

第29回

# 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

MORIYAMA Seiji

一般財団法人日本みち研究所  
専務理事  
(元)国土交通省九州地方整備局  
福岡国道事務所長

### 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（公募設置管理制度）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にしたい。

## 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り組みも求められていた。



図-1 福岡都心部の地域図

### 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。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。

## 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。



図-2 中洲地区の浸水被害 (出典：西日本新聞 (H21.7.25))



### 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り組み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、迂回

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、都市における賑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径間に変更することにより、河川の流下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。

迂回路橋の設計にあたっては、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。

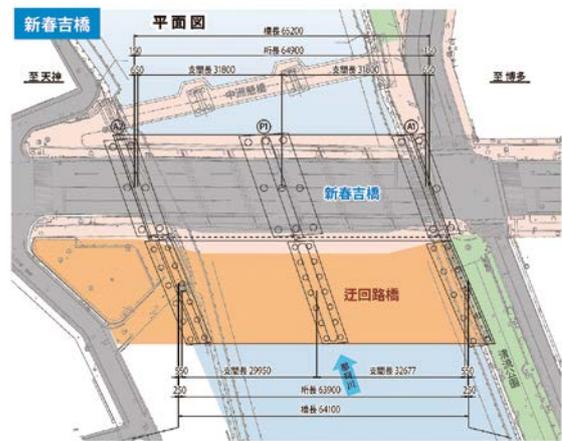


図-6 春吉橋架替事業 平面図

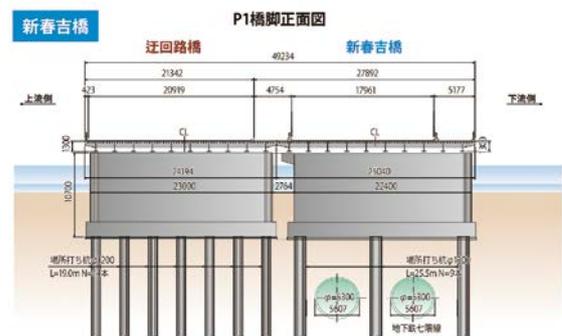


図-7 春吉橋架替事業 正面図

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ため、径間長を長くし治水上の安全性を向上させた。

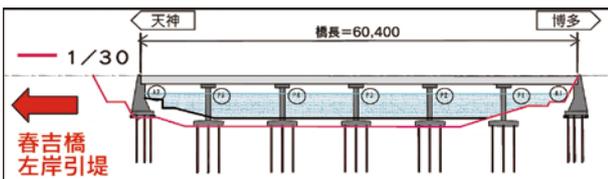


図-8 旧春吉橋 断面図

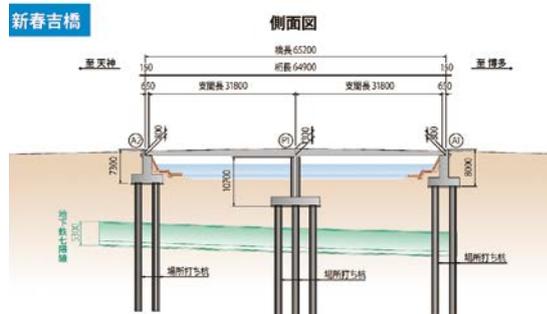


図-9 新春吉橋 断面図

## 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国体道路中洲地区の道路空間再編を行っていくことが求められていた。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。

## 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言えるだろう。しかしながら、さらなる貢献も可能であると考えている。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者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り組みに期待したい。

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。