

大洗港区と町の接続強化の提案
大洗港客船対応フェリーターミナルの設計

Proposal to strengthen connections between Oarai Port Ward and the town
Design of a ferry terminal for passenger ships at Oarai Port

佐藤信治¹, ○鈴木暖²
Shinji Sato¹, *Dan Suzuki²

In recent years, regional cities in Japan have faced serious challenges such as a declining population, an aging society, and economic stagnation. To revitalize these areas, strengthening the tourism industry is a critical task, as it brings in people from outside the region and stimulates the local economy. In this context, ports, as crucial transportation hubs, serve as gateways connecting a region to the outside world and hold great potential for tourism revival. The key to sustainable regional development lies in leveraging ports not merely as logistics centers but as hubs that generate a flow of people.

1. はじめに

近年, 地方都市においては,人口減少や高齢化,地域経済の停滞が深刻化している.こうした現状の中で,地域の活性化を図るためには,地域外から人を呼び込み,地域経済を循環差させる観光産業の強化が重要な課題となっている.特に,交通結節点である港湾は,地域と外部とを結ぶ玄関口としての機能を担い,観光復興において大きな可能性を秘めている.港湾を単なる物流拠点としてではなく,人の流れを生み出す場とし活用することが,地域の持続的発展に向けた鍵となる.

2. 計画背景

2. 1 トレーラー待機所による町との断絶

大洗港は,苫小牧港と1日2便の定期便で結ばれ,人と物流を支える重要な役割を担っている.物流においては,トレーラーの荷台部分であるシャーシのみをフェリーで輸送するシャーシ輸送が採用されている.この輸送方法は物流を効率化する一方で,町との間に分断という問題を生じさせている.具体的には,船の寄港前や荷主が引き取りに来るまでの間,多数のシャーシを待機させておくための広大な敷地が必要となる.大洗港では1日2便運航されているため,より多くのシャーシが集積し,港のすぐ後ろに広がる後背地が待機所として利用されている.この待機所は,物理的に港と町を隔てる壁となり,本来町の一部であるはずの港が,住民にとって単なる物流拠点という印象を強めている.このように,シャーシ輸送のために確保された広大な待機所が,物理的な隔たりを生み出すだけでなく,住民の生活と港との心理的な距離を広げ,町との一体感を損なう一因となっている.

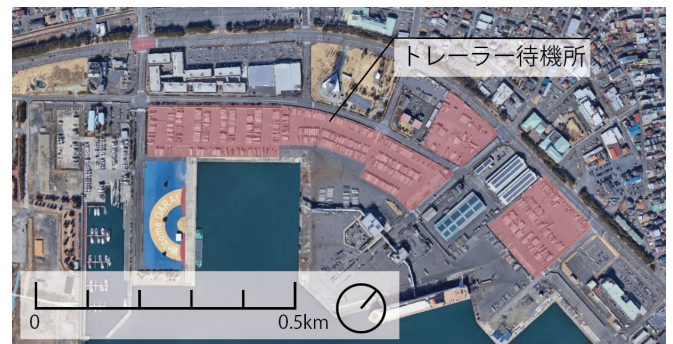


Figure1. Site map [1]

2. 2 観光の季節性が極端

大洗町の観光産業は,年間を通じて安定した集落を確保することが困難であり,観光の季節性の極端さが顕著である.この現象は,特定の時期に集中する行楽需要に強く依存していることに起因する.特に,夏季の海水浴や冬季の大洗磯前神社への初詣,秋季のあんこう祭りといったイベント期間には来訪者数が急増するものの,それ以外の季節には観光需要が著しく減少する傾向が見られる.

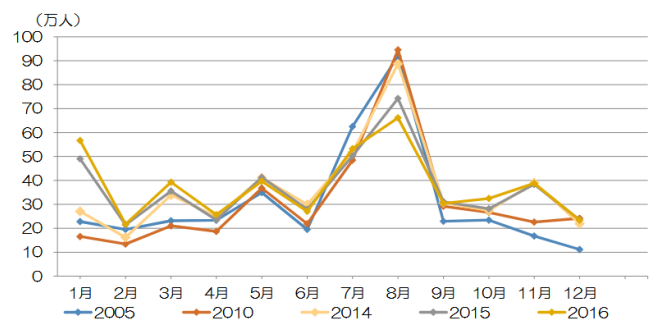


Figure2. Monthly tourist numbers graph

1: 日大理工・教員・海建 Department of Oceanic Architecture and Engineering, College of Science and Technology, Nihon University.
2: 日大理工・院(前)・海建 Department of Oceanic Architecture and Engineering, College of Science and Technology, Nihon University.

2. 3 大洗港における客船誘致

大洗港は、地域経済の活性化と賑わいの創出を目的として、客船誘致に積極的に取り組んでいる。国土交通省によって、世界に紹介するクルーズポートとして位置づけられており、国内外の客船寄港地として、人々の交流と賑わいのある港湾を目指すことが計画の背景にある。

3. 基本方針と計画

本計画の主な目的は、トレーラー待機所によって生じる港区と町の分断を解消することである。加えて、フェリーで訪れる観光客を町に誘導し町の活性化へとつなげることである。

3. 1 町との断絶の解消

地域住民に対しても恩恵を与えられるような提案を行う。散歩コースや集いの場となるような空間に加え、多種多様なイベントを行えるような空間を整備する。住民と観光客の交流を促すことで活気ある空間を目指す。

3. 2 周辺施設との連携

大洗港区は、その地理的優位性から、漁港、めんたいパーク、大洗サンビーチといった地域の主要な観光資源が近接している。これまでこれらの施設は個別に集客を図ってきたが、本計画ではこれらの施設と港区との間の連携を強化することで、観光客の回遊を促し、滞在時間を延長させることを目指す。

3. 3 災害対策

津波発生時の安全確保では、後背地への避難を基本計画として位置づける。来訪者が迅速かつ安全に避難できるように、津波浸水想定区域から離れた高台や安全な避難場所までの複数の避難経路を確保することを基本方針とする。

3. 4 想定最大人数

想定最大人数は、フェリーや客船の乗客数に加えて地元住民の数から算出する。まず、大洗港と苫小牧港を結ぶ定期便の夕方便の旅客定員は **590名**、そして全長 241m の岸壁に寄港可能な**飛鳥 II** クラスの大型客船の乗客定員は **872名** である。これらに加えて、クルーズ船の寄港時には、歓迎イベントや演奏のために地元住民や小中学生の団体が多数訪れる。これらの人々を合わせると、約 2000 名を想定最大人数と想定できる。

4. 建築計画

本計画における建築構成は、フェリーと客船ターミナルを基盤とする。これに加え、地元住民が利用できる施設や、観光客を呼び込む魅力的な機能を盛り込む。

4. 1 ターミナル

大洗港区のフェリー・客船ターミナルの設計において、国際的な人流を円滑に受け入れる保安拠点施設としての機能が求められる。そのため、本計画では、ターミナル内に税関、出入国管理、検疫、荷物取扱施設、港湾保安施設といった保安関連機能を常設する。また、客船ターミナルの岸壁長さは 240m、深さは 8m である。

4. 2 住民に対する恩恵（必要諸室）

大洗港区の再開発においては、単なる交通施設としての機能を超え、住民が日常的に利用できる「生活の場」としての価値を創出することが重要である。このため、本計画では、住民が気軽に訪れ、憩える散策路や公園を整備し、港を親水空間へと変えることを目指す。また、地元の特産品を活かした飲食・商業施設を導入することで、観光客だけでなく住民にとっても日常的な利用を促す。さらに、港の景観を最大限に活かす展望デッキを設置し、住民が愛着を持てる象徴的な場所を創り出す。

4. 3 建物配置

ターミナル棟は岸壁に沿って配置し、船舶の接岸・乗降動線を最優先する。主要諸室は到着ロビーを中心に観光案内室、展示・イベント室、飲食・休憩施設を連続的に配置し、訪問者が自然に町へ向かう流れを生み出す。屋外には多目的広場や通路を整備し、船舶到着時の人流滞留や町のイベント開催に柔軟に対応できる空間を確保する。これにより、港から町へとつながる回遊性を持った空間ネットワークを形成する。

4. 4 景観・環境配慮

建物外観は港湾景観との連続性を意識し、低層化によって周囲との調和を図るとともに、開口部の配置によって町方向への視覚的誘導を強化する。敷地周辺には緑化や水盤などのランドスケープ要素を導入し、訪問者の快適性を高めるとともに港と町の一体感を演出する。また、環境負荷の低減を意識し、雨水利用や植栽管理などの持続可能な景観形成を実現する。

5. 参考文献

[1] Google Map

<https://www.google.com/maps/>

[2] 茨城県営業戦略部観光物産課「茨城の観光レクリエーション状況」

<https://www.pref.ibaraki.jp/shokorodo/kanbutsu/kikaku/documents/r6rekugen.pdf>