

港湾施設等の個別施設計画
(概要版)

令和8年3月

福岡市 港湾空港局

第1章 概要

1. 策定の背景
2. 位置づけ

第2章 個別施設計画の内容

1. 対象施設
2. 施設毎の個別施設計画
 - (1) 計画策定の目的
 - (2) 計画の構成
 - (3) 点検の頻度
 - (4) 点検結果の評価方法
 - (5) 維持補修計画
 - (6) 計画の変更

第3章 維持管理の取組み

1. 施設の経過年数
2. 施設の点検結果
3. 維持管理の基本的な考え方
4. 社会的影響度の区分
5. 優先順位の考え方
6. 対策費用

第1章 概要

1. 策定の背景

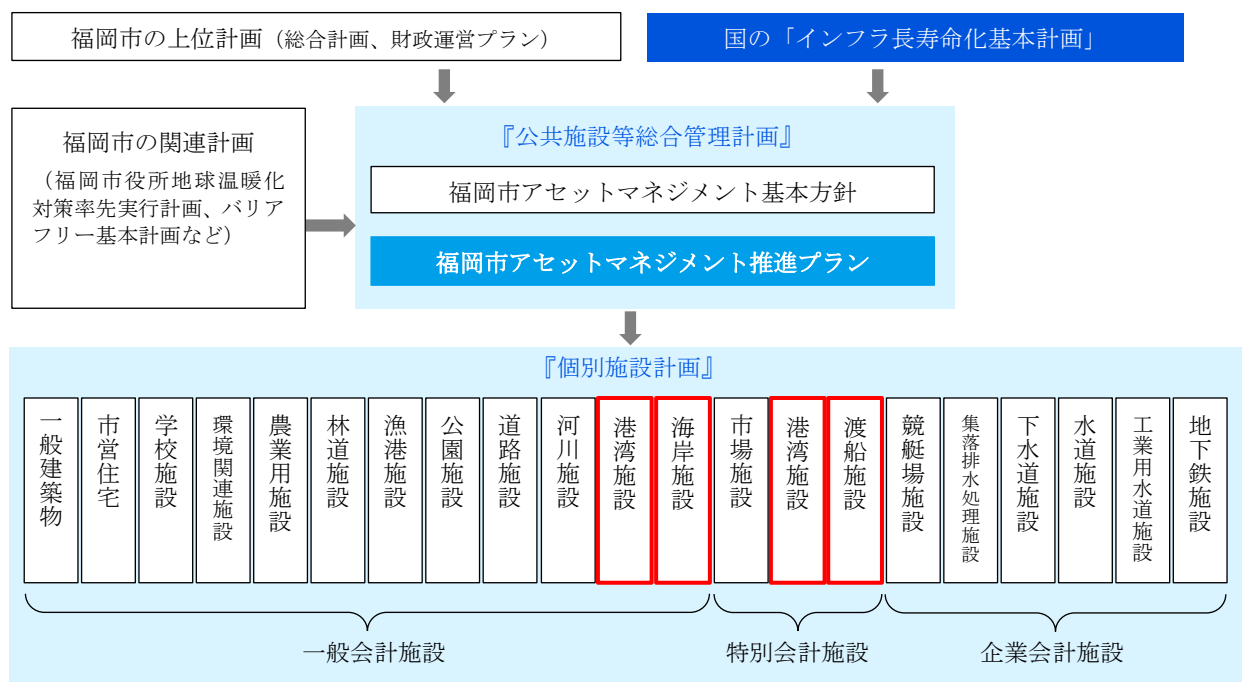
福岡市では、公共施設を将来にわたって適切に建替え・改修していくため、施設の長寿命化を図るアセットマネジメントの手法を全庁的に導入することとし、平成20年に『福岡市アセットマネジメント基本方針(以下、「基本方針」という。)]を策定しています。

さらに、「基本方針」に基づく取組を推進するため、『福岡市アセットマネジメント推進プラン(以下、「推進プラン」という)]を策定し、社会経済情勢の変化や市民ニーズの多様化に対応しつつ、公共施設の安全性確保と良質な市民サービスの持続的な提供に取組んでいます。

国においては、平成25年に「インフラ長寿命化基本計画」が策定され、また、平成26年には、総務省より各地方公共団体に対して、「公共施設等の総合的かつ計画的な管理の推進について(総務大臣通知)」が示されたことにより、福岡市全体の公共施設の計画的な管理を推進するための取組みの方向性やコストの見通し等を示す「公共施設等総合管理計画」及び施設ごとの具体的な対応方針である「個別施設計画」を策定し、総合的かつ計画的な管理を推進するよう求められています。

これらの背景を踏まえ、福岡市では基本方針及び推進プランを「公共施設等総合管理計画」と位置付け、各施設管理者が「個別施設計画」を策定し、計画的なアセットマネジメントに取り組んでいます。

計画の体系図 ※1



※1 出典:福岡市「福岡市アセットマネジメント推進プラン(令和7年9月)」

2. 位置づけ

福岡市港湾空港局では、国が示す「港湾の施設の維持管理計画策定ガイドライン」及び「海岸保全施設維持管理マニュアル」等に基づき、個別施設計画(前項の港湾施設、海岸施設 ※1、渡船施設)を策定しています。

「港湾施設等の個別施設計画(概要版)」は、これらの個別施設計画を基礎資料として整理・集約し、港湾施設等の維持管理に関する情報を一元的に示すために取りまとめたものです。

なお、本資料は現時点の点検結果等に基づくものであり、今後の点検結果や社会経済情勢の変化に応じて適宜見直すこととしています。

※1 本資料における海岸施設とは、海岸法における「海岸保全施設」及び遊歩道等の「その他の施設」のことをいいます。

第2章 個別施設計画の内容

1. 対象施設

個別施設計画の対象施設は、関係法令等^{※1}に基づき、福岡市港湾空港局が所管する港湾施設、海岸施設、渡船施設及び国から管理を受託している国有港湾施設としています。

主な港湾施設 令和8年3月時点

施設		備考
水域施設	航路、泊地、船だまり等(49)	1,289 ha
外郭施設	防波堤、導流堤、離岸堤(46)	9.2 km
	護岸(74)	23.4 km
係留施設	岸壁、栈橋、物揚場、船揚場(76)	18.5 km
	係船くい(3)	3 基
	浮栈橋(15)	15 基
臨港交通施設	臨港道路(197)	67.2km
	橋梁、トンネル(8)	3.8 km
	駐車場(2)	9,476 m ²
航行補助施設	航路標識(28)	74 基
荷さばき施設	荷役機械(15)	15 基
	荷さばき地(15)	8.0 ha
	上屋(23)	一般上屋、特殊上屋
旅客施設	旅客乗降用固定施設(2)	
	待合所(3)	博多港国際ターミナル 博多ふ頭第2ターミナル クルーズセンター
保管施設	野積場(48)	146.1ha
	車両野積場(1)	箱崎ふ頭立体車両野積場
船舶役務用施設	船舶のための給水施設(22)	132 栓
	船舶修理施設(1)	1 基
	船舶保管施設(1)	
港湾環境整備施設	緑地(15)	28.4 ha
	緑地(海上遊歩道)(1)	あいたか橋
港湾管理施設 (港湾情報提供施設等含む)	港湾管理事務所(7)	コンテナターミナル管理棟 小戸ヨットハーバークラブハウス等
	港湾管理用資材倉庫(1)	
	その他の施設(26)	コンテナターミナル受変電所等
港湾管理用移動施設	清掃船、通船(4)	

※1 港湾法(第56条の2の2)、海岸法(第14条の5)など

主な海岸施設

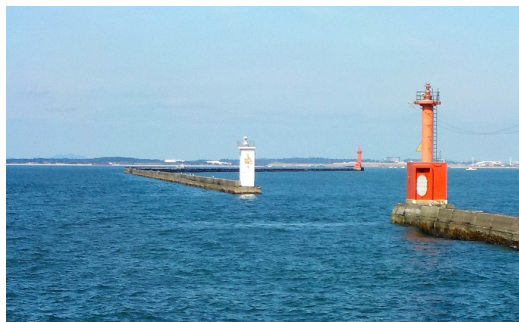
令和8年3月時点

施設		備考
海岸保全施設	護岸(45)	18.5 km
	突堤、離岸堤(42)	5.1 km
	水門(1)	1 基
	海浜(6)	6.1km
その他の施設	遊歩道(6)	香椎(2 施設)、福浜、 地行、百道、愛宕浜
	遊歩道(橋梁)(1)	なぎさ橋
	休憩所(3)	海浜公園
	その他(海浜公園人工地盤)(1)	6,229 m ²

※海岸保全区域の数は20地区

渡船施設

施設		備考
係留施設	浮棧橋(5)	5 基
旅客施設	待合所等(8)	待合所(西戸崎、志賀島 姪浜、能古、玄界島、 小呂島)
船舶	船舶(7)	



外郭施設(防波堤)



係留施設(岸壁)



臨港交通施設(臨港道路)



臨港交通施設(橋梁)

2. 施設毎の個別施設計画

福岡市港湾空港局では個別施設計画として、主に、港湾施設については施設ごとに「維持管理計画」を、海岸保全施設については地区海岸ごとに「長寿命化計画」を策定しています。

参考までに港湾施設の維持管理計画に記載している主な内容を以下に示します ※¹。なお、長寿命化計画についても、点検の頻度や評価の基本的な考え方は概ね同様となります。

(1) 計画策定の目的

港湾施設は自然条件の影響により劣化・損傷が生じるおそれがあるため、点検診断の方法や維持補修方針を体系的に整理し、供用期間を通じて要求性能を確保することを目的としています。

(2) 計画の構成

港湾施設における維持管理計画は、維持管理の基本的な考え方や施設が置かれる諸条件等を取りまとめた「総論」、点検診断の時期や方法及び対象とする部材等を定めた「点検診断計画」、点検診断の結果等に基づく「総合評価」、維持工事等の時期及び方法等を定めた「維持補修計画」から構成しています。なお、点検診断計画では、「港湾の施設の点検診断ガイドライン」を参考に、点検診断の種類と方法、頻度及び項目等を設定しています。

(3) 点検の頻度

点検診断は、初回点検診断、日常点検、定期点検診断、臨時点検診断に分類しています。このうち、定期点検診断は、施設種別に応じて5年以内に1回の頻度で実施しています。

※1 参考：国土交通省「港湾の施設の維持管理計画策定ガイドライン（令和5年3月 一部変更）」

(4)点検結果の評価方法

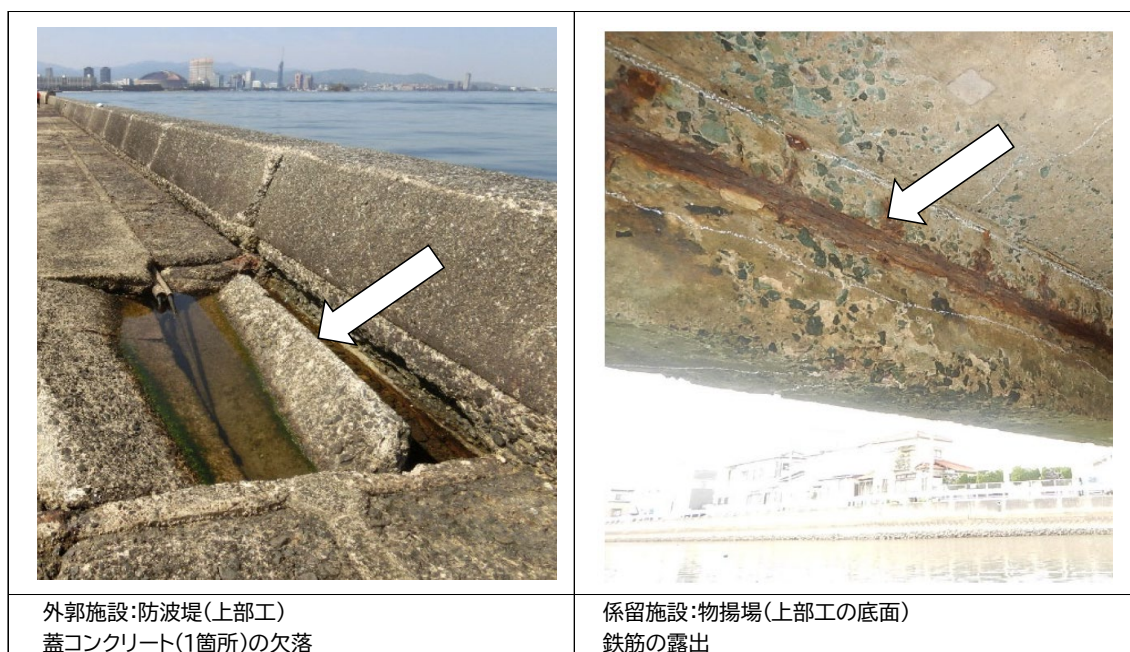
点検の結果は、部材ごとの劣化度判定や性能低下度の評価を行っています。

性能低下度は、点検診断の項目ごとに整理した部材ごとの劣化度を総合的に評価し、施設全体としてどの程度性能が低下しているのかを4段階で示しています。

性能低下度の評価基準

性能低下度	評価基準
A	施設の性能が相当低下している状態
B	施設の性能が低下している状態
C	変状はあるが、施設の性能の低下がほとんど認められない状態
D	変状は認められず、施設の性能が十分に保持されている状態

(例)性能低下度「A」の施設



(5)維持補修計画

維持管理の基本的な考え方や施設が置かれる諸条件、点検診断及び総合評価の結果に基づき、補修の方法等を定めています。

(6)計画の変更

当初の維持管理計画とは異なる変状の進行、施設の利用状況の変化や用途の変更、維持工事の実施、維持管理に係る技術革新の情勢の変化等により、必要に応じて維持管理計画を変更しています。

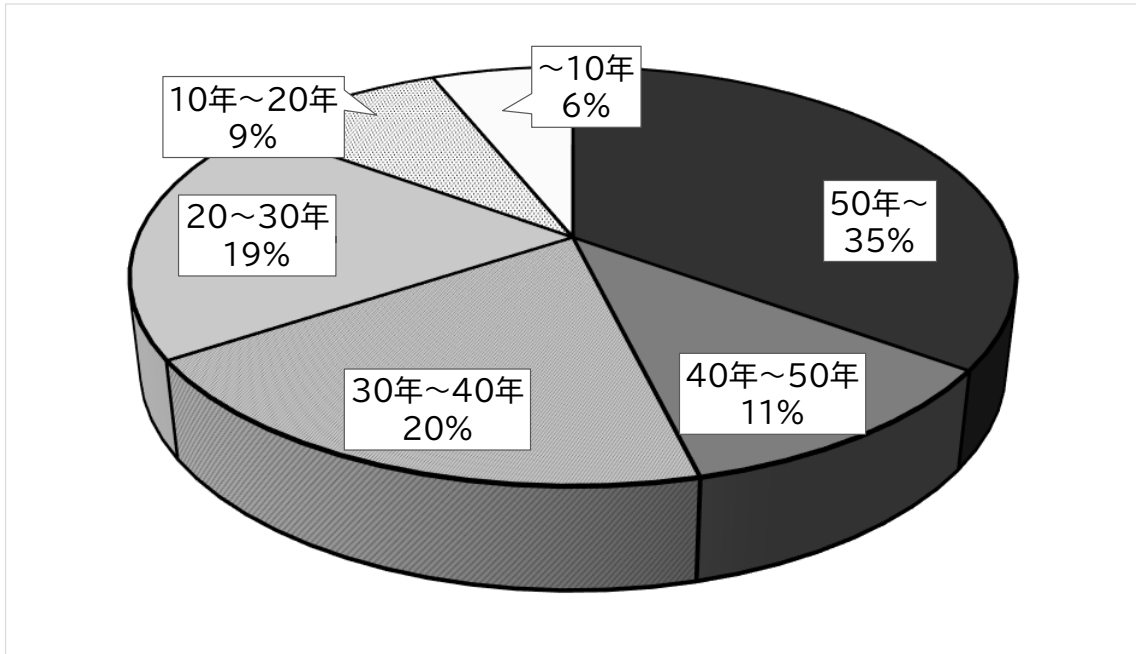
第3章 維持管理の取組み

1. 施設の経過年数

個別施設計画を策定している施設の多くは、昭和 40～50 年代の経済成長期に集中的に整備されており、主要な施設の半数以上が供用開始後 30 年を超えている状況です。

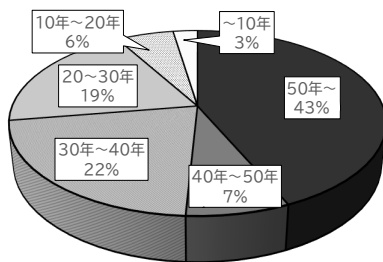
建設・改良からの経過年数の割合(令和7年末時点)^{※1}

■主な港湾施設

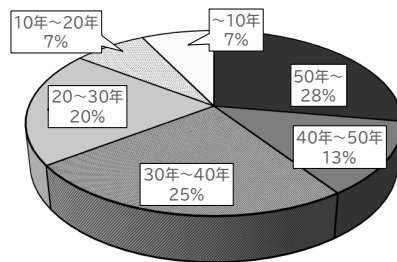


■主な施設毎の内訳

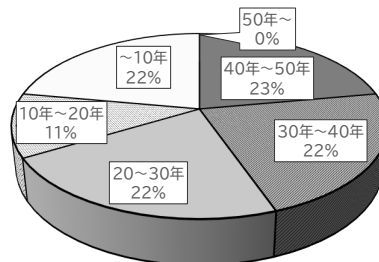
外郭施設(防波堤、護岸等)120施設



係留施設(岸壁、物揚場等)94施設



橋梁(なぎさ橋・あいたか橋含む)9施設

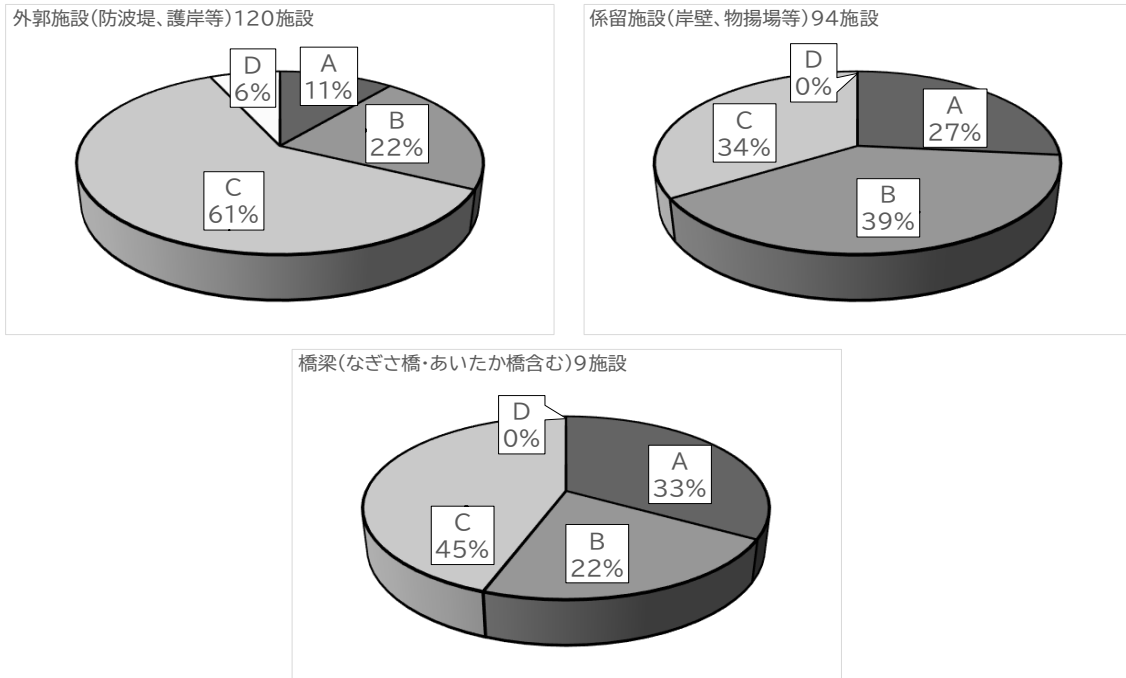


※1 施設数を基準とした割合

2. 施設の点検結果

施設の点検結果では、例えば、外郭施設については性能の低下がほとんど認められない C、D 判定の施設が約 7 割を占めています。一方、係留施設や橋梁については、直ちに安全性や機能面で問題が生じる状況ではありませんが、施設の性能が低下している A、B 判定の施設が約 6 割を占めています。

主な施設の性能低下度の評価結果(判定区分別割合, 令和7年末時点)

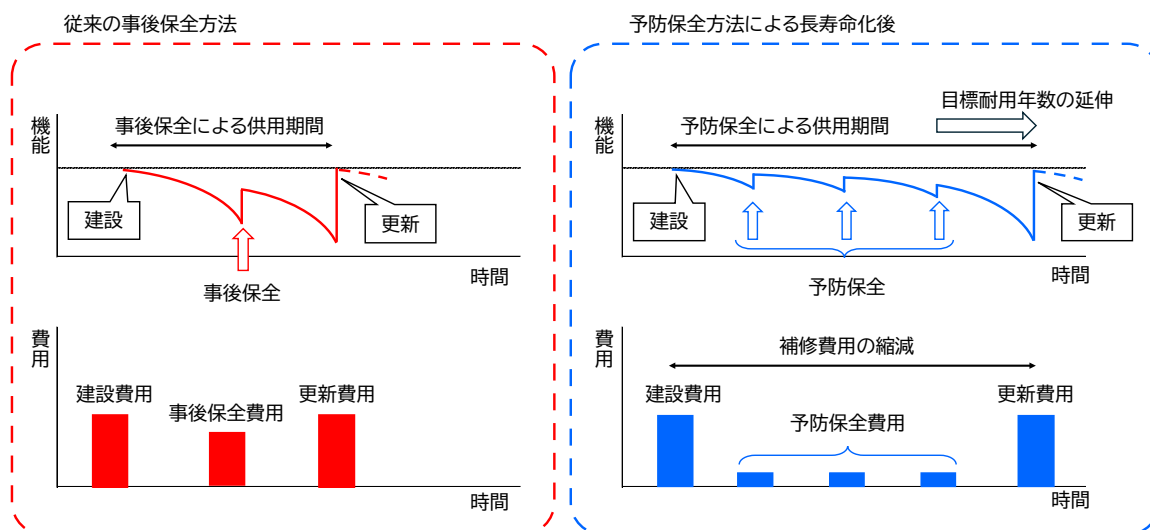


維持管理・更新の事例



3. 維持管理の基本的な考え方

港湾施設等の機能低下を未然に防ぎ、安全性と信頼性を確保するため、予防保全を基本とした維持管理を行っています。予防保全は、事後保全に比べて補修費用の縮減、機能損失リスクの低減及び供用期間の延伸につながるため、合理的な手法とされています。



4. 社会的影響度の区分

各施設は、その位置づけや利用状況などを踏まえ、施設の機能喪失が港湾運営や地域社会に及ぼす影響の大きさを4段階で区分しています。

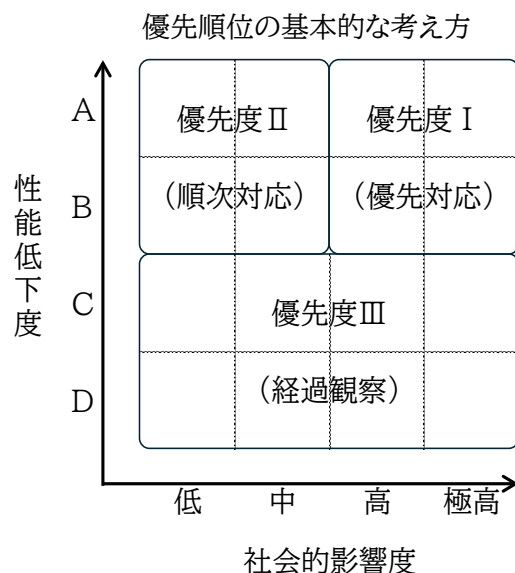
例) 社会的影響度の区分(係留施設)

社会的影響度	考え方
極めて高い	<ul style="list-style-type: none"> 機能喪失が人命、財産又は社会経済活動に重大な影響を及ぼすおそれがある施設 代替が極めて困難な施設
高い	<ul style="list-style-type: none"> 機能喪失が港湾物流や旅客輸送に相応の支障が生じ、地域経済に一定の影響を及ぼすおそれがある施設
中程度	<ul style="list-style-type: none"> 機能喪失でも代替施設の活用により港湾運営への影響を一定程度緩和できる施設 利用頻度・取扱量が限定的な施設
低い	<ul style="list-style-type: none"> 機能喪失でも港湾運営への影響が軽微であり、代替手段が容易に確保できる施設

5. 優先順位の考え方

対策については、性能低下度の評価に基づき劣化状況や機能低下の程度に応じて、早急に行う修繕や計画的な補修の必要な箇所を選定し実施しています。

計画的な補修の優先順位は、性能低下度と社会的影響度を踏まえ総合的に評価しています。



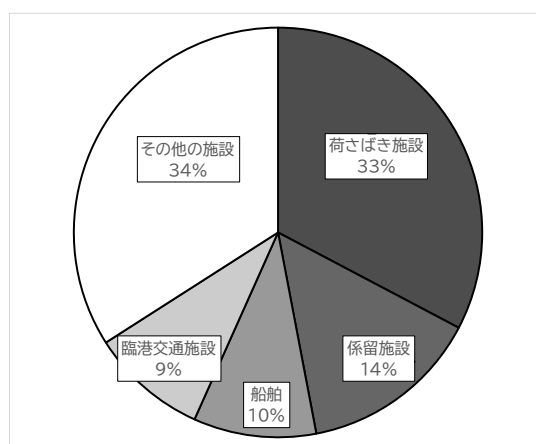
6. 対策費用

令和7年度以降の今後 30 年間における、港湾施設等の維持管理・更新費用は、約 1,600 億円 *を見込んでいます。

対策費用の内訳としては、クレーン等の荷役機械からなる荷さばき施設と岸壁等からなる係留施設で約半数近くを占めています。

予防保全を基本とした維持管理により、施設の延命化やライフサイクルコストの縮減を推進し、将来的な更新費用の抑制と財政負担の平準化を図っていきます。

対策費用に占める各施設の割合



* 対策費用については、点検結果に応じて随時変動するため、本資料では築年数等に基づき機械的に算出しています。今後の施設点検結果や工事の実施状況、社会経済状況の変化等により変動する可能性があります。