

→吉野川の最下流に架かり、水平線から昇る日の出を一望できます

写真提供(3点とも)／西日本高速道路株式会社 徳島工事事務所

↓広大な河口にすっきりとしたラインを描く吉野川サンライズ大橋。主塔もケーブルもない桁橋で、「PC15径間連続箱桁橋」という橋梁形式を採用しています



吉野川橋ものがたり 第5回 吉野川サンライズ大橋

コンクリート道路橋としては日本最長級。
吉野川最下流に架かる新たなランドマーク

令和4年(2022)3月21日、徳島南部自動車道(徳島JCT)と徳島沖洲IC)が開通しました。4.7kmの区間に架かるのが吉野川サンライズ大橋。コンクリート道路橋としては国内最長級の全長1696.5mを誇ります。

NEXCO西日本(西日本高速道路)が平成27年(2015)に工事をスタート。強風や高波といった厳しい気象条件や、川底に堆積した土砂を取り除く作業の追加等の影響で、工事は難航しました。待望の開通式典には関係者約220人が参加。その後、関係車両がパレードを行い、盛大に開通を祝いました。

ネーミングは、公募で寄せられた総数約2千点の中から、吉野川市の渡部隆史さんの作品が採用された。



開通1週間前には、地元の沖洲小学校の6年生約100人を招いてウォーキングイベントを開催。料金所前でクラスごとに記念撮影も行い、「卒業前のいい思い出になった」と大喜び!

ました。海からの日の出を望む美しい景観、そして、新しい夜明け、徳島の飛躍・発展への期待が込められた素敵な名称は、一度聞いたら忘れられません。

最新技術を結集した新時代の橋は人にも環境にもやさしい橋です。主塔やケーブルのない桁橋にすることで、渡り鳥の飛行ルートを確保。川底の地形をできるだけ変えないように支間長を長く(最大130m)して橋脚の数を極力少なくするなど、河口の自然環境に配慮しています。

また、南海トラフ地震等の災害時への備えとして、料金所等の3か所に津波避難場所(約600人収容)を設置。緊急車両や救援物資を運ぶ命の道としての役割も担います。

吉野川の上を飛ぶような走り心地の吉野川サンライズ大橋。早起きして出かけてみませんか?

吉野川の治水に携わる一人として 責任をもって仕事をしています

吉野川下流を目にしましたが、海と見間違えるほどの川幅があり、その迫力に圧倒されたことを覚えています。

仕事を始めて、百メートル少々の堤防をつくるために、かなりの労力とお金を要していることを目の当たりにしました。また、似たような堤防が続いているように見えても、実は一部だけ堤防ができていない、一部だけ災害への対応ができていないという場所が多く残っていることを知り、過去に吉野川の治水事業に携わってきた方々の偉大さを痛感するとともに、自分もその一人として責任を感じるようになりました。

吉野川は災害が起こるたびに洪水を起こし、昔の人が知恵を絞って治水事業に取り組み、まちを守ったこと、一方で洪水の恩恵を受けて藍作が栄えてまちが発展したことなど、様々な歴史とともに現在の暮らしがあります。また、上流の急峻な地形を活用したラフティング、下流の穏やかな流れの中でのグルーズ観光など、レジャーが楽しめる場所としても発展している、とても魅力的な川だと思います。

若い世代の方々にも、吉野川に興味を持ってよく観察して欲しいと思っています。そうすると「何か違和感があるな」と気づくことがあると思います。その違和感の正体を探ることが、将来的に吉野川や徳島県を守るという達成感につながると考えています。



国土交通省
徳島河川国道事務所
工務第一課

あおは りゅうと
青葉 隆仁さん(25歳)

私は現在、国土交通省 徳島河川国道事務所 で吉野川と支川の旧吉野川・今切川の工事に係わる仕事をしています。具体的には、堤防がない地区に堤防をつくるための築堤工事や、地震・津波の被害を軽減させるための耐震工事の発注、また、工事を進めるにあたり施工ステップの計画、設計図の作成をはじめ、堤防の機能を担保するために必要不可欠な設計業務の発注を行っています。

私は県外出身で、この仕事を始める前はよく川のほとりのベンチに座って、都会の喧騒から離れて、のんびり水の流れる音を聞いていました。また、観光地に近い川は人が集まるよう景観に配慮して整備されている公園が多いこともあり「水辺公園めぐり」をするなど、川に親しんでいました。今の仕事に携わる2週間ほど前に初めて