

福岡都心の賑わい空間の創出 — 国道 202 号国体道路春吉橋架替事業 —

森山 誠二

はじめに

福岡都市圏の成長は著しく、六大都市に続く都市としての札幌・広島・福岡という言葉があるが、現在では六大都市に食い込み中核を占めるようになってきている。そうしたなか、都心部の魅力向上は重要なキーワードであり、都心部の一部である中洲地区において、福岡市は同地区の春吉橋橋上広場を含め那珂川右岸を清流公園として位置づけた。その上で令和 5 年 8 月に Park-PFI 制度を活用して整備運営主体として地元企業体を選定し、現在都心部における魅力ある公園づくりが進められている。中心となる春吉橋橋上広場は国道 202 号春吉橋の架け替えの際に創出されたものであり、当時、筆者はその立ち上げに携わったことから、これまでの経緯を振り返ってみることとしたい。

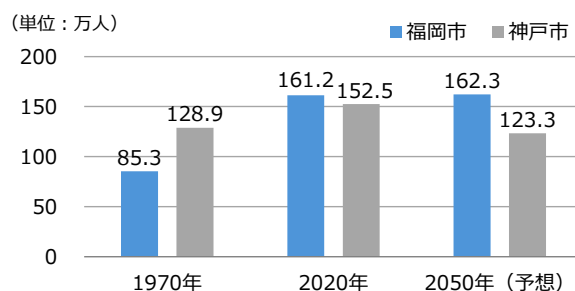


図-1 福岡市の人口推移

1. 都心部の状況

1-1. 福岡都心部の都市構造

福岡都心部はJR博多駅を中心とする博多地区と西鉄天神駅を中心とする天神地区の両拠点があり、中洲地域が両拠点をつなぐ位置にある。平成 23 年 3 月には博多駅が大改修され、天神地区の活性化の取組も求められていた。



図-2 福岡都心部の地域図



図-3 九州・山陽直通 新幹線「さくら」
(出典:朝日新聞 夕刊 1 面(H21.2.26))
承認番号 25-1363
朝日新聞社に無断で転載することを禁じる

1-2. 博多・天神地区の不連続性

天神地区と博多地区をつなぐのが中洲地区である。人通りは多いが歩道は狭く、また国体道路の沿道は夜の繁華街となっており、特に夜は公序良俗の点からも万人が自由に快適に通行できる環境にはなかった。

森山 誠二

昭和 61 年建設省入省。九州地方整備局福岡国道事務所長、国土交通省道路局環境安全・防災課長、環境省環境再生・資源循環局長などを歴任。現在、一般財団法人日本みち研究所専務理事。

また那珂川から眺める夜景は美しく有名ではあるが見る視点によっては良好な景観とは言いがたいところもあった。



写真-1 中洲地区の歩道の様子

2. 春吉橋周辺の状況

2-1. 那珂川浸水

那珂川においては、必要な河積を確保するため河川管理者である福岡県河川課が順次河川拡幅を進めていたが、最大のネックとなる春吉橋橋台の移設は工事費がかさむこともあり着手できず、数年に一度は中洲地区は浸水被害を被っているような状況であった。（平成21年（2009年）7月の中国・九州北部豪雨において、流域には甚大な浸水被害が発生している。）

2-2. 中洲地区の交通渋滞

国体道路は片側2車線であり、都心部の商業施設へのアクセスなど、自動車約35,000台/日、歩行者、自転車約20,000人/日となっており、昼間より夜間の交通量が多いという特徴があった。また、路肩が狭く、夜間にはタクシーが路上駐車し1車線が塞がれている状況にあった。このため中洲地区安全安心まちづくり協議会ではその対策が常に話題になっていた。あふれるタクシーや人々を収容できるオープンスペースの確保の声が出ていた。

2-3. 春吉橋の老朽化

平成21年に春吉橋を点検したところ橋脚の劣化や床版の補修などが必要であることがわかった。同橋は昭和36年に架設されて以来、60年余りが経過し、基礎工には木杭（松）を使用していることもあり、その状況も踏まえ補修で済むのか架け替えとなるのか詳細な検討が必要であった。当時は現在と異なりメンテナンスについてはさほど重要視されているとはいえず、維持管理に充てられる予算は限られていることから、検討に当たっては財政上の制約も考慮する必要があった。

平成24年12月に発生した、中央自動車道笹子トンネル天井板落下事故はその後の架け替えの判断に影響を与えることになる。



図-4 中洲地区の浸水被害
（出典：西日本新聞(H21.7.25)許諾済）



図-5 中洲地区でのタクシー規制
（出典：毎日新聞西部版夕刊 H20.11.15）



写真-2 春吉橋の老朽化の状況

2-4. 遊覧船

ベネチア（イタリア）やコペンハーゲン（デンマーク）などでは都市内を周遊する水上バスは都市の魅力向上に大きく貢献している。平成 21 年 3 月に福岡みなとであい船が運航されたが、都心部の船着き場の整備や春吉橋の桁高の関係で運行船が満潮時には通過できないなどインフラが整っておらず、魅力ある観光資源となるには厳しい状況にあった。地元経済からは世界に伍する観光都市になるためには、観光資源として水上バスの一層の活用の声があがっておりそのためのインフラ整備が求められていた。

3. 地下鉄七隈線延伸

3-1. 福岡市議会交通対策特別委員会

地下鉄七隈線は郊外部から都心部の天神南駅で止まっており、博多駅までの延伸がかねてより期待されていた。当時延伸ルートは決定されていなかったが、国体道路を通るルートの可能性も想定された。その場合には国体道路の一部である春吉橋の地下を通ることとなり、春吉橋架け替えとの関係が生じる。そういった背景から延伸の構想がどうなっているか気になるところであり、市役所に確認したところ、平成 19 年度から延伸の具体化が議論されているところであった。ルート決定は福岡市議会交通対策特別委員会が行うこととなっており、国体道路案を含む三案が正に議論されているところであった。

3-2. 地下鉄七隈線延伸計画の決定

国体道路案の場合には、地下鉄の深度や縦断勾配次第では春吉橋の杭が支障となる可能性もあり、架け替えが余儀なくされることも考えられる。メンテナンスへの予算投入が厳しいなか、地下鉄事業との連携事業や一体施工となると注目を集める事業となり、予算の確保もやりやすくなるのではないかとといった現場レベルでの思惑もあった。

市議会交通対策特別委員会をサポートしている福岡市交通局とも連絡を取りつつ特別委員会で議論が重ねられ、平成 22 年 1 月の特別委員会中間報告では期待通りに国体道路案が優先ルートとされ、他の二案は長期的視点に立った検討とすることとなった。その後平成 23 年度に国体道路ルートにて事業化に向けた取組を行うことに決定している。

3-3. 延伸事業の事業採択

福岡地下鉄七隈線延伸の動きを国土交通省鉄道局に伝えたところ、いわゆる地下鉄事業は

ベイサイドーキャナル「川の旅」



図-6 那珂川における水上バス構想
(出典:西日本新聞(H21.11.13)許諾済)



図-7 地下鉄七隈線の延伸ルート(三案)

仙台地下鉄東西線の工事が佳境に入っており平成 27 年には開業予定、そろそろ次の新規案件を探しているところであり、鉄道局では新規事業は歓迎される状況にあった。こうした状況を福岡市交通局とも共有しつつ、福岡市議会の後押しもあり福岡地下鉄延伸事業は平成 24 年度に新規事業採択された。平成 28 年に博多駅前陥没事故があったものの、令和 5 年 3 月に博多駅まで延伸し営業開始されている。博多駅とつながったことによるネットワーク効果は大きく、福岡地下鉄の営業成績向上に大きく寄与している。

4. 春吉橋架替事業

4-1. 架け替えへの決定

老朽化対策を検討していくなかで、春吉橋の杭の状況もあり修繕では十分な対応ができず、また地下鉄七隈線ルートが国体道路案に絞り込まれ、地下鉄工事にあたり杭などとの調整が必要となった。こうした流れのなか。平成 24 年度に地下鉄七隈線延伸が正式に事業化されたことも踏まえ、橋梁の架け替えとして平成 25 年度に春吉橋架替事業が国土交通省の事業として新規事業化された。施工にあたっては、道路管理者としての最低限の義務を果たすのであれば仮橋を整備し、本橋完成後に仮橋を撤去するのが通例であり、そういう選択肢も考えられた。

4-2. 架け替えを契機としたまちづくり

一方、山積みとなっている都市課題をこの機会に少しでも解決し地域社会に貢献できないか、との議論もあった。例えば今はバスタ新宿となっているが、当時、新宿駅南口の国道 20 号 JR 跨線橋の架け替えに合わせ、う回路部分を仮設ではなく将来的に交通結節点としての空間として活用する事業として工事が進められていた。そういう事例も参考にし、春吉橋も単なる架け替えではなく、仮橋を将来も利用できる空間として整備し、都市におけるにぎわい空間を創るとともに、治水対策や観光支援にも配慮した計画とすることになった。

4-3. 計画概要

春吉橋の架け替え計画は、まず、木杭からコンクリート杭へ変更するとともに、道路空間を再配分し、歩道幅員の確保やタクシーベイの設置を行うことで、安全性や交通利便性の向上を図ることとした。また、6 径間から 2 径間と変更することにより、河川の流加断面を確保する計画とした。

さらに、一般的な橋の架け替えの場合、架設の迂回路橋を設置し、本橋の架設後にその迂回路橋を撤去するが、今回の架け替えでは迂回路橋を永久橋として建設し、架け替え後も撤去せず、存置して「福岡の顔」となる賑わい空間として利用する計画とした。

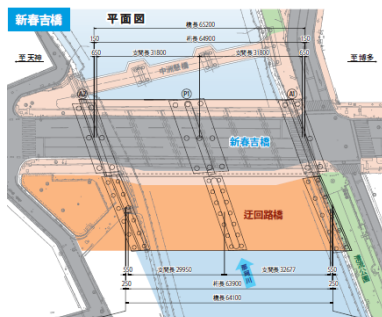


図-8-1 春吉橋架替事業 平面図

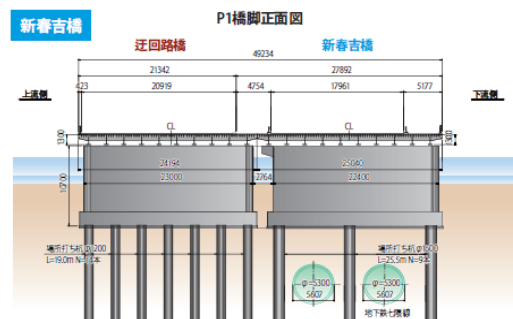


図-8-2 春吉橋架替事業 正面図

設計にあたっては、走行性や橋梁の強度に配慮しつつ縦断線形や上部工の桁高・床板構造を決定し、結果として、河川改修（河道拡幅）と合わせて実施する計画とし、水上バスが満潮時にも支障なく運行できるようになっている。また、七隈線延伸事業との設計調整も行い、杭間に地下鉄を挟みこむ構造となっている。

迂回路橋の取り付け部については新たに用地買収が必要となるが、福岡外環事業や博多バイパスで用地買収に活躍した熟練の職員も多く、都心部の困難な業務であるにもかかわらず、順調に進捗したと聞いている。

福岡市との調整により市が一定の負担を行い、市が橋上広場として取得し周辺的那珂川右岸の河川公園と一体的に整備し運営することになった。

4-4. 那珂川河川改修

那珂川の河積を確保するため河川改修を河川管理者である福岡県河川課は順次進めていたが、最大のネックとなるのが事業費のかかる春吉橋の橋台であった。

河川管理者が原因者となるのではなく、道路管理者が事業主体として河川改修計画に沿って橋台を移動させることで、那珂川河川改修完成の目途がついた。

また、旧橋は径間長が短く、治水上の問題もあったことから径間長を長くし治水安全性にも配慮した。

新春吉橋

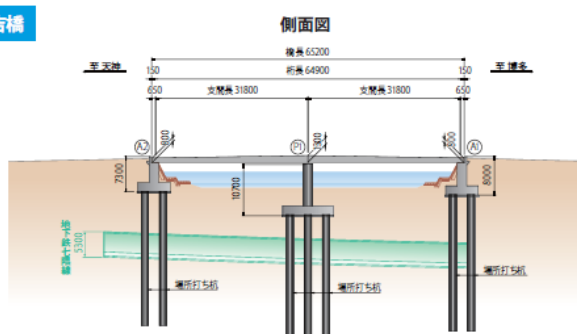


図-8-3 春吉橋架替事業 側面図

■河川流下断面を阻害(那珂川)

○径間長が短く、治水上のネック箇所となっている。



図-9 那珂川河川改修事業 断面図

5. 国体道路空間構想

5-1. 国体道路中洲地区

中洲地区が抱える都市課題は春吉橋周辺に留まらない。国体道路中洲地区の歩行者空間の確保、横行する路上駐車、バス運行への支障、さらには春吉橋の1年後に建設された中洲新橋への対応などがあった。究極的には博多地区から天神地区までの2キロを歩けるまちにするためには国体道路中洲地区の道路空間再編していくのが求められていた。九州大学出口敦教授（当時）や九州産業大学辰巳浩教授（当時）にも、さまざまな試案の検討を進めていただいた。

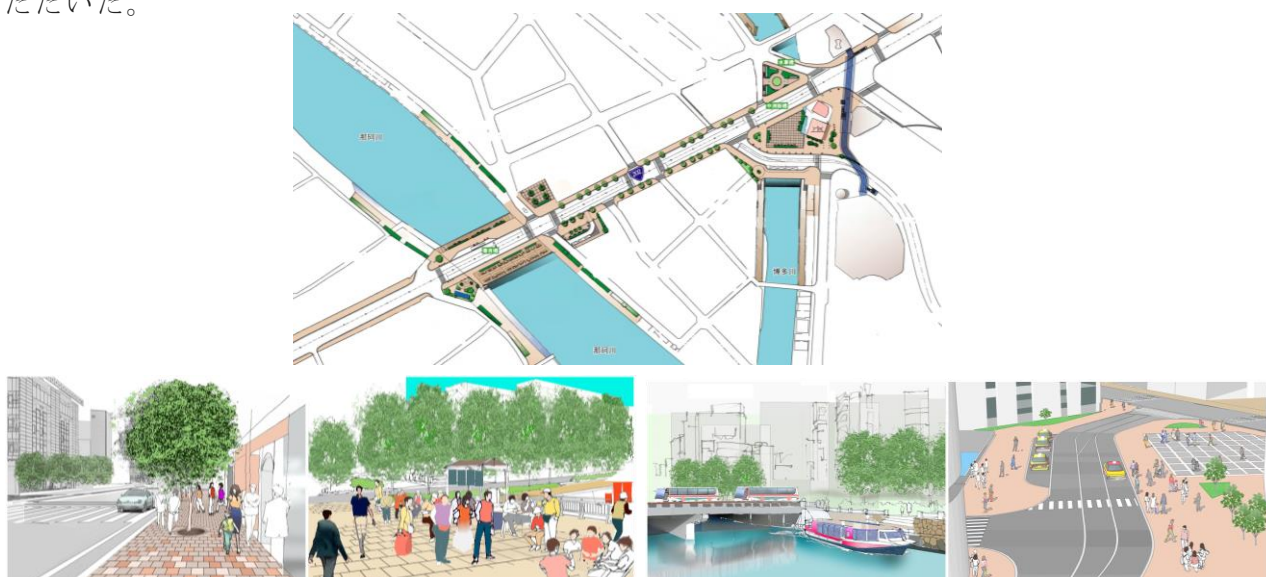


図-10 道路空間再編の1つの検討案

5-2. 博多と福岡を結ぶ国体道路

平成 25 年から 27 年にかけて、産学官と連携して「春吉橋を核とした空間利活用に関する技術研究会（委員長：坂口光一九州大学名誉教授）」が設置され春吉橋賑わい空間について検討されている。

この研究会を受け、平成 31 年に「博多と福岡を結ぶ国体道路の空間利活用検討会（委員長：同上）」が設置され、博多と福岡のクロスポイントとなる春吉橋賑わい空間のあり方について検討が行われ、令和 3 年 8 月に提言がとりまとめられている。春吉橋賑わい空間のあり方のみならず国体道路の空間再編のあり方についても言及されている。

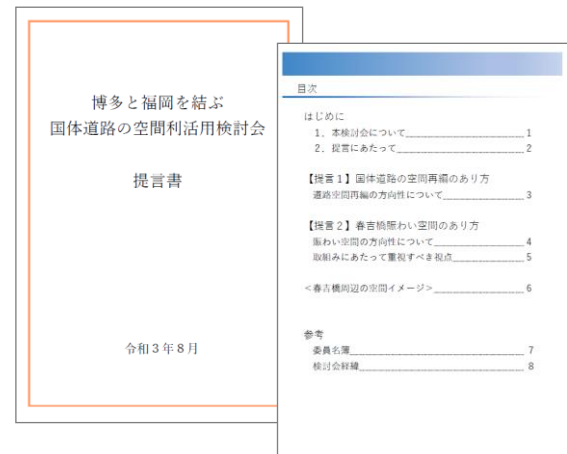


図-11 検討委員会の提言書

6. おわりに

発展を続ける福岡都市圏において、春吉橋架替事業は都心部が抱える課題のいくつかの解決に貢献したといえるだろう。全国的にも注目され発展を続けている福岡都市圏、その中心に位置する博多・中洲・天神地区。春吉橋架替事業により生み出された新たな都市空間が、賑わい空間として活用されようとしているが、さらなる可能性も秘めている。例えば国体道路中洲区間について現状ベースでの空間再編のみならず、将来的な道路拡幅や民地との協力によるセットバックによる歩行空間の創出といった将来的なハード整備、また櫛田神社前駅に将来的な中洲新橋の架け替えに合わせ交通広場を確保するとともに周辺の歩道橋を活用しチャンネルシティを含む歩行者ネットワークの形成なども博多地区と福岡地区の回遊性向上に大きく寄与するものと考えられる。現役諸氏の福岡愛に満ちた取組に期待したい。

本稿の執筆にあたり福岡国道事務所、元同事務所白川逸喜氏、柳田誠二氏、甲斐靖志氏、前福岡地区水道企業団企業長中村貴久氏の皆様にご協力を頂いた。ここに謝意を表する次第である。

参考文献

- 1) 福岡市議会交通対策特別委員会中間報告(2011.1)
- 2) 博多と福岡を結ぶ国体道路の空間利活用検討会提言書(2021.8 福岡国道事務所)
- 3) Park-PFI 制度を活用した魅力あふれる3公園が誕生(2023.8 福岡市記者発表資料)
- 4) 一般国道 202 号春吉橋架替事業パンフレット(2022.3 福岡国道事務所)
- 5) 一般国道 202 号春吉橋架替事業パンフレット(2015.1 福岡国道事務所)
- 6) 国道 202 号春吉橋架替および関連事業の整備状況等について(2023.10 福岡国道事務所記者発表資料)
- 7) 地下鉄七隈線延伸事業(天神南～博多)パンフレット(2012・12 福岡市交通局)
- 8) 仙台市交通局事業概要令和 5 年版(仙台市交通局)