

産業組織論 レポート課題 3

経済学研究科 23A18014 丹治伶峰

Doi & Ohashi (forthcoming)

1. 目的
2. 新規性

旅客輸送業界の構造推定にあたって、企業が価格だけでなく、Flight Frequency をコントロールできる状態をモデルに組み込んでいる。

3. データ、産業

2002 年に起こった JAL (Japan Airline) と JAS (Japan Air System) の合併を利用。

2000 年 4 月から 2005 年 10 月の期間内に集計された 3 ケ月毎の統計をパネルデータとして利用 (Market level data)。2000 年は改正航空法が施行された年で、それ以前の期間には価格や参入について規制が存在していたこと、また JJ merger の決行による市場への影響は JFTC によって合併から 3 年間、注意深く観察されており、この期間中のデータの入手が容易であったことから、この集計期間が選択されている。

搭乗価格は Travel Survey for Domestic Air Passengers、石油価格は US Department of Energy、搭乗者とフライト回数の増分による追加的なコストは MLIT からそれぞれ入手し、それぞれ CPI による割引処理を行う。また、石油価格はドルから円への換算、限界費用は空港のウェブサイトや報道を元にした修正を行っている。

4. モデル、推定方法

- Effect on Market outcomes

DID 分析を用いて、合併による市場への直接的な影響を推定する。time t における市場 m の商品 (便) j の価格、本数、乗員数を被説明変数 y_{jmt} として、それぞれ以下の 2 つのモデル

$$\ln(y_{jmt}) = \gamma_1^A \cdot JJ_{jmt} + \gamma_2^A \cdot post_t + \gamma_3^A \cdot JJ_{jmt} \cdot post_t + \mathbf{x}_{jmt}' \cdot \lambda^A + \kappa_{jmt}^A$$

$$\begin{aligned} \ln(y_{jmt}) = & \gamma_1^B \cdot JJ_{jmt} + \gamma_2^B \cdot post_t + \gamma_3^B \cdot JJ_{jmt} \cdot post_t \\ & + MtM_{jmt} \cdot (\gamma_4^B \cdot JJ_{jmt} + \gamma_5^B \cdot post_t + \gamma_6^B \cdot JJ_{jmt} \cdot post_t) \\ & + MtO_{jmt} \cdot (\gamma_7^B \cdot JJ_{jmt} + \gamma_8^B \cdot post_t + \gamma_9^B \cdot JJ_{jmt} \cdot post_t) + \mathbf{x}_{jmt}' \cdot \lambda^A + \kappa_{jmt}^A \end{aligned}$$

について推定を行う。 JJ_{jmt} は JAL、JAS、合併後の t については JAG の便であること、 $post_t$ は合併後であることをそれぞれ示すダミー変数であり、両者の交差項が興味のある係数である。 \mathbf{x}_{jmt}' は j, m, t の各要素について設定するダミー変数である。

二番目のモデルは、合併によって独占市場に移行したことを示すダミー変数 MtM_{jmt} 、同じく寡占市場への移行を示す MtO_{jmt} と一番目のモデルの各項との交差項を含めたモデルである。この項と

先に述べた交差項との交差項の係数の推定値を確認することで、合併による効果が市場の構造に依存することを仮定したモデルを考える。

- Demand

Market level の Nested logit モデルを用いる。

消費者 i の効用関数は

$$u_{ijmt} = \alpha p_{jmt} + \beta f_{jmt}^{\rho} + \mathbf{x}_{jmt}^D \gamma + \xi_{jmt} + \epsilon_{ijmt}$$

で定義される。Flight Frequency f_{jmt} は消費者が希望する時刻により近い便を選択できる可能性の高さを示しており、当該ルートの観察可能な Quality と考えられる。観察されない Quality は ξ_{jmt} で表現される。

この効用関数の下で、商品 j の市場 m における時間 t 時点でのシェアは、以下のモデルによって記述される。ここで、 $j \in J$ には当該ルートに就航する各キャリアに加え、いずれの商品も選択しない $j = 0$: outside goods が存在することに注意する。outside goods がもたらす効用は 0 に標準化される。

$$s_{jmt}(\mathbf{p}_{mt}, \mathbf{f}_{mt}) \equiv s_{jmt|gt} \cdot s_{gt} = \frac{\exp\left(\frac{\alpha p_{jmt} + \beta f_{jmt}^{\rho} + \mathbf{x}_{jmt}^D \gamma + \xi_{jmt}}{1 - \sigma}\right)}{V_{mt}^{\sigma} (1 + V_{mt}^{1-\sigma})} \text{ where } V_{mt} \equiv \sum_{k \in J_{mt}} \exp\left(\frac{\alpha p_{kmt} + \beta f_{kmt}^{\rho} + \mathbf{x}_{kmt}^D \gamma + \xi_{kmt}}{1 - \sigma}\right)$$

Nest は outside goods のみを含むものと、それ以外のすべての航路を含むものとの 2 種類としている。 σ は Nest 間の相関を表し、0 の場合、モデルは outside goods を含めた simple logit model とみなすことになる。

ここから、推定を行う線形回帰式は

$$\ln(s_{jmt}) - \ln(s_{0mt}) = \alpha p_{jmt} + \beta f_{jmt}^{\rho} + \mathbf{x}_{jmt}^D \gamma + \sigma \ln(s_{jmt|gt}) + \xi_{jmt}$$

となる。

- Supply

各企業の利潤最大化問題は

$$\max_{p_{jmt}, f_{jmt}} \sum_{s \in F_j} [(p_{smt} - mc_{smt}^q) \cdot q_{smt}(\mathbf{p}_{mt}, \mathbf{f}_{mt}) - mc_{smt}^f \cdot f_{smt}]$$

で記述される。企業がコントロールする変数として、価格に加えて Flight Frequency が導入されていることに留意する。ここから、最大化の一階の必要条件

$$\begin{aligned} \mathbf{s} + D^{\tau} \cdot B^p(\mathbf{p}, \mathbf{f})(\mathbf{p} - \mathbf{MC}^q) &= 0 \\ D^{\tau} \cdot B^f(\mathbf{p}, \mathbf{f})(\mathbf{p} - \mathbf{MC}^q) &= \mathbf{MC}^f \end{aligned}$$

が導かれる。これを解いて、乗客人数 q 、Flight Frequency f に対する限界費用 \mathbf{MC}^x を導出する。 B^x は各商品のシェア s_{jmt} をそれぞれ要素 x で偏微分した行列、 D は各商品が同一企業によって販

売されている場合に 1、そうでない時に 0 をとる ownership matrix である。添字 τ は JJ merger の前後で起こる D の変化を捕捉している。この D を変化させることで、市場がそれぞれ競争的であるか、寡占、独占的であるかを仮定することができる。

- Marginal Cost

marginal cost は供給量、Flight Frequency に問わず一定であると仮定する。この時、要素 $x = p, q$ に対する Marginal Cost に空港への支払金を加算し、対数をとった費用関数は

$$\ln(mc_{jmt}^x + apc_{jmt}^x) = b_W^x \ln(w_{jmt}^x) + b_N^x \ln(nroute_{jmt}) + e_{jmt}$$

で記述される。 w_{jmt} には航空機の特性を表す項が含まれる。関心がある項は、各期の各市場において、企業 j が提供する航路の数 $nroute_{jmt}$ で、これが合併による効率性改善を測る判断材料になるとしている。誤差項 e は一階の自己相関モデル $e_{jmt}^x = \phi e_{jmt-1}^x + v_{jmt}$ に従うと仮定する。

5. 推定結果

6. コメント