



第4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

◆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】

| 時期 | 主な議事テーマなど |
|---------------------------------------|--|
| 第1回 2025/10/6 (月) 1700～ | <ul style="list-style-type: none"> ●キックオフ ●小名浜エリアの現状について ●交通量調査の概要について ●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 ●意見交換 |
| 第2回 2025/11/10 (月) 1030～ | <ul style="list-style-type: none"> ●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 ●津波避難対策検討の今後の進め方について ●意見交換 |
| 第3回 2026/1/30 (金) 1500～ | <ul style="list-style-type: none"> ●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 ●駐車場整備（代替駐車場含む）の検討 ●代替交通手段導入の検討 ●交通量調査の結果概要 ●交通ネットワークの課題と解決方策 ●津波避難シミュレーション ●意見交換 |
| 第4回 2026/3/23 (月) 1500～ | <ul style="list-style-type: none"> ●交通・駐車場対策 ●津波避難対策 ●AMP周辺におけるインフラ整備と動線のイメージ ●今後のまちづくりの進め方 ●今年度の協議会のまとめ ●意見交換 |



協議会の到達目標、運営プログラム

【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>第1回 2025/10/6（月） 1700～</p> | <ul style="list-style-type: none"> ✓ 2027年11月までの新スタジアム着工を目標 ✓ 「小名浜港エリアの価値向上」という目標はあるが、当面は「防災・交通」をメインに議論 |
| <p>第2回 2025/11/10（月） 1030～</p> | <ul style="list-style-type: none"> ① 交通・駐車対策 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 試合・イベント時に発生する交通に対しては、「駐車場を増やせば解決」ではなく、「公共交通機関の強化」なども含めた対応が必要 ✓ 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 ② 津波避難・防災対策 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 具体的な対象災害を明確化し、犠牲者をゼロにするために何をすべきかの議論が必要 ✓ 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 |
| <p>第3回 2026/1/30（金） 1500～</p> | <ul style="list-style-type: none"> ① 交通・駐車対策 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 立体駐車場整備にあたっては、景観面への十分な配慮が必要（地域のまちづくりとの整合） ✓ 子どもの移動手段、移動手段自体の観光利用も含めて、代替交通に関する検討が必要 ✓ 交通量調査上は問題ない状況にあるが、交通安全や円滑性に関する乖離が懸念 ② 津波避難・防災対策 <ul style="list-style-type: none"> ✓ 小名浜エリアを対象とした避難の考え方からAMPの避難の考え方への展開が必要 ✓ 徒歩避難が困難な要支援者に配慮した計画が必要 ✓ 整備を検討する避難施設における滞在環境も検討が必要（津波警報時） |



【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）の比較検討【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 交通ネットワークの課題と解決方策【取組Ⅲ】

2. 津波避難対策

3. AMP周辺におけるインフラ整備と動線のイメージ

4. 今後のまちづくりの進め方

5. 今年度の協議会のまとめ



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

(前回協議会のおさらい)



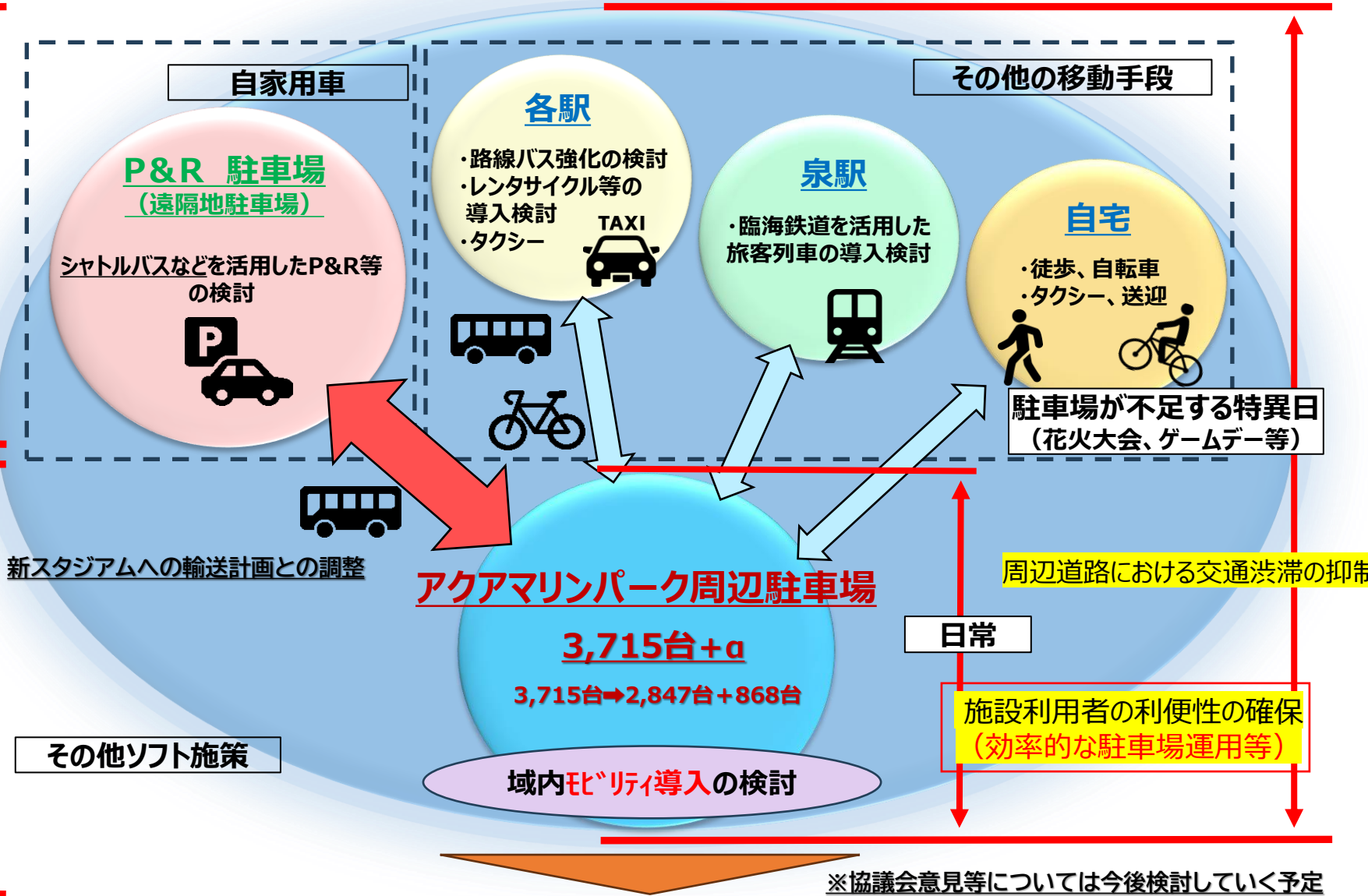


【アクアマリンパーク周辺における交通対策の基本的な考え方】

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

日常



駐車場が不足する特異日 (花火大会、ゲームデー等)

周辺道路における交通渋滞の抑制

小名浜港周辺のエリア価値の向上へ

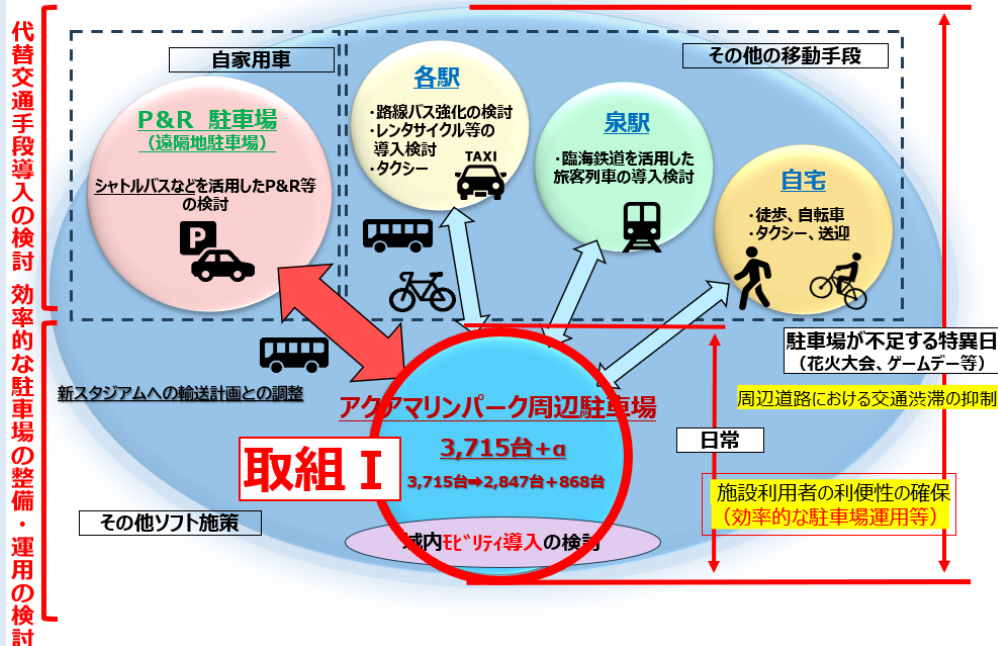


【取組 I】

1. 交通・駐車場対策

1.2 駐車場整備（代替駐車場含む）の比較検討

【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

- ✓ 交通処理やまちづくりの観点から比較検討

論点
いただきたい意見

- ✓ 候補地抽出にあたっての望ましい評価軸





(1) アクアマリンパーク駐車場の現状

- ◆AMP全体で3,715台の駐車場を整備されているが、GWや夏休みシーズン等の混雑期には、エリア全体が満車になることが関係者へのヒアリングによって確認されている。
- ◆さらに、新スタジアム候補地として検討されているW2およびW3駐車場への施設整備に伴い、868台分の駐車場が減少する見込みであり、これに対応する代替機能の確保が必要。

【現状の駐車場】

| 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 |





(2)代替駐車場候補地に関する検討の視点

◆代替駐車場については、現在、民間用地も含めて候補地の検討を進めているが、今回は適地選定にあたっての検討を深掘りするため、公共用地を対象として、「エリア価値」、「交通への影響」、「防災」、「駐車場の規模」といった多角的な検討の視点を踏まえ候補地を再整理した。

【駐車場候補地】



国土地理院：航空写真



(2)代替駐車場候補地に関する検討の視点

【代替駐車場候補地に関する多角的な検討の視点による整理一覧表（1/2）】

| 候補地 | 駐車可能台数 (1層当り) | 所有者 | 検討の視点（青字：利点 赤字：課題） | | | |
|------------|------------------|-----|--|--|---|---|
| | | | エリア価値 | 交通への影響 | 防災 | 駐車場の規模 |
| W1 駐車場 | 約280台 | 県 | <ul style="list-style-type: none"> 各施設へのアクセス性は高い スタジアムに隣接するため、エリア価値向上の活用が想定される 立体駐車場とした場合、景観への影響が懸念 | <ul style="list-style-type: none"> 現在の混雑期でも出庫に際し、渋滞しているため、立体化により出入口の分離が必要 | <ul style="list-style-type: none"> 駐車場の立体化により、一時避難施設となる可能性あり スタジアムに隣接し、スタジアム等と連携した対策が可能 | <ul style="list-style-type: none"> 一定規模の駐車台数確保が可能 既に駐車場のため立体化が必須であり、コスト増が懸念 バス駐車場を含む場合、観光バスの車高に留意が必要 |
| E1 駐車場 | 約450台 | 県 | <ul style="list-style-type: none"> 各施設へのアクセス性は高い 周辺施設との連携により、エリア価値向上の可能性あり 立体駐車場とした場合、景観への影響が懸念 | <ul style="list-style-type: none"> 現在の混雑期でも出庫に際し、渋滞しているため、立体化により出入口の分離が必要 | <ul style="list-style-type: none"> 駐車場の立体化により、一時避難施設となる可能性あり | <ul style="list-style-type: none"> 一定規模の駐車台数確保が可能 既に駐車場のため立体化が必須であり、コスト増が懸念 |
| E4 駐車場 | 約150台 | 県 | <ul style="list-style-type: none"> 各施設へのアクセス性は高い 周辺施設との連携により、エリア価値向上の可能性あり 立体駐車場とした場合、景観への影響が懸念 | <ul style="list-style-type: none"> 混雑緩和に向けた出入口導線の検討が必要 | <ul style="list-style-type: none"> 駐車場の立体化により、一時避難施設となる可能性あり | <ul style="list-style-type: none"> 敷地面積が狭いため、立体化した場合コスト増が懸念 |
| E5 駐車場 | 約50台 | 県 | <ul style="list-style-type: none"> 各施設へのアクセス性は高い 周辺施設との連携により、エリア価値向上の可能性あり 立体駐車場とした場合、景観への影響が懸念 | <ul style="list-style-type: none"> 混雑緩和に向けた出入口導線の検討が必要 | <ul style="list-style-type: none"> 駐車場の立体化により、一時避難施設となる可能性あり | <ul style="list-style-type: none"> 既に駐車場のため立体化が必須であり、コスト増が懸念 敷地面積が狭いため、周辺駐車場等との一体利用が必要 |
| E6 駐車場 | 約20台 | 県 | <ul style="list-style-type: none"> 各施設へのアクセス性は高い 周辺施設との連携により、エリア価値向上の可能性あり 入出庫管理等検討に際し、AMPの一体的な運用に課題が多い 立体駐車場とした場合、景観への影響が懸念 | <ul style="list-style-type: none"> 混雑緩和に向けた出入口導線の検討が必要 | <ul style="list-style-type: none"> 駐車場の立体化により、一時避難施設となる可能性あり | <ul style="list-style-type: none"> 既に駐車場のため立体化が必須であり、コスト増が懸念 敷地面積が狭いため、周辺駐車場等との一体利用が必要 |
| E7 駐車場 | 約400台 | 県 | <ul style="list-style-type: none"> 各施設へのアクセス性は高い 周辺施設との連携により、エリア価値向上の可能性あり 道の駅駐車場のため、入出庫管理等検討に際し、AMPの一体的な運用に課題が多い 立体駐車場とした場合、景観への影響が懸念 | <ul style="list-style-type: none"> 混雑緩和に向けた出入口導線の検討が必要 | <ul style="list-style-type: none"> 駐車場の立体化により、一時避難施設となる可能性あり | <ul style="list-style-type: none"> 一定規模の駐車台数確保が可能 既に駐車場のため立体化が必須であり、コスト増が懸念 バス駐車場を含む場合、観光バスの車高に留意が必要 |
| E10 駐車場 | 約180台 | 市 | <ul style="list-style-type: none"> AMパークへのアクセス性は高い 周辺施設との連携により、エリア価値向上の可能性あり | <ul style="list-style-type: none"> 臨港道路の横断者増加により、渋滞や事故が懸念 | <ul style="list-style-type: none"> 駐車場の立体化により、一時避難施設となる可能性あり | <ul style="list-style-type: none"> 敷地面積が狭いため、立体化した場合コスト増が懸念 |



(2)代替駐車場候補地に関する検討の視点

【代替駐車場候補地に関する多角的な検討の視点による整理一覧表（2/2）】

| 候補地 | 駐車可能台数 (1層当り) | 所有者 | 検討の視点（青字：利点 赤字：課題） | | | |
|----------|------------------|-----|--|---|---|---|
| | | | エリア価値 | 交通への影響 | 防災 | 駐車場の規模 |
| 交通ターミナル | 約100台 | 市 | <ul style="list-style-type: none"> AMパークへのアクセス性は高い 周辺施設との連携により、エリア価値向上の可能性あり | <ul style="list-style-type: none"> 臨港道路の横断者増加により、渋滞や事故が懸念 交通ターミナルの機能確保の検討が必要 出入口付近の渋滞が懸念 | <ul style="list-style-type: none"> 駐車場の立体化により、一時避難施設となる可能性あり | <ul style="list-style-type: none"> 敷地面積が狭いため、立体化した場合コスト増が懸念 交通ターミナルと駐車場機能の一体化が可能となるか検討が必要 バス駐車場を含む場合、観光バスの車高に留意が必要 |
| 多目的広場 | 約250台 | 県 | <ul style="list-style-type: none"> 各施設へのアクセス性は高い 既にイベント等に活用されており、エリア価値向上に繋がらない 立体駐車場とした場合、景観への影響が懸念 | <ul style="list-style-type: none"> 混雑緩和に向けた出入口導線の検討が必要 | <ul style="list-style-type: none"> 駐車場の立体化により、一時避難施設となる可能性あり | <ul style="list-style-type: none"> 一定規模の駐車台数確保が可能 現況、駐車場ではない |
| 旧小名浜魚市場跡 | 約50台 | 市 | <ul style="list-style-type: none"> AMパークへのアクセス性は悪く、AMPや周辺施設へのエリア価値向上に繋がりにくい | <ul style="list-style-type: none"> 漁港区に位置するため、漁業関係者の理解が必要 | <ul style="list-style-type: none"> 平面駐車場の利用が想定され、防災対策に寄与しない | <ul style="list-style-type: none"> 敷地面積が狭いため、まとまった台数の確保が困難 |
| 3号埠頭東側 | 約300台 | 県 | <ul style="list-style-type: none"> 各施設へのアクセス性は悪い、AMPや周辺施設へのエリア価値向上に繋がらない クルーズ船寄港時に活用するエリアであり課題がある | <ul style="list-style-type: none"> スタジアム奥に位置するため、出入口導線の検討が特に必要 | <ul style="list-style-type: none"> 平面駐車場の利用が想定され、防災対策に寄与しない | <ul style="list-style-type: none"> 一定規模以上の駐車台数確保が可能 |



(3) 今後の代替駐車場候補地に係る検討の方向性

「検討の視点」 に係る主な 整理結果

「エリア価値」の視点では、利点として、AMパークへのアクセス性や周辺施設との連携が期待できる候補地がある一方、景観への影響やアクセス性が悪い等の課題が確認された

「交通への影響」の視点では、課題として、臨港道路を横断する歩行者の増加による渋滞及び事故が懸念されることや、車両出入口導線の検討の必要性が確認された

「防災」の視点では、利点として、駐車場の立体化により一時避難施設となる可能性があることが確認された

「駐車場の規模」の視点では、一定規模の駐車台数が確保できる候補地がある一方、立体駐車場とした場合のコスト増が懸念されることが確認された

検討の方向性

代替駐車場候補地については、次年度の詳細な検討において、公共用地に加えて、民間用地の活用も踏まえて、エリア価値の向上や交通に与える影響、防災対策等を踏まえ適地を整理していく



1. 交通・駐車場対策

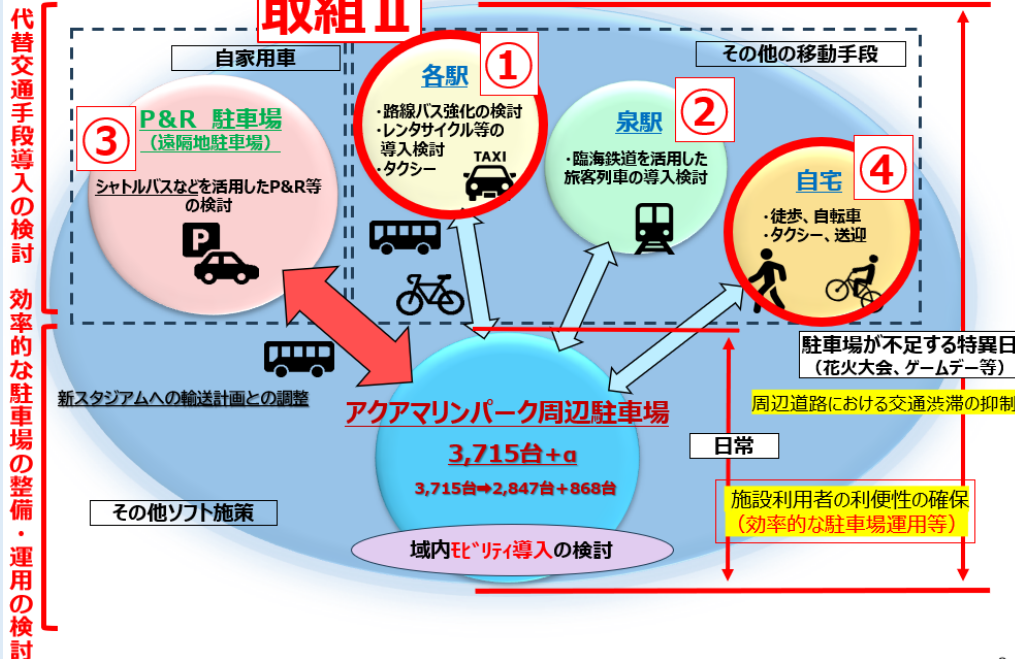
【取組Ⅱ-①④】

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



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

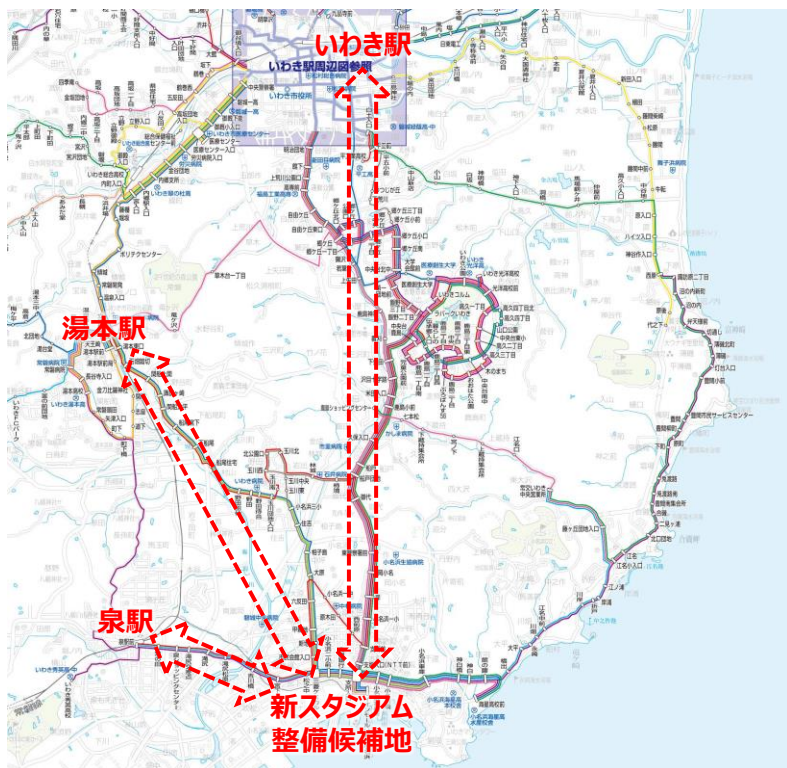
(前回協議会のおさらい)

(1) 路線バスの活用 ※前回会議で示した「その他移動手段の事例」の記載は省略

- ◆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名と想定される。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】※Webアンケート結果
 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」：6.0%
 新スタジアム来訪者数想定：6,950名
⇒約400名

【新常磐交通 路線バス路線図】



【路線バスの輸送力確認】

| 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

<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



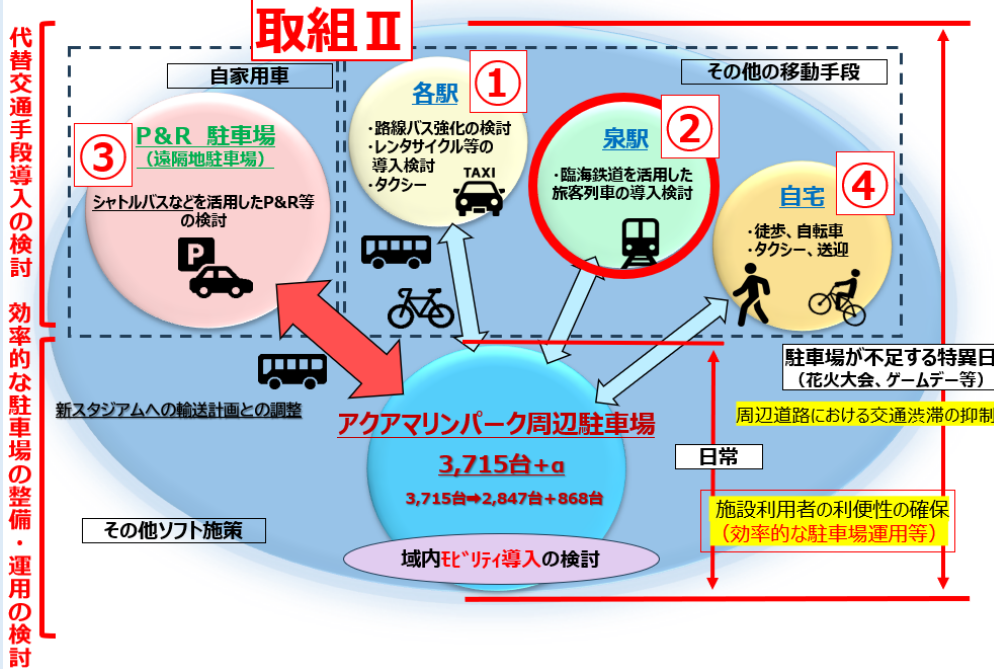
1. 交通・駐車場対策

【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

- ✓ 事業費・運営費の概算費用面からの事業性を検討

論点
いただきたい意見

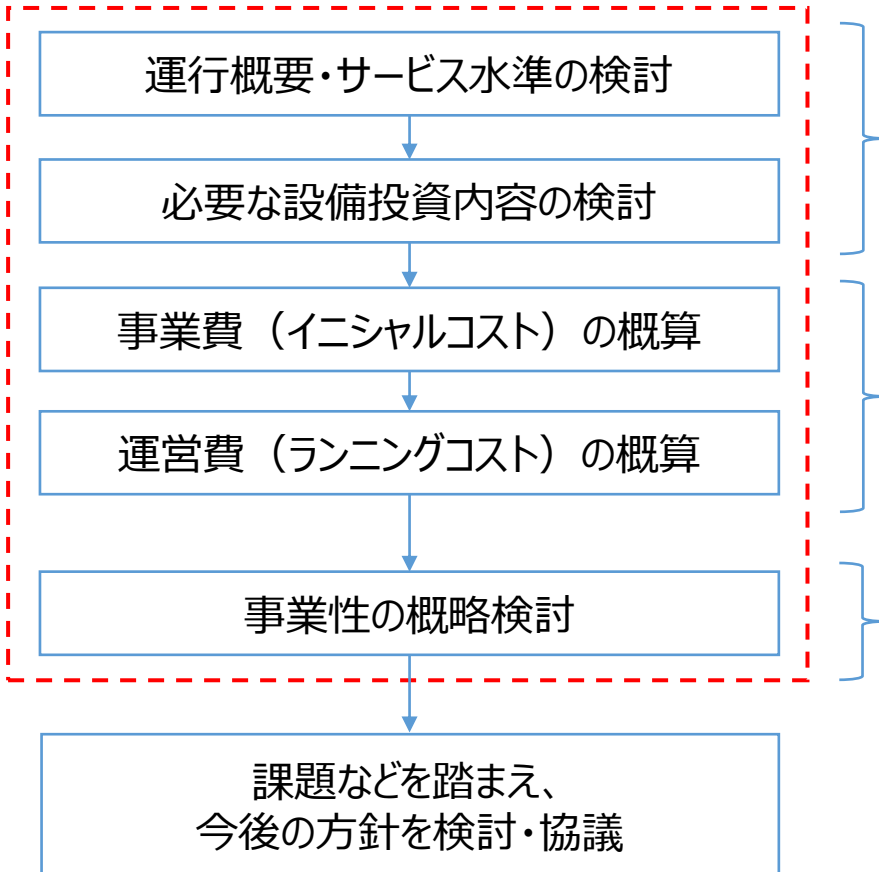
- ✓ 検討結果に対する受け止め
- ✓ 事業性を高めるには



(1) 検討フロー

- ◆ 前回協議会では、求められる輸送能力やサービス水準、必要となる施設制関係の課題・論点を整理。
- ◆ 今回は、定性的に整理した課題・論点をおさらいし、事業費と収支の概算費用面からの事業性を確認。

【検討フロー】



【議論のポイント】

- ✓ スタジアムの諸条件から、試合時等に求められる輸送能力を想定。
- ✓ 必要な車両、ホーム、ATSの改造など設備投資が必要な項目や課題を検証。
- ✓ イニシャルコストは車両や諸設備の取得に必要なコストを過去事例や統計情報から想定して概算。
- ✓ ランニングコストは統計情報などをもとに旅客輸送の開始により新たに必要になる金額を概算。
- ✓ 事業性の検討では、想定した事業費や運営費を賄うためにどの程度の輸送量が必要であるか算定し、その現実性を議論。

（前回協議会）

（今回協議会）



(2) 前回協議会のおさらい

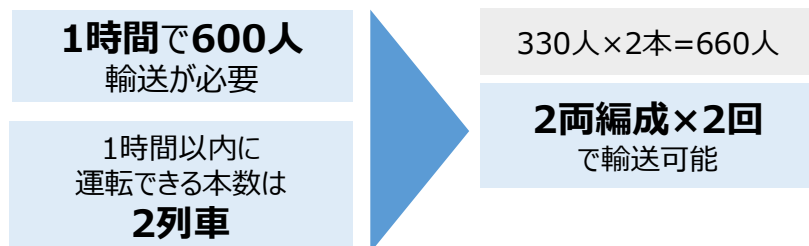
① 旅客運行検討の概要

- ◆ 新スタジアムの想定鉄道旅客輸送量（600人/試合）から、輸送力（2両編成×2回）を検討。
- ◆ 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、長所と短所を整理。

【運行区間の概要】



【需要と輸送力】



【検討ケースと定性的評価】

| 検討ケース | イベント時のみ | 定期運転 | 常磐線直通 |
|-------|---|---|--|
| 運行区間 | 泉駅～小名浜駅 福島臨海線内完結 | 泉駅～小名浜駅 | JR直通 いわき駅～小名浜駅 |
| 運行形態 | イベント時のみ | 通年・終日 | 通年・終日 |
| コンセプト | 運行を最小限とするプラン。 | 地域の利便性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"> 営業規模が小さく、他ケースに比べ投資額は小さい | <ul style="list-style-type: none"> 地域全体の交通利便性向上 投資した施設を有効活用 | <ul style="list-style-type: none"> よりいわき市中心部を含めた広範囲へのアクセス改善 |
| 短所 | <ul style="list-style-type: none"> 整備や運営に相応の体制と財源が必要 地域の日常輸送ができない。 旅客輸送に活用できる機会が限定 | <ul style="list-style-type: none"> 整備や運営に相応の体制と財源が必要 運営費が常に発生 地域の移動手段転換が必要 既存路線バスとのバランス | <ul style="list-style-type: none"> 左記に加え 泉駅の改修が大規模 泉駅の改修や運用、ダイヤなど複雑な調整が必要で、鉄道事業者の負担が大きい |

いわき駅への直通は技術的にも運行上も課題が多い
⇒ 以降の検討からは除外



(2) 前回協議会のおさらい

② 検討の視点の整理

- ◆ 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。

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

○ 施設関係

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

- ・ 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。



(3)事業性の概略検討

◆ 収支を均衡させるために必要な旅客輸送人員を一定の仮定の下に検討した結果、周辺の既存鉄道駅の乗降客数と比較して相当多い輸送人員を確保することが必要との結果になった。

<費用>

<収益>

参考：各駅乗降*人員（1日）
青字は特急停車駅

| | |
|-----------------------|--------------|
| 運 営 費 * | 車両、線路、設備の維持費 |
| | 乗務員・係員の人件費 |
| | 車両の燃料費 |
| | 運賃收受などの経費 |
| | 間接部門の費用・その他 |
| 減 価 償 却 費 | 旅客用の車両 |
| | 旅客用の駅・ホーム |
| | 軌道（改良・改造） |
| | 信号（改良・改造） |
| | 運賃收受システム |

| |
|----------------------------|
| 運賃 収入 ・ その他 収入 |
| 整備に係る 国等補助* |

ここを運賃*収入で賄うとして…
*鉄道の均一性運賃の平均的な金額を設定

定期運行
365日×20時間として
5,000～6,000人/日
旅客1人が往復利用するものとして算出

臨時運行
年20日×往復として
3万人/日 又は
イベント実施主体が負担
旅客1人が往復利用するものとして算出

新スタジアムの
鉄道旅客輸送量
600人×往復/試合
(アンケート結果)

| 駅名 | 乗降人員 |
|-----|---------|
| いわき | 10,234人 |
| 泉 | 4,454人 |
| 湯本 | 3,438人 |
| 植田 | 3,126人 |
| 内郷 | 1,856人 |
| 勿来 | 1,364人 |
| 四ツ倉 | 1,052人 |

*旅客1人が往復利用するものとして算出

定期運行なら現在の泉駅以上の利用者数
臨時運行なら定期運行の約5倍の利用者数又は
運行主体の費用負担がなければ収支が均衡しない

*運営費には貨物の既存施設・設備を維持する費用の一部を含めて算定
*各種補助制度を参考に初期費用の1/3～1/4程度が補助されると仮定
注：今後の経済情勢等により変更となるもの

コストを賄うためには相応の輸送需要や運賃以外の収益確保、支援が求められる
行政はもとより、住民や立地企業等の積極的な関与が必要

(次年度以降も継続検討)



1. 交通・駐車場対策

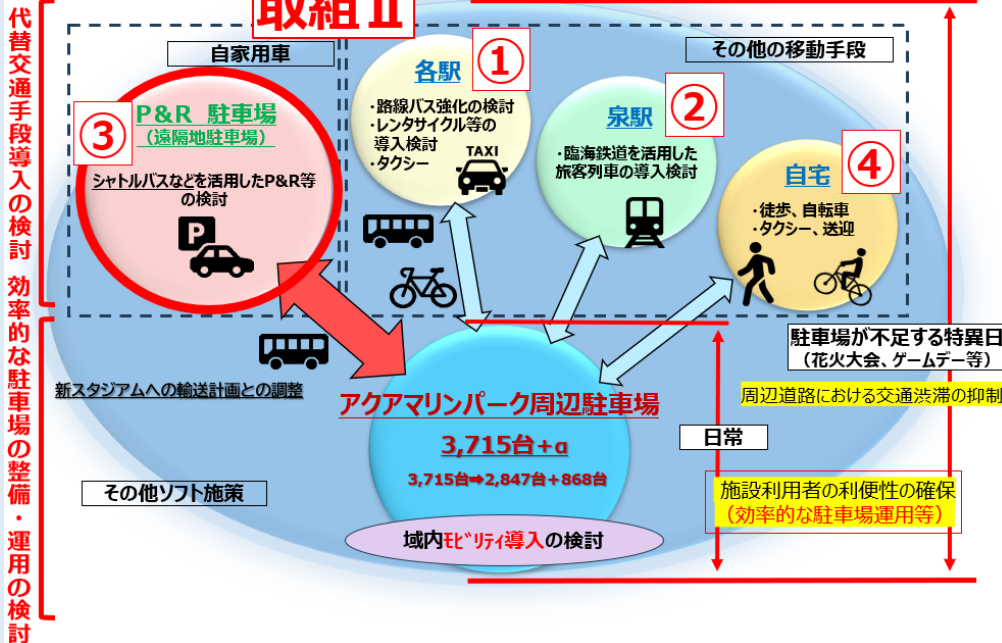
【取組Ⅱ-③】

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

【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



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

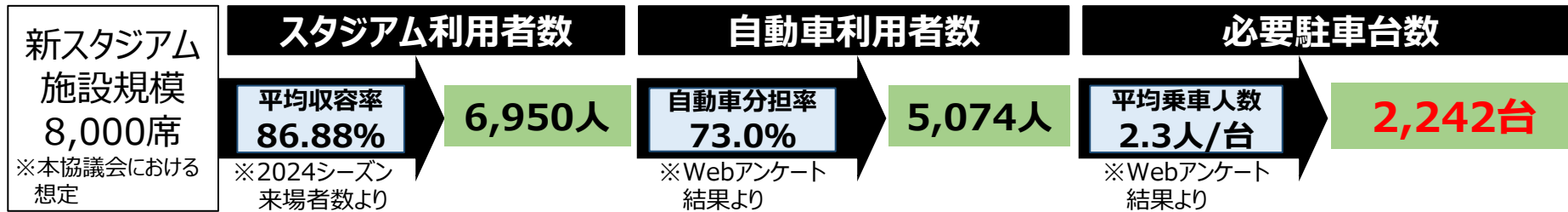
(前回協議会のおさらい)



(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。既存駐車場台数にて対応できる期間はわずか。
- ◆隔地駐車場の確保を検討するが、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併用。

【今回の新スタジアム整備に関わる必要駐車台数の設定】



【新スタジアム整備後のアクアマリンパーク周辺の駐車需要と対応の考え方（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）

既存駐車場数3,715

| | 8～9月 | お盆 | (10～12月) | (2～3月) | (4～5月) | (GW) |
|----------|---|---------------------|---|------------------------|------------------------|------------------------|
| | 18時 | 18時 | 14時 | 14時 | 14時 | 14時 |
| 休日 | OK (ト-外3,609台) | △136台 (ト-外3,851) | △848台 (ト-外4,563台) | △945台 (ト-外4,660台) | △865台 (ト-外4,580台) | △2,242台 (ト-外5,957台) |
| | 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) | | | 連休中日 と同様 |
| 連休 中日 | △209台 (ト-外3,924) | 同上 | △1,382台 (ト-外5,097台) | △1,502台 (ト-外5,217台) | △1,404台 (ト-外5,119台) | |
| | 上記に加え、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) | | | | | |



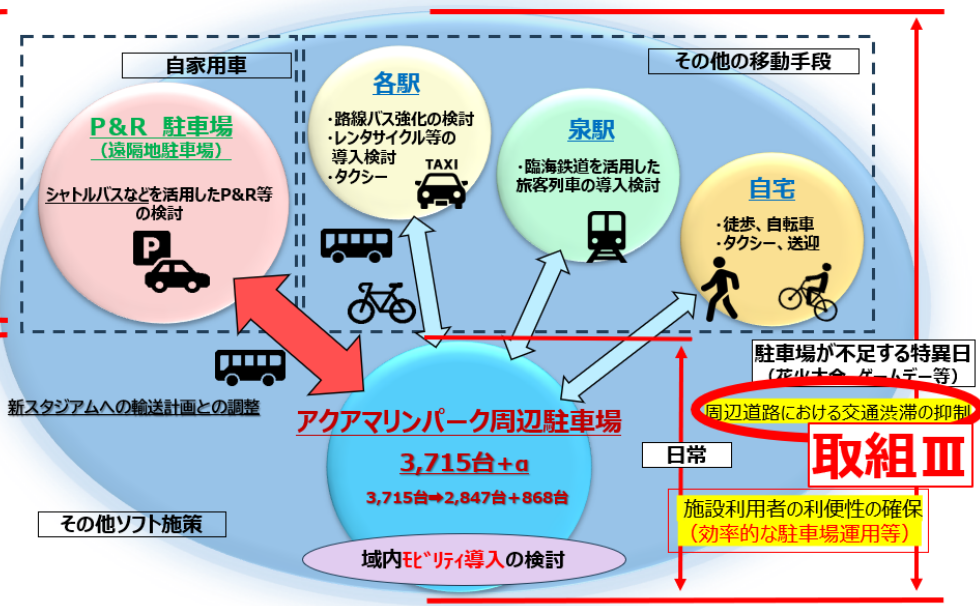
1. 交通・駐車場対策

【取組Ⅲ】

1.4 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

- ✓ 混雑が想定される路線への集中を分散する対策
- ✓ 交差点処理については、滞留長含めた整備課題
- ✓ 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

- ✓ スタジアム整備時に有効な交通対策アイデア
- ✓ 港湾地区の企業活動の視点で望まれる対策



(1)課題と対応方針案

◆新スタジアム整備に伴い対策が必要となるアクアマリンパーク周辺道路ネットワークにおける3つの課題に対し、以下の5つの対応方針を立案。

【アクアマリンパーク周辺道路ネットワークにおける課題と対応方針（案）】

課題

課題 1

小名浜平線・小名浜四倉線への交通集中
沿道施設が多く、現状で交通の円滑性の課題感が指摘されている路線への来退場車両の集中

課題 2

スタジアム周辺交差点の負荷の増大
来退場動線に当たる方向での容量超過や、現状での右折レーンの長さの不足による直進交通の阻害（アクアマリン交差点）

課題 3

港湾地区の業務支障・安全性の低下
試合開催日の来退場車両との混在による、港湾地区の作業員や物流関係車両への支障・安全リスクの増加（東港出入口・7号ふ頭東口・精錬所西T字路）

対応方針（案）

対応方針 1：小名浜小野線・臨港道路への誘導

- 観戦者への周知(HP・SNS・チラシ等)
- 来退場ルートへの明示(看板・路面表示等)

対応方針 2：交差点改良・泉方面ルート調整

- 歩車分離化・信号時間調整・右折車線延伸(アクアマリン交差点)
- 泉方面：来退場時の臨港道路利用への誘導
※方針1と一部重複

対応方針 3：来退場車両への注意喚起・周知

- 誤進入防止対策(専用車線明示・信号設置等)
- 観戦者への注意喚起・来退場通行位置明示・周知

対応方針 4：現地への自動車利用の抑制

- アクアマリンパーク内の駐車場は必要最小限の整備・有料化検討
- 自動車以外の交通手段確保・インセンティブ付与
- 隔地駐車場の確保（徒歩圏・パーク&ライド）

対応方針 5：駐車場の適正配置・誘導

- 駐車場出口箇所・動線の分散
- 各駐車場区画への適切な誘導（案内表示・情報提供）

対応方針 6：来訪・帰宅ピーク分散の仕掛け

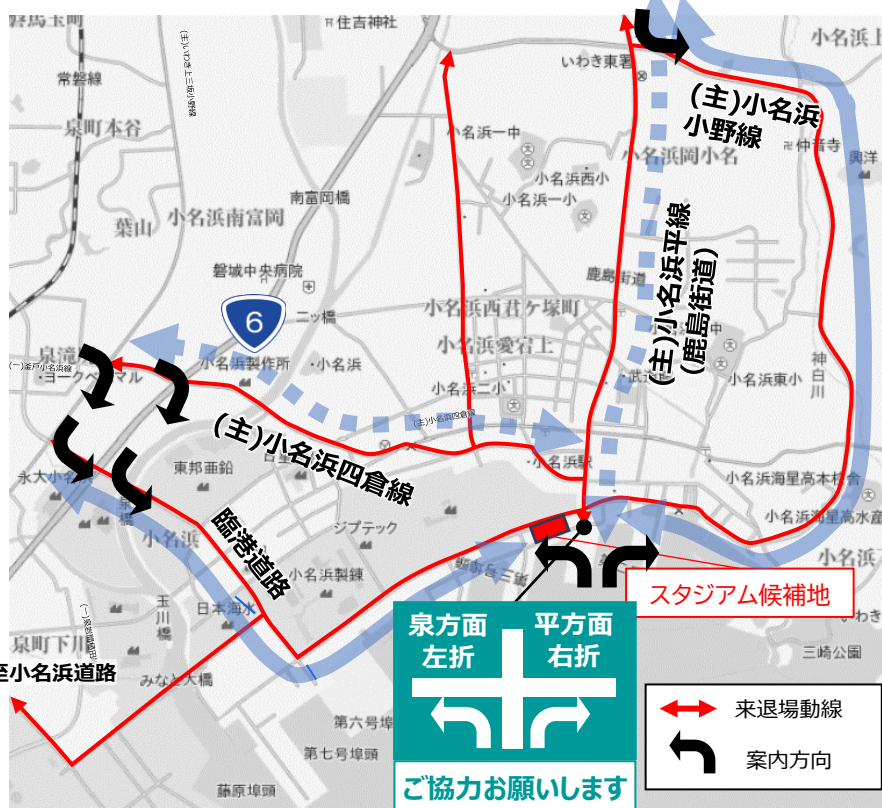
- アクアマリンパーク内及び周辺施設での観戦チケット提示による特典
- 試合前後でのイベント開催



(2) 施策イメージ 対応方針 1 : 小名浜小野線への誘導

- ◆ ホームページやチラシなどでのスタジアムへのアクセス案内の中で、渋滞回避のための迂回ルートを推奨。
- ◆ 主要な交差点への案内方向や協力を促す看板、渋滞状況の表示等により、現地でも誘導案内。

【来退場ルートの誘導イメージ】



(NTTインフラネットの地図を加工)

● HPアクセス案内等への掲載例

お帰りの際の渋滞回避に関するご案内

【平方面の方】

試合終了後の小名浜平線(鹿島街道)は非常に混雑しております。こちらのルートをご利用ください。(地図上に推奨ルートを表示)

【案内看板表記・表示のイメージ】

- 協力を促す案内表示を追加



- デジタルサイネージで渋滞状況を表示



浜岡交差点北側流入部

(2) 施策イメージ 対応方針 2 : 交差点改良・ルート調整

- ◆ 来場時交通による右折レーン長不足への対応として、アクアマリン交差点は右折レーン延伸、辰巳町交差点では物理的に困難であることから、来訪時のみ臨港道路へ案内誘導。
- ◆ アクアマリン交差点では、駐車場を出入する車両や試合前後の横断歩行者の集中に対し、駐車場出口箇所の分散、右折青矢時間を長くするなどの信号の最適化、歩行者デッキ整備により負荷を軽減。

【アクアマリン交差点の交差点改良・泉方面の動線誘導】



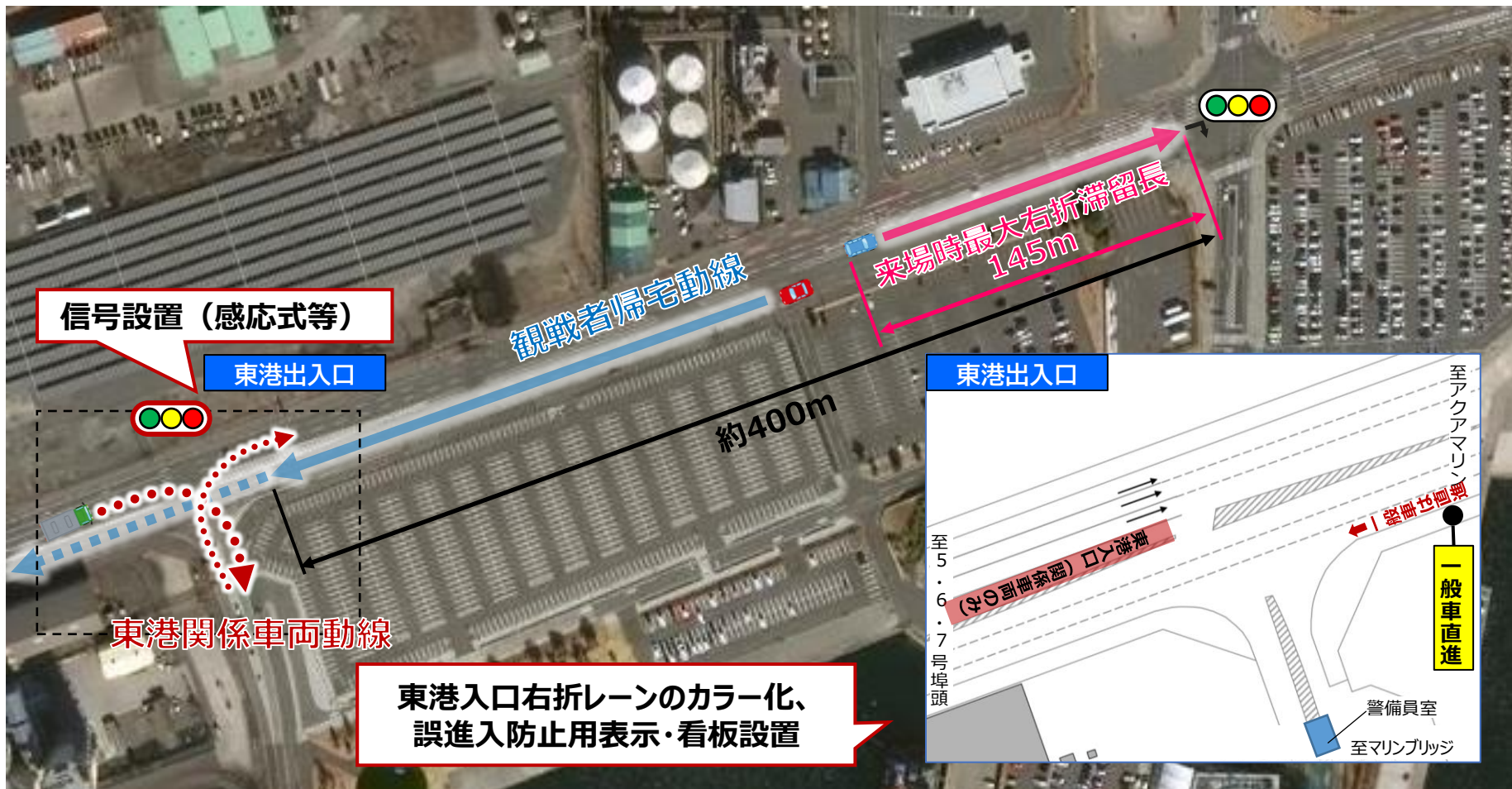
※対策の詳細については、新スタジアム計画・駐車場配置計画・動線計画等による精査が必要

(NTTインフラネットの写真を加工) 25

(2) 施策イメージ 対応方針3：来退場車両への注意喚起・周知

- ◆東港出入口への観戦者を含む一般車両の誤進入対策として、東港出入口交差点における西側流入部右折レーンのカラー化・路面表示、東側流入部直左レーンの路面表示や看板を設置。
- ◆東港関係車両への配慮として、観戦者の帰宅動線との輻輳回避のための信号設置も有効。

【誤進入防止対策(専用車線明示・信号設置等)】





(2) 施策イメージ 対応方針4：現地への自動車来場者の抑制

- ◆ アクアマリンパーク内の駐車場は必要最小限の整備とし、隔地駐車場の確保を推進。有料化も検討。
- ◆ シャトルバスなどの交通手段を確保し、自動車以外での来訪者には、アプリなどでCO2排出量削減への貢献度の表示や、貢献度に応じたポイントなどのインセンティブ付与等の仕組みを導入。

【自動車以外の交通手段での来場時のインセンティブ付与】

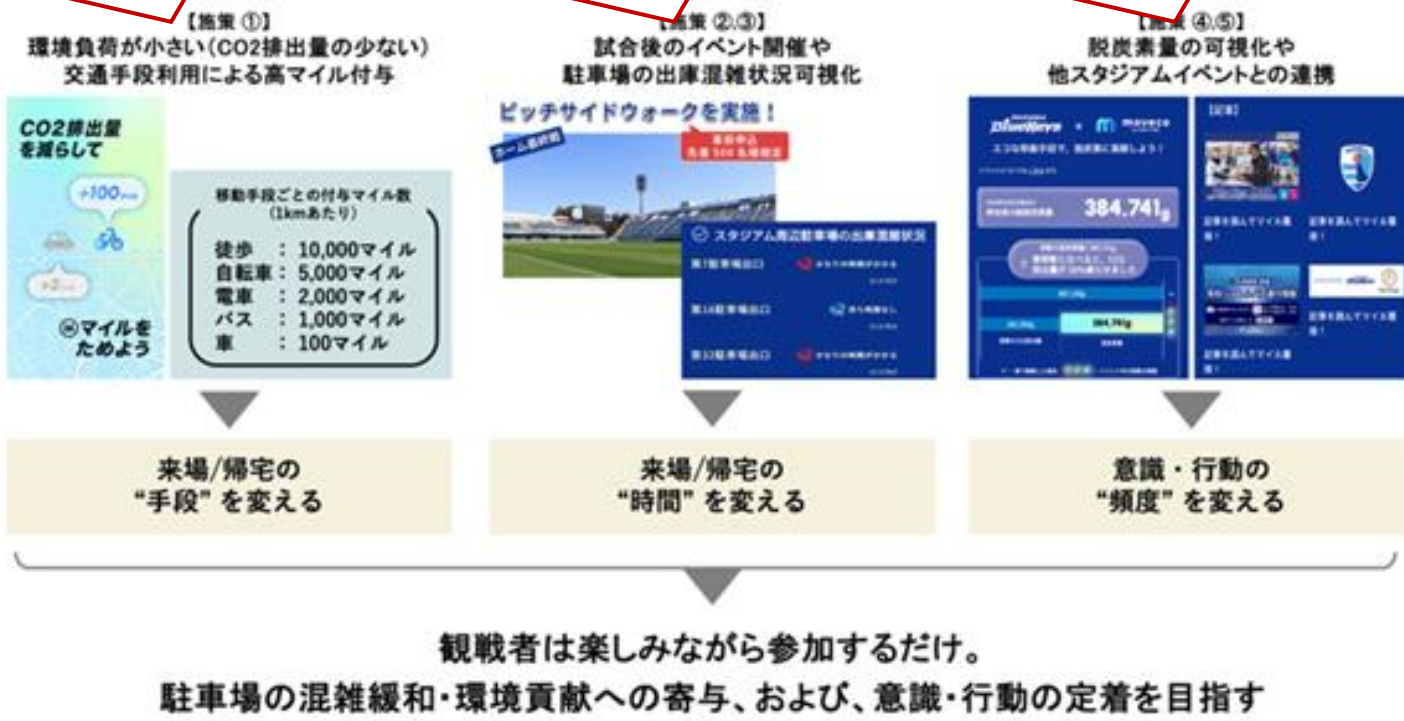
● [事例] ヤマハスタジアム（静岡ブルーレヴズ）

- 混雑緩和及びCO2排出量削減を目指す実証実験を実施（2025年3月・5月）

アプリでマイル付与（グッズ・抽選参加券などと交換可能）

ピッチサイドウォーク等イベント・リアルタイム駐車場混雑状況

脱炭素量の可視化による動機付け



実証実験結果

- 特に混雑が集中しやすい駐車場で出庫までの時間が大幅短縮
- 「ほとんど渋滞がなかった」の回答が約85%
- 試合後に実施したピッチサイドウォークやグッズ抽選会などに多くが参加し、帰宅時間の分散に寄与
- 実験的と比べ自動車の利用率が約17%減少
- 68%の来場者が移動手段に変化があったと回答
- CO2排出量の効果削減も確認

(2) 施策イメージ 対応方針5：駐車場の適正配置・誘導

- ◆ 交通ネットワークへの影響を考慮した駐車場配置に努めるとともに、局部的な交通集中を回避するため、駐車場への出入口を複数箇所確保し、動線の分散を図る。
- ◆ 適切な動線案内や、全体での駐車場の満空情報提供等によるうろつき防止を図る。

【アクアマリンパーク内駐車場への出入口確保／満空情報案内イメージ】



● 駐車場満空情報提供

スマホアプリやHPなどで各駐車場の場所・満空状況を表示
(センサー等により)



(2) 施策イメージ 対応方針6：来訪・帰宅ピーク分散の仕掛け

- ◆アクアマリンパーク内（イオンモール、ら・ら・ミュウ等）で観戦チケット提示による店舗での特典・サービスを提供できるアプリ等のインセンティブを付与するなど、試合前後でのスタジアムシティ内での滞在を促進。
- ◆その他、試合後にピッチサイドウォークやグッズ抽選会などのイベントを実施し、帰宅時間を分散。

【観戦チケット提示による特典等により滞在を促す仕組み】

●[事例]長崎スタジアムシティ（V・ファーレン長崎）

- ・観戦×ショッピングの特典・サービス
- ・スタジアム内にビール醸造所を併設 など

<観戦チケット提示による特典・サービス>

| 施策 | 内容 |
|----------------------------|---|
| 試合日限定！ 特別ステッカープレゼント | <ul style="list-style-type: none"> ● 試合日当日にスタジアムシティで5,000円以上お買物されたお客様限定で特別ステッカーをプレゼント ● 選手サイン入りポスターが1名様に当たる |
| 試合チケットを提示すると お得な特典プレゼント | <ul style="list-style-type: none"> ● 試合日当日の試合チケットを店舗で提示 →タルタル倍増サービス、スパイシー手羽先1本サービス コスメサンダルプレゼント、ドリンクバーサービス 等 |
| 試合日限定 試合前後アプリクーポン | <ul style="list-style-type: none"> ● スタジアムシティ公式アプリで試合前後のクーポン 試合前クーポン（10:00～19:00） →1会計あたり2,000円OFF、ビール1杯200円OFF等 試合後クーポン（21:00～22:00） →温泉サウナ10%OFF、バー会計から10%OFF等 |



2. 津波避難対策 (小名浜エリアの津波避難の考え方)

検討概要

- ✓ 新スタジアム及び代替駐車場（立体駐車場）、交通対策としての立体横断施設の整備により、当該エリアの防災機能の強化を図る
- ✓ 市では現在津波避難計画を検討中であり、それと整合した本対策検討に加え、次年度以降小名浜エリア全体でのエリア防災体制の推進を図る

論点

いただきたい意見

- ✓ アクアマリンパークの防災機能強化に向け他に整備が必要な点
- ✓ 小名浜エリア全体の住民・事業所等の視点で、現状での津波避難に対する課題感や、新スタジアム整備後の津波避難対策で考慮すべき点



(1)新スタジアム整備後の津波避難対策の考え方（前回協議会のおさらい）

【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。



【新スタジアム整備後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**と**短期滞在の環境保全**
- 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。



(1)新スタジアム整備後の津波避難対策の考え方

◆新スタジアム及び代替駐車場（立体駐車場）、交通対策としての立体横断施設の整備により、当該エリアの防災機能の強化を図る。

- **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**と**短期滞在の環境保全**

イオンモールいわき小名浜（現状）

- ・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

立体駐車場・横断施設の整備

- ・整備を検討する立体駐車場や立体横断施設について、想定浸水深よりも高い上段部が緊急避難場所となる

新スタジアム

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

新スタジアム候補地

いわき・ら・ら・ミュウ（現状）

- ・イオンモールに徒歩避難

アクアマリンふくしま（現状）

- ・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

避難施設

駐車場

港湾エリア



（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)市の津波避難対策の考え方の確認

- ◆市では現在津波避難計画を検討中であり、本対策検討では整合性を確認。
- ◆新スタジアム整備に伴うアクアマリンパーク全体での集客増を考慮した検討。
- ◆徒歩避難を原則としてシミュレーションを行い、避難場所や自動車等モビリティ避難対策の必要性を検証。

【いわき市の津波避難計画についての考え方（地域防災計画より抜粋）】

| | |
|----------------------------|---|
| <p>避難計画の 策定</p> | <ul style="list-style-type: none"> ✓ 市は、東日本大震災における津波の実態と、津波シミュレーションの結果等を踏まえ、浸水予想区域からの住民等の迅速な避難を可能にするため、地形、避難時間を考慮した津波避難場所の選定、避難方法などを含めた避難計画を策定し、地域住民に周知徹底を図る。 ✓ また、「日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法」第6条第2項の規定に基づき、推進地域内で不特定多数の者が利用する施設の施設管理者は、津波避難対策を記した対策計画を作成・届け出を行う。 |
| <p>避難所等の 種類</p> | <ul style="list-style-type: none"> ✓ 市は、学校、公民館、体育館、公共グラウンド、都市公園等公共的施設等を対象に、施設管理者の同意を得たうえで、以下の避難所等を指定する。 <ul style="list-style-type: none"> ・避難場所：津波災害や土砂災害等が発生または発生するおそれがある場合に生命を守るために一時的に避難する場所 ・津波避難場所：津波災害が発生した場合に避難者の生命を保護するための場所 ・避難所：災害発生後、一定期間滞在することを前提とした場所 等 |

いわき市地域防災計画[地震・津波災害対策編]（いわき市（R7年3月修正））

【いわき市の津波災害時の避難方法についての考え方（自動車による避難ガイドラインより）】

| | |
|----------------------------|--|
| <p>基本的な 考え方</p> | <ul style="list-style-type: none"> ✓ 津波災害時の避難方法は、最寄りの津波避難場所や高台などへ原則徒歩とする。 ✓ ただし、最寄りの津波避難場所や高台まで相当な距離がある場合、また、避難行動要支援者等徒歩での避難が困難な場合など、やむを得ず自動車により避難する場合は、徒歩による避難行動を妨げることのないよう、かつ、津波浸水想定区域より内陸部へ移動するよう促すこととする。 |
|----------------------------|--|

津波災害時における自動車による避難ガイドライン（いわき市（H29年8月））

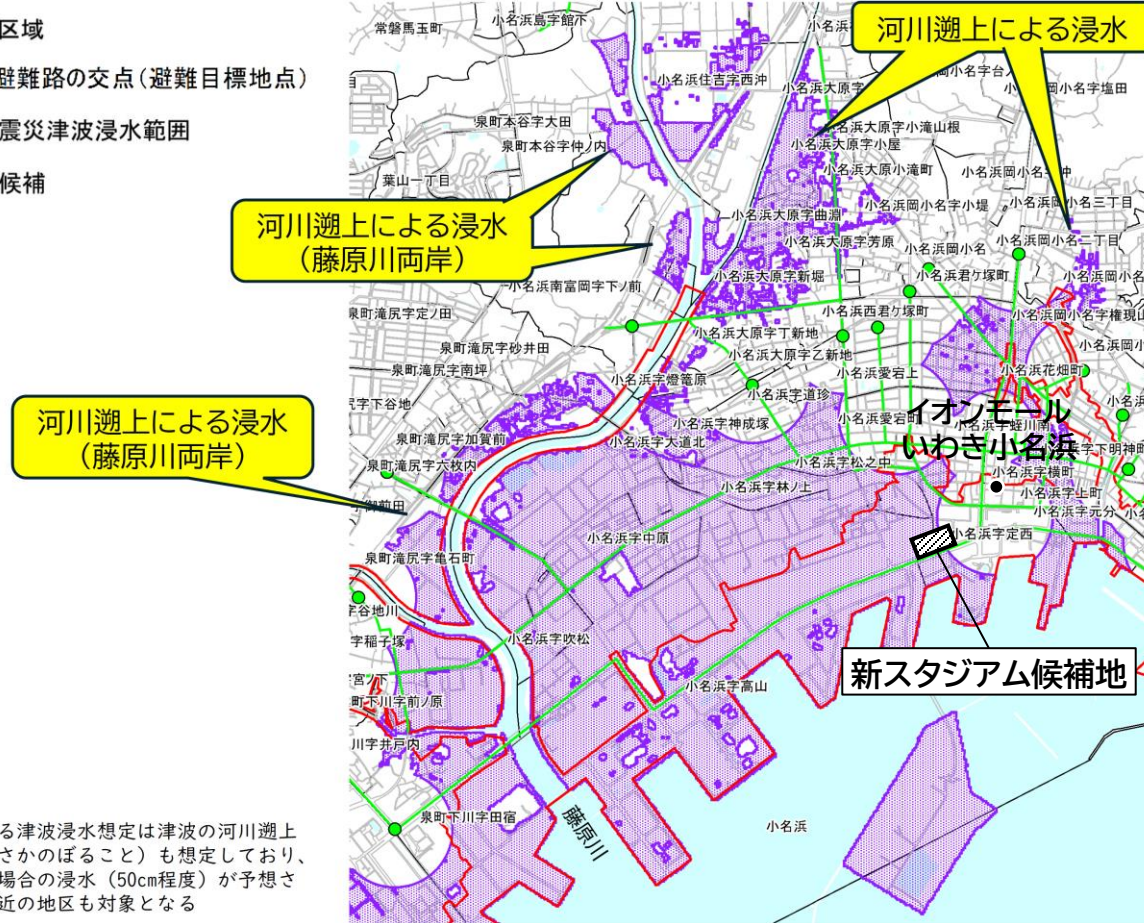


(3)小名浜エリアでの津波避難対策を考える必要性

- ◆小名浜エリアでも、特に新スタジアム候補地より西側は広域的に避難困難区域となっている。
- ◆今回のアクアマリンパークの来訪者・従業員の避難対策検討結果をもとに、周辺の住民や事業者とも議論しながら「小名浜エリア」における津波避難対策を検討することが重要。

【小名浜地区の避難困難区域（住民説明会資料より）】

- 避難困難区域
- 浸水域と避難路の交点（避難目標地点）
- 東日本大震災津波浸水範囲
- 避難経路候補



※県が公表している津波浸水想定は津波の河川遡上（河川の流れをさかのぼること）も想定しており、堤防を越えた場合の浸水（50cm程度）が予想されるため河川付近の地区も対象となる

【小名浜地区（小名浜臨海工業団地周辺）】

（日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震に係る津波避難対策説明会【小名浜地区】）
（いわき市災害対策課（R7.7.9））

【小名浜エリアにおける津波避難対策の論点(案)】

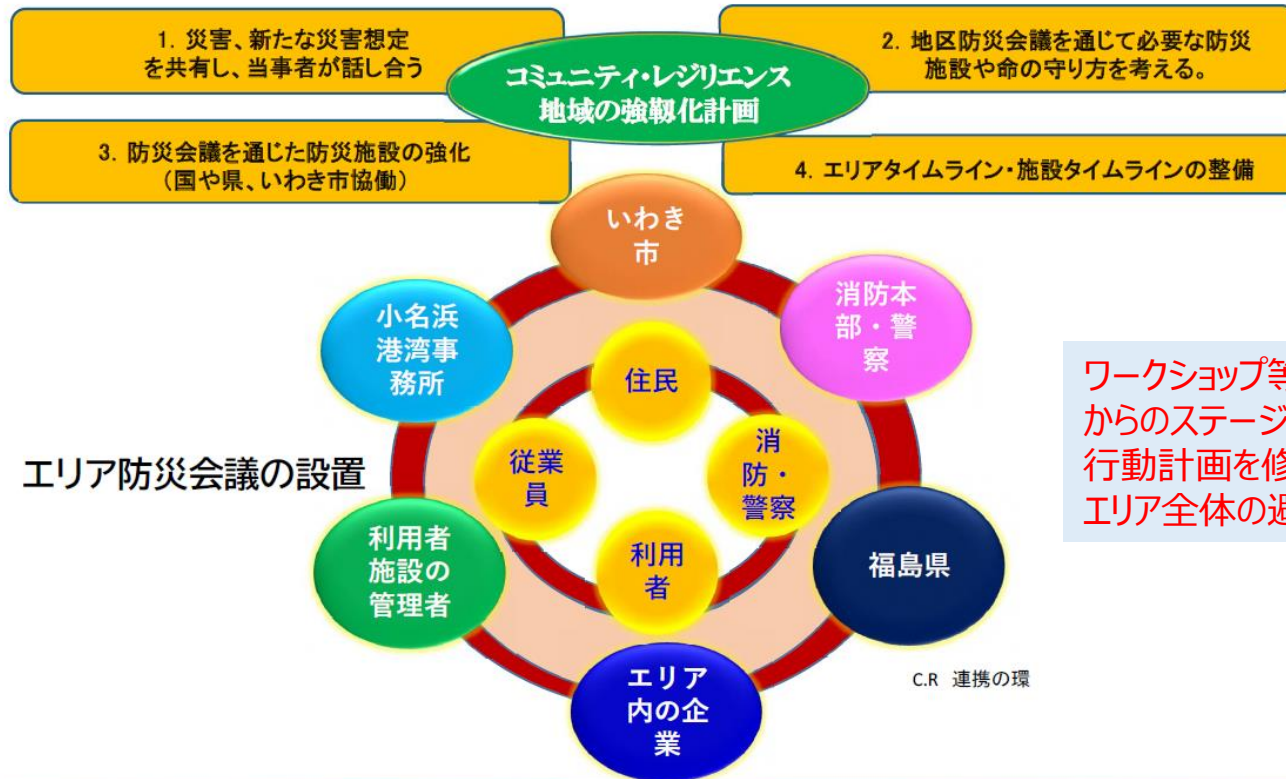
- 現状における避難困難区域の住民、従業者、観光客等の津波避難対策及び課題の共有
- 小名浜エリアにおける事業者の津波避難対策
- イオンモール及び新スタジアムを含む新たに整備を想定する避難場所のエリア全体からみた役割・必要な機能
- その他、アクアマリンパークも含む論点（一時避難後の帰宅・移動誘導方針、津波警報が長引いた場合の対応方針、要支援者・モビリティ避難対策の具体化 等）



(3)小名浜エリアでの津波避難対策を考える必要性

◆次年度以降、津波避難対策に特化した分科会を設置し、小名浜エリア全体でのエリア防災体制の推進につなげるための検討を進めていく。

エリア防災体制の推進



ワークショップ等を通じ、災害の発災直後からのステージに応じた、施設ごとの避難行動計画を修正・集約しながら、小名浜エリア全体の避難行動を形成していく。



3. AMP周辺における インフラ整備と動線のイメージ

検討概要

- ✓ 代替駐車場の候補地抽出結果を踏まえつつ、駐車場の立体化、ならびに屋上の賑わい空間としての一体的活用も含めて検討

論点

いただきたい意見

- ✓ 整備イメージに示した方向性に関する意見
- ✓ 整備イメージに対して追加すべき施策



(1)インフラ整備・動線のイメージ

- ◆代替駐車場候補地は次年度以降、民間所有地も含めて整理していく。
- ◆アクアマリンパーク周辺におけるインフラ整備及び動線のイメージを図示。

【整備パターンイメージ図（案）】





4. 今後のまちづくりの進め方

検討概要

- ✓ 各種取組事項を抽出し、概ねの実施時期を示すロードマップなどを整理
- ✓ 協議会を親会とし分化会を展開し、来年度移行も継続的な議論を実施

論点

いただきたい意見

- ✓ 推進体制（メンバーの追加ほか）について
- ✓ その他、本協議会のテーマとすべき事項
- ✓ 各種事業者の取組事項と協議会を通じた検討事項の連携可能性（取組内容や時期の調整など）



(1)取組の展開イメージ（ロードマップ）

（役割は第4回協議会時点であり、来年度以降も継続検討）

- ◆立体駐車場などのハード整備に加え、運用などのソフト面について官民が役割分担をしながら検討。
- ◆エリア価値向上につながるソフト施策（プロモーションなど）については実施可能なものから早期に着手。

※赤枠は官民連携による展開を検討する事項

着工目標

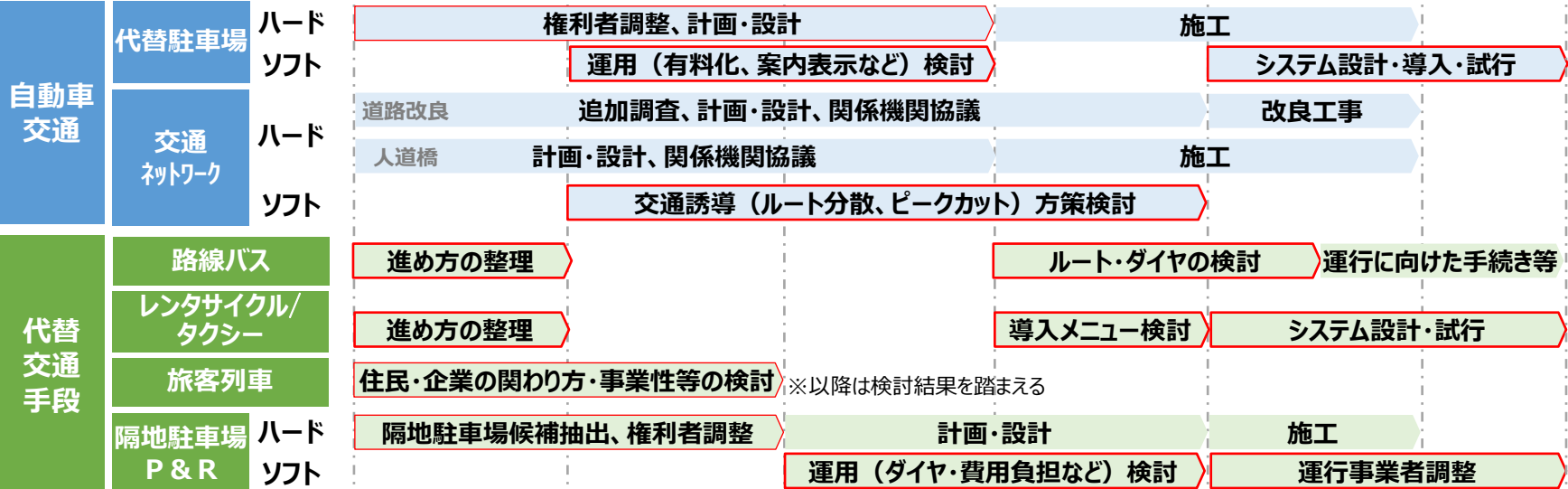
2031-32シーズン開幕

2026 2027 11月 2028 2029 2030 2031

スタジアム

設計

施工・開業準備



利用促進/価値向上
(ソフト施策中心)

賑わい創出に向けたイベント、アクティビティ、回遊促進策、広場などの活用

エリアのプロモーション

津波避難施設

関係機関協議・計画・設計

施工

津波避難計画

津波避難計画（エリア全体）の深度化

新たな避難施設を前提とした各施設の避難計画

施設内サイン設置



(2)分科会の開催イメージ (メンバーは第4回協議会時点であり、来年度以降も継続検討)

◆協議会を親会として分科会を設置。テーマを分けながら深度化・実現に向けた協議・調整を実施

(仮称) 小名浜港周辺におけるエリア価値向上協議会 (親会)

交通混雑対策部会

主に自動車交通の処理や産業機能との共存方法について議論

- 渋滞対策
 - ・駐車場（周辺地などの活用含）及び立体横断施設の検討
 - ・管制システムの導入検討
 - ・事前満空周知手段の検討
 - ・試合帰りを分散させる手段検討
 - ・行き帰りの走行ルート分散させる手段検討
- 産業機能との共存対策
 - ・錯綜する走行レーンの整理検討
 - ・事故防止に係る事前措置検討
 - ・信号待ち時間の軽減検討

【主要メンバー（想定）】

- いわき市
- 小名浜港利用促進協議会
- 小名浜港整備促進期成同盟会
- 福島県漁業協同組合連合会
- 小名浜まちづくり市民会議
- 小名浜港湾事務所
- いわき建設事務所
- 小名浜港湾建設事務所
- いわき東警察署
- いわき市観光物産センター
- アクアマリンパークウェアハウス
- ふくしま海洋科学館
- イオンモールいわき小名浜
- いわきSC など

公共交通部会

公共交通などの自動車以外のアクセスについて議論

- P&Rの導入
 - ・隔地駐車場の選定
 - ・シャトルバス運行計画の検討
- レンタサイクルの導入
 - ・ポート設置可能性の検討
 - ・事業スキームの検討
- 路線バスの増強
 - ・対象ルート及び駐車場の検討
 - ・ダイヤの検討
- 臨海鉄道の利活用
 - ・市民・企業等の関わり方の検討
 - ・事業性・スキームの検討
- タクシーの活用
 - ・相乗り手法の検討
 - ・事業スキームの検討

【主要メンバー（想定）】

- いわき市
- いわき貸切バス事業者協議会
- 福島県タクシー協会いわき支部
- 新常磐交通
- 東日本旅客鉄道 水戸支社
- 福島臨海鉄道
- 小名浜まちづくり市民会議
- 小名浜港湾建設事務所
- いわき建設事務所
- いわき東警察署
- いわきSC など

エリア価値向上部会

小名浜港周辺エリアの更なる賑わい創出と交流人口拡大、エリア価値の向上等について議論

- 賑わい創出
 - ・機能配置・空間づくりの検討
 - ・試合のない日の活用アイデア
 - ・新たなコンテンツの創造
 - ・イベント実施、誘致の検討
 - ・アクティビティ導入の検討
 - ・ブランド戦略・情報発信の検討
- 回遊性の向上
 - ・域内モビリティの導入検討
 - ・動線の整理、強化の検討
 - ・滞在時間の延長手法の検討
 - ・施設間連携方策の検討
- その他
 - ・広場等の活用方法の検討

【主要メンバー（想定）】

- いわき市
- 小名浜港利用促進協議会
- 小名浜まちづくり市民会議
- いわき市観光物産センター
- アクアマリンパークウェアハウス
- ふくしま海洋科学館
- イオンモールいわき小名浜
- 小名浜港湾事務所
- 小名浜港湾建設事務所
- いわきSC など

津波避難及び防災（風水害）対策部会

AMP内における津波避難に必要な施設や誘導方策について議論

- 津波避難計画など
 - ・リスクの再確認
 - ・エリア全体での考え方の整理
 - ・津波避難計画の検討
 - ・各施設の防災行動計画
 - ・事業者間の調整・連携体制
 - ・要支援者対策：Eメール避難・訓練・周知
- 避難施設
 - ・インフラ・設備面の強化
 - ・避難誘導看板等（多言語）
 - ・必要な機能検討
 - ・平時利用との両立
 - ・運用面の検討
- 観光地特有の課題対応
 - ・観光バス・団体客の誘導計画

【主要メンバー（想定）】

- いわき市
- 小名浜港利用促進協議会
- 小名浜地区関係区長
- いわき市観光物産センター
- アクアマリンパークウェアハウス
- ふくしま海洋科学館
- イオンモールいわき小名浜
- 小名浜港湾事務所
- 小名浜港湾建設事務所
- いわきSC など



5.今年度の協議会のまとめ





今年度の議論の振り返り 1/3

| 取組 | | 協議会での意見概要 (1回～3回) | 検討結果 | 今後の対応方針 | |
|--------------|------------------------------------|---|--|---|--|
| 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"> スタジアム来訪者の駐車場有料化、空満情報提供などの対策 駐車場動線の再整理 水没しない立体駐車場整備により、避難渋滞を発生させない工夫 海を遮らないような配置、景観への配慮 | <ul style="list-style-type: none"> AMP近隣で868+a台の整備。 公共用地に加えて、民間用地の活用も踏まえ、エリア価値向上や交通への影響、防災対策等を考慮しながら適地を整理していく。 | <ul style="list-style-type: none"> 土地所有者及び施設管理者との協議 スタジアム計画と整合を図りながら、駐車場や津波避難施設の計画深度化、設計 情報発信システム導入や有料化の是非検討 |
| | | 路線バス (前回資料) | <ul style="list-style-type: none"> 自動車以外のアクセス手段の重要性(地域住民の視点を含む) 自家用車から公共交通機関への誘導 子供たちだけのアクセス機能 宿泊施設(いわき駅方面)との連絡 福島県外からのアクセスを想定した鉄道とシャトルバスとの調整 | <ul style="list-style-type: none"> 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(増便や急行便)。 ナイター開催日の帰路は臨時便等が必須。 | <ul style="list-style-type: none"> 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(担い手確保も含めてスタジアム開業に向けた継続調整) AMPとしての公共交通利用のインセンティブ検討 |
| | | レンタサイクル /タクシー | <ul style="list-style-type: none"> ナイター開催日に路線バスの代替としてのシェアサイクルの運用は難しい | <ul style="list-style-type: none"> スポーツ観戦者の移動手段としての運用実績あり。 | <ul style="list-style-type: none"> ピーク対応や市内回遊促進の観点から導入の可否も含めて検討 |
| | 【取組Ⅱ】 代替 交通手段 | 福島 臨海鉄道 | <ul style="list-style-type: none"> P&Rの考え方と整合させ、1時間での処理を必須としない JR常磐線の運行間隔との整合 鉄道自体の観光資源化 クラウドファンディングによる資金調達 | <ul style="list-style-type: none"> 事業費が相対的に少ない「小名浜～泉」間の運行であっても相当な事業費が必要 市民や事業者の理解や協力がなければ、持続的な収支バランスの確保は困難 | <ul style="list-style-type: none"> その他交通手段への振替も含めて協議会や関係者等の意見を踏まえ整理(継続協議) |
| | P&R 隔地駐車場 (シャトルバス) (前回資料) | <ul style="list-style-type: none"> 長時間滞在を促す観点で、周辺施設とのタイアップ 自家用車を資産として捉える方もおり、浸水区域外での駐車場確保 | <ul style="list-style-type: none"> エリア全体の集客力強化の観点から、ナイターは徒歩圏、デーゲームはP&R隔地駐車場(シャトルバス)を中心とした運用とする。 ピーク時は、徒歩圏隔地駐車場を確保する。 | <ul style="list-style-type: none"> 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) 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 AMP内でのシャトルバス運行スペースの計画、設計 | |



今年度の議論の振り返り 2/3

| 取組 | 協議会での意見概要 (1回～3回) | 検討結果 | 今後の対応方針 |
|--|--|---|--|
| 交通・駐車場対策 【取組Ⅲ】 交通量調査/交通ネットワーク | <ul style="list-style-type: none"> 交通問題に関して地元より心配の声が出る ピークを分散させるような工夫も必要 産業・物流交通の安全性や円滑性の確保 利用者目線では鹿島街道が混雑、利用しにくい（小名浜小野線などの有効活用） 生活道路への流入抑制 物流への影響回避の観点からの交通安全対策（KPI化） | <ul style="list-style-type: none"> 鹿島街道から小名浜小野線への交通誘導を実施 交差点には交通処理上の懸念があり、交差点改良や案内動線の調整を実施 自動車による交通負荷や環境負荷低減の観点から、現地への自動車利用抑制を実施 動線分散にも配慮した駐車場の適正配置・誘導を実施 交通インフラへの負荷を和らげるための来訪・帰宅ピーク分散の仕掛けを実施 | <ul style="list-style-type: none"> 鹿島街道等への交通集中回避、生活道路への流入抑制に向けた交通誘導サイン（情報発信含む）の具体化 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 一般と物流車両の混在への対応策について、安全性・定時性の両面から検討、協議 その他、ハード整備メニューを整理の上、それらを有効活用するソフト施策を検討 |
| 津波避難対策 小名浜エリアの津波避難の考え方 | <ul style="list-style-type: none"> 地域特性（産業港、液状化）を踏まえた対策が必要 小名浜エリア全体での考え方の整理が必要 | <ul style="list-style-type: none"> AMP内で整備すべきは、「津波避難場所（生命を保護するための場所）」 各施設管理者が津波避難計画（新施設運用を前提）を作成 | <ul style="list-style-type: none"> 新たな避難施設の運用に際して、各施設の避難計画の相互調整 |
| 津波避難対策 津波避難シミュレーション (前回資料) | <ul style="list-style-type: none"> 具体的な対象災害を明確化 津波発生時に犠牲者をゼロにするために何をすべきか エリアで働く人も含めた対応が必要 要支援者の避難が間に合わない | <ul style="list-style-type: none"> 将来の利用者増加に関して、津波避難施設が不足する懸念があり、新たな避難施設の整備を検討 立体駐車場の整備と連携して、新たな避難施設の整備を検討 要支援者については、必要最小限のモビリティ避難を検討 | <ul style="list-style-type: none"> イオンモールや新スタジアムにおける避難受け入れ可能人数を踏まえた施設規模の明確化 スタジアム計画と整合を図りながら、駐車場や津波避難施設の計画深度化、設計（再） 要支援者対策について施設管理者等との協議継続 |



今年度の議論の振り返り 3/3

| 取組 | | 協議会での意見概要 (1回～3回) | 検討結果 | 今後の対応方針 |
|--------|-----------------------------------|----------------------------|---|---|
| インフラ整備 | 立体駐車場・広場 兼津波避難施設や 立体横断施設の整備 | (第4回で提示) | <ul style="list-style-type: none"> 代替駐車場の候補地抽出結果を踏まえつつ、駐車場の立体化、ならびに屋上の賑わい空間としての一体的活用も含めて検討。 渋滞対策や安全な歩行者動線に資する立体横断施設の配置についても検討 | <ul style="list-style-type: none"> 土地所有者及び施設管理者との協議(再) 施設レイアウトや設計条件に関するいわきSCとの調整を実施し、機能配置に関する検討を深度化 |
| 体制 | 今後の検討の進め方 | (第3回では説明のみ) (第4回で改めて提示) | <ul style="list-style-type: none"> 上記「インフラ整備」については、いわき市が事業主体となって推進 その他ソフト施策を中心に、官民での役割分担を実施 | <ul style="list-style-type: none"> 分科会を設置、スタジアム開業に向けて各取組の深度化を実施 スタジアム開業を待たず実行可能なソフト施策については検討深度化、実行 |