



春吉橋

企業者・Owner

設計者

施工者

橋長（最大支間長）

Length (Max. Span)

竣工年

Completed Year

架設場所・Location

国土交通省 九州地方整備局 福岡国道事務所

中央コンサルタンツ(株)

上部構造：株横河 NS エンジニアリング（本線橋）

株名村造船所（迂回路橋）

下部構造：松山建設株、(株)ノバック

65.2m (31.8m)

2022.4

福岡県福岡市博多区中洲1丁目～福岡県福岡市中央区春吉3丁目

1,Nakasu,Hakata Ward, Fukuoka City Fukuoka Pref. ~

3,Haruyoshi,Chuo Ward, Fukuoka City Fukuoka Pref.



迂回路橋施工状況

本線上部工架設状況

春吉橋 Haruyoshi Bridge

春吉橋は九州の玄関口である博多駅と九州最大の繁華街の天神との中間地点にあり、人や車の往来の多い場所に位置している。

旧春吉橋は、昭和36年(1961年)架設から60年以上が経過し、老朽化により下部工の損傷が激しく、特に感潮区間(河口から1.5km)にあり塩害が進行していた。更に基盤が木杭であり地震に対する耐力が期待できず、河川幅及び橋脚間隔が狭く治水の観点でもネックとなっており、春吉橋はこれらの課題を解決するために、新しく架け替えた橋梁である。

工事は上流側に迂回路橋を建設し、交通の流れを迂回路橋に切り替えた後、旧橋を撤去した上で新しい春吉橋を架設した。旧橋は6径間(橋脚5基)であったが、新しい春吉橋は河川の下流能力を高めるため、2径間(橋脚1基)の鋼2径間連続鋼床版鉄骨橋(橋長65.2m)で計画した。なお、架け替え工事のために設置した迂回路橋はそのまま残し、賑わい空間として活用している。春吉橋の主な特徴は以下のとおりである。

- 市街地であり前後の取付高を上げることができないため、桁高に制約があることに加え、橋梁直下の地下鉄トンネルに

対する影響を最小限となるように上部構造の荷重を軽減する必要があった。上部構造は、床版形式を鋼床版とし主桁間隔を通常より狭めた鉄骨形式を採用した。橋台部の桁端部で800mm、橋脚の中間支点上で1300mmの桁高とし、活荷重たわみの許容値を満足するスレンダーな構造とした。

完成後は中洲懸橋、春吉橋、迂回路橋の3橋が並ぶため、3橋が一体となるように全体のデザイン、質感、色調に配慮し、横断する那珂川の風景、河川空間との調和に留意した景観を形成した。橋面では、親柱はダーク色を基調とし、夜間の歩行者の安全性に配慮して照明内蔵のシンプルなデザイン高欄を採用した。地覆はテーパーを施して滑らかさを与え、中洲懸橋の石組による橋脚と基調を合わせた平板ブロック舗装とした。

《参考文献》

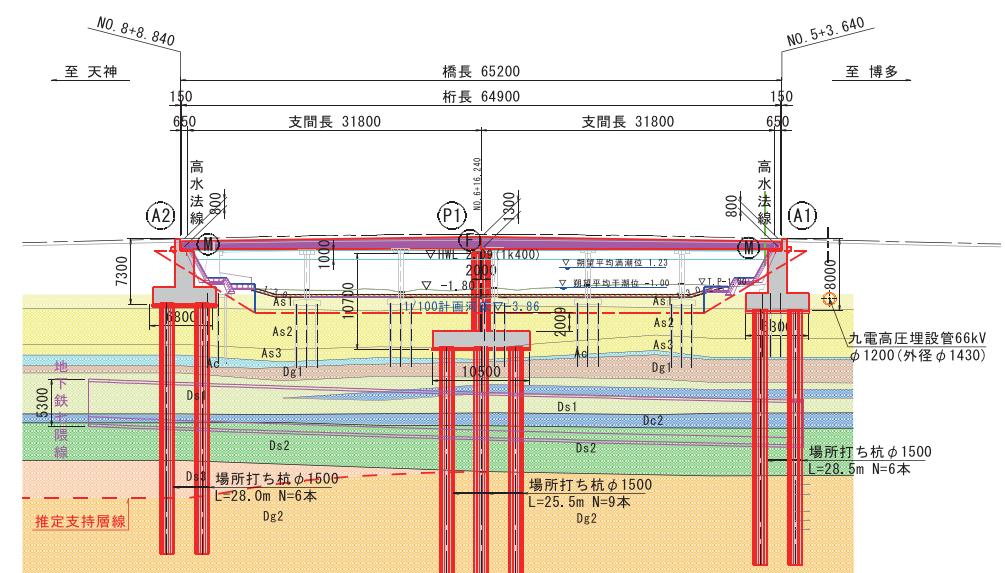
春吉橋架替に伴う賑わい空間創出:迂回路橋を永久橋として架設し賑わい空間へ(特集 九州地方/道路整備の現在とこれから;道路整備の現在;取組み),土木施工65巻4号(通号808)2024年4月



上空からの春吉橋



橋面の状況(高欄・地覆・舗装)



春吉橋 側面図