



## 第3回 小名浜港周辺エリアにおける 防災・交通対策協議会





# はじめに





## 協議会の到達目標、運営プログラム（案）

◆全4回の議論を通して、スタジアム整備も含めたエリア開発の視点から、必要な取組事項をハード・ソフト両面から議論を実施。

### 【防災・交通対策協議会プログラム（案）】

時期	主な議事テーマなど
<b>第1回</b> 2025/10/6（月） 1700～	<ul style="list-style-type: none"> <li>●キックオフ</li> <li>●小名浜エリアの現状について</li> <li>●交通量調査の概要について</li> <li>●ハワイアンズスタジアム利用者に対するアンケート調査について</li> <li>●意見交換</li> </ul>
<b>第2回</b> 2025/11/10（月） 1030～	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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</li> <li>●津波避難対策検討の今後の進め方について</li> <li>●意見交換</li> </ul>
<b>第3回</b> 2026/1/30（金） 1500～	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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</li> <li>●駐車場整備（代替駐車場含む）の検討</li> <li>●代替交通手段導入の検討</li> <li>●交通量調査の結果概要</li> <li>●交通ネットワークの課題と解決方策</li> <li>●津波避難シミュレーション</li> <li>●意見交換</li> </ul>
<b>第4回</b> 2026年3月 中旬～下旬 （予定）	<ul style="list-style-type: none"> <li>●整備パターンの比較と今後の取組の進め方について</li> <li>●取組メニューと官民での役割分担について</li> <li>●意見交換</li> </ul>



# 協議会の到達目標、運営プログラム（案）

◆過去2回の協議会での議論（共通認識など）では、「防災・交通」をメインとして議論するとともに、各側面からの配慮事項などについて議論を実施。

【防災・交通対策協議会における議論のふりかえり】

時期	議事の振り返り（要約）
<p><b>第1回</b> 2025/10/6（月） 1700～</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 新スタジアムは検討段階であり、協議会で議論した内容はいわきFCに届けられる</li> <li>✓ <b>2027年11月までの新スタジアム着工</b>を目標</li> <li>✓ 「小名浜港エリアの価値向上」という目標はあるが、<b>当面は「防災・交通」をメインに議論</b></li> <li>✓ 津波浸水想定や液状化リスク、工業港特有のリスクを抱えており、避難も含めた対策が必要</li> <li>✓ 交通に関して地元からも心配の声が出ており、影響の整理が必要</li> </ul>
<p><b>第2回</b> 2025/11/10 （月） 1030～</p>	<p>① 交通・駐車対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 試合・イベント時に発生する交通に対しては、<b>「駐車場を増やせば解決」ではなく、「公共交通機関の強化」なども含めた対応</b>が必要</li> <li>✓ 駐車場整備に際しても、有料化の検討や空満情報の情報発信、動線再編による混雑緩和の検討が必要</li> </ul> <p>② 津波避難・防災対策</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 具体的な対象災害を明確化し、<b>犠牲者をゼロにするために何をすべきかの議論</b>が必要</li> <li>✓ 自動車を資産と捉えて自動車を利用した避難をする人がいるため、浸水想定区域外に駐車できるような工夫も必要</li> </ul>



# 【本日の協議内容】

## 1. 交通・駐車場対策

- 1.1 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
- 1.2 駐車場整備（代替駐車場含む）の検討【取組Ⅰ】
- 1.3 代替交通手段導入の検討【取組Ⅱ】
  - 1.3.1 各駅からの交通需要に対する対応検討（路線バス・その他）
  - 1.3.2 福島臨海鉄道の旅客運行の検討
  - 1.3.3 P&R隔地駐車場（シャトルバス）の検討
- 1.4 交通量調査の結果概要【取組Ⅲ】
- 1.5 交通ネットワークの課題と解決方策【取組Ⅲ】

## 2. 津波避難対策

- 2.1 津波避難シミュレーション

## 3. 今回の協議会のまとめ



# 1. 交通・駐車場対策

## 1.1 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

### 検討概要

- ✓ AMP近隣では868+α台の整備を検討
- ✓ 変動する需要に対しては、隔地駐車場運用に加え、公共交通などの利用を促進

### 論 点 いただきたい意見

- ✓ エリア価値を高めるために導入が望ましい交通手段
- ✓ 施設間の回遊を促しやすい交通手段





## (1) アクアマリンパークにおける駐車場の現状

- ◆ 公園機能との調整もなされ、AMP全体で3,715台の駐車場を整備され、現在に至る。
- ◆ W2及びW3がスタジアム候補地となっており、スタジアム整備によって**減少する駐車場台数（868台）**  
**+αについては、代替機能をAMP内や周辺にて検討。**

【AMPにおける駐車場現況】

分類	駐車場	台数
既存	E1	452台
	E2	28台
	E3	55台
	E4	149台
	E5	57台
	E6	18台
	E7	419台
	E8	81台
	E9	1122台
	E10	184台
	W1	282台
	W2	107台
	W3	761台
	計	3715台
	W2・W3除く	2847台





## (1) アクアマリンパークにおける駐車場の現状

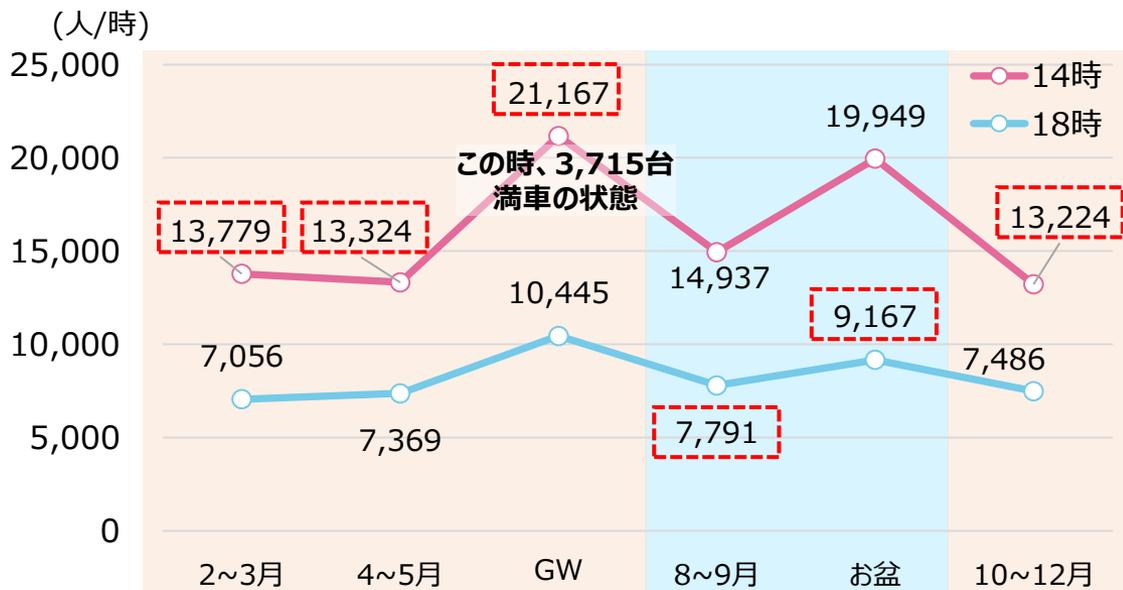
- ◆いわきFCのホームゲームの試合日時（デーゲームは14時、夏のナイターゲームは18時）を仮設定。
- ◆人流データを用いて、時間帯別来訪人数を算出し、最大駐車場台数より、AMP駐車場利用台数について試算。（満車状態のGWを基準に各シーズンの滞在者数を指数化）

- ◆通常の休日では、**1,367~2,418**台の駐車場利用。人出の多い連休中日でも、**1,682~2,975**台の駐車場利用。
- ◆GW等の特異日を除き、現駐車場**3,715台**に対し、**740~2,348台**の余裕あり。

### <駐車場台数確保の考え方>

- ◆アクアマリンパーク内に、新スタジアム整備による**減少分868台 + α**を整備し、現状の**3,715台以上を確保**（試合の無い、新スタジアムの日常使いにも対応）
- ◆試合開催日を含めた特異日において、不足する駐車台数については、**公共交通や隔地駐車場からのP&Rなどの代替交通手段導入**を検討

【アクアマリンパークにおける1時間あたりの来訪者数・駐車場利用台数】



※花火大会(8/3)、マラソン大会(2/25)、GW(4/28、5/3~5)、お盆(8/11~15)は特異値となるので、各月の集計から除外  
出典：マチレポ（2024年1~12月）

	2~3月	4~5月	GW	8~9月	お盆	10~12月
	14時	14時	14時	18時	18時	14時
休日 (連休中日除外)	13,779 [2,418]	13,324 [2,338]	21,167 [3,715] (満車)	7,791 [1,367]	9,167 [1,609]	13,224 [2,321]
連休中日 (連休中日係数*を 乗じて試算)	16,952 [2,975]	16,392 [2,877]		9,585 [1,682]		16,268 [2,855]

※連休中日係数は1.23（2024年の人流データを用いて年間の日別来訪者数より算出）



## (2)これまでの協議会意見に関する検討項目（案）

分類	意見概要	検討項目（案）
駐車場運用	<ul style="list-style-type: none"> <li>● スタジアムの駐車場の観点での検討も必要。スタジアム来訪者は駐車場を有料化するなどの検討も必要。</li> <li>● 駐車場空満情報の提供や誘導</li> <li>● 空満情報のAI予測</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ AIカメラによる<b>駐車場空満の把握</b>と<b>情報発信</b>システムの導入</li> <li>✓ 駐車場の<b>入出庫管理システム</b>の導入（有料化、需要コントロールするための仕組みとして）</li> </ul>
駐車場動線	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鹿島街道混雑緩和に向けた車両動線の分散</li> <li>● 駐車場の的確な誘導、駐車場の動線の再編</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 駐車場の<b>再配置ならびに動線再編</b>（鹿島街道以外への分散）</li> </ul>
エリア内交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 距離が遠くなる場合には、駐車場間の移動の工夫が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 施設間<b>回遊歩行動線</b>の整備</li> <li>✓ グリーンスローモビリティや自動走行<b>モビリティ</b>の導入</li> </ul>
P&R促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>● AMPでの長時間滞在やP&amp;R促進に向けた周辺施設との協力が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ シャトルバスの<b>ピークカット</b>などに向けた回遊促進策（ソフト）</li> </ul>
公共交通強化 (自家用車抑制)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自動車以外のアクセス手段の工夫についても必要</li> <li>● 公共交通の強化による輸送検討が必要</li> <li>● 代替交通手段の検討順序はバス、福島臨海鉄道の順</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 市内拠点間の<b>路線バス</b>の強化</li> <li>✓ 福島臨海鉄道の客線化に向けた検討（<b>事業性の確認</b>）</li> <li>✓ 自家用車以外によるアクセスの<b>インセンティブ</b>検討</li> </ul>
ソフト施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>● アクセスに関する事前の情報提供が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ サッカー観戦者を中心とした<b>自動車利用抑制</b>に向けた情報発信</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>● スタジアム整備に伴う交通への影響を整理</li> <li>● 発電所向けの石炭輸送が多く、冬の需要が高い。電力需要と試合開催が重なった場合の影響を懸念。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 実査結果も踏まえた交通ネットワークへの負荷検証</li> </ul>



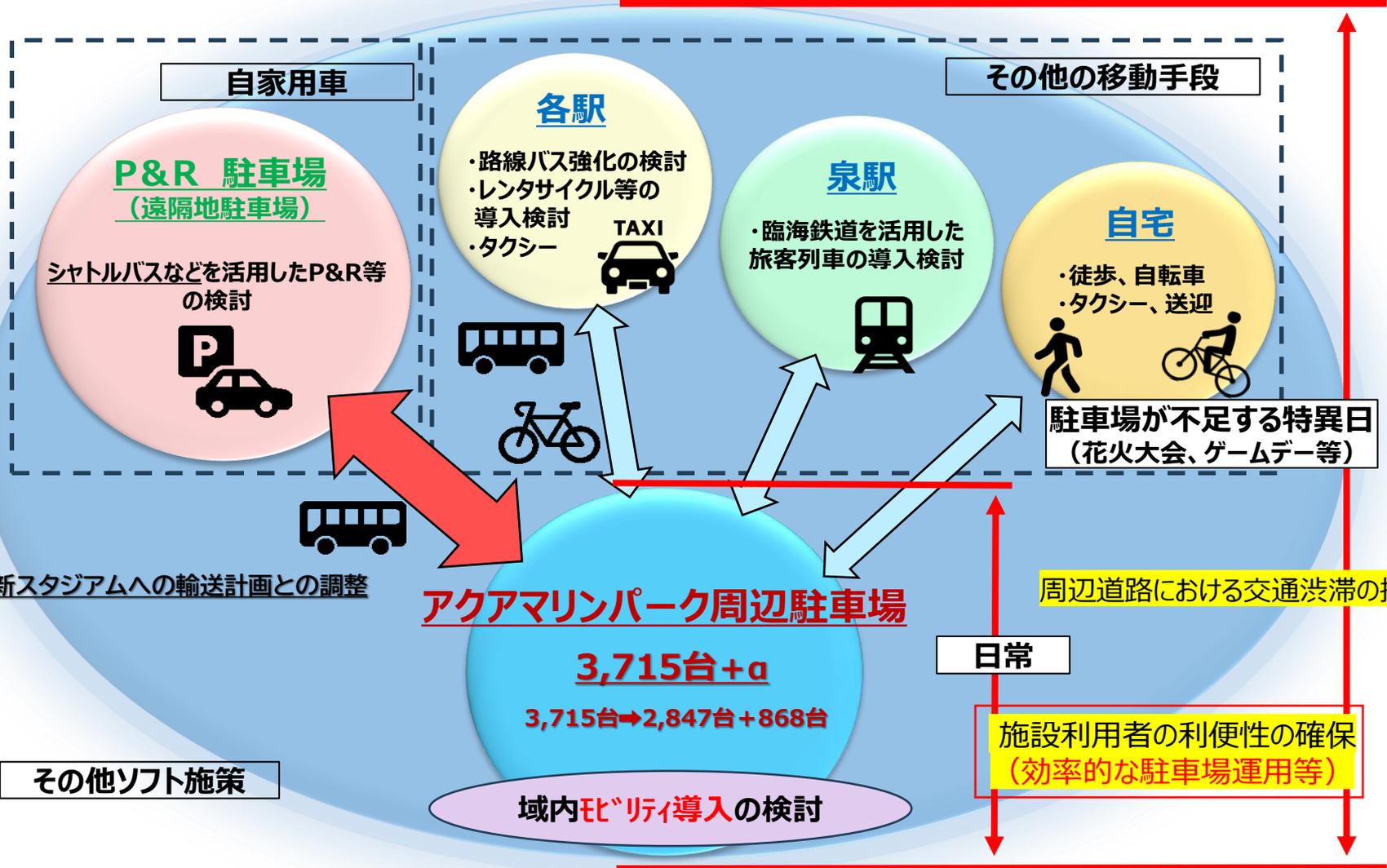
# 【アクアマリンパーク周辺における交通対策の基本的な考え方】

代替交通手段導入の検討

特異日など  
効率的な駐車場の整備・運用の検討

特異日など

日常



※協議会意見等については今後検討していく予定

小名浜港周辺のエリア価値の向上へ

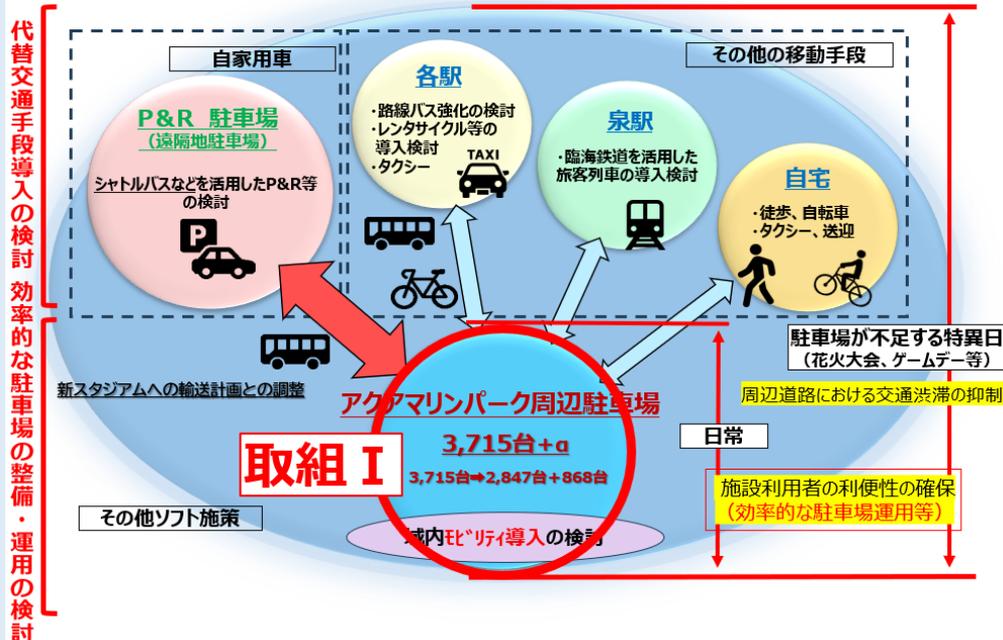


# 【取組 I】

## 1. 交通・駐車場対策

### 1.2 駐車場整備（代替駐車場合含む）の検討

【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】



#### 検討概要

- ✓ AMP近隣で868+a台の整備を検討
- ✓ 整備に当たっては、立体化を含め検討

#### 論点 いただきたい意見

- ✓ エリア価値の観点から望ましい (望ましくない) 立体駐車場の配置
- ✓ 駐車場の動線検討にあたって注意すべき事項



## (1) 検討にあたっての前提条件の整理

◆代替駐車場の整備候補地について、過去の経緯やステークホルダーの検討状況などから条件を整理。

### 【AMP内代替駐車場検討除外範囲】

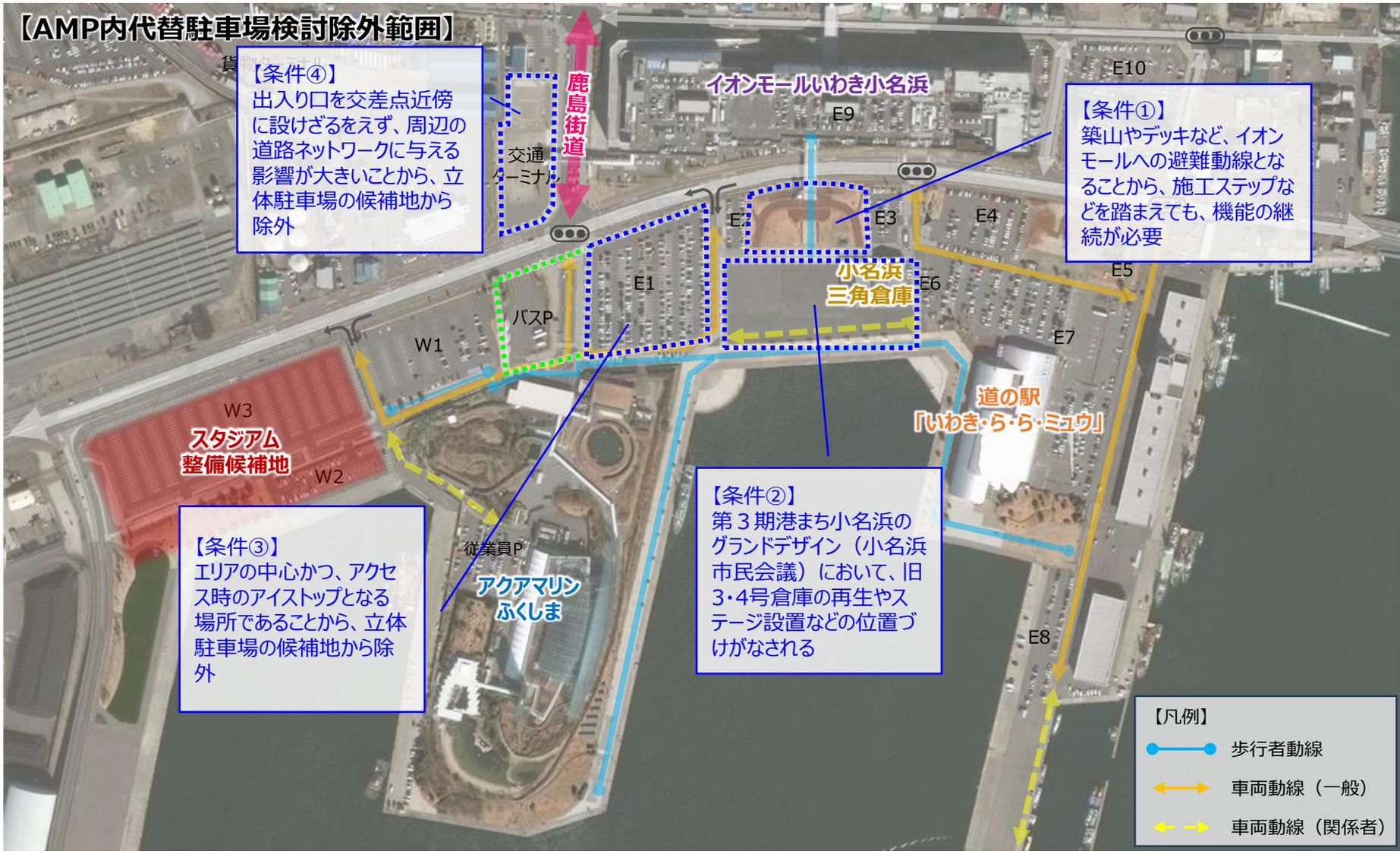
【条件④】  
出入口を交差点近傍に設けざるをえず、周辺の道路ネットワークに与える影響が大きいことから、立体駐車場の候補地から除外



【条件①】  
築山やデッキなど、イオンモールへの避難動線となることから、施工ステップなどを踏まえても、機能の継続が必要

【条件②】  
第3期港まち小名浜のグランドデザイン（小名浜市民会議）において、旧3・4号倉庫の再生やステージ設置などの位置づけがなされる

【条件③】  
エリアの中心かつ、アクセス時のアイストップとなる場所であることから、立体駐車場の候補地から除外



【凡例】	
	歩行者動線
	車両動線（一般）
	車両動線（関係者）



## (2)代替駐車場整備の候補地

- ◆ 駐車場台数確保に加え、広場といった憩い・賑わいの空間の創出や津波避難対策の視点を持って、土地所有者及び施設管理者と協議・調整を進める。
- ◆ AMP周辺における低未利用地の駐車場としての活用可能性も含め、引き続き検討していく。

### 【AMP内代替駐車場整備候補地】

**【候補地①】**

- ・ W1駐車場を中心に立体駐車場化を含めた検討
- ・ 敷地面積：約1.1ha
- ・ 上階に人の溜まり広場を設け、スタジアムコンコースとの一体化を検討（津波の一時避難にも寄与）
- ・ バス駐車場まで取り込む際には、観光バスの車高に留意が必要

**【候補地④】**

- ・ E10駐車場を中心に立体駐車場化を含めた検討
- ・ 敷地面積：約0.5ha
- ・ 上階を津波一時避難場所として活用可
- ・ イオンモールを除く各施設からの距離が遠く、エリア全体からの利便性が低い懸念がある。
- ・ 市からイオンモールへの定期借地であり、契約の在り方の整理が必要。

**【候補地②】**

- ・ E4及びE5駐車場、みなと公園を一体的に立体駐車場化を含めた検討
- ・ 敷地面積：約1.1ha
- ・ 上階を津波一時避難場所として活用可
- ・ この場所で整備を進めるに当たっては、みなと公園（港湾緑地）の代替機能の整備についても検討が必要

**【候補地③】**

- ・ E6及びE7駐車場を中心に立体駐車場化を含めた検討
- ・ 敷地面積：約1.6ha
- ・ 上階を津波一時避難場所として活用可
- ・ 道の駅登録施設の駐車場であり、有料化、入出庫管理といった運用を行う場合においては、一体的運用に課題がある。





# 1. 交通・駐車場対策

## 【取組Ⅱ-①④】

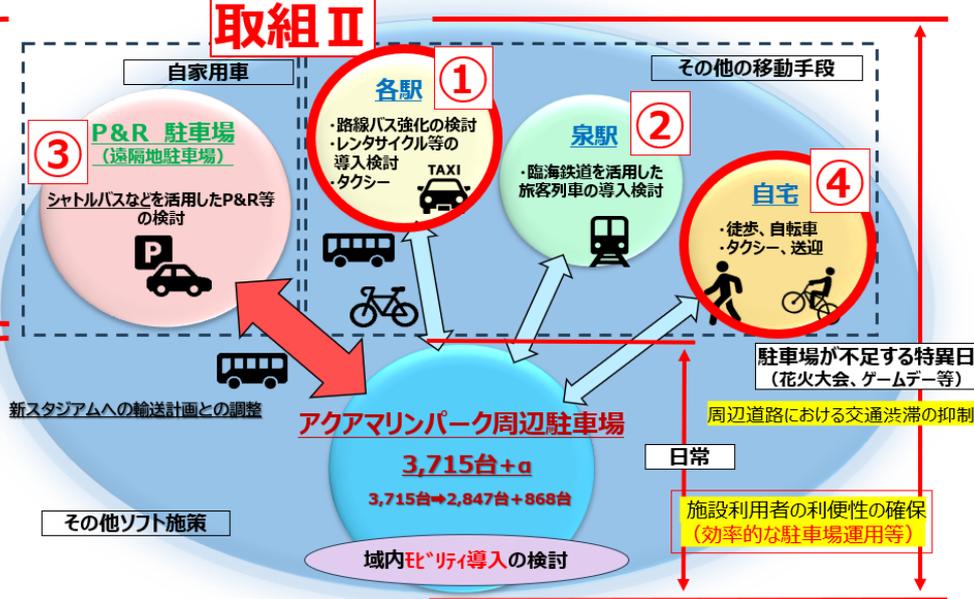
### 1.3 代替交通手段導入の検討

#### 1.3.1 各駅からの交通需要への対応検討 (路線バス・その他)

【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】

### 取組Ⅱ

代替交通手段導入の検討  
効率的な駐車場の整備・運用の検討



### 検討概要

- ✓ 路線バスでの輸送力を検証、増便・急行便や夜間の臨時便が必要
- ✓ タクシーや自転車の活用事例を整理

### 論点

いただきたい意見

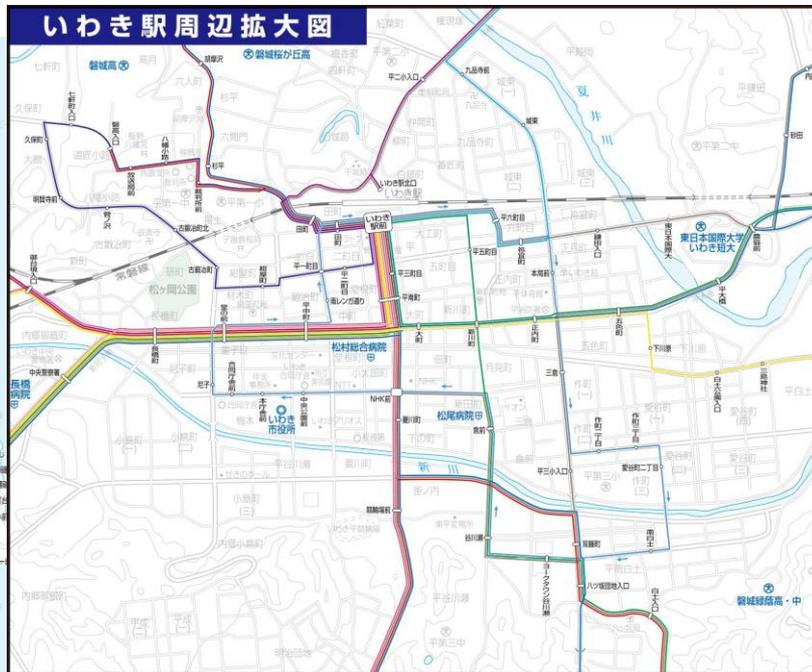
- ✓ 路線バスの増便・臨時便運行の必要性・可能性
- ✓ その他、価値向上に望ましい移動手段



## (1)現在の路線バスの状況

◆小名浜アクアマリンパーク周辺に接続する路線バスは、いわき駅、湯本駅、泉駅発着の路線等が存在。

【新常磐交通 路線バス路線図】





### (3) 路線バス需要の想定

- ◆新スタジアム整備時の路線バス及びシャトルバス利用の需要は約400名と想定。
- ◆特にナイターゲームの帰りの便（20時以降）は運行がないため、臨時便等の検討が必要。

#### 【路線バス等利用の想定需要】

新スタジアム整備後の移動手段「路線バス」「鉄道駅からのシャトルバス」の回答割合：6.0% ※Webアンケート結果

新スタジアム来訪者数想定：6,950名

⇒約400名

試合前 (小名浜着)	デーゲーム (10~14時着)		ナイターゲーム (14~18時着)	
	便数	乗車可能 人数※2	便数	乗車可能 人数※2
いわき・湯本駅→小名浜	9	357	8	345
泉駅→小名浜	7	264	6	270
合計	16	621	14	615

試合後 (小名浜発)	デーゲーム (16~18時半発)		ナイターゲーム (20時~発)	
	便数	乗車可能 人数※2	便数	乗車可能 人数※2
小名浜→湯本・いわき駅	8	333	0	0
小名浜→泉駅	3	89	0	0
合計	11	422	0	0

※1：小名浜のバス停は「イオンモールいわき小名浜」「支所入り口」

※2：1便あたり50人乗車可能と想定して試算

⇒特にナイターゲームの試合後の臨時便の運行が必要

#### <整備の方向性>

- ◆日中の輸送力はあるものの、一般の利用者が乗車できない場合や、一度に乗り切れない場合も想定されるため、増便や急行便を検討
- ◆また、夜間においては臨時便を検討

### (3) その他移動手段の事例

- ◆仙台市では、市内各地にコミュニティサイクルのポートを設置、ベガルタ仙台や東北楽天ゴールデンイーグルスのスタジアム近くにサイクルポートを設け、試合観戦時に活用可能。
- ◆モンテディオ山形や名古屋グランパスでは、試合時にはタクシーの相乗りサービスに関する案内を実施。

【スタジアムアクセス手段の事例】

チーム名	スタジアム	施策	内容
ベガルタ仙台	キューアンドエー スタジアム みやぎ	DATE BIKE (コミュニティサイクル) 臨時ポート設置	2025年より、ホームゲーム開催日にキューアンドエースタジアムみやぎ・岩切駅付近に観戦者向け100台の臨時ポートを設置
東北楽天 ゴールデン イーグルス	楽天最強パーク 宮城	DATE BIKE (コミュニティサイクル) 常設ポート設置	仙台市内で展開されているドコモ・バイクシェアのコミュニティサイクルのポートを楽天最強パーク内にも常設
浦和レッド ダイヤモンド	埼玉スタジアム 2002	シェアサイクル (HELLO CYCLING) 臨時拡大	ホームゲーム日に埼玉スタジアム北第二駐車場へ200台規模の臨時ポートを設置。観戦客へのクーポン提供や、周辺駅（東川口・東浦和）に臨時返却ステーションも設置
モンテディオ 山形	NDソフト スタジアム山形	相乗りサービス (ainori)、 新スタジアムにおけるMaaS・ 相乗り・公共交通強化方針	タクシー相乗りサービスの案内の実施、新スタジアム建設に伴い、車依存からの転換としてシャトル、公共交通再編、相乗りオンデマンド交通の導入を検討
名古屋 グランパス	豊田スタジアム	相乗りAIスタジアムタクシー (NearMe × Toyota Coniq Pro)	名古屋市・豊田市近郊からスタジアムまで相乗りタクシーで移動できるサービスを実証、AIで最適マッチング



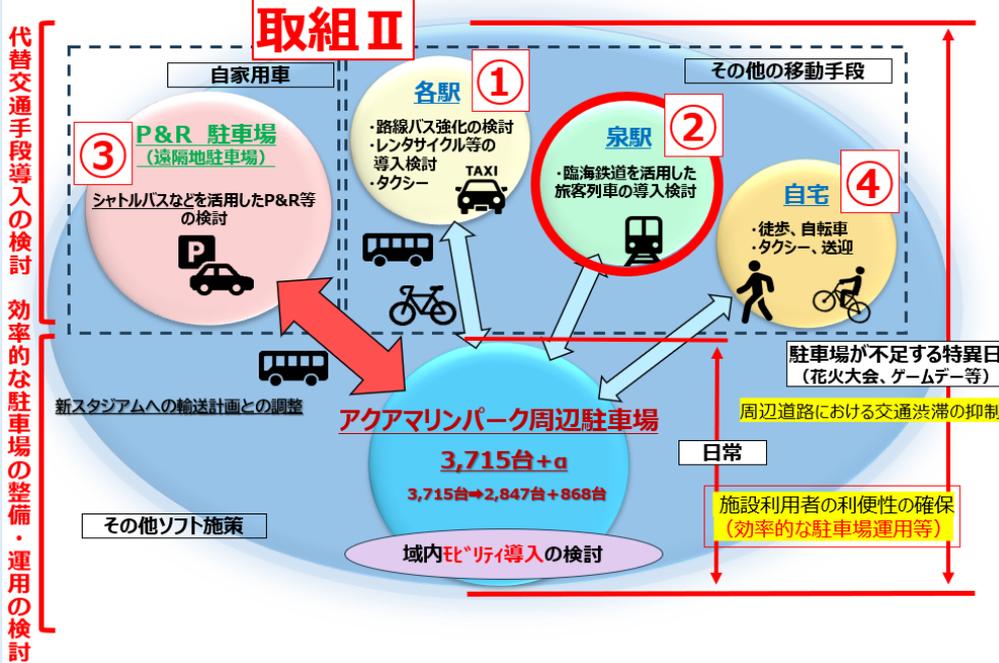
# 1. 交通・駐車場対策

## 【取組Ⅱ-②】

### 1.3 代替交通手段導入の検討

#### 1.3.2 福島臨海鉄道の旅客運行の検討

【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】



### 検討概要

- ✓ 運行主体、初期投資、維持管理費など、整理・検討すべき点、乗り越える多くの課題がある

### 論点

いただきたい意見

- ✓ 小名浜エリアにおける福島臨海鉄道の活用場面



## (1)旅客運行検討の概要

- ◆ 福島臨海鉄道の旅客運行を検討し、新スタジアムの観客輸送への活用可能性について検証。
- ◆ 輸送にあたり、福島臨海鉄道線内で完結する輸送のほか、JR常磐線に直通運転するケースも想定。

### 【運行区間の概要】

<b>運行区間</b>	福島臨海鉄道 泉駅～小名浜駅 →JR常磐線 いわき駅 への直通も検討
<b>所要時間</b>	泉駅～小名浜駅 12分程度 →貨物列車と同等の運転速度45km/hを想定



「貨物船を使った臨時列車」の回答割合：8.9% ⇒約600名  
新スタジアム来訪者数想定：6,950名

### 【需要と輸送力】

新スタジアムの鉄道旅客輸送量  
**600人/試合 (アンケート結果)**

試合終了時には  
**1時間程度**で観客が退場と想定

運転間隔は**35分程度**と想定

**1時間で600人**  
輸送が必要

1時間以内に  
運転できる本数は  
**2列車**

330人×2本=660人

**2両編成×2回**  
で輸送可能



## (2)検討ケース

◆旅客輸送を常時行うケースと、イベント時のみ行うケースに分け、いわき駅への直通も現実性を検討。

### 【検討ケースと定性的評価】

検討ケース	試合日やイベント時のみ運行の 最小限のプラン	試合日等以外も運行を行い 平常時のアクセスも改善するプラン	JR常磐線いわき駅まで乗り入れ 広範囲に効果を波及させるプラン
運行区間	泉駅～小名浜駅	泉駅～小名浜駅	いわき駅～泉駅～小名浜駅
運行形態	イベント時のみ臨時	通年・終日運転	通年・終日運転
コンセプト	運行を最小限とするプラン。	地域の利便性向上と鉄道アセットの有効活用を図るプラン。	JRへ直通し、鉄道ネットワークを最大限活用するプラン。
長所	<ul style="list-style-type: none"> <li>旅客営業を行う規模が最も小さく、人員増など検討ケースの中では必要な投資が最小である可能性が高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>スタジアム輸送に限らず、<b>地域全体の交通利便性が向上</b>。</li> <li>旅客化のために整備する施設等を日常的に活用できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>いわき市中心部を含めた<b>広範囲へのアクセスが容易</b>になる。</li> </ul>
短所	<ul style="list-style-type: none"> <li>整備・運営には相応の財源や体制の確保が必要。</li> <li>地域の日常的な輸送には貢献できない。</li> <li>整備する施設・設備を活用できる機会が限定される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>整備・運営には相応の財源や体制の確保が必要。</li> <li>運営費が常に発生するため、収支面の課題が大きい。</li> <li>住民等の移動手段の転換が必要</li> <li>既存路線バスとのバランス</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>整備・運営には相応の財源や体制の確保が必要。</li> <li>泉駅の改修が大規模になる。</li> <li>常磐線への乗り入れや泉駅の改修について福島臨海鉄道とJR東日本との複雑な調整が必要で、事業者の負担が特に大きい。</li> <li>住民等の移動手段の転換が必要</li> <li>既存路線バスとのバランス</li> </ul>

方針決定・整備実施に向けては様々な論点について整理が必要（次ページ）



### (3)旅客化に関する論点

- ◆旅客輸送の前提として、体制やコスト負担のあり方、施設関係の視点から検討が必要。
- ◆車両の確保や体制・コスト負担のあり方などについても関係者間の合意形成が必要。

#### 【検討の視点の整理】

##### ○サービス内容やコスト負担

項目	検討の視点
運行区間	<ul style="list-style-type: none"> <li>泉駅～小名浜駅に限定</li> <li>いわきまで乗り入れ</li> </ul>
イベント時以外の旅客輸送	<ul style="list-style-type: none"> <li>旅客輸送はスタジアム試合時等の臨時運転に限定</li> <li>スタジアムに関係なく毎日旅客輸送を実施</li> </ul>
旅客輸送用車両の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>専用の車両を調達・保有</li> <li>他事業者から車両を借入して福島臨海鉄道が運行</li> <li>福島臨海鉄道が線路を貸し他事業者が営業</li> </ul>
体制やコスト負担のあり方	<ul style="list-style-type: none"> <li>市や県、国費の補助・負担など</li> <li>鉄道事業者の関わり方</li> <li>スタジアム、商業施設などの受益者の負担、出資など</li> <li>上記の組み合わせ</li> </ul>

##### ○施設関係

項目	検討の視点
ホーム等の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>最小限のホーム等を整備</li> <li>駅舎や待合施設を充実させる</li> </ul>
運賃收受設備	<ul style="list-style-type: none"> <li>車内料金機を設置</li> <li>駅に自動改札機を設置</li> <li>その他の簡易な方法</li> </ul>
ATSの設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>速度照査式ATSの新設</li> </ul>
踏切警報機・遮断機設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>未設置の踏切全部に設置</li> <li>一部の踏切に設置</li> <li>新設はしない</li> </ul>
軌道の改良（重軌条化）	<ul style="list-style-type: none"> <li>レールを高規格なものに交換し、まくらぎもコンクリート化</li> <li>現行の軌道をそのまま使用</li> </ul>

- ・運行主体、初期投資、維持管理費、制度設計の面で整理・検討すべき点が多い。
- ・費用対効果や事業の持続性等を総合的に勘案する必要がある。

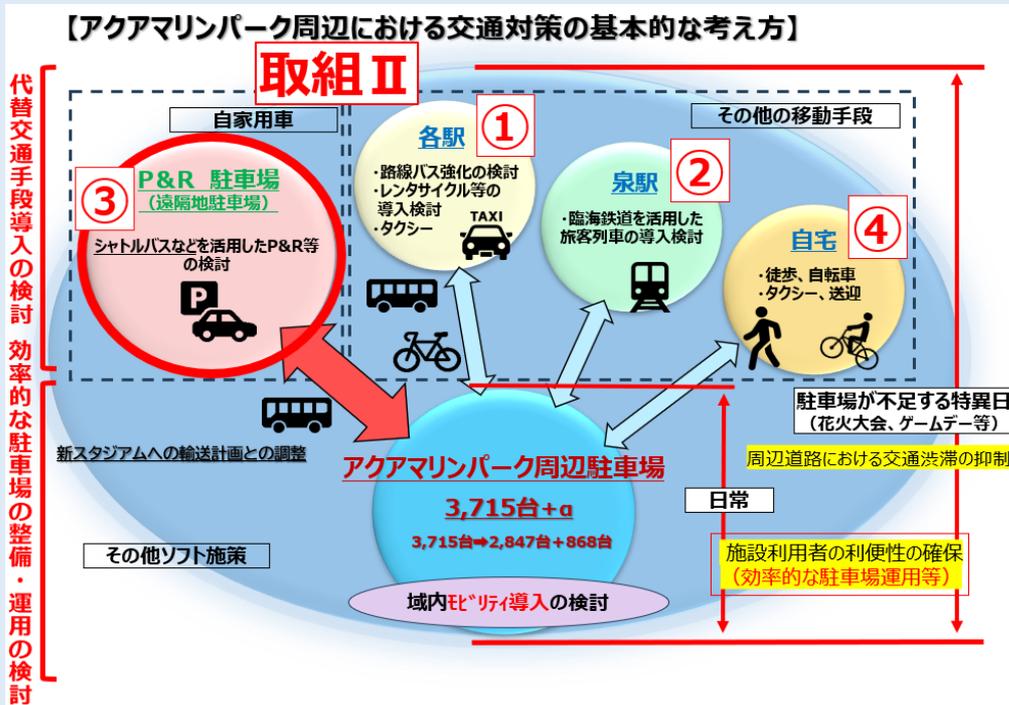


# 1. 交通・駐車場対策

## 【取組Ⅱ-③】

### 1.3 代替交通手段導入の検討

#### 1.3.3 P&R隔地駐車場（シャトルバス）の検討



検討概要

- ✓ 増加する自家用車需要に対し、隔地駐車場を運用
- ✓ ナイターは徒歩圏での隔地駐車場、デーゲームはシャトルバスでの駐車場の運用によりエリア価値向上をめざす

論点  
いただきたい意見

- ✓ 隔地駐車場確保にあたって配慮すべき事項
- ✓ エリアへの長時間滞在を促すための工夫





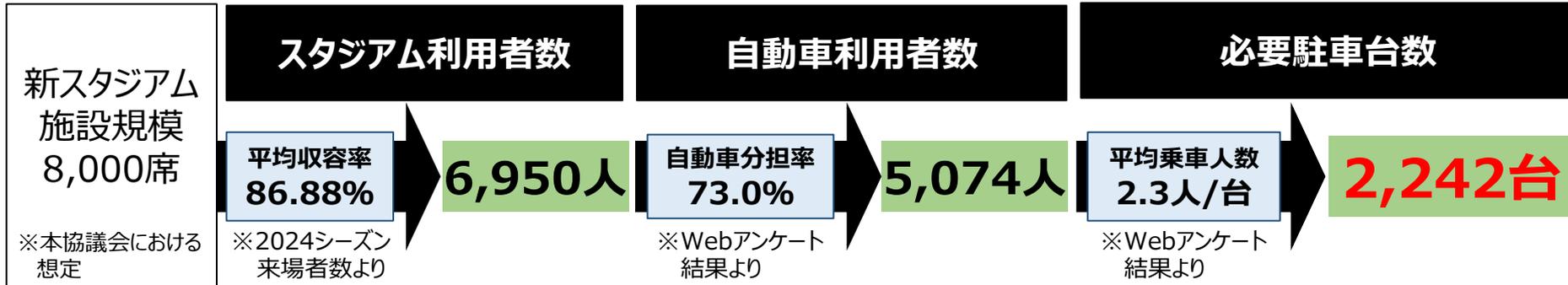
## (1)アクアマリンパーク周辺における隔地駐車場の需要整理

◆過去のJ1への昇格時の観客動員数の変遷なども踏まえて、新スタジアム整備に関わる必要駐車台数は2,242台として仮定し検討を実施。

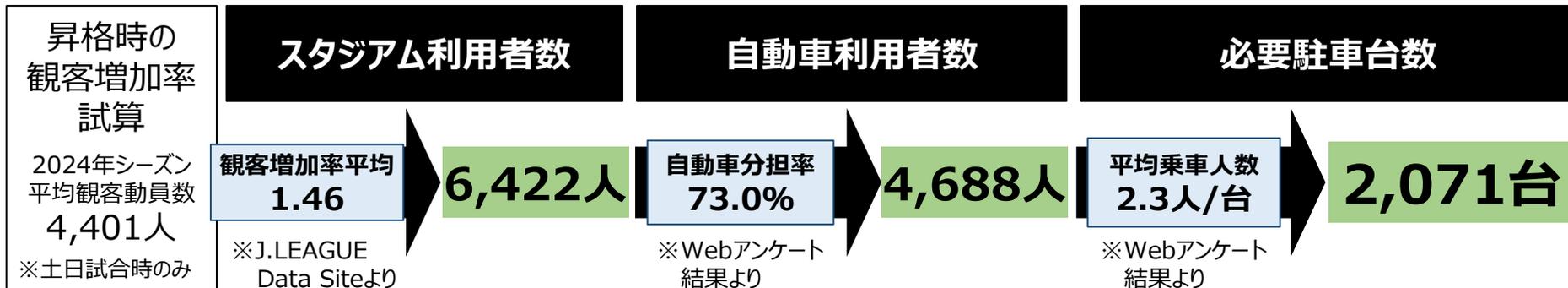
【第2回協議会での必要駐車台数条件】

- ◆ 新スタジアム施設規模：8,000席～10,000席
- ◆ 収容率：最小収容率(68.24%)、平均収容率(86.88%)、最大収容率(99.80%)
- ⇒必要駐車場台数：1,800台～3,200台

【今回の新スタジアム整備に関わる必要駐車台数の設定】



【新スタジアム整備に関わる必要駐車台数（昇格時の観客増加率試算）】



ベガルタ仙台（2009年～2010年）：1.34倍  
 モンテディオ山形（2014年～2015年）：1.58倍  
 ⇒平均1.46倍



## (1) アクアマリンパーク周辺における隔地駐車場の需要整理

◆新スタジアム整備後のアクアマリンパーク駐車場利用台数を試算。2242台の需要に対応できる時期はわずかであり、駐車場の不足台数に応じて、隔地駐車場を運用。

【Jリーグの開催時期と分析期間の設定】

	8月				9月				10月				11月				12月				1月				2月				3月				4月				5月				6月				7月											
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4												
Jリーグ 秋春制シーズン	シーズン																ウィンターブレイク								シーズン																シーズンOFF															
試合時間	ナイターゲーム								デーゲーム																								ナイターゲーム																							
分析期間	分析① (8~9月)								分析③ (10~12月)								分析除外				分析④ (2~3月)								分析⑤ (4~5月)								分析除外																			
特異日 (来訪者増)	花火	お盆	(8/3、8/11~15)						シーズン・試合時間に 合わせて分析期間を設定								年末年始	(12/30~1/3)				マラソン	(2/25)				GW	(4/28、5/3~5/5)																												

分析②

【新スタジアム整備後のAMP駐車場利用台数試算】

アクアマリンパーク駐車場利用台数試算（台）

	分析① (8~9月)	分析② (お盆)	分析③ (10~12月)	分析④ (2~3月)	分析⑤ (4~5月)	分析⑥ (GW)
	18時	18時	14時	14時	14時	14時
休日	1,367 (2348余裕)	1,609 (2106余裕)	2,321 (1394余裕)	2,418 (1297余裕)	2,338 (1377余裕)	3,715
連休中日	1,682 (2033余裕)	1,609 (2106余裕)	2,855 (860余裕)	2,975 (740余裕)	2,877 (838余裕)	3,715

2242台の需要に対応  
できる時期はわずか

分析⑥

【参考：近隣隔地駐車場活用事例】

候補地	所有者	活用イベント	可能台数
3号埠頭	県	マラソン	174
1号埠頭	県	マラソン	125
市民プール跡地	市	花火	280
小名浜市民会館	市	-	129
小名浜第二小学校	市	花火、マラソン	-
小名浜東小学校	市	花火、マラソン	-

※公共所有施設のみ掲載

### <整備の方向性>

- ◆2242台の駐車需要へは、AMP駐車場だけでは対応困難
- ◆不足分の駐車場を周辺隔地に確保（P&Rなど）を前提とする



## (2) 隔地駐車場運用のケーススタディ

- ◆ 8～9月やお盆は、ナイターで試合後の回遊行動を促しにくく、AMP内で不足する駐車需要に対しては、徒歩圏での臨時駐車場の確保を実施。
- ◆ 10～12月、2～5月は、試合後に周辺施設への回遊を通じたエリア内の長時間滞在に向けた運用をめざし、シャトルバスを中心とした運用を想定。ただし、連休中日は徒歩圏での臨時駐車場も活用。
- ◆ GWも同様にシャトルバスを中心とした運用を行いつつ、徒歩圏での臨時駐車場の運用を想定。

### 【新スタジアム整備後のアクアマリンパーク駐車場確保の考え方（案）】

新スタジアム整備後のアクアマリンパーク駐車場利用台数試算（台）

MAX

3715

	分析① (8～9月)	分析② (お盆)	分析③ (10～12月)	分析④ (2～3月)	分析⑤ (4～5月)	分析⑥ (GW)
	18時	18時	14時	14時	14時	14時
休日	3,609	3,851 (136不足)	4,563 (848不足)	4,660 (945不足)	4,580 (865不足)	5,957 (2242不足)
	ナイター日は隔地徒歩を基本 (試合後の回遊行動が限定的)		P&R隔地駐車場（シャトルバス）の活用を基本 (試合後にも周辺施設での時間調整可能)			シャトルバスを基本 に、ピーク対応の 近隣隔地駐車場 を拡充
連休 中日	3,924 (209不足)	3,851 (136不足)	5,097 (1382不足)	5,217 (1502不足)	5,119 (1404不足)	
	ナイター日は隔地徒歩を基本 (試合後の回遊行動が限定的)		シャトルバスの活用を基本、 ピーク対応の近隣隔地駐車場を拡充 (試合後にも周辺施設での時間調整可能)			



### (3) シャトルバスの必要便数のケーススタディ

◆P&R隔地駐車場からのシャトルバスの必要便数について、捌け時間が2時間～2時間半程度となるように算定を行った。⇒72便・15台程度で運行可能（見込）

【P&R隔地駐車場からのシャトルバスの必要便数の試算】

	候補 エリア	① 駐車 台数	② = ① ×2.3人 処理人数	③ = ② /50 必要便数 ※1	④ 所要時間 ※2	⑤ 運行間隔 ※3	⑥ = ④ / ⑤ バス車両 台数	⑦ = ③ × ⑤ 捌け時間
休日	自動車 5分圏	700台	1,610人	33便	20分	4分	5台	2.2時間
	自動車 10分圏	400台	920人	19便	28分	7分	4台	2.3時間
	小計	1,100台	2,530人	52便	—	—	9台	—
連休中日・ GW	自動車 15分圏	200台	460人	10便	32分	15分	3台	2.5時間
	自動車 15分圏	200台	460人	10便	32分	15分	3台	2.5時間
	小計	400台	920人	20便	—	—	6台	—
合計		1,500台	3,450人	72便	—	—	15台	—

※1：1便で50人乗車と想定して試算、切り上げ

※2：往復の時間はインターネット地図により計測。乗降時間を含む。

※3：捌け時間が2時間程度となるように設定

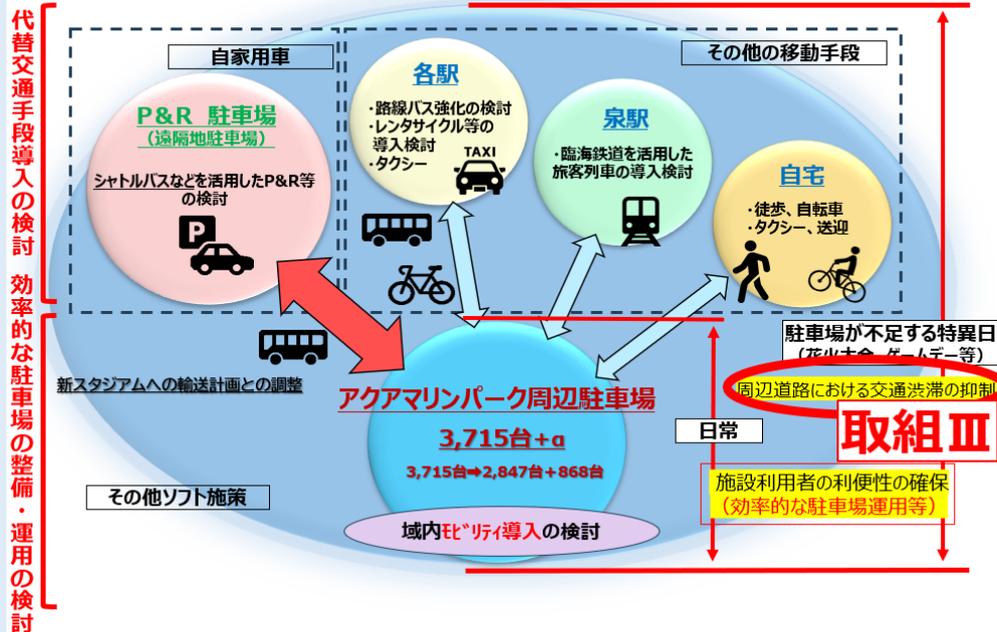


# 1. 交通・駐車場対策

## 【取組Ⅲ】

### 1.4 交通量調査の結果概要

【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】



#### 検討概要

- ✓ 周辺の交差点の交通容量上、現況の休日ピーク時でも大きな問題はみられない

#### 論点

いただきたい意見

- ✓ 利用者の目線からの混雑箇所や問題がある可能性のある箇所



## (1)交通量現況調査の結果

- ◆アクアマリンパーク周辺（東側）のピーク時交差点流入台数は、浜岡（3,247台/時）、アクアマリン（2,308台/時）、辰巳町（2,249台/時）の順に鹿島街道の交差点で多くなっている。
- ◆各交差点において、概ね12時～14時台がピークとなっている。

### 【調査結果 休日（交差点流入台数）／東側】

調査年月日：R7.10.12（日） ※3連休中日

地点：1.小名浜港トンネル

地点：5.アクアマリン



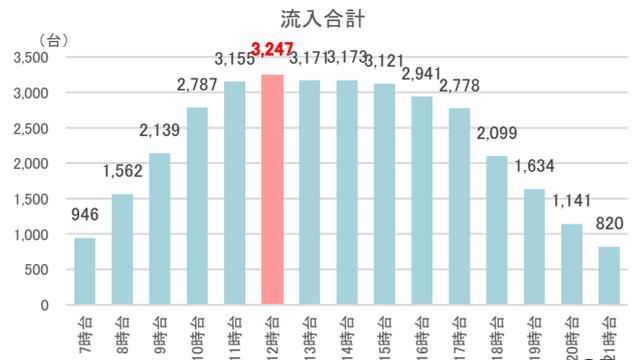
(NTTインフラネットの地図を加工)



地点：6.辰巳町

地点：7.本町

地点：8.浜岡





## (1)交通量現況調査の結果

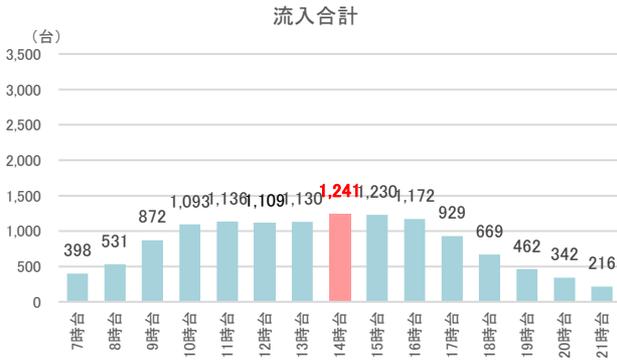
- ◆アクアマリンパーク周辺（西側）のピーク時交差点流入台数は、多い順に小名浜港（1,278台/時）、マリブリッジ入口（1,241台/時）となっている。
- ◆各交差点において、概ね12時～15時台がピークとなっている。

### 【調査結果 休日（交差点流入台数）／西側】

調査年月日：R7.10.12（日） ※3連休中日

地点：2.マリブリッジ入口

地点：3.泉町下川（大剣）



(NTTインフラネットの地図を加工)

地点：4.小名浜港

地点：9.松之中





# (1)交通量現況調査の結果

- ◆全対象交差点での需要率は最大で0.391と、処理可能となる目安の上限である0.9を下回り、現状の交差点において、休日ピーク時でも設計容量を上回って通行される交差点はない。
- ◆方向別の車線の最大交通容量比でも最大0.727と、混雑の可能性のある1.0を下回っている。
- ◆解析結果より、**検討対象の交差点において課題となり得る慢性的な渋滞や大きな混雑は見られない。**

## 【解析結果 休日(13時台)】

処理可能となる  
目安の上限値は  
0.9程度

1.0を超過する車  
線があると混雑の  
可能性あり



地点名	交差点需要率	最大交通容量比
地点: 1.小名浜港トンネル	0.167	0.238
地点: 2.マリンブリッジ入口	-	-
地点: 3.泉町下川 (大剣)	-	-
地点: 4.小名浜港	0.056	0.504
地点: 5.アクアマリン	0.257	0.582
地点: 6.辰巳町	0.386	0.525
地点: 7.本町	0.379	0.445
地点: 8.浜岡	0.391	0.727
地点: 9.松之中	0.314	0.610

(NTTインフラネットの地図を加工)

※渋滞長考慮

※交差点需要率：交差点に流入する交通量が、その交差点の処理能力に対してどの程度の割合を占めているかを示す。処理可能となる目安の上限値は0.9程度。

※交通容量比：交差点の各進行方向における交通量が、その方向の交通容量に対してどの程度の割合を占めるかを示す。1.0を超過する場合は、混雑の可能性がある。



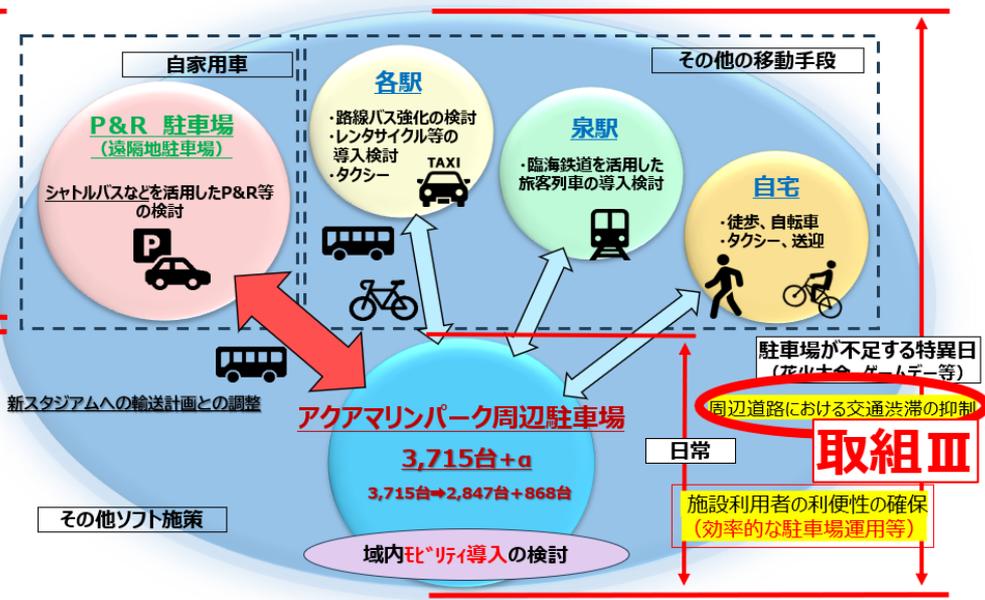
# 1. 交通・駐車場対策

## 【取組Ⅲ】

### 1.5 交通ネットワークの課題と解決方策

【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】

代替交通手段導入の検討  
効率的な駐車場の整備・運用の検討



#### 検討概要

- ✓ 試合時も周辺道路の交通処理上の問題は少ない
- ✓ 鹿島街道への集中を分散する対策は必要
- ✓ 港湾地区の企業活動への影響について考慮が必要

#### 論点 いただきたい意見

- ✓ スタジアム整備時の交通影響に関する懸念事項
- ✓ 港湾地区の企業活動の視点で望まれる対策



## (1)新スタジアム整備時の交通影響評価の考え方

- ◆新スタジアムでの試合開催が現況のピーク時と重なった状況での道路ネットワークへの影響を検証する。
- ◆主要交差点における現況交通量調査結果に新スタジアムへの来退場自動車台数を加算する。
- ◆来退場自動車動線については、アンケート結果及び既往の将来交通量推計結果を参考に配分する。

**新スタジアム(8,000席)整備時**  
 ※AMPピーク時(14時) 試合開始を想定

### 【交通影響評価のフロー(案)】

#### 1. 新スタジアム自動車発生集中交通量の設定

- ・試合関連自動車発生集中交通量  
(AMP駐車場利用者・シャトルバス・関係車両等)
- ・試合前後時間帯別自動車発生集中交通量
- ・ピーク時自動車発生集中交通量

- ・別途算定のAMP周辺駐車場利用台数(近隣隔地駐車場分含む)、試合関係車両数を対象として計上
- ・人流データによる試合時間前到来訪者分布に基づき設定
- ・試合前の来訪者ピーク時を抽出

#### 2. 方面別比率・ルートの設定

- ・いわき市内・市外別来訪比率
- ・主要来訪ルートの設定
- ・いわき市内・市外来訪者の路線別配分

- ・R7いわきFCホーム開催試合観戦者アンケート結果に基づき設定
- ・将来交通量推計結果(※)を参考にAMPへの主要路線を設定
- ・市外は小名浜道路より、市内は将来交通量推計結果による比率
- ※いわき市の将来交通量推計結果(マスタープラン型)を適用

#### 3. 交通影響評価

- ・単路部の評価(断面交通容量に対する混雑度)
- ・交差点の評価(交差点方向別交通量、交差点解析)

- ・R7実測値/R3全国道路・街路交通情勢調査による交通容量
- ・交差点需要率・方向別の交通容量比により評価

**課題の抽出・対策メニューの検討**

- ・戦略的な交通誘導、交差点改良(必要に応じ) 等

## (2)新スタジアム自動車集中交通量の設定

- ◆試合開催時の自動車での来場者（2,242台）がアクアマリンパークに向かう**最大値**で想定。
- ◆アクアマリンパーク周辺道路のピーク時と新スタジアム来場ピークが重複する場合を想定し、現況のハワイアンズスタジアムの時間帯別来訪者数分布をもとに集中交通量（852台/時）を設定。

### 【試合関連交通量】

	アクアマリンパーク駐車場利用	試合関連車両	合計
車両台数	2,242台	200台	2,442台

⇒新スタジアム整備時の必要駐車場台数

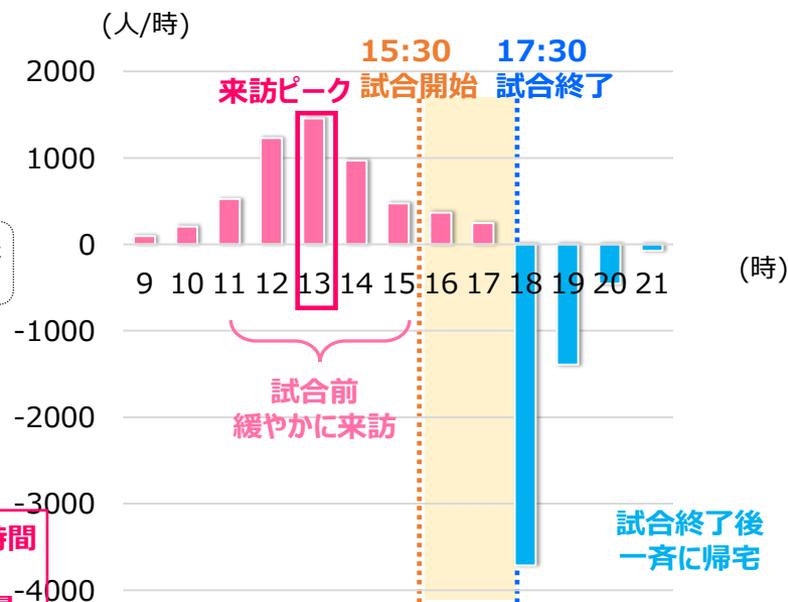
試合関連交通量1,600台を来訪者割合で時間帯別に分配

時間帯	時間帯別来訪者数	来訪者割合	時間帯別試合関連交通量
11	524	12.5%	306
12	1,229	29.4%	718
13	1,458	34.9%	<b>852</b>
14	970	23.2%	567
計	4,181	100%	2,442

ピーク時間  
集中  
交通量

### 【ハワイアンズスタジアム時間帯別来訪者数】

(9/29 栃木SC戦)



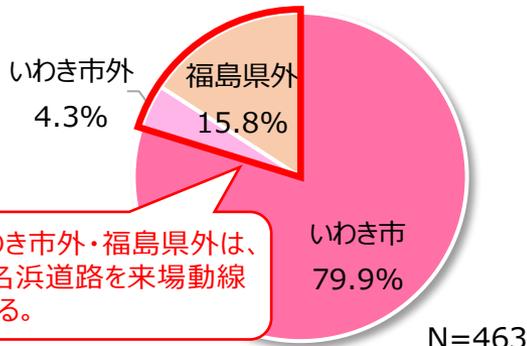
(出典：マチレポ)



## (3) 方面別比率・ルートの設定と単路部への影響

- ◆いわき市外・福島県外からの来訪者は、すべて小名浜道路経由での来場動線として設定。
- ◆いわき市内来訪者は来訪動線を設定し、将来交通量推計結果より方面別比率を設定。
- ◆試合開催時でも、全ての地点で超過すると混雑の可能性のある1.0を下回る。

### 【いわき市内・市外別来訪比率】



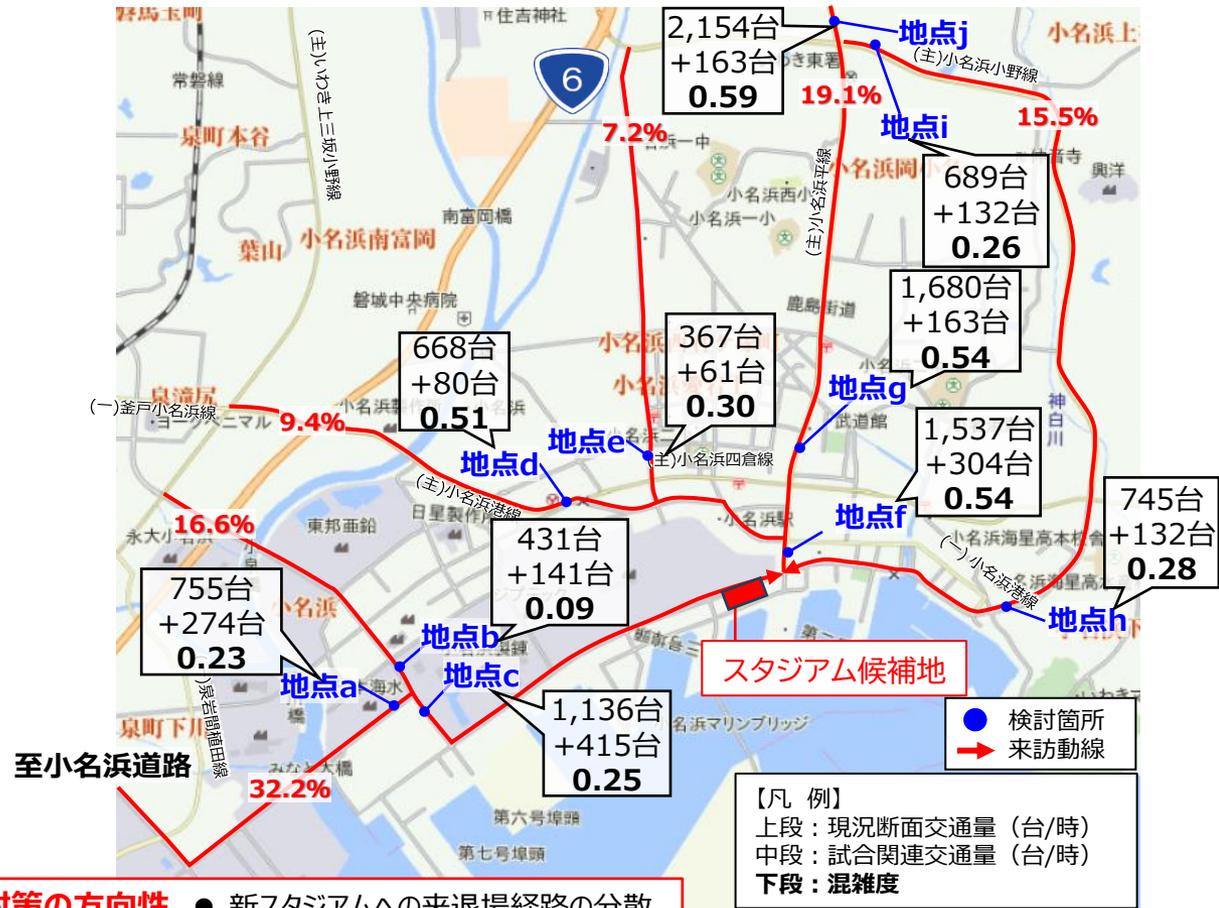
いわき市外・福島県外は、小名浜道路を来場動線とする。

(出典：R7ハイアonzスタジアム来訪者webアンケート)

	来訪比率	ピーク時 試合関連交通量
いわき市内	79.9%	681台/時
いわき市外	4.3%	37台/時
福島県外	15.8%	134台/時
計	100.0%	852台/時

試合開催時も混雑度1.0以下に収まるが、**相対的に鹿島街道及び小名浜港線で混雑度が高く、負荷が大きくなる傾向がみられる。**

### 【アクアマリンパーク周辺における単路部への交通影響（休日）】



**対策の方向性** ● 新スタジアムへの来退場経路の分散



### (4)新スタジアムへの来訪による交差点部への影響

- ◆ピーク時間における交通量に試合開催日の来場自動車を加算し、新スタジアムへの来訪による交差点部への影響を検討。
- ◆全体的に概ね問題が生じない結果であるが、アクアマリンの交差点において、西→南方面右折の交通容量比が1.0を超過しており、現示の調整・歩車分離化や駐車場出入箇所の分散等の対応が必要。

#### 【アクアマリンパーク周辺における交差点部への交通影響（休日）】



▼交通容量比超過箇所（5.アクアマリン）  
至辰巳町



地点名	交差点需要率※1			最大交通容量比※1		
	現況	整備後	差分	現況	整備後	差分
地点: 1.小名浜港トンネル	0.167	0.200	+0.033	0.238	0.330	+0.090
地点: 2.マリブリッジ入口	-	-	-	-	-	-
地点: 3.泉町下川（大剣）	-	-	-	-	-	-
地点: 4.小名浜港	0.056	0.092	+0.036	0.504	0.646	+0.142
地点: 5.アクアマリン	0.257	0.444	+0.187	0.582	<b>1.046</b>	+0.464
地点: 6.辰巳町	0.386	0.427	+0.041	0.525	0.533	+0.008
地点: 7.本町	0.379	0.415	+0.036	0.445	0.474	+0.029
地点: 8.浜岡	0.391	0.424	+0.033	0.727	0.727	0.0
地点: 9.松之中	0.314	0.344	+0.030	0.610	0.610	0.0

※1：渋滞長考慮、※2：地点2・地点3は解析の実施なし

※交差点需要率：交差点に流入する交通量が、その交差点の処理能力に対してどの程度の割合を占めているかを示す。処理可能となる目安の上限値は0.9程度。  
 ※交通容量比：交差点の各進行方向における交通量が、その方向の交通容量に対してどの程度の割合を占めるかを示す。1.0を超過する場合は、混雑の可能性がある。



## (5)小名浜港周辺エリアにおける交通状況

- ◆新スタジアム周辺は、港湾地区で物流拠点となっていることから、試合開催日に集中する観客や関係車両との混在による、作業員や物流関係車両への支障や交通安全リスク上の問題が懸念。
- ◆駐車場配置や交通運用において、物流や企業活動に配慮した対策の実施も合わせて検討。

### 【港湾地区での道路交通環境の懸念事項】

#### ■ 精錬所西T字路交差点

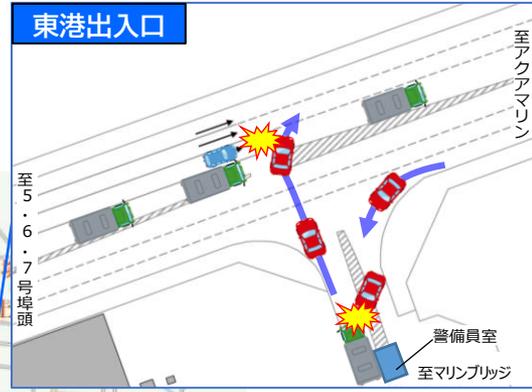
- 国道6号方面へ向かう車線は、第一車線が左折専用であるが、誤って直進する交通が多く、交通事故が発生。



(NTTインフラネットの地図を加工)

#### ■ 7号ふ頭東口交差点

- 大型重機の通行も頻繁に行われ、不慣れなドライバーによる右左折・直進の誤りによる交通事故が多発。



#### ■ 東港出入口

- 誤ってマリブリッジに進入した一般車両と大型車両との接触事故が発生。産業道路に右折合流する際の安全性にも懸念。

#### 対策のアイデア

- 注意喚起の強化(看板・表示等)
- 来退場ルートの特示(看板・表示等)
- 観戦者への注意喚起(HP・チラシ等)
- 誤進入防止対策の強化(看板設置等)
- 出入口を明確に識別できる位置に配置

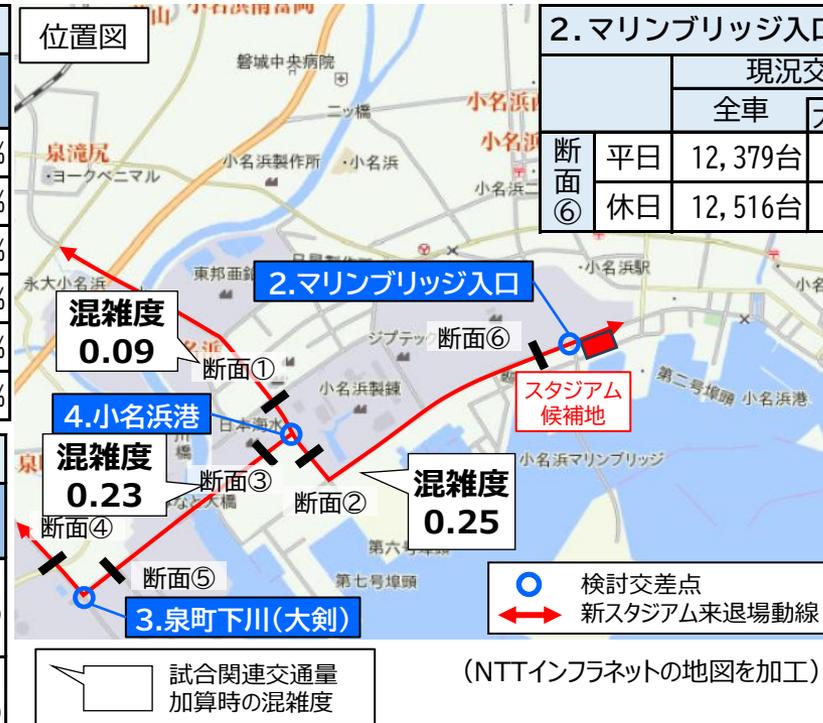


## (5)小名浜港周辺エリアにおける交通状況

- ◆小名浜港周辺の大型貨物車の交通量は、6号ふ頭及び7号ふ頭と接続する断面②が最も多い。
- ◆試合関連交通量を考慮すると、全体の交通量の2割程度の増加となる見込み。
- ◆交通容量上の問題は生じない結果となっているが、前頁に示した通り、来退場交通と物流車両の混在に対する対応などの検討が必要。

【小名浜港周辺エリアにおける交通状況】 (交通量：15時間計(7~21時))

4. 小名浜港					
		現況交通量		試合関係交通量	増加率
		全車	大型貨物車		
断面①	平日	5,343台	1,234台	811台	15%
	休日	4,777台	60台		
断面②	平日	12,805台	4,365台	2,382台	19%
	休日	12,381台	1,371台		
断面③	平日	10,254台	4,341台	1,571台	15%
	休日	8,510台	1,337台		
3. 泉町下川 (大剣)					
		現況交通量		試合関係交通量	増加率
		全車	大型貨物車		
断面④	休日	8,730台	1,349台	1,571台	18%
断面⑤	休日	8,589台	1,322台	1,571台	18%



試合関係交通量を考慮しても、交通容量に対する需要上は問題とならないが、試合開催日に集中する観客や関係車両と、物流関係車両の混在による交通安全リスクの懸念もあることから、円滑かつ安全に車両を誘導する案内のあり方等について今後検討が必要。



## 2. 津波避難対策

### 2.1 津波避難シミュレーション

#### 検討概要

- ✓ 現状で健常者は徒歩避難可能、要支援者は徒歩避難困難な状況を確認
- ✓ 避難者の分散効果や津波避難に対する安全性の向上に向け、エリア内で新たな避難できる場所の確保や要支援者の避難対策が必要

#### 論点

いただきたい意見

- ✓ 各施設の津波避難計画の検討条件との齟齬
- ✓ 新たな避難場所確保に関する要望
- ✓ 要支援者対策としてエリアとして取り組める可能性のある事項
- ✓ 新スタジアム整備後の津波避難対策として必要と考えられる視点



### (1) 検討方針

◆現状で一部避難困難地域となっているアクアマリンパーク周辺の徒歩避難可能性を検証。

#### 【津波避難シミュレーション（現況）の検討概要】

- 新スタジアム候補箇所のある1・2・3号ふ頭地区を津波避難シミュレーションの対象エリアとする。
- 現状で対象エリア内に避難困難地域※が存在。
- 新スタジアム整備と併せ、避難困難状況の解消を図る新たな避難場所の確保の検討にあたり、ベースとなる**現状での徒歩避難可能性**を検証。

※避難困難地域：指定緊急避難場所への避難可能距離333m（津波避難対策推進マニュアル検討会報告書（H25消防庁）による避難限界距離500m/1.5（避難経路を考慮））の範囲外となる地域

#### 津波避難シミュレーション対象エリア



#### イオンモールいわき小名浜

- 24時間受入れ可能な津波避難ビル
- 津波避難の場合は屋上駐車場へ

イオンモール  
いわき小名浜

避難可能距離  
(333m)

避難困難地域

#### 新スタジアム

- スタジアムの避難計画は今後検討
- 市の津波避難タワーとしての整備など、提案を受けての検討は可能

#### 新スタジアム候補地

アクアマリン  
ふくしま

#### アクアマリンふくしま

- イオンモールに徒歩避難
- 地震発生30分以降は3階展示スペースへ垂直避難

#### いわき・ら・ら・ミュウ

- イオンモールに徒歩避難

いわき・ら・ら・ミュウ



避難施設



駐車場



港湾エリア



100 m

地理院地図

(地理院地図を加工)

(資料：R6・R7ヒアリング調査結果（イオンモールいわき小名浜、いわきスポーツクラブ、アクアマリンふくしま、いわき・ら・ら・ミュウ）より)



## (2)検討条件

- ◆津波到達予想時間28分から避難開始時間10分を差し引いた18分での徒歩避難可能性を評価。
- ◆対象エリアをゾーン分けし、ゾーンごとに健常者・要支援者の徒歩避難にかかる所要時間を算定。

### 【津波避難シミュレーション（現況）の検討条件】

条件整理項目	設定根拠	設定内容
津波浸水範囲	いわき市津波ハザードマップ	全域津波浸水区域
津波到達予想時間	福島県津波浸水想定（R4.8）	小名浜地区（磐城海岸②）では <b>28分</b> ～82分と予測
避難者の種類	アクアマリンパークの施設立地特性より	来訪者、従業員を想定
対象時間帯	人流データ及び試合開催日来訪者想定より	現況及び新スタジアム整備後のピーク時期・ピーク時
避難移動	津波災害時における自動車による避難ガイドライン	津波災害時の避難方法は、 <b>原則徒歩</b>
自動車避難想定	津波災害時における自動車による避難ガイドライン	要支援者については <b>モビリティ避難の必要性を確認</b>
避難開始地点	アクアマリンパークの施設立地特性・人流データ	ゾーン内で <b>最も避難先から遠い位置</b> で設定 (施設の避難訓練による実績避難時間と比較し長い方を採用)
避難先	いわき市津波ハザードマップ・本検討内容より	イオンモールいわき小名浜
避難路ネットワーク	市販地図	徒歩避難可能なルートを設定（寸断リスクなし想定）
避難速度	津波避難対策推進マニュアル検討会報告書（H25.3 消防庁）	健常者 <b>1.0m/s</b> ・要支援者等 <b>0.5m/s</b> (Jリーグ試合開催予定時期として冬期以外日中想定)
避難開始時間	津波避難を想定した避難路、避難施設の配置及び避難誘導について（H24.4国土交通省）	<b>地震発生後10分</b> (東日本大震災時は最頻15分、早期避難を前提に設定)



## (3)避難経路の設定

- ◆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。
- ◆アクアマリン、ら・ら・ミュウのゾーンからの避難については、避難訓練での実績も考慮。

### 【避難経路の設定（現況）】



●南側出入口



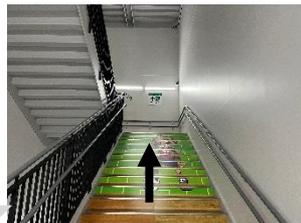
●店内



●北側出入口付近



●避難階段



●屋上駐車場



## (4)現況評価

【避難の考え方】・必要最小限の範囲内で自動車等により避難する。  
・実情に応じた避難方法や協力体制をあらかじめ検討

- ◆概ねエリア全体で、健常者は徒歩避難可能、要支援者は徒歩避難困難な状況を確認。
- ◆新スタジアム整備に伴うエリア価値向上を見据え、エリア全体でより確実かつ安全に避難できる環境構築を目指し、複数の避難場所確保や要支援者への対応策について検討していく。

### 【ゾーン別避難所要時間（現況）】

黄網掛部：避難時間18分超過  
(津波到達予想時間までの避難が困難)

ゾーン	健常者		要支援者	
	避難時間(分)	避難先	避難時間(分)	避難先
①新スタジアム候補地	16 ※	イオンモール	31 ※	(モビリティ避難等)
②アクアマリンふくしま	17	イオンモール	34	(モビリティ避難等)
③いわきら・ら・ミュウ	15	イオンモール	30	(モビリティ避難等)
④イオンモール	6	イオンモール	13	イオンモール
⑤3号ふ頭	21	(モビリティ避難等)	42	(モビリティ避難等)
⑥W1駐車場	11	イオンモール	22	(モビリティ避難等)
⑦E1駐車場	8	イオンモール	16	イオンモール
⑧潮目交流館	8	イオンモール	15	イオンモール
⑨みなと公園	10	イオンモール	19	(モビリティ避難等)
⑩小名浜魚市場	13	イオンモール	26	(モビリティ避難等)
⑪1号ふ頭	15	イオンモール	30	(モビリティ避難等)
⑫1号ふ頭先端	17	イオンモール	34	(モビリティ避難等)
⑬イオン東側駐車場	9	イオンモール	18	イオンモール

※健常者13分<避難訓練実績15分のため、健常者15分（要支援者30分）を適用

### 【いわき市地域防災計画【地震・津波災害対策編】】

避難場所や避難目標地点まで相当な距離があるなど、要配慮者等の円滑な避難が非常に困難な地域については、沿岸地域に配備しているリヤカー等の活用や、地域内での協議に基づき、**必要最小限の範囲内で自動車等により避難する。**



### (4)現況評価

#### 【現況評価結果】

##### ○健全者

- 対象エリアほぼ全域でイオンモールまで津波到達時間前に徒歩避難が可能。
- ⑤第3号ふ頭は、徒歩避難困難であるが、基本的に屋外滞在者であり、地震発生後の速やかな避難行動（徒歩）やモビリティ避難により対応。  
※ただし、液状化等による避難速度の低下が懸念。

##### ○要支援者

- 津波到達時間内での徒歩避難困難なゾーンが大半を占める。



#### 【新スタジアム整備時の津波避難対策の考え方】

- 新スタジアム整備に伴うエリアの価値向上により、更なる来訪者増加が見込まれる中で、**より確実かつ安全に避難できる環境構築**を目指し、以下の視点によりエリア内に**新たな避難場所の確保**を検討する。
  - **避難先の分散** : 現況で1箇所である避難先への**集中回避**、混乱を減らす状況に応じ、**より安全な場所**へ避難可能
  - **避難時間の短縮** : **より近い**避難場所への避難を可能に
  - **避難環境の改善** : 避難先での混雑による避難者の**ストレス緩和**
- 要支援者については、**モビリティ避難等の対応策**を検討する。



## 3. 今回の協議会のまとめ



	取組	検討事項	検討結果（案）	今後の対応方針（案）
交通・駐車場対策	【取組Ⅰ】 代替 駐車場	AMP内・ 近隣駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>AMP近隣で868+α台の整備とする。</li> <li>立体駐車場化にあわせて、動線の再編を行い、<b>駐車場に利便性向上</b>に加え、施設間の回遊促進につなげる。</li> <li>この駐車場は<b>津波避難機能を兼ねる</b>。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>AMP内の施設レイアウト（立体駐車場、シャトルバス乗降スペース）の検討。（次回協議会で議論予定、動線の再編などを含む）</li> <li>土地所有者及び施設管理者との協議。</li> </ul>
	【取組Ⅱ】 代替 交通手段	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>日中の輸送力はあるものの、<b>一般の利用者が乗車できない</b>場合や、一度に<b>乗り切れない</b>場合も想定される（増便や急行便）。</li> <li>ナイター開催日の帰路は臨時便等が必須。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ナイター対応や速達性向上に向けた、ダイヤ改正や臨時便増発などに関する路線バス事業者との協議。（スタジアム開業に向けた継続調整）</li> <li>運転手不足への対応が必要。</li> </ul>
		レンタサイクル /タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>スポーツ観戦者の移動手段としての運用実績あり。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ピーク時対応や市内の回遊促進の観点から導入の可否も含めて検討。</li> </ul>
		福島臨海鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行主体、初期投資、維持管理費、制度設計の面で<b>整理・検討すべき点が数多く</b>、費用対効果や事業の持続性等を総合的に勘案すると、<b>非常に多くの課題がある</b>。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各課題について、協議会や関係者等の意見を踏まえ、整理する。</li> </ul>
	P&R 隔地駐車場 (シャトルバス)	<ul style="list-style-type: none"> <li>エリア全体の集客力強化の観点から、<b>ナイターは徒歩圏、デーゲームはP&amp;R隔地駐車場（シャトルバス）</b>を中心とした運用とする。</li> <li>ピーク時は、徒歩圏隔地駐車場を確保する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>土地所有者及び施設管理者との協議。（スタジアム開業に向けた継続調整）</li> <li>貸切バス事業者との協議や、いわきF Cの輸送計画との調整。</li> </ul>	
	【取組Ⅲ】 交通量調査/交通ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>実査の結果、調査対象としたいずれの交差点においても<b>設計容量を上回る箇所はない</b>。</li> <li>試合開催日も道路の設計容量を上回る箇所はないものの、<b>交差点の円滑性や安全性</b>については懸念あり。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>鹿島街道等への交通集中回避に向けた交通誘導のあり方を検討。</li> <li>安全性の確保や交通の円滑化のためには歩車分離が課題であり、人道橋等整備を検討。</li> <li>一般と物流車両の混在への対応等を検討。</li> </ul>	
津波避難対策		津波避難シミュレーション	<ul style="list-style-type: none"> <li>概ねエリア全体で、健常者は徒歩避難可能、要支援者は徒歩避難困難な状況を確認。</li> <li>避難者の<b>分散効果</b>や津波避難に対する<b>安全性の向上</b>に向けて、<b>エリア内で複数の避難できる場所の確保</b>やモビリティ避難等の要支援者対策が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>立体駐車場整備と一体的な施設配置パターンの検討。</li> <li>要支援者対策について、施設管理者等との協議。</li> </ul>



## 官民の役割分担のイメージ（来年度以降も継続検討）

第3回協議会時点

分野	検討内容（イメージ）		官民の役割分担			
			公共	いわきSC	関連事業者	
自動車交通	AMP内・近隣駐車場	ハード	・868台+aの駐車場整備・確保 ・駐車場整備に伴う動線再編、交差点処理の検討	○		
		ソフト	・駐車場運用（入出庫管理、情報発信）などの検討	○	○	○
	P&R 隔地駐車場	ハード	・隔地駐車場（三崎公園等）の整備検討	○		
		ソフト	・隔地駐車場の抽出、施設管理者などとの協議 ・特異日におけるシャトルバスの運行検討	○	○	○
	交通ネットワーク	ハード	・交差点処理の円滑性や安全性の確保に向けた検討	○		
ソフト		・物流・産業等にも配慮した情報案内のあり方検討	○	○	○	
公共交通など	路線バス		・特異日における増便や急行便の設定を含めたダイヤ改正に向けた調整	○	○	○
	レンタサイクル タクシー		・導入による交通負荷低減や回遊性向上の可能性検証と、導入システムの深度化	○	○	○
	福島臨海鉄道		・事業費と想定利用者数を踏まえた検討（関係機関との協議を前提）	○		○
	公共交通利用促進等のソフト施策		・自動車以外でのアクセスに関するインセンティブ検討 ・交通のピークカットに向けた回遊促進策やエリア間の回遊を促すためのモビリティ検討	○	○	○
津波防災	避難施設整備		・エリア全体の安全確保に向けた緊急避難場所の確保（新スタジアムにおける避難対応スペースも含む） ・避難案内看板等の設置	○	○	
	津波避難計画		・津波避難計画の検討、事業者間での調整 ・長期的避難が必要になる場合の対応方針の検討	○	○	○