

第八章 港湾の適正な管理運営等に関する措置（第四十四条～第五十条）

(雑則の再編)

従来、既存の体系に当て嵌まらない諸規定は、皆第八章の雑則の中に収められてきたが、令和四年改正は、港湾脱炭素化推進計画、港湾環境整備計画などの新たな規定を付け加えるとともに、雑則全体を再編し、以下の第八章から第一三章までの六つの章に構成し直している。

― 第八章 港湾の適正な管理運営等に関する措置

第一節 港湾の利用に関する料金(四四条～四五条)

第二節 滞船の場合における要請(四五条の二(旧四五条の三))

第三節 特定港湾情報提供施設協定(四五条の三～四五条の五(旧四五条の四～四五条の六))

第四節 港湾管理者の業務に関する国の関与(四六条・四七条)

第五節 港湾に関する情報の管理等(四八条～四八条の四(旧四九条～五〇条の二))

第六節 協議会(四九条～五〇条(旧五〇条の三～五〇条の五))

― 第九章 港湾の効果的な利用に関する計画

第一節 港湾脱炭素化推進計画(五〇条の二～五〇条の五(新設))

第二節 特定利用推進計画(五〇条の六～五〇条の一五)

第三節 国際旅客船拠点形成計画(五〇条の一六～五〇条の二二)

第四節 港湾環境整備計画(五一～五一(新設))

― 第一〇章 港湾等の機能の維持及び増進を図るための措置

第一節 国土交通大臣がする港湾工事等(五二条～五四条の二)

第二節 埠頭を構成する行政財産の貸付け(五四条の三～五四条の四)

第三節 公用負担及び非常災害等の場合における措置(五五条の二の二～五五条の四)

第四節 港湾工事の費用の負担の特例（五五条の五・五五条の六）

第五節 港湾施設の建設等に係る資金の貸付け（五五条の七・五五条の九）

第六節 港湾区域の定めのない港湾（五六条・五六条の二）

― 第一章 港湾の施設に関する技術上の基準

第一節 技術基準対象施設の適合義務（五六条の二の二）

第二節 登録確認機関（五六条の二の三・五六条の二の二〇）

第三節 特定技術基準対象施設等に関する措置（五六条の二の二一・五六条の三）

― 第二章 雑則（五六条の三の二・六〇条の五（旧四五条の二、五一条、五六条の四・六〇条の五））

― 第三章 罰則（六一一条・六六条）

第八章は、港湾の適正な管理運営等に関する措置として、港湾の利用料金（一節）、民間港湾施設の利用や管理に係る措置（二節・三節）、港湾管理者の業務に係る国の関与（四節）、収支報告や手続等の情報に関する規定（五節）、港湾間の連携等に係る協議会（六節）に関する規定が置かれている。

事務の委任の規定（旧四五条の二）が第二章雑則（五六条の三の二）に移動したほかは、改正前の四四条から五〇条の五までの規定が、部分的修正はあるもののそのまま移動している（ただし、事務の委任の規定の移動その他の要因により、附番されている条番号が一部ずれている）。

第九章は、港湾における特定の機能の増進や特定の政策目的の実現に資する港湾の効果的な利用を図るための計画の作成及びこれに関連する規定として、港湾脱炭素化推進計画（一節）、特定利用推進計画（二節）、国際旅客船拠点形成計画（三節）、港湾環境整備計画（四節）に関する規定が置かれている。

いずれの制度も、近年、港湾に求められる役割の多様化に対応して、港湾管理者だけでなく、他の行政機関や荷主、関係事業者等との連携による取組を前提として、その実効性を確保するために設けられたものである。

港湾脱炭素化推進計画に関する五〇条の二から五〇条の五までの四条は新設条文である。これに対し、特定利用推進計画、国際旅客船拠点形成計画については、部分的修正はあるものの五〇条の六から五〇条の二二までの規定が条番号そのままに生かされている。勧告の規定(旧五一条)は第二章雑則の五六条の三の三に移行し、港湾環境整備計画が新設条文として、五一条から五一条の五までの五条が置かれている。

第一〇章は、港湾及び開発保全航路の機能の維持及び増進を図るための特別の措置が、第二章から第六章までの港湾及び開発保全航路の開発、利用、管理等に係る基本的な規定に付加するものとして定められている。以下六節に区分されているが、条文としては改正前の五二条から五六条の二までの規定が、部分的修正はあるもののそのまま移行している。

節の構成としては、国土交通大臣が行う港湾工事及び当該工事により生じた港湾施設の管理等に関する措置(一節)、民間事業者への埠頭を構成する行政財産の貸付けに係る国有財産法及び地方自治法の特例等に関する措置(二節)、非常災害等の発生時における公用負担や港湾施設の管理に係る特例等に関する措置(三節)、事業者負担の伴う国及び港湾管理者が行う港湾工事の費用負担の特例措置(四節)、民間事業者が行う港湾施設の建設等に係る無利子貸付けに関する措置(五節)、港湾区域の定めのない港湾における行為規制(六節)に関する規定が置かれており、港湾間の国際競争の激化や自然災害の激甚化・頻発化等に伴う港湾行政に対するニーズの高度化・多様化に対応して、近年の港湾法改正において措置された規定も多く盛り込まれている。

第一章は、港湾の施設に関する技術上の基準を定めるものとして、技術基準対象施設の適合義務(一節)、登録確認機関(二節)、特定技術基準対象施設等に関する措置(三節)が定められている。

条文としては、改正前の五六条の二の二から五六条の三までの規定がそのまま移行している。
第二章は、法目的の実現に直接関係するとはいえない規定や法全体に附属する性格を有する雑則的規定を【雑則】として再構成したものである。

事務の委任の規定(旧四五条の二)、港湾管理者の設置に関する勧告(旧五一条)が移行してきた外は、監督処分等に関する五六条の四から六〇条の五までの規定は部分的修正の外は、改正前と同じ内容である。

第三章は、罰則として六一一条から六六条までの規定が、改正前と同じ内容で定められている。

序 説

令和四年改正前の港湾法において、第八章は「雜則」として第一章から第七章まで以外の九八の条で構成され、港湾法全体の約半数を占めていたが、令和四年改正により、第八章から第一三章までの六つの章に細区分され構成が大きく見直されたことから、本章以降は令和四年改正後の新たな章構成に沿って解説をするものとする。

第八章は、港湾の適正な管理運営等に関する措置として、港湾の利用料金（一節）、民間港湾施設の利用や管理に係る特別の規定（二節・三節）、港湾管理者の業務に係る国の関与（四節）、港湾に関する情報の適正な管理や電子化等（五節）、港湾間の連携等に係る協議会（六節）に関する諸規定が置かれている。

(1) 港湾の利用料金

港湾は元来、そのサービスにかかる料金を受益者から徴収し、その料金収入を経費の全部若しくは一部に充てて経営されるのが原則である。港湾管理者が徴収しうる料金としては、入港する船舶から徴収する入港料（四四条の二）があるが、そのほかにその提供する施設、役務の利用に対する料金（四四条）を徴収することができる。港湾に関し港湾管理者が徴収する料金は、港湾管理者が地方公共団体である場合、地方自治法上、「港湾法の規定により徴収すべき入港料その他の料金、占用料」が公法上の強制徴収が可能な料金とされている。港湾管理者が港務局である場合についても、四四条の三により、地方自治法の規定が準用されている。

こうして、港湾にかかる料金は公法上の料金としての性質をもつものであることから、地方公共団体が港湾管理者である場合には、条例により定めることとなり、また、料金を変更する場合には、その公法上の性格から、港湾管理者が一方的に変更しうるのではなく、利害関係者の意見を聴取する事前手続が必要とされる。

なお、港湾管理者が徴収する料金のうちには、普通財産の貸付料金、港湾で行われる行為についての使用料等があり、また、港湾施設の管理を委託された指定管理者による利用料金もあるが、これらについては公法上の徴収手続の範囲外で

ある。その他の港湾管理者でない者が港湾に関するサービスについて求める料金についても、同様である。もともと、港湾を利用する者が不利益を受けないように、これらの港湾管理者以外の者による料金についても、原則として料率を定め、港湾管理者はその料率表を公表することとされている（一二条一項一三号）。

(2) 民間港湾施設の利用や管理に係る特別の規定

国や港湾管理者以外の管理する港湾施設については、通常港湾管理者が直接その管理権限を及ぼすことはできないが、その港湾の円滑な管理や運営に必要な場合に一定の関与ができる規定が置かれている。具体的には、公共の用に供する係留施設の不足により滞船が生じている場合において、民間企業等が管理する係留施設をできる限り広く入港船舶に利用させるよう要請（行政指導）することができる（二節）。また、平成二八年改正により、港湾管理者が港湾の利用に関する情報を長期にわたって効果的に発信・提供できるようにするため、民間企業等が所有する港湾情報提供施設を協定に基づき港湾管理者自らが管理する仕組みが設けられた（三節）。

(3) 港湾管理者の業務に係る国の関与

港湾の適正な管理運営を確保する観点から、港湾管理者の管理運営業務に対する国の監督規定を定めている。国が工事費用を負担・補助した港湾施設は、一般公共の用に供されることを前提としていることから、港湾管理者が当該港湾施設を第三者に譲渡や貸付け等を行うことにより私権設定がなされる場合には国土交通大臣の認可を受けることを義務づけている（四六条）。また、港湾管理者が施設の利用その他港湾の管理運営に関し不平等取扱いを行っている場合は、一三条の規定に違反することから、国土交通大臣は当該行為の停止又は変更を要求することができる（四七条）。なお、港湾管理者としての地方公共団体への国の関与については第三章序説を参照のこと。

(4) 港湾に関する情報の適正な管理や電子化等

港湾は、重要な社会インフラとして安定的に管理、運営がなされる必要があることから、港湾管理者の財務状況やその

管理する港湾の管理や利用等の状況について総覧的に把握するとともに、港湾利用者をはじめ一般公衆に港湾に関する情報を適切に開示するため、港湾管理者は、その港湾の概要を示す港湾台帳を作成し、閲覧に供しなければならぬ（四八条の二）。また、国の利害に重大な関係を有する重要港湾以上については、これに加えて、その業務収入・支出報告書を作成し、公表しなければならない（四八条）こととされている。

港湾への入出港や港湾管理者が管理する港湾施設の利用に関する手続については、港湾管理者に対し行われることから、その書式は本来それぞれの港湾管理者が独自に定めることができる。しかしながら、港湾に入出港する船舶にとつては、入出港に関する書類の様式が港湾ごとに違うのでは個別に対応しなければならず、手続上煩瑣となりかねない。このため、国土交通大臣は港湾管理者ごとに書式が多様となることを回避して入出港に関する書類の様式の統一を図るため港湾管理者に勧告することができるとともに、入出港届については、国際海上交通の簡易化に関する条約（以下「FAL条約」）に基づく国際標準書式を用いることとし国が省令で定める様式に統一されている（四八条の三）。のみならず、港湾に入港する船舶の港湾管理者や港長との各種行政手続を電子化する港湾EDI、港湾シングルウィンドウの一環として、港湾管理者に対し申請を電子的に行う場合においては、国土交通大臣が電子申請システムを設置し、各港湾管理者はこのシステムの利用者となる形で統一的な運用がなされている（四八条の四）。

(5) 協議会

わが国の港湾は、港湾管理者である地方公共団体の管轄区域によって区域が設定されていることから、東京湾や大阪湾等においては、港湾が複数の港湾管理者によって分割管理されることが多い。このような場合、港湾を全体として効率的に運営するためには、港務局若しくは一部事務組合等の方式を採ることが可能であるが、それに至らない場合に港湾管理者同士が協議会を設け、相互調整すべきことを国土交通大臣が勧告しようとするのが四九条の規定である。なお、港湾機能の一部を広域的に管理することを定めた個別法としては、広域臨海環境整備センター法があり、この法律についても四九条の解説で併せ触れる。

平成二三年改正により導入された港湾運営会社では、その埠頭群を一体的に運営することが国際競争力の強化に資するものとして国土交通大臣が指定する二以上の国際戦略港湾に係る港湾運営会社の指定は一体として一を限って指定される（この規定は、神戸港と大阪港を念頭に置いて規定されたもので、東京港、川崎港、横浜港は港湾法施行令一条において京浜港として指定されている）、埠頭群を、港湾管理者自身ではなく港湾運営会社に運営させることとなる。したがって、港湾運営会社の埠頭運営が個別の港湾のみならず、湾域全体の効率的な港湾運営に合致するものとなることを担保するため、国際戦略港湾運営効率化協議会（五〇条）を設け、国土交通大臣、港湾管理者の長、港湾運営会社のほか、その他関係行政機関の長等が構成員となつて、当該港湾の運営の効率化について協議することができる。

国際戦略港湾運営効率化協議会は、四九条の協議会と比べると、①国土交通大臣、国際戦略港湾の港湾管理者の長その他の関係行政機関の長、国際戦略港湾の港湾運営会社を構成員としており、港湾管理者同士の協議会という性格ではなく、むしろ、国土交通大臣が中心となつて国際戦略港湾の運営効率化を進めていくという国の政策実現を支える性格の協議会であること、②資料の提供、意見の表明等を関係者に求めることができること、③協議の結果を協議会構成員が尊重しなければならないこととされていることから、単なる任意的な諮問機関にとどまらず、協議会を構成する者は協議会の決定事項について尊重義務を負っているという点で特色を有している。

また、平成二五年改正においては、災害時において、港湾相互間の広域的な連携を通じて港湾の機能を維持するために必要な協議を行うため、国土交通大臣、港湾管理者の長、その他関係行政機関の長等が構成員となつて、港湾広域防災協議会を組織することができることとしている（四九条の二）。港湾広域防災協議会は、国際戦略港湾運営効率化協議会と同様に、資料の提供、意見の表明等を関係者に求めることができること、協議の結果を協議会構成員が尊重しなければならないこととされている。

なお、これ以外に、港湾脱炭素化推進計画（九章一節）や特定貨物輸入拠点港湾に係る特定利用推進計画（九章二節）の作成、実施に関し必要な協議を行うための協議会に関する規定が、各々の計画制度と併せて置かれている（五〇条の三、五〇条の七）。

第一節 港湾の利用に関する料金

(港湾管理者の料金)

第四十四条 港湾管理者がその提供する施設又は役務の利用に対し料金（次条第一項の入港料を除く。）を徴収する場合には、あらかじめ料率を定めて、その施行の日の少くとも三十日前に、これを公表しなければならぬ。これを変更しようとするときも同様である。

2 港湾管理者は、水域施設（泊地を除く。）又は外郭施設の利用に対し、前項の料金を徴収することができない。

3 利害関係人は、第一項の規定により港湾管理者の定めた料率が不当であり又はこの法律に違反すると認めるときは、その施行の日までに、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。

4 前項の請求があつたときは、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、この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、当該請求に理由があると認めるときは、港湾管理者に対し理由を示して料率を変更すべきことを求めることができる。

5 港湾管理者は、前項の国土交通大臣の要求があつたときは、遅滞なく、料率について、必要な変更を行わなければならない。

6 港務局は、第十二条の二の規程の定めるところにより、詐偽その他不正の行為により第一項の料金の徴収を免かれた者からその徴収を免かれた金額の五倍に相当する金額以下の過怠金を徴収することができる。

本条は、港湾管理者が、不特定多数者による一般利用が前提である水域施設・外郭施設を除いて、その提供する施設、役務について、当該施設、役務を利用するものから対価として料金を徴収することができること等を定めた規定である。

条例で定められる料金の例としては、第三章で既に述べているが、岸壁・棧橋・物揚場使用料、係船浮標・係船くい使用料、上屋使用料（専用使用・一般使用）、船舶給水施設使用料、埠頭用地使用料、荷さばき地使用料、起重機使用料、重量物用橋形起重機使用料、事務所使用料、港湾関係厚生施設・旅客施設使用料、駐車施設使用料、環境整備施設使用料（広場、テニスコート等の使用料）等が挙げられる。

料金は、岸壁、埠頭用地、上屋等、船主・荷主から徴収する料金、港湾運送事業者から徴収する料金もあれば、旅客施設や駐車場施設等の一般の利用者から徴収する料金等も含まれる。港湾管理者が自ら保有する港湾施設のみならず、国の港湾施設であつて、港湾管理者に管理委託されているものにかかる使用料も、港湾管理者が徴収し、港湾管理者の収入となる（五四条二項）。ただし、泊地以外の水域施設、外郭施設については、利用関係の特定がないこともあつて、料金の徴収をすることができない（二項）。

また、一二条一項一三号によれば、「港湾の利用に必要な役務及び施設に関する所定の料金を示す最新の料率表を作成し、及び公表すること」が港湾管理者（地方公共団体・港務局）の業務であるとされている。

施設・役務の対価としての料金とはいえ、港湾管理者の活動の公益的性格から、料金の設定・徴収は当事者間の私的関係に委ねることはできない。このため、四四条一項では料金はあらかじめ料率を定め、三〇日前に公表して設定、変更しなければならぬとしている。相対的な、その都度料金的な仕組みを取ることはできない。また、以下に述べるように、料率に不当又は法律違反がある場合、利害関係人には料率の変更を求める機会が与えられている（三二項）。もっとも、多くの地方公共団体の条例では、各種施設の使用料はあらかじめ料率でもって定められているものの、料金の減免を行うことができないという定めが置かれており、公共料金のように厳密な一律課金の仕組みで運用されているわけではない。

港湾管理者が地方公共団体である場合、地方自治法二二八条によれば、使用料、手数料等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とされているため、これら料金については、条例で定めることになる。多くの場合、港湾