

## 申請事案一覧表

港湾局総務課

H28. 5. 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	H28. 4. 26 H28. 4. 28	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	11
(参考資料)	
・ 港湾区域の変更について	13
・ 北九州港港湾区域変更手続概要	14

## 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 14 年 4 月 1 日北九州市公告第 114 号）

井ノ浦 1 号防波堤基部(北緯 33 度 50 分 3 秒東経 130 度 58 分 52 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 22 秒東経 131 度 1 分 31 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 32 秒東経 130 度 57 分 55 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 25 秒東経 130 度 53 分 47 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 17 秒東経 130 度 51 分 11 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、白州灯台(北緯 33 度 58 分 49 秒東経 130 度 47 分 39 秒)から 117 度 30 分 1,680 メートルの地点、白州灯台、白州灯台から 322 度 10 分 7,550 メートルの地点、白州灯台から 317 度 40 分 8,070 メートルの地点、白州灯台から 301 度 20 分 7,100 メートルの地点、男島島頂(北緯 34 度 0 分 30 秒東経 130 度 43 分 44 秒)及び八幡埼突端(北緯 33 度 55 分 54 秒東経 130 度 43 分 51 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、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 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 59 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。

### (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 品目の特別輸出境に指定され、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 年には特別輸出境に指定された。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 港が合併し関門港となり、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、北九州港と下関港が関門港となった。

以降、関門港は平成 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に指定された。

また、平成 23 年には港湾を取り巻く情勢は大きく変化し、成長著しい中国を始めとするアジア地域との国際水平分業の一層の進展、貨物の多頻度輸送需要の増大、船舶の大型化・多様化、施設の老朽化などを喫緊の課題として、迅速かつ効率的な対応を迫られていることから、関門港として日本海側拠点港に指定された。

さらに、アジアとの国際交流の拡大、豊かな自然景観を活かしたみなとづくり、低炭素社会に向けた取組みの強化など、様々な要請に対応することを期待されている。

このように北九州港は、北部九州地域だけでなく、近隣アジアの経済、産業、交流を支える国際拠点港関門港の一部として重要な役割を担っている。

## 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てきた。また、東アジアのハブポートである韓国の釜山港（2014年のコンテナ取扱個数世界 6 位）との距離はわずか 230 k m であり、1,000 k m 圏内にはコンテナ取扱個数世界 1 位の上海、7 位の青島（北九州港のロジスティクス・パートナー協定締結港）、14 位の大連（北九州港の友好港）といった中国の主要商業港が、関東地区とほぼ同距離に位置している。

近年は特に、アジアに近いという地理的特性から日々発展するアジア諸国と日本を結ぶ重要な港として機能しており、平成 26 年の貨物取扱量は約 10,010 万トン（全国の調査港湾 649 港中 5 位）、コンテナ貨物量は約 48.5 万 TEU（全国 9 位）、フェリー貨物量 3,908 万トン（全国 2 位）の取扱いとなっている。

また、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。

### 各地区の概要

#### 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 6 年に新北九州空港が第 2 種空港として空港整備法に基づき政令指定され、平成 18 年 3 月開港した。

#### 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株名門大洋フェリー（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には、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）が就航している。

平成 16 年には新門司北埠頭背後に新門司自動車物流センターが開所し、完成自動車や自動車部品の国内物流拠点となっている。平成 17 年には農林水産省動物検疫所が開所し、生体牛が扱われている。

#### 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。

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ROROターミナルとして利用されている。

埠頭背後に立地する工場の製品を扱うほか、西日本一円の青果物の輸入基地となっている。

⑥門司港レトロ地区

門司港レトロは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。

また、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、主に周辺の工場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

JR小倉駅新幹線口の国際コンベンションゾーンに隣接するウォーターフロント空間である。

フェリー埠頭には松山・小倉フェリー(株)(松山1便/日)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いる。

⑩日明地区

内貿RORO貨物や鉄鋼、鋼材を中心とした幅広い貨物が取り扱われている。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いる。

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

ウォーターフロントを活かした都市型住宅の整備や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

背後地域に立地する鉄鋼業、化学工業等の企業の製品を取り扱っている。

⑰響灘東地区

ブリヂストン等の大規模工場が立地する広大な臨海工業団地で、企業立地も進んでいる。

資源循環型社会の構築を目的としたエコタウン事業を展開、産業廃棄物などの循環資源 荷役に対応した「響灘リサイクルポート岸壁」が平成 19 年から供用されており、埠頭背後には各種リサイクル関係企業が進出している。

「グリーンエネルギーポートひびき」事業に基づき、風力発電産業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

日本海側に位置するひびきコンテナターミナルは大型コンテナ船が入港可能な大水深岸壁（-15m）を有している。

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			主な取扱貨物の種類等
	水深	延長	バース数	
新門司南地区	-5.5m	182m	2B	鋼材、砂利・砂、化学薬品
	-7.5m	390m	3B	
新門司北地区	-7.5m	193m	1B	完成自動車、水、取合せ品
	-8m	714m	3B	
	-4.5m	120m	2B	完成自動車、その他輸送機械、自動車部品
	-5.5m	270m	3B	
	-7.5m	450m	3B	
太刀浦地区	-10m	370m	2B	自動車部品、染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品、化学薬品
	-4.5m	1,110m	17B	
	-10m	925m	6B	
	-12m	480m	2B	
田野浦地区	-4.5m	600m	10B	砂利・砂、自動車部品、化学薬品
	-10m	1,295m	7B	
	-6m	210m	2B	
門司港レトロ地区	-9m	511m	3B	完成自動車、砂利・砂、非金属鉱物
	-11m	195m	1B	
	-10m	555m	3B	
西海岸地区	-9m	345m	2B	動植物性製造飼肥料、製造食品、とうもろこし
	-11m	195m	1B	
砂津地区	-10m	857m	5B	とうもろこし、砂糖、動植物性製造飼肥料
	-11m	527m	3B	
	-4.5m	240m	4B	砂利・砂
	-5.5m	107m	2B	
-7.5m	400m	2B		
日明地区	-9m	548m	3B	完成自動車、金属くず、水
	-5.5m	550m	6B	
	-7.5m	330m	2B	
日明地区	-11m	805m	4B	鋼材、金属製品、その他輸送機械
	-5.5m	550m	6B	

	-12m	220m	1B	
戸畑地区	-4.5m	316m	5B	鉄鋼、化学薬品、砂利・砂
	-7.5m	260m	2B	
	-6m	476m	5B	鋼材、鉄鋼、化学薬品
	-7.5m	130m	1B	
	-9m	160m	1B	
黒崎地区	-4.5m	310m	5B	石炭、コークス、金属くず
	-8m	331m	2B	
	-5.5m	380m	4B	砂利・砂、染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品、化学薬品
二島地区	-5.5m	90m	1B	金属くず、鋼材、非金属鉱物
	-7.5m	130m	1B	
北湊地区	-5m	618m	8B	砂利・砂、鋼材、金属製品
響灘東地区	-5.5m	550m	6B	非金属鉱物、コークス、金属くず
	-9m	325m	2B	
	-10m	540m	3B	
響灘西地区	-5m	160m	2B	化学薬品、ゴム製品、自動車部品
	-10m	340m	2B	
	-15m	700m	2B	

## 8. 申請理由

### (1) 港湾区域変更に至る経過・背景等

政府においては、逼迫する「エネルギー問題」や「地球環境問題」といった社会的要因に対応するべく、「海洋基本計画」（平成25年4月閣議決定）及び「エネルギー基本計画」（平成26年4月閣議決定）において、洋上風力発電を有望かつ多様で重要な低炭素の国産エネルギー源の一つとして、導入拡大が位置付けられているところである。

本市では、北九州市基本構想・基本計画である「元気発進！北九州」プランの産業面の取り組みを推進するための基本戦略として北九州市新成長戦略（平成25年3月策定）を策定し、本市内においては、太陽光などの再生可能エネルギー産業や高効率石炭火力発電などの基幹エネルギー産業の立地促進などに取り組んでいる。

特に響灘地区（響灘東地区、響灘西地区及び響灘海域）は、北九州市新成長戦略を推進する上で重点的に取り組むとした「グリーンエネルギーポートひびき」事業により、風力をはじめとする再生可能エネルギーの産業集積や創出拠点などを目指す地域として位置付けている。

また響灘海域は、風況及び水深などの自然条件から、港湾区域のみならず隣接する一般海域においても洋上風力発電の適地となっており、同海域は、平成27年3月に環境省が実施する「風力発電等に係る地域主導型の戦略的抽出手法の構築事業」に係るモデル地域に選定されている。これによって、洋上風力発電事業を実施するにあたっての環境影響評価の各種手続きを合理化・短縮化することが可能となっている。

これらを踏まえ、響灘海域において、ウインドファーム（複数の風力発電施設で構成される総出力1万kW以上の事業）の秩序ある開発を促進させるため、港湾法の規定に基づく港湾計画において、洋上風力発電導入可能エリアとなる「再生可能エネルギー源を利活用する区域」を平成27年12月に位置付けたところである。

なお、洋上風力発電の運営及び洋上風力発電施設の設置にあたっては、風車部品メーカー、風車メンテナンス企業などの関連産業が必要となるが、響灘東地区には、既に風力発電事業者が立地しており、広大な埋立地を有している響灘東地区及び響灘西地区では、風車メーカーゾーン、部品ストックゾーン、サプライヤーゾーン、メンテナンスゾーンといった大規模な洋上風力発電の産業拠点に必要な産業用地の確保が可能であり、北九州港を核とした産業集積と雇用の創出からなる、更なる活発な経済活動を本市としては期待しているところである。

## (2) 港湾区域の変更理由

港湾計画で位置づけた「再生可能エネルギー源を利活用する区域」は、その一部が現行の港湾区域を超えて設定されているが、港湾管理者としては当該区域については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、その理由は次のとおりである。

洋上風力発電の導入にあたっては、港湾の開発、利用及び保全と調和するとともに、秩序ある効果的な普及促進を図ることが必要であり、水域の利用調整や管理の仕組みが構築されている港湾区域に導入することが適切であると判断していること。

港湾管理者である本市は、北九州港の港湾区域や港湾施設を良好な状態に維持するため、港湾区域内の船舶航行に支障を及ぼすおそれがある物の除去や、水域の清掃その他の汚染の防除等を実施しているが、港湾区域に隣接する海域において洋上風力発電施設が設置され、同施設による災害（施設の倒壊、施設への船舶の衝突等）が発生した場合には、港湾管理者が関与する権限がないため、港湾区域外の支障物の除去等の対応ができず、その結果、損壊した施設の資機材等が北九州港内に漂流するなど、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こと。

また、洋上風力発電施設の建設については、防波堤で遮蔽されず静穏度が保ちにくい水域において、国内の保有隻数が少ないSEP船（自己昇降式作業台船）などを用いた民間発注の海上工事となるため、港湾区域内の工事として港湾管理者の管理の元、適正な水域管理を確保することが必要であると判断していること。

以上のとおり、現行港湾区域外にある洋上風力発電を導入する水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拡張変更するものである。

## (3) 変更予定港湾区域の範囲の決定理由

変更予定港湾区域については、港湾計画に位置付ける「再生可能エネルギー源を利活用する区域」及び当該水域に求められる船舶交通に係る機能にかんがみて、現行の港湾区域を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、港湾管理の面及び港湾利用者にとってわかりやすい港湾区域の形状とするため、白洲灯台（北緯 33 度 59 分 1 秒東経 130 度 47 分 30 秒）からの方位角及び距離の変更を行うこととした。

## 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、北九州港港湾計画に位置づけた「再生可能エネルギー源を利活用する区域」及び当該水域に求められる船舶交通に係る機能にかんがみて、現行の港湾区域を適切に管理し港湾機能を確保するため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、北九州市のみを地先とする海域であり、隣接する地方公共団体の利害は害さない。
- (3) 新たに拡張する区域は、港則法に基づき定められた関門港の港の区域を越えるが、港湾区域の変更について、港湾管理者が門司港長（若松海上保安部）に協議したところ、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。

##### (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。

##### (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。

なお、港湾区域の変更について、港湾管理者が北九州市及びひびき灘漁業協同組合に協議したところ、了承します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59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>	<p>井ノ浦1号防波堤基部(北緯33度50分3秒東経130度58分52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22秒東経131度1分31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32秒東経130度57分55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25秒東経130度53分47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17秒東経130度51分11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58分49秒東経130度47分39秒)から117度30分1,680メートルの地点、白洲灯台、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30秒東経130度43分44秒)及び八幡埼突端(北緯33度55分54秒東経130度43分51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、脇之浦漁港及び脇田漁港の区域を除く。</p>

※現港湾区域に示している緯度経度は日本測地系である。

平成14年の改正測量法の施行により、緯度経度は世界測地系へ順次変換することになっている。そのため、港湾区域を変更する今回のタイミングで緯度経度を世界測地系で示すこととした。

## 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

