

茨城港大洗港区における東日本大震災の 復旧・復興方針

～産業・物流復興プラン～



津波の襲来で港内に発生した巨大な渦潮

平成23年8月

国土交通省関東地方整備局・茨城県土木部

はじめに

平成23年3月11日に発生した東日本大震災は、被災地域の人々の生活や企業の経済活動に深刻な影響を及ぼした。とりわけ、マグニチュード9.0の巨大地震とそれにより発生した大津波は、防波堤等の防災施設の設計外力を上回るとともに、避難計画等を定めた地域防災計画の想定を上回った。

茨城港大洗港区においては、震災による外郭施設の損壊、土地の液状化・沈下等により、物流・交流・漁業等の主要な産業の機能が軒並み停止し、市民生活や企業活動に重大な影響が生じており、現在もなお引き続いている。

また、大津波の最大浸水高はD.L+7.3m、最大遡上高はD.L+8.8mに達し、フェリーターミナルを含む港全体が水没したほか、大洗町役場周辺をはじめとする背後市街地の広範囲で住宅等が浸水した。

こうした被災状況を克服し、港湾活動及び背後圏の社会経済システムの安定を早期に取り戻すため、国土交通省関東地方整備局と茨城県では、「茨城港大洗港区復旧・復興方針(案)」を草案し、大洗港振興協会の協力のもと、5月12日に開催した復旧・復興協議会において、所在する大洗町や港湾利用者等への説明を行い、関係者の要望や意見等を受けたところである。

この間、大洗港区では、津波により土砂で埋没した航路・泊地の浚渫や損壊した埠頭等の応急復旧工事を進め、震災発生から五ヶ月が経過した現在、公共岸壁の供用率は15%である。その過程では、6月6日に、第3ふ頭を利用する北海道・苫小牧定期フェリー航路が再開したが、各被災施設の本格復旧に向けた作業は緒に就いたばかりであり、その取組みを加速していかなければならない。

本方針は、大洗町はもとより、利用企業、漁業者等の港湾利用者と連携を図りながら進める、大洗港区の本格的な復旧・復興と災害に強い港づくりに向けた取り組みのマスタープランを表したものである。

今後は、本方針をベースとして、市民生活や企業活動における損失を最小限に止め、これまで大洗港区が牽引してきた地域経済が、早期に回復へ転換し、成長軌道へと向かうように、鋭意努めていく次第である。

平成23年8月

国土交通省関東地方整備局・茨城県土木部

目次

本編

1. 本方針の位置づけ	1
2. 茨城港大洗港区の役割	1
3. 東日本大震災における地震・津波の発生状況	3
4. 港湾施設の被害状況	4
5. 震災の物流への影響及びその後の動向	5
6. 復旧・復興方針	7
6-1 復旧・復興の基本的考え方	7
6-2 復旧・復興方針	7
(1) 港湾機能の早期復旧	7
(2) 防災機能、減災機能の強化	11
(3) 大洗港区を核とした地域の振興	15
7. 復旧・復興協議会構成メンバー	16

資料編

1. 地震・津波防災の検討資料	1
2. 復旧・復興方針の説明補足資料	4
3. 参考データ	6

用語の定義

本方針において、主に用いる用語の定義は、以下のとおりとする。

◎「応急対応」

人命救助を第一義として災害直後に行う被災者の救助・支援活動もしくは、緊急輸送路を確保するために道路や航路を啓開する初期の災害対応活動をいう。

◎「応急復旧」

被災した施設や機能のうち、復旧の優先順位が高く、緊急に利用することが求められるものを暫定的に回復するための災害対応活動をいう。

◎「復旧」

被災した施設や機能を災害前の状態に戻す「原形復旧」を基本とする災害対応活動をいう。

◎「復興」

被災した施設や機能を単純に原形復旧するのではなく、災害前よりも地域の活力や安全が高まるように生活・社会環境を再建していく活動又はその過程をいう。

◎「D.L」と「T.P」

D.Lとは、港湾工事を施行する際の基準水面の高さである。一方、T.Pとは、東京湾平均海面をいう。大洗港区におけるD.LとT.Pの関係は、 $T.P = D.L + 0.787m$ である。

◎「浸水高」と「遡上高」

浸水高とは、基準面から測った津波の水位又は津波痕跡の高さである。

遡上高とは、津波が斜面を遡って到達した高さであり、浸水域の境界線で最も高い位置を基準面から測った高さである。

◎「海岸保全区域」

津波・高潮・波浪その他海水又は地盤の変動による被害から海岸を防護し、国土保全に資する必要があると認められる海岸の一定区域をいう。

◎「海岸保全施設」

海岸保全区域内にある堤防、突堤、護岸、胸壁、離岸堤、砂浜（指定したものに限り）、その他海水の浸入又は海水による浸食を防止するための施設をいう。

◎「津波レベル1」

海岸保全施設の設計で用いる津波の高さであり、数十年から百数十年に一度発生する津波を対象に、人命と資産を守る防護レベルをいう。

◎「津波レベル2」

津波レベル1をはるかに上回り、構造物対策の適用限界を超過する津波に対して、人命を守るために必要な最大限の措置を行うレベルをいう。

この対象津波の発生頻度は、数百年から千年に一度と考えられている。

本編

1. 本方針の位置づけ

本復旧・復興方針は、東日本大震災により被災した茨城港大洗港区における港湾施設の本格的な復旧と地域の復興、災害に強い港づくりに向けた取り組みを計画的かつ効果的に実施するためのマスタープランを表したものである。

大洗港区では、利用企業等の操業再開の動きに合わせて、応急復旧により、既に一部の埠頭の供用を再開しているが、港湾機能の回復の遅れが、地域経済復興の支障となることの無いよう、今後も引き続き、大洗町、関係企業、漁業者等の港湾利用者と連携を図るとともに、産業・物流の動向を確認しながら、本方針に示す大洗港区の本格的な復旧に取り組んでいくこととする。

2. 茨城港大洗港区の役割

外洋に面する茨城港は、海上輸送の地理的優位性を備えており、また、北関東自動車道に直結しており、首都圏の経済活動とりわけ北関東地域の経済・交流活動を支援すると同時に、北関東の海上輸送の玄関口となる「北側ゲートウェイ」として位置づけている。



図-1 茨城港の背後圏

このうち、大洗港区は、北海道・苫小牧定期フェリー航路による輸送、観光・海洋レクリエーション及び地場産業である水産業を中心として、以下の役割を担っている。

(1) 首都圏を支える国内流通拠点

昭和60年のカーフェリー就航以来、首都圏と北海道とを結ぶフェリー輸送基地として発展している。現在は、苫小牧港との間で4隻のフェリーにより週12便体制（日曜日を除き1日2便）で定期運航されており、大洗からは食料品・飲料、雑貨、日用品、鉄鋼、金属等を出荷し、苫小牧からは製材、食料品・飲料、パルプ、鉄鋼、水産品等を入荷する等、首都圏の生活と産業を支える国内流通拠点として機能している。

(2) 首都圏の新しいマリンリゾート基地

夏場の海水浴客を中心に、ピーク時には1日8万人が来訪する大洗サンビーチや大洗海浜公園、大洗魚釣園のほか、大型クルーザーなど約150隻が保管できる公共マリーナが整備されている。

また、第4ふ頭において、大型客船、帆船等が寄港しているほか、海をテーマとした体験型科学館等の観光施設や商業施設の集積が進んでおり、首都圏の新しいマリンリゾート基地として機能している。

(3) 地元経済を支える沿岸漁業基地

茨城県で水揚げされる魚介類の11%を扱う県下有数の沿岸漁業基地であり、5トン未満の漁船が主力となって操業されている。

漁業形態は、シラスを主とする船引き網、ハマグリ等の貝類、カレイ類等を主とする小型機船底引き網、スズキ・タイ・ヒラメ等を主とする遊漁船の経営であり、鹿島灘の良好な漁場を生かした漁業及び水産加工業により、地元経済を支えている。

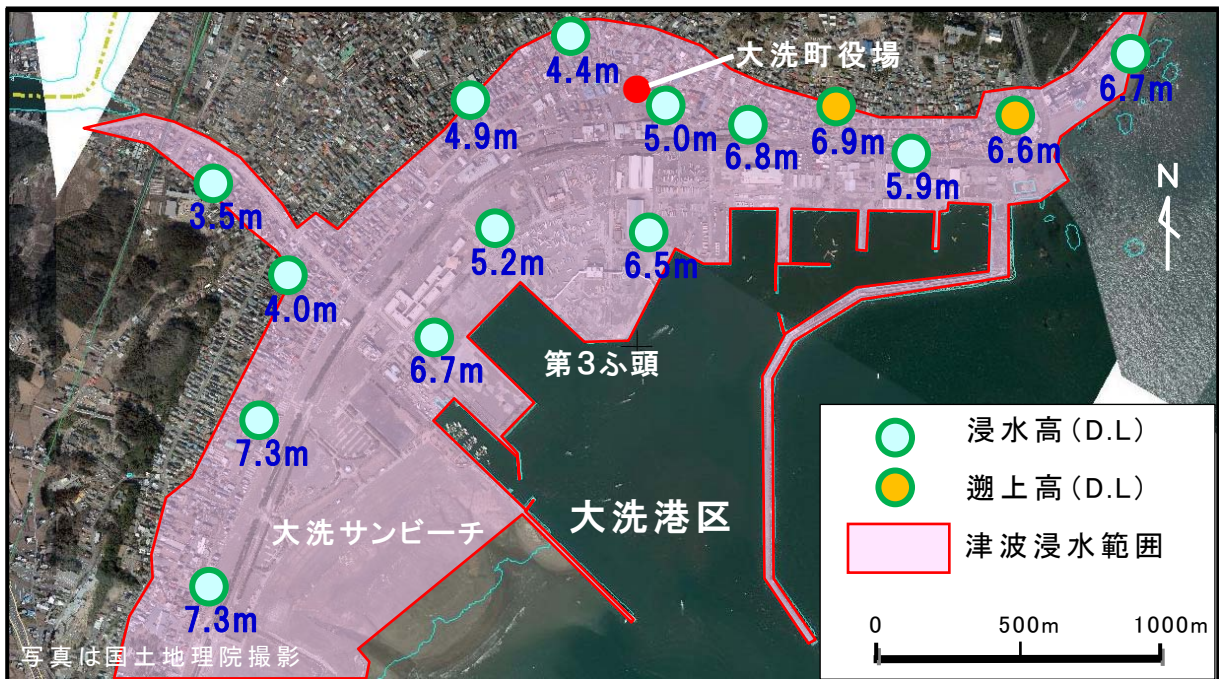


図-2 茨城港大洗港区の機能構成

3. 東日本大震災における地震・津波の発生状況

大洗港区が所在する大洗町では、3月11日14時46分の本震発生時に震度5強の揺れが観測された。その後、茨城県内では、度重なり余震が発生し、マグニチュード7以上は5回観測されている。

また、同日の15時17分に津波の第1波（高さ1.2m）が到達し、16時52分に第3波となる最大波（高さ4.1m）が襲来した。これにより、港内のふ頭が全て浸水したほか、背後の大洗町の市街地についても、町域の約1割に相当する2km²（1,482世帯・人口3,982人）が浸水した。



(出典) 浸水高・遡上高は、国土交通省横浜港湾空港技術調査事務所調査による。

図-3 茨城港大洗港区の津波浸水範囲（平成23年3月11日）



▲ 第3ふ頭（フェリーターミナル）の浸水状況



▲ 大洗町役場付近の浸水状況

4. 港湾施設の被害状況

大洗港区では、地震による岸壁、物揚場の損壊、液状化現象による埠頭用地の陥没等に加え、津波による航路・泊地への大量の土砂堆積等の被害が発生し、震災直後は全ての港湾施設の使用が不可能となった。

また、津波の影響により北海道・苫小牧定期フェリー航路の関連施設であるターミナルビル等も一階部分が浸水被害を受け、電源・機械設備がほぼ全面的に使用不可能となった。

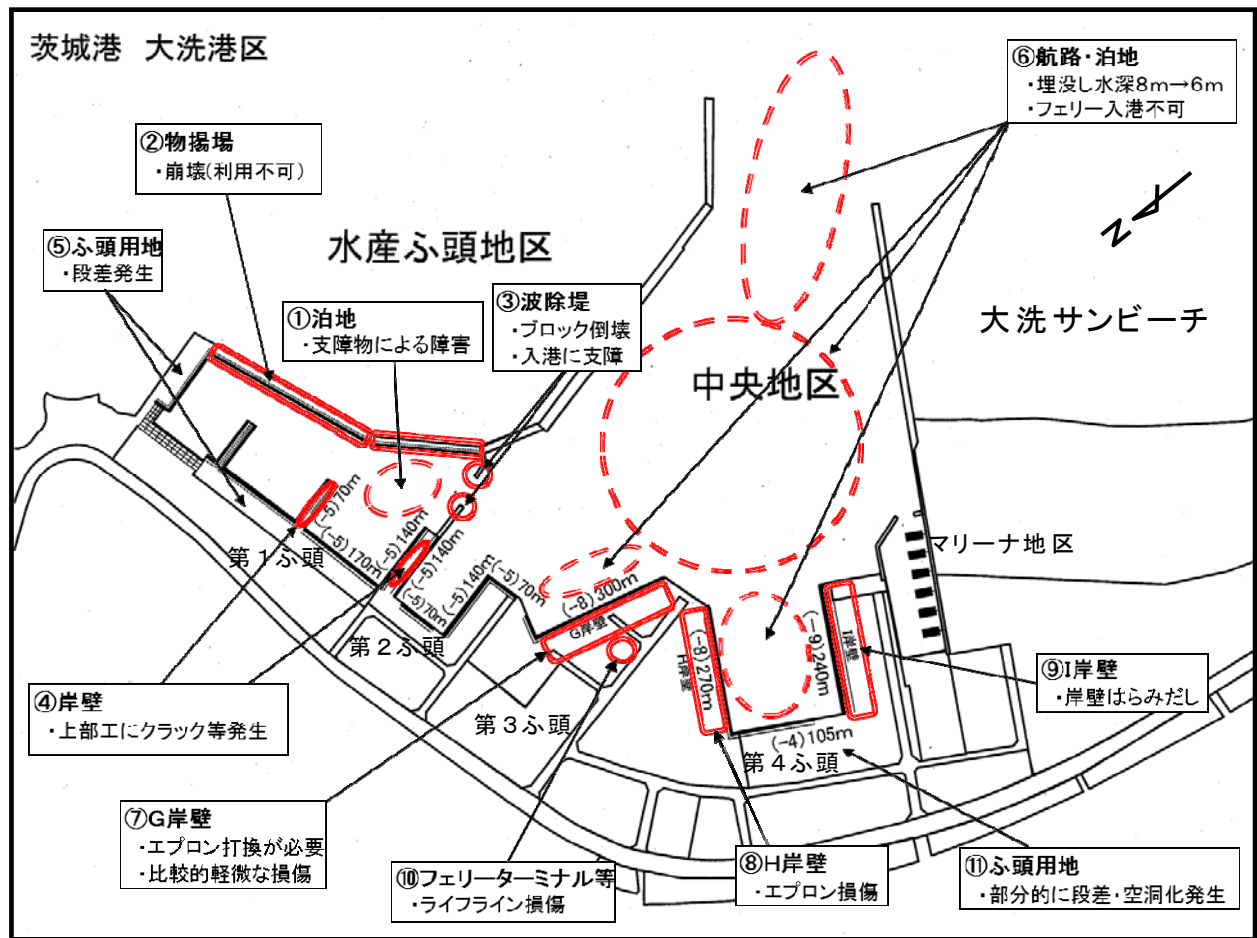


図-4 茨城港大洗港区の主要施設の被害状況



▲フェリーターミナル(第3ふ頭)



▲第3ふ頭への津波襲来状況



▲地震等で損壊した第3ふ頭

5. 震災の物流への影響及びその後の動向

大洗港区の物流機能を担う第3ふ頭は、苫小牧港との間で定期フェリーが1日2便運航され、首都圏と北海道の間の食料品・飲料、雑貨、日用品、製材、パルプ等の流通に不可欠な国内流通拠点として、重要な役割を果たしてきた。

しかし、東日本大震災の発生により、第3ふ頭の岸壁、埠頭用地、フェリーターミナルビル等が損壊するとともに、航路・泊地が津波による大量の土砂で埋没したことや上屋等が浸水被害を受け、電気・機械設備が停止したことから、フェリー関連施設をはじめ、港湾施設の使用が不可能となった。

このため、物流等への重大な影響が生じることとなり、この運用再開に向けた応急復旧等において、次の経過をたどった。

(1) 震災の物流への影響

- ① フェリー船社は、第3ふ頭や航路・泊地の被災により、震災直後から6月5日までの間に、大洗～苫小牧航路の運航休止を余儀なくされた。
- ② 3月25日からは、一時的に発着地を東京港に変更し、変則的な運航体制がとられたが、東京港を代替港とすることで、航行距離が4割増加(751km→1045km)したほか、東京港のフェリー施設では、旅客・乗用車が安全に乗下船できる設備が無く、貨物車限定での運航にならざるを得なかった。
- ③ このため、従来、大洗～苫小牧航路を利用してきたトラック事業者の一部は、青森～函館フェリー航路の利用へシフトする等の状況が生じ、長距離フェリーによる大量輸送のメリットを生かせず、長時間運転によるドライバーの負担増大や消費エネルギーの増加等を生じ、非効率な輸送を強いられた。

(2) 物流の再開に向けた動向

- ① 3月13日の津波注意報の解除以降、港湾施設の被災状況の確認、航路及び泊地水深の確認と併せて車両等の海中の沈下物の確認を行い、比較的損傷が少なく、応急復旧が容易と判断された第4ふ頭I岸壁の応急復旧を行い、船舶の吃水を5mに制限したうえで、緊急物資輸送対応のための岸壁として、3月24日に暫定供用を開始した。
- ② 東京港の代替利用による定期フェリー航路の非効率な輸送状況を改善するため、第3ふ頭の運用再開に向けた応急復旧工事に4月より着手した。その結果、6月6日より、第3ふ頭G岸壁において、吃水制限6.8mにより暫定供用を開始し、北海道・苫小牧定期フェリー航路の運航が再開された。
- ③ しかし、港内の航路・泊地は所定水深の8mに満たず、積荷を制限する等の吃水調整が必要であることや、岸壁の利用を従来の2バースから1バースに制限しているため、航行安全と輸送効率化の両面から、早期の完全

復旧が求められる。

(3) その他の施設の再開に向けた動向

- ① 水産関連施設については、南防波堤側の物揚場が全面的に損壊、崩落したため使用不可能となったが、第1ふ頭、第2ふ頭の利用は可能と判断したため、航路・泊地の水深の確認を行うとともに、沈船・漁具の引き揚げ等を実施し、最小限の利用が可能な状態とした。

しかし、物揚場の損壊により、現在は、2列、3列の重列係留を行うことで、係留施設の不足を補う状況が続いており、漁業者においては非効率な操業を強いられている。

- ② マリーナ地区については、津波により激しい損傷を受けた浮き桟橋、電気系統を中心に大きな被害を受けた上屋の状態等の確認が行われた。また、津波により陸上に流された舟艇等の回収が行われた。



▲早期の完全復旧が望まれる第3ふ頭のフェリーターミナル

6. 復旧・復興方針

6-1 復旧・復興の基本的考え方

被災した地域の復興に向けた最初の対応段階が、道路・港湾・空港・鉄道等の社会基盤の復旧である。

社会基盤は、国民共有の財産であり、国費等を投じて、その復旧事業を行うことにより、被災地の復興に向けた様々な活動を生み出し、雇用の確保や被災地の景気を下支え、経済を活性化させる効果が期待できる。

したがって、大洗港区の復旧・復興方針を考えるにあたっては、これまで担ってきた「首都圏を支える国内流通拠点」、「首都圏の新しいマリンリゾート基地」及び「地元経済を支える沿岸漁業基地」の役割を、今後も引き続き果たしていくことを基本としつつ、次の点を考慮する。

- ① 経済波及効果や雇用確保の観点から、利用企業等の操業再開に対応して、現在の施設の早期復旧を基本とする。
- ② 港湾利用の早期再開を果たすため、暫定供用等の港湾機能の段階的な回復を図る。また、本格復旧に当たっては、暫定利用の状況や利用者ニーズとの調整を図りながら、段階的に実施する。
- ③ 地域防災計画やハザードマップの見直しを踏まえ、ハードとソフトの両面から津波防災対策を講じる。

6-2 復旧・復興方針

(1) 港湾機能の早期復旧

- ① 復旧対象施設の利用優先度に応じて復旧工事を進め、出来る限り早期に完全復旧を図ることとし、全ての港湾施設について、平成24年内の完全復旧を目指す。このため、国の災害査定実施後、速やかに工事に着手する。
- ② 関東と北海道を結ぶ幹線物資・旅客輸送ルートであり、大洗港区の貨物の大半を占める北海道・苫小牧定期フェリー航路の基地である第3ふ頭の完全再開を当面の最重要課題とする。

このため、6月6日に吃水制限6.8mで供用を再開したG岸壁(水深8m)に引き続き、2バース目のH岸壁及び前面泊地については、平成23年内の本格復旧を目途に、最優先で復旧工事を実施する。

さらに、H岸壁の復旧完了後、フェリーの接岸をG岸壁からH岸壁へ移し、平成 23 年度末を目途に、G岸壁及び前面泊地の所定水深 8m を確保する本格復旧工事を実施する。

- ③ フェリー等の港内航行の安全性と利用者の利便性を図るため、引き続き、航路・泊地の所定水深 8m の確保及びフェリーターミナル施設の補修による復旧を図る。

このため、現在、吃水制限 6.8m で暫定供用中の第3ふ頭及び第4ふ頭の航路・泊地について、平成 23 年度末の本格復旧を目途に所定水深 8m を確保するための浚渫工事を実施する。

- ④ 地元の漁業・水産加工業の復旧・復興を図るため、第1ふ頭及び第2ふ頭については、漁業関連施設である防波堤部物揚場、波除堤等の本格復旧を早期に図る。

なお、漁業関連施設の利用者の継続的な操業への影響を低減させるため、復旧工事期間中においても一部で利用が可能となるよう分割施工により段階的な復旧・供用を図る。

- ⑤ 港内の土地については、今回の震災により、地盤が 20cm 程度沈下したが、岸壁高については、高潮・波浪による影響が少なく、荷役に支障が無い場合は、特に嵩上げを行わず、損壊した舗装の打ち替え等により、排水性や平坦性を確保する。

また、埠頭用地については、岸壁の高さや上屋等の高さ調整を図り、利用に支障が出ないように、地盤の嵩上げや擦り付けを行う。

- ⑥ クルーズ船等の不定期船の利用を再開するため、第4ふ頭I岸壁(水深 8m)の復旧を図る。

- ⑦ 公共マリーナについては、大洗地域の観光資源の重要な要素であることを考慮し、マリーナ利用者協議会と協議のうえ、平成 24 年夏季までを目途にマリーナ棧橋等の復旧を図る。

- ⑧ 軽微な被害を受けた防波堤、西防砂堤等の外郭施設について復旧を図る。

- ⑨ 大洗港区の防災力が全体的に高まるように、ハードとソフトの両面から対策を講じる。

図-5に、主要な港湾施設の復旧方法、表-1に復旧工程を示す。

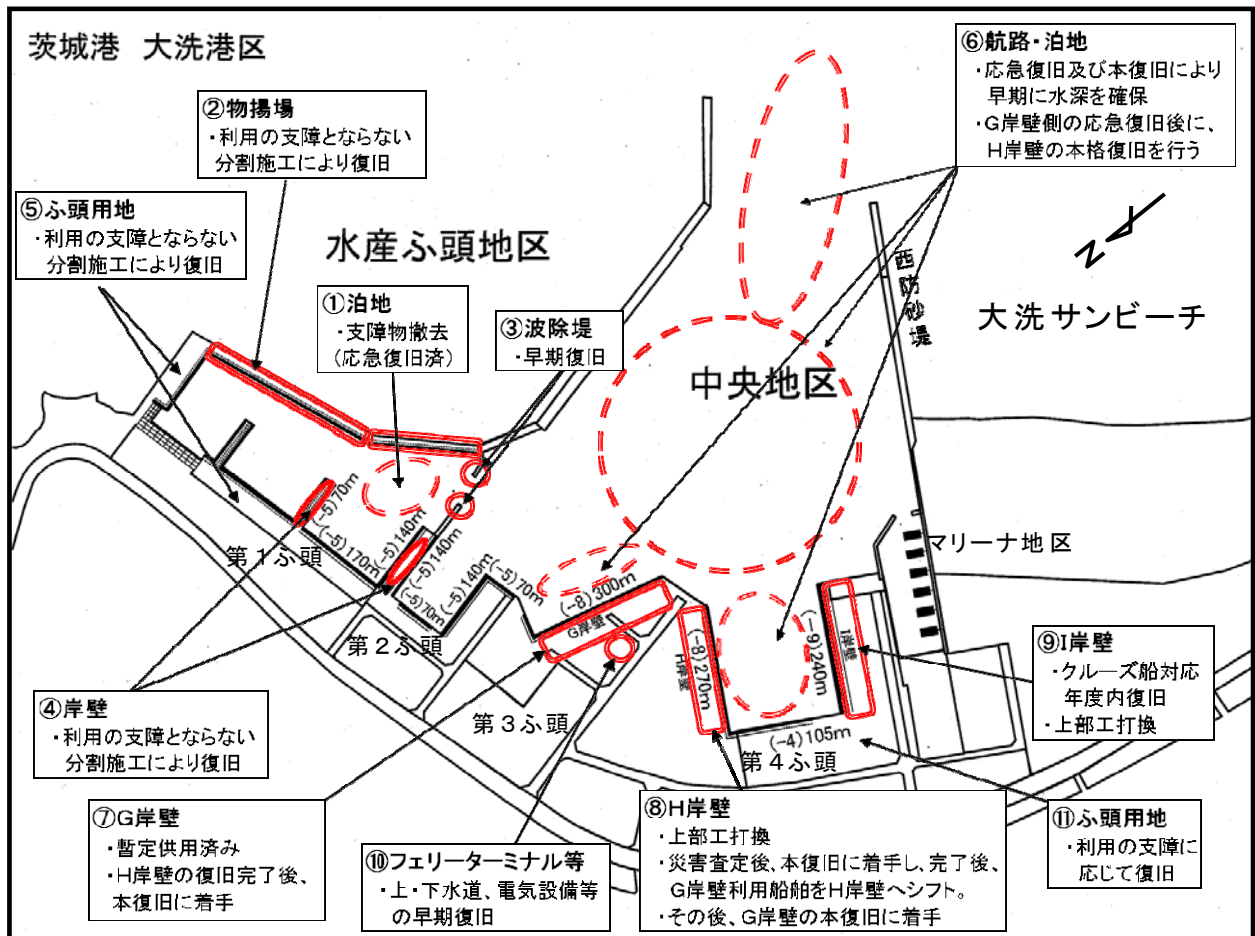


図-5 茨城港大洗港区の主要施設の復旧方法

(2)防災機能、減災機能の強化

- ① 基本的に、中央防災会議の「防災基本計画」の見直しと、それに基づき行われる茨城県地域防災計画やハザードマップの見直し結果を踏まえ、今後設定する対象地震津波により、ハードとソフトの両面から、必要となる対策を総合的に講じていく。
- ② 大洗港区の特性として、物流・交流・漁業等の港湾就労者のほか、フェリーターミナルや大洗サンビーチ等に一般利用者が多数来訪するため、人命の安全確保を最重要課題として、防災機能等の強化を検討する。
- ③ 特に、東日本大震災では、最大波高 4.1m の津波の襲来を受け、港内の全ての埠頭が浸水したほか、背後の大洗町の市街地についても、町役場をはじめ、1千5百世帯もの居住地において浸水被害が発生したことを踏まえ、津波被害の減災機能について、港湾利用との調和を考慮しながら、当面、以下の考え方にに基づき、対策を検討する。

ア. 津波レベル毎の浸水範囲の仮設定

- ・ 茨城県津波浸水想定(平成19年)のシミュレーション条件に採用された「明治三陸タイプ地震津波※」を「津波レベル1」に、同じく「延宝房総沖地震津波※※」を「津波レベル2」に仮定する。
- ・ 大洗港区の復旧(=施設を被災前に戻す原形復旧)後の状態での、各津波レベルによる浸水想定範囲を図-6に示す。
- ・ これによると、「津波レベル2」の延宝房総沖地震津波が襲来する場合は、東日本大震災による大津波の浸水範囲までには至らないものの、大洗港区での最大遡上高は T.P.+6.2m~8.5m(D.L.+5.4m~7.7m)という結果であり、港内のほとんどが浸水すると見込まれるほか、大洗町役場周辺等の市街地についても浸水被害が及ぶことが想定される。
- ・ 一方、「津波レベル1」の明治三陸タイプ地震津波の場合は、最大遡上高が T.P.+1.9m~2.0m(D.L.+1.1m~1.2m)であり、岸壁、護岸等の水際線の一部が浸水する可能性はあるものの、埠頭用地が広く浸水する等の港湾活動への大きな障害が想定される結果は表れていない。また、市街地への浸水の影響は生じない結果となっている。

※日本海溝付近で繰り返し発生が確認されている地震のうち、茨城県に最も大きな被害をもたらすと考えられる津波である。

※※延宝5年(1677年)に発生し、茨城県史上最も大きな被害をもたらした津波である。

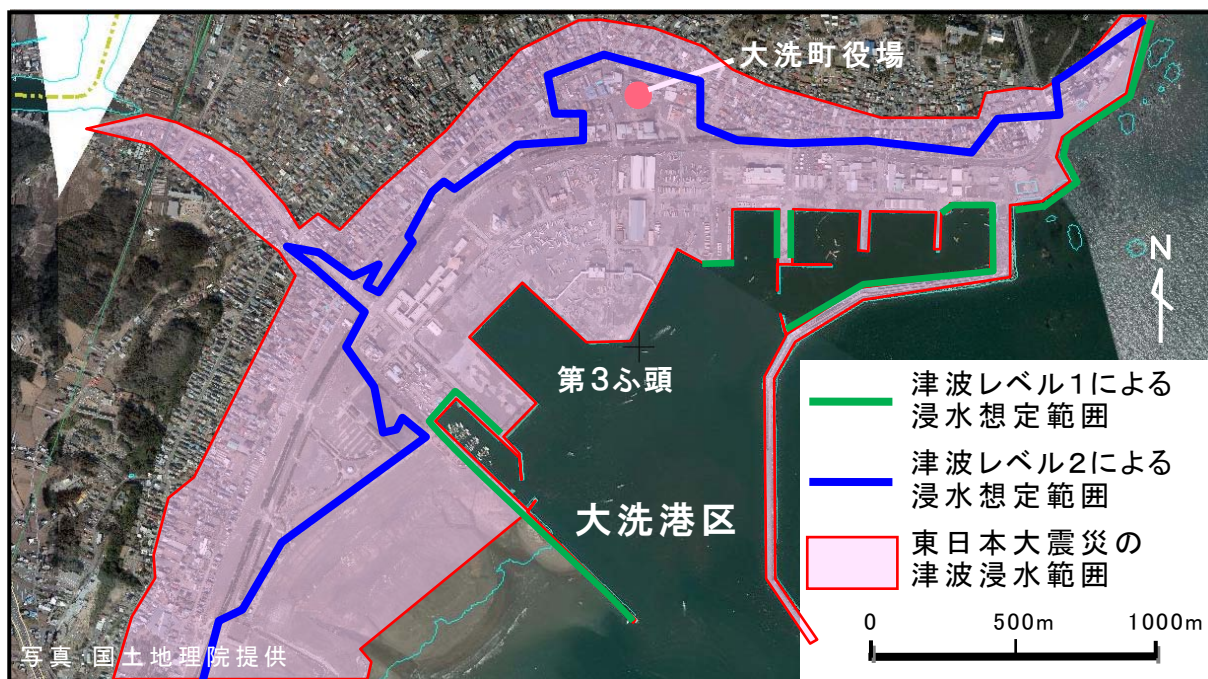


図-6 茨城港大洗港区の津波レベル毎の浸水想定範囲

イ. 海岸保全施設の現況

- ・ 現在、大洗港区において設定している海岸保全区域は、磯浜地区と大貫地区の2カ所であり、次のとおり、海岸保全施設を有している。
- ・ 磯浜地区においては、海岸線の間近まで建物が立地し、砂浜の奥行きが極めて小さい状況にあるため、この海岸を防護するための重力式護岸を整備している。
- ・ 大貫地区においては、大洗サンビーチの砂浜を保全するための突堤及び離岸堤、階段護岸を整備している。



図-7 茨城港大洗港区の海岸保全施設の現況

ウ. 津波防災・減災のためのハード対策

- ・ 津波シミュレーション結果より、大洗港区では、津波レベル1によって、港内の埠頭用地が浸水する可能性は極めて低いと考えられる。

また、海岸保全区域に指定されている磯浜地区と大貫地区においては、護岸等の海岸保全施設により防護されている。

- ・ しかしながら、東日本大震災により大きな浸水被害を受けたことから、関係者と十分に調整・合意を図ったうえで、今後の対策を検討していく必要があり、一定の時間を要することから、図-8に示す「ハード対策を検討するエリア」において、次項のエに示すようなソフト対策と合わせて、必要となるハード対策を講じる。

また、建物等の電気設備については、今回の津波による浸水で使用不能になったことから、漏電等を防ぐ対策を検討するとともに、移動式発電機の常備による応急対応についても検討を行う。



図-8 茨城港大洗港区の津波防災・減災対策の検討範囲

エ. 津波防災・減災のためのソフト対策

- ・ 大洗港区における港湾就労者や、フェリーターミナル、大洗サンビーチ、公共マリーナ等の来訪者については、東日本大震災の津波浸水範囲で活動しているため、大規模地震時等に安全な場所へ避難するための

ソフト対策を検討する。

このソフト対策の検討にあたっては、東日本大震災の津波浸水範囲が、津波レベル2による浸水想定範囲を大幅に超えていることから、図-8に示す「ソフト対策を検討するエリア」において、避難によって人命を守るための最大限の対策を講じる。

- ・ 極力安全な避難場所を確保するため、今回の津波襲来時に避難先となったフェリーターミナルビル屋上のほか、周辺の公共施設等の堅牢で一定の高さを有する建造物を対象に、いわゆる“津波避難ビル”として緊急利用できる体制を検討する。
- ・ こうしたソフト対策の先行的取り組みとして、大洗町では、今夏の海水浴客に対応するため、大洗サンビーチや磯浜地区の平太郎海水浴場、大洗海水浴場における津波避難対策となる「大洗町海水浴場津波避難誘導計画」を策定し、避難誘導のための放送設備、誘導看板の設置、監視員の教育と配置、津波誘導マップの配布等を実施している。

このため、本方針におけるソフト対策の検討においては、大洗町の津波避難誘導の取り組みとの整合性を図るとともに、大洗サンビーチ等における実施結果を参考にしつつ検討する。

- ・ GPS波浪計の観測データを津波避難対策に活用するための波浪情報伝達システムの導入を検討する。
- ・ ソフト対策に必要なハード整備として、大規模地震時等における津波警報伝達のための情報設備や、港湾就労者・来訪者の津波避難スペースとしても活用できる屋外駐車場の立体化等を検討する。
- ・ 埠頭内の物流車両やコンテナ、舟艇等が、津波により流出しないようにするために、配置のあり方や固定方法について再検討する。
- ・ これら津波避難誘導等のソフト対策が、発災時において実際に機能するようにするため、国土交通省関東地方整備局、茨城県、大洗町及び港湾利用企業の連携体制を再構築するとともに、津波避難誘導等の総合的な防災訓練を定期的に企画・実施し、災害対応に関する関係者の意識の向上・維持を図る。

(3)大洗港区を核とした地域の振興

- ① 大洗港区では、良好な海洋環境と周辺の観光資源を生かしたリゾート指向の新型港湾を目指し、第4ふ頭背後の交流厚生用地等に、観光施設や商業施設の誘致を進めてきた。

これにより、平成 18 年 3 月には、大洗マリンタワーに隣接してリゾートアウトレットモールが開業したほか、平成 21 年 9 月には、水産加工品製造会社が海産物のテーマパークを開業しており、観光資源の集積が進んでいる。

- ② 平成 18 年 2 月に設立した「日光・大洗クルーズ船誘致協議会」において、客船クルーズと背後圏の魅力的な観光資源を組み合わせたツアーを企画・催行し、大洗港区を核とした地域の振興に取り組んできた。
- ③ 東日本大震災による大洗町の復興に向けて、「大洗町復興観光キャラバン隊」を結成し、平成 23 年 6 月より、“元気に再海大洗”をキャッチコピーとして、栃木・群馬・埼玉・山梨等の各県で、観光客の呼び込み作戦を展開した。
- ④ また、今夏の海水浴シーズンに間に合うように、大洗サンビーチ等における津波防災対策等の安全管理体制を整備し、平成 23 年 7 月 16 日に、大洗サンビーチ、大洗海水浴場、平太郎浜海水浴場の海開きを行った。
- ⑤ 今後は、平成 23 年 7 月 7 日に苫小牧市・日光市・大洗町の間で締結した「観光パートナー都市協定」に基づき、カーフェリー、北関東自動車道等を活用して、より広域的な地域との連携を図りながら“通年型観光地”としての形成を目指していく。



▲ポートフレンズ大洗による観光 PR
(栃木県宇都宮市)



▲賑わいを見せる大洗サンビーチ
(平成 23 年 7 月 17 日(日曜日))

7. 復旧・復興協議会構成メンバー

茨城港大洗港区復旧・復興協議会の構成は下表のとおりである。

番号	組織名	番号	組織名
1	大洗町	36	茨城県信用組合大洗支店
2	大洗町商工会	37	水戸信用金庫大洗支店
3	(社)大洗観光協会	38	(株)吉田石油
4	大洗町漁業協同組合	39	(株)タヤマ
5	大洗水産加工業協同組合	40	(株)アメザワ
6	大洗水産物仲買人協同組合	41	(株)大洗輸送
7	水戸農業協同組合大洗支店	42	(株)茨交ホテルズ大洗ホテル
8	大洗旅館組合	43	(株)大洗荘(大洗シーサイドホテル)
9	大洗民宿組合	44	(株)センユウ(大洗パークホテル)
10	大洗港湾災害防止協会	45	(株)丸藤水産
11	アクアワールド茨城県大洗水族館	46	(株)飯岡屋水産
12	商船三井フェリー(株)大洗支店	47	東日本エア・ウォーター物流(株)水戸営業所
13	(株)茨城ポートオーソリティ大洗支社	48	寺家電気工業(株)
14	大洗ターミナル(株)	49	三ツ輪運輸(株)
15	大洗港湾運送(株)	50	(株)筑波銀行大洗支店
16	全農物流(株)茨城県支店	51	日本原子力開発機構大洗研究開発センター
17	鹿島埠頭(株)	52	湊第一交通(有)
18	日立埠頭(株)	53	日立ポートサービス(株)
19	(株)宇徳 常陸那珂事務所	54	(有)西原産業
20	(株)ヤマガタ 大洗事務所	55	(株)ハケ岳モールマネジメント
21	菱中海陸運輸(株)水戸営業所	56	日本海洋観光(株)ベルクルーズおおあらい
22	(株)全国輸送	57	(株)シーサイドネットワーク
23	(有)八興産業	58	エス・バイ・エス事業協同組合
24	大洗米穀	59	大洗マリーナ利用者協議会
25	(株)吉田屋	60	海上保安庁第三管区海上保安本部茨城海上保安部
26	丸宗水産	61	国土交通省関東運輸局 茨城運輸支局
27	茨城工芸産業(株) (工芸デパート)	62	国土交通省関東地方整備局 鹿島港湾・空港整備事務所(※)
28	月の井商事(株)	63	茨城県土木部(※)
29	大洗常澄ガス協同組合		
30	近畿日本ツーリスト(株)水戸支店		
31	茨城交通(株)		
32	(有)大洗観光タクシー		
33	鹿島臨海鉄道(株)		
34	(株)水戸カンツリー倶楽部大洗ゴルフ倶楽部		
35	(株)常陽銀行大洗支店		

(注) 順不同、※印は事務局。

資料編

1. 地震・津波防災の検討資料

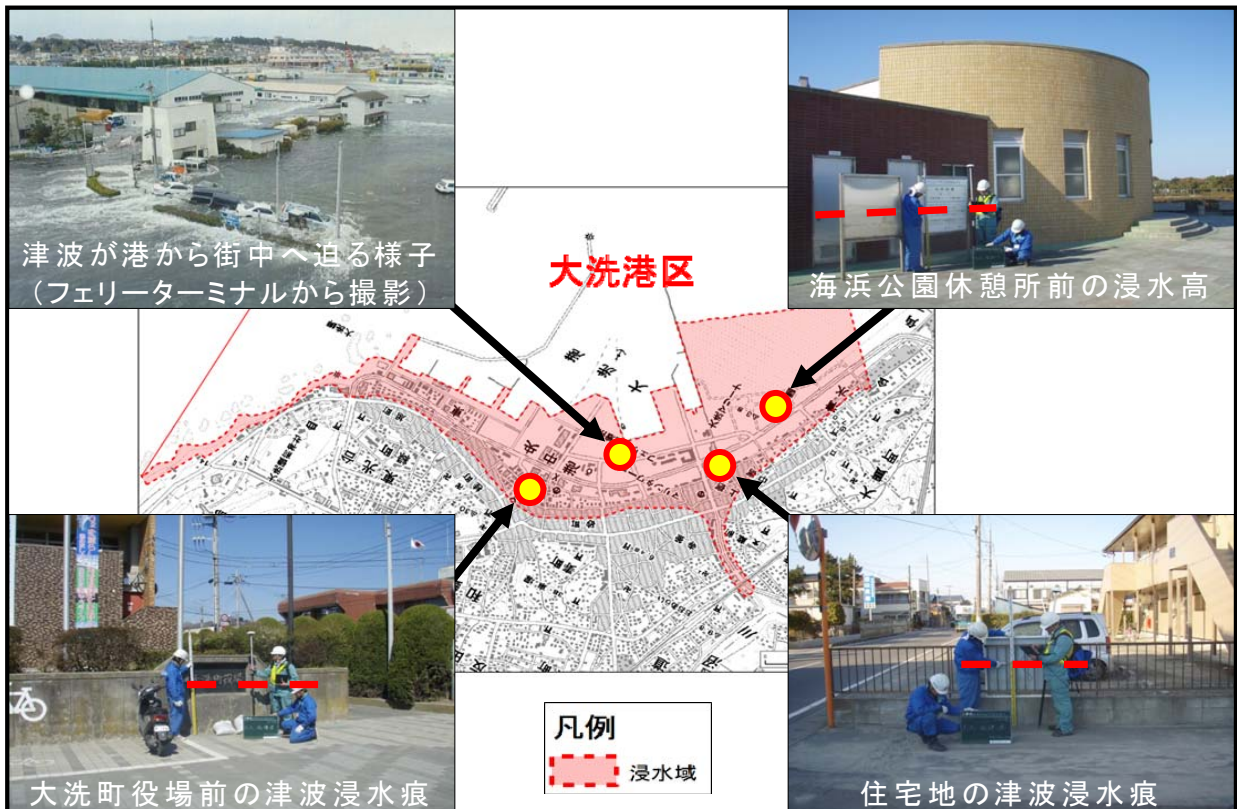
(1) 東日本大震災前後の状況比較



(2)地震・津波の被害状況



(3)津波浸水の状況



(4) 港内の主な就労状況



(5) 大洗町の月別観光入込客数(平成 22 年度)

(人)

月	4月	5月	6月	7月	8月	9月
入込客数	187,000	367,600	218,100	484,400	945,500	291,600
月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
入込客数	266,400	226,200	241,400	196,100	172,300	68,200
年計	3,664,800 (参考)5,544,800※					

(※)月別調査を行わない施設等を含んだ年間の合計値である。

(出典)茨城の観光レクリエーション現況(平成 22 年度観光客動態調査報告) 茨城県商工労働部観光物産課

(6) 大洗町の海水浴客の推移

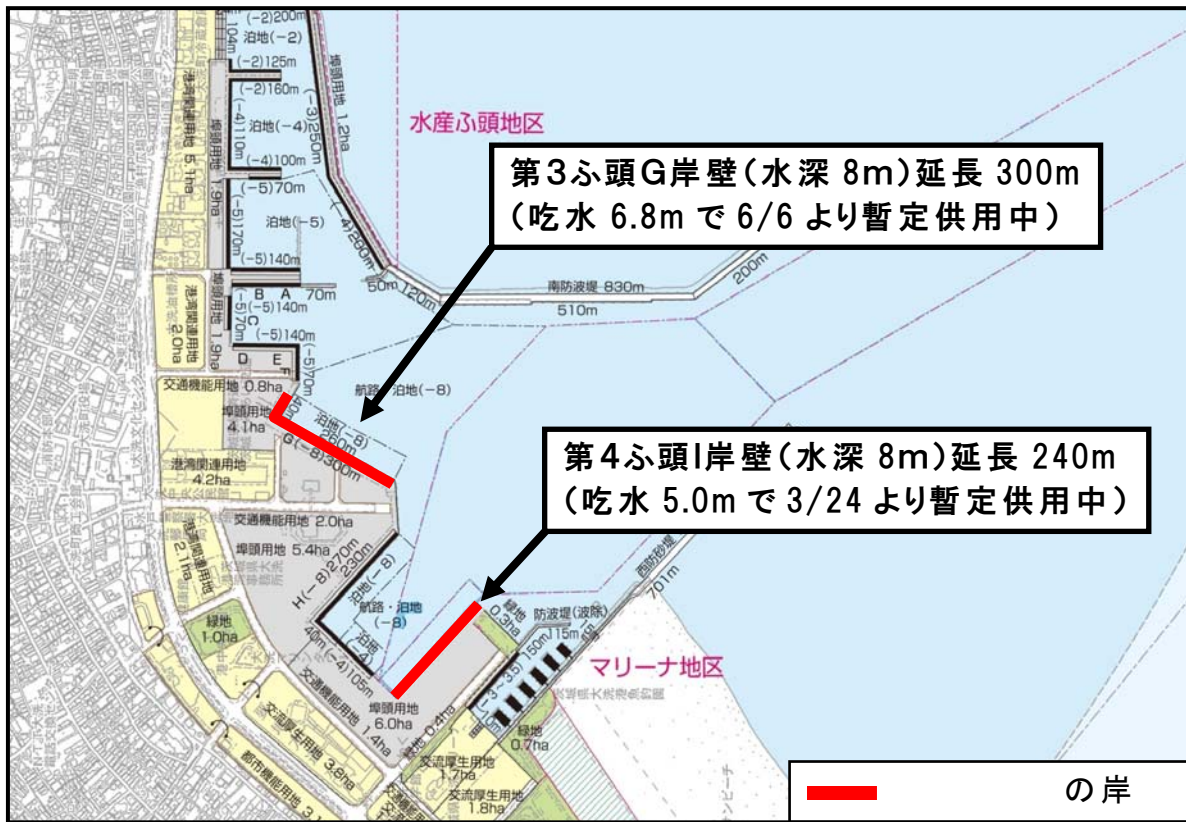
(人、%)

年度	H19	H20	H21	H22
大洗町	826,508	688,232	621,056	653,360
県内シェア	39.8	38.6	43.1	37.2
茨城県合計	2,078,845	1,783,621	1,442,499	1,757,909

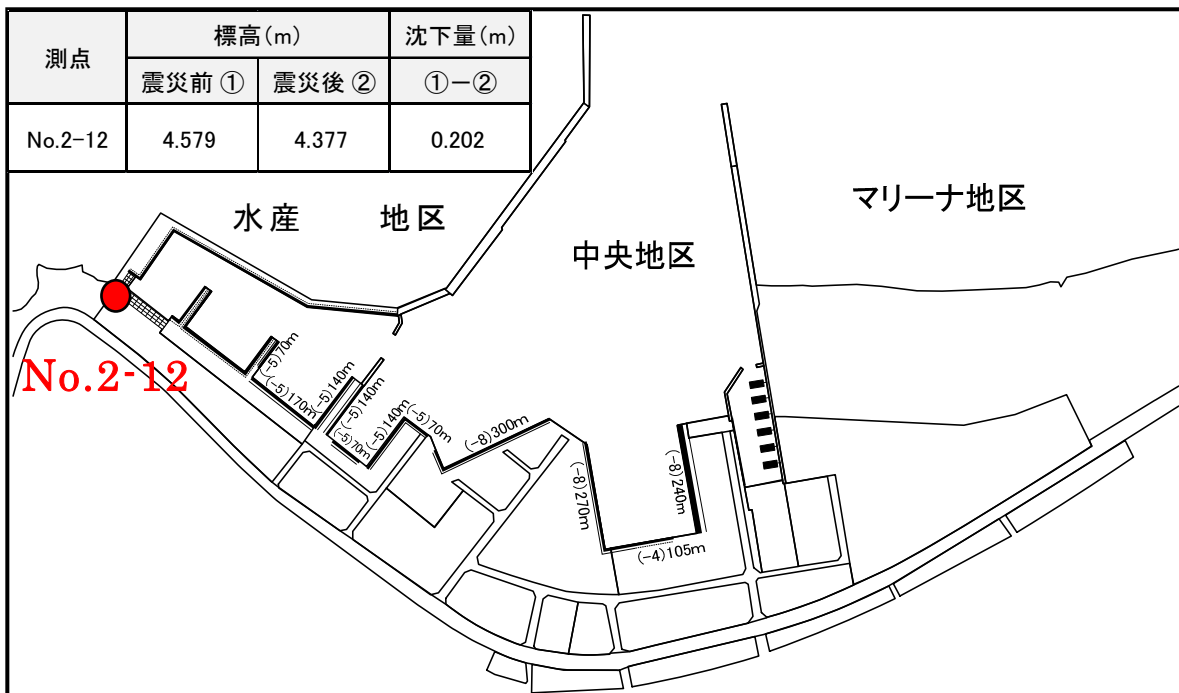
(出典)茨城の観光レクリエーション現況(平成 22 年度観光客動態調査報告) 茨城県商工労働部観光物産課

2. 復旧・復興方針の説明補足資料

(1) 主な岸壁の供用状況(平成23年8月5日現在)



(2) 地盤沈下の状況



※標高は、D.Lを基準とする。

※震災後の標高については、電子基準点に基づく暫定的な成果であり、今後、国土地理院の成果(平成23年11月予定)を基に精査予定である。

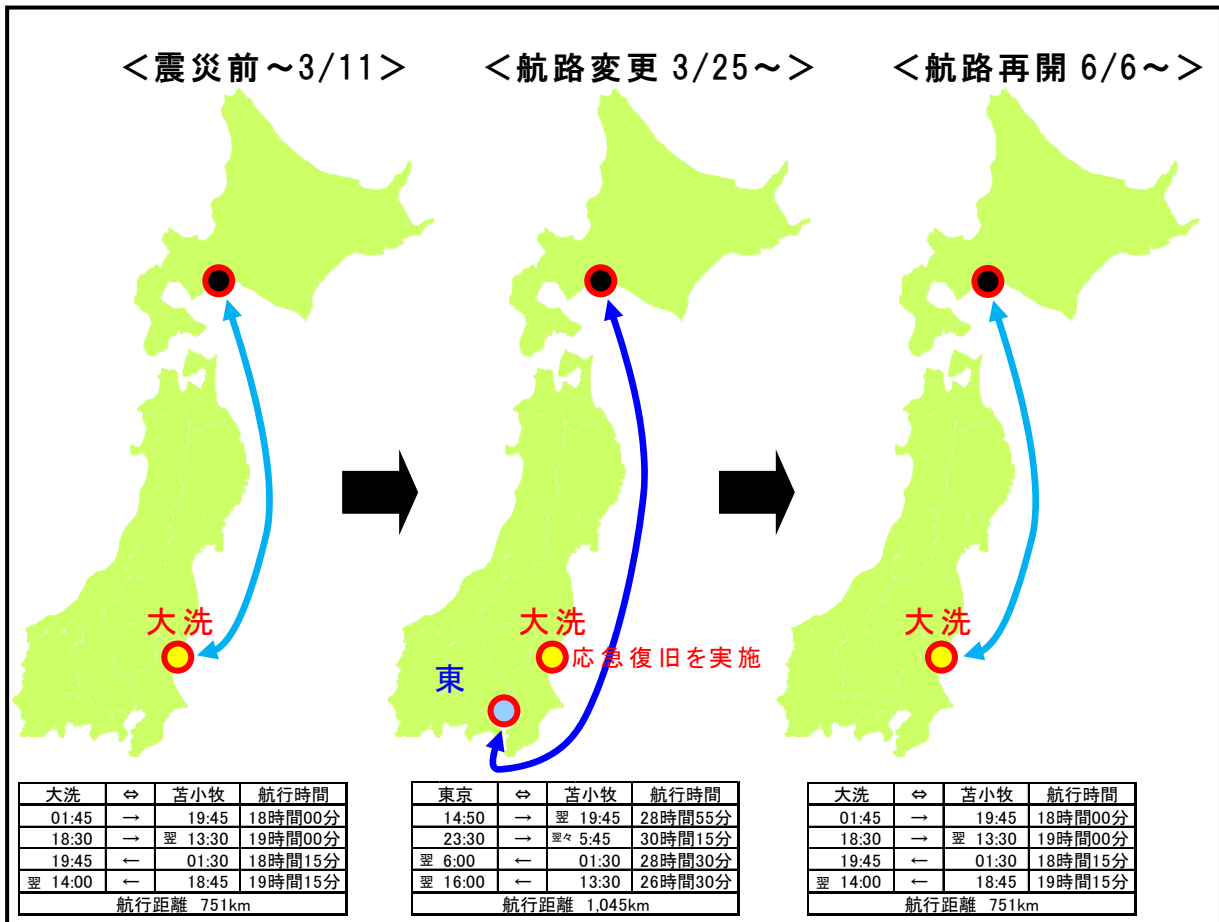
(3)主な立地企業の操業再開状況(平成23年7月29日現在)



番号	企業名等	操業状況
①	大洗町漁業協同組合	4/18 操業再開(はえ縄・底引き・刺網漁)
②	大洗町漁業協同組合	5/9 操業再開(船引き漁(しらす・はまぐり))
③	海山直売センターいきいき	4/23 一部操業再開→4/29 完全営業開始
④	かあちゃんの店	5/1 営業再開
⑤	めんたいパーク	3/22 暫定営業再開→4/1 完全営業開始
⑥	商船三井フェリー(株)	6/6 運航再開(北海道・苫小牧定期フェリー航路)
⑦	大洗マリンタワー	4/16 営業再開
⑧	大洗リゾートアウトレット	7/16 営業再開
⑨	大洗わくわく科学館	4/19 一部営業再開
⑩	鹿島臨海鉄道大洗鹿島線	7/12 全線営業再開

3. 参考データ

(1) 北海道・苫小牧定期フェリー航路の運航状況



(2) クルーズ船入港状況

入港日	船名	入港日	船名
H10.10.24	ふじ丸	H19.7.21	にっぽん丸
H10.11.1	飛鳥	H20.3.17	ふじ丸
H13.12.25	ふじ丸	H21.3.17	ふじ丸
H16.11.16	ふじ丸	H21.11.7	ぱしふいっくびいなす
H17.6.18	にっぽん丸	H22.3.7	ふじ丸
H18.3.10	ふじ丸	H22.3.12	ふじ丸
H19.4.1	ふじ丸	H22.10.30	ふじ丸
H19.4.3	ふじ丸		