

河越真帆君学位請求論文審査報告

河越真帆君が提出した学位請求論文「EUにおける共通航空政策の出現と発展——欧州化の視点から」は、EUにおいて共通の航空市場を形成するに至る政策過程を詳細に検討したものである。本論文は、これまで政治学的に研究対象となりにくかった航空の分野に焦点を当て、規制の主体が国家レベルからEUという超国家的レベルに移譲する時期（一九七八年から一九九〇年代半ば）を対象時期とし、EU共通航空政策の出現と発展について政治学的な分析を行ったものである。

本論文は、A4版で本文二二八頁、付録資料一三頁、参考文献三四頁から成っている。その大部分は河越君が既に『法学政治学論究』、『日本EU学会年報』、『運輸政策研究』といった査読付きの学術雑誌に発表・公刊されたものを土台として、それらを大幅に加筆修正し、体系化させたものが今回提出された論文である。

I 論文の構成

本論文の構成は以下の通りである。

〈目次〉

序論

第一節 はじめに——問題の所在と航空政策の位置づけ

1、問題の所在

——なぜ航空政策を政治学的に研究するのか
——なぜEUを研究対象とするのか

2、研究対象地域の設定理由

3、研究対象時期の選定理由

4、EUの政策領域のなかでの航空政策の位置付け

第二節 本研究の目的

第一章 本研究の視点と分析枠組み

第一節 先行研究の回顧と残された課題

第二節 本研究で用いる分析枠組み

1、ガバナンス論と政策決定過程研究の関係

2、欧州化研究の現状

3、EU—加盟国関係の研究の重要性

4、本研究でのアプローチ

第三節 本稿の構成

第一部 EC/EUレベルでの政策決定過程

第二章 第二次世界大戦後の欧州航空輸送

第一節 第二次世界大戦後の欧州の航空をめぐる国際体制

- 1、国際機関 ICAO の設立
- 2、国際団体 IATA の成立
- 3、欧州での主な国際団体
- 4、欧州各国の役割
- 5、EC の成立と役割

第二節 航空協定

- 1、シカゴ条約
- 2、バーミューダ協定の成立

第三節 欧州航空市場とその特質

第四節 小括

第三章 EC によるパッケージ I の成立 (一九七八—八七年)

第一節 本章の位置づけ

第二節 欧州民間航空史概略および EC 航空政策決定過程

- 1、第二次大戦後の欧州民間航空の概略
- 2、EC 航空政策決定過程
- 第三節 パッケージ I の合意形成過程 (一九七八—八七年)
 - 1、一九七〇年代の EC 諸機関の反応
 - 2、米国の新航空政策と航空規制緩和法の内容
 - 3、一九七八年以降の EC 諸機関の反応

4、閣僚理事会の不作為とコミッションによる妥協案の模索

5、市場統合へ前進

——ドロール委員長の登場 (一九八五—八七年)

- 6、加盟国による二国間協定の動き
- 7、その他のアクターの働き
- 8、レイカー航空——内側からの規制緩和の動き

第四節 制度形成におけるコミッションの役割

- 1、米国規制緩和法成立から第一次メモランダムを発表まで (一九七八—七九年)
- 2、第二次メモランダムを発表まで (一九八〇—八四年)
- 3、パッケージ I 合意形成過程 (一九八五—八七年)

第五節 小括

第四章 パッケージ II 及び III の成立過程 (一九八七—九二年)

第一節 本章の位置づけ

第二節 航空パッケージ II 合意成立にいたる政策過程

第三節 パッケージ III 導入までの政策過程

第四節 パッケージ III の特質とイシューごとの問題点

- 1、パッケージ III の特質
- 2、さまざまなアクターの活動
 - (1) 国際航空輸送協会 (International Air Transport Association: IATA)
 - (2) 欧州航空会社協会 (European Air transport

Association: AEA)

(3) 欧州公企業センター (Centre Européen des Entreprises Publiques: CEEP)

(4) 国際民間空港協会 (International Civil Air-ports Association: ICAA)

(5) 消費者団体

(6) 各国航空会社

3、航空自由化のイシューの顕在化

第五節 小括

第二部 加盟国の政策施行段階での諸問題

第五章 フランスの航空政策と一九八〇年代の経済政策の
転向

第一節 本章の位置づけ

第二節 フランスの航空政策の概略

—— 国営航空会社エール・フランスの誕生

第三節 フランスの経済政策上の転換

—— 国有化から民営化政策へ

1、経済政策改革と民営化の位置づけ

2、国有化と民営化政策

(1) フランス経済政策の伝統的特徴

(2) フランス国有化 (一九八一年—八三年)

(3) 静かな民営化 (一九八三年—八六年)

第四節 第一次民営化 (一九八六—八八年)

1、第一次民営化政策の内容

2、フランス民営化の政策決定の経緯

第五節 第二次民営化 (一九九三—九五)

1、フランス第二次民営化政策の中でのエール・フランス民営化

2、第二次フランス民営化の内容

第六節 小括

第六章 フランス政府からエール・フランスへの国家援助
を巡る問題

第一節 本章の位置づけ

第二節 欧州共通航空政策と国家援助 (State Aid)

1、欧州共通航空政策の概略

2、エール・フランスへの国家援助承認問題

(1) 国家援助の法的位置づけ

(2) フランス航空産業の再編成

(3) 賢人委員会の報告書

(4) 国家援助承認までの手続き

3、航空産業への国家援助を巡る考察

第三節 小括

第七章 オルリー空港 (パリ) 開放問題

第一節 本章の位置づけ

第二節 フランス航空市場自由化の背景

1、フランス航空市場の概要

2、オルリー空港開放問題の顕在化

3、パッケージⅢと空港自由化の関係

第三節 オルリー空港開放へ——TATエアーの事例

1、TATエアーによるオルリー空港自由化要望

2、フランス側の対応

3、英国政府によるオルリー空港自由化への干渉

4、オルリー空港開放へ

第四節 小括——本事例と欧州統合の影響との関連

結論

第一節 本研究で得られた考察

第二節 本研究の成果

付録資料

参考文献

Ⅱ 内容の紹介

本論文の目的は、国際的な協定や制度が厳然と存在する航空分野において、これらの仕組みや制度を張り巡らすこととなったアクターとは誰なのか、また制度形成にアクターがどのように関わっているかという諸問題について探求をすることである。

河越君は、世界で最初に国内航空輸送の規制緩和に取り組んだ米国に対して、EUは世界で最初に複数国家間で相

互の障壁を取り除いた地域であると位置づけている。その上で、航空というグローバルなサービスに対し、地域単位で取り組みを行ったEUを、航空自由化に対応する制度改革の成功例であるとし、このEUの事例を研究対象としている。

本論文が研究対象として取り上げた時期は、米国規制緩和法が成立した一九七八年から、EU内での航空自由化が決定・施行された一九九〇年代半ばまでであり、河越君はこの時期をEUによる共通航空政策の出現と発展の時期であると位置づけている。これは、EU(当時はEC)政策過程において多大な変化が生じ、スウィート(A. S. Sweet)とサンドホルツ(W. Sandholtz)が主張する「超国家的ガバナンス」が生じた時期と符合する。EC/EUの航空行政においても、それ以前とは全く異なる新しい制度が形成された時期であり、制度形成のメカニズムを研究する上で大変重要な時期であるという理由で、研究対象時期が設定されている。国家の庇護の下で育成された航空政策が、国家の手を離れEC/EUという超国家レベルによって政策決定がなされるように至ったことは、政策決定上の一大転換点であり、その変化はEC/EUと加盟国双方の政策過程にも多大な影響を与えたのである。

河越君は、EUと加盟国の権限の移譲に着目し、EUと加盟国関係を研究対象とする「欧州化 (Europeanization)」の先行研究を踏まえたうえで、航空政策におけるEU・加盟国のレベルを組み込んだ政策過程研究の必要性を主張している。本論文では、EUと加盟国の相互の関係を説明すべく、政策に関与するアクターの中でも特にコミッションと各加盟国の代表からなる閣僚理事会との交渉による政策決定過程と、ECでの決定が加盟国で施行される過程の分析を行っている。

本論文は、航空を巡る欧州の状況を明らかにした上で、航空自由化が漸次的に導入された政策決定過程を辿っている。さらに、EUの政策が加盟国（本論文ではフランス）で施行される際の問題となる事例を紹介しながら、EUと加盟国であるフランスの双方を巻き込む包括的な政策過程の分析を行っているのである。以下、本論文の各章の概要を説明することにする。

序論では、問題の所在を明らかにしている。世界に先駆けて航空自由化を明記した米国の航空規制緩和法の導入により、世界中で航空政策の見直しが迫られた。EUの事例は、世界で最初に複数国間における相互の障壁を撤去し、新たに共通の航空政策を樹立したという点で、制度形成の

メカニズムの解明に適した事例を提供している。本論文ではEU加盟国の中でもフランスを事例とし、航空自由化の施行過程の懸案事項（国営航空会社エール・フランスの民営化問題と、自由な市場アクセス問題に関わる国内空港の発着枠問題としてのオルリー空港開放事例）を取り上げている。フランスを事例とする理由は、①フランスが、ドイツと並んで欧州統合を推進する立場にありながら、折にふれてEUの決定に対し抵抗を試みる国であること、②規制改革が行われた政策の先行研究が豊富な英国などに比べ、フランスに関して政治学的な航空政策の事例研究が殆ど省みられていないからであり、EUの航空政策の進展と停滞を検証するにはふさわしい加盟国と河越君が判断したのである。

第一章では、本論文の視点と分析枠組みが提示されている。まず、河越君は航空政策の事例を政治学的に扱った先行研究の整理を行っている。航空政策に関わる先行研究は大別すると、①国際レジームを用いた研究、②ガバナンス（超国家ガバナンスおよび単一市場ガバナンス）のアプローチを取る研究、③欧州化の概念で説明した事例研究がある。河越君は、レジーム論とガバナンスを用いた先行研究

では、従来の国際政治と国内政治との区別の問題が残されており、国際的なレベルであるEUでの政策決定にばかり説明が割かれ、加盟国の立場が明らかにされていないと指摘する。

そこで、河越君が着目するのは、③欧州化研究である。欧州化は、EUと加盟国の相互の関係を説明しようとするアプローチであり、欧州化のメカニズムを体系的に示したものに、コウルズ、カポラソ、リッセ (M.A. Cowles, J. Caporaso, and T. Risse) による「国内構造と区別」ある欧州レベルでのガバナンス構造の出現 (appearance) と発展 (development)」という定義がある。河越君はこの先行研究の定義を基に、欧州化の原動力となるEUレベルから加盟国へとかかる適応圧力 (adaptational pressure) に着目する。しかし、EUにおける共通航空政策の成立はコウルズらの言うような適応圧力の結果であるのかという問いかけを行い、河越君は反証を試みている。コウルズらによる先行研究では、EUという上からの決定を受動的に受け入れるだけの存在とされる加盟国ではあるが、このような一方的な見方で果たして捉えられるのであろうかという疑問が提起されている。この点を解明するために、EUと加盟国の相互関係について、政策決定から施行にいたる包

括的なEUの政策過程研究を河越君は提唱するのである。分析の際に、制度だけではなくEUとフランスの双方のアクターの利益の視点を考慮に入れている。なお、利益とは、特定の分野で現れる主要なアクターの現実的で物質的な利益を指すものである。従来の研究では、制度変化と国内構造に分析の力点が置かれ、それぞれの立場の利益にまで説明はなかったことを指摘した上で、EUの諸機関の中でもコミッションと加盟国フランスの利益を軸に政策過程を分析している。

第一部では、EC/EUレベルの政策決定過程を取り扱っており、第二章では、前史として第二次世界大戦後の欧州民間航空をめぐる国際体制を明らかにしている。戦後には民間航空に携わる国際機関や国際団体が設立され、二国間協定を軸とする航空態勢が整ったが、欧州の航空政策においては最も重要な規制主体は国家であったことが指摘されている。

第三章では、欧州における航空政策を改革する主体としてのECの役割に重心が置かれ、共通運輸政策の一環として航空規制に関する新しい指令・規則の集合体である航空パッケージIの政策決定過程が検討されている。欧州にお

ける航空とは、二国間航空協定基盤の体制下で、国家主権尊重による庇護の対象であり、自由な競争は導入されておらず、しかもECにおいては共通運輸政策から除外された扱いの政策領域であったのである。この状況を一変させた契機は、米国の航空規制緩和法の成立であった。欧州各国もその影響を被ることになり、航空に関する新秩序の模索がECの中でも始まり、コミッションによる第一次メモランダムをはじめとする提案が発表された。各加盟国の利益を代表する閣僚理事会においては政策決定方式が全会一致であり、コミッションはその制約の中で各国の利害の調整を行って、合意の結実を目指した過程を明らかにしている。パッケージIの政策決定過程においては、航空自由化に抵抗する加盟国はそれぞれの利益を保持しつつ、交渉に臨んだ過程が説明され、コミッションに代表されるECが上から適応圧力を一方的にかけたわけではないことが明らかにされている。

第四章では、パッケージIに続くパッケージIIおよびIIIの成立までの過程を追跡している。EC域内では三段階にわたる漸進的な航空自由化が達成されたが、パッケージIで自由化導入を決定した後に、コミッションと加盟国間でどのような議題があり、またどのように交渉が展開された

かが明らかにされている。その中で、河越君は、航空パッケージという新規制度形成過程におけるコミッションと加盟国の役割を分析している。また、これらの過程を考察することによって、航空自由化をめぐるさまざまなイシューが顕在化されてきたことを指摘して、次章以降へと繋がりを持たせている。

第二部では、第一部のECレベルでの政策決定過程を踏まえ、加盟国での政策施行段階での諸問題を具体的に取り扱っている。フランス国内レベルで、航空自由化を受け入れる背景と自由化施行にあたっての障害となる懸案（国有航空会社の民営化問題、自由な市場アクセス実現のためのパリ・オルリー空港開放問題）を通じ、フランスはコミッションとどのような交渉を行って自由化を実現したのかを考察している。

第五章では、前史として自由化以前のフランスの航空政策をナショナル・フラッグ・キャリアーであるエール・フランスの設立を軸に整理している。航空市場に競争を導入する自由化遂行の鍵は、その条件となる航空会社の民営化であった。フランスが一九八〇年代に国有化を経験した後、民営化への転向を行ったのは、社会党と共産党による連

合政権から右派連合による政権への交代という国内政治的な要因だけではなく、ECで導入が検討されつつあった航空自由化に自国の経済政策を合致させるために、民営化政策が導入された経緯が明らかにされている。

第六章では、エール・フランスの民営化を妨げる問題となった、フランス政府から同社への国家援助を巡る問題が考察されている。国家援助の問題は、市場重視の航空自由化に相反する国家介入に他ならないが、EUの航空パッケージⅢの発効後の一九九四年に、フランス政府から財政危機のエール・フランスへの国家援助がコミッションによって承認された。航空自由化と不可分の関係にあるエール・フランスの民営化のためには、市場競争をゆがめる原因ともなりうる国家による多額の援助の申請・承認が必要であった経緯が検討されている。航空自由化を推進したいコミッションとエール・フランス経営再建を欲するフランス当局の間では、それぞれの利益に基づいた交渉が展開され、妥協の結果、自由化と矛盾する国有航空会社への国家援助は承認されるに至ったのである。こうして、EUの政策施行過程においても、EUによる自由化措置に対する加盟国からの具体的な抵抗が明らかになったのである。

第七章では、EUの航空自由化の焦点の一つであった航

空市場参入規制を巡る事例として、パリ・オルリー空港開放過程が分析されている。EU加盟国内の首都圏の国内空港の国際化の問題は、パッケージⅢで盛り込まれたカボタージュに密接に結びついていた。これは、パッケージⅢで運輸を許可された航空会社はEC/EU域内のあらゆる路線で自由な運輸が可能となったからであり、フランスにおいても空港の国際線・国内線別の発着枠が問題となったことを意味する。オルリー空港はフランス国内航空の拠点であって、外国の航空会社がパリへ新規参入を希望する際は、オルリー空港ではなくシャルル・ドゴール空港への参入がフランス政府によって推奨されていた。オルリー空港自由化をめぐるコミッションへ訴えたTATエア（英国資本の航空会社）の動きから、オルリー空港開放過程の検討がなされ、コミッションからフランス政府への開放圧力が分析の対象となった。フランス国内制度の変革に必要であったのは、EUからフランスへの適応圧力以外に、他の加盟国（この場合英国政府）からの圧力も存在し、且つフランス政府は空港自由化とは程遠い自国の航空会社保護による既得権益保護の目的を有していた点が指摘されている。

以上の第一章から第七章までの分析を踏まえて導かれる

結論は、仕組みや制度を整備し旧制度との調整に努めたアクターとは、具体的にはコミッションと加盟国の双方であるというものである。そして、本論文は、新制度論に基盤を置いた欧州化研究に対する批判を展開するとともに、コウルズらの先行研究が指摘するような適応圧力を欧州化の原動力として位置づけていない。EUでの政策決定にあわせて加盟国の国内の制度との間で不適合が生じ、その結果国内制度の変化および構造変化が進むという解釈に対し、本論文では不適合や適応圧力だけでは制度変化の解釈は出ないことを示唆している。本論文の航空政策の事例を通じて明らかとなったことは、EUという上からの圧力を受けて国内の制度変化が生じたという単純な構図ではなく、加盟国とコミッションとの交渉の結果、新規の制度が形成されたことであった。加盟国はEUレベルでの決定を受け入れるだけの存在ではなかったためであり、その点でEUの制度は、EUレベルと加盟国レベルの双方の交渉の結果、作り上げられてきたものである。

また、制度に重点を置く先行研究とも一線を画し、河越君はアクターの利益に注目する。本論文では、コミッションと加盟国の合意の形成による新制度の構築に至るまでには、双方の利益による衝突があることが指摘されている。

EUレベルでの決定を受け入れ加盟国の国内制度に変化が生じる際においても、国内レベルでの利益が損ねられる訳ではないという、制度と利益の齟齬に関しても言及している。河越君は、フランスの事例を通じてこの利益の存在こそが、EUによる超国家的ガバナンスが形成される時期においても抵抗を試みる加盟国のしたたかさであると示唆している。これは、EUが加盟国国内の規制撤廃を迫る航空政策においても、国家は依然として重要なアクターであるという点を指摘するものである。

Ⅲ 評価

以上、本論文の内容を概略してきたが、以下、本論文の意義と課題を考察する。

本論文の評価すべき点は、第一に、河越君が留学（英国のLSEとフランスのパリ政治学院）の機会を利用し、体系的に収集した英語・フランス語の一次資料・二次資料を丁寧に読み込み、分析していることである。EUの公文書、フランス国内の航空に関わる公文書、航空に関するその他の文献も、各種図書館（国立国会図書館、航空図書館など）にも足を運び、これらの図書を網羅的に読み解いている。航空の成り立ち、国際航空に関わる団体の機能、欧州

での航空行政の特徴、フランス国内の航空事情など、航空政策をめぐる情勢について膨大な資料を体系的に収集・整理し、その問題点を的確に指摘しつつ、本論文で独自の考察を展開しているのである。

第二の意義は、日本での学界への貢献として、国際政治理論・公共政策研究にまたがる欧州化研究の実証研究を行った点である。これまで欧州化研究は日本においても、いくつかの事例研究が提示されてきているが、EUと加盟国の双方の関係を研究するはずの欧州化の一方向（加盟国側の視点）のみに重点が置かれてきた。河越君の研究は、この一方からの見方を修正するものであり、その貢献はきわめて大きい。EUと加盟国であるフランスの異なる二つのレベルでの政策過程を把握することにより、EUにおける国際公共政策の決定・執行過程を分析することに成功したことが評価できる。

EUでは、コミッションが提案し、理事会（最近では欧州議会との共同決定）が決定することが基本で、採択された立法・政策の実施は加盟国が行うのが原則であるが、本論文は、そのような原則とそれに伴う問題点を理解する上でも、格好な事例を提供している。

第三の意義とは、今まで政治学的な先行研究の少ない航

空政策の事例研究を行うことにより、政府からの規制介入の変化を政治学的に的確に捉えたことである。欧州での航空行政の仕組みを明らかにし、日本では殆ど知られていないエール・フランスへの国家援助の問題、TAT航空会社に代表される新規参入の問題、フランス首都圏空港に発着する国際便と国内便の棲み分けなどの問題を明らかにしている。EUの共通航空政策としては、なぜこのような国際的な制度ができたのか、またどのように制度が変更となったのかという疑問に対して、EUの航空政策の変遷と加盟国との関係を明らかにすることによって、河越君はEUという超国家的レベルによる法規だけではなく、EUと加盟国との両者が航空に関わる新制度を形成したという結論に到達し、航空政策の政治学的分析という新たな地平を切り開いたといえる。

第四に、新制度論に則った先行研究で展開される制度重視の見方の修正を行ったことが、本論文の大きい意義である。これらの欧州化の先行研究では制度に重点を置き、コウルズらの先行研究によれば制度変化を促すものは上からの圧力であったが、こうした一方向的解釈に異議を唱え、EUと加盟国の相互の関係を利益の表出による交渉と捉えた分析視点が斬新である。航空パッケージの成立といった

航空における政策転換期においても、加盟国はしたたかに自国の利益を温存させながらコミッションとの交渉を行い、制度変化を受け入れていった過程が明らかにされた。EUにおける航空にかかわる制度構築および制度改革は、EUから加盟国への一方的な圧力の結果ではないという分析は、欧州統合研究において有益な貢献をなしている。

以上述べてきたように本論文は、EUの共通航空政策について欧州化アプローチの適用の効用と限界を実証した点で学界に多大な貢献をもたらすものであるが、それと同時にいくつかの課題が散見される。

第一に、EU共通航空政策の施行レベルにおけるフランスの影響力行使については詳述されているが、EU共通航空政策形成におけるフランスの影響力行使については十分に検討されているとは言えない。また、政策の形成および施行レベルにおけるフランスの労働組合および欧州労働組合連盟(ETUC)の役割と影響力についてより深い考察があれば、本研究はさらに説得力のあるものになったであろう。

第二に、共通運輸政策における航空の位置づけについて、十分な記述が見られないことである。ECの共通運輸政策

の中でも、航空は海運と並んで市場での競争が最も遅れていた領域であった。他の運輸手段より政策の共同体化が遅れていたはずの航空において、EC主導で自由化が導入され、新規の制度が形成されたことは説明されているが、航空分野での制度改革は、他の交通手段(鉄道や海運)にかなる影響を与えたのだろうか。その結果、航空を含む共通運輸政策そのものの見直しなどがあったのか、航空だけではなくEUの交通全体を俯瞰するより大きな視点による分析があれば、EUの共通運輸政策に対してより理解が深まったであろう。

第三に、本論文で取り扱った時期(一九七八年から九〇年代半ばにかけて)における共通航空政策の出現が、現在のEUの航空政策にどのような影響を与えているかという説明が十分とはいえない点である。空の自由化は、本論文の研究対象時期の直後から一層急速に進展している。河越君が用いる「共通運輸政策の出現と発展」時期で言う「発展」部分へのより深い考察が加わっていれば、この時期のEUの共通航空政策の位置づけがより明確になっていた。ただ、航空市場統合とその後のEUの航空政策の展開に関して河越君は既に論文(“Air Transport Deregulation in the EU: Study from the Europeanization Perspective”,

Shin Sedai Hoseisakugaku Kenkyu [Hokkaido Journal of New Global Law and Policy], Vol.2, July 2009, pp.161-180 および「シングルスカイ・パッケージに見るEU航空ガバナンスの変容」『慶應法学』第五号、二〇〇六年、一一二五頁）で言及しているので、研究対象時期に関する問題は、河越君本人も認識している。

第四に、EUと加盟国との関係を説明しようとする欧州化と、これより範囲が広い概念であるグローバル化との相互関係について本論文では明らかにされていない点が残されている。限られた国や地域でのみ運行する鉄道などと比べ、地球的規模で運航がなされる航空に関するEUの制度改革は、米国からの国内航空規制緩和法の影響を契機としており、グローバル化の影響を考慮しないと語れないはずである。欧州化とグローバル化との関係については最後の結論部分で触れられているが、本論部分でもっと言及すべきではなかっただろうか。欧州化だけではなく、グローバル化との関連においても、これに抵抗する「加盟国のしたたかさ」を分析することは、河越君の今後の課題として残っている。

IV 結論

このように、問題点を抱え、将来の課題も残っているが、河越真帆君が提出した本論文は、共通の航空市場を形成するに至る政策過程を実証的に検討したことにより航空政策研究として、また比較政治研究や政策過程論研究として、さらにより広くEUを中心とした欧州統合研究として、学界に対して多大な貢献を行ったことは明白であり、その意義は誠に大きいと言える。

よって審査員一同は、本論文が、博士（法学）（慶應義塾大学）の学位を授与するに十分値するものと判断し、その旨を報告する次第である。

平成二十三年二月二八日

主査	慶應義塾大学法学部教授 法学研究科委員	田中 俊郎
副査	慶應義塾大学法学部教授 法学研究科委員	大山 耕輔
副査	慶應義塾大学大学院 法学研究科教授	庄司 克宏