 2019 から引用した記述がある）。

Bilotkach and Hüscherlath(2013)によれば、自社のハブ空港と提携先航空会社のハブ空港を結ぶ路線とこれらのハブ空港とその他の空港を結ぶ路線では、ハブ空港で乗継のある旅客が加わることから、旅客数がより大きな水準となっている。特に、共同事業では、提携先が運航するより多くの路線が対象となることから、正のネットワーク効果がより強く働いている。一方、Bilotkach and Hüscherlath(2013)によれば、独禁法適用除外を受けた提携に参加していない航空会社が、それに参加している航空会社のハブ空港への路線を運航する場合、当該路線における旅客数は、他の路線と比べ、減少する可能性がある。これは、適用除外提携と共同事業が、市場閉鎖とよばれる競争阻害行為を内在していることを示唆する。市場閉鎖は、航空会社が、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し、競争が減少することを意味する（本パラグラフは遠藤 2019 から引用した記述がある）。

東アジアの航空会社と米国の航空会社間における包括提携の事例を対象にネットワーク効果の計量分析をおこなったところ、自社のハブ空港と提携先航空会社のハブ空港を結ぶ路線とこれらのハブ空港とその他の空港を結ぶ路線では、ハブ空港で乗継のある旅客が加わり、旅客数がより大きな水準となっていることがうかがえる。特に、ハブ空港とその他の空港間の路線において確認できた。また、包括提携とより深化した包括提携である共同事業との間では、ネットワーク効果にはそれほど大きな差はなかった。一方、ハブ空港・ハブ空港間ではその効果はそれほどはっきりしたものはならなかった。換言すれば、太平洋線では、ハブ空港への路線への集中がそれほど進んでいない可能性がある。背景となる要因として、航空会社が近年、乗継便にかえて直行便を運航するようになっている、一部の東アジア諸国ではオープンスカイが未締結あるいは締結後間もない、などがあげられる。また、ハブ空港とその他の空港間の路線では、東アジアの航空会社のハブ空港とロサンゼルス、ニューヨークなどの大都市との路線が含まれることから、米国・東アジア間では依然として大都市間流動が大きく、目的地の多様化がそれほど進んでいない可能性もあげられる。市場閉鎖について、グローバルアライアンスを通じた包括提携を行っていない航空会社が、それを行っている航空会社のハブ空港までの路線を運航する場合、これらの路線で旅客数を減少させていることは確認できなかった。包括提携に起因する市場閉鎖という競争阻害行為は必ずしも発生していない可能性がある。背景として、東アジア航空会社の路線戦略の特殊性がある。効率性に加え、政治的要因、国内のライバルとの関係など多様な視点から路線を展開している可能性がある（本パラグラフは遠藤 2019 から引用した記述がある）。

海外直接投資行動について、EU では、域内投資自由化に伴い、主要航空会社は国際合併・買収を経験し、3つのグループに集約されることとなった。LCC は、複数の国における拠点設置や子会社設立を通じ、大手とは異なり、自社ブランドにて、欧州全域ならびに外国間輸送における急速な事業拡大に取り組んだ。また、域外国航空会社から EU 域内への直接投資は増加した。豪州ではニュージーランドとの間で単一航空市場を開始した。これに連動して、主要事業拠点ならびに実効的な規制的な支配を盛り込んだ新たな国籍条項を一部の二国間協定で導入した。更に、出資比率上限は、国際線では 49%、国内線では 100%までに緩和した。ヴァージン、シンガポール航空などの海外航空会社が、それぞれ自社ブランドで LCC モデルに類似する国内線子会社を設立した。一方、豪州のフラッグキャリアであるカンタスは、子会社の LCC ジェットスターを、シンガポール、ベトナム、日本などにおいて設立し、現地の国内線、国際線を積極的に展開した。中南米では、域内航空自由化に向けた取り組みが行われてきた。また、各国の出資比率上限が緩和され、チリ、コロンビアなどにおいては 100%となっている。中南米の航空会社は、第 2 次大戦前後の設立当初から、米国、スペイン、域内などからの外国人投資家や外国航空会社が株式を保有するとともに経営に関与するケースが少なくなかった。近年における国境をこえた投資として注目されるのが、Avianca と LATAM の新たな航空会社の誕生である。Avianca はエルサルバドルの TACA 航空とコロンビアの旧 Avianca の合併の産物である。これら 2 つの航空会社とそれらの中南米各国の子会社が提供する航空輸送は、Avianca のブランドに統一された。チリの LAN 航空は、ペルー、アルゼンチン、コロンビアなどで自社ブランドの子会社を設立した。2012 年には、ブラジル最大の航空会社であったが業績低迷にあえいでいた TAM と統合し LATAM を設立した。域内に加え、域外国航空会社からの南米航空会社への投資も急速に増加した（本パラグラフは遠藤 2017 から引用した記述がある）。

これらの航空会社における海外直接投資の要因について、国際経営論における企業固有的要因ならびに規制・制度的要因に照らし合わせると、第一に、最も大胆な規制緩和が講じられている EU・豪州・中南米において、諸外国からこれらの国・地域への直接投資が増加するとともに、高い出資比率やブランドの提供など、現地航空会社へのより大きな関与が見られる。一方、規制の強い米国においては低水準にある。したがって、規制緩和は大きな影響を与えていると思われる。もちろん、中南米のように制度における透明性が低い国においては、すべての外国航空会社

に対してオープンではなく、裁量的な政策が実施されている可能性がある。第二に、投資国と投資受入国の組み合わせについて、EU、中南米など地域内直接投資が比較的多い。一概にはいえないが、近隣諸国間では文化を中心とする非公式の制度的違いが小さい傾向にある。中南米においては、先述したように、制度の透明性が低く、外国人投資家にとって不利な状況にある一方、域内国同士の文化や社会規範が似通っており、海外進出にともなう追加的費用がそれほど大きくない可能性がある。また、ヴァージンの豪州ならびに米国への直接投資などにあてはまる先進国間の直接投資が散見される。一般にこれらの組み合わせでは、制度的違いは小さいと思われる。第三に、LCCが海外直接投資を積極的に手掛け、現地航空会社経営に大きく関与している事例の省察より、背景となる企業固有的要因とそれを形成する経営資源として、ひとつは、費用優位性とそれを実現するための技術力があげられる。もうひとつは、ブランド力と評判があげられる。LCCは、海外においてネットワークを急速に拡大するとともに、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を行ってきた。これらの取り組みは、費用優位性にもとづく低運賃戦略と相まって、海外の利用者から一定の評価を得ることに寄与したと思われる。また、認知度の高いヴァージンにおいて海外進出の事例が多いことは、ブランドの重要性を示唆する。最後に、起業家精神に富み、強力なリーダーシップの経営者とその下での独自性があげられる。海外進出にともなうリスク・不確実性を一定程度許容することを可能にした。また、自社の独自性を維持させるために、直接投資を通じ現地法人に積極的に関与するインセンティブが働いた可能性がある（本パラグラフは遠藤 2017 から引用した記述がある）。

計量分析より、投資をする国と投資を受け入れる国の間の制度的違いが大きいほど直接投資は少なくなる、あるいは文化的な違いが大きいほど直接投資は小さくなる、そのような傾向が明らかとなった。また、ノウハウ・技術力・ブランド力などの無形の経営資源をより豊富に所有している航空会社ほど海外直接投資を積極的に行っている傾向にある。出資上限について、外資規制緩和が進んでいる国に対しては、航空会社の直接投資に対するインセンティブが、そうでない国と比べ、より大きくなる可能性がある。以上の結果は、国際経営論における理論枠組みならびに製造業やサービス産業を対象とした実証分析の結果と整合的である。したがって、航空会社の海外直接投資行動は一定程度合理的であると評価できる（本パラグラフは遠藤 2017 から引用した記述がある）。

これらの知見は今後の国際航空輸送の経済活動にかかわる政策・制度に以下のような示唆を与えていると思われる。第一に、国際航空規制緩和政策を継続していくことの重要性である。その方法のひとつとして、日本に含め多くの国々においては、これまでの延長線上にある政策であるオープンスカイを拡大していくことがあげられる。ただし、その効果はもはや大きくないかもしれない。一方、EU や豪州・ニュージーランドなどにみられる外国間輸送の自由化など市場統合型の規制緩和を通じ、自由化を深化させていくことも想定される。その結果、特にEU では国際線旅客数が大きく増加した。わが国においても、外国航空会社への更なる市場開放が国際線ネットワークに与える影響とそれらの規制緩和にかかわる利点と課題を検討することは重要である（本パラグラフは遠藤 2018 から引用した記述がある）。

第二に、航空分野と他の旅行分野との間の連携強化をあげておきたい。EU の事例が示唆するように、航空利用者を増加させるチャネルとして、航空規制緩和による運賃の低下と利便性の改善に加え、魅力ある包括旅行商品の企画・開発があげられる。そのためには、航空政策と観光政策を連携させるとともに、縦割りではなく、横断的な政策展開が必要である。より詳細な分析は今後の研究にゆだねられるが、政府・地方自治体、航空会社、空港会社、旅行会社、宿泊施設、その他観光に関わる主体が多様な分野で連携し、各地域の魅力度を改善していくことが期待される（本パラグラフには遠藤 2018 から引用した記述がある）。

第三に、アライアンスをめぐる独占禁止法適用除外など国際航空輸送における各国の政策における、ネットワーク効果を通じた効率性改善と競争維持の両立を実現していくことの重要性と困難さである。米国においては、提携が独占状況を作り出す路線については、競争上の懸念から独占禁止法適用除外の対象外とすることが多かった。一方、共同事業では、カーブアウト路線の一部においても、提携を認めることになった。その理由として、共同事業における高度な統合は、費用削減などの効率性改善やメタルニュートラルによるシームレスなサービスとその選択肢の拡大に伴う利便性向上をもたらし可能性があるが、そのためにはこれらの路線は必要不可欠であると指摘している。このように、絶えず航空会社の行動・戦略の情報を収集し、それらを実地するとともに、既存の政策を見直し、反映させていくことが必要である。一方、アライアンスの深化・拡大に伴い、独占禁止法適用除外の審査のほか、空港発着枠の配分など他の競争政策の充実に取り組んでいくとともに、各国が協力・連携し透明かつ公平な競争環境を構築していくことが重要である（本パラグラフには遠藤 2019 から引用した記述がある）。

最後に、規制緩和が一定程度進展する中、外資規制とそれに関連する国籍条項への対応の特殊性と困難さが改めて浮き彫りになっている。先述したように航空会社が直接投資を通じ経営資源を海外に移転するケースが増えてきているが、一部の地域・国を除き依然として大きな制約をうけている。わが国においては、他の国と比べ、より厳しい制限を課している一方、外国航空会社による投資が増加しており、それらの子会社が国内線においても一定のプレゼンスを有し、利用者にも浸透してきた。EU、豪州、南米などで見られる外資規制の緩和や国籍条項の見直しは、航空会社の経営、航空市場、地方経済、さらには社会に与えるプラスとマイナスそれぞれ影響について改めて精査し、新たな政策・制度のあり方について検討すべき時期に来ていると思われる。

## 5. 主な発表論文等

〔雑誌論文〕 計11件（うち査読付論文 11件 / うち国際共著 0件 / うちオープンアクセス 0件）

1. 著者名 遠藤伸明	4. 巻 52
2. 論文標題 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	5. 発行年 2019年
3. 雑誌名 海運経済研究	6. 最初と最後の頁 71、80
掲載論文のDOI（デジタルオブジェクト識別子） なし	査読の有無 有
オープンアクセス オープンアクセスではない、又はオープンアクセスが困難	国際共著 -

1. 著者名 Nobuaki Endo and Toshiya Ozaki	4. 巻 10
2. 論文標題 WHAT DRIVES AIRLINES TO MAKE A CROSS-BORDER INVESTMENT?	5. 発行年 2019年
3. 雑誌名 Journal of Air Transport Studies	6. 最初と最後の頁 125.15
掲載論文のDOI（デジタルオブジェクト識別子） なし	査読の有無 有
オープンアクセス オープンアクセスではない、又はオープンアクセスが困難	国際共著 -

1. 著者名 Yasunori Okumura and Minoru Kitahara	4. 巻 83
2. 論文標題 On the Number of Employed in the Matching Model	5. 発行年 2019年
3. 雑誌名 Journal of Mathematical Economics	6. 最初と最後の頁 63,69
掲載論文のDOI（デジタルオブジェクト識別子） なし	査読の有無 有
オープンアクセス オープンアクセスではない、又はオープンアクセスが困難	国際共著 -

1. 著者名 遠藤伸明	4. 巻 51
2. 論文標題 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	5. 発行年 2018年
3. 雑誌名 海運経済研究	6. 最初と最後の頁 1,10
掲載論文のDOI（デジタルオブジェクト識別子） なし	査読の有無 有
オープンアクセス オープンアクセスではない、又はオープンアクセスが困難	国際共著 -

1. 著者名 Y. Okumura	4. 巻 未定
2. 論文標題 What Proportion of Sincere Voters Guarantees Efficiency?	5. 発行年 2018年
3. 雑誌名 Social Choice and Welfare	6. 最初と最後の頁 未定
掲載論文のDOI (デジタルオブジェクト識別子) 10.1007/s00355-019-01184-8	査読の有無 有
オープンアクセス オープンアクセスではない、又はオープンアクセスが困難	国際共著 -

1. 著者名 Y. Okumura	4. 巻 未定
2. 論文標題 School Choice with General Constraints: A Market Design Approach for the Nursery School Waiting List Problem in Japan"	5. 発行年 2018年
3. 雑誌名 Japanese Economic Review	6. 最初と最後の頁 未定
掲載論文のDOI (デジタルオブジェクト識別子) 10.1111/jere.12212	査読の有無 有
オープンアクセス オープンアクセスではない、又はオープンアクセスが困難	国際共著 -

1. 著者名 遠藤伸明	4. 巻 60
2. 論文標題 航空輸送産業における海外直接投資の決定要因	5. 発行年 2017年
3. 雑誌名 交通学研究	6. 最初と最後の頁 127,134
掲載論文のDOI (デジタルオブジェクト識別子) なし	査読の有無 有
オープンアクセス オープンアクセスではない、又はオープンアクセスが困難	国際共著 -

1. 著者名 T. Matsumura, Y. Okumura	4. 巻 17(2)
2. 論文標題 Privatization Neutrality Theorem in Free Entry Markets	5. 発行年 2017年
3. 雑誌名 The B.E. Journal of Theoretical Economics	6. 最初と最後の頁 1,10
掲載論文のDOI (デジタルオブジェクト識別子) 10.1515/bejte-2015-0130	査読の有無 有
オープンアクセス オープンアクセスではない、又はオープンアクセスが困難	国際共著 -

1. 著者名 Y. Okumura	4. 巻 72
2. 論文標題 A One-Sided Many-to-Many Matching Problem	5. 発行年 2017年
3. 雑誌名 Journal of Mathematical Economics	6. 最初と最後の頁 104、111
掲載論文のDOI (デジタルオブジェクト識別子) なし	査読の有無 有
オープンアクセス オープンアクセスではない、又はオープンアクセスが困難	国際共著 -

1. 著者名 遠藤伸明	4. 巻 23
2. 論文標題 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	5. 発行年 2016年
3. 雑誌名 日本国際観光学会論文集	6. 最初と最後の頁 39、45
掲載論文のDOI (デジタルオブジェクト識別子) なし	査読の有無 有
オープンアクセス オープンアクセスではない、又はオープンアクセスが困難	国際共著 -

1. 著者名 Yasunori Okumura	4. 巻 121
2. 論文標題 Asymmetric Equilibria under Price Cap Regulation	5. 発行年 2017年
3. 雑誌名 Journal of Economics	6. 最初と最後の頁 133、151
掲載論文のDOI (デジタルオブジェクト識別子) 10.1007/s00712-017-0521-0	査読の有無 有
オープンアクセス オープンアクセスではない、又はオープンアクセスが困難	国際共著 -

〔学会発表〕 計11件 (うち招待講演 0件 / うち国際学会 2件)

1. 発表者名 奥村保規
2. 発表標題 School choice problems with partial priorities
3. 学会等名 ミクロ経済学ワークショップ 慶応義塾大学
4. 発表年 2019年

1. 発表者名 奥村保規
2. 発表標題 Improving efficiency in school choice under partial priorities
3. 学会等名 関西ゲーム理論研究会 冬季キャンプ
4. 発表年 2019年

1. 発表者名 遠藤伸明
2. 発表標題 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
3. 学会等名 日本交通政策研究会
4. 発表年 2018年

1. 発表者名 奥村保規
2. 発表標題 Strategic Incompetence in Matching Market with Contracts
3. 学会等名 日本経済学会秋季大会
4. 発表年 2018年

1. 発表者名 遠藤伸明
2. 発表標題 ジョイントベンチャーや資本提携にみられる航空アライアンスのフロンティア
3. 学会等名 日本海運経済学会
4. 発表年 2017年



1. 発表者名 N. ENDO, T. Ozaki
2. 発表標題 What drives airlines to make a cross-border investment? Firm-level factors and institutional factors
3. 学会等名 Air Transport Research Society (国際学会)
4. 発表年 2017年

1. 発表者名 遠藤伸明
2. 発表標題 包括旅行・個人旅行の市場動向と決定要因についての分析：制度的距離と航空規制緩和の視点から
3. 学会等名 日本国際観光学会
4. 発表年 2016年

1. 発表者名 遠藤伸明
2. 発表標題 イギリスにおける海外旅行市場の拡大と多様化 - 航空規制緩和と制度的距離の視点からの考察
3. 学会等名 日本海運経済学会関東部会
4. 発表年 2016年

1. 発表者名 遠藤伸明
2. 発表標題 国際観光の新たな展開に向けた航空輸送をめぐる規制緩和と制度設計
3. 学会等名 日本海運経済学会50回大会
4. 発表年 2016年

1. 発表者名 Yanunori Okumura
2. 発表標題 School choice with general constraints: A market design approach for nursery school waiting lists problem in Japan
3. 学会等名 Asia Meeting of the Econometric Society (国際学会)
4. 発表年 2016年

1. 発表者名 遠藤伸明
2. 発表標題 航空輸送産業における海外直接投資
3. 学会等名 日本交通学会
4. 発表年 2016年

〔図書〕 計0件

〔産業財産権〕

〔その他〕

-

6. 研究組織

	氏名 (ローマ字氏名) (研究者番号)	所属研究機関・部局・職 (機関番号)	備考
研究 分担者	奥村 保規  (Okumura Yasunori)  (90383950)	東京海洋大学・学術研究院・准教授    (12614)	