

「ザ・シンポジウムみなとin釧路」が開催されました

令和3年11月25日（木）、釧路市観光国際交流センターにて、「ザ・シンポジウムみなとin釧路」が開催されました。会場では210名の来場、並行してライブ配信も行われ190名もの多数の参加がありました。

テーマは、「釧路港と東北北海道の将来像～国際バルク戦略港湾とこれからの戦略的な産業振興～」です。

はじめに基調講演では、釧路市副市長の伴篤様から、「国際バルク戦略港湾 釧路港の取り組み」と題し、バルク港湾の整備の必要性や釧路港の優位性、今後の課題となる複数港寄り輸送体制の構築などについてご講演をいただきました。

続くパネルディスカッションでは、「釧路港と酪農・畜産、食と観光」をテーマに、フリーアナウンサーの渡辺陽子様コーディネーターを務めていただき、釧路市長の蝦名大也様、鶴雅ホールディングス（株）取締役副社長の大西希様、酪農家・YouTuber・JA阿寒青年部長の浅野達彦様、釧路みなとオアシス協議会おもてなし部会長の金子ゆかり様、釧路港公立大学地域経済研究センター長の中村研二様のパネリスト5名をお迎えし、クルーズ船による経済波及効果への期待、国際交流や経済・観光の拠点となる釧路港の目指す姿など、釧路港への要請や将来像について議論いただきました。



基調講演の様子



パネルディスカッションの様子

（港湾空港部 港湾計画課）

令和3年秋の褒章伝達式を開催しました

令和3年秋の褒章受章者が10月26日の閣議で決定され、11月3日付けで発令されました。そのうち、北海道開発局港湾空港部からの推薦で、「株式会社濱谷建設」（釧路市港町）が緑綬褒章を受章され、12月8日に褒状の伝達式を行いました。伝達については、昨年引き続き、新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、本省での伝達式、皇居での拝謁が中止となったことなどから、釧路開発建設部での伝達式開催となりました。

伝達式において、井上釧路開発建設部長から褒状の伝達を受けた代表者の濱谷社長は、長きにわたり釧路港内において清掃活動を実施し、地域の環境美化保全及び環境意識向上に貢献してきた功績を踏まえ、「先代からの意思を引き継ぎ継続してきたものであり、光栄です。今後も益々研鑽し、企業として社会貢献に邁進して参りたい。」と受章の喜びを語っていました。



井上釧路開発建設部長から褒状の伝達



左から2人目が受章された
（株）濱谷建設の代表の濱谷社長

（港湾空港部 港湾計画課）

令和3年度年末年始の輸送等に関する 安全総点検の実施について

国土交通省では、多客繁忙期である年末年始に、公共交通の安全を図るとともに、輸送機関等の安全に対する意識を高めることを目的とする「年末年始の輸送等に関する安全総点検」の取組を実施しております。

関係港湾の港湾管理者の皆さまにおかれましては、管理する施設について、安全対策の実施状況等の自主点検の実施をよろしくお願いいたします。

○期間

令和3年12月10日（金）～令和4年1月10日（月）

○港湾に係る点検事項

- 1 旅客船等ターミナル、港湾施設等の保守点検の実施状況
- 2 港湾におけるテロ防止のための警戒体制の整備状況や乗客等の安心確保のための取組、テロ予告情報を入手した場合やテロ発生時の通報・連絡・指示体制の整備状況及びテロ発生を想定した訓練の実施状況
- 3 新型インフルエンザ対策及び新型コロナウイルス感染症対策の実施状況
- 4 自然災害、事故、感染症等発生時の乗客の安全確保のための通報・連絡・指示体制の整備・構築状況



<参考>国土交通省報道発表（令和3年10月26日）

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/koutu/sosei_safety_fr1_000004.html

（空港・防災課）



維持管理に関する対応事例を共有します！

令和3年10月4日～11月2日に実施しました維持管理担当者のWEB打ち合わせについて、ご協力ありがとうございました。ご説明した対応事例や、アンケートのご要望に関する回答について、Q&Aの形式で順次、「こうわん通信」でお知らせいたします。

Q1 一般定期点検診断について、簡易(事例集)の様式を使用することのメリットは何ですか

A1 一般定期点検に要する労力や、費用の軽減が図られます。

- 1 点検の実施単位が従来のブロック単位から施設単位になり、点検項目が減ります。
- 2 点検項目ごとに「a～d」で評価していたところ、「a」評価の有無に着目することにより判定を迅速に行うことが可能になります。

【事例】 重力式係船岸のエプロンと上部工について、様式の比較

ケーソン毎に26項目

最も痛んだ箇所で4項目

一般定期点検診断様式(点検診断の項目及び劣化度の判定基準・ケーソン式係船岸)

対象施設	点検診断項目の分類	点検診断の項目	点検方法	劣化度の判定基準		
ケーソン式係船岸	I類	岸壁法線	凹凸、出入り	目視 移動量	a □隣接ケーソンとの間に20cm以上の凹凸がある。 b □隣接ケーソンとの間に10～20cm程度の凹凸がある。 c □上記以外の場合で、隣接ケーソンとの間に10cm未満の凹凸がある。 d □変状なし。	
		エプロン	沈下、陥没	目視	a □ケーソン背後の土砂が流出している。 □ケーソン背後のエプロンが陥没している。 □車両の通行や歩行に重大な支障がある。 □エプロンに3cm以上の沈下(段差)がある。 b □エプロンと背後地の間に30cm以上の沈下(段差)がある。 □ケーソン目地(上部工含む)に顕著な開き、ずれがある。 □エプロンに3cm未満の沈下(段差)がある。 c □エプロンと背後地の間に30cm未満の沈下(段差)がある。 □ケーソン目地(上部工含む)に軽微な開き、ずれがある。 d □変状なし。	
			ケーソン	側壁の劣化、損傷	目視 ・ひび割れ、剥離、損傷 ・鉄筋露出 ・劣化の兆候 等	a □中継材が突出するような穴開き、ひびわれ、欠損がある。 □広範囲に亘り鉄筋が露出している。 b □複数方向に幅3mm程度のひび割れがある。 □1方向に幅3mm程度のひび割れがある。 c □局所的に鉄筋が露出している。 d □変状なし。
			エプロン(通常の場合)	コンクリート又はアスファルトの劣化、損傷	目視 ・コンクリート又はアスファルトのひび割れ、損傷	a □コンクリート舗装でひび割れ率が2m ² /m ² 以上である。 □アスファルト舗装でひび割れ率が30%以上である。 □車両の通行や歩行に支障があるひび割れや損傷が見られる。 b □コンクリート舗装でひび割れ度が0.5～2m ² /m ² 以上である。 □アスファルト舗装でひび割れ率が20～30%以上である。 c □若干のひび割れが見られる。 d □変状なし。
	エプロン(コンテナターミナル等利用制限が厳しい場合)			舗装の段差、わだち掘れ、ひび割れ	目視 段差、わだち掘れ	a □車両走行に危険な段差、陥没、わだち掘れ、ひび割れ等がある。 □15mm以上の段差がある。 □10mm以上のわだち掘れがある。 □幅3mm以上のひび割れがある。 b □10～15mmの段差がある。 □幅3mm未満のひび割れがある。 c □10mm未満のわだち掘れがある。 □微小なひび割れがある。 d □変状なし。
	II類	エプロン(コンテナターミナル等利用制限が厳しい場合)	舗装の劣化、損傷	目視	a □係船岸の性能を損なうような損傷がある。 □幅3mm以上のひび割れがある。 □広範囲に亘り鉄筋が露出している。 b □幅3mm未満のひび割れがある。 □10mm未満のひび割れがある。 c □幅1cm未満のひび割れがある。 d □変状なし。	
			上部工(鉄筋コンクリートの場合)	コンクリートの劣化、損傷	目視 ・ひび割れ、剥離、損傷 ・鉄筋露出 ・劣化の兆候 等	a □係船岸の性能を損なうような損傷がある。 □幅1cm以上のひび割れがある。 □小規模な欠損がある。 b □幅1cm未満のひび割れがある。 c □幅1cm未満のひび割れがある。 d □変状なし。
		上部工(コンクリートの劣化、損傷)	コンクリートの劣化、損傷	目視 ・ひび割れ、剥離、損傷 ・鉄筋露出 ・劣化の兆候 等	a □係船岸の性能を損なうような損傷がある。 □幅3mm以上のひび割れがある。 □広範囲に亘り鉄筋が露出している。 b □幅3mm未満のひび割れがある。 □10mm未満のひび割れがある。 c □幅1cm未満のひび割れがある。 d □変状なし。	
			上部工(鉄筋コンクリートの場合)	コンクリートの劣化、損傷	目視 ・ひび割れ、剥離、損傷 ・鉄筋露出 ・劣化の兆候 等	a □係船岸の性能を損なうような損傷がある。 □幅1cm以上のひび割れがある。 □小規模な欠損がある。 b □幅1cm未満のひび割れがある。 c □幅1cm未満のひび割れがある。 d □変状なし。

一般定期点検診断簿(重力式岸壁) (1/2)

港湾名	AAA港	点検者	管理 太郎	備考	
施設種別	△△地区 C-1-XX	点検日時	2019年 0月 0日		
施設名	FF岸壁	実施単位	1施設		
点検診断項目の分類	点検診断の項目	点検方法	判定の着目点	変状の有無	判定後の対応
			判定基準		
I類	岸壁法線(凹凸、出入り)	目視	・隣接する方塊ブロックとの間に20cm以上の凹凸がある箇所があるか。	レ	-
	エプロン(沈下、陥没)	目視	・方塊ブロック背後の土砂が流出している箇所があるか。 ・方塊ブロック背後のエプロンに陥没があるか。 ・車両の通行や歩行に重大な支障があるか。	レ	-
		方塊ブロック(重量の減少を伴うブロックの劣化、損傷)	目視	・方塊ブロックに、重量の減少を伴う欠損やひび割れがあるか。	レ
	エプロン(舗装の劣化、損傷)	目視	・車両の通行や歩行に支障がある段差、ひび割れ等があるか。	レ	-
II類	上部工(コンクリートの劣化、損傷)	目視	・係船岸の性能を損なうような変状があるか。	レ	-
III類	附帯設備	目視	次頁	レ	-

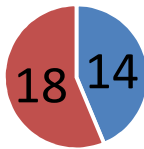
点検診断の効率化に向けた工夫事例集10頁

ドローンに関するアンケートの結果です！

令和3年10月4日～11月2日に実施しました維持管理担当者のWEB打ち合わせでお伺いしたドローンの保有状況、点検等に関するアンケート結果をお知らせいたします。

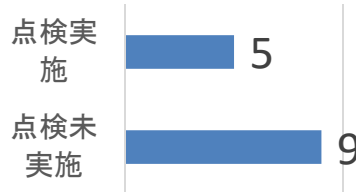
1. ドローンの保有状況について

ドローンの保有について



■ 保有あり ■ 保有なし

ドローンの点検について



ドローンの導入について



ドローンを点検に使用するメリット

- 防波堤、岸壁側面を委託で海上目視調査にて点検していたが、直営で点検できる為費用が削減できた
- 船に乗らないと点検できない箇所や、様々な角度から点検できたこと

ドローンを点検に使用しない理由

- ドローンによる点検手法等が明示されていないため
- 操作できる人がいないので、活用していない
- 担当者の異動により、操作経験がないのですぐに操作はできない

ドローンの導入について

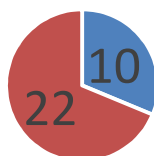
- 今後予算要求を予定している

ドローンを導入しない理由

- ドローンを活用した点検方法が直営で実施できるものか判断がつかない
- 必要なドローンの仕様（操作するタブレット等の仕様）が分からない
- 購入に必要な経費、維持管理費用が不明
- 講習を受けても職員の異動により、ノウハウを蓄積しづらい
- 港湾施設の管理に対してどの程度、ドローンが有効であるか分からない

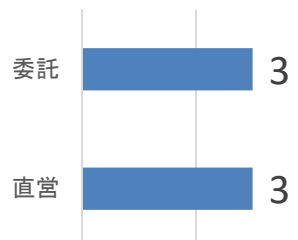
2. ドローンの点検について

ドローンの点検について

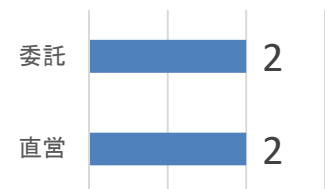


■ 実績あり ■ 実績なし

一般点検の実施



日常点検の実施



ドローンを点検に使用して苦労したこと

- 風が強い場合はドローンの使用が困難
- カラス、カモメ等の鳥類が威嚇してくるので注意を要する
- ドローンの使用は天候に左右され風速5m以内、寒気が強い時はバッテリーが動かないケースもある
(港湾空港部 港湾行政課)



港湾行政講座 3時間目！



国有港湾施設の原状変更

各港に所在する国有港湾施設は、管理委託契約に基づき港湾管理者の皆様に管理いただいています。国有港湾施設の運用にあたり、港湾管理者として施設の利便を増進したく原状変更のニーズがあろうかと思えます。

今回は、国有港湾施設の原状変更について、港湾管理者からの申請に対し、港湾行政課が審査を行うポイントを簡単にご紹介します。



原状変更が認められる最低限の要素は何ですか？



原状変更の承認を行うにあたり、全てのケースで最低限下記の要素を満足する必要があります。

- ① 原状変更により、国有港湾施設が壊れないこと
→NG例：岸壁に大型クレーンを設置したら、重量過大で岸壁エプロンに大きな穴が開いた。
- ② 原状変更しても、国有港湾施設の機能を失わないこと
→NG例：荷さばき地に建造物を設置したところ、建造物が大きすぎて荷さばきに使える面積を確保できなくなった。
- ③ 原状変更しても、みんなで国有港湾施設を利用できること
→NG例：岸壁にベルトコンベヤを設置したところ、ベルトコンベヤが支障となって他の船舶が着岸出来なくなった。

このように、国有港湾施設が公共物として健全性を保ち本来の機能を発揮できることが最低限の要素となります。



申請を要さない例外もあります。

国有港湾施設の原状変更を行うには、国による承認を原則としていますが、一定の条件のもと行われる原状変更は国による承認が不要です。

【通達：国有港湾施設の管理委託の事務取扱について

（平成27年3月5日国港総第461号）】

【国による承認が不要なもの】

- ① 港湾管理者自らが特定の工作物等を設置するために行う原状変更
- ② 電柱、上下水道等、一定の公共性を有する物件等を設置するために行う原状変更

通達に合致するかご不明の際は、お尋ねください。（港湾空港部 港湾行政課）



御用聞き Q & A の再掲載について

平成29年度から国有港湾施設の管理業務は各開発建設部から北海道開発局（本局）に集約化され、道内31港湾管理者との協議、調整及び事務手続きは、直接港湾行政課が対応することになりました。

道内港湾管理者との連携促進を図り、円滑かつ的確な業務処理が行われることを目的として、御用聞き、港湾管理者向け講習会の開催やメールニュース「こうわん通信」の発行などを行ってきました。

特に平成29年度から令和元年度まで実施した「御用聞き」では、各港湾管理者の皆様から要望及び質問等の聞き取りを行ったところ（令和2年度以降は実地監査や各講習会の場において、同様の取り組みを行っています。）。

「御用聞き」の場で寄せられた質問事項や相談事項につきましては、過去の「こうわん通信」において情報提供させて頂いたところですが、今後の事務手続きに役立ててもらうため、『御用聞きQ&A』を再掲載することとしました。

何度かに分けて情報提供させて頂く予定ですが、今回は管理委託業務のうち、原状変更等の国への承認申請について取りまとめております。

実際に実務をされている方からの声となりますので、参考になる事例があると思います。

番号	質問内容
No.1	国有港湾施設への使用許可にあたり、国（開発局）への承認申請が不要となるのはどのような場合でしょうか。
No.2	物揚場に漁業活動に必要な電力のコンセント等を漁組で設置したいが、国への設置申請は必要か。或いは軽微な事項として手続き不要としてよいか。
No.3	コンクリート舗装のエプロンを、港湾管理者がアスファルトで部分的に補修する等の行為は原状変更該当するののか。
No.4	国（開発局）への原状変更等の承認手続きに関し、手続きを省略できるのはどのような場合でしょうか。
No.5	国有荷さばき地への税関のカメラ設置について原状変更の手続きは必要でしょうか。
No.6	国有荷さばき地に原状変更等の承認を得て設置していた上屋を撤去する予定ですが、撤去・原状復旧に当たって、国への手続きは何が必要でしょうか。

（港湾空港部 港湾行政課）

御用聞き Q & A No.1

Q 国有港湾施設への使用許可にあたり、国（開発局）への承認申請が不要となるのはどのような場合でしょうか。

A 管理委託契約書第6条及び第8条に記載のとおり、国有港湾施設を他人に使用させたり、施設の原状を変更する場合には、国への承認申請が必要ですが、施設の維持及び安全管理等に必要な措置をすみやかに行うため、「国有港湾施設の管理委託の事務取扱について」（H27.3.5国港総第461号）において、以下の場合は国への承認手続きが不要となっています。

- ① 港湾管理者自らが管理施設に以下の工作物等を設置する場合
係船柱及び係船環、照明設備、救命設備、車止め、給水設備、配水設備等
- ② ①を除くほか、以下のものを設置する場合
街灯柱、電柱、地下ケーブル、水道管、下水管、ガスパイプ、送油管、消火栓等

御用聞き Q & A No.2

Q 物揚場に漁業活動に必要な電力のコンセント等を漁組で設置したいが、国への設置申請は必要か。或いは軽微な事項として手続き不要としてよいか。

A 漁業協同組合が設置する給電設備については、軽変事項（H27.3.5国港総第461号「国有港湾施設の管理委託の事務取扱について」参照）に該当しませんので、**港湾管理者から国への原状変更承認申請が必要**になります。

なお、事務手続きとしては、まず漁業協同組合から港湾管理者へ占用許可申請を上げて頂き、その申請を受けて、港湾管理者から国（北海道開発局）へ原状変更の承認申請を行うこととなります。

港湾管理者自らが給電設備を設置する場合は、軽変事項に該当するため、原状変更の承認申請は必要ありません。



御用聞き Q & A No.3

Q コンクリート舗装のエプロンを、港湾管理者がアスファルトで部分的に補修する等の行為は原状変更に該当するのか。

A 当該行為については、国への手続きは必要ありません。

これは「国有港湾施設の管理委託の事務取扱について」（H27.3.5国港総第461号）に掲げる、港湾管理者が管理施設に設置する「管理施設の用途又は目的に従い使用するため必要となる舗装等の工作物」については、国への承認手続きが不要とされているためです。

よって、エプロンの使用に支障となるひび割れ、目地や段差等をアスファルトにより補修する場合などは、原状変更の手続きは必要ありません。

ただし、既設コンクリート敷設箇所全体をアスファルト舗装で施工する場合には、元々の構造形式が不可視箇所となるため、国への承認手続きが必要となります。



ひび割れ、目地を補修した事例



アスファルトで全面施工した事例

（参考）

原状変更が必要な例としては、管理施設の改良、管理施設の一部撤去、附帯設備の設置、土地である管理施設に上屋を建設、舗装等の工作物や建物の設置等がありますが、これらの行為は、財産の所有者としての国が当該施設の状態を把握し、かつ、管理委託契約の目的に適合しているか判断する必要がある場合に、原状変更手続きが必要になります。

判断に迷う場合には、お気軽に港湾行政課管理班までお問い合わせ下さい。お待ちしております。

御用聞き Q & A No.4

Q 国（開発局）への原状変更等の承認手続きに関し、手続きを省略できるのはどのような場合でしょうか。

A 国の施設の原状を変更したり他人に使用させる場合、国の承認手続きが必要ですが、以下のような工作物等を設置する場合は、手続きが省略できます（H27.3.5国港総第461号「国有港湾施設の管理委託の事務取扱について」）。

Case

1 港湾管理者が船舶給水管やその他埋設管路を設置する場合

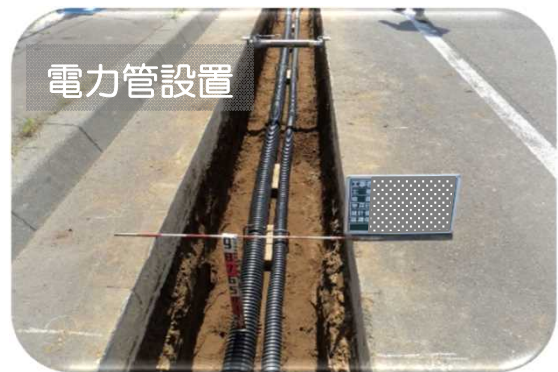
手続き不要！



Case

2 水道・ガス事業者が電柱や配管を設置する場合

手続き不要！



国有港湾施設の管理の諸手続等に関するご相談は、
お気軽に港湾行政課管理班までお問い合わせ下さい。

御用聞き Q & A No.5

Q 国有荷さばき地への税関のカメラ設置について原状変更の手続きは必要でしょうか。

A 不正薬物及びテロ関連物資等の密輸の取締りのため、主に荷さばき地などに税関が監視カメラを設置することがあります。

荷さばき地内に新たにポールを設置して監視カメラを取り付ける場合、**国有港湾施設である土地の上に工作物を設置する行為**に該当しますので、国への原状変更の手続きが必要です。

一方、荷さばき地上に既に設置されている上屋等建物の壁や柱などに監視カメラを取り付けるような場合は、原状変更の手続きは不要です。

なお、港湾管理者自らが設置する港湾施設の監視カメラについては、原則、原状変更の手続きは不要となりますが、設置方法によっては手続きが必要になる場合もございますので、事前に港湾行政課にご相談願います。

御用聞き Q & A No.6

Q 国有荷さばき地に原状変更等の承認を得て設置していた上屋を撤去する予定ですが、撤去・原状復旧に当たって、国への手続きは何か必要でしょうか。

A **上屋の撤去のみであれば、特段の手続き等は必要ありません。**

なお、撤去後の跡地に新たに建物・工作物の設置を予定している場合には、国への原状変更等の手続きが必要となる場合がありますので、新たに設置する建物等の内容等について、あらかじめ港湾行政課管理班までご相談ください。



上屋解体工事の現場