出雲空港駐車場の利便性向上について

港湾空港課　港湾計画係　主任技師　狩野　祐太

１．はじめに

出雲空港は、昭和 41 年 6 月 30 日の供用開始以来、県東部の空の玄関口として観光、産業、物流等の拠点として県の基盤を支える重要な役割を担っている空港である。また、コロナ禍以降乗降客数は年々増加しており、令和 6 年度には乗降客数が過去最高となる約 105 万人を記録した。

公共交通機関が十分とは言えない島根県において、車は交通手段として最も主流であり、出雲空港では送迎を含め全体の約 4 割が車での来港となっており、山陰地方在住者に限ればその割合は約 8 割を占めている。近年、利用が増えている出雲空港において、問題が深刻となっているのがターミナルビル付近の駐車場における長期駐車車両を起因とする慢性的な満車状態である。本問題に対し、令和 5 年度から対応策の検討を行っているためその取組を紹介する。

２．駐車場における現状と課題

出雲空港の駐車場は開港以来、乗降客数の増加に合わせて拡張を行っており、現在ではターミナルビルに近い第１、第２、第３駐車場並びに身体障がい者駐車場及びターミナルビルから徒歩約８分の位置にある東、公園駐車場の計 1,507 台を常設している。これに加えて繁忙期には、乗降客数の増加により駐車場が混雑するため臨時駐車場を 136 台開設し運用している。

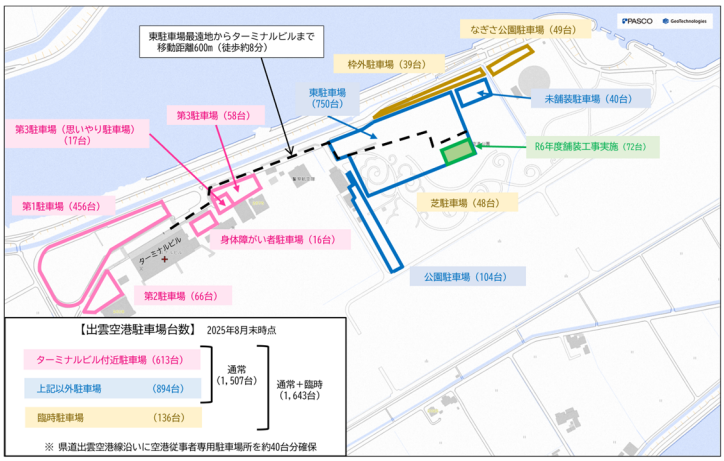

図-1　出雲空港駐車場配置図

ターミナルビル付近の駐車場はその利便性の良さから最も利用の多い駐車場であるが故に、長期駐車車両が多く、慢性的な満車状態となり、度々利用者から苦情が寄せられていた。また、この問題は過去から発生しており、4 日以上の長期利用者に対して東駐車場の利用を呼び掛ける看板を駐車場現地に設置するなどの対策を講じていたが、令和 4 年度の調査において、4 日以上の駐車車両が約 3 割を占めるなど解決には至っていなかった。この問題を抜本的に解決するため、出雲空港利用者の利便性の向上を図ることを目的に国、県、市、航空会社、バス会社等の官民関係機関により構成される「出雲空港利用者利便向上協議会　交通・駐車場部会」において対応策の検討を行うこととした。

３．出雲空港利用者利便向上協議会　交通・駐車場部会における検討

（１）他空港の調査（近隣・同規模）

対応策検討にあたり、他空港に対して駐車場の状況の調査を行った。

１）アンケート調査

調査は、中国地方の空港、駐車場台数が同規模の空港、乗降客数が同規模の空港を対象とし計 14 空港に行った。調査内容は、長期駐車への対策として有効的と考えられた有料化及び駐車可能日数等を規定した駐車場利用に関するルールの有無を主な項目とし、アンケート方式により調査を行った。

表 1　近隣・同規模空港調査結果

	空港名		乗降客数（人）※1	駐車場台数（台）※2	有料化台数（台）	料金体系	ルールの有無
中国地方	(0)	出雲	1,015,941	1,501	0		無
	(1)	広島	2,999,981	2,966	2,966	・1時間 200円、1日最大 800円、1,000円 ※最初の30分無料	有
	(2)	岡山	1,499,694	3,203	318	・1時間 100円、1日最大 1,000円 ※最初の60分無料	有
	(3)	山口宇部	964,963	1,748	0		無
	(4)	米子	638,709	1,182	0		有
	(5)	岩国	483,788	1,119	850	・1時間 100円、1日最大 500円 ※最初の60分無料	無
	(6)	鳥取	396,409	900	0		無
	(7)	石見	144,814	286	0		無
	(8)	隠岐	63,865	185	0		無
駐車場同規模	(9)	静岡	752,554	1,971	1,511	・1時間 100円、1日最大 500円 ※最初の60分無料	有
	(10)	富山	545,233	1,603	111	・1時間 100円、1日最大 600円	有
	(11)	青森	1,195,482	1,530	1,530	・基本料金200円、泊車料金 830円 ※1泊毎に基本料金に泊車料金を加算	有
旅客数同規模	(12)	旭川	1,079,076	1,488	1,488	・1時間 100円、1日最大 500円 ※最初の60分無料	有
	(13)	名古屋	903,830	2,000	2,000	・1時間 100円、1日最大 1,000円 ※最初の60分無料	有
	(14)	女満別	810,545	1,128	1,128	・1時間 200円、1日最大 500円 ※最初の60分無料	有

※1 乗降客数は、H31年度の実績（出典 数字で見る空港）
※2 駐車場台数は、アンケート調査時点（R5.12）

結果としては、調査対象 14 空港のうち、有料化している空港は 9 空港、駐車場利用に関するルールがある空港は 9 空港という回答であった。有料化については、長期駐車対策のほか公共交通機関への利用転換などによる駐車場の混雑緩和を目的としている空港もあった。

２）ヒアリング調査

アンケート調査を行った空港のうち、有料化に関して個別の事例を調査するため、令和 5 年 12 月に以下の空港を対象としてヒアリング調査を行い、その結果は以下のとおりであった。

① 静岡空港：ターミナルビル付近の駐車場を一部有料化

- 繁忙期に満車が発生していたため、有料化を実施
- 有料化した駐車場は常時空きが発生しているが、無料の駐車場は慢性的に満車状態となっている。
- 事前予約駐車場を 50 台設置しており、好評のため今後台数を増やす予定
  ※令和 7 年 10 月時点で 158 台に増台（富士山静岡空港ホームページ「駐車場・駐輪場のご案内」）

② 米子空港：過去、有料化を実施したのち、再度無料化

- 平成 10 年に国有地の有効活用のためターミナルビル付近の駐車場を有料化
- 有料化後利用者が減少したことで、利用者からの苦情や議会質問があり、集客増を図るため平成 12 年に再度無料化

以上のことから、駐車場の有料化はその後の駐車場の利用への影響のみならず、空港自体の利用への影響を近隣空港の状況や代替交通機関の確保など多角的な視点から判断する必要があり、料金やエリアの設定は特に慎重な判断が求められる。

（２）対応策の検討

他空港の調査結果から長期駐車車両に対して効果的であると考えていた駐車場利用に関するルールの制定と有料化について、すでに過半数の空港で実績があること、長期駐車車両や混雑緩和に対する効果があることを改めて確認することができたため、これらを部会における対応策として検討を進めることとした。

このうち、駐車場利用に関するルールについては、管理者として早期に制定する必要があると考え、令和 6 年 7 月 1 日に出雲空港駐車場管理規程（以下、管理規程）を施行した。この規程では、駐車場毎の駐車可能日数をターミナルビル付近の駐車場は 3 日以内、その他の駐車場は原則 14 日以内（別途届出により 15 日以上の駐車可能）と規定し、これを超過した車両に対する対応を明文化したものである。また、有料化については管理規程の効果を検証したうえで、実施の有無を判断することとした。

図-2　管理規程周知チラシ

４．管理規程施行後の利用状況

管理規程施行後の第１、第２、第３駐車場の利用状況について、長期駐車車両数、入出庫台数、満車状況（満車日数、満車時間）の３項目で検証を行った。検証期間は、令和６年４月から令和７年８月までとし、結果を図-3 及び表-2 に示す。

長期駐車車両について、管理規程施行後は調査１回当たりの４日以上駐車している車両数が半数以上減少しており、令和６年度から令和７年度にかけてさらに減少していることから管理規程の周知が図られ、効果を発揮していると考えられる。

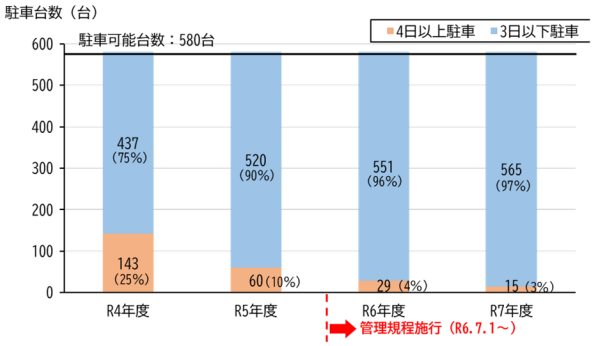

図-3　長期駐車車両の推移

入出庫台数について、管理規程施行後に 1 日当たりの平均入出庫台数が増加している。これは、管理規程の施行により長期駐車車両が減ったことで、車両の入れ替わりが増えたことによるものと考えられる。この結果から管理規程施行前と比較し、多くの方がターミナルビル付近の駐車場を利用できるようになっていると考えられる。

対象期間	第１～３駐車場		
	満車日数※1	満車時間※1	平均入出庫台数※2
管理規程施行前（R6.4～R6.6）	18 日	90 時間	835 台
管理規程施行後（R6.7～R7.8）	7 日	20 時間	1,007 台
増　減	-11 日	-70 時間	+172 台

※1：1 月当たりすべての駐車場が**同時に**満車となった日数及び時間
※2：1 日当たりの平均入出庫台数

表-2　管理規程施行後の利用状況

満車日数、満車時間について、管理規程施行後に第１、第２、第３駐車場が同時に満車となった日数と時間は減少しており、駐車場全体として慢性的な満車状態は改善している。ただし、データの性質上、毎正時に同時に満車となったものをカウントしているため、瞬間的な状況の積み重ねにより評価してしまう可能性があった。よって、より詳細な指標として個別の駐車場について同様に検証を行った。その結果を図-4、5、6 に示す。

個別駐車場の満車状況について、管理規程施行後に第１、第２駐車場は減少傾向であり、慢性的な満車状態は改善しているものの、第３駐車場は大きな変化は見られない。これは、第１駐車場は、駐車可能台数が多いこと及び長期駐車車両が多かったことにより管理規程の効果が大きく表れているが、第３駐車場は、立地的に最も利便性が良く、他の駐車場より優先的に利用される傾向にあるため、変化が無かったものと考えられる。また、個別駐車場の特筆すべき点として、減少傾向にあった第１、第２駐車場について、令和７年８月の満車日数・満車時間ともに令和６年同月を上回る結果となった。これは、乗降客数が前年同月より大きく増えたことによるものであると考えられる。例年、10 月、11 月は行楽による繁忙期として駐車場の利用が増加していくことから、今後の利用状況を一層注視する必要がある。

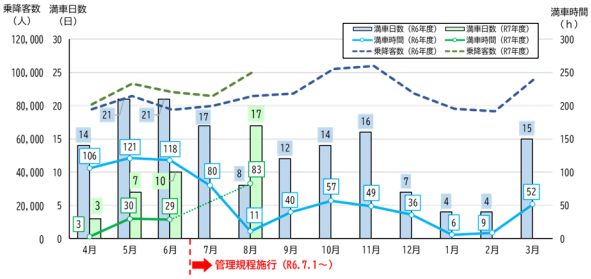

図-4　第１駐車場の満車状況

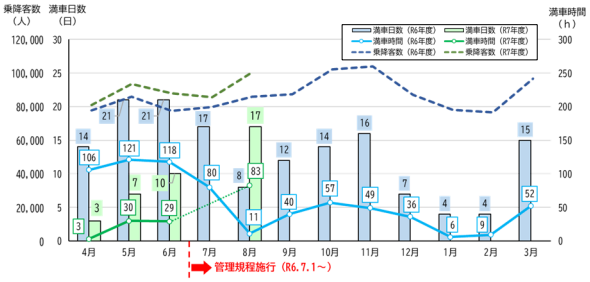

図-5　第２駐車場の満車状況

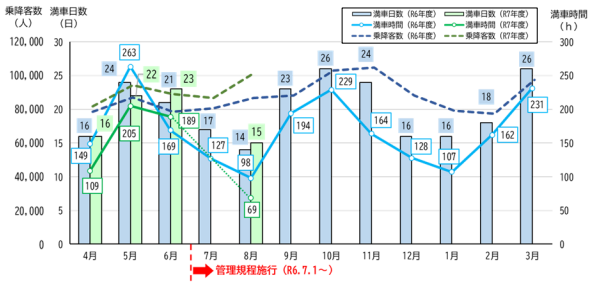

図-6　第３駐車場の満車状況

５．おわりに

今回の事例では、長期駐車車両という問題に対し、管理規程というルール化により対策を講じたものである。結果として、乗降客数が増加する中でこれほどの効果を発揮するとは想定してはいなかったが、ひとえに利用者の皆様が適切にこの管理規程を遵守していただいたことの表れであり、この場を借りて感謝を申し上げる。

今後は、繁忙期を含む年末年始頃まで検証を継続し、その結果を踏まえて次回の交通・駐車場部会を開催し有料化の有無を含め議論する予定としている。協議会の目的である利用者の皆様がより使いやすい駐車場の実現に向けて引き続き検討を進めていきたい。