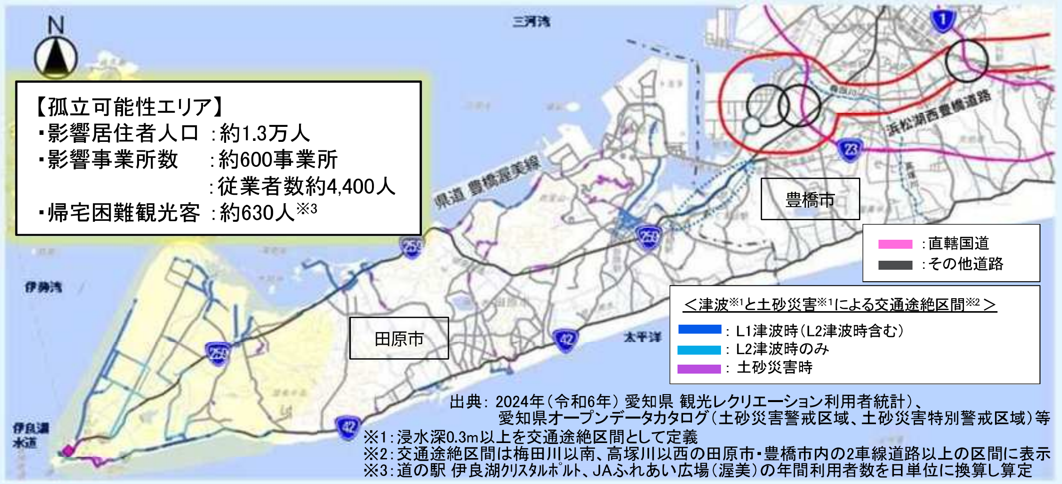
渥美半島地域の課題と政策目標

防 災

（課題）
大規模災害時、緊急輸送道路が機能せず長期孤立の可能性

災害時の信頼性向上による孤立防止と円滑な救援等活動及び支援物資輸送の確保



出典：2024年（令和6年）愛知県 観光レクリエーション利用者統計）、愛知県オープンデータカタログ（土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域）等
※1：浸水深0.3m以上を交通途絶区間として定義
※2：交通途絶区間は梅田川以南、高塚川以西の田原市・豊橋市内の2車線道路以上の区間に表示
※3：道の駅 伊良湖ｸﾘｽﾀﾙﾎﾟﾙﾄ、JAふれあい広場（渥美）の年間利用者数を日単位に換算し算定

（課題）
日本の経済を支える海運の管制拠点の機能確保

災害時の信頼性向上による孤立防止

海上交通に重要な役割を果たす 伊勢湾海上交通センター

輻輳海域における海上交通の安全確保を目的に、24時間365日、 船舶の安全航行に必要な情報の提供や航行管制を一元的に実施

農業･観光

（課題）
高速道路ICまで90分以上かかりアクセス性が低い

速達性・定時性の向上による物流支援及び広域観光・地域間交流の促進

・渥美半島先端は日本の食料安全保障の一翼を担う指定野菜の一大産地
・安心して住むことができ農業生産を続けられる対策が必要

※2：ETC2.0プローブ速度データ（平日昼5%タイル速度）

高速ICまで90分以上かかり観光地間を回遊しにくい道路網となっている

安心な暮らし

（課題）
豊橋市民病院など都市施設への所要時間が60分以上

救急搬送の時間短縮・豊橋市街地との往来の円滑化

豊橋市民病院までの搬送時間（R3実績）

先端の伊良湖オーシャンリゾート（旧伊良湖ビューホテル） から最大91分の救急搬送時間（過去実績）

出典：「令和3年救急搬送データ」田原市、愛知県道路交通渋滞対策推進協議会資料より作成

田原市からの生活圏として重要な豊橋市との往復には主要渋滞箇所などの通過が必要

（案）

渥美半島の防災力強化等に向けた一般道整備について

（主）豊橋渥美線（浦地区：バイパス）

（主）豊橋渥美線（野田町 ）2025.2.13高潮

道の駅 伊良湖クリスタルポルト・伊勢湾海上フェリー

海上保安庁伊勢湾海上交通センター

愛知県

2026年3月

渥美半島における防災等の政策目標達成のための一般道整備方針（案）

【政策目標と求められるサービス水準】

	政策目標	求められるサービス水準
防災	災害時の信頼性向上による孤立防止と 円滑な救援等活動及び支援物資輸送の確保 【最優先】	●災害時に半島の先端部と中央部や、中央部と付け根部の間が途絶し、孤立が生じることがないこと ●災害時に防災拠点が孤立することなく速やかにその機能を発揮できること
農業物流 観光交流	速達性･定時性の向上による物流支援 及び広域観光･地域間交流の促進	●半島内の主要施設が概ね１時間で高規格道路インターチェンジにアクセスできること
安心な暮らし	救急搬送の時間短縮･ 豊橋市街地との往来の円滑化	●半島全域が概ね１時間で第３次救急医療施設にアクセスできること

【一般道整備方針】

《 現状 》

現行の中部版「くしの歯作戦」では、渥美半島中央部の救助活動拠点候補地（赤羽根文化広場）へと結ぶ国道42号が広域支援ルート（STEP1）に指定されているが、大規模災害時に孤立が懸念される半島先端部まで、交通途絶区間を通らず到達できるルートが現状では無い。

《 基本方針 》

最優先の政策目標が「防災」であることを踏まえ、大規模災害時における豊橋市内の広域物資輸送拠点と渥美半島内の地域内輸送拠点間の確実な輸送や浜松湖西豊橋道路との連続性を考慮した将来的な広域支援ルートとしての機能を想定し、「明海南交差点」から「道の駅 伊良湖クリスタルポルト」間を結ぶ県道豊橋渥美線と国道259号を主たるルートとする機能強化を図る。

段階①：機能強化は、早期整備の観点から、まずは交通途絶が懸念される区間に対し、周辺の既存現道による回避（緑線）を基本とし、
回避困難な区間は現道改良やバイパス整備（赤両矢印）を実施する。

段階②：その上で、防災以外の政策目標の達成に向けて必要な整備（桃色両矢印）を実施する。

整備ルート（案）	政策目標との対応	整備目標
緑線	活用可能な現道	－
段階①	防災【最優先】	概ね10年：半島先端部の孤立を回避（黄色着色部）
		概ね15年：災害上脆弱な区間の交通途絶を回避
段階②	防災以外	段階①完成以降

※活用可能な現道は、津波や土砂災害の発生時にも交通途絶しない区間（2車線以上）

道の駅「伊良湖クリスタルポルト」

※「南海トラフ地震における愛知県広域受援計画」の地域内輸送拠点

- 鉄筋コンクリート造　3階建て
- 伊良湖港内に立地
- 海上国道伊勢湾フェリーとの交通結節点
- 国道259号及び国道42号に接続

※1：浸水深0.3m以上を交通途絶区間として定義
※2：土砂災害（特別）警戒区域、山腹崩壊危険地区、崩壊土砂流出危険地区、崩壊土砂流出区間に指定された箇所を交通途絶区間として定義

出典：愛知県津波浸水想定（津波（L1）過去地震最大）H26.11、津波（L2）最大クラス H26.11）、愛知県オープンデータカタログ（土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域）、愛知県提供資料（山腹崩壊危険地区、崩壊土砂流出危険地区、崩壊土砂流出区間）より抽出