



西船場ジャンクション改築事業 阿波座合流区間 1 車線拡幅部の開放について

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改築(信濃橋渡り線(仮称))事業において、今般、阿波座合流区間の増設車線を開放します。

今回の車線増設により、16号大阪港線と3号神戸線が合流する阿波座合流区間において、車線変更区間を拡大し、これまでより余裕を持った車線変更をしていただくことで、より安全・安心・快適な道路サービスを提供します。

- 1) 開放日時 **平成30年5月28日(月)午前4時**
作業状況や天候により、開放時間を変更する場合があります。
- 2) 今回開放箇所

阪神高速16号大阪港線東行 阿波座合流部付近 1車線増設
(西船場ジャンクション改築事業 大阪港線拡幅部)

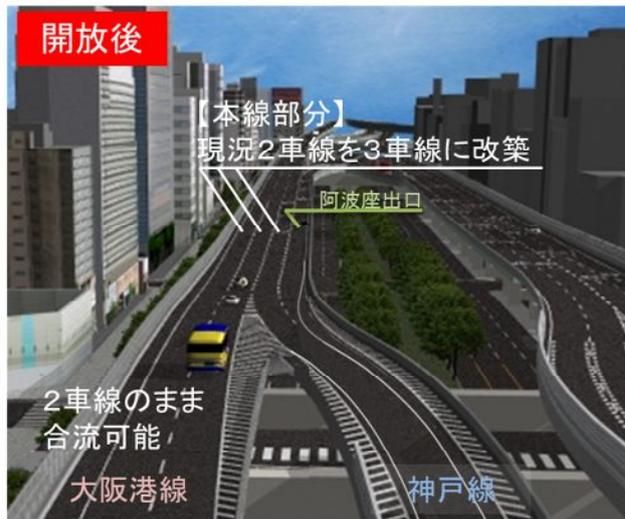
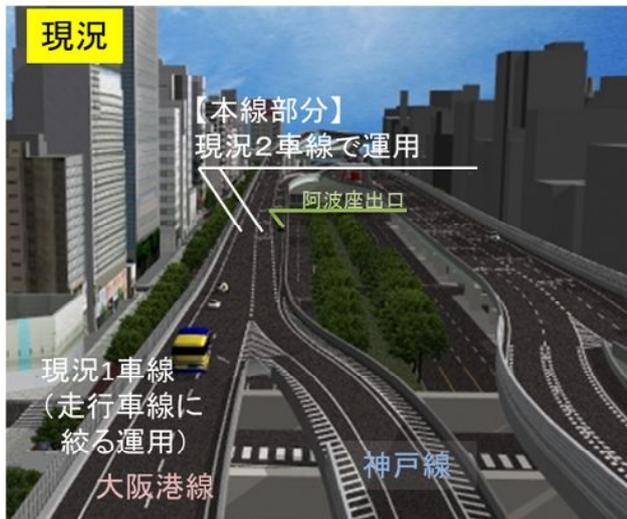
【位置図】



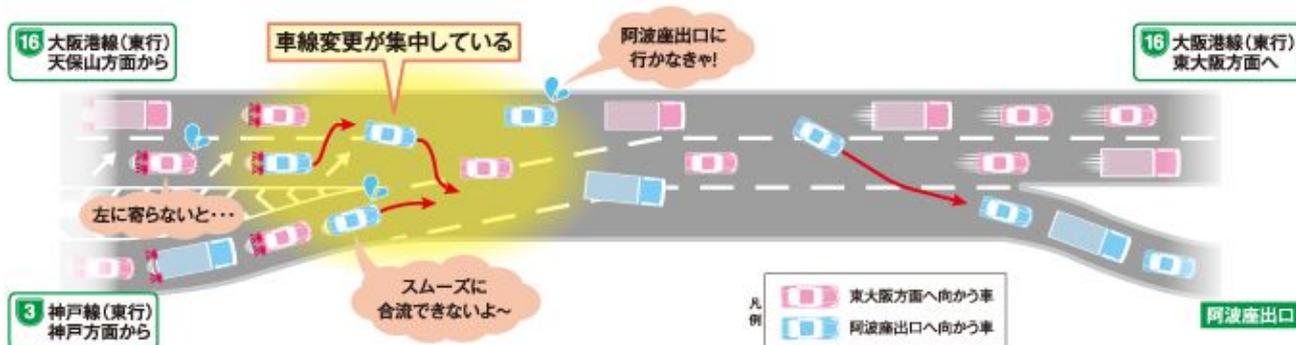


3) 整備効果

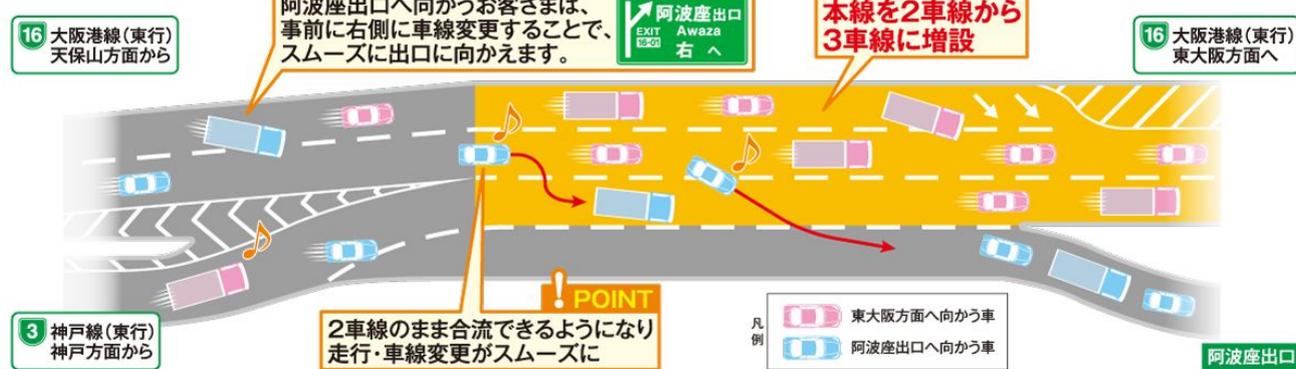
現在の阿波座合流区間は、大阪港線と神戸線の合流、大阪港線の車線減少や阿波座出口への分岐が集中し、複雑な車線変更が必要となっていますが、今回の車線増設により、阿波座合流区間が2車線から3車線になることで、車線変更区間を拡大し、これまでより余裕を持った車線変更が可能になります。



現況



開放後

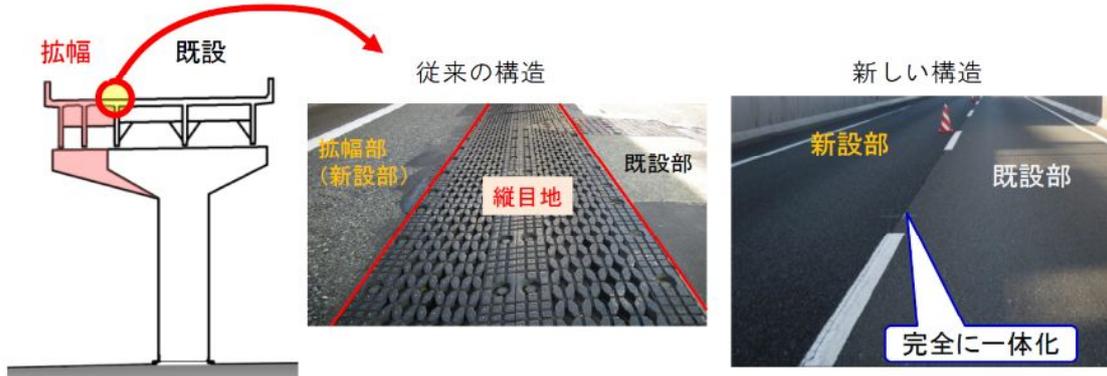


4) 技術的特徴

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。

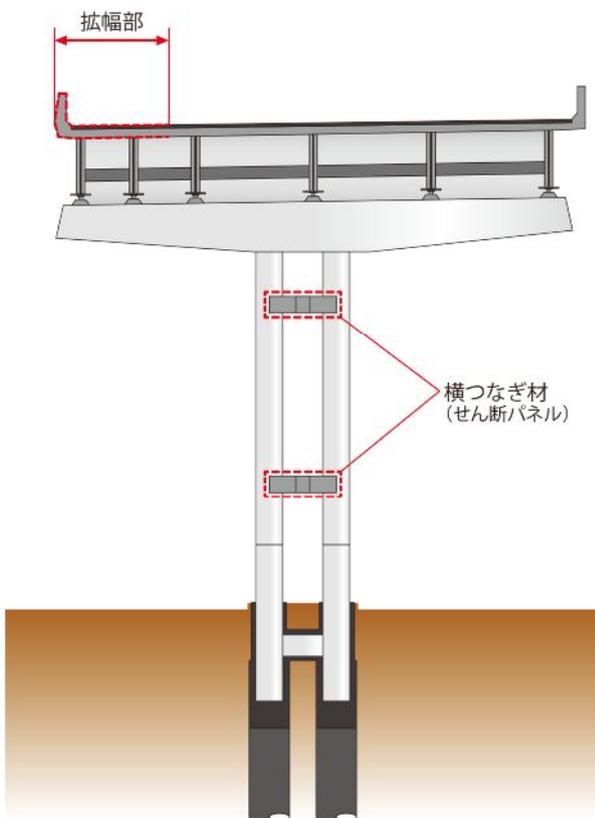
縦目地のない構造

拡幅を行う場合は、縦目地と呼ばれる継手（ジョイント）を設けて既設桁と接続する構造が一般的ですが、今回開放する拡幅部分については縦目地を設けない構造としています。これにより、走行性や安全性が向上します。



地震安全性（鋼管集成橋脚の採用）

西船場ジャンクションは、兵庫県南部地震や東北太平洋沖地震クラスの地震動に対する安全性の照査を行い、必要な耐震性能を確保しています。

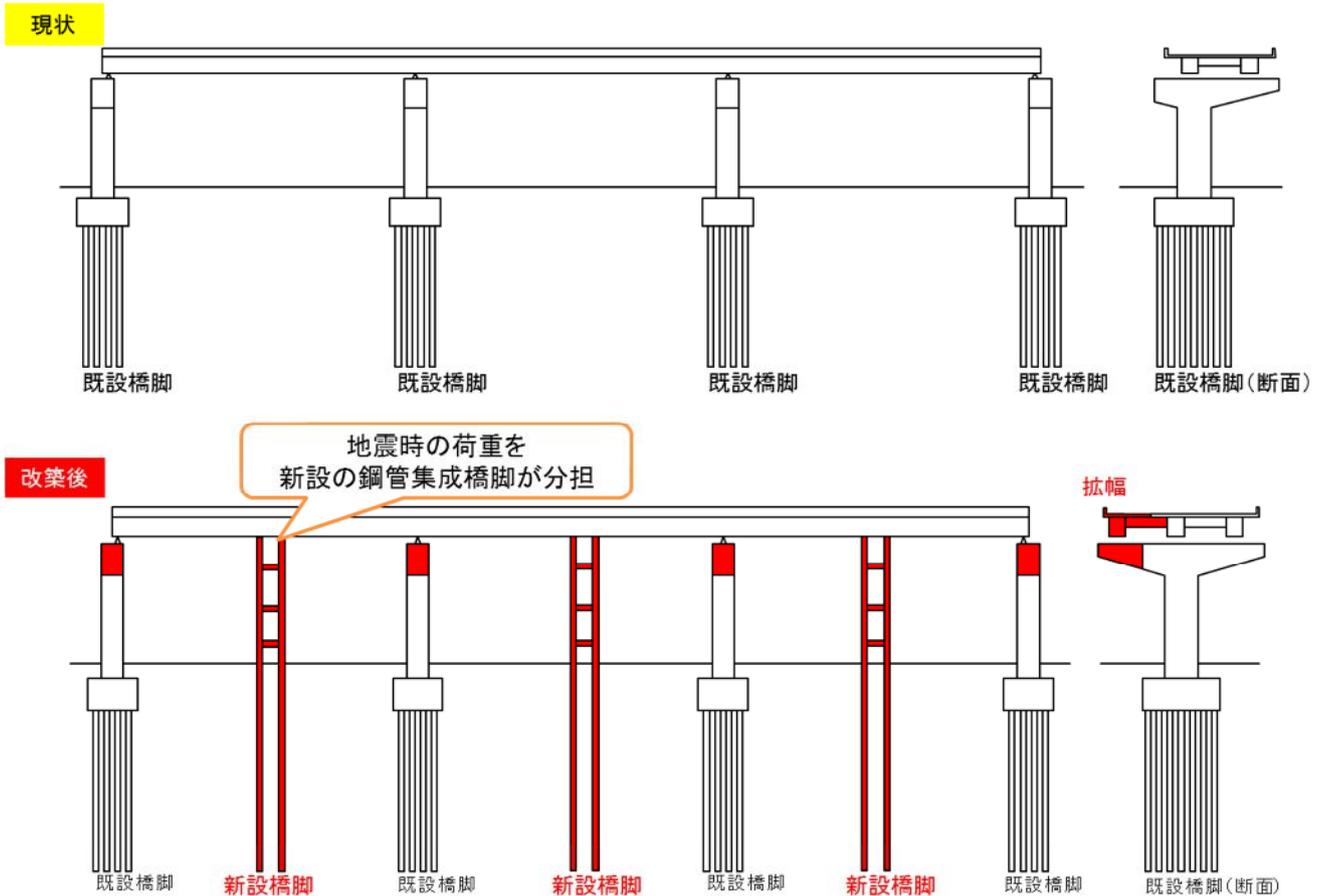


大阪港線の拡幅に伴い、橋梁の重量が増加するため、地震時の荷重は新たに設置する中間橋脚が分担します。新設する中間橋脚には、施工ヤードが限られていることや、工事期間の短縮、さらに地震時の復旧性を考慮して鋼管集成橋脚を採用しています。





鋼管集成橋脚の柱鋼管には低コストの既製鋼管を使用し、横つなぎ材には低降伏点鋼材を用いた制振デバイス「せん断パネル」を挟み込んだ、耐震性能の高い構造としています。地震時には、この「せん断パネル」が地震エネルギーを吸収し、ほかの部材の損傷を抑え、柱材である鋼管は地震後も使用できる状態となるように設計しています。





5) 今後の予定

西船場ジャンクションの大阪港線東行と環状線北行を直接接続する渡り線の設置は、2019年度完成を目指して鋭意工事を進めています。

現在、大阪港線から池田・守口方面に向かうためには、環状線を半周迂回(約5.5km)するか、乗継制度を利用して一般道路を経由する必要があります。

大阪港線東行と環状線北行を直接接続する渡り線の接続により、半周迂回による時間的損失の解消を図り、阪神高速をさらに便利にご利用いただけるようになります。また、走行距離の短縮によるCO₂排出量の削減など、環境負荷の低減を図ります。

西船場ジャンクションの整備によって阪神高速の道路ネットワークを充実させ、安全・安心・快適な道路サービスを提供します。

