

# 鹿児島空港駐車場機能強化検討調査 の結果を踏まえた機能強化案〔概要〕

---

令和8年3月5日

国土交通省 大阪航空局

空港部 空港管理課

## 業務目的

- 本調査は、鹿児島空港駐車場の混雑を緩和するため、現況を調査し、駐車場に関する課題を整理・抽出した上で、課題を解決するために必要な当該駐車場の機能強化について検討するものである。

## 調査内容

- 現況空港駐車場の利用状況の把握及び課題の整理
- 駐車場機能強化の検討
- 整備スケジュール案の検討・概算工事費の算出
- 課題に対する対応策の検討
- 駐車場機能強化に伴う収支予測及び事業期間等の検討

# 鹿児島空港駐車場機能強化検討調査の結果を踏まえた機能強化案〔概要〕

## ① 駐車場の施設規模の検討

### 【算出に当たっての考え方】（中間報告から変更なし）

#### ● 年間旅客数の将来需要と増加率について

年間旅客数については、「上位ケース」、「中位ケース」としてそれぞれ以下のとおり設定。

<上位ケース> 鹿児島県が策定した「鹿児島空港将来ビジョン（令和元年11月）」から  
2050年（令和32年）年間旅客数目標 **830 万人**

<中位ケース> 大阪航空局が実施した調査（令和6年度）で算出した需要想定値から  
2040年度（令和22年度）想定年間旅客数 **628.6万人**

※現状（令和6年度）**573.1万人** となっているため、**令和6年度からの増加率は、上位ケースで1.45、中位ケースで1.10**、となる。

#### ● 臨時駐車場のピーク日最大在車台数について

- ・令和6年度の臨時駐車場の日別最大在車台数（毎時0分）からピーク日最大在車台数を求めた。
  - ・臨時駐車場の日別最大在車台数を昇順に並べ、**上位50番目の104台**を臨時駐車場のピーク日最大在車台数とした。
- ※上位1～49番目の日は空港駐車場以外の駐車場を使用することを想定

#### ● 泊車増加に伴う補正係数について

- ・年間平均泊車日数は令和2年度以降増加傾向にあり、この4年間で約1.1倍（1.38/1.22）に増加した。
- ・泊車増加傾向の考慮にあたり、この傾向の継続期間が不明であることから、将来の泊車日数の設定においては、現状の泊車日数に10%の余裕を持たせた1.1を係数として設定した。

# 鹿児島空港駐車場機能強化検討調査の結果を踏まえた機能強化案〔概要〕

## ●必要駐車台数の算出結果

- 「上位ケース」、「中位ケース」についての必要駐車台数を以下のとおり算出。  
 ※従業員用駐車場についても職場環境の向上の観点から、空港前面駐車場に配置する。

### 【算出方法】（中間報告時からの補正）

（一般駐車可能台数 + 臨時駐車ピーク日在車台数） × 年間旅客数の増加率 × 泊車増加に伴う補正係数 + 従業員用駐車場（空港内・外）

1,584台	104台	1.45 or 1.10	1.1	<b>770台</b>
--------	------	--------------	-----	-------------

※従業員駐車場必要台数の見直し

＜上位ケース＞  $(1,584 + 104) \times 1.45 \times 1.1 + 770 =$  約**3,460台**  
 現状駐車場との差 **約1,500台以上**（ 3,460台 - 1,937台 ）

＜中位ケース＞  $(1,584 + 104) \times 1.10 \times 1.1 + 770 =$  約**2,800台以上**  
 現状駐車場との差 **約900台**（ 2,800台 - 1,937台 ）

⇒ 既往調査で算出した需要想定＜中位ケース＞を基に必要駐車台数を算出した結果、**900台以上の容量増加が必要**。

## ②駐車場機能強化メニューの検討

料金体系の見直しに併せて、①の結果から容量増加のためには**自走式立体駐車場整備が必要**と考える。

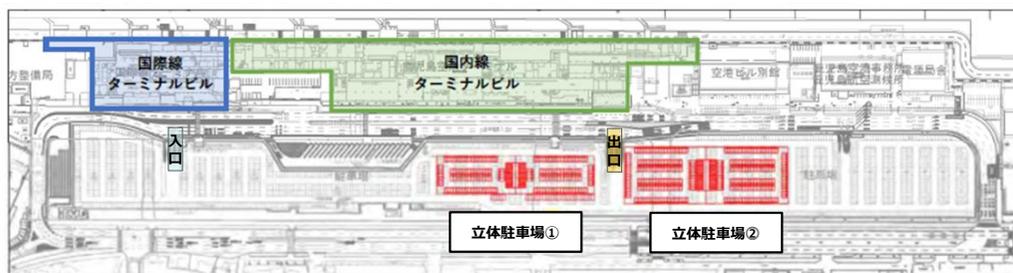
## ○ 駐車場の機能強化メニューの検討（ハード施策）

### 自走式立体駐車場

立体駐車場の配置について複数案を検討し、それぞれの案についてメリット・デメリットの整理を行った。

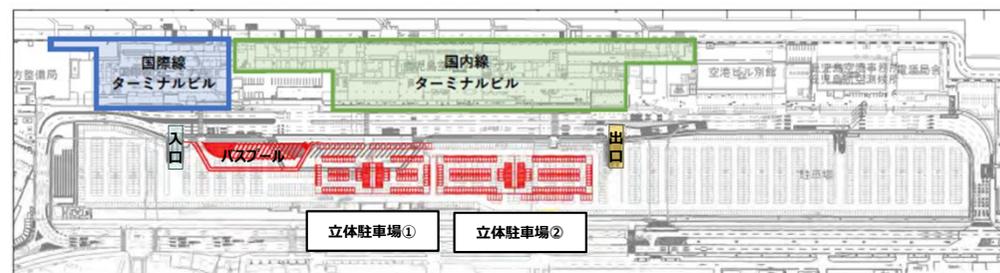
## ○ 立体駐車場配置案（※立体駐車場のレイアウトは一例）

### （案1）国内線ビル前面案



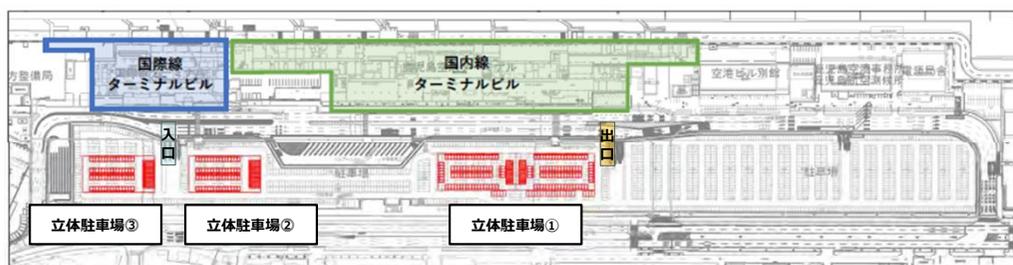
<概要> 国内線ビル及び別館前面に設置。

### （案2）国内線ターミナルビル前面+バスプール移転案



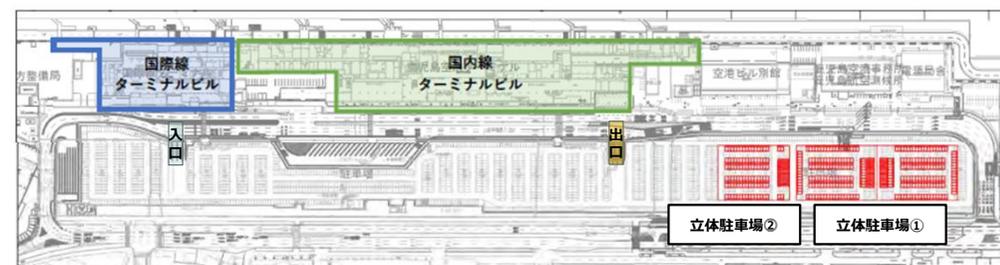
<概要> バスプールを西側に移設し、国内線ビル前面に立体駐車場を設置。

### （案3）各ターミナルビル前面案



<概要> 国内線ビル及び国際線ビル前面に設置。

### （案4）行先につ先に立駐案



<概要> 空港駐車場南側(図面右端)に立体駐車場を設置。

# 鹿児島空港駐車場機能強化検討調査の結果を踏まえた機能強化案〔概要〕

## ○各配置案の特徴

	案1	案2	案3	案4
ビルへのアクセス性 (旅客利便性)	<ul style="list-style-type: none"> <li>国内線ビルが近く、利便性が高い</li> <li>ビル改修により立体駐車場との接続も可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国内線ビルが近く、利便性が高い</li> <li>ビル改修により立体駐車場との接続も可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国内線ビル、国際線ビルが近く、利便性が高い</li> <li>ビル改修により立体駐車場との接続も可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ターミナルビルから離れており、他案よりも利便性が低い。</li> </ul>
車両動線・周遊性 (探索性)	<ul style="list-style-type: none"> <li>立体駐車場が出口ゲート付近に集中しているため、交通量が集中されることが懸念される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>立体駐車場が入口ゲートと出口ゲートの中央部に位置しており、使いやすい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>空き枠を探索して、国内線ビル前から国際線ビル前の立体駐車場に逆走する動線が懸念される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>場内を一方向化するため、空きマスの探索性が高い。</li> </ul>
工事中的影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>国内線ビル前面の平面駐車場が数か月間使用不可</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国内線ビル前面の平面駐車場が数か月使用不可</li> <li>バスプールの移設工事中は平面駐車場の一部が数か月間使用不可</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国内線・国際線ビル前面の平面駐車場が数か月間使用不可</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>空港事務所前の平面駐車場が数か月間使用不可</li> <li>従業員用出入ゲートの撤去可能性あり</li> </ul>
施工性	<ul style="list-style-type: none"> <li>工事中的駐車台数の減少やコスト削減を考慮し、2棟の立体駐車場を段階的に整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>工事中的駐車台数の減少やコスト削減を考慮し、2棟の立体駐車場を段階的に整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>工事中的駐車台数の減少を考慮し、3棟の立体駐車場を段階的に立体駐車場を整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>工事中的駐車台数の減少やコスト削減を考慮し、2棟の立体駐車場を段階的に整備</li> </ul>

# 鹿児島空港駐車場機能強化検討調査の結果を踏まえた機能強化案〔概要〕

## ○立体駐車場の機能強化にかかる整備の規模、概算工事費及び工期

配置案について、他空港の一般的な立体駐車場の整備実績等を参照し、施設規模、概算工事費、概略工期を算出した結果は以下のとおり。

需要想定	施設規模	概算工事費	概略工期
上位ケース (約1,500台分)	4層5段・5層6段 各1棟 又は 5層6段 2棟	約70億円	調査設計:約1年 工事 :約3年
中位ケース (約900台分)	3層4段 2棟 又は 4層5段・5層6段 各1棟 等	約50億円	調査設計:約1年 工事 :約3年



立駐イメージ

・立体駐車場は2棟以上建設するが、建設中に駐車可能台数が急激に減少しないように1棟ずつ段階的に建設することを想定。  
なお、スロープやブリッジで2棟を連結した立体駐車場は1棟としてカウントしている。

## ○立体駐車場機能強化に伴う収支予測及び事業期間等

①現行料金(24時間1000円)と②仮に多客期(年間の約半分)を導入(24時間1200円)して設定した場合の2パターンで、立体駐車場供用後30年間の収支シミュレーションを行い、投資回収にかかる期間を算定した結果は以下のとおり。

需要想定	概算工事費	投資回収にかかる期間(目安)
上位ケース (需要予測値830万人/年)	約70億円	①②ともに立体駐車場供用後30年以内に 投資費用の回収が可能
中位ケース (需要予測値629万人/年)	約50億円	①②ともに立体駐車場供用後30年間では 投資費用の回収は不可

仮に、1人当たりの単価を現状の1.5倍とした場合は、上位ケース、中位ケースとも投資回収にかかる期間は20年目程度までに黒字転換する見込み

## 【調査結果の整理】

- 混雑緩和に資する抜本的な取り組みとして、**立体駐車場の整備を実施**（必要な駐車台数としては、900台以上）  
※立体駐車場の整備については、4つの提案のどれかを行うのではなく、複合型などにより更なる利便性向上が図れることが望ましい。
- 大規模な立体駐車場の整備となるため、その投資の回収を考慮すれば、**長期の事業運営が必要**
- 各案共通で、立体駐車場の整備期間中には駐車枠の一部が使用不能となるため、**代替地の確保が必要**
- 立体駐車場の整備期間外においても、年末年始や各種イベントなどのトップピーク時には、引き続き駐車場の満車や混雑が予想されるため、**臨時駐車場の確保などの対策が必要**

など