



西船場ジャンクション改築（信濃橋渡り線）事業にかかる
渡り線の開通及び信濃橋入口通行止の開放について

西船場ジャンクション改築事業は、阪神高速16号大阪港線東行きと1号環状線北行きとを直接「渡り線」で接続するとともに、16号大阪港線および1号環状線との接続区間の車線増設を行う事業です。これに伴い、信濃橋入口を通行止めし「渡り線」の建設と並行して新たな信濃橋入口を再構築して参りました。

信濃橋入口は2017年2月より通行止めを開始し、2019年11月末の開放を予定していましたが、地中に多くの障害物が確認され、その撤去に時間を要しておりました。「渡り線」を含めた全体工程を検討した結果、2020年1月末頃に「渡り線」と同時に開放することといたしました。

阪神高速道路をご利用されるお客さまをはじめ、沿道ならびに関係者の皆さまには、ご迷惑ご不便をおかけすることとなりますが、何卒ご理解、ご協力を賜りますよう、よろしくお願いいたします。

なお、「渡り線」の開通日及び信濃橋入口の通行止め開放日については、後日お知らせいたします。

- 信濃橋渡り線の開通時期（16号大阪港線東行き→1号環状線北行き）
 - 信濃橋入口通行止の開放時期
- 2020年1月末頃**

なお、信濃橋出口は通常どおりご利用いただけます。



今回開通区間 概略図

事業概要

阪神高速 16号大阪港線及び1号環状線は、大阪都心部の自動車交通における重要な役割を担っています。

現在、16号大阪港線東行きから1号環状線北行きへのアクセスには、環状線を半周迂回するか、乗り継ぎ制度を利用し一般道路を経由する必要があります。

本事業により、16号大阪港線東行きと1号環状線北行きとを直接接続し、また、1号環状線および16号大阪港線を拡幅し車線を増設することにより、より使いやすい道路ネットワークを形成します。

【事業内容】

○渡り線の設置

16号大阪港線東行きと1号環状線北行きを直接接続します。

○1号環状線および16号大阪港線の一部拡幅

渡り線設置にあわせて、1号環状線および16号大阪港線の一部を拡幅します。

○信濃橋入口の改築

渡り線設置にあわせて、現在の信濃橋入口を撤去し、新しくつくり変えます。



西船場ジャンクション（渡り線設置イメージ）

今回の開通により期待される整備効果

1号環状線を半周迂回することなく、16号大阪港線東行きから1号環状線北行きへのアクセスが可能となり、移動時間が短縮し、利便性が向上します。また、走行距離の短縮や、半周迂回する交通が減少し、交通の円滑化によるCO2排出量の削減など、環境負荷の軽減にも貢献します。

このほか、16号大阪港線および1号環状線の1車線拡幅により、スムーズな交通流の確保も期待されます。2018年5月に実施した大阪港線拡幅部の先行開放により、阿波座合流部付近を起点とする渋滞量は5割減少しました（2017年11月と2018年11月で比較）。



渡り線整備によるルートの違い

採用している技術

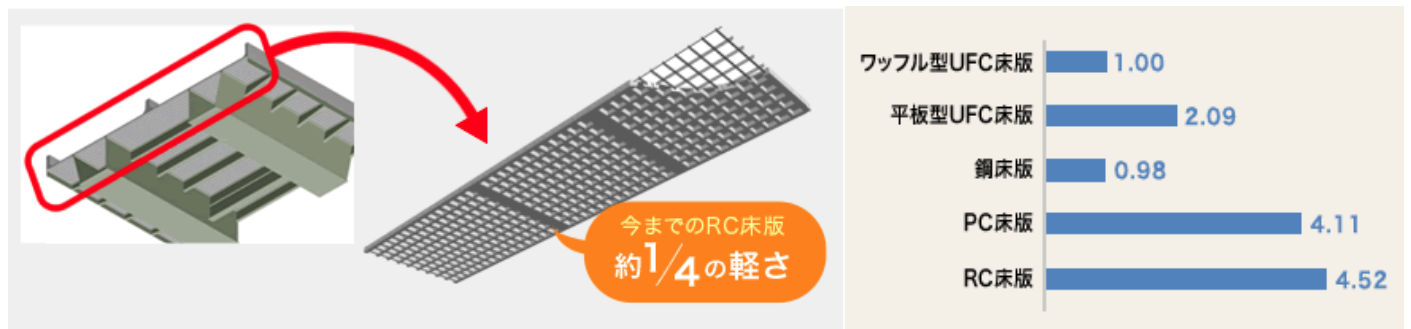
新たな技術を取り入れ、安全・安心・快適な道路づくりを行っています。

○UFC 床版の適用

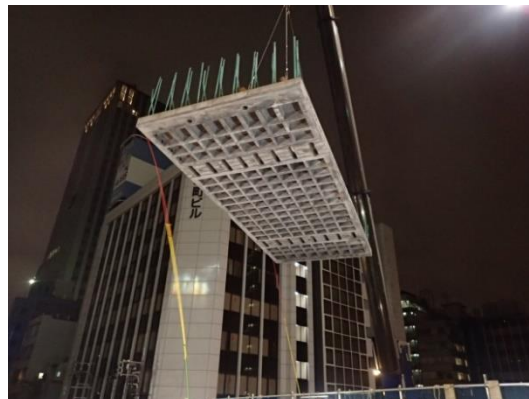
信濃橋入口の改築において、一部の橋梁にワッフル型 UFC 床版を適用しています。

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、平板型 UFC 床版については阪神高速での他工事で施工実績がある一方、リブ（突起）構造の採用により更なる軽量化と省資源を実現したワッフル型 UFC 床版を道路橋に適用しているのは国内初の事例です。



質量の比較（ワッフル型 UFC 床版を 1 としたときの比率）



信濃橋入口に適用したワッフル型 UFC 床版 上面から（左）・設置状況（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）