

# E55 徳島南部自動車道(徳島 JCT ~徳島沖洲 IC)の開通と期待される整備効果について

西日本高速道路株式会社

## 1 はじめに

四国横断自動車道は、阿南市を起点として、高松市、高知市を經由し、大洲市に至る全長約 440km の高速道路となっており、このうち E55 徳島南部自動車道は、徳島 JCT から阿南 IC を結ぶ約 22km の路線です。

このたび、令和 4 年 3 月 21 日に E55 徳島南部自動車道の徳島 JCT から徳島沖洲 IC までの 4.7km が開通し(図-1)、これにより四国 4 県の広域的なネットワークはもとより四国縦貫自動車道、さらには本州四国連絡道路と相まって本州との結びつきを深め、四国における産業、経済、文化の発展に重要な役割を果たすことが期待されています。また、今後予想される南海トラフ地震による災害発生時の緊急輸送路や津波一時避難場所としての役割も担っています。本稿では、今回開通区間の事業概要や期待される整備効果について紹介します。



図-1 今回開通区間の位置図

## 2 今回開通区間の概要

今回開通した区間は、国道 11 号、55 号と並行しながら、徳島県東部の徳島平野(写真-1)を南北に通過し、一級河川吉野川を渡河するとともに徳島県の南部地域へと繋がる路線です。

当該区間は、盛土量約 160 万 m<sup>3</sup>の土工区間と吉野川を渡河する橋梁で整備されており、道路構造については、上下片側 1 車線の暫定 2 車線での運用となっています。さらには、徳島沖洲 IC 以南の無料区間と

接続することから、本線料金所を設置しています。

吉野川サンライズ大橋（写真－2）は、徳島県を代表する一級河川吉野川の最河口部に位置し、橋長1696.5m、橋梁形式PC15径間連続箱桁橋（最大スパン130m、プレキャストセグメント桁を採用）で河川に架かるコンクリートの道路橋としては国内最長級の橋となっています。



写真－1 徳島平野（吉野川方面より徳島 JCT を望む）



写真－2 吉野川サンライズ大橋

工事期間中に当該橋梁の名称を公募し、応募いただいた総数2,070点の中から、正式名称を『吉野川サンライズ大橋』に決定しました。吉野川最河口部に架かり、海からの日の出に臨む橋梁であることから、日の出を意味する「サンライズ」に輝かしい1日の始まりを連想し、徳島県の飛躍・発展の期待が込められています。

吉野川河口部は、多種多様な希少生物が生息・生育し、渡り鳥のシギ・チドリ類が飛来する湿地を有することから、環境保全の観点において重要な場所です。

このような自然豊かな「吉野川渡河部」の環境保全のため、専門家から必要な指導、助言を得るため、「四国横断自動車道 吉野川渡河部の環境保全に関する検討会」を設置し、環境保全と建設事業の両立に努め工事を行いました。

上部工の施工は、プレキャストセグメントによる張出し架設工法を採用し、道路線形が曲線区間となる左岸側では作業船による桁運搬とエレクションノーズによる架設（写真－3）とし、水深が浅く道路線形が直線区間となる右岸側では架設桁架設（写真－4）を行いました。合計490個のプレキャストセグメント桁を架設しました。海上作業では、強風や波のうねりで作業がストップしたり、台風や豪雨により作業船の進入路、停船箇所土砂が堆積するなど厳しい施工条件の中で、吉野川サンライズ大橋の建設は、まさに天候との戦いでした。（写真－5）



写真－3 上部工の施工状況（エレクションノーズ架設）



写真－4 上部工の施工状況（架設桁架設）

また、維持管理においては、点検の効率化を図るため、PC ケーブルに光ファイバーを組み込み、ひずみ分布を計測することで健全性をモニタリングするシステムを採用しています。また、橋面排水を河口部に流さないようにするため排水管に代わり高強度繊維補強コンクリート（埋設型枠）及び炭素繊維複合材ケーブル（CFCC）を用いたプレキャスト排水溝を採用するなど点検や維持管理にも配慮しました。



写真-5 強風時の波浪状況（下部工施工時）

### 3 開通整備効果への期待

#### (1) 並行道路の渋滞緩和

開通区間と並行する国道 11 号および国道 55 号は、阿南市から鳴門市間の主要幹線道路であり、慢性的に渋滞が発生しています。特に主要渋滞箇所となっている徳島本町交差点付近においては開通による渋滞緩和が期待されます。（図-2）

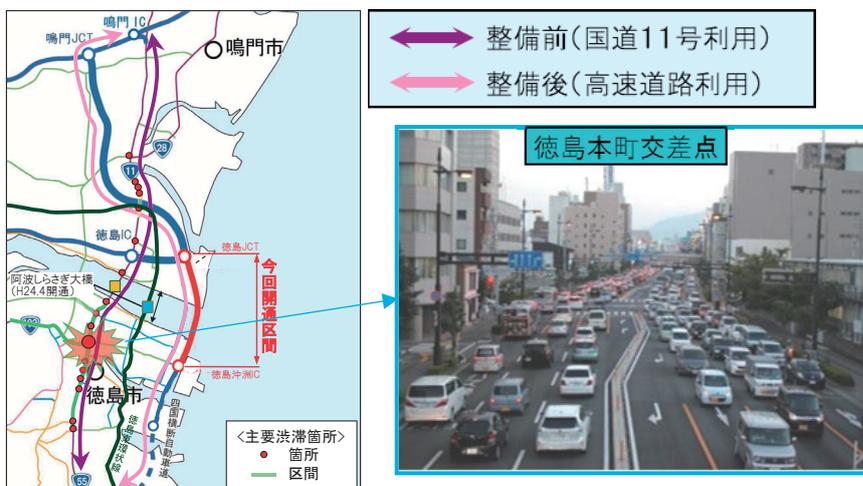


図-2 並行道路の渋滞状況

#### (2) 津波一時避難場所の整備

南海トラフ地震による最大クラスの津波発生時には、徳島平野の広範囲が浸水被害を受けることが想定されています。（図-3）

開通区間は、最大津波浸水深より高く、緊急輸送路としての機能はもとより沿線住民の津波一時避難場所としての活用が期待されています。徳島市との協定に基づき高速道路の盛土部に3箇所の避難場所を整備しており、過年度に供用した徳島自動車道 鳴門 JCT～徳島 IC 間を含め計 14 箇所の整備がされています。（写真-6）



図-3 津波浸水想定図



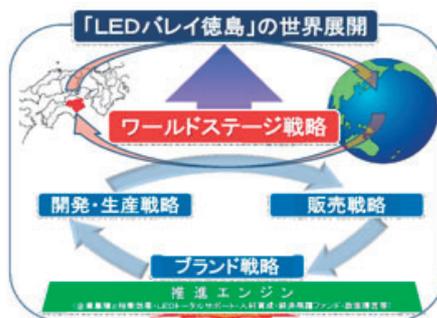
写真-6 津波一時避難場所

### (3) 地域産業の活性化

京阪神地域への輸送の際に、従来の一般道利用に比べ速達性や定時性が向上し、徳島県内の産業活動における物流の効率化が図られます。

また、徳島県では世界有数のLEDメーカーが立地する優位性を活かし、光関連産業の集積を図ることを目的とした「LEDバレイ構想」(図-4)を地域が一体となって取り組んでいます。

▼LEDバレイ構想ワールドステージ行動計画



出典:LEDバレイ構想ワールドステージ行動計画

図-4 LEDバレイ構想のイメージ図

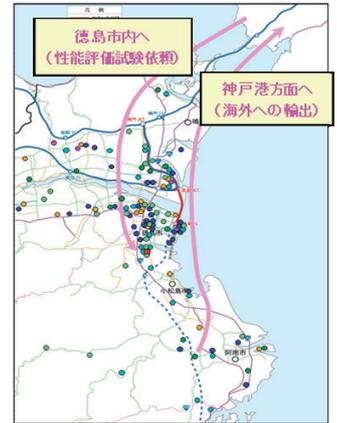


図-5 LED関連企業の分布状況

徳島県内にはLED関連企業が約150社立地しています(図-5)。高速道路の整備により消費地、港湾、研究機関及び企業間とのアクセス時間の短縮が図られ、企業活動の更なる活性化が期待されます。

### (4) 観光の活性化

徳島県南部地域は自然や観光資源(図-6)が豊富ですが、高速道路が未整備であることや、徳島市内においては国道の慢性的な渋滞が発生していたことから、開通区間を含む高速道路整備によるアクセス性の向上により、マリンレジャーなど、県南地域における観光活動の活性化が期待されます。

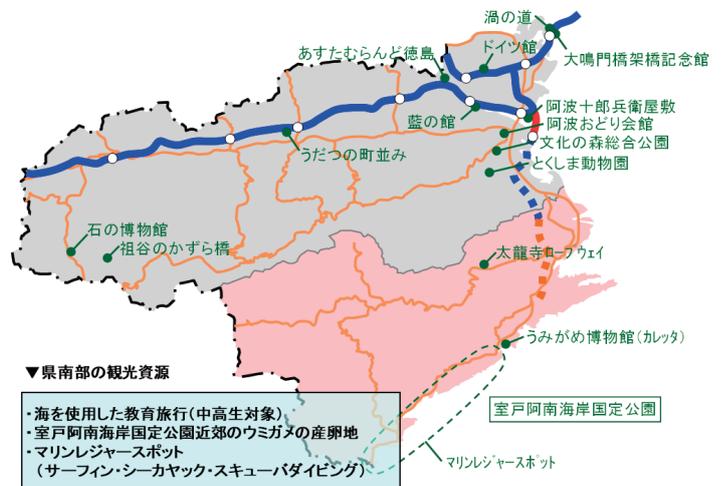


図-6 徳島県南部地域の観光資源

## 最後に

徳島南部自動車道は、徳島県南部地域にとってまさに「命の道」とともに「四国8の字ネットワーク」の一部を形成し、その整備効果は計り知れないものと期待されています。

当該区間は、平成8年度に整備計画決定がなされ、平成27年度に工事を着手し、厳しい自然環境や天候との戦いを乗り越え、令和4年3月21日に晴天のなか無事開通を迎えることができました。(写真-7、写真-8)

これもひとえに、貴重な土地をご提供いただいた地元の皆様や漁業関係者の皆様をはじめ、各関係機関の皆様、工事関係者の皆様のおかげでございます。本誌をお借りして、厚くお礼申し上げます。



写真-7 開通式典でのテープカット



写真-8 通り初め、漁船団によるパレード応援