

茨城空港将来ビジョン（案）

2025年4月30日

茨城県

< 目 次 >

1. 茨城空港将来ビジョン策定の背景と目的	P1
2. 茨城空港について	P3
2. 1 沿革	
2. 2 茨城空港の概要	
2. 3 茨城空港を取り巻く環境の変化と最近の取組	
3. 今後の茨城空港に期待される役割	P13
4. 茨城空港に求められる役割を果たすために必要な取組（案）	P14
5. 旅客数の目標、取組スケジュールイメージ	P32
6. 将来の茨城空港の各エリアの配置イメージ（案）	P34
7. 将来の茨城空港イメージ（案）	P35
8. 参考資料	P36
・茨城空港のあり方検討会設置要項	
・茨城空港のあり方検討会 実施スケジュール	
・ヒアリング、アンケート調査	

1. 茨城空港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、国際線ソウル路線、国内線神戸路線が就航し年間約 20 万人が利用する空港であったが、国際線上海、西安、台北路線、国内線札幌、福岡、那覇路線が就航し、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 月には県、防衛省航空自衛隊百里基地そして国土交通省東京航空局百里空港事務所の 3 者間で空港運用の弾力化を図ることを確認し、航空機の更なる受入れや新たな需要としての国際ビジネスジェットの受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客数は年間約 2,600 万人泊であり、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。

※国土交通省観光庁「宿泊旅行統計調査」による

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。

本ビジョンを取りまとめるにあたり、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意見を把握し、有識者等により構成する茨城空港のあり方検討会にて議論し、次のとおり目指すべき姿・果たすべき役割を取りまとめた。

茨城空港が目指すべき姿・果たすべき役割

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

役割 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

役割 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

今後、上述の姿・役割を実現するため、関係者が引き続き協力し、取り組んでいく。

2. 茨城空港について

2. 1 沿革

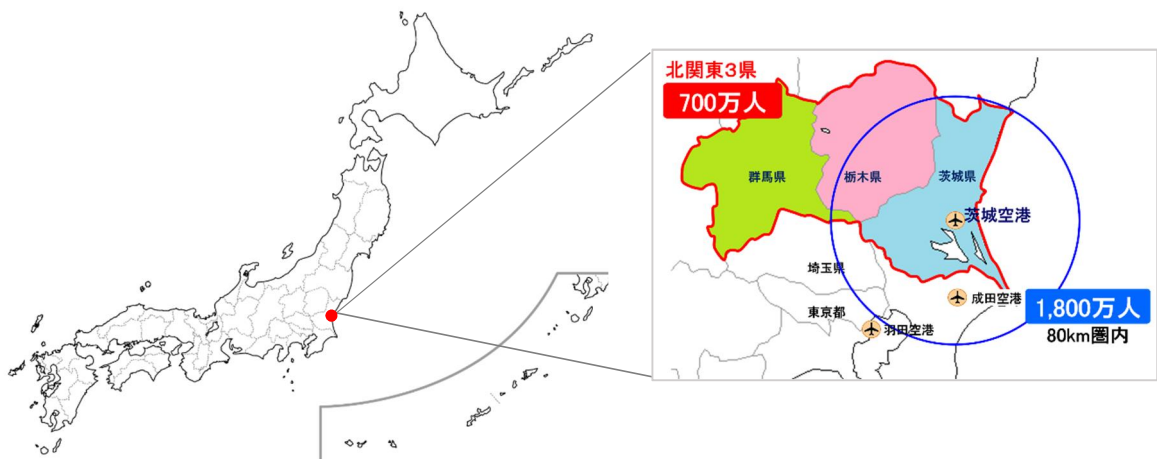
民航機の需要が増加し続ける中、北関東地域には民間航空路線が就航できる空港がなく、北関東地域の航空利用者の利便性を向上し、地域の発展に資することを目的に2010年に茨城空港は開港した。

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（令和元年度）には年間約78万人が利用する空港へ成長している。コロナ禍においては、国際線の運休の影響もあり旅客数は大きく減少したが、2022年度（令和4年度）から国内線が回復基調にあり、2023年度（令和5年度）には国内線旅客数が過去最高の70万人を記録し、国際線についても、増加傾向にある。

2. 2 茨城空港の概要

（1）茨城空港の立地

茨城空港は茨城県の中央部に位置し、東京都心からは北東へ約80キロメートルの距離にある。空港の80キロメートル圏内には、約1,800万人が居住しており、本県をはじめ、栃木県・群馬県等の近隣県の航空需要だけでなく、羽田空港や成田空港とともに、首都圏や栃木県・群馬県等の周辺各県の航空需要を支える重要な役割を担っている。



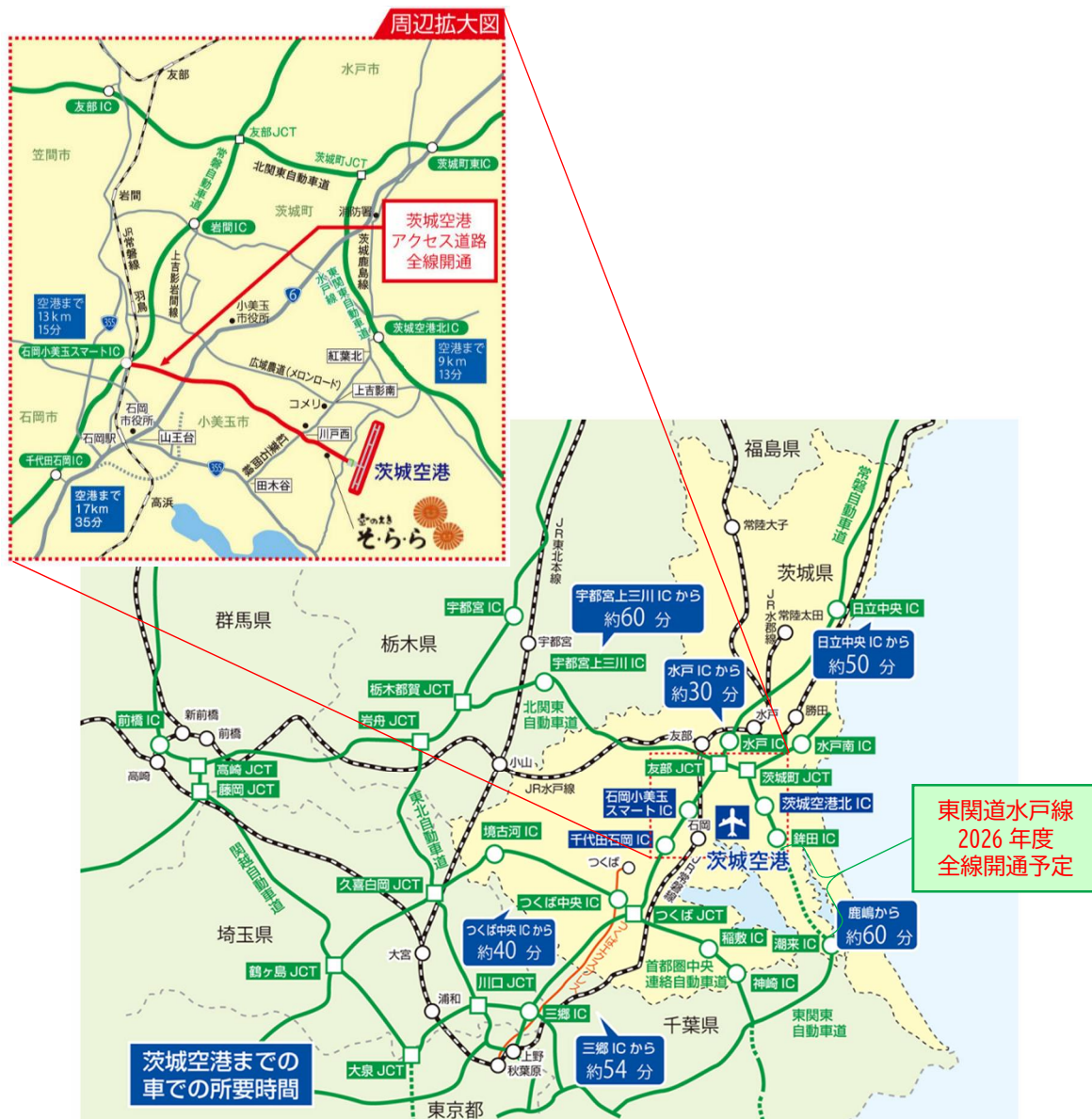
茨城空港の位置

(2) 茨城空港へのアクセス

自動車やレンタカー等により、常磐自動車道や東関東自動車道水戸線よりアクセスが可能となっている（下図参照）。

特に、常磐自動車道からのアクセスについては、石岡小美玉スマートインターチェンジから茨城空港をほぼ直線で結ぶ茨城空港アクセス道路が 2021 年 6 月に全線開通し、首都圏から茨城空港までの所要時間が 16 分短縮され、東京方面から約 70 分となっている。

さらに、現在整備中の東関東自動車道水戸線（鉾田～潮来区間）が 2026 年度に開通予定であり、開通により東京・千葉方面から茨城空港までの所要時間が 8 分短縮される見込みとなっている。



茨城空港へのアクセス

航空機の出発・到着時刻に合わせ、JR 常磐線の石岡駅や水戸駅への運行のほか、首都圏方面からの利用客のアクセス向上のため、東京駅と茨城空港の間を約 120 分で結んでいる。

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



また、航空ダイヤに合わせたバスが運行されていない以下の地域では、現在、地域と茨城空港を移動する利用者の方に対して、事前予約制の乗合タクシーの実証運行を行っている（2025 年 4 月時点）。

- ・つくば市
- ・土浦市
- ・かすみがうら市
- ・神栖市
- ・鹿嶋市
- ・潮来市



(3) 就航路線

① 国内航空路線

茨城空港は、札幌（新千歳）、神戸、福岡、那覇など国内の主要な都市と結ばれており、県内だけではなく、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ている。

茨城空港の現在の国内航空路線（2025 年 4 月時点）

【直行便】

- ・ 札幌（新千歳） 2 往復／日
- ・ 神戸 3 往復／日
- ・ 福岡 2 往復／日
- ・ 那覇 1 往復／日

【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 国際航空路線

茨城空港は、中国（上海、西安路線）や台湾（台北路線）、韓国（清州路線）などと結ばれており、本県のインバウンドや、周辺県や東京への旅行者の増加に寄与するとともに、首都圏に在住する外国人の往来時の需要にも対応している。

茨城空港の現在の国際航空路線（2025 年 4 月時点）

【直行便】

- ・ 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（運休中）

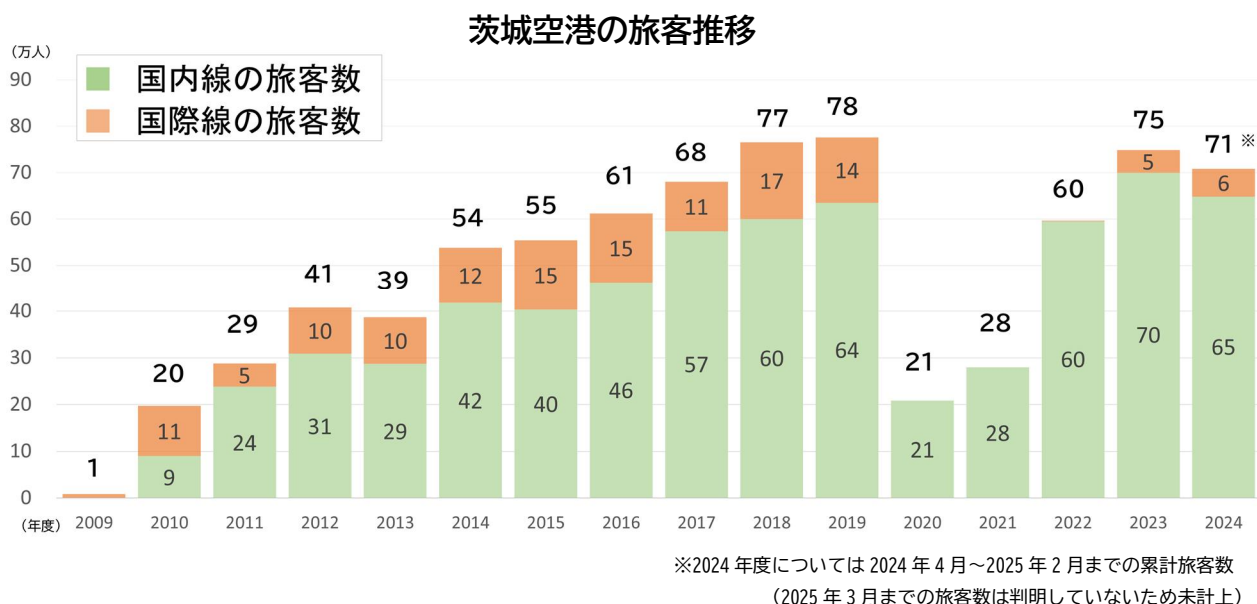
※2：2025 年 5 月 15 日～定期便化



(4) 利用者の推移

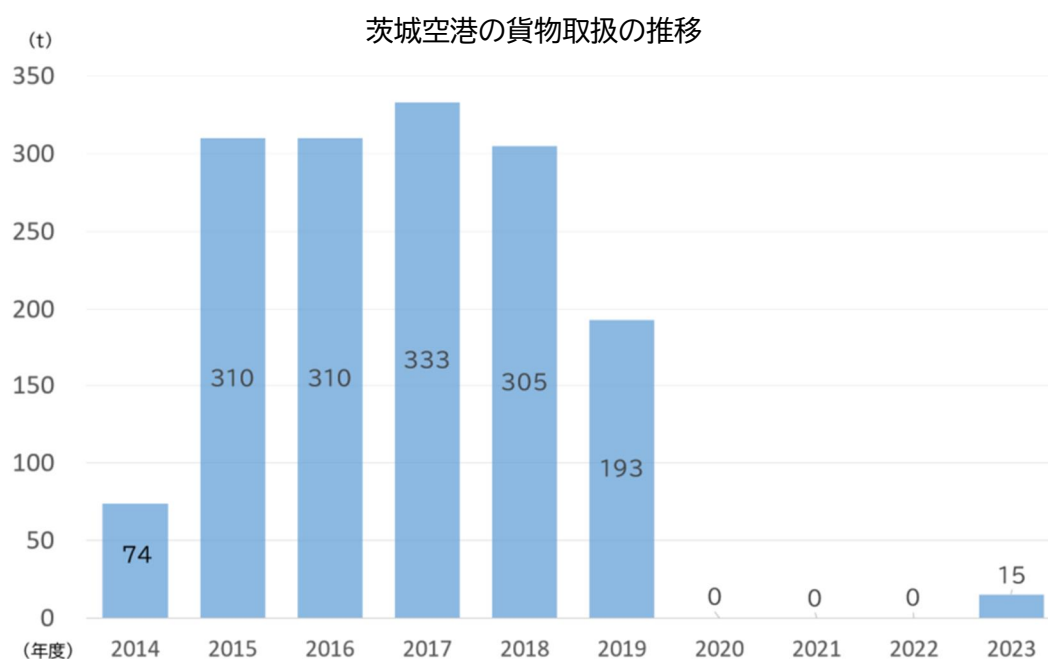
開港当初は、国際線ソウル路線、国内線神戸路線が就航し年間約 20 万人が利用する空港であったが、その後、国際線では上海、西安、台北路線が、国内線では札幌、福岡、那覇路線がそれぞれ就航し、2019 年度（令和元年度）には年間約 78 万人が利用する空港へと成長した。

コロナ禍においては、国際線の運休の影響もあり旅客数は大きく減少したが、2022 年度（令和 4 年度）から国内線が回復基調にあり、2023 年度（令和 5 年度）には国内線旅客数が過去最高の 70 万人を記録するとともに、台北路線の運航再開により、国際線の旅客も戻り始めた。さらに、2024 年度（令和 6 年度）には、上海路線の運航も再開されており、茨城空港の旅客数は再び増加傾向にある。



(5) 取扱貨物の推移

貨物の取扱いは、2015 年（平成 27 年）に春秋航空の上海便を通じて本格的に開始され、衣類や雑貨等の輸入が継続的に取り扱われたが、2020 年（令和 2 年）以降、上海便の減便や運休により一時休止していた。しかし、上海便の再開に伴って、2025 年（令和 7 年）1 月から貨物の輸入の取扱いも再開されている。



貨物上屋



計量器

（６）茨城空港の施設等

- ・ 空港名称 : 茨城空港 （正式名称：百里飛行場）
- ・ 設置管理者 : 防衛省
- ・ 滑走路 : 2,700m×2 本
- ・ 運用時間 : 7:30～21:00



- ・ 駐機スポット：4
- ・ 駐車場：約 3,600 台が駐車可能



茨城空港駐車場、ターミナルビル

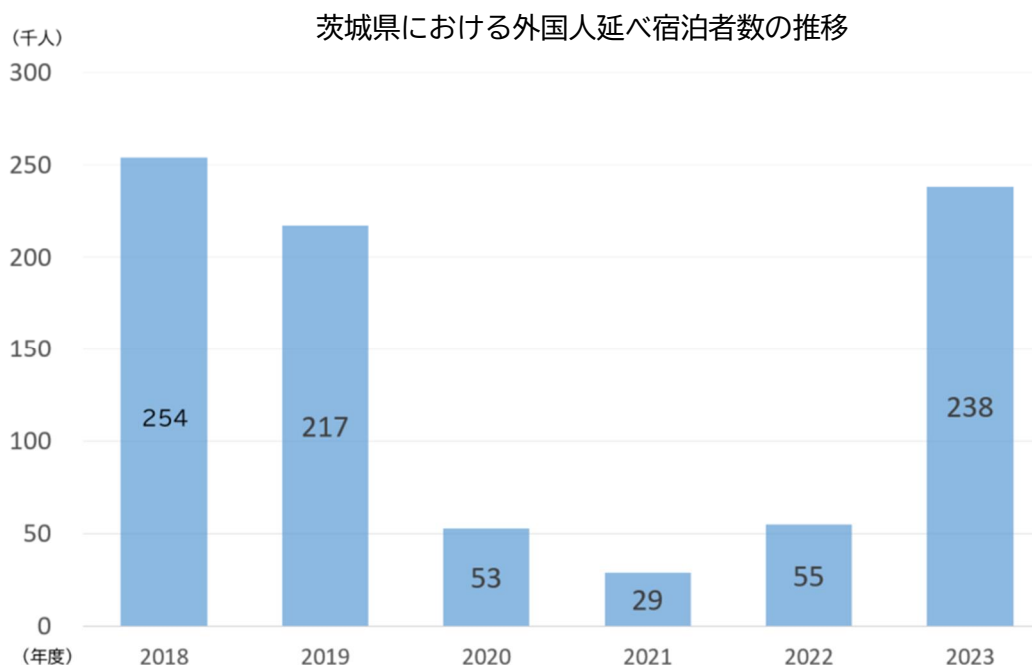
2. 3 茨城空港を取り巻く環境の変化と最近の取組

(1) 茨城空港の利便性の向上

茨城空港における民航機の乗入れについては、旅客や航空会社がより利用しやすい空港になるよう、2023 年 10 月に県、防衛省航空自衛隊百里基地そして国土交通省東京航空局百里空港事務所の 3 者間で空港運用の弾力化を図ることを確認した。これにより、1 時間に国内・国際それぞれ 1 便以上の乗入れや、新たな需要としての国際ビジネスジェットの受入れが可能となり、茨城空港の利便性が大きく向上した。

(2) 日本、本県へのインバウンドの急増

茨城空港が開港した 2010 年には訪日外国人宿泊客数は年間約 2,600 万人泊であり、本県は約 9.2 万人泊であった。コロナ禍においては、訪日外国人宿泊客数は大きく減少したが、2023 年 4 月に水際措置が撤廃されて以降、日本全体のインバウンド需要は急速に回復しており、2023 年度の本県の外国人延べ宿泊者数は、前年の 4 倍以上となる 237,960 人泊であり、コロナ禍前（2019 年度：217,410 人泊）を上回ったことから、今後も更なる需要の拡大が見込まれる。



(出典：日本政府観光局「宿泊旅行統計調査」)

(3) 災害対応力の重要性の高まり

東日本大震災（2011 年 3 月 11 日）の際、茨城空港においては、空港ターミナルビルロビーの天井パネルが一部落下する被害が生じ、一時的に定期便・チャーター便等の受入れを不可とする措置が取られたものの、滑走路やエプロン等に被災はなく、羽田空港、成田空港の閉鎖に伴うダイバートの受入れ、羽田空港、神戸空港との臨時便の運航、緊急支援物資の受入れなどを行った。

このほか、東北地方の空港では、震災により仙台空港が使用不能となる中、花巻空港、山形空港、福島空港を 24 時間運用とし、救援機の活動拠点とした。また、花巻空港、福島空港では、DMAT による患者の域外搬送拠点として、域内・広域医療搬送が実施されたほか、自衛隊、米軍の緊急物資輸送拠点としても利用された。

3. 今後の茨城空港に期待される役割

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へ茨城空港を取り巻く環境の変化や茨城空港への期待についてヒアリング、アンケートを行った結果（参考資料 41 ページを参照）を踏まえ、検討会にて議論を行い、次のとおり、茨城空港が目指すべき姿、果たすべき役割をまとめた。

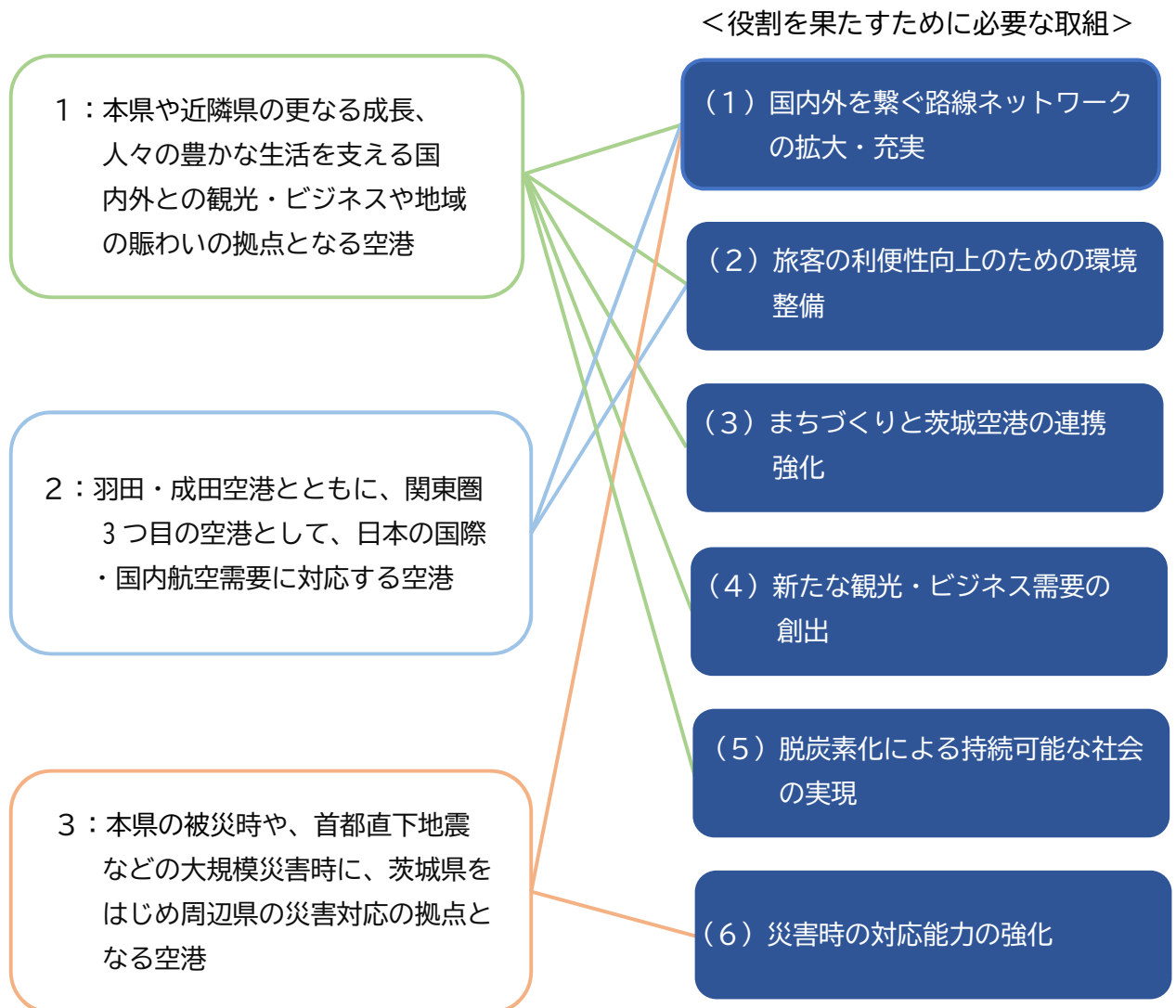
役割 1：本県や近隣県の更なる成長、人々の豊かな生活を支える
国内外との観光・ビジネスや地域の賑わいの拠点となる空港

役割 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

役割 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

4. 茨城空港に求められる役割を果たすために必要な取組

前ページに示した1から3の役割を果たすために、必要な取組を次のとおり整理した。



「役割を果たすために必要な取組」の具体的内容

(1) 国内外を繋ぐ路線ネットワークの拡大・充実の取組

① 既存路線の増便及び新規路線誘致の積極的な取組

現在、下記の国際線が茨城空港に就航している。(2025 年 4 月時点)



- ・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（運休中）

※2：2025 年 5 月 15 日～定期便化

国際線については、増便や新規路線の就航を促し、更に円滑な往来を実現するためには、インバウンド・アウトバウンド需要の喚起が重要である。

航空需要の増加、航空需要に対応する増便や新規路線の就航、路線増により利便性が向上し利用者が増加するという循環を作り出す必要がある。

こうした需要喚起のため、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。

具体には、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各国の人々のニーズに合わせ、ツアー客・個人客の両者へ、イベントやSNS等を活用し積極的に発信することにより、中国路線（上海）や台湾路線（台北）などの既存路線の増便、西安路線の運航再開を目指す。

そして、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す。

<茨城の魅力の一例>



年間を通じた魅力的なゴルフ環境

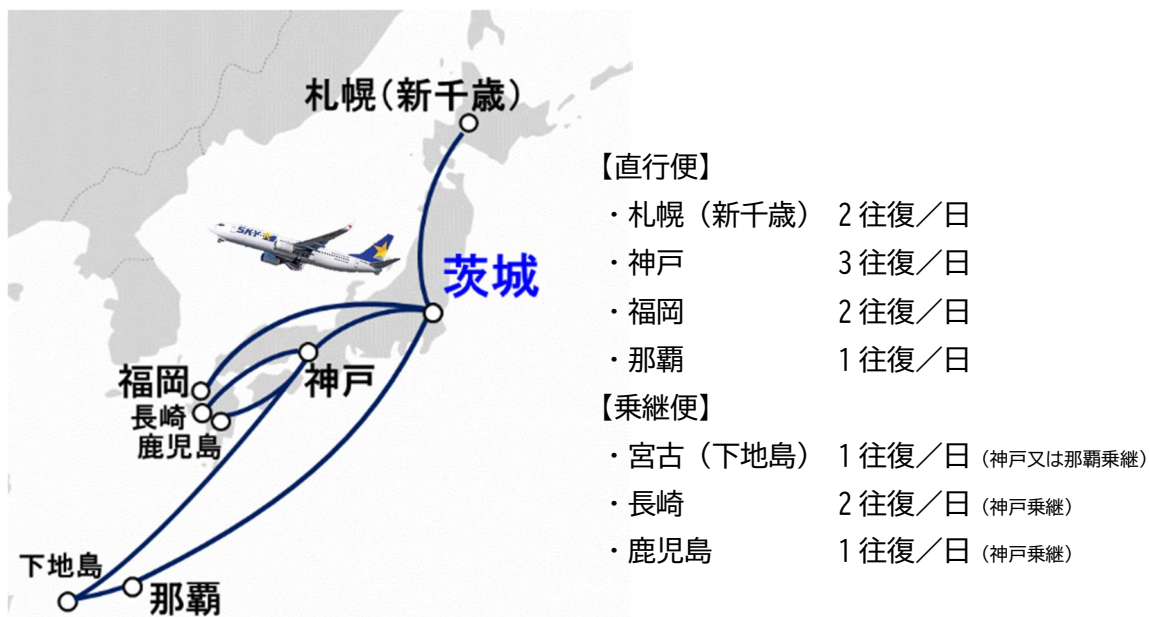


花絶景 ～ネモフィラの景観～



日本を代表する食の産地

また、現在、以下の国内線が茨城空港に就航している。(2025 年 4 月時点)



国内線については、旅客の利便性を向上させるため、札幌(新千歳)、神戸、福岡や那覇といった直行便及び宮古（下地島）、長崎や鹿児島といった乗継便の既存路線の増便に取り組むとともに新規路線の就航を図る。

既存路線の増便を図るためには、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。

具体には、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の発信、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等により、相互の地域の魅力発信に積極的に取り組む。

<国内での相互送客を促進するプロモーションの取組の一例>



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

② 航空会社の安全で円滑な運航のための環境確保

新規路線の就航、増便のためには、航空会社が希望する時間帯に、旅客の滞留を縮減するなどして定時性を確保し、安全かつ円滑に運航できることが重要である。安全かつ円滑な運航のために、以下に取り組む。

ア 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

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20万人の利用であったが、コロナ禍前の2019年度には過去最高となる約78万人が利用し増加傾向で推移。

2020年度はコロナ禍の影響により約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。

下表のとおり、2019年度には年間利用者約78万人と、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。

＜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)

また、供用当初は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。

この結果、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整備されているため、2便以上が同時に離発着する場合、出発時は保安検査場、待合室、チェックインカウンター等の混雑、到着時においては手荷物受取所、到着ロビーなどに著しい混雑が生じ、旅客利便性を損なっている。

<現在のターミナルビルの課題（2便以上が同時に離発着する場合）>

出発時の主な課題	到着時の主な課題
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するため、機材出発までの手続き完了に懸念がある。 国内線  国際線 	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する。 国内線  国際線 
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している。 	② 国際線到着ロビー： 国際線到着ロビーが狭隘(※)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  
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する。 	※ 到着ロビー狭隘のため、2018年10月に100㎡の拡張を実施

そこで、今後、増加する航空需要に対応するため、ターミナルビルの容量拡大や機能強化を図り、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させる必要がある。

具体的には、以下のとおりターミナルビルの拡張に取り組む。

- ・ 保安検査場について、国内線・国際線それぞれ 2 便以上の出発便に対応するため、検査レーンの増設や必要面積の確保を図る。
- ・ 待合室について、国内線・国際線それぞれ 2 便以上の旅客を収容するため、必要面積の確保を図る。
- ・ チェックインカウンターについて、国内線・国際線それぞれ 2 便以上の出発便に対応するため、カウンター増設や自動チェックイン機の確保を図る。
- ・ 手荷物受取所について、国内線・国際線それぞれ 2 便以上の到着便に対応するため、バゲージクレームの増設や必要面積の確保を図る。
- ・ 国際線出口付近ロビー等について、2 便以上の到着客を円滑に受け入れるため、必要面積の確保を図る。

なお、空港運営における人材確保が全国的な課題となっている中、スマートエアポートを推進し、ターミナルビルの機能強化を図っていくことは、空港運営の効率化や経営改善の面からも大変重要である。また、スマートレーンの導入など、保安検査の自動化・高度化、検査等の滞留時間短縮を図ることは、旅客の利便性の向上にも繋がるものである。

イ 機材運航の効率化を図る取付誘導路や平行誘導路の確保

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。

今後、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に、ターミナルビルだけではなく、離発着需要に応じた取付誘導路の複線化や平行誘導路の確保に取り組む。

○ 取付誘導路の複線化による遅延の縮減

現状、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、遅延が発生するおそれがある。

そのため、出発機と到着機の動線を分離し、出発機が到着機に影響されず出発することが可能となり遅延を縮減できるよう、取付誘導路の複線化に取り組む。

<現状（2025 年 4 月時点）と課題>



<取付誘導路の複線化による改善イメージ>



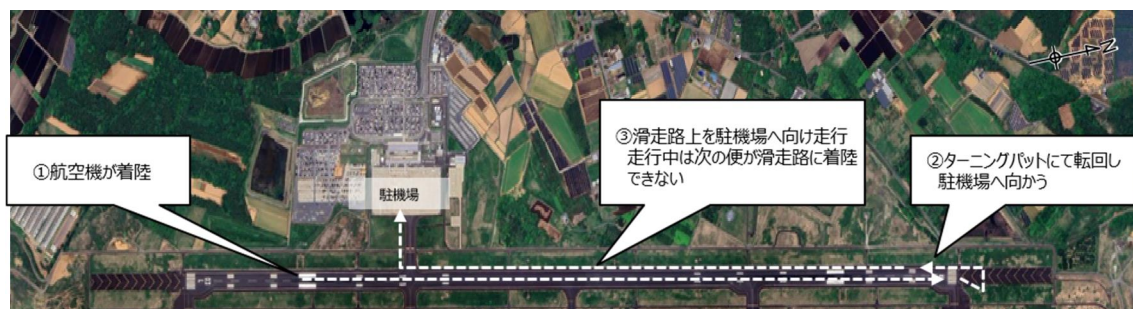
○ 平行誘導路による1時間当たりの受入れ可能便数の増加

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しなくてはならず、遅延が発生するおそれがある。

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、航空需要に応じた整備の検討を適時行う。

※：空港施設計画参考資料（国土交通省航空局 平成 20 年）では、ピーク時間当たり8回以上の離発着回数が生じる場合、平行誘導路の設置が標準とされている。

<現状（2025 年 4 月時点）と課題>



<平行誘導路（イメージ※）整備による効果>



※：上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

<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。
- ・ 19～20 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6～7便）を目標）※ステップ2と同時並行も検討



ウ 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中型の機材（B767）を対象に整備している。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。

<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 $\geq$ 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、空港管理者と協議し運航の可否を決定

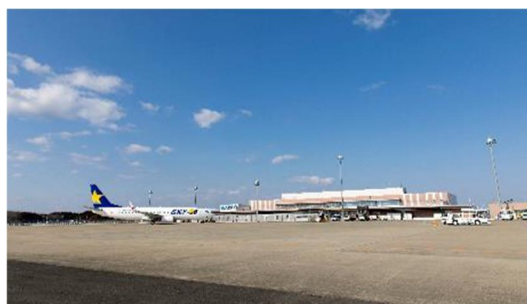
※1：ACR（Aircraft Classification Rating）とは、航空機が舗装に及ぼす影響を示す指標のこと

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



滑走路等のPCR

また、今後、就航ニーズに合わせた機材が円滑に利用できるよう、滑走路、誘導路や駐機場の舗装厚の確保に取り組む。



駐機場の舗装



滑走路の舗装

エ 旅客や航空会社が利用しやすい運用時間帯の確保

更なる運航便数の増を図っていくためには、旅客、旅行会社や航空会社のニーズに合わせた運用時間帯の確保に取り組む。空港運用のあり方を協議する際には、騒音の影響や地域の意向を踏まえながら進めていく。

オ 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

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に、ターミナルビルだけではなく、駐機場の拡張に向けて取り組む。

また、就航便数に対応した燃料タンク等の給油施設、給油体制やグランドハンドリング体制について、国や事業者と協力し、安全面に最大限配慮し確保に取り組む。



給油施設（燃料タンク 2 基）



給油車（レフューラー）

前述した、航空会社の安全で円滑な運航のための環境確保に係る取組の全体のイメージについては、以下のとおり。

【現在の茨城空港】



【2便以上の受入れに対応する将来の茨城空港（イメージ）】

- ・ 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・第2駐車場を立体駐車場として再整備するなどして対応（次ページ記載の(2)①駐車場の利便性向上を参照）



※：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

（２）旅客の利便性向上のための環境整備

今後増加が見込まれる旅客需要を考慮し、混雑緩和や空港アクセス改善により旅客の利便性を向上させるため、以下の環境整備に取り組む。

① 駐車場の利便性向上

現在、茨城空港では以下の 6 区分の無料駐車場があり、合計約 3,600 台が駐車可能となっている。

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



空港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する来場者が多く、週末や繁忙期を中心に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もあった。

現状では、第 1 及び第 2 駐車場について、平面で拡大することが物理的に困難であることから、増加する需要に対応するための方策として、立体駐車場として再編することが考えられる。

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していく。



（参考）熊本空港の立体駐車場

② 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

コロナ禍前の 2019 年度におけるアクセスは、自動車利用が約 53 万人、バス利用が約 18 万人、レンタカー利用が約 4 万人、タクシー利用が約 1 万人となっていた（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、県内及び近隣県からの自家用車によるアクセスを支えている。

現状、バスによるアクセスは、水戸駅、石岡駅、東京駅を結ぶ路線が、航空機のダイヤに合わせて運行されている。

- ・ 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 1 便（火・土・日曜）
2 便（木曜）



また、自動車によるアクセスは、最寄りインターチェンジである東関東水戸線の茨城空港北 IC に加え、茨城空港アクセス道路が、2021 年 6 月に全線開通したほか、東関東水戸線の未開通区間（鉾田 IC～潮来 IC）が 2026 年度に全線開通予定であるなど、今後、都心や千葉方面からのアクセス向上が見込まれるところである。



増加する旅客需要に対応するため、県内、近隣県や東京などと空港を結ぶアクセスバス等の充実に取り組む必要がある。

また、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。

さらに、外国人旅行者向けに、空港や駅等の多言語対応アクセス案内の充実や、ホームページやアプリ、SNS 等による情報発信を強化していく。



一方、自動車によるアクセスについては、東関東水戸線の全線開通を見据え、鹿行地域や千葉東部方面からの利用圏拡大を図ることに加え、25～26 ページで示したように、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っていくことが重要である。

これらの取組を進めるとともに、最新の技術（自動運転、空飛ぶクルマ等）の動向を注視しつつ、その導入を検討するなど、利便性向上のための環境整備を進める。

(3) まちづくりと茨城空港の連携強化

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」と茨城空港の連携を強化することが重要である。

茨城空港が立地する小美玉市は、百里基地及び茨城空港と地域住民が共存・共栄できるまちづくりを推進するため「小美玉市新まちづくり構想」を2024年3月に発表し、その実現に取り組んでいる。

また、地元の農産物や加工品を扱う売店や、ヨーグルトなどの乳製品加工工場、イベント施設を備えた空のえき「そ・ら・ら」が空港から500mの距離に立地しており、旅客や地域住民の憩いの場となっている。



空のえき「そ・ら・ら」にて、
おみたま大空マルシェで賑わう様子



航空広場にて、茨城空港周年祭の
物販イベントで賑わう様子



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、空港イベントと各地域イベントの同日開催や、イベント会場を結ぶシャトルバスの運行、スタンプラリーの実施等により、旅客と地域住民との交流を促進する。

さらに、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、更なる地域の振興を図る。

(4) 新たな観光・ビジネス需要の創出

近年、世界的に富裕層による渡航需要が拡大しており、特にビジネスジェットを利用した訪日は、ビジネス目的のみならず観光利用においても需要が増加する傾向にある。

茨城空港では、2023 年 10 月の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した。この機会を活かし、茨城空港が国内外の需要に対応できるよう、以下に取り組む。

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

富裕層向け旅行会社や県内外企業と協力してニーズを把握し、ビジネスジェットで茨城空港に到着するツアーの造成を行う。

また、旅客からの観光先に係る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していく。



ツアー造成の例：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



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

ビジネスジェット需要に対応するために、FBO（Fixed Base Operator）を含むビジネスジェット専用施設の整備をすることは、首都圏に位置する空港としての重要な役割を果たす。

具体的には、ビジネスジェット客専用待合室や専用のエントランス（車寄せ）、CIQ（税関・出入国管理・検疫）施設、駐機スポット、ラウンジ、パイロット待機施設等の施設の確保に取り組む。

さらに、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の確保に取り組むことで、より幅広いサービスの提供が可能となり、空港の競争力向上につながる。



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、上海路線において衣類・雑貨等の国際航空貨物輸入を取り扱っている。

茨城空港を活用した航空物流ネットワークの構築は、経済活動を支える重要な基盤であり、フォワーダー（航空貨物業者）や航空会社の輸送ニーズを把握し、上屋等の必要な施設・設備や手続き体制の確保を図る。

また、茨城空港は首都圏に位置しており、成田空港周辺に集積するフォワーダーの施設を活用できる地理的優位性を有している。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、ロケーションの強みを活かして貨物便の誘致活動を積極的に展開し、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。

（５）脱炭素化による持続可能な社会の実現

太陽光発電設備の導入などの創エネやターミナルビルの ZEB※化の推進

※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旨とした建物

茨城空港では、空港関係者が協力し、2024 年 3 月に「百里空港脱炭素化推進計画」（国土交通省）を策定しており、本計画に基づき、次の取組を推進する。

- ・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
- ・現在空港事務所屋上に導入している太陽光発電について、他の施設においても導入を進める



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

本県、近隣県や首都圏の大規模災害への円滑な救助活動を支える関係者間の連携や空港機能の強化

東日本大震災時には、救援人員・物資を輸送する航空機や寸断した交通機関の代替として臨時便を受け入れるなど、各空港がそれぞれ災害時の役割を果たし、円滑な救援活動等を支えた。

首都直下地震などの大規模災害が発生した際も同様に、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。

なお、2020 年 3 月には、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）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。

これらを踏まえ、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。

5. 旅客数の目標、取組スケジュールイメージ

国内外との交流拡大による更なる成長を目指し、下表のとおり誘客目標を定め、インバウンド誘致及びアウトバウンド喚起、航空会社や旅行会社等への就航の働きかけなどソフト面や、ターミナルビル拡張といった環境整備など、ハード面の取組を進めていく。

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

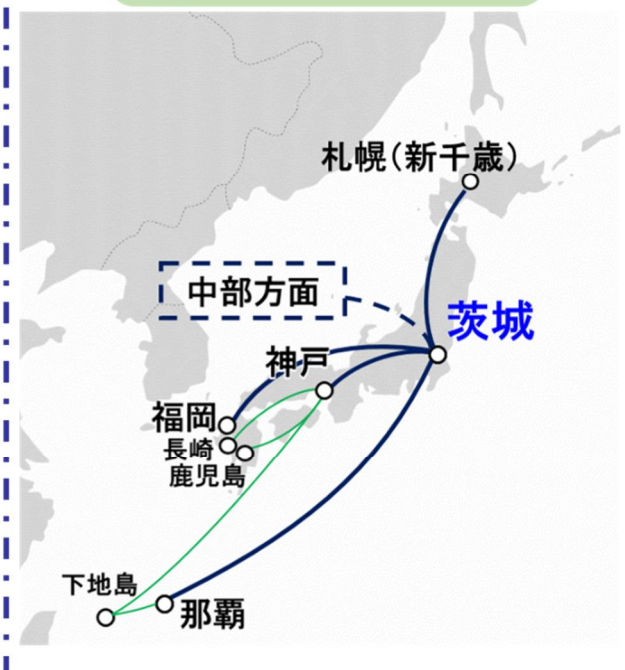
目指すべき茨城空港の航空ネットワークのイメージは以下のとおり。

— (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

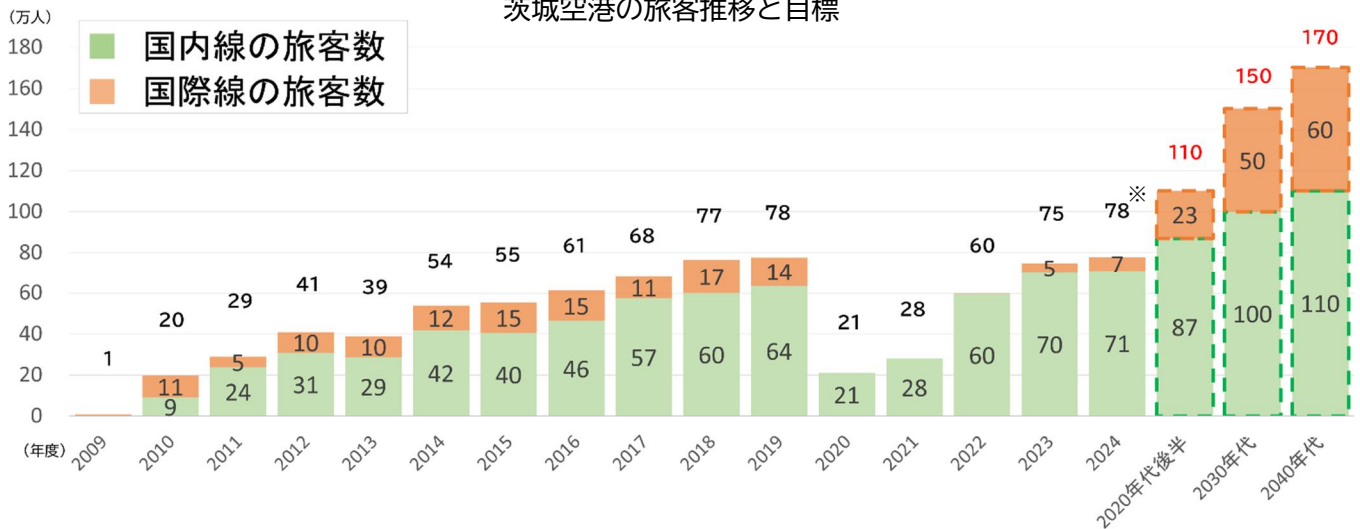
国際線のネットワークイメージ



国内線のネットワークイメージ



茨城空港の旅客推移と目標



※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

前段で設定した目標旅客数を円滑に受け入れるため、取組スケジュール（イメージ）を以下のとおり示す。

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				

6. 将来の茨城空港の各エリアの配置イメージ（案）

前ページまでに記載した取組について、空港及び周辺の各エリアへの配置イメージは以下のとおり。

① ターミナルエリア及び貨物エリア

- ・ ターミナルビルの拡張
- ・ ビジネスジェットの受入れ機能
- ・ 貨物施設等の航空貨物取扱機能の強化

② 駐機場

- ・ 需要に対応するため、駐機場を段階的に拡張

③ 誘導路（取付誘導路・平行誘導路）

- ・ 機材の効率的な運用のため、取付誘導路や平行誘導路を増設

④ 旅客と地域住民の交流エリア （小美玉市新まちづくり構想）

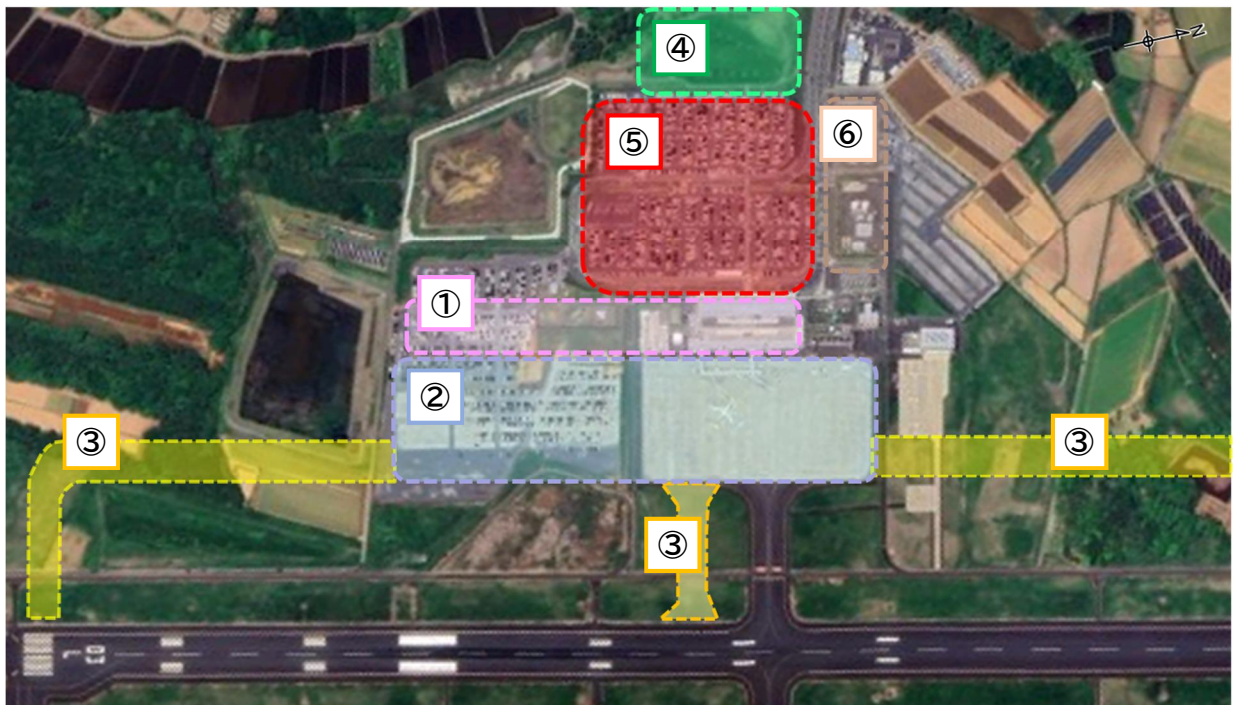
- ・ 小美玉市の進めるまちづくりと茨城空港の一体的な活用を目指す

⑤ 駐車場エリア

- ・ 既存の駐車場を立体駐車場に再編するなど、需要に対応し利便性を確保

⑥ 給油エリア

- ・ 増加する航空機に対応するため、燃料タンク等を増設し、燃料供給能力を確保



備考：本配置はイメージであり、整備に当たっては関係者と調整し決定

7. 将来の茨城空港イメージ（案）

空港の各エリアの取組をすべて実現した際のイメージは以下のとおり。



参考資料

1. 茨城空港のあり方検討会設置要項

(目的)

第1条 民航機の着陸ルールの弾力的な運用が開始されたことを、茨城県の更なる発展につなげるため、有識者、県内経済団体や空港関係者等により構成する茨城空港のあり方検討会（以下「検討会」という。）を設置し、茨城空港が今後進むべき方向性（将来ビジョン(案)）をとりまとめる。

(検討事項)

第2条 検討会の検討事項は、次のとおりとする。

- (1) 茨城空港が今後果たすべき役割
- (2) 茨城空港が役割を果たすために必要な取組や空港機能のあり方
- (3) 前各号に掲げるもののほか、茨城空港のあり方に関し必要な事項

(構成)

第3条 検討会は、別表1に掲げる委員で構成する。

2 検討会に座長を置き、委員のうちから互選する。

(運営)

第4条 検討会は、座長が必要に応じて招集し、主宰する。

2 座長は、検討会を代表し、検討会を総括する。

3 座長は、検討会の円滑な運営に資するため、別表2に掲げるオブザーバーの出席を求め、その意見を聴くことができる。

4 座長は、必要があると認めるときは、委員及びオブザーバー以外の者の出席を求め、その意見を聴くことができる。

5 座長は、検討会の一部又は全部を非公開とすることができる。

(庶務)

第5条 検討会の庶務は、茨城県営業戦略部空港対策課（茨城空港利用促進等協議会事務局）において処理する。

(その他)

第6条 この要項に定めるもののほか、検討会の運営に関し必要な事項は、座長が定める。

付 則

この要項は、令和6年8月1日から施行する。

別表1

茨城空港のあり方検討会 委員名簿

所 属 ・ 役 職	氏 名
茨城大学学術研究院 応用理工学野 教授	平田 輝満
桜美林大学ビジネスマネジメント学群 アビエーションマネジメント学類 教授	戸崎 肇
小美玉市長	島田 幸三
茨城産業会議 幹事団体 一般社団法人茨城県経営者協会 会長	笹島 律夫
一般社団法人日本旅行業協会 関東支部 茨城県支部 支部長	田中 朗 (第2回まで：大谷 剛史)
一般社団法人茨城県観光物産協会 専務理事	海老原 二良
スカイマーク株式会社 取締役専務執行役員	佐藤 善信
タイガーエア台湾 日本総代理店 株式会社ワールドコンパス エアライン事業部マネージャー	豊田 麻里衣
公益財団法人茨城県開発公社 執行役員 兼 茨城空港ビル管理事務所 所長	栗木 一男
羽田タートルサービス株式会社 茨城空港事業所 所長	郡司 一夫
三愛アビエーションサービス株式会社 取締役所長	細野 真宏

別表2

茨城空港のあり方検討会 オブザーバー名簿

所 属 ・ 役 職	氏 名
国土交通省航空局 航空ネットワーク部 空港計画課 空港施設高度利用推進官	水島 諒大 (第1回まで：河田 泰明)
国土交通省東京航空局 空港部 空港企画調整課 課長	齋藤 秀樹
国土交通省東京航空局 百里空港事務所 百里空港事務所長	山下 和隆
国土交通省関東地方整備局 空港整備課 課長	山廻邊 伸充
国土交通省関東地方整備局 鹿島港湾・空港整備事務所 所長	大谷 琢磨
防衛省防衛政策局 運用基盤課 基盤計画班長	三木 早人
防衛省航空幕僚監部 運用支援・情報部 運用支援課 部隊訓練第2班総括	江頭 努
防衛省航空自衛隊 百里基地 第7航空団司令部 防衛部長	長島 孝
財務省横浜税関鹿島税関支署 茨城空港出張所 所長	木元 隆一
法務省東京出入国在留管理局 水戸出張所 出張所長	小島 幸二
厚生労働省東京検疫所 所長 兼 茨城空港出張所 出張所長	桐生 康生
農林水産省動物検疫所 成田支所 旅具検疫第3課 課長	大川 裕人
農林水産省横浜植物防疫所 東京支所鹿島出張所 出張所長	河野 真吾
茨城県営業戦略部 空港対策監	鈴木 淳一郎

事 務 局（庶務）： 茨城県営業戦略部空港対策課
（茨城空港利用促進等協議会事務局）

2. 茨城空港のあり方検討会 実施スケジュール

8月1日 第1回検討会

- ・茨城空港の現状共有
- ・茨城空港が今後果たすべき役割について議論

8月下旬～ ヒアリング、アンケート

- ・航空関係者、経済・旅行団体や一般の方々に、今後の茨城空港への期待・役割を把握するため、ヒアリングやアンケートを実施

11月6日 第2回検討会

ヒアリング結果を踏まえ、以下を議論

- ・茨城空港が果たす役割、期待する役割
- ・役割を果たすために必要な取組や空港機能（ソフト・ハード）

2月5日 第3回検討会

これまでの議論を踏まえて作成した 茨城空港将来ビジョン（案）を議論

3月21日 第4回検討会

茨城空港将来ビジョン（案）をとりまとめ

3. ヒアリング、アンケート調査

2024年9月～10月において、以下の企業・団体に対してアンケート・ヒアリング調査（茨城空港への期待等）を実施した。

また、2024年8月～2025年1月まで、利用者等の方々からの意見募集※も実施した。

※茨城空港への意見箱の設置

茨城県公式HPへのアンケートフォームの設置

茨城空港公式ホームページ、県公式SNS等による呼びかけ

県内市町村の庁舎や公共施設等への掲示などにより周知

○ 航空・運送関連事業者、団体：14社・団体

スカイマーク、タイガーエア台湾、FDA、ANA、JAL、マイクロジェット、朝日航洋、エアチャータージャパン、航空貨物運送協会、日本空港ビルデング、日本通運、羽田タートルサービス、三愛アビエーションサービス、ENEOSエアサポート

○ 旅行・宿泊関連事業者、団体：14社・団体

日本旅行業協会、JTB、HIS、茨城県観光物産協会、日本旅行、名鉄観光サービス、東武トップツアーズ、読売旅行、近畿日本ツーリスト、Klook Travel、SKYTREK、農協観光、天竺旅行社（スカイウェイ）、上海不夜城国際旅行社

○ 交通事業者、団体：7社・団体

茨城県バス協会、茨城交通、関東鉄道、茨城県ハイヤー・タクシー協会、関鉄ハイヤー、上田タクシー、トヨタレンタリース茨城

○ 地元自治体、利用者等

小美玉市、茨城空港サポーターズ、利用者等

アンケート・ヒアリング内容は、以下の4項目について意見を収集した。

- ① 現在の茨城空港への期待や、課題に感じている点について
- ② 空港の施設面における、今後の更なる利活用促進に向けた課題について
- ③ 空港の運用面における、今後の更なる利活用促進に向けた課題について
- ④ その他、茨城空港への率直な意見について