

2024年2月

港湾と地方創生① —港湾に関する法制度の概要—

弁護士 寺崎 玄 / 弁護士 早川 晃司 / 弁護士 山田 智希

Contents

- I. 港湾と地方創生
- II. 港湾に関する主要な法制度
 - 1. 港湾法
 - 2. 海事に関する国際条約上のルールと国内法上の規律
- III. 本号のまとめ

I. 港湾と地方創生

国土交通省の集計によれば、日本には2023年4月時点で993もの港湾が存在する¹。文字どおり津々浦々、全国各地に大小様々な港湾が、海と陸をつなぐ玄関口として日本の産業を支え、またその周辺の公園・広場や商業施設等は、人々の憩いの場となっている。

こうした港湾を、各地域の活性化につながる貴重な資源として捉え、周辺エリアとあわせ整備を進めようとする動きが近時活発になされている。国土交通省が公表している「令和4年版 港湾投資効果事例集」²を見ると、港湾インフラの整備が地域経済の促進に大きく貢献するとして、港湾周辺への地域産業の集積を図る八戸港の事例や、大型クルーズ船受け入れによる地域の賑わいの創出を目指す酒田港の事例をはじめ、港湾整備による産業及び観光等への波及効果を見込んで関連投資を進める多くの自治体の取り組みを知ることが

¹ 2023年4月1日付国土交通省港湾局「港湾管理者一覧表」(<https://www.mlit.go.jp/common/001403579.pdf>)による。ちなみに、港湾は必ずしも海に面している必要はなく、たとえば海に面していない滋賀県であっても、琵琶湖を抱えることから大津港をはじめ4つの地方港湾を有している。関東では霞ヶ浦に面する茨城県の土浦港等が地方港湾とされている。

² 国土交通省のウェブサイト(<https://www.mlit.go.jp/kowan/content/001489075.pdf>)を参照されたい。

できる。

他方、法的な観点から見ると、港湾をめぐる法制度は、その歴史的な経緯や海事に関する国際条約上のルールへの対応等により、他の領域と比べても複雑な体系を有している。また、脱炭素・安全保障といった現代的な課題を受け港湾に関わる既存の制度の改正が相次いで行われている。港湾整備の推進にあたっては、港湾に関する法制度の内容や近時の動向に留意したうえで様々な論点について検討を進める必要がある。

そこで、本号と次月号の2回にわたり、そうした港湾を中心とする地方創生関連の施策を検討するうえで留意しておくべきポイントについて法的な観点から概観する。まず本号において、港湾に関する主要な法制度について簡単に整理したうえで、次月号において、港湾法改正を含む近時の動向について概観していくこととする³。

II. 港湾に関する主要な法制度

上記のとおり、港湾に関連する法令は様々存在するが、主要なものについて以下において簡単に整理してみたい。

1. 港湾法

港湾の管理全般に関する最も基本的なルールとして挙げられるのが、港湾法である。港湾法は、全国の港湾を下表のとおり整理したうえ(2条2項)⁴、国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾については、港湾管理者(多くの場合、地方自治体⁵)が港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関し「港湾計画」を策定することとしている(3条の3第1項)。かかる港湾計画に基づき、港湾周辺エリアが都市計画法上の臨港地区として定められ(都市計画法23条4項)、かつ臨港地区内に「商港区」「工業港区」「マリーナ港区」等の用途に応じた「分区」が指定されると、条例において、分区における構築物の建設等を制限することが可能とされている(39条1項、40条1項)。

港湾の種類	概要	例
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	東京港
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	千葉港
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	鹿島港
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	葉山港、土浦港

³ なお、いわゆる「港」については、港湾法等における「港湾」以外にも、たとえば本文においても言及している港則法における「港」等、法令上いくつかの用語が用いられているが、本号では特に断りのない限り「港湾」を一般的な「港」を指す用語として用いる。

⁴ 具体例については、国土交通省のウェブサイト(https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk3_000002.html)を参照されたい。

⁵ 新居浜港のみ港務局が港湾管理者とされているが、その他の港湾の港湾管理者は地方自治体である。

2. 海事に関する国際条約上のルールと国内法上の規律

一方で、特に相応の規模を有する港湾には国際船舶が寄港することも想定されることから、港湾整備にあたっては海事に関する国際条約上のルール及びこれに対応する国内法の規制に留意することが欠かせない。代表的なものは以下のとおりである。

(1) 港則法

まず、海上での船舶交通の安全を確保するための主要なルールとして、海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約（COLREG 条約）及びこれに附属する国際規則が挙げられるが、日本ではこれに対応する国内法として海上衝突予防法並びに東京湾、伊勢湾及び瀬戸内海の三海域に関する同法の特別法としての海上交通安全法、さらに港内交通に関する同法の特別法として港則法が定められている。港則法は、大型船舶が出入できる港又は外国船舶が常時出入する港として政令で定める特定港⁶にそれぞれ港長⁷を置くこととし、港長には港内の安全に関する広範な権限を与えている。また、船舶が遵守すべき港内交通に関する様々なルール⁸も港則法において定められている。

(2) 国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律

港湾施設の保安関連のルールとしては、1974 年に締結されその後改正を重ねている「海上における人命の安全のための国際条約」(SOLAS 条約)が海事に関する国際条約の中で特に重要である。同条約は、当初はもっぱら船舶の設備基準等を定める条約であったが、2001 年に米国で発生した同時多発テロを受け、港湾におけるテロ対策等の規定を設けるに至った。こうした動きを受け、これに対応する国内法として 2004 年に制定されたのが国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律であり、国際航海船舶が係留する国際埠頭施設や国際航海船舶が停泊する国際水域施設において、保安措置の実施やフェンス、照明等の保安設備の設置を行うことを定めている。

(3) ポートステートコントロール(PSC)

国際海洋法上、船舶はその旗国⁹が法令違反の取締り等に係る管轄権を有することとされており(海洋法に関する国際連合条約 94 条 1 項)、本来、寄港国には外国船舶の検査等を実施する権限は旗国の主権との関係で認められないというのが原則的な考え方である。しかし、いわゆる便宜船籍船の増加等によりそうした旗国主義が国際的なルールの実効性を弱めていることが指摘されてきた。そこで、日本は 1993 年に「アジア太平洋地域におけるポートステートコントロール(PSC)に関する覚書(東京 MOU)」を周辺国と締結し、日本の港湾に寄港した外国船舶に対して寄港国として検査等を実施する PSC を行うこととしている。具体的には、国土交通省は各地の地方運輸局等に外国船舶監督官を配置し、港湾管理者からの情報提供等を端緒として一部の外国船舶に対して関連する条約の遵守状況等を確認することとしている。2003 年に新潟港において北朝鮮籍「万景峰号 92 号」に対して行われた検査は当時大きく報道されたが、当該検査は PSC の一環として

⁶ 港則法施行令別表第二において定められている。関東では、京浜、横須賀、木更津、千葉、日立、鹿島の各港とされている。

⁷ 海上保安庁法 21 条 1 項に基づき、海上保安庁長官が海上保安官(各地域の海上保安部長等)の中から任命する。

⁸ たとえば、港湾においてアルファベットの「F」や「O」が点滅している信号を見かけたことがあるかもしれないが、これらは航行管制信号に関するルールとして港則法 38 条 1 項並びに港則法施行規則 20 条の 2 第 1 項及び別表第四に定められたものである。なお、信号及びその内容は港湾ごとに定められているが、概ね「F」の点滅は一定の船舶に対峙機を命じるもの(いわば入出港する船舶に対する赤信号)、「O」の点滅は出航可能であることを意味するもの(いわば出航船に対する青信号)である。

⁹ 船舶が登録され、所属している国を指す。

行われたものである¹⁰。こうした検査は各地の港湾において日常的に実施されており、たとえば 2023 年 12 月だけでも 8 隻の船舶が何らかの欠陥を理由に拘留を命じられている¹¹。

(4) 小括

以上見てきたとおり、特に外国船舶が出入する港湾においては、こうした様々な海事に関する国際条約上のルール及びこれに対応する国内法の規律が及ぶこととなる。船舶や観光客が港湾に多く集まるようになれば、それに伴いこれまで以上にテロ対策をはじめとする安全管理の必要性が高まる関係にあるともいえ、港湾整備にあたっては、利便性や観光客にとっての魅力を追及するのみならず、上記のルールを念頭に置きつつ保安上の観点から施設の配置や観光客の立入可能なスペースの設定等を慎重に行う必要があることに留意が必要である。

III. 本号のまとめ

本号では、港湾に関する主要な法制度について概観してきた。

次回号においては、これらの制度を念頭に、港湾の現代的課題及びこれに対応する近時の法改正等について概説する予定である。

¹⁰ 国土交通省のウェブサイト(https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk1_000032.html)も参照。

¹¹ 国土交通省海事局「我が国で拘留された船舶一覧(2023 年 12 月)」(<https://www.mlit.go.jp/maritime/content/001719030.pdf>)による。

-
-
- 本ニュースレターの内容は、一般的な情報提供であり、具体的な法的アドバイスではありません。お問い合わせ等ございましたら、下記弁護士までご遠慮なくご連絡下さいますよう、お願いいたします。
 - 本ニュースレターの執筆者は、以下のとおりです。
弁護士 寺崎 玄 (makoto.terazaki@amt-law.com)
弁護士 早川 晃司 (kohji.hayakawa@amt-law.com)
弁護士 山田 智希
 - ニュースレターの配信停止をご希望の場合には、お手数ですが、[お問い合わせ](#)にてお手続き下さいますようお願いいたします。
 - ニュースレターのバックナンバーは、[こちら](#)にてご覧いただけます。

アンダーソン・毛利・友常 法律事務所

www.amt-law.com