

令和7年度 第2回小名浜港周辺エリアにおける防災交通対策協議会

議事概要

1. 日時

令和7年11月10日（月）10：30～12：00

2. 場所

イオンモールいわき小名浜 4F イオンホール

3. 議事

(1) 開会

(2) 会長あいさつ

(3) 説明・協議事項

1) はじめに

2) アクアマリンパークにおける駐車需要

3) アクアマリンパーク周辺における交通対策の基本的な考え方

4) 津波避難対策について

5) 様々な利用者や従業員を守る対策について

(4) その他

(5) 閉会

4. 配布資料

資料1 次第

資料2 座席表

資料3 第2回協議会資料

資料4 様々な利用者や従業員を守る対策を考える

5. 議事内容

1) はじめに

- 事務局より第2回協議会資料の「1. はじめに」について説明。

(大倉代表取締役(株式会社いわきスポーツクラブ))

- 新スタジアム構想は2年前にJ2に昇格し、今のスタジアムが基準に沿ってないことから検討を開始した。そのうえで分科会を立ち上げ、特に市民の声を拾うところから始めた。
- スタジアム候補地を提示したことで、防災・交通や地域との連携など様々な課題が顕在化した。今後1つ1つ前に進めていきたい状況。現在はボーリング調査を実施している。
- Jリーグへ提出した整備計画は通過し、J1クラブライセンスが交付されたため、ライセンス上は問題ない状況にある。
- そのうえで2027年11月の着工が大きな課題。2027年度の着工がうまくいけば、2031年の8月まで最長で猶予がある。来年の4月までに基本計画をまとめ、その後、基本設計に入る。2027年11月を逆算して基本計画の検討を開始している。
- この協議会で意見を伺いながら、市民の皆さんにもしっかり伝えていく。
- 出張授業や他地域との連携などを含めて、子どもたちの意見をしっかり聞くことで、未来の子どもたちに何かを残せるように、またいわき市がスポーツによる地方創生のモデルケースとなれるようにやっていきたい。

2) アクアマリンパークにおける駐車需要／3) アクアマリンパーク周辺における交通対策の基本的な考え方

- 事務局より第2回協議会資料の「2. アクアマリンパークにおける駐車需要」及び「3. アクアマリンパーク周辺における交通対策の基本的な考え方」について説明。

(上林教授(日本女子体育大学))・会長

- エディオンピースウィング広島は公共交通機関を前提とし、自家用車での来訪を抑制し、二酸化炭素排出量を4割程度減らすことに成功している。全国の都市部のスタジアムの傾向として自家用車での来訪を想定しないところが多い一方、公共交通が脆弱な小名浜でどのように対応していくかは課題の1つと考える。
- そのうえで、具体的に不足すると考えられる駐車台数を整理したのが今回の資料と認識している。
- スタジアム整備を通じて1年を通じた賑わいの創出を図っていくにあたり、日常利用時の駐車場不足が懸念されていた中で、資料P.15で駐車台数の余裕分が示されており、それらの駐車場の利用も含め、検討の余地があるものと認識した。
- 花火大会と同程度の需要集中が、今後は試合興行日に拮据することが課題であり、その際の交通対策としてパークアンドライド(以下P&R)等の取り組みが必要と認識している。
- また、小名浜の賑わいを拡大していく観点からも、それに資する公共交通機関の強化が課題に挙がると考えている。

(齊藤副校長・教授(福島工業高等専門学校))・副会長

- アクアマリンパークとしての駐車場の必要台数と、スタジアムの駐車場の必要性、必要台

数を分けて考える必要があるのではないかと考える。試合興行時における自家用車での来訪を抑制する観点から、スタジアム来訪者は駐車場を有料化する等の検討も必要になると考える。また、公共交通機関の強化や利用への誘導も合わせて検討する必要もある。

(大倉代表取締役(株式会社いわきスポーツクラブ))

- 公共交通機関の利用を促進するための取組として、現在いわき FC では湯本駅からハワイアンズスタジアムいわきまで約 2.5km 歩くとクーポンが貰える等の取り組みをいわき市と連携して実施している。自転車利用の促進など、今後も十分考えられる。

(齊藤副校長・教授(福島工業高等専門学校))・副会長

- ハワイアンズでは駐車場を有料化した利用者は減っておらず、また、鹿島街道では公共交通強化(等間隔の運行)により利用者が増加した。このような工夫により人の行動に変化をもたらすことも含めた検討が必要と考える。

(小沼会長(小名浜まちづくり市民会議))

- アクアマリンパークについて、特に W3 の利用状況が低い現状にあることから、空車満車の情報提供や誘導を行っていくことも必要であろうと感じている。
- 休日は小名浜から平方面に向かう鹿島街道が混雑する。そのため、スタジアムが現計画位置であるならば西側からの退出を促す、また、「ら・ら・ミュウ」では東側への退出を促す等、工夫により混雑を軽減できる可能性がある。
- 駐車場が遠くなることが想定される場合、エリア間の移動も工夫が必要となる。
- 車以外のアクセス手段の工夫について地域住民としても必要と感じる。

(上林教授(日本女子体育大学))・会長

- 駐車場を多くすれば必ずしも渋滞が解消するわけではない。交通工学的には的確な誘導を行うことは重要な視点である。
- 今回資料のなかでも駐車場の通路、経路が現在ややこしい部分もあるとの指摘があった。駐車場を再編する中で、循環経路をつくる等、駐車場の動線も合わせて工夫する必要がある。

(中村教授(日本大学))

- ピーク時における自家用車での来訪に対応するため、どこの駐車場にどれだけ停まっているかといった情報提供や、空車満車の AI 予測など、きめ細かな情報提供を検討していく必要がある。
- アクアマリンパーク内での長時間滞在や、P & R を促進するためには、周辺施設とのタイアップも重要になるため、周辺施設の協力が必要である。
- ハード面での基本的な対策の考え方は資料 P.18 に記載の内容で異論ないが、それに加え、事前の情報提供や周辺施設との連携等、ソフト施策も加えたパッケージとしてまとめていくことが必要と考える。

(上林教授(日本女子体育大学))・会長

- スタジアムを契機に面的活性化を目指す中で、周辺施設とタイアップし、地域で支えていく視点は非常に重要になろうかと思う。

(事務局)

- 次回以降、今回いただいた意見を踏まえて、配置パターン等についてもお示したうえで、ご意見を伺いたいと考えている。

(松尾客員教授(東京大学大学院情報学環総合防災情報研究センター))

- 代替交通手段の検討について記載されているが、検討順序としてはバス、次に福島臨海鉄道を利用した旅客化の検討になろうかと考える。
- 他のスタジアム事例等を見ている中で、車以外の交通手段を地域として考えていくことは非常に良いことだと考える。

4) 津波避難対策について／5) 様々な利用者や従業員を守る対策について

- 事務局より第2回協議会資料の「4. 津波避難対策について」について説明。

(松尾客員教授(東京大学大学院情報学環総合防災情報研究センター))

- 津波避難対策の検討にあたって現況の避難シミュレーションを行う理由、また花火大会時にはどのように来訪手段について分かれば教えてほしい。

(事務局)

- 現況のシミュレーションについて、現時点では避難困難区域も存在するエリアであることから、今後新スタジアムを整備することによるアクアマリンパーク全体の防災機能強化のポテンシャルを測る意味で、まずは現状を評価したいと考えている。
- 花火大会では、隔地駐車場や臨港道路の活用(車線の駐車場化)により対応していた。

(松尾客員教授(東京大学大学院情報学環総合防災情報研究センター))

- 配布資料「様々な利用者や従業員を守る対策について」を用いて説明。
- 利用者のみではなく、エリアで働く人を含めた避難を考えていくことが重要である。
- 具体的な対象災害について明確化することも重要であり、対象は突発災害である地震と津波に設定すると良いと考える。
- ハザードマップの数値や津波の高さだけではなく、どこで起こる地震なのか、逃げる時間がどの程度あるか考えることが重要である。
- 過去、特に東日本大震災の災害時に、どのような対策を行っていてどのような効果があったかを改めて学び、今後活かすことが重要。特に、湾口防波堤の効果について知っておくべきである。
- 災害は行政だけで対応できるものではなく、被災する地域の利用者・管理者が集まって検討することが重要。まさに、本協議会がその場となる。

(新田所長（国土交通省東北地方整備局小名浜港湾事務所）)

- 松尾委員よりお話いただいた、小名浜港の防波堤が東日本大震災の際にどのような効果があったかを検証した。
- 小名浜港の防波堤は、東日本大震災の際に倒壊することなく、波を抑えていた。
- 今後精査は必要となるが、防波堤が全くない状態と実際に到達した高さを比較すると、浸水深で 0.5m～2.0m 程度の低減効果があった、という検証結果が現時点で得られている。

(松尾客員教授（東京大学大学院情報学環総合防災情報研究センター）)

- 防波堤の効果について、次回詳細を改めてお話しいただきたい。
- 先人が築いた多くの命を守る施設がある。新たな津波が来た場合には、犠牲者ゼロにするために何をすべきか検討していきたい。

(柴山准教授（東北大学災害科学国際研究所）)

- 東日本大震災では 5 分以上揺れが続いていたことから、津波到達までに逃げる猶予時間については短くなる可能性もあるため、あまり過剰に考えない方が良い側面もある。

(松尾客員教授（東京大学大学院情報学環総合防災情報研究センター）)

- 1 分以上揺れが続くと必ず津波が来るというデータがある。一方で、大きな揺れが続いている間は動けないことから、揺れが収まったらすぐ動く、ということを徹底していく旨、本計画の中に盛り込んでいけると良い。

(柴山准教授（東北大学災害科学国際研究所）)

- 資料 P. 22 の新スタジアム整備後の避難対象人数について、新スタジアムができた場合には、家族で来訪してスタジアムとアクアマリン等に分かれて利用することも想定される。その場合、既存施設を利用する人数想定が現況人数のみでは、過小評価になる可能性があるため検討していただきたい。
- P & R について、自家用車を資産として捉え、避難時に車に乗る人もいるため、渋滞の原因を引き起こす可能性がある。そのため、本当は P & R 駐車場を浸水域外に確保できると良い。
- その他、運用面を含めて、対応を検討してほしい。

(齊藤副校長・教授（福島工業高等専門学校）)・副会長

- 資料 P. 24 において、東日本大震災時は液状化が発生したことで、歩けるような状態ではなかった。避難経路が災害時に使えるかどうかを考慮してほしい。
- また、「現況では、すべてイオンモール南側デッキを渡り、避難階段により屋上に上がる経路に設定」していることについて、（1 万人を超える人たちが集中しても）大丈夫であるのかが最も気になる。現状のイオンモールへの避難経路の設定では階段を上らなければならないが、車いすの方などをどうするかも含めた対応も考慮いただきたい。

(松尾客員教授(東京大学大学院情報学環総合防災情報研究センター))

- 洪水では車両保険はでるが、津波では保険が適用されない。そのため、新スタジアムについては、水没しない箇所に駐車できるようにして、渋滞に巻き込まれて被災するケースは無くすべき。嵩上げや立体駐車場など検討してほしい。

(上林教授(日本女子体育大学))・会長

- 資料 P. 22「7. 避難シミュレーション計算」について、建物の中での避難時間についても考慮が必要であり、既に各施設で整理されている情報等から整理してほしい。
- スタジアムの火災時の避難完了時間は、国内では概ね 15～20 分前後で設定されている。

6. その他

(事務局)

- 第3回の開催は12月の下旬から来年1月頃を予定。詳細や開催案内等は、決定次第、事務局より改めて連絡する。

以上