

国道 11 号吉野川バイパス

昭和 30 年代後半から自動車交通の増大に伴い、徳島市及び周辺地域では交通渋滞が発生するようになりました。この交通渋滞対策と徳島東部地域の産業基盤の整備を目的として、昭和 38 年度に吉野川バイパス事業が着手されました。吉野川バイパスは、国道 11 号のバイパスとして徳島市かちどき橋 1 丁目を起点とし、途中吉野川を渡河し、北島町、松茂町を經由して終点の鳴門市北灘町榊木に至る延長 16.9km の道路です。

工事は昭和 42 年度にかちどき橋の拡幅から始められ、昭和 45 年度にかちどき橋から徳島町 1 丁目間 1.0km が供用されました。ついで当時交通の最大の隘路となっていた吉野川橋とその周辺の交通渋滞を緩和するため、昭和 43 年度から吉野川橋の下流 1.0km の位置で吉野川大橋の建設が開始されました。吉野川大橋（延長 1,137m）は、下部構造の近接施工の関係から上り、下り分離された橋梁として設計され、Ⅰ期工事として上流の 3 車線分が昭和 47 年 7 月に供用されました。この吉野川大橋（Ⅰ期工事）の完成により、吉野川左岸堤防道路を使って、徳島市北常三島から川内町鈴江を経て、吉野川橋の北詰で現国道（現在は県道徳島鳴門線）と接続する迂回路が形成され、交通渋滞の緩和に役立ちました。なお、吉野川大橋のⅡ期工事として下流の 3 車線分が供用されたのは昭和 61 年 12 月でした。

吉野川大橋以北では、徳島市川内地区の工事が昭和 47 年度に着手され、昭和 51 年 4 月に吉野川大橋北詰より徳島環状線との交差点までの間が暫定供用されました。徳島環状線より広島ランプ間は、新加賀須野橋とその前後の高架橋及び広島ランプがあり、大規模工事となりましたが、昭和 55 年 10 月に暫定供用されました。広島ランプより鳴門市道西部幹線までの間は昭和 58 年 3 月に、鳴門市道西部幹線より主要地方道鳴門池田線の間は昭和 60 年 4 月に、そして主要地方道鳴門池田線より鳴門市北灘榊木間は昭和 61 年 3 月に暫定供用され、吉野川バイパスは全線暫定供用となりました。昭和 60 年 6 月に大鳴門橋が完成していた本州四国連絡道路では、昭和 62 年 5 月に鳴門北 IC～鳴門 IC が開通し、これで吉野川バイパスと本四ルートが接続しました。その後、各地区で完成供用に向けた工事が進められ、吉野川バイパスが全線完成供用したのは平成 8 年 9 月でした。

吉野川バイパスは、渋滞対策のほか、その後計画された四国縦貫自動車道や本州四国連絡道路とのネットワークを形成し、徳島東部地域にとって欠くことができない道路となっています。吉野川バイパスのうち吉野川大橋を含む 6 車線化完成区間 4.1km は、慢性化していた徳島市北部の交通渋滞を大幅に改善し、県民の期待どおりの成果をあげたとして、「日本の道 100 選」に選定されました。吉野川大橋南詰に顕彰碑が建立されています。

<参考文献：建設省四国地方建設局徳島工事事務所編「徳島工事五十年史」1998 年、建設省四国地方建設局監修「四国地方建設局三十年史」1988 年など>

