

港湾法をめぐる財政上の諸問題

木村 琢磨

本稿は、港湾法を素材として、その財政（財産管理を含む）に関わる問題を中心に考察するものである。なお、本稿は、筆者が雑誌『港湾』において24回にわたって連載した「港湾法を読む——公共施設をめぐる法制度の理解のために」の補足的な考察をしたものであり¹、その落ち葉拾い（多少なりとも財政に関するもの）というべき性格の雑文であることを、あらかじめお断りしておきたい。

考察の順序としては、公物管理法と財産管理法（1.）、海域に関する法制度（2.）、港湾法における監督処分（4.）、港湾法46条に関連した諸問題（5.）の順に検討することにしたい。

1. 公物管理法と財産管理法

行政法学説は、一般に公物管理と財産管理を区分しており、公物管理法（道路法、河川法、港湾法など）と財産管理法（国有財産法、地方自治法第2編第9章第9節など）を区別してきた²。住民監査請求や住民訴訟の対象となる財務会計行為（地方自治法242条1項）に関する判例の定式（最判平成2・4・12民集44巻3号431頁）も、後者に関する行為として位置づけられる³。

この論点については、関連する文献が少なくないが、ここではごく大まかな指摘をするにとどめる。まず、財産管理の範囲や財産管理の根拠法となる法律は、財務担当の省庁（わが国の中央省庁でいえば財務省）の所掌事務の範囲に異存するところが多く、国や時代によって異なることに留意が必要である⁴。

¹ 木村琢磨「港湾法を読む——公共施設をめぐる法制度の理解のために（1）～（24・完）」港湾2021年7月号42頁以下。同連載では、港湾工事とその費用（2023年3月号34頁、同年5月号36頁）、国有港湾施設（同年7月号34頁）、港湾施設の貸付け（同年9月号34頁）、港湾の利用に関する料金（同年11月号34頁）などにおいて、財政に関する考察を多く含んでいる。

² 代表的な文献として、塩野宏『行政法III〔第5版〕』（有斐閣、2021年）385頁、388頁。

³ 木村琢磨『プラクティス行政法〔第3版〕』（信山社、2022年）229-230頁。

⁴ 木村琢磨「フランス公物法における所有権的構成あるいは財政的公物觀の意義——公物管理権をめぐる覚書をかねて」行政法研究35号（2020年）119頁。わが国では、国有財産法にならって地方自治法第2編第9章第9節が規定されており、歴史的にみれば、第二次大戦前の市制町村制や府県制の財務に関する規定が旧国有財産法（大正10年法律第43号）の基礎になってきたという経緯がある。

次に、判例をみると、最判平成 19・12・7 民集 61 卷 9 号 3290 頁は、公物管理について、公物管理法である海岸法 37 条の 4 に基づく占用許可の場面において、国有財産法 18 条 3 項（現行の同条 6 項）の適用を認めている。また、学校施設の使用許可に関する最判平成 18・2・7 民集 60 卷 2 号 401 頁も、学校の施設に関する政令（昭和 24 年政令 34 号）3 条および学校教育法 85 条が適用される場面において、地方自治法 238 条の 4 第 4 項（現行の同条 7 項）の適用を認めている。この意味では、最高裁が公物管理と財産管理の区分を手つしてしていないという評価が可能である⁵。この点は、次に述べる、国有財産法の適用範囲に関する問題にも関わることになる。

2. 海域に関する法制度

海域について、わが国では包括的な法制度が創設されておらず、国の行政実務においては、国有財産法を根拠に国の権限が認められているが、地方公共団体による管理が否定されているわけではない⁶。

現行法上は、港湾法が港湾区域について定めているのが、海域に関する古典的な仕組みである。そこでは、港湾管理者の権限とされている。これに対し、一般海域については、港湾法上の開発保全航路の制度が、占用等の許可などについて、国の機関としての国土交通大臣の権限を明示的に認めている（43 条の 6～43 条の 10）。この制度は、昭和 48 年の港湾法改正によって導入されたもので、一般海域の管理についての先駆的な存在になっている。同様の仕組みは、平成 25 年の港湾法改正において導入された緊急確保航路の制度においても、踏襲されている（法 55 条の 3 の 5）。

さらに、港湾法以外においては、排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律（平成 22 年法律第 41 号。以下「低潮線保全法」という）、および海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律（平成 30 年法律第 89 号。以下「海洋再エネ整備法」という）において、同様の仕組みが取り入れられている⁷。

最高裁判所の判例において、海は、公有水面埋立法などの立法措置がとられないかぎり、所有権の対象にはならないとされていることからすると（最判昭和 61・12・16 民集 40 卷 7 号 1236 頁），海域は所有権の対象となる国有財産に当たらないと解するのが自然である。しかし、実務や学説においては、一般に、海の水域は私有財産制度の外に位置づけられなが

⁵ 木村琢磨「公共施設の整備・運営に関する法整備」行政法研究 30 号（2019 年）217 頁。

⁶ 参照、中村稔編『国有財産法精解〔平成 27 改訂〕』（大蔵財務協会、2015 年）60 頁。

⁷ それぞれの中核をなす、国土交通大臣による占用などの許可につき、港湾法 43 条の 8 第 2 項、同法 55 条の 3 の 5 第 2 項、低潮線保全法 9 条 1 項、海洋再エネ整備法 22 条 2 項、37 条 1 項など。

らも、公物としての性質が認められており⁸、行政実務においても、いわば所有の概念を拡張して、国有財産法の觀念的な規律の対象にしていると解される。

より実際的にいえば、一般海域については、特段の事情のない限り、個別の法令によって、国が一定の権限を有する公物として構成することが可能であると考えられ、開発保全航路などについても、港湾法においてその考え方が採用されることになる。この場合には、平成11年の地方分権一括法のもとでも、法定外公共用物の地方公共団体への譲与について、例外が認められることになる（国有財産法施行令6条2項1号カかっこ書参照）。また、前掲最判平成19・12・7が国有財産法について、学説にいうところの公物管理法としての性質を部分的に認めていると解するならば、財産管理以外の場面においても同法の趣旨を及ぼすことが可能になる。

少なくとも、以上に示した行政実務の立場からすると、海岸法上の一般公共海岸区域の占用許可に関する前掲最判平成19・12・7は、海域である港湾区域の占用等の許可にも妥当すると考えられる。

3. 港湾法における損失補償の範囲

港湾法においては、損失補償の内容について、特徴的な文言が採用されている。港湾法55条の3に基づく応急公用負担などがなされた場合に、同法55条の4に基づく損失補償の内容として、いわゆる通損補償（通常生ずべき損失に対する補償）のほか、逸失利益も含まれているようにもみえる。すなわち、同条の文言でいえば、「それらの行為がなかつたならば通常生じなかつた損失」のみならず、「通常得られる利益が得られなかつたことによる損失」が補償対象とされている。

港湾法においては、このほか有害建築物の改築等に関する損失補償の規定がこの文言を用いており（41条3項）、港湾法以外では、海洋再エネ整備法における非常災害時における緊急措置等における損失補償についても、同じ文言が用いられている（27条3項）。

この点では、道路法69条1項、河川法22条1項、海岸法23条3項などが「通常生ずべき損失」の補償に限定しているのと相違があり、損失補償に関する港湾法系統の条文の特殊性が認められるが、その文言からすると、逸失利益を全面的に肯定したものと解することは困難であると思われる。近時の裁判例としても、憲法29条3項に基づく損失補償に関して、

⁸ 学説として、美濃部達吉『日本行政法下巻』（有斐閣、1940年）783頁、塩野・前掲注（2）407頁。行政実務の解説書として、山口真弘=住田正二『公有水面埋立法』（日本港湾協会、1954年）23頁。港湾区域の公物性につき、山口真弘=住田正二『港湾行政』（日本港湾協会、1955年）330頁。

逸失利益の補償を一般的に否定したものがあることが注目される（山形地判令和元・12・3 判例地方自治 485 号 52 頁）⁹。

他方で、港湾法においては、道路法や河川法などに比べて監督処分の範囲が限定されていることと連動して、それに基づく損失補償の規定が存在しないという特徴が見られる。この点を次に述べることにしよう。

（損失の補償）【港湾法】

第 55 条の 4① 国又は港湾管理者は、第 55 条の 2 の 3 第 1 項 [=他人の土地への立入り]、第 55 条の 3 第 1 項若しくは第 2 項 [=非常災害の場合における土地の一時使用等] ……の規定による行為により損失を受けた者に対し、それらの行為がなかつたならば通常生じなかつた損失及び通常得られる利益が得られなかつたことによる損失を補償しなければならない。

（損失の補償）【道路法】

第 69 条 道路管理者は、第 66 条 [=他人の土地の立入又は一時使用] 又は前条の規定 [=非常災害時における土地の一時使用等] による処分に因り損失を受けた者に対して、通常生ずべき損失を補償しなければならない。

4. 港湾法上の監督処分

（1）現行法の解釈

港湾法 56 条の 4 に基づく監督処分は、簡易代執行が認められていることを含めて、基本的には道路法や河川法と共通する仕組みであるが（それぞれ 71 条、75 条）、道路法や河川法と比べて、その適用範囲が狭く設定されている。すなわち、道路法・河川法においては、「公益上やむを得ない必要」が生じたときをはじめとして、公益上の事由による監督処分が広く認められているのに対して（それぞれ 71 条 2 項、75 条 2 項）、港湾法においては、公益上の事由に基づく監督処分の条文が存在しない。この結果、港湾法においては、許可の取消し（講学上の撤回）ができる範囲が限定されることになる。低潮線保全法 11 条においても、港湾法 56 条の 4 と同様の体裁がとられている。

港湾法 56 条の 4 第 1 項の監督処分の要件が限定列挙されていることからすると、それ以外の公益上の理由によって許可を取り消すことを否定する立場もありうる。その一方で、行政行為の撤回の一般法理によって、公益上の必要性が相手方の不利益を上回ると考えられる場合には、国土交通大臣や港湾管理者が相手方に対する許可を取り消すことを認める立場もあり得る（最判昭和 63・6・17 判例時報 1289 号 39 頁参照）。後者の立場にたって許可の取消しがなされた場合には、道路法や河川法の場合と同様に（それぞれ 72 条 1 項、76 条

⁹ ただし、その控訴審（仙台高判令和 2・12・15 判例地方自治 485 号 69 頁）と上告審（最判令和 4・1・25 判例地方自治 485 号 49 頁）は、この立場を明示的に採用しているわけではない。その他の裁判例を含めて、木村琢磨・判例評釈・地方財務 852 号（2025 年）228 頁を参照。

1 項），損失補償が求められる場合があると思われる（最判昭和 49・2・5 民集 28 卷 1 号 1 頁をも参照）。

これは、法令の明文のない場合に憲法 29 条 3 項などに基づいて認められる損失補償であるが、その先例となる最大判昭和 43・11・27 刑集 22 卷 12 号 1402 頁が、当時の河川附近地制限令に基づいて、損失補償を伴う公用負担がなされる場面との「均衡」を理由としていることからすると、この種の損失補償は、問題となっている法律における損失補償の規定（ここでは法 41 条 3 項、55 条の 4 第 1 項など）の内容によって制限される可能性があると思われる¹⁰。

（2）実際的な観点と立法論の視点

港湾法においては、許可の時点で詳細な「条件」を設定し、その違反に基づく取消しが予定されているとも考えられる（56 条の 4 第 1 項 2 号）。もともと、港湾法 56 条の 4 は、昭和 48 年改正によって創設された規定であるが、それ以前の行政実務においては、占用等の許可に付された「条件」の内容に即して、監督処分の可能性を拡大する方向性が提示されていたところである¹¹。実際的な観点からすれば、港湾区域の占用等の許可などについては、多くの場合には前掲最判平成 19・12・7 とほぼ同様に、港湾管理者らの裁量が認められることからして、このような法制度でも不都合がないという見方も可能である。

しかし、長期にわたる許可について、許可の時点で将来的な予測をすることには困難を伴うことからすれば、実際に許可に付せられる条件が概括化されて、相手方の予測可能性を害するおそれも生じかねない。そこで、立法論としては、港湾法の監督処分の規定を拡充して、公益上の事由に基づく許可の取消し等を定め、それにに基づく損失補償の制度を設けることが検討されてよいと思われる。

（監督処分）【港湾法】

第 56 の 4 ① 国土交通大臣、都道府県知事又は港湾管理者は、第 1 号に該当する者（国土交通大臣にあつては同号イ、都道府県知事にあつては同号ロ、港湾管理者にあつては同号ハに掲げる規定に違反した者） [=⑦] 又は第 2 号若しくは第 3 号に該当する者 [=①] に対し、工事その他の行為の中止、工作物若しくは船舶その他の物件（以下「工作物等」という。）の改築、移転若しくは撤去、工事その他の行為若しくは工作物等により生じた若しくは生ずべき障害を除去し、若しくは予防するため必要な施設の設置その他の措置をとること又は原状の回復を命ずる [=⑦および①に対する措置] ことができ、第 2 号又は第 3 号に該当する者に対し、第 1 号に掲げる規定によつて与えた許可を取り消し、その効力を停止し、その条件を変更し、又は新たな条件を付する [=①に対する措置] ことができる。

一 次の規定に違反した者 [=⑦]

¹⁰ 木村・前掲注（8）246 頁。

¹¹ 山口=住田・前掲注（7）258 頁以下。

- イ 第43条の8第1項若しくは第2項 [=開発保全航路内における禁止行為、占用等の許可] 又は第55条の3の5第1項若しくは第2項 [=緊急確保航路内における禁止行為、占用等の許可]
- ロ 第56条第1項 [=56条港湾における占用等の許可] 又は第56条の2第1項 [=同じく禁止行為]
- ハ 第37条第1項 [=港湾区域内の工事等の許可] 又は第37条の11第1項 [=港湾区域などにおける禁止行為]
- 二 第37条第1項 [=港湾区域内の工事等の許可]，第43条の8第2項 [=開発保全航路内における占用等の許可]，第55条の3の5第2項 [=緊急確保航路内における占用等の許可] 又は第56条第1項 [=56条港湾における占用等の許可] の規定による許可に付した条件に違反した者 [=①]
- 三 詐欺その他不正な手段により第37条第1項 [=港湾区域内の工事等の許可]，第43条の8第2項 [=開発保全航路内における占用等の許可]，第55条の3の5第2項 [=緊急確保航路内における占用等の許可] 又は第56条第1項 [=56条港湾における占用等の許可] の規定による許可を受けた者 [=①]

(道路管理者等の監督処分) 【道路法】

第71条① 道路管理者は、次の各号のいずれかに該当する者に対して、この法律若しくはこの法律に基づく命令の規定によって与えた許可、承認若しくは認定（中略）を取り消し、その効力を停止し、若しくはその条件を変更し [=①に対する措置]、又は行為若しくは工事の中止、道路（中略）に存する工作物その他の物件の改築、移転、除却若しくは当該工作物その他の物件により生ずべき損害を予防するために必要な施設をすること若しくは道路を原状に回復することを命ずる [=②または①に対する措置] ことができる。

- 一 この法律若しくはこの法律に基づく命令の規定又はこれらの規定に基づく処分に違反している者 [=②]
- 二 この法律又はこの法律に基づく命令の規定による許可又は承認に付した条件に違反している者 [=①]
- 三 偽りその他不正な手段によりこの法律又はこの法律に基づく命令の規定による許可等を受けた者 [=①]
- ② 道路管理者は、次の各号のいずれかに該当する場合においては、この法律又はこの法律に基づく命令の規定による許可等を受けた者に対し、前項に規定する処分をし、又は措置を命ずることができる。
- 一 道路に関する工事のためやむを得ない必要が生じた場合
- 二 道路の構造又は交通に著しい支障が生じた場合
- 三 前2号に掲げる場合のほか、道路の管理上の事由以外の事由に基づく公益上やむを得ない必要が生じた場合

(監督処分に伴う損失の補償等) 【道路法】

第72条① 道路管理者は、第24条 [=道路管理者以外の者の行う工事] 又は第32条第1項若しくは第3項 [=道路の占用の許可] の規定による承認又は許可を受けた者が前条第2項第2号又は第3号の規定による処分によつて通常受けるべき損失を補償しなければならない。

5. 港湾法46条に関する諸問題

(1) 港湾法46条と補助金適正化法22条

国の補助金に関しては、昭和30年に、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律（以下「補助金適正化法」という）が制定され、港湾についていえば、従前の港湾法施行規則（6条～10条）に基づく補助金交付手続および委任による権限の所在（港湾法施行令22

条1項2号)などについて整理されたが、必ずしも明確な整理がなされていない要素もある。

港湾法46条は、補助金適正化法22条と類似する条文であり、いずれも、補助事業によって取得した財産の譲渡などをする場合には、大臣の認可ないし承認が求められるという規定である。もともと、港湾法46条は、補助金適正化法の制定前に制定されていたことから、補助金適正化法22条の先駆的な意義が認められる。また、港湾法46条ただし書において、国庫納付した場合の例外は、補助金適正化法施行令14条1項において定められている。

行政実務においては、港湾法46条に基づく認可があった場合には、補助金適正化法22条に基づく承認は不要であると運用がなされているが、形式的には、前者が後者の特別法であるという整理がなされているわけではない。

そこで、違法行為の転換が問題になる。すなわち、上記のような行政実務の取扱いを前提とした場合に、誤ってなされた補助金適正化法22条に基づく承認について、その承認を港湾法46条1項に基づく認可とみなすことができるか否かが問題になる。

違法行為の転換を認めた最判令和3・3・2民集75巻3号317頁は、補助金適正化法22条の趣旨について、次のように述べている。すなわち、同法「22条は、補助事業者等が補助事業等により取得した財産について、各省各庁の長の承認を受けないで、補助金等の交付の目的に反して使用し、譲渡し、交換し、貸し付け、又は担保に供してはならない旨を定め、もって財産の処分を制限しているところ、これは、補助事業等により取得された財産が処分され、補助事業者等により補助金等の交付の目的に沿って使用されなくなる事態となっては、当該目的が達成し得なくなるために設けられたものと解され、当該承認は、これを得ることなく上記の事態に至ることを防止することを目的とするものである」という。

そのうえで、同最判は、補助金適正化法22条に基づく承認と同法7条3項による条件に基づく承認の間で、違法行為の転換を認めている。その理由としては、①同法22条に基づく承認は、同法7条3項による条件に基づく承認と目的を共通にしていること、②両者の法効果を比較した場合に、後者が前者に比べて相手方にとって不利益になるものでないこと、③本件においては、同法22条に基づく承認をした機関において、仮に同条に基づき当該承認をすることができないという認識であった場合に、同法7条3項による条件に基づき承認をしなかったであろうことをうかがわせる事情は見当たらないことを理由としている。

補助金適正化法22条の趣旨に関する同判決の判示は、港湾法46条にも妥当すると解される。また、補助金適正化法22条に基づく承認と港湾法46条1項に基づく認可との実質的な同一性からして、前者を後者に転換することは可能であると解される。なお、同最判の調査官は、補助金適正化法22条に基づく承認を講学上の許可と性格づけており¹²、その意味でも、港湾法46条1条の認可に近い性質が認められることになる。

¹² 荒谷謙介・法曹時報74巻3号（2022年）690頁注(12)。

（2）港湾法 46 条 1 項の認可を受けない行為の私法上の効力

港湾法 46 条 1 項の認可を受けていない行為については、本文の私法上の効力が問題となる。行政実務においては、同項の認可がないことは善意の第三者に対抗できず、契約の効力が否定されるが、当該「港湾施設の貸付等が、私人間における貸付等と類をみない性質のものである場合」には、その取消しが第三者に対しても対応しうる、と考えられている。具体例として、係留浮標について、運輸大臣（当時）の許可を受けないで貸付けをした場合、係留浮標の貸付けは、私人間に類をみない性質のものであるから、その取消しは第三者に対しても対応しうる、と述べられている¹³。

こうした考え方は、行政行為の類型論にいう認可に関する条文が、原則として効力規定であるという理解に依拠するとともに、民法 94 条 2 項などに示される表見法理に沿ったものであり、基本的には正当といえる。しかし、昭和 26 年の港湾法改正によって港湾台帳の制度が採用され（48 条の 2），原則としてその閲覧が可能であることが定められており（同法施行規則 14 条の 2），また、行政実務上も、国庫補助の対象になって港湾台帳に記載されない施設は存在していない。上記の文献において例としてあげられた係留浮標についても、同様に港湾台帳への記載が予定されており（同法施行規則様式 5 の 3(3)），また、私営港に設置される場合を含めて、係留浮標が私人間の取引対象になりえないという前提にも疑問がある（国有財産法 2 条 1 項 2 号をも参照）。したがって、施設の内容によって第三者の保護の要否を判断する必要は乏しいと考えられ、原則として善意の第三者に対抗しえないと解すべきであると思われる。

道路法や河川法においては、港湾法 46 条に相当する規定はなく、補助金適正化法 22 条によることになると考えられる。港湾法において、この種の明文が置かれた理由としては、国公有港湾施設と私有港湾施設が併存していることから、これらの所有者らの間で譲渡などがなされる場合が少なくないことが一因になっていると考えられる¹⁴。その一方で、道路法や河川法は、道路台帳と河川台帳の制度（それぞれ 28 条、12 条），およびそれらの閲覧の制度を設けており（それぞれ 28 条 3 項、12 条 4 項），それらの場合を含めて、補助金適正化法 22 条に基づく各省各庁の長の承認を欠く譲渡など場面についても、基本的には港湾法 46 条について述べたところと同じ考え方が妥当すると思われる。

（国が負担し又は補助した港湾施設の譲渡等）【港湾法】

第 46 条① 港湾管理者は、その工事の費用を国が負担し又は補助した港湾施設を譲渡し、担保に供し、又は貸し付けようとするときは、国土交通大臣の認可を受けなければならない。ただし、国が負担し、若しくは補助した金額に相

¹³ 山口＝住田・前掲注（7）354-356 頁

¹⁴ 類似の沿革的な説明として、巻幡静彦『港湾法解説』（港湾協会、1950 年）182 頁。

当する金額を国に返還した場合又は貸付けを受けた者がその物を一般公衆の利用に供し，かつ，その貸付けが3年の期間内である場合は，この限りでない。

- ② 港湾管理者は，前項の規定により国土交通大臣の認可を受けた場合又は同項ただし書の場合のほか，その管理する一般公衆の利用に供する港湾施設を一般公衆の利用に供されなくする行為をしてはならない。

(財産の処分の制限)【補助金適正化法】

第22条 補助事業者等は，補助事業等により取得し，又は効用の増加した政令で定める財産を，各省各庁の長の承認を受けないで，補助金等の交付の目的に反して使用し，譲渡し，交換し，貸し付け，又は担保に供してはならない。ただし，政令で定める場合は，この限りでない。

(財産の処分の制限を適用しない場合)【補助金適正化法施行令】

第14条① 法第22条ただし書に規定する政令で定める場合は，次に掲げる場合とする。

- 一 補助事業者等が法第7条第2項の規定による条件に基き補助金等の全部に相当する金額を国又は補助実施法人に納付した場合
 - 二 補助金等の交付の目的及び当該財産の耐用年数を勘案して各省各庁の長又は補助実施法人の代表者が定める期間を経過した場合
- ② 第9条第3項から第5項までの規定〔=補助金等の返還の起源の延長等〕は，前項第2号の期間を定める場合について準用する。

(3) 公共施設の台帳制度

ここで上記の論点に関連して，公共施設の台帳制度に触れておこう。道路・河川・港湾の公共施設法制において台帳制度が最初に導入されたのは，旧河川法上の河川台帳の仕組みであるようにみえる(14条)。当時の河川法においては，一定の範囲で私権が排除ないし制限されており，また，第二次大戦後に制定された道路法においては，旧道路法と同様に，道路における私法上の法律関係が原則として排除されていることを踏まえて，新河川法の場合を含め，こうした特殊な制度のもとでの特殊な法律関係において，「個人の権利義務の関係」を明確にするために，公共施設の管理事務を適切に遂行する目的とあわせて，台帳制度が導入されたと説明される¹⁵。港湾法46条や補助金適正化法22条が問題になるのは，まさに上記の意味での特殊な法律関係に属していた財産が，通常の私人間の取引関係に移行する場面が含まれることから，その契約の有効性などの論点において，こうした台帳制度の存在が意味をもつことになる。

なお，国有財産法においては国有財産台帳の制度があるが(32条)，公園・広場以外の公用財産は適用の対象から外れており(38条，同法施行令22条の2)，ここでも，公用財産の台帳価格が存在しないことを含めて，公用財産の台帳管理の特殊性が認められる。

¹⁵ 参照，道路法令研究会編著『道路法解説〔改訂6版〕』(大成出版社，2023年)242頁，河川法研究会編著『河川法解説〔改訂3版〕』(大成出版社，2024年)74頁。

(港湾台帳)【港湾法】

第48条の2① 港湾管理者は、その管理する港湾について、港湾台帳を調製しなければならない。

② 港湾台帳に関し必要な事項は、国土交通省令で定める。

(港湾台帳)【港湾法施行規則】

第14条① 港湾台帳は、帳簿及び図面をもつて組成するものとする。

第14条の2 港湾管理者は、港湾台帳をその事務所に備えておき、その閲覧を求められたときは、正当な理由がなければこれを拒むことができない。