



西船場ジャンクション信濃橋渡り線の開通について

阪神高速道路株式会社が整備を進めてきました西船場ジャンクション信濃橋渡り線が2020年1月29日（水）に開通します。また、1号環状線の増設車線と信濃橋入口についても同時に開放します。

今回の開通により、16号大阪港線東行きと1号環状線北行きが直接接続することになり、阪神高速の道路ネットワークが充実しますので、より安全・安心・快適な道路サービスをお客さまにご提供することができます。

信濃橋入口については、2017年2月から長期間にわたり通行止めを行っており、お客さまには大変ご迷惑をおかけしました。

1) 開通日時 **2020年1月29日（水）午前4時**

※作業状況や天候により、開通時刻を変更する場合があります。

2) 開通・開放箇所

西船場ジャンクション信濃橋渡り線

阪神高速1号環状線 信濃橋入口～土佐堀出口間 増設車線

阪神高速1号環状線 信濃橋入口





3) 整備効果

現在、大阪港線から池田・守口方面に向かうためには、環状線等を半周回するの必要があります。

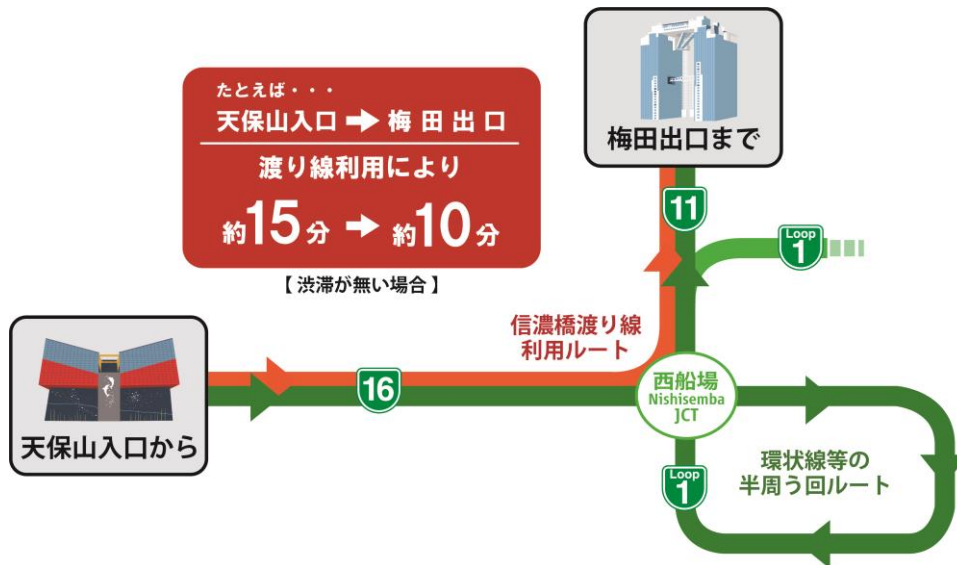
信濃橋渡り線の整備により、大阪港線から池田・守口方面へ向かうための環状線等の半周回が不要となり、走行距離が短縮されます。

これにより、以下のような効果があります。



①時間的損失の解消

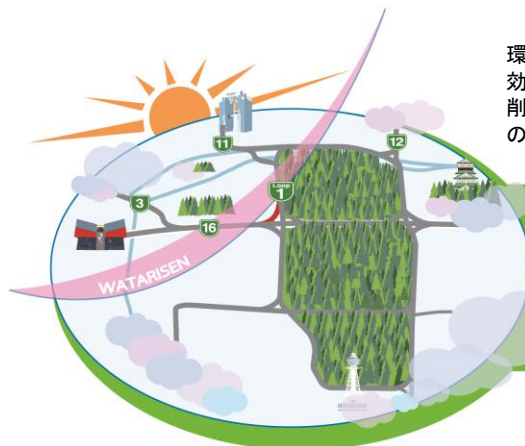
走行距離の短縮により、時間的損失が解消されます。走行時間にして約5分の短縮となります。



②CO₂排出量の削減

走行距離の短縮により、車両からのCO₂の排出量が削減されるため、環境負荷が低減されます。

また、これまで半周回していた区間の混雑が緩和されることによる環境負荷の低減も期待されます。



環状線等の半周回が不要となり、走行距離短縮によりCO₂排出量の低減の効果があります。
削減量は年間約4千トンで、これは1号環状線の内側と同じ面積(約4.5k㎡)の森林が1年間に吸収するCO₂に相当します。

渡り線を利用することによる
CO₂年間削減量 約**4,000**トン

1号環状線の内側を森林にした場合と同じ!



5) 技術的特徴

○UFC 床版の適用

信濃橋入口の改築において、一部の橋梁にワッフル型 UFC 床版を適用しています。

UFC 床版は、従来のコンクリートに比べ圧縮強度が4～5倍で高じん性の超高強度繊維補強コンクリート（Ultra High Strength Fiber Reinforced Concrete）を採用した床版です。高い耐久性を有しながら、これまでの鉄筋コンクリート床版では考えられなかった軽量化を実現します。今後の新規路線での橋梁建設や、長寿命化を目的とした大規模更新事業への適用を期待し、研究開発を進めてきました。

UFC 床版には平板型とワッフル型があり、今回、ワッフル型 UFC 床版を道路橋に適用した国内初の事例です。この結果、更なる軽量化と省資源を実現しました。



信濃橋入口に適用したワッフル型 UFC 床版
設置状況（左）・設置完了状況（中央）・間詰め及び高欄構築完了状況（右）

○主な受賞履歴

2018年 「都市高速道路の拡幅技術（西船場 JCT）」

（土木学会 田中賞（作品賞））

「鋼管集成橋脚を活用した既設橋梁の耐震性能向上（西船場 JCT）」

（日本鋼構造協会 業績賞）

2017年 「高速道路供用下での ASR 損傷橋脚梁のリニューアル（西船場 JCT）」

（土木学会関西支部 土木学会関西支部技術賞）

西船場ジャンクション 信濃橋渡り線

16号大阪港線東行きと1号環状線北行きが直接接続

2020年 1月29日 (水) 午前4時

阪神高速がより便利に!

阪神高速が整備を進めてきた 西船場ジャンクション信濃橋渡り線 が開通します!

同時に 1号環状線の増設車線 と 信濃橋入口 についても開放します!!

今回の開通により、16号大阪港線東行きと1号環状線北行きが直接接続することとなり、阪神高速の道路ネットワークがますます充実します。



※ 天候等により開通時刻を変更する場合があります。

西船場ジャンクション

運転のポイント

西船場ジャンクション信濃橋渡り線の整備により、交通の流れが変化します。ご通行の際は、以下の点にご注意ください。

渡り線は、急カーブ・下り坂となっており、無意識に適切な速度を超過する恐れあり！
分岐後は十分に減速し、安全に走行できるようハンドル操作を！

追突に注意

ミラーを利用して、カーブ前方の滞留車をいち早く認知！

急カーブ・下り坂！

直進は土佐堀出口となるので注意

渡り線→環状・守口方面へは、周囲の車に十分注意し、慌てず車線変更

環状線

入口からの合流に注意

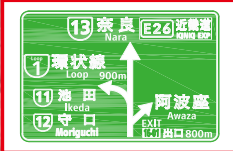
速度を回復してから車線変更

行き先に応じて合流前に車線変更

神戸線→渡り線へは周囲の車に十分注意しながら車線変更

直進は渡り線となるので注意

行き先に応じて合流前に車線変更



整備効果

大阪港線東行と環状線北行を直接接続する渡り線により、大阪港線から池田／守口方面へ向かうための環状線等の半周う回が不要となるため、次のような効果があります。



時間的損失の解消

大阪港線から池田・守口方面へ向かうための環状線等の半周う回が不要となり、走行距離が短縮され、時間的損失が解消されます。距離にして約5.5km、走行時間にして約5分の短縮となります。



CO₂排出量の削減

環状線等の半周う回が不要となり、走行距離短縮によりCO₂排出量の低減の効果がります。削減量は年間約4千トンで、これは1号環状線の内側と同じ面積の森林が1年間に吸収するCO₂に相当します。

