



茨城空港ターミナルビルの現状と課題、 拡張・機能強化検討の方向性（案）

2026年4月30日

茨城県 営業戦略部 空港振興課

茨城空港ターミナルビルの概況

- 現在のターミナルビルは2010年3月に供用開始し、当初は年間約20万人の利用であったが、2025年度は過去最多の約83万人※が利用し、ターミナルビル供用当初に想定していた年間利用者数81万人を上回っている。

※東京航空局 速報値

区分	内容
設置管理者	公益財団法人 茨城県開発公社
供用年月	2010(平成22)年3月 〔 2018(平成30)年度：国際線到着ロビー増築（約100㎡） 2024(令和6)年度：エプロンルーフ延伸（約45m） 〕
構造	鉄骨造 2階建
延床面積	8,300㎡ 〔 旅客カウンター：国内1、国際1 手荷物仕分け：国内1レーン、国際1レーン 保安検査場：国内1レーン、国際1レーン CIQブース数等：税関審査4レーン、出国審査4ブース、入国審査6ブース 搭乗待合室：国内173席、国際137席、併用125席 テナント区画：11区画 〕



ターミナルビル外観



到着ロビー増築



エプロンルーフ延伸

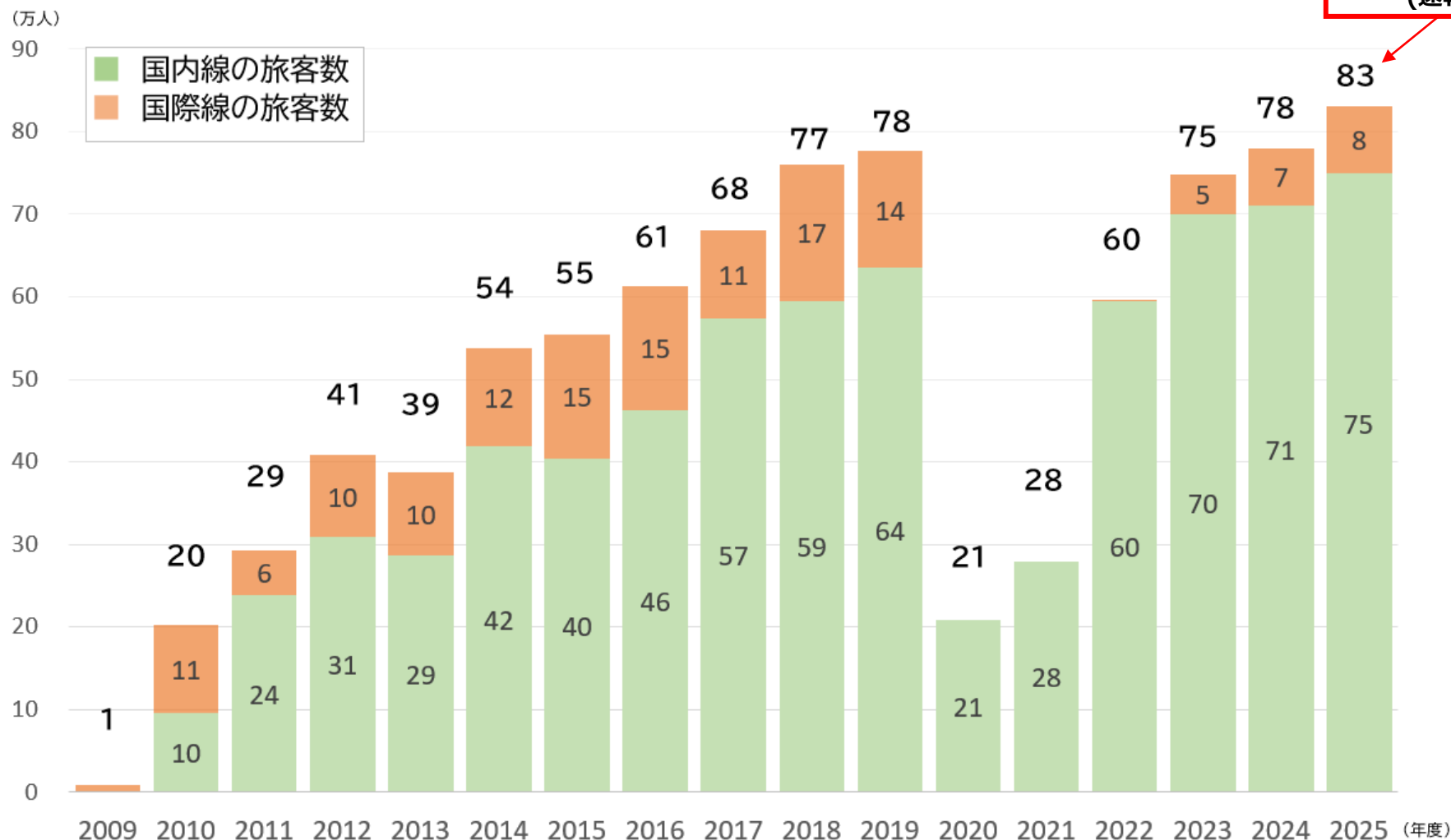
	現在のターミナルビルの受入れ能力 (2010年に、以下の条件にて設計し整備)	現在の取扱い状況 (2026年4月現在)
年間利用者数	81万人	約83万人（2025年度速報値） 備考：2025年度が過去最多の旅客数となる見込み
運用	・1時間に国内、国際それぞれ 最大1便の受入れ	・1時間に2便以上の受入れ
就航機材	国内線 ・小型機（130席）	・B737-800（177席）
	国際線 ・中型機（250席）	・A320型機（180席）

茨城空港の旅客数の推移について



- ・ 2025年度の茨城空港の旅客数は、過去最多の約83万人(対前年度107.5%)を見込む
- ・ 増加理由は、福岡便の増便や、清州便・仁川便の就航

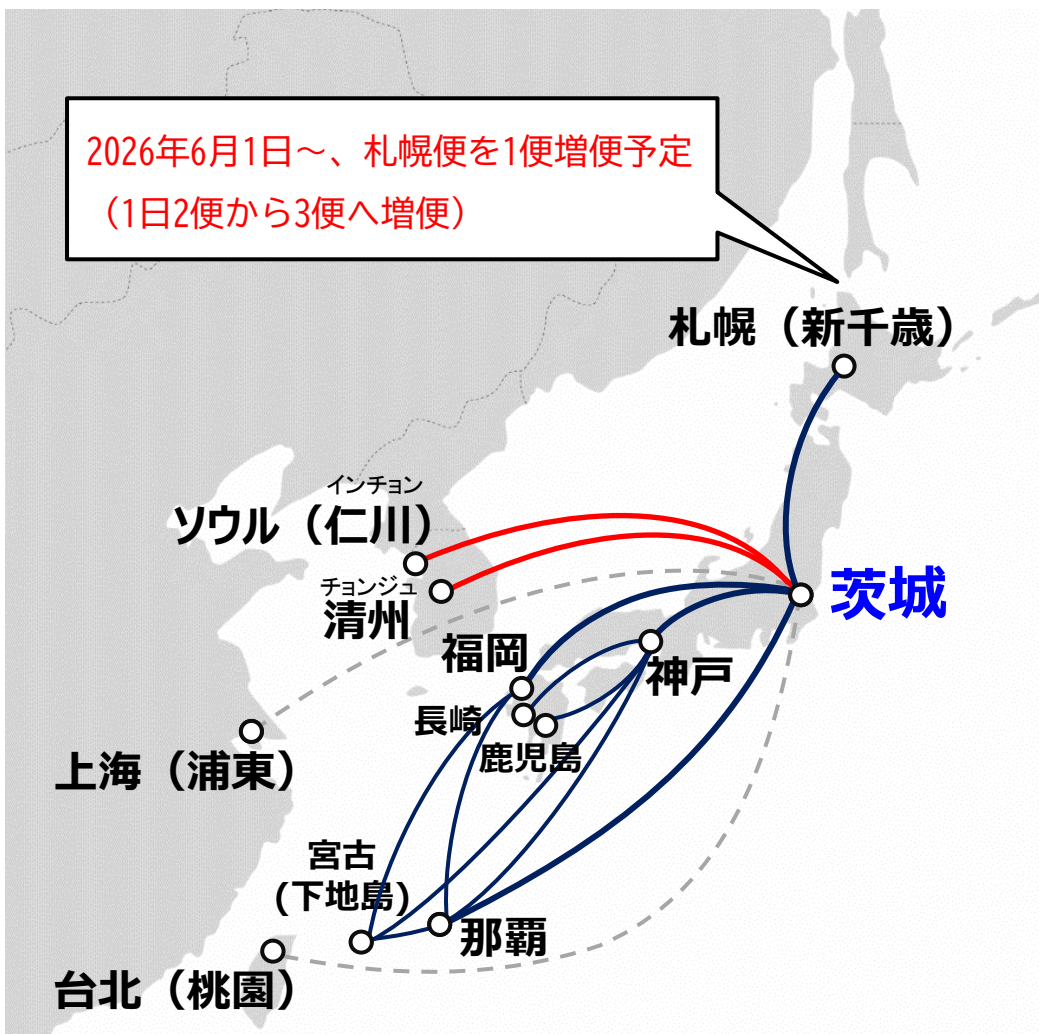
旅客数合計
約83万人
(速報値)



茨城空港の就航路線 (2026年4月現在)



2026年6月1日～、札幌便を1便増便予定
(1日2便から3便へ増便)



国内線



札幌(新千歳)	(スカイマーク) 3往復/日 【1便増便】 2026. 6. 1～、2往復/日から3往復/日へ増便予定
神戸	(スカイマーク) 3往復/日
福岡	(スカイマーク) 2往復/日 2026. 6. 19～10. 24の期間は1往復/日
那覇	(スカイマーク) 1往復/日
那覇 〔神戸・福岡乗継〕	(スカイマーク) 2往復/日 【新規設定】
宮古(下地島) 〔神戸・福岡・那覇乗継〕	(スカイマーク) 3往復/日 【2便増便】
長崎〔神戸乗継〕	(スカイマーク) 2往復/日
鹿児島〔神戸乗継〕	(スカイマーク) 2往復/日

国際線

インチョン ソウル(仁川)	(エアロK) 3往復/週 (月・水・金) 2026.5.13～7.29の水曜及び2026.8.3～10.23の期間は運休
チョンジュ 清州	(エアロK) 3往復/週 (火・木・土) 2026.4.9～7.30の期間は運休
〔運休中〕 上海(浦東)	2025.11.27から運休中 (春秋航空) 3往復/週 (火・木・土)
〔運休中〕 台北(桃園)	2025.10.26から運休中 (タイガーエア台湾) 2往復/週 (日・木)

ターミナルビル及び周辺空港施設の配置



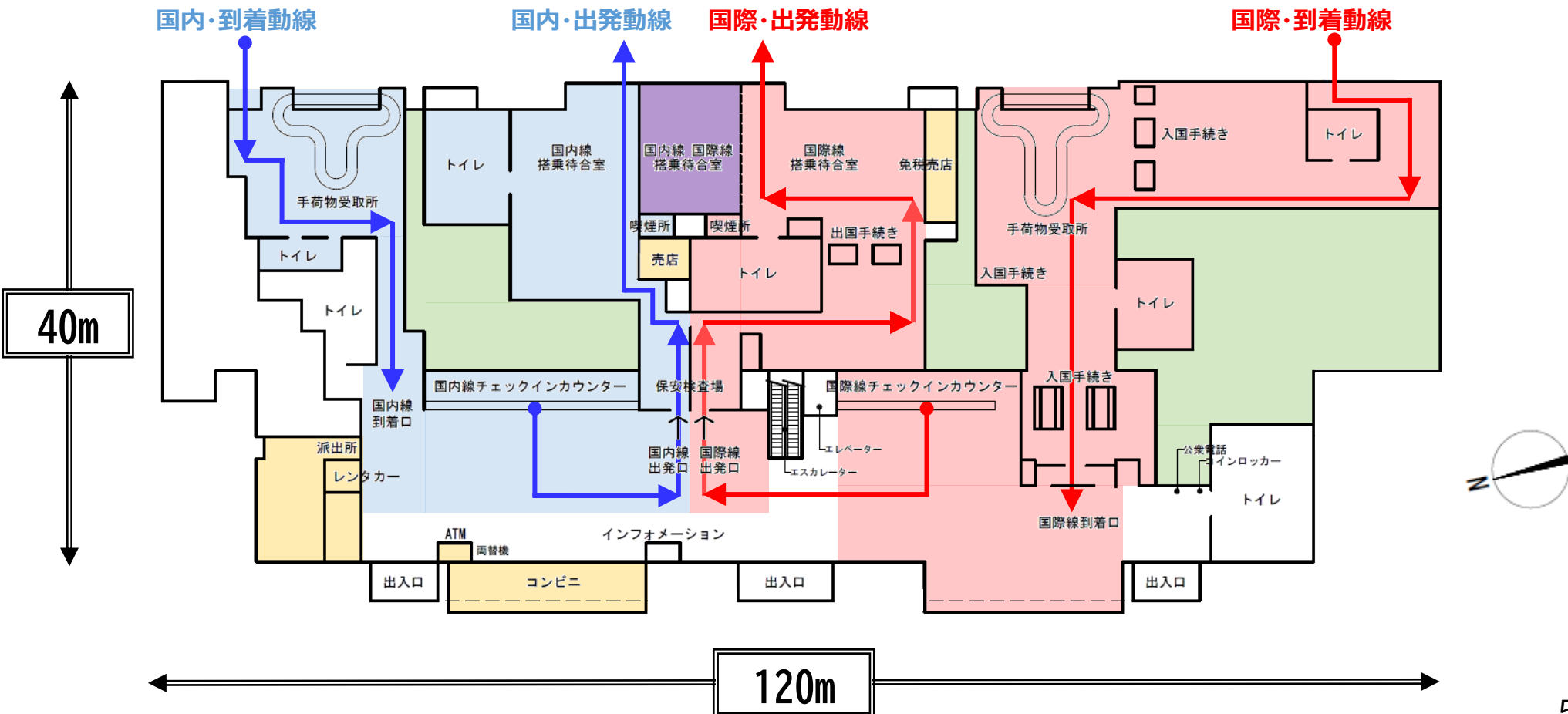
-  : 南側臨時駐車場 (県有地)
-  : 空港作業車置き場 (国有地)



ターミナルビル現状（1階平面図）

- 【凡例】
- : 国内線の旅客動線（出発動線、到着動線）
 - : 国際線の旅客動線（出発動線、到着動線）
 - : 事務所（受託手荷物仕分け施設、CIQ等）
 - : テナント

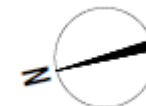
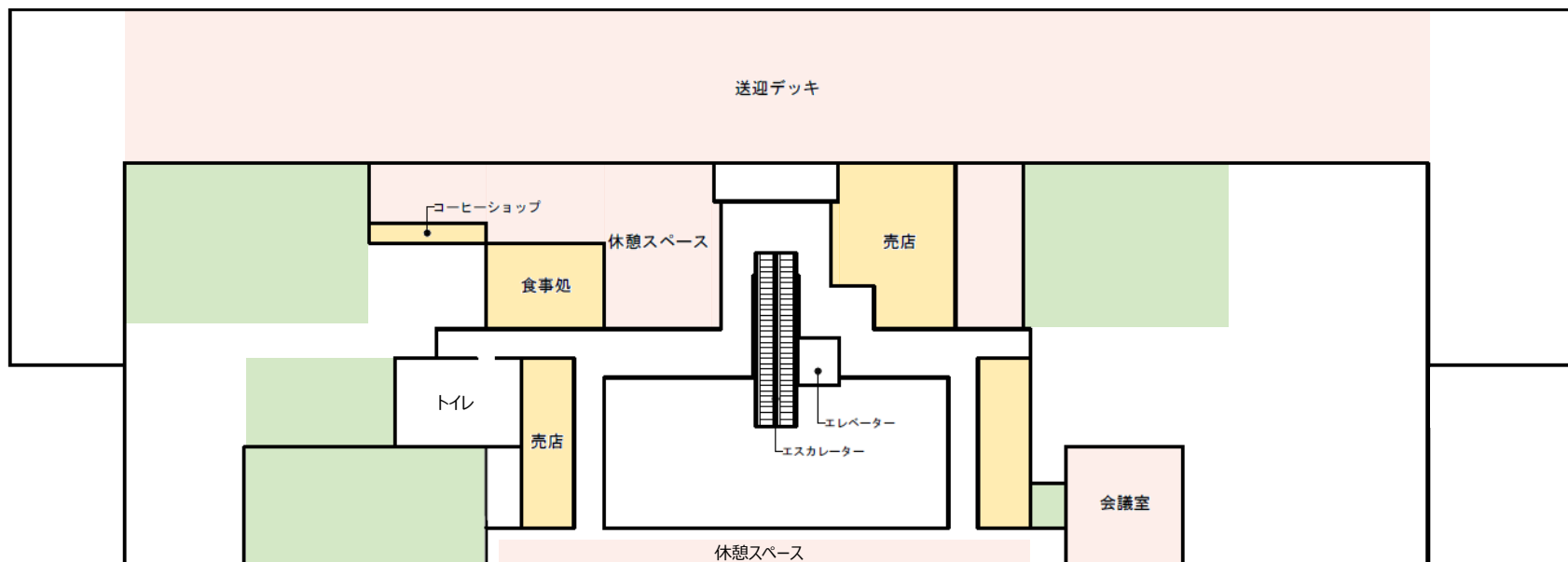
- ・旅客ハンドリング : 出発・到着とも、1階フロアのみを使用
 [カウンター、保安検査場、手荷物受取所 : 国内1か所、国際1か所
 待合室（座席数） : 国内173席、国際137席、併用125席]
- ・テナント（1階） : （出到着ロビー）コンビニ1店舗、レンタカー1店舗、県警派出所（搭乗待合室） 国内：売店1店舗、国際：免税売店1店舗



ターミナルビル の現状 (2階平面図)

- 【凡例】
- : 事務所 (ビル会社、航空会社、ハンドリング事業者、テナント事業者等)
 - : テナント
 - : その他 (貸し会議室、送迎デッキ、休憩スペース等)

- ・テナント (2階) : 飲食2店舗、売店3店舗
- ・その他 (2階) : ガチャコーナー、マッサージチェア等の設置あり



- 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

茨城空港の2026年夏ダイヤ



	7:30	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00
月	1														
	2		SKY (夜間駐機=神戸)		SKY (神戸=福岡)				SKY (神戸=神戸)	SKY (福岡=福岡)			SKY (那覇=新千歳)	SKY (新千歳=神戸)	SKY (神戸~夜間駐機)
	3		SKY (夜間駐機=新千歳)		SKY (新千歳=那覇)				エアロK (仁川)					SKY (福岡~夜間駐機)	
	4														
火	1														
	2		SKY (夜間駐機=神戸)		SKY (神戸=福岡)				SKY (神戸=神戸)	SKY (福岡=福岡)			SKY (那覇=新千歳)	SKY (新千歳=神戸)	SKY (神戸~夜間駐機)
	3		SKY (夜間駐機=新千歳)		SKY (新千歳=那覇)				エアロK (清州)					SKY (福岡~夜間駐機)	
	4														
水	1														
	2		SKY (夜間駐機=神戸)		SKY (神戸=福岡)				SKY (神戸=神戸)	SKY (福岡=福岡)			SKY (那覇=新千歳)	SKY (新千歳=神戸)	SKY (神戸~夜間駐機)
	3		SKY (夜間駐機=新千歳)		SKY (新千歳=那覇)				エアロK (仁川)					SKY (福岡~夜間駐機)	
	4														
木	1														
	2		SKY (夜間駐機=神戸)		SKY (神戸=福岡)				SKY (神戸=神戸)	SKY (福岡=福岡)			SKY (那覇=新千歳)	SKY (新千歳=神戸)	SKY (神戸~夜間駐機)
	3		SKY (夜間駐機=新千歳)		SKY (新千歳=那覇)				エアロK (清州)					SKY (福岡~夜間駐機)	
	4														
金	1			ビジネスジェット・外来機等											
	2		SKY (夜間駐機=神戸)		SKY (神戸=福岡)				SKY (神戸=神戸)	SKY (福岡=福岡)			SKY (那覇=新千歳)	SKY (新千歳=神戸)	SKY (神戸~夜間駐機)
	3		SKY (夜間駐機=新千歳)		SKY (新千歳=那覇)				エアロK (仁川)					SKY (福岡~夜間駐機)	
	4														
土	1														
	2		SKY (夜間駐機=神戸)		SKY (神戸=福岡)				SKY (神戸=神戸)	SKY (福岡=福岡)			SKY (那覇=新千歳)	SKY (新千歳=神戸)	SKY (神戸~夜間駐機)
	3		SKY (夜間駐機=新千歳)		SKY (新千歳=那覇)				エアロK (清州)					SKY (福岡~夜間駐機)	
	4														
日	1														
	2		SKY (夜間駐機=神戸)		SKY (神戸=福岡)				SKY (神戸=神戸)	SKY (福岡=福岡)			SKY (那覇=新千歳)	SKY (新千歳=神戸)	SKY (神戸~夜間駐機)
	3		SKY (夜間駐機=新千歳)		SKY (新千歳=那覇)									SKY (福岡~夜間駐機)	
	4														

【凡例】

- : 国内線
- : 国際線
- : ビジネスジェット、外来機
- : 混雑時間帯

茨城空港のエプロンが全て埋まった事例（2021年1月）

2021年1月8日(金)～9日(土)における茨城空港の実際のスポット使用状況

	10	11	12	13	18	19	20	21	7:30	8	9	10	
1	SKY (夜間駐機) 11:05発 (那覇)	※機材不良により、那覇便が欠航となり、 当該機材は翌朝まで駐機が継続された								※4機夜間駐機となった翌日、 中部空港への空輸便として 出発したことにより、4機 駐機が解消			
2							SKY (札幌) 19:05着 (夜間駐機)		SKY (夜間駐機) 07:35発 (福岡)				
3			春秋 (上海) 12:00着 13:00発		SKY (那覇) 17:50着 18:35発 (札幌)		SKY (神戸) 20:10着 (夜間駐機)			SKY (夜間駐機) 08:35発 (神戸)			
4							SKY (福岡) 20:30着 (夜間駐機)					SKY (夜間駐機) 11:05発 (那覇)	

茨城空港のエプロンが全て埋まる可能性があった事例（2024年12月）

- 2024.12.24～28の期間中、春秋航空の西安便特別運航が実施され、春秋航空とエアロK航空の輻輳が計画された。
- 同日運航するタイガーエア台湾の台北便にEDCTがかかり出発が遅延し、エアロK航空の清州便も早着した。この時に、エアロK航空がさらに早着した場合には、4機駐機する可能性があった。

	14	15	16	17	18
1		エアロK (清州) 早着の場合			
2		SKY(神戸) ATA:14:41 SKY(神戸) ATD:15:25		SKY(那覇) ATA:17:31 SKY(札幌) ATD:18:34	
3	春秋(上海) ATA:13:34 春秋(西安) ATD:14:31		春秋(西安) ATA:15:21 春秋(上海) ATD:17:35		
4	タイガー(台北) ATA:13:45 タイガー(台北) ATD:15:28		エアロK(清州) ATA:15:44 エアロK(清州) ATD:18:03		

※国際線の降機・搭乗が可能なスポットは3番及び4番のみ

ターミナルビルの拡張・機能拡張検討の方向性（案）

- ・ターミナルビルの現状と課題を踏まえ、拡張・機能強化検討の方向性（案）を以下のとおり整理

1. 出発エリア

ターミナルビルの現状と課題	主な機能拡張検討の方向性（案）
<p>①出発ロビー</p> <ul style="list-style-type: none"> ・出発ロビーのスペースが限られており、次の②～④の手続き待ちの旅客の混雑が発生し、<u>利便性の低下につながっている</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客の休憩場所や手荷物パッキングエリア等の増設、<u>スペース拡張による旅客利便性の向上</u>の検討
<p>②チェックインカウンター</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国内、国際それぞれ1便の旅客対応を前提としており、<u>2便以上の出発対応時には、現状のスペース、有人カウンター数が不足</u>しており、旅客の混雑が発生してしまう 	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>カウンターの増設、スペース拡張</u>の検討 ・<u>セルフサービス化の推進（自動チェックイン機、自動手荷物預け機等の導入）</u>等による、円滑な旅客手続きや航空会社・グランドハンドリングスタッフ省力化の検討
<p>③手荷物預け所、受託手荷物仕分け施設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ベルトコンベアが国内、国際それぞれ1台であり、<u>短時間で多くの手荷物仕分けが困難</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>ベルトコンベアレーンの増設</u>、手荷物仕分け施設（ソーティング場）等の<u>スペース拡張</u>の検討
<p>④保安検査場</p> <ul style="list-style-type: none"> ・保安検査レーンが国内、国際それぞれ1レーンであり、出国検査スペースも限られており、<u>2便以上の同時出発時には、すべての旅客の検査に過大な時間が必要で、便の遅延リスク</u>がある ・機器が故障した場合、<u>代替となる検査機器がない</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>検査レーンの増設、出国検査場等の滞留スペース拡張</u>の検討 ・<u>最新の検査機器（スマートレーン等）の導入</u>による、検査効率化・時間短縮の検討
<p>⑤搭乗待合室</p> <ul style="list-style-type: none"> ・座席数が国内173席、国際137席、併用125席であり、2便以上が同時出発時には、<u>座席・スペースが不足</u>する ・保安検査後のテナントが限られており、<u>収益の機会損失が発生</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>座席の増設、スペース拡張</u>、国内・国際スイング運用の検討 ・<u>自動搭乗ゲートの導入</u>による、搭乗時間短縮やスタッフ省力化の検討 ・<u>保安検査後のテナント充実</u>による、旅客利便性の向上

- ・ターミナルビルの現状と課題を踏まえ、拡張・機能強化検討の方向性（案）を以下のとおり整理

2. 到着エリア

ターミナルビルの現状と課題	主な機能拡張検討の方向性（案）
<p>①CIQエリア（検疫、入国審査、税関検査等）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・CIQの各エリアや、②到着手荷物受取所について、動線が短く短時間で通過できるメリットの一方、<u>旅客が並んで待機できるスペースが限られるため、常時、混雑が発生</u>している 	<ul style="list-style-type: none"> ・CIQ手続きに係る<u>カウンターの増設、スペース拡張</u>の検討 ・<u>最新の検査機器（顔認証ゲート、電子申告ゲート等）</u> 配備による省スペース化、<u>検査効率化による旅客の通過時間短縮</u>の検討
<p>②到着手荷物受取所、到着手荷物仕分け施設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ターンテーブル（ベルトコンベア）が国内、国際それぞれ1基であり、1便ずつしか手荷物返却に対応できないため、<u>2便以上の到着時には、旅客の機内待機が発生し、便の遅延リスク</u>がある ・ターンテーブルが小さく（距離が短く）、<u>180席の機材が満席の場合やゴルフバッグ等の大きな荷物への対応が困難で、すべての手荷物返却に時間が必要</u> ※一度に対応できる手荷物は120～130人分程度 ・旅客の待機スペースが限られるため、<u>常時、混雑が発生しており、荷物や旅客の転倒、ケガなどのリスク</u>がある ・到着手荷物仕分け施設（ソーティング場）のスペースが限られ、<u>短時間で多くの手荷物仕分けが困難</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>バゲージクレーム（ベルトコンベアレーン）の増設、スペース拡張</u>の検討 ・手荷物仕分け施設（ソーティング場）の<u>スペース拡張の検討</u>
<p>③到着ロビー</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス待ち客、団体観光客などの待機や、ゴルフバッグ等の大きな荷物を持つ旅客の増加などによる<u>混雑が発生</u>している 	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客が快適に過ごせる休憩場所やバス待機場、観光案内所等の増設、<u>スペース拡張による旅客利便性の向上</u>の検討

- ・ターミナルビルの現状と課題を踏まえ、拡張・機能強化検討の方向性（案）を以下のとおり整理

3. その他

ターミナルビルの現状と課題	主な機能拡張検討の方向性（案）
<p>①出到着動線（航空機への搭乗・降機動線）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・出到着動線が国内、国際それぞれ1ゲートであり、ゲート通過後の動線は国内・国際スイング運用のため、2便以上の出到着時は、<u>1便ずつ旅客を搭乗・降機させるなど過大な時間が必要</u> ・エプロンルーフの設置はあるが、旅客は地上を徒歩で移動するため、<u>荒天時には旅客が風雨にさらされる</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>搭乗・降機動線の複線化、パッセンジャーボーディングブリッジ（PBB）の増設等</u>の検討
<p>②構内道路との接続（二次交通、駐車場等）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・構内道路の動線が単一（送迎車両、駐車車両、バス・タクシー等が区分されていない）であり、<u>ビル前面における車両混雑や、駐車場からの横断歩行者や車両間の事故発生</u>のリスクがある ・駐車場の端からビルまで距離があり、屋根があるスペースが限られるため、<u>荒天時には駐車場利用者が風雨にさらされる</u> ・年未年始等混雑時に<u>駐車場が不足する</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・ターミナルビル拡張等に伴う<u>構内道路（ビル前面の接車帯、駐車場からの歩行者動線等）の再編等</u>の検討 ・旅客数の増加に対応する<u>駐車場スペースの確保</u>、駐車場の立体化等による<u>利便性の向上</u>の検討
<p>③テナント施設（飲食、物販施設等）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・テナント以外の休憩場所が少ない（カード会社ラウンジ等がない） ・飲食スペースが限られており、<u>旅客数増への対応が困難</u> ・保安検査後のテナントが限られており、<u>収益の機会損失が発生</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・茨城の特色を活かした施設やテナントスペースの拡張の検討 ・カード会社等ラウンジ設置の検討 ・旅客以外の来訪者（県民や見学者等）も想定したテナント展開の検討

- ・ターミナルビルの現状と課題を踏まえ、拡張・機能強化検討の方向性（案）を以下のとおり整理

3. その他

ターミナルビルの現状と課題	主な機能拡張検討の方向性（案）
<p>④空港勤務職員（航空会社、CIQ等）事務所等</p> <ul style="list-style-type: none">・事務所スペースや休憩スペース、制限区域の待機所やトイレ等が不足しており、<u>航空会社等の新規入居、職員の増員が困難であり、勤務環境改善に向けたスペース確保等が必要</u>	<ul style="list-style-type: none">・航空会社やハンドリング事業者にとって、<u>効率的で働きやすく、快適な勤務環境の実現に向けたスペース拡張等</u>の検討
<p>⑤ビジネスジェット専用動線（航空機への搭乗・降機動線）</p> <ul style="list-style-type: none">・ビジネスジェットの専用導線がなく、スタッフの誘導（鍵・ゲートの開閉）が必要	<ul style="list-style-type: none">・<u>ビジネスジェット専用導線等</u>の検討

ターミナルビルの拡張・機能拡張検討の方向性（案）

・ターミナルビルの現状と課題を踏まえ、拡張・機能強化検討の方向性（案）を以下のとおり整理

<直面する課題>

<拡張・機能強化検討の視点>

<ビル拡張・機能強化検討の方向性（案）>

受け入れ
スペース・
能力不足

ピーク時（1時間）に国内・
国際それぞれ2便を同時、
かつ円滑に受け入れ、送り出
せる空港機能の確保

**(1) 2便以上が同時に、円滑に、安全に出到着
できる空港機能を確保**

- ・ロビーや保安検査場、CIQエリア、搭乗待合室、手荷物受取所などのスペースを拡張
- ・最新の検査機器の導入等により、旅客の待ち時間縮減や、空港スタッフの負担軽減を図る

例：自動チェックイン機、自動手荷物預入機、自動搭乗ゲート等

事故やケガ
など、安全
面のリスク
の高まり

利用客をはじめ、航空会社
やグランドハンドリング事業者
などの安全をしっかりと確保

**(2) 従来の茨城空港のメリット（旅客も航空会社
も使いやすいコンパクトな空港）を維持**

- ・旅客や航空会社等の利便性向上のために真に必要な規模や機能を精査
- ・将来の需要増に応じた、段階的な拡張も検討
- ・将来の需要増に応じた、駐車場の確保

利便性や
サービス性、
満足度の
低下

旅客や航空会社等の利便
性向上はもとより、来訪者を
含む、すべての空港利用者
の満足度向上を図る




(3) 利用者の増加に対応し、サービスを向上

- ・飲食や休憩スペース、提供サービス等の充実
- ・更なる地域振興を図るためのPR機能等の充実

旅客ターミナルビル拡張案

茨城空港将来ビジョンより抜粋



-  : ターミナルビル拡張候補地
-  : 南側臨時駐車場（県有地）の一部
-  : 空港作業車置き場（国有地）





① 駐機場の拡張

【整備主体：国】

増加する航空機を受け入れるため、
1機分の駐機スペースを増設

スケジュール（案）

2026年度～：調査、設計

ターミナルビル
の
拡張

ターミナル
ビル

③ ターミナルビル拡張等の機能強化

【検討主体：県、開発公社など】

スケジュール（案）

2026年度：ビル拡張方針の策定

駐機場の
拡張

駐機場

② 取付誘導路の複線化

【整備主体：国】

航空機の運航円滑化のため、
取付誘導路を新設

スケジュール（案）

2026年度～：工事

新取付誘導路

取付誘導路

滑走路

④ 10月25日から運用時間を拡大

現在の運用時間：7時30分から21時（13.5時間）

拡大後の運用時間：7時から23時（16.0時間）

空港駐車場の利用状況

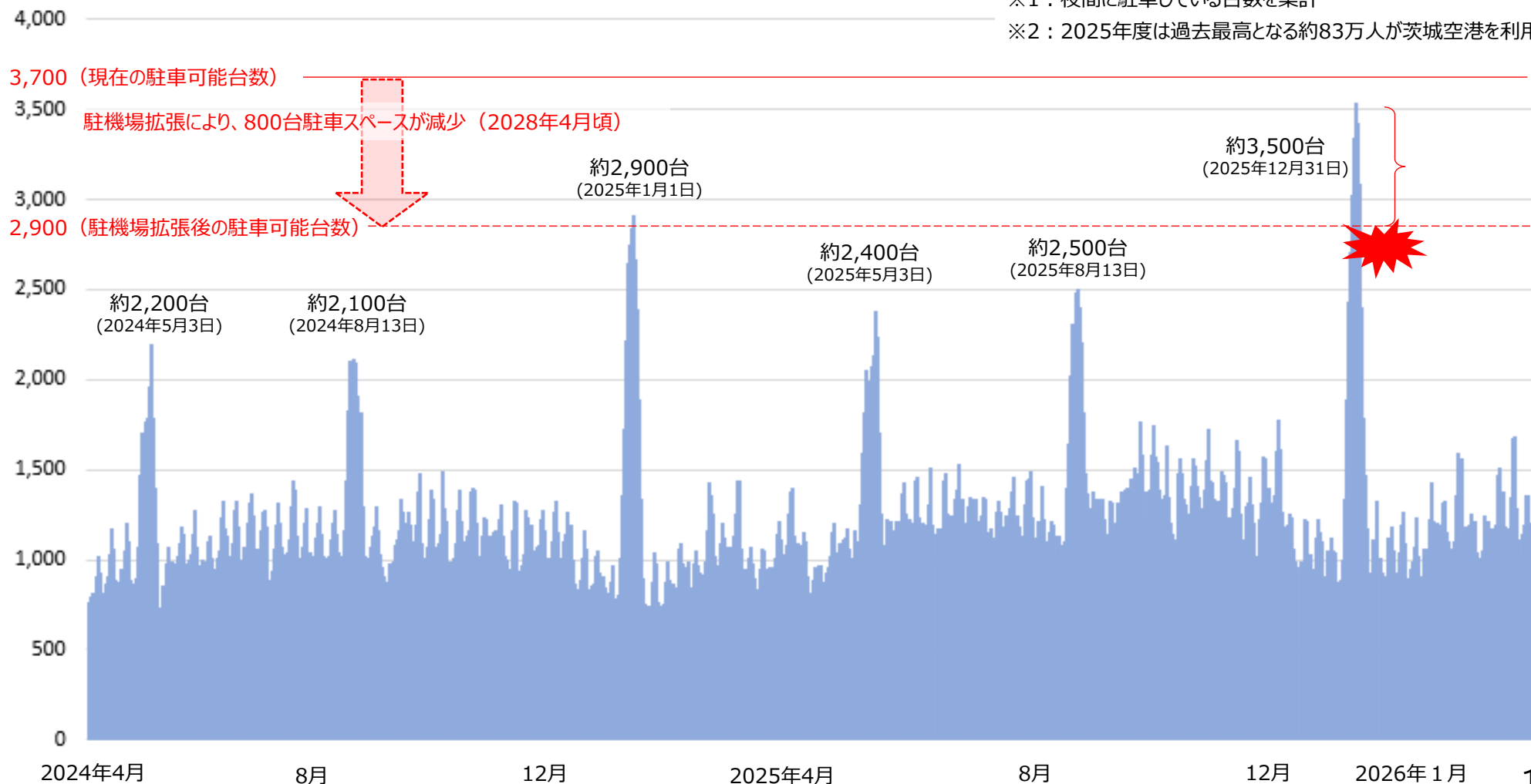


- 現在、年末年始以外は十分な駐車スペースを確保
- 駐機場拡張により駐車スペースが800台減少する場合、年末年始等の繁忙期に数百台が受け入れできない可能性がある

茨城空港駐車場の利用状況※1（2024～2025年度※2）

※1：夜間に駐車している台数を集計

※2：2025年度は過去最高となる約83万人が茨城空港を利用



(参考) ターミナルビルの現状



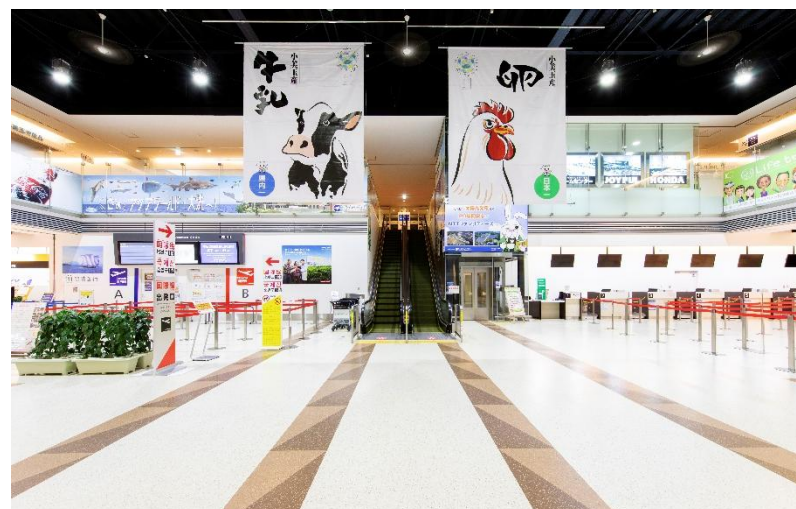
茨城空港駐車場、ターミナルビル



茨城空港南側臨時駐車場（拡張候補地）



ターミナルビル（送迎デッキ）



ターミナルビル（正面出入口付近から）

(参考) ターミナルビルの現状



ターミナルビル（2階売店）



ターミナルビル（2階売店）



ターミナルビル（2階飲食・休憩スペース）



ターミナルビル（2階飲食・休憩スペース）

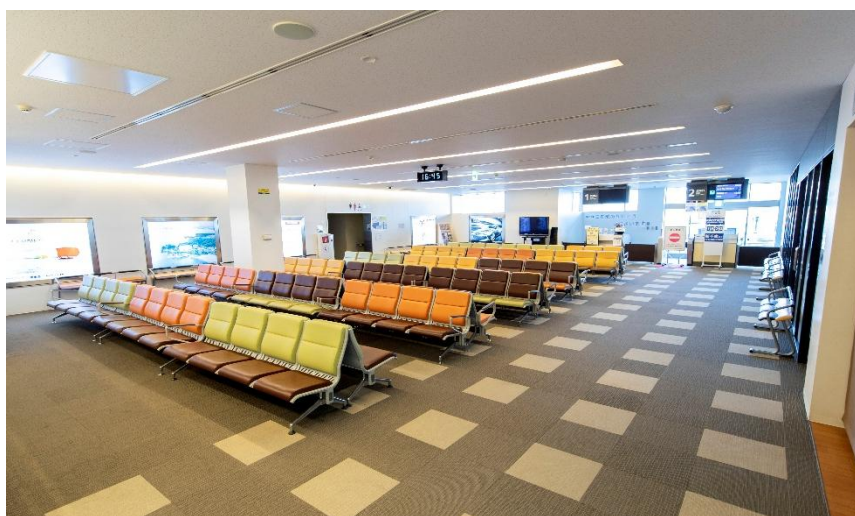
(参考) ターミナルビルの現状



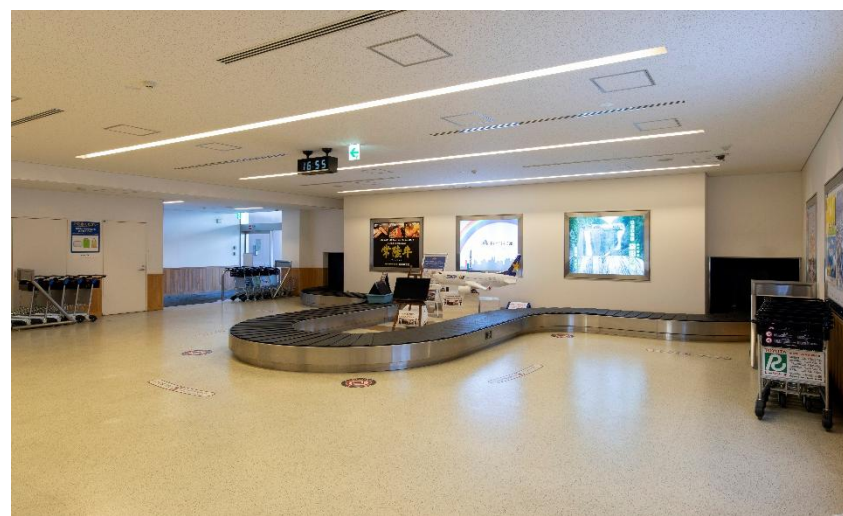
出発ロビー



旅客カウンター



出発待合室



バゲージクレーム