

『日沿道(仮称)今泉IC～蟹沢IC間は別線での整備が妥当』

～有識者委員会(※1)により、当該区間整備のあり方について対応方針(案)まとまる～

日本海沿岸東北自動車道(仮称)今泉IC～蟹沢IC間の整備のあり方について検討を進めてきた有識者委員会(※1)において、この度、別線により前後区間とサービス水準の統一化を図った整備が望ましいとの助言を踏まえ、対応方針(案)を取りまとめましたのでお知らせします。

【主な議論内容】

- 翔鷹大橋を高規格道路ネットワークの一部として活用するためには、耐震性能が不足していることが確認され、補強にあたって技術的課題が多く、事業費も膨大となり、実現性が低いことから、別線で整備することが望ましい。
- 整備にあたっては、前後区間と統一したサービス速度80km/hが望ましい。

※1『日本海沿岸東北自動車道(仮称)今泉IC～蟹沢IC間の整備に係る有識者委員会』

■ 委員(有識者) ※五十音順

徳重英信 秋田大学大学院理工学研究科 教授
浜岡秀勝 秋田大学大学院理工学研究科 教授

■ 委員(行政) ※五十音順

田中倫英 秋田県 建設部長
平岡弘志 能代河川国道事務所長

<記者発表先:秋田県政記者会、能代市記者クラブ、北秋田市記者クラブ、大館市記者クラブ>

問い合わせ先

○ 国土交通省 東北地方整備局 能代河川国道事務所

電話 0185-70-1001(代)

副所長(道路担当) 佐々木 稔 (内線205)

日本海沿岸東北自動車道「(仮称)今泉IC～蟹沢IC間の整備に係る有識者委員会」 検討区間位置図



出典: 地理院地図に道路情報等を追加して掲載

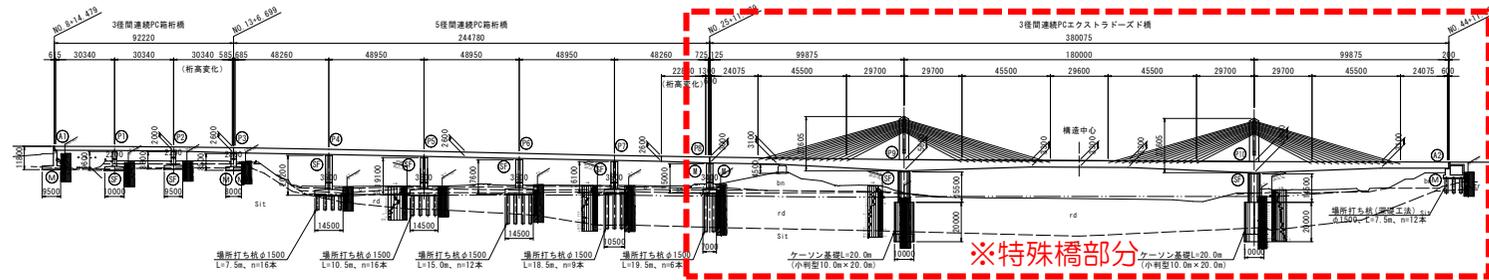
凡 例	
	自動車専用道路
	国道(事業中)
	一般国道
	一般県道

日本海沿岸東北自動車道「(仮称)今泉IC～蟹沢IC間の整備に係る有識者委員会」 当該区間の整備のあり方 主な議論内容

- 翔鷹大橋の一部は特殊橋（エクストラードズド橋）に分類され、高規格道路ネットワークの一部として耐震補強を行う場合、設計時及び施工時それぞれに対して技術的課題が多く、事業費も膨大となるため、実現性が低いことから、別線で整備することが望ましい。
- 整備にあたっては、前後区間と統一したサービス速度80km/hが望ましい。



しょうよう
▼翔鷹大橋側面図



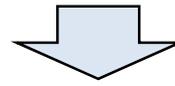
▼特殊橋部分写真



日本海沿岸東北自動車道「(仮)今泉IC～蟹沢IC間の整備に係る有識者委員会」 対応方針(案)

基本事項

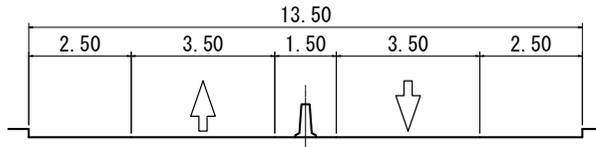
- 翔鷹大橋を高規格道路ネットワークとする現道活用は、耐震補強の技術的課題等により困難と判断
- 現道活用以外の高規格道路ネットワーク計画を行う場合は、前後区間の状況を踏まえ、サービス速度80km/hで路線検討する。



対応方針(案)

- 別線での整備とする
 - ・延長 約1.7km
(第1種第3級, 2車線, 80km/h)
 - ・アクセス位置 2箇所
((仮)今泉IC, 蟹沢IC)

【一般部(土工部), 橋梁区間(中小橋L=50m未満)】



【橋梁区間(長大橋L=50m以上)】

