

2. 港湾法の概要

2. 港湾法の概要

【目次】

第1章	港湾	
第1節	港湾の概念	2-1
第2節	港湾の種類	2-2
第2章	港湾法制定以前の港湾行政	
第1節	法制	2-4
第2節	港湾管理行政	2-7
第3節	港湾修築行政	2-8
第3章	港湾法の制定	
第1節	法制定の契機	2-11
第2節	港湾法の理念	2-12
第3節	港湾法の目的	2-13
第4章	港湾法	
第1節	目次	2-15
第2節	港湾法の主な構成	2-15
第3節	港湾施設	2-20
第4節	港湾工事	2-27
第5節	港湾工事の費用の負担及び補助	2-28
第5章	港湾管理者	
第1節	港湾管理者	2-32
第2節	港湾管理者の設立母体	2-32
第3節	港湾管理者の設立形態	2-33
第4節	港湾管理者相互の関係	2-33
第5節	港湾管理者の設立手続	2-34
第6節	港務局	2-37
第7節	港湾管理者としての地方公共団体	2-38
第8節	港湾管理者の執行機関等	2-39
第6章	港湾管理者の業務	
第1節	総説	2-43
第2節	港湾管理者の業務（法第12条）	2-44
第3節	港湾管理者の業務の制限	2-49
第4節	地方分権一括法による港湾管理者の業務	2-50
第5節	港湾管理者に対する国の関与	2-51

第7章	港湾管理者の権限の及ぶ範囲	
第1節	総説	2-56
第2節	港湾区域	2-56
第3節	臨港地区	2-66
第4節	港湾隣接地域	2-92
第5節	港湾区域及び港湾隣接地域内の許可等の権限	2-95
第6節	臨港地区内の届出等の権限	2-103
第7節	埋立免許権者の職権の行使	2-112
第8節	海岸管理者の職権の行使	2-113
第9節	港湾区域の定めのない港湾内の行為の規制	2-114
第10節	水域における行為の規制	2-115
第8章	港湾管理者の料金	
第1節	港湾施設使用料及び役務利用料	2-116
第2節	入港料	2-118
第3節	港湾環境整備負担金	2-120
第9章	国有港湾施設の取扱いについて	
第1節	はじめに	2-125
第2節	国有港湾施設の取扱いに関する法令	2-125
第3節	国有港湾施設処理の経緯	2-127
第4節	土地又は工作物、若しくは港湾施設の譲渡	2-128
第5節	国有港湾施設の種類及び区分	2-129
第6節	公用財産	2-130
第7節	公共用財産	2-130
第8節	普通財産	2-155
第9節	国有海浜地の処分	2-156

第1章 港湾

第1節 港湾の概念

我が国は島国であり周囲を海で囲まれていて、古くから海上交通が盛んであり、全国各所に散在していた港湾は、自然条件に恵まれた入江、河口等が利用され、設備としては木造栈橋、石垣の係船護岸程度のものがあつたにすぎない。「津」とか「湊」とかの名のついている場所は、その名残りである。

近年になると、工業化政策の進展、経済の発展に伴い内外貿易が盛んになり、造船技術の進歩とともに船舶が大型化してきたこと等によって、従来の天然の良港では対処できなくなり航路、泊地を浚渫し、防波堤、岸壁、埠頭等の設備を築造する等大規模な港湾の修築が行われた。一方、天然資源の少ない我が国は、諸資源を海外に依存し加工貿易により立国していることから、輸送コストを低減するため港湾を中心とする臨海工業が発達してきた。

近年においては、海陸交通の結節点、生産活動の場としての機能が増々強化されるとともに、国民生活の向上に伴う余暇利用の多様化によって、港湾はヨット、モーターボート等の海洋性レクリエーションの場として利用されるようになった。

さらに、我が国の経済のグローバル化の進展や環境の保全に対する国民意識の高まり等により経済社会の構造が急速に進行している。このような中で、港湾が国際競争力を備えた活力ある経済社会の構築や国民生活の安定等に貢献してゆくためには我が国全体として効率的、効果的な物流体系の構築や環境施策の充実に積極的に取り組む必要がある。国際コンテナ戦略港湾政策の推進、クルーズ船等の受入環境の整備を通じた地域の活性化、国際バルク戦略港湾政策の推進、洋上風力発電の促進、大規模災害に対する港湾の防災・減災、国土強靱化対策の推進など港湾に求められる社会的要請への対応に適宜取り組む必要がある。

このように港湾のあり方は、経済・社会の構造変化等によりその都度変化するものであり今後とも適切に対応してゆくことが、我が国の安定的な発展と国民生活の向上に引続き寄与するため肝要であると考えられる。

ところで、港湾の概念は必ずしも明瞭でなく、各種の法令においても港湾という用語が用いられ、それぞれの法律の目的に従って種々の意義において使用されている。港湾法には港湾の定義が定められていないので、社会通念及び本法の目的に従って決するしかない。港湾法における港湾の用語の意義は条文によって多少異なった意義において用いられている所があるが、港湾の一般的な概念は、一応、「海陸交通の結節点として、船舶が安全に出入及び碇泊出来る水面を有し、水陸交通の連絡設備を有した人流・物流拠点であり、更に、臨海工場に代表される生産活動の場であり、国土の開発発展の拠点となり、また、レクリエーション活動の場であり、沿岸域の環境保全・創造に貢献してゆく場である。」ということができる。

第2節 港湾の種類

1. 利用上の分類

種 類	用 途
商 港	国内及び外国との貿易を行うため、商船の出入りする港
工業港	主として、臨海工場の工業原材料、製品等の貨物を取り扱う港
レク港	マリーナ等主として海洋性レクリエーション活動の行われる港
避難港	荒天時に沿岸航行の小型船舶が避難し、海難を避けるために利用する港
漁 港	漁業根拠地として漁船が出入りする港

2. 法律上の分類

いわゆる港湾に関する法律としては、港湾法、漁港漁場整備法がある。

漁港は、港湾法では漁業の用に供する港湾として指定された港湾と規定されている。これは港湾の用途又は目的の一つの区分であり、漁業政策の見地から商港等と区別して設置・管理していくために、港湾とは別の取扱いをすることとしたものである。

3. 港湾法による分類

(1) 基本的な分類と管理者別港湾数(令和3年4月1日現在)

種 類	定 義 (説 明)	港 湾 管 理 者				
		都道府県	市町村	港務局	一部事務組合	計
国際戦略港湾 (法第2条第2項)	長距離の国際海上コンテナ輸送に係る国際海上貨物輸送網の拠点となり、かつ、当該国際海上貨物輸送網と国内海上貨物輸送網とを結節する機能が高い港湾であって、その国際競争力の強化を重点的に図ることが必要な港湾として政令で定めるもの	1	4	0	0	5
国際拠点港湾 (法第2条第2項)	国際戦略港湾以外の港湾であって、国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾として政令で定めるもの	11	4	0	3	18
重要港湾 (法第2条第2項)	国際戦略港湾及び国際拠点港湾以外の港湾であって、海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾として政令で定めるもの	82	16	1	3	102
地方港湾 (法第2条第2項)	国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾以外の港湾(概ね地方の利害に係る港である。)	504	303	0	0	807
避難港 (法第2条第9項)	地方港湾のうち、暴風雨に際し小型船舶が避難のため停泊する事を主たる目的とし、通常貨物の積卸し又は旅客の乗降の用に供しない港	(29)	(6)	(0)	(0)	(35)
56条港湾 (法第56条)	港湾区域の定めのない港湾で、都道府県知事が水域を公告し、必要最小限度の規制をしておくために設けられた制度。	都道府県知事(≠港湾管理者)				
		61				

港湾法においては、国民経済上の重要性、すなわち外国貿易、国内貿易、旅客輸送、国土開発等における重要性によって港湾を区別し、これに従って当該港湾を管理する港湾管理者の設立、港湾工事に要する費用の国の負担又は補助の率、地方港湾審議会の設置義務の有無、港湾計画の策定義務の有無等に取り扱いの差異を設けてきた。平成12年の港湾法の一部改正により、海上輸送ネットワークの拠点という観点から、重要港湾及び特定重要港湾（現在の国際戦略港湾及び国際拠点港湾）の定義を、法第2条第2項に明確化している。さらに、平成23年4月の港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律（以下本項目においては「平成23年4月の港湾法等改正」という。）により、港湾の種類を見直し、我が国の国際競争力の強化のため、国際コンテナ戦略港湾を港湾法上の港湾の種類として新たに「国際戦略港湾」と位置づけるとともに、特定重要港湾の名称を「国際拠点港湾」に改めている。なお、港湾法施行令別表第1に国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾及び避難港が定められているが、これは港湾名を定めたものではなく、地域を定めたものと解されている。

(2) 港湾の用途又は目的による分類

港湾法には、避難港のみが選定されている。港湾法が避難港のみ規定しているのは専ら国の負担を明らかにするためであり、商港、工業港、観光港、レクリエーション港湾等は特段の負担関係を規定する必要がないので、定義をおいていない。

4. 漁港漁場整備法による分類（漁港漁場整備法第5条関係）

種 類	用 途	漁港数
第一種漁港	その利用範囲が地元の漁業を主とするもの	2,047
第二種漁港	その利用範囲が第一種漁港よりも広く、第三種漁港に属しないもの	525
第三種漁港	その利用範囲が全国的なもの	101
特定第三種漁港	第三種漁港のうち水産業の振興上特に重要な漁港で政令で定めるもの（八戸、気仙沼、石巻、塩釜、銚子、三崎、焼津、境、浜田、下関、博多、長崎、枕崎）	13
第四種漁港	離島、その他辺地にあつて漁場の開発又は漁船の避難上特に重要なもの	99
合計（令和3年4月1日現在）		2,785

5. 位置上の分類

- ①沿岸港 …… 海岸にある港
- ②河口港 …… 河口にある港
- ③河港（河川港） …… 河口から相当な距離を遡った所にある港

第2章 港湾法制定以前の港湾行政

第1節 法制

明治以降、政府は、我が国を近代国家として統治するため漸次法制の整備を行ってきた。

しかし、昭和25年に港湾法が制定されるまで、港湾行政は基本となる法律が整備されないまま時々に応じて発せられた断片的な法律、勅令、訓令等に基づいて行われてきた。それらの法制のうち基本的なものを列挙することとする。

法 制	概 要
1. 道路橋梁河川港湾等通行 錢徴収の件 (明治4年12月太政官布告 第648号)	<p>新政府発足当初の明治政府は、道路、港湾等の交通施設の整備は政府、特に地方庁の要務であることを認識しつつも、維新の際手がまわり兼ねるので、「有志ノ者共自費或ハ会社ヲ結ビ水行ヲ疎シ水路ヲ開キ橋梁ヲ架スル等諸般運輸ノ便利ヲ興シ候者ハ落成ノ上功費ノ多寡ニ応シ年限ヲ定メ税金取立方被差許候間」とし、使用料徴収権を付与することによって私企業の勃興を奨励しようとしたものである。</p> <p>この布告は、時代の推移とともに、</p> <ul style="list-style-type: none">① 土木事業は、政府特に地方長官の事務であること。② 公共施設は、無償使用を原則とするが、元資償却の範囲内において料金を徴収することができること。③ 料金徴収は地方長官の許可を要し、当該許可にあたり主務大臣の認可を要すること。 <p>を明らかにしているものとして解釈されるようになり、基本法を欠いた港湾行政の基本となる法制として活用されたことに意義がある。</p> <p>なお、この布告は、私人を対象としているものと考えてのが自然であるが、地方公共団体も対象として適用されるようになった。</p>
2. 河港道路修築規則 (明治6年大蔵省番外達)	<p>港湾を一等港、二等港及び三等港に区分し、一等港は、地方官の差出す目論見書により国が直轄施行し、二等港は地方官が計画、施行し、国が補助することとし、三等港は、地方の独自の施行に委ねることとして、事業の施行区分及び費用の負担区分を定めた。</p>

	<p>しかし、この規則は明治9年に廃止され、工事及費用は、従前のおりとする事とされた。</p> <p>この規則は、港湾の計画、修築及び管理は政府特に地方庁(地方長官)が行うものであることを示す点に意義が見出される。</p> <p>この規則が廃止されて以来、港湾工事の施行主体及び費用の負担区分については、法令が定められず時々の要請によって、行政サイドにおいて適宜運用されていた。また、明治13年11月の太政官布告第48号により明治14年以降土木費に対する国庫補助が廃止になった。</p> <p>しかし、国庫補助制度は時々の要請によって法的な措置をとることなく事実上復活していった。</p>
3. 国庫ヨリ補助スル公共団体ノ事業ニ関スル件 (明治30年法律第37号)	<p>公共団体の事業で国が補助するものについて、必要に応じて、当該事業の設計、施行、管理、経理等について期間を指定して変更を命じ、それに従わないときは直ちにこれを変更しうること等主務大臣が監督権限を有すること、これらの補助事業について主務大臣が必要と認めるときは直接施行することができること等が規定された。</p> <p>ここに直接施行というのは、公共団体の事業を国が代わって施行するもので、事業主体は公共団体であって、竣功した財産は、公共団体の所有に属するものである。</p>
4. 重要港湾ノ選定及施設ノ方針 (明治40年10月港湾調査会決議)	<p>明治39年内務省に港湾調査会が設置され、港湾に関する制度、計画、設備その他重要な事項を調査審議することとなった。</p> <p>当該調査会において、全国の港湾を調査し、港湾の経営、修築の方針について次のとおり方針を決議した。重要港湾14港を選定し、横浜、神戸、関門海峡(門司及び下関、後に小倉及び洞海(若松)の各港が編入された)及び敦賀の各港を第一種重要港湾とし、東京、大阪、長崎、青森、秋田海岸(土崎、船川等)、新潟、境、鹿児島、伊勢湾(四日市、熱田等)、仙台湾(本網、野蒜、花淵等)の10港を第二種重要港湾とした。第一種重要港湾は、国が経営し、関係公共団体に共助させることとし、第二種重要港湾は、地方が経営し国が補助を行い、その他の港湾は地方の独力経営に任せ国は</p>

	<p>補助を行わないものとした。</p> <p>その後、第一種重要港湾は追加されなかったが、第二種重要港湾は港湾調査会又は土木会議の議を経て「重要港湾選定ノ件」(内務省告示)により内務大臣が指定し、最終的には37港が指定された。</p>
<p>5. 港湾経営ヲ内務省ニ於テ統一施行スルノ件 (大正7年閣議決定)</p>	<p>港湾の修築、経営に関する行政は、元来内務大臣の所管に属する所であるが、明治30年以来外貿設備については税関工事として大蔵省所管の下に施行されていて、港湾計画に齟齬を来し、技術力、機械等の運用にも不経済を生ずる等の弊害が生じていた。</p> <p>このような経緯を踏まえて、国が経営する港の成立に必要な工事(外郭施設、水域施設及び係留施設の建設並びに港湾施設用地の造成等)は、内務省が統一的に施行することとした。</p>
<p>6. 国ニ於テ施行スル内国貿易施設ニ関スル港湾工事ニ困リ生スル土地又ハ工作物ノ下付又ハ貸付及使用料ノ徴収ニ関スル件 (大正9年勅令第82号)</p>	<p>第一種重要港湾の内国貿易設備の整備にあたっては、その工事に要する費用の一部を地元の市に負担することを命じ、内務省(土木出張所)が直轄施行していた。</p> <p>そこで直轄工事により生じた土地又は工作物の所有、管理等の関係を明確にするため本勅令が発せられ、直轄工事により生じた土地又は工作物は公用又は公共用財産として国有に存置するものを除いて、費用を負担した公共団体に無償下付することとし、公共用財産として国有に存置したものは、公共団体に無償貸付をして、使用料を徴収させ、その収入は公共団体の収入になる旨を定めた。</p>
<p>7. 河川法ヲ施行若ハ準用セサル河川又は港湾ニ関スル件 (大正11年5月内務省訓令第6号) 港湾指定の件 (同上告示第131号)</p>	<p>港湾の修築等の許可権は、内務大臣の監督の下に地方長官の権限に属していたが、上記訓令は地方長官の行う重要港湾及び内務大臣が指定する港湾における一定の行為の許可にあたり内務大臣の許可を必要とすることとし、告示により大臣認可を要する港湾を指定したものである。これ自体は、官庁内での内規を定めたのみで、たいした意義はないが、昭和7年以降地方の港湾の修築に対して国がそれに要する費用の1/2を補助することになり、「港湾指定の件」により指定された港湾を補助対象港湾として運用したことにより、当該告示は補助制度上重要な地位を占めるに至った。</p>

<p>8. 指定港湾改良助成方針 (昭和10年1月土木会議議決)</p>	<p>従来、重要港湾以外の港湾は、地方の独力経営に委ねることとされていたが、指定港湾のうち次の基準に該当し、且つ、緊急に改良を要する港湾において修築等に要する費用の1/2を国庫から補助することとした。</p> <p>(1) 出入船のトン数が100万トン/年以上のもの (2) 出入貨物のトン数が10万トン/年以上のもの (3) 出入貨物の価格が500万円/年以上のもの (4) 前各号に該当しないが、次のような特別の事由のあるもの。</p> <p>(イ) 島しょ、その他僻地にあつて港湾を主要交通機関とするもの (ロ) 船舶の避難に必要なもの (ハ) その他地理的關係上重要なもの</p>
--	--

第2節 港湾管理行政

昭和10年代の港湾制度の概要は以下の通り。

(1) 主務官庁

以下の規定により主務官庁は内務省とされた。

内務省官制第1条・・・土木に関する業務を管理すること

第7条・・・港湾に関する事務は土木局において掌ること

ただし、港湾の計画、修築、管理及び経営に関する権限は内務大臣に属していたが、法令上の明文の規定は存在しなかった。

実態としては、内務大臣の監督の下に地方長官が港湾に関する事務を行っていた。しかしながら、港湾行政の所管は各省にまたがり、一元化されていなかった。

事例としては以下の通りである。

- ① 外貿施設のうち、基本的な施設は内務省が整備し、税関が経営していた。
- ② 上屋、起重機等の陸上設備は税関が整備して経営していた。
- ③ 臨港鉄道は鉄道省が所管していた。
- ④ 軍港及び軍用施設には内務省の権限が及ばず、軍に関係のある区域における港湾工事は軍との協議が必要であった。

(2) 内務大臣及び地方長官の行政処分

港湾管理者＝地方長官であることとされていたが、港湾の管理者と経営者は必ずしも一致する必要がないものと解されていて、港湾管理者としての地方長官の実態は、国の所有に属する公

有水面の利用及びそこで行われる行為についての監督、処分を行うのみであった。従って、実際の港湾管理は、国の直営に係わるものを除き、地方長官の許可を受けて地方公共団体(稀なケースとして私人)が行っていた。

◎内務大臣及び地方長官が行っていた行政処分の概要

イ 港湾の認定及び港湾区域の決定(現港湾法第2条第2項、第4条第4項関係)

港湾行政上の港湾として取扱うためには、国の認定行為を必要とした。内務大臣は、土木会議の決議を経て重要港湾の選定、指定港湾の指定及びこれらの港湾区域の決定を行っていた。その他の港湾は、地方長官が認定し、港湾区域を決定した。

ロ 港湾工事の施行及び施行の許可(現港湾法第42条、第43条、第52条関係)

重要港湾における港湾工事については、内務大臣が直轄又は直接施行し、その他の港湾においては、地方長官の許可を受けて地方公共団体又は私人が施行した。当該認可の手續きに関しては、地方長官の定める「土木工事取締規則」等が定められていた。

ハ 港湾の使用料の徴収の許可(現港湾法第44条の2、第54条第2項関係)

当該港湾を経営する地方公共団体又は私人が、港湾施設の使用料又は入港料を徴収しようとするときは、港湾は国の営造物であることにより、地方長官の許可を受ける必要があった。なお、直轄工事に係る内国貿易設備については、大正9年勅令第82号により地方公共団体に使用料の徴収権が付与されていた。

ニ 港湾の占用の許可(現港湾法第37条第1項関係)

港湾内の水域及び施設を特定人が占用する場合は、港湾管理者たる地方長官の許可を必要とした。なお、水域の占用料は国庫の収入に帰属されていた。

(3) 港湾の分類

「重要港湾」----- その設置による利益が広範囲に及ぶ港湾

└───「第一種重要港湾」----- 国が直接経営

└───「第二種重要港湾」----- 地方の経営に委ね国が助成する。

これら以外を「その他の港湾」としてその設置による利益が地方的小範囲で一般的には地方港湾とし、さらに「指定港湾」と「その他の港湾」に分けられる。

指定港湾に対する助成制度が確立した昭和10年以降は、整備主体、国の補助率、経営主体が同じであったため第二種重要港湾と指定港湾との区分が明確でなくなった。

第3節 港湾修築行政

港湾修築における施行者及び事業者の負担区分については、法制的な基準が定められておらず、「重要港湾ノ選定及施設ノ方針」(明治40年港湾調査会決議)、「指定港湾改良助成方針」(昭和10年土木

会議決議)等の行政実務における基準によって運用されていた。

一方、府県と市町村との土木費の負担区分をみると、地方自治法の先駆をなす法制である「土木費負担所属区分方ノ件」(明治11年太政官無号達)及び「土木費旧慣施行ノ件」(明治12年太政官無号達)により地方一般の利害に関するものは地方税(府県税)を、区町村(市制は未施行)限りの利害に係るものは町村、又は区内限りの協議費をもって賄うこととされ、これに準拠し難い場合は、府県会の決議をもって旧慣によることができるとされていた。

その後「北海道地方費法」(明治34年法律第3号)、「府県ニ於ケル費用ノ府県負担ニ関スル件」(大正15年勅令第338号)が施行され、法律勅令に規定あるもののほか土木費は府県が負担する旨定められたが、これも「土木事業は府県が当たる」という原則を定めたにすぎず、市町村がそれにあたるのを排除するものではないと解されていて、基準とは言い難いものであった。

港湾の種類ごとの港湾の修築事業の施行者及び事業費の負担区分は以下の通りである。

1. 第一種重要港湾

(1) 外国貿易設備

外郭施設、水域施設及び係留施設の建設、改良並びに港湾施設用地の造成等港湾の成立に必要な工事は内務省(土木出張所)において直轄施行していた。内務省は、直轄施行をするにあたって、地元の地方公共団体に事業費の一部を命令の形式によって分担させていた。分担の割合は、整備する港湾施設及び分担する地方公共団体によって差異はあったが、大体のところ、外郭施設及び水域施設は全額国庫負担であった。係留施設及び用地造成は、横浜市及び神戸市では1/2を分担し、門司市及び下関市では全額国庫負担であった。

直轄工事により生じた港湾施設及び土地は、その経営者である税関に引継していた。

上屋、荷役機械等の陸上設備は、税関がその業務の必要により建設し、経営していた。

(2) 内国貿易設備

内国貿易に必要な設備に関する工事も内務省において直轄施行し、それに要する費用の一部を命令形式によって地方公共団体に分担させていた。分担の割合は、整備する港湾施設及び分担する地方公共団体によって差異があったが、外郭施設及び水域施設については全額国庫負担、その他の港湾施設及び用地造成については、横浜市及び神戸市は2/3を、門司市及び下関市は1/2を、それぞれ分担していた。

内国貿易設備工事によって生じた土地又は工作物は、大正9年勅令第82号に基づき公用又は公共用として国有に存置するものとし、ないものに区分され、存置するもののうち、公用に使用するものは使用する官庁が管理し、公共用として存置したものは、事業費の一部を分担した地方公共団体に無償貸付し、使用料を徴収させ、その収入に属させることとし、存置しないものは、事業費の一部を分担した地方公共団体に無償下付した。

(3) 北海道の特例

北海道における重要な土木工事は北海道拓殖計画として、北海道拓殖費(全額国費)をもって北海道庁長官が直轄施行していた。

港湾の修築は北海道開拓計画の一環として実施され、その関係から北海道では港湾の区分は定められず(室蘭、函館、小樽の各港が第二種重要港湾に準じて取扱われていた)、道内全ての港湾がこの対象となっていた。

同計画に取込まれなかった港湾工事についても同長官が直轄施行し、その取扱いは内国貿易設備に準じて地元市町村に事業費の一部(概ね1/2)を分担させていた。すなわち、北海道の港湾修築は第一種重要港湾に準じて取り扱われていた。

2. 第二種重要港湾

明治40年の重要港湾の選定及び施設の方針により、第二種重要港湾は地方の経営に委ねて、国は財政の許容範囲内において、事業費の一部を補助することとし、明治30年法律第37号に基づいて大部分の港湾において内務省(土木出張所)が直轄施行していた。

補助率は事業費の1/2であり、埋立費は補助の対象とされていなかった。

第二種重要港湾における修築事業の主体は、概ね府県であったが、今治、博多及び長崎の各港は市であった。

また、大阪港は大阪市が、名古屋港は愛知県が国庫補助を受けて直営施行し、東京港は東京都が国庫補助を受けずに直営施行していた。

3. 指定港湾

重要港湾の選定及び施設の方針により重要港湾以外の港湾(地方港湾)は地方の独力経営に任せることとされ、国庫補助なしに地方長官の許可を得てその負担において修築事業を行っていた。

時代の推移とともに地方港湾の役割が大きくなったこと等に伴い、昭和7年度から指定港湾を対象に国庫補助を行うこととなり、昭和10年に土木会議において「指定港湾改良助成方針」が決議され制度化された。

補助率は事業費の1/2であり、埋立費は補助対象外であった。

第3章 港湾法の制定

第1節 法制定の契機

明治以降、港湾法の制定については関係者より広く願望されており、大正から昭和初期にかけて内務省は数回にわたり港湾法案を立案したが、港湾行政が多くの省庁に関連することから、主として港湾の管理主体を如何にすべきかについての調整がつかなかったため成立に至らなかった。とはいえ、旧憲法下においては、これがなくても予算措置、訓令、命令等によって大きな問題なく必要な行政を遂行することができた。

しかしながら、第二次世界大戦後は新憲法の施行により、原則としてすべての行政は法律に基づき、その枠内においてのみ執行できることとなり、法律的に何らかの措置をしなければならない状況となった。

さらに政策的においても、終戦後連合軍に接収された横浜港及び神戸港等の港湾施設の返還問題に絡んで以下の経緯により港湾法の制定が必要となってきた。

昭和22年12月	連合軍は「京浜港及び神戸港の軍管理機構を縮減し、その一部運営を日本側に移管する予定であるから、日本政府は受入体制の整備に関する研究を即時開始し、かつ必要なポートオーソリティー（港湾管理者）の設立、組織及び運営に関する準備計画をする」ように指令
昭和24年8月	日本政府は「港湾運営計画書」を閣議決定し、連合軍に提出
昭和24年12月	連合軍は、当該計画書中にある ① 主要な港には原則として管理主体が定められること ② 管理主体は法律の定めるところにより設けられること の2点を承認

そして、

- ◆ 港湾の管理運営に関して最大限の地方自治権を与え、かつ、国家的及び地方的利益に最も適合する港湾管理主体の形態を設置又は創設する機能を地方公共団体に与えることが、法律の制定によって補足されるべきである
- ◆ 法律又は地方公共団体によって設立されるべき法人及びその形態による港湾管理主体の設置、機能、組織、財政的機構に関する特別の条項を包含すべきである
- ◆ 日本政府が、国家的利益を確保・増進するために必要な最小限度の監督及び規制権のみを日本政府に留保する条項が設けられるべきである

として、このような法律案を最高司令官に提出すべきことを日本政府に指令した。

これにより港湾法の制定は日本政府の総司令部に対する義務となり、昭和25年1月、日本政府は法案を閣議決定の上、連合軍に提出し、その後昭和25年5月に国会提出、31日公布即日施行となり、四十年来の懸案に一応の終止符が打たれた。

第2節 港湾法の理念

1. 港湾行政の統一

港湾行政の概念には、港湾を場として行われる全ての行政を指す広義の港湾行政と、港湾という営造物の開発、利用及び保全に関する行政を意味する狭義の港湾行政の二つの概念がある。

港湾では多くの行政がそれぞれの法律に基づいて関与しており、それらの法律を一個の法律で規律することは技術的に困難であり、かつ、行政機構の根本的な改革を必要とすることから、狭義の港湾行政の統一を図るべきであるという意見が有力であった。

港湾法の制定によって、従前、バラバラで統一性に欠けていた港湾の開発、利用及び保全に関する権限が地方公共団体の設立する港湾管理者に付与され、狭義の港湾行政は統一されることとなった。

2. 港湾管理主体の一元化

従前の港湾管理主体は地方長官とされていたものの不明確な点が多く、国営港、府県営港、市町村営港、私有港に区分することしかできないような状態であった。

港湾法においては、このようにバラバラであった港湾の管理を一元化すること、及び連合軍の示唆を反映させ、港湾の管理主体を地方公共団体が設立する港湾管理者に一元化し、港湾区域にある他の者の港湾施設に対して必要な規制を行うこととした。

3. 地方自治の尊重

一般的に土木関係法令は国に多くの権限を留保していて、中央集権的な法制度になっているのに対し、港湾法は民主的な法律であると言われている。それは、本法の基本理念である地方自治の尊重に十分に配慮されていることによるものである。即ち、港湾法は港湾の管理主体から国及び私企業を排除して港湾管理者となるべき者を地方公共団体に限定し、さらに、国は、国家的利益を確保するために必要な最小限度の範囲で港湾管理者を監督することとし、国の一般的な監督規定を置かずに事項ごとに個別に規定するにとどめている。

4. 私企業への不干渉

港湾法は、港湾における民間企業の活動について、港湾の基本となす事項を除いて、その自由意思に任せることを建前にしている。

港湾管理者は、民間企業が行いえない公共的、非営利的分野における港湾施設の管理、役務の提供、環境の整備等の業務を行い、民間企業に対しては、港湾計画その他港湾の総合的な開発、利用及び保全に支障がある場合に必要な最小限度の干渉を行うにとどめている。

従って、港湾管理者は、公的管理主体として、民間企業と競争して営利事業を営むことや、民間企業の自由公正な活動を干渉することを避けなければならない、施設の利用に関して不平等な取扱いをしてはならないものとされている。

第3節 港湾法の目的

1. 制定時の目的規定

制定時の第1条の規定は、「この法律は、港湾管理者の設立による港湾の開発、利用及び管理の方法を定めることを目的とする」となっていた。

この趣旨は、従来、港湾の計画、修築、管理、経営をする者がバラバラで統一性に欠けていて種々の問題が生じていたことに鑑み、港湾の管理主体を地方公共団体の設立する港湾管理者に統一し、港湾管理者を、その管理する港湾の責任主体として港湾の管理体制を確立し、港湾管理者によって地方自治の精神にのっとり効率的・経済的に港湾を開発し、利用し、管理していくことを目的としたものであった。

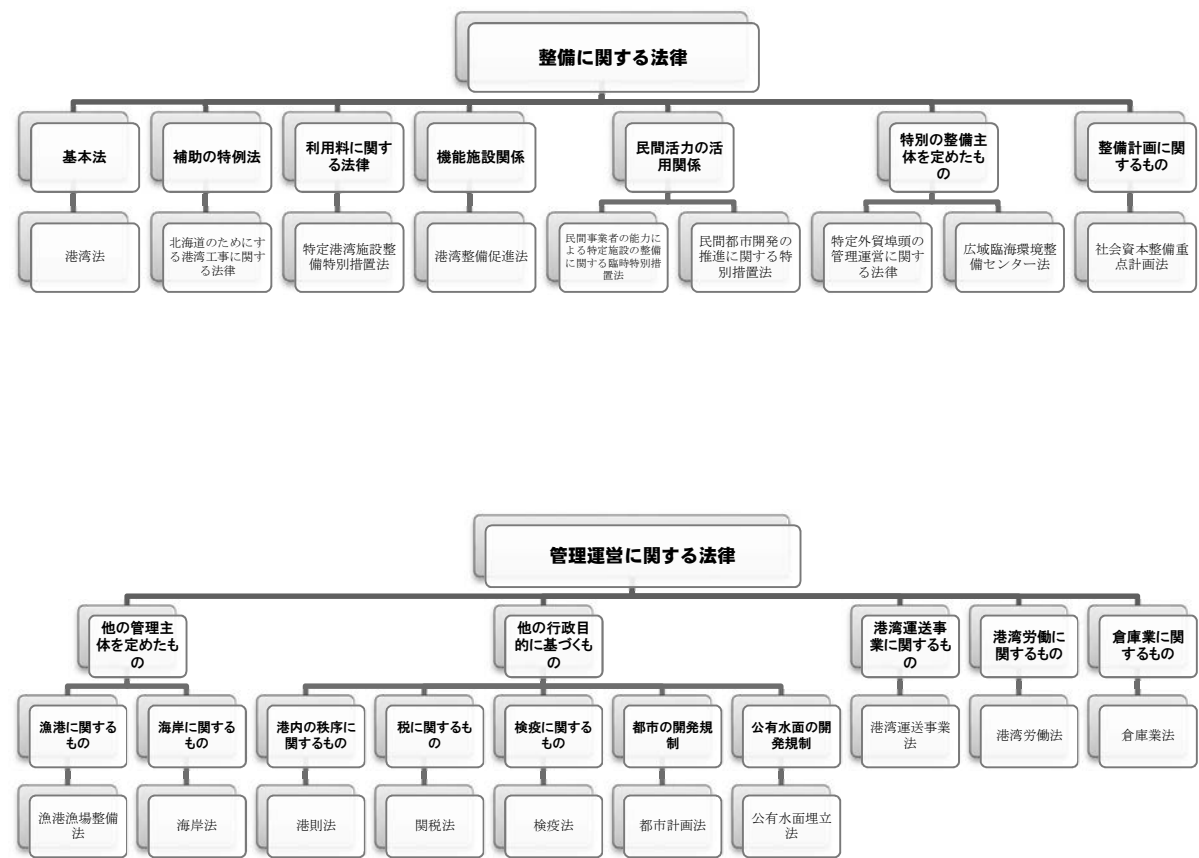
2. 改正後の目的規定

開発に伴う環境問題、臨海工業地帯から発生する公害問題等が社会問題となり、また、港湾に対する社会的要請が多様化してきたことから、昭和48年に港湾法の大改正が行われ、ほぼ現行のものとなった。

港湾法制定後、全国の港湾に港湾管理者が設立され、その制度は完全に浸透したことから、制定当初の目的を見直し、今後の港湾行政の指針となるべき事項として「港湾の秩序ある整備、港湾の適正な運営及び航路の開発及び保全を実現することによって、交通の発達及び国土の適正な利用と均衡ある発展に資し、同時に、公共の福祉の増進に寄与すること」を目的とすることに改められた。

また、平成12年4月の改正により、「環境の保全に配慮」することが追加された。

参考：港湾を巡る諸法



第4章 港 湾 法

第1節 目次

第1章 総則（第1条～第3条）

第1章の2 港湾計画等（第3条の2～第3条の4）

第2章 港務局

第1節 港務局の設立等（第4条～第11条）

第2節 港務局の業務（第12条～第13条）

第3節 港務局の組織（第14条～第27条）

第4節 港務局の財務（第28条～第32条）

第3章 港湾管理者としての地方公共団体（第33条～第36条）

第4章 港湾区域及び臨港地区（第37条～第41条）

第4章の2 港湾協力団体（第41条の2～第41条の6）

第5章 港湾工事の費用（第42条～第43条の5）

第6章 開発保全航路（第43条の6～第43条の10）

第7章 港湾運営会社

第1節 港湾運営会社の指定等（第43条の11～第43条の20）

第2節 港湾運営会社の適正な運営を確保するための議決権の保有制限等（第43条の21～第43条の24）

第3節 国際戦略港湾の港湾運営会社に対する特別の措置（第43条の25～第43条の31）

第8章 雑則（第44条～第66条）

附則

第2節 港湾法の主な構成

1. 目 的（第1条）

交通の発達及び国土の適正な利用と均衡ある発展に資するため、環境の保全に配慮しつつ、港湾の秩序ある整備と適正な運営を図るとともに、航路を開発し、及び保全することを目的とする。

2. 港湾の種類（①～④第2条第2項、⑤第2条第9項）

①国際戦略港湾 長距離の国際海上コンテナ運送に係る国際海上貨物輸送網の拠点となり、かつ、当該国際海上貨物輸送網と国内海上貨物輸送網とを結節する機能が高い港湾であって、その国際競争力の強化を重点的に図ることが必要な港湾とし

て政令で定めるもの

②国際拠点港湾 国際戦略港湾以外の港湾であって、国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾として政令で定めるもの

③重要港湾 国際戦略港湾及び国際拠点港湾以外の港湾であって、海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾として政令で定めるもの

④地方港湾 国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾以外の港湾

⑤避難港 暴風雨に際し小型船舶が避難のために泊することを主たる目的とし、通常貨物の積卸又は旅客の乗降の用に供せられない港湾として政令で定めるもの

※特定貨物輸入拠点港湾の指定（第2条の2）

近年、世界的に石炭や鉄鉱石等のばら積み貨物を輸送する船舶の大型化が進んでいるが、我が国では、施設的な制約に加え、こうした貨物の輸入を個々の企業が個別に行うことが中心となっているため、船舶の大型化が進んでない状況である。このため、我が国産業の国際競争力の強化を図る上で、船舶の大型化を促進し、物流コストを下げることに喫緊の課題となっている。このような背景を踏まえ、必要な対策を講ずるため、平成25年6月の改正により、第2条の2の規定が追加された。

これにより、国土交通大臣は、国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾であって、主として輸入されるばら積みの貨物（以下「輸入ばら積み貨物」という。）の海上運送の用に供される一定の規模以上の埠頭を有するもののうち、輸入ばら積み貨物の取扱量その他の事情を勘案し、当該埠頭を中核として輸入ばら積み貨物の海上運送の共同化の促進に資する当該港湾の効果的な利用の推進を図ることが我が国産業の国際競争力の強化のために特に重要なものを、特定貨物輸入拠点港湾として指定できることとなった。

※国際旅客船舶拠点形成港湾の指定（第2条の3）

「明日の日本を支える観光ビジョン」に掲げられた「訪日クルーズ旅客を2020年に500万人」の目標を実現するためには、官民の連携により、クルーズ船の受入拠点となる港湾の受入環境の整備を加速する必要がある。官民の連携による国際クルーズ拠点の形成を図るためには、クルーズ船の受入拠点となる港湾を指定し、旅客ターミナルビル等への投資を行うクルーズ船社に岸壁の優先利用等を認める協定制度の創設が必要となる。このような背景を踏まえ、必要な対策を講ずるため、平成29年6月の改正により、第2条の3の規定が追加された。

これにより、国土交通大臣は、主として本邦の港と本邦以外の地域の港との間の航路に就航する旅客船（以下「国際旅客船」という。）の利用に供される規模その他の要件に該当する埠頭を有する港湾のうち、船舶乗降旅客数その他の事情を勘案し、官民の連携による国際旅客船の受入れの促進を図ることにより国際旅客船の寄港の拠点を形成することが我が国の観光の国際競争力の強化及び地域経済の活性化その他の地域の活力の向上のために特に重要なものを、国際旅客船舶拠点形成港湾として指定できることとなった。

※海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾の指定（第2条の4）

近年、我が国においては、地球温暖化対策の観点から、パリ協定を踏まえた我が国の目標を確実に達成するため、洋上風力発電の導入促進が求められており、長期的、安定的かつ効率的な洋上風力発電事業の実施に向けた環境整備を図るため、洋上風力発電設備の設置及び維持管理のための港湾を確保する必要がある。このような背景を踏まえ、必要な対策を講ずるため、令和元年12月の改正により、第2条の4の規定が追加さ

れた。

これにより、国土交通大臣は、海洋再生可能エネルギー発電設備又は港湾区域に設置される再生可能エネルギー源の利用に資する施設若しくは工作物（以下「海洋再生可能エネルギー発電設備等」という。）の設置及び維持管理に必要な人員及び物資の輸送の用に供され、又は供されることとなる一定の規模以上であることその他の要件に該当する埠頭（以下「海洋再生可能エネルギー発電設備等取扱埠頭」という。）を有する港湾のうち、当該港湾の利用状況その他の事情を勘案し、海洋再生可能エネルギー発電設備等の設置及び維持管理の円滑な実施の促進に資する当該港湾の効果的な利用の促進を図ることが我が国の経済社会の健全な発展及び国民生活の安定向上のために特に重要なものを、海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾として指定できることとなった。

3. 港湾の整備

(1) 基本方針（第3条の2）

基本方針は、交通体系の整備、国土の適正な利用及び均衡ある発展並びに国民の福祉の向上のため果たすべき港湾及び開発保全航路の役割を考慮して定めるものとし、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾の配置や機能等に関する国のビジョンであり、港湾計画はこれに適合したものでなければならない。

(2) 港湾計画（第3条の3）

港湾という空間についての長期的な開発、利用及び保全の基本的な姿を描いたマスタープラン（基本計画）として港湾管理者により策定され、港湾整備、管理・運営を行う上での指針となる。

(3) 港湾工事（第2条第7項、第42条、第43条、第52条等）

国、港湾管理者等が港湾施設を建設し、改良し、維持し又は復旧する工事及びそれ以外の工事で港湾の保全のための工事（港湾工事）を行うこと、また、これに対する国の負担、補助について要件、負担率、補助率等についての規定を定めている¹（第4及び5節にて後述）。

4. 港湾の管理運営

(1) 港湾管理者（第2条第1項、第4条、第12条、第33条、第34条等）

港湾管理者とは、港湾を全体として開発し、保全し、これを公共の利用に供し、港湾を一体として管理・運営する公共的責任の主体であり、港務局又は地方公共団体²になる。港湾管理者は、港湾計画の策定、港湾の開発、利用及び保全の観点から必要な管理運営や港湾工事を行うこと、必要な役務の提供等を行うことを業務とする。

(2) 港湾区域等における規制（第37条から第41条）

¹ なお、北海道開発のためにする港湾工事に関する法律、沖縄振興特別措置法及び離島振興法等は港湾工事について港湾法の特例を定めている。

² 一部事務組合及び広域連合を含む。

港湾管理者が管理・運営する港湾区域又は港湾隣接地域において必要な規制を行うこと、また、臨港地区の設定、臨港地区内の分区の指定及び分区内の行為の規制を行うこと等を定めている。

(3) 各種料金等とその徴収（第44条、第44条の2）

港湾施設使用料、役務利用料、入港料等について規定が置かれている。

(4) 港湾管理者以外の者による運営（第7章、第54条の3、第55条）

(ア) 港湾運営会社

国際戦略港湾及び国際拠点港湾における埠頭群を運営しようとする者（＝港湾運営会社）が、国及び当該港湾管理者に対して行う申請に関する要件及び所要の手続き等を定めている。

(イ) 特定埠頭運営事業

重要港湾における特定埠頭を運営し、又は運営しようとする者が当該港湾の港湾管理者に対し行う認定に関する要件及び所要の手続き等を定めている。³

(参考) 特定国際コンテナ埠頭

平成23年4月の港湾法等改正前の第50条の4において、指定港湾⁴における国際コンテナ埠頭を運営し、又は運営しようとする者が、指定港湾の港湾管理者に対し行う認定に関する要件及び所要の手続き等を定めていた。本制度は、平成23年4月の港湾法等改正により創設された港湾運営会社制度の創設に伴い廃止された。

但し、平成23年4月の港湾法等改正の施行時点(平成23年12月15日)において、改正前の港湾法第50条の4第1項又は第4項の規定による行政財産の貸付を受けている者については、同法第50条の4第2項の認定及び同条第7項から第9項までの規定は、当該貸付にかかる契約の期間が満了するまでの間は、なおその効力を有するものとされている。

(5) 港湾協力団体（第41条の2～第41条の6）

港湾管理者が連携して港湾管理を行う民間団体等を港湾協力団体に指定するための手続き等について定めるほか、港湾協力団体が業務の実施に関し必要な情報等を港湾管理者から受けられ、また、港湾区域内水域等を占用する際の手続きを簡素化する場合について定めている。

(6) 国土交通大臣による港湾広域防災施設の管理等（第55条の3の2）

国土交通大臣が港湾施設を使用して複数の都道府県にまたがるような広域災害応急対策を実施するために必要と認める場合、あらかじめ定められた港湾広域防災区域内で直轄工事により整備した港湾広域防災施設を、期間を定めて自ら管理する規定を定めている。

³ 特定埠頭運営事業については、平成23年4月の港湾法等改正により重要港湾のみが対象となり、国際戦略港湾及び国際拠点港湾については対象外となった。但し、平成23年4月の港湾法等改正の施行時点(平成23年12月15日)において、改正前の港湾法第54条の3第7項の規定による行政財産の貸付を受けている者については、同条第2項の認定並びに同条第11項及び第12項の規定は、当該貸付にかかる契約の期間が満了するまでの間は、なおその効力を有するものとされている。

⁴ 「指定港湾」とは、国際戦略港湾又は国際拠点港湾であって、長距離の国際海上コンテナ運送の用に供され、かつ、同一の民間事業者により一体的に運営される一定の規模以上の国際コンテナ埠頭を有するもののうち、当該国際コンテナ埠頭の機能の高度化により当該国際戦略港湾又は国際拠点港湾の運営の効率化を図ることが国際競争力の強化のために特に重要なものを、指定港湾として国土交通大臣が指定するもの。当該制度についても、平成23年4月の港湾法等改正により廃止された。

(7) 非常災害時における国土交通大臣による円滑な港湾施設の管理（第55条の3の3）

非常災害が発生した場合において、港湾管理者からの要請があり、地域の実情等を勘案して必要があると認めるときは、国土交通大臣が、期間を定めて、当該港湾管理者の管理する港湾施設の管理の全部又は一部を自ら行うことができる規定を定めている。

5. 航路その他の港湾以外の水域

(1) 開発保全航路（第2条第8項、第6章）

港湾区域及び河川区域以外の水域における船舶の交通を確保するため開発及び保全に関する工事を必要とする航路については、開発保全航路として、その開発及び保全を国土交通大臣が行う。なお、この開発保全航路には、当該航路の構造の保全及び船舶の航行の安全のため必要な施設を含むものとされていたが、平成25年6月の法改正により、これに船舶の待避のために必要な泊地も追加された。

(2) 緊急確保航路（第55条の3の4）

非常災害時において、国土交通大臣が所有者の承諾を得ることなく漂流物の除去を行える航路として、港湾区域、開発保全航路及び河川区域以外の水域における船舶の交通を緊急に確保する必要があるものとして指定するものである。これは、非常災害時における港湾機能の維持に資するよう、国土交通大臣が障害物の除去を行うことにより啓開できる航路や船舶の待避場所として開発・保全できる航路の指定を行えることとするため、前記（1）の開発保全航路における船舶の待避のために必要な泊地とともに、平成25年6月の法改正により規定されたものである。

(3) その他の水域（第56条）

都道府県知事が港湾区域の定めのない港湾において、港湾の利用・保全の観点から必要な規制を行うことを定めている。

6. 港湾の施設に関する技術上の基準

水域施設、外郭施設、係留施設等については、波浪による被害防止、耐震性確保等、港湾としての機能維持、港湾の利用者等の安全性確保の観点から、その建設・改良・維持にあたって安全性等を確保する技術上の基準に適合している必要がある（第56条の2の2）。この技術上の基準に適合しなければならない施設は以下の通りである（令第19条）。

- ① 水域施設、外郭施設、係留施設
- ② 臨港交通施設、荷さばき施設、保管施設、船舶役務用施設、廃棄物埋立護岸、海浜（海岸管理者が設置する海岸保全施設を除く）、緑地及び広場
- ③ 旅客乗降用固定施設及び移動敷旅客乗降用施設

なお、第56条の2の2第1項が「港湾施設」ではなく「港湾の施設」という表現を用いており、第2条第5項の港湾施設に限定していないことから、港湾区域や臨港地区外にあるものでも対象となる⁵（但し、②については令第19条により港湾法上の港湾施設に限定されている）。

第3節 港 湾 施 設

1. 港湾施設の範囲

(1) 港湾の管理運営上必要な施設

一般に港湾施設とは、港湾を管理運営するために必要な施設をいい、港湾法はその範囲を明確に定めている。港湾施設は、港湾区域及び臨港地区内に存在する一定の固定施設並びに港湾利用に必要な一定の可動施設としている（第2条第5項）。

固定的な港湾施設は、港湾区域及び臨港地区内にある施設である。また、可動的な港湾施設は、港湾の利用上必要なものに限られるが、その性質上、常に港湾区域及び臨港地区内にあることを要件としていない。これは、例えば引船のように、港湾区域外に出て活動する場合があり、また、移動式荷役機械のように、臨港地区外で使用することもあるためである。

港湾施設となることは、その一般公衆の利用に供する目的での国又は港湾管理者による建設、改良、維持、復旧工事が、港湾法上の「港湾工事」（第2条第7項）として定義付けられることになり、いわゆる直轄及び補助事業等の対象となることを意味する（次節参照）。

(2) 港湾区域及び臨港地区外にある施設の認定（第2条第6項）

港湾区域及び臨港地区は、港湾の管理運営上必要な最小限度の区域として定められるものであるから、時として、港湾の管理運営上必要な固定施設が、港湾区域又は臨港地区内にないため、港湾施設とならない場合が生ずる。このため港湾法は、港湾区域又は臨港地区外にある施設でも、港湾管理者の申請によって、国土交通大臣が認定したときは、港湾施設とみなすことにしている。例えば、道路又は鉄道はその機能を果たすためには、臨港地区外にある主要道路又は主要幹線に連絡しなければならないから、その一部が臨港地区から外に出ることが考えられる。このような場合、当該外に出る部分も港湾管理者が建設し、管理する必要があるので、国土交通大臣が、港湾施設であることを認定し、当該港湾の管理運営に支障が生じないよう港湾施設として取り扱うのである。

もともと、港湾施設は港湾区域又は臨港地区内に置かれることが原則であり、施設認定制度は例外的なものである。よって、陸域における港湾施設としての位置づけは原則として臨港地区の指定により行うこととし、施設認定による場合は①臨港地区指定になじまないもの（臨港

⁵ 従って、第56条に定める公告水域である港湾にも、またマリーナやシーバース等が港湾区域外、公告水域外にある場合でもこの技術上の基準に適合させる必要がある。

道路のように一団の区域としてとらえることができないようなもの）又は②臨港地区指定までの暫定的措置（臨港地区指定までにある程度の期間を要する場合）に限られる。また、水域施設については、港湾区域の変更により処理し得るので、施設認定は行わないこととしている。⁶

なお、国際旅客船拠点形成港湾の港湾管理者は、国際旅客船の寄港の拠点を形成するための国際旅客船拠点形成計画を作成することができるが、当該計画に第2条第6項の規定による認定を要する施設に関する事項が定められ、当該計画が公表されたときは、当該認定があったものとみなすこととしている（第50条の17）。

(3) 港湾管理者以外の者が管理する港湾施設

第2条第5項は、港湾区域及び臨港地区内にある一定の固定施設及び港湾の利用に必要な一定の可動施設は、すべて港湾施設であるとしている。

従って、港湾管理者が管理するものはいうまでもなく、国、地方公共団体又は私人が所有又は管理するものも、港湾区域又は臨港地区内における第2条第5項第1号から11号に掲げる施設、並びに港湾の利用又は管理に必要な同項12号から14号に掲げる施設に該当すれば港湾施設となる。

2. 港湾施設の種類

港湾法にいう港湾施設として、第2条第5項では下表に掲げるものを定義づけている。

港湾施設一覧

港湾施設	施設名
〔固定施設〕	
水域施設	航路、泊地、船だまり
外郭施設	防波堤、防砂堤、防潮堤、導流堤、水門、こう門、護岸、堤防、突堤、胸壁
係留施設	岸壁、係船浮標、係船くい、栈橋、浮栈橋、物揚場、船揚場
臨港交通施設	道路、駐車場、橋梁、鉄道、軌道、運河、ヘリポート
航行補助施設	航路標識、船舶の出入港のための信号施設、照明施設、港務通信施設
荷さばき施設	固定式荷役機械、軌道走行式荷役機械、荷さばき地、上屋
旅客施設	旅客乗降用固定施設、手荷物取扱所、待合所、宿泊所
保管施設	倉庫、野積場、貯木場、貯炭場、危険物置場、貯油施設
船舶役務用施設	船舶のための給水施設、給油施設、給炭施設、船舶修理施設、船舶保管施設
港湾情報提供施設	案内施設、見学施設その他の港湾の利用に関する情報を提供するための施設
港湾公害防止施設	汚濁水の浄化のための導水施設、公害防止用緩衝地帯、その他港湾における公害防止のための施設
廃棄物処理施設	廃棄物埋立護岸、廃棄物受入施設、廃棄物焼却施設、廃棄物破碎施設、廃油処理施設、その他廃棄物の処理のための施設
港湾環境整備施設	海浜、緑地、広場、植栽、休憩所、その他港湾の環境の整備のための施設
港湾厚生施設	船舶乗組員及び港湾労働者の休泊所、診療所、その他の福利厚生施設
港湾管理施設	港湾管理事務所、港湾管理用資材倉庫、その他港湾の管理のための施設

⁶ 「港湾法の運用について」（昭和29年11月12日付け港管第186号）記1参照。

港湾施設用地	上記の施設の用地
【可動施設】	
移動式施設	移動式荷役機械、移動式旅客乗降用施設
港湾役務提供用移動施設	船舶の離着岸を補助するための船舶、船舶のための給水、給油及び給炭の用に供する船舶及び車両、廃棄物の処理の用に供する船舶及び車両
港湾管理用移動施設	清掃船、通船、その他の港湾の管理のための移動施設

(1) 施設の説明

(ア) 固定的な施設

A) 水域施設……………船舶の航行又は停泊の用に供される施設

B) 外郭施設……………港湾区域内の水面の静穏を確保し、土砂の流入を防止し、港湾施設又は港湾周辺地域の保護を目的とする施設

防波堤……………外海の波浪を遮断して港内の静穏を保つ施設

防砂堤……………標砂、流砂を遮断して港内埋没を防ぐ施設

導流堤……………河川流、潮流を遮断して港内の静穏を保ち、土砂の流入を防ぐ施設

防潮堤……………護岸、堤防等と同じく水陸の境界又はその付近に設けられ、海水の侵入、波浪から背後地域を護り、又は陸岸の崩壊を阻止して港湾区域を保護する施設⁷

水 門……………内水と外水の流動を調節し、船舶の航行の安全、一定水域に停泊する船舶の安全を確保する施設で、一枚の扉で水流調節を行う。

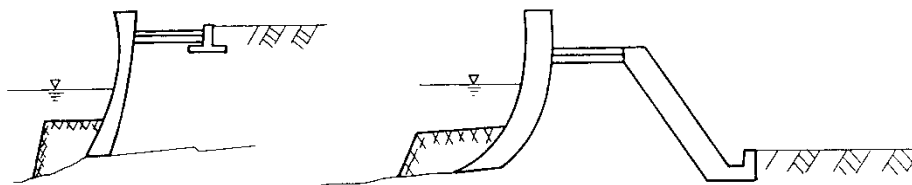
こう門……………目的は水門と同じであるが、潮位差の大きい場所に設置される。

突 堤……………海中に細長く突出した堤防で陸岸の保護を目的とする。別に海に突出した港湾施設の総合体の意味にも使われることがある。

胸 壁……………陸域に設置され、水の後背地への侵入を防止する施設

図 <護岸>

<堤防>



⁷ 護岸、堤防、防潮堤の相違は明確に定義付けられていないが、一般的に、防潮堤は設置の目的が高潮防止に重点が置かれ、形式的には護岸又は堤防の構造で、その規模の大きいものをいう。

図 <水門の船舶通航>

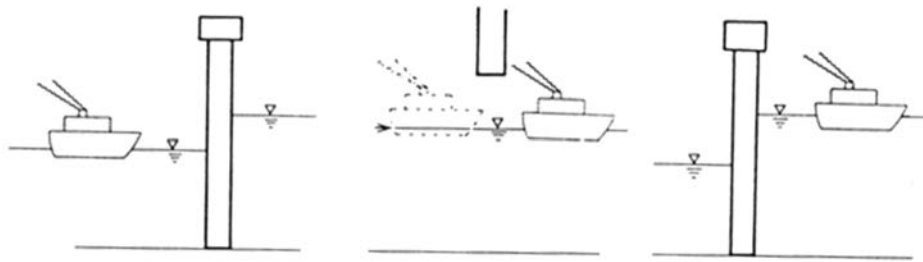
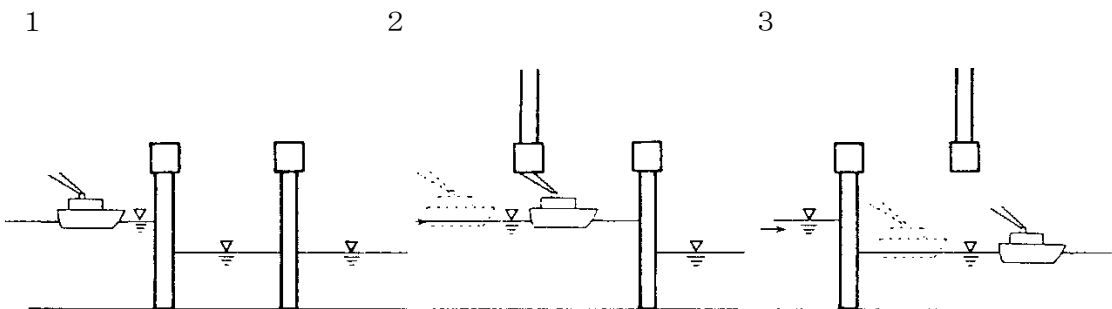


図 <こう門の船舶通航>



C) 係留施設…………船舶を係留させて、貨物の積卸し、旅客の乗降の用に供される施設

岸 壁…………船舶を係留させる施設で、構造的には敷地が土地を形成するもので前面水深-4.5m以上のもの

物揚場…………岸壁と構造的には同じ、前面水深-4.5m未満のもの

栈 橋…………船舶を係留させる施設であるが、構造的には杭等を打設して水上に設置したもので、機能的には岸壁等と変わらない

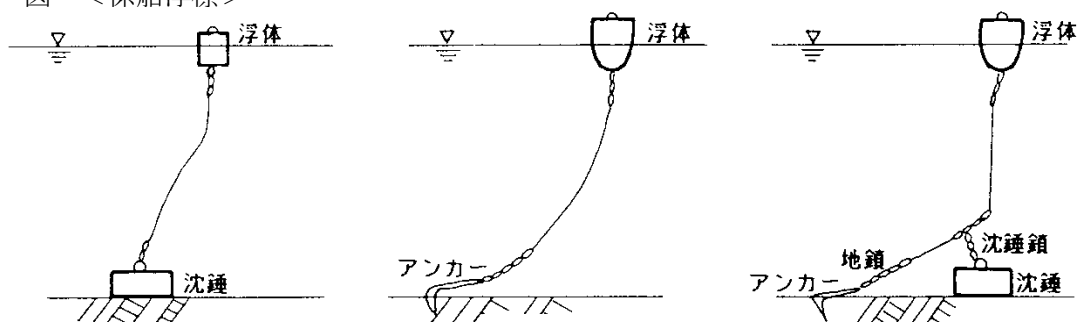
係船杭…………水中に杭を打設したもので、その杭に船舶を係留させる施設

係船浮標…………目的は係船杭と同じ。構造的には沈鍾式、錨鎖式及び沈鍾錨式の三種に分類される。

浮棧橋…………陸岸から距離をとって箱船を浮かべるもので、これと陸岸の間に橋を架けて連絡する。一般に潮位差の大きい港湾で利用される。別名ポンツーンともいう。

船揚場…………船舶の安全、修理のため上架させる施設

図 <係船浮標>



- D) 臨港交通施設………港湾の地帯において、交通を確保し、主要道路と連絡して、貨物、車両の移動の円滑化を図るための施設。
- 鉄 道………概ね専用敷地にレール等の設備を敷設して車輛運転する（鉄道事業法）
- 軌 道………道路の補助交通機関として位置づけられ、概ね道路敷地内に設置を敷設するもの（軌道法）構造的には両者に相違はない。
- E) 航行補助施設………船舶の航行の安全を確保し、運転能率を増進し、又は船舶と施設の通信を行うための施設
- F) 荷さばき施設………貨物の積卸し、荷さばき又は一時保管の用に供される施設
- 荷さばき地…貨物の荷さばき又は保管が行われる場所で、土地であるもの
- 上屋………貨物の荷さばき又は保管が行われる場所で、建物⁸であるもの
- G) 旅客施設………船舶の旅客の乗降の用に供する施設
- H) 保管施設………貨物の保管の用に供する施設
- 倉庫等………倉庫業法適用の倉庫とは、物品の滅失若しくは損傷を防止する為の工作物又は物品の滅失若しくは損傷を防止する為の工作を施した土地若しくは水面であって、物品の保管の用に供するもののうち、保護預かり及び一時預かり（他人の携帯品又はその使用する自転車、自動車、牛馬その他これらに準ずる物品の保管）のための施設を除いた施設としている。⁹
- I) 船舶役務用施設……船舶に対する必要な役務を提供するための施設
- 船舶修理・保管施設 ……マリーナを想定しているもので、ヨット、モーターボート等の修理工場及び艇庫等がこれにあたる。
- J) 港湾情報提供施設…案内施設、見学施設その他の港湾の利用に関する情報を提供するための施設
- 案内施設…多言語対応も含め港湾施設等に関する情報を提供するためのインフォメーションセンター、端末、電子案内板、パネル、モニタ、模型等
- 見学施設…港湾内の主要施設の配置や稼働状況等を一望できる建築物の屋内や屋上の見学施設
- K) 港湾公害防止施設…港湾は、海陸交通の結節点であると同時に生産活動の場としても重要な役割を果たしており、他の地域と比較して事業活動の集積が著しい。このような所から公害問題が生じることのないように設けられる施設

⁸ 上屋における貨物の保管は運送途上の一時的な仮置であり、契約からみれば運送契約に内包される。これに対し、倉庫は寄託に基づく貨物の保管が行われ、独立の寄託契約に基づくものである。このように上屋と倉庫との区別は、貨物に対する取扱上の差異によるものであるが、1棟の建物で両方の機能を兼ねることは妨げない(多階式倉庫において1階部分を上屋とする)。

⁹ 野積場、貯木場、危険物置場及び貯油施設は、倉庫業法においては倉庫とみなされるが、港湾法の倉庫は貯油施設を除いた建物に限られ、土地又は水面の形態である保管施設は含まれない。

汚濁水の浄化の……水質の汚濁しやすい港湾内の水面を浄化するための施設の総体
ための導水施設

例：河川から導水路を設け、清水を港湾内に流入させ、港湾の浄化を図る施設

公害防止用緩衝地帯……公害の発生しやすい場を周囲（生活空間）と遮断するための
緑地帯、空地等

その他………ばっ気施設（汚濁している水中に空気を送り込む）、防油塵柵、共
同汚水浄化装置、遮音壁等

L) 廃棄物処理施設…港湾の環境を保全するため、港湾で発生する廃棄物その他の廃棄物¹⁰
を処理するための施設

廃棄物埋立護岸…港湾区域内において廃棄物を受け入れるための外周護岸であり、外
郭施設の護岸とは違う扱いをしている。

M) 港湾環境整備施設……港湾の環境を積極的に整備し向上させることを目的とし、港湾で
働く人々はもとより、一般住民にも憩いの場、スポーツの場を提
供する施設

その他の施設……運動施設（テニスコート、野球場等）、遊歩道、サイクリング道路等

N) 港湾厚生施設…船舶乗組員及び港湾労働者のための福利厚生施設であり、休泊所、診療
所のほか船員会館、海員会館、勤労者会館のような総合的なものも含ま
れる。

O) 港湾管理施設…港湾の管理運営、港湾施設の管理等のために必要な施設。港湾管理事務
所、港湾管理用資材倉庫その他の施設

P) 港湾施設用地…（A）から（O）までの施設の用地。¹¹

（イ）可動的な施設

船舶、車両等移動する施設で港湾の利用、管理運営のために必要な施設である。

これらの施設は、移動する施設で属地性がないから、港湾区域又は臨港地区内に存するこ
とを要件としていない。

第2条第5項は、可動的な施設として、以下のものを掲げている。

A) 移動式施設……移動可能な施設であり、移動式の荷役機械及び旅客乗降用施設が定めら
れている。

B) 港湾役務提供用移動施設……船舶に対する役務、その他港湾において必要とする役務を
提供するための船舶及び車両

船舶の離着岸を補助するための船舶………ひき船

¹⁰ この廃棄物とは港湾に密接な関連を有する船舶廃棄物、一般廃棄物、産業廃棄物、放射性廃棄物等全ての廃棄物を含み、従って、
廃油処理施設についてみると、工場において発生した廃油の処理施設も含まれる。

¹¹ 社会通念上、土地を施設と言いうるかどうかについては、議論の余地があるが、港湾法はこれを施設として取り扱っている。

船舶のための給水、給油及び給炭の用に供する船舶及び車両

…………給水船、給油船、給炭船、給水車、給油車、給炭車

廃棄物の処理の用に供する船舶及び車両

…………ゴミ運搬船、廃棄物運搬用トラック等

c) 港湾管理用移動施設…………港湾を管理運営するために必要な船舶、車両等

…………清掃船、通船、その他港湾区域巡視用のヘリコプター、自動車、港湾工事監督用の船舶等。

3. 港湾台帳

港湾管理者は、自らが管理する港湾施設等の状況及び当該港湾施設等の管理、利用に資する事項を総覧的に把握するとともに、港湾利用者を始め一般国民に港湾施設等に関する情報を開示するため、港湾台帳を調製することを義務づけられている（第49条の2）。この港湾台帳については、港湾管理者の事務所に備えておき、閲覧を求められたときは正当な理由がなければ拒むことはできない（規則第14条の2）。

この港湾台帳に関して具体的に必要な事項は、政令で以下の通り定められている（規則第14条）。

（ア） 帳簿

- ① 港湾管理者の名称、港湾区域及び国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾又は地方港湾の別
- ② 港湾における潮位
- ③ 港湾施設の種類、名称、管理者名又は所有者名等
- ④ 港湾に関する条例、規則等

（イ） 図面

- ① 港湾区域、臨港地区及び港湾隣接地域、港則法に基づく港域、河川区域、海岸保全区域、漁港区域を記載した縮尺五万分の一以上の区域平面図¹²
- ② 港湾区域及び臨港地区、港湾施設の位置、水域施設、外郭施設、係留施設等のうち主要なものの規模を記載した縮尺一万分の一以上の平面図である施設位置図
- ③ 外郭施設及び係留施設のうち主要なものの標準的な断面図を記載した施設断面図

¹² 河川区域、海岸保全区域又は漁港区域については、当該区域が港湾区域、臨港地区又は港湾隣接地域と重複し、又は隣接している場合に限る。

第4節 港湾工事

1. 港湾工事の概念

港湾工事については、第2条第7項に「港湾施設を建設し、改良し、維持し、又は復旧する工事及びこれらの工事以外の工事で、港湾における汚でいその他公害の原因となる物質のたい積の排除、汚濁水の浄化、漂流物の除去その他港湾の保全のために行うものをいう。」と規定されている。

港湾法制定時は建設、改良、維持、復旧のみであったが、港湾に対する要請が多様化するに従い、昭和45年には港湾における汚泥、その他公害の原因となる物質の堆積の排除、汚濁水の浄化、その他公害防止のために行う工事が追加され、「公害防止」が「その他港湾の保全」に改められて、現在に至っており、港湾工事の概念に、広く作業的・管理的な工事も包含することとなった。

- | | |
|---|--|
| ① 建設 | 港湾施設を新たに設置することをいう。 |
| ② 改良 | 既存の港湾施設の機能を増進させることをいい、例えば、防波堤の嵩上、消波工の設置、岸壁の増深等がこれにあたる。 |
| ③ 維持 | 港湾施設を良好な状態で一般公衆の利用に供するための修繕をいい、例えば、貨物の取り扱いにより傷んだ岸壁のエプロンの補修、荷役機械のペンキ塗替えがこれにあたる。 |
| ④ 復旧 | 災害等により損壊した港湾施設を本来の機能に回復させることである。 |
| ⑤ 港湾における汚でい、その他公害の原因となる物質のたい積の排除、汚濁水の浄化、漂流物の除去、その他港湾の保全のために行う工事 | 港湾における公害の防止、環境の保全のために行う工事であり、例えば、汚泥浚渫、導水、沈廃船の除去、港内清掃等である。 |

2. 港湾工事の実施主体

(1) 港湾管理者

港湾管理者の行う港湾工事に対しては、後述のとおり法令の規定若しくは予算措置に基づいて、多くの場合、国から港湾工事に要する費用の一部が負担又は補助されるが、それ以外の港湾工事に要する費用は全額自ら負担して実施する。

(2) 国

国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾において一般交通の利便の増進、公害の発生の防止又は環境の整備を図るため必要がある場合で、かつ、国と港湾管理者との間で協議が調ったときに第52条第1項各号に掲げる港湾工事を、国の責任において港湾管理者等から港湾工事に要する費用の一部を徴収し、それに国の負担額を加えて実施される（いわゆる直轄工事）。なお、平成23年4月の港湾法等改正により、国際戦略港湾が長距離の国際海上コンテナ運送に係る国際

海上貨物輸送網の拠点として機能するために必要な係留施設として国土交通省令で定めるものについては、国の負担率が引き上げられるとともに、これに附帯する荷さばき地について、国が実施する港湾工事に追加された。

建設された施設については、港湾管理者に譲渡するか、譲渡を望まない場合は港湾管理者に貸し付けるか、その管理を委託することとなっている。(第53条、54条)

(3) その他

港湾計画には、私企業の港湾施設の建設計画、土地造成計画も含まれるが、これらについても、当該事業の実施者の事業計画により実施されることとなっている。

3. 港湾工事の実施手続及び要件

一般には、次のような手続又は要件が必要となる。

(ア) 港湾区域及び港湾隣接地域内で行う場合（港湾管理者が実施する場合を除く。）

港湾法第37条第1項により、港湾管理者の許可を受けなければならない（国等が行う場合は協議）。

(イ) 臨港地区内で行う場合（港湾管理者が実施する場合を除く。）

港湾法第38条の2第1項による届出を必要とする（国等が行う場合は通知）。ただし、同法第37条第1項の許可を受けた者が、当該許可にかかる行為をしようとするときはこの限りではない。

(ウ) 公有水面埋立法上の手続

公有水面の埋立てを伴う場合には、公有水面埋立法第2条第1項による免許を必要とする。

(エ) その他

港則法第31条による許可等が必要となる。

第5節 港湾工事の費用の負担及び補助

1. 費用の負担

港湾法第42条は、港湾管理者が行う港湾工事について、国がその費用の一部を負担する場合の要件、負担率等を定めている。

「負担」とは、国と地方公共団体（港湾管理者）の財政関係において、経費の性格上国及び地方公共団体の双方が経費を出すべき場合の国又は地方公共団体の支出を意味し、本来、地方公共団体が経費を賄うべきものについて、国が奨励的意味で財源の一部を補助する「補助」とはその性格を異にしている。

負担の対象となる港湾の種類は、国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾及び避難港であり、これらの港湾は国の利害に重大な影響を有すること又はその港湾の性格により、国が負担すること

としたものである。

2. 費用の補助

港湾法第43条は、港湾管理者の港湾工事に対する国庫補助に關しての、いわゆる「法律補助」の根拠規定である。港湾法第42条に規定するもののほか、国が特に必要があると認められるときは、予算の範囲内で一般公衆の利用に供する目的で港湾管理者が行う港湾工事の費用について、補助することとしている。

本条に規定する補助は、あくまでも予算の範囲内で裁量的判断として行われるものであり、第42条の負担とは異なり、補助率も上限であって固定化されているものではない。

3. その他の法律に基づく国庫負担等の特例

港湾管理者の行う港湾工事について、それぞれの地域における開発を促進するための港湾の整備に關する国庫負担の割合について特例を定めた法律として、「離島振興法」、「奄美群島振興開発特別措置法」、「北海道開発のためにする港湾工事に關する法律」及び「沖縄振興特別措置法」等がある。

4. 予算補助

港湾法等に根拠を有する法律補助以外に、法律には基づかない予算措置による予算補助がある。

なお、負担、補助等の名称にかかわらず、国が国以外の者に交付する金銭にかかる交付申請、交付決定、交付決定額の確定の手續等については、「補助金等に係る予算の執行の適正化に關する法律」が適用され、港湾工事に係る負担金・補助金についても本法が適用される。

5. 国庫負担等の特例

法第55条の6は、港湾工事の費用の負担又は補助の割合について企業合理化促進法又は公害防止事業費事業者負担法により、事業者負担金を納付させることができる工事に關して特例を定めている。

6. 機能施設整備事業及び臨海部土地造成事業に対する起債の斡旋

ふ頭用地の造成、上屋、荷役機械の建設、臨海工業用地等の造成等については、原則として国庫負担又は補助の対象となっていない。したがって、これらの施設等の建設、造成にあたっては、港湾管理者が全額を自ら負担することになるが、これらの施設等は港湾機能を十分に發揮するために必要であり、かつ、国民經濟の發展若しくは国土の開発に大いに寄与するものであるから、資金調達を円滑にし、整備を促進することを目的として、港湾整備促進法が制定されている。

本法の概要は次のとおりである。

① 対象港湾（第2条）

国際戦略港湾、国際拠点港湾若しくは重要港湾又は政令で定める地方港湾

② 対象事業（第2条）

固定式荷役機械、軌道走行式荷役機械、荷さばき地、上屋、工業用地及び都市再開発等用地、貯木場、引船

③ 整備計画（第3条、第4条）

国土交通大臣は、関係港湾管理者から資料の提出を求め、毎会計年度、交通政策審議会の議を経て整備計画を策定し、内閣の承認を得、その結果を関係港湾管理者に通知する。

④ 起債のあっ旋（第5条、第6条）

政府は、整備計画に基づいて実施される事業について、港湾管理者に対し、政府資金の融通に努め、また、資金の融通のあっ旋をする。実態的には国土交通大臣のあっ旋により港湾管理者が地方債の許可を受け、政府資金の長期借入れを行う。

⑤ その他

実際の運用においては、①以外の港湾について、又は港湾管理者以外の地方公共団体の行う事業についても、一定の条件に合致すれば、同様の取扱をすることになっている。

7. 港湾工事に対する負担金等

① 市町村負担金（地方財政法第27条）

② 原因者負担金（港湾法第43条の3）

港湾管理者以外の者の行う工事、又は行為により必要を生じた港湾工事の費用について条例の定めるところにより、その原因となった者にその一部又は全部を負担させる制度である。

③ 受益者負担金（港湾法第43条の4）

港湾工事により著しく利益を受ける者に対し、条例の定めるところにより、港湾工事に要する費用の一部を負担させる制度である。

④ 港湾環境整備負担金（港湾法第43条の5）

港湾の環境を整備し、保全することを目的とする港湾工事で、港湾区域又は臨港地区内にあ
る工場、又は事業場の生活環境の悪化を防止するのに役立つ場合に、条例で定めるところに
より事業者課する負担金である。

⑤ 企業合理化促進法に基づく負担金

企業の合理化に資するために必要な港湾施設等の建設、改良について、申請に基づき港湾管
理者が事業実施した場合において、その受益の限度において、申請者に工事に要する費用を
負担させる負担金である。

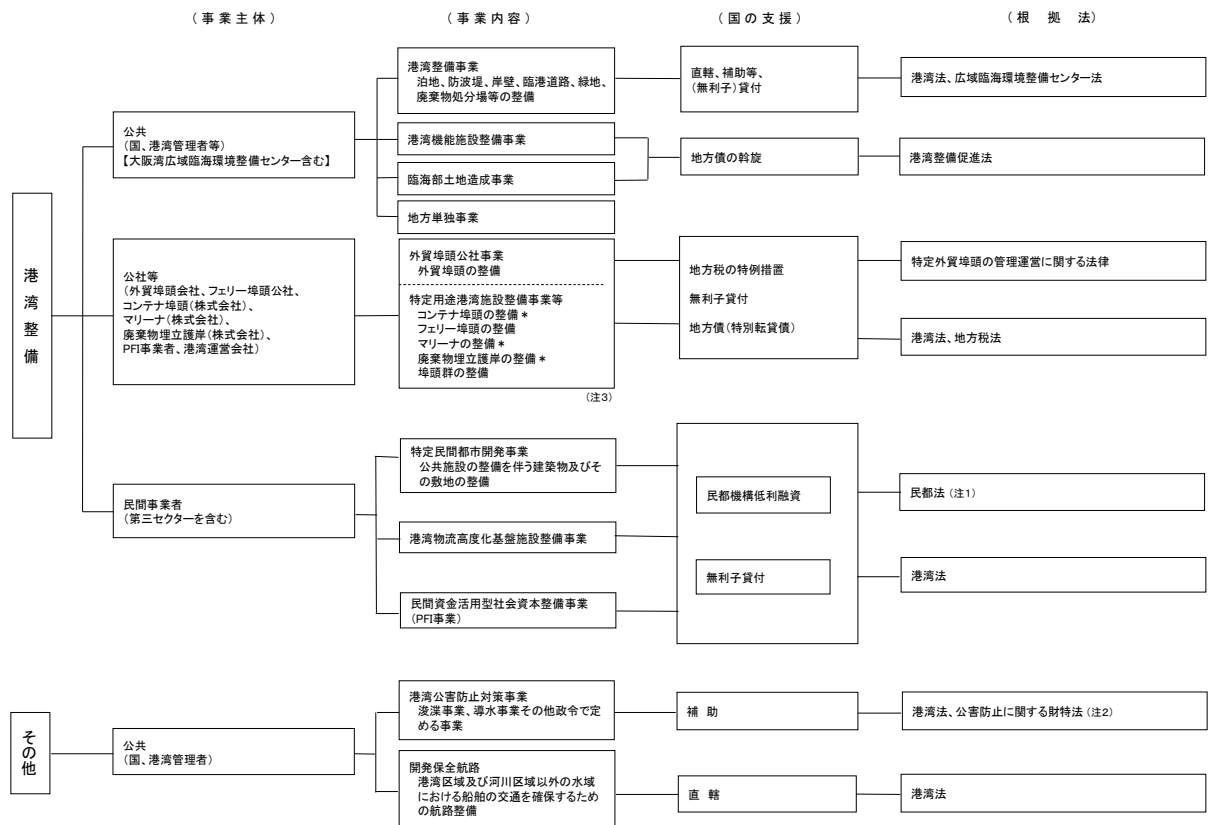
⑥ 公害防止事業費事業者負担法に基づく事業者負担金

公害防止事業（例えば、汚泥浚渫）の実施にあたり、その原因になった事業者に対し、その程度に応じて負担させる負担金である。

⑦ 特別利用料（特定港湾施設整備特別措置法）

物資別専門ふ頭の建設にあたり、港湾管理者の負担金のうち、当該工事に要する費用の額の10分の2（北海道及び沖縄県の港湾については、10分の1）に相当する部分の財源に充てるため、取扱貨物の量を基準として利用者から利用料を徴収させる制度である。

参考：港湾整備の仕組み



(注1) 民都法:「民間都市開発の推進に関する特別措置法」
(注2) 公害防止に関する財特法:「公害の防止に関する事業に係る国の財政上の特別措置に関する法律」
(注3) *を付した事業(コンテナ埠頭、マリーナ及び廃棄物埋立護岸)については、PFI事業として実施する場合も支援対象。

第5章 港湾管理者

第1節 港湾管理者

港湾管理者は、法第2条第1項に定義されている。港湾管理者とは、港湾を全体として開発し、保全し、これを公共の利用に供し、港湾という元来の営造物の性質、用法に従ってこれを善良に管理する公共的責任の主体とすることができる。

このことは、港湾の開発、利用及び保全に関する一切の機能を港湾管理者に付与したものではなく、港湾管理者以外の者がその管理する港湾において港湾施設の建設及び管理をし、役務の提供の業務を行うことを妨げるものではないと考えられる。

ただし、公共の用に供する港湾施設や船舶、荷主に対する役務等が十分に提供されない場合は、港湾管理者がこれを行うべき責任があると考えられる。

第2節 港湾管理者の設立母体

港湾法は、地方自治の尊重を柱として規定されているが、それを最も明らかにしたのが法第4条第1項の規定であり、港湾管理者となることができる者を地方公共団体に限定している。

具体的には、次の措置をとっている。

1. 港湾管理者の設立母体

港湾管理者を設立することができる地方公共団体は、次の要件を具備するものである。

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">① 現にその港湾において、港湾の施設を管理する地方公共団体② 従来、その港湾において、港湾の施設の設置又は維持管理の費用を負担した地方公共団体③ 予定港湾区域を地先水面とする地域を区域とする地方公共団体 |
|---|

これらの要件のうち、いずれか一つを満足する地方公共団体は、港湾管理者の設立に参加することができる。ただし、法はその範囲を示したもので、これらの者が全て平等の立場でその設立に参加しなければならないということではないと考えられる。

実際の設立にあたっては、これらの要件を具備する地方公共団体のうち、過去の経緯や当該港湾に係る利害の程度等が考慮され、特に関係の深い地方公共団体が、単独で又は共同して港湾管理者を設立することになると考えられる。

2. 単一の港湾管理者による港湾の管理

一つの港湾には一つの港湾管理者を原則とし、具体的にどの地方公共団体がどのような形態で港湾管理者を設立し又は港湾管理者になるかは、専ら関係地方公共団体の間での協議に基づいて意

思決定されることになる。

3. 国の除外

港湾の管理は、国にも重大な利害があるが、直接には地方の享受する利害の方が大きいことから、地方の意思により管理運営することが適切であるとして、国は直接港湾の管理にはあたらないこととして、港湾管理者となるべき者から国を除外している。

4. 私企業が管理している港湾

私企業が管理している港湾については、港湾管理者を設けないこととした。法第4条第2項は、国及び地方公共団体以外の者が水域施設及び外郭施設の全部又は大部分を維持管理している港湾においては、原則として港湾管理者を設立することができないこととした。

ただし、その者が港湾管理者の設立を求めた場合に限り、港湾管理者を設立することができることとしている。

第3節 港湾管理者の設立形態

港湾管理者の設立形態について、港湾法は次の三つの形態を想定している。

- ① 都道府県又は市町村の普通地方公共団体が港湾管理者になる場合（第33条第1項）
- ② 都道府県及び市町村が共同して地方自治法第284条第2項若しくは第3項に基づく一部事務組合若しくは広域連合を設立して港湾管理者になる場合（第33条第1項）
- ③ 関係地方公共団体が単独で又は共同して港務局を設立する場合（第4条第1項）

普通地方公共団体が港湾管理者となるのは、港湾管理者という新たな法人を設立するのではなく、港湾管理者としての資格が付与されるにすぎず、地方自治法に定める固有の事務を行うことを意思決定したにすぎない。

一部事務組合は、港湾管理者になるため特別に設けられるものであり、場合によっては既設の一部事務組合に港湾管理事務を付加することもありうると考えられる。

港務局は、港湾法に基づき港湾管理者となるために地方公共団体から独立して特別に設立される法人である。

第4節 港湾管理者相互の関係

地方公共団体（都道府県、市町村、一部事務組合）が港湾管理者となっていた港湾において、新たに港務局が設立されたとき、又は他の地方公共団体が港湾管理者となったときは、新たに港湾

管理者となった者が管理する港湾区域については、従来港湾管理者であった地方公共団体は港湾管理者としての地位を失う（法第36条第1項）。

また、これと反対に、港務局が港湾管理者であった港湾について、新たに地方公共団体が港湾管理者となった場合は、新たに港湾管理者となった地方公共団体の港湾区域にあつては、従来港湾管理者であった港務局は港湾管理者としての地位を失う（法第36条第2項）。

これは、港湾法の制定によって、国、都道府県、市町村、私企業が港湾の一部ずつを管理するという多元的な管理が排され、港湾管理の一元化を図るための措置である。

第5節 港湾管理者の設立手続

港湾管理者の設立手続には、法第4条第3項以下に定める共通の手続き並びに港湾管理者としての港務局、一部事務組合又は広域連合¹を設立する場合の設立手続とがある。

ここでは、共通の手続のうち港湾区域の同意協議（又は届出）までの手続について述べ、他の事項は別の章節において述べる。

1. 設立の意思決定

第2節及び第3節で述べたとおり、港湾管理者の設立母体は地方公共団体に限られ、かつ、港湾管理者は単一でなければならないとされ、港湾管理者の設立をどの地方公共団体が行うかは、関係地方公共団体の間で協議により決定されることとなっている。

その意思決定は、港湾管理者を設立しようとする地方公共団体の議会の議決によってなされる。既存の港湾においては、以下の点が総合的に検討される。

- ① 過去の港湾施設の整備に要した費用の負担関係
- ② 過去の港湾の経営者
- ③ 今後の港湾の整備及び管理運営に要する費用の負担者 等

新たに建設しようとする港湾においては、当該計画の立案者及び港湾の整備主体が検討されて、港湾管理者を設立する地方公共団体が決定されている。

2. 予定港湾区域の決定

港湾管理者の設立の意思を決定した地方公共団体は、①予定港湾区域を定め、②議会の議決を行い、③公告し、④国又は都道府県知事の同意協議（又は届出）を行う。

予定港湾区域は、法第4条第6項²に定める基準を満足し、法第4条第5項³の協議が整う見込みがな

¹ 広域連合については、「地方自治法の一部を改正する法律の施行に伴う関係法律の整備に関する法律」により平成6年6月に港湾法第33条に追加されたが、今のところ実例はない。

² 国土交通大臣又は都道府県知事は、予定港湾区域が、当該水域を経済的に一体の港湾として管理運営するために必要な最小限度の区域であつて、当該予定港湾区域に隣接する水域を地先水面とする地方公共団体の利益を害せず、かつ、港則法（昭和二十

なければならない。また、港湾管理者を設立しようとする地方公共団体が定めた港湾の計画の遂行に必要な範囲で、定められなければならない。

なお、ここでいう港湾の計画は、港湾法第3条の3各号の規定に基づいて定められる港湾計画ではないが、少なくとも国際戦略港湾、国際拠点港湾若しくは重要港湾又はこれらの港湾の指定が予定されている港湾にあっては、港湾管理者が設立された後、同条に基づいて定めようとする港湾計画とは基本的には、同一内容のものでなければならない。即ち、港湾の計画の内容は、その内容をもって港湾管理者が同条の規定に基づいて定める港湾計画として、地方港湾審議会等に付議し、決定し得る程度に十分な検討が加えられ、かつ、関係者との調整が図られている必要があると考えられる。

また、予定港湾区域に、法律で定められた区域（河川法第3条第1項に規定する河川の河川区域や、海岸法第3条の規定により指定された海岸保全区域、漁港漁場整備法に基づく漁港区域等）及び権利を有する者（共同漁業権等）がある場合は、予めその管理者又は権利者との調整を図り、協議を調べておく必要があると考えられる。

なお、国土交通大臣又は都道府県知事が港湾区域の同意を行うにあたって、河川法第3条第1項に規定する河川の河川区域と重複する場合は河川管理者と、海岸法第3条の規定により指定された海岸保全区域と重複する場合は海岸管理者と協議することを義務づけている（法第4条第5項）。

3. 国又は都道府県との相談・調整

港湾区域の同意を受けようとする際に、地方公共団体からの港湾区域の範囲、設定、表示方法等の相談・調整に対しては、国又は都道府県は事務処理を円滑に行うために適宜技術的な助言を行う。

4. 議会議決及び公告

関係地方公共団体が港湾管理者を設立する場合には、次の事項について議会の議決を経たうえ、これを公告しなければならない（法第4条第3項及び同項を準用する法第33条第2項）。

三年法律第七十四号）に基づく港の区域の定めのあるものについてはその区域を超えないものでなければ、第四項の同意をすることができない。ただし、同法に基づく港の区域の定めのある港湾について、経済的に一体の港湾として管理運営するために必要な最小限度の区域を定めるために同法に基づく港の区域を超えることがやむを得ないときは、当該港の区域を超えて同意をすることができる。

³ 国土交通大臣又は都道府県知事は、河川区域又は海岸法（昭和三十一年法律第一号）第三条の規定により指定される海岸保全区域の全部又は一部を含む港湾区域について、前項の同意をしようとするときは、当該河川を管理する河川法第七条に規定する河川管理者又は当該海岸保全区域を管理する海岸法第二条第三項に規定する海岸管理者に協議しなければならない。

- ① 港湾管理者を設立すること
- ② 予定港湾区域の範囲
- ③ ①及び②に関する事項について他の関係地方公共団体が意見を申し出る期間（1カ月を下ることは出来ない）

公告すべき事項は、港湾管理者の設立の基本的事項であるから、全て議会の議決が必要であり、これらの事項の一つを欠いて議会の議決を経た場合には、その港湾管理者の設立に関する手続は要件を欠くものとなる。

5. 関係地方公共団体との協議

(1) 関係地方公共団体の意見の申し出

4. による公告があった場合、関係地方公共団体は意見を申し出ることができる。

申し出る意見の内容としては、次のようなものが考えられる。

- ① 公告した地方公共団体が港湾管理者を設立することに反対であること
- ② 意見を申し出る地方公共団体を港湾管理者の設立に加えることを求めること
- ③ 予定港湾区域の変更を求めること
- ④ 公告した事項については、賛成であること

関係地方公共団体が以上のような意見を申出する場合、議会の議決が必要であるかどうかについては、地方自治法第96条第1項は、議会の議決事項として、歳入歳出の予算を定めること等15の事項を列挙していること、また、同条第2項は条例で要議決事項を定めることができる旨を規定していることから、これらの事項に該当するもの以外は、議会の議決は不要となっている。しかし、議会に付議する機会があれば、関係地方公共団体との協議成立との関係から、議決を経ることが望ましいと考えられる。

公告期間中に関係地方公共団体からの意見の申し出がなかった場合には、公告期間終了後、直ちに港湾区域の同意協議（又は届出）を行うことができる。

(2) 関係地方公共団体との協議

港湾管理者の設立を発起する関係地方公共団体は、他の関係地方公共団体から（1）によって意見の申し出のあったときは、例えそれが賛成であれ、これと協議しなければならない。

協議の結果については、次の三つの場合が考えられる。

- ① 公告事項の内容が変更されずに協議がまとまる場合
- ② 公告事項の内容が一部変更されて協議がまとまる場合
- ③ 協議が不成立の場合

協議後の対応について、議決を経たうえで公告していることを前提に整理するが、①の場合については、公告した地方公共団体は、その内容につき既に議会の議決を経ているのである

から、意見を申し出た地方公共団体がその内容につき議会の議決を経たときに協議は成立したことになる、と考えられる。なお、他の関係地方公共団体が公告期間中に予め議会の議決を経て賛成である旨の意見を申出たとき、協議成立の条件である法第4条第4項の議会の議決を再度行う必要があるかについては、実質的に議会の議決を経た合意が成立しているので、他の地方公共団体が賛成であるという意見を申出た時点で協議が成立したと考えられる。

②の場合については、公告した地方公共団体は、公告事項が変更されたことになるから、改めて議会の議決を要することになると考えられる。また、意見を申し出た地方公共団体は、成立した協議の内容と申し出た意見の内容が同一であり、かつ、申出た意見の内容について既に議会の議決を了している場合には、議会の議決が不要であるが、その他の場合には議決が必要であり、この時協議が成立したことになる。

③の場合については、法第4条第10項から第12項までの規定によって処理されるから、協議の成立の時期という問題とは無関係である。

第6節 港務局

1. 欧米のポートオーソリティ

港湾の管理機構としてのポートオーソリティ [Port Authority]（港務局）はロンドン、ニューヨーク等、長い発展の歴史を有する大港湾にみられる。

これらのポートオーソリティは、港の管理運営について、主に国・州・市等の公共団体から独立し、経営上独立採算性を堅持する公共企業体としての性質を持ち、合議体である委員会という業務執行機関を持つ点に特色を有しており、港の経営方式として、最も進歩したものと考えられている。

2. 港湾法における港務局

港湾法は欧米のポートオーソリティを参考にして、港湾の管理を地方公共団体から独立させ、政治的中立を保持し、私企業的な経営を行う等港湾を港湾本位に運営させその機能を十分に発揮させるよう港務局制度を採用したものである。

港務局の概要は、以下の通りである。

- ・地方公共団体を組織母体として、その出資を基盤とした営利を目的としない公法上の独立法人である（法第5条）。
- ・設立の登記をもって成立する（法第8条）。
- ・解散は、当該港湾につき地方公共団体が新しく港湾管理者になるか、国土交通大臣の承認を受けた場合以外は行うことができない（法第10条）。

- ・港湾法に定める範囲の業務を行う（法第12条）。
- ・業務に関しては、法令又は組織母体の条例、規則に違反しない限りにおいて、規程の制定権を有する（法第12条の2）。
- ・その運営は決議機関と執行機関を兼ね、通常7人以内の委員で構成される委員会によってなされる（法第14条以下）。
- ・財務は、組織母体の地方公共団体の出資を基に、経常支出は経常収入をもって賄うことを原則とする。
- ・債権発行権を有しているが、完全な独立採算性は義務付けられていない（法第28条以下）。

現在港務局が設立されているのは新居浜港一港のみであり、我が国に港務局制度の採用が進展していないのは、

- ① 港湾法制定以前においてすでに地方公共団体が港湾の経営を行っていたので、港湾管理制度の変更が好まれなかったこと
- ② 地方公共団体において港湾行政と他の行政とが密接な関係にあり港湾行政だけを独立させることが困難であったこと
- ③ 我国の港湾料金は海運保護政策により低くおさえられてきたことにより、独立採算をとることが不可能に近いこと

等によるものと考えられる。

第7節 港湾管理者としての地方公共団体

関係地方公共団体は、港務局を設立しない港湾について、単独で港湾管理者となり又は共同して港湾管理者としての一部事務組合又は広域連合を設立することができる。

また、港務局が設立されている港湾においては、当該港務局が解散しようとするときも同様である（法第33条第1項）。

1. 港湾管理者としての普通地方公共団体

都道府県又は市町村は、法第33条第1項の規定により、単独で港湾管理者となることができる。

普通地方公共団体が港湾管理者となるのは、港湾管理者という新しい法人を設立するのではないから、港湾区域について、国土交通大臣又は都道府県知事の同意があったときに港湾管理者となる効果が生ずる（地方港湾にあっては国土交通大臣又は都道府県知事に届け出たときに効果が生じる）。

港湾区域について同意があったとき（又は届出を行ったとき）は、港湾区域を公告しなければならない（法第33条第2項において準用する法第9条第1項）。

2. 港湾管理者としての特別地方公共団体

(1) 一部事務組合の設立

(ア) 港湾区域の同意協議等の手続

港湾管理者としての一部事務組合を設立しようとする場合に、関係地方公共団体が港湾区域に係る同意を受けなければならない（又は届出をしなければならない）こと及びその手続については前述したとおりである。

(イ) 規 約

一部事務組合を設立しようとする地方公共団体は、地方自治法第284条第2項の規定により、その規約を定め、一部事務組合の設立について、都道府県の加入するものについては総務大臣の、その他のものについては都道府県知事の許可を受けなければならない。

(ウ) 成 立

港湾区域の同意協議と一部事務組合の設立の許可申請は、通常は同時に申請することが妥当であると考えられる（届出は一部事務組合設立後となる）。

港湾管理者としての一部事務組合は、港湾区域の同意又は届出と設立の許可があった時に成立する。したがって、港湾区域の同意又は届出が既にあるときは、設立の許可があった時が成立の時期であり、設立の許可があつて港湾区域の同意又は届出がないときは、一部事務組合は成立するが、港湾管理者としての一部事務組合は港湾区域の同意又は届出があつたときに成立する。

(2) 港湾管理者としての一部事務組合の業務

港湾管理者としての一部事務組合は、法第12条に定められた業務を行うが、その業務だけに限られるものではない。すなわち、その規約に法第12条に定められる事務のほかに、組合が共同処理する事務を定めたときは、その事務を処理することができる。この点において、行い得る業務が限定されている港務局とは異なっている。

(3) 執行機関及び議決機関

一部事務組合には、執行機関としての管理者、議決機関としての議会が置かれるが、管理者その他の職員又は議員は、一部事務組合を組織する地方公共団体の長、その他の議員又は議会の議員がこれを兼ねることができる（地方自治法第287条第2項）。

第8節 港湾管理者の執行機関等

1. 委員会の設置

港湾管理者としての地方公共団体は、地方自治法第158条に規定する部局を置いて、その業務を行うことができるのはいうまでもない。

しかし、港湾管理者たる地方公共団体は、港湾の管理運営上適当であると考えられる場合は、合議制の機関である委員会を設けて業務を執行させることができる。このような合議制の執行機関は、その権限の遂行が独立してなされることを適当とする場合に設けられる。

①委員会の名称、組織及び権限は条例で定められる（法第35条第2項）。

②委員会の組織については、例えば委員の定数、選任方法及び任期、会長又は委員長の選任の方法等は、条例で定めることになる。

2. 地方港湾審議会

(1) 設置の根拠

港湾管理者としての地方公共団体の長（当該地方公共団体に法第35条第1項の委員会が設置されているときは、その委員会）の諮問に応じ、当該港湾に関する重要事項を調査審議させるため、国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾の港湾管理者としての地方公共団体に、地方港湾審議会を置くものとし、地方港湾の港湾管理者としての地方公共団体に、必要に応じ、条例に定めるところにより、地方港湾審議会を置くものとする（法第35条の2）。

地方港湾審議会の名称、組織及び運営に関して必要な事項は、条例で定める（法第35条の2第2項）。また、港務局については港務局の規程で定めることになる（法第24条の2）。

(2) 設置の主旨

港湾行政は複雑な行政であり、港湾には種々の利害関係が錯綜している。従って、港湾管理者は、その業務を円滑に行うために、港湾に関係ある行政機関及び港湾に関し学識経験のある者等によって構成される地方港湾審議会を設置し、港湾管理者の行う業務に関する重要事項を諮問し、その意見を港湾の管理運営、港湾計画の策定等に反映させ、港湾の均衡ある発展に資することとしている。

(3) 諮問事項

審議会に対する諮問事項は、港湾に関する重要事項全般とされているが、このうち港湾計画の策定及び変更並びに港湾環境整備負担金の徴収については、法の規定により審議会の意見を聞かなければならないことになっている（法第3条の3第3項、法第43条の5第2項）。

上記以外の重要事項については、それぞれの港湾のおかれた状況や案件に応じ港湾管理者の判断によるものであるが、次の事項は港湾行政上重要性が高いので地方港湾審議会に諮問するのが適当と考えられる。（「港湾法の一部改正について」（昭和48年10月1日付け港管第2363号）参照）

- ① 港湾区域の変更及び解除
- ② 港湾隣接地域及び臨港地区の指定、変更及び解除
- ③ 臨港地区の分区の指定及び解除

(4) 議 決

地方港湾審議会において議決され答申された内容は、これを尊重して行政に反映させる必要がある。

3. 港湾管理者の連絡協議会

(1) 設置の趣旨

港湾法は、地方公共団体の申請主義による港湾管理者の設立を基本としているため、港湾区域の設定は他の地方公共団体の利害が絡むことの少ない各地方公共団体の地先水面についてのみ行われ、従来からその狭域性が問題とされていた。

そこで広域港湾管理者を実現すべく、国土交通大臣が各港湾管理者に合併を勧告できる制度の創設が考慮された。

しかし、

- ◆ 各港湾が戦後一貫して特定の地方公共団体により管理され、その事実が定着していること
- ◆ 現行の地方公共団体の枠をはみ出した形での港湾管理は、財政的に地方公共団体に依存している現状を考えた場合、資金面で極めて困難なこと
- ◆ 仮にそのような制度を作ってみても、以上のような理由からその実効性が期待できないこと

等の多くの問題が提起され、合併勧告制度自体は、時期尚早として見送られ、それにかわる改善の策として制定されたのが、港湾管理者の連絡協議会の制度である。

この制度は、このような経緯からみても、港湾の広域管理への途を開く第一歩であると同時に、現在の狭域的な港湾管理制度に伴う弊害を除去するための有力手段である。本制度は、種々の利用者に対する便宜を向上させ、東京湾、大阪湾等の港湾施設の集積の高い地域における機能調整を図るなど実質上広域管理を行うと同様の効果をあげることを目的として設けられた。

(2) 協議会の自主的設置と勧告

協議会は、港湾管理者の固有の業務について協議する場であり、港湾管理者の意思により本来、自主的に設置されるものであると考えられる。

法第50条の3第1項は協議会が自主的に設置されない場合における国土交通大臣の勧告について定めている。

即ち、協議会の設置が必要と考えられるのは、二以上の港湾が地理的に近接して存在するか、港湾の背後圏における社会経済活動が一体として行われているため、当該港湾の機能の重複、分担関係を調整することが港湾一帯の水域の利用、保全、あるいは港湾の発展に資するこ

とになる場合等であると考えられる。

(3) 協議会の運営及び組織

協議会の組織及び運営に関して、法は国土交通大臣の勧告を受けて設置されるものについては、地方自治法の規定の限定準用を定めている。従って、自主的に設置されるものについても、勧告により設置される協議会が地方自治法の規定を全面的に適用ないし準用していない趣旨から考え、必ずしも地方自治法で規定する協議会とする必要はないと考える。

但し、組織及び運営に関しては、たとえ自主的に設置した協議会にあっても、構成員の変更等について設置後国土交通大臣より勧告された場合は、法第50条の3第1項の規定による国土交通大臣の勧告を受けた協議会として法第50条の3第4項の規定により地方自治法の組織に関する規定が働くので、勧告による場合と同様、地方自治法第252条の3及び同法第252条の4第1項の規定に従い、組織及び運営の方法を定めておく必要があると考える。

連絡調整事項としては次のような事項がある。

- ① 港湾計画の調整
- ② 各港間の機能分担にかかる調整
- ③ 環境保全対策の調整
- ④ 港湾利用手続の簡略化
- ⑤ 共同情報処理機構の確立
- ⑥ その他港湾の開発、利用、保全につき特に連絡調整が必要とされる事項

協議会において議決した事項は、協定書等としてとりまとめ、各港湾における管理運営にあたっては、十分尊重することが必要である。

第6章 港湾管理者の業務

第1節 総説

港湾管理者は、港湾法の目的にある「港湾の秩序ある整備と適正な運営を図ること」（法第1条）に従って、港湾の開発、利用及び保全に関する業務を行うこととされている。

この基本的な思想としては、次の3項目がある。

- ① 最も狭い意味 港湾施設を建設、改良する等の行為により、海陸交通の接点として港湾を整備し、港湾の利用の増大を図ること
- ② 広い意味 ①の外に、臨海工業地帯の造成等により間接的に港湾の利用の増大を図ること
- ③ 最も広い意味 港湾の利用の増進の外、港湾の利用に直接関係するかどうか問わずに、港湾の背後地域の産業を発展させること（すなわち港湾都市の発展という捉え方）

港湾法は①、②の意味での港湾管理者の港湾の開発、利用及び保全を行うべきことを明らかにしている。③は港湾の開発によって背後都市の発展に大いに寄与することは事実であり、港湾の計画の理念として取入れられているものである。

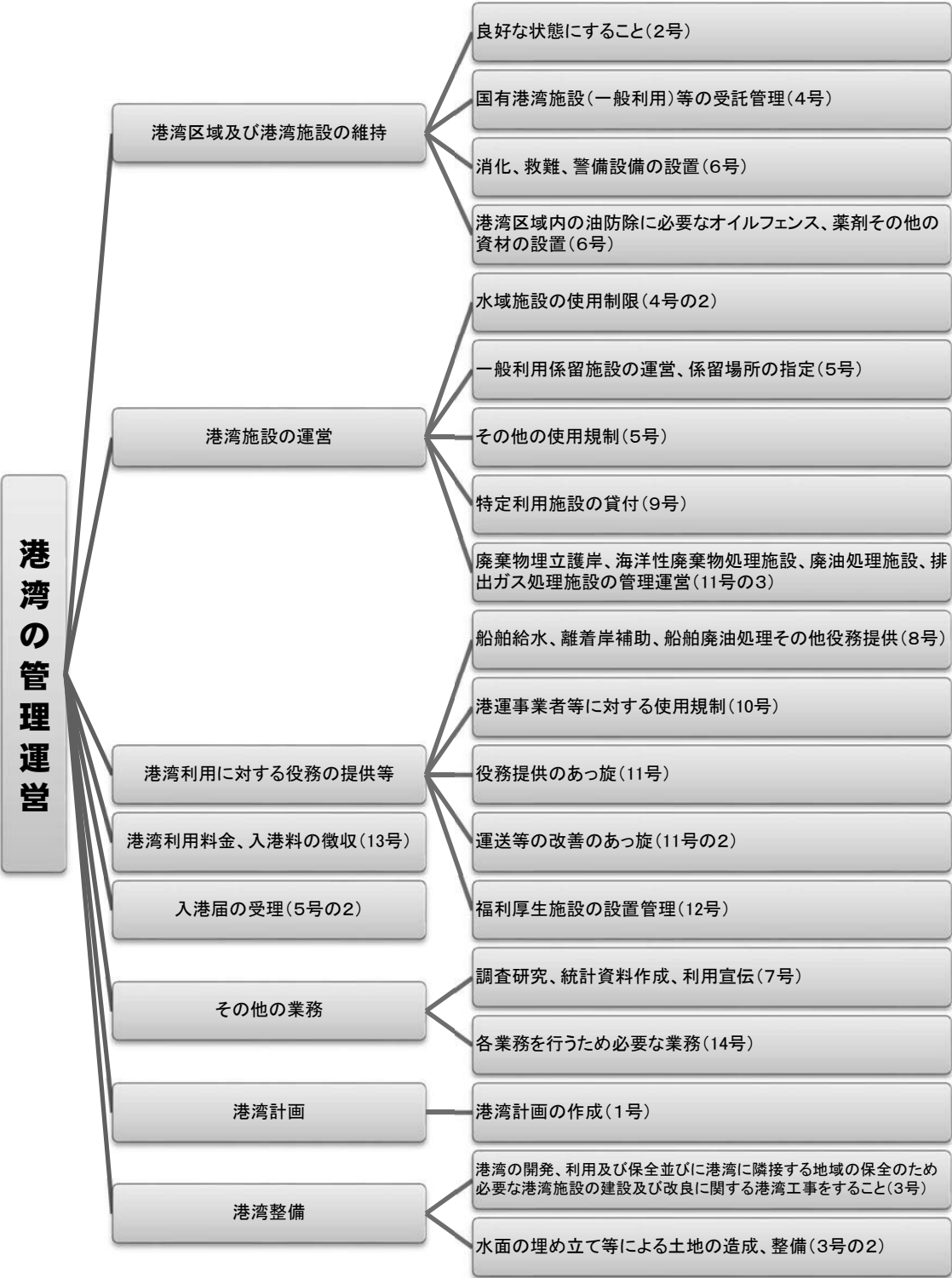
港湾管理者の行うべき、若しくは行うことができる具体的な業務は、法第12条（法第34条で準用）に規定している。

基本的思想として、「港湾管理者の行う業務の範囲は営造物としての港湾の開発、利用及び保全を行うために必要な範囲であること」及び「港湾における施設の設置管理、役務の提供等について港湾管理者以外の者が行うことを拒まないこと」が配慮されている。

従って、港湾の開発、利用及び保全に関する業務は、港湾管理者が排他的に行うのではなく、私人が岸壁を建設し、あるいは港湾運送事業、倉庫業等の事業を営むことができ、国の機関や他の地方公共団体が、その事務とする行政行為をし、そのために必要な港湾施設を建設することを妨げるものではない。

第2節 港湾管理者の業務（法第12条）

（分類）



1. 港湾法第12条の業務

第1号 港湾計画の作成

- ① 国土交通大臣の定める基本方針に適合し、且つ、国土交通省令で定める港湾の能力、施設の規模、配置、環境の整備及び保全等の基本的な事項に関する基準に適合したものでなければならない。
- ② 計画を定め、又は変更しようとするときは地方港湾審議会の意見を聴かなければならない。
- ③ 国際戦略港湾、国際拠点港湾若しくは重要港湾にあつては、計画を定め、又は変更したときは遅滞なく国土交通大臣に提出し、国土交通大臣は交通政策審議会に諮り、前記の方針又は基準に適合しないと認めるときは、その計画の変更を求めることができ、その必要が無いときは、その旨を港湾管理者に通知する。
- ④ 港湾管理者は、当該通知を受けたとき、又は軽易な変更をしたときは、当該港湾計画の概要を公示する。
- ⑤ 地方港湾にあつては、地方港湾審議会の意見を聴き作成した計画を、港湾管理者が公示する。

(1) 港湾計画の定義

港湾計画とは「港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する政令で定める事項に関する計画」をいう（法第3条の3第1項）。

具体的には次の事項に関する計画をいう（令第1条の4）。

- イ 港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全の方針
- ロ 港湾の取扱貨物量、船舶乗降旅客数その他の能力に関する事項
- ハ 港湾の能力に応ずる水域施設、係留施設その他の港湾施設の規模及び配置に関する事項
- ニ 港湾の環境の整備又は保全に関する事項
- ホ 港湾の効率的な運営に関する業務¹
- ヘ その他港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する重要事項

ここで言う「港湾」とは、計画策定時点において、当該港湾を経済的に一体の港湾として管理運営する上で必要最小限の区域として定められる港湾区域、臨港地区と必ずしも一致するものではなく、これらの範囲外であっても、港湾の開発、利用及び保全上、将来一体として考えることが望ましい陸域・水域を含む。

これは港湾計画が、港湾の開発、利用及び保全に関する長期的視点に立った空間利用計画であり、計画対象区域は、当該港湾の発展の方向、背後地域の経済及び社会活動、自然条件及び周辺港湾との関係、その他当該港湾の機能の確保、環境の保全等の観点から必要な区域

¹ 平成23年4月の港湾法等改正により追加された項目。

として設定され、さらに将来の拡張計画を有する区域として設定されることによる。

(2) 港湾計画の目的と必要性

港湾計画は、地域の発展のため、地域の将来における諸要請に応えるものでなければならず、多様な要請を港湾という限られた空間において有機的に総合化し、よりよい港湾空間を形成するための目標として位置付けられる。

一方で、港湾の役割は、地域的なものにとどまるものでない。

即ち、加工貿易立国である我が国ゆえ、港湾は国力の源泉であり、国全体の経済成長や総合的な交通体系の確立に寄与するものであり、また国土の均衡ある発展に資するものでなければならない。

よって、自己の地域の発展を祈念し、地域の要請を重視した港湾計画が、まず港湾管理者によって作成されることが必要である。

また、周辺地域における他の土地利用計画等の政策と調整しつつ定めなければならない。

(3) 行政計画としての港湾計画

港湾計画は、全国総合開発計画、地域計画、公害防止計画、その他都道府県の策定する総合計画等の構想的行政計画との整合を図りつつ策定される。この意味において港湾計画は各種行政計画の中において基本計画としての性格を有し、将来時点の港湾空間のあるべき姿を実現することを目標とする指針的行政計画である。

第2号 港湾区域及び管理する港湾施設（公共営造物）を良好な状態に維持すること

港湾における漂流物、沈船その他船舶航行に支障を及ぼすおそれがある物の除去及び港湾区域内の水域の清掃その他の汚染の防除などの港湾の環境を保全することも含む。

第3号 港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全のために必要な港湾施設の建設及び改良に関する港湾工事を実施すること

港湾施設の整備のための工事を行うことを規定している。

第3号の2 港湾区域又は臨港地区内における土地の造成、整備

港湾の開発、利用の増大を図るもので、埠頭用地、臨海工業用地、都市再開発用地等の造成、整備を行うことを規定している。

第4号 国・地方公共団体の所有に属する港湾施設を一般公衆の利用に供するため、管理すること

港湾管理の一元化を図った規定の一つである。

第4号の2 水域施設の使用規制

航路通行の順序決定、泊地の指定、船だまり使用の規制等をいう。水域施設は一般に所有権の対象にならず、陸域施設と異なるから特別に法律の規定として規制の権能を明確にしたものである。

第5号 船舶に対する係留場所の指定その他使用に関し必要な規制

一般公衆の利用に供し、利便を増進するために必要な係留施設を港湾管理者自ら運営し、使用を規制し、港湾の公平利用及び円滑な運営を図るための規定である。なお、滞船の場合、法第45条の3の規定により、港湾管理者以外の係留施設を管理する者に対して広く入港船舶の利用に供するよう要請することができる。

第5号の2 入出港届の受理

自らの管理する港湾区域に出入りする船舶を把握する業務である。なお、入出港届の様式については、第50条第1項により国が定めることとなっている。

第6号 警備救難業務

公共営造物である港湾を管理する者として消火・警備・救難の業務を遂行するため必要な設備を設置することを明確に規定している。なお、タンカーの係留施設の管理者は、海防法第39条の3によってオイルフェンス等排出油の防除のための資材の備え付けが義務付けられている。

第7号 港湾に関する調査研究、統計資料の作成、利用の宣伝

港湾の開発、利用、保全を図る上で不可欠の基礎的重要事項であり、また、利用の宣伝は、港湾の発展には欠かせない業務である。

第8号 給水、離着岸の補助等の業務

船舶が港湾を利用する際、当然必要となる業務である。この種の業務は、民間企業としても存立し得るので、港湾管理者としては、あくまで補完的に行うべきで、他の者によって適当かつ十分に役務の提供がなされない場合に限り行うこととしている。

第9号 港湾施設の貸付け

管理する港湾施設のうち、一般公衆の利用に供することを要せず、自ら運営することを適当としないものを貸し付けるものである。「一般公衆の利用に供することを要しない施設」とは、同種の施設に余剰があり、当該施設を公共の利用に供しなくても一般公衆の利用に支障を生じない施設のことである。「自ら運営することを適当としないもの」の例としては、港湾管理者は倉庫業を営めないが、不特定多数人の貨物を預かる必要から、倉庫やサイロを設置し、運営するために倉庫業者に貸し付ける場合や、上屋を港湾運送業者の組合等に貸し付け、運用させる方が、より能率的にその機能が発揮される場合である。なお、貸付けについては、公共性の確保の面から厳しい制限があり、地方自治法上も原則として行政財産の貸付けはできない。

第10号 上屋、荷役機械等の使用規制

港湾管理者の管理する上屋、荷役機械等は、原則として公平平等に一般の利用に供され、港湾運送業者等がこれを利用して貨物の運送に対してターミナルサービスを提供するが、その

際、一部の者が独占したり、非能率的な扱いをしたりすることによって、港湾全体の公共利用、円滑な利用が阻害されないよう、港湾管理者に公共的立場から規制権を付与した規定である。

第11号 港湾運営に必要な役務の提供のあつ旋

適当な代理店を持たない船会社や荷主のために、その求めに応じて荷役や船用品の供給等、港におけるサービスの提供を公共的立場からあつ旋することとした規定である。

第11号の2 貨物の積卸し、保管、荷さばき及び運送の改善についてのあつ旋

港湾区域及び臨港地区内における貨物の積卸し、保管、荷さばき、運送は、港湾運送事業及び倉庫業の範疇に属し、この業種に関する一般的管理行政は国の事務として行われている所であり、港湾管理者の業務として行う範囲は、港湾の機能の増進を図るという立場から、港湾を場として行われるこれらの活動について、改善をあつ旋することである。

第11号の3 廃棄物埋立護岸、海洋性廃棄物処理施設、廃油処理施設、排出ガス処理施設の管理運営

物流機能・経済成長中心から公害のない豊かで潤いのある生活基盤としての港湾という新しい社会要請により、昭和48年の法改正の際に追加された業務である。浚渫汚泥、海面清掃によるゴミ、その他の廃棄物、廃油その他船舶発生廃棄物を適切に処理し、港湾の環境保全を促進することを目的としており、港湾管理者が管理運営を業務として行うのは、廃棄物処理施設のうち廃棄物埋立護岸、海洋性廃棄物処理施設、廃油処理施設及び排出ガス処理施設に限られている。

第12号 福利厚生施設の設置管理

港湾管理者が港湾を場として働く者の福利厚生を配慮するという業務である。「福利厚生を増進するための施設」とは、船舶乗組員や港湾に直接関係して就労している労働者等のための厚生施設であって、海員会館、労働会館等の休憩所等及び診療所、浴場等がある。なお、雇用者、海員財団等、他の者が設置・管理することを排除するものではない。

第13号 役務及び料金の料率表の作成、公表

港湾管理者は、当該港湾の利用者へのサービスのため、自己の定めた料率及び法第45条の規定により提出された料率を取りまとめて、当該港湾における港湾施設の利用及び役務の提供に係る料率表を作成して公表することとした。

第14号 その他

以上の各号の業務を行うため、付随して必要となる業務のための規定である。

2. 港湾法第12条の業務以外の業務

(1) 港務局の場合

港務局は港湾法によって設立された公法人であって、その業務の範囲は法第12条第1項各号に限定される。

(2) 港湾管理者が地方公共団体の場合

港湾管理者としての地方公共団体の業務は、法第12条に掲げる業務に限定されるものではない。

これは、地方公共団体は地方自治法第2条第2項の規定により、「地域における事務及びその他の事務で法律又はこれに基づく政令により処理することとされるものを処理する」ことから、地方公共団体としての港湾管理者は、法第12条第1項各号に掲げる業務以外の業務でも、行政事務として港湾の管理運営を行うことができるためである。

第3節 港湾管理者の業務の制限

港湾管理者の業務に対する制限を定めた港湾法の規定としては、法第13条及びこれを準用する法第34条がある。即ち、競業避止義務と不平等取扱の禁止である。

1. 競業避止義務

法第13条第1項において、「港務局は、港湾運送業、倉庫業、その他輸送及び保管に関連する私企業の公正な活動を妨げ、その活動に干渉し、又はこれらの者と競争して事業を営んではならない」と規定されている。これは、港湾管理者は、その業務の範囲としてこれらの経済活動を行い得るが、基本的な任務ではないので、港湾運送業者、倉庫業等、輸送及び保管に関連する企業が存在する場合には、これらの事業者に当該事業を行わせることとし、港湾管理者が、その公正な活動を妨げたり、その活動に干渉したり、又はこれらの者と競争して事業を営んではならないとしたものである。

港湾管理者の行為が、法第13条の規定に違反して、港湾運送事業者、倉庫業者の私企業の公正な活動を妨げ、その活動に干渉し、又はこれらの者と競争して事業を営んでいると認められるときは、国土交通大臣は、港湾管理者に対して当該行為の停止又は変更を求めることができる（法第47条第1項）。又、この要求があった場合は、港湾管理者は遅滞なく当該行為を停止又は必要な変更を行わなければならない。

これらはかつて、運輸大臣はその行為の停止又は変更を「命ずる」ことができるとされていたものであったが、国と地方公共団体との対等・協力の関係を確立するため、運輸大臣による港湾法第47条に基づく命令を廃止し、国土交通大臣は行為の停止又は変更を「求める」ことができることに改められたものである。よって、港湾管理者が他者に対して違法な権利の制限を行っている場合に、当該行為の停止又は変更を行うことを法第47条第2項に規定し義務づけたものである。

2. 不平等取扱の禁止

法第13条第2項において、「港務局は、何人に対しても施設の利用その他港湾の管理運営に関し、不平等な取扱をしてはならない」と規定されている。これは、港湾管理者は、港湾の利用に関する施設又は役務の提供を業務とするものであるが、これらの施設は港湾の利用に不可欠のものであるから、その利用の方法等に関して不平等な取扱をするようなことがあれば、公共の利害を著しく害することになるため、当該規定により港湾の管理等についての不平等取扱を禁止する旨を定めたものである。

不平等な取扱とは、合理的な理由が無いにも拘らず、港湾の利用について特定の者に一般より有利又は不利な取扱をすることである。従って、例えば「バースの使用を航路別又は貨物別に整理し、使用させること等、港湾施設の使用効率を高めるための措置」や「港湾施設の損傷、汚損の恐れがある船舶、及び港湾施設の能力に照らし適切でない船舶の入港を拒むこと」など、港湾の適正な管理運営を図る観点から合理的な理由がある場合は不平等な取扱にはならないと考えられる。

国土交通大臣は、港湾管理者が港湾の管理運営につき不平等な取扱をしていると認めるときは、港湾管理者に対し、当該行為の停止又は変更を要求することができる（第47条関係）。なお、要求を行った場合の措置については上記1で述べたものと同様である。

第4節 地方分権一括法による港湾管理者の業務

平成12年3月31日までは、港湾法では、例えば「港湾管理者は、……」、「港湾管理者の長は、……」、「都道府県知事は、……」といった用語を区分して使用していた。これは「港湾管理者の長」及び「都道府県知事」と言う場合は、国の機関委任事務であることを意味していたものであった。

しかしながら、地方分権の推進を図るため、地方分権推進委員会が行った勧告を受けて、機関委任事務制度の廃止、国の関与等の見直し、権限委譲の推進等を図るための地方分権推進一括法が成立した。この中で、港湾法についても所要の改正を行い、平成12年4月1日より実施されたことにより、地方公共団体の自治事務又は法定受託事務と整理されたものである。

1. 自治事務とされた事務

以下の事務は、かつては機関委任事務であったが、影響を及ぼす範囲が限られているため広域的視点は必要なく、地域の実情に応じて地方公共団体がより適切な判断を行うことができるものとして自治事務として整理されたものである。

- ① 港湾区域内の水域の占用等の許可（第37条）
- ② 港湾隣接地域の指定（第37条の2）
- ③ 臨港地区内における施設、工場等の建設、改良等の行為に係る届出の受理等（第38条の2）

- ④ 分区条例に違反して建設、改良された構築物について、その所有者又は占有者に対する撤去、移転、改築、用途変更命令（第40条の2）
- ⑤ 分区条例の制定施行により違反となった構築物について、その所有者又は占有者に対する改築、移転、撤去命令（第41条）
- ⑥ 港湾区域の定めのない港湾について定めた水域における占用等の許可（第56条）
- ⑦ 水域施設等の建設又は改良に係る届出の受理等（第56条の3）
- ⑧ 港湾区域において許可を受けないで水域の占用等をする者等に対する工事の中止、工作物等の改築その他の必要な措置又は原状回復の命令等（第56条の4）
- ⑨ 港湾区域の水域の占用等の許可を受けた者からの必要な報告徴収又は事務所等への立入検査（第56条の5）

これに伴い、自治事務となる事務については、国土交通大臣が上級行政庁でなくなるため、国土交通大臣に対する審査請求の規定を廃止（港湾法第58条の2の改正）し、港湾管理者の長という表現を港湾管理者としたものである。

2. 法定受託事務とされた事務

全国的・広域的な視点から判断する必要があるものについては、法定受託事務として整理されている。

- ① 都道府県が港湾管理者の設立に加わっていない地方港湾の港湾区域の同意（第4条）
- ② 港湾区域の定めのない港湾における水域の設定（第56条）

これらの事務については、地方自治法に規定する法定受託事務である旨の規定が追加された（第60条の5）。

第5節 港湾管理者に対する国の関与

港湾法は、港湾の開発及び管理は、港務局又は地方公共団体が港湾管理者として行い、国は原則として自らこれを行わないことを建前としている。また、地方自治の尊重から、国は港湾管理者に対する一般的監督権を有していない。

他方で、港湾法は、港湾管理者の設立・業務運営等に関し、一般の利害に重大な影響を及ぼすことがないよう配慮していくつか国が関与する規定を設けている。

これは、港湾管理者の業務の運営が、その性質上、当該港湾管理者の属する地方の利害に関するだけでなく、我が国の基幹的交通基盤として国の利害にも大きく関与しているからである。

1. 港湾管理者の設立の際

港務局の設立や地方公共団体が港湾管理者となる場合等において、港湾区域については、国際

戦略港湾、国際拠点港湾若しくは重要港湾及び都道府県が設立に加わる避難港は国土交通大臣の同意、市町村管理の避難港は都道府県知事の同意を要し、避難港以外の地方港湾は国土交通大臣又は都道府県知事への届出を要する（第4条第4項、第4条第8項、第33条第2項）。そして、都道府県知事は、同意したとき又は届出を受けた際は、遅滞なくその旨を国土交通大臣に報告しなければならない（第4条第13項、第33条第2項）。これは、港湾区域の設定については、国の利害に重大な影響を及ぼすため、国土交通大臣の関与に係らしめているものである。

また、国土交通大臣は、国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾において、港湾の開発、利用又は保全に関し特に必要があると認めるときは、港湾管理者を設けるべきことを地方公共団体に對し勧告することができる（第51条）。

2. 港湾管理者の定めた料金及び入港料に関する変更の要求

港湾管理者の定めた料金及び入港料（3. の国際戦略港湾の場合を除く）について、利害関係人から不当又は違法である旨国土交通大臣に申し出があった場合は、その申し出が妥当であると認める時は、運輸審議会に諮問し、港湾管理者に公聴会において意見を申し述べる機会を与えた後、港湾管理者に対して料率を変更すべきことを求めることができ、港湾管理者は必要な変更を行わなければならない（第44条第3項、第4項、第44条の2第4項）。

3. 入港料についての国土交通大臣の同意等

国際戦略港湾にあつては、港湾管理者は、料率の上限を定め又は変更しようとするときは、あらかじめ国土交通大臣に協議し、その同意を得なければならない（第44条の2第2項）。また、港湾管理者は当該同意を得た料率の上限の範囲内で料率を定め、予め国土交通大臣に届け出なければならない（第44条の2第3項）。

国際戦略港湾は、特に国の利害に関係の深い港湾であるので、港湾管理者のみで定めることを適当とせず、国土交通大臣の同意を得ることとしたものである。なお、平成20年の港湾法の一部改正により、料率について全て国土交通大臣の同意を必要としていた従前の規定を改め、料率の上限のみを国土交通大臣の同意を要することとした。

4. 国が工事費を負担又は補助した港湾施設等

国が工事の費用を負担し、又は補助した港湾施設は、一般公共の利用に供せられ、港湾の合理的利用を促進するために費用を負担し、又は補助したものである（第42条、第43条）ため、当該施設が「その目的に沿うよう運営されるかどうか」に国は関心を有することから、当該港湾施設を譲渡し、担保に供し、又は貸し付けようとするときは、国土交通大臣の認可を必要としている（第46

条)²。

ただし、国が負担し、又は補助した金額に相当する金額を国に返還した場合、貸付を受けた者が、それを一般公衆の利用に供し、かつ、貸付期間が3年以内である場合は、認可を要しないこととしている。

なお、この認可が主として漁業の用に供する施設に係るときは、国土交通大臣は、認可の際、農林水産大臣に協議しなければならない（第57条第1項）。

5. 特定埠頭の運営の事業の認定に係る国土交通大臣の同意

港湾管理者は、特定埠頭（同一の民間事業者により一体的に運営される岸壁等の港湾施設）を運営する者を認定し、認定を受けた者に特定埠頭を構成する行政財産を貸し付けることができるが、当該認定にあたって、特定埠頭を構成する港湾施設に国有港湾施設又は国が負担・補助した港湾施設が含まれている場合には、あらかじめ国土交通大臣の同意を得なければならない（第54条の3第3項）。

6. 私企業との競争事業等の行為の停止又は変更の要求

港湾管理者は、港湾という公共物を管理運営する公的主体であることから、港湾運送事業等の私企業の公正な活動を妨げ、その活動に干渉し、又はこれらの者と競争して事業を営んではならない。また、何人に対しても、施設の利用その他港湾の管理運営に関し、不平等な取扱いをしてはならない（第13条、第34条）。

これに違反した場合は、国土交通大臣は、その行為の停止又は変更を求めることが出来る。この要求があった場合、港湾管理者は遅滞なく必要な停止又は変更を行わなければならない（第47条）。

なお、停止又は変更の要求に係る事項が漁業に重大な関係のある事項である場合は、国土交通大臣は、その要求をしようとするとき、農林水産大臣に協議しなければならない（第57条第1項）。

7. 港湾計画の審査

国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾の港湾管理者は、港湾計画を定め、又は変更したときは、遅滞なく、当該計画を国土交通大臣に提出しなければならない（第3条の3第4項）。

これは、国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾は、国の利害に重大な関係を有する港湾であるから、その港湾の施設の配置、建設等が国の利益に合致するべきであるためである。

国土交通大臣は、提出された港湾計画が国の基本方針又は国土交通省令で定める基準に適合し

² なお、補助事業の場合、当該港湾施設を補助金交付の目的に反して使用し、又は交換しようとする場合には、国土交通大臣等の承認を必要とする（補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律第22条）。

ていないと認めるとき、その他当該港湾の開発、利用又は保全上著しく不適當であると認めるときは、これの変更を求めることができる（第3条の3第6項）。

8. 入出港書類の様式の統一

港湾管理者に対して行われる船舶の入出港に関する届出等の様式は、各港湾管理者がそれぞれに定めてきたが、入出港届について我が国は国際標準様式を用いることとしたため、入出港届の様式は港湾管理者に代わって国が国土交通省令で定めることとした（第50条第1項）。

また、入出港届のほか、港湾管理者が受理する船舶の入出港に関する書類については、各港湾管理者がそれぞれに定めるものであるが、申請者の利便性などを考慮し、様式の統一が望ましいものについては、国土交通大臣がそれらの様式の統一を図るため、港湾管理者に対し必要な勧告をすることができることとしている（第50条第2項）。

9. 国土交通大臣による電子情報処理組織の設置及び管理

我が国港湾においては、近隣諸国との国際競争を強く意識しながら、既存の港湾施設の効率的な利用を図りつつ、その機能を高めることが急務となっている。本制度は、このような状況を踏まえ、平成15年の港湾法の一部改正により創設された制度である。

具体的には、入港届等の港湾管理者に対して行われる申請等を迅速かつ的確に処理させるため、国土交通大臣は、自ら電子情報処理組織を設置及び管理することができることとし、電子情報処理組織を使用してする申請等の様式については、国土交通省令で定めることとするとともに、港湾管理者が電子情報処理組織を使用するときは、当該港湾管理者が使用料を負担しなければならないこととされたものである。

制度創設当初は、港湾EDIシステムを本制度の対象となる電子情報処理組織としていたが、その後、平成18年の海上物流基盤の強化のための港湾法等の一部を改正する法律により、波浪情報等の適確な把握による港湾工事の効率的な実施のため、GPS波浪計が対象に追加されたほか、平成20年の港湾法の一部を改正する法律により、出入管理システムについても対象に追加されたところである。

10. 収支報告書等の報告

国際戦略港湾、国際拠点港湾若しくは重要港湾の港湾管理者は、国土交通省令で定める手続により、その業務に関する収入及び支出その他港湾に関する報告を毎年1回作成して公表するとともに、その写しを国土交通大臣に提出しなければならない（第49条）。

この目的は、港湾管理者の財政状況を把握し、その改善方策の検討資料にすることである。

11. 漁港の指定等を行う場合の調整

農林水産大臣は、漁港漁場整備法第6条の規定により、漁港の指定又は内容を変更しようとする場合において、当該漁港の区域について国土交通大臣に協議することとなっている。

当該協議の円滑化を図る観点から、事前に漁港管理者と当該港湾管理者は十分な調整を行う事が望ましいことはもちろんである。

12. 港湾協力団体に対する情報の提供等

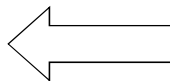
国土交通大臣又は港湾管理者は、港湾協力団体に対し、その業務の実施に関し必要な情報の提供又は指導若しくは助言をするものとしている（第41条の5）。

情報の提供等を行うことにより、港湾の利用振興や地域活性化に向けた実施体制の強化を図るものである。

第7章 港湾管理者の権限の及ぶ範囲

第1節 総 説

- ① 港湾区域 ……水域
- ② 臨港地区 ……陸域
- ③ 港湾隣接地域 ……陸域



一体として管理することにより、港湾を円滑に管理運営できる

これらの区域において規制を行う者は、港湾管理者である

第2節 港湾区域

1. 意義

(1) 定義

港湾区域の定義は、法第2条第3項に定義されており、水域に限られる。

「港湾区域」………当該水域を経済的に一体の港湾として管理運営するために必要な最小限度の区域であつて、国土交通大臣又は都道府県知事が地方公共団体に対して同意した水域若しくは国土交通大臣又は都道府県知事に届出がなされた水域である。

(2) 意義

港湾区域が設定されることによる港湾法上の効果は次のとおりである。

①港湾管理者が業務を行う地域的範囲を画す

港湾管理者は、港湾工事の実施、公有水面埋立による土地造成、水域施設の利用規制等、法第12条に定める業務を行うが、水域におけるこれらの業務を行う地域的範囲は、港湾区域内に限られる¹。なお、港湾計画については、その性格より港湾区域を超えた区域で行うことができるものと解されている。

②港湾施設となるか否かの地域的範囲を画す

法第2条第5項に港湾施設の定義が定められているが、港湾区域内に存する一定の固定施設については、個別の施設が実際の港湾の管理運営に資しているか否かを問わず港湾区域内にあることによって港湾施設となる。

③工事等の許可を行う地域的範囲を画す

水域において、法第37条第1項に規定する行為を行おうとする者は、港湾管理者の許可を受けなければならない。当該規定により港湾管理者が水域において許可権限を行使しうる範囲は港湾区域に限られている。

¹ 陸域については臨港地区に限られる（後述）。

④入港料を徴収する場合の港湾の地域的範囲を画す

港湾管理者は、港湾に入港する船舶から入港料を徴収することができる（第44条の2）。なお、船舶が港湾に入港したか否かの判定は港湾区域内に入ったか否かで決定される。

2. 同意（又は届出）手続

従前、港湾区域の設定に際しては、重要港湾及び都道府県が港湾管理者の設立に加わっている地方港湾については国土交通大臣、市町村が単独で又は共同して港湾管理者を設立しようとする地方港湾については予定港湾区域を地先水面とする地域を区域とする都道府県を管轄する都道府県知事の認可が必要とされていた。しかし、「地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律」（平成23年5月公布、同年8月施行）の施行に伴い、港湾管理者を設立しようとする地方公共団体は、関係地方公共団体との協議が議会の議決を経て整ったときは、その港湾区域について、国土交通大臣又は都道府県知事の同意を得、若しくは国土交通大臣又は都道府県知事に届出することとなった（法第4条第4項及び第8項）。さらに、都道府県知事が同意したとき又は届出を受けた際は、都道府県知事がその旨を国土交通大臣に報告しなければならないこととなった。²

(1) 同意等の区分

- ① 国土交通大臣の同意が必要な港湾
 - ・ 国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾
 - ・ 都道府県が港湾管理者の設立に加わっている避難港
- ② 国土交通大臣への届け出が必要な港湾
 - ・ 都道府県が港湾管理者の設立に加わっている地方港湾
- ③ 都道府県知事の同意が必要な港湾
 - ・ 都道府県が港湾管理者の設立に加わっていない避難港
- ④ 都道府県知事への届け出が必要な港湾
 - ・ 市町村が単独で又は共同して港湾管理者を設立しようとする地方港湾

なお、港湾区域の同意については全国的・広域的な視点から判断する必要があるものであるが、事務の効率性の観点からこれらの港湾については、港湾法第60条の5の規定により地方自治法第2条第9項第1号に規定する第一号法定受託事務としているものである。

(2) 港湾区域同意申請書の記載事項

港湾法施行規則第2条第1項に以下の通り規定されている。

- ① 当該地方公共団体の名称
- ② 予定港湾区域

² なお、本規定に関する経過措置として、施行の際に現に改正前の港湾法に基づき提出されている認可申請については、改正後の協議の申出とみなすこととされている。

- ③ 予定港湾区域と港則法に基づく港の区域、河川法に規定する河川の河川区域、海岸法の規定により指定される海岸保全区域又は漁港漁場整備法の規定により指定される漁港区域との関係
- ④ 当該港湾が国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾であるか、避難港であるかの別
- ⑤ 当該地方公共団体が港務局を設立するか、単独で港湾管理者となるか、又は一部事務組合若しくは広域連合を設立するかの別
- ⑥ 他の関係地方公共団体の意見及びこれとの協議の顛末

(3) 添付すべき関係図書

港湾法施行規則第2条第2項に規定されている。

- ① 申請地方公共団体が法第4条第1項に規定する関係地方公共団体であることを証する書類
- ② 予定港湾区域を示す図面
- ③ 港則法、河川法、海岸法及び漁港漁場整備法により定められた区域との関係を示す図面
- ④ 当該港湾の港湾管理者の設立に関する当該関係地方公共団体の議会の議事及び議決を記録した書面
- ⑤ 予定港湾区域及び他の関係地方公共団体が意見を申し出るべき期間等に関する公告の写し
- ⑥ 当該港湾管理者の組織を明らかにする書類
- ⑦ 港務局、一部事務組合又は法第35条の規定による委員会を設置しようとするときは、それと地方公共団体との間における業務処理に関する基本事項を記載した書類
- ⑧ 臨港地区を定めようとするときは、当該予定地を示す図面

(4) 参考資料

- ① 予定港湾区域決定の事由を記載した書面
- ② 港湾計画の概要及びその実施計画を記載した図書
- ③ 関係行政機関、水面に権利を有する者等の同意書 等

3. 同意基準

(1) 港湾区域の範囲

港湾区域として同意（又は届出）されると、自由使用を原則とする公有水面においてそれに関する一般的な規制に加えて、港湾を管理運営するために必要な種々の行為に対する規制が加えられ、国民の権利義務を規制することになる。従って、その範囲は最小限度の区域とされている。

港湾区域の同意にあたっては、その範囲について制限する必要があるため、港湾法は協議された予定港湾区域が次の①～③の要件を全て満足していなければ同意することができないとしている（法第4条第6項）。

- ① 当該水域を経済的に一体の港湾として管理運営するために必要な最小限度の区域であること。

具体的には、次のような区域である。

イ．港湾施設の存置区域及び設置予定区域

ロ．船舶の航行、沖待及び碇泊^{ていはく}が行われる水域

ハ．港湾荷役その他の港湾関係業務が行われる水域

ニ．港湾関連用地等に利用される予定水域

ホ．前記の水域の外、海潮流、漂砂及び漂流物等の影響により港湾施設の保全等に支障をきたす事象をあらかじめ排除するための管理水域

ヘ．港湾区域の管理上、表示を明解にするために必要とする水域

ト．その他、特別な理由により当該港湾の維持、管理、運営及び整備に必要な水域

② 当該予定港湾区域に隣接する水域を地先水面とする地方公共団体の利益を害さないこと³。

隣接する水域を地先水面とする地方公共団体であるか否かについて、海面には行政界が定められていないので決めるに難しい場合が生ずるが、実務においては該当するのではないかとと思われる地方公共団体には協議することが望ましい。

③ 港則法に基づく港の区域の定めのあるものについては、原則としてその区域を超えないものでなければならない。

従前の規定は港域法の区域を超えてはならないとされていたが、昭和40年に港域法が廃止されたことにより、港則法の区域に改正された経緯がある。旧港域法は、港湾における諸行政の港の区域を統一しようとする趣旨から制定されたものであるが、その廃止後は港則法で港の区域を定めることになり、旧港域法の趣旨は港則法に生きていと解され、この要件が規定された。

しかし、港則法は、港内の船舶交通の安全及び港内の整とんを図る目的の法律であり、港湾法の目的とするところと相違があり、必ずしも両者の区域が一致するとは限らないので、港則法に基づく港の区域の定めのある港湾について、経済的に一体の港湾として管理運営するために必要な最小限度の区域を定めるために、同法に基づく港の区域を超えることがやむを得ないときは、当該区域を超えて同意することができるとなっている。

なお、漁港漁場整備法に基づく漁港との関係においては、港湾法第3条において「この法律

³ 当該予定港湾区域に隣接する水域を地先水面とする地方公共団体が利益を害される場合の例

イ．当該隣接地方公共団体が、予定港湾区域において、港湾区域、河川区域、海岸保全区域を設定している場合、又は設定しようとしている場合

ロ．当該隣接地方公共団体が、予定港湾区域に隣接する区域において、水面の埋立、占用その他の利用を行い、又は行おうとしている場合

ハ．当該隣接地方公共団体が、予定港湾区域に隣接する区域において、一般住民の経済活動や福祉を目的とする行政を行い、又は行おうとしている場合

ニ．その他当該隣接地方公共団体が、予定港湾区域において公益を有する場合

は、漁業の用に供する港湾としての他の法律によって指定された港湾には適用しない。但し、当該指定された港湾で、政令で定めるもの⁴については、この限りではない」と規定されていることから、漁業の用に供する港湾として漁港漁場整備法に基づき農林水産大臣が指定した漁港の区域においては、令第1条の3（別表3）で定めるものを除き、港湾法に基づく港湾区域を設定することはできないとされている。

(2) 港湾区域の表示方法

港湾区域は、次の点に留意して表示することが通例である。

- ① 基点……………不動で且つ確認容易なものとする。（例：三角点、灯台、岬）
- ② 基点の表示……………固有名詞で表示し、原則として世界測地系による緯度、経度を明らかにする。三角点については標高を示す。
- ③ 点の取り方……………原則として右回り（時計回り）とする。
- ④ 表示方法……………原則として、港則法に基づく港の区域の定め方（港則法施行令別表第1）に準拠する。

4. 事前調整

港湾区域の設定事務を円滑に行うには、関係行政機関及び利害関係者と十分調整を了しておく必要がある。

(1) 国土交通省港湾局との関係

従来、国土交通大臣の認可を受けるべき港湾の港湾区域認可申請を行おうとする際、港湾区域認可申請書を国土交通大臣に提出する以前に予め内審査を受けることとしていた⁵。このことは、事務処理体制が確立していなかった昭和20年代に港湾区域認可申請書を提出した後、予定港湾区域その他関係書類等に不備があつて、区域の変更をしたり書類の再提出を必要としたりする場合等が多く、認可について非常に支障があつたので、法第4条第3項の議会の議決を経て予定港湾区域を公告する以前の事前審査をおこなっていたものであるが、港湾法の施行後50年といった時間経過とともに事務処理体制も確立してきたことから、地方分権一括法において法律に基づかない関与として整理され、内審査は必要のないものとしたものである。

但し、港湾区域の設定に関する事務を円滑に遂行する観点からの調整は有用であるとも考えていることから、今後も技術的な助言及び各港湾管理者からの相談には、対応してゆくこととしている。

(2) 関係行政機関

イ．河川管理者　ロ．海岸管理者　ハ．漁港管理者　ニ．海上保安部　ホ．水上警察署

⁴ 法施行令第1条の3（別表3）

⁵ 「港湾区域の認可申請について」昭27.5.16.港管第1073号

ヘ．地方運輸局 ト．税関 チ．検疫所 リ．動植物検疫所 ス．入国管理事務所
ル．県水産部及び環境部

(3) 利害関係者

イ．漁業を行っている者
ロ．公有水面埋立権を有する者
ハ．権原に基づいて公有水面の占用、土砂採取等を行っている者
ニ．造船所等水際線を利用して業を営んでいる者

5. 河川管理者等との協議

国土交通大臣又は都道府県知事が港湾区域を同意するにあたっては、予定港湾区域が、河川法第6条第1項に規定する河川の河川区域又は海岸法第3条の規定により指定された海岸保全区域と重複する場合には、当該区域を管理する河川管理者又は海岸管理者と協議しなければならない（法第4条5項）。これは、各々の区域の目的と港湾区域の目的が違うため、当該区域の管理者の意見を聴く必要があるためである。⁶

また、地方港湾の港湾区域を定める際の届出に際しても、河川区域又は海岸法第3条の規定により指定される海岸保全区域の全部又は一部と重複する場合には、あらかじめ当該区域を管理する河川管理者又は海岸管理者と協議しなければならない（法第4条第9項）。

なお、いわゆる準用河川及び普通河川の区域については、協議する必要はないと解されている。

6. 地方港湾審議会への付議

地方港湾審議会は港湾区域が同意（又は届出）されて港湾管理者が設立された後に置かれるものであるから、港湾区域の設定について地方港湾審議会に諮ることはできないが、地方港湾審議会の前身的組織が存在する場合は、それに付議することが望ましい。

7. 議会への付議

複数の関係地方公共団体が共同して港湾管理者を設立する場合は、その各地方公共団体の各議会に付議することを要する。

⁶ 協議に関する技術的助言を行った通達：「港湾区域の認可に関する河川管理者との協議について」（S26. 11. 8. 港管第2003号）（港湾局長から各都道府県知事あて）

「港湾管理者を設立しようとする地方公共団体が、運輸大臣に港湾区域に認可申請をした際、港湾法第4条第5項の規定により運輸大臣は、河川の区域について当該河川を管理する地方行政庁に協議することになっているが、当該申請の予定港湾区域について河川管理者と協議した場合、意見が合致しないことがあり、事務処理上支障をきたすことが少なくない。したがって申請者は、申請に先立って河川管理者である地方行政庁との間において十分な了解を得られたい。」

8. 公告（第4条第3項）

公告の内容は、港湾管理者を設立しようとする旨、予定港湾区域及び他の関係地方公共団体が意見を申出るべき期間であって、関係地方公共団体が意見を申出るべき期間は、1箇月を下ることができない。

9. 調整及び調停の申出

港湾法第4条第3項（第33条第2項で準用する場合を含む）に基づく公告の結果、他の関係地方公共団体より意見の申出があったときは、これと協議し、その協議が議会の議決を経て調べ、国土交通大臣又は都道府県知事の同意を得る（又は届出する）こととなる（法第4条第4項及び第8項）。

その協議が調わないときは、関係地方公共団体は、国土交通大臣又は都道府県知事に申し出て、その調停を求めることができる（法第4条第10項）。調停の求めを受けた国土交通大臣又は都道府県知事は、従来の沿革、関係地方公共団体の財政事情、将来の発展計画及び当該港湾の利用の程度、その他当該港湾と関係地方公共団体の関係を考慮し、且つ、国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾については総務大臣に協議して調停することとなる。

10. 運輸審議会への諮問

運輸審議会は公共の利益を確保するため、国土交通本省に設置されている国土交通大臣の諮問機関である（国土交通省設置法第6条）。

国土交通大臣が国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾の港湾区域の同意をしようとするときは、運輸審議会に諮り、その決定を尊重しなければならない（法第60条第1号）。それは、国の利害に重大な関係のある国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾の港湾管理者の決定にあたっては慎重な審議を行う必要があること、港湾区域の同意によって国民の権利義務に制限を課すことになること等の理由によるものであると考えられる。

11. 同意又は届出

港湾区域は、国土交通大臣又は都道府県知事が港湾法第4条第4項（法第9条第2項及び法第33条第2項において準用する場合を含む）の規定により同意した（又は届出を受けた）水域をいう（法第2条第3項）。

12. 公告

港湾管理者は、成立後遅滞なく、その設立の旨とともに港湾区域を公告しなければならない。港湾区域に変更があったときも同様である（法第9条第1項、法第33条第2項）。これは、公告によって対外的に知らしめなければ意味がないからである。

13. 港湾区域の変更

港湾区域の変更（拡張）の必要性が生ずるのは、港湾の開発すなわち港湾計画に定められた港湾施設の整備拡充、埋立による用地造成その他に、再生可能エネルギー源の利用その他の公共の利益の増進を図る上で有効であると認められる施設又は工作物の設置などによる水域の利用であって、港湾機能との調和を図りつつ、現行の港湾区域と一体的に管理することが必要であると港湾管理者において判断された場合等である。また、例外的に二つの港湾を一つの港湾にするために一方の港湾の変更（拡張）の形式をとる場合がある。

港湾区域の変更手続は、基本的には設立のときと同じであるが、当該港湾に港湾管理者が存在すること等において、以下の通り港湾管理者の設立時と港湾区域変更時にかかる相違点がある。

(1) 港湾計画の策定

拡張しようとする区域について、国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾にあつては法第3条の3第1項に規定される港湾計画が策定されていなければならない、地方港湾にあつては法第3条の3第10項に規定される港湾計画が策定されているか、又は港湾の整備計画が策定されていることが望ましい。

(2) 地方港湾審議会への諮問

港湾区域は当該港湾に関する重要事項であるから、国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾及び地方港湾で地方港湾審議会を設置している港湾にあつては、変更予定港湾区域について地方港湾審議会に諮問することが望ましいものと考えられる（「港湾法の一部改正について」（昭48.10.1.港管第2363号）参照）。

(3) 議会の議決

港湾区域の変更については、法第4条第3項が準用されていないので議会の議決及び公告を要しないものと解されるが、港湾区域の拡張は、拡張する部分が実質的に港湾の新設であるとも考えられ、場合によっては関係地方公共団体が増えることもあるので、議会の議決を求め関係地方公共団体と協議するのを妨げるものではなく、むしろこの手続を経ることが適当である（「港湾法の運用について」（昭29.11.12港管第186号）参照）。

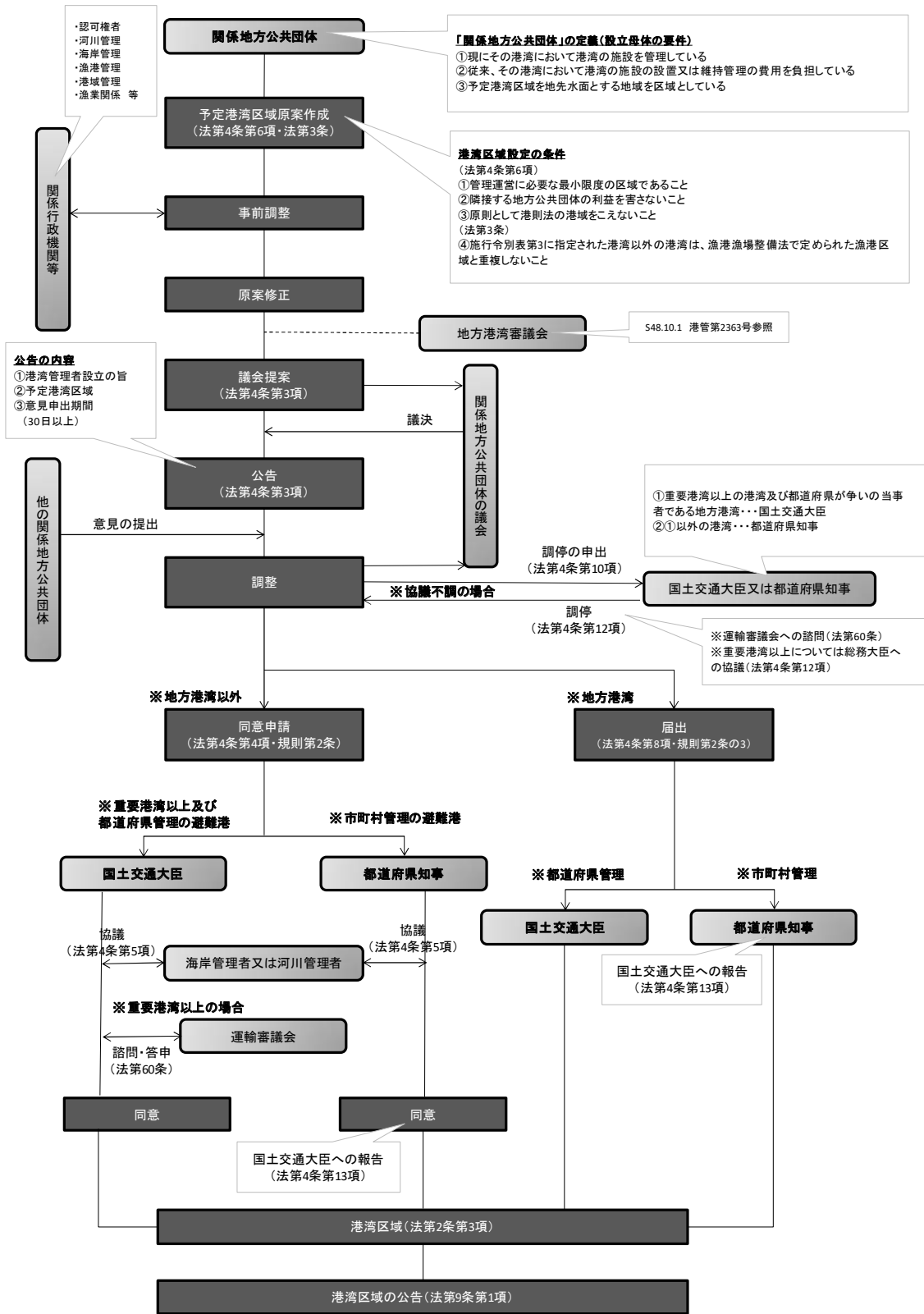
14. 港湾区域の廃止

港湾区域の廃止手続については、港湾法上何ら規定はないものの、港湾区域を定めたとき及び変更した時には港湾法に基づき公告を行っており、港湾利用者等の関係者に対する周知を行う必要があるものと考えられることから、廃止した旨を公告することが望ましいものと考えられる。また、国土交通省への報告も港湾法上の義務ではないが、国土交通省としては、何らかの形で連絡いただくよ

う依頼しているところである。⁷

⁷ （報告内容については、「港湾の廃止手続きについて」（昭和45年1月24日付け港管第115号）の記2及び3を参考。なお、通達は平成12年4月1日付けで廃止されているため、一つの参考として取り扱われたい）

港湾区域設定手順の概要



※本表においては、国際戦略港湾及び国際拠点港湾並びに重要港湾について、便宜上「重要港湾以上」という。
 ※また、法とは港湾法を、規則とは港湾法施行規則をいう。

第3節 臨港地区

1. 意義

(1) 定義

臨港地区とは、「港湾の管理運営を円滑に行うため、港湾区域と一体として機能すべき陸域であり、都市計画法の規定により臨港地区として定められた地区⁸又は法第38条の規定により港湾管理者が定めた地区⁹」である（法第2条第4項）。

港湾は、船舶が利用し港湾施設が設置される水域と、その水域に接続して貨物の取扱い、生産活動等の港湾活動が行われる陸域が一体となってはじめて、その機能が十分に発揮できるものであることから、港湾区域を地先水面とする一定の地域に指定される臨港地区において、港湾管理者が一定の規制を行うことによって、港湾における諸活動の円滑化を図り、港湾の機能の確保ができるようにしたものである。

(2) 意義

臨港地区指定による港湾法上の効果は次のとおりである。

①港湾管理者が行うことのできる業務の地域的範囲を画す

港湾管理者は、水面の埋立、盛土、整地等による土地の造成又は整備を行い、港湾の管理運営上の必要から、貨物の積卸、保管、荷捌及び運送の改善について斡旋することができるが、その業務を行いうる範囲は、陸域にあっては臨港地区内に限られている（法第12条第1項第3号の2及び第11号の2）。なお、港湾整備促進法に基づき、資金の融通又はそのあっ旋の対象となる土地の造成又は整備の事業も港湾区域内又は臨港地区において行うものに限定されている（港湾整備促進法第2条第2号、第5条、第6条）。

②港湾施設となるか否かの地域的な範囲を画す

臨港地区内にある法第2条第5項第1号から第11号までに掲げる施設は、自動的に港湾施設となる。

③工場等の新增設等についての届出を行う必要のある地域的範囲を画す

港湾管理者は、港湾の安全かつ円滑な利用を確保するとともに、港湾における環境の保全を図るため、臨港地区内の工場等の新增設等の一定の行為について届出をさせ、必要があれば勧告、変更命令を行うことができる（法第38条の2）。

④構築物の建設等の制限を行う必要のある地域的範囲を画す

港湾管理者は、港湾の管理運営を円滑ならしめるため、臨港地区内に分区を設け、分区内における建築物その他の構築物の用途を規制するとともに、当該分区の目的を著しく阻害する

⁸ 港湾を管理運営するため定める地区（都計法第9条第22項）

⁹ 当該港湾の管理運営に必要な最小限度のもの（第38条第2項）

構築物を除去することができる（法第39条、法第40条、法第40条の2、法第41条）。

⑤港湾環境整備負担金を負担させることのできる地域的範囲を画す

港湾管理者は、港湾の環境を整備し又は保全するための港湾工事を行った場合、これに要した費用の一部を港湾区域又は臨港地区内に立地する一定の事業者が定める条例によって負担させることができる（法第43条の5）。

2. 指定方法

臨港地区の指定方法には、都市計画法による指定と港湾法による指定とがある。

港湾は、都市にもあり町村にもあり、その所在する場所、規模等により機能も異なっている。都市に所在する港湾は、都市の機能とは密接不可分の関係にあるから、都市計画においても重要な地位を占めるので、港湾という特定の分野だけで必要な区域を指定するのは不適當であることから、都市計画の一環として指定することとされた。

これに対し、都市計画の必要のない区域（都市計画区域以外の地域）においては、港湾として必要な区域を港湾管理者が港湾法第38条の規定により指定することとしている。なお、臨港地区を定める場合、従来は国土交通大臣の認可を必要としていたが、地方分権一括法を受けた港湾法の一部改正により、認可は廃止され、港湾管理者が公告を行った臨港地区の区域の案について、変更の要求をすべき旨の利害関係人からの請求に理由があると認めたときは、国土交通大臣は当該臨港地区の区域の案の変更を港湾管理者に要求できることとされた（法第38条第5項）。

（1）都市計画法に基づく臨港地区の指定

臨港地区は都市計画の一環として、その背後地域の土地利用計画との調整を図りつつ、港湾管理者の申し出た案に基づいて都市計画決定権者が指定することとなっている。その前提となる都市計画の概要については以下のとおりである。

（ア）都市計画区域の決定

都市計画は、「農林漁業との健全な調和を図りつつ、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保すること」並びに「このためには適正な制限のもとに土地の合理的な利用が図られるべきこと」を基本理念としている（都計法第2条）。

都市計画は、原則として「都市計画区域内」において策定される。

（イ）都市計画区域に指定できる区域（都計法第5条）

- 1）市又は人口、就業者数その他の事項が政令で定める要件に該当する町村の中心の市街地を含み、かつ自然的及び社会的条件並びに人口、土地利用、交通量その他国土交通省令で定める事項に関する現況及び推移を勘案して、一体の都市として、総合的に整備し、開発し、及び保全する必要がある区域

… 当該市町村の行政区域にとらわれず、実質上一体の都市として、整備、開発及び保

全する必要がある区域を指定するものとしており、当該市町村の区域内でも、必要がなければ、都市計画区域から除外することもでき、また必要があれば、当該市町村の区域外にわたり、都市計画区域を指定することもできることになっている。なお、都市計画区域の指定に際しては、本来、陸域のみに指定されるのが原則であるが、地先公有水面を含むものであるか否かはその表示によるものとされているため、仮に地先公有水面を指定するのであれば、その地先公有水面を明示しておく必要がある。

2) 首都圏整備法、近畿圏整備法及び中部圏開発整備法による都市開発区域その他新たに住居都市、工業都市その他の都市として開発し、及び保全する必要がある区域

(ウ) 都市計画区域の指定（都計法第5条）

都市計画区域の指定権者は、都道府県である（都市計画区域が2以上の都府県にわたる場合は、国土交通大臣）。都道府県は、その指定に先立って関係市町村の意見及び都道府県に設置されている都市計画地方審議会の意見を聴いた上、国土交通大臣の同意を受けなければならない。都市計画区域を指定した場合には、その区域の名称と含まれる土地の区域を公告する。

都市計画区域を変更又は廃止する場合も同様の手続が必要である。

(エ) 都市計画の内容（種類）

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">1) 市街化区域及び市街化調整区域2) 地域地区3) 促進区域4) 遊休土地転換利用促進地区5) 被災市街地復興推進地域6) 都市施設7) 市街地開発事業8) 市街地開発事業等予定区域9) 地区計画等 |
|--|

都市計画には、これらのすべてを定める必要はなく、これらのうち必要なものを定めればよい。また、都市施設に関する都市計画に限り、特に必要があるときは、当該計画区域外に都市施設を定めることができる。

基本的な都市計画の種類である1) 2) の概要については次の通りである

1) 市街化区域及び市街化調整区域（都計法第7条）

無秩序な市街化（スプロール現象）を防止し、計画的な市街化を図るため、まず都市計画区域を区分して、市街化区域と市街化調整区域を定める（区域区分）。これが、いわゆる「線引き区域」である。「市街化区域」は、既に市街地を形成している区域と、今後10年以内に優先的・計画的に市街化を図るべき区域とで構成され、「市街化調整区域」は、市街化を抑制すべき区域である。

また、区域区分と併せ、各々の区域の整備、開発又は保全の方針を定めるものとされてい

る。

2) 地域地区（都計法第8条第1項）

地域地区とは、都市における土地利用の純化を図るため、地域、地区又は街区に区分し、その目的に従い、建築物の用途、形態等を規制し、あるいは当該地区における開発行為について、一定の規制を行う等の措置を講ずるものである。臨港地区も地域地区の一類型（都計法第8条第1項第9号）である。

ア) 地域地区の分類

A. 用途地域

地域地区の基本となるものであり、市街化区域については必ず用途地域を定め市街化調整区域については原則として、用途地域を定めないこととなっている。

現在以下の13種類があり、その規制は建築基準法により建築物の用途及び形態に関して行われている（別表）。

- ① 第一種低層住居専用地域
- ② 第二種低層住居専用地域
- ③ 第一種中高層住居専用地域
- ④ 第二種中高層住居専用地域
- ⑤ 第一種住居地域
- ⑥ 第二種住居地域
- ⑦ 準住居地域
- ⑧ 田園住居地域
- ⑨ 近隣商業地域
- ⑩ 商業地域
- ⑪ 準工業地域
- ⑫ 工業地域
- ⑬ 工業専用地域

B. 特別用途地区

用途地域内において特別の目的からする土地利用の増進・環境の保護等を図るための地区である。その趣旨は、主として用途地域による用途規制について、これを緩和し、又は強化することにより当該地区の特別の目的を果たすためのものであり、制限の内容は、地方公共団体の条例により定めるものとしている。¹⁰

¹⁰ なお、平成10年度に都市計画法が改正される前には、中高層階住居専用地区、商業専用地区、特別工業地区、文教地区、小売店舗地区、事務所地区、厚生地区、娯楽・レクリエーション地区、観光地区、特別業務地区及び研究開発地区の11種類の類型に区分されていた。

地域地区における規制内容（用途地域における用途制限及び建ぺい率、容積率）

例示	第一種 居住宅専 用地域	第二種低 層住宅専 用地域	第一種中 高層住宅 専用地域	第二種中 高層住宅 専用地域	第一種 住居地域	第二種 住居地域	準住居 地域	田園住 居地域	近隣商業 地域	商業 地域	準工業 地域	工業 地域	工業専 用地域
住宅、共同住宅、寄宿舎、下宿													
兼用住宅のうち店舗、事務所等の部分が一定規模以下のもの													
幼稚園、小学校、中学校、高等学校													
図書館等													
神社、寺院、教会等													
老人ホーム、身体障害者福祉ホーム等													
保育所等、公衆浴場、診療所													
老人福祉センター、児童厚生施設等	1)	1)						1)					
巡査派出所、公衆電話等													
大学、高等専門学校、専修学校等													
病院													
2階以下かつ床面積が150㎡以内の一定の店舗、飲食店等													5)
2階以下かつ床面積が500㎡以内の一定の店舗、飲食店等													5)
上記以外の物品販売業を営む店舗、飲食店				2)	3)	4)	4)					4)	5)
上記以外の事務所等				2)	3)								
ボーリング場、スケート場、水泳場等					3)								
ホテル、旅館					3)								
自動車教習所、床面積の合計が15㎡を超える畜舎					3)								
マージャン屋、パチンコ屋、射的場、勝馬投票券発売所等						4)	4)					4)	
カラオケボックス等						4)	4)					4)	4)
2階以下かつ床面積の合計が300㎡以下の自動車庫													
営業用倉庫、3階以上又は床面積の合計が300㎡を超える自動車庫（一定規模以下の附属車庫等を除く）													
客席の部分の床面積の合計が200㎡未満の劇場、映画館、演芸場、観覧場													
客席の部分の床面積の合計が200㎡以上の劇場、映画館、演芸場、観覧場													
劇場、映画館、演芸場、観覧場、店舗、飲食店、展示場、競技場、勝馬券・車券発売所等の床面積の合計が10,000㎡を超えるもの													
キャバレー、料理店、ナイトクラブ、ダンスホール等													
個室付浴場業に係る公衆浴場等													
作業場の床面積の合計が50㎡以下の工場で危険性や環境を悪化させるおそれが非常に少ないもの													
作業場の床面積の合計が150㎡以下の自動車修理工場													
作業場の床面積の合計が150㎡以下の工場で危険性や環境を悪化させる恐れが少ないもの													
新聞の印刷所、作業場の床面積の合計が300㎡以下の自動車修理工場													
作業場の床面積の合計が150㎡を超える工場又は危険性や環境を悪化させるおそれがやや多いもの													
危険性が大きい又は著しく環境を悪化させる恐れがある工場													
火薬類、石油類、ガス等の危険物の貯蔵、処理の量が非常に少ない施設				2)	3)								
火薬類、石油類、ガス等の危険物の貯蔵、処理の量が少ない施設													
火薬類、石油類、ガス等の危険物の貯蔵、処理の量がやや多い施設													
火薬類、石油類、ガス等の危険物の貯蔵、処理の量が多い施設													
建ぺい率（％） 建築面積の敷地面積に対する割合	30、40、50、60				50、60、80			30、40 50、60	60、80	80	50、60 80	50、60	30、40 50、60
容積率（％） 建築物の延べ面積の敷地面積に対する割合	50、60、80 100、150、200		100、150、200、300、400、500						50、60 80、100 150、200	100、150 200、300 400、500	200、300 400、500 600、700 800、900 1,000 1,100 1,200 1,300	100、150 200、300 400、500	100、150、200 300、400

〔凡例〕
□：建てられる用途
■：建てられない用途（ただし、特別の許可を受けて建てられる場合がある）
1）については、一定規模以下のものに限り建築可能。
2）については、当該用途に供する部分が2階以下かつ1,500㎡以下の場合に限り建築可能。
3）については、当該用途に供する部分が3,000㎡以下の場合に限り建築可能。
4）については、当該用途に供する部分が10,000㎡以下の場合に限り建築可能。
5）については、物品販売店舗、飲食店が建築禁止。

C. 特定用途制限地域

用途地域が定められていない土地の区域（市街化調整区域を除く）内において、良好な環境の形成又は保持のため、当該地域の特性に応じて合理的な土地利用が行われるよう、特定の用途の建築物等を制限する地域であり、制限の内容は、地方公共団体の条例により定めるものとしている。

D. 高層住居誘導地区

混在系の用途地域で指定容積率が400%又は500%の区域内において、住居と住居以外の用途とを適正に配分し、利便性の高い高層住宅の建設を誘導する地区である。

E. 機能的用途地区

特定の都市機能の維持増進を図るための用途地区で、臨港地区と流通業務地区が該当する。

F. 建築物の形態規制のための地区

用途地域内の市街地において、用途規制とは別に専ら建築物の形態規制を行うための地域であり、高度地区及び高度利用地区並びに特定街区がある。

G. 防災地域

防災のため、市街地における建築物の不燃化を図るために建築物の用途規制を目的とする地区であり、防火地域と準防火地域とがある。

H. 美観・風致を維持するための地区

市街地の美観を維持するための美観地区と都市の風致を維持するための風致地区がある。

I. 保全地区

都市における緑地、歴史的景観等を保全するための地区で、歴史的風土特別保存地区、第一種歴史的風土保存地区、第二種歴史的風土保存地区、緑地保全地区及び伝統的建造物群保存地区がある。

J. その他

その他の地域地区として、駐車場整備地区、生産緑地地区並びに航空機騒音障害防止地区及び航空機騒音障害防止特別地区がある。

これらの地域地区は相互に重複することが可能であり、臨港地区内においても、原則として用途地域が定められている。準工業地域、工業地域及び工業専用地域との重複指定が多いが、商業地域と重複することもありうる。

イ) 地域地区と臨港地区の関係

分区が定められた臨港地区においては、港湾法第58条第1項の規定により建物の用途規制に係る用途地域の効果（建築基準法第48条及び同法第49条の効果）は生じないことになる。

なお、建築基準法のうち容積率、建ぺい率等の建築物の構造等に関する規定は、分区内においても、用途地域に従って適用がある点について注意を要する。

地域地区が相互に重複することが法制上可能ではあるが、相矛盾する性格・目的をもった地域地区と重複させることや、同一の目的をもった地域地区で規制方法が異なるものを重複させることは、原則として許されないものである。このような考え方から、臨港地区と原則として重複を行わないとしている地域地区には、流通業務地区、高度利用地区及び緑地保全地区があり、都市計画決定にあたって、港湾管理者と都市計画決定権者との協議のうえ、指定しなければならない地区には、風致地区及び生産緑地地区がある。

(2) 港湾法に基づく臨港地区の指定

港湾管理者は、都市計画区域外の地域について臨港地区を定めることができる（第38条第1項）。この場合の臨港地区は、当該港湾区域を地先水面とする地域において、当該港湾の管理運営に必要な最小限度のものでなければならない（第38条第2項）。

これは、臨港地区に指定されることは、当該地区に一定の行為規制が課せられることとなるものであるから、必要最小限の範囲に限ることとしたものであり、都市計画区域内においては、臨港地区外においても同様の規制が、都市計画法、建築基準法等に基づいて行われているものであるから「必要最小限度のもの」という要件は必要ないものである。

3. 都市計画法に基づく指定手続の概要

臨港地区は、都市計画法第8条により地域地区の一つとして指定される。また、臨港地区は、地域、地区、又は街区と重複して指定されることがあるが、予定する分区の目的にそぐわない他の地域地区との重複指定は、避けなければならない。

指定手続の概要は、別図のとおりである。

(1) 臨港地区案の作成

臨港地区に関する都市計画は、港湾管理者の申し出た案に基づいて定める（都計法第23条第4項）こととなっている。

臨港地区として指定すべき地区は、次のような地域である。

- ① 港湾施設が設置され、又は設置される予定の地域
- ② 港湾貨物の搬出入、荷役、保管その他港湾に関する業務が頻繁に行われる地域
- ③ 主として港湾を経由して原料を搬入し、及び港湾から製品の積出しを行う工場又は事業場の所在する地域
- ④ 港湾における公害の防止、環境の保全のために必要な地域
- ⑤ その他港湾の管理運営に必要な地域で、構築物の建築規制又は用途規制を必要とする地域

(2) 地方港湾審議会への付議

臨港地区は、港湾区域と同じく当該港湾の管理運営にかかる根幹的事項であることから、地方港湾審議会に付議することが望ましいと考えられる。

(3) 関係地方公共団体の意見聴取

都市計画を決定するに当たっては、都計法第18条第1項において、都道府県は関係市町村の意見を聞き、かつ都道府県都市計画審議会の議を経るものとされている。

(4) 公聴会の開催等

都市計画法第16条において、都市計画の案を作成しようとする場合に、知事が住民の意見を聞く必要があると認めるときは、公聴会を開催する等により意見を聞き、その意見を反映させるため必要な措置を講じることとなっている。

都市計画を決定しようとする場合に、住民の意見を反映させるための必須の手續として、都市計画法第17条の縦覧及び意見書の提出の手續があるが、案を作成する段階で更に住民の意見を反映させることが望ましいので設けられているものである。

(5) 公告及び案の縦覧

都市計画は、土地の利用等に関し住民に義務を課し、権利を制限する等一般住民の利害に大きな影響を与えるので、その決定にあたっては公告し、案を縦覧に供することによって一般に知らせ、その案に対して住民及び利害関係人に意見があれば意見書を提出することができる、としているものである。

(6) 国土交通大臣への同意協議

都市計画を決定するに当たっては、国の利害に重大な関係がある政令で定める都市計画の決定をしようとするときは、あらかじめ国土交通省令で定めるところにより、国土交通大臣に協議を行い、その同意を得なければならない（都計法第18条第3項）。

都市計画決定するに当たり、国土交通大臣の同意を必要とする場合は都市計画法施行令第12条及び第14条で規定されており、都市再生特別地区、居住調整地域又は特定用途誘導地区、臨港地区（国際戦略港湾又は国際拠点港湾に限る。）等のいずれかに該当する場合である。

国土交通大臣は、協議申請を受けた場合には、都市計画法第23条の規定により他の行政機関等と調整等したうえ同意することとなる。

(7) 都市計画決定及び告示縦覧

都市計画は以上のような手續を経て決定されるが、その決定された都市計画は、再び告示し、公衆の縦覧に供しなければならない、その効力は告示があった日から生じる（都計法第20条第3項）。

4. 港湾法に基づく指定手續の概要

(1) 臨港地区指定原案作成

港湾法に基づく臨港地区は、港湾管理者が定めるもので、その原案は港湾管理者が作成する。

臨港地区を指定すべき地域の考え方は、都市計画法に基づく場合と同じであるが、港湾法では、当該港湾を地先水面とする地域において、当該港湾の管理運営に必要な最小限度のものでなければならないとされている（第38条第2項）。

(2) 地方港湾審議会への付議

都市計画法に基づく場合と同様、地方港湾審議会に付議することが望ましいと考えられる。

(3) 関係市町村の意見聴取、住民及び利害関係人に対する説明会の開催

これらの手続については、港湾法上何らの規定はないが、都市計画法に基づく場合と同様と考え、同様な手続を経ることが一般的であると考えられる。すなわち、土地所有者等、利害関係人の意見を十分に聞く必要があるものとする。

(4) 公告及び案の縦覧

第38条第3項の規定により、港湾管理者があらかじめ臨港地区を定めようとする場合について公告を行うことを規定し、①臨港地区を定める区域の案 ②臨港地区の区域の案の縦覧場所について港湾管理者の定める方法で行うものと規定した（規則第4条第1項）。

(5) 利害関係人の申出関係

臨港地区に係る運輸大臣の認可については、地方分権推進計画において国が地方公共団体の自治事務処理について認可を行うことができる場合に当たらないため廃止されたものであり、利害を有する関係者の権利が不当に制限されることのないように、国土交通大臣に対して臨港地区の区域の変更要求をすることが出来ることとした（法第38条第4項及び規則第4条第2項）。

国土交通大臣は、港湾機能の発揮のための必要最小限の地域として適切な範囲を判断し、関係者の請求に理由があると認めた場合には、港湾管理者に変更要求を行うことになる。この変更要求は、処分に類似した強制力を伴う要求となるため、国土交通大臣は、公平な第三者機関である運輸審議会による公聴会を経た上で要求を行うこととする（法第38条第5項）。

また、国土交通大臣は、港湾管理者が縦覧に供した臨港地区の区域の案について、臨港地区の区域の変更の措置をとる必要がないと認める場合はその旨を港湾管理者に通知する（法第38条第6項）。港湾管理者は、国土交通大臣より変更の要求があった場合に、臨港地区の区域の案に必要な変更を加えるか又は法第38条第6項の通知を受けたときでなければ臨港地区を定めてはならないとされている（法第38条第7項）。

(6) 公告

港湾管理者が臨港地区を定めた場合についても、公告を行うことを規定し、①臨港地区の区域 ②臨港地区の区域の縦覧場所について、港湾管理者の定める方法で行うものと規定した（法第38条第8項・第9項及び規則第4条第3項）。なお、臨港地区の設定・変更は、地方港湾審議会への諮問事項となる場合が常であると考えられることから、都市計画法による臨港地区指定と同様に行うことが一般的であるとする。

5. 分区の種類と指定の必要性

臨港地区は、分区に区分することを原則とする。法文上は、単に「分区を指定することができる」としか規定していないが、臨港地区は、港湾の管理運営のため当該地区における土地利用を規制又は誘導しようとすることを主たる目的とするものであるから、分区の指定を行い、当該地区内における有害構築物を除却し、その地域における港湾の利用の増進を図るべきである。

しかしながら、現在、臨港地区の指定を行いながら分区未指定の港湾が多数存在しており、速やかな分区の指定が望まれるところである。さらに、規制する構築物を規定する分区条例を制定していない港湾もあり、早期の制定が望まれる。

(1) 分区の種類（法第39条第1項）

	種 類	概 要
1	商港区	旅客又は一般の貨物を取り扱わせることを目的とする区域であり、具体的には、上屋、倉庫、トラックターミナル、旅客用施設、海事関係官公署、港湾その他の海事に関する理解増進を図るための会議施設、展示施設等、これらに関する企業の事務所等の施設及びこれらに関連する駐車場、車庫等の施設並びにこれらのために供せられる用地が、その区域内の大部分を占める地域。
2	特殊物資港区	石炭、鉱石その他大量ばら積みを通例とする物資を取り扱わせることを目的とする区域であり、具体的には、専ら石炭、鉱石、穀物、木材等の大量ばら積みを通例とする貨物を取扱うサイロ、貯炭場、貯木場、野積場等及びこれらのために供される用地が、その大部分を占める地域。
3	工業港区	工場その他工業施設を設置することを目的とする区域であり、具体的には、水際線を利用する工業の用に供する工場敷地の全部、当該工業と関連する事業の用地、及びこれらに関連する係留施設並びにこれらのために供せられる用地が、その大部分を占める地域。
4	鉄道連絡港区	鉄道と鉄道連絡船との連絡を行わせることを目的とする区域であり、具体的には、鉄道と鉄道連絡船との連絡に必要な各種施設及びこれらのために供せられる用地がその大部分を占める地域。
5	漁港区	水産物を取扱わせ、又は、漁船の出漁の準備を行わせることを目的とする区域であり、具体的には、漁舎、冷凍冷蔵倉庫、魚市場、水産加工場、製氷場、網干場等及びこれらに関連する係留施設、漁業関連官公署及びこれらに関する企業の事務所等の施設、並びにこれらのために供せられる用地が、その区域内の大部分を占める地域。
6	バンカー港区	船舶用燃料貯蔵及び補給を行わせることを目的とした区域であり、具体的には、専ら船舶用燃料貯蔵施設及び補給施設等並びにこれらのために供せられる用地がその区域内の大部分を占める地域。
7	保安港区	爆発物その他の危険物を取扱わせることを目的とする区域であり、具体的には、専ら原油、LPG、LNG等の危険物に陸揚、船積、貯蔵、移送等の取り扱いを行うことを目的とする荷役機械、タンク、パイプライン等の施設及びこれらのために供せられる用地がその大部分を占める地域。
8	マリーナ港区	スポーツ又はレクリエーションの用に供するヨット、モーターボートその他の船舶の利用の用に供することを目的とする区域であり、具体的には、スポーツ又はレクリエーションの用に供するヨット、モーターボートその他の船舶のための係留施設、船揚場、船舶修理施設、船舶保管施設等の施設及びこれらのために供せられる用地がその区域内の大部分を占めている地域。

9	クルーズ 港区	専ら観光旅客の利便に供することを目的とする区域であり、具体的には、旅客用施設、C I Q、港湾その他の海事に関する理解増進を図るための会議施設、展示施設等、港湾の旅客又は旅客に関する事業者の利便の用に供するための便益施設等及びこれらに関する企業の事務所等の施設並びにこれらのために供せられる用地がその大部分を占める地域。
10	修景厚生 港区	その景観を整備するとともに、港湾関係者の厚生の増進を図ることを目的とする区域であり、具体的には、港湾の景観を維持・整備するための海浜、緑地等、港湾における生活環境を保全し又は整備するための海浜、緑地、休憩所等の施設及び船舶乗組員、港湾労働者、臨港地区内にある工場又は事業場の従業員その他の港湾関係者のための公園、緑地、広場、運動施設等の港湾環境整備施設、休泊所、病院、診療所等の福利厚生施設並びにこれらのために供せられる用地がその大部分を占める地域。

(2) 分区の指定の考え方

分区は港湾管理者が指定する（法第39条第1項）。指定の手続きについては法律上明文の規定は無いが、分区の指定によって、分区内の土地の所有者等にその利用上大きな制限を課すことになるから、前述の臨港地区の指定手続きと同様に慎重に行わなければならない。¹¹

港湾管理者が分区を指定したときは、速やかにその内容を公示することが望ましい。またその指定範囲は、当該港湾管理者としての地方公共団体の範囲を越えての指定はできない。なぜなら、分区は、法第40条以下の規定に従い、まさに地域の用途制限を行おうとするものであるから、当該地方公共団体の区域を超えて固有事務を行うことは、地方公共団体の地域団体としての性格から許されないものとされているからである。

また、分区の種類は法第39条第1項各号に掲げられているものに限定されるもので、これ以外のものを設定はできず、例えば、商工業港区の如くこれらの分区の混合分区を設定することもできないと解されている。

分区を都市計画法上の用途地域とは無関係に設定すること、例えば、住居地域に工業港区を設けることは、法的には一応可能であるとされているが、実際的には用途地域に伴う建ぺい率等の規制は分区内においても効力を有し、これらの規制の結果分区の目的を達することが困難になる場合も考えられ、また地域住民の混乱を防ぐ意味からも、可能な限り、用途地域と分区は矛盾しないものにする方が望ましいと考えられる。

分区の指定にあたっては、その所在を明確にする方法により行わなければならない。法には分区指定の方法について明文の規定はないが、①市町村、大字、字、小字及び地番、②一定の地物、施設、工作物又はこれからの距離、及び方向、③平面図の何れかの方法をもって公示することが適当と考えられる。公示されたものを縦覧に供することとし、周知するのもひとつの方法であろう。この場合の平面図は、都市計画の計画図と同程度の縮尺¹²であることが望ましい。

すなわち、分区の指定により、分区内の土地にはその利用上大きな制限が付加されるものであ

¹¹ 具体的な規制の内容は、第6節「6. 臨港地区内の構築物規制」参照。

¹² 都計法第14条第1項、同法施行規則第9条第2項により二千五百分の一以上とされている。

るから、住民に対し分区の指定を周知させることが必要であり、少なくとも都市計画法に基づく都市計画の告示・縦覧に準じて行うべきであると考えられるためである。

また、分区を指定したときは当該分区の概要を記載した書類を国土交通大臣に提出する（規則第4条第4項）。具体的には、①公報等の分区を公示した書類、②臨港地区及び指定した分区を示す図面（変更の場合は変更前後を示す図面）、③指定（変更）理由を記載した書類が提出されている。

6. 都市計画区域内における臨港地区の指定、変更等の推進

港 管 第 2236号
港 計 第 196号
建設省都計発 第93号
建設省住街発第235号
平成12年12月28日

改正 平成29年7月12日

国都計第 30号

国住街第 67号

国港総第185号

国港計第 17号

各港湾管理者の長

各都道府県知事

各政令指定都市の長 あて

運輸省港湾局長

建設省都市局長

建設省住宅局長

都市計画区域内における臨港地区に関する運用指針について（通知）

都市計画区域内における臨港地区の指定、変更等については、「都市計画区域内における臨港地区の指定、変更等の推進について」（平成4年6月29日付け港管第1933号、建設省都計発第107号 運輸省港湾局管理課長、建設省都市局都市計画課長通達）及び「臨港地区及び分区条例の運用について」（平成9年3月31日付け港管第964号、港計第45号、建設省都計発第42号、建設省住街発第57号 運輸省港湾局管理課長、運輸省港湾局計画課長、建設省都市局都市計画課長、建設省住宅局市街地建築課長）に基づき、その円滑な推進にご尽力いただいているところである。

今般、地方分権一括法の施行及び「都市計画運用指針」（同日付け建設省都市局長通知）の発出に伴

い、下記の3通達を廃止したうえで、従来どおり港湾行政、都市行政及び建築行政の円滑な調整に資するよう、国の関与のあり方等に配慮して文書上の整理を行い、地方自治法第245条の4に規定する技術的助言として別紙のとおり「都市計画区域内における臨港地区に関する運用指針」をあらためて定めたので参考とされたい。

また、貴管下関係市町村及び市町村管理に係る地方港湾の港湾管理者に対してこの旨周知方お願いする。

記

1. 「都市計画区域内における臨港地区の指定、変更等の推進について」（平成4年6月29日付け港管第1933号、建設省都計発第107号 運輸省港湾局管理課長、建設省都市局都市計画課長通達）
2. 「臨港地区及び分区条例の運用について」（平成9年3月31日付け港管第964号、港計第45号、建設省都計発第42号、建設省住街発第57号 運輸省港湾局管理課長、運輸省港湾局計画課長、建設省都市局都市計画課長、建設省住宅局市街地建築課長通達）
3. 「港湾における都市施設の都市計画決定について」（昭和47年6月19日付け港管第1669号、建設省都計第49号 運輸省港湾局長、建設省都市局長通達）

（別紙）

都市計画区域内における臨港地区に関する運用指針

1) 趣旨

臨港地区は、港湾を管理運営するため定める地区であり、港湾区域を地先水面とする地域で、港湾施設のほか、海事関係官公署、臨海工場等港湾を管理運営する上で必要な施設が立地する地域及び将来これらの施設のために供せられる地域である。

臨港地区においては、特定の機能に特化している地区として、その機能を全うするため、用途地域及び特別用途地区による用途規制を適用除外とし、港湾管理者が臨港地区内の分区による構築物の規制を行うという措置がとられてきたところである。

ところが、臨港地区内において、従来から港湾の管理運営上必要と考えていた施設に加え、近年、ニーズの変化に伴い、港湾の管理運営上必要な新たな施設や港湾機能と一般的都市機能とが複合する施設の立地が求められる例が見られる。

このようなニーズの変化に的確に対応していくため、個別の事情を勘案しながら、必要な範囲で、港湾行政及び都市行政上の規制を、適宜、重層的に適用することにより、臨港地区の指定、分区条例案等について相互に円滑な調整に努めることが望ましい。

一方、長年月の間に、港湾機能の沖合展開等により、一部には、臨港地区としての性格が低減したり、消失し、むしろ一般的都市機能の地域となったり、同機能が支配的となっている地域も見られることや、臨港地区に含めることが必要な地域について、いまだその指定が進んでいない地域も見られることにかんがみ、このような地域についても、臨港地区の指定又は変更を迅速に進めるほか、港湾行政及び都市行政の間で円滑な調整に努めることが望ましい。

2) 基本的な考え方

① 臨港地区及び地区計画等の取扱いの考え方

このため次表の区分に従い、適宜、港湾行政及び都市行政上の規制を重層的に適用することが望ましい。

区分		港湾行政上の規制	都市行政上の規制
都市的 △ △ △ ▽ ▽ ▽ 港湾的	Ⅰレベル	なし	用途地域及び特別用途地区（以下「用途地域等」という。）による建築規制及び必要に応じ地区計画又は再開発地区計画（以下「地区計画等」という。）による建築規制
	Ⅱレベル	臨港地区による届出・勧告等（分区を定めない。）	必要に応じ地区計画等による建築規制
	Ⅲレベル	臨港地区による届出・勧告等及び分区条例による用途規制	なし
	Ⅳレベル		

（注）Ⅰレベル：臨港地区以外の一般的土地利用規制を行う区域

Ⅱレベル：港湾を一体的に管理運営する必要性から臨港地区に含める必要があるが、相当程度の一般的都市機能を有する土地利用に対応して、分区を定めず、用途地域等による建築規制によることとし、必要に応じて、地区計画等による建築規制を行う区域

Ⅲレベル：臨港地区で、一部に一般的都市機能が含まれることに対応して、分区条例による港湾の管理運営に必要な用途規制を行うが、必要に応じて、地区計画等による建築規制を併せて行う区域

Ⅳレベル：臨港地区で分区条例による用途規制を行う区域

上記の取扱いに従い、臨港地区の指定又は変更について、都市計画決定権者からの申出があれば、港湾管理者は協議を受けることが望ましく、臨港地区内の地区計画等の都市計画の決定又は変更について、港湾管理者からの申出があれば、都市計画決定権者は協議を受けることが望ましい。

② 臨港地区の範囲及び指定の考え方

（１）臨港地区は、港湾を管理運営するため定める地区であり、港湾の機能を十分に確保し、その利用の増進を図る観点から、港湾施設を整備し、適正に維持管理するために必要な一体的な区

域及び港湾の開発、利用並びに保全に著しく支障を与える行為を規制する必要がある区域が指定されるべきである。

その際、臨港地区内の行為については港湾法に基づき届出義務を課す等土地所有者等に権利制限を課すことになることから、その区域は当該港湾の管理運営上必要不可欠な範囲とすべきである。

(2) 具体的には、臨港地区は、港湾法（昭和25年法律第218号）第3条の3第1項に規定する港湾計画において港湾を有効かつ適切に利用することができるよう土地利用の区分が定められた場合には、これを踏まえて港湾の適切な管理運営が図られるよう定められるべきものであることに留意すべきである。この場合、港湾計画において定められた土地利用の区分のうち、ふ頭用地、港湾関連用地、危険物取扱施設用地、緑地（港湾の環境の整備のための施設の用地に限る。）、廃棄物処理施設用地、交通機能用地（臨港交通施設の用地に限る。）、工業用地（原料又は製品の一部の輸送を海上運送又は港湾運送に依存する製造事業又はその関連事業を営む工場等の用地に限る。）とされている区域を中心として臨港地区の範囲を検討し、交流拠点用地、レクリエーション施設用地とされている区域は必要な範囲、都市機能用地等の上記以外の用地は特に必要な最小限の範囲が、臨港地区に含まれるよう検討することが考えられること。

(3) また、臨港地区は、都市計画法（昭和43年法律第100号）第13条第1項に規定するところにより、土地の自然的条件や土地利用の動向を勘案して港湾の利便が増進されるとともに他の都市機能の利便の増進等が図られるよう、他の都市計画と一体的かつ総合的に定められる地域地区であることにも留意すべきである。

(4) 臨港地区については、土地利用の現況及び動向、立地施設についての情報の的確な把握等に努めるとともに、上記2)①に示す臨港地区の指定又は変更に係る都市計画決定権者からの申出、臨港地区内の地区計画等の都市計画の決定又は変更に係る港湾管理者からの申出を的確に運用し、土地利用の動向を踏まえた的確な指定又は変更を行うことが望ましい。

また、臨港地区は、港湾の管理運営のための観点にとどまらず、まちづくりの観点にも十分に配慮し決定される必要があることから、臨港地区に関する都市計画について、都市計画法第23条第4項の規定に基づき、港湾管理者がそのための案を申し出るにあたっては、以下のことに十分留意することが望ましい。

臨港地区の案を港湾管理者が作成するにあたっては、あらかじめ港湾管理者以外の臨港地区に係る関係地方公共団体に協議し、その上で、都市計画決定権者に臨港地区の案を申し出ること、また、この協議の過程においても、港湾管理者は都市計画決定権者と十分な連絡調整を図ること。ただし、この協議は、港湾管理者が行うものであり、都市計画法第18条第1項の規定による都道府県知事の関係市町村に対する意見聴取とは別に行われるものであること。

なお、これは、港湾管理者の申し出た臨港地区の案について、都市計画決定権者の判断、都

市計画地方審議会の付議等の手続を通じて変更されることを妨げるものではないこと。

③ 土地利用の区分（レベル）に応じた臨港地区の指定・変更の考え方

2) ①の表に示されたⅠレベル、Ⅱレベル及びⅢレベルの運用については、次のように取り扱うことが望ましい。

港湾管理者及び都市計画決定権者は、これを踏まえ、十分に調整を図りながら土地利用の区分（レベル）を明らかにし、臨港地区制度の的確な運用を図ることが望ましい。

(1) Ⅰレベル

ア) 臨港地区以外の一般的な市街地と同様な土地利用が行われる区域は、原則としてⅠレベルとすること。

特に、住宅が立地する等一般市民の生活が営まれている区域については、Ⅰレベルとすることが適当であること。

イ) 次のような施設であって都市全体の機能分担の観点から立地を判断すべきものが立地する場合には、港湾行政と都市行政の円滑な調整に配慮しながら、港湾を一体的に管理運営する必要性から臨港地区に含める必要がある場合はⅡレベルとし、その他の場合はⅠレベルとすること。

a 一般市民の利用に供される商業施設、宿泊施設、娯楽施設、教養施設、運動施設等

b 交通・物流関連以外の業種の業務施設

ウ) Ⅰレベルに該当する区域で現に臨港地区が指定されている場合には、臨港地区を解除すること。

(2) Ⅱレベル

ア) 都市計画区域内における臨港地区及び分区の指定、変更等に関する港湾行政と都市行政の円滑な推進を図るために、Ⅱレベルを積極的に活用すること。

イ) Ⅱレベルは、港湾を一体的に管理運営する必要性から臨港地区に含める必要があるが相当程度の一般的都市機能を有する区域であり、その適用に当たっては、以下の点についても十分留意するものとする。

a 港湾管理者等が埋め立て又は造成した土地で、港湾管理者が維持管理する道路、緑地等の港湾施設に囲まれた相当程度の一般的都市機能を有する土地利用が行われる区域は、その規模及び形状を勘案して、これらの港湾施設の適正な維持管理を行うため必要な場合には、一体的にⅡレベルとする。

b 臨港交通施設、係留施設等の港湾施設に隣接する区域であって、港湾施設の維持管理に影響を及ぼすおそれの強い相当程度の一般的都市機能を有する土地利用が行われる区域（例えば、臨港交通施設に隣接して大規模の国際会議場、ホテル等が立地し、この施設利用車両が臨港道路の利用に影響を及ぼす場合）は、港湾施設の適正な維持管理を行うため

に必要な場合には、一体的にⅠレベルとする。

ウ) Ⅰレベルに該当する区域については、港湾行政と都市行政の円滑な調整に配慮しながら、分区が定められている場合は分区を解除し、臨港地区が指定されていない場合は臨港地区に指定すること。

(3) Ⅱレベル

ア) 港湾の管理運営上必要な区域でⅠレベル及びⅡレベルに該当しないもののうち、一部に一般的都市機能が含まれている土地の区域については、Ⅱレベルとすること。

イ) Ⅱレベルに該当する区域は、一部の一般的都市機能を有する土地利用が行われる区域を含めて、一体的に臨港地区を指定するとともに分区を定めること。

ウ) Ⅱレベルに該当する区域においては、一部に一般的都市機能が含まれることから、地域の実情に応じた的確な分区条例（港湾法第40条第1項の規定により港湾管理者としての地方公共団体が定める条例をいう。以下同じ。）が制定される必要があること。

なお、Ⅱレベルを想定した分区条例は、将来の土地利用の計画を踏まえ、不適切な施設が集積することのないよう定めることが望ましく、現に相当程度の一般的都市機能を有する土地利用が行われるようになった場合にはレベルの区分を見直すことが必要になることに留意すること。

(4) Ⅲレベル

ア) Ⅰレベル、Ⅱレベル及びⅢレベルのいずれにも該当しない区域は、Ⅲレベルとすること。

イ) Ⅲレベルに該当する区域は、臨港地区を指定するとともに分区を定めること。

④ 分区条例について

臨港地区内の分区における構築物の制限については分区条例に基づき行っているところであるが、分区条例の制定等に当たっては次の事項に留意することが望ましい。

(1) 分区条例の制定に当たっての基本的な考え方

分区条例において定める構築物の用途に関する制限は、国民の財産権に係る重大な制限であり、その内容に関しては国民の誤解を招かないよう客観的かつ合理的な表現とすることが重要であること。

この際、港湾の管理運営上支障の生じる新たな用途の構築物が立地することのないよう分区ごとに立地が許容される構築物を限定的に列挙する方式が望ましく、また、将来の運用に当たって疑義が生じることのないよう、許容される構築物は、詳細かつ明確に示される必要があること。このため、分区条例の制定に当たっては関係部局の間で十分に連絡調整を図るべきこと。

なお、分区条例に特定の地区の許容構築物を列挙する方法は、一分区内に異なった分区を設けることになり好ましくないこと。

(2) 各分区において立地を許容する構築物

Ⅲレベルに該当するものとして臨港地区が指定された区域を想定して、分区の目的に照らして許容される構築物には別表中ⅠからⅨまでに掲げるものが考えられること。

分区条例を定める地方公共団体は、次の事項に留意しつつ別表を参考にして、また、指定されている分区が二以上の混合的性格を有することもありうることから当該分区の性格や当該港湾の事情を考慮して、実情に応じた条例が定められるよう配慮すること。

ア) 別表中に「市長が指定する」という字句を使用しているが、この運用は港湾法第39条第1項に規定する各分区の目的に照らして適正な範囲内で行われる必要があること。また、条例を定めるに当たっては、別表に例示されている事業、施設以外のものについても明示することを妨げるものではなく、むしろ具体的に明示することが望ましいこと。さらに、市長の指定に委任した場合にもできるだけ具体的に個々の事業、官公署等を明示する必要があること、（この場合の「市長」とは、港湾管理者が市の場合の例である。以下同じ。）

イ) 別表中に掲げる構築物の中には、各分区の目的を実現する上で直接的な役割を果たすものと間接的な役割を果たすものが含まれているが、間接的な役割を果たす施設で都市に一般的に立地する用途を許容する内容の分区条例を定めた場合に、これらの施設が集積した場合には、レベルの区分が速やかに見直されるべきであること。

なお、クルーズ港区における集客施設等の規模については、都市構造への影響に鑑み、都市計画との調和が図られるよう配慮すべきであること。

これらのことから、分区条例案を作成する地方公共団体の港湾担当部局は、立地を許容する構築物の範囲等についてあらかじめ都市計画担当部局と十分に調整を行うこと。

ウ) 条例の制定に当たっては「ただし、市長が公益上やむを得ないと認めて許可したものを除く。」旨の規定を設けることを妨げるものではないこと。

(3) 分区条例の改正に当たっての留意事項

既に条例が定められている分区について、条例を改正する際には次のような点に留意すること。

ア) 従来の分区条例を基本とした場合、時間の経過に伴って追加すべき施設、削除すべき施設、より詳細に要件を示すべき施設の見直しを行うこと。

イ) 港湾法第39条第1項に規定する各分区の目的を実現し、港湾の利便の増進を図るために必要な施設等で広く都市内に立地するものを掲げる場合には、港湾機能の構築物に特定するために必要な限定を付すことが考えられること。

(4) 建築確認等との関係

建築基準法に基づく確認の際、制限構築物の範囲について疑義を生じさせないように、分区条例案を作成する地方公共団体の港湾担当部局は建築担当部局と十分に調整を行うとともに、条例の施行後にも密接な連携を図ること。

また、建築主事の置かれている地方公共団体と港湾管理者である地方公共団体とが同一でない場合にも、事務に支障の起きないよう関係者間の連携を密にすること。

別表

I 商港区を対象とした条例において許容される構築物

- 1 港湾法第2条第5項第2号から第10号の2まで及び第12号に掲げる港湾施設（危険物置場、貯油施設及びセメントサイロを除く。）
- 2 海上運送事業、港湾運送事業、倉庫業、道路運送事業、貨物利用運送事業、運送取次事業、貿易関連業その他市長が指定する事業を行う者の事務所
- 3 港湾の旅客又は貨物に関連する事業者の利便の用に供するための銀行の支店、保険業の店舗
- 4 荷さばき施設又は保管施設に付属する卸売展示施設及び流通加工施設並びにこれらの附帯施設
- 5 港湾その他の海事に関する理解の増進を図るための会議場施設、展示施設、研修施設その他の共同利用施設
- 6 港湾の利用の高度化を図るための情報処理施設、電気通信施設その他市長の指定するこれらに類する施設
- 7 港湾の流通機能の高度化を図るためのトラックターミナル、卸売市場その他の流通業務施設
- 8 空港施設
- 9 港湾関係者のための休泊所、診療所その他市長が指定する福利厚生施設
- 10 税関、地方整備局、地方運輸局、海上保安官署、警察署、入国管理事務所、検疫所、消防署その他市長が指定する官公署の事務所
- 11 港湾の旅客又は貨物に関連する事業者の利便の用に供するための旅館、ホテル、日用品の販売を主たる目的とする店舗、船用品販売店、飲食店その他市長が指定する便益施設
- 12 港湾の旅客又は貨物に関連する事業者の利便の用に供するガソリンスタンド

II 工業港区を対象とした条例において許容される構築物

- 1 港湾法第2条第5項第2号から第6号まで、第8号から第10号の2まで及び第12号に掲げる港湾施設
- 2 原料又は製品の一部の輸送を海上運送又は港湾運送に依存する製造事業又はその関連事業を営む工場並びにこれらの事業の用に供する情報処理施設及び電気通信施設並びにこれらの附帯施設
- 3 前号の工場に附属する研究施設及びその附帯施設
- 4 前2号の施設に従事する者のための休泊所、診療所その他市長が指定する福利厚生施設
- 5 税関、地方整備局、地方運輸局、海上保安官署、警察署、消防署その他市長が指定する官公

署の事務所

- 6 第2号及び第3号の施設に従事する者の利便の用に供するための日用品の販売を主たる目的とする店舗、飲食店その他市長が指定する便益施設

Ⅲ 特殊物資港区を対象とした条例において許容される構築物

- 1 港湾法第2条第5項第2号から第10号の2まで及び第12号に掲げる港湾施設（上屋及び食糧サイロを除く。）
- 2 海上運送事業、貨物利用運送事業、運送取次事業、倉庫業、道路運送事業、貨物運送取扱事業その他市長が指定する事業を行う者の事務所
- 3 地方整備局、地方運輸局、海上保安官署、警察署、消防署その他市長が指定する官公署の事務所

Ⅳ 鉄道連絡港区を対象とした条例において許容される構築物

- 1 港湾法第2条第5項第2号、第4号、第5号及び第8号の2から第10号の2までに掲げる港湾施設
- 2 鉄道連絡船のための係留施設
- 3 前各号に指定するものを除き、鉄道業務に必要な建築物その他の構築物

Ⅴ 漁港区を対象とした条例において許容される構築物

- 1 港湾法第2条第5項第2号、第4号、第5号及び第8号の3から第10号の2までに掲げる港湾施設
- 2 漁船のための係留施設、燃料補給施設、給水施設及び給氷施設
- 3 漁船の修理施設、造船施設及びその附帯施設
- 4 魚舎、魚干場その他水産物の処理に必要な施設
- 5 冷蔵倉庫、冷凍倉庫その他水産物の保管のための施設
- 6 製氷工場及び冷凍工場その他の水産物加工工場並びにこれらの附帯施設
- 7 網干場、網倉庫その他漁具の補修又は保管に必要な施設
- 8 漁業関係者のための休泊所、診療所その他市長が指定する福利厚生施設
- 9 漁業会社、漁業組合その他市長が指定する団体及び業者の事務所
- 10 警察署、消防署その他市長が指定する官公署の事務所
- 11 漁業関係者の利便の用に供するための日用品の販売を主たる目的とする店舗、飲食店その他市長が指定する便益施設

Ⅵ バンカー港区を対象とした条例において許容される構築物

- 1 港湾法第2条第5項第2号から第5号まで及び第8号の2から第10号の2までに掲げる港湾施設

- 2 貯炭場、貯油施設その他の燃料保管施設
- 3 給炭業者、給油業者その他の燃料供給業者の事務所
- 4 税関、地方整備局、地方運輸局、警察署、消防署その他市長が指定する官公署の事務所

Ⅶ 保安港区を対象とした条例において許容される構築物

- 1 港湾法第2条第5項第2号から第6号まで及び第8号の2から第10号の2までに掲げる港湾施設
- 2 危険物置場、危険物倉庫及び貯油施設
- 3 消火施設その他の危険防止施設
- 4 給油業者及び危険物を取り扱う業者の事務所
- 5 警察署、消防署その他市長が指定する官公署の事務所

Ⅷ マリーナ港区を対象とした条例において許容される構築物

- 1 港湾法第2条第5項第2号から第5号まで及び第7号から第10号の2までに掲げる港湾施設
- 2 スポーツ又はレクリエーションの用に供するヨット、モーターボート、釣り船、遊覧船等（以下「レクリエーション用船舶」という。）のための用具倉庫及び船舶上架施設
- 3 レクリエーション用船舶の利用者のための集会所、クラブ事務所、スポーツ、レクリエーション施設その他市長が指定する福利厚生施設
- 4 海上保安官署、警察署、消防署その他市長が指定する官公署の事務所
- 5 レクリエーション用船舶の利用者の利便の用に供するための旅館、ホテル、店舗、飲食店その他市長が指定する便益施設

Ⅸ クルーズ港区を対象とした条例において許容される構築物

- 1 旅客船又は港湾の旅客のための港湾法第2条第5項第2号から第10号の2まで及び第12号に掲げる港湾施設
- 2 旅客船又は港湾の旅客に関連する海上運送事業、港湾運送事業、倉庫業、道路運送事業、貨物利用運送事業、運送取次事業、貿易関連業、自動車賃貸業、観光業その他市長が指定する事業を行う者の事務所
- 3 港湾の旅客又は旅客に関連する事業者の利便の用に供するための銀行の支店、保険業の店舗
- 4 港湾その他の海事に関する理解の増進を図るための会議場施設、展示施設、研修施設、図書館、博物館、水族館、公会堂、展望施設その他市長が指定するこれらに類する施設
- 5 港湾関係者のための休泊所、診療所その他市長が指定する福利厚生施設
- 6 税関、地方入国管理局、検疫所、地方整備局、地方運輸局、海上保安官署、警察署、消防署その他市長が指定する官公署の事務所

- 7 港湾の旅客又は旅客に関連する事業者の利便の用に供するための旅館、ホテル、店舗、船用品販売所、飲食店その他市長が指定する便益施設
- 8 港湾の旅客又は旅客に関連する事業者の利便の用に供するためのガソリンスタンド

X 修景厚生港区を対象とした条例において許容される構築物

- 1 港湾法第2条第5項第2号から第5号まで及び第8号の2から第10号の2までに掲げる港湾施設
- 2 港湾その他の海事に関する理解の増進を図るための図書館、博物館、水族館、展示施設、公会堂、展望施設その他市長が指定するこれらに類する施設
- 3 港湾関係者のためのスポーツ・レクリエーション施設その他市長が指定する福利厚生施設
- 4 海上保安官署、警察署、消防署その他市長が指定する官公署の事務所
- 5 港湾関係者のための休泊所、店舗、飲食店その他市長が指定する便益施設

3) 配慮すべき事項

港湾法（昭和25年法律第218号）第2条第3項に規定する港湾区域若しくは同条第4項に規定する臨港地区内における施設又は同条第6項の規定により国土交通大臣が認定した港湾施設にかかる都市計画の決定については、以下のとおり取扱うことが望ましい。

港湾法第2条第5項に規定する港湾施設（他の法令の規定により設置又は管理されるものを除く。）及び同条第6項の規定により国土交通大臣が認定した港湾施設については、当該施設にかかる都市計画の決定を行なおうとする場合には、あらかじめ都市計画決定権者は港湾管理者に協議すること。

（ 国 港 管 第 1 2 0 7 号
国 港 計 第 8 1 号
平成14年 2 月 27 日 ）

各都道府県港湾担当部長

重要港湾以上の市町村港湾管理者 あて

国土交通省港湾局管理課長
計画課長

臨港地区の変更等の手続に係る期間の短縮化について

平成13年12月、都市再生本部（本部長 内閣総理大臣）において本部決定された「都市再生のために緊急に取り組むべき制度改革の方向」の中で、早急に改善を図るべき事項として、臨港地区の変更等の手続に関し、港湾法（昭和25年法律第218号）及び都市計画法（昭和43年法律第100号）の手続を並行処理することにより必要期間を短縮することが取り上げられているところです。（別添参照）

当局で臨港地区の指定手続等について調査を行ったところ、昭和48年10月1日付港管第2363号「港湾法の一部改正について」（別添参照）の別添1-4-(4)-1)及び2)に該当する事項として、臨港地区の変

更案等に関し、法律に基づく港湾計画に係る地方港湾審議会とは別に地方港湾審議会を開催し、諮問している事例があり、結果としてその変更手続に日数を要している場合があります。

また、現在、臨港地区の変更案等に関する地方港湾審議会の答申後に、都市計画法第23条第4項に基づく申出が行われ、その後になって初めて、都市計画担当部局において当該部局内調整も含めた臨港地区の変更等に係る手続が行われており、臨港地区の都市計画の変更等が決定されるまでに相当の日数がかかる要因となっている場合があります。

臨港地区の変更案等を地方港湾審議会に諮る重要性については変わらないところではありますが、港湾計画の変更に係る諮問時に臨港地区の変更案等に関する諮問について併せて行うことについては、港湾法上何ら問題のないものであり、かかる運用を行うことにより、当該手続に要する時間を短縮することが可能であると考えられます。

また、臨港地区の変更案等に関する地方港湾審議会の答申に先立って、港湾管理者が当該変更案を都市計画担当部局に通知し、都市計画担当部局においても同時に臨港地区の変更等に係る調整を行う等、港湾担当部局と都市計画担当部局の双方が調整手続を一部並行実施すること等により、当該手続に要する期間を短縮することが可能であると考えられます。

については、地方港湾審議会において港湾計画の変更の審議を行う際、必要に応じ臨港地区の変更案等についても同時に地方港湾審議会に諮ること及び港湾担当部局と都市計画担当部局の双方が臨港地区に関する都市計画の変更手続を一部並行実施すること等により臨港地区の変更等の手続に係る期間の短縮化を図られるようお取り計らい願います。

なお、本件内容については、都市・地域整備局都市計画課と既に調整済であることを申し添えます。

また、貴道府県管内の市町村管理に係る地方港湾の港湾管理者には、貴職よりこの旨周知方併せてお願いいたします。

(別添)

都市再生のために緊急に取り組むべき制度改革の方向（抄）

平成13年12月4日
都市再生本部決定

現下の経済状況に鑑み、経済活性化に貢献するとともに、構造改革につなげるため、従来の「行政」主導の取り組みから、都市再生の重要な担い手としての「民間」の役割に注目し、その力が最大限発揮できるよう、緊急に制度改革に取り組む。

(1) 民間事業者の力の発揮による都市再生の推進

①「民間」の重要な担い手である民間事業者について、時間リスクの軽減と民間の活動領域を拡大

するなどの観点から、主として地方公共団体の「運用」について、以下のとおり、早急に改善を図る。

イ) 手続きの並行処理などによるスピードアップ

○臨港地区の解除に係る港湾法及び都市計画法の手続きを並行処理することにより必要時間を短縮化

(別添)

港湾法の一部改正について

〔昭和48年10月1日港管第2363号
運輸省港湾局長から港湾管理者の長あて〕

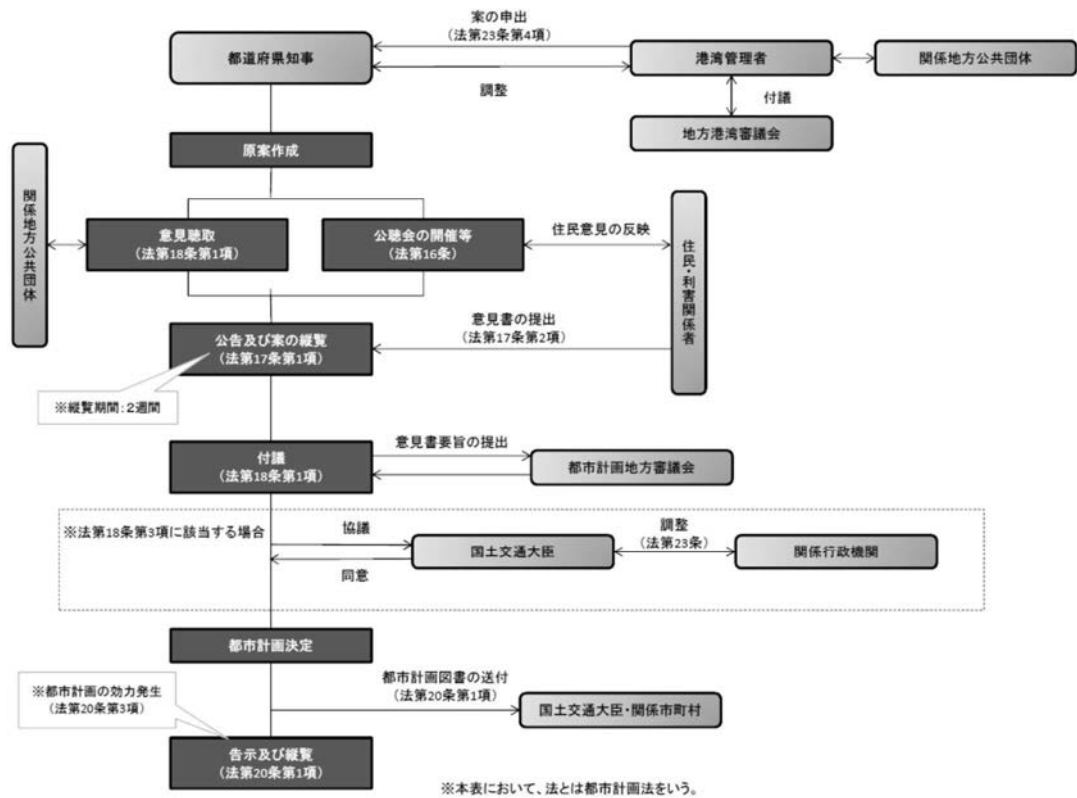
4 地方港湾審議会について（第24条の2及び第35条の2関係）

(4) 諮問事項

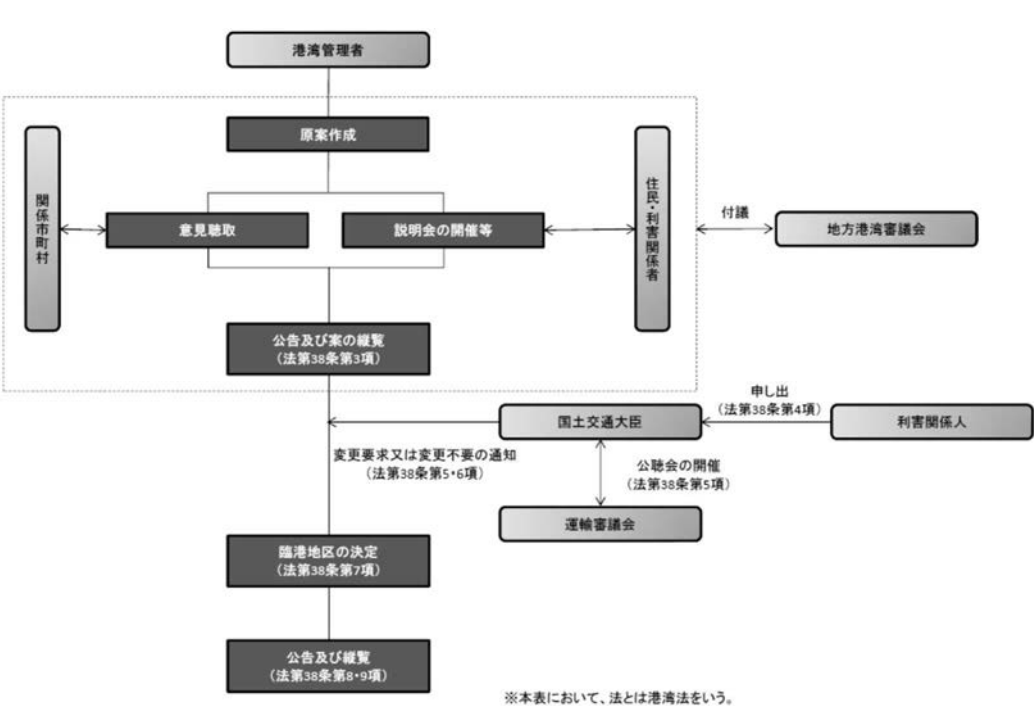
- 1) 審議会に対する諮問事項は、港湾に関する重要事項全般とされているが、このうち港湾計画の策定及び変更（第3条の3第2項）並びに環境整備負担金の徴収（第43条の5第2項）については、法の規定により、審議会の意見をきかなければならないこととされている。
- 2) 上記以外の重要事項については、適宜、港湾管理者の長が判断して諮問することとするが、次に掲げる事項については、港湾行政上重要性が高いので原則として審議会に諮問すること。
 - ① 港湾区域の変更及び解除
 - ② 港湾隣接地域及び臨港地区の指定、変更及び解除
 - ③ 臨港地区の分区の指定、変更及び解除

臨港地区指定手続の概要

1. 都市計画法に基づく臨港地区の指定（都市計画区域内）



2. 港湾法に基づく臨港地区の指定（都市計画区域外）



第4節 港湾隣接地域

1. 定義・意義

(1) 定義

港湾隣接地域とは、水域である港湾を保全し、水域にある港湾施設を維持し、港湾の背後地を保全するために、港湾区域に隣接する地域において、港湾管理者が指定した地域である¹³。すなわち、港湾区域又は港湾施設を良好な状態に維持・保全するためには、水域に隣接する地域が保全されていなければならない、そのため港湾区域に隣接する一定範囲の土地における行為、利用等を規制することによって、港湾の開発、利用及び保全に支障が生じないように措置し、港湾の機能を十分発揮させるために指定される地域である。

港湾隣接地域は、港湾管理者にその指定が任されているが、その指定によって当該地域内における土地、建物その他の構築物の所有者の権利に重大な制限が加えられることになるため、その範囲は必要最小限度としなければならないので、その範囲は、港湾区域外100mの範囲内に限定されており、かつ、利害関係人の意見を聴いて指定することとされている。

(2) 意義

①港湾管理者が法第37条第1項に定める許可権を行使しうる地域的範囲を画す

法第37条第1項に定める許可は、第1号の占用権及び第2号の土砂採取許可のように公物管理権の行使として行われるものと、第3号の水域施設等の建設又は改良の許可及び第4号の政令で定める行為の許可のように一般的な禁止の解除として行われるものの二つの性質を有している。港湾管理者は、これらの行為の許可権を港湾区域及び港湾隣接地域内において行使することができる。

②海岸法により指定される海岸保全区域と重複する場合、港湾管理者が当該海岸保全区域の海岸管理者となる

海岸法は、津波、高潮等による被害から海岸を防護し、もって国土の保全に資することを目的としている。同法に基づく海岸管理者は、同法に基づき指定される海岸保全区域内において、護岸、防潮堤等の海岸保全施設を積極的に建設、改良するほか、一定の行為について許可権限を有する。

海岸保全区域と港湾区域若しくは港湾隣接地域が重複する場合は、同一目的を有する行政の一元化を図るため、当該区域の海岸の管理についても港湾管理者が行うこととされている（海岸法第5条第3項）¹⁴。

③公共空地の国有財産法上の所管区分が国土交通省となる

¹³ この指定は地方分権一括法成立による港湾法の一部改正により自治事務とされたものである。

¹⁴ なお、海岸保全区域が港湾区域又は港湾隣接地域外となる場合において、港湾区域等と重複する部分と一体として港湾管理者の長である地方公共団体の長が管理するのが適当であると認められ、かつ都道府県知事と当該港湾管理者の長である地方公共団体の長とが協議して定める区域についても、港湾管理者の長である地方公共団体の長が海岸管理者となる（海岸法第5条第4項）。

公共財産の所管区分は各省各庁の所掌事務に従って定められることになっており、公共空地の所管庁としては農林水産省、国土交通省（港湾局、水管理・国土保全局）がある。

これについては、従前必ずしも明確でなかったため、昭和44年12月27日、大蔵省、運輸省及び建設省において覚書を結び、港湾区域、港湾隣接地域又は港湾管理者の長が管理することとなった海岸保全区域内にある公共用財産たる海浜地その他の土地は、運輸省所管国有財産（現在は国土交通省（港湾）所管国有財産）として取扱うこととなった。

なお、海浜地等の公共空地については、地方分権一括法により法定受託事務としてその管理処分が都道府県に委任されたものである。

2. 指定手続

(1) 港湾隣接地域の案の作成

港湾管理者は、海浜地、護岸等の施設、背後地の状況等を勘案して規制を必要とする範囲について調査を行い、指定すべき範囲を定める。

指定する範囲は、港湾区域外100メートル以内の地域内の区域のうち当該港湾区域及び港湾区域に隣接する地域を保全するために必要な最小限度の範囲である（法第37条の2第1項）。

このように定めた予定港湾隣接地域について、慎重を期すため、当該区域に係る市町村の意見を聴いておくことが望ましいと考える。

また、港湾隣接地域は、港湾区域と同じく当該港湾の管理運営にかかる根幹的事項であることから、地方港湾審議会に付議することが望ましいと考えられる。

(2) 公告及び公聴会の開催

港湾管理者は、予定港湾隣接地域に利害関係を有する者に意見を述べる機会を与えるために、予め、期日、場所及び指定しようとする区域を公告して、公聴会を開催しなければならない（法第37条の2第2項）。公聴会制度を採用したのは、港湾隣接地域に指定されることによって、当該地域内に土地、建物等を有し、又は占用する者の権利に重大な制限を加えることとなるので、予めそれらの者の意見を聴いて指定を行うためである。

港湾管理者は、公聴会で申し述べられた意見に拘束されることはないが、公聴会の意見と異なった指定をするときは、当該意見をどのように判断したかを明らかにしておかなければならないと考えられる。

(3) 指定及び公告

港湾管理者は、公聴会の意見を考慮して港湾隣接地域を指定し、それを公告しなければならない。

港湾隣接地域は、その所在を明らかにしておかなければならない。その方法としては、市町村、大字、字、小字及び番地又は一定の地物、施設、工作物等を基準点とした方位及び距離による方

法が適当であるとする。

(4) 国土交通大臣への報告

港湾管理者は、港湾隣接地域を指定したときは、指定の日後1ヶ月以内に、指定の期日、指定した港湾隣接地域の区域及び公聴会における利害関係人の意見の概要を記載した書面に、港湾隣接地域の区域を示す図面及び公告の写しを添付して国土交通大臣に報告しなければならない（法第37条の2第3項、規則第3条の5）。

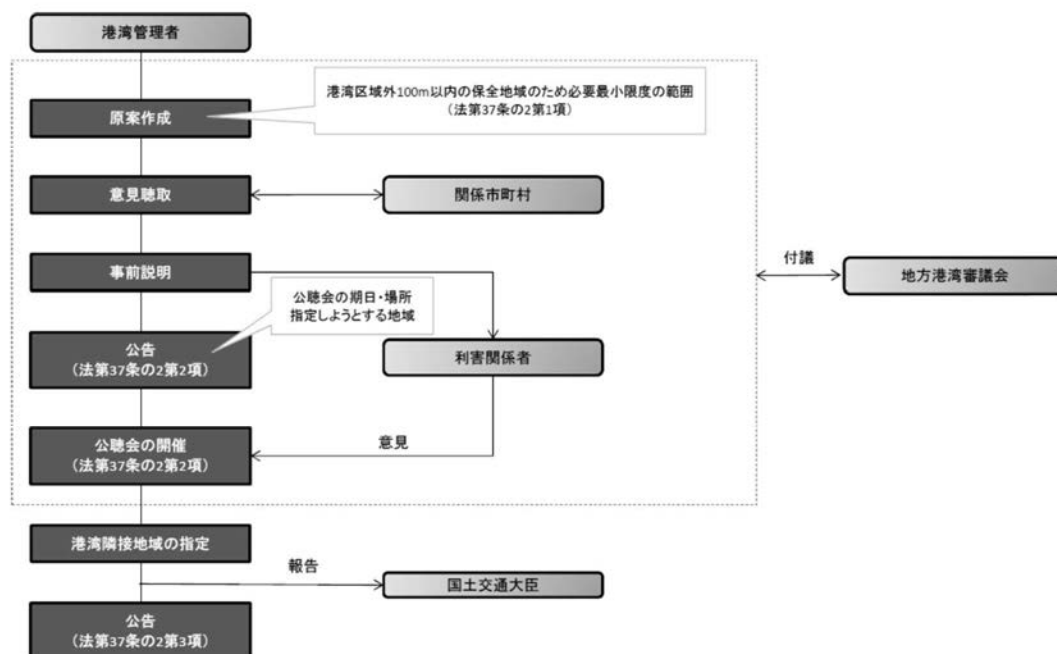
(5) 港湾隣接地域の指定及び公告にあたっての留意点

港湾法第37条の2第3項においては、単に「港湾管理者は、港湾隣接地域の指定をしたときは、その区域を公告し、且つ、その旨を国土交通大臣に報告しなければならない」と規定されているが、趣旨としては、当該港湾における港湾隣接地域の指定状況を広く市民一般に知らせるためであり、単に変更箇所だけを公告すれば良いというわけではないものと解釈すべきである。よって、この趣旨を踏まえ、港湾隣接地域の指定の告示にあたっては、変更しない箇所を含む当該港湾全体での新旧対照が可能となるような方法が望ましいと考える。

また、既指定の港湾隣接地域について、埋立てにより港湾区域外100m以内の地域内の区域で無くなっているにも関わらず、区域変更手続きが取られていないケースも希に見られる。港湾隣接地域の指定は、前述の通り大きな権利制限であることに留意し、遺漏の無いよう措置する必要があると考える。

別図3

港湾隣接地域指定手続の概要



第5節 港湾区域及び港湾隣接地域内の許可等の権限

1. 港湾区域及び港湾隣接地域内の行為の規制

(1) 行為の規制の性質（法第37条第1項に定める許可の分類）

- ① 公物管理権として行うもの
- ② 一般的禁止の解除という一般統治権の行使として行うもの

第1号に規定する占用の許可及び第2号の土砂採取の許可は、占用及び土砂採取という行為が、港湾の開発又は管理に支障を与えるおそれがあるものであることから、一般的にこれを禁止し、許可によってこれを解除するものであるだけでなく、あわせて公物管理権の行使として、特別に利用する権利を設定するものである。

港湾管理者は公共用物である港湾区域と公共空地の管理者として、それらを港湾として一般の利用に供するほか、本条に基づいて一定の場合に特定の者に対し特別に利用する権利を設定するものである。この結果、許可を受けた者は、いわば占用権又は土砂採取権を取得し、港湾管理者はこれに対して占用料又は土砂採取料を徴収することができる（法第37条第4項）。

第3号及び第4号に定める行為は、本来特別の理由がない限り自由になしうるものであるが、このような行為が港湾の開発又は管理に支障を与える恐れがあることから、一般的に禁止され、本条の許可によってその禁止が解除されるものである。¹⁵

(2) 行為の規制に係る区域

法第37条の規制の対象となるのは、港湾区域内及び港湾隣接地域内の占用等の行為である。

港湾区域を形成する「水域」には、第37条第1項第1号かつこ書きの規定により水域の上空（上空100mまで）及び水底下の区域（水底下60mまで）も含まれる¹⁶。これは、水域の上空や水底下の一定区域についても、その占用等が行われたならば水域自体の利用に支障が生じるため、水域と同視して水域管理の対象としたものである。

(3) 規制の対象となる行為

法第37条第1項の規定により、港湾管理者の許可を受けなければならない行為は次のとおりである。

① 港湾区域内の水域又は公共空地の占用

港湾法上の「公共空地」とは、一般的な港湾機能以外の特定の用途を有していない国公有財産である（かつては海浜地がその典型とされた）。「占用」とは、特定の目的のために、排他的に使用することをいう。

公物の自由使用は、国民の権利である。従って、通常の港湾としての利用行為には許可は

¹⁵ なお、法第37条の事務は、かつて国の機関委任事務とされていたが、平成12年4月に施行されたいわゆる地方分権一括法により自治事務となった。

¹⁶ なお、港湾法に定める「水域」には、この定義規定により全て水域の上空及び水底下の区域が含まれる

不要であり、本条の許可を要するのは、特別使用、すなわち自己の為に排他的に使用する場合である。公共空地において漁獲物又は農作物の乾燥に使用する例をとれば、他の住民にも同様の行為が可能であるような態様で行われる限り、それは自由使用であり、占有には該当しない。

自由使用の限界をどこにおくかは困難な問題である。占有許可を得て設置した専用栈橋の周辺に私用のはしけ等が係留され、当該水域について他者の使用が困難な場合等は、占有と判断することが適当な場合と考えられるが、事案に即した使用形態の個別的判断が重要である。

また、占有の許可がなされたといって公有水面の用途が廃止される訳ではなく、特定の目的に使用される場合は許可を受けた者が排他的に使用する権利を得るが、その目的に使用していないときは一般公衆の自由使用を妨げるものではない。

②港湾区域内の水域又は公共空地における土砂の採取

採取とは、自然の状態にある土砂を特定の者の所持に移す行為である。どの程度の土砂を採取することがここでいう土砂の採取に該当するかについては、具体的な基準が示されていないが、(1)で述べた本規定の趣旨に鑑みれば、社会通念上、個人がごく少量持ち帰る等は該当しないものと考えられる。

③水域施設、外郭施設、運河、用水きょ又は排水きょの建設又は改良

これらの行為は、港湾の開発又は管理に重大な影響を及ぼすものであるから規制の対象とされており、民有地における行為も対象となる。なお、占有を伴うものは、占有の許可を受けなければ改めてこの許可を受けることは不要である（法第37条第1項第3号かつこ書）。

④①～③以外で港湾の開発、利用又は保全に著しく支障を与えるおそれのある政令で定める行為（令第14条：水際線近くの重量物の建設行為、廃物の投棄、揚水施設の設置）

政令で定める港湾の開発、利用又は保全上著しく支障を与えるおそれのある行為は次のとおりである。

イ 港湾管理者が指定する護岸、堤防、岸壁、さん橋又は物揚場の水際線から、20mの地域においてする構築物（載荷重量が、港湾管理者が指定する重量を超えるもの）の建設（令第14条第1号）

護岸、堤防、岸壁、さん橋又は物揚場は、その構造上、付近に載荷重量の大きな建築物その他の建築物が建設されると崩壊するおそれがある。護岸の崩壊は、施設自体を損壊して、使用が不可能になるのみならず、航路又は泊地を埋没させて船舶の通航を阻害する等、港湾の管理に重大な支障を与えることとなるので、載荷重量の大きな建築物の建設を規制の対象にしたものである。ただし、護岸、岸壁、物揚場等の構造は一樣ではないので、制限される載荷重量施設によって異なること、又場合によって

はこのような規制をする必要のない護岸等もあることから、制限を受ける施設の範囲及び制限される载荷重量については、実情に応じ港湾管理者が指定することとした。

ロ 港湾管理者が指定する廃物の投棄（令第14条第2号）

廃物の投棄に関しては、海洋汚染防止法等の諸法令により厳に禁止されているものであるが、港湾区域である水域又は公共空地に廃物をほしいままに投棄すると、港湾を汚染し、あるいは航路泊地等の港湾施設の機能を損なうことになるので、投棄により港湾の管理に支障を来すことのないよう、規制の対象（上乘せ規制）としたものである。

なお、指定すべき廃物の範囲としては「汚物（ごみ、燃え殻、汚泥又はふん尿）、汚水、廃液、鉱さい、廃木、土砂又は残さい並びにこれらに類するもの」が考えられるが、各港の事情により適宜追加して指定すべきものである。

ハ 揚水施設の建設又は改良（令第14条第3号）

地下水の採取による地盤沈下を未然に防止するため、揚水施設の建設又は改良について、工業用水法及び建築物用地下水の採取の規制に関する法律によって規制されているが、港湾においても港湾地帯の地盤沈下を未然に防止して、港湾施設の保全、地盤沈下による災害等の防止等を行うため、上記二法の規制地域以外においても規制を行うこととしたものである。

2. 許可

(1) 概要

法第37条第1項に定める行為をしようとする者は、港湾管理者の定める条例に従って許可の申請を行い、港湾管理者は、同条第2項に規定された許可基準に従って許可を行うこととなる。当該許可には、必要な条件を付することができるが、その条件は許可に係る事項の確実な実施を図るため必要最小限度のものに限り、許可を受けた者に不当な義務を課するものであってはならないとされている。（法第60条の2）

また、法第37条第1項ただし書の規定により公有水面の埋立ての免許を受けた者は、免許を受けた水域について、前述の1.（3）に掲げる行為をするときにおいても許可を受けることを要しないこととされているが、これは、公有水面の埋立ての免許を受けた者も埋立工事を行うために必要な水域の占用を行い、また護岸等の施設を設置することから、これらの行為は法第37条第1項の行為に該当することになり、本来ならば同条の許可を必要とするものであるが、港湾区域内の公有水面埋立法に基づく都道府県知事の職権は同じ港湾管理者が行うことになっており（法第58条第2項）、その免許の際これら占用等の行為の妥当性をも判断するので、手続の重複を避けるため改めて法第37条第1項の許可を要しないこととしたものである。

なお、上記の行為をする者が、国又は地方公共団体である場合には、「港湾管理者の許可」に代えて「港湾管理者と協議」することとなっている。また、現在は独立行政法人等である機関において従前は国の機関であったことから、法令の経過措置等により「港湾管理者とした協議に基づく行為」としてみなしているものもある。

(2) 許可基準

法第37条第2項は、法第37条第1項の許可をしてはならない場合を規定しているが、消極的な基準を示すにとどまっている。本項に定める消極的基準は次の2点である。

- ① 「港湾の利用若しくは保全に著しく支障を与える」こと
- ② 「港湾計画の遂行を著しく阻害し、その他港湾の開発発展に著しく支障を与えるものである」こと

①は港湾の管理に着目した基準であり、特に本項後段では、水域施設が港湾施設の中で最も基本的なものであるため、その水域施設において占用又は工事を行わせることは、港湾の機能を低下させ、一般多数の者に多くの迷惑を与えることになるという理由から、政令で定める場合を除き水域施設について占用等の許可を与えることを禁じたものである。

②は港湾の今後の開発に着目した基準であり、港湾の開発発展に著しく支障を与える行為については許可してはならないこととした。この場合、港湾管理者が港湾計画を策定している場合には、当該計画が当該港湾の開発計画として位置づけられたものであるから、第一の基準であると考えられる。

以上のほか、第37条第1項第1号及び第2号の行為については、公共用物の特別利用権という性格から、それが公共用物としての利用を排除するものでない限りにおいて許可できるものであると考えられ、同項第3号及び第4号に定める行為は、本来自由になしうる行為であるから、本項の消極的基準に該当しない限り許可すべきものと考えられる。

次に、港湾管理者の管理する水域施設については、原則として第37条第1項第1号及び第4号の行為の許可を禁止している。即ち、船舶が入港するために欠くことのできない水域施設について、占用等の許可をすることは、水域施設の機能を阻害し、港湾の管理に大きな支障を与えることになるので、法は港湾管理者の管理する水域施設について、政令で定める場合を除き、水域の占用又は廃物の投棄等の行為を禁止している。この政令で定められた場合として、施行令第15条に、次の三つの場合を掲げている。

- ① 水域施設、外郭施設、けい留施設、臨港交通施設又は航行補助施設の建設、改良、維持又は復旧の工事のために水域の占用が必要となる場合。
- ② 沈没船等の引揚のため、水域の占用が必要となる場合
- ③ 港湾管理者が指定する行為のため、水域の占用が必要となる場合

なお、電気通信事業法第141条第4項は、水底線路の保護のために、何人も保護区域（NTT等の申請により、水底線の保護のために水底線路から1,000メートル（河川については50メートル）以内

の区域について総務大臣が指定した区域）内においては、土砂の採取をすることができないことを規定している。

また、港湾管理者が法第37条第1項の許可を行うとき、他の行政庁と協議を必要とする場合の概要は以下のとおりである。

① 法令に明記されている場合

- ◆ 水産資源保護法第14条の保護水面の区域内において許可する場合（水産資源保護法第18条第5号）

② 法令に明記されていないが、当然協議を行うべき場合

- ◆ 河川区域と港湾区域との重複区域内の水域について許可を行う場合
- ◆ 漁港区域と港湾区域との重複区域内の水域について許可を行う場合

③ 事務処理上協議することを適当とする場合

- ◆ 狩猟法第9条第1項第1号の鳥獣保護区域内において許可する場合
- ◆ 自然公園法第13条の特別地域、第14条の特別保護地区、第24条の海中公園地区において許可する場合
- ◆ その他、他の法令による許認可を要する行為にかかる許可を行う場合

(3) 許可の条件

法第60条の2は、港湾管理者等が本法に基づき許可する際には、必要な条件を付する事ができることを明らかにし、法第56条の4第1項は、許可に付した条件に違反した者又は詐欺その他不正な手段により許可を受けた者に対しては、条件を変更し、新たな条件を付し、又はその他の措置をとることができることとしている。

条件をいかなる限度で付することができるかについては、法第60条の2第2項は、「許可に係る事項の確実な実施を図るために必要な最小限度のものに限り、かつ、許可を受けた者に対し、不当な義務を課すること」とならないものであるべきことを規定しており、その許可の目的と合わせて、その限度が判断されることになる。

(4) 港湾協力団体に対する許可の特例（法第41条の6）

港湾協力団体がその業務として行う、港湾施設の整備等に関する情報収集等のために必要な港湾区域内水域等の占用等についての法第37条第1項の規定の適用については、港湾協力団体と港湾管理者との協議が成立することをもつて、当該第37条第1項の許可があつたものとみなす。

(5) 特定利用推進計画に定められた事項に係る特例（法第50条の8）

特定貨物輸入拠点港湾の港湾管理者は、当該港湾の効果的な利用を推進するために特定利用推進計画を作成することができる。当該計画に法第37条第1項の規定による港湾区域内の工事等の許可を要する行為に関する事項が定められ、当該計画が公表されたときは、当該第37条第1項の許可があつたものとみなす。

(6) 国際旅客船拠点形成計画に定められた事項に係る特例（法第50条の17）

国際旅客船拠点形成港湾の港湾管理者は、国際旅客船の寄港の拠点を形成するための国際旅客船拠点形成計画を作成することができる。当該計画に法第37条第1項の規定による港湾区域内の工事等の許可を要する行為に関する事項が定められ、当該計画が公表されたときは、当該第37条第1項の許可があったものとみなす。

3. 港湾区域内の新たな水域の占用許可

(1) 新たな水域占用の要請

ホテル、レストラン、駐車場等の事業を浮体構造物、係留船、有脚式構造物等により営むことを目的とする水域占用案件（新型案件）の要請が高まってきた。

(2) 水域占用許可の現状

法第37条は、港湾区域内の水域占用について港湾管理者の許可に係らしめており、それに基づいて各港湾管理者は通常、水域占用に係る規制を制定し、許可対象、期間、占用料金を定めている。その運営実態は、水域が公有水面であることから公共、公益目的のもの等必要やむを得ない場合に限って許可するというのが一般的であり、新型案件に対しては必ずしも統一的な基準がない状況であった。

(3) 占用許可の新たな考え方

今後の港湾整備の方向としては、物流、生産、生活に係る諸機能が調和よく導入され、相互に連携し合って全体として高度な機能を発揮する総合的な港湾空間の創造が必要となっている。そのためには、水域の積極的な活用を図る必要があり、新型案件に対しても「公共性」、「公益性」、「港湾との関連性」を踏まえ積極的に対応していく必要がある。

(4) 水域占用許可の運用の緩和等（平成2年7月20日、港湾局長通達等）

① 許可期間の延長

新型案件等に係る水域占用許可の期間を最長10年までとする。

② 許可対象水域の範囲

防波堤等で区画され専らマリーナとして利用される水面等については、水域占用対象水域とする。

③ 水域利用計画の策定等

利用の要請の高い水域について、必要に応じ利用方針を港湾計画に位置付けるとともに、水域利用計画を策定すること等により、水域の計画的な利用を誘導する。

④ 新型案件の水域占用料の算定

現行の水域占用料が陸域の占用料金に比べ極めて低く設定しており、新型案件については、土地利用と類似していることから、不動産鑑定評価上の手法を用いた算定を導入した。

4. 公募対象施設等の公募占用許可制度の創設（法第37条の3～10関係）

近年の我が国のエネルギー事情等に鑑み、再生可能エネルギーの最大限の導入が求められ、風力発電施設の立地環境として適した港湾において、洋上風力発電施設の設置需要が高まっている中、港湾の機能を維持しつつ港湾区域内の水域等を有効に活用することが求められており、長期にわたり使用される施設等の設置について、港湾区域内の水域又は公共空地（以下「港湾区域内水域等」という。）における占用の許可の申請を行うことができる者を決定するための公募制度（以下、「占用公募」という。）を平成28年の港湾法の一部改正により創設した。

＜占用公募の主な流れ＞

- ① 港湾管理者が、占用及び公募の実施に関する指針を策定。
- ② 事業者は、占用に関する計画を港湾管理者に提出。
- ③ 港湾管理者は、港湾区域内水域等の占用に関する計画を提出した者の中から占用を最も適切に行うことができる者を選定し、当該計画を認定。（認定の有効期間は、30年以内。）
- ④ 港湾管理者は、③の認定を受けた計画に基づき占用の許可の申請があった場合、占用を許可。

5. 港湾の適正な管理のための放置艇対策を強化するための禁止規定（法第37条の11及び第56条の2関係）

近年のプレジャーボート需要の増大に伴い、港湾をはじめとする公共水域における放置艇や放置物件の存在が急増しており、これらの放置艇等は、船舶航行や港湾工事の実施の妨げになるとなる他、周辺的生活環境や景観の悪化などの社会問題となっているところである。その一方で、放置艇に対しては、港湾法上船舶の放置等の行為が明示的に規制の対象となっておらず、港湾管理者においても十分な対応が困難であった。

このため、平成12年の港湾法の一部改正により、港湾区域内及び第56条の公告水域（以下、「56条港湾」という）内において港湾管理上の支障を除去する観点から、港湾管理者が指定する一定区域内において、みだりに船舶等を捨て又は放置する行為を禁止したものである。

具体的には次の通りである。

- ① 何人も港湾区域（港湾施設の利用、配置その他の状況により、港湾の開発、利用又は保全上特に必要があると認めて港湾管理者が指定した区域に限る）内においてみだりに船舶その他の物件で港湾管理者が指定したものを捨て、又は放置してはならない（法第37条の11第1項）。
- ② 港湾管理者は、法第37条の11第1項の規定による区域又は物件の指定をするときは、国土交通省令で定めるところにより、その旨を公示しなければならない。これを廃止するときも、同様とする（法第37条の11第2項）。

また、56条港湾における公告水域においても同様の行為が禁止される（法第56条の2）。これら禁止

区域の指定は、港湾管理者等の自治事務として行われる。

さらに、平成18年の港湾法の一部改正により、これまで港湾区域にのみ指定可能であった船舶等を捨て、又は放置することを禁止する区域が臨港地区等の陸域にまで拡大された。

6. 監督処分、報告徴収及び罰則

法第56条の4第1項の規定に基づき、港湾管理者は、第37条第1項の規定に違反した者、同項の規定による許可に付した条件に違反した者、又は詐欺その他不正な手段により同項の許可を受けた者に対し、工事等の中止、工作物等の改築、移転、撤去、障害の除去又は原状の回復等を命じることができ、また三者のうち後二者については、許可を取り消し、その効力を停止し、又は条件を変更、若しくは新たに付与することができる。

しかし、所有者不明の工作物については、港湾管理者が自ら又は委任等により、当該工作物等の権利者の負担により当該工作物の撤去等を行うことが出来る（いわゆる簡易代執行）規定（改正以前の法第56条の4第2項）が存在していたにも関わらず、この規定により所有者不明の放置艇を撤去した場合についてはその引き取りがほとんど期待できないため、港湾管理者が長期に渡り放置艇を保管せざるを得ないこと、及びその手数料や保管用地確保の費用等が港湾管理者にとって負担となること等の理由により、港湾管理者等が放置艇の撤去を躊躇することとなり、結果として放置艇の撤去も進捗しないといった事態に陥ることが懸念されていたところである。

このため、法第37条の11に港湾の適正な管理のための放置艇対策を強化するための禁止規定が新設されたことに伴い、監督処分についても法第56条の4第3項以下を追加し、港湾管理者等が所有者不明の放置艇を撤去した後の取扱いについて監督処分規定を整備したものである。

具体的には、次のとおりである。

- ① 国土交通大臣、都道府県知事又は港湾管理者は、法第56条の4第2項の規定により工作物を撤去し、又は撤去させたときは、当該工作物等を保管しなければならない（法第56条の4第3項）。
- ② 国土交通大臣、都道府県知事又は港湾管理者は、法第56条の4第3項の規定により工作物等を保管したときは、当該工作物等の所有者、占有者その他当該工作物等について権原を有するものに対し、当該工作物等を返還するために国土交通省令で定めるところにより、国土交通省令で定める事項について公示しなければならない（法第56条の4第4項）。
- ③ 国土交通大臣、都道府県知事又は港湾管理者は、法第56条の4第3項の規定により保管した工作物等が滅失し、若しくは破損するおそれがあるとき、又は法第56条の4第4項の規定による公示の日から起算して三月を経過してもなお当該工作物等を返還することができない場合において、国土交通省令で定めるところにより評価した当該工作物等の価額に比し、その保管に不相当な費用若しくは手数料を要するときは国土交通省令で定めるところにより当該工作物を売却し、その売却した代金を保管することができる（法第56条の4第5項）。

- ④ 国土交通大臣、都道府県知事又は港湾管理者は、法第56条の4第5項の規定による工作物等の売却につき買受人がない場合において、同項に規定する価額が著しく低いときは、当該工作物等を廃棄することができる（法第56条の4第6項）。
- ⑤ 法第56条の4第5項の規定により売却した代金は、売却に要した費用に充てることができる（法第56条の4第7項）。
- ⑥ 法第56条の4第2項から第5項に規定する撤去、保管、売却、公示その他の措置に要した費用は、当該工作物等の返還を受けるべき所有者等その他法第56条の4第2項に規定する当該措置を命ずべき者の負担とする（法第56条の4第8項）。
- ⑦ 法第56条の4第4項の規定による公示の日から起算して六月を経過してもなお法第56条の4第3項の規定により保管した工作物等（法第56条の4第5項の規定により売却した代金を含む）を返還することができないときは、当該工作物の所有権は、国土交通大臣が保管する工作物等にあつては国、都道府県知事が保管する工作物等にあつては当該都道府県知事が統括する都道府県、港湾管理者が保管する工作物等にあつては当該港湾管理者に帰属する（法第56条の4第9項）。

なお、第37条第1項の規定に違反した者及び第37条の11第1項等に違反した者については、1年以下の懲役又は50万円以下の罰金が規定されている（法第63条第4項）。

さらに、第37条第1項の許可を受けた者に対し、港湾管理者は報告を徴収し、立入検査を実施することができる（法第56条の5）。

第37条の6第1項の規定による認定に関して、地方公共団体の職員又は港務局の委員、監事若しくは職員が、その職務に反し、当該認定を受けようとする者に談合を唆すこと、当該認定を受けようとする者に当該認定に係る公募（以下「占用公募」という。）に関する秘密を教示すること又はその他の方法により、当該占用公募の公正を害すべき行為を行つたときは、5年以下の懲役又は250万円以下の罰金が規定されている（法第61条）。

また、偽計又は威力を用いて、占用公募の公正を害すべき行為をした者、公正な価額を害し又は不正な利益を得る目的で、談合した者は3年以下の懲役若しくは250万円以下の罰金に処し、又はこれを併科することが規定されている（法第62条）。

第6節 臨港地区内の届出等の権限

1. 臨港地区内の行為の規制

(1) 規制の目的

臨港地区は、港湾区域に接続する港湾を管理運営するために必要な地区であつて、そこでは多

くの工場又は事業場がそれぞれの目的に従って諸々の活動を行っているが、これらの活動を自由に放置しておくと、港湾の開発、利用及び保全に著しい影響が生ずる恐れがある。このような見地から、港湾管理者に臨港地区内での工場の新增設等の一定の行為をチェックする機能を付与し、それが港湾の開発、利用及び保全に著しく支障を与える恐れがある場合には、是正措置を行わせることとしたのである（法第38条の2）。

この事前届出制度は、昭和48年の港湾法の一部改正により創設された制度であり、一連の公害諸法による規制に加え、港湾管理者の手で港湾の立地自体によって生ずる公害を防止し、環境の保全、整備、さらには、港湾の安全性の確保、機能の維持を図るとともに、一般的な規制を補完するきめの細かい規制を行う必要があるため設けられたものである。

大ざっぱに言えば、第37条の許可制度が公物管理の観点が強いつ規制であるのに比べ、第38条の2の届出制度は港湾の機能管理の観点が強いつ規制といえる。

(2) 届出の対象となる行為

行為の届出の対象となる行為は、港湾の開発、利用又は保全に著しく支障を与えるおそれのある施設（水域施設、工場・事業場等）の建設又は改良であり、当該行為に係る工事の開始の日の60日前までに国土交通省令で定めるところにより港湾管理者に届け出ることになっているが、第37条による許可を伴っている場合は届出は不要である（法第38条の2）。

具体的には、法第38条の2第1項各号及び令第15条の4に次の5つの行為が定められている。

①水域施設、運河、用水きょ又は排水きょの建設又は改良（法第38条の2第1項第1号）

これらの行為はいずれも、港湾区域又は港湾隣接地域においては、法第37条第1項第3号により港湾管理者の許可にかからしめられている行為であるが、臨港地区においても、これらの行為が行われることもあるので届出の対象とされた。

「水域施設」とは、法第2条第5項第1号にいう水域施設である。

「運河」とは、運河法の適用ある運河に限定されたものではなく、臨港交通施設としての運河の全てを含むものである。

「用水きょ又は排水きょ」とは、用水又は排水のために設けられる水路であるが、法の趣旨目的に照らして規制対象としているのは、港湾区域若しくはこれに接続する河川その他の水域に排水するもの又はこれらの水域より用水するものに限られ、一般家庭の雨水溝等の小規模なものは含まれないと考えられる。

②廃棄物処理施設の建設又は改良（法第38条の2第1項第2号）

対象となる廃棄物処理施設は、工場又は事業場の敷地内の廃棄物処理施設（専ら当該工場又は事業場において発生する廃棄物を処理するためのものに限る）以外の廃棄物処理施設であって、港湾管理者が指定する廃棄物処理施設の種類ごとにその指定する数量以上の数量の廃棄物を処理することができるのである（令第15条の2）。

したがって、届出対象となり得るのは、工業団地等に設置された共同処理施設、清掃工場等であると考えられる。

③工場又は事業場の新設又は増設（法第38条の2第1項第3号）¹⁷

従来、港湾は流通の場であるとの観念が強く、港湾において行われる生産活動については港湾施設の利用等と密接不可分のものでありながら、港湾の管理行政の上ではその枠外におかれてきた。ところが、港湾において取り扱う貨物は、大部分がこれら臨海部に立地する企業と密接な関係を有するものであり、港湾計画は、企業の生産計画に左右されて変更され、港湾の整備が、むしろ企業の計画に追従して行われることもまれではなかった。

また、鉄鋼、石油、電力等の基幹資源型工業の臨海部立地は、我国経済の高度成長の担い手であるが、その反面港湾及びその周辺において大気、水質等に著しい悪影響を及ぼしたものであった。

このため、工場等の立地を港湾管理行政の枠内に組み入れる必要性が強く叫ばれていたものが、昭和48年の港湾法改正により実現されたものである。

ここで用いられている用語は、次のように解されている。

A) 工場又は事業場

あらゆる事業活動の行われる場をいい、事務所、官公署等も含まれる。

「工場」とは、物の製造又は加工の業務を常態として行っている場所であり、屋内・屋外を問わない。また、物の製造又は加工に必要な原材料、製品等の搬出入のための施設、管理用施設等を含めて一体として「工場」とあると考えられる。

「事業場」とは、事業を行う場所を意味するものであり、広義には「工場」を含む概念であるが、ここでは「工場」に対比して用いられてあり、工場以外のものであると考えられる。

「工場」、「事業場」の何れも営利、非営利を問わず、屋内であることを問わず、場所的概念であることから一定の場所が必要であり、当該事業を行っている者が占有している等、当該場所に対して何等かの支配権を有し、場所を特定できることが必要であると考えられる。従って、道路等はそこで運行しているバス事業者等の事業場ではなく、また、建設工事現場等1年未満程度の一時的なものは事業場ではないと考えられる。

B) 一の団地

客観的に一区画をなすと認められる土地の区域のほか、幅の狭い道路・水路等で分離されている場合でも、用途上不可分の関係にあり、社会通念上まとまった一区画の土地と認められるものは一の団地と解する。従って、道路をはさんで原料ヤードがあり、生産施設とパイプ、ベルト等により連結されているような場合は、当該生産施設と原料ヤードとは一の団地

¹⁷ 工場又は事業場で、一の団地内における作業場の床面積の合計又は工場若しくは事業場の敷地面積が政令で定める面積以上であるものの新設又は増設

であると考えられるものである。

なお、「一の団地」は、いわゆる「工業団地」の如く複数の企業の「集団立地」を意味する概念ではなく、単に「一団の土地」を意味するものである。

C) 作業場

事業の用に直接供する場をいい、資材倉庫等は含まれるが、食堂、社員の厚生施設等は含まれないと考えられる。また、物の製造・加工・機械の運転等の工作又は技術的行為の行われる場所のみを意味するものではなく、事務所、監視盤室等の一般事務や監視・監督業務を行う場所も含まれるものと考えられる。

なお、作業場とは、本来的に屋内であると屋外であると問わないものであるが、法では「作業場の床面積」として用いられているところから、ここでの「作業場」としては後述の「床面積」の存する建築物の屋内のみを対象とすれば足りると思われる。

D) 床面積

建築基準法施行令（昭和25年政令第338号）にいう床面積（建築物の各階又はその一部で、壁その他の区画の中心線で囲まれた部分の水平投影面積をいう（同令第2条第1項第3号））と同様であると考えられる。

なお、ここで「壁その他の区画」とは、壁、柱、手すり等による区画を指し、必ずしも、壁、窓等を必要としないとされている。従って、柱のみにより区画された建築物の場合は、柱の中心線により囲まれた区域の投影面積が床面積になるものと考えられる。

E) 敷地面積

建築基準法施行令第1条第1号は、敷地を「一の建築物又は用途上不可分の関係にある二以上の建築物のある一団の土地をいう」と定義しており、敷地面積は、敷地の水平投影面積による（同令第2条第1項第1号）こととなっており、ここでもこれと同様の意味である。従って、ここでの「敷地面積」は、一の団地内における工場又は事業場の用地の全面積を指すものと考えられる。

F) 政令で定める面積

床面積の合計にあつては2,500平方メートル、敷地面積にあつては5,000平方メートルである（令第15条の3）。

G) 届出の対象となる増設

届出の対象となる増設は、工場等の新增設の規模が政令で定める面積以上である場合であり、政令で定める面積未満の増設は本号の届出対象とはならない¹⁸。

工場等の届出は、港湾に立地する工場等について、当該工場等に搬出入される貨物が港湾

¹⁸ 例えば、政令で定める面積未満の規模の工場等が、政令で定める面積以上の増設を行おうとする場合は、届出が必要であると考えられる。

施設の能力に及ぼす影響、その事業活動に伴い生じる廃棄物が港湾の環境に及ぼす影響等についてチェックしようとするものであり、その及ぼす影響が少ないと考えられる小規模の増設については、届出の対象とする必要はないと考えられるからである。

④危険物取扱施設の建設又は改良（令第15条の4第1号）

危険物取扱施設の建設又は改良は、港湾における消防・防災等の体制に著しい影響を与えるおそれがあるので届出対象とされた。

対象となる施設は、爆発物その他国土交通省令で定める危険物のうち港湾管理者が指定するものである。

⑤揚水施設の建設又は改良（令第15条の4第2号）

揚水施設は、取水の位置や量によっては地盤沈下を引き起こし、港湾施設の損壊等港湾の保全に著しい支障を与えるおそれがあるので、工場用水法及び建築物揚水地下水の採取の規制に関する法律による規制地域外でも規制を行い、地盤沈下を未然に防止するため届出対象とした。

「揚水施設」とは、動力を用いて地下水を採取するための施設であって、用水機の吐出口の断面積の合計が6cm²を超え、かつそのストレーナーの位置が港湾管理者が指定する位置より浅い位置にあるものであり、工業用水法及び建築物用地下水の採取の規制に関する法律の規制対象となるものは除かれている（令第14条第3号）。

届出の対象となるのは、揚水施設の建設又は改良であり、このうち「建設」には揚水機の吐出口の断面積の合計を大きくし又はストレーナーの位置を浅くすることにより上記の揚水施設となる場合が含まれ、また「改良」には揚水機の吐出口の断面積の合計を大きくし又はストレーナーの位置を浅くしようとするもの以外のものは含まれない（規則第5条第3項）。

2. 行為の届出の手続

(1) 工場等の新設又は増設の届出

法第38条の2第1項第3号の届出の対象となる工場又は事業場（以下「工場等」という）の届出は、規則第2号様式による届出書及び必要な添付書類を港湾管理者に提出することにより行う。

(2) 工場等以外の届出

工場等の新設又は増設以外の届出は、規則第1号様式による届出書及び必要な添付書類を港湾管理者に提出することにより行う。

(3) 変更の届出

法第38条の2第1項の届出をした者は、当該届出に係る行為に関し、届け出た事項を変更しようとするときは、当該事業の変更に係る工事の開始の日の60日前までに、規則第3号様式による届出書に必要な添付書類を添えて届け出ることが必要である（法第38条の2第5項）。

変更の届出が必要なのは、当該届出に係る行為の実施の間に限られていると考えられる。法第

38条の2第1項の届出対象としては、改良又は増設の行為が含まれており、届出に係る行為が一旦終了した後において行う行為は、あらためて「改良」又は「建設」に該当するからである。

3. 行為の届出に対する勧告及び変更命令

(1) 勧告（法第38条の2第7項）

港湾管理者は、行為の届出があった場合に、当該届出に係る行為が次に掲げる基準に適合しないと認めるときは、その届出をした者に対し、その届出にかかる行為に関し、計画の変更その他必要な措置をとることを勧告することができる。¹⁹

- ① 新設又は増設される工場等の事業活動に伴い、搬入又は搬出することとなる貨物の輸送に関する計画が、当該港湾の港湾施設の能力又は港湾計画に照らし適切であること。
- ② 新設又は増設される工場等の事業活動により生ずることとなる廃棄物のうち、当該港湾区域又は臨港地区（当該工場の敷地を除く）において処理されることとなるものの量又は種類が、港湾計画において定められた廃棄物の処理に関する計画に照らし適切であること。
- ③ 港湾計画の遂行を著しく阻害するものでないこと。
- ④ その他港湾の利用及び保全に著しく支障を与えるおそれがないものであること。

勧告は、届出を受理した日から60日以内に行わなければならない。これは、行為者に予測せざる損害をかけないように、工事着手前に勧告を行い、当該勧告に従うことを容易ならしめる趣旨である。

勧告に従い、届出にかかる行為に関する計画を変更する場合は、法第38条の2第4項の規定による変更の届出が必要である。

(2) 変更命令（法第38条の2第8項）

港湾管理者は、水域施設等の建設若しくは改良又は工場等の新設若しくは増設の届出があった場合に、当該届出にかかる行為が前述の基準に適合せず、かつその実施により水域、外郭、係留又は臨港交通施設の開発に関する港湾計画を著しく変更しなければ港湾の管理運営が困難になると認めるときは、届出を受理した日から60日以内に、届出をした者に対し、その届出にかかる行為に関する計画を変更すべきことを命ずることができる。

ここで、廃棄物処理施設、危険物取扱施設及び揚水施設にかかるものが変更命令の対象から除外されているのは、これらのうち、変更命令の対象となりうる大規模なものは工場等にかかるものであると考えられているからである。

(3) 罰則

行為の届出をせずに、法第38条の2第1項各号の一に該当する行為を行った者、若しくは届出を

¹⁹ このうち①と②は工場等にかかる届出に対してのみ適用がある。

した行為を変更の届出をせずに変更した者、又は虚偽の届出をした者に対しては30万円以下の罰金に処し（法第63条第8項第1号）、変更命令に違反した者に対しては50万円以下の罰金に処する（同条第6項）旨の規定がある。

また、法人の代表者又は法人若しくは人の代理人、使用人その他の従業員が、その法人又は人の業務に関しこれらの違反行為をしたときは、行為者を罰する外、その法人又は人に対しても同様の罰金刑を科する旨の、いわゆる両罰規定がある（法第64条）。

4. 国等の特例

国又は地方公共団体が前述の行為を行うときは、届出にかえて通知を行うものとされており、また港湾管理者は、通知にかかる行為に関しては、勧告又は変更命令にかえて、計画の変更その他の必要措置をとることを要請することができる（法第38条の2第9項及び第10項）。

5. 届出の特例

(1) 港湾運営会社が運営計画に記載した事項に係る特例（法第43条の14）

港湾運営会社が、国土交通大臣若しくは港湾管理者に指定又は認可を受けたときは、当該指定又は認可に係る運営計画に記載された国土交通省令で定める港湾施設の建設又は改良のうち、当該建設又は改良を行うに当たり、法第38条の2第1項又は第4項に規定する臨港地区内における行為の届出をしなければならないものについては、当該届出をしたものとみなす。

(2) 特定利用推進計画に定められた事項に係る特例（法第50条の8）

特定貨物輸入拠点港湾の港湾管理者は、当該港湾の効果的な利用を推進するために特定利用推進計画を作成することができる。当該計画に法第38条の2第1項又は第4項の規定による届出を要する行為に関する事項が定められ、当該計画が公表されたときは、当該届出があったものとみなす。

(3) 国際旅客船拠点形成計画に定められた事項に係る特例（法第50条の17）

国際旅客船拠点形成港湾の港湾管理者は、国際旅客船の寄港の拠点を形成するための国際旅客船拠点形成計画を作成することができる。当該計画に法第38条の2第1項又は第4項の規定による届出を要する行為に関する事項が定められ、当該計画が公表されたときは、当該届出があったものとみなす。

6. 臨港地区内の構築物の規制

(1) 規制の目的

港湾においては諸々の活動が行われるが、これらの活動が混在すると、その機能を十分に発揮できないばかりでなく、異なった港湾活動の輻輳により事故の発生の恐れもある。そこで、港湾を安全かつ円滑に利用させるために、可能な限り目的別に区分して、一定の地区では一定の活動を行わ

せることとし、所期の機能を引き出す必要がある。このため、港湾法は、水際線の利用形態等を勘案して、臨港地区内に分区を指定し、その分区の目的に従って構築物等の用途を規制することによって、水際線背後の土地利用を計画的に誘導し、港湾の機能を確保することとしている。

具体的には、臨港地区内において分区が指定されたときは、各分区について条例で定める建築物その他の構築物の建設が禁止され、既存の建築物その他の構築物を改築し、又はその用途を変更してその条例で定める構築物とすることが禁止される（法第40条第1項）。これは、臨港地区内の土地を港湾の利用に必要な構築物のために使用させようとするものであり、禁止される構築物は個別の分区条例によって具体的に規定されることとなる。

港湾は海陸交通の連絡を計り、港湾の場で行われる生産活動等、港湾において取扱われる貨物を通じて国民の日常生活に必要欠くべからざるものであるから、公共資金が投入され、公共施設として管理運営されている。そこで、港湾の陸域部分である臨港地区内の土地を港湾とは無関係に無秩序に使用されると、港湾の機能が阻害され、その使命を果たすことが困難となるので、このような弊害を除去するため、分区内において構築物の規制を行い、港湾とは無関係な構築物を制限することとしたものである。

(2) 分区条例の制定

分区条例は、港湾管理者としての地方公共団体が制定する（法第40条第1項）。港湾管理者が港務局である場合には、港務局を組織する地方公共団体であってその分区の区域を区域とするもののうち定款で定めるものが、港務局の原案を尊重して制定する（法第40条第1項、第2項）。

分区が指定されていない地域については、分区条例により構築物の建設等の制限を行うことはできない。この場合においても法第38条の2の事前届出制度により工場の新増設等の行為をチェックすることは可能である。

分区条例を定めたときは条例の規定を記載した書類を国土交通大臣に提出する（規則第4条第4項）。

条例の制定にあたって留意すべきと考えられる事項は次のとおりである。

- ① 条例の制定にあたっては、建築主事と密接な連絡を図ることが望ましい。特に、条例施行後、建築主事が建築基準法に基づく確認を行う際に、制限される構築物の範囲について疑義が生ずることのないように留意することが望まれる。
- ② 制限される構築物の規定は、私人の財産権の制限に当たることから、十分詳細かつ明確に記載することが望まれる。
- ③ 漁港区における構築物の建設等についても分区条例により行うこととなる。法第58条第4項は、漁港区に関する特則については漁港に関する法律で定めるところによるとしているが、現行漁港漁場整備法は、この点について何らの規定を設けていないので、漁港区についても港湾法の規定どおり港湾管理者が分区条例により定めることとなる。

- ④ 分区の区域内の構築物の建設等の制限については、港湾管理者は規制の対象となる構築物を分区条例で定めるよう委任されているが、これは規制の対象となる構築物を具体的に定める内容の条例を制定することにとどまるのであって、分区内の構築物についてその建設の許可を受けさせる等の規制を行うことはできない。
- ⑤ 分区の区域内において建設される構築物が分区条例に違反するかどうか、又は改築され若しくは用途変更された構築物が分区条例で定める構築物になったかどうかの事実認定は、第一義的には建築主事が判断することになる。建築主事は、構築物が分区条例で定めるものに該当するときは、建築基準法第6条第1項の確認を拒否することになる。

(3) 違反構築物に対する措置

港湾管理者は、(2)の分区条例に違反して建設され、又は改築若しくは用途変更により分区条例で定める構築物（以下「対象構築物」という）となった建築物その他の構築物については、違反構築物として、その所有者又は占有者に対し、当該構築物の撤去、移転若しくは改築又は用途の変更をすべきことを命ずることができる（法第40条の2第1項）。

違反構築物の所有者又は占有者がこの命令に従わなかったとき、港湾管理者は行政代執行法の定めるところにより代執行を行うことができる。

港湾管理者が、違反構築物について撤去その他の命令をしようとするときは、行政手続法に定める不利益処分に係る手続きに従って聴聞を行わなければならない（法第40条の2第2項）。

なお、この場合において過失がなく、当該措置を命ずべき者を確知することができないとき、港湾管理者は、相当の期日を定めて、当該措置を行うべき旨及びその期限までに当該措置を行わないときは港湾管理者又はその命じた者若しくは委任した者が当該措置を行う旨を予め公告した後に、当該措置を行うべき者の負担において当該措置を自ら行い、又はその命じた者若しくはその委任した者にこれを行わせることができる（法第56条の4第2項）。

(4) 有害構築物の改築等

港湾管理者は、分区内に存する建築物その他の構築物が、(2)の分区条例の制定施行により、その条例に定められた対象構築物に該当するに至り、かつ、当該分区の目的を著しく阻害するときは、有害構築物として、その所有者又は占有者に対し、当該構築物を改築、移転又は撤去すべきことを命ずることができる（法第41条第1項）。すなわち、従来適法に建設されていた構築物であっても、分区条例の制定（分区条例の改正を含む）により対象構築物に該当するに至り、かつ、当該分区の目的を著しく阻害すると認められるときは、改築等の命令を行うことができる。

港湾管理者が命令を行うにあたって講ずべき措置等は、違反構築物に対する措置の場合と同様である（法第41条第2項、第56条の4）。

先に分区条例があったにもかかわらず建設等が行われた(3)の違反構築物と異なり、有害構築物は従来適法とされていた構築物について港湾の管理運営のため改築等を命ずることとなることか

ら、この命令によって生じた損失については、港湾管理者は、当該構築物の所有者又は占有者に対し、その命令がなかったならば通常生じなかった損失及び通常得られるべき利益が得られなかったことによる損失を補償しなければならない（法第41条第3項）。

また、この補償の金額について不服があるときは、その金額の決定の通知を受けた日から六か月以内に、港湾管理者を被告として、訴えをもって金額の増加を請求することができる（同条第4項）。

(5) 建築基準法との関係

分区の区域内においては、分区条例により構築物の建設の制限が行われるが、この場合には建築基準法第48条及び同法第49条の規定の適用は排除される（法第58条第1項）。

建築基準法第48条は、用途地域（第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、田園住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域及び工業専用地域）内における建築制限を規定している。

同法第49条は、特別用途地区（中高層階住居専用地区、商業専用地区、特別工業地区、文教地区、小売店舗地区、事務所地区、厚生地区、娯楽・レクリエーション地区、観光地区、特別業務地区、研究開発地区）内の建築制限を規定している。

臨港地区については、同時に用途地域が指定されている場合が多いが、この場合には港湾法第40条の規定が適用され、建築基準法に定められた用途地域及び特別用途地区内の建築制限の規定は適用されない。但し、建築基準法第48条及び同法第49条の規定の適用が排除されるのは、分区の区域内についてであって、臨港地区内であっても分区が指定されないときは、これらの規定は当然適用される。

また、分区についての適用が排除されるのは建築基準法第48条及び同法第49条の用途規制のみであって、建築基準法のその他の規制は分区内の構築物についても適用される。例えば、建ぺい率、容積率、建築物の高さ等については、建築基準法第3章第4節の規定が適用され、また、分区の区域が防火地域となっている場合には、同法第3章第5節の規制に服さなければならない。

(6) 都市計画法との関係

都市計画法の改正により、準都市計画区域制度及び特定用途制限地域制度が導入されているが、現段階においては制度設計上港湾関係地域に適用されるケースは想定されていない。

第7節 埋立免許権者の職権の行使

公有水面の埋立ての免許を行う者は、都道府県知事と港湾管理者である。

公有水面埋立法第2条は、「埋立ヲ為サムトスル者ハ都道府県知事ノ免許ヲ受クヘシ」として、公有水面の埋立免許権者は都道府県知事としているが、港湾法第58条第2項は、その特例として、公有水面

埋立法の規定による都道府県知事の職権は、港湾区域内については港湾管理者が行うことと規定しているからである。

埋立免許の事務に関する都道府県知事と港湾管理者との管轄区分は、当該公有水面が港湾区域であるか否かにより定められるものである。

(1) 河川区域と港湾区域とが重複している場合

港湾法第58条第2項括弧書の規定により都道府県知事、港湾管理者の両者が共同して、埋立免許の事務を行う。

(2) 漁港漁場整備法の漁港区域について

① 港湾法の港湾区域でない場合

都道府県知事が埋立免許を行う。

② 漁港区域と港湾区域が重複している場合

港湾法第58条第2項が港湾区域内における埋立免許権者が港湾管理者であることを規定しているのであるから、河川区域と重複する場合を除き、港湾区域である以上、それが漁港区域と重複していても、この重複区域について、都道府県知事が職権を行使する余地はない。従って、漁港区域と港湾区域が重複している場合には、港湾管理者が埋立免許権者になると解される。

第8節 海岸管理者の職権の行使

海岸管理者とは、海岸行政の主体として管理を行う者であり、その管理の具体的な内容は海岸法に定められているが、国土保全の目的のために行われる海岸保全施設の新設、改良、維持修繕等から海岸保全区域等内の占用許可、行為制限等、海岸に関して行われる一切の行為が包含される。

海岸管理者の行う事務は、かつては機関委任事務とされ、海岸管理者は国の機関としてその事務を執行してきたが、地方分権一括法の成立に伴う機関委任事務の廃止後は、個別の事務の性格に応じて法定受託事務と自治事務に区分されている。

港湾管理者が海岸管理者の職権を行使する（港湾管理者の長が海岸管理者となる）場合は次のとおりである。

- ① 港湾区域（法第56条による公告水域を含む。以下同様。）又は港湾隣接地域と海岸保全区域が重複している場合（海岸法第5条第3項）
- ② 港湾区域又は港湾隣接地域に接する海岸保全区域のうち、港湾管理者の長が管理することが適当であると認められる区域であって、都道府県知事と当該港湾管理者の長とが協議して定

める区域について（海岸法第5条第4項）²⁰

- ③ 港湾区域に接する一般公共海岸区域のうち、港湾管理者の長が管理することが適当であると認められ、かつ、都道府県と港湾管理者の長とが協議して定める区域について（海岸法第37条の3第2項）

又、このことから①～③の区域の海岸保全区域についての主務大臣は国土交通大臣であるとされている。

なお、ここでのいう港湾管理者の長とは、海岸法でいうところのものであり、港湾管理者の代表者という意味で用いられているものである。

第9節 港湾区域の定めのない港湾内の行為の規制

港湾区域の定めのない港湾、港湾管理者の設立されていない港湾においては、港湾管理者が存在しないから、前述したような行為の規制を行うことはできない。しかし、法は港湾区域の定めのない港湾においても、予定する水域を地先水面とする地域を区域とする都道府県を管轄する都道府県知事が、水域を定めて公告したとき、その水域内において行われる一定の行為について都道府県知事の許可を必要としている（法第56条第1項、一般に「56条港湾」と呼ばれている）。この事務についても法定受託事務である。

都道府県知事は、上記の水域を定める場合には、予定の水域を地先水面とする地域を区域とする地方公共団体の利益を害さず、かつ港則法の区域の定めのあるものについては、その区域を超えないように定めなければならない。

また、その区域の中に河川区域又は海岸保全区域が含まれるときは、それぞれの管理者と協議しなければならない。

規制される行為は、水域、外郭、及び係留施設の建設、水域の占用、土砂の採取である。

なお、行為を行おうとする者が国又は地方公共団体であるときは、都道府県知事と協議すれば良いことになっている。

都道府県知事は、港湾の利用若しくは保全に著しく支障を与える行為については、許可をし又は協議に応じてはならない（法第56条第2項において準用する法第37条第2項及び第3項）。

なお、56条港湾においても、水域の公共利用の観点としては港湾区域と同様の措置が必要であることから、港湾区域と同様の規定を整備している（法第56条の2）。

²⁰ この規定は、港湾区域又は港湾隣接地域と、海岸保全区域が一致しない場合で、海岸保全区域の一部が、港湾区域及び港湾隣接地域外になるような場合には、港湾区域又は港湾隣接地域と一体として港湾管理者の長に管理させることが適当であるとして、このような海岸保全区域のうち、都道府県知事と港湾管理者の長とが協議して定める区域については、当該港湾管理者の長にその管理を行なわせることとしたものである。

第10節 水域における行為の規制

「水域（港湾区域、法第56条第1項の公告水域等²¹を除く）において、水域施設、外郭施設、又は係留施設で、政令で定めるものを建設し、又は改良しようとする者は、当該行為に係る工事の開始の日の60日前までに、国土交通省令で定めるところにより、水域施設等の構造及び所在する水域の範囲、その他国土交通省令で定める事項を届け出なければならない」（法第56条の3第1項）として、基準に合致しない場合は、改善命令等の措置を行い、貴重な生命、財産の保護に万全を期することとしている。

政令で定められているものは次のとおりである（令第20条）。

- ① 水域施設
- ② 外郭施設（海岸管理者が設置する海岸保全施設及び河川管理者が設置する河川管理施設は除く。）
- ③ 係留施設のうち次のもの
 - A) 危険物積載船（海上交通安全法第22条第2号の危険物積載船をいう）、旅客船（13人以上の旅客定員を有する船舶をいう）、又は自動車航送船に係留するための係留施設（貨物の積み・積卸しをすることができるもの又は人が乗船し、下船することができるものに限る）
 - B) スポーツ又はレクリエーションの用に供するヨット、モーターボートその他の船舶に係留するための係留施設（同時に5隻以上の船に係留することができ、かつ人が乗船し又は下船することができるものに限る）
 - C) 総トン数500トン以上の船舶に係留することができる係留施設

行為をしようとする者が、国又は地方公共団体である場合には、都道府県知事に通知すればよいこととなっている（法第56条の3第3項）。

届出すべき事項は、安全性のチェックの観点からの「水域施設等の構造」、適正利用をチェックする観点からの「水域施設等の所在する水域の範囲」及びその「その他の事項」となっているが、都道府県知事は、届出事項が技術上の基準に適合しないものであると認めるときは、必要な措置をとるべきことを命じることができ、届出があった場合は、届出事項、すなわち構造及び所在する水域の範囲、その他の事項を遅滞なく公示することとなっている。

この措置により、港湾区域以外の水域について乱開発の防止、安全の確保という基本的な規制が可能になり、マリナ、シーバース等も適正な管理がなされる。

なお、届出規制が行われる水域は、海面のみならず河川、湖沼等すべての水面を含まれると考えられる。これは、安全の確保、適正配置は、海面のみの問題ではなく、全てに共通する問題であるためであると考えられるからである。

²¹ 排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律第9条第1項の規定により公告されている水域並びに海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律第2条第5項に規定する海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域を含む。

第8章 港湾管理者の料金

第1節 港湾施設使用料及び役務利用料

1. 料金徴収の権限

一般に、ある施設の管理者が他の者に当該施設を使用させるとき、その使用が強制されていない限り、特別の法律の規定をまたず、その対価として金銭を徴収できる。

港湾施設はその使用が強制されていないので、特別の法律が無くとも、法令に違反しない限り、港湾管理者はその管理する港湾施設の使用について料金を徴収出来る。提供する役務についても同様である(法第44条)。

但し、水域施設（泊地を除く）又は外郭施設の利用に対しては、不特定多数の利用が前提であり、利用関係の特定がないこともあって、料金の徴収は出来ない(法第44条第2項)。

2. 規程又は条例の制定

1. の料金については、港湾管理者が地方公共団体の場合は条例により定めなければならない（地方自治法第228条第1項¹）。また港務局の場合も規程により（原則自由だが、規程が適当）定められている。

3. 料率の公表

港湾管理者が施設又は役務の提供に対する料金を徴収しようとするときは、予め料率を定め、施行日の少なくとも30日前に公表しなければならない。変更時も同じである（法第44条第1項）。

公表する料率は、一般公衆の利用に供する施設・役務の利用の対価として徴収する料金である。但し、専用使用の場合であって賃貸借と同様の性質を持つものはこれに含まれないものと考えられる。

30日前に公表しなければならないとしたのは、利用者のために支払いの準備期間を与えたものである。

¹ 地方自治法第二百二十八条（分担金等に関する規制及び罰則） 分担金、使用料、加入金及び手数料に関する事項については、条例でこれを定めなければならない。この場合において、手数料について全国的に統一して定めることが特に必要と認められるものとして政令で定める事務（以下本項において「標準事務」という。）について手数料を徴収する場合においては、当該標準事務に係る事務のうち政令で定めるものにつき、政令で定める金額の手数料を徴収することを標準として条例を定めなければならない。

4. 不服申立て

利害関係人²は、港湾管理者が定めた料率が不当³であり又は港湾法に違反する⁴と認めたときは、その施行日までに、その事実を具して国土交通大臣に申し出て料率の変更を港湾管理者に求めることを請求することができる（法第44条第3項）。

港湾管理者は、当該港湾において港湾の利用に必要な港湾施設を独占しており、その提供する役務は他にこれと競争する民間企業がない場合が多い。また、港湾管理者は、その管理する港湾において、同様の施設・役務の提供を行う者と比して優越的立場にあることが多く、港湾管理者の提供する施設又は役務については、法令によりその使用が強制されることがなくとも事実上使用が強制されており、港湾管理者の定めた料金はそれが不当である場合でもその利用者はこれを支払わなければならない。したがって、その料金が不当にならないよう監視する必要がある、その方法として不服申立ての制度を採った。

5. 不服申立ての処理

請求があったときは、国土交通大臣は、当該港湾で運輸審議会の開催する公聴会において、港湾管理者にその料率が不当でなく且つ法律に違反しないものであることを述べる十分な機会を与えた後、利害関係人の請求に理由があると認めたときは、理由を示して港湾管理者に対し料率を変更することを要求することができる（法第44条第4項）。

従来、港湾施設等の利用料率に係る国土交通大臣の変更については「命令」であったが、地方分権一括法による港湾法の一部改正により、「要求」としたところである（法第44条（法第44条の2第3項において準用する場合を含む）関係）。

処理の流れ等は以下の通りである。

- ① 現地港湾において、運輸審議会開催の公聴会で港湾管理者に釈明の機会を与える。
- ② 審査中に施行日到来の場合は、公表した料率から適用される。
- ③ 後に変更要求が行われても施行日に遡及しない。また、港湾管理者は、法第44条第4項の国土交通大臣の要求があったときは、遅滞なく料率について必要な変更（規程又は条例の改正）を行わなければならない（法第44条第5項）

² 海上運送事業者、荷主、港湾運送事業者、同種の施設・役務を提供している者等、港湾管理者の定めた料金に直接利害関係を有する者。

³ 港湾管理者が非営利という原則を破り、収支相償う程度を越えた不当に高い料率であったとき。また、その港湾と同様の規模を持つ他の港湾における同種の施設又は役務の料金と比較して不当と見られる料率であったとき。必ずしも高額であるばかりでなく、低額の場合も含まれる。

⁴ 法第13条第2項に違反する不平等な取り扱いを定めたり、30日以前の公表をしなかったりしたとき等が該当。

第2節 入港料

1. 入港料制度の創設

水域施設（泊地を除く）又は外郭施設の利用にあたっては、その性格上、個々の港湾施設の利用又は港湾役務の提供に対する料金として回収することに馴染み難いことから、これらの施設の使用料については法第44条第2項において港湾管理者が徴収できるものから除外する一方、これらの施設の建設、改良、維持管理にかかる費用を確保する必要があることから、船舶が港湾に入港するという事実に対して、港湾という営造物の利用の対価として徴収するための制度として昭和29年の港湾法の一部改正により法第44条の2で入港料制度を定めたものであるが、種々の状況により実際に導入されたのは昭和51年度であった。

2. 入港料の概要

入港料は、当該港湾に入港する船舶から、当該港湾の利用につき、当該港湾の港湾管理者が徴収するものである（法第44条の2第1項）。

- ① 港湾管理者が、港湾区域に入った船舶から当該港湾の利用につき徴収する金銭である。
- ② 営造物としての港湾の利用の対価として徴収され、区域に入れば徴収される。
- ③ 入港する船舶を対象として徴収され、支払者は船舶を運航する者である。但し、料率は、船舶を対象としても、貨物を対象としても、あるいは両者を併用して定めることも可能である。
- ④ 入港料は港湾の利用の反対給付として徴収されるのであるから、国又は地方公共団体がその財政需要を充実するための収入を得る目的で、法律に基づき一方的に賦課徴収する租税とは異なる。

3. 徴収手続

港湾管理者が入港料を徴収しようとするときは、港湾施設利用料等と同様に、料金、徴収の方法その他必要な事項を規程（港務局）又は条例（地方公共団体）で定めなければならない（地方自治法第228条第1項）。

また、政令で定める重要港湾に係る入港料の「料率」を設定又は変更する際は、国土交通大臣の同意が必要であったが、港湾法の一部改正により、平成20年6月13日より同意の対象は「料率の上限」となった。さらに、平成23年4月の港湾法等改正により、入港料の料率の上限について国土交通大臣の同意が必要なのは国際戦略港湾のみとなった（法第44条の2第2項）。当該同意については、運輸審議会諮問事項（第60条第4号の2）となっている。

港湾管理者は同意を得た料率の上限の範囲内で料率を定め、あらかじめ国土交通大臣に届け出なければならない。これを変更しようとするときも同様である（法第44条の2第3項）。なお、法改

正前に同意を得ている料率は、法改正後の同意を得た料率の上限及び届け出た料率とみなす（附則第2条）。

国際戦略港湾以外の港湾の入港料率の設定又は変更については、港湾施設使用料及び役務利用料の場合と同様である（30日前の公表、異議の申立て等）（法第44条の2第4項）。

4. 徴収禁止船舶・減免

(1) 徴収禁止船舶

警備救難に従事する船舶、海象又は気象の観測に従事する船舶、漁業監視船その他政令で定める船舶⁵については入港料を徴収することができない（法第44条の2第1項但し書き）。

(2) 徴収の減免

港湾管理者の裁量により入港料の免除又は減額ができるが、規程又は条例による必要がある。減免する場合の要件は、①公共性がある②公益性がある③緊急避難④やむを得ない事情、等である。

5. 租税との相違

(1) 類似の租税

- ・ とん税 外国貿易船が、開港に入港したとき、純トン数を標準として課される租税で、国の一般財源に充当され、納税義務者は原則船長である。これは、明治32年、外国貿易船が開港に入港することに関し、密輸の防止、検疫、出入国管理の事務を国が行っていることを勘案して設けられた租税である。
- ・ 特別とん税 とん税と併せて徴収され、別に定める「特別とん譲与税法」により一般財源として開港所在の市町村に分配される。これは、昭和32年、外国貿易船に対する固定資産税が軽減されたことに伴い、市町村の税収の減少補填のために設けられた租税である。

(2) 類似の租税との相違

事 項	入 港 料	とん税・特別とん税
①徴収主体	港湾管理者	国又は市町村
②被徴収者	港湾に入港する全ての船舶	開港に入港する外国貿易船
③料率又は税率算定の基盤	水域、外郭、環境整備施設等の建設、管理並びに汚泥の除去に要する費用等個々の施設の使用料又は役務の利用料としてなじみ難い費用を基礎に算定。	費用計算に基づかず、負担力を基礎に算定
④減免等徴収の仕方	港湾管理者の裁量が働く	法律に基づき一律自動的に徴収
⑤使途	港湾経費に還元	国及び市町村の一般財源

⁵ 政令（令第16条）で定める船舶は次の通りである。
①航海訓練に従事する船舶②漁業練習又は漁業調査に従事する船舶③航路標識の管理に従事する船舶④水路の測量に従事する船舶⑤学術研究に従事する船舶⑥海外からの日本国民の集団的引揚輸送に従事する船舶

6. 入港料徴収の経緯

港湾法制定以前は、「道路橋梁河川港湾等通行銭徴収ノ件」に基づき、国の許可を受けて入港料を徴収することができた「明治4年12月太政官布告648号」。実際の徴収港湾は、新潟港、洞海港、瀬戸内海の一部の港湾であった。

入港料制度導入後、港湾管理者は直ちに支払者たる海運業界と折衝したが、海運業界としては類似のとん税及び特別とん税と入港料を徴収することは二重課税との主張がなされ、協議が整わず、多くの港湾でその徴収が見送られた。

昭和48年の港湾法の一部改正により、港湾環境整備負担金制度が創設されたことに伴い、費用負担の公平の観点から入港料制度の実施は不可避な情勢となった。その時点から港湾管理者と海運業界との協議により、「港湾環境整備負担金との見合いにおいて、港湾公害防止施設及び港湾環境整備施設の建設、改良、維持並びに管理の費用、港湾における汚泥その他公害の原因となる物質の堆積の排除、汚濁水の浄化、漂流物の除去、その他港湾の保全のために行う工事の費用及びオイルフェンス・薬剤（海防法により義務づけられたものを除く）の整備の費用を基礎として、入港料の料率を定めその徴収をする」ことについて大筋の合意を見、昭和51年12月25日に千葉港で、同52年1月1日に東京、川崎、横浜、名古屋、大阪及び神戸港で入港料の徴収が開始された。

第3節 港湾環境整備負担金

1. 制度の創設

昭和48年港湾法の一部改正においては、港湾における公害の防止及び環境の保全を目的の第一とし、港湾施設に港湾公害防止施設、廃棄物処理施設、港湾環境整備施設及び清掃船等の移動施設が追加され、更に、港湾管理者の業務として港湾区域内の水域の清掃その他の汚染の防除及びオイルフェンス等の設置等が追加された。

これにより港湾管理者の行うべき公害防止及び環境整備事業が大幅に増加し、これに伴う港湾管理者の財政負担も増大することとなり、その財源対策として、港湾工事の範囲の拡大及び補助対象事業の拡大と並び、港湾環境整備負担金制度が創設された（法第43条の5）。

2. 意義

港湾は、海陸交通の結節点として船舶貨物の流通が行われる場であると共に、生産活動の場としても重要な役割を果たしているため、他の地域と比較して事業活動の集積が著しく、結果、公害問題、環境問題が発生し易く、環境の整備、保全が特に必要な状況にある。

かかる費用については、地方公共団体のみの負担とせず、港湾で事業活動を行う者に港湾の環境整備及び保全のために要する事業費の一部の負担を求めることにより、社会的公平の観点からみ

た費用負担の適正化を図ることとした。

3. 性格

港湾環境整備負担金は、工場等についてその環境を保全し又はその立地若しくはその事業活動に伴う工場等の周辺地域の生活環境の悪化を防止し、若しくは軽減することに資するときに負担させることができる一般的な負担金であり、個々の工場等と負担対象となる港湾工事との間に原因又は受益の程度や因果関係が明らかでない場合においても、港湾に立地する工場等をひとつの集団として把握し、当該港湾工事に要する費用の一部をこれらの工場等の事業者負担に負担させることができる公法上の金銭給付事務である。

したがって、原因者又は受益者が特定している原因者負担金、受益者負担金、又は公害防止事業にかかる事業者負担金とは異なるものである。

4. 概要

(1) 負担対象工事

負担対象工事は、港湾管理者が実施する港湾工事であって、港湾の環境を整備し保全することを目的とし、港湾区域・臨港地区内に存する工場等について、その環境を保全し、その立地又はその事業活動に伴って生ずる事業場周辺地域の生活環境の悪化を防止・軽減することに資する工事のうち、港湾管理者の定める条例に基づき、港湾管理者が指定する以下の工事である。

- ① 港湾公害防止施設（敷地を含む）の建設、改良、維持
- ② 港湾環境整備施設（敷地を含む）の建設、改良、維持
- ③ 港湾における汚泥その他公害の原因となる物質の堆積の排除その他の処理のために行う工事
- ④ 港湾における汚濁水の浄化の為に行う工事
- ⑤ 港湾における漂流物の除去その他の清掃の為に行う工事

指定手続については、工事の終了後、地方港湾審議会の意見を聴取し、工事の種類、実施場所、工事完了の日、工事に要した費用、負担区域等を告示することとなる。

(2) 負担対象事業者

負担対象工事によって次のように負担対象事業者が異なる（令第15条の5第1項第1号）。

- (ア) 負担対象工事が港湾施設を建設又は改良する工事以外の工事（緑地等の維持及び漂流物の除去工事等）である場合

負担対象工事が完了した日に現に負担区域内にある工場等⁶であって、当該工場等の負

⁶ 「工場等」とは、一定の目的の下で、継続的に事業活動が行われる工場及び事業所（場所）をいい、営利、非営利を問わない。

担区域内にある敷地（水面を含む）の面積の合計⁷が1万㎡以上であるものに係る事業者⁸
（イ）負担対象工事が港湾施設を建設及び改良する工事である場合（緑地等の建設、改良工事）

（ア）に掲げる事業者の他、負担対象工事の完了した日後10年間に負担区域内において、
その敷地面積の合計が1万㎡以上となった工場等に係る事業者

工場等の面積は1万㎡以上である者を原則とするが、当該港湾に係る工場等の種類、規模等
を考慮して、5千㎡以上1万㎡未満の範囲で港湾管理者が定めることが出来る。

（3）負担区域

負担区域は、負担対象事業者・負担額を定める場合に基準となる区域のことであり、負担対
象工事の目的等によって次のように区分される（令第15条の5第2項）。

（ア）当該港湾工事が公害防止用緩衝地帯・港湾環境整備施設（敷地を含む）に係る工事である
場合（陸域の環境の保全・整備に資する工事の場合）

港湾管理者が臨港地区（予定埋立区域を含む。）を予め区分して定めた区域のうち、当
該港湾工事が実施された区域及び当該区域以外の区域であって港湾管理者が指定するも
のが負担区域となる。

※ 当該区分は、当該港湾における土地の利用状況、自然条件等を考慮して、一体的にその環境を整備
し又は保全する必要がある区域として行う。

※ 当該区分は、臨港地区を1以上に予め区分しておく必要がある。臨港地区が1つにまとまっている場
合で、2以上に区分出来ないときは、当該臨港地区全体を1つの区分として定めておく必要がある。

※ 大規模な緑地を一箇所に整備するような場合には、当該区分に係る区域以外にその周辺の区分され
た区域を負担区域として指定することとなる。また、当該指定は個々の港湾工事毎にその必要性を
判断して行う。

（イ）当該港湾工事が、（ア）に掲げる工事以外である場合（水域の環境の保全・整備に資する
工事の場合）

港湾区域及び臨港地区全体が負担区域となる（但し、港湾区域の形状等により、港湾工
事が当該港湾区域及び臨港地区の一部の環境を整備し、又は保全するものとなる場合に
あっては、港湾管理者が予め指定する一部の水域及び地域）。

負担区域の指定は、港湾区域及び臨港地区（予定埋立区域⁹を含む）を1の区域とする場合で
も、2以上の区域に分割する場合でも、地方港湾審議会の意見を聴いて定めなければならない。

港湾区域、臨港地区、予定埋立区域を変更したときは、負担区域の区分の指定の見直しを行
い、必要があるときは負担区域の区分を変更しなければならない。この場合も地方港湾審議会
の意見を聴かなければならないことになる。

（4）負担額の計算

⁷ 「面積の合計」とは、同一事業者に係る工場等が負担区域内に分散している場合、その合計である。

⁸ 「工場等に係る事業者」とは、現に工場等において継続的に事業活動を営んでいる者をいい、所有者ではなく、管理者をいう。

⁹ 「予定埋立区域」とは、港湾計画において工場等用地とされている水域又は工場等用地として公有水面埋立の免許を受けた水
域で、10年以内に臨港地区の指定が予定されているものをいう。

(ア) 負担額の算定方法

負担対象工事の種類によって異なる。

① 港湾施設の建設又は改良以外の場合(緑地の維持及び漂流物の除去工事等)

$$C \times 1/2 \times s / S$$

C＝当該港湾工事に要する費用

S＝当該港湾工事の完了した時に負担区域内にある工場等の敷地の総面積

s＝当該工場等の敷地の面積

② 港湾施設の建設又は改良の場合(緑地等の建設又は改良工事)

$$C \times 1/2 \times s / S_1 + S_2$$

S₁＝当該港湾工事の完了した時に負担区域内にある工場等の敷地の総面積

S₂＝負担区域内における工場等の設置予定区域の面積として、港湾管理者が定める面積¹⁰

s＝当該工場等の敷地の面積（既に当該港湾工事に係る環境整備負担金の対象となつた敷地の面積を除く）¹¹

(イ) 「2分の1」の割合

港湾管理者は、当該港湾工事の種類、規模等を考慮して2分の1未満の割合を定める事ができる（背後都市、船舶等、港湾区域又は臨港地区内にある工場等以外の者について、受益の程度が著しく大きい場合、負担能力との関係で軽減すべき場合が考えられる）。

(ウ) 負担対象となる敷地面積

① 工場等の具体的な範囲

工場等とは、一定の目的の下で継続的に事業活動が行われる場所をいい、住宅、公共用道路、公園等に利用されている用地は工場等から除かれるが、工場等内に併設されている社宅等は工場等に含まれる。

また、水面貯木場、水域占用の許可を受けた工作物等も工場等として扱うこととされている。

② 借地面積の取扱い

負担金の対象となる工場等の敷地面積は、事業者自ら所有している場合又は他者の所有地を事業所としている場合とがある。他者の所有地が事業所となる例として、港湾管理者、民間企業等から専用的に事業用地を借用して事業を行っている場合等があり、その場合借用者の敷地面積が対象面積になる。

¹⁰ 予定埋立区域における工場等の設置予定区域を含む。10年後における工場等の実際の敷地面積の合計を下回らないように定める必要がある。

¹¹ 敷地面積増加の場合は、当該増加面積。

③ 多階建の工場等の敷地面積の取扱い

同一の建物の階層を各々異なる事業者が区分して使用する場合の敷地面積の算定等は、それぞれの事業者が専用する延べ床面積の割合等でその建物の敷地面積を按分計算することとなる。

④ 敷地面積の集計

負担金は、負担区域内の敷地面積の合計面積を基にして負担を課すので、負担区域内に工場等の敷地が分散している場合は、それぞれの面積を集計した面積が負担対象面積となる。

(エ) 負担額の減免

港湾管理者は、公益上その事由により必要があると認める時は、負担額を軽減することができる（公共性の高い事業であって赤字の者、公共の緑地等の整備者等）。

5. 地方港湾審議会への付議

この負担金が、原因者及び受益者負担金と比べ、個々の負担者と対象工事との間の原因、受益の程度や因果関係が明らかでない場合においても負担金を徴収できることから、負担対象事業者の負担が過重又は不公平にならないようにするため、負担区域の定め方、負担対象工事の指定等、負担の基本となるものは、地方港湾審議会に付議し、その意見を聴くこととなっている。

① 予め付議すべき事項と考えられるもの

ア 負担区域の区分

イ 負担対象の工場等の敷地面積の合計を1万平方メートル未満と定めようとする時

② 個別の工事において付議すべき事項と考えられるもの

ア 負担対象工事の種類、工事に要した費用、負担区域等の港湾工事の概要

イ 負担対象額を2分の1未満に定めるときの当該割合

ウ 負担区域となる工場等の面積

エ その他必要な事項

第9章 国有港湾施設の取扱いについて

第1節 はじめに

国有港湾施設とは、国の所有に属する港湾施設である。その大部分を占めるのは、港湾法制定以前の直轄工事及び港湾法制定後の直轄工事により建設されたものであるが、その他の原因で国有となったものもある。

これらの国有港湾施設は、港湾法、北海道開発のためにする港湾工事に関する法律又は沖縄振興特別措置法（以下「港湾法等」という）に基づき、国土交通大臣又は財務大臣から港湾管理者に譲渡、貸付け又は管理委託がなされている。また、国有港湾施設は国有財産であるから、前記の特別法のほかに国有財産の管理及び処分に関する一般法である国有財産法が適用される。

これらの法律の具体的な実施方法については、旧大蔵省と旧運輸省の共同通達「国有港湾施設等処理要領について」（昭和37年2月24日蔵管第388号、港管第266号）（以下「処理要領」という）に定められている。

なお、本章で引用している通達については、中央省庁等改革関係法施行法により読み替え運用しているものがあることに留意が必要である。

第2節 国有港湾施設の取扱いに関する法令

1. 国有財産法

国有港湾施設は国有財産であるため、港湾法等の特別法の定めの外は、一般法である国有財産法の定めるところにより管理及び処分される。

国有財産法は、国有財産の管理及び処分について規定されているが、ここにおいては基本的事項についてのみ触れておく。

(1) 国有財産の定義（国有財産法第2条）

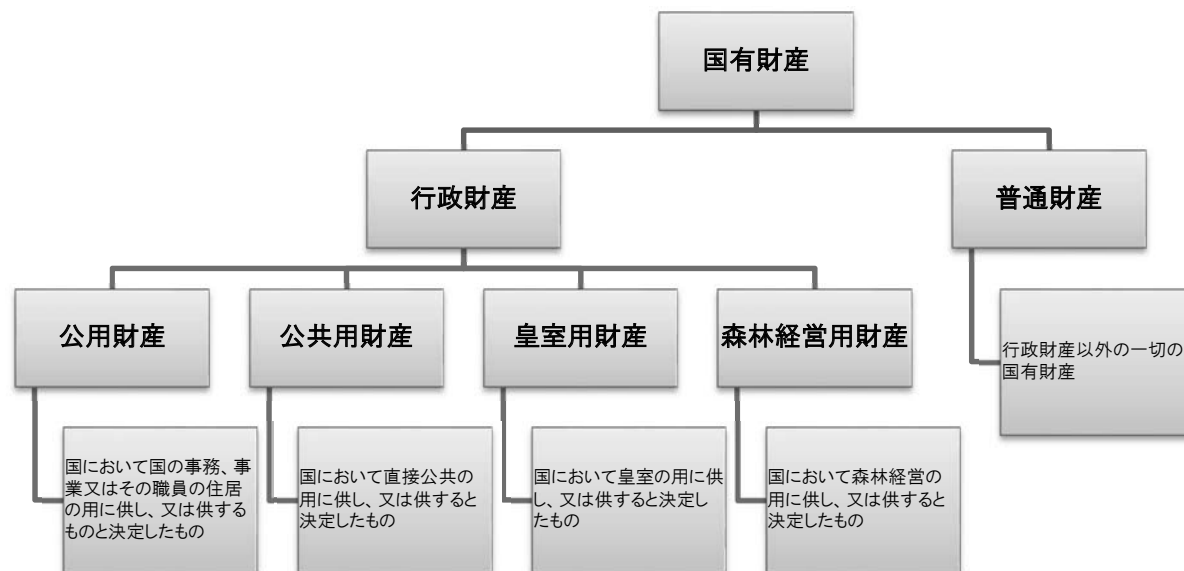
- イ 国の負担において国有となった財産
- ロ 法令の規定により国有となった財産
- ハ 寄付により国有となった財産

財産区分

- イ 不動産及びその従物
- ロ 船舶、浮標、浮棧橋、浮ドック、航空機及びその従物
- ハ 物権
- ニ 無体財産権
- ホ 有価証券及び出資による権利

へ 旧陸軍省、海軍省及び軍需省の所管に属していた機械及び重要な器具

(2) 国有財産の分類・定義（国有財産法第3条）



2. 港湾法

港湾法においては、港湾施設の特殊性から国有財産一般の処理により難しいことから、国有港湾施設を港湾管理者に譲渡、貸付け又は管理委託すること、及び管理委託した国有港湾施設は港湾管理者の所有に属する港湾施設とほぼ同様な取扱いができることが定められている。これらの規定は、国有財産法に対する特別法の地位にあり、会計法（契約方法）に対する特別法でもある。

港湾法等に国有港湾施設に関する特別規定が設けられたのは、港湾法において従前ばらばらであった港湾の管理主体を地方公共団体に一元化したこと（法第4条第1項）により、国は港湾の管理主体となれなくなったため、従前国が直接管理していた港湾施設、国が地方公共団体に使用せしめていた港湾施設及び今後の直轄工事により生ずる港湾施設は、港湾管理者に所有権又は管理権を与えないと港湾の管理運営に大きな支障を来す上に、国有港湾施設もその機能を発揮出来ないことになる。そこで、その解決方法として、第一に港湾管理者が希望する場合は譲渡、第二に譲渡すると港湾管理者に多大な財政負担がかかることから、公共用財産については国土交通省において、普通財産については財務省において港湾管理者に貸付け又は管理委託することとしている¹。

特に、公共用財産は港湾管理者が自己の財産とほぼ同様に処理できるよう配慮し、管理委託制度を採用しているものである。

¹ 北海道では、北海道開発のためにする港湾工事に関する法律第4条第2項の規定により、沖縄では沖縄振興特別措置法第108条第6項の規定により管理委託のみ

ここで、港湾法第54条等の規定による公共用財産の管理委託と、上記の公共用財産の定義の関係において、「国が港湾管理者に管理を委託することは国が直接公共の用に供さないので、公共用財産の定義から外れるのではないか」という疑問が生ずる。この点については、国有財産法第3条第2項第2号において「国において直接公共の用に供する」と規定されているが、公共用財産以外の行政財産が、その本来の用に供される結果として間接的に公共の用に供されることとなると解される余地があるのに鑑み、専らそのようなものと、公共用財産を区分しようとしたためであると解されるから、当該財産が公共の用に供される場合の現実の管理が、何人によって行われるべきかを定めているとは考えられず、港湾施設は、国土交通大臣において管理委託した後においても、「国において直接公共の用に供されているもの」であることに変わりなく、公共用財産たる性格を失わないと解釈されている。

港湾法の規定の解説は、以下の各項目において行うこととするが、港湾法第54条の2の考え方について若干述べる。

現在、法第54条の2の規定に基づいて、国有海浜地、財務省所管の普通財産等を港湾管理者が公共用財産となる港湾施設の敷地として使用する場合には、国土交通省が、当該国有財産を所管する部局から所管換又は所属替を受け、国有港湾施設として管理委託しているが、この管理委託については同条の解釈上若干の問題がある。

即ち、同条は、「港湾管理者が設立されたときは、その時において…」と規定しているので、当該規定を厳密に解釈すれば、港湾管理者が設立されたときに限り本条が適用されるとも読めるが、港湾法に国有港湾施設の処理に関する特例規定が設けられた趣旨、並びに港湾管理者が設立した後においても、港湾の管理運営の一元化、円滑化を図るため、国有財産を港湾管理者に管理運営させる必要が生ずることが少なからずある。このことから、「その時」とは、必ずしも港湾管理者が設立された時に有する港湾施設に限る必要はなく、例えば駐留軍用地等で後に返還されたような港湾施設など港湾管理者が設立された以降の時点も含むものと解釈して同条を適用し、当該処理を行っているところである。

第3節 国有港湾施設処理の経緯

港湾法は昭和25年に制定されたが、国有港湾施設の処理を最初に行ったのは昭和34年である。このように遅くなったのは、旧大蔵省と公共用財産と普通財産の区分等について、また旧運輸省内部において国有港湾施設の財産部局長について意見の相違があり、その調整に日時を要したためである。

1. 旧大蔵省との調整

第一の調整事項は、法第54条に「……、運輸大臣（国有財産法（昭和23年法律第73号）第3条の規定による普通財産については大蔵大臣）において……」と規定されていることから、旧運輸省所管施設と旧大蔵省所管施設とをどのように区分するかについてであり、最終的には、両省共同通達による「国有港湾施設等処理要領について」（昭和37年2月24日蔵管第388号、港管第266号）、「国有港湾施設等処理要領の取扱いについて」（昭和37年3月31日蔵管第889号、同30日付け港管第267号）、「荷さばき施設等のうち公共用財産として処理するもの等について」（昭和37年2月24日蔵管第388号、港管第266号）の各通達が定められ、解決した。

第二の調整事項は、旧運輸大臣から旧大蔵大臣に引継ぐ普通財産の取扱方法についてであり、「国有港湾施設の処理に関する覚書」（昭和33年3月11日蔵管第819号、港管第658号）²が取り交わされ、「国有港湾施設のうち運輸省から引き継がれた普通財産の取扱いについて」（昭和33年12月20日蔵管第3444号）の通達が定められて解決した。

2. 旧運輸省内部での調整

旧運輸大臣が所管する国有財産は、運輸省所管国有財産取扱規則に基づきその管理及び処分を各部局の長（以下「部局長」という）が分掌することとなっていたが、国有港湾施設については、かつての直営港湾施設を現に地方海運局が管理していたこと、及び港湾局は直轄工事による港湾施設等を管理していたことにより、部局長をどのように定めるかについて調整する必要性が生じていた。最終的には、「港湾施設の部局長等を定める件について（依頼通達）」（昭32年10月4日官文第1014号）により定められた³。

第4節 土地又は工作物、若しくは港湾施設の譲渡

1. 土地又は工作物の譲渡

法第53条は、法第52条に基づく直轄工事によって生じた土地又は工作物を国土交通大臣から港湾管理者に譲渡することができ、当該譲渡にあたっては、港湾管理者が負担した費用の額に相当する価額の範囲内で無償とすることが規定されている。

法第54条は、前条に規定する場合のほか、直轄工事によって生じた港湾施設は、国土交通大臣において港湾管理者に貸付け、又は管理を委託しなければならないと規定されており、港湾施設については一般的には港湾管理者へ管理委託がなされている。

「土地又は工作物」といい「港湾施設」といわないのは、港湾施設は土地又は工作物に特定の目

² 「国有港湾施設の処理に関する覚書」（昭和33年3月11日蔵管第819号、港管第658号）は廃止されている。

³ 現在の部局長は、「第7節 公共用財産 2. 所管」参照。

的が付与された状態をいい、国有財産法上「行政財産は、これを貸し付け、交換し、売り払い、譲与し、信託し、若しくは出資の目的とし、又はこれに私権を設定することはできない」（国有財産法第18条）と規定していることから、行政財産となった港湾施設を譲渡すると同条の規定に抵触するので、特定の目的が付与される前の状態、即ち普通財産である時点で譲渡する意味で、土地又は工作物という表現を用いたのである。

「譲渡は、港湾管理者が負担した費用の額に相当する価額の範囲内で無償とする」としたのは、国と港湾管理者の間における経済的損失の公平を図るためにとられた措置である。譲渡価額は、土地又は工作物を時価評価して、その価額のうち当該土地又は工作物に要した総費用額中に、港湾管理者が負担した費用の占める割合を乗じた価額を控除した価額をもって算定する。

2. 港湾施設の譲渡

法第52条に基づく直轄工事以外の原因により国有となった港湾施設についても、港湾管理者に何らかの方法によって管理権が付与されなければならない。その方法として国は国有港湾施設を譲渡、貸付け又は管理委託をしなければならないこととされている（法第54条の2）。

港湾施設の譲渡も1.と同じである。ただ、この場合は、従前から国有港湾施設であったものを譲渡することから、国が譲渡するにあたり、港湾施設という目的を廃止した後に譲渡することとなる。具体的には用途廃止をし、普通財産である土地又は工作物としたうえで譲渡する。また、譲渡にあたっては、港湾法制定以前は港湾施設の建設にあたり地方公共団体がその費用の一部を負担していた経緯があることにより、港湾管理者となった地方公共団体、港湾管理者としての一部事務組合、又は港務局を組織する地方公共団体が譲渡にかかる港湾施設の建設について、その費用の一部を負担している場合は、港湾管理者に譲渡するとき、その負担した費用の額に相当する価額の範囲内において無償となる。

第5節 国有港湾施設の種類及び区分

1. 種類

国有港湾施設を取得原因により区分すると次のとおりである。

- ① 港湾法等に規定する直轄工事によって生じた港湾施設
- ② 港湾法制定以前の直轄工事によって生じた港湾施設
- ③ 「国ニ於テ施行スル内国貿易設備ニ関スル港湾工事ニヨリ生スル土地又ハ工作物ノ下付又ハ貸付及使用料ノ徴収ノ件」（大正9年勅令第82号）に基づき公共の用に供するため国有に存置した港湾施設
- ④ 旧軍用港湾施設

- ⑤ 公有水面埋立法第24条に基づく免許条件により国有に帰属した港湾施設
- ⑥ 公有水面埋立法第35条及び第36条に基づき国に帰属した土地又は工作物を港湾施設として使用するもの
- ⑦ 国有海浜地等の公共物を用途変更して港湾施設として使用するもの
- ⑧ 財務省所管の普通財産に用途を付与して港湾施設として使用するもの
- ⑨ 港湾業務に関係のある国の機関が所管する港湾施設等
- ⑩ その他港湾施設として処理することが妥当と認められるもの

2. 区分

区 分	説 明	所 管	処 理 方 法
公 用 財 産	港湾関係の国の機関が国の事務又は使用機関事業の用に供するもの	使用機関	
公共用財産	一般公衆の利用に供するもの	国土交通省	管理委託
普 通 財 産	上記以外のもの	財務省	譲渡、貸付け又は管理委託

第6節 公用財産

公用財産とは、法第52条に基づく直轄工事によって生じた土地又は工作物のうち、公用のため国において必要なもの及びその他の国有港湾施設等で国において国の事務又は事業の用に供し又は供するものと決定したものである。公用財産は、それを使用する省庁の所管となるが、その概要は次のとおりである。

所 管	説 明
財 務 省 所 管	税関庁舎及び税関業務の用に必要とする施設
国土交通省所管	地方整備局、北海道開発局、海上保安庁等の関係庁舎及びその附帯施設、航行補助施設
そ の 他	港湾業務に関係のある各省庁の地方支分部局等の庁舎及びその附帯施設

第7節 公共用財産

1. 範囲

国有港湾施設のうち公共用財産として処理する財産は、次に掲げる港湾施設又は港湾施設となるべき土地若しくは工作物である（「国有港湾施設等処理要領について」（昭和37年2月24日蔵管第388

号・港管第266号) 通達)。

- | | |
|---------------|---|
| ① 水域施設 | 航路、泊地及び船だまり |
| ② 外郭施設 | 防波堤、防砂堤、防潮堤、導流堤、水門、こう門、護岸、堤防、突堤及び胸壁 |
| ③ 係留施設 | 岸壁、係船浮標、係船くい、さん橋、浮さん橋、物揚場及び船揚場 |
| ④ 臨港交通施設 | 道路、駐車場、橋りょう、鉄道、軌道、運河及びヘリポート |
| ⑤ 港湾公害防止施設 | 汚濁水の浄化のための導水施設、公害防止用緩衝地帯その他の港湾における公害の防止のための施設 |
| ⑥ 廃棄物処理施設 | 廃棄物埋立護岸、廃棄物受入施設、廃棄物焼却施設、廃棄物破碎施設、廃油処理施設その他の廃棄物処理のための施設（ただし、法第2条第5項第13号に掲げる施設を除く） |
| ⑦ 港湾環境整備施設 | 海浜、緑地、広場、植栽、休憩所その他の港湾の環境の整備のための施設 |
| ⑧ 荷さばき施設 | 荷さばき地、上屋及び公共用岸壁又は荷さばき上屋等に設置してある荷役機械 |
| ⑨ 旅客施設 | 旅客乗降用固定施設、手荷物取扱所、待合所及び宿泊所 |
| ⑩ 船舶役務用施設 | 船舶のための給水施設、給油施設及び給炭施設、船舶修理施設並びに船舶保管施設 |
| ⑪ 港湾役務提供用移動施設 | 船舶の離着岸を補助するための船舶、船舶の給水、給油及び給炭の用に供する船舶及び車両並びに廃棄物の処理に用に供する船舶及び車両 |
| ⑫ 前①～⑩の施設の敷地 | |

①～⑦に掲げる港湾施設は、港湾管理者が管理運営し、不特定多数の者の利用のために開放されているのが一般的であることにより公共用財産とされたものである。従って、特定人の利用に供されている場合には公共用財産となり得ない。

⑧～⑪に掲げる港湾施設については、特に「荷さばき施設等のうち公共用財産として処理するもの等について」（昭和37年2月24日蔵管第388号・港管第266号）通達があり、特定人の専用に供されないこと、港湾管理者が直接管理運営すること、若しくは営利を目的としないことが要件とされている。

2. 所管

公共用財産として区分された港湾施設は、国土交通省が所管する。

国土交通省においては、国土交通省所管国有財産取扱規則（平成13年1月6日国土交通省訓令第61号）により、各部局において国土交通省所管の国有財産の管理及び処分に関する事務を分掌してい

る。港湾施設については「港湾施設の部局長を定める件について」（昭和32年10月4日官文第1014号）により港湾施設の管理及び処分の事務を分掌する機関（以下「部局長」という）を運輸省港湾局長及び地方運輸局長と定めていたが、「中央省庁等改革に伴う事務次官通達の廃止について」（平成13年1月4日官文第1008号）により廃止された。また、地方運輸局の所掌事務であった港湾施設の管理に関する事（運輸省設置法第40条）が平成13年1月6日の省庁再編により地方整備局（国土交通省設置法第31条）、北海道開発局（同法第33条）の事務となったことから、国有港湾施設に関する事務については地方整備局等において処理することとなっている。⁴

3. 管理委託

(1) 意義

管理委託とは、国有財産を一定の目的に従って管理することを国以外の者に委任することである。

港湾法が港湾の管理を港湾管理者に一元化し、それを地方公共団体に任せたことにより、港湾管理者の意思による自由な港湾管理を行わせるため、国有港湾施設についても、制約の少ない管理委託によることとしたものである。

管理委託と類似の制度として、使用収益、貸付け、事務委任等があるが、使用収益とは用途及び目的そのものに従って管理委託する点で、貸付けとは賃貸借ではなく一種の委任である点で、事務委任とは委託者が管理費用を負担し管理収入を自己に帰属する点で、それぞれ異なる性格を有する。

(2) 所管換又は所属替を必要とする場合

所管換とは、各省庁間において、国有財産の所管を移すことをいい（国有財産法第4条第2項）、所属替とは、同一所管内に二以上の部局等がある場合に一の部局等に属する国有財産を他の部局に移すことをいう（同法第4条第3項）。

① 所管換を必要とする場合

港湾工事の実施に伴い生ずることが多いが、国土交通省から財務省へ引継ぎ、普通財産とした国有港湾施設を、事情変更による再処理により公共用財産とする場合や、財務省所管の普通財産を、港湾管理者が公共港湾施設の敷地として使用する場合等がある。

② 所属替等を必要とする場合

海上保安部等所属の国有財産を公共港湾施設として使用する場合等がある。

なお、海岸保全施設、海浜地及び公有水面埋立法に基づく処分により国に帰属した土地又は工作物については、国有財産法施行令第6条第2項により都道府県が行う事務とされ、都道府県にお

⁴ なお、沖縄総合事務局については内閣府設置法第44条によって地方整備局と同様の事務が行えることとなっている。

いて管理・処分を行うことができるが、その財産の所属は地方整備局等となっているため所属替の処理は不要である。

(3) 管理委託の時期

所管換又は所属替を伴う管理委託は、当該港湾施設を使用する前又は港湾工事に着手する前にその事務処理を完了しなければならない。

また、公有水面埋立により港湾工事を行い、その背後の海浜地等を公共港湾施設の敷地として使用する場合には、原則として、公有水面埋立の竣功認可の告示日の後、直ちに管理委託する⁵。ただし、当該使用が埋立てに関する工事として行われる場合には、港湾管理者に当該土地に係る権原を取得させるために、当該工事に着手する前に管理委託することとしている。

(4) 管理委託契約書

港湾施設の管理の委託については、従前は、港湾法第54条第1項の規定に基づく港湾管理者と国との間の管理委託契約を締結することにより行われていたものであるが、平成15年4月に港湾法の一部を改正し、港湾施設の管理の委託に関し必要な事項は政令で定めること（法第54条第3項）、港湾管理者と国との間で締結する契約書において定める事項（令第17条）、その他管理責任の移転の時期等（令第17条の2～第17条の9）が規定された。また、水域施設については、本改正に伴い、国が施行した施設の管理を明確化するため、管理委託することと整理された。

管理委託契約にかかる基本的な事務処理の流れ等については変更はないが、政令で規定された事項と従前の契約書に盛り込まれていた事項を踏まえた結果、管理委託契約書（案）及び管理委託契約に必要な調書等について変更されているので留意する必要がある。

政令で規定された事項について、具体的には次の通りである。

① 管理委託の手続き（令第17条）

当該条項では、管理の委託を行うにあたっての「管理」の定義を行い、契約書に定めなければならない事項を規定している。

② 管理責任の移転の時期（令第17条の2）

当該条項では、国が港湾施設の管理を委託するにあたり、いつから港湾管理者に管理責任が発生するのかを明確に規定している。

③ 管理受託者の義務（令第17条の3）

港湾管理者の善管義務と管理受託施設の管理上支障のある事故が発生した場合の応急措置義務を規定している。

④ 他の用途への使用等（令第17条の4）

管理施設を他目的使用する場合や使用収益を行う又は第三者にさせる場合に必要な事務

⁵ 事務手続は竣功認可前に開始してよい。

処理について規定している。法令の施行以前の契約書との変更点は次のとおりである。

- ♦ 国の承認を要しない場合の要件は、土地の広さ、建物の大きさ又は価格により決定される。土地と建物については従前どおりであるが、価格については、承認を要しない場合が、50万円から1,000万円に引き上げられている。
- ♦ 従前は、国の承認を要しない場合でも、使用収益に当たる場合には速やかに報告することを義務付けていたが、令第17条の8の規定により報告される事項であるため、報告は要しないこととした。
- ♦ 水域施設についても管理を委託することとしたが、水域施設の場合は国の承認は不要であるものと整理している。

⑤ 滅失又は損傷の場合の報告（令第17条の5）

天災その他の事故により、管理施設が滅失又は損傷した場合に港湾管理者が国に行う報告を規定している。

⑥ 原状等の変更（令第17条の6）

港湾管理者が管理施設の原状又は用途を変更する場合に、国の承認と完了後における国への報告について規定している。

⑦ 管理台帳（令第17条の7）

港湾管理者が国から施設の管理について委託を受けた場合に作成しなければならない台帳について規定している。また、当該台帳に変更が生じた場合には、その都度、変更に係る事項を記載することも規定されている。

⑧ 管理状況の報告（令第17条の8）

港湾管理者が管理施設に係る状況を、毎年4月30日までに国に対して報告することを規定している。これは、国は所有者として、管理委託している施設の状況を把握しておかなければならないため、規定されているものである。

⑨ 報告の徴収等（令第17条の9）

令第17条の8により規定されているのは、年一回の報告であるが、国が必要と認める場合には、港湾管理者に対して随時報告を求め、実地監査を行い、必要な指示が出来ることが規定されている。

これを受けて、国土交通省港湾局としては、「港湾施設の管理委託に係る事務処理について」（平成15年5月16日国港管第144号）により、各港湾管理者に対して管理受託に係る事務処理について通知したところである⁶。当該通知の主な内容は次の通りである。

① 港湾管理者が管理委託を受ける場合の手続き（記1）

⁶ 管理委託契約書案については、各地方整備局等から通知した。

法第54条第1項等の規定により、港湾管理者が管理委託を国に対して申し出る際に国有財産部局長（地方整備局長、北海道開発局長、沖縄総合事務局長）に提出する調書等の様式について通知している。

② 管理委託契約を締結する者（記2）

管理委託に当たっては、港湾管理者と国（国有財産部局長）とが契約を交わすことを通知している。

③ 管理台帳の様式（記3）

管理委託を受けた港湾施設については、港湾管理者が管理台帳を整備しなければならないが、当該台帳の様式を通知している。

④ 管理の状況の報告様式（記4）

従前の契約においては、別途通知「国有港湾施設の管理委託の事務取扱について」（昭和34年4月25日港管第1135号）により様式を定めて報告を依頼していたところであるが、法令施行後については様式を定めていない。これは、従前、管理台帳についての作成を義務付け、管理の状況報告についても様式を定めたうえで報告を義務付けていたものであるため、法令施行後においては、港湾管理者の負担を軽減するため、整備が義務付けされている管理台帳の写しをもって報告することも差し支えないとすることを通知している。なお、管理台帳の記載事項のうち、令第17条の7第1項に掲げる事項に変更がない場合は報告不要としている。

なお、本改正に当たっては経過措置が設けられていないため、従前締結していた契約（以下「旧契約」という）と平成15年5月16日以降に締結する契約（以下「新契約」という）の2つの契約が存在することとなるが、本改正に伴い、航路や泊地等の水域施設についても管理を委託することとして整理されたこと等を受けて、機会を捉えて、旧契約を新契約に移行することが望ましいものと考えている。

(5) 維持管理計画に基づく管理委託施設の維持管理

管理委託された国有港湾施設については、港湾管理者（管理受託者）によって、適正に維持管理されるものであるが、過去に整備された港湾施設の老朽化等により、今後、維持管理経費の増加が見込まれている。

このため、港湾施設は計画的な維持管理により維持管理費用の最小化を図りつつ、長期に渡って活用することが必要であるとの観点から、港湾の施設の技術上の基準を定める省令第4条第5項の規定に基づく「技術基準対象施設の維持に関し必要な事項を定める告示」（平成19年国土交通省告示第364号）が定められた⁷。

⁷ 技術基準対象施設については、「第4章 第1節 6.」参照。

これにより施行日（平成19年4月1日）以降に技術基準対象施設が港湾管理者に管理委託される場合には、国土交通大臣が定めた維持管理計画に基づき港湾管理者は維持管理を行い、管理委託契約書においてもその旨を明記することが標準と規定されていることを踏まえ、各地方整備局等及び各港湾管理者に、以下の事項について「港湾施設の管理委託契約にかかる事務処理について」（平成23年4月20日国港総第36号）をもって、港湾局長より通知したところである。

① 各地方整備局等あての内容

- ◆ 管理委託契約書において、港湾管理者は、国が定めた維持管理計画に基づき、維持管理を行わなければならない旨の条項を追加
- ◆ 別冊目録の見直し

② 各港湾管理者あての内容

- ◆ 各地方整備局等により定められた維持管理計画書が港湾管理者に引き渡された国有港湾施設に係る管理の状況の報告（令第17条の8）は、維持管理計画書に基づく点検診断記録表に維持管理状況が記録・整理されている場合は、その写しをもって行うことが可能である旨

なお、維持管理計画書を管理委託契約書の付属図書とした場合には、維持管理計画が変更される都度、管理委託契約書の改定が必要となり、各地方整備局等と港湾管理者の手続きが煩雑化するため、維持管理計画書は管理委託契約書の付属図書とはしない旨の整理とした。

4. 原状変更等

港湾管理者が、管理受託した港湾施設を使用するにあたり、又は管理委託契約後の事情変更によって、管理施設を改良、附帯設備を設置、利用目的に沿って改造、用途を変更、又は特定の者に占有させる必要が生ずることがある。

管理委託契約書では、「管理施設をその本来の用途又は目的を妨げない限度において他の用途又は目的に使用し、若しくは収益し、又は他人に使用させ、若しくは収益させようとするとき」（契約書第6条）及び「管理施設の原状又は用途を変更しようとするとき」（契約書第8条）は、あらかじめ国の承認を受けなければならないこととしている。

これらの場合は、おおむね管理施設の機能を増進し、港湾の運営の効率化、円滑化を図るものと考えられるが、国においても公共用財産の所有者として、当該施設の運営の適正化、公共性の確保を図る必要があるので、承認に関らしめているのである。

(1) 原状変更

原状変更とは、管理施設の用途又は目的を変更しないで、当該施設が委託時にあった状態を変更することである。原状変更の事例は、管理施設を改良する場合、管理施設の一部撤去、附帯設備の設置、土地である管理施設への上屋、舗装等の建物、工作物の設置等がある。これらの行為

については、国は財産の所有者として当該施設の状態を把握しておく必要があり、かつ、管理委託契約の目的に違背しないかを判断する必要があるため、承認事項としているのである。

原状変更の特殊な取扱いとしては、管理施設を埋立護岸として利用、又は埋殺しする場合がある。これらの行為は、別途、用途変更又は用途廃止を行う必要がある（用途変更又は用途廃止の時期は下記(2)参照）が、さしあたり、公有水面埋立法に定める公有水面に関し権利を有する者の同意の意味を含めて、原状変更という形式により承認することとして取扱っている。

(2) 用途変更

用途変更とは、国から管理委託を受けた港湾施設の用途を変更して、管理施設を他の公共用財産たる港湾施設として使用することである。

用途変更は、公有水面の埋立による港湾の開発、既存港湾の再開発によって生ずることが多く、例えば防波堤を埋立地の護岸に利用して護岸に用途変更する場合、岸壁、物揚場の前面を埋立て、岸壁、物揚場は用途廃止し、その敷地（土地）を荷さばき地、道路、緑地等に利用する場合等がある。

このような場合は、国としても用途変更の妥当性を判断し、管理委託契約の用途指定を改定する必要があるため、承認事項としているのである。

なお、埋殺しした管理施設を、他の公共港湾施設として使用する場合は、当該施設はその竣功認可後でなければ利用できないことから、原則として、公有水面埋立の竣功認可の告示日の後直ちに用途変更する（事務手続は、竣功認可前に開始して可）。ただし、当該使用が埋立に関する工事として行われる場合には、用途変更に係る工事に着手する前に用途変更を行うこととしている。

(3) 他目的使用

他目的使用とは、管理施設の用途又は目的を妨げない限度において、当該施設の設置の目的以外に使用することであり、多くの場合は原状変更を伴う。

他目的使用の事例としては、エプロン内へのベルトコンベア等の設置がある。これらの行為については、国としても管理施設の使用状況を把握し、使用の実態が管理施設の用途又は目的を阻害しないか等を判断する必要があるから、承認事項としたものである。

(4) 第三者使用

第三者使用とは、委託者たる国又は港湾管理者以外の者が、港湾管理者の許可を受けて、当該施設の用途又は目的を妨げない限度において使用することである。多くの場合原状変更を伴い、他目的使用を伴うこともある。第三者使用の主な事例として、漁業協同組合による水産物の取扱い、岸壁の利用の効率化のための水産上屋、給水設備の設置、企業による貨物の取扱いの迅速化、効率化のためのバラ貨物の荷役設備の設置等がある。

これらの行為については、国としても管理施設の使用の実態を把握し、特に管理施設の公共性

を阻害しないかを判断する必要があるため、承認事項としたものである。

(5) 軽変事項

管理委託後、管理施設の原状を変更しようとするときは、国（委託者）の承認を受けることになっている（契約書第8条第1項）が、次に掲げるもので、原状を変更しようとするときは、国（委託者）の承認を要しないこととしている（「国有港湾施設の管理委託の事務取扱について」（平成27年3月5日国港総第461号））。

① 港湾管理者が管理施設に次に掲げる工作物等を設置する場合

a 係留施設の附帯設備（旅客乗降用施設及び車両乗降用施設を除く）

i）港湾の施設の技術上の基準の細目を定める告示（平成19年3月28日国土交通省告示第395号）によるもの

- ・ 係船柱及び係船環
- ・ 防衝設備
- ・ 照明設備
- ・ 救命設備
- ・ 車止め
- ・ 給水設備
- ・ 排水設備
- ・ 給油設備及び給電設備
- ・ 柵、扉、ロープ等
- ・ 監視設備
- ・ 標識等

ii）港湾の施設の技術上の基準・同解説（平成19年9月）によるもの

- ・ 潜り止め
- ・ 階段及びはしご
- ・ 便所
- ・ 消防設備及び警報設備

iii）その他の安全を確保するために必要な設備及び係留施設の利用の増進を図るために必要な設備

b 港湾における転落事故等を防止するために必要な標識、防護柵、門扉その他安全管理施設

c 管理施設の用途又は目的に従い使用するため必要となる舗装等の工作物

② ① に掲げるものを除くほか、次に掲げるものを設置する場合

街灯柱、電柱、地下ケーブル、水道管、下水管、ガス管、送油管、消火栓、標識板、立

看板、信号機、郵便ポスト、電話ボックス、公衆便所、その他これらに類するもの。

(6) 他目的への使用

管理委託後、管理施設を他の用途又は目的に使用若しくは収益し、又はさせることができるのは当該施設の本来の用途又は目的を妨げない範囲に限られ、その限度を越えるときは、転貸として管理委託契約違反となり、ひいては、契約解除事由を構成することとなるから留意する必要がある。

従って、恒久的な建築物その他の構築物（上記（５）①、②に掲げる構築物並びに防波堤に海上保安部が設置する灯台及びその付属設備を除く。）の設置に関しては、契約書第6条第1項（他の用途への使用等）但書（旧契約書にあっては、第8条第1項（他目的への使用等）但書）に該当する場合においても、事前に国に協議し、その指導を受けて遺漏のないよう努めなければならない。

5. 実地監査

「港湾法等の一部を改正する法律」（平成15年法律第41号）及び「港湾法施行令及び都市再生特別措置法施行令の一部を改正する政令」（平成15年政令第226号）が平成15年5月16日に施行され、国が港湾管理者に管理委託している施設の実地監査についても港湾法施行令第17条の9に規定されたことから、港湾施設実地監査要領を策定し、「港湾施設実地監査要領の通知について」（平成16年1月5日国港管第858号）により、各港湾管理者等に通知している。

さらに、「技術基準対象施設の維持に関し必要な事項を定める告示」（平成19年3月26日国土交通省告示第364号）の第5条第1項により、「港湾管理者は、当該施設について国土交通大臣が定める維持管理計画に基づき、当該施設の適切な維持管理を行うことを標準とする」、同条第5項に「国土交通大臣は、技術基準対象施設の管理の委託にかかる契約書に、第1項に規定する内容を定めることを標準とする」と規定されたことを踏まえ、監査項目に維持管理計画書に基づいて維持管理が行われていることを確認することができるよう、「港湾施設実地監査要領の一部改正について」（平成23年4月20日国港総第38号）を各港湾管理者等に通知したところである。

実地監査は、各地方整備局等の長が、港湾管理者に管理委託している港湾施設の管理の適正化を図ることを目的として実施するものであり、その実施に当たっては、各地方整備局等の長の任命を受けた職員（監査職員）が、各地方整備局等の長が策定した実地監査実施計画に基づいて、定期的又は特定の事務又は急を要する事案等について行うものであるが、監査職員は、監査書類等に基づき書類による監査を行うとともに、監査を行う港湾施設の利用・現況等現地において監査する必要が認められる事項については、現地において監査を行うこととしているものである。

(1) 実地監査の実施

各地方整備局等の長は、実地監査実施計画に基づいて監査職員に実地監査を行わせる場合には、あらかじめ港湾管理者の代表者に対し通知を行い、また実地監査の通知を行った場合には、当該港湾施設が所在する港湾を管轄する事務所の長に対しても別に通知することとなっている（北海

道開発局にあっては、本局が主体的に実施している)。

監査職員は、監査に際し、港湾施設の現況、これまでの経緯及び管理上の問題点等について、次の①～④に定める区分に従って監査所見を示し、地方整備局等の長に報告しなければならない。

【指摘等区分】

- | | |
|--------|--|
| ① 保留事項 | 監査の実施中に発見した事案であって検討に時間を要すると認められるもの |
| ② 指摘事項 | 法令、訓令、通達及び契約等の規定に照らし、当該事案の処理が明らかに誤っているもの、港湾施設の利用状況等からみて他の用途への変更等の適切な措置を明らかに要するもの、その他事務処理等については是正を要すると認められるもの |
| ③ 注意事項 | 報告内容の不備・未了等、指摘事項に該当しないものの今後改善が必要となるもの |
| ④ 意見 | 上記①から③に該当しないものの国の意見・方針を述べる必要があったものの |

(2) 実地監査の結果

各地方整備局等の長は、港湾施設の実地監査を行った結果について、「港湾施設実地監査結果報告書」を作成の上、港湾管理者の代表者に通知を行い、是正その他の措置を要すると認められる事項がある場合には、その事実関係及び措置内容を明らかにした上で是正その他の措置を求めるほか、その措置状況について期限を付して回答を求めるものとしている。

また、各地方整備局等の長は、港湾管理者の代表者に是正その他の措置を求めた場合には、「是正措置要請事項整理簿」を作成して、是正を要請した事項や処理方針及び是正の完結理由や完結年月日について記録整理を行い、当該是正措置要請事項中、指摘年度を越えて処理が未済のもの（「是正等未済事案」という）については、主に次の措置を講ずるものとしている。

- ① 是正等未済事案については、港湾管理者の代表者に対して、毎年度4月30日までに「港湾施設実地監査是正状況報告書」による報告を求める。
- ② 提出された「港湾施設実地監査是正状況報告書」に基づき、法令等の改廃及び事情変更等を含めて今後取るべき措置について検討し、その結果、港湾管理者に対して助言すべき事項がある場合には、「港湾施設実地監査是正未済事案処理状況調書」を作成して、港湾管理者の代表者あて通知する。

さらに、国有港湾施設の適切な維持管理による機能確保の社会的要請がますます高まってきているとともに、港湾利用者の安全性、利便性を確保する観点から、平成23年度以降に実施する実地監査の結果を、平成24年度から各地方整備局等のホームページにおいて公表することとした。公表する事項としては、以下の通りである。

- ① 港湾名
- ② 港湾管理者名
- ③ 施設名

④ 是正を要する事項（内容、処理方針、措置状況）

(3) 特別実地監査

各地方整備局等の長は、港湾施設の管理の適正化を図るため、特定の事務又は急を要する事案等について、必要に応じて実地監査を行う場合には、この港湾施設実地監査要領の規定を準用する。

6. 公共性の確保

国有港湾施設の公共利用を確保するためには、当該施設自体の公共利用を確保するのみでは不十分であり、特に係留施設の公共利用を確保するためには背後の土地の運営にも十分注意を払う必要がある。

つまり、係留施設の直背後の荷さばき地、上屋等が特定の者に専用使用されると、その前面の係留施設も自ずと専用化する恐れが大きいからである。しかも、上屋、荷役機械等の機能施設の建設は、港湾管理者の単独事業で実施されるので、管理委託契約及び港湾法においてもその運営について国として関与する手段がないのが現状である。

しかし、これらの公共係留施設附帯施設の運営について、港湾管理者は格別慎重な配慮をし、公共係留施設の公共性を阻害しないよう留意すべきと考えるが、これらの運営の実施に際しては、当該港湾の発展の経緯、従前の利用等を考慮して、最も現実の需要に適した運営方法を考えることが必要と思われる。よって、港湾管理者が公共用係留施設及び同附帯施設の占用を認めようとする場合は、国有港湾施設にあっては、旧契約書第6条第1項若しくは新契約書第12条第1項第5号の規定を、国が港湾管理者が行う工事に対してその費用を負担し又は補助した港湾施設にあっては、港湾法第46条第1項の規定を念頭に、以下の点について留意し、施設の公共性を確保すべきであると考えられる。

- ① 公共係留施設の占用が、その用途又は目的を妨げない範囲内で使用収益していて、当該公共係留施設の機能を増進することとなること
- ② 公共係留施設附帯施設を、公共の用に供する荷さばき施設その他の公共港湾施設として港湾管理者が自ら管理運営しており、当該公共係留施設の公共利用を阻害する恐れがなく、且つその利用を増進することが確実であり、これを特定人の占用に供することとなっていないこと

また、具体的には公共係留施設附帯施設について、次の点を総合的に勘案して運営されるものとする。

- ① 占用の規模が小さく、他の利用者の使用の妨害にならないこと
- ② 公共係留施設の法線から占用部分までの距離がその公共利用を阻害しないこと
- ③ 公共係留施設の利用目的、その他実際の利用からして背後用地が必要でない場合の特定の施

設の建設であること

- ④ 荷役の機械化、効率化に寄与していること
- ⑤ 従前の利用状況を保障していること

なお、次の場合は運営上従来から認められていたものである。

- ① 水産業協同組合法（昭和23年法律第242号）第2条に規定する漁業協同組合が設置者であるとき
- ② 漁船用として公共係留施設の背後の同附帯施設に設置するとき
- ③ 燃料補給施設、給水施設、給氷施設、水産物荷さばき上屋、水産物の処理施設、水産物の保管施設その他これらに類する漁船用施設を設置するとき
- ④ 中小企業等協同組合法（昭和24年法律181号）第3条に規定する中小企業等協同組合（当該組合への新規加入が認められるものに限る。）の専用の用に供する場合
- ⑤ 港湾管理者が管理する公共上屋の2階以上を港湾関連事業者の専用の用に供する場合
- ⑥ 岸壁等の公共係留施設において行われる港湾荷役に係る貨物の輸送の用に供する移動式荷役機械を設置する場合
- ⑦ 岸壁等の公共係留施設において乗降する一般の旅客の利用に供する移動式旅客乗降用施設又は旅客ターミナル施設を設置する場合

7. 管理委託契約の解除

国が港湾管理者に管理している施設について、次のいずれかの事由が生じた場合には、国による解除権の行使を行うことができ、また、港湾管理者の申し出により契約を解除することがある。

- ① **管理施設を公共の用に供する必要がなくなったと認められるとき（契約書第12条第1項第1号）**
港湾整備の進捗、港湾利用形態の変化等により、公共用財産である港湾施設として使用する必要がなくなった場合であり、管理施設を埋殺し、若しくは撤去する場合も含まれる。
- ② **港湾管理者が国に対し管理施設の用途を廃止すべき旨を報告し、国において適当と認めたとき（契約書第12条第1項第2号）**
- ③ **国が港湾管理者に管理施設を譲渡又は貸付することに決定したとき（契約書第12条第1項第3号）**
管理委託後の事情変更により、港湾管理者が特定人の専用使用に供するため譲渡を受ける場合、普通財産として利用するため貸付を受ける場合等である。
- ④ **港湾管理者が、契約書第4条に定める義務を履行しないとき（契約書第12条第1項第4号）**
港湾管理者が、管理施設の使用権を第三者に譲渡し、転貸し、又は担保に供した場合等である。
- ⑤ **港湾管理者が、管理施設を一般公衆の利用その他公共の用に供しないとき（契約書第12条第1**

項第5号)

⑥ 港湾管理者としての業務を廃止した場合（契約書第12条第2項）

管理委託の相手方としての資格を失えば当然に契約が解除され、管理委託契約が解除されたとき、港湾管理者は管理施設を原状に復して国に返還する。この場合、港湾管理者が当該施設に投じた改良等の有益費があってもこれを請求しないこととされている。ただし、国が認めた場合は原状回復の免除又は有益費を返還することがある（契約書第15条）

⑦ 管理施設の全部又は一部が滅失若しくは毀損して使用に供せられなくなった場合、災害によって滅失又は使用に耐えない程度に毀損した場合

当該滅失・毀損が港湾管理者の責に帰すべき事由により生じたものであるときは、港湾管理者に原状回復義務がある。

⑧ 管理施設が港湾施設でなくなった場合

港湾区域又は臨港地区の一部が廃止され、管理施設が港湾施設としての地位を失った場合である。また、契約を解除した場合、港湾管理者がその責に帰すべき事由により管理施設を返還できない時、国は損害賠償を請求することができる（契約書第14条）。

管理委託契約を解除した後、国は、解除事由を踏まえて次に掲げる所管換、所属替、用途廃止、財務省への引継、売却等の処分を行う。

実務においては、国が解除権を行使する場合（過去に実例がない）を除いて、契約解除事由は、港湾整備の実施、港湾の管理運営の必要性等、港湾管理者からの要請により生ずるのであり、かつ、処分手続の前に契約を解除すると、国において解除に係る財産を管理することが不可能になることから、港湾管理者からの解除申請に基づき処分手続を行い、その完了と同時に契約の解除を行っている。

① 所管換等

他省庁、省内の他部局で使用する場合である。例えば税関の庁舎、海上保安部の資材倉庫等の用地とするため当該官署から所管換等の要望があり、港湾管理者においても港湾の管理運営上必要がないと認める場合等がある。この場合は当該官署に所管換又は所属替をする。

② 財務省へ引継

処理要項に基づき公共用財産に該当しなくなったものは、用途廃止のうえ普通財産として財務省へ引継ぐ。引継を受けた財務省は、後述する「第8節．普通財産」に述べる普通財産の処理基準により再処理する。引継の手続は、国有財産法第8条及び同法施行令第3条に定めるところによる。

③ 引継不相当財産の処分

公共用財産を用途廃止した場合は、原則として財務省に引継ぐが、国有財産法施行令第5条

第1項に定めるもの⁸は、引継を要しない（国有財産法第8条但書）。

8. 国有港湾施設の処分の態様

① 滅失又はき損した国有港湾施設

- ◆ 用途廃止する

② 埋殺された国有港湾施設

- ◆ 工作物は使用不可能であるから用途廃止する。土地はその利用計画に基づいて用途変更し、財務省への引継又は売払を行う。
- ◆ 実務においては、管理委託上は工作物として、その敷地と一体として取り扱っていることから、土地の処分と同時に工作物の用途廃止をする。また、防波堤等水域占用に係る施設が埋殺され、埋立地内に存することになった場合、理論的には工作物を用途廃止して、新たに土地を取得した後に、適正な処分をすることになるが、事務の簡素化等の見地から発生した土地の処分の形式により処理している。

③ 港湾管理者又は第三者が撤去する場合

- ◆ 撤去により発生した有価物（以下「発生品」という）を地方整備局等に引継ぐ場合は、撤去を承認し、用途廃止する。
- ◆ 発生品を撤去する者の工事に使用する場合は、解体撤去条件付の売払を行う。
- ◆ 発生品を撤去する者が、売却又は投棄する場合は、撤去費用と発生品の評価価格との関係において、解体撤去条件付の売払又は撤去の承認を行う。

④ 工作物を原状のままで用途を廃止する場合又は土地を処分する場合

- ◆ 公共用財産を所掌する部局長においては、用途廃止した普通財産を将来に亘って管理することが不可能なので、その権限に属する範囲において交換、譲渡するほか売払うこととなる。
- ◆ この処分は、国有財産法第5条第1項第4号の引継不適当財産とされた場合に行われるのであるが、その原因として、同施行令第3条の規定による引継通知をした結果、財務省より引継不適当とされた場合と予め通達により定められている場合がある。
- ◆ 予め定められている場合として、「国有財産法施行令第5条第1項第3号による引継不適当財産について（公共用財産関係）」（平成13年5月25日財理第1915号）があり、当該通達においては、公共の用に供する国有地が、公有水面埋立法に基づく埋立に関する工事の施行により不要となった場合において、当該財産を同法第25条の規定に基づき、

⁸ 国有財産法施行令第5条1項に定める場合は以下の通りである。

イ 交換に供するため用途廃止をするもの

ロ 立木竹、建物で使用に堪えないもの、建物以外の工作物、船舶及び航空機

ハ 当該財産の管理及び処分を、財務省においてすることが、著しく不適当と認められる場合

埋立免許を受けた者へ下付する場合、引継不適当財産に該当するものとして定められているものである。国有港湾施設について、当該通達が適用されるのは、公有水面埋立により国有港湾施設が埋立地の護岸として使用された場合、及び埋殺された場合であり、処分は、公有水面埋立法第25条及び同法施行令第29条の無償下付（譲与）、又は有償下付（売払）のいずれかである。

9. 行政財産の貸付け

行政財産は、国有財産法第18条第1項の規定により、「貸し付けすることはできない」とされているが、民間企業の経営能力を活用したコンテナ埠頭等の効率的な運営を図るため、この例外規定として、港湾法により行政財産である港湾施設の貸付けを行うことができることとした。

(1-1) 港湾運営会社への貸付け（法第55条第1項）

平成23年4月の改正前の港湾法第55条に基づき行われていた特定国際コンテナ埠頭の認定運営者に対する貸付は、認定を受けた者に対して埠頭単位で港湾施設を貸付け、埠頭の効率的運営を行わせようとするものであった。

改正後は、国際戦略港湾及び国際拠点港湾において、当該港湾における港湾施設の一体的な運営を可能とすること、1の港湾区域を越えた事業展開を可能とすること、積極的なポートセールス実施のための個々の荷主や船社と緊密な営業を可能とすることにより、港湾運営の更なる効率化を図るため、港湾運営会社制度を創設することとし、港湾運営会社は、一体的な運営を行うことが適当とされた岸壁その他係留施設及びこれに附帯する荷さばき施設等の港湾施設である埠頭群の貸付けを受け、当該埠頭群の運営の事業を行うこととした。

そして国有港湾施設（係留施設等）については、これらが港湾運営会社の最重要な事業基盤であることから、その利用に関してダイレクトに国の意思を反映できる仕組みを構築する必要があるとともに、政策目的の実現を図るための国有港湾施設の維持又は改良の機動的かつ適切な実施の確保、国有港湾施設の維持の一層の適正化等を図る観点から、国土交通大臣から港湾運営会社に直接貸し付けることとした（法第55条第1項）。

(1-2) 港湾運営会社制度の概要について

① 港湾運営会社の指定（法第43条の11第1項及び第6項関係）

港湾運営会社は、港湾の一体的な運営を図るという制度の趣旨から、港湾に一を限り当該港湾の埠頭群を構成する行政財産の全ての貸付けを受けてその運営を行うため、その参入についてはこれを特定する行政行為として指定制度を採ることとした。

なお、当該指定について、国際戦略港湾では、その国家戦略上の重要性及び管轄する範囲の広域性を踏まえ、国土交通大臣が、事前に各港湾管理者の同意を得た上でこれを行うこととした。

一方で、国際拠点港湾では、当該港湾の港湾管理者が、埠頭群に国有財産法上の行政財産である港湾施設又は工事の費用を国が負担・補助した地方自治法上の行政財産である港湾施設が含まれる場合には事前に国土交通大臣の同意を得た上でこれを行うこととした。

② 埠頭群について（法第43条の11第1項関係）

港湾運営会社は、一体的な運営を行うことが適当とされた岸壁その他の係留施設及びこれに附帯する荷さばき施設等の港湾施設である埠頭群の貸付けを受け、当該埠頭群の運営の事業を行うこととしており、港湾運営会社が運営することとなる埠頭群とは、同一の港湾に存する二以上の埠頭の総体と定義している。これは、港湾運営会社は、当該港湾における港湾施設の一体的な運営によりその運営の効率化を図ることが期待されるため、これに貸し付ける施設は二以上の埠頭であることが最低限必要であるためである。なお、当該埠頭については、これを構成する係留施設及びこれに附帯する荷さばき地その他の国土交通省令で定める係留施設以外の港湾施設が行政財産からなるものであることとしている。また、加えて、これら以外の埠頭であっても一体的に運営させることが適当と国土交通大臣又は港湾管理者が認めた公共埠頭は埠頭群に含めることを想定している。

③ 2以上の国際戦略港湾における港湾運営会社の指定（法第43条の11第2項関係）

東アジア諸港との激しい競争にさらされている国際戦略港湾では、大阪港及び神戸港など特に地理的に近接しているような場合に、個別の国際戦略港湾ごとにその運営の効率化に取り組むよりも、その大括り化を進展させ、複数の国際戦略港湾の主要な公共埠頭を一つの港湾運営会社に一元的に運営させる方が、より港湾の運営の効率化が図られ、国際競争力強化に資すると考えられることから、こうした国際戦略港湾については、港湾法上の複数の港湾において一つの港湾運営会社の指定を行うことができるようにした。

④ 運営計画について（法第43条の12及び法第43条の13関係）

港湾運営会社の指定を受けようとする者は、商号及び本店の所在地のほか埠頭群の運営の事業に関する計画（運営計画）を記載した申請書及び添付書類を提出しなければならないこととし、申請者が欠格事由（法第43条の11第7項）に該当しないことを確認した上で、これらの内容が港湾運営会社の指定要件（法第43条の11第1項（第6項））に適合しているかどうかを指定権者である国土交通大臣又は国際拠点港湾の港湾管理者（以下「指定権者」という）が判断することとした。

運営計画には、埠頭群において施設又は役務を提供する時間に関する事項、埠頭群の運営に必要な港湾施設であって自ら建設又は改良を行うものに関する事項、埠頭群の運営の体制に関する事項、その他国土交通省令で定める事項を記載させることとした。

なお、運営計画の記載事項は、港湾運営会社の適格性を判断し指定を行う上での重要な要素であるため、これを変更する際には軽微な事項を除き、指定権者の認可に係らしめること

としている。

⑤ 監督命令について（法第43条の17関係）

港湾運営会社の指定権者は、埠頭群の運営の事業の適正な実施を確保するため必要があると認めるときは業務に関し監督上必要な命令をすることができることとした。これらは緊急に港湾運営会社に対して是正措置を講ずるべき旨等を命令するという性質を持つものであるため、国際戦略港湾において国土交通大臣が行う監督命令については、必要があると認めるときは当該港湾の港湾管理者に対し意見を求めることができることとした。

⑥ 事業の全部の休廃止及び指定の取消し等について（法第43条の18～法第43条の20関係）

港湾運営会社が事業の全部の休廃止を行う場合は、港湾の機能が停止する事態を招くおそれが強いため、これを避けるために指定権者の許可に係らしめることとした。そして、これは港湾運営会社としての事業の廃止を意味するため、当該許可と同時に指定の取消しを行うこととした。

この他、国際戦略港湾及び国際拠点港湾の重要性に鑑み、埠頭群の運営の事業を適正に行うことができないと認められるとき、港湾法又はこれに基づく命令により課された義務に違反したとき、監督命令に違反したときにおいても、指定権者がその指定を取り消すことができることとした。

この場合において、埠頭群の運営の事業は、港湾の基幹的機能の供給に係る事業であり、その実施が停止した場合、直ちに港湾機能全体が停止しかねないことから、速やかに当該事業の引継ぎがなされ、事業の継続性を確保することが必要となる。

このため、指定の取消しに係る港湾運営会社は、貸付けを受けた埠頭群を含めた運営の事業の全部を港湾管理者に引き継ぐこととし、また、新たに指定される港湾運営会社が存在するときは当該港湾運営会社にその事業を引き継がなければならないこととした。

⑦ 港湾運営会社の提供する施設の利用料金について（法第45条関係）

港湾運営会社は埠頭群の貸付けを受け施設の使用収益権を持つため、当然に料金の収受を行うことができる。一方で、同一の公共埠頭について港湾管理者が提供する施設に係る料金については、その料率の公表義務や国土交通大臣による変更の要請といった規制が課されていることに鑑み、港湾運営会社が収受する係留施設、荷さばき施設、旅客施設等に係る料金については、指定権者である国土交通大臣又は国際拠点港湾の港湾管理者に料率を記載した書面を提出しなければならないこととし、一定の場合に指定権者は変更命令を行うことができることとした。

⑧ 特定の国際戦略港湾の港湾運営会社の指定に関する特例について（港湾法附則第20項～第30項関係）

現状においては、港湾管理者がそれぞれの行政区域に従って港湾の管理を行っていること

から、制度の施行当初においては、国際戦略港湾を一体的に運営する港湾運営会社の指定の申請がなされないおそれがある。しかしながら、東アジア諸国の主要港湾との競争が激化している現在の情勢においては、港湾運営の効率化が滞ることは許されないため、早急に、民間の能力を活用した港湾の効率的運営がなされる必要がある。このため、制度施行の3ヶ月以内（平成24年3月15日まで）に、港湾運営会社の指定又はその見込みがないと認めるときは、国土交通大臣は、国際戦略港湾の埠頭群を細分化し、その範囲の埠頭群を一体運営させることが適当である者を特例港湾運営会社として指定することができることとした。

⑨ 特定の国際拠点港湾の港湾運営会社に関する特例について（港湾法附則第31項関係）

国際拠点港湾であっても、背後の産業の興隆と相まって長距離国際海上コンテナ運送に係る国際海上貨物輸送網の拠点となっている港湾で現在指定特定重要港湾として指定されている港湾について、その運営の効率化を継続させることは、当該港湾のみならず産業の国際競争力の強化との関係でも重要であり、これまでのスーパー中枢港湾政策の取組みを後退させることがないようにする必要がある。このため、国際拠点港湾である伊勢湾（名古屋・四日市）の港湾運営の効率化に向けた取り組みの実施に当たっては、例外的に、国際戦略港湾と同一の扱いとすることとした。

⑩ 港湾施設の建設等に係る資金の貸付けについて（法第55条の9関係）⁹

港湾運営会社は、埠頭群に係る行政財産の貸付けを受け、一体的な運営を担うこととなるが、効率的で質の高い港湾サービスを実現していくためには、必要に応じて自ら荷さばき施設等の整備を実施する必要がある。しかしながら、これらの施設の整備に要する費用も、船舶の大型化や電子化・情報化の視点により非常に多額なものとなってきており、初期投資のリスク低減等を図る必要がある。このため、港湾運営会社が行う荷さばき施設等の整備に係る費用の一部に対して、無利子資金の貸付けを可能とすることとした。

なお、港湾法第55条の7の手続きにより、国土交通大臣が政令で定める基準に適合すると認める者に対しては無利子資金の貸付けを行うことができることとなっているが、埠頭群を構成する荷さばき施設等については、港湾運営会社がその指定を受けるための手続きがあることから、個別に政令で定める基準への適合を判断する手続きを経ることなく、無利子資金の貸付けを可能とすることとした。

⑪ 経過措置について

港湾運営会社制度による港湾運営の効率化を早急に図る必要があるため、港湾運営会社の指定を受けようとする者は、その施行日前においても、その申請を行うことができることと

⁹ なお、平成26年5月の港湾法の一部改正により、国際戦略港湾の国際競争力を強化するため、国際戦略港湾の港湾運営会社が行う埠頭群の運営の事業の効率化及び高度化を図ることが特に必要であると認めるときは、当該港湾運営会社に対して政府が出資することも可能となった（法第43条の25）。

する経過措置を設けた。

また、改正前の港湾法の規定により行政財産の貸付けを受けている者や資金の貸付けを受けている者を保護する必要から、これらの者については、当該行政財産の貸付けの契約期間が終了するまでの間又は当該資金の貸付けに係る港湾施設の建設又は改良が完了するまでの間、これらは効力を有することとする経過措置を設けた。

(1-3) 特定国際コンテナ埠頭の認定運営者に対する貸付け

特定国際コンテナ埠頭の認定運営者に対する貸付制度は、平成23年4月の港湾法等改正に伴い廃止されたところであるが、当該改正の施行時点（平成23年12月15日）において、改正前の港湾法第50条の4第1項又は第4項の規定による行政財産の貸付けを受けている者について、同法第50条の4第2項の認定及び同条第7項から第9項までの規定は、当該貸付に係る契約の期間が満了するまでの間は、なおその効力を有するものとされていることから、参考までに認定運営者に対する貸付制度の紹介をする。

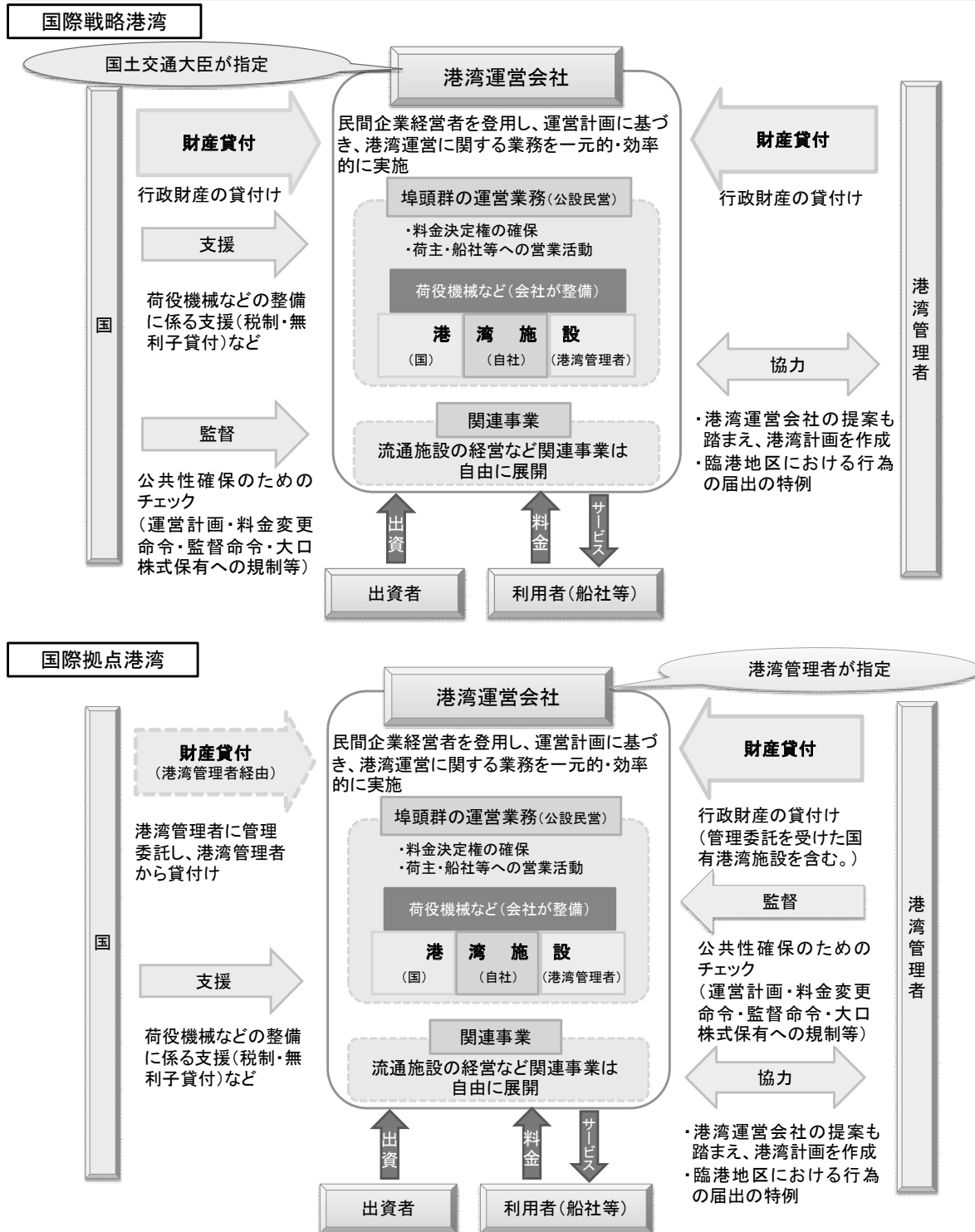
当該制度は、「港湾の活性化のための港湾法等の一部を改正する法律」（平成17年法律第45号）が平成17年7月1日に施行され、法第52条に規定する港湾工事によって生じた行政財産である特定国際コンテナ埠頭を構成する港湾施設を、法第54条第1項及び国有財産法第18条第1項の規定にかかわらず、指定港湾¹⁰における特定国際コンテナ埠頭の認定運営者に対して、国が直接貸し付けることができることとしていたものである。

また、公有財産については、地方自治法第238条の4第1項の規定により貸し付けることができないが、特定港湾管理者（改正前の港湾法第50条の4）の所有する行政財産である特定国際コンテナ埠頭を構成する港湾施設についても、認定運営者に対して貸し付けることができることとしている（改正前の港湾法第55条第4項）。

¹⁰ 国際戦略港湾又は国際拠点港湾であって、長距離の国際海上コンテナ運送の用に供され、かつ、同一の民間事業者により一体的に運営され、又は運営されることとなる岸壁その他の係留施設及びこれに付帯する荷さばき施設その他の国土交通省令で定める係留施設以外の港湾施設であって国土交通省令で定める規模以上の国際コンテナ埠頭を有するもののうち、コンテナ取扱量その他の国土交通省令で定める事情を勘案し、当該国際コンテナ埠頭の機能の高度化により当該国際戦略港湾又は国際拠点港湾の運営の効率化を図ることが国際競争力の強化のために特に重要なもの

参考 港湾運営会社による効率的な港湾運営

- 国土交通大臣が国際戦略港湾毎に一を限って指定した港湾運営会社が、行政財産(国・港湾管理者所有の港湾施設)の貸付けを受け、自社施設と一体運営することで効率的な港湾運営を実現。
- 民間企業経営者の登用や民間出資により、迅速かつ柔軟な港湾運営を実現。



(2) 海洋再生可能エネルギー発電設備等の設置等をする者への貸付け（法第55条の2）

洋上風力発電設備の円滑な設置及び維持管理を図るため、海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾の海洋再生可能エネルギー発電設備等取扱埠頭を構成する行政財産を海洋再生可能エネルギー発電設備等の設置及び維持管理をする者に国土交通大臣から直接貸し付けることとした。

(3-1) 特定埠頭運営事業者に対する貸付け（法第54条の3第7項）

重要港湾において、岸壁、荷さばき地等の行政財産を、一体的・効率的な運営を行おうとする民間事業者に対して、公共性を担保する手続を経た上で一体的・長期的に貸付けを行う。

手続は、運営を行おうとする民間事業者が港湾管理者に事業の認定を申請し、港湾管理者が公衆の縦覧に供する等の公正な手続を確保するための措置及び国土交通大臣の同意を得た上で認定する。その後、認定を受けた者に行政財産を貸し付けることとなる。

当初は、構造改革特別区域法（平成14年法律第189号）の規定による「特定埠頭運営効率化推進事業」として、国から管理受託又は港湾管理者が所有する行政財産である当該公共コンテナターミナル等（特定埠頭）を構成する港湾施設を、国有財産法第18条第1項又は地方自治法第238条の4第1項の規定にかかわらず、特区内の重要港湾において、特定埠頭の一体的・効率的な運営事業を行おうとする民間企業のうち、港湾管理者が、公共性を担保するための手続を経た上で一定の要件に該当するものとして認めた民間企業に対し、一体的かつ長期的に港湾管理者が貸し付けることができることとした制度である。

その後、本特区制度により実施された事業については、特段の弊害は認められず効率的に運営されていたことや、構造改革特別区域推進本部評価委員会の評価意見も、施設の整備や利用料の低廉化・柔軟化というメリットもあることから全国展開を実施すべきとされたことから、「海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律」（平成18年法律第38号）により、本制度を港湾法に位置づけ、平成18年10月1日から全国展開（施行）された。

さらに、平成20年6月に港湾法施行規則が改正され、これまで特定埠頭運営事業の対象となっていた、コンテナ埠頭、RORO船埠頭、フェリー埠頭に加えて、バルク貨物を取り扱う埠頭も対象とされた。

なお、平成23年4月の港湾法等改正前において、特定埠頭を運営できる港湾は、国際戦略港湾、国際拠点港湾も含まれていたが、現在は重要港湾のみが対象となっている（但し、平成23年4月の港湾法等改正の施行時点（平成23年12月11日時点）において、改正前の港湾法第54条の3第7項の規定による行政財産の貸付けを受けている者については、同条第2項の認定並びに同条第11項及び第12項の規定は、当該貸付けにかかる契約の期間が満了するまでの間は、なおその効力を有するものとされている）。

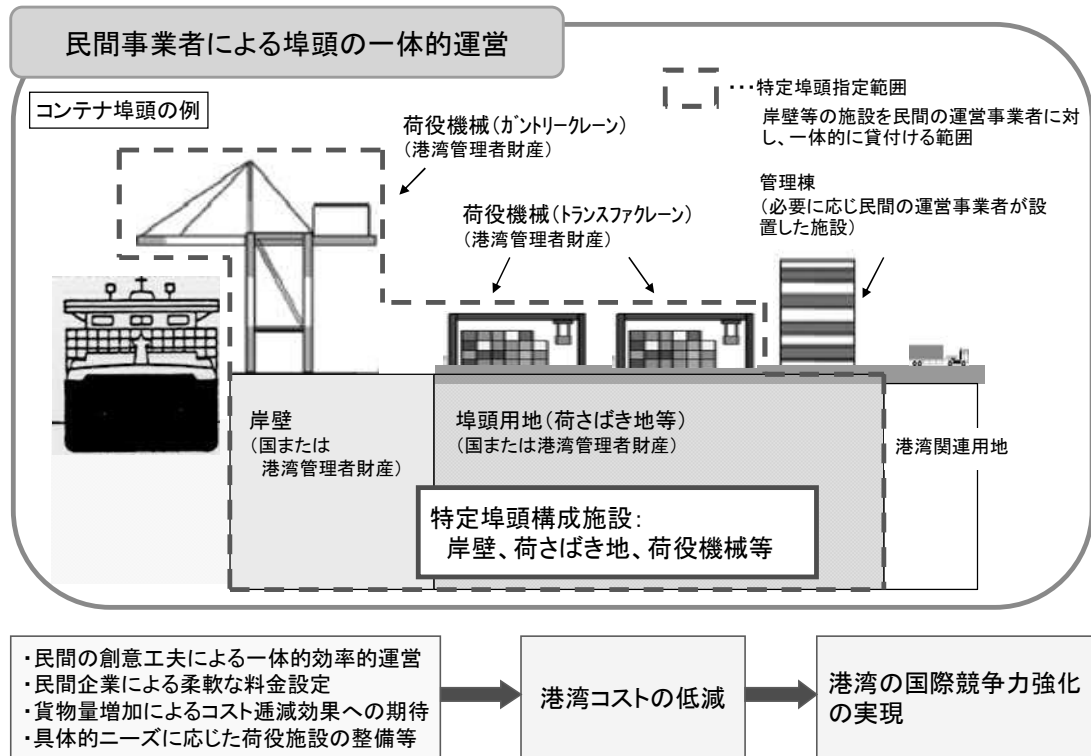
公正な手続を確保するための措置として、申請内容の公告・縦覧があるが、事前に行う縦覧する旨の公告(規則第17条の4第2項)、縦覧時に行う申請内容の概要の公告(規則第17条の4第3項)、港湾管理者の庁舎等で行う事業者の申請書等による申請内容の縦覧(規則第17条の4第1項)が必要であり、公告を2回行わなければならないので注意が必要である。

なお、認定後にも認定内容の概要の公表を行わなければならない(法第54条の3第6項)。

(3-2) 特定利用推進計画に定められた事項に係る特例(法第50条の8)

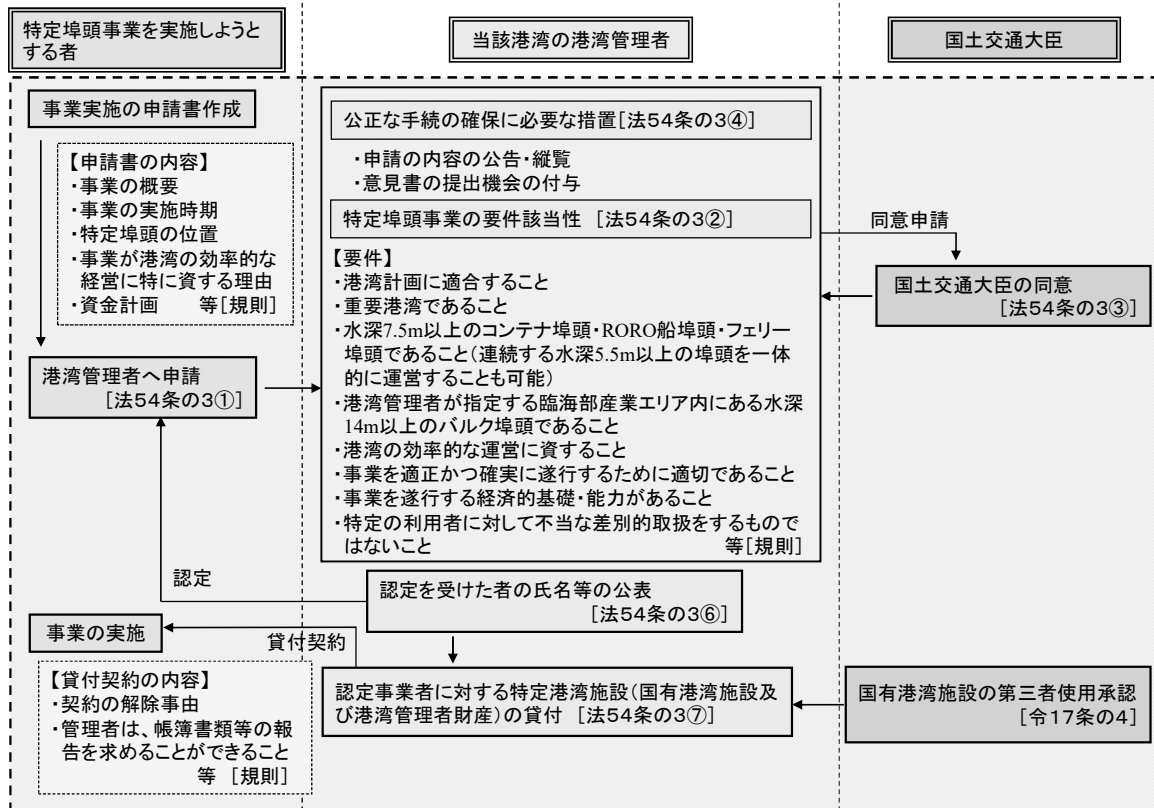
特定貨物輸入拠点港湾の港湾管理者は、当該港湾の効果的な利用を推進するために特定利用推進計画を作成することができる。当該計画に第54条の3第7項の規定による特定埠頭を構成する行政財産の貸付けを受けて行う同条第1項に規定する特定埠頭の運営の事業に関する事項が定められ、当該計画が公表されたときは、第54条の3第2項の認定があったものとみなされる。

特定埠頭運営事業の概要



参考

特定埠頭運営事業の主な手続きの流れ



10. 国土交通大臣による港湾広域防災施設の管理

切迫性が指摘されている首都圏直下地震等に対応するため、大規模災害発生時における緊急物資の広域輸送等のための港湾の運用体制の強化等が急務とされ、平成20年6月の港湾法の一部を改正する法律により、港湾法第55条の3の2の規定が追加された。これにより、首都圏直下地震等の大規模な災害の発生時において、国土交通大臣が港湾施設を使用して複数の都道府県にまたがるような広域災害応急対策を実施するために必要と認める場合、港湾法第54条第1項の規定にかかわらず、あらかじめ定められた港湾広域防災区域内で直轄工事により整備した港湾広域防災施設を、期間を定めて、自ら管理する権限が規定された。

広域防災拠点は、平常時には港湾法第54条第1項の規定に基づき、港湾管理者が管理することが適切であるが、首都圏直下地震等の大規模災害発生時には、一の都道府県の区域を越える広域的な災害応急対策の実施のために利用されることを想定しており、当該施設の管理を一つの地方公共団体である港湾管理者に委ね、そのための人的・物質的負担を求めることは過大であり適当でないこと等の理由から、地域全体の迅速かつ円滑な災害応急対策を実現するため、大規模地震発生時において、国自らが管理を行うものである。

11. 非常災害時における国土交通大臣による円滑な港湾施設の管理

切迫性が指摘されている南海トラフ地震や首都直下地震に備えるため、非常災害時における港湾利用者との調整等を円滑に実施するための制度の創設が急務とされ、平成29年6月の港湾法の一部を改正する法律により、港湾法第55条の3の3の規定が追加された。これにより、非常災害が発生した場合において、港湾管理者からの要請があり、地域の実情等を勘案して必要があると認めるときは、国土交通大臣が、期間を定めて、当該港湾管理者の管理する港湾施設の管理の全部又は一部を自ら行うことができる権限が規定された。

当該規定は、平成28年熊本地震の際に、港湾管理者である熊本県が被災し、また、通常の貨物船に加え自衛隊・海上保安庁等の支援船舶が被災地の港湾に集中したことにより、港湾利用者との円滑な利用調整に支障を来したことを踏まえたものである。なお、平成28年熊本地震への対応における課題を今後の震災対策に活かすため、中央防災会議の防災対策実行会議の下に「熊本地震を踏まえた応急対策・生活支援検討ワーキンググループ」が設置され、当該ワーキンググループの報告書においても、「今後発生し得る大規模災害時において海上からの輸送等の支援を円滑に進めるためには、港湾管理者の要請に基づき、港湾の利用調整等の管理業務を実施できる法的位置づけを国に付与するべきである」との提言がなされている。

第8節 普通財産

1. 範囲

国有港湾施設のうち、公用財産及び公共用財産以外のものは、全て普通財産である。

具体的には、保管施設、港湾厚生施設、港湾管理施設及び荷さばき施設等のうち、公共用財産とらなかった施設であるが、実務においても、その他港湾関係事業者等が使用する用地も含んで処理されている。

2. 所管

普通財産は、財務省が所管する。具体的には、所管の地方財務局又は地方財務事務所である。

3. 財務省への引継

直轄工事により生じた港湾施設で、普通財産となるもの及び公共用財産を用途廃止したものは、国土交通省から財務省へ引継ぐ。直轄工事により生じたものは、地方整備局長等から所轄財務局(部)に引継ぐ。

4. 処理

(1) 国土交通省から財務省へ引継いだ普通財産

「国有港湾施設等処理要領について」(昭和37年2月24日蔵管第388号、港管第266号)及び「国有港湾施設等処理要領の取扱いについて」(昭和37年3月31日蔵管第889号、同30日付け港管第267号)において、以下の通り定められている

- ◆ 北海道及び沖縄の港湾については、港湾管理者に譲渡又は管理委託を行う
- ◆ それら以外の港湾については、譲渡、貸付又は管理委託を行う（しかしながら、原則管理委託は行わず、譲渡又は貸付によることとする）
- ◆ 港湾管理者がその造成のための費用を負担しているものについては、転貸することを認めることとし、譲渡価格又は貸付料は、その負担した費用の割合に相当する額を控除した額とする

これらの具体的な実施については、「国有港湾施設のうち運輸省から引継がれた普通財産の取扱いについて」(昭和33年12月20日蔵管第3444号)に定められている。

(2) 通常の普通財産

財務省が所管している通常の普通財産又は他省庁から引継を受けた普通財産についても、特に処理要領又は蔵管第3444号通達によることが適当な財産は、港湾管理者に管理委託、貸付又は転貸条件付貸付を行うことができる（「国有港湾施設である普通財産の取扱いについて」(昭和44年12月9日蔵理第4898号)通達参照）。

5. 再処理

普通財産として処理した国有港湾施設が、その後の事情変更により公共用財産として利用することになった場合は、財務省から国土交通省に所管換される。

第9節 国有海浜地の処分

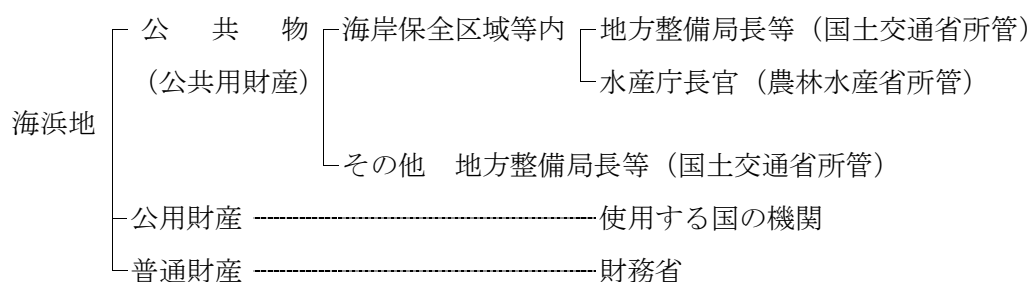
1. 国有海浜地

海浜地は、砂礫、岩礁その他これらに類する自然状態にある土地をいい、時により、海岸保全施設その他の構築物が設置されており、公共空地の代表的なものである。公共空地とは、一般公衆の自由使用のために公開された国の所有に属する空地であり、空地とは特定の用途をもっていない土地である。

従前は、海岸保全区域等内の海岸保全施設、海浜地の所管関係が必ずしも明確ではなかったので、旧大蔵、旧運輸、旧建設の三省において「港湾区域等内の国有海浜地等の取扱に関する覚書」（昭和44年12月17日）が交換され、国土交通省が所管する海浜地等は、港湾区域、若しくは港湾隣接地域又は港湾管理者の長の管理する海岸保全区域内に存するもの（ただし、河川区域と重複する区域に存するものを除く）と定められている。

実務においては、この覚書が、基本的には港湾区域に接続する公共空地を国土交通省所管とするように考えていることから、昭和44年12月27日以前から指定されている港湾区域の背後で、港湾隣接地域等の指定されていない地域に存する海浜地等についても、国土交通省所管として処理することがある。

海浜地を区分すると次のようになる。



2. 国有海浜地の管理

国有海浜地は、いわゆる自然公物として自然の状態で一般公衆の自由使用に供されている間は、特に国有財産法に基づく管理及び処分を行うことなく、港湾法又は海岸法に基づく管理が行われる。

この管理は、いわゆる自然公物であり、都道府県が行い、その内容は、公共空地の占用、土砂採

取、工作物の設置等の許可である。これは、地方分権一括法の成立に伴う国有財産法施行令の改正により、自治事務とされたものである。

しかし、占用等もその内容によっては、公共空地としての性質を失い、一般の土地利用と変わらない場合がある。

この点については、「海岸法の施行に伴う国有海浜地の取扱いについて」（昭和32年1月25日蔵管第252号）により、国有海浜地の取扱いの基本的事項を定めている。

即ち、公共用財産（いわゆる公物管理）として取扱うべき国有海浜地は、国において直接公共の用に供し、又は供するものと決定したものであって、その現況は海岸保全施設又は直接公共の用に供するために設置した施設であり、その他のものにあつては、自然の状態において一般公衆の自由に公開されているものであり、宅地の状態、又はそれに準ずる状態において使用しうるもの、農耕、塩田等に使用するもの等、公共の用に供する必要がなく、又はその用に供し得なくなった場合は、国有財産法に基づく管理及び処分を行うものとし、用途廃止のうえ普通財産にして、それを管理していた海岸管理者から財務大臣に引継ぐこととされている。

国土交通省所管の国有海浜地が、その本来の用途に供する必要がなく、又は供し得なくなった場合は、国土交通省においては、国有財産の管理及び処分に係る権限が港湾管理者（海岸管理者）の事務として定められておらず、国有財産法施行令第6条第2項の規定により都道府県の法定受託事務とされているので、港湾管理者から都道府県に、その旨及びその他必要な事項を通知し、都道府県が国有財産法等に基づき適正な管理を行う。

3. 国有海浜地の処理

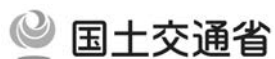
国有海浜地が、その本来の用途に供されなくなるのは、公有水面埋立に伴う場合が多い。

公有水面埋立免許は、公物管理行政として行われ、公有水面及びそれと密接不可分の関係にある公共空地を一体として管理し、埋立の竣功後は、埋立地と盛土された海浜地は、一体として利用される。

このような実態に鑑み、前述の「海岸法施行に伴う国有海浜地の取扱いについて」通達においても、海浜地を盛土をして他の土地利用を行う場合であっても、公有水面埋立法に基づくものは、普通財産として取扱うべき範囲から除外している。

港湾法の概要

港湾局総務課港湾管理高度化係
令和3年6月29日



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

目次



1 港湾	… 2
2 港湾法制定以前	… 6
3 港湾法	…10
4 港湾管理者	…28
5 港湾管理者の権限の及ぶ範囲	…37
6 港湾管理者の業務	…48
7 国有港湾施設の取扱い	…56

1 港湾

2



3

港湾法における港湾の種類

港湾法による分類(第2条第2,9項)

国際戦略港湾 (5港)

長距離の国際海上コンテナ運送に係る国際海上貨物輸送網の拠点となり、かつ、当該国際海上貨物輸送網と国内海上貨物輸送網とを結節する機能が高い港湾であって、その国際競争力の強化を重点的に図ることが必要な港湾

国際拠点港湾 (18港)

国際戦略港湾以外の港湾であって、国際海上輸送網の拠点となる港湾

重要港湾 (102港)

国際戦略港湾及び国際拠点港湾以外の港湾であって、海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係を有する港湾

地方港湾 (807港)

国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾以外の港湾(避難港含む)

避難港 (35港)

地方港湾のうち、暴風雨時に小型船舶の避難停泊を目的とする港湾

※その他関係諸法に基づく、港則法適用港・特定港、関税法上の開港、検疫法上の検疫港、出入国管理及び難民認定法上の出入国港、漁港漁場整備法の漁港、港湾運送事業法適用港、港湾労働法適用港などの定義がある。

4

港湾法における港湾管理者

全国に993港の港湾法に基づく港が存在

○港湾管理者(第4条第1項、第33条第1項)

港湾管理者は、地方公共団体(普通地方公共団体、一部事務組合等)又は港務局がなり得る。

○港湾管理者別港湾数

(令和3年4月1日現在)

区 分	総数	港 湾 管 理 者					都道府県 知 事
		都道府県	市町村	港務局	一部事 務組合	計	
国際戦略港湾	5	1	4	0	0	5	—
国際拠点港湾	18	11	4	0	3	18	—
重要港湾	102	82	16	1	3	102	—
地方港湾	807	504	303	0	0	807	—
(うち避難港)	(35)	(29)	(6)	0	0	(35)	—
計	932	598	327	1	6	932	—
(うち避難港)	(35)	(29)	(6)	0	0	(35)	—
56条港湾	61	—	—	—	—	—	61
合計	993	598	327	1	6	932	61

5

2 港湾法制定以前

6

港湾法制定の背景(明治)

明治

- 明治4年太政官布告第648号「道路橋梁河川港湾等通行錢徴収の件」
 - ・土木事業は政府特に地方長官の事務であり、公共施設は無償使用を原則とするが料金を徴収することが出来るとしている
 - ・基本を欠いた港湾行政の基本法制となった
- 明治40年内務省港湾調査会議決「重要港湾ノ選定及施設ノ方針」
 - ・重要港湾14港を選定
 - ・第一種重要港湾 4港「横浜、神戸、関門海峡、敦賀」
国が経営(地方は共助)
 - ・第二種重要港湾 10港「東京、大阪、長崎、青森、秋田海岸、新潟、境、鹿児島、伊勢湾、仙台湾」
国の機関としての地方が経営(国は助成)
 - ・それ以外の港湾:地方の独力経営(国の助成無し)

明治45年の横浜港(横浜開港資料館)



明治初期の神戸港(神戸市立博物館)



明治中期の敦賀港



7

港湾法制定の背景(大正・昭和)

大正

- 大正7年閣議決定「港湾経営ヲ内務省ニ於テ統一施行スルノ件」
・大蔵省所管であった外貿設備も内務省が統一的に施行することになった

昭和(戦後)

- 昭和22年12月連合軍指令
・終戦後連合軍に接收された横浜港・神戸港等の返還にかかり、受入体制の整備に関する研究、ポートオーソリティの設立・組織・運営の計画をするよう指令
- 昭和24年12月連合軍指令
・港湾管理主体の形態を設置・創設する機能を地方公共団体に与え、必要最小限度の監督・規制権のみ日本政府に留保する法律案を提出するよう指令
- 昭和25年1月
・法案を閣議決定のうえ連合軍に提出
- 昭和25年5月31日
・港湾法公布・施行



8

港湾法制定の背景(港湾行政機構)

明治

- 明治2年 民部省土木司(土木行政を所掌)
- 明治4年 大蔵省建設局(土木行政を移管)
- 明治6年 内務省土木寮(土木行政を移管)

大正

- 大正8年 内務省土木局港湾課(設置)



内務省(国立国会図書館)

昭和(戦前)

- 昭和18年 運輸通信省(港湾行政の一元化)

昭和(戦後)

- 昭和24年 運輸省港湾局
管理課、港政課、倉庫課、計画課、建設課、技術研究課、
港湾資材課

9

3 港湾法

10

港湾法の理念

港湾管理行政の明確化・一元化

- 港湾管理行政には、営造物管理、交通安全、貿易、物流事業等を所掌する様々な行政機関が関与
- 港湾法制定(昭和25年5月31日公布・施行)により、港湾行政機関のうち、国・府県・市町村・民間企業等の様々な主体により行われていた営造物としての「港湾の開発、利用及び保全」の権限を地方公共団体が設立する港湾管理者に一元化

地方自治の尊重

- 港湾施設の管理主体(港湾管理者)となるべき者を地方公共団体に限定(国、私企業等の関与を排除)
- 国は、国家的利益を確保するために必要最小限度の範囲で、港湾管理者へ指導、助言(技術的助言)を行う(国は港湾管理者の一般的監督権を有せず)

私企業への不干涉等

- 港湾管理者は、民間企業が行いえない公共的、非営利的分野の施設管理や役務提供等の業務を行い、民間企業に対しては、必要最小限度の干渉にとどめ、競争を避止
- 何人に対しても、施設利用等に関する不平等取扱いの禁止

11

第1章 総則(第1条～第3条)

第1章の2 港湾計画等(第3条の2～第3条の4)

第2章 港務局

第1節 港務局の設立等(第4条～第11条)

第2節 港務局の業務(第12条～第13条)

第3節 港務局の組織(第14条～第27条)

第4節 港務局の財務(第28条～第32条)

第3章 港湾管理者としての地方公共団体(第33条～第36条)

第4章 港湾区域及び臨港地区(第37条～第41条)

第4章の2 港湾協力団体(第41条の2～第41条の6)

第5章 港湾工事の費用(第42条～第43条の5)

第6章 開発保全航路(第43条の6～第43条の10)

第7章 港湾運営会社

第1節 港湾運営会社の指定等(第43条の11～第43条の20)

第2節 港湾運営会社の適正な運営を確保するための議決権の保有制限等(第43条の21～第43条の24)

第3節 国際戦略港湾の港湾運営会社に対する特別の措置(第43条の25～第43条の31)

第8章 雑則(第44条～第66条)

12

(目的)
第1条

この法律は、

交通の発達及び国土の適正な利用と均衡ある発展に資するため、

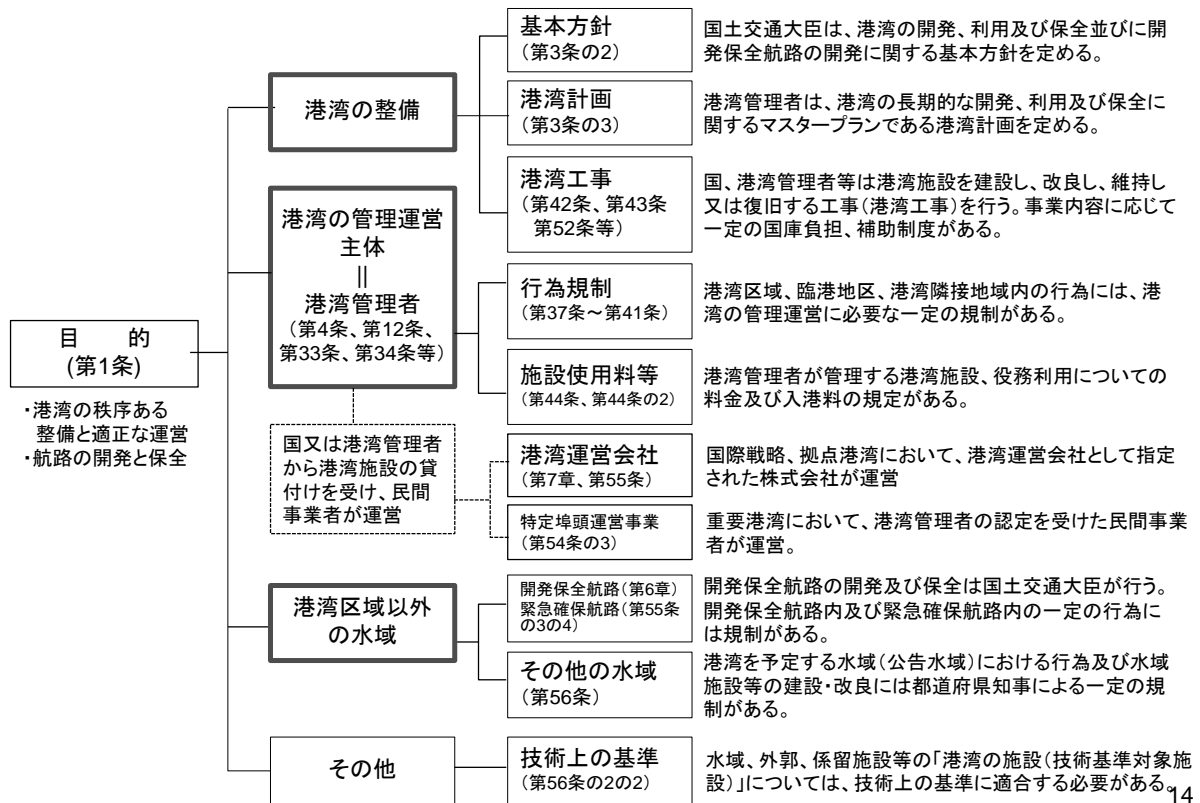
環境の保全に配慮しつつ、

港湾の秩序ある整備と適正な運営を図るとともに、

航路を開発し、及び保全することを目的とする。

13

港湾法の主な構成



港湾の整備

①基本方針(第3条の2)

- **港湾の開発、利用及び保全並びに港湾の配置や機能等に関する国の港湾行政の指針**
 - ・国土交通大臣は、港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針を定めなければならない。
 - ・基本方針は、交通体系の整備、国土の適正な利用及び均衡ある発展並びに国民の福祉の向上のため果たすべき港湾及び開発保全航路の役割を考慮して定めるものとする。

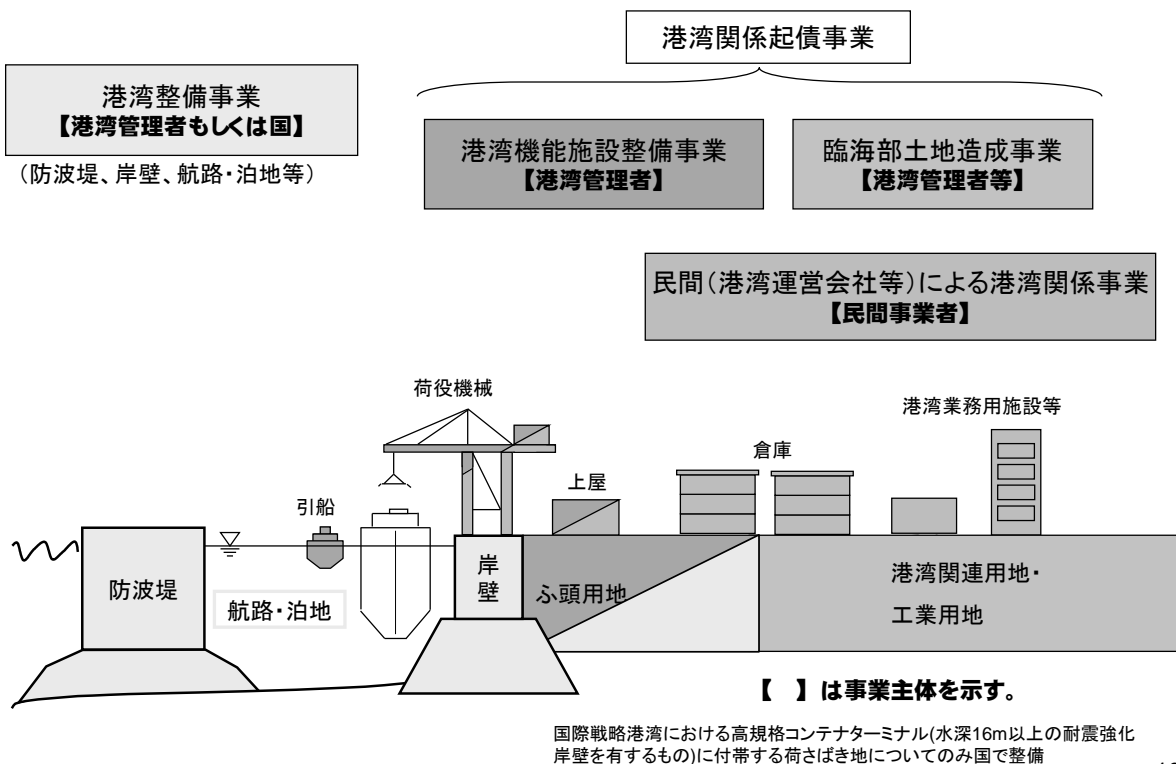
②港湾計画(第3条の3)

- **港湾という空間についての長期的な開発、利用及び保全の基本的な姿を描いたマスタープラン(基本計画)として、港湾管理者が定める港湾整備、管理・運営の指針**
 - ・国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾の港湾管理者は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する政令で定める事項に関する計画(以下「港湾計画」という。)を定めなければならない。
 - ・港湾計画は、基本方針に適合し、かつ、港湾の取扱可能貨物量その他の能力に関する事項、港湾の能力に应ずる港湾施設の規模及び配置に関する事項、港湾の環境の整備及び保全に関する事項、港湾の効率的な運営に関する事項その他の基本的な事項に関する国土交通省令で定める基準に適合したものではない。

③港湾工事(第2条第7項、第42条、第43条、第52条等)

- この法律で「**港湾工事**」とは、港湾施設を建設し、改良し、維持し、又は復旧する工事及びこれらの工事以外の工事で港湾における汚でいその他公害の原因となる物質のたい積の排除、汚濁水の浄化、漂流物の除去その他の港湾の保全のために行なうものをいう。

港湾整備事業に係る事業区分



16

港湾整備事業の国の負担率・補助率

所管	事業区分	水域・外郭施設	係留施設	臨港交通施設	港湾施設用地等	根拠法律	所管	事業区分	水域・外郭施設	係留施設	臨港交通施設	港湾施設用地等	根拠法律	
港湾局	国際戦略港湾	直轄	2/3*3 5.5/10 5/10*6	7/10*1 2/3*1 5.5/10 5/10*6	2/3 5/10*6	港湾法 (42条、43条、52条)	北海道局	国際拠点港湾	直轄	8.5/10	2/3	2/3	2/3	北海道開発のためにする港湾工事に関する法律(2条、3条)
		重要港湾	補助	7.5/10	6/10			6/10	6/10					
	国際拠点港湾	補助	5/10 4/10*7	5/10 4/10*7	5/10 4/10*7		国土政策局 離島	重要港湾	直轄	8.5/10	2/3	2/3	離島振興法(北海道における離島振興法指定地域を含む。)(1条)	
			直轄	2/3*3 5.5/10 5/10*6	2/3*3 5.5/10 5/10*6			2/3 5/10*6	6/10 6/10	2/3*5				
		補助	5/10 4/10*7	5/10 4/10*7	5/10 4/10*7			補助	8/10	6/10	6/10	2/3*5		
	重要港湾	直轄	5.5/10 5/10*6	5.5/10 5/10*6	5.5/10 5/10*6		国土政策局 奄美	重要港湾	直轄	9/10	8/10	8/10	2/3	奄美群島振興開発特別措置法(6条)
			補助	5/10 5.5/10*4	5/10 5.5/10*4			5/10 5.5/10*4	補助	9/10	7.5/10	7.5/10	6/10	
		補助	4/10*7	4/10*7	4/10*7			地方港湾	補助	9/10	7.5/10	7.5/10	6/10	
	地方港湾	補助	4/10	4/10	4/10		沖縄振興局	重要港湾	直轄	9.5/10	9.5/10	9.5/10	9.5/10	沖縄振興特別措置法(105条)
		直轄	2/3 5/10*6					補助	9/10	9/10	9/10	9/10		
		補助	5/10					地方港湾	補助	9/10	9/10	9/10	9/10	

- (注) 1. [*1]は国際戦略港湾における国際海上コンテナターミナルに係る岸壁(耐震強化岸壁に限る。)。
 なお、水深16m以上の岸壁については7/10、水深14m以上～16m未満の岸壁については2/3である。
 2. [*2]は国際戦略港湾における国際海上コンテナターミナルに係る岸壁(水深16m以上の耐震強化岸壁に限る。)に付帯する荷さばき地。
 3. [*3]は国際戦略港湾又は国際拠点港湾における国際海上コンテナターミナルに係る航路・防波堤、岸壁(耐震強化岸壁に限る。)。
 4. [*4]は原子力発電施設等立地地域の振興に関する特別措置法に基づく施設整備に係るものである。
 5. [*5]は本土と離島及び離島と離島を連絡する橋梁の建設又は改良に係るものである。
 6. [*6]は港湾法第52条第1項第5号に基づく直轄工事に係るものである。
 7. [*7]は小型船だまり等に係る小規模な施設。

※港湾法42条は「負担」、43条は「補助」であるが、双方とも補助事業。条文上、書き分けられているのは、国及び地方の双方が経費を支出すべき場合を「負担」とし、本来地方が経費を支出すべきものに対して国が奨励の意味で財源の一部を補助する場合を「補助」としているため。

17

港湾管理者(第2条第1項、第4条、第12条、第33条、第34条等)

- 港湾管理者とは、港湾を全体として開発し、保全し、これを公共の利用に供し、港湾を一体として管理・運営する公共的責任の主体であり、港務局又は地方公共団体となる。
- 港湾計画の策定、港湾の開発、利用及び保全の観点から必要な港湾の管理運営や港湾工事を行うこと、必要な役務の提供等を行うことを業務とする。
- 法律上の定義
 - ・この法律で「港湾管理者」とは、第二章第一節の規定により設立された港務局又は第三十三条の規定による地方公共団体をいう。

港湾管理者以外の者による運営(第7章(第43条の11～)、第54条の3、第55条)

- 港湾運営会社
 - ・国際戦略港湾及び国際拠点港湾における埠頭群を運営しようとする者(＝港湾運営会社)が、当該港湾管理者に対して行う申請に関する要件及び所要の手続き等を定めている。
- 特定埠頭運営事業
 - ・重要港湾における特定埠頭を運営し、又は運営しようとする者が当該港湾の港湾管理者に対し行う認定に関する要件及び所要の手続き等を定めている。

18

多様化する管理運営方式

コンテナターミナルの整備・運営方式

- 公共方式：公共が整備・管理(公設公営)
- 公社方式：公社が整備し使用者に専用貸付
- 新方式：公共が整備し公社が専用的に使用
- 特定埠頭運営事業：公共が整備し埠頭運営事業者に長期貸付(公設民営)
- スーパー中枢港湾：公共が整備しメガオペレーターに長期貸付(公設民営)
- 港湾運営会社：公共が整備し港湾運営会社に長期貸付(公設民営)

指定管理者制度

- 平成15年の地方自治法改正により、公の施設の設置の目的を効果的に達成するため必要があると認めるときは、条例の定めるところにより、指定管理者に施設の管理を行わせることができる制度。
 - この指定管理者制度により、港湾施設についても地方公共団体の長のみが行うことができるものの以外の事務(使用許可、利用料金の収受、清掃、保守点検等)を指定管理者に行わせることができる。
- ※港湾法に基づき国から港湾管理者に管理委託している国有港湾施設は、国が設置(建設・竣工)したものであり、公の施設の要件には該当しないことから、指定管理制度の対象とはならない

管理業務の委託

- 港湾管理者が行う港湾施設の管理業務の一部については、外部への業務委託が広く行われている。

19

開発保全航路(港湾以外の水域)

- 「開発保全航路」とは、港湾法に基づき、船舶の航行の安全を確保するために国が開発及び保全する航路であり、全国で計15の航路が指定されている。
- 開発保全航路においては、航路の拡幅・増深及び埋没に対応する維持浚渫、航路障害物の除去等の維持管理を国が行っている。



(定義)

第2条第8項

この法律で「開発保全航路」とは、港湾区域及び河川法（昭和三十九年法律第百六十七号）第三条第一項に規定する河川の河川区域（以下単に「河川区域」という。）以外の水域における船舶の交通を確保するため開発及び保全に関する工事を必要とする航路をいい、その構造の保全並びに船舶の航行の安全及び待避のために必要な施設を含むものとし、その区域は、政令で定める。

(開発及び保全)

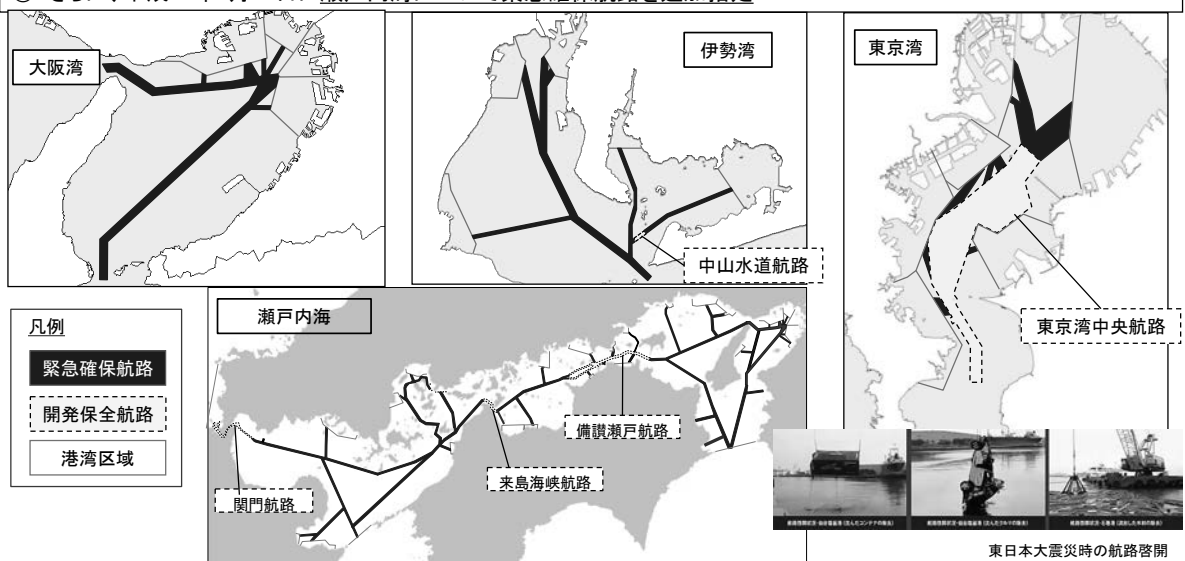
第43条の6

開発保全航路の開発及び保全は、国土交通大臣が行なう。

20

緊急確保航路(港湾以外の水域)

- 東日本大震災で発生した津波により港内外に大量の貨物が流出し、航路を塞いだことで、緊急物資船をはじめとする船舶の航行が困難となった。
- 港湾法を改正（平成25年法律第31号）し、非常災害時に国が啓開作業を迅速に行い、港湾機能の維持に資するよう港湾に至る船舶の交通を確保するため、一般水域のうち災害が発生した際に障害物により船舶の交通が困難となる恐れのある三大湾について、緊急確保航路を指定。
- さらに、平成28年6月21日に瀬戸内海について緊急確保航路を追加指定



(国土交通大臣による開発保全航路内の物件の使用等)

第55条の3の4

何人も、緊急確保航路（非常災害が発生した場合において、港湾区域、開発保全航路及び河川区域以外の水域における船舶の交通を緊急に確保する必要があるものとして政令でその区域を定めた航路をいう。以下同じ。）内において、みだりに、船舶、土石その他の物件で国土交通省令で定めるものを捨て、又は放置してはならない。

21

第2条第5項

この法律で「港湾施設」とは、
 港湾区域及び臨港地区内における
 第一号から第十一号までに掲げる施設並びに
 港湾の利用又は管理に必要な第十二号から第十四号までに
 掲げる施設をいう。

22

港湾施設(1)

港湾施設(第2条第5項)

○ 港湾施設とは、港湾を管理運営するために必要な施設をいい、港湾区域又は臨港地区内に存在(可動施設は除く)する以下の施設

港湾施設	施設名
【固定施設】	
(一) 水域施設	航路、泊地、船だまり
(二) 外郭施設	防波堤、防砂堤、防潮堤、導流堤、水門、こう門、護岸、堤防、突堤、胸壁
(三) 係留施設	岸壁、係船浮標、係船くい、棧橋、浮棧橋、物揚場、船揚場
(四) 臨港交通施設	道路、駐車場、橋梁、鉄道、軌道、運河、ヘリポート
(五) 航行補助施設	航路標識、船舶の入出港のための信号施設、照明施設、港務通信施設
(六) 荷さばき施設	固定式荷役機械、軌道走行式荷役機械、荷さばき地、上屋
(七) 旅客施設	旅客乗降用固定施設、手荷物取扱所、待合所、宿泊所
(八) 保管施設	倉庫、野積場、貯木場、貯炭場、危険物置場、貯油施設
(八の二) 船舶役務用施設	船舶のための給水施設、給油施設、給炭施設、船舶修理工場、船舶保管施設
(八の三) 港湾情報提供施設	案内施設、見学施設その他の港湾の利用に関する情報を提供するための施設
(九) 港湾公害防止施設	汚濁水の浄化のための導水施設、公害防止用緩衝地帯、その他港湾における公害防止のための施設
(九の二) 廃棄物処理施設	廃棄物埋立護岸、廃棄物受入施設、廃棄物焼却施設、廃棄物破碎施設、廃油処理施設、その他廃棄物の処理のための施設
(九の三) 港湾環境整備施設	海浜、緑地、広場、植栽、休憩所、その他港湾の環境の整備のための施設
(十) 港湾厚生施設	船舶乗組員及び港湾労働者の休泊所、診療所、その他の福利厚生施設
(十の二) 港湾管理施設	港湾管理事務所、港湾管理用資材倉庫、その他港湾の管理のための施設
(十一) 港湾施設用地	上記の施設の用地
【可動施設】	
(十二) 移動式施設	移動式荷役機械、移動式旅客乗降用施設
(十三) 港湾役務提供用移動施設	船舶の離着岸を補助するための船舶、船舶のための給水、給油及び給炭の用に供する船舶及び車両、廃棄物の処理の用に供する船舶及び車両
(十四) 港湾管理用移動施設	清掃船、通船、その他の港湾の管理のための移動施設

23

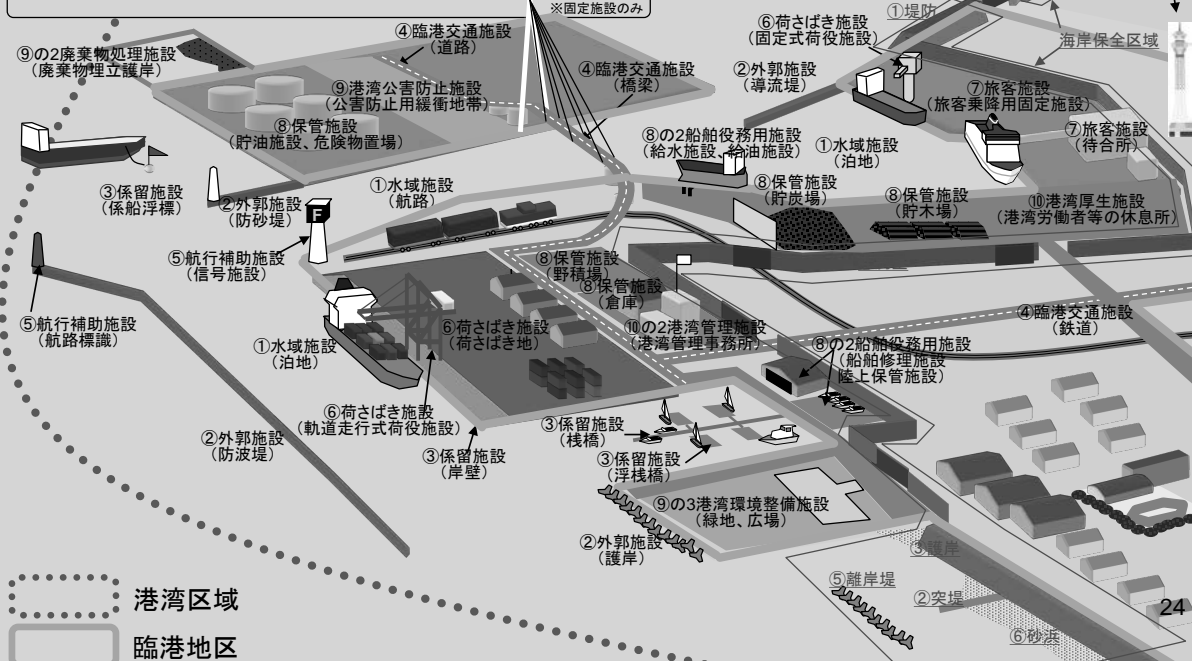
港湾施設(2)

港湾施設の種類の(港湾法第2条第5項より)

- | | | |
|----------|--------------|--------------|
| ① 水域施設 | ⑥ 荷さばき施設 | ⑨ 港湾公害防止施設 |
| ② 外郭施設 | ⑦ 旅客施設 | ⑨の2 廃棄物処理施設 |
| ③ 係留施設 | ⑧ 保管施設 | ⑨の3 港湾環境整備施設 |
| ④ 臨港交通施設 | ⑧の2 船舶役務用施設 | ⑩ 港湾厚生施設 |
| ⑤ 航行補助施設 | ⑧の3 港湾情報提供施設 | ⑩の2 港湾管理施設 |

海岸保全施設の種類の(海岸法第2条第1項より)

- | | |
|------|-------|
| ① 堤防 | ④ 胸壁 |
| ② 突堤 | ⑤ 離岸堤 |
| ③ 護岸 | ⑥ 砂浜 |



港湾区域及び臨港地区外にある施設の認定(1)

港湾施設の認定(第2条第6項)

- 港湾法第2条第5項第1号から第11号までに掲げる施設で、港湾区域及び臨港地区内にないものについても、国土交通大臣が港湾管理者の申請によって認定したものは、港湾施設とみなす。

<主旨>

- ・港湾の管理運営上必要な施設が、港湾区域又は臨港地区内にないため、港湾施設とならない場合がある。
- ・このため、港湾区域又は臨港地区外の施設であっても、港湾管理者の申請に基づき、国土交通大臣が認定することで港湾施設としてみなす制度がある。
- ・もっとも、港湾施設は港湾区域又は臨港地区内に置かれることがあることが原則であり、施設認定は例外措置。
- ・陸域の港湾施設は、原則、臨港地区の指定により行うこととし、施設認定は下記の事態に限定して取り扱っている。
 - ① 臨港地区指定になじまないもの(臨港道路のように一団区域に捉えることができないようなもの)
 - ② 臨港地区指定までの暫定的措置(臨港地区指定までにある程度の期間を要する場合)
- ・なお、水域施設は港湾区域変更により処理し得るので、施設認定は行わない。

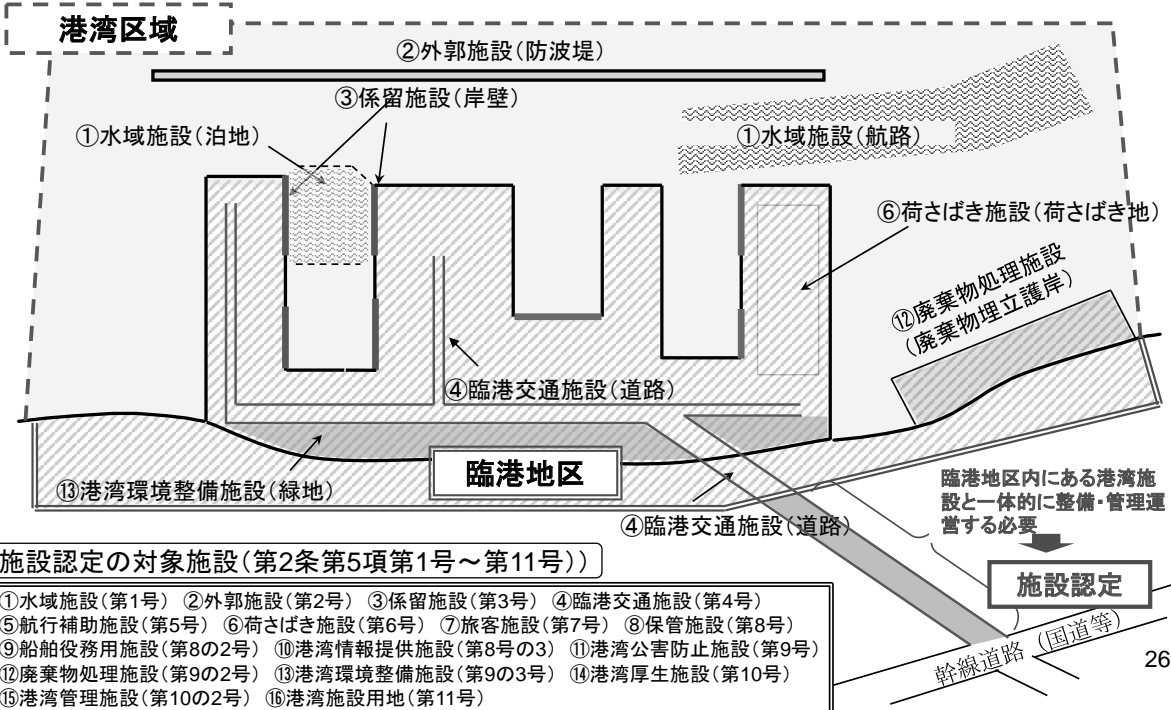
<事例>

臨港交通施設(道路、鉄道等)は、臨港地区外の主要道路幹線等に連絡する必要があることから、一部が臨港地区外に設置されることが想定される。

その場合、臨港地区外の道路部分を港湾管理者が建設し、他の臨港道路と一体的に維持・管理する必要がある。そのため、国土交通大臣が港湾施設であることを認定し、当該港湾の管理運営に支障が生じないよう港湾施設として取扱う場合がある。

港湾区域及び臨港地区外にある施設の認定(2)

- 港湾区域又は臨港地区の外にある固定施設について、国土交通大臣が港湾管理者の申請によって認定したものを港湾施設とみなす特例措置(第2条第6項)



港湾区域及び臨港地区外にある施設の認定(3)

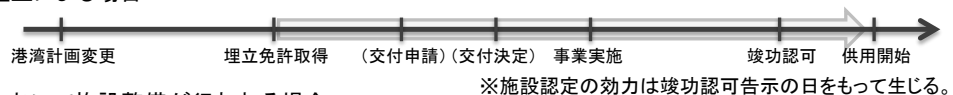
港湾施設の認定申請書に記載する事項及び添付図面

港湾法施行規則第1条(港湾施設の認定申請)

- 1 港湾管理者の名称
- 2 認定を受けようとする施設の位置
- 3 認定を受けようとする施設の種類及び構造
- 4 認定を受けようとする施設が他の工作物と効用を兼ねるときはその概要
- 5 認定を必要とする理由
- 6 添付図面(施設の位置図、平面図、縦断面図、横断面図及び構造図)

港湾施設の認定の時期

- 公有水面の埋立による場合



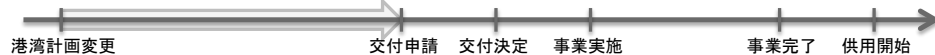
- 臨港地区外において施設整備が行われる場合

(新規施設を整備する場合、既存施設を港湾計画の変更等により新しく港湾施設として位置づける場合)

直轄事業



補助事業



地方単独事業



4 港湾管理者

28

港湾管理者の定義

(定義) 第2条第1項

この法律で「港湾管理者」とは、

第二章第一節の規定により設立された港務局又は

第三十三条の規定による地方公共団体をいう。

(港湾管理者としての地方公共団体の決定等)

第33条第1項

関係地方公共団体は、港務局を設立しない港湾について、単独で港湾管理者となり、又は港湾管理者として地方自治法(昭和二十二年法律第六十七号)第二百八十四条第二項若しくは第三項の地方公共団体を設立することができる。港務局の設立されている港湾において、当該港務局が定款の定めるところにより解散しようとする場合も同様である。

29

- 港湾管理者とは、港湾を全体として開発し、保全し、これを公共の利用に供し、港湾を一体として管理・運営する公共的責任の主体。

港湾管理者の設立母体（第4条第1項）

- 港湾管理者の設立母体は、独立した法人格である港務局、地方公共団体（普通地方公共団体（県・市町村）もしくは特別地方公共団体（一部事務組合等）のいずれかであると港湾法は規定。
- 港務局は、対象港湾の関係地方公共団体が単独又は共同して設立するものとしているため、港湾管理者となることができる者は、「地方公共団体に限定」している。
- 港湾管理者を設立することができる地方公共団体は、次の要件を具備するものである。
 - ① 現にその港湾において、港湾の施設を管理する地方公共団体
 - ② 従来、その港湾において、港湾の施設の設置又は維持管理の費用を負担した地方公共団体
 - ③ 予定港湾区域を地先水面とする地域を区域とする地方公共団体※国は直接港湾管理にあたらなないこととし、港湾管理者となるべき者から除外されている。

30

港湾管理者の設立形態（1）

港湾管理者の設立形態（第4条第1項、第33条第1項）

- 港湾管理者の設立形態について、港湾法は次の三つの形態を想定している。
 - ① 都道府県又は市町村の普通地方公共団体が港湾管理者になる場合（第33条第1項）
 - ② 都道府県又は市町村が共同して地方自治法第284条第2項若しくは第3項に基づく一部事務組合若しくは広域連合を設立して港湾管理者になる場合（第33条第1項）
 - ③ 関係地方公共団体が単独で又は共同して港務局を設立する場合（第4条第1項）

31

港湾管理者の設立形態(2)

- ① 都道府県又は市町村の普通地方公共団体が港湾管理者になる場合（第33条第1項）
- ② 都道府県又は市町村が共同して地方自治法第284条第2項若しくは第3項に基づく一部事務組合若しくは広域連合を設立して港湾管理者になる場合（第33条第1項）

○ 地方公共団体が港湾管理者となっている例

・普通地方公共団体

都府県：東京港（東京都）、堺泉北港（大阪府）、仙台塩釜港（宮城県）等
市町：横浜港（横浜市）、十勝港（広尾町）等

・特別地方公共団体（一部事務組合の6港）

- ・苫小牧港（苫小牧港管理組合）：北海道・苫小牧市による一部事務組合（S40～）
- ・石狩湾新港（石狩湾新港管理組合）：北海道・小樽市、石狩市による一部事務組合（S53～）
- ・名古屋港（名古屋港管理組合）：愛知県・名古屋市による一部事務組合（S26～）
- ・四日市港（四日市港管理組合）：三重県・四日市市による一部事務組合（S41～）
- ・境港（境港管理組合）：島根県・鳥取県による一部事務組合（S33～）
- ・那覇港（那覇港管理組合）：沖縄県・那覇市、浦添市による一部事務組合（H14～）
※那覇市から変更



32

港湾管理者の設立形態(3)

- ③ 関係地方公共団体が単独で又は共同して港務局を設立する場合（第4条第1項）

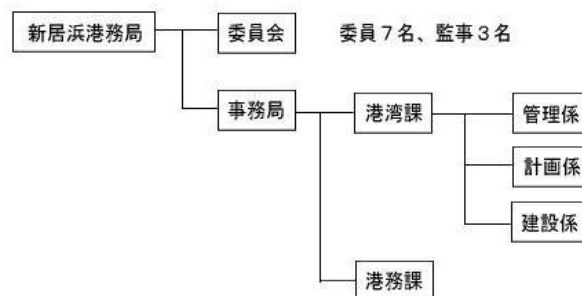
○ 港務局が港湾管理者となっている例

新居浜港（重要港湾／愛媛県東部に位置）

- ・港湾管理者：新居浜港務局
- ・設立：昭和28年12月
- ・設立主体：新居浜市



新居浜港



（参考）過去には、「小倉港」・「洞海港」も港務局であった（現在の「北九州港」）

33

港湾管理者法人の数は166

①港湾管理者(第4条第1項、第33条第1項)

港湾管理者は、地方公共団体(普通地方公共団体、一部事務組合等)又は港務局がなり得る。

②港湾管理者法人数

(令和3年4月1日現在)

区 分	総数	港 湾 管 理 者 法 人			
		都道府県	市町村	港務局	一部事務組合
国際戦略港湾	5	1	4	0	0
国際拠点港湾	18	11	4	0	3
重要港湾	45	25	16	1	3
地方港湾のみを 管理する管理者	98	2	96	0	0
(うち避難港)	(29)	(23)	(6)	0	0
合 計	166	39	120	1	6

34

港湾管理者の設立手続(1)

港湾管理者の設立手続(第4条第3項等)

1 港湾管理者の設立の意思決定(地方公共団体の議会の議決)

[既存の港湾において検討されるべき事項]

- ①過去の港湾施設の整備に要した費用の負担関係
- ②過去の港湾の経営者
- ③今後の港湾の整備及び管理運営に要する費用の負担者 等

2 予定港湾区域の決定

港湾管理者の設立の意思を決定した地方公共団体は、

- ①予定港湾区域を定め(※)、②議会の議決を行い、その事項を③公告し、
- ④国土交通大臣又は都道府県知事の同意協議(又は届出)を行う

※予定港湾区域に関する同意基準(第4条第6項)

- ①当該水域を経済的に一体の港湾として管理運営するために必要な最小限度の区域であること
- ②当該予定港湾区域に隣接する水域を地先水面とする地方公共団体の利益を害しないこと
- ③港則法に基づく港の区域を超えないこと(ただし、港則法の港の区域を超えることがやむを得ないときは、当該港の区域を超えて同意をすることができる。)

※その他、河川法、海岸法、漁港漁場整備法等に基づく各管理者等との協議を整えておく必要がある。

35

港湾管理者の設立手続（第4条第3項等）

3 国又は都道府県との相談・調整

港湾区域の同意を受けようとする際、地方公共団体からの相談・調整に対し、国又は都道府県は事務処理を円滑に行うために適宜技術的助言を行う。

4 議会議決及び公告

関係地方公共団体が港湾管理者を設立する場合は、次の事項について議会の議決を経たうえ、これを公告しなければならない（第4条第3項、第33条第2項）

＜議会議決及び公告する事項＞

- ① 港湾管理者を設立すること
- ② 予定港湾区域の範囲
- ③ ①及び②に関する事項について他の関係地方公共団体が意見を申し出る期間（1カ月を下ることは出来ない）

5 関係地方公共団体との協議等

- (1) 関係地方公共団体は、公告事項に対し、意見を申し出ることができる。

＜意見内容(事例)＞

公告事項への反対意見、意見を申し出る団体の港湾管理者の設立に加えることを求めること、予定港湾区域の変更を求めること、公告事項への賛成意見等

- (2) 関係地方公共団体との協議

港湾管理者を設立することの発起人となる地方公共団体は、関係地方公共団体から意見出しがあった場合は、（たとえ賛成意見であっても）関係地方公共団体と協議しなければならない。

36

5 港湾管理者の権限の及ぶ範囲

37

港湾区域(第2条第3項)

- 港湾管理者になろうとする地方公共団体が定める、経済的に一体の港湾とし管理運営するために必要最小限の区域。水域に限られる。
- 国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾及び避難港のうち都道府県が港湾管理者になるものについては、国土交通大臣(避難港のうち、市町村が港湾管理者となるものは都道府県知事)の同意が必要。
- 地方港湾については、都道府県知事(都道府県が港湾管理者の場合は国土交通大臣)への届出が必要。(港湾法第4条第4項～第8項)

臨港地区(第2条第4項)

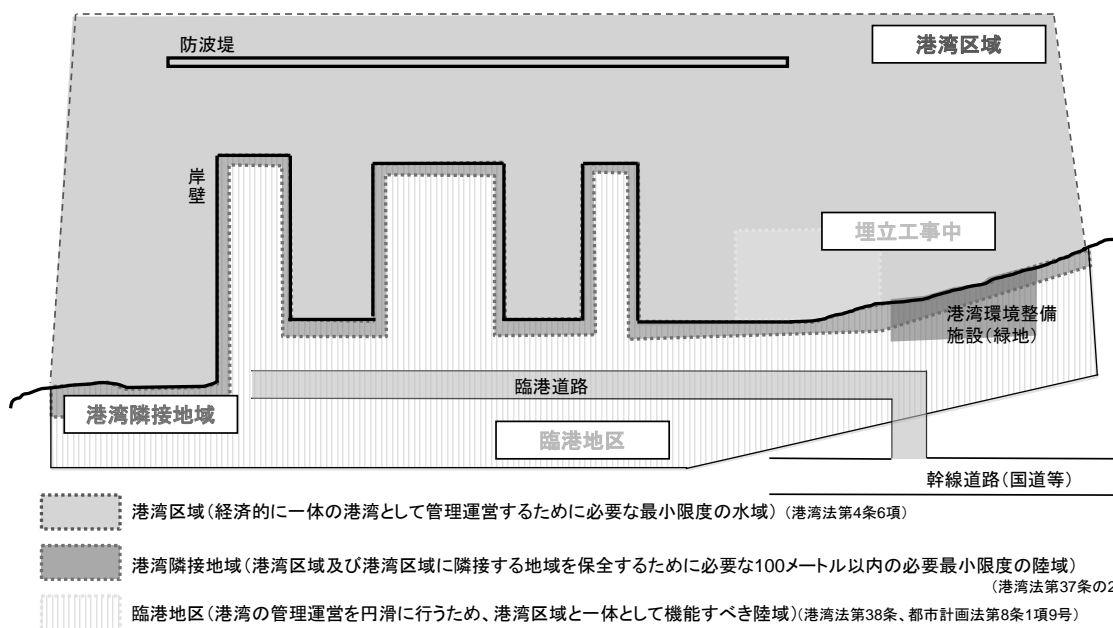
- 港湾の管理運営を円滑に行うため、港湾区域と一体として機能すべき陸域。
- 都市計画法第15条の規定により都道府県知事又は市町村長が定める地区(都市計画区域内)又は法第38条の規定により港湾管理者が定める地区(都市計画区域外)。

港湾隣接地域(第37条第1項)

- 水域である港湾を保全し、水域にある港湾施設を維持し、港湾の背後地を保全するために、港湾区域に隣接する地域(陸域)。
- 港湾管理者が指定する地域。指定した場合は国土交通大臣に報告。

38

- 港湾管理者は、港湾区域、臨港地区、港湾隣接地域を設定・公告し、条例による各種規制や届出により、港湾施設等公物の適切な管理とともに、港湾機能の保全拡充を図る。



39

港湾行政の範囲の設定に係るもの

- 港湾区域の設定（第4条第4項）
- 港湾隣接地域の指定（第37条の2）
- 臨港地区の設定（第38条）
- 分区の指定（第39条）

利用者等に対する許可、規制等に係るもの

- 港湾区域、港湾隣接地域内の工事等の許可（第37条）
- 港湾区域、港湾隣接地域内における禁止行為（第37条の11）
- 臨港地区内における行為の届出（第38条の2）
- 臨港地区の分区内における構築物の規制（第40条）

港湾管理者が自ら行う業務に係るもの

- 港湾計画の策定（第3条の3）
- 港湾施設使用料金等の設定、公表（第44条）
- 不平等取扱の禁止（第13条、第47条第2項）
- 港湾環境整備負担金の徴収等（第43条の5）
- 国有港湾施設の管理（第54条）

※「港湾施設の使用許可」、「水域占用許可」、「臨港地区の分区内における構築物の規制」など港湾管理を行う上で必要な規制並びに「入港料や港湾施設使用料の徴収」は、地方公共団体として設けた条例に基づく必要がある。

40

港湾区域

- 港湾区域とは、経済的に一体の港湾として管理運営するために必要な最小限度の区域かつ水域である。

①根拠法令

港湾法第2条第3項、第4条第4項、第6項、第8項、第9条第2項、第33条第2項

②設定の意義

1. 港湾管理者が業務を行う地域的範囲を画す（第12条）
2. 港湾施設となるか否かの地域的範囲を画す（第2条第5項）
3. 工事等の許可を行う地域的範囲を画す（第37条第1項）
4. 入港料を徴収する場合の地域的範囲を画す（第44条の2）

③設定の手続

1. 国土交通大臣の同意が必要な港湾
 - …国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾
 - …都道府県が港湾管理者の設立に加わっている避難港
2. 国土交通大臣への届け出が必要な港湾
 - …都道府県が港湾管理者の設立に加わっている地方港湾
3. 都道府県知事の同意が必要な港湾
 - …都道府県が港湾管理者の設立に加わっていない避難港
4. 都道府県知事への届け出が必要な港湾
 - …市町村が単独で又は共同して港湾管理者を設立しようとする地方港湾

41

- 臨港地区とは、港灣の管理運営を円滑に行うため、港灣区域と一体として機能すべき陸域であり、都市計画法又は港灣法の規定により定められる。

①根拠法令

都市計画区域……都市計画法第8条第1,第9項
都市計画区域外…港灣法第38条第1項

②指定の意義

1. 港灣管理者が行うことができる業務の地域的範囲を画す(第12条)
2. 港灣施設となるか否かの地域的範囲を画す(第2条第5項)
3. 工場等の新增設等について届出を行う必要のある地域的範囲を画す(第38条の2)
4. 構築物の建設等の規制を行う必要のある地域的範囲を画す(第39条～第41条)
5. 環境整備負担金を負担させることのできる地域的範囲を画す(第43条の5)

③指定の手続

1. 都市計画法に基づくもの
2. 港灣法に基づくもの

42

臨港地区の分区(1)

- 分区とは、無秩序な土地利用の回避と臨港地区内の計画的な土地利用、さらには民間事業者を含めた港灣活動の活性化を誘導するために、一定の区域ごとに構築物の用途を規制し、港灣管理者が定めるもの。

①分区の種類(第39条)

	種 類	概 要
1	商港区	旅客又は一般の貨物を取り扱わせることを目的とする区域
2	特殊物資港区	石炭、鉱石その他大量ばら積みを通例とする物資を取り扱わせることを目的とする区域
3	工業港区	工場その他工業用施設を設置させることを目的とする区域
4	鉄道連絡港区	鉄道と鉄道連絡船との連絡を行わせることを目的とする区域
5	漁港区	水産物を取り扱わせ、又は漁船の出漁の準備を行わせることを目的とする区域
6	バンカー港区	船舶用燃料の貯蔵及び補給を行わせることを目的とする区域
7	保安港区	爆発物その他の危険物を取り扱わせることを目的とする区域
8	マリーナ港区	スポーツ又はレクリエーションの用に供するヨット、モーターボートその他の船舶の利便に供することを目的とする区域
9	クルーズ港区	専ら観光旅客の利便に供することを目的とする区域
10	修景厚生港区	その景観を整備するとともに、港灣関係者の厚生を増進を図ることを目的とする区域

43

臨港地区の分区(2)

②分区のレベル

「都市計画区域内における臨港地区に関する運用指針について(通知)」・・・技術的助言
(平成12年12月28日 運輸省港湾局長、建設省都市局長、住宅局長→各港湾管理者等
最終改正 平成29年7月12日)

区分		港湾行政上の規制	都市行政上の規制
都市的 △ △ ▽ ▽ ▽ ▽ 港湾的	0レベル	なし	用途地域及び特別用途地区(以下「用途地域等」という。)による建築規制及び必要に応じ地区計画又は再開発地区計画(以下「地区計画等」という。)による建築規制
	Iレベル	臨港地区による届出・勧告等(分区を定めない。)	必要に応じ地区計画等による建築規制
	IIレベル	臨港地区による届出・勧告等及び分区条例による用途規制	なし
	IIIレベル		

(注)

0レベル: 臨港地区以外の一般的土地利用規制を行う区域

Iレベル: 港湾を一体的に管理運営する必要性から臨港地区に含める必要があるが、相当程度の一般的都市機能を有する土地利用に対応して、分区を定めず、用途地域等による建築規制によることとし、必要に応じて、地区計画等による建築規制を行う区域

IIレベル: 臨港地区で、一部に一般的都市機能が含まれることに対応して、分区条例による港湾の管理運営に必要な用途規制を行うが、必要に応じて、地区計画等による建築規制を併せて行う区域

IIIレベル: 臨港地区で分区条例による用途規制を行う区域

※「都市計画区域内における分区指定並びに分区での規制内容及びその運用について」

(平成17年3月25日 国土交通省港湾局管理課長、計画課長→重要港湾各港湾管理者)

44

港湾隣接地域

- 港湾隣接地域とは、水域である港湾を保全し、水域にある港湾施設を維持し、港湾の背後地を保全するために、港湾区域に隣接する地域において、港湾管理者が指定した地域(陸域)。

①根拠法令

港湾法第37条、第37条の2

②指定の意義

1. 港湾管理者が法37条第1項に定める許可権を行使しうる地域的範囲を画す(第37条)
2. 海岸法により指定される海岸保全区域と重複する場合、港湾管理者が当該海岸保全区域の海岸管理者となる(海岸法第5条第3項)
3. 公共空地の国有財産法上の所管区分が国土交通省となる

③指定の手続

1. 港湾隣接地域の案の作成
2. 公告及び公聴会の開催
3. 指定及び公告
4. 国土交通大臣への報告

45

(1) 規制の性質

- 公物管理権として行うもの ①②
 - ・占用の許可及び土砂採取の許可は、その行為が港湾の開発又は管理に支障を与えるおそれがあることから、一般的にこれを禁止している。
 - ・このため、許可によってこれを解除し、あわせて公物管理権の行使として、特別に利用する権利を設定しているもの。
- 一般的禁止の解除という一般統治権の行使として行うもの ③④
 - ・水域施設等の建設又は改良、港湾管理者が指定する護岸等の水際線から20mの地域においてする構築物の建設又は改築といった行為は、本来特別の理由がない限り自由になし得るものである。
 - ・このような行為が港湾の開発又は管理に支障を与えるおそれがあることから、一般的に禁止され、本条の許可によってその禁止が解除されるものである。

(2) 規制の対象となる行為

- 当該行為をしようとする者は、港湾管理者の許可を受けなければならない(第37条)
 - ① 港湾区域内の水域又は公共空地の占用
 - ② 港湾区域内の水域又は公共空地における土砂の採取
 - ③ 水域施設、外郭施設、運河、用水きよ又は排水きよの建設又は改良
 - ④ ①～③以外で港湾の開発、利用又は保全に著しく支障を与えるおそれのある行為(政令:水際線近くの重量物の建設行為、廃物の投棄、揚水施設の設置)

46

臨港地区内の届出等について

(1) 規制の目的

- 臨港地区は、港湾区域に接続する港湾を管理運営するために必要な地区であって、多くの工場又は事業場がそれぞれの目的に従って諸々の活動を行っている。
- これらの活動を自由に放置しておくと、港湾の開発、利用及び保全に著しい影響が生ずるおそれがある。
- このような見地から、港湾管理者に臨港地区内での工場の新增設等の行為をチェックする機能を付与し、それが港湾の開発、利用及び保全に著しく支障を与える恐れがある場合には、是正措置を行わせることとしたものである。

(2) 届出の対象となる行為

- 当該行為をしようとする者は、当該行為に係る工事の開始の日の60日前までに、その旨を港湾管理者に届け出なければならない。ただし、港湾法第37条による許可を伴っている場合は届出は不要。(第38条の2)
 - ① 水域施設、運河、用水きよ又は排水きよの建設又は改良
 - ② 廃棄物処理施設の建設又は改良
 - ③ 工場又は事業場の新設又は増設
 - ④ 危険物取扱施設の建設又は改良
 - ⑤ 揚水施設の建設又は改良

47

6 港湾管理者の業務

48

総説

港湾管理者は、港湾法の目的にある「港湾の秩序ある整備と適正な運営を図ること（第1条）」に従って、港湾の開発、利用及び保全に関する業務を行わなければならない。

この考え方としては、次の3項目がある。

- ①最も狭い意味 港湾施設を建設、改良する等の行為により、海陸交通の接点として港湾を整備し、港湾の利用の増大を図ること
- ②広い意味 ①の外に、臨海工業地帯の造成等により間接的に港湾の利用の増大を図ること
- ③最も広い意味 港湾の利用の増進の外、港湾の利用に直接関係するかどうか問わずに、港湾の背後地域の産業を発展させること（すなわち港湾都市の発展という捉え方）



港湾管理者の行うべき、若しくは行うことができる具体的な業務は、港湾法（第12条（第34条で準用））に規定。

49

①港湾法(第12条第1項(準用第34条))の規定に基づくもの

港湾区域及び港湾施設の維持

- 2号 港湾区域及び管理する港湾施設を良好な状態に維持すること
- 4号 国有港湾施設(一般利用)等の受託管理
- 6号 消火、救難、警備設備の設置
港湾区域内の油防除に必要なオイルフェンス、薬剤その他の資材の設置

港湾施設の運営

- 4号の2 水域施設の使用制限
- 5号 一般利用係留施設の運営、係留場所の指定、その他の使用規制
- 9号 特定利用施設の貸付
- 11号の3 廃棄物埋立護岸、海洋性廃棄物処理施設、廃油処理施設、排出ガス処理施設の管理運営

港湾利用料金、入港料の徴収(13号)

入港届の受理(第5条の2)

50

港湾利用に対する役務の提供等

- 8号 船舶給水、離着岸補助、船舶廃油処理その他の役務提供
- 10号 港湾運送事業者等に対する使用規制
- 11号 役務提供のあっ旋
- 11号の2 運送等の改善のあっ旋
- 12号 福利厚生施設の設置管理

その他の業務

- 7号 調査研究、統計資料作成、利用宣伝
- 14号 各業務を行うため必要な業務

港湾計画

- 1号 港湾計画の作成

港湾整備

- 3号 港湾の開発、利用、保全等に必要な港湾施設の建設及び改良に関する港湾工事を実施すること
- 3号の2 水面の埋立て等による土地の造成、整備

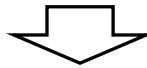
51

港湾管理者の業務の制限(1)

- 港湾管理者の業務に対する制限として、港湾法第13条は、競争禁止義務や不平等取扱の禁止を規定している。

競争禁止義務(第13条第1項)

- ・ 港湾管理者は、港湾運送業、倉庫業その他輸送及び保管に関連する私企業の公正な活動を妨げ、その活動に干渉し、又はこれらの者と競争して事業を営んではないとしている。



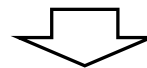
港湾管理者は、その業務の範囲としてこれらの経済活動を行い得るが、基本的な任務ではないので、港湾運送業者、倉庫業等、輸送及び保管に関連する企業が存在する場合には、これらの事業者当該事業を行わせることとし、港湾管理者が、その公正な活動を妨げたり、その活動に干渉したり、又はこれらの者と競争して事業を営んではないとしたもの

52

港湾管理者の業務の制限(2)

不平等取扱の禁止(第13条第2項)

- ・ 港湾管理者は、何人に対しても施設の利用その他港湾の管理運営に関し、不平等な取扱をしてはならない。



港湾管理者は、港湾の利用に関する施設又は役務の提供を業務とするものであるが、これらの施設は港湾の利用に不可欠のものであるから、その利用の方法等に関して不平等な取扱をするようなことがあれば、公共の利害を著しく害することになるため、当該規定により港湾の管理等についての不平等取扱を禁止する旨を定めたもの

不平等な取扱とは、合理的な理由が無いにも拘らず、港湾の利用について特定の者に一般より有利又は不利な取扱をすること。

ただし、港湾の適正な管理運営を図る観点から合理的な理由がある場合は不平等な取扱にはならないと考えられる。

53

港湾管理者に対する国の関与

港湾法は、港湾の開発及び管理は、港務局又は地方公共団体が港湾管理者として行い、国は原則として自らこれを行わないことを建前としている。また、地方自治の尊重から、国は港湾管理者に対する一般的監督権を有していない。

他方で、港湾法は、港湾管理者の設立・業務運営等に関し、一般の利害に重大な影響を及ぼすことがないよう配慮していくつか国が関与する規定を設けている。



<国の関与>

- 港湾区域の同意等(第4条第4項、第33条第2項)
- 港湾管理者の定めた料金及び入港料に関する変更の要求(第44条第3項、第44の2第4項)
- 入港料についての同意等(第44の2第2項、第3項)
- 港湾管理者の港湾工事の費用に対する国の負担又は補助等(第42条、第43条、第46条)
- 特定埠頭の運営の事業の認定に係る同意(第54条の3第3項)
- 私企業との競争事業等の行為の停止又は変更の要求(第47条)
- 港湾計画の審査(第3条の3第4項、第6項)
- 入出港書類の様式の統一(第50条)
- 電子情報処理組織の設置及び管理(第50条の2)
- 収支報告書等の報告(第49条)

など

【地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律】(H23.8.2施行)

- 港湾区域の認可を見直し → 国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、避難港(一部)については同意
- 特定埠頭運営事業者認定の大臣同意を見直し → 国有財産・補助施設が含まれている場合のみ同意

54

非常災害時における国土交通大臣による港湾の管理

- 非常災害時に、港湾管理者からの要請に基づいて国が港湾施設の利用調整等の管理業務を実施できる制度を創設(港湾法改正、平成29年法律第55号)

<背景・必要性>

- 平成28年の熊本地震の発生後、支援物資等の輸送拠点となる八代港等において、通常の貨物船に加え自衛隊、海保等の支援船舶が集中したことにより港湾が過度に混雑し、港湾利用者との円滑な調整等に支障。
- 被災した熊本県からの要請を受け、港湾の利用調整やその前提となる施設の利用可否判断等について、国が実務上の支援を実施。
- 被災自治体からも、新たな仕組みの構築が提案されている。

【熊本県知事からの提案】

「大規模災害時に海上からの輸送等の支援を円滑に進めるため、港湾管理者の要請により、国が港湾の利用調整等の管理業務を実施できる仕組みの構築を提案します。」

中央防災会議[熊本地震を踏まえた応急対策・生活支援検討WG]第5回(H28.11.14)

発災

港湾管理者からの要請

港湾管理業務の全部または一部の国による実施

- 期間を定めて実施
- 国が港湾管理を行うことを告示

【全国からの支援物資の輸送拠点となった港湾】



出典: Google Maps

【支援船等の利用が集中する様子(八代港)】



撮影: 平成28年4月26日

利用調整等が円滑かつ迅速に行われなかった場合

- 円滑な被災地支援に支障が発生
- 震災直後の背後圏の経済・産業活動の損失・支障が拡大。

55

7 国有港湾施設の取扱い

56

国有港湾施設(1)

国有港湾施設とは

- 国の所有に属する港湾施設で、港湾法制定以前の直轄工事(②～③)及び制定後の直轄工事(①)により建設されたもの、その他の原因(④～⑩)で国有となったもの

<国有港湾施設の取得原因>

- ① 港湾法等に規定する直轄工事によって生じた港湾施設
- ② 港湾法制定以前の直轄工事によって生じた港湾施設
- ③ 「国ニ於テ施行スル内国貿易設備ニ関スル港湾工事ニヨリ生スル土地又ハ工作物ノ下付又ハ貸付及使用料ノ徴収ノ件」(大正9年勅令第82号)に基づき公共の用に供するため国有に存置した港湾施設
- ④ 旧軍用港湾施設
- ⑤ 公有水面埋立法第24条に基づく免許条件により国有に帰属した港湾施設
- ⑥ 公有水面埋立法第35条及び第36条に基づき国に帰属した土地又は工作物を港湾施設として使用するもの
- ⑦ 国有海浜地等の公共物を用途変更して港湾施設として使用するもの
- ⑧ 財務省所管の普通財産に用途を付与して港湾施設として使用するもの
- ⑨ 港湾業務に関係のある国の機関が所管する港湾施設等
- ⑩ その他港湾施設として処理することが妥当と認められるもの

57

国が所有する港湾施設であって取得原因により次の3つに区分できる

- ①港湾法制定以前の直轄工事により建設されたもの
 - ・内務省又は税関が建設した港湾施設
- ②港湾法制定後の直轄工事により建設されたもの
 - ・港湾法第52条の協議により国土交通省が建設した港湾施設
- ③その他の原因によるもの
 - ・海浜地を港湾施設に用途変更
 - ・財務省所管の普通財産を港湾施設に用途変更
 - ・公有水面埋立法の規定により国有帰属した港湾施設
 - ・返還された駐留軍用港湾施設 等

58

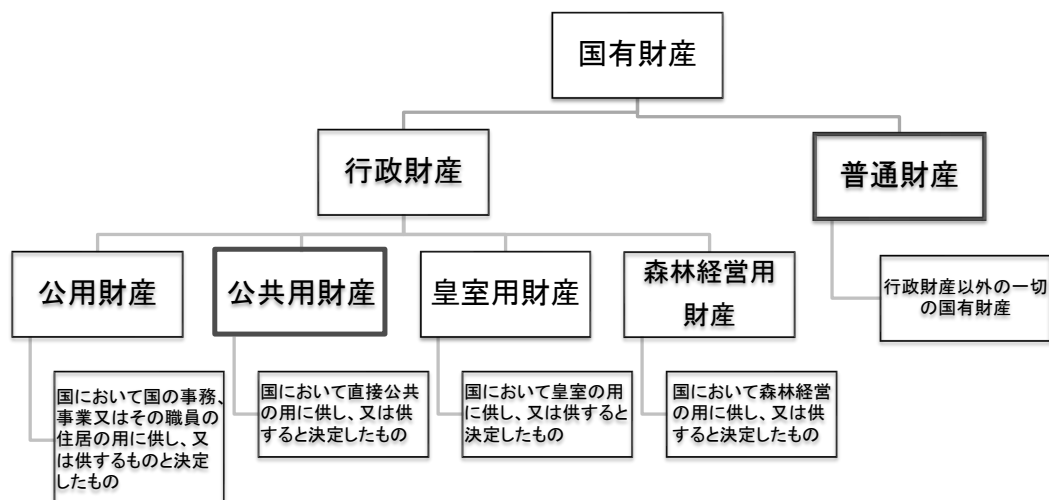
国有財産法に基づく国有財産の分類(国有財産法第3条)

行政財産

- ・ 国において公用、公共の用に供する財産で、何らかの意味で国が行政目的に供する財産
- ・ その所管に属する各省各庁の長が管理を行う
- ・ 原則として、貸付け、交換、売払い、譲与、出資又は私権の設定ができない

普通財産

- ・ 行政財産以外の一切の国有財産で、特定の行政目的に供しない財産
- ・ 財務大臣が管理し、又は処分を行う
- ・ 貸付け、管理の委託、交換、売払い、譲与、信託又は私権の設定ができる



59

国有港湾施設の処理についての港湾法の規定



国有港湾施設の所管と処理

- 国有港湾施設は、国土交通大臣又は財務大臣が所管する
- そのうち、行政財産（公共用財産）である国有港湾施設については、港湾法の規定に基づき国土交通大臣から港湾管理者に譲渡又は管理委託を行う
- 普通財産としての国有港湾施設については、港湾法の規定により財務大臣から港湾管理者に譲渡、貸付け又は管理委託を行う

（直轄工事）

第52条

国際戦略港湾、国際拠点港湾又は重要港湾において一般交通の利便の増進、公害の発生の防止又は環境の整備を図り、避難港において一般交通の利便の増進を図るため必要がある場合において国と港湾管理者の協議が調ったときは、国土交通大臣は、予算の範囲内で次に掲げる港湾工事を自らすることができる。

（港湾施設の貸付け等）

第54条

前条に規定する場合のほか、第五十二条に規定する港湾工事によつて生じた港湾施設（港湾の管理運営に必要な土地を含む。）は、国土交通大臣（国有財産法第三条の規定による普通財産については財務大臣）において港湾管理者に貸し付け、又は管理を委託しなければならない。

第54条の2

港湾管理者が設立されたときは、その時において国の所有又は管理に属する港湾施設で、一般公衆の利用に供するため必要なもの（航行補助施設を除く。）は、港湾管理者に譲渡し、貸し付け、又は管理を委託しなければならない。

60

国有港湾施設の管理委託と貸付けとは（１）



- 港湾法の理念の一つに、地方公共団体が設立する港湾管理者による「港湾管理行政の一元化」がある
- これは、従前、管理者の主体がバラバラで統一性の欠けていた「港湾の開発、利用及び保全に関する権限」を港湾管理者に付与することで、一元化が実現したもの
- この一元化を実現するため、港湾管理者が国有港湾施設を自己所有の港湾施設と同様に運用出来るよう、国から港湾管理者に対して管理委託又は貸し付けを行うこととしたもの

（港湾施設の貸付け等）

第54条

前条に規定する場合のほか、第五十二条に規定する港湾工事によつて生じた港湾施設（港湾の管理運営に必要な土地を含む。）は、国土交通大臣（国有財産法第三条の規定による普通財産については財務大臣）において港湾管理者に貸し付け、又は管理を委託しなければならない。（取得原因②）

第54条の2

港湾管理者が設立されたときは、その時において国の所有又は管理に属する港湾施設で、一般公衆の利用に供するため必要なもの（航行補助施設を除く。）は、港湾管理者に譲渡し、貸し付け、又は管理を委託しなければならない。（取得原因①③）

61

公共用財産として国土交通大臣から管理委託する港湾施設

- ① 水域施設 航路、泊地及び船だまり
- ② 外郭施設 防波堤、防砂堤、防潮堤、導流堤、水門、こう門、護岸、堤防、突堤及び胸壁
- ③ 係留施設 岸壁、係船浮標、係船杭、棧橋、浮棧橋、船揚場及び物揚場
- ④ 臨港交通施設 道路、駐車場、鉄道、橋梁、軌道、運河及びヘリポート
- ⑤ 港湾公害防止施設
汚濁水の浄化のための導水施設、公害防止用緩衝地帯その他の港湾における公害の防止のための施設
- ⑥ 廃棄物処理施設
廃棄物埋立護岸、廃棄物受入施設、廃棄物焼却施設、廃棄物破碎施設、廃油処理施設その他の廃棄物処理のための施設(ただし、港湾法第2条第5項第13号に掲げる施設を除く)
- ⑦ 港湾環境整備施設 海浜、緑地、広場、植栽、休憩所その他の港湾の環境の整備のための施設
- ⑧ 荷さばき施設
不特定多数の貸主の利用のために開放されている荷さばき地、上屋で港湾管理者が直接管理運営するもの
- ⑨ 旅客施設
旅客の乗降、待合、宿泊又は旅客手荷物の荷さばき若しくは仮置のための施設として一般旅客の利用のために港湾管理者が直接管理運営するもので営利を目的としないもの
- ⑩ 船舶役務用施設及び港湾役務提供用移動施設
船舶に対する給水、離着岸の補助、廃棄物の処理、船舶の修理、保管その他船舶に対する役務を提供するための施設として船主等の利用のために港湾管理者が直接管理運営するもので営利を目的としないもの
- ⑪ 前各号施設の敷地

普通財産として財務大臣から貸付け又は管理委託する港湾施設

- ① <貸付け> 港湾の管理及びその機能の維持に必要であると認められる次に掲げる施設の用に供するもの
海上運送事業、港湾運送事業、ふ頭事業、倉庫業、通運事業、鉄道事業その他
(詳細は財務省通達に定め: 国有港湾施設のうち国土交通省から引き継がれた普通財産の取扱いについて)
- ② <管理委託> 港湾厚生施設
船舶乗組員又は港湾労働者の福利厚生を推進するための休泊所等の施設及びその敷地

62

管理委託契約

① 国有港湾施設を管理委託する場合、国土交通大臣と港湾管理者との間で、管理委託契約書を取り交わす

港湾法施行令

(管理委託の手続)

第17条 国土交通大臣は、法第五十四条第一項(法第五十四条の二第二項において準用する場合を含む。)の規定により港湾施設の管理(港湾施設を維持し、及び一般公衆の利用その他公共の用に供することをいい、港湾施設を維持するために必要な港湾工事を含む。以下第十七条の九までに同じ。)を港湾管理者に委託するときは、契約書において次の事項を定めておかなければならない。

- 一 管理を委託する港湾施設の種類、名称、所在地、構造、規模及び価額
- 二 管理の委託を開始する年月日
- 三 管理の委託の期間
- 四 管理の方法
- 五 管理の委託の条件
- 六 その他必要な事項

② 管理委託費用は無償とし、施設管理に要する費用は港湾管理者が負担するとともに、管理施設の収入は港湾管理者のものになる

(港湾施設の貸付け等)

第54条

2 前項の規定により港湾管理者が管理することとなつた港湾施設については、港湾管理者においてその管理の費用を負担する。この場合において、当該施設の使用料及び賃賃料は、港湾管理者の収入とする。

63

管理委託契約と管理受託者の義務など(2)



管理受託者の義務

①善管注意義務

港湾法施行令

(管理受託者の義務)

第17条の3 管理受託者は、受託に係る港湾施設をその用途又は目的に応じて善良な管理者の注意をもつて管理しなければならない。

2 管理受託者は、受託に係る港湾施設について、水害、火災、盗難、損壊その他当該港湾施設の管理上支障のある事故が発生したときは、直ちに必要な応急の措置を講じなければならない。

②維持管理計画に基づく維持管理

港湾施設管理委託契約書

(技術基準対象施設の維持管理)

第5条の2 乙(港湾管理者)は、港湾法第56条の2の2に規定する技術基準対象施設について、甲(国)の策定した維持管理計画に基づき、維持管理をおこなわなければならない。ただし、天災等により、やむを得ない事情があると甲が認めるときは、この限りではない。

③管理施設に関する報告

港湾法施行令

(滅失又は損傷の場合の報告)

第17条の5 管理受託者は、天災その他の事故により受託に係る港湾施設が滅失し、又は損傷したときは、遅滞なく、次の事項を書面で国土交通大臣に報告しなければならない。

(管理状況の報告)

第17条の8 管理受託者は、受託に係る港湾施設について、毎年度の管理の状況を翌年度の四月三十日までに国土交通大臣に報告しなければならない。

64

管理委託契約と管理受託者の義務など(3)



管理施設に関する国の承認等

①他用途・目的又は第三者使用させる場合

港湾法施行令

(他の用途への使用等)

第17条の4 管理受託者は、受託に係る港湾施設をその本来の用途又は目的を妨げない限度において他の用途又は目的に使用し、若しくは収益し、又は他人に使用させ、若しくは収益させようとするときは、あらかじめ、国土交通大臣の承認を受けなければならない。ただし、国土交通大臣が契約書において定める軽微な場合については、この限りでない。

2 管理受託者は、前項本文の承認を受けようとするときは、次の事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

- 一 使用又は収益の対象となる港湾施設の範囲
- 二 他人に使用させ、又は収益させる場合には、その者の氏名又は名称及び住所
- 三 使用又は収益の用途又は目的及び方法
- 四 使用又は収益の期間
- 五 使用又は収益による管理受託者の予定収入
- 六 他人に使用させ、又は収益させる場合には、使用又は収益の条件

②原状又は用途を変更する場合

港湾法施行令

(原状等の変更)

第17条の6 管理受託者は、受託に係る港湾施設の原状又は用途を変更しようとするときは、あらかじめ、国土交通大臣の承認を受けなければならない。ただし、天災その他の事故のため応急の措置を講ずるときは、この限りでない。

③実地監査

港湾法施行令

(報告の徴収等)

第17条の9 国土交通大臣は、必要があると認めるときは、委託に係る港湾施設の管理の状況に関し、管理受託者から報告を求め、その職員に実地の監査を行わせ、及び管理受託者に必要な指示をすることができる。

65

国有港湾施設の管理委託契約の流れ

