

新たな航空国際化時代への幕開け

2010年は空港分野において大きな転換点となった1年であったと言える。10月には東京国際空港（羽田空港）新国際線旅客ターミナルビル、D滑走路が供用された。発着回数が増え、深夜や早朝に国際線の定期便が就航可能となり、32年ぶりに国際定期便の運行が再開された。世界11の国・地域計17都市に向け週約370便までの拡充が計画されており、日本の空の国際競争力を高め、政府が推進する観光立国への足がかりとして、大きな一歩を踏み出した。

同時期に日米の航空自由化（オープンスカイ）協定が締結された。日米間は参

入企業数の制限がなくなり、航空会社が路線や便数などを自由に設定できるようになった。6月に閣議決定され

た新成長戦略では、前述のアジア経済戦略としてLCC（格安航空会社）参入環境の整備などが



茨城空港

盛り込まれた。

また、羽田空港と成田空港、関西3空港間の役割分担に関する議論も活発化してきている。

一方、地方空港には厳しい1年であった。1月に日本航空が経営破綻、また、世界的な景気後退の影響もあり、多くの地方路線が廃止、削減され、広島西飛行場など、定期便がゼロになる空港も生じた。空港経営の抜本的効率化や航空ネットワーク維持方策の見直しについて、大きな課題を残した。

地方空港では、首都圏では3番目となる茨城空港が1月に供用開始され、徳島空港の滑走路拡張が完了し、4月に供用開始された。また徳島空港、米子空港、出雲空港などでは、地域を象徴する愛称が制定された。



羽田空港国際線ターミナル