

# 港湾における老朽化対策【国土交通省】

## 施策概要

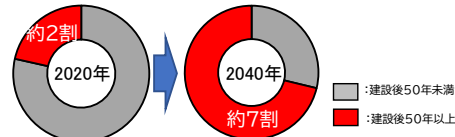
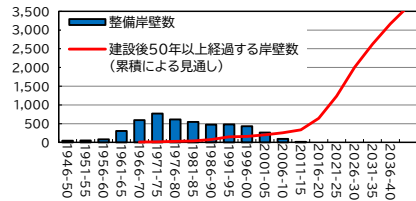
計画的かつ効率的に改良工事を実施し、予防保全型維持管理の実現に向けた老朽化対策を推進

## 効果

平時・災害時の海上交通ネットワークの維持、港湾施設の安全な利用等を確保

### 全国的な対策と効果

#### 【港湾施設の老朽化の現状】



※国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、地方港湾の公共岸壁数(水深4.5m以上)：国土交通省港湾局調べ  
※竣工年不明施設(約100施設)については上記の各グラフには含まれていない

建設後50年以上経過する岸壁の割合

#### 【港湾施設の老朽化対策の様子(R2～R6年度で約900施設)】



施設の老朽化により陥没等が発生していた岸壁に対し舗装工事を実施

#### 【既存ストック(倉庫等)を生かしたふ頭機能の再編・効率化】

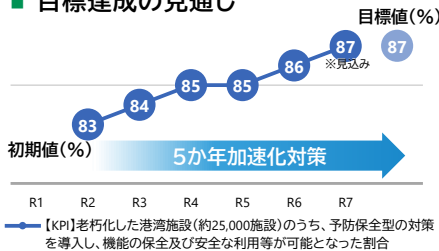


既存のストックの統廃合・機能の集約化や必要なスペース見直し等により、修繕費用や維持管理費用の抑制を図り、効率的なふ頭に再編

### ■ 予算額(国費)(加速化・深化分)

R3	R4	R5
194億円	138億円	92億円
R6	R7	累計
91億円	-	516億円

### ■ 目標達成の見通し



※ このほか、加速化・深化分以外の予算も措置されている

### 効果発揮事例

## 岸壁の老朽化対策により、海上交通機能を確保する



国土交通省 九州地方整備局



福岡県北九州市



北九州港予防保全事業

### ■ 北九州港における老朽化対策状況



### 事業費

12.5億円 (うち5か年加速化対策(加速化・深化分)2.5億円)

### 事業の背景(地域の課題)

北九州港響灘東地区の岸壁(水深10m)は、築造後40年以上経過し、老朽化によるエプロンのクラックや沈下による水たまり等が発生していました。平時・災害時ともに、その場所では船荷の揚げ降ろしを行う荷役が出来ないために荷役場所に制限をかけることも、制限区域をダンプトラック等が迂回する必要があるため、非効率な荷役となっていたため背後企業の企業活動が制約されていました。

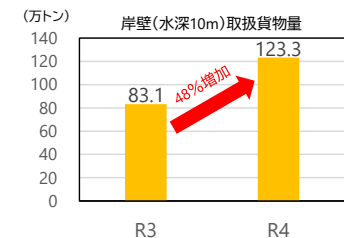
### 事業の内容

令和2年度に5か年加速化対策として事業を前倒しして実施しました。予防保全型維持管理の実現に向け、老朽化対策としてエプロンのクラックや沈下を解消すべく、舗装全面の打ち替え、防舷材や係船柱等の取り換え等を実施しました。



### 効果

岸壁(水深10m)の上部工や舗装工等の老朽化対策を完了したことで、当該岸壁の荷役機能を回復させ、港湾の安全な利用を確保しました。これにより、荷役場所の制限やダンプトラック等の迂回による非効率な荷役を解消することができました。対策前と対策後では、当該岸壁の年間取扱貨物量は約48%増加しており、企業活動にも貢献しています。また、災害時においても継続して安全な利用が可能です。



(1) 人命・財産の被害最小化

(2) 交通・ライフラインの維持

2 インフラの老朽化対策

(1) 3 国土強靱化に関する施策を効率的に進めるためのデジタル化等の推進

(2) 災害関連情報の高度化