

第3章 航空観光の時代へ

マスツーリズム時代への助走は、1920年代から30年代末にかけて、ほとんどの分野で始まっていた。第二次世界大戦の勃発で観光はすべて停止したが、戦後数年で中断を取り返して余りある急速な発展を始める。戦後のツーリズムを大きく変える新しい要因となったのは航空輸送の発展であった。大戦前にも民間航空交通がある程度発展してはいたが、まだ機体も運航の技術やシステムも初期段階で、路線も便数もごくわずかで料金が非常に高かったから、ツーリズムの交通手段として利用されるまでには至らなかった。

第二次世界大戦後の目を見張る航空機の発達、ツーリズムを不連続的に発展させる新しい条件であり、世界観光の時代を招来するものなので、飛行機の発明から初期の発展を簡単に見ておこう。

飛行機の誕生と初期の発展

1903年12月17日（木曜日）、快晴の午前10時35分、米ノースカロライナ州キティホークの砂浜に敷いた一本のレイルの上を、ウィルバーとオービルのライト兄弟手作りの飛行機が、4気筒12馬力のエンジンによって走り出した。飛行機は地上3メートルまで上がり、12秒間滞空して36mを飛び、破損することなく砂地に着地した。人類が自力で空中に飛び上がった初の快挙であった。ライト兄弟はその後も機体の改良を進め、1908年に初めて同乗者を乗せて飛ぶことができた。

アメリカの飛行機熱はすぐにヨーロッパに飛び火し、ヨーロッパでも飛行機開発競争が始まった。逆にアメリカでは、ライト兄弟が取得した特許（本来特許とすべきでない自然現象が含まれていた）を根拠に他人（社）の飛行機を開発を徹底的に邪魔したため発展が遅れ、発明者の国アメリカは、飛行機開発においてフランス、ドイツ、ロシアに追い越されてしまった。飛行機の機種・機体の発達については、佐貫亦男「発想の航空史」が面白く、旅客機と航空会社の歴史は石川潤一「旅客機発達物語」がわかりやすく説明している。

人を乗せたり、飛行距離を延ばしたりする試験飛行はいろいろ行われたが、最初の商用有償飛行はフランスのアンリ・ピケによる郵便輸送で、1911年2月18日、北部インドのウツタル・プラデシ州のアラハバードから、ジャナム川をはさんで約8km離れた町まで6,500通の郵便を輸送したというのが公式の記録にある。その4日後に定期的に飛ぶようになり、航空定期便というものの土台ができたのであった。人を乗せた初の航空定期便は、1914年初頭に、アメリカのフロリダ州タンパから、湾を隔てた対岸のセントピーターズバーグに就航した。船で2時間、汽車で回っていくと12時間かかるコースを23分で結んだ。使用した飛行機はトーマス・ベノイスト設計の飛行艇で、1月1日から1日2便、定員1名で始め、最初の乗客はセントピーターズバーグの体重100ポンド（37.3kg）の元市長であったという。最初の3か月で1,204人を運んだが採算が取れず、運航の前提であった市の援助の更新を断られ、1シーズン4か月運航ただけで廃業した。

これより前、ロシアが当時の最新鋭機イリア・ムロメツを使用して定期航空路線の開設準備をしていたが、わずかなところで先を越されてしまった。ロシアの伝説の英雄の名を冠したこの飛行機は、イゴール・イワノヴィッチ・シコルスキー設計による本格的な旅客機で、1913年末に完成し、初飛行は1914年2月12日に行われた。この試験飛行で同機は16人の乗客と犬1匹を乗せて高度2,000mに達し、荷重高度記録を達成した。さらに、6月末にサンクト・ペテルブルグとキエフ間約2,500kmの旅客輸送を始めており、この時初めて機内で食事が供された。かくして航空機による民間定期航空の基盤はすでにできていたのだが、6月28日サラエヴォでオーストリア皇太子暗殺事件が起き、7月28日にオーストリアがセルヴィアに宣戦布告、8月1日にドイツがロシアに宣戦布告して航空旅客便の本格開設は中止となり、飛行機は大型爆撃機に転用されてしまった。

第一次世界大戦中、飛行機はもっぱら軍用機として開発が進められ、民間機の開発と民間航空企業の設立は事実上ストップした。しかし、大戦が終わると軍用機は余剰となり、生産の需要はなくなって、航空機メーカーの大半が倒産した。もっとも、マイナスばかりではなく、戦後の民間航空を支えたのが用済みとなった軍用機とパイロット達であった。

領空主権の問題 第一次世界大戦で航空機が使用されたことは、必然的に「領空」の問題を発生させた。前線を飛び越え、他国の領土の上空を自由に飛び回る手段が生まれたからであった。戦争終結後の1919年、パリにおいて航空輸送に関する国際会議が開催され、国際民間航空開始のために領空の問題が議論され、この会議で自国の領空に対する主権が確立したのであった。「土地を所有する者の権利は土地の上空に及び、土地の下は地心におよぶ」とするローマ法の原則に沿ったものであった。

1918年11月にドイツが休戦協定に調印し、わずか3か月後の1919年2月5日、敗戦国ドイツによって記念すべき定期旅客便の第一便が、ルフトハンザの前身のドイチェ・ルフトレーダライ社により、ベルリン～ワイマール間（国内線）を2時間20分で結んだ。余剰となった偵察機の改造機で、パイロットの他に2名の乗客が搭乗でき、郵便輸送を兼ねた旅客便が始まった。このルートが選ばれた理由は、戦争で途中の鉄道が破壊されていたためであった。

国際便の最初は、その3日後の2月8日、フランスのファルマン社がF60ゴリアテ双発爆撃機を改造した飛行機でパリ～ロンドン間に就航したが、しばらくの間、英側がまだ民間航空を認めていなかったため、乗客は軍人に限られていた。英国は2月12日に民間航空省を設立し、3か月後の5月1日からデハビランド機を使用してヒースロー空港とパリのブルジェ空港との間に就航し、初めて毎日1便の頻度の定期便を飛ばしたのであった。

ちなみに、同年1919年、トマス・クック社は復活祭の休日に時速70マイルのハンドレー・ページ爆撃機の改造機による初の遊覧飛行を行っている。その際「この複葉機は、双発機と四発機はそれぞれ20人、50人を乗せて出力の半分で空中を飛べるが、定員一杯は乗せません」と言って客を安心させている。30分間の遊覧飛行の代金はアテンダントが機内でサービスする軽い飲食を含めて2ギニーであった。この遊覧飛行が行われたロンドン北

西のクリックルウッドには1000人もの観衆が集まったという。クック社は、1919年のうちに、早くも主要航空会社との間に代理店契約を結んでいた（「トマス・クック物語」）。

両大戦間の航空旅行の発展

ドイツのドイッチェ・ルフト・レーデライ、フランスのファルマン、イギリスのエアクラフト・トランスポート・アンド・トラベル（ATT）をはじめ、航空機メーカーや海運会社、鉄道会社などが次々と余剰航空機を使って航空会社を設立し、民間航空輸送に参入した。しかし、先のフロリダの例でも分かるように、政府の助成なしに航空路を維持することは難しかったし、国境の入り組んだヨーロッパでは、領空主権の問題が絡んで国家のバックアップなしに国際航空を行うことは事実上不可能であった。かくしてエアラインは、次第に国家主権の下に統合されて、ナショナル・フラッグキャリアーを中心とする体制が整っていく。ドイツでは中小の航空会社を統合したドイツ航空連合「ルフトハンザ」が誕生し（1926年設立）、フランスでは1922年に中小乱立状態からエール・ユニオン社とラテコエール社（「星の王子様」の作者サンテグジュペリが働いていたことで有名）の二大勢力にまとまり、1933年に両者が統合してエールフランスが誕生した。イギリスではハンドレー・ページ、インストン、ダイムラーのビッグ・スリーに、ブリティッシュ・マリンエアを加えた4社の統合会社インペリアル航空が発足し（1924年）、他のいくつかの航空会社を統合したブリティッシュ航空をもインペリアル航空が吸収して、1939年に国営の英国海外航空（BOAC）が誕生した。

大国においてエアラインが乱立する中で、小国オランダでは1919年に王立のナショナル・フラッグキャリアーとしてKLMオランダ航空が設立されており、隣国ベルギーは1922年にサベナ航空を設立してヨーロッパからアフリカ方面への航空需要を競っていた。ヨーロッパの航空会社はいずれも政府から補助金を受け、国営航空ないしフラッグキャリアーとして政府の支援と指導下に運営されるようになっていた。

他方、アメリカは企業の自由競争に任せる政策を堅持したが、採算がとりにくい民間航空に対し、ヨーロッパとは異なる支援方策を打ち出した。そもそもアメリカは国土が広大で交通のネットワークが疎であったから、ヨーロッパと違って国内交通の市場が飛行機を待ち受けていた。自由競争の国アメリカでは、航空路を開発しようと思えば自前で飛行場や航法援助施設を用意しなければならず、これは航空会社にとって大き過ぎる負担であった。初期の航空会社が水上機や飛行艇を多用したのは飛行場が不要だったからである。政府はこの問題を打開するために、陸軍に命じてモデル航空路を開発させることにし、広大な国内各地に次々と飛行場を建設していった。1921年に米オハイオ州コロンバス～デイトン間128kmに初めてビーコン（標識灯）が設置されたのを期に夜間飛行が可能になった。1925年に米国航空郵便法 Contract Airmail Act（通称ケリー法）が成立し、5社が郵便輸送契約を結んだ。翌1926年には商業航空法が成立して、商務長官に航空規制を行う権限が与えられた。

以下年表風に記述すると、1927年、チャールス・リンドバーグが大西洋単独無着陸飛行

に成功、飛行時間は 33 時間 30 分であった。同年アメリカのトマス・クック社が、ニューヨークからシカゴにデンプシー対タニーのヘビー級ボクシング見物を主目的とする初の添乗員つき航空旅行を実施。1930 年 10 月米大陸横断航空路が開設されたが、カンザスシティで 1 泊乗り継ぎで 36 時間かかり、料金は 203.5 ドル、うち航空運賃が 200 ドル、3.5 ドルが宿泊費であった。1931 年ノートルダム・フットボール・チームのコーチ以下 7 名が飛行機事故死。1933 年近代的航空機第 1 号ボーイング 247 が製造され、ユナイテッド航空が 60 機を発注。10 人乗りで時速 155 マイル (248 km) の航空機であった。1936 年には名機といわれた DC-3 機が登場、客席数 21 席、1000 馬力で東海岸と西海岸を 16 時間で飛んだ。1937 年飛行船ヒンデンブルグ号が爆発、以後飛行船の開発がストップ。1938 年米民間航空法が制定され、1940 年に民間航空委員会 CAB (Civil Aeronautics Board) が設立された。

第二次世界大戦は航空機産業に巨大なインパクトをもたらした。1938 年に米国に存在していた航空機は 300 機に満たなかったのに、戦争末期には年間 5 万機を製造する能力を有していたという。そして、戦時中の新しい展開のひとつがレーダーの発明であった。

第二次世界大戦後の航空輸送

航空機が交通手段として一般化すると、国際航空のルールが不可欠である。航空輸送は鉄道や汽船以上に国益に直結する一方で、経済力など国力の差によって輸送力に大きな差があり、公平平等の原則が守られにくいという認識があった。戦争が終わりに近づいてくると、軍用機の民間航空への転用が課題になり、新しい民間航空機の開発も考えられ始め、緊急に国際民間航空の秩序を定める必要が生じていた。1944 年 11 月、シカゴで国際航空会議が開催され (連合側 54 か国が参加)、民間航空の原則を定めるシカゴ条約が成立した。この会議では、併せて国際航空を扱う政府間の専門機関として国際民間航空機関 (ICAO) の設立をも決議した (実際の設立は 1947 年)。

シカゴ条約による民間航空の秩序

1919 年のパリ条約によって領空主権主義が確立されたことはすでに述べた。シカゴ会議では、この領空主権の確認と主権の制限について定められた。国際航空交通は他国の領空を飛行しなければ成り立たないから、領空主権を確認した上で、その領空を飛行する自由ないし権利の内容を定める必要があった。

領空主権の制限 シカゴ会議では、民間航空の円滑な実施と秩序ある発展のために、他国の領空を通過し、他国に着陸し、自国と他国の間の貨客の有償輸送に関するルールとして、以下の 5 つの自由 (権利) について論議が行われた。

第 1 の自由：領空を無着陸で飛行する権利 (領空通過の権利)

第 2 の自由：貨客の輸送以外の目的で着陸する権利 (技術着陸の権利)

第3の自由：自国（航空機の国籍の国）から相手国へ貨客を輸送する権利

第4の自由：相手国から自国へ貨客を輸送する権利

第5の自由：相手国と他の第3国との間で貨客を輸送する権利（以遠権）

第1の自由は領空を通過するだけ、第2の自由は給油、悪天候、事故など、何らかの理由で着陸する必要のある場合で、相手国の商業権に支障は及ぼさないから問題なく多国間協定として成立した。第3～第5の自由については、国によって航空輸送力をはじめ条件に大差があつて、多国間協定は成立しなかった。実際に航空機を飛ばすには、就航都市、便数、運賃などに関する原則を決めなければならないが、それらは関係二か国の航空交渉に委ねられることになったのである。

第3～第5の自由が多国間協定として成立しなかった理由は、航空権の自由をめぐる相反する利害ゆえに妥協ができなかったからである。アメリカは民間航空産業が損傷を免れ、戦後の航空輸送を大規模かつ良好な状態でスタートできたため、運賃や輸送力などに制限を加えず、第5の自由（以遠権）を含む空の自由を主張した。これに追随したのは、多国間にまたがる運航に依存せざるを得ないオランダやベルギー、スウェーデンのような小国であった。これに対し、イギリスをはじめとするヨーロッパ主要国は、民間航空産業が戦争で疲弊していたから運賃や輸送力の統制を支持し、第5の自由を制限することを主張した。この問題は国益に直接かかわるために合意が得られず、経済的規制関連の取り決めは関係する二か国間の協定で定めることになったのである。

なお、5つの自由のほかに、以下の第6～第8の自由まで分類する学説もある。

第6の自由：自国経由の3国間の輸送（第3と第4の自由の組み合わせによる）

第7の自由：3国間の輸送

第8の自由：他国内の国内輸送（カボタージュ権）

これらは、シカゴ会議では論議の対象とはならなかったが、想定しておくべきケースである。第6の自由については、例えば日本とロンドンの往復のために、第三国のタイ国際航空を利用し、バクコクで乗り換えて往来するようなケースである。目的地がロンドンなのに、便宜上バンコクを経由することによって低運賃で行ければ、日英の航空会社は客を奪われることになる。実際にこの種のいくつものケースで問題が生じている。第7の自由は自国以外の第三国間の輸送を担当するケースであり、関係二国の航空輸送力が不足ないし存在しない場合に起こり得る。第8の自由は他国内の2地点間の輸送を行うことであり、アメリカのように面積が広大な国の中継都市間の輸送を行う権利をヨーロッパの国が要請することもあるし、航空会社が設立されていない途上国とか、戦後の一時期日本国内の路線をノースウェスト航空に委託していたような例もある。

ICAO と IATA シカゴ条約の第II部はICAO設置に係わる協定である。大戦後の民間航空の秩序ある発展のために、民間航空に係わる諸問題を政府間で討議する国際機関が必要で

あることは、シカゴに集まった国の共通の認識であった。しかし、どのような国際機関とするかについて、米英二大国の思惑に違いがあった。企業活動の自由を尊重する米国は、強大になった経済力と航空輸送力を背景に、強力な管理機関を設けることに反対した。しかし、戦後の国際民間航空を米国に独占されることを恐れた英国は、戦争で疲弊している国々の航空権益を保護するためにも、就航路線や運賃その他の重要な事項を有効に管理する超国家的な国際機関を望んでいた。

結果的に米国の主張が大幅に採用され、具体的には ICAO の設立をシカゴ条約によって決定した。ICAO は民間航空の経済および商業権益に係わる部分には直接関与せず、国際民間航空の秩序の維持および発展のための国家間の情報交換と技術協力を中心とするものとなった。シカゴ会議にオブザーバーとして参加していた各国の航空会社は、シカゴ条約が採択され、ICAO が設立されることが決まり、民間航空の実施に必要な路線権、運輸権、輸送力、運賃の設定方法などの決定が先送りされるのを見て、航空企業による国際団体を早急に設立するの必要を感じた。そこでシカゴでの話し合いをベースに、1945 年 4 月キューバのハバナで世界航空企業会議を開催し、その場で「国際航空運送会議」(IATA: International Air Transport Association) を結成した。

IATA は国際航空輸送の実質部分についての国際的な調整や基準の設定の役割を担うことになった。とくに運賃の算定方法、通貨換算の方式、運送サービスの条件、無料手荷物許容量や超過手荷物料金、乗継を含む運賃の航空会社間の清算方法、代理店手数料基準の設定、その他航空輸送のスムーズな実行に関する取決めは IATA が中心になって行うことになったのである。最重要の運賃設定方法については、地球を地理的に 3 つの縦割り地区に分割し、第 1 地区 (TC 1) を北米・中米・南米とハワイなど太平洋の島々、第 2 地区 (TC 2) を欧州・中東・アフリカと近隣の島々、第 3 地区 (TC 3) をウラル山脈とカスピ海以東のアジア地域・オセアニアと南太平洋諸島・グアム・サイパン・ミクロネシアの島々とした。そして、①同一地区内の運賃 (TC1、TC 2、TC 3) と、②地区と地区にまたがる運賃 (TC1・2、TC2・3、TC3・1、TC2・1・3 など) の地理的な運賃体系を設定し、定期的に運賃調整会議を開いて決定することとした。例えば、TC1 地区に所属するロンドン、TC 2 地区に所属するニューヨーク、TC 3 に所属する東京の例でみると、ロンドン～ニューヨークは TC 1・2 運賃で大西洋運賃、東京～ニューヨークは TC 2・3 で太平洋運賃、東京～ロンドンは TC 2・3 運賃でシベリア経由と南回りがある、という具合になる。TC 2・1・3 運賃は欧州からアメリカ経由アジアへ行く運賃などがその例である。なお TC は traffic Conference の略である。

かくして IATA が国際運賃の決定機関となったのだが、アメリカでは物やサービスの価格を生産者が協定によって決めることは反トラスト法によって禁止されていたから、そもそもこのような運賃設定の方法にアメリカは強硬に反対した。それゆえ、アメリカが譲歩して IATA の運賃設定機構を認めたのは、初の 2 国間協定である「米英航空協定」(バーミュード協定) を早期に締結するために譲歩せざるを得なかったからである。バーミュード協

定は対立する英米の妥協の産物であったが、ともあれ、大戦後の民間航空はこのバーミュウダ協定とともに始まったのであった。

バーミュウダ協定 シカゴ会議開催当時はまだ戦争中だったが、地域によっては民間航空路線を開設できるところもあったし、将来誕生する二国間航空協定の内容の統一を図る必要から、標準となるモデル協定が作成された。シカゴ標準協定と呼ばれるものがそれである。1946年に締結された米英航空協定（大西洋上のバーミュウダ島での会議で合意に達したため、通常バーミュウダ協定と呼ばれる）もシカゴ標準協定の内容に準拠するものであったが、標準協定には記載がない双方の輸送力に係わる原則や運賃の設定方法について合意に達し、その上で、両国の航空企業の運航路線を特定するなどの重要事項を定めていた。それゆえ、各国はバーミュウダ協定をモデルに次々に二国間協定を結び、その網の目によって民間航空交通の国際ネットワークが成立していった。バーミュウダ協定はシカゴ標準協定とともに、国際民間航空を支える基本文書となったのである。

シカゴ会議で厳しく対立した英米両国は、双方とも民間航空業務のスタートのために早期締結が必要であることを認識していた。英国は疲弊した経済の復興にアメリカの支援を必要としていたし、共産主義ブロックとの対決上も早期結着が必要であった。結局バーミュウダ協定は両者の妥協の産物であったために、あいまいな点を残すことにもなったが、主として問題となるのが輸送力と路線と運賃であった。

両国間に就航する定期航空会社の輸送力については、需要に対応し、公平かつ均等に路線を運営し、一方の国の航空会社が同一の路線において他方の国の航空会社に不当な影響を及ぼさないという一般的原則と、より実質的ないくつかの原則だけを定め、実際にどれだけの輸送力を提供するかは運航する航空企業の自主判断に委ねられた。路線については米国側の路線と英国側の路線に分け、それぞれ起点、中間地点、相手国内地点、以遠権について具体的な地名を挙げて特定された。ちなみに米国側の起点はニューヨークをはじめとするアメリカ国内の13地点、英国側の起点はロンドンをはじめとする7地点であった。

運賃に関する重要なポイントは、第一に、両国間に適用する運賃は両国政府によって承認されなければならないとしたこと、第二に、IATAの運賃設定機構を反トラスト法の適用除外として承認したことである。運賃の水準については、すべての関係要素、例えば運営費、合理的な利潤、他の航空企業が定める運賃をも考慮した上で、合理的な水準に定めるという原則が定められた。

大西洋の観光運賃をめぐる 1948年、アメリカの国際線航空会社パン・アメリカン航空が、通常の運賃のほかにツーリスト運賃の導入を提案して大いなる論争が起こった。パン・アメリカン航空のヨーロッパ往復運賃は711ドルであったが、新たに400ドル程度のツーリスト運賃を導入しようというものである。この額は汽船のツーリスト・クラスの往復運賃と同じで、ツーリスト・クラスの汽船は一年も前から売り切れ状態であるというのが提案理由であった。これには大西洋に就航している航空各社が猛反対し、IATAの会議で禁止

され、提案は封じられてしまった。他社はそんな低料金では引き合わないし、航空機を大量に所有するパン・アメリカンに旅客を奪われることを恐れて反対したものと推測された。

3年後の1951年11月7日、パン・アメリカン航空は正式に民間航空局にツーリスト運賃の導入を申請し、IATAは11月27日にニースで開催される会議で審議することになった。パン・アメリカンは、今回はIATAがどう言おうと1952年4月1日からツーリスト運賃を導入すると宣言したため、同社には早くも5万席もの予約が殺到したという（ニューズウィーク1951.11.9号）。この時はBOACが態度を変えて低運賃導入の支持に回ったこともあって、IATA会議で承認され、1952年5月1日からツーリスト運賃の導入が決定した（日本交通公社海外宣伝部「国際観光情報第46号」）。

IATA 対 ASTA ツーリスト・クラス運賃の導入については、ASTA（米国旅行業者協会）が、中所得者層を航空旅行に誘引するために不可欠として積極的に推進したことも成功の一因であった。問題はIATAがノーマル運賃のコミッション7.5%に対して、ツーリスト・クラス運賃のコミッションを6%に設定したことであった。ASTAはこれに猛反発し、ヨーロッパの旅行業界とも協調してIATAの一方的な措置に対抗した。上院の中小企業委員会にIATAのコミッション・カットを認可しないよう要請し、委員長はツーリスト運賃だけコミッションを下げることが納得できないとして、CABにIATAの申請を却下するのが妥当との見解を伝えた。CABはASTAの抗議を受けて、4月15日から6日間にわたる公聴会をニューヨークとワシントンで開催した。公聴会で、航空会社を含むASTA側証人は、いずれも大西洋の航空チケット販売の半分以上（54%～80%）が旅行業者によることを証言し、ASTAはチケット販売業務は7.5%の手数料でも少なすぎることをアピールした。公聴会は、販売日が迫る中CABに対しIATAの申請を却下するよう勧告した。CABは6月24日に最終的に両者の言い分をヒアリングし、8月14日の投票では賛成2、反対1、棄権2によって、コミッション率6%を含むIATAの申請通りとすることを仮裁定した。この仮裁定は10月1日から翌1953年3月まで有効とし、この間に必要なデータ等を収集したうえで最終的な結論を出すこととなった。ツーリス運賃は5月1日から適用されていたが、6%のコミッションが効果を発する10月1日までの分は7.5%とすることが認められた。CABがIATA申請どおりに仮裁定した理由は、申請を却下すると、すでに好調にスタートしているツーリスト運賃自体を危うくすることを恐れたためであった。結局、IATAが11月にツーリスト運賃を含むすべてのコミッションを7.5%に統一するよう申請をし直して決着した。

これが初の「航空」対「観光」の対立の事案であったが、この後、観光を代表する側の消費者＋旅行業者＋チャーター航空会社VS航空規制を体現するIATAと政府航空当局の間で、航空運賃規制等をめぐる争いが続くのである。

定期航空とチャーター航空

ヨーロッパでもツーリスト・クラス運賃が大西洋と同じ時期に導入されたが、定期航空のツーリスト運賃以上に、太陽を求めて地中海方面でバカンスを過ごしたい中低所得者層

に圧倒的な人気を博したのがチャーター（貸切）航空によるバカンス商品であった。

シカゴ会議は国際定期航空についての論議に終始し、チャーターを含む不定期航空輸送は等閑視され、各国の裁量に委ねられた。大戦直後の時期では、不定期航空輸送量は取るに足りないほど小さかったからである。不定期航空に関する確かな統計はないが、1950年代には貨物を含む総輸送トン・キロの3～5%程度だったと推定されている（ドガニス「国際航空輸送の経済学」）。ヨーロッパのバカンス滞在型観光の足となる後年のインクルーシブ・ツアー・チャーター（ITC）のような使い方は全くの想定外であった。

ITCは既に触れたとおり、1960年代に急速に発展を始め、1970年代の初めには定期航空会社を脅かす存在になり、各国の政府当局とIATAが定める様々な規制と衝突するようになった。この対立が、1970年代後半に始まる航空輸送の経済規制の緩和への圧力となり、やがてオープンスカイ政策へと転換していくきっかけとなったのである。

規制に縛られた定期航空 定期航空企業は、二国間協定、航空企業間の業務協定、IATAの定める国際規制という三重の規制によって束縛されていた。いかなる市場にも自由意思では参入できないし、航空路線の開設はもとより自社サービスの生産量も質も自由に決定できず、何事も自国政府やIATAの指示に従わざるを得なかった。肝心の商品の価格である航空運賃さえ、自由に設定することができなかったのである。

こうした制約の中で、あるいは、制約に守られて公共交通事業を担っているのだから、拘束の少ない不定期航空が定期航空から客を奪わないように規制し、また、どこかの定期航空会社の価格破壊的な行為が行われぬように厳しく統制しなければならなかった。ドガニスによれば、航空機の乗客には大別して3種ある。一がビジネス客で、定期航空を利用し、運賃は通常所属する企業が負担する。二が観光客であり、自分の懐から払うから高すぎずは乗らない客である。その中間が俗に友人知人訪問VFR（Visit Friend & Relatives）と呼ばれる客層で、ビジネスと観光以外の様々な理由で航空旅行をする人たちである。チャーター航空は、その中の観光目的客に特化した輸送を担う航空会社で、定期航空とは全く異なる論理で動いている。定期航空だけですべての旅客輸送ができるわけではないから、チャーター航空輸送は必要不可欠のサービスなのである。

IATAの規定によれば、チャーター航空はチャーターする主体の違いによって3種の形態があった。第一は、「オウンユース」で、何らかの用途で個人または法人が自分のためにチャーターし、賃賃料は全額借主自身が負担するものである。これは一般旅客とは縁のないチャーターである。第二は、アフィニティ（類縁）・チャーターまたはプロラタ・チャーターと呼ばれ、団体の代表者が団体の構成員のためにチャーターし、チャーター料を頭割りで負担する方式である。この方式は、定期航空保護のため、旅行を目的としない既存の団体の構成員のみが利用できた。そうでないと、適当に団体をつくって不特定多数に利用される怖れがあるからであった。第三がインクルーシブ・ツアー・チャーター（ITC）である。名前の如く観光向けの安価な運賃を可能にするためのチャーターで、不特定多数の客を募集して頭割りで負担する方式であるから、定期航空にとって大きな脅威となり得る。そこ

で航空機だけのチャーターは認めず、地上の宿泊・交通・観光などをセットした総経費を頭割りで負担するという「観光」に特化した条件で認められるチャーターであった。

第三の ITC は近距離国際線が多いヨーロッパ域内だけで認められた方式で、大西洋、アジア太平洋では、定期航空保護のために承認されなかった。このことが大西洋上のチャーターをめぐって定期航空とチャーター航空が激しく対立し、最終的にオープンスカイへと導いていったのである。

欧州内不定期航空業務の商業権に関する多角協定 ヨーロッパは国境が入り組んでいるため、シカゴ条約に定める世界の航空秩序のうち、ヨーロッパ域内については ICAO が特別にヨーロッパ諸国が独自に調整を行うことを認め、その目的のための「欧州民間航空会議」(European Civil Aviation Conference:ECAC) が結成された。この ECAC の協議によって 1956 年に成立したのが「不定期航空に関する多角協定」である。端的に言えば、ヨーロッパ外では禁止されている不特定多数の客を乗せる ITC を認める多国間協定である。ITC は観光目的に限定したチャーター輸送で、地上の宿泊・交通などをセットした包括料金でしか売ることができないが、満員に近い乗客を集めてチャーター料を頭割りにするのだから、運賃部分は定期航空の 5 分の 1 程度になる。ソーシャル・ツーリズム運動でも明示された政策提言であり、観光目的の交通手段としては最適である。また、国際定期航空は国の首都ないし大都市にしか路線がないのに、リゾートの適地は辺鄙な海岸や山岳地が多いから、国際定期航空ではそのあと国内線ないし鉄道に乗り換えて行かねばならなかった。陸上の旅行に例えれば、鉄道とバスの定期路線だけを何度も乗り換えて行く代わりに、出発地から観光バスで直接目的地まで行ってしまふようなものである。

定期航空とチャーターとの運賃格差 リガス・ドガニス「国際航空輸送の経済学」は、定期航空とチャーター航空の運賃に差を生じる原因を詳しく説明している。本来チャーターは定期航空の飛んでいないリゾート付近の地方空港を利用することが多いが、ドガニスは比較のため、定期航空路線のあるロンドン～アテネ間を選び、しかも同一機種を比較することによって両者のコストを対比している。

要約すると概要次のようなことになる。航空機を運航する直接運航費（乗務員の給与、燃料費、機体の整備など）は両者の間にそれほど大きな差はない。差が大きいのは間接費である。チャーター航空はシーズン集中型の運航でオフシーズンは飛ばないから、到着地での機体整備や旅客・手荷物等の扱いを下請けに委託することによって目的地空港に常設事務所を置かないですみ、人件費を含む地上費を大きく節約できる。また、チャーター航空会社は 1 機丸ごとツアーオペレーターに貸し出すだけで、航空券の発行や販売手数料（定期航空はこれが大きい）は不要だし、座席を埋めるための対消費者宣伝などの販売促進経費が発生しない。ドガニスは、チャーター航空会社は販売のためにせいぜい一年間に 50 回ほどツアーオペレーターに昼食をご馳走するだけでいいとし、一例として、1987 年にチャーター航空のモナーク社が、販売担当重役 1 名、販売員 3 名、タイピスト 2 名が 1 万ポンド

ドの宣伝費をかけただけで、1億1,100万ポンドを売り上げた例を挙げている。ほかにも、チャーター航空会社は、様々な項目で間接費の節約が可能であることを解説している。

そして、価格差をもたらすさらに大きな要因が、高い座席密度と高い座席利用率（ロードファクター）である。ドイツの不定期航空ハパグロイド社のドイツからスペインとギリシャに飛ばしているエアバス A300 の座席数は 315 席であるのに対し、同一路線の定期航空のルフトハンザ航空、イベリア航空およびオリンピック航空の同機種は 250 席である。同じように DC10-30 型機では 380 席対 235~285 席の違いがある。差が出るのは、チャーター航空は基本的にモノクラスであるのに対し、定期航空は 1 等席やビジネスクラスなどの客席配分が必要だからである。またチャーター機には貨物輸送がないから、貨物用の空間に厨房などの施設を置いてその分座席数を増やしている。かくして、1 機当たりの座席がはるかに多い上に、ロードファクター（客席利用率）が圧倒的に高いのである。ドガニス（イギリスの定期航空と不定期航空の座席利用率を 7 社ずつ採り上げて比較している）が、不定期航空の方は最高 90%、最低 84% であるのに対し、定期航空は最高でも 79% で不定期航空の最低に及ばず、最低の方は 51% ばかりである。他のヨーロッパの航空会社もほぼ同じであるという。

定期航空の IT 運賃 以上の通り、ITC を同一地点にピストン往復させて集中的に飛ばすチャーター航空と定期航空ではコスト構造が違い、定期航空はヨーロッパ内の同一路線で競争しても勝ち目がない。ゆえに、ヨーロッパだけに許可されているチャーター航空の多国間協定を廃止させるか、それが出来なければヨーロッパ外に広がらないように厳しく制約することしかできなかった。しかし、1970 年に B747 が投入され、航空輸送力が飛躍的に拡大すると、全体的に座席当たりのコストは下がるが、急増した座席を埋めるには観光客の獲得しかなかった。売れ残る座席を減らし、ロードファクターを高めるためには、定期航空にも観光客向け低運賃を導入するしか対策がなかった。

対抗策の第一は、定期航空を利用するパッケージツアーを作成してもらうために、インクルーシブ・ツアー運賃（ITX）を設定したことである。これは定期便の座席の一部をまとめてツアーオペレーターに卸売りする方法である。ツアーオペレーターはこれを使って ITC と同様地上手配をセットしたパッケージツアーを作成する。ITX は ITC 同様あくまでパッケージツアー用に業者に卸売りするものであるから、座席だけを売ることは禁止されている。しかし、実際に仕入れた ITX 運賃は様々な事情で足売りされ、いわゆる格安エア・オンリー運賃として流出していったことはよく知られている。

定期航空の ITX 運賃の最初の例は、1971 年にイギリスとスペイン間の路線に導入されたが、数年の内にヨーロッパの定期航空各社が追随し、定期便の飛ぶ路線にあつという間に広がった。定期便の一部をチャーター機のように使用するだけなので、これに回す座席数に限りはあるが、定期便という長所を加味すれば、充分チャーター航空と競合しうるレベルの価格で販売された。ITC は頻度の高いヨーロッパの近距離国際航空、とくにリゾート地向けに満員に近い利用率でピストン往復することによって成り立っていたが、大陸間の

ような長距離観光では、定期航空ほど頻度の高い運航は望めないから、需要の大きさにもよるが、長距離パッケージツアーは ITX、欧州内では ITC のように使い分けられるようになっていった。

ほかにも、定期航空は座席を埋めるために各種の特別割引運賃を導入して対抗した。中でも、消費者個人に販売する事前購入割引運賃の APEX の割引率が高かった。ドガニスは 1990 年の夏期ピーク時のロンドン～アテネ間の往復運賃を比較する表を載せている。これによると、チャーター航空は出発曜日によって違い、112～143 ポンドである。これに対し、定期航空のほうは、ツーリスト・クラス 442 ポンド、エクスカーション運賃 360 ポンド、APEX がウィークデー 270 ポンド、ウィークエンド 245 ポンド、スーパー APEX が同じく 219 ポンドと 235 ポンドとなっている。業者への卸値の ITX は英国航空が 186 ポンド、オリンピック航空が 179 ポンドであるから、ITC に対抗できるところまで来ていることは上述の通りである。APEX は業者への販売価格である ITX に比べれば割高だが、前売に予約することで目的の如何を問わず使えるから、ビジネス目的客や VFR（親戚知人訪問）客には便利であった。

航空規制緩和への道

定期国際航空は、初期には乗客も少なく、国営ないしフラッグキャリアーとして公共交通の使命を託されていたから、独占ないし寡占企業として政府の保護を受けるのも当然であった。しかし、航空機が発達し、航空旅客が急激に増えて観光客の足になるに及んで、否応なしに航空規制緩和の方向に動いていく。その動きをざっと見てみよう。

観光と航空に関する国際会議 1972 年 4 月、チャーター航空会社の団体である IACA (International Air Carriers Association) の呼びかけにより、スペイン観光省主催で「観光と航空に関する国際会議」がマドリードで開催され、チャーター航空会社、旅行業者、観光関連施設、消費者団体、ジャーナリズムなどの代表約 600 名が参加した。会議の目的は、増加の一途にあった航空観光旅行のより一層の低廉化と大衆化を求めて各国政府や IATA に対し、現行規制の緩和を働きかけようというものであった。この会議を IATA 加盟の航空会社が一斉にボイコットしたため、会議全体が IATA に対する激しい非難攻撃の場と化してしまった。《チャーター航空+観光（消費者）》対《定期航空（IATA）+米 CAB を初めとする政府の航空当局》の対立が抜き差しならないものとなってきたのである。

レイカー航空の挑戦 IATA のカルテル体質に正面切って最初に挑んだのはフレデリック・レイカーであった。レイカーは 1966 年にレイカー航空を設立し、ロンドンのガトウィック空港を拠点に中古機数機によって地中海やカナリア諸島向けに、主にアフィニティ・チャーター便を運航していた。レイカー航空の安価なサービスは大衆の人気を博し、次々に業務を拡大して、1968 年には西ベルリンのテーゲル空港にも拠点をもち、機材も拡充してスカイ・トレインによる北大西洋への定期航空参入を目指していた。周到なマーケティ

ングを行って、ロンドン～ニューヨーク間に夏期の5月～9月は毎日1便、10月～4月は週4便飛ばす計画を立て、1971年6月15日に航空当局に許可を申請した。運賃は均一で片道夏期32.5ポンド、冬期同37.5ポンドという破格の低運賃であった。汽車に乗るように予約なしで早いもの順に乗り、付帯サービスなし（ノーフリル）を予定していた。6月30日、レイカーは記者会見でスカイ・トレイン構想を発表した。だが、この申請は年内にあっさり却下された。レイカーは不服申し立てを行い、1972年2月に仮の免許を得ることができた。しかし、同年3月20日英政府は仮許可を取消し、4月1日付けで発足する民間航空局（CAA）に改めて申請し直すよう命令した。レイカーはこれを受け、ロンドン・ガトウィック空港からニューヨーク・ケネディ空港間に、夏期週11便、冬期同7便のスカイ・トレインを運航する許可を正式に申請した。レイカーは低運賃サービスへの人気の高さから、入手したばかりの新広胴機DC10を使用する申請をしていた。1972年10月5日、CAAはレイカーの申請を認め、10年間の許可を与えたが、ガトウィックではなくスタンステッド空港とすること、冬期は189議席まで（B707の最大座席数）とするという条件が付いていた。明けて1973年1月、CAAはレイカー航空を英国のフラッグキャリアーに指定した。

しかし、既得権をもつBOAC等定期航空会社からの猛烈な圧力と、折からのオイルショックによる需要の減退、大西洋上の過剰な輸送力が相まって、英政府は1975年7月29日付けでレイカー航空への許可を取り消してしまった。レイカーは直ちに高等法院に控訴し、高等法院はレイカー航空の許可取り消しは不当であると裁断し、政府の決定を覆した。しかし、レイカー航空が実際に相手国のアメリカからの許可を得てこの路線に就航できたのはさらに2年後であった。1977年、ようやくレイカー航空は、締結されたばかりのバーミューダII（改訂英米航空協定）に沿って、ロンドン～ニューヨーク線に就航する英国側第二の航空会社として承認されたのであった。

WTO と IATA 共催の観光と航空に関する国際会議 IATA がボイコットした1972年の前記国際会議から3年を経た1975年2月、IUOTO から国連専門機関になったばかりの世界観光機関（WTO）と IATA の共催で、第1回「観光と国際航空に関する国際会議」がマニラで開催された。この会議では、オイルショック以後の現状分析を踏まえ、観光と航空輸送に係わる広範な問題が検討され、世界観光セミナー的な色彩となった。観光と航空輸送の関係について、この会議では具体的な方向は示されなかったが、初めて各国の観光当局と航空会社をはじめとする高レベルの関係者が一堂に会して論議し得たことを、最大の成果であると総括した。

第2回のWTO/IATA共催の観光と国際航空に関する国際会議は、3年後の1978年4月にメキシコシティで開催された。この年はアメリカがそれまでの航空政策を転換し、規制撤廃へと方向転換した年として記憶される重要な年である。私は幸運なことに、この会議に日本航空の松村信雄氏とともに出席し、逐一その議論を聞かせてもらうことができ、その模様を報告した（トラベル・ジャーナル1978年7月10日「二人三脚で走り出した《観光》

と《航空》)。以下、国内航空規制の撤廃に向かうアメリカの政策転換の背景と、国際航空のオープンスカイ政策に向かうアメリカの対応について概観しておきたい。

第二バーミューダ協定（1977年） 時がたち英国にも力がついてくると、バーミューダ協定とその運用に対する不満が表面化してきた。第一の問題は、特定路線を運航する指定航空企業の数に制限されていなかったことである。過剰の輸送力を持つアメリカが何社でも指定できることは英国側に不利であり、英国側は同一路線では1社ないしごく少数に制限したいと考えていた。事実、第5の自由による米側の過剰輸送力が現実のものとなり、不公平な状況が生まれていた。第二は、バーミューダ協定には運賃設定に関する手続きが定められていたにもかかわらず、米側はこれを無視して自国の国内法によって処理したため、運賃規定が死文化していた。英側はオイルショック後の不況期に、航空秩序を再構築することを検討し、バーミューダ協定の改正を米国に申し入れた。英国側の改正要請は、対米不平等を解消するためであったから、実質的には制限強化に向う方向であった。他方、米国は航空規制緩和の方向に政策転換することを検討していた時期だったから話が合わなかった。英国は1976年6月22日、1946年のバーミューダ協定を破棄する通告を行い、協定破棄が発効する1年後の、ぎりぎりまで新協定締結の交渉を行った。しかし、期限までに合意に至らず、両国合意の上交渉期間を1か月間延長し、ようやく1977年7月21日に新協定「第二バーミューダ協定」が成立し、即日発効した。

第二バーミューダ協定は、両国間の航空輸送の規制をより明確化したものであった。主要な変更のひとつが、それまでなかったチャーター航空をも協定内容に追加したことであった。すでに航空輸送は、チャーター航空や定期航空の団体IT運賃などで観光の足として充分成長を遂げていた。上に見てきたように、折から規制緩和を強く求める風潮の中にあつたから、第二バーミューダ協定は自由化への逆行として観光界から総スカンを食った。結果として、第二バーミューダ協定は、この後の国際航空輸送自由化への引き金役を果たしてしまつたのである。アメリカ政府自体が英国への妥協を反省し、翌1978年にまず国内航空のデレギュレーション（規制撤廃）を敢行し、その原則を国際航空にも及ぼさうというオープンスカイ政策を推し進めていくことになるのである。

アメリカの航空デレギュレーション政策

アメリカは1977年に航空政策を大転換した。まず、国内貨物輸送について路線参入も料金も完全自由化し、「航空会社は自ら適当と考え、望み、そして可能なサービスを自由に実施できる」という原則を確立した。翌1978年には国内旅客輸送についても同じ原則を適用し、完全自由とする「デレギュレーション（航空規制撤廃）法」をカーター政権のもとで決定した。そのみならず、アメリカは自国の輸送力の優位を背景に、デレギュレーションの原則を国際航空へも及ぼす決定をしたのであった。その背景は以下のように説明されている。

1974年の行政訴訟 かなり早いうちから経済学者らによって、政府の航空規制は運賃を高く維持するだけという反対論が強まっていた。事実、航空規制を受けている州際航空は、自由に運航する同距離の州内航空の運賃よりはっきり割高であった。

1970年初めには、早くも自由化へのプレッシャーがかかっていたが、1973年に起きた石油危機で燃料価格が急騰し、しかも不況によって客が減少する事態となって、定期航空各社は値上げを申請した。CABは事情を理解し、一連の値上げを承認する一方で、4年間新規航空会社の参入を禁止し、かつ同一路線上の便数を制限する措置を取った。運賃が上がったうえに座席が取りにくくなったのだから、この措置が消費者に不評であったのは当然である。しかも、それで航空会社の財務が改善されたわけでもなかった。

先述したように国際航空輸送でIATA批判が高まっているさなかに、この大西洋運賃の引き上げが行われた。ラルフ・ネーダーをリーダーとする消費者運動がCABの定期航空べったりの姿勢を激しく攻撃し、連邦裁判所に告訴した。連邦裁判所は消費者側に軍配を挙げ、CABの反消費者的な姿勢を非難したのみならず、IATAの運賃決定システムを反トラスト法違反と断定したのであった。

航空規制撤廃法の成立 時のフォード政権はこうした傾向を受けて、1974年、政府の諸規制は米国の産業にマイナスを及ぼしている可能性があり、インフレに一役買っているとする観点からの見直しを開始した。エドワード・ケネディ上院議員を長とする上院の行政改革小委員会の公聴会は、とくに航空規制に言及し、政府の規制がなければ航空運賃は大幅に下がるであろうと結論づけたのであった。CABも同じ結論に達し、その報告書の中で、航空産業は自由競争が自然であり、独占寡占事業とすべきでないことを明確に記述した。1977年にCABの委員長に就任した経済学者アルフレッド・カーン博士は、航空産業規制から政府は手を引くべきであるとし、最初は緩やかに、次第に大幅に規制を緩和することを勧告した。1978年に国内の航空規制撤廃法案が議会を通過し、議会は4年後の1981年12月31日までに路線への参入制限を完全撤廃し、1983年までに運賃を完全自由化することを命じたのであった。役割を果たしたCABは、これらを見届けて1985年に解散した。

1978年の米国モデル協定 CABの主たる仕事であった国内航空規制の役割は終了し、残りの業務は他の政府機関に受け継がれた。外国との国際航空交渉は運輸省が引き継いだ。米国は今後の航空交渉は自由化促進の方向で進めることとし、2国間協定を締結する際のモデル協定を作成した。「米国標準『77年後協定』と呼ばれるのがそれである。1977年に結んだ第二バーミューダ協定のような制限的な協定は再び結ばないことを明示するものであった。その内容は、例えば、指定航空会社数は当事国の欲する数とし、運賃については商業的要素による自由競争を原則とし、チャーター航空の自由化も規定された。片道輸送にしる往復にしる、発地国の規則に従うという、いわゆる発地国主義の原則がうたわれた。このモデル協定の原則によって二国間航空交渉を開始し、1978年だけでオランダ、イスラエル、韓国、西ドイツ（当時）、ベルギーとの間に航空協定を締結した。内容は相手国によ

って多少の違いがあり、イスラエルとの協定において二重不認可制度（両国政府が拒否して初めて効力がある）を条件とした点、運賃自由化が一步前進した。米国のこのモデル協定が最も強く反映されたのが、翌 1979 年に米国とタイの間で結ばれた米タイ航空協定であった。

1990 年代が近づく頃、経済の自由化とグローバル化のいっそうの進展に伴って、空の自由化についても一層の進展が要請されるようになった。ヨーロッパでは、1987 年に、二国間協定ではなく、EU によるマルチ・タイプの協定（パッケージ I）が成立し、その後パッケージ II（1990 年）、パッケージ III（EU 域内航空の完全自由化）へと進化した。米国はさらに自由化を徹底するための「モデル・オープンスカイ協定」を作成して交渉に臨み、いっきに航空輸送の自由化が進展していった。

格安航空会社の登場

サウスウェスト航空の誕生 1967 年、テキサス州のダラス、ヒューストン、サンアントニオの三都市を格安の運賃で結ぼうという型破りの小航空会社サウスウェスト航空が誕生した。

生みの親は、サンアントニオで小さなローカル航空を経営していた企業家ロリン・キングと取引先の銀行家ジョン・パーカーであった。まず、パーカーが、仕事のためにヒューストン、ダラス、サンアントニオ間を駆け回るのが不便で金がかかるから、運賃規制のない州内航空会社を設立して解決しはどうかとキングに話を持ちかけたのがきっかけである。1966 年に予備調査を済ませたキングは、三都市間に大型旅客機を頻度高く飛ばす航空会社を設立する構想を建て、顧問弁護士のハーブ・ケレハーに相談を持ちかけた。三都市はバスや鉄道で往来するには距離があり過ぎる。キングは当時カリフォルニア州の州内航空会社で成功しているパンフィック・サウスウェスト航空の実情を調査し、成功を確信していた。ケレハーは、創設予定の航空会社はテキサス州で運航している既存の航空会社との間で政治上、法律上の争いが起こるであろうことを想定し、設立のための資金を通常必要額の 2 倍準備し、1967 年 11 月 27 日にテキサス州航空委員会（TAC）に設立を申請した。

1968 年 2 月 20 日 TAC が設立を認可したその翌日、既存の大手航空会社から地方裁判所に同航空の飛行差し止めの訴訟が起こされた。これらの路線は既に満杯で、新規航空会社の参入の余地など全くないというわけである。結果は大手の意見が容れられ、参入禁止の判決が下った。サウスウェスト航空は高等裁判所に控訴した。7 カ月を要した控訴審の結論は原判決支持であった。ほとんど諦めかけたのだったが、リーダーのケレハーはめげずに仲間を説得してテキサス州最高裁に上告し、ついに高等裁判所の判決が覆された。

だが、これで解決したわけではなかった。ブラニフ航空、テキサス・インターナショナル航空、コンチネンタル航空の三社が合衆国最高裁判所に上告したのである。しかし、連邦最高裁は 1970 年末にこの上告を棄却し、ついにサウスウェスト航空は勝利を収めたのだが、その後も同じような裁判が繰り返され、再度最高裁の判断を仰ぐなど執拗な邪魔

立てが行われた。このために遅れに遅れ、最終的に業務を開始できたのは会社創設以来 4 年目の 1971 年 6 月 18 日であった。かくして、サウスウェスト航空は、日に 18 便を飛ばして州内三都市を結ぶ業務を開始し得たのであった。

サウスウェストのサクセス・ストーリー 就航とともに今度はダビデとゴリアテの戦いとも呼ばれる争いが始まった。その痛快な戦いのいきさつは「破天荒：サウスウェスト航空驚愕の経営」に詳しく語られているのでここでは述べないが、1978 年に航空規制が緩和され、航空会社が自由競争にさらされることになって以来、120 社もの航空会社が倒産する中で、サウスウェスト航空は路線網を倍々増で拡大していった。

1990 年から 94 年にかけて航空産業が 128 億ドルもの赤字を出し、イースタン航空、パン・アメリカン航空、ミッドウェー航空、コンチネンタル航空、トランスワールド航空といった大手が破産に瀕している中で、サウスウェスト航空のみが同じ時期に毎年売り上げを伸ばしてきた。2002 年には全米 58 都市に就航し、3777 機のジェット機を使用して 1 日 2800 フライトを飛ばし、年間 6300 万人を運ぶアメリカ第 4 位のメジャー航空会社に成長していた。

ライアン航空ほか サウスウェスト航空の徹底したコスト削減による低価格と直行便による便利さを強調した経営を見習って、自由化の進んだヨーロッパ大陸で同様の試みを始めたのが、1985 年に設立されたアイルランドのライアン航空であった。ライアン航空は大成功を収め、ヨーロッパ市場においても格安航空会社が急激に伸張した。2000 年代に入ってから以降、ヨーロッパでは近距離輸送は格安航空会社が圧倒的な強さを見せているほか、南アフリカ、南米、オーストラリア、インドネシアなど、地上交通では移動が困難な面積大国で庶民の足としての格安航空会社が大きく発展し、今では日本にも及んでいることは周知のとおりである。航空輸送は完全に自由競争の時代に突入したのであった。