

申請事案一覧表

港湾局総務課
H25.1.17

説明聴取事案とされたい事案

| 申請種別 | 申請年月日 | 申請者 | 申請内容 | 備考 |
|-----------|------------------------|-----|------------|----|
| | 受付年月日 | | | |
| 港湾区域の変更同意 | H24.12.12 H24.12.14 | 網走市 | 網走港港湾区域の変更 | |

目 次

| | |
|-----------------|---|
| ・ 審議資料 | 3 |
| ・ 網走港港湾区域変更図 | 7 |
| (参考資料) | |
| ・ 港湾区域の変更について | 8 |
| ・ 網走港港湾区域変更手続概要 | 9 |

審 議 資 料

1. 港 名 網走港
2. 港湾管理者 網走市
3. 港 格 重要港湾

4. 申請の内容 港湾区域の変更

- (1) 現港湾区域 (平成13年12月18日 国港管第896号)

網走港東防波堤灯台(北緯44度01分23秒、東経144度17分15秒)から279度600mの地点(北緯44度01分25秒、東経144度16分48秒)を中心とする半径2,100mの円弧のうち、同地点から102度及び305度に引いた線以北の部分、同地点から102度2,100mの地点から192度1,025mの地点まで引いた線、同地点から233度に引いた線及び陸岸に囲まれた海面並びに新橋下流の網走川水面。

- (2) 変更予定港湾区域

網走港東防波堤灯台(北緯44度01分23秒、東経144度17分15秒)から279度600mの地点(北緯44度01分25秒、東経144度16分48秒)を中心とする半径2,100mの円弧のうち、同地点からそれぞれ90度及び305度に引いた線以北の部分、同地点から90度2,100mの地点から180度1,233mの地点まで引いた線、同地点から233度に引いた線及び陸岸に囲まれた海面並びに新橋下流の網走川水面。

- (3) 変更区域図

別添「網走港港湾区域変更図」参照

5. 位 置 北海道網走市に所在し、北海道北東部のオホーツク海側に位置する。

6. 沿革

本港の本格的な整備は、明治43年に定められた北海道第一期拓殖計画に基づき、大正8年4月に避難港として修築工事に着手し、昭和5年3月に外郭施設と川筋地区物揚場の供用に至ったことに始まり、その後、昭和28年3月31日付けで港湾法に基づき港湾区域の認可を受けると共に網走市が港湾管理者となり、木材や農産物の積み出し及び北洋漁業の拠点として網走・北見地方の産業・物流を支えてきたところである。

昭和40年代に入り、本港の物流需要も多様化し、従来の木材や農産物の積み出しに加え、外材の輸入やセメント、石油製品の移入などへの対応が強く要請されるようになったことから、港湾管理者としてもこれらの需要に対応すべく、港町地区において、セメントを取り扱う岸壁(第2埠頭2号岸壁(-7.5m)(L=130m))を昭和43年10月に、新港地区において灯油、軽油、重油等を取り扱うドルフィン(-8.0m)

(L=153m)を昭和50年4月に供用開始すると共に、港町地区及び新港地区背後の工業用地においては、昭和42年には石油配分基地(出光興産(株)網走油槽所)が、昭和46年にはセメント配分基地(小野田セメント(株)網走サービスステーション(社名は当時。現在は太平洋セメント(株)))が整備されるなど、地域の産業、生活の拠点としての重要性が益々高まるに至った。

また、本港の背後には、知床国立公園、阿寒国立公園及び網走国定公園が立地しているほか、平成3年1月には流氷観光砕氷船が定期航路として就航するなど豊富な観光資源を背景として、観光交流拠点としての役割も担っているところである。

こうした中、本港は、昭和53年4月に港湾法に基づく「重要港湾」に指定されたほか、昭和45年11月には出入国管理及び難民認定法に基づく出入国港の指定、昭和55年4月に関税法に基づく開港指定を受けるなど、国際貿易港として網走市及び北見市を核とした北網圏の産業活動を支え、地域経済や市民生活の安定向上に貢献すると共に、オホーツク地区の安全で活力ある生活や観光振興による地域発展を支える役割を果たしているところである。

7. 概要

本港における取扱貨物量としては、平成19年には約60万トンであったものの、平成20年以降は45～48万トンで推移するなど減少傾向にあり、平成23年の取扱量は約48万トン(うち輸出0.04万トン、輸入9.5万トン、移出15.4万トン、移入22.6万トン)となっている。取扱貨物の内訳としては、石炭、麦、石油製品、水産品、その他食料工業品で約7割を占めている。

本港は、港湾計画上、モヨロ地区、川筋地区、港町地区、新港地区の4地区から構成されており、各地区の概要は以下の通りである。

①モヨロ地区

川筋地区対岸に位置する本地区は、物揚場(・3.0m)L=145mにおいて、官公庁船や作業船の休憩係留が行われている。

また、1.9haの港湾環境整備計画において、親水緑地を整備することで、網走川を中心として、市民や観光客が憩い、楽しむことができる親水空間を創出するため現在、緑地整備事業をおこなっている。

本地区の西側海岸沿いは、古くから網走港で水揚げされた水産物の加工場が建ち並ぶ港湾の物流地域となっており、本地域には港湾局所管の海岸保全区域及び港湾隣接地域が指定されている。本地域は、昭和38年までに海岸保全施設が整備されたが、近年は老朽化等による機能低下が著しく、現在、社会資本総合交付金事業により海岸護岸L=1,704mの全面改良工事が進められている。

②川筋地区

本地区は網走港発祥の地であり、物揚場(・4.0m)L=170m や物揚場(・2.0m)L=500mにおいて、水産品や軽工業品(調理冷凍食品)の移出入が行われる他、背後中心市街地と一体となったまちづくり整備の一環として、水際線にプロムナードの整備が行われるなど、観光と交流の拠点としての役割も担っている。

③港町地区

本地区は、網走港初の本格的な商港機能として整備した地区であり、第1埠頭岸壁(・5.5m)L=180mにおいて小麦の移出、第2埠頭2号岸壁(・7.5m)L=130mにおい

て主にセメントの移入が行われている他、船入潤物揚場(-4.0m)L=330m 及び船入潤物揚場(-2.0m)L=170m において、作業船や漁船の休憩係留が行われている。

④新港地区

本地区は、重油、石油製品等の危険物取扱施設を背後に擁しており、ドルフィン(-8.0m)L=153m において重油、灯油、軽油等の石油製品の移入が行われている。

また、本港最大の係留施設である第4埠頭2号岸壁(-12.0m)L=240m が立地しており、主に石炭の輸入や石灰石の移入が行われている。その他、本地区の南側においては、背後に水産物卸売市場や製氷工場等の水産関連施設が立地しており、第5埠頭岸壁(-6.0m)L=220m、物揚場(-4.0m)L=290m、物揚場(-3.5m)L=950m(7バース)物揚場(-3.0m)L=250m において漁船の休憩係留及び水産品の取り扱いが行われている。

8. 申請理由

網走港においては、北～北東からの波浪に対しては北防波堤及び南防波堤を、東～南東からの波浪に対しては島防波堤を設置することにより港内の水域施設や係留施設の静穏度を適切に確保することとして港湾計画に位置づけていたところである。

このうち、防波堤(南)については、昭和46年に定めた第4次港湾整備5カ年計画において延長250.5mとして最初の整備が位置づけられて以降、新港地区の係留施設等の拡充整備に合わせて昭和51年に定めた第5次港湾整備5カ年計画においてはL=381.1mに、昭和53年6月の新規港湾計画策定時においてはL=1,134mと順次計画延長の延伸を位置づけ、昭和63年8月の港湾計画改訂時に、新港地区の第4埠頭2号岸壁(=12.0m)L=240mを新たに位置づけ、当該岸壁において「港湾の施設の技術上の基準の細目を定める告示」において定められた所要の静穏度(通常時において、年間を通じて岸壁前面波高0.5m以下の出現確率97.5%以上)を確保すべく、L=1,540mまで延伸することを位置づけた。

この計画に基づき、国土交通省の直轄事業として平成2年度に計画延長までの整備が完了したところであるが、平成16年頃から港内擾乱が頻発するようになり、係留ロープの切断や、岸壁を越波し、背後の上屋シャッター破損や存置貨物への浸水、流出等の具体的な被害が生じるに至った。

このため、昭和53年から平成15年までの27年間のデータを基に、波向別波高出現頻度表を作成したところ、北北東からの波が増加しており、これに基づき水深変化を考慮できる緩勾配方程式を用いて解析を行ったところ、通常時における新港地区の第4埠頭2号岸壁(-12.0m)L=240m前面の静穏度が94.4%となり、所要の静穏度が確保出来ていない状況であることが判明した。

また、異常時(再現期間50年の確率波)における静穏度については、再現性の高い第3世代WANモデルなどを用いて、昭和52年から平成18年までの30年間の天気図、風資料等の気象データより50年確率波を算定したところ、北から東北東にかけての設計沖波が波高・周期ともに大きくなっていることが判明した。一方、新港地区の検討にあたり、異常時の限界波高の設定については、「港湾の施設の技術上の基準・同解説」による異常時の波浪に対する考え方を踏まえ、当港で問題となる岸壁を越流しての被害状況から岸壁天端高さを限界値と設定している。この設定に対して、現状の防波堤では異常時における係留施設前面波高が、岸壁天端高を上回り港内静穏度が確保出来ていない状況であることが判明した。

このため、新港地区の第4埠頭2号岸壁(-12.0m)L=240mにおける通常時

及び異常時における所要の静穏度を確保するための方策を検討したところ、既設防波堤の嵩上改良を行うと共に、防波堤(南)を200m延伸し、総延長を1,740mとすること、及び防波堤(島)を90m延伸し、総延長を626mとする必要があると判断するとともに、防波堤(南)及び防波堤(島)の延伸に伴い、既設の新港航路(-12m)と干渉することになったため、航路法線の見直しについても合わせて平成21年7月の港湾計画改訂においてこれらの施設の整備を位置づけたところである。

既設防波堤の嵩上改良については、国土交通省の直轄事業として平成20年度より着手しているところであるが、南防波堤の延伸部分について、その一部が現港湾区域外に達することとなったことから、当該施設を港湾施設として整備し、適切に維持管理するため、必要最小限の範囲で港湾区域を変更することとしたものである。

なお、防波堤(南)の200m延伸事業については、平成24年度にケーソン・ブロック製作に着手し、平成25年度からは現地設置に着手する予定である。

9. 港湾区域の同意基準との関係(港湾法第4条第6項)

(1) 新たに拡張する区域は、防波堤(南)の整備及び維持管理に必要な最小限の区域であり、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と認められる。

(2) 新たに拡張する区域は、港則法に基づき定められた網走港の港の区域を越えることとなるが、網走海上保安署長より、港湾区域を変更することにつき異議ない旨の回答を得ている。

なお、網走港の港の区域については、港則法施行令を改正し、新たに拡張する区域を包含するよう変更される予定である。

10. 河川管理者、海岸管理者及び漁港管理者との関係

(1) 河川法第6条第1項に規定する河川の河川区域との関係

変更後の港湾区域には河川区域と重複する部分が一部存することから、河川管理者である国土交通省北海道開発局長に協議したところ、支障ない旨の回答を得ている。

(2) 海岸法第3条の規程により指定される海岸保全区域との関係

変更後の港湾区域には国土交通省(港湾局)所管の海岸保全区域が存しており、当該海岸保全区域は本件港湾区域変更同意申請者である港湾管理者網走市長が海岸管理者となっている。港湾区域変更同意申請にあたり、海岸保全区域の管理上支障が無い旨、事前に確認している。

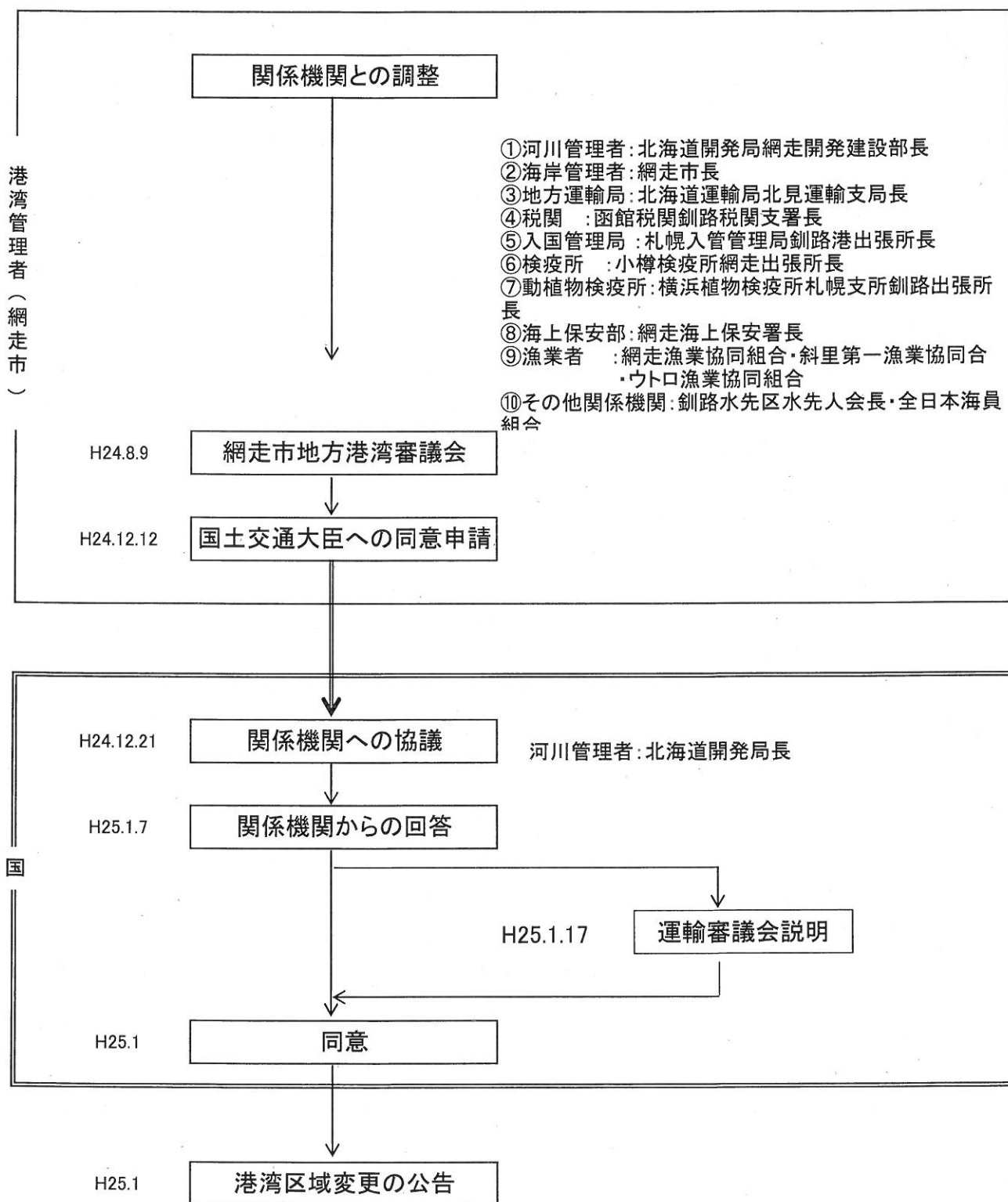
(3) 漁港漁場整備法第6条第1項から第4項の規程により指定される漁港の区域との関係
変更後の港湾区域には漁港漁場整備法による漁港区域は存在しない。

なお、新たに拡張しようとする区域には、網走漁業協同組合、斜里第一漁業共同組合並びにウトロ漁業協同組合が免許を受けている共同魚漁業権が存することから、各組合と協議を行ったところ、同意する旨の回答を得ている。

11. 結論

現行の港湾区域を申請のとおり変更することは、同意基準に合致しており、適当なものとして認められるので、申請のとおり同意することとしたい。

網走港港湾区域変更手続概要



港湾区域の変更について

1. 概 説

港湾区域は水域であり、この区域において規制を行う者を港湾管理者という。

2. 港湾区域について

(1) 定 義

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について、国際戦略港湾及び国際拠点港湾並びに重要港湾（以下「国際戦略港湾等」）については国土交通大臣が、都道府県が港湾管理者の設立に加わっていない避難港については都道府県知事が港湾管理者に対して同意した水域である。（港湾法（以下「法」）第2条第3項、第4条第4項）

なお、国土交通大臣は、国際戦略港湾等に関わる港湾区域の同意にあたり、運輸審議会に諮ることとされている。

(2) 効 果

港湾区域が設定されることによる効果は以下のとおりである。

① 港湾施設となるか否かの範囲を画す

港湾区域内に存する港湾法第2条第5項に規定する施設であれば、管理主体を問わず港湾施設となる。

② 港湾管理者が業務を行う範囲を画す

港湾管理者が港湾法第12条の規定に基づき行う、港湾工事の実施や水域の利用等は港湾区域内でのみ行うことが可能である。

③ 工事等の許可を行う範囲を画す

港湾法第37条第1項に規定する行為を行おうとする者に対して、港湾区域内は港湾管理者が許可権限を行使する。

④ 入港料を徴収する場合の港湾の範囲を画す

港湾法第44条の2の規定に基づき港湾管理者は入港する船舶から入港料を徴収することができるが、港湾区域は入港したか否かの境界線となる。

3. 港湾管理者について

(1) 定 義

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である。

(2) 港湾管理者の設立母体

次の要件のうち、いずれか一つを満足する地方公共団体は、港湾管理者を設立することができる。

① 現に当該港湾において、港湾の施設を管理する地方公共団体

② 従来、当該港湾において、港湾の施設の設置若しく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

(3) 港湾管理者の設立形態

① 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

② 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

③ 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