

申請事案一覧表

港湾局総務課

R5. 1. 24

説明聴取事案とされたい事案

申請種別	申請年月日 受付年月日	申請者	申請内容	備考
港湾区域の変更同意	R4. 12. 19 R4. 12. 19	北九州市	北九州港 港湾区域の変更	

目 次

・ 審議資料	3
・ 北九州港港湾区域変更図	13
(参考資料)	
・ 港湾区域の変更について	15
・ 北九州港港湾区域変更手続概要	16

審 議 資 料

1. 港 名 北九州港
2. 港湾管理者 北九州市
3. 港 格 国際拠点港湾
4. 申請の内容 港湾区域の変更

- (1) 現港湾区域（平成 28 年 6 月 30 日北九州市公告第 496-2 号、平成 28 年 12 月 8 日北九州市公報第 3859 号（公報第 3765 号の訂正））

井ノ浦 1 号防波堤基部(北緯 33 度 50 分 15 秒東経 130 度 58 分 43 秒)、井ノ浦 1 号防波堤基部から 90 度 3,180 メートルの地点、部埼灯台(北緯 33 度 57 分 34 秒東経 131 度 1 分 23 秒)から 125 度 20 分 7,500 メートルの地点、部埼灯台から 125 度 30 分 4,220 メートルの地点、部埼灯台から 125 度 4,220 メートルの地点、部埼灯台から 125 度 2,500 メートルの地点、部埼灯台から 10 度 30 分 820 メートルの地点、城山三角点(175.2 メートル)から 63 度 3,850 メートルの地点、城山三角点から 53 度 30 分 2,600 メートルの地点、門司埼灯台(北緯 33 度 57 分 44 秒東経 130 度 57 分 47 秒)、門司埼灯台から 216 度 40 分 3,390 メートルの地点、砂津防波堤灯台(北緯 33 度 53 分 37 秒東経 130 度 53 分 38 秒)から 63 度 30 分 3,660 メートルの地点、砂津防波堤灯台から 73 度 2,360 メートルの地点、砂津防波堤灯台から 72 度 1,540 メートルの地点、砂津防波堤灯台から 25 度 1,020 メートルの地点、若松洞海湾口防波堤灯台(北緯 33 度 56 分 28 秒東経 130 度 51 分 2 秒)から 100 度 900 メートルの地点、若松洞海湾口防波堤灯台から 327 度 30 分 1,860 メートルの地点、若松洞海湾口防波堤灯台から 327 度 2,230 メートルの地点、白洲灯台(北緯 33 度 59 分 1 秒東経 130 度 47 分 30 秒)から 120 度 3,210 メートルの地点、白洲灯台から 326 度 24 分 2,780 メートルの地点、白洲灯台から 322 度 10 分 7,550 メートルの地点、白洲灯台から 317 度 40 分 8,070 メートルの地点、白洲灯台から 301 度 20 分 7,100 メートルの地点、男島島頂(北緯 34 度 0 分 42 秒東経 130 度 43 分 35 秒)、白洲灯台から 282 度 50 分 6,160 メートルの地点、白洲灯台から 278 度 58 分 8,750 メートルの地点、白洲灯台から 242 度 7 分 9,570 メートルの地点、白洲灯台から 232 度 25 分 7,330 メートルの地点及び八幡埼突端(北緯 33 度 56 分 6 秒東経 130 度 43 分 42 秒)を順次に結んだ線と陸岸により囲まれた海面並びに砂津川砂津大橋、紫川紫川大橋及び江川奥洞海橋からの各下流の河川水面

ただし、漁港漁場整備法(昭和 25 年法律第 137 号)の規定により指定された柄杓田漁港、藍島漁港、脇之浦漁港及び脇田漁港の区域を除く。

- (2) 変更予定港湾区域

井ノ浦 1 号防波堤基部(北緯 33 度 50 分 15 秒東経 130 度 58 分 43 秒)、井ノ浦 1 号防波堤基部から 90 度 4,630 メートルの地点、井ノ浦 1 号防波堤基部から 70 度 30 分

4,630メートルの地点、部埼灯台(北緯33度57分34秒東経131度1分23秒)から125度20分7,500メートルの地点、部埼灯台から125度30分4,220メートルの地点、部埼灯台から125度4,220メートルの地点、部埼灯台から125度2,500メートルの地点、部埼灯台から10度30分820メートルの地点、城山三角点(175.2メートル)から63度3,850メートルの地点、城山三角点から53度30分2,600メートルの地点、門司埼灯台(北緯33度57分44秒東経130度57分47秒)、門司埼灯台から216度40分3,390メートルの地点、砂津防波堤灯台(北緯33度53分37秒東経130度53分38秒)から63度30分3,660メートルの地点、砂津防波堤灯台から73度2,360メートルの地点、砂津防波堤灯台から72度1,540メートルの地点、砂津防波堤灯台から25度1,020メートルの地点、若松洞海湾口防波堤灯台(北緯33度56分28秒東経130度51分2秒)から100度900メートルの地点、若松洞海湾口防波堤灯台から327度30分1,860メートルの地点、若松洞海湾口防波堤灯台から327度2,230メートルの地点、白洲灯台(北緯33度59分1秒東経130度47分30秒)から120度3,210メートルの地点、白洲灯台から326度24分2,780メートルの地点、白洲灯台から322度10分7,550メートルの地点、白洲灯台から317度40分8,070メートルの地点、白洲灯台から301度20分7,100メートルの地点、男島島頂(北緯34度0分42秒東経130度43分35秒)、白洲灯台から282度50分6,160メートルの地点、白洲灯台から278度58分8,750メートルの地点、白洲灯台から242度7分9,570メートルの地点、白洲灯台から232度25分7,330メートルの地点及び八幡埼突端(北緯33度56分6秒東経130度43分42秒)を順次に結んだ線と陸岸により囲まれた海面並びに砂津川新砂津大橋、紫川紫川大橋及び江川奥洞海橋からの各下流の河川水面

ただし、漁港漁場整備法(昭和25年法律第137号)の規定により指定された柄杓田漁港、藍島漁港、脇之浦漁港及び脇田漁港の区域を除く。

(3) 変更区域図

別添「北九州港港湾区域変更図」参照

5. 位置

九州の最北端の福岡県の東部に位置する北九州市に所在する。

6. 沿革

北九州港は、明治の初期までは、城下町小倉以外は小漁村と塩田、そして葦の茂る沼地であったが、明治の産業革命により筑豊の石炭が開発され、海陸交通の要衝にある門司と石炭積み出しに優位な若松の港湾修築に着手し、近代化の第一歩を踏み出した。

門司港は明治22年(1889年)に、石炭、米、麦、麦粉、硫黄の5品目の特別輸出港に指定され、続いて明治32年には一般開港となった。その後極東地域との交易を中心に港勢は急速に進展し、西日本における最大の国際貿易港となった。

若松港(のちの洞海港)は、明治34年の官営八幡製鐵所の操業開始とともに諸工場が進出し、明治37年には特別輸出港に指定された。続いて大正6年には一般開港とな

り、北九州工業地帯を背景に工業港として伸展することになった。

小倉港は、背後に商業中心地をひかえ、大正時代から港湾整備が進められた結果、港勢は急速に進展し、昭和10年に一般開港となった。

その後、昭和15年に門司港、小倉港、下関港の3港により関門港を発足し、昭和26年には関門港として特定重要港湾に指定された。昭和38年に門司市、小倉市、若松市、八幡市、戸畑市の五市が合併して北九州市が誕生したのを契機に、翌年、門司港、小倉港、洞海港（若松・八幡・戸畑港）の3港が統合された北九州港が誕生した。

以降、北九州港は平成7年に中枢国際港湾に指定、さらに平成23年には国際拠点港湾及び日本海側拠点港に指定され、北部九州地域だけではなく、近隣アジアの経済、産業、交流を支える港として重要な役割を果たしている。

7. 概要

北九州港は九州の最北端にあり、東は周防灘、北は関門海峡及び響灘に囲まれている。本州と九州の結末点に位置することから大陸へ向かう航路などが発達し、古くから海陸交通の要衝として栄え、我が国の「ものづくり」を支える街として発展に寄与してきた。

その「ものづくり」を支えてきたのが『物流』であり、本市は、道路（九州自動車道・東九州自動車道等）、国際拠点港湾である北九州港、24時間利用可能な北九州空港、鉄道など、物流を支えるインフラが整い、物流拠点としての国際競争力の強化と地域経済の活性化を図っている。

港湾取扱貨物量は、令和2年(2020年)は、新型コロナウイルス感染症の影響により減少したものの、令和3年(2021年)は9,636万t(対前年比8.9%増、全国5位)となっており、コロナ禍前の取扱いに戻りつつある。

コンテナ輸送の状況は、東アジア・東南アジア諸国の港湾との間に34航路、月148便の外貿定期コンテナ航路が就航している。令和3年(2021年)のコンテナ貨物取扱量は、49.8万TEU(対前年比+5%、全国9位)となっている。主な輸出貨物は、ゴム製品、化学薬品等であり、主な輸入貨物は自動車部品、化学薬品等である。

内航フェリーの状況は、阪神方面に4便/日、東京方面に2便/日、松山方面に1便/日の、計7便/日が就航し、取扱貨物量は、近年増加傾向にあり、令和3年(2021年)は4,434万トン(対前年比+11%、全国2位)となっている。

現在では既存の重化学工業に加え、自動車関連産業、ロボット産業、各種リサイクル事業など新しい分野でも企業進出が進んでいる。また、西日本で唯一の海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾（基地港湾）として、風力発電関連産業の総合拠点化に取り組んでいる。

各地区の概要は以下のとおりである。

① 新門司沖地区

新門司航路及び関門航路の浚渫土砂処分場として埋立てが進められている。平成18年3月には、24時間利用可能な海上空港である「北九州空港」が開港

している。

② 新門司南地区

昭和 30 年代の高度成長期に臨海工業用地として整備され、多くの企業が立地している。また、専用フェリー埠頭には㈱名門大洋フェリー（大阪南港 2 便/日）が就航している。

③ 新門司北地区

西日本最大のフェリーターミナルである新門司フェリー埠頭として、オーシャントランス㈱（東京・徳島 1 便/日）、阪九フェリー㈱（神戸 1 便/日、泉大津 1 便/日）、令和 3 年 7 月からは東京九州フェリー㈱（横須賀 1 便/日）が新たに就航している。

同地区は、九州最大規模の完成自動車の物流センターをはじめ、多くの企業が立地しており、物流企業の集積が加速している。

④ 太刀浦地区

コンテナターミナルを始め多くの港湾施設が集積する北九州港を代表する埠頭である。

太刀浦コンテナターミナルは豊富なアジア航路を有し、西日本有数の規模となっている。在来埠頭も多くの内外船舶に利用され、多種多様な貨物が取り扱われている。

⑤ 田野浦地区

昭和 46 年に西日本初のコンテナターミナルが開設されたが、現在は中古自動車の輸出基地や国際 R O R O ターミナルとして使用され、埠頭背後に立地する工場の原材料や製品が取り扱われている。

⑥ 門司港レトロ地区

関門海峡と歴史的建造物を活かしたウォーターフロント空間であり、多くの市民や観光客が訪れる北九州市の観光地となっている。

門司港レトロ地区内の新浜では主に周辺の飼料工場で使用される飼肥料が取り扱われている。

⑦ 西海岸地区

明治期から外国航路が開設された北九州港発祥の地である。現在は、主に周辺の肥料工場等で利用される原材料等が取り扱われている。北端部は門司港レトロ地区に隣接しており、多くの市民や観光客が訪れる賑わい空間として利用されている。

下関港との間を結ぶ連絡船や関門海峡を巡る遊覧船が発着するほか、クルーズ船や帆船等のイベント船の寄港地となっている。

⑧ 砂津地区

J R 小倉駅に近接し、地区内には耐震強化岸壁が整備された臨海部防災拠点の有するほか、松山行きフェリー（松山 1 便/日）や離島航路が就航している。

⑨ 許斐地区

製鉄業を中心とした産業空間となっており、主に周辺の工場で利用される鉄鉱石、鋼材等を取り扱っている。

⑩ 日明地区

多くの港湾施設が集積し、北九州港を代表する埠頭の一つである。鋼材を中心に金属製品など幅広い貨物が取り扱われている。同地区には、日明・海峡釣り公園があり、多くの人に利用されている。

⑪ 戸畑地区

製鉄業を中心とした産業空間となっており、ひびきコンテナターミナルへのアクセス道路として新若戸道路が整備されている（平成24年9月開通）。

堺川埠頭、川代埠頭は化学薬品などの背後企業が使用する原材料や、鉄鋼などの製品の搬出入に利用されている。

⑫ 八幡地区

製鉄業を中心とした産業空間となっており、金属製品、鋼材等を取り扱っている。

⑬ 黒崎地区

背後企業の原料である石炭、コークス、鋼材等を主に扱っている。

⑭ 二島地区

主に周辺の鉄鋼メーカーで利用される原料や製品を取り扱っている。

⑮ 若松地区

若松埠頭は、タグボートの基地として利用されている。若松南海岸通りを中心に市民に親しまれる遊歩道・緑地の整備が行われている。

⑯ 北湊地区

金属製品、砂利、砂を中心に周辺の工業地帯の原材料や製品を取り扱っている。

⑰ 響灘東地区

㈱ブリヂストンをはじめ、LNG基地やバイオマス発電所、リサイクル関連産業が集積する臨海工業団地となっており、工業団地の製品やコークス等を中心に取り扱っている。

同地区は、風力発電関連産業の総合拠点化を目指しており、洋上風車の積み出し拠点機能等を担う『基地港湾』に指定され、風力発電をはじめとした環境・エネルギー産業の集積を図っている。

⑱ 響灘西地区

大型コンテナ船が入港可能な大水深岸壁（-15m）を有し、大型物流倉庫の立地等、埠頭背後では物流拠点化に向けた環境整備が進んでいる。

廃棄物や浚渫土砂の処分場があり、市民生活や企業の生産活動を支える重要な役割を担っている。

各地区における主要な公共施設、取扱品目については下表のとおりである。

地区名	施設諸元			主な取扱品目
	水深(m)	延長(m)	バース数	
新門司南地区	-5.5	181	2	完成自動車、金属くず、鋼材
	-7.5	360	3	
新門司北地区	-8	714	3	完成自動車、取合せ品
	-7.5	193	1	
	-4.5	120	2	完成自動車、その他輸送用機械、鉄鋼
	-5.5	270	3	
	-7.5	450	3	
	-10	370	2	
-8	230	1		
太刀浦地区	-4.5	1,140	17	化学薬品、染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品、自動車部品
	-10	1,110	6	
	-12	480	2	
	-4.5	300	5	
	-10	1,295	7	
田野浦地区	-6	210	2	完成自動車、砂利・砂、その他輸送機械
	-9	511	3	
	-10	555	3	
門司港レトロ地区	-9	345	2	製造食品、動植物性製造飼肥料
	-11	195	1	
西海岸地区	-10	857	5	とうもろこし、砂糖、紙・パルプ
	-11	947	5	
砂津地区	-4.5	239	4	砂利、砂
	-7.5	400	2	完成自動車、金属くず
	-9	182	1	
日明地区	-5.5	961	8	鋼材、金属製品、木材チップ
	-7.5	330	2	
	-11	805	4	
	-12	220	1	
戸畑地区	-4.5	316	5	金属製品、砂利・砂、化学薬品
	-7.5	260	2	
	-5.5	100	1	鋼材、非鉄金属、金属くず
	-6	476	5	
	-7.1	130	1	
-9	160	1		

地区名	施設諸元			主な取扱品目
	水深(m)	延長(m)	バース数	
黒崎地区	-4.5	310	5	金属くず、石炭、コークス
	-8	331	2	
	-5.5	380	4	砂利・砂、化学薬品
二島地区	-5.5	90	1	鋼材、金属くず、非金属鉱物
	-7.5	130	1	
北湊地区	-5	619	8	砂利・砂、鋼材、金属製品
響灘東地区	-5.5	550	6	コークス、非金属鉱物、木材チップ
	-9	325	2	
	-10	540	3	
響灘西地区	-5	160	2	化学薬品、ゴム製品、完成自動車
	-10	340	2	
	-15	700	2	

8. 申請理由

(1) 港湾区域変更に至る経過・背景等

【新門司沖地区】

北九州市の空の玄関口である北九州空港は平成6年10月に工事着手し、関門航路等の浚渫土砂により埋め立てられた土地を活用して平成18年3月に開港した。海上空港で24時間利用可能という特長を生かし、本市が平成26年に策定した北九州空港将来ビジョンでは、「九州・西中国の物流拠点空港」という将来像を掲げるなど、旅客だけでなく貨物の取込みにも積極的に取り組んできた。

その結果、平成30年、令和元年と2年続けて国際貨物定期便が就航し、更に令和2年1月には、特殊大型貨物機を運航する航空会社が、北九州空港の利便性とポテンシャルを高く評価し、同空港の利用促進を目的とした覚書を福岡県・北九州市と締結した。また、国際航空貨物取扱量は、コロナ禍においても増加傾向にあり、平成30年度から令和3年度にかけて4年連続で過去最高を記録している。

さらに、国内の宅配便事業会社は、持続的、かつ強靱な物流ネットワークの構築に向け、首都圏と北海道、九州、沖縄との貨物輸送のため、令和6年4月より貨物専用機を運航することを発表しており、その九州の輸送拠点として北九州空港が選定された。

また、北九州空港の西側には、船舶が係留可能な国土交通省の所有する護岸（工事用護岸）が平成8年に整備されており、この護岸を利用することで、陸上輸送が困難な人工衛星や船舶用発電機といった特殊大型貨物を海上輸送と航空輸送を組合せたシーアンドエアにより輸送することが可能となっている。このシーアンドエア輸送が可能な空港は、我が国では、中部国際空港、関西国際空港、北九州空港の3箇所のみであるため、これまでも引き合いが多く寄せられている。

このシーアンドエアで輸送される代表的な貨物である人工衛星は、国外で製造され、特に取扱いに注意を要する精密機器であることから、荷主から製造後速やかに発射場のある鹿児島県種子島に輸送することが求められる。北九州空港は中部国際空港、関

西国際空港に比べ、海上輸送の距離が短いことから、輸送時間の短縮が可能である。実際に、令和3年11月に一時的に実施したシーアンドエア輸送では、人工衛星の発注・製造・輸送を行ったそれぞれの会社から大変高く評価されており、今後の利用も期待できる。

本市ではこうした付加価値の高い特殊な輸送ニーズも受け止めるため、積極的な誘致活動を続けており、同護岸をシーアンドエア輸送等に用いる岸壁として継続的に使用できる環境を整えることで、需要を着実に取り込むことが可能になると考えている。

こうした航空貨物取扱量の増加や特殊大型貨物輸送の実績で、北九州空港の物流拠点化が進むことは、シーアンドエアのようなチャーター輸送の呼び水となり、多くの案件獲得に繋がるものと考えている。

以上のことから、シーアンドエア輸送の環境を整えることにより、北九州空港の機能強化のみならず、北九州港の需要拡大に大きく寄与するものと考えている。

【砂津地区】

現在、港湾区域と河川区域が重複している砂津川の河口部において、港湾区域設定当初は北九州市漁協長浜支所が漁具の積み降ろしに利用する物揚場、漁船の修理をするための船揚場があり、河川内で港湾活動が行われていたことから、河川管理者と協議の上、港湾区域を河川区域と重複して指定していた。

港湾区域の南側には国道199号が隣接して整備されていたが、計画幅員が確保されおらず、砂津川河口部付近で道路が屈曲するなど交通渋滞が発生しやすい箇所となっており、平成20年度に交通渋滞の緩和や円滑な交通処理を行うため、国道199号の道路整備が事業化された。この道路整備に伴う新砂津大橋の整備によって、物揚場や船揚場、船だまりが利用できなくなるため、平成21年11月の港湾計画の変更において、河口部東側に新たな小型船だまり等を位置づけ、既存の小型船だまりを移転整備することとなった。

港湾施設としては、平成21年度から整備に着手し、平成24年1月に供用した新たな小型船だまり等にて、これまでの機能を満足するため、平成24年4月に対象区域内の港湾施設を廃止し、平成29年度に新砂津大橋の供用を開始している。

(2) 港湾区域の変更理由

【新門司沖地区】

今回の港湾区域の変更（拡張）は、平成24年1月の北九州港港湾計画改訂において、国土交通省所有の護岸をシーアンドエア輸送に使用する係留施設（岸壁（-4.5m））に位置付け、この前面水域を含む範囲を予定港湾区域として設定したものである。港湾管理者としては当該区域について北九州港の港湾区域として管理することが必要であると判断しているところであり、その理由は次の通りである。

シーアンドエア輸送での利用を見込んでいた護岸を、岸壁として継続的、安定的に使用するためには、前面水域について、港湾管理者による利用調整や管理が可能な港湾区域に変更し、経済的に一体の港湾として管理運営を行うことが必要である。

現状では護岸の前面は一般海域であるため、万が一、護岸の利用による船舶の衝突等の事故が発生した場合には港湾管理者が関与する権限がなく、港湾の開発、利用又は保全に支障を及ぼすことが懸念される。また、港湾管理者として岸壁前面の水域を良好な状態に維持するため、当該区域を港湾区域に変更し、船舶航行に支障を及ぼす恐れがある漂流物の除去や、水域の清掃その他の汚染の防除等を実施する必要がある。

以上のことから、当該護岸をシーアンドエア輸送を行う岸壁として継続的、安定的に使用するとともに、その前面水域を北九州港の港湾区域に変更し、岸壁と港湾区域を一体として管理することが必要と判断したことから、今般、必要最小限の範囲で港湾区域を変更するものである。

【砂津地区】

現港湾区域の境界である砂津大橋の下流から、新設された新砂津大橋の下流端までの水域にあった港湾施設は廃止され、将来的な利用計画もなく、今後も策定される予定がないことから、港湾としての機能が失われた状態となっている。

このような状況を受け、港湾管理者として管理の必要性について検討を行った結果、港湾機能を喪失した区域を縮小することにより、維持管理コストの縮減を図ることができるとともに、効率的な管理の観点からも有効と判断し、今回の新門司沖地区の港湾区域の変更（拡張）に合わせて、港湾区域を変更（縮小）するものである。

(3) 変更予定港湾区域の範囲の決定理由

【新門司沖地区】

シーアンドエア輸送での利用を見込んでいる護岸の前面水域を含む範囲を現行の港湾区域と経済的に一体の港湾として適切に管理し、港湾機能を確保するため、必要最小限の区域として設定している。

また、港湾管理の観点及び港湾利用者にとって分かりやすい港湾区域の形状とするため、井ノ浦1号防波堤基部(北緯33度50分15秒東経130度58分43秒)からの方位角は変更せず、空港島の護岸までを直線で繋いだ範囲への変更を行うこととしている。

【砂津地区】

現港湾区域の境界である砂津大橋の下流側に新砂津大橋が新設され、その区間の港湾施設が移設・廃止されたため、港湾区域の範囲を新砂津大橋からの下流の河川水面とする。

9. 港湾区域の同意基準との関係（港湾法第4条第6項）

- (1) 拡張する港湾区域は、シーアンドエア輸送に利用される岸壁（現在は護岸）の前面水域であり、水域利用者に分かりやすい形状として定められるものであることから、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と判断される。縮小する港湾区域は、新砂津大橋の供用により、現在、港湾機能を喪失し、将来にわたる港湾利用も見込まれない水域であることから、今回港湾区域から除外することは適当と判断される。
- (2) 変更する港湾区域は、北九州市のみを地先とする水域であり、隣接する地方公共団体の利害は害さない。
- (3) 変更する港湾区域は、現行の港則法の港域を超えるが、港湾管理者が門司海上保安部長に港湾区域の変更について協議したところ、意見ない旨の回答を得ている。

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、河川管理者である福岡県に協議したところ、異議ない旨の回答を得ている。

※拡張する港湾区域に河川区域は含まれないが、縮小する港湾区域には河川区域が含まれる。

(2) 海岸法第3条の規定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海岸保全区域と重複する部分が一部存することから、海岸管理者である北九州市に協議したところ、支障ない旨の回答を得ている。

※拡張・縮小する港湾区域に海岸保全区域は含まれない。

(3) 漁港漁場整備法第6条第1項から第4項の規定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の区域は存在しない。

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、適当なものと認められるので、申請のとおり同意することとしたい。

北九州港港湾区域変更図



変更予定港湾区域	現港湾区域
<p>井ノ浦1号防波堤基部(北緯33度50分15秒東経130度58分43秒)、井ノ浦1号防波堤基部から90度4,630メートルの地点、井ノ浦1号防波堤基部から70度30分4,630メートルの地点、部埼灯台(北緯33度57分34秒東経131度1分23秒)から125度20分7,500メートルの地点、部埼灯台から125度30分4,220メートルの地点、部埼灯台から125度4,220メートルの地点、部埼灯台から125度2,500メートルの地点、部埼灯台から10度30分820メートルの地点、城山三角点(175.2メートル)から63度3,850メートルの地点、城山三角点から53度30分2,600メートルの地点、門司埼灯台(北緯33度57分44秒東経130度57分47秒)、門司埼灯台から216度40分3,390メートルの地点、砂津防波堤灯台(北緯33度53分37秒東経130度53分38秒)から63度30分3,660メートルの地点、砂津防波堤灯台から73度2,360メートルの地点、砂津防波堤灯台から72度1,540メートルの地点、砂津防波堤灯台から25度1,020メートルの地点、若松洞海湾口防波堤灯台(北緯33度56分28秒東経130度51分2秒)から100度900メートルの地点、若松洞海湾口防波堤灯台から327度30分1,860メートルの地点、若松洞海湾口防波堤灯台から327度2,230メートルの地点、白洲灯台(北緯33度59分1秒東経130度47分30秒)から120度3,210メートルの地点、白洲灯台から326度24分2,780メートルの地点、白洲灯台から322度10分7,550メートルの地点、白洲灯台から317度40分8,070メートルの地点、白洲灯台から301度20分7,100メートルの地点、男島島頂(北緯34度0分42秒東経130度43分35秒)、白洲灯台から282度50分6,160メートルの地点、白洲灯台から278度58分8,750メートルの地点、白洲灯台から242度7分9,570メートルの地点、白洲灯台から232度25分7,330メートルの地点及び八幡埼突端(北緯33度56分6秒東経130度43分42秒)を順次に結んだ線と陸岸により囲まれた海面並びに砂津川新砂津大橋、紫川紫川大橋及び江川奥洞海橋からの各下流の河川水面</p> <p>ただし、漁港漁場整備法(昭和25年法律第137号)の規定により指定された柄杓田漁港、藍島漁港、脇之浦漁港及び脇田漁港の区域を除く。</p>	<p>井ノ浦1号防波堤基部(北緯33度50分15秒東経130度58分43秒)、井ノ浦1号防波堤基部から90度3,180メートルの地点、部埼灯台(北緯33度57分34秒東経131度1分23秒)から125度20分7,500メートルの地点、部埼灯台から125度30分4,220メートルの地点、部埼灯台から125度4,220メートルの地点、部埼灯台から125度2,500メートルの地点、部埼灯台から10度30分820メートルの地点、城山三角点(175.2メートル)から63度3,850メートルの地点、城山三角点から53度30分2,600メートルの地点、門司埼灯台(北緯33度57分44秒東経130度57分47秒)、門司埼灯台から216度40分3,390メートルの地点、砂津防波堤灯台(北緯33度53分37秒東経130度53分38秒)から63度30分3,660メートルの地点、砂津防波堤灯台から73度2,360メートルの地点、砂津防波堤灯台から72度1,540メートルの地点、砂津防波堤灯台から25度1,020メートルの地点、若松洞海湾口防波堤灯台(北緯33度56分28秒東経130度51分2秒)から100度900メートルの地点、若松洞海湾口防波堤灯台から327度30分1,860メートルの地点、若松洞海湾口防波堤灯台から327度2,230メートルの地点、白洲灯台(北緯33度59分1秒東経130度47分30秒)から120度3,210メートルの地点、白洲灯台から326度24分2,780メートルの地点、白洲灯台から322度10分7,550メートルの地点、白洲灯台から317度40分8,070メートルの地点、白洲灯台から301度20分7,100メートルの地点、男島島頂(北緯34度0分42秒東経130度43分35秒)、白洲灯台から282度50分6,160メートルの地点、白洲灯台から278度58分8,750メートルの地点、白洲灯台から242度7分9,570メートルの地点、白洲灯台から232度25分7,330メートルの地点及び八幡埼突端(北緯33度56分6秒東経130度43分42秒)を順次に結んだ線と陸岸により囲まれた海面並びに砂津川砂津大橋、紫川紫川大橋及び江川奥洞海橋からの各下流の河川水面</p> <p>ただし、漁港漁場整備法(昭和25年法律第137号)の規定により指定された柄杓田漁港、藍島漁港、脇之浦漁港及び脇田漁港の区域を除く。</p>

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」という。）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次のとおりである。

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、港湾を一体として管理・運営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

北九州港港湾区域変更手続概要

