

茨城空港将来ビジョン(案) 【概要版】

2025年4月30日

茨城県

目次

1. 将来ビジョン策定の背景と目的	1
2. 茨城空港が目指すべき姿、果たすべき役割	2
3. 役割を果たすために必要な取組（案）	
(1) 国内外を繋ぐ路線ネットワークの拡大・充実	4-12
(2) 旅客の利便性向上のための環境整備	6-8、13-14
(3) まちづくりと茨城空港の連携強化	15
(4) 新たな観光・ビジネス需要の創出	16
(5) 脱炭素化による持続可能な社会の実現	17
(6) 災害時の対応能力の強化	17
4. 旅客数の目標、取組スケジュールイメージ	18-20
5. 将来の茨城空港の各エリアの配置イメージ（案）	21-22

1. 将来ビジョン策定の背景と目的

- 茨城空港は、産業や文化、観光など様々な分野で日本各地や世界と交流・連携し、活力ある地域づくりを実現するため、2010年に航空自衛隊との共用空港として開港し、15年が経過した。
- 開港当初は、年間約20万人が利用する空港であったが、2019年度には年間約78万人が利用する空港へと成長し、本県のみならず、首都圏や栃木県・群馬県等の周辺各県の航空需要に対応し、観光・ビジネス等の経済活動、各国姉妹都市との国際交流や人々の生活を支える必要不可欠な空港となっている。
- このような状況の中、旅客や航空会社がより利用しやすい空港を目指し、2023年10月には空港運用の弾力化を図ることとし、航空機の乗入れ制限の緩和や新たな需要として国際ビジネスジェットの乗入れを開始することで、空港の利便性の大きな向上を実現し、新しい局面を迎えている。
- そして、茨城空港が開港した2010年には訪日外国人宿泊者数は年間約2,600万人泊、本県は約9.2万人泊であったが、2023年には訪日外国人宿泊者数は過去最大の約1億1,775万人泊※、本県は約23.8万人泊※に達し、インバウンドを取り巻く環境も、開港当初と大きく変わっている。
- 本茨城空港将来ビジョンは、このような空港の利便性の向上やインバウンドの著しい増加等の状況を踏まえ、茨城空港が、本県や周辺各県の地域経済の成長や観光振興、災害時の救援活動を支えることで、更に活力があり、より安心した暮らしを送ることができる地域社会を実現できるよう、2040年代までを見据え、茨城空港が今後目指すべき姿・果たすべき役割、そして、それらを実現するために必要な取組をまとめたものである。

2. 茨城空港が目指すべき姿、果たすべき役割

空港利用者、航空会社、運送事業者、旅行・宿泊事業者、交通事業者、自治体や県民の方々等から茨城空港の将来への期待を把握し、有識者等で構成する茨城空港のあり方検討会において議論を行い、茨城空港が目指すべき姿、果たすべき役割を以下のとおりまとめた

【茨城空港が目指すべき姿・果たすべき役割】

- 1 : 本県や近隣県の更なる成長、人々の豊かな生活を支える
国内外との観光・ビジネスや地域の賑わいの拠点となる空港
- 2 : 羽田・成田空港とともに、関東圏3つ目の空港として、
日本の国際・国内航空需要に対応する空港
- 3 : 本県の被災時や、首都直下地震などの大規模災害時に、
本県をはじめ周辺県の災害対応の拠点となる空港

3. 役割を果たすために必要な取組（案）

(1) 国内外を繋ぐ路線ネットワークの拡大・充実

- ①既存路線の増便及び新規路線誘致の積極的な取組
- ②航空会社の安全で円滑な運航のための環境確保
 - ・旅客需要に対応するターミナルビル容量や処理能力の確保
 - ・機材運航の効率化を図る取付誘導路や平行誘導路確保
 - ・就航機材に応じた滑走路等の舗装厚の確保
 - ・旅客や航空会社が利用しやすい運用時間帯の確保
 - ・需要に対応できる駐機場や給油施設・体制やグランドハンドリング体制の確保

(2) 旅客の利便性向上のための環境整備

- ①旅客の検査等の滞留時間を短縮し利便性を向上するよう、ターミナルビルの機能強化を図る
例：自動化による保安検査の高度化・スムーズ化等の効率化（スマートエアポートの推進）
- ②混雑緩和やターミナルビル近郊への駐車を容易にするなど、駐車場の利便性向上を図る
- ③鉄道等の交通機関や観光地と空港のアクセスの改善
首都圏や近隣県とのアクセス向上

(3) まちづくりと茨城空港の連携強化

- ①茨城空港と地域が共生し、更なる地域振興を図り、ともに成長していくため、小美玉市の新しいまちづくりや空のえき「そ・ら・ら」などと茨城空港の連携を強化

(4) 新たな観光・ビジネス需要の創出

- ①富裕層向けの観光や医療需要の取込みのため、ビジネスジェットを活用したツアーの造成
- ②首都圏のビジネスジェット需要に対応するため、ビジネスジェット受入れ環境を強化
- ③航空貨物需要の掘起しと必要な施設の確保

(5) 脱炭素化による持続可能な社会の実現

- ①太陽光発電設備の導入など創エネに取り組むとともに、ターミナルビルのZEB※化を進める
※Net Zero Energy Building
快適な室内環境を実現しながら消費するエネルギーをゼロにすることを目指した建物

(6) 災害時の対応能力の強化

- ①本県、近隣県や首都圏の大災害への円滑な救助活動を支えられるよう関係者間の連携や空港機能の強化に取り組む

3. 役割を果たすために必要な取組（案）

(1) 国内外を繋ぐ路線ネットワークの拡大・充実

①既存路線の増便及び新規路線誘致のため、積極的なプロモーションを実施

- ・潜在化しているインバウンド・アウトバウンド需要を喚起し、円滑に往来できるように増便や新規路線の就航を図る
- ・需要喚起のため、航空会社や旅行会社と協力し、イベントやSNS等を活用し地域の魅力のプロモーションを強化する

1. 現在の国際線の就航状況



- ・上海（浦東） 3往復／週
- ・西安（咸陽） 3往復※1
- ・台北（桃園） 2往復／週
- ・清州 3往復／週※2

※1：2024年12月24日・26日・28日の特別運航
※2：2025年5月15日-定期便化

2. 積極的な茨城や周辺地域の魅力発信

- 本県の魅力（観光、食、文化、スポーツやアウトドア等）、年間を通じての気候や立地などをツアー客・個人客の両者へ、イベントやSNS等を活用しわかりやすく積極的に発信する



年間を通じた魅力的なゴルフ環境



花絶景～ネモフィラの景観～



日本を代表する食の産地

- 中国路線（上海）、台湾路線（台北）や韓国路線（清州）といった既存路線の増便・拡張
- ベトナム、シンガポールやタイなどのアジア地域、更には欧米への就航を目指し、航空会社や旅行会社と協力し、プロモーションやツアー造成を行う

3. 役割を果たすために必要な取組（案）

(1) 国内外を繋ぐ路線ネットワークの拡大・充実

①既存路線の増便及び新規路線誘致のため、積極的なプロモーションを実施

1. 現在の国内線の就航状況

- 国内線は下記のとおり、札幌(新千歳)、神戸、福岡や那覇の4都市に就航し、乗継便により宮古(下地島)、長崎や鹿児島を結んでいる



- 【乗継便】
- ・宮古(下地島) 1往復/日 (神戸又は那覇乗継)
 - ・長崎 2往復/日 (神戸乗継)
 - ・鹿児島 1往復/日 (神戸乗継)

2. 積極的な茨城や周辺地域の魅力発信

- 利便性の向上のため、札幌(新千歳)、神戸、福岡や那覇といった既存路線の増便に取り組む
増便を図るため、航空会社や就航先自治体等と協力し、両地域の相互送客を促進するプロモーションを実施するなど、双方向の往来拡大に取り組む

【国内での相互送客を促進するプロモーションの取組】

- ・茨城空港公式アプリ「IBRマイエアポートクラブ」を活用し、ツアー情報や、県内及び就航先の観光情報等を発信
- ・主要都市におけるお祭りやマラソンイベント等への観光PRブースの相互出展
- ・公共施設の大型ビジョンを活用した観光動画の相互放映



水戸黄門まつりでの神戸観光PR
(右手：親善大使スマイル神戸)



神戸ハーバーランドでの茨城DC動画放映

3. 役割を果たすために必要な取組（案）

(1) 国内外をつなぐ路線ネットワークの拡大・充実

- ②・航空会社の安全で円滑な運航のため、旅客需要に対応するターミナルビル容量や処理能力を確保
・需要に対応できる給油施設・体制やグランドハンドリング体制の確保

(2) 旅客の利便性向上のための環境整備

- ①保安検査等の滞留時間を短縮し利便性を向上するよう、ターミナルビルの機能強化を図る

- ・航空会社が希望する時間帯に円滑に就航できるよう、出到着便が重複し多くの旅客が集中した場合においても保安検査場や待合室等で過度な滞留が生じないように、ターミナルビルの容量拡大や機能強化を図る

1. ターミナルビルの現状

- 茨城空港ターミナルビルは2010年3月に供用し、当初は年間約20万人が利用、コロナ禍前の2019年度には最高となる約78万人が利用し増加傾向で推移
2020年度はコロナ禍により約20万人に減少したが、2023年度は約75万人が利用し、回復傾向にある



茨城空港ターミナルビル（2010年3月供用）

- 右記の表のとおり、2019年度には年間利用者約78万人となり、2010年のターミナルビル供用当初に想定していた年間利用者数81万人に迫っている

- また、当初は1時間に国内・国際それぞれ最大1便の受入れを前提にターミナルビルは建設されたが、2023年10月の受入れ緩和により現在は2便以上を受け入れている

さらに、国内線の就航機材は小型機（130席）を想定していたが、現在はB737（177席）が就航し、ターミナルビルの想定以上の受入れを実施

表：ターミナルビルの受入れ能力と現状の比較

	現在のターミナルビルの受入れ能力 (2010年に、以下の条件にて設計し整備)		現在の取扱い状況 (2025年4月現在)
年間利用者数	81万人		約75万人（2023年度） 備考：過去最大は約78万人（2019年度）
運用	・1時間に国内、国際それぞれ最大1便の受入れ		・1時間に2便以上の受入れ
就航機材	国内線	・小型機（130席）	・B737-800（177席）
	国際線	・中型機（250席）	・A320型機（180席）

2. ターミナルビルの課題

- ターミナルビルは1時間に国内、国際それぞれ最大1便の受入れを前提にターミナルビルは整備されているため、2便以上が同時に離発着する場合、以下の課題が生じる

1) 出発時の主な課題

①保安検査場

国内・国際線の保安検査場が1レーンのみであり、2便分の旅客の検査に過大な時間を要し、機材出発までの手続き完了に懸念



国内線保安検査場の混雑



国際線保安検査場の混雑

②待合室

国内線待合室は298席を有するが、2便分の旅客は最大約360人であり、待合室のスペースが不足



待合室の混雑

③チェックインカウンター

1機分の旅客に対応するチェックインカウンターを設置しているため、2機分の旅客の手続きを行う場合、過大な時間を要する、滞留スペースが不足するなど利便性が低下



チェックインカウンターの混雑

2) 到着時の主な課題

①手荷物受取所

国内・国際線の手荷物受取場のターンテーブルが1レーンのみであり、2便分の旅客対応時に過大な時間を要する。また、2便分の旅客のスペースが不足



国内線ターンテーブルの混雑



国際線ターンテーブルの混雑

②国際線到着ロビー

国際線の到着ロビーが狭隘※であり、バス等を待つ大勢の旅客が滞留し混雑が発生。近年は、ゴルフバック等の大きな荷物のため、より混雑が発生

※到着ロビー狭隘のため、2018年10月に100m²の拡張を実施



国際線到着出口の混雑の様子①



国際線到着出口の混雑の様子②

3. 役割を果たすために必要な取組（案）

3. 課題への対応（案）

1時間に国内・国際線各2便以上の航空機を安全かつ円滑に受け入れ、増加する需要に対応するため以下に取り組む

- ① ターミナルビルを拡張し、保安検査場、待合室や手荷物受取所等を増設・自動化し受入れ能力を向上
- ② ターミナルビルだけではなく、増加する航空機を受け入れるために駐機場を拡張
- ③ 就航便数に対応した給油施設（燃料タンク等）、給油体制やグランドハンドリング体制を、国や事業者と協力し確保

【現在の茨城空港】



給油施設（燃料タンク2基）



給油車（レフューラー）

【2便以上の受入れに対応する将来の茨城空港（イメージ※）】



※：本拡張はイメージであり、拡張に当たっては関係者と調整し決定

- 南側臨時駐車場のスペースを転用し、ターミナルビルや駐機場を拡張
- 転用し減少した駐車スペースを補うため、第1、2駐車場を立体駐車場として再整備するなどして対応
- 旅客、航空会社や空港運用関係者の安全面・利便性に留意し、取組を進める

3. 役割を果たすために必要な取組（案）

(1) 国内外をつなぐ路線ネットワークの拡大・充実

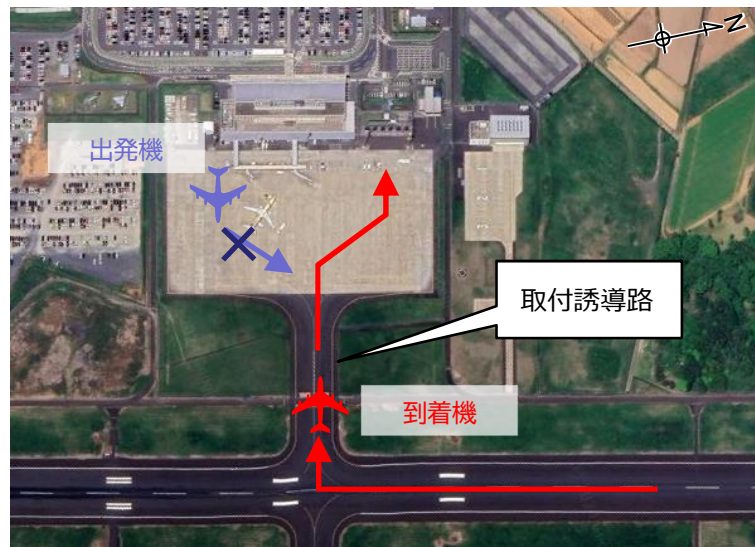
- ②・航空会社の安全で円滑な運航のため、機材運航の効率化を図る取付誘導路や平行誘導路を確保
- ・旅客や航空会社が利用しやすい運用時間帯の確保

- ・航空会社が限られた機材を効率的に運航できるよう、着陸から出発までの機材の地上走行を円滑化し待機時間を縮減することが、茨城空港への就航促進に重要である
- ・地上走行を円滑化するために、離発着需要に応じた取付誘導路の複線化や平行誘導路を確保する

1. 取付誘導路の複線化による遅延の縮減

【現状と課題】

- ・到着機が取付誘導路を使用して滑走路から駐機場に進入するため、出発機は接触防止のため、出発時刻になっても駐機場にて待機しなくてはならず遅延が発生



【取付誘導路の複線化による改善】

- ・2本目の取付誘導路整備により、出発機と到着機の動線が分離でき、出発機は到着機に影響されず出発が可能となり遅延を縮減できる



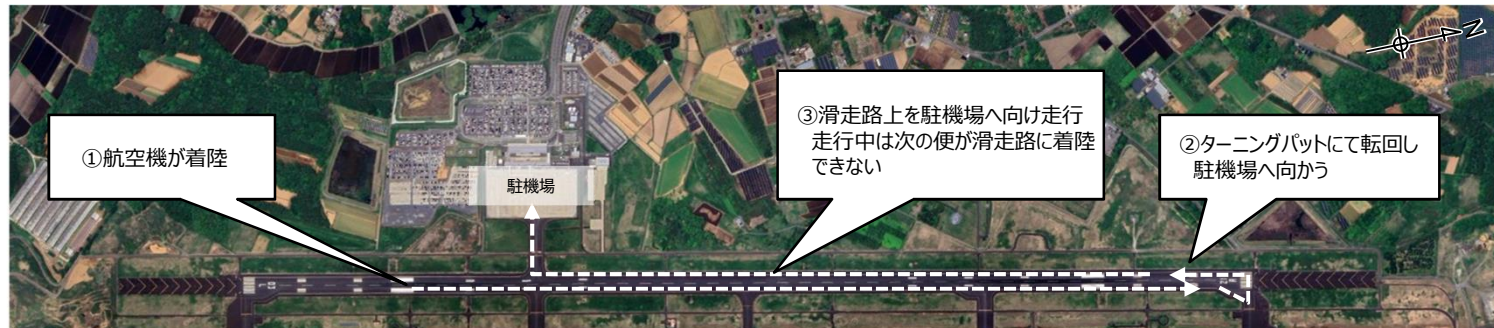
2. 平行誘導路による1時間当たりの受入れ可能便数の増加

- ・現在は1時間に2便程度の離発着があるが、1時間に8便以上の離発着を可能とするには平行誘導路が必要となるため※、将来の需要を考慮し必要な整備を行うことが重要である

※：空港施設計画参考資料（国土交通省航空局 平成20年）より抜粋
平行誘導路の設置の目安として、ピーク1時間当たり8回以上の離着陸回数であることが示されている

【現状】

- ・着陸機は滑走路端部のターニングパッドで折り返し、滑走路を走行し駐機場に向かうため、滑走路を駐機場に向かい走行しているタイミングでは次の着陸機は着陸ができずに上空で待機を行う



【平行誘導路（イメージ※）整備による効果】

- ・着陸機が平行誘導路に進入することで滑走路上に障害物がなくなり次の便が直ちに着陸可能となることで、1時間あたりに受け入れることができる便数の増加を実現

※：下図平行誘導路はイメージであり、整備に当たっては関係者と協議し決定



3. 旅客や航空会社が利用しやすい運用時間帯の確保

- ・旅客、旅行会社や航空会社のニーズ、騒音の影響や地域の意向を踏まえながら、更に利用しやすい空港運用のあり方協議を進める

4. 誘導路の機能強化スケジュール（案）

- ・増加する需要に対応が間に合わないことがないように、将来を先読みし必要な施設を整備することが重要である。9ページ、10ページにて示した取付誘導路、平行誘導路についても以下のように、需要に対応できるよう、速やかに段階整備を進める。

現状



ステップ1

【取付誘導路の増設による複線化】
（直ちに着手）



ステップ2

【エプロン拡張、平行誘導路一部整備】
（ステップ1と並行～5年以内を目標）



ステップ3

【平行誘導路整備】
（1時間当たり8便以上が具現化してきた段階（1時間当たり6～7便）を目標） ※ステップ2と同時並行も検討



3. 役割を果たすために必要な取組（案）

(1) 国内外を繋ぐ路線ネットワークの拡大・充実

②航空会社の円滑な運航のため、就航機材に応じた滑走路等の舗装厚の確保

- ・茨城空港の滑走路、誘導路や駐機場の舗装はB767を対象に整備しており、本機以上の機材も円滑に利用できるよう、就航ニーズに合わせ舗装厚の確保を行う

■ 下表のとおり、大型機が定期運航する際には、駐機場等の舗装厚を確保する

表：機材と滑走路等の舗装強度の関係

	就航中の機材		B737MAX10 210席/約90t	B767-300ER 約250席/約187t	B777-200 約300席/約248t	B787-8 約300席/約228.4t
	A320-200 180席/約77t	B737-800 177席/79t				
滑走路:628	制約なし 360	制約なし 380	制約なし 450	制約なし 440	制約なし 380	制約なし 550
取付誘導路:825	制約なし 420	制約なし 450	制約なし 540	制約なし 560	制約なし 450	制約なし 690
駐機場:747	制約なし 510	制約なし 540	制約なし 640	制約なし 700	制約なし 660	単発の場合制約なし 870

注：表中の数値は機材のACR※1と空港土木施設のPCR※2。ACR-PCR法は、ICAO（国際民間航空機関）が定める空港舗装の判定方法。機材が運航するためには、空港土木施設のPCR ≧ 機材のACRである必要がある。機材のACRが空港土木施設のPCRを上回り、制限が発生する場合は、空港管理者と協議し運航の可否を決定する

※1：ACRとはAircraft Classification Rating：航空機が舗装に及ぼす影響を示す指標のこと

※2：PCRとはPavement Classification Rating：空港舗装の強度を示す指標のこと



滑走路等のPCR



滑走路の舗装



駐機場の舗装

3. 役割を果たすために必要な取組（案）

(2) 旅客の利便性向上のための環境整備

②混雑緩和やターミナルビル近郊への駐車を容易にするなど、駐車場の利便性向上を図る

【駐車場の現状・課題】

- 現在、茨城空港では以下の6区分の無料駐車場があり、合計で約3,600台が駐車可能

第1駐車場：約680台	南側臨時駐車場：約1,590台
第2駐車場： 640台	北側臨時駐車場： 470台
第3駐車場： 190台	北側公園駐車場： 100台

- ターミナルビルに近接する第1、2、3駐車場への駐車希望が多く、混雑が発生している
- 茨城空港の将来への期待に関するアンケートでは、有料化しても良いので混雑の改善や事前予約を期待する意見があった



茨城空港の駐車場配置

【課題への対応（案）】

- ターミナルビルに近接する第1、2駐車場を増加する需要に対応できるよう立体駐車場として再編
- 無料、有料化のメリット・デメリットを整理し、利用者の利便性を向上するよう駐車場の運用方法を検討



参考：熊本空港の立体駐車場

(2) 旅客の利便性向上のための環境整備

③鉄道等の交通機関や観光地と空港間のアクセスの改善、首都圏や近隣県との空港アクセス向上

【アクセスに関する現状】

- コロナ禍前の2019年度におけるアクセスは、自動車利用約53万人、バス利用約18万人、レンタカー利用約4万人、タクシー利用約1万人※

※百里空港脱炭素化推進計画2024年3月（国土交通省）より抜粋



- 約3,600台の無料駐車場を整備し、近隣県からの自家用車によるアクセスを支えている

- バスによるアクセス

- ・水戸駅 約 40分 1日約12便
- ・石岡駅 約 35分 1日約10便
- ・東京駅 約120分 1日2便(木曜)
1日1便
(火・土・日曜)



- 自動車によるアクセス

茨城空港アクセス道路が、2021年6月に全線開通したことにより、都内からのアクセスが16分短縮

(東京方面から約70分)

さらに東関道水戸線は2026年度に全線開通予定であり、更なるアクセス向上が実現する



【アクセスに関する課題と対応（案）】

- 旅客需要を考慮し、県内、近隣県や東京などと空港を結ぶアクセスバスの充実に取り組む
- 東関道水戸線全通を見据え、鹿行・千葉東部方面からの利用圏拡大を図る
- バス、タクシー等の公共交通の更なる確保とともに、増加する需要に対応するため、ライドシェア等の導入検討を行う
- 最新の技術（自動運転、空飛ぶクルマ等）の動向を踏まえながら、導入を検討する
- 13ページに示したように、駐車場の事前予約の導入や容量拡大など、利用者の利便性向上を図る
- 外国人旅行客向けに、空港や駅等の多言語対応アクセス案内の充実や、SNS等による情報発信を強化

(3) まちづくりと茨城空港の連携強化

- 茨城空港が立地する小美玉市は、茨城空港を生かして賑わいや交流を創出する「小美玉市新まちづくり構想」を2024年3月に発表し、実現に取り組んでいる
- さらに、直販所や物産館、乳製品加工施設を備えた空のえき「そ・ら・ら」が空港から500mの距離に立地している
- 茨城空港と地域が共生し、共に成長していくため、小美玉市新まちづくり構想や空のえき「そ・ら・ら」をはじめとした周辺各地域と、茨城空港の連携を強化し、旅客と地域住民との交流を促進する
- 空のえき「そ・ら・ら」や茨城空港ターミナルビルにおける地元特産品の販売やPRを推進することで、来訪者の満足度を高めるとともに、更なる地域振興を図る



空のえき「そ・ら・ら」：おみたま大空マルシェで賑わう様子



航空広場：空港周年祭イベントで賑わう様子

3. 役割を果たすために必要な取組（案）

(4) 新たな観光・ビジネス需要の創出

- ・ 2023年10月の茨城空港運用弾力化の一つとして、ビジネスジェットの受入れが実現
本機会を活かし、富裕層の誘致を促進するため、ビジネスジェットを活用した観光ツアーの
造成や受入れ環境の強化を図る
- ・ 北関東の経済活動を支えるため、フォワーダーや企業等の輸送ニーズを把握し必要な体制を構築

① 富裕層向けの観光や医療需要等の取込みのため、ビジネスジェットを活用したツアー造成

- ・ 富裕層向け旅行会社や県内外企業と協力し
ツアーの造成を行う

例：ビジネスジェットで茨城空港へ到着し、普段は予約が困難な
名門ゴルフ場でのプレー など

- ・ 旅客からの観光先オーダーメイドに対応で
きるよう、関係者間で協力体制を構築



2024年5月に茨城空港でデモンストレーション運航を
実施したセスナ社510型サイテーション・マスタング

② 首都圏のビジネスジェット需要に対応するため、 ビジネスジェット受入れ環境を強化

- ・ 需要に応じたビジネスジェット
客専用待合室や手続きスペース
等の施設を確保する
- ・ 施設のみならず専用動線や機材
横への接車等のサービスを確保
する



参考：新千歳空港のビジネスジェット待合室の様子

③ 航空貨物需要の掘起しと必要な施設 の確保

- ・ 現在、茨城空港では上海路線にて衣類・雑貨等の
国際航空貨物を取り扱っている
- ・ 県内企業の物品は、羽田空港や成田空港から輸送
される場合が多いが、茨城空港利用のリードタイ
ムやコスト面の優位性をフォワーダー等にし、
航空貨物需要の顕在化に取り組む
- ・ フォワーダーや航空会社の輸送ニーズを把握し、
上屋等の必要な設備や手続き体制の確保を図る

3. 役割を果たすために必要な取組（案）

(5) 脱炭素化による持続可能な社会の実現

- 茨城空港では、空港関係者が協力して2024年に「百里空港脱炭素化推進計画」（国土交通省：2024年3月）を策定し、計画的な空港脱炭素を推進
- 本計画に基づき、次の取組などを推進する
 - ・ターミナルビルや事務所施設などの空港建築施設の省エネ化を図るため空調設備の効率化や照明のLED化を推進
 - ・荷物などを航空機に運ぶ空港車両のEV化を図る
 - ・空港事務所屋上に太陽光発電を導入しており、他の施設においても太陽光発電の導入を進める



百里空港事務所屋上に設置した太陽光パネル

(6) 災害時の対応能力の強化

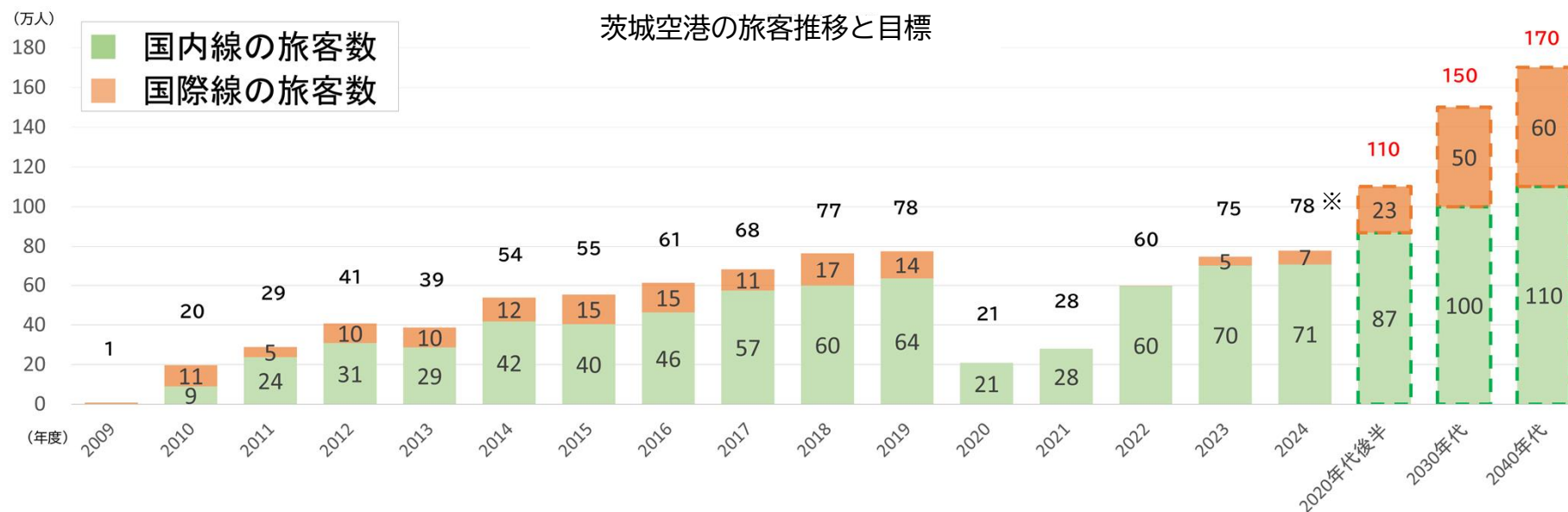
- 東日本大震災時には、福島県の近隣空港において救援人員・物資を輸送する航空機を受け入れ、さらには、寸断した交通機関の代替として臨時便を受け入れている。首都直下地震などの大規模災害時に、県、国土交通省や百里基地などが協力し、救援人員・物資等を輸送する航空機や臨時便を茨城空港に受け入れ、首都圏や本県近隣地域の救援活動を支えることが想定される
- 2020年には、百里飛行場業務継続計画A2-BCP（国土交通省東京航空局百里空港事務所：令和2年3月）が策定され、災害時の空港機能の維持・継続を図る取組や関係者間の役割分担が明示された
- 大規模災害時において、関係者が協力し、茨城空港が本県、近隣県や首都圏への円滑な救助活動を支えられるように、業務継続計画などに基づき、平時より訓練などを通じ関係者間の密な連携構築や空港機能の強化に取り組む

4. 旅客数の目標、取組スケジュールイメージ

- 下表のとおり誘客目標を設定し、インバウンド誘致及びアウトバウンド喚起に取り組むとともに、航空会社や旅行会社等へ就航の働きかけを行う

表：将来における目標旅客数及び路線

	現状 2023年度	(参考) コロナ禍前の 2019年度	短期目標 現在～2020年代後半	中期目標 2030年代	長期目標 2040年代
国内線	約70万人 4路線・1日7便	約64万人 4路線・1日7便	約87万人 4路線・1日9便	約100万人 5路線・1日11便	約110万人 5路線・1日14便
国際線	約5万人 1路線・週2便	約14万人 3路線・週11便	約23万人 5路線・週18便	約50万人 9路線・週33便	約60万人 12路線・週39便
合計	約75万人	約78万人	約110万人	約150万人	約170万人



※2024年度は、2025年3月の旅客数が判明していないため、推計値

4. 旅客数の目標、取組スケジュールイメージ

■ 目指すべき茨城空港の航空ネットワークのイメージは以下のとおり

— (太実線) : 2025年4月時点の就航路線 - - (点線) : 今後拡大を目指す路線 — (細実線) : 2025年4月時点の乗継路線

国際線のネットワークイメージ



国内線のネットワークイメージ



4. 旅客数の目標、取組スケジュールイメージ

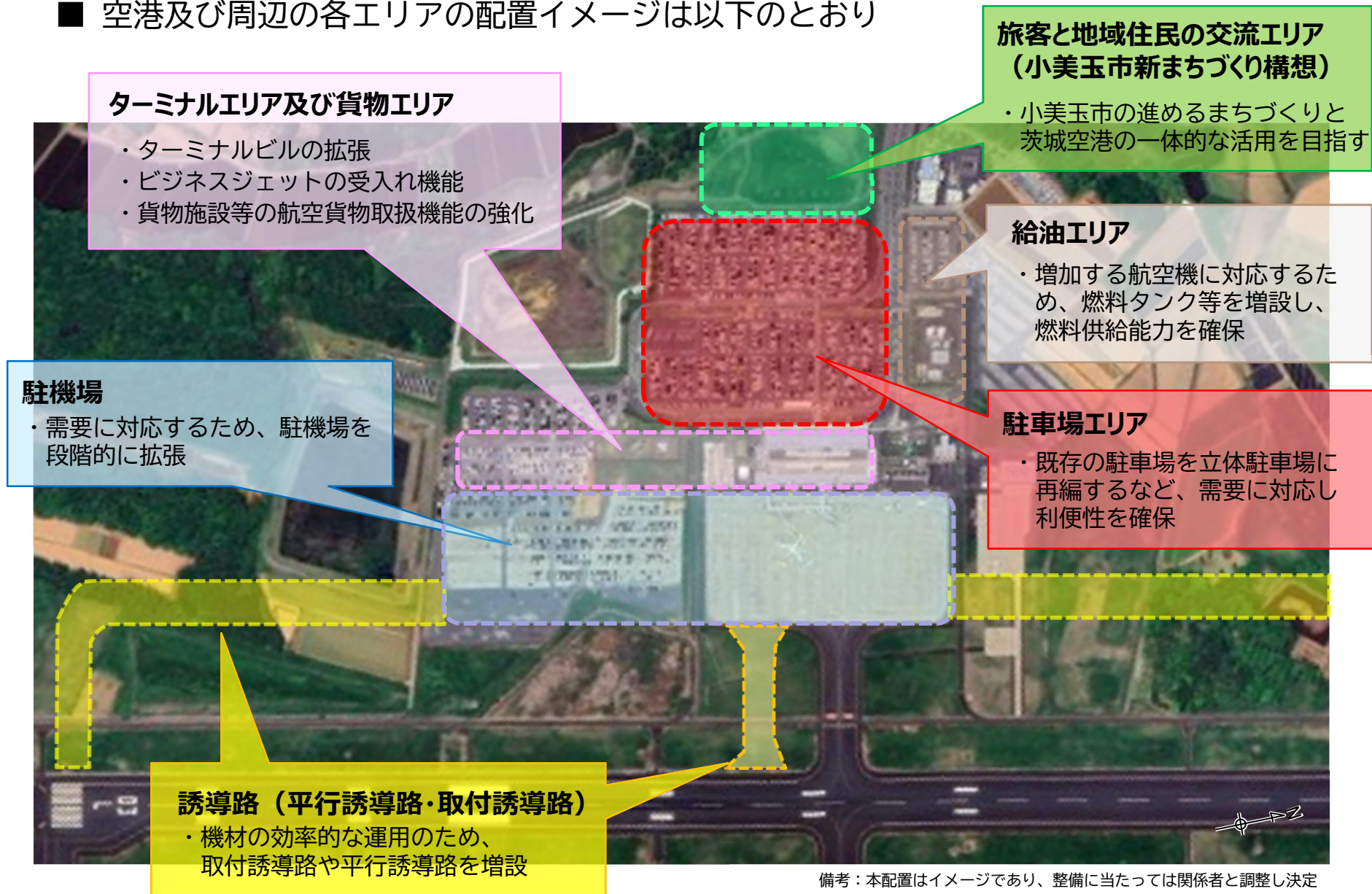
：喫緊に着手すべき取組

：需要を勘案し遅滞なく進める取組

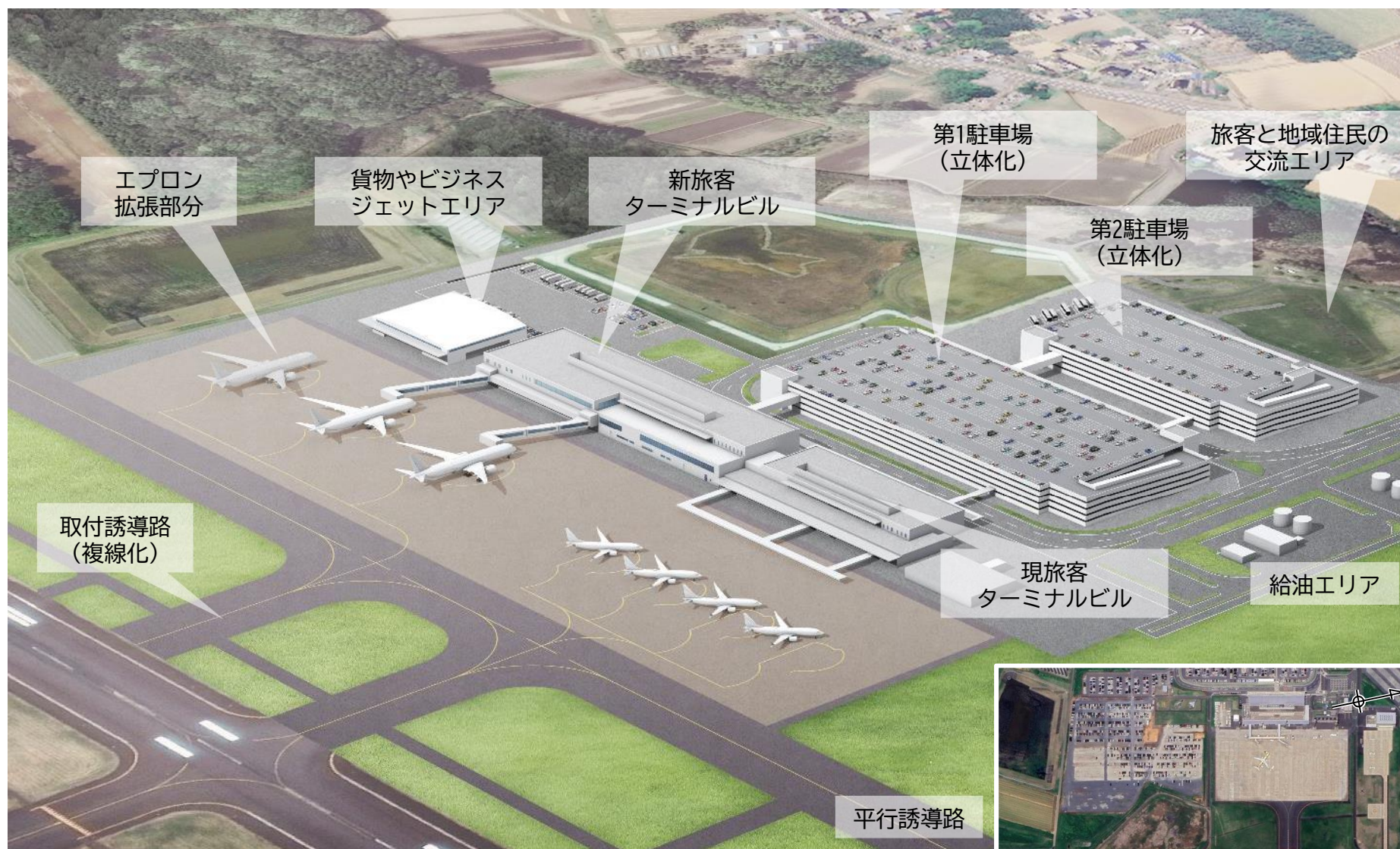
必要な取組		短期目標 現在～2020年代後半	中期目標 2030年代	長期目標 2040年代
1. 既存路線の利用促進・増便及び新規路線の誘致				
2. 滑走路	就航機材に対応する舗装強度の確保	就航機材の需要に応じて必要な舗装厚を確保		
3. 取付誘導路	取付誘導路複線化による効率化			
	就航機材に対応する舗装強度の確保	就航機材の需要に応じて必要な舗装厚を確保		
4. 平行誘導路	平行誘導路整備による処理能力の向上	効果の検討	乗入れ需要に応じて段階的に整備	
5. 駐機場	需要に対応する駐機スポット数の確保	乗入れ需要に応じた駐機数を確保		
	就航機材に対応する舗装強度の確保	就航機材の需要に応じて必要な舗装厚を確保		
6. ターミナルビル	旅客需要に対応する容量や処理能力の確保	増加する旅客需要に応じ、段階的にビルを拡張		
7. 空港の運用	ニーズに応じた運用時間帯の確保など空港運用の高度化	乗入れ需要や地元の意向を踏まえ、必要に応じた運用時間帯を確保		
8. グランドハンドリング	需要に応じたグランドハンドリング体制の確保	増加する乗入れ需要に対応できる体制の確保		
9. 給油施設・体制	需要に応じた給油施設・体制の確保	乗入れ需要に応じた給油能力を確保		
10. 航空貨物	航空貨物の需要喚起及び必要な施設の整備	航空貨物需要を確認し、必要な施設等を確保		
11. ビジネスジェット	ビジネスジェットを利用する富裕層の観光・医療ツアー等の造成			
	ビジネスジェットの受入れ環境の強化	ニーズに応じ、受入れ環境を強化		
12. 空港アクセスの向上				
13. 駐車場の利便性向上		運用方法の検討	需要に応じ、段階的に駐車スペースを確保	
14. 空港の脱炭素推進				
15. 災害時の対応能力の強化				

5. 将来の茨城空港の各エリアの配置イメージ（案）

■ 空港及び周辺の各エリアの配置イメージは以下のとおり



5. 将来の茨城空港イメージ（案）



備考：本配置はイメージであり、具体の整備に当たっては関係者と調整し決定するため、変更が生じる場合がある

