資料３

茨城空港
IBARAKI AIRPORT

１．ターミナルビルの拡張・機能強化の方向性等

ターミナルビルの拡張・機能強化検討の方向性

茨城空港 IBARAKI AIRPORT

・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を以下のとおり整理

＜直面する課題＞

- 受け入れスペース・能力不足
- 事故やケガなど、安全面のリスクの高まり
- 利便性やサービス性、満足度の低下

＜拡張・機能強化検討の視点＞

- 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
- 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
- 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

＜ビル拡張・機能強化検討の方向性（案）＞

（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

（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

（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

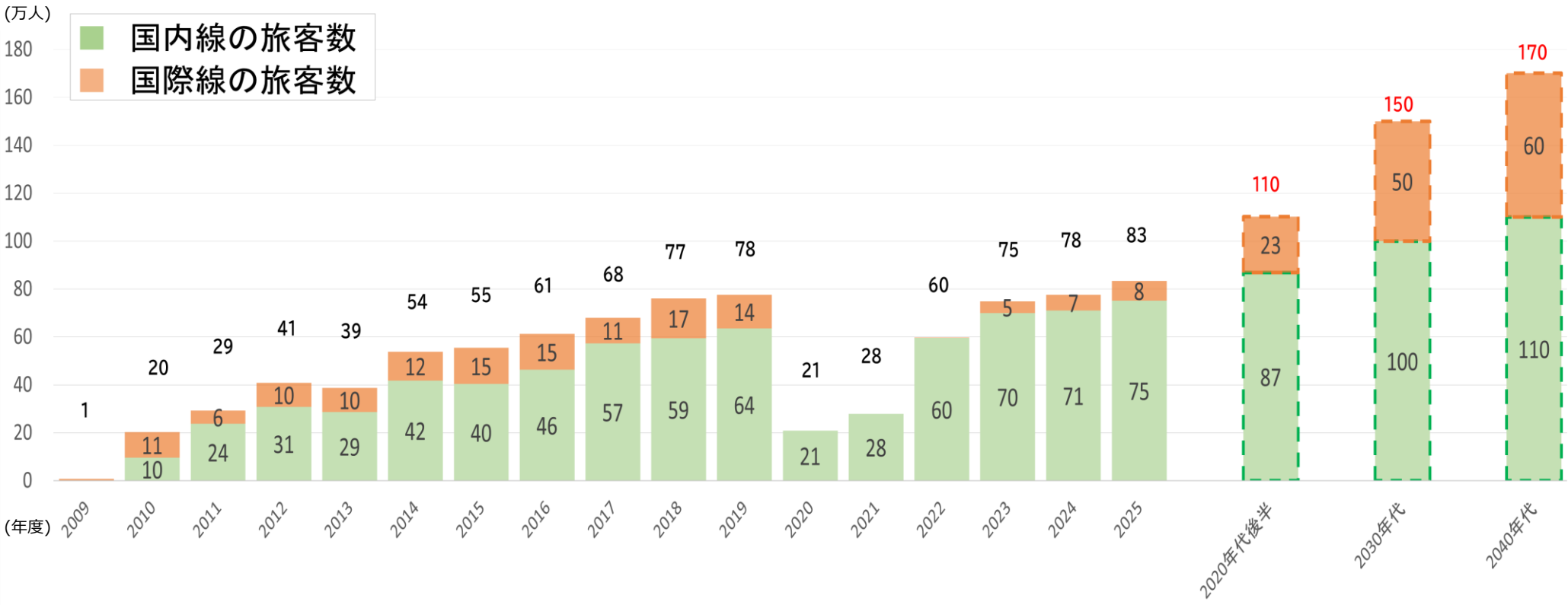
茨城空港の旅客数の目標（茨城空港将来ビジョン）

茨城空港
IBARAKI AIRPORT

・茨城空港の**2025年度旅客数は約83万人**（国内約75万人・国際約8万人）。

・特に**国内線においては、1時間1便対応という旅客ターミナルビルの処理能力が、既に運航ダイヤ設定上のボトルネック**になっており、**目標となる国内旅客数を達成するための制約**となっている。

■茨城空港の旅客推移と目標



運用方法・想定機材

茨城空港 IBARAKI AIRPORT

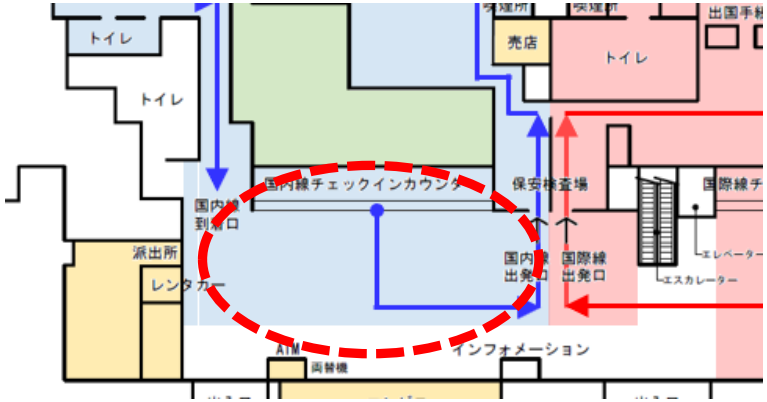
・現在のターミナルビルは１時間に１便の受入れを前提に、小型機～中型機を対象として整備されている。

・国際線チャーター便では200席以上の機材が運航され、国内線では200席以上の機材が就航する可能性がある。

		ターミナルビル設計時の前提条件	現状	将来 （今後就航可能性のある機材）
運用方法		・１時間に国内、国際それぞれ 最大１便の受入れ	・１時間に国内、国際それぞれ 最大１便の受入れ	・１時間に国内・国際それぞれ ２便以上の受入れ
対象機材	国内線	・小型機（130席）	・B737-800型機（177席） ・B737-8型機（177席）	・B737-800型機（177席） ・B737-8型機（177席） ・B737MAX-10型機（207席）
	国際線	・中型機（250席）	・A320型機（180席） ・A321型機（220席）	・A320型機（180席） ・A321型機（220席）

２．各エリアの現状・課題・ヒアリング結果等

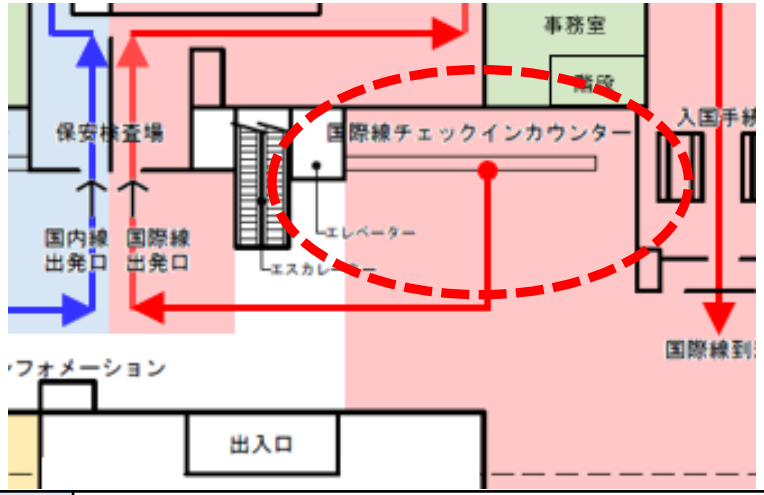
①－D　国内線出発ロビー（チェックインカウンター・手荷物預け所）





現　状	・チェックインカウンター：１箇所（有人カウンター３つ/自動チェックイン機５つ） ・手荷物預け所：手荷物預けカウンター1つ/X線検査機１台/ベルトコンベアー１台　出発ロビー計約360㎡
課　題	・チェックインカウンターは、1便/時間の旅客対応を前提としており、**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**しており、旅客の混雑が発生してしまう ・受託手荷物については、検査機器やベルトコンベアーが１台であり、**短時間で多くの手荷物仕分けが困難**
ヒアリング結果	・今後、２便/時間以上の運用に対応するためには、**特に手荷物預けカウンター数の増設や、X線検査機の拡充等受託手荷物に係る処理能力の向上が必要** ・**国内チャーター便のチェックイン**手続きは、現在、国際線チェックインカウンターを使用しており、**運用方法の検討が必要**
他空港視察結果	・エアライン毎にチェックインカウンターが分かれている。自動チェックイン機や有人カウンターの規模や配置は、各エアラインの考え方を反映

①ーI　国際線出発ロビー（チェックインカウンター・手荷物預け所）

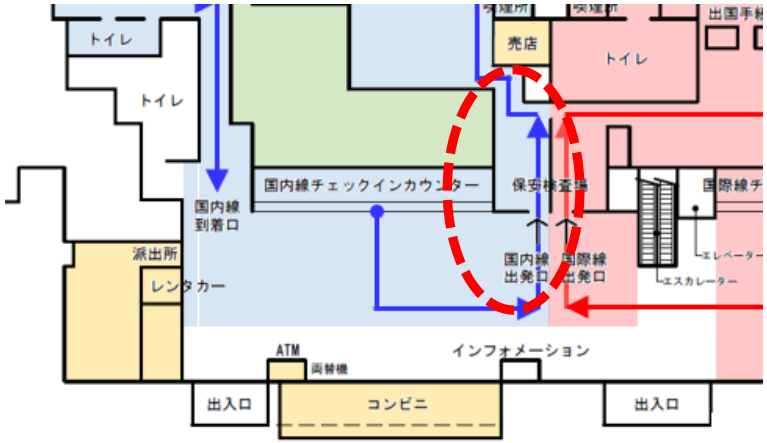




現　状	・チェックインカウンター：１箇所（有人カウンター５つ/CUTEシステムあり） ※その他、チェックインカウンター内に春秋航空専用１つ、発券機なしカウンター１つあり ・手荷物預け所：有人カウンター１つ/X線検査機１台/ベルトコンベアー１台　　出発ロビー計約300㎡
課　題	・チェックインカウンターは、1便/時間の旅客対応を前提としており、**2便以上の出発対応時には、現状のスペース、有人カウンター数が不足**しており、旅客の混雑が発生してしまう ・受託手荷物については、検査機器やベルトコンベアーが１台であり、**短時間で多くの手荷物仕分けが困難**
ﾋｱﾘﾝｸﾞ結果	・国際線は、国内線に比べ、手荷物が多くチェックインに時間を要することから、今後、２便/時間の出発に対応するためには、**有人チェックインカウンターの増設や、X線検査機を２台に増設する等、受託手荷物に係る処理能力の向上が必要** ・国際・国内チャーター便のチェックイン手続きは、国際線カウンターを使用しており、 今後、ターミナルビルの拡張に当たっては、適切なカウンター配置及び運用方法の検討が必要
他空港視察結果	・２便/時以上対応可能な空港は、**有人カウンター数10以上、ベルトコンベアー2台あり**

②－D　国内線保安検査場

茨城空港
IBARAKI AIRPORT



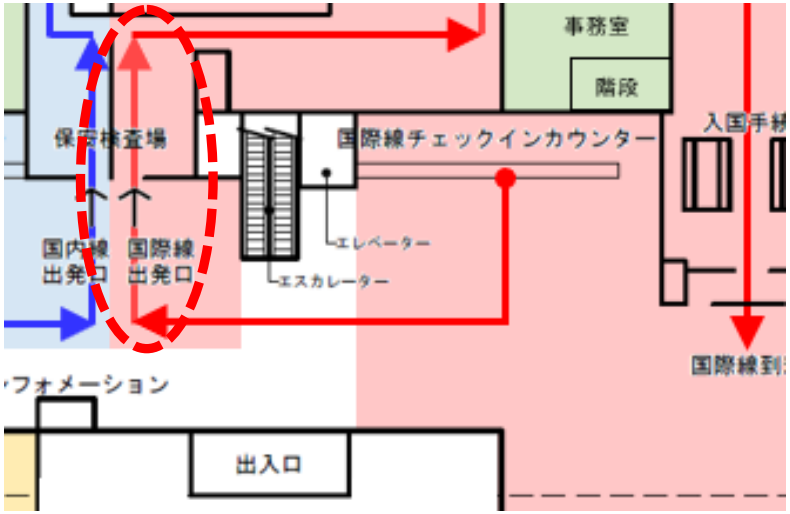




現　状	・従来型１レーン（2次元スキャン）/検査員５名配置/117㎡
課　題	・保安検査レーンは１レーンのみであり、処理能力は200人/時間であるが、今後、**2便/時間以上の出発に対応する場合、全旅客の保安検査を限られた時間内に完了できず、出発遅延が生じるリスク**がある ・機器が故障した場合、**代替となる検査機器がない**
ﾋｱﾘﾝｸﾞ結果	・今後、2便/時間以上の運用に対応するためには、**スマートレーンの設置など処理能力の向上が必要。** ・**将来的な旅客数の増加を見据え、２～３レーン分のスペースの確保が必要**
他空港視察結果	・２便/時間以上対応の空港は**保安検査レーンを複数設置** ・最近、建設した空港では**スマートレーンを設置し、省人化へ対応** ※２便/時間でもスマートレーン１基で対応可能（２基目を使う頻度は少ない）

②－Ⅰ　国際線保安検査場

茨城空港
IBARAKI AIRPORT

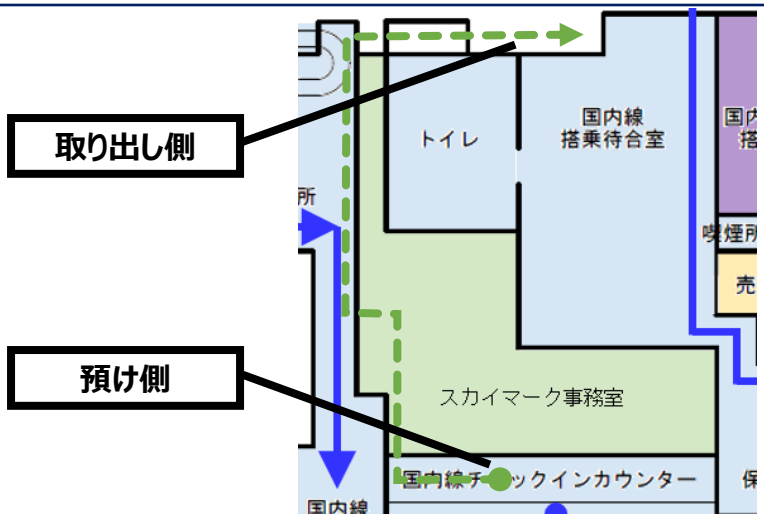


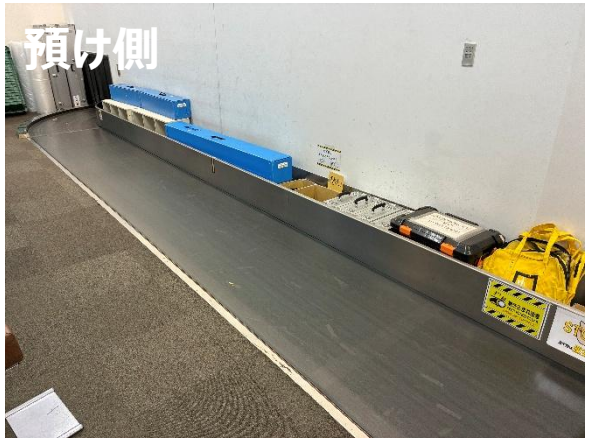




現　状	・従来型１レーン（2次元スキャン）/検査員５名配置/199㎡
課　題	・保安検査レーンは１レーンのみであり、処理能力は200人/時間であるが、今後、**2便/時間以上の出発に対応する場合、全旅客の保安検査を限られた時間内に完了できず、出発遅延が生じるリスク**がある ・機器が故障した場合、**代替となる検査機器がない**
ﾋｱﾘﾝｸﾞ結果	・今後、 2便/時間以上の運用に対応するためには、**保安検査レーンは２レーン必要**
他空港視察結果	・２便/時間以上対応の空港は保安検査レーンを複数設置

③－D　国内線受託手荷物仕分け施設

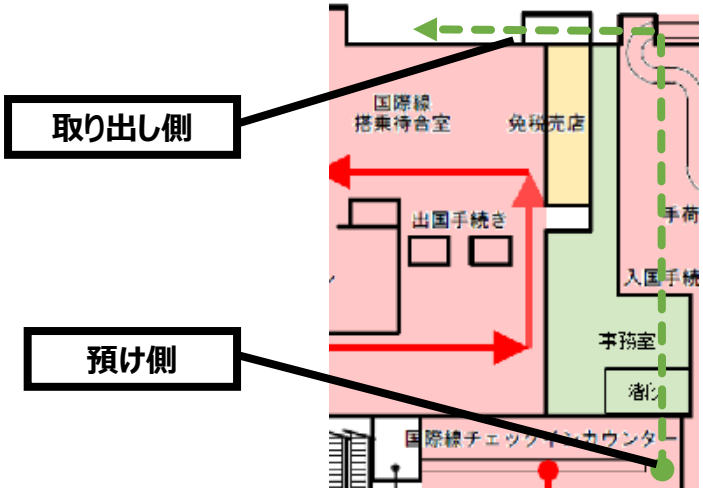






現　状	・ベルトコンベアー：1レーン（スカイマーク専用） ・預かり側：X線検査機１台/有人カウンター１つ/ベルトコンベアー１台 ・取り出し側：荷物の取出し部の延長が約7m程度、屋根下は奥行が５m程度
課　題	・受託手荷物については、検査機器やベルトコンベアーが１台であり、**短時間で多くの手荷物仕分けが困難**
ﾋｱﾘﾝｸﾞ結果	**【預かり側】** ・**受託手荷物に係る処理能力の向上が必要** **【取り出し側】** ・現状、荷物の取出し部の延長が約7m程度と短く、荷物を地面に一時的に置くスペースも少ないため、荷物が多いと窮屈な作業を強いられ、回転式ベルトコンベアーの設置など**取り出し部の増強が必要**
他空港視察結果	・２便/時間以上対応可能な空港は、**ベルトコンベアーを２台設置** ・最近、建設した空港では**回転式ベルトコンベアーを設置し、作業効率化・省人化へ対応**

③－Ⅰ　国際線受託手荷物仕分け施設



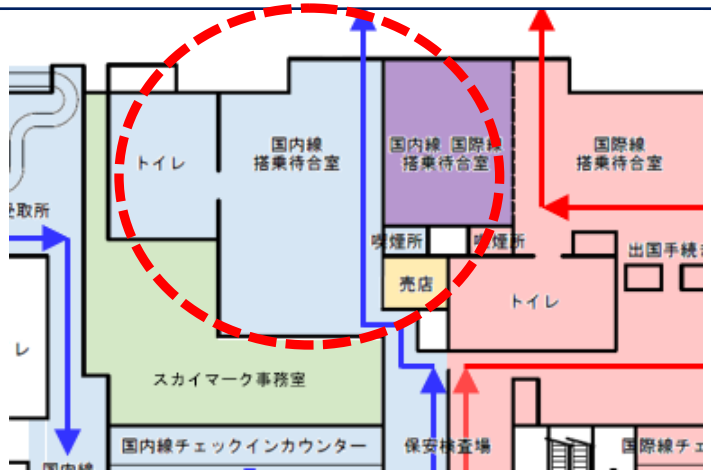




現　状	・ベルトコンベアー：1レーン（国際線エアライン共通）※国内・国際チャーター便も利用 ・預かり側：X線検査機１台/有人カウンター１つ/ベルトコンベアー１台 ・取り出し側：荷物の取出し部の延長が約7m程度、屋根下は奥行が５m程度
課　題	・受託手荷物については、検査機器やベルトコンベアーが１台であり、**短時間で多くの手荷物仕分けが困難**
ヒアリング結果	**【預かり側】** ・**受託手荷物に係る処理能力の向上が必要** **【取り出し側】** ・現状、荷物の取出し部の延長が約7m程度と短く、荷物を地面に一時的に置くスペースも少ないため、荷物が多いと窮屈な作業を強いられ、**取り出し部の増強が必要**
他空港視察結果	・２便/時間以上対応可能な空港は、**ベルトコンベアーを２台設置**

④－D 国内線待合室

茨城空港 IBARAKI AIRPORT



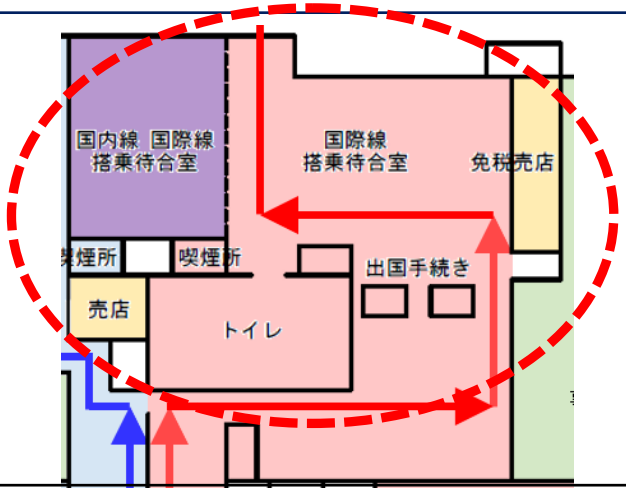




現　状	・国内線専用　173席（216㎡）　併用部利用の場合　298席（330㎡） （参考）併用部のみ：125席(114㎡)　国際線専用　137席（219㎡） ・国内線搭乗ゲート：1ゲート、売店：19㎡
課　題	・設計時の想定座席数は**国内線専用62席、併用部利用の場合118席のため、座席間隔が不十分** ・また、設計時よりも機材の大型化が進んでおり、**1便/時間でも満席の場合は待合室が混雑し、2便/時間に対応する場合、座席・スペースが不足する** ・国際線の方で待合室を利用している時間帯は、併用部を使用できないため、待合スペースが混雑 ・さらに、スカイマークでは、B737MAX-10（207席）の導入を計画しており、混雑が悪化する可能性がある ・**搭乗ゲートは1か所のみ**であることから、**2便/時間の運用に当たっては後発便の遅れが発生**
ﾋｱﾘﾝｸﾞ結果	・**2便/時間分の座席数の確保が必要。**遅延等の発生も想定し、３便以上の出発旅客が同時に待合室を利用する状況を考慮する必要がある ・**複数の搭乗ゲート設置が必要**
他空港視察結果	・ピーク時でも座れない人が出ないように座席を設置

④－Ⅰ　国際線出国ブース･待合室

茨城空港
IBARAKI AIRPORT

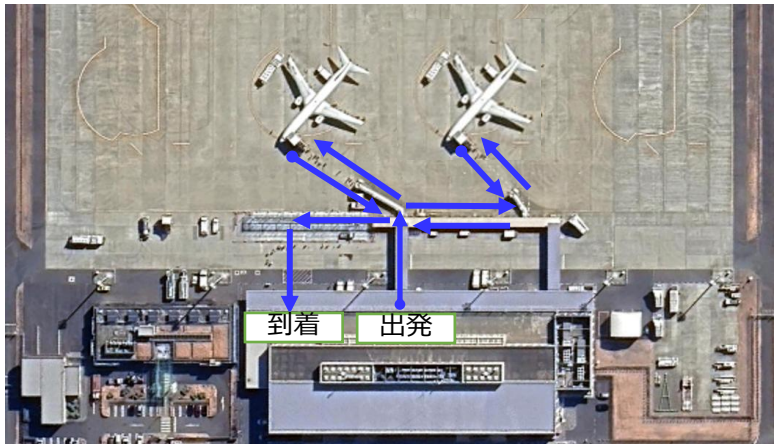




現　状	・出国ブース：4レーン（現状は１レーン対応） ・国際線専用　137席（219㎡）　併用部利用の場合　262席（333㎡） （参考）併用部のみ：125席(114㎡)　国内線専用　173席（216㎡） ・国際線搭乗ゲート：1ゲート、免税店：48㎡
課　題	・設計時の想定座席数は**国際線専用75席、併用部利用の場合131席のため、座席間隔が不十分** ・1便/時間対応の場合は、併用部を活用することで十分な待合スペースを確保できる。ただし、全体的に狭く、特に免税店周辺のスペースは狭隘となっている。**2便/時間に対応する場合は、座席･スペースが不足する** ・さらに、チャーター便ではA321等200席以上の機材が運航され、機材の大型化により、今後、混雑が悪化する可能性がある ・**搭乗ゲートは1か所のみ**であることから、**2便/時間の運用に当たっては後発便の遅れが発生**
ﾋｱﾘﾝｸﾞ結果	・出国審査場は、現状は目立った待機等は発生しておらず、また2便/時運用においても、十分なスペースが確保されている。 ・**2便/時間分の座席数の確保が必要。** ・**複数の搭乗ゲート設置が必要**
他空港視察結果	・ピーク時でも座れない人が出ないように座席を設置

⑤－D　国内線搭乗ゲート･搭乗降機動線

茨城空港 IBARAKI AIRPORT





現　状	・国内線出発ゲート：1ゲート ・タラップ車方式（機材まではエプロンルーフ）※一部ルーフなし区間あり ＜2番、３番スポットに駐機が基本＞
課　題	・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、**1便ずつ旅客を搭乗･降機させるなど過大な時間が必要** ・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、**荒天時には旅客が風雨にさらされる** ・３～４便に１名ほど車椅子の利用があり、専用車両での対応が必要なため、搭乗･降機に時間を要する
ﾋｱﾘﾝｸﾞ結果	・**自走式では、**タラップ車を航空機から離脱させるまでエンジンを始動できないため、出発準備に時間を要し、**スポット占有時間が長くなる** ・また、プッシュバック車両を必要としない一方、**航空機の安全確認や誘導を行う地上作業員を配置する必要がある** ・旅客の利便性や円滑性の確保のためにも**搭乗橋（PBB）を希望** ・スカイマークでは将来的には３機駐機以上の可能性あり
他空港視察結果	・旅客利便性や円滑性を考慮し搭乗橋（PBB）を設置（一部のLCCターミナル除く）

⑤－Ⅰ　国際線搭乗ゲート･搭乗動線



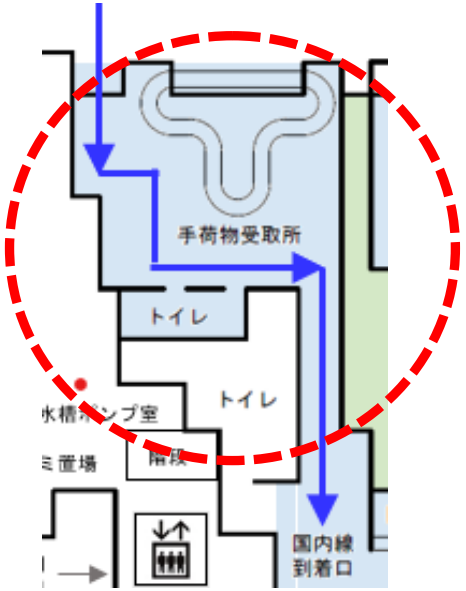




現　状	・国際線出発ゲート：1ゲート ・タラップ車方式（機材まではエプロンルーフ）※一部ルーフなし区間あり ＜３番－４番スポットに駐機が基本＞
課　題	・出到着動線が国内、国際それぞれ１ゲートであり、ゲート通過後の動線は国内･国際スイング運用のため、2便以上の出到着時は、**1便ずつ旅客を搭乗･降機させるなど過大な時間が必要** ・エプロンルーフの設置はあるが、旅客は地上を徒歩で移動するため、**荒天時には旅客が風雨にさらされる** ・２～３便に１名ほど車椅子の利用があり、専用車両での対応が必要なため、搭乗･降機に時間を要する
ﾋｱﾘﾝｸﾞ結果	・搭乗ゲートを出た後に、**国内線と国際線の旅客導線が混在することが課題であり、ターミナルビルの拡張により改善する必要がある**。 ・国際線で**中型機材以上のハンドリングを円滑かつ安全に対応するためには、搭乗橋（PBB）による搭乗・降機ができる体制整備が必要**。
他空港視察結果	・搭乗橋（PBB）を国内線と国際線で共用しているケースも多い。

⑥－D　国内線到着手荷物受取所

茨城空港
IBARAKI AIRPORT

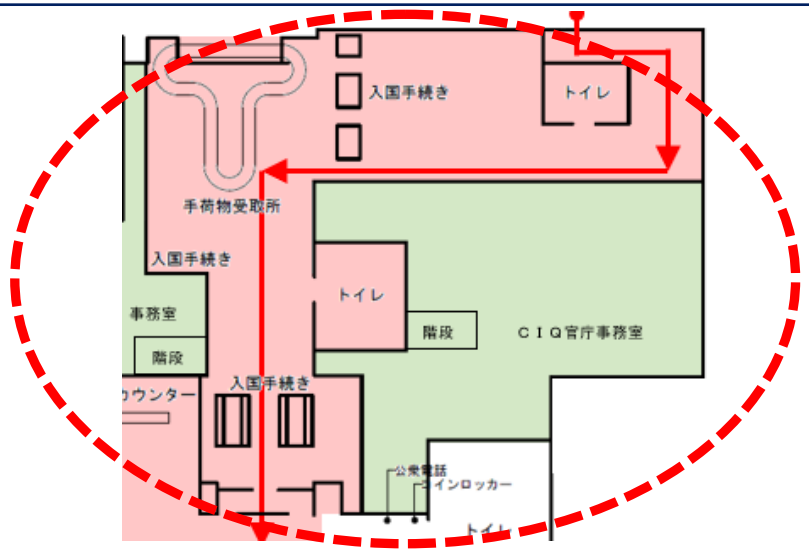




現　状	・ターンテーブル１基/200㎡ ※機長33m
課　題	・**<u>２便/時間以上の運用においては、1便ずつしか手荷物返却に対応できない</u>**ため、旅客の機内待機が発生し、便の遅延リスクがある。
ﾋｱﾘﾝｸﾞ結果	・2便/時間の場合、**<u>ターンテーブルは２基必要</u>**
他空港視察結果	・２便/時間以上対応可能な空港は、ターンテーブル2基あり。

⑥－I　国際線到着エリア（CIQエリア･手荷物受取所）

茨城空港 IBARAKI AIRPORT





現　状	・CIQ：入国６レーン（現状は3～4レーン使用）、税関４レーン、 検疫【人】サーモカメラブース１箇所、【動物・植物】検査ブース１箇所 ・手荷物受取所:ターンテーブル１基/245㎡ ※機長38m
課　題	・到着エリア（CIQの各エリア・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がある一方、**旅客が並んで待機できるスペースが限られるため、常時、混雑が発生している（満席の場合、すべての到着客が出るまでに１時間以上要する）** ・チャーター便ではA321等200席以上の機材が運航され、機材の大型化により、今後、さらに混雑が悪化する可能性がある ・**到着手荷物受取所は、**国際線では受託手荷物が多く、ゴルフバッグ等の長尺手荷物の割合も高いことから、**1便/時間運用においてもスペースが狭隘な状況となっている**
ﾋｱﾘﾝｸﾞ結果	・国際線は到着エリア（CIQ・到着手荷物受取所）の混雑が著しく、**2便対応の場合はスペースの拡張やターンテーブルの処理能力の向上が必要**
他空港視察結果	・２便/時間以上対応可能な空港は、ターンテーブル2基あり。CIQエリアも十分な広さが確保されている。

⑦ 飲食、物販施設、ラウンジ

茨城空港 IBARAKI AIRPORT

エリア	現状	課題・ヒアリング結果
飲食、物販施設、ラウンジ	1 階:コンビニエンスストア、レンタカー、ロビーの空きスペースに出店あり 1 階（制限エリア内）： 国内売店 1 店舗（19㎡） 国際免税店 1 店舗（48㎡） 2 階：飲食 2 店舗、売店 3 店舗、ガチャコーナー、マッサージチェア等 （北側（飲食・店舗）332㎡、南（店舗）160㎡）	・茨城空港は、国内線はアウトバンド旅客の割合が高いことに加え、非航空利用（空港見学、地元/施設利用）の来訪者が多いことが特徴。 ・現状では、物販・飲食店舗の数や配置、店舗面積は概ね適切と考えられる。ただし免税店舗は規模が小さい。また、ターミナルビルがコンパクトであることから、国内線・国際線利用者に加え、一般来訪者にとってもアクセスしやすい配置となっている。 ・**今後のターミナルビル拡張を踏まえ、魅力的な店舗の誘致を図るとともに、店舗エリアの再編・拡充や、休憩スペースの充実を検討する必要**がある。 ・**航空会社や利用客からラウンジの設置要望あり**。

⑧ 空港勤務職員事務室・倉庫、ビジネスジェット専用動線

茨城空港 IBARAKI AIRPORT

エリア	現状	課題・ヒアリング結果
空港勤務職員事務室・倉庫	航空会社（国内） 1階　131㎡、2階　147㎡ 航空会社（国際） 2階　99㎡ 空港運営会社 1階＋2階　168㎡ CIQ官庁 1階＋2階　390㎡	・国内航空会社やグランドハンドリング会社の**事務室は、現在の職員数に対して手狭な状況。** ・また、航空会社及び空港運営事業者が使用する**資機材や予備部品等の保管スペースも不足。** ・一方、CIQ及び関係官公署の事務室については、将来的な増員を踏まえれば、スペースが不足。 ・**職員が共用できるロッカー及び休憩スペースが整備されていない**ことから、職場環境の改善のため、その整備を検討する必要がある。 ・ターミナルの拡張に当たっては、各事務室について、業務を行うエリアに近接した配置へ再編するとともに、必要な規模を見直す必要がある。 ・なお、**CIQの事務室については、利用可能なスペースが限られることから、効率的な配置を検討する必要がある**。
ビジネスジェット専用動線	・ビジネスジェット専用動線が無く、スタッフの誘導（鍵・ゲートの開閉）が必要	・首都圏のビジネスジェット需要に対応するため、**BJ専用動線やビジネスジェット用待合室の設置など、受入れ環境の整備を検討する。**

⑨駐車場、カーブサイド・構内道路

茨城空港 IBARAKI AIRPORT

エリア	現状	課題・ヒアリング結果
駐車場	・駐車台数：約3,600台（無料） ※駐機場拡張に伴い、南側臨時駐車場の一部を駐機場に転用するため、2028年4月頃に約800台の駐車スペースが減少する。 （約3,600台⇒約2,800台）	・茨城空港の駐車場は無料であることが強みである一方、空港ターミナルビルに近接する第１～３駐車場への駐車を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。 ・駐機場拡張に伴い、駐車スペースが800台減少する場合、**2028年度の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ため、駐車場拡張を検討**する。 ・また、２か月以上の長期駐車をしている車両も30台ほど発生。 ・航空便利用者からは、近くに停められないことから有料化や事前予約を求める声もあり。 ・航空便利用者の**利便性向上に向け、運用方法を検討する**必要がある。
カーブサイド・構内道路	・送迎車両エリアが少なく（３台）、雨天時に渋滞することもある	・雨天時には、送迎車両が給油施設の前付近まで渋滞が発生する。