

# 鹿児島空港駐車場機能強化検討調査 中間報告〔概要〕

---

令和7年12月18日

国土交通省 大阪航空局  
空港部 空港管理課

# 鹿児島空港駐車場機能強化検討調査〔概要〕

## 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

## ① 駐車場の施設規模の検討

### 【算出に当たっての考え方】

#### ● 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**（国内600 万人、国際230 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**（国内570.7万人、国際57.9万人）

※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番目の日は臨時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。

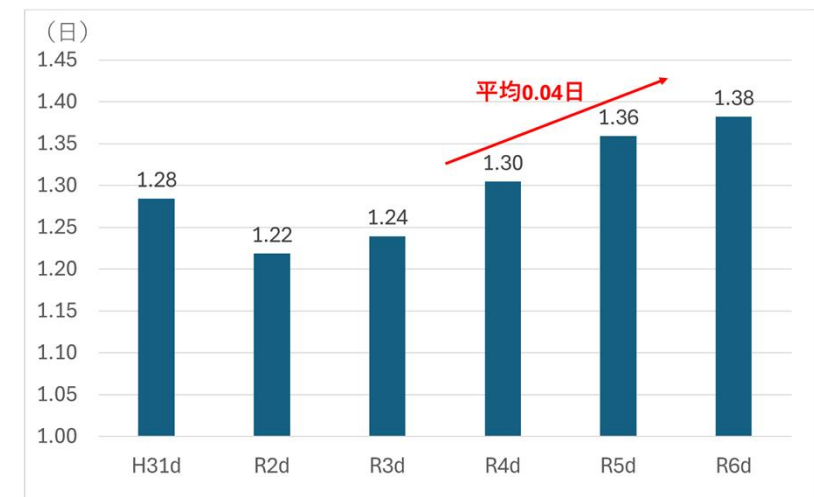


表:泊車日数の推移

## ●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】

(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	703台 (353+350) + a
--------	------	--------------	-----	--------------------

※従業員用駐車場は後日実施する関係者ヒアリングを踏まえて、需要増に伴い必要となる増加分を設定

＜上位ケース＞  $(1,584 + 104) \times 1.45 \times 1.1 + 703 + a =$  約**3,400台以上**  
現状駐車場との差 **約1,400台以上** ( 3,400台 - 1,937台 )

＜中位ケース＞  $(1,584 + 104) \times 1.10 \times 1.1 + 703 + a =$  約**2,700台以上**  
現状駐車場との差 **約700台以上** ( 2,700台 - 1,937台 )



⇒ 既往調査で算出した需要想定＜中位ケース＞を基に必要な駐車台数を算出した結果、  
**700台以上**の容量増加が必要となる。

※上記の台数は現時点での暫定値である。

## ② 駐車場機能強化メニューの検討《抜粋》

・①で整理した施設規模について、今後、必要と考える機能強化策については以下のとおり。

	施策	効果	課題	評価
ソフト施策	<b>料金体系の見直し</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通・送迎への誘導による駐車場利用者を抑制</li> <li>・長時間利用の抑制による回転率の向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・料金値上げによる利用者満足度の低下</li> <li>・周辺駐車場の料金体系を踏まえた適切な価格設定が必要</li> </ul>	<p>◎</p> <p>空港駐車場の利用率を下げる効果があり、混雑の緩和が期待できる。 <b>短期での対応可能な施策として望ましい</b></p>
	空き枠誘導システム	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空き区画をリアルタイムで案内し、利便性が向上し滞留を削減</li> <li>・収容台数を無駄なく活用可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・収容台数増加には寄与しない</li> </ul>	<p>○</p> <p>現在の駐車場の収容能力を最大限活用できるが、収容台数の不足を補うには不足</p>
	カーシェアリング	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空港アクセスの選択肢の拡大</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・収容台数不足への改善効果が小さい</li> <li>・初期需要が安定するまで時間がかかる</li> </ul>	<p>—</p> <p>収容台数の不足を補うほどの効果は期待できない</p>
ハード施策	<b>自走式立体駐車場</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・必要駐車場台数の確保</li> <li>・悪天候時の利用者利便性の向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設費が高額</li> <li>・工事期間中は駐車可能台数が減少</li> </ul>	<p>◎</p> <p><b>収容台数を大幅に増加することで、駐車場混雑の解消が可能</b></p>
	自動バレーパーキング	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車マスの縮小により、収容台数を増加</li> <li>・駐車マスを探す手間を省略</li> <li>・歩行距離の短縮</li> <li>・人身、物損事故等の未然防止</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トラブル発生時の対応リスク</li> <li>・工事期間中は駐車可能台数が減少</li> </ul>	<p>○</p> <p>高付加価値サービスとして空港の魅力向上が期待できる</p>



⇒ 各施策とも、利用者利便の向上には有効であるが、特に「**自走式立体駐車場整備**」と「**料金体系の見直し**」をすることで、駐車場混雑の問題を解消できると考える。

## 【参考】駐車場機能強化メニューの紹介

### ・空き枠誘導システム

- ・駐車場の空き枠誘導システムは、各駐車枠に誘導灯を設置し、空き状況を知らせる仕組みである。
- ・運転者は走行しながら空き枠を迅速に見つけることができ、駐車場内での混雑や渋滞の軽減、スムーズな入庫につながる。



資料：一般財団法人 空港振興・環境整備支援機構

### ・自動バレーパーキング

- ・自動バレーパーキングシステムは、利用者が指定エリアに車を置くだけで、専用ロボットが車を持ち上げ、自動で駐車スペースまで運ぶ仕組みである。
- ・駐車や運搬、出庫をロボットが代行することにより、駐車の手間が省け、狭いスペースでも効率よく収容できる。



車両運搬ロボット



利用イメージ

資料：三菱重工機械システム