

日本経済大学

# 大学院紀要

JAPAN UNIVERSITY OF ECONOMICS

第7巻

---

論文

---

- 組織行動学の諸理論の組織開発における意義  
..... 高橋 宏誠 (1)
- 第二次大戦後の欧州連合での旅客航空運輸の変遷に関する研究  
..... 西嶋 啓一郎 (13)

2019(平成31)年3月

日本経済大学大学院

## 第二次大戦後の欧州連合での 旅客航空運輸の変遷に関する研究

西嶋 啓一郎

### 1. はじめに

欧州連合 (European Union以下EU<sup>1</sup>) の構造は、3本の柱から成り立っている。第1の柱は欧州共同体 (European Community以下EC) と欧州原子力共同体 (European Atomic Community以下Euratom) である。第2の柱は共通外交・安全保障政策 (Common Foreign and Security Policy以下CFSP)、第3の柱は警察・刑事司法協力 (Police and Justice Cooperation for Criminal matter以下PJCC) である。

EUは、その活動の整合性及び継続性を確保するために、「単一制度枠組み (single institutional framework)」を採用している。つまり、3本の柱にそれぞれ対応する個別の機関を設置するのではなく、最高意思決定機関である欧州理事会の指針の下に、EC諸機関が全ての柱に共通な機関として活動している。しかし、第1の柱が超国家性を

有する一方、第2の柱は、主権国家の政府間協力の色彩が濃く、第3の柱は、その中間的な性格を有している。3本の柱ごとに性格が異なるため、各機関における立法・政策決定及び執行は、柱ごとに異なる手続きを取っている。また、同じ柱に属していても分野によっては手続きが異なる場合がある。このことがEUにおける手続きを複雑で難解なものにしている。また、EU諸機関間の権限分配は、主権国家に見られる三権分立ではない。特にEC機関であり、EUの政治システムを担うEC閣僚理事会<sup>2</sup>、欧州委員会<sup>3</sup>、欧州議会<sup>4</sup>の三者は、お互いにお互いの突出を妨げ、しかも機能的に重複し合うという極めて複雑な形を取っている。

EUにおける旅客航空運輸政策は、1957年のローマ条約<sup>5</sup>の3条においてエネルギー政策や農業政策等とともに単一市場を構成するために求められる政策カテゴリーの一つ

1 欧州連合の創設を定めたマーストリヒト条約は、1991年12月9日、欧州諸共同体加盟国間での協議でまとめられ、1992年2月7日調印、1993年11月1日にドローール委員会の下で発効された。

2 閣僚理事会は、加盟各国政府の立場を明らかにする権限を与えられた閣僚級の加盟国代表から構成される。また、閣僚理事会という名前の単一の会合として開かれるのではなく、取り扱われる議題に応じて、分野別に設置された9つの閣僚理事会が別個に会合を開く編成になっている。会合の出席者は、議題に関連する各国の閣僚と欧州委員会委員 (担当者1名ないし数名) である。議長国は、閣僚理事会が全会一致で決定する順番に従い、6ヵ月交代で持ち回ること (輪番制) になっている。

3 欧州委員会は、1加盟国より1名ずつ任命される委員からなっている。

4 欧州議会は、直接選挙で選出される欧州連合の議会組織で、欧州連合の機関において欧州連合理事会とともに両院制の立法府を形成している。欧州議会と理事会は欧州連合における立法機関をつくっている。

に掲げられていた。ただし国際航空運輸については、加盟国それぞれにあるナショナルフラッグキャリアの既得権益を脅かす恐れがあったため、具体的な規則は打ち出されなかった。しかしながら、1970年以降、ECの拡大<sup>6</sup>やヨーロッパ通貨制度（European Monetary System以下EMS）の発足<sup>7</sup>などヨーロッパ全土における市場統合が進むにつれ、共通の航空政策を打ち出すべきとの考えが次第に広まっていた。EUは、1978年にアメリカで導入された国内航空の規制廃止が運賃の低下、旅客の増加など市場の活性化を生み出し、航空の安全化にも好結果をもたらしていることに大きな関心を寄せ、アメリカ国内市場に匹敵するEU単一市場の自由化についての検討を始めた。

そこで、1978年にEC閣僚理事会は航空運輸を最優先政策分野として取り上げ、1979年に欧州委員会から「民間航空の将来に関する政策の覚書＝メモランダムⅠ」が発表された。続く1984年の「民間航空の将来に関する政策の覚書＝メモランダムⅡ」では、二国間協定の範囲内における航空自由化の推進手法について具体的な内容が提示された。この後、欧州委員会では加盟国内共通の航空政策に関する協議が行われ、1987年のEC閣僚理事会で理事会規則・指令として合意に至り、1988年にパッケージⅠとして発効させたのに続き、1990年にパッケージⅡを、1993年にパッケージⅢが発効された。

本研究では、第二次大戦後のEUにおける旅客航空運輸政策のパッケージⅠからパッケージⅢの枠組みの成立から、

1990年代アメリカから始まったオープンスカイ協定がもたらした新規格安航空会社参入等による旅客航空運輸の変遷について考察する。

## Ⅱ．第二次世界大戦後の国際航空運輸の状況

第2次大戦後の国際民間航空を実現させる法制度は、1944年シカゴ会議で締結された国際民間航空条約（以下シカゴ条約<sup>8</sup>）と、1946年バミューダでの米英航空協定（以下バミューダⅠ<sup>9</sup>）によって成り立っており、シカゴ・バミューダ体制と呼ばれる。そして、1947年には、シカゴ条約の下で国際連合経済社会理事会の専門機関として国際民間航空機関（以下ICAO）が設立され、加盟国会議の場において、航空機や航空関連施設にかかわる規則や技術的基準が策定され、これらの規則が世界的な統一及び標準化になったのである。また、1946年2月11日にアメリカとイギリスの2カ国間で結ばれたバミューダⅠは、それまで実効性のない協定であった国際航空運送協定を改善するものであった。運送形態を5つに分類し<sup>10</sup>、それらを権利として交換し合う「運輸権」という重要な取り決めを2カ国間のみで結ぶことでより実効性の高いものとした。この協定は、現在、世界各国で結ばれている2カ国間協定の原型となっている。

1970年代からは、旅客航空運輸業における規制緩和

5 ローマ条約は、1957年3月25日に調印されたEUの第1の柱（EC及びEuratom）に基づくもので、ベルギー、フランス、イタリア、ルクセンブルク、オランダ、西ドイツの6カ国によって調印された。

6 1973年1月1日、それまでの6カ国に加えて、イギリス、アイルランド、デンマークが加盟し、1981年1月1日にはギリシアが、1986年1月1日にはスペインとポルトガルがそれぞれ加盟した。

7 欧州通貨制度は1979年にジェンキンス委員会のもとで設置が決められた。当時はEC加盟国の多くが自国通貨について相互に大幅な変動を回避するために、ほかの加盟国の通貨との連携を進めていた。

8 国際民間航空条約（Convention on International Civil Aviation）、通称、シカゴ条約

9 シカゴ会議では、航空業務に必要な事項を多数国間協定の形で締結することができず、運輸権、運賃（tariff）、輸送力等については、二国間航空協定で解決することになった。

の動きが現れ、1978年にはアメリカで航空企業規制緩和法<sup>11</sup>が成立した。これにより路線設定、運賃を引き下げることで、新規参入を自由化するなど、大規模な航空改革を作りあげることが可能になった。また、1995年頃にはアメリカでオープンスカイ協定が提唱された。これはイギリスがバミューダIによって両国間に利益の不均衡が生じたとして、1976年にバミューダIを廃棄する旨をアメリカに通告したことに起因する。英米両国間ではその後改正交渉が続けられ1977年7月23日にバミューダIIが発効した。バミューダIでは、特定路線に参入できる指定航空企業の数に制限を設け、輸送力については、バミューダIの原則を維持しつつ、具体的基準として利用率を導入した。また、新規航空企業参入の際には、既存の航空企業の輸送力を制限することを可能にした。しかし、アメリカでは、バミューダIIの内容が保護主義的でありイギリス側の航空企業に利するものと考えられた。また、1970年代、北大西洋市場でのアメリカ側航空企業のシェア低下が続いていたこともあり、アメリカの意に沿わないものであるとして、バミューダIIがバミューダIに代わる新しい雛形になることを懸念した。そこで、アメリカは、「1978年モデル航空協定」を作成して、英国以外の国とバミューダ協定の改正交渉を開始した。しかし、その後、アメリカ航空業界の不振が続き、モデル航空協定による改正には消極的になった。1990年代に

入るとアメリカは、航空業界の体質強化と国際競争力の向上をめざす方針を発表し、再び「モデル・オープンスカイ協定」を作成して、既存の二国間航空協定の改正交渉に動き出した。これは航空会社が2ヶ国間あるいは、地域内の各国において空港の発着枠、航空路線、便数などを決められる航空協定の事である。オープンスカイ協定が締結されると路線は自国内地点、中間地点、相手国内地点及び以遠地点のいずれについても制限なく選択が可能であり、自由にルートを設定することができる。また便数、参入企業（コードシェア）も基本的に制限は行わないなど行政による供給量の規制が殆ど無くなるため、航空会社の裁量による運航が可能となり、利用者への利益が還元されるもので航空自由化協定とも呼ばれる。

### III. EUにおける旅客航空運輸政策

#### 1. パッケージI

第1章でも述べたとおり、1957年4月に、EU共同市場の確立を目的とするローマ条約が成立し、人やモノの自由な移動を物理的に保証するため、同条第3条に「運輸の分野における共通政策の樹立」が規定され、運輸分野における各国間の協力が要請された。しかし、共通運輸政策の中身については、各国間の政策理念の相違から合意に至ら

シカゴ会議では、各国が個別に締結する二国間航空協定をできるだけ統一するために「暫定航空路線についての協定に関する標準形式」（シカゴ標準形式）が作成され、二国間航空協定を作成する際の参考資料となった。しかし、シカゴ標準形式では、権利の許与及び条件を定める条項、運賃条項及び輸送力条項については規定が置かれず、各国の二国間航空協定に委ねられた。1946年、それらの具体的な内容を含んだ英米間の航空協定（バミューダI）が成立したことにより、その後は、このバミューダIが世界の二国間航空協定のモデルとなった。

10 国際航空運送協定IATA (International Air Transport Agreement) は、定期国際航空業務についての多数国間の協定で、1944年12月7日署名、1945年2月8日発効された。第1の自由：相手国の領域を無着陸で無害横断飛行する自由、第2の自由：相手国の領域に、給油、整備等の目的で離着陸する自由、第3の自由：自国領域内で積込んだ貨客を相手国の領域内で取りおろす自由、第4の自由：自国の領域に向かう貨客を相手国の領域内で積込む自由、第5の自由：相手国の領域内で第3国の領域に向かう貨客を積み込み、又は第3国の領域で積込んだ貨客を取りおろす自由の五つの自由を定めているので「五つの自由の協定」とよばれる。

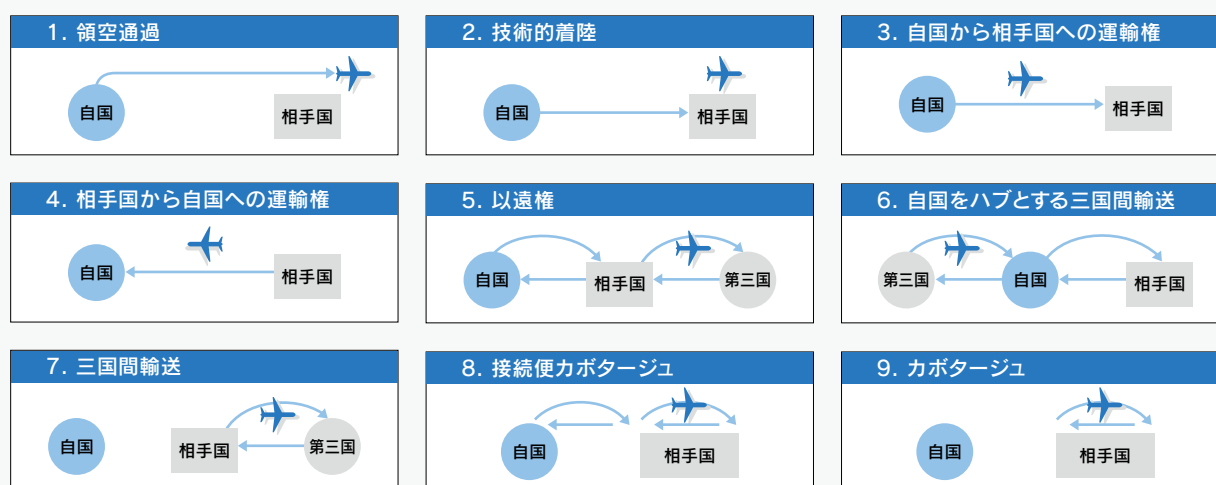
11 1978年8月、カーター大統領政権下において「国際航空交渉の実施のために政策声明」が発表された。これは、国際航空分野においても、多様性、質、価格を決定するための競争に基づく制度を目指すものであった。そして、相手国にも米国内の自由乗り入れを与えた。この原則に基づいて作成されたのが、1978年の米国モデル航空協定である。

ず、1980年代までの交通インフラは、各国独自の基準で整備がすすめられた<sup>12</sup>。このため、1982年9月に欧州議会は、運輸理事会が共通運輸政策を導入したにも関わらず、条約の規定に反して、その一般的な枠組みを採択していないことを理由に、職務を適正に遂行していないと判断し、欧州裁判所に提訴した<sup>13</sup>。その結果、1985年5月に欧州裁判所は、「運輸理事会は、国際交通の分野で輸送サービスの自由を確保しておらず、ローマ条約に違反である」とする判決を出した。さらに、1986年前半のEC閣僚理事会議長国であったオランダは、単一欧州議定書を作成するにおいて、「閣僚理事会は、航空運賃、輸送力、市場アク

セスに関する適度な決定を遅らせることなく採択する」旨を盛り込ませた<sup>14</sup>。つづいて、1986年後半の議長国イギリスは、欧州委員会による司法手続き開始の動きを支持する一方で、フランスとの間で妥協案を作成、他の慎重派の国々への働きかけにより、反対派はイタリア、ギリシア、ノルウェー、スペインに絞られた<sup>15</sup>。これにより、1987年前半、パッケージI<sup>16</sup>についての実質的合意がなされた。

パッケージIは、主に運賃にかかる二重承認主義の導入とフレキシブルゾーン内での自由な価格設定、輸送力の弾力化、ダブルトラック・トリプルトラックの許可、第5の自由（以遠権、図1参照）の一部承認から編成されている。

図1. 国際航空運輸における9つの自由<sup>16</sup>



12 運輸を一般的商行為とみなすベネルクス諸国の自由主義的な考え方と、公共サービスとみなすドイツ、フランスの考え方の対立など数多くの見解の相違が存在した（山田徳彦「EUの展開と共通交通政策に関する一考察」『白鷗大学論集』18巻2号、2004年3月、p153）。

13 Judgment of the Court of 22 May 1985 – European Parliament v Council of the European Communities – Common transport policy – Obligations of the Council – Case 13/83 .  
European Court reports, 1985 p1513

14 単一欧州議定書は、1986年2月17日のルクセンブルク市と1986年2月28日のハーグにおける調印を経て、1987年7月1日、ドローール委員会のもとで発効した。

15 反対派の国々に対しては、適用除外措置などにより対応した。

16 花岡信也「航空政策と航空需」交通政策審議会航空分科会基本政策部会第5回資料、2013年3月12日、p3図表1より転載。

## 2. パッケージII

パッケージI後も、欧州委員会による法的措置の圧力と急進的な自由化提案や、自由化プロセスの対応のもと、航空運輸の自由化の流れは維持・強化され、EU域内輸送インフラについての議論が深まっていった。1989年後半のEC閣僚理事会議長国であったフランスのミッテラン大統領は、運輸大臣に自由化推進の圧力をかけ、同年12月にフランスは大幅な自由化の受け入れを決定した。そして、翌年の1990年にパッケージIIが発効された。

パッケージIIでは、フランスの慎重派・反対派が時間稼ぎの戦略をとったために運賃の二重不認制<sup>17</sup>やカボタージュの自由化は見送られたが、フレキシブルゾーンの拡張、二国間の輸送力下限の引き下げ、第5の自由の行使範囲拡大が発表され、パッケージIよりも自由度が高い内容となった。

パッケージIIの発効と並ぶ形で、EUでは経済、外交、安全保障に至るまでヨーロッパを一つの政治単位として統合する議論が持ち上がっていた。1991年のマーストリヒト条約によってEUが創設されたが、欧州委員会はそれを契機に、航空運輸に係るEUの対外交渉権の確立、加盟国内のカボタージュの撤廃、欧州自由貿易連合（European Free Trade Association以下EFTA）において、オーストリア、ノルウェー、スイス、アイスランド、スウェーデンとの航空自由化交渉を盛り込んだ抜本的な政策転換を提案した。また、1992年12月に発表された最初の運輸白書「共通運輸政策の将来的展望」では、国際運輸に適した効率的なインフラ整備を進める必要性が勧告された。

## 3. パッケージIII

パッケージIIの議論によりパッケージIIIの方向付けがなされていたため、自由化の最終段階の課題、すなわち、第7の自由及びカボタージュ（図1参照）が議論の中心となった。また、ここでもフランスの慎重派により、安全確保や雇用問題への対応をパッケージIIIに盛り込むことが要求されたが、EC閣僚理事会の1991～92年の議長国であったオランダとポルトガルは、カボタージュの全面自由化を1997年とする一方で、安全等の議論を抑制し、合意達成にこぎつけた。そして1993年に、EU共通免許の導入や輸送力、第5の自由、運賃自由化に関する制限の廃止を唱えたパッケージIIIが発効された。

パッケージIIIの意義は、ヨーロッパにおける二国間システムから多国間システムへの変容にある。この地域システムの中で、ECと航空会社の間に直接的な法的関係が構築され、市場アクセスや輸送力等の規制が自由化され、また、運賃の二重不認可制が導入された。

## IV. パッケージIII以後のEU航空市場

パッケージIIIでは、その要ともいえるカボタージュの撤廃について、5年のタイムラグが設定されたが、1997年に実現している。その間、EUの航空市場はドラスティックな変化を遂げた。具体的には次の4つが挙げられる。

第1に、パッケージIIIはこれまで各国ごとに分断されていた市場を統合し、EUの単一航空市場を生み出す対策であったために、コストカットを目的として、国境を越えた事業展開を行う航空会社が現れたことである。これはパッ

17 かつては制限的な二国間協定、すなわち“Double Approval方式”（＝運賃発効にあたって、発地国と着地国双方の政府の認可が必要）が主流であったものの、航空自由化の流れでは、“Double Disapproval方式”（＝両国政府が認可しない場合以外は運賃発効となる）、“Country of Origin方式”（＝発地国政府による認可のみで運賃発効となる）を採用するなど、航空運賃設定における商業的自由度をさらに高める流れが加速しており、諸外国では自国着地運賃はもちろんのこと、自国発地運賃の申請も不要とする動きが拡大している。

テージⅢと併せて適用された外資規制の緩和も影響しているといえる<sup>18</sup>。航空会社にとっては資金調達や資本提携を検討するうえで煩雑な手続きを経ることなく、容易に海外進出を達成できるようになったメリットは大きい。

第2に、大手航空会社と格安航空会社（Low-cost carrier以下LCC）間の価格競争である。航空における密度の経済とは、所与のネットワーク規模でキャパシティの利用を最大化することによって、1便あたりの平均費用が低減する状態を指す<sup>19</sup>。密度の経済学は航空会社にとっては、規模の経済を発揮させる場合と比較して、ネットワークの拡大や運航便数の増大を通して効率的に平均費用を引き下げることができる手段である。LCCは、ハブ空港よりも混雑が少ないセカンダリー空港に就航することで、ターンアラウンドタイム<sup>20</sup>を節約し、機材稼働率を向上させ、単一クラス制のもとシートピッチを縮めることによって、密度の経済を達成し、大手航空会社よりもコスト優位に立っているのである。

第3に、大手航空会社はハブ空港への集約をすすめつつ、系列の航空会社、あるいはリージョナル部門を棲み分けで担ってきた同業他社との協力体制も併せて強化していることである。こうした航空会社の協力体制は以下の3つに分類される<sup>21</sup>。

1) フランチャイズ化

2) 共同事業

3) グローバルレベルでの対応

1) のフランチャイズ化とは、フランチャイザーの航空会社がパートナーとなる航空に商品の販売権を与え、フランチャイジーの航空会社は、親会社のブランドを利用し、商品を販売することを指す。フランチャイザーの航空会社は、フランチャイジーの航空会社を利用して、自社ブランドを広げることが可能であるし、フランチャイジーの航空会社も大手航空会社の下に組み入れられることによって、経営上のリスクを回避することができる。2) の共同事業は、競合路線におけるコードシェアリングの強化や共同ビジネスプラン・経営戦略の確立、並びに共同の持株会社の設立を意味する。3) のグローバルレベルでの対応とは、航空会社間の戦略的提携を強めることによって、長距離国際線からのフィーダー部門にかかる就航都市ペア数を拡大させることを目指す<sup>22</sup>。

第4に、LCCの躍進である。EUのLCCはその多くがアメリカのサウスウエスト航空をモデルにしているが、パツテージⅢの発効と並ぶ形で急激な成長を遂げ、ライアンエア<sup>23</sup>やイーजीージェット<sup>24</sup>に代表されるLCCが相次いで航空市場に進出した。

18 EUでは、EC法（The Treaty Establishing the European Community）第56条第1項において、加盟国間及び加盟国と第三国との間での資本移動に対する規制を撤廃している。すなわち、ある加盟国の企業が他の加盟国に進出する場合には、進出相手国におけるその企業の資本所有割合を100%まで認められることになる。なお、加盟国以外の企業については50%未満と規定されている。

19 F. Dobruszkes “An analysis of European low-cost airlines and their networks” Journal of Transport Geography, 14,2006, p249-264

20 ターンアラウンドタイムは、もともとコンピューターに処理要求をした時点から、その処理が行われて結果の出力が完了するまでの時間を意味するが、この場合、旅客航空運輸の区間運行時間を意味する。

21 Nigel Dennis “Industry consolidation and future airline network structures in Europe”, Journal of Air Transport Management, 11,2005, p175-183

22 フィーダー線とは、幹線と接続して支線の役割をもって運行される路線。

23 1985年に設立され、1997年の規制緩和以降、格安運賃を武器に規模を拡大し、現在ヨーロッパの格安航空会社の中では最大の航路ネットワークを展開している。アイルランドのダブリン空港と、イギリスのロンドンで3番目に大きいロンドン・スタンステッド空港を主要ハブ空港としている他、欧州の約50の空港にオペレーティング・ベースを置いている。

24 1995年10月18日設立、同年11月10日より運航を開始した。予約はインターネットと電話のみ、機内食や飲料は有料にするなどサービスの徹底効率化を図り、既存の航空会社に比べ、破格の格安運賃で知られる格安航空会社である。

## V. まとめ

EUにおいて航空自由化が迅速に進められた背景には、アメリカによる国際航空戦略やイギリスのサッチャー政権下で進められてきた国内航空輸送の規制緩和<sup>25</sup>があると考えられる。

アメリカの国際航空戦略については、航空自由化と航空会社間の戦略的提携をセットで交渉するというスタンスのもと、交渉相手国や企業によって対応を選別し、段階的に航空自由化を広げる戦略が取られた。EFTA加盟国では、1992年のアメリカーオランダ航空自由化協定締結以降、スイス、スウェーデン、ノルウェー、デンマーク、ルクセンブルク、アイスランド、ベルギー、オーストリア、チェコ、ドイツがアメリカとの航空自由化に合意した。航空会社間の戦略的提携に関しては、オランダとの航空自由化協定によるKLMオランダ航空ーノースウェスト航空、スウェーデン、デンマーク、ノルウェー、ベルギー、ドイツとの航空自由化協定によるルフトハンザ・ドイツ航空ーユナイテッド航空ーSASスカンジナビア航空ーサベナ・ベルギー航空との間で戦略的提携が結ばれた。

また、EFTAとEUの航空自由化交渉については1992年より開始されたが、対外交渉権の確立については、これまでEU加盟国が行ってきた諸外国との二国間協定をEUが一括して行えるか否かという問題を孕んでいる。実際にEU加盟国からは以下の見解が寄せられた。

- 1) 数百の二国間協定を請け負う事務能力がEC委員会に備わっているのか。
- 2) 現行のフレームワークで加盟国間の利害対立を処理することができるのか。

- 3) EUは完全な国家としてはみなされてはいないために、EUが二国間協定を結ぶのは適切ではない。  
これに対して欧州委員会は、全ての交渉においてEUが交渉窓口となるわけではないという考えを示している。

---

## 【参考文献】

- 小熊仁 [2010]「EUにおける航空自由化とLCCの展開」『運輸と経済』第70巻第6号、p59-72
- 花岡信也 [2013]「航空政策と航空需」交通政策審議会航空分科会基本政策部会第5回資料
- 鈴木賢一 [2007]「交通インフラ政策ー欧州横断運輸ネットワークの構築ー」『拡大EU：機構・政策・課題：総合調査報告書』、国立国会図書館調査及び立法考査局
- Judgment of the Court of 22 May [1985] – European Parliament v Council of the European Communities – Common transport policy – Obligations of the Council – Case 13/83 . European Court reports p1513
- F. Dobruszkes [2006] “An analysis of European low-cost airlines and their networks” Journal of Transport Geography, 14 p249-264
- Nigel Dennis [2005] “Industry consolidation and future airline network structure in Europe”, Journal of Air Transport Management, 11 p175-183

---

25 サッチャー保守党政権(1979～1990年)は、79年、83年、87年の3度の選挙に勝ち、国営企業の民営化政策を推し進めた。国内航空民営化に関するものとしては、1980年ブリティッシュ・エアロスペース法、1980年民間航空法があり、BAe、ブリティッシュ・エアウェイズ(BA)が、それぞれ会社法の適用される公開会社として設立された。



# 『日本経済大学大学院紀要』投稿規程

平成24年4月1日制定

平成27年5月1日改正

1. 『日本経済大学大学院紀要』(以下、本誌と略記する)は、日本経済大学大学院における研究成果を広く内外に公表するために発行する。
2. 本誌は、原則として年1回発行される。
3. 本誌への投稿資格を有する者は、次に示す通りである。
  - (1) 本大学院に所属する教授、准教授、専任講師
  - (2) 本大学院に付属する研究所において研究業務に従事する特任教授／准教授、研究員
  - (3) 上記以外の投稿者で、大学院紀要編集委員会が、投稿の資格と必要性を認めた者
4. 論文の投稿要領は、次に示す通りである。
  - (1) 投稿者は、所定の「執筆要領」に基づき原稿を作成し、編集委員会が定めた期日までに、本大学院研究委員会内の紀要編集委員会に原稿を提出しなければならない。
  - (2) 投稿原稿は、「執筆要領」に則った様式により、ワープロソフトのWordにて作成されたもので、その電子ファイルを紀要編集委員会に送付するものとする。  
これとは別に、出力原稿も3部提出しなければならない。なお、投稿された原稿は、掲載の可否にかかわらず原則として返却しない。
5. 投稿論文の審査および掲載可否の決定は、次に示す通りである。
  - (1) 投稿された原稿の審査は、別に定める査読規程に従い、編集委員会が選定した査読委員により行う。
  - (2) 投稿された論文の掲載可否は、査読委員による審査の結果に基づいて、編集委員会が決定する。
6. 著作権については、次に示す通りである。
  - (1) 本誌に掲載された論文及び研究ノートの著作権は、日本経済大学大学院に帰属する。
  - (2) 執筆者は、本誌に掲載された論文を他の刊行物に転載する場合、事前に編集委員会に連絡し、許可を得る必要がある。

〒150-0031 東京都渋谷区桜丘町25番17号  
日本経済大学大学院経営学研究科 研究委員会内  
紀要編集委員会

JAPAN UNIVERSITY OF ECONOMICS

# The Bulletin of the Graduate School of Business

Vol.7 March 2019

## Articles

---

Significance of organizational behavior theories in organizational development  
..... KOUSEI TAKAHASHI (1)

A study on the Transition of Passenger Air Transport in the European Union after  
World War II ..... KEIICHIRO NISHIJIMA (13)