

新城市交通量調査 業務委託報告書

平成 27 年 1 月

新城市

公益社団法人東三河地域研究センター

目次

1. 調査の概要	1
(1) 調査の目的	1
(2) 調査日時	1
(3) その他	1
(4) 調査箇所	1
2. 交通量調査結果	2
(1) 名号交差点	2
(2) 長篠交差点	6
(3) 有海交差点	10
(4) 杉山北交差点	14
(5) 一鍬田畠中交差点	18
3. 自動車交通量全体図（12時間交通量）	22
4. 調査結果のまとめ	23

1. 調査の概要

(1) 調査の目的

三遠南信自動車道鳳来峡インターチェンジ（以後、鳳来峡 IC と略記）の開通以降の交通実態を明らかにし、本市の観光振興策を検討するために交通量調査を実施した。

交通量調査結果の分析及び平成 22 年度道路交通センサス交通量調査結果、平成 24、25 年度交通量調査結果を比較し、新東名高速道路（以後、新東名と略記）及び三遠南信自動車道の開通による、市街地部の自動車交通量への影響を整理した。

(2) 調査日時

下記の調査日、時間帯で調査を実施した。

調査日：平成 26 年 11 月 27 日（木）

時間帯：7：00～19：00

(3) その他

調査対象となる車種区分は、自動車 2 車種（小型・大型）と自転車の計 3 区分とした。但し、大型車両についてはバスとそれ以外の大型車両で分けて調査を行った。

(4) 調査箇所

調査箇所は下図に示す 5 交差点とした。



2. 交通量調査結果

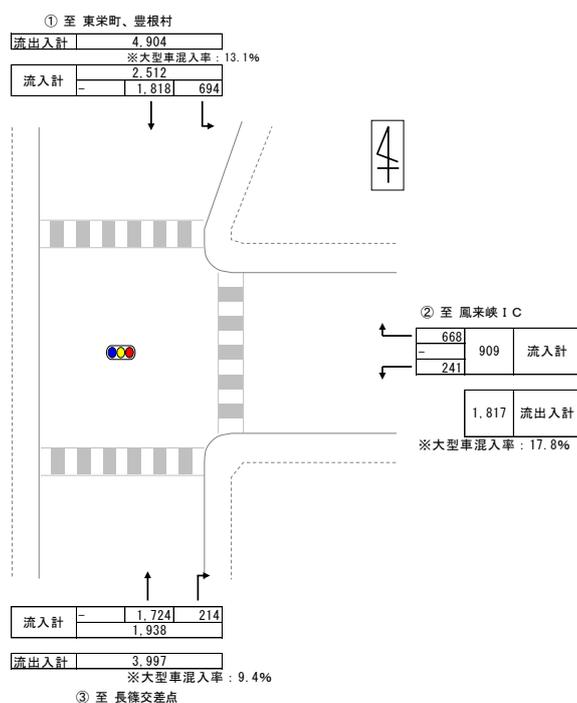
(1) 名号交差点

■ 名号交差点：方向別交通量現況

名号交差点は、国道 151 号（以後、R151 と略記）の新城市の北側の境界近くに位置し、三遠南信自動車道鳳来峡 IC の出入り口となっている。

本交差点の交通量は、東栄町、豊根村方向（①）の断面で 4,900 台／12 時間（以下、台で表示）、長篠交差点方向（③）の断面で 3,900 台であり、鳳来峡 IC 方向（②）の断面で 1,800 台となっている。

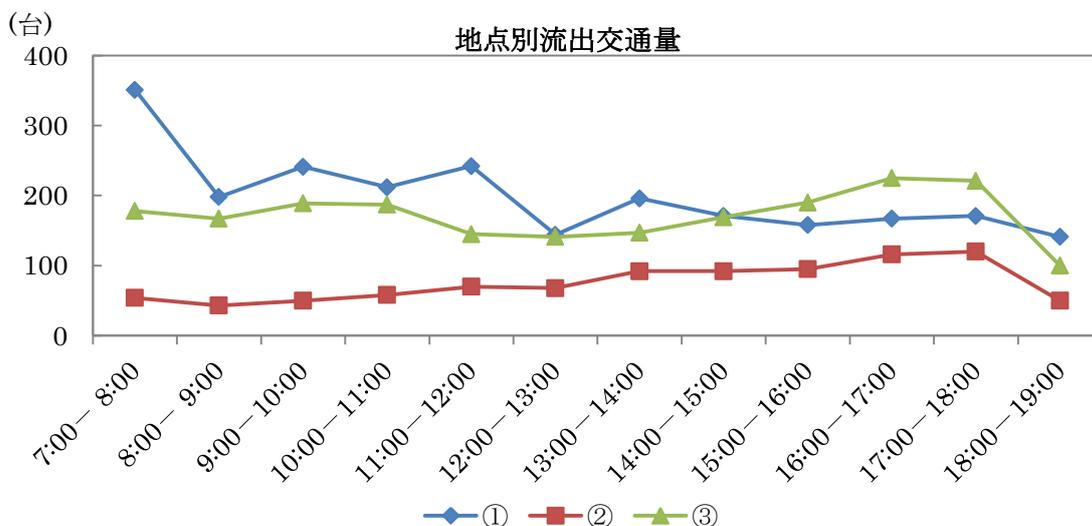
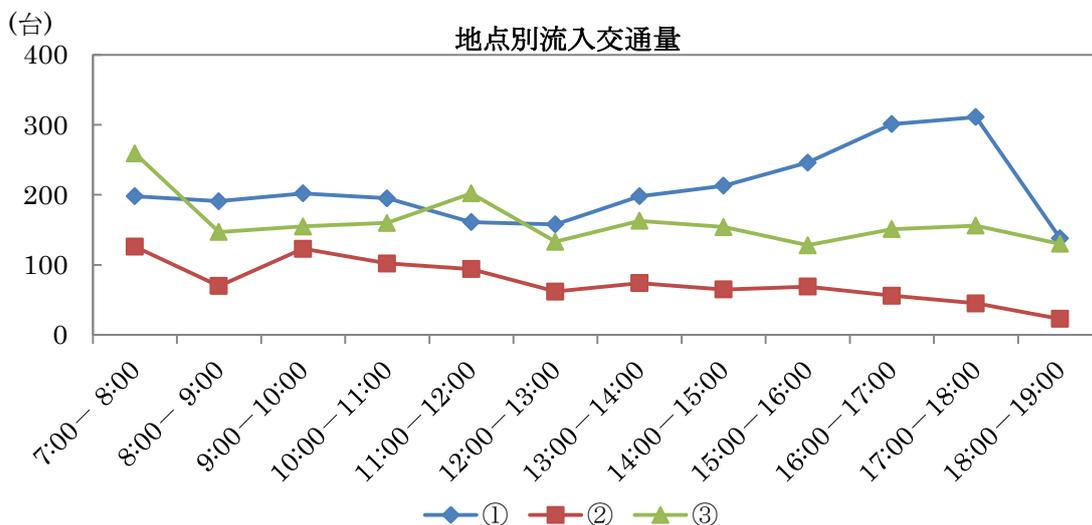
【自動車の地点別、方向別交通量の概況】



■ 名号交差点：時間帯別方向別自動車交通量

本交差点への流出入交通量の時間帯別変化をみると、以下の特徴がみられる。

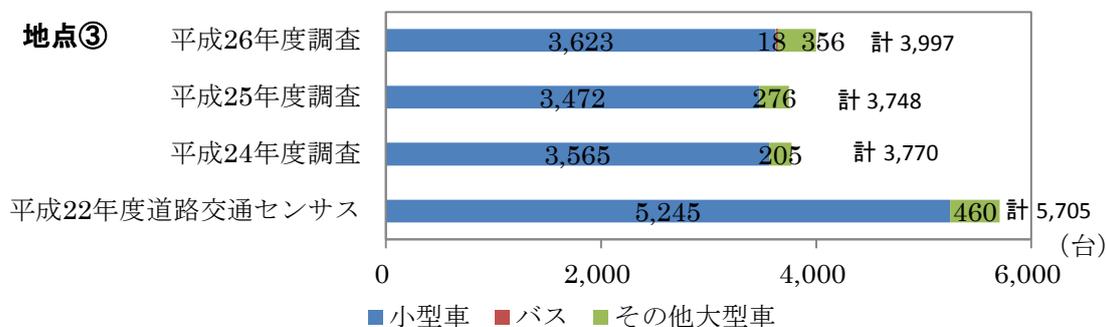
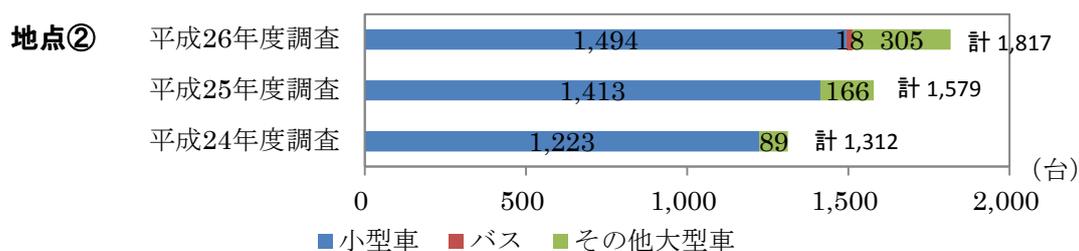
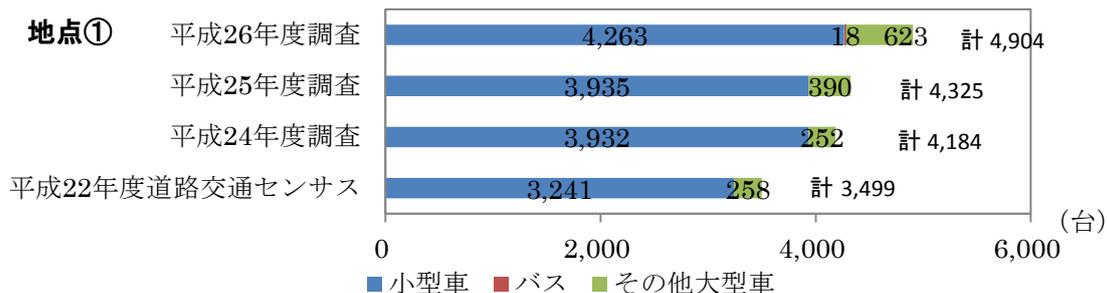
- i) 7時台に長篠交差点方向(③)の流入と鳳来峡IC方向(②)の流入および東栄町、豊根村方向(①)の流出にピークがあり、この時間帯には長篠交差点方向(③)から東栄町、豊根村方向(①)への交通にピークがある。
- ii) 16～18時台にかけて、東栄町、豊根村方向(①)の流入にピークがあり、この時間帯には東栄町、豊根村方向(①)から長篠交差点方向(③)への交通にピークがある。同時に、鳳来峡IC方向(②)の流出が増加している。
- iii) 名号交差点における主要な交通流は、朝の東栄町、豊根村方向(①)、夕方の長篠交差点方向(③)の流れが主体であり、三遠南信自動車道の出入り交通量も朝と夕方が増加している。



■ 名号交差点：流出入自動車交通量の変化（H22、H24、H25年度との比較）

本交差点への流出入交通量の経年変化をみると、以下の特徴がみられる。

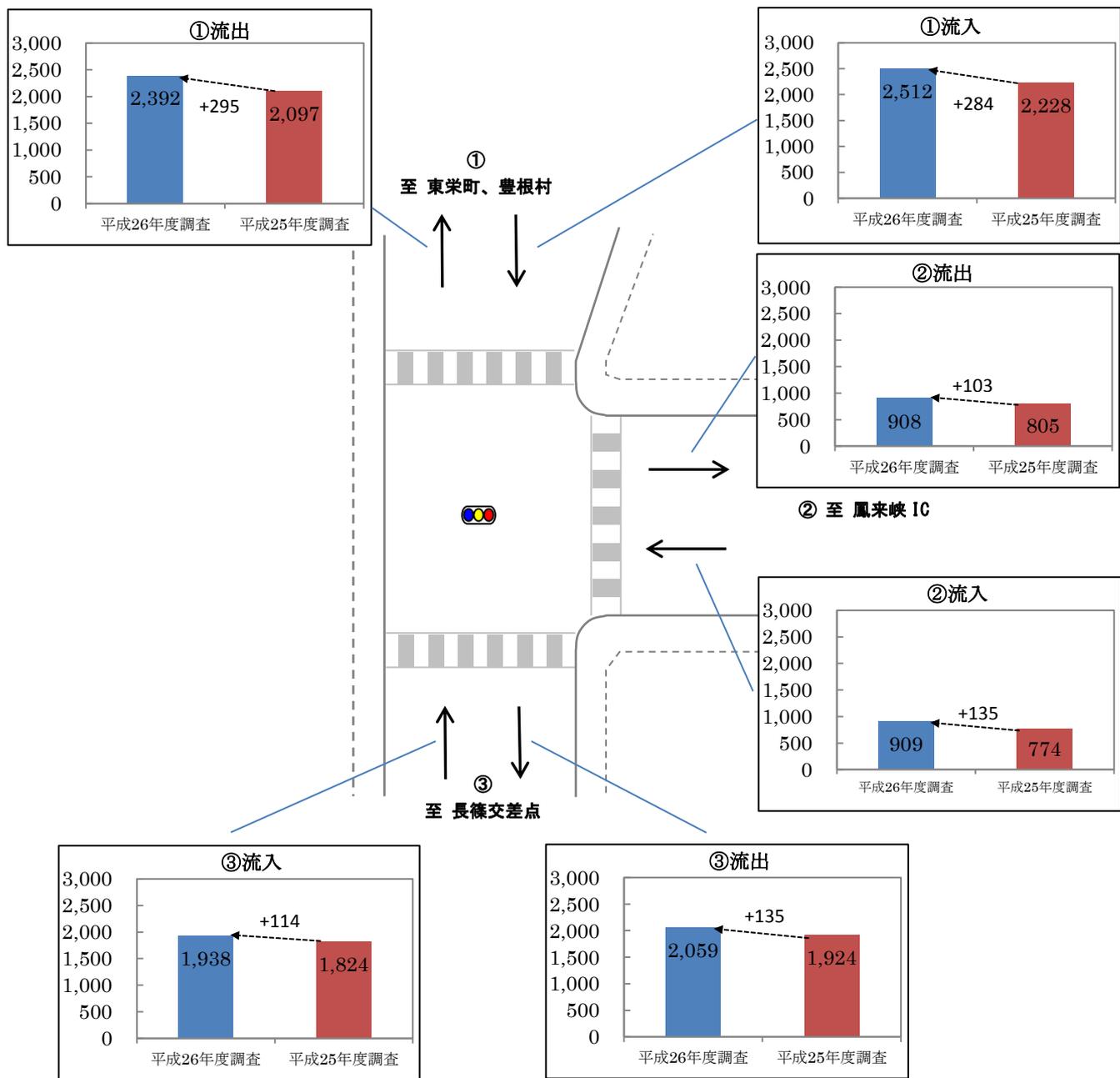
- i) 東栄町、豊根村方向（①）の断面では、H22の3,400台から、年を追って、4,100台（H24）、4,300台（H25）、4,900台（H26）と増加している。
- ii) 長篠交差点方向（③）の断面では、H22を除き、3,700台から3,900台と若干増加している。
- iii) これに対して、鳳来峡IC方向（②）の断面では、H24の1,300台から、年を追って、1,500台（H25）、1,800台（H26）と増加しており、三遠南信自動車道の効果がうかがい知れる。
- iv) なお、「その他大型車混入率」は、鳳来峡IC方向（②）の断面で16.7%（305台）、東栄町、豊根村方向（①）の断面で12.7%（623台）、長篠交差点方向（③）の断面で8.9%（356台）である。



■ 名号交差点：方向別自動車交通量の変化（H25年度との比較）

本交差点への方向別流入交通量の経年変化をみると、以下の特徴がみられる。

- i) 東栄町、豊根村方向（①）の流出では、H25 から H26 にかけて約 300 台増加し、流入も同様に増加している。
- ii) 長篠交差点方向（③）の流出入ともに H25 から H26 にかけて約 100 台強増加しているが、増加量は東栄町、豊根村方向（①）の増加量に比べ少ない。
- iii) 鳳来峡 IC 方向（②）の断面では、H25 から H26 にかけて、流出で約 100 台、流入でも 130 台増加している。



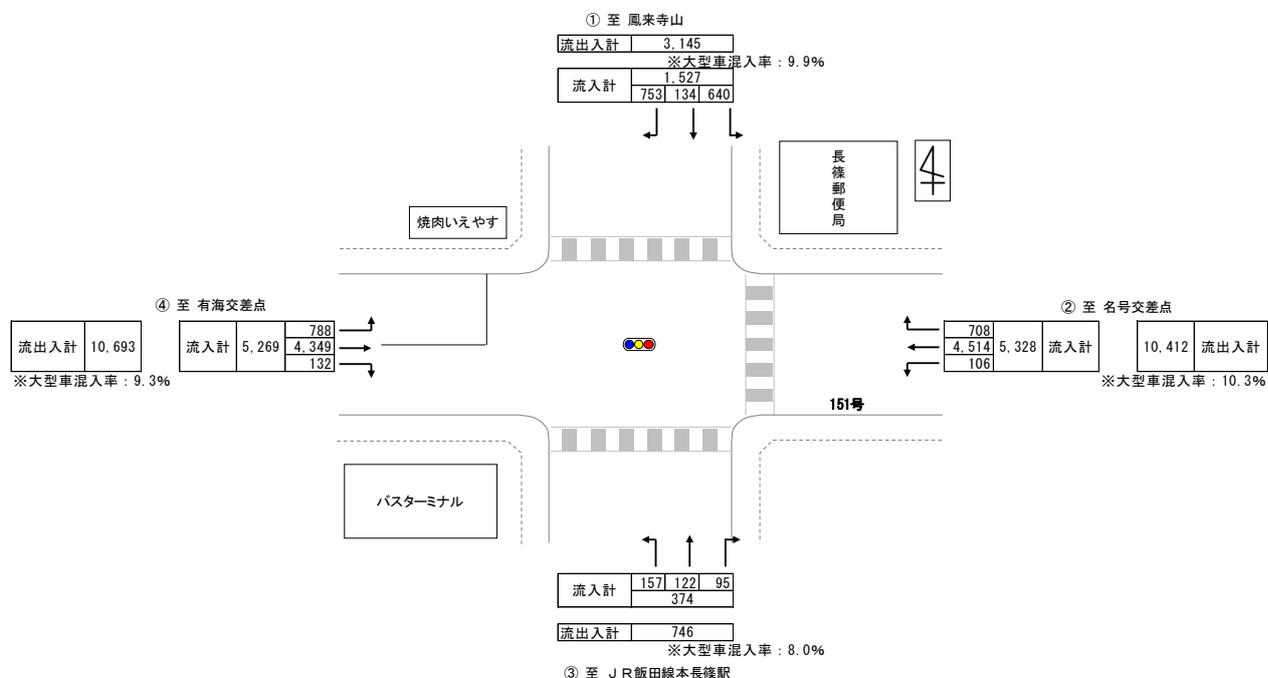
(2) 長篠交差点

■ 長篠交差点：方向別交通量現況

長篠交差点は R151 上の鳳来総合支所近くに位置し、J R 飯田線本長篠駅への出入り口の交差点である。

本交差点の交通量は、名号交差点方向 (②) の断面で 10,400 台、有海交差点方向 (④) の断面で 10,600 台であり、鳳来寺山方向 (①) の断面で 3,100 台、J R 飯田線本長篠駅方向 (③) の断面では 740 台となっている。

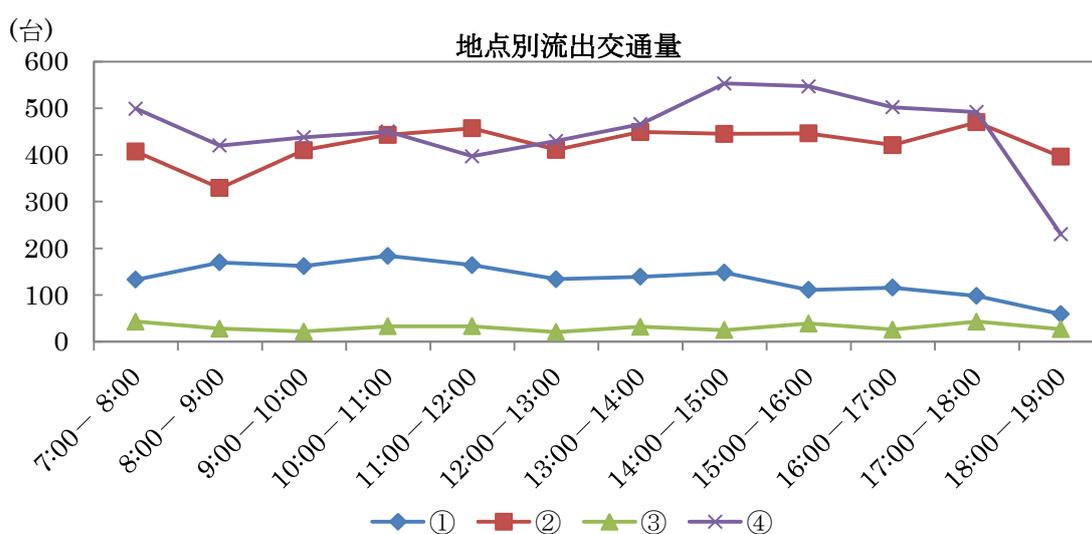
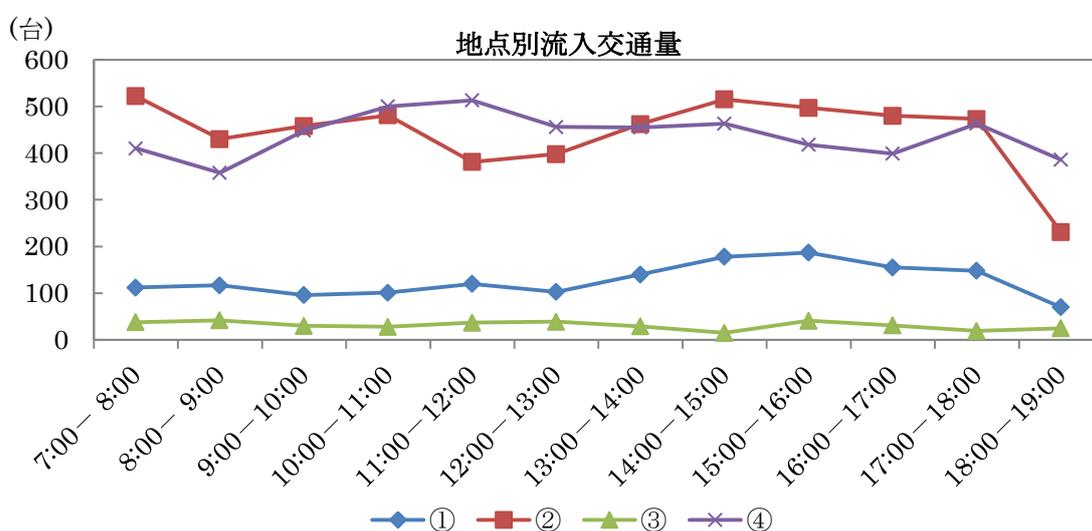
【自動車の地点別、方向別交通量の概況】



■ 長篠交差点：時間帯別方向別自動車交通量

本交差点への流出入交通量の時間別変化をみると、以下の特徴がみられる。

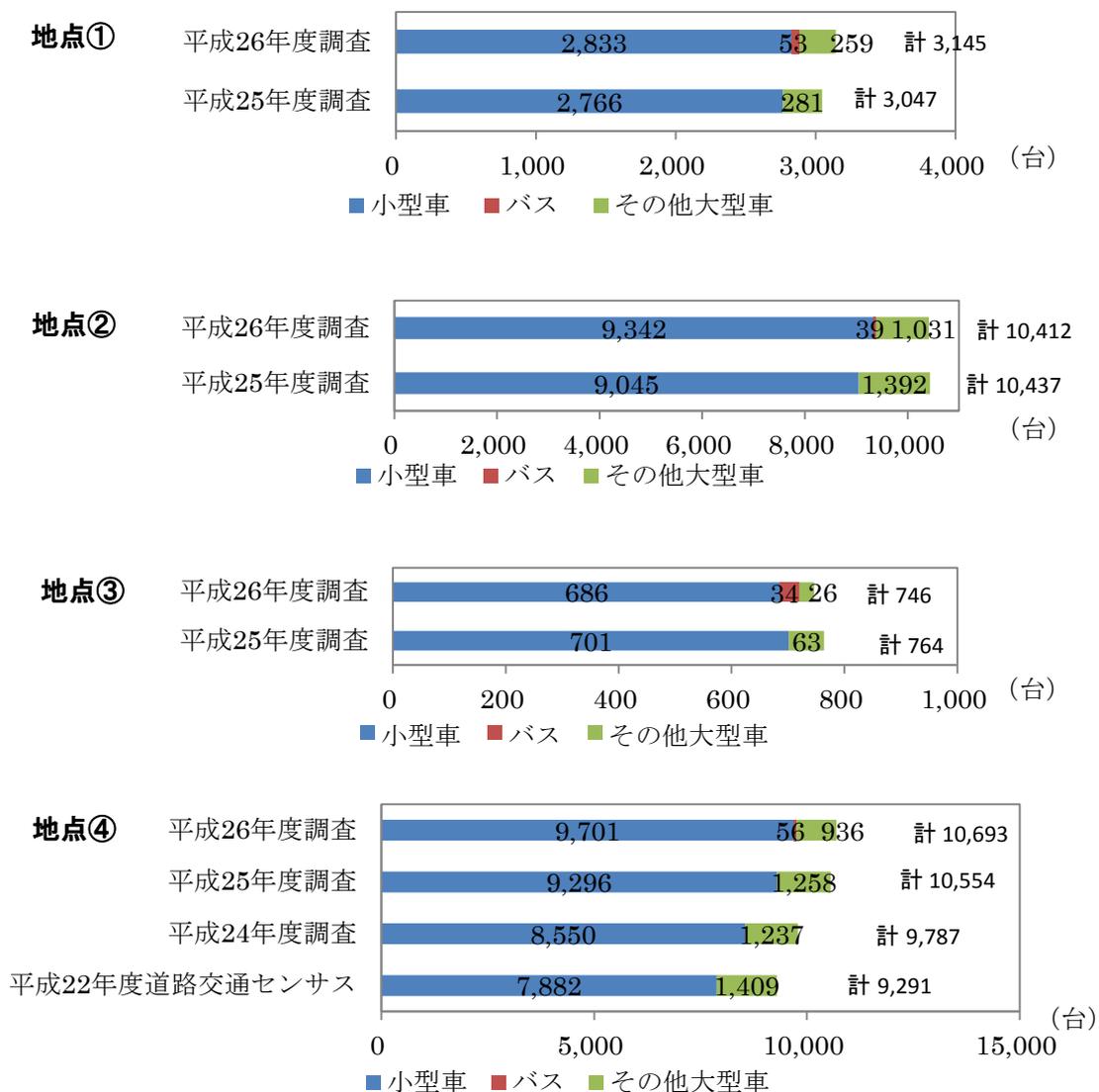
- i) 名号交差点方向(②)の流入交通は、7時台の500台/時をピークに、11～12時台に底を打ち、14～16時台に再度上昇する。
- ii) そしてこの変化傾向は、有海交差点方向(④)の流出とほぼ同様の傾向となる。
また、有海交差点方向(④)から名号交差点方向(②)への交通も同様の傾向となっている。
- iii) 本交差点の主要交通特性は、R151に沿って、通勤および業務交通が中心となっているものと思われる。



■ 長篠交差点：流出入自動車交通量の変化（H22、H24、H25年度との比較）

本交差点への流出入交通量の経年変化をみると、以下の特徴がみられる。

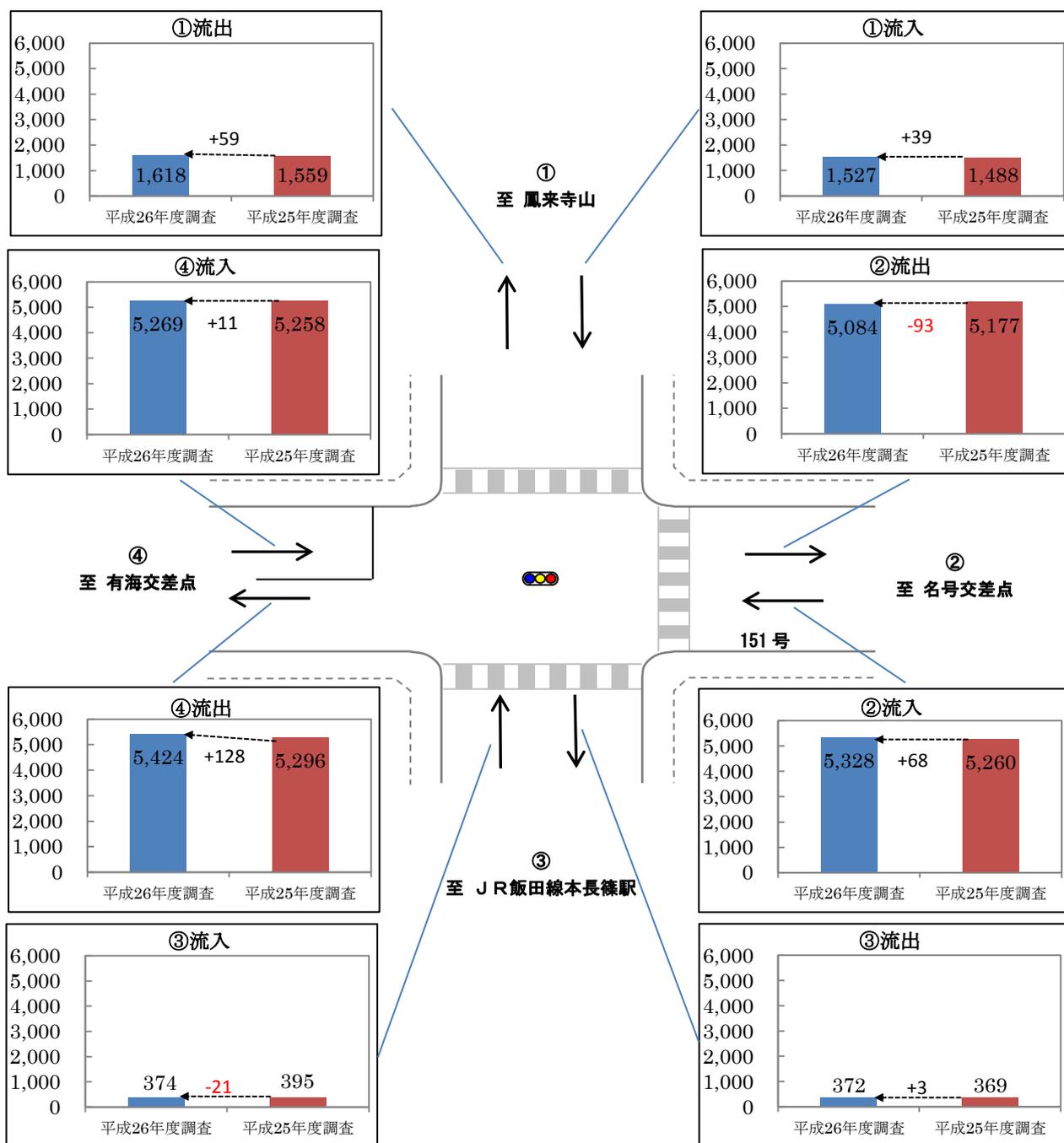
- i) 有海交差点方向（④）の断面では、流出入合計で、H22の9,200台から年を追って、9,700台（H24）、10,500台（H25）、10,600台（H26）と増加している。
- ii) 名号交差点方向（②）の断面では、10,000台（H25、H26とも）と変化は少ない。
- iii) さらに、鳳来寺山方向（①）の断面では、3,000台（H25）、3,100台（H26）、JR飯田線本長篠駅方向（③）の断面では、760台（H25）、740台（H26）であり、ともにH25からH26の変化は少ない。



■ 長篠交差点：方向別自動車交通量の変化（H25年度との比較）

本交差点への方向別流入交通量の経年変化をみると、以下の特徴がみられる。

- i) 名号交差点方向（②）の断面では、H25 から H26 にかけて、流出は若干減少し、流入は若干増加している。
- ii) 有海交差点方向（④）の断面では、H25 から H26 にかけて、流入は微増し、流出は 100 台程度の増加となっている。
- iii) これに対して、鳳来寺山方向（①）の断面では、H25 から H26 にかけて、流出・流入ともに微増し、JR 飯田線本長篠駅方向（③）の断面ではほとんど変化していない。



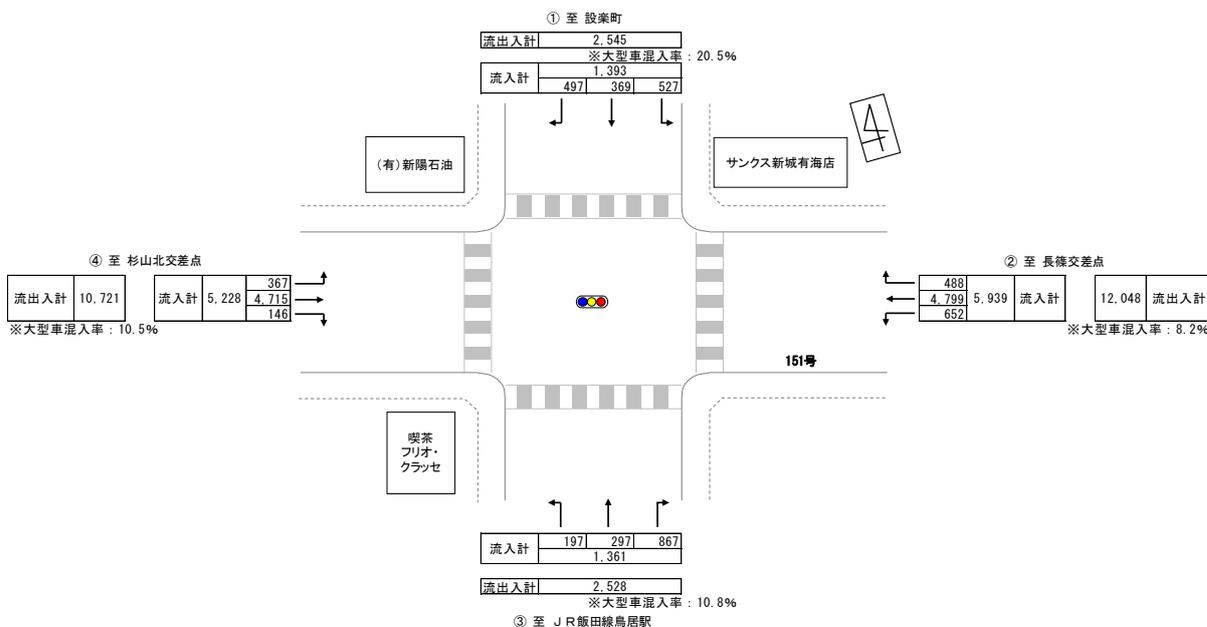
(3) 有海交差点

■ 有海交差点：方向別交通量現況

有海交差点は、新東名新城 IC の北側近くに位置し、本交差点から北向きには R257 を介して設楽町へ、南向きには J R 飯田線鳥居駅から、豊川対岸の県道豊橋鳳来線につながっているが、現況は新東名の工事現場となっている。

本交差点の交通量は、長篠交差点方向 (2) の断面で 12,000 台、杉山北交差点方向 (4) の断面で 10,700 台であり、設楽町方向 (1) の断面、J R 飯田線鳥居駅方向 (3) の断面ともに 2,500 台であるが、設楽町方向 (1) の大型車混入率は 20% を超えている。

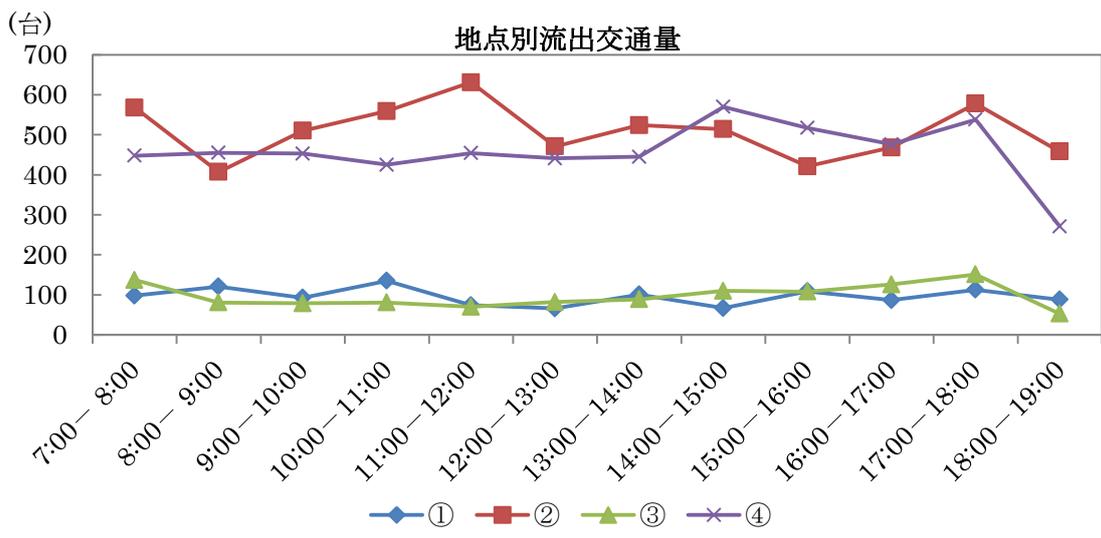
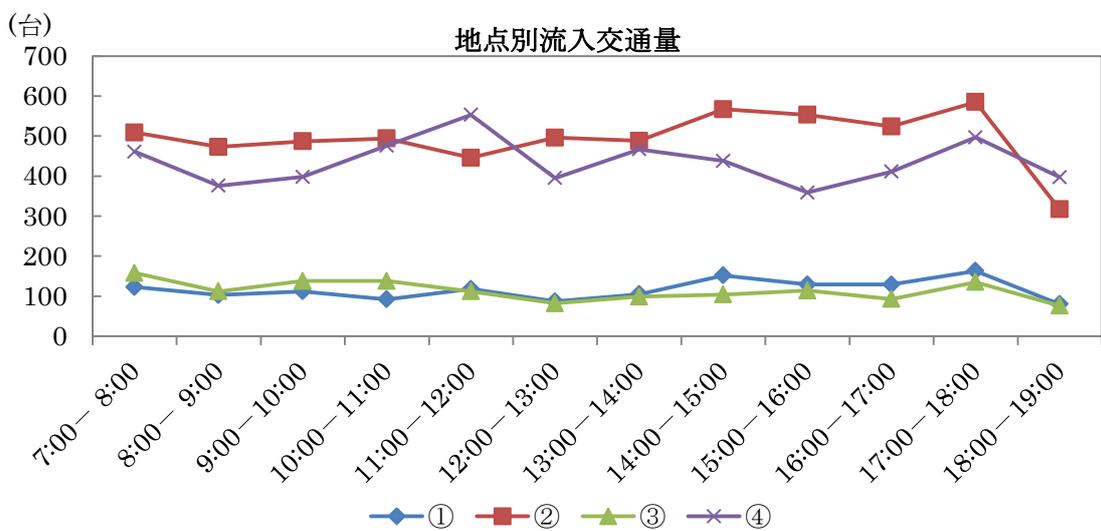
【自動車の地点別、方向別交通量の概況】



■ 有海交差点：時間帯別方向別自動車交通量

本交差点への流入交通量の時間帯別変化をみると、以下の特徴がみられる。

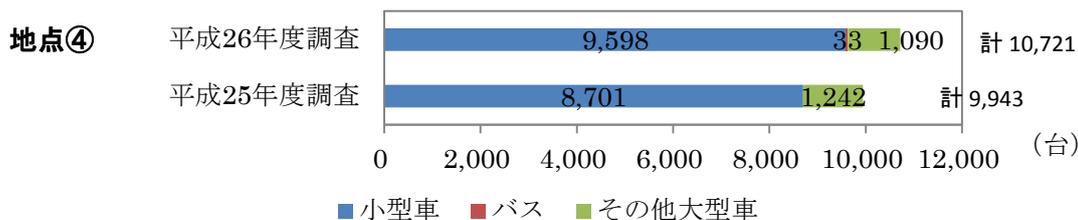
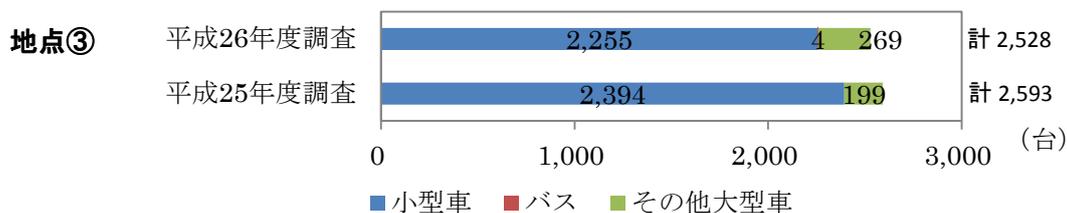
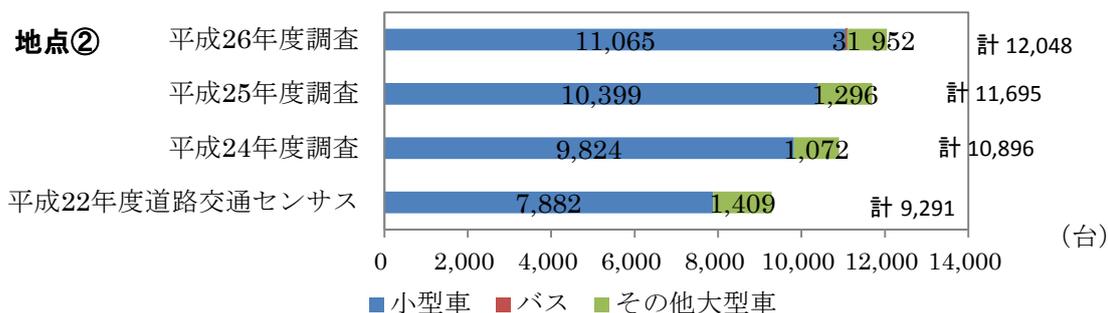
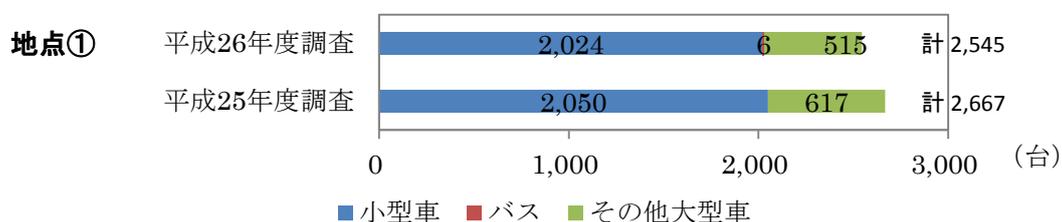
- i) 長篠交差点方向(②)の流入と杉山北交差点方向(④)の流出の時間帯別の変化パターンが酷似しており、7時台から午前中は概ね500台が流入・流出し、14～17時台までは流出入ともにピークとなる。
- ii) この逆方向の流れも同様な変化パターンを示している。
- iii) 本交差点における主要な交通流は、R151に沿った交通が主体である。



■ 有海交差点：流出入自動車交通量の変化（H22、H24、H25年度との比較）

本交差点への流出入交通量の経年変化をみると、以下の特徴がみられる。

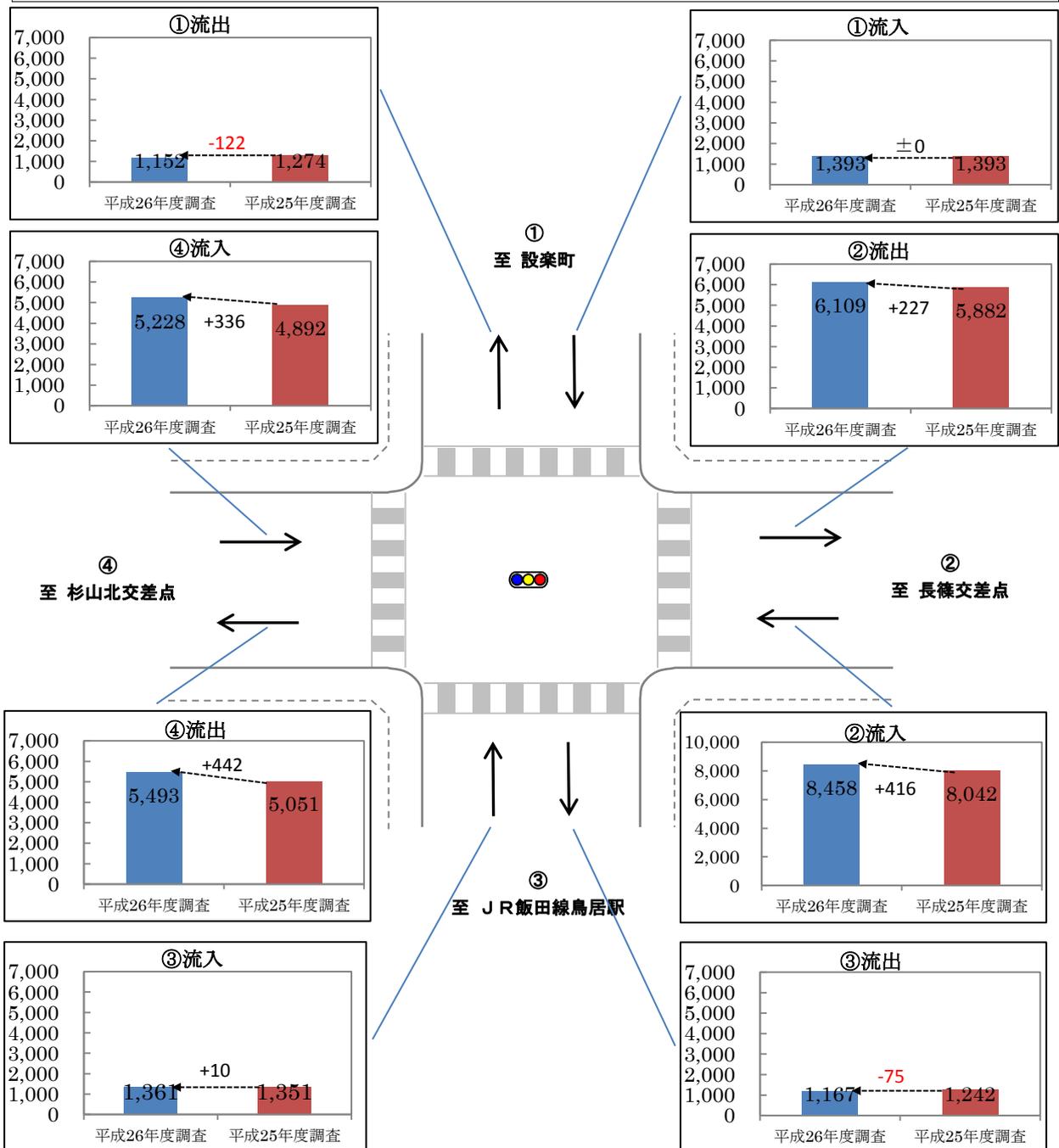
- i) 杉山北交差点方向（④）の断面では、9,900台（H25）から10,700台（H26）と増加、H26の「その他大型車混入率」は10.1%（1,000台）である。
- ii) 長篠交差点方向（②）の断面では、H22の9,200台から、年を追って、10,800台（H24）、11,600台（H25）、12,000台（H26）と増加している。
- iii) 設楽町方向（①）、JR飯田線鳥居駅方向（③）の断面では、H25、H26ともに2,500～2,600台と変化が少ない。



■ 有海交差点：方向別自動車交通量の変化（H25年度との比較）

本交差点の方向別流入交通量の経年変化をみると、以下の特徴がみられる。

- i) 長篠交差点方向（②）の断面では、H25 から H26 にかけて、流出は約 200 台増加し、流入は約 400 台増加している。
- ii) 杉山北交差点方向（④）の断面でも、H25 から H26 にかけて、流入は約 300 台増加し、流出も約 400 台増加している。R151 の往復交通量が拡大していることが分かる。
- iii) これに対して、設楽町方向（①）の断面や J R 飯田線鳥居駅方向（③）の断面ではともにほぼ横ばいである。



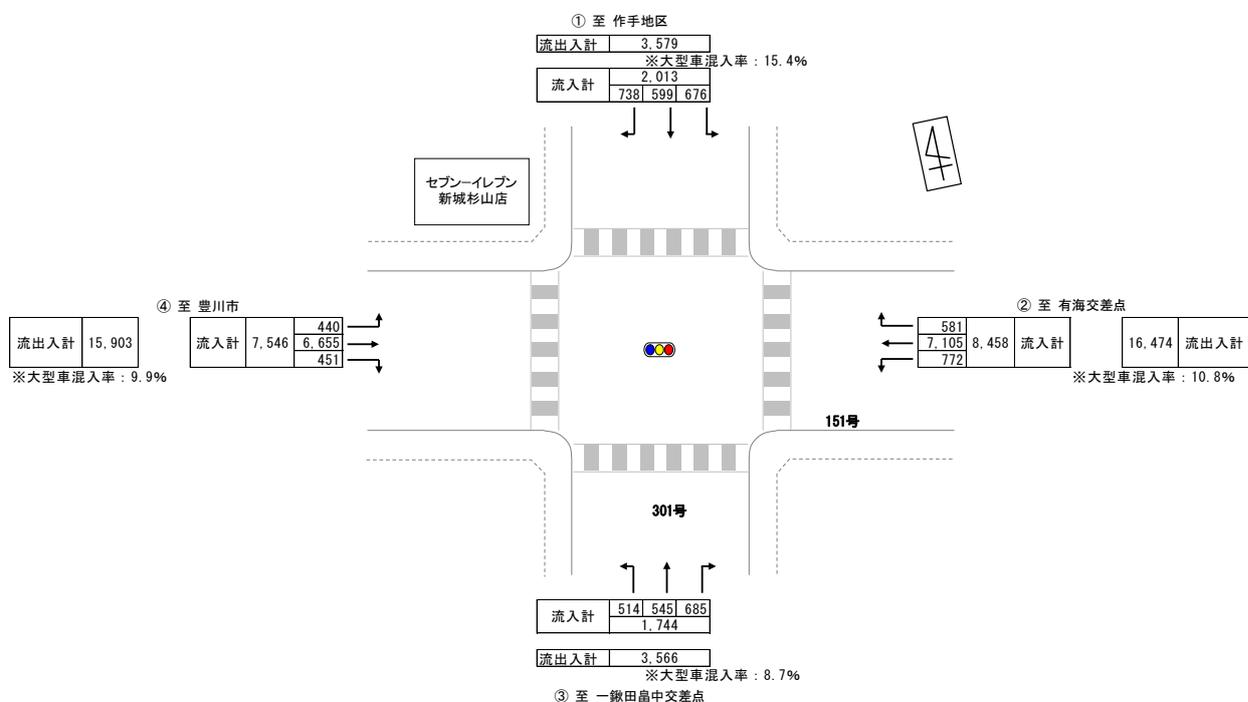
(4) 杉山北交差点

■ 杉山北交差点：方向別交通量現況

杉山北交差点は、R151上の新城市街地と豊川市との間に位置し、作手地区への入り口となっている。

本交差点の交通量は、有海交差点方向(②)の断面で16,400台、豊川市方面(④)の断面で15,900台であり、作手地区方向(①)の断面、一鍬田畠中交差点方向(③)の断面ともに3,500台であるが、作手地区方向(①)の大型車混入率は15%を超えている。

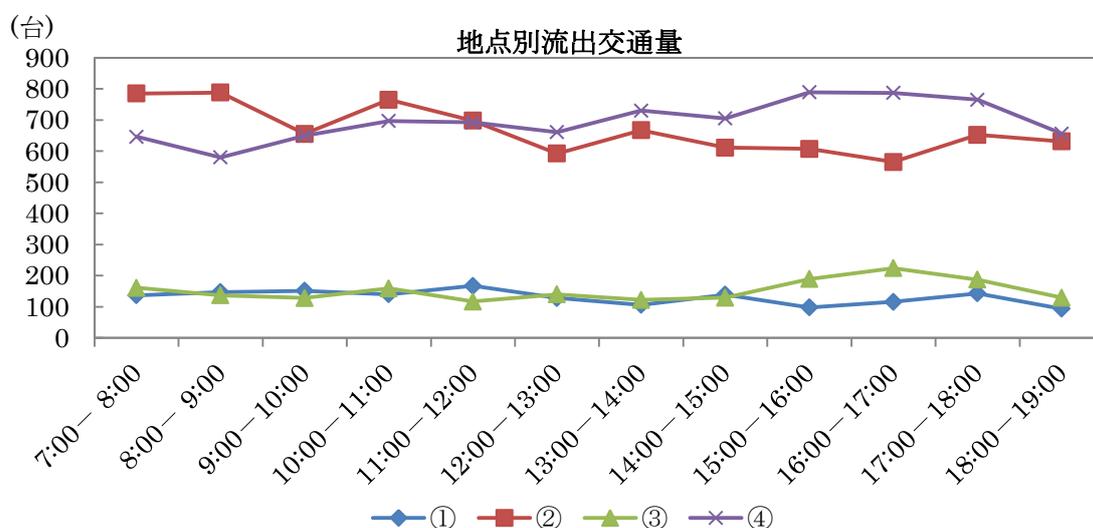
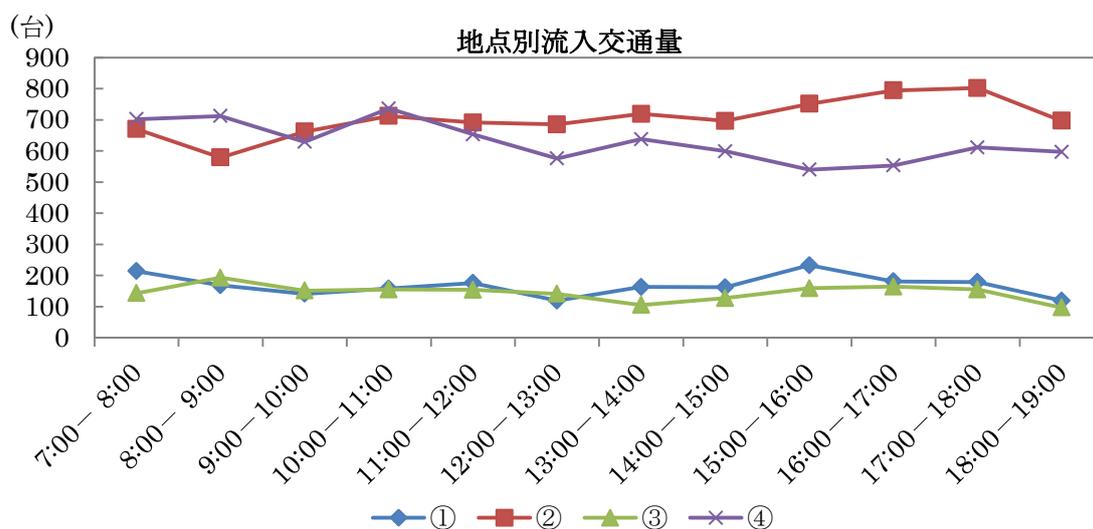
【自動車の地点別、方向別交通量の概況】



■ 杉山北交差点：時間帯別方向別自動車交通量

本交差点への流出入交通量の時間別変化をみると、以下の特徴がみられる。

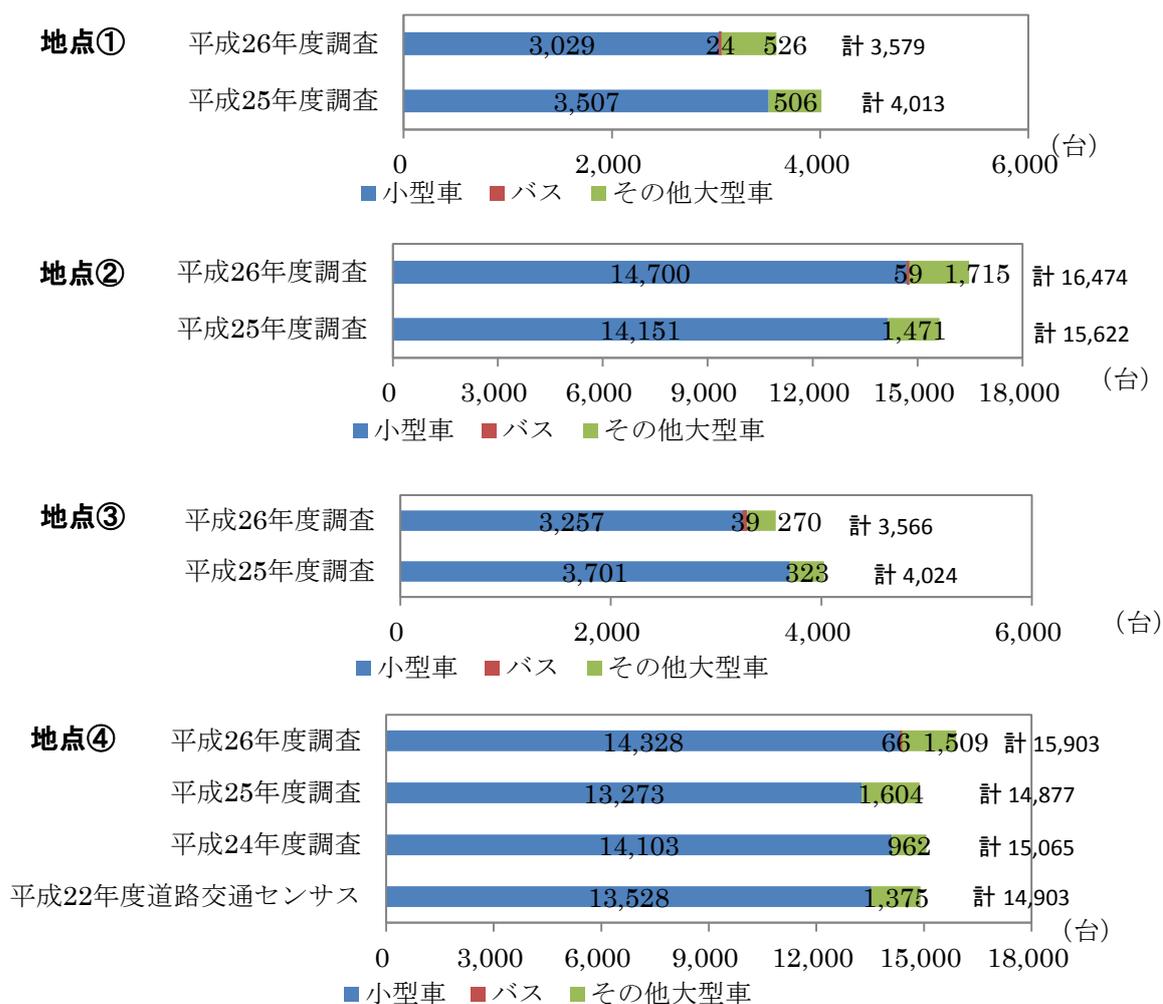
- i) 有海交差点方向 (②) の流入は、7～8 時台には 600 台で、その後一旦減少し、17～18 時台に 800 台のピークを迎える。
そして、豊川市方向 (④) の流出もこの変化傾向とほぼ同様の傾向となる。
- ii) また、逆方向の交通である、豊川市方向 (④) の流入は 7～8 時台が 700 台で、17～18 時台に 600 台のピークを迎える。
そして、有海交差点方向 (②) の流出もこの変化傾向とほぼ同様の傾向となる。
- iii) 作手地区方向 (①) の流出入は、7～8 時台の流入が 200 台、流出が 100 台程度であり、この傾向はほぼ日中も継続している。
- iv) 本交差点の主要な交通は R151 に沿った交通流であり、朝夕のピークから新城市街地などに起因する通勤および業務交通の影響があると考えられる。



■ 杉山北交差点：流出入自動車交通量の変化（H22、H24、H25年度との比較）

本交差点への流出入交通量の経年変化をみると、以下の特徴がみられる。

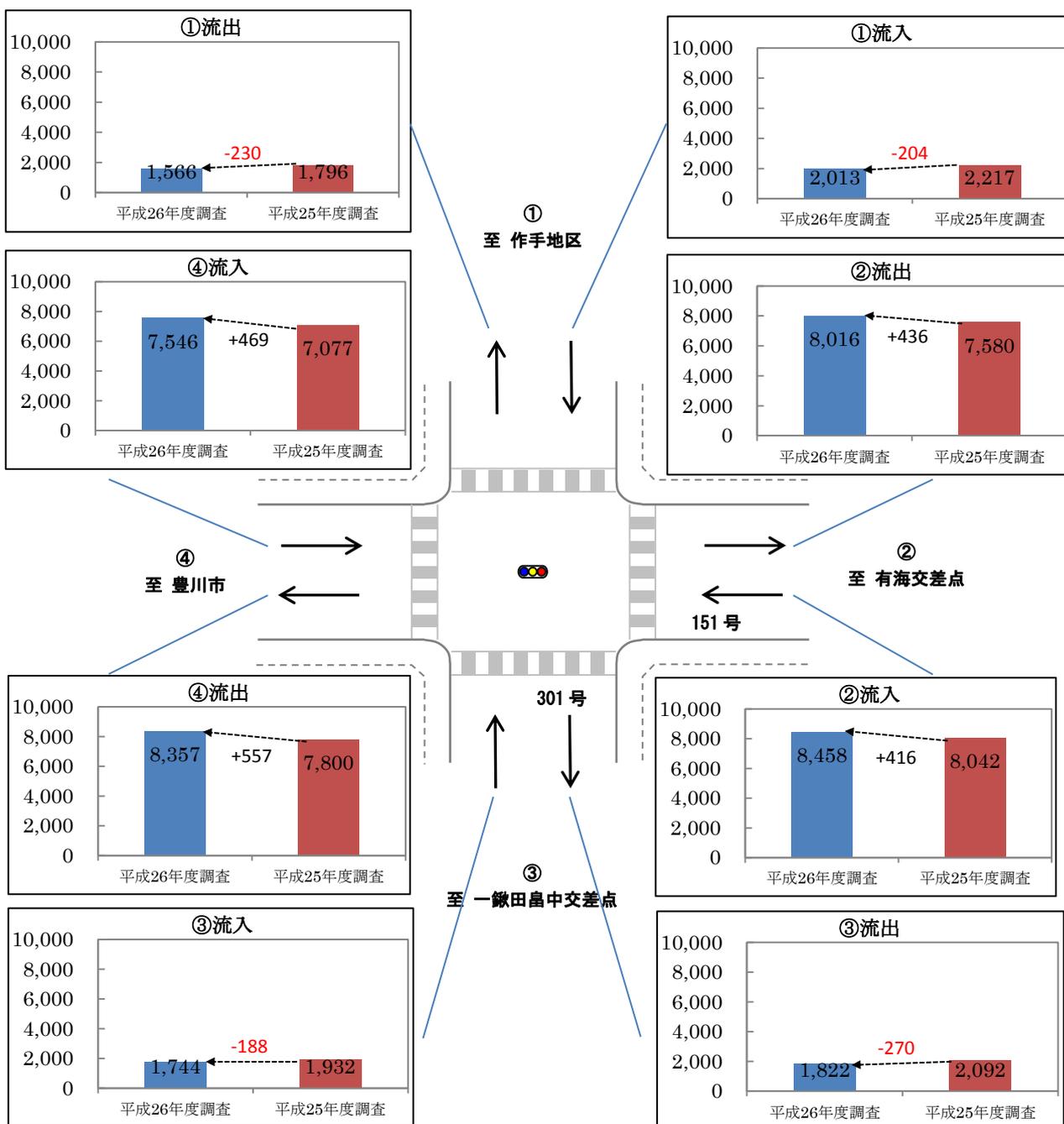
- i) 豊川市方向（④）の断面では、H22の14,900台から、15,000台（H24）、14,800台（H25）と横ばいであるが、H26は15,900台であり、前年に比べ約1,000台増加している。H26の「その他大型車混入率」は9.4%（1,500台）、バスは66台となっている。
- ii) 有海交差点方向（②）の断面では、15,600台（H25）から16,400台（H26）と増加。「その他大型車混入率」は10.4%（1,700台）、バスは59台となっている。
- iii) 作手地区方向（①）の断面では、4,000台（H25）から3,500台（H26）と減少傾向。しかしながら、H26の「その他大型車混入率」は14.6%（500台）と高い割合になっている。
- iv) 一鍬田畠中交差点方向（③）の断面でも、4,000台（H25）から3,500台（H26）と減少傾向。



■ 杉山北交差点：方向別自動車交通量の変化（H25年度との比較）

本交差点の方向別流入交通量の経年変化をみると、以下の特徴がみられる。

- i) 有海交差点方向（②）の断面では、H25からH26にかけて、流出・流入ともに約400台増加している。
- ii) 豊川市方向（④）の断面でも、H25からH26にかけて、流入は約400台、流出も約500台増加しており、豊川市方向（④）の往復交通量が拡大していることが分かる。
- iii) これに対して、作手地区方向（①）の断面や一畷田畠中交差点方向（③）の断面では、流入・流出ともに200台程度減少している。



(5) 一鍬田畠中交差点

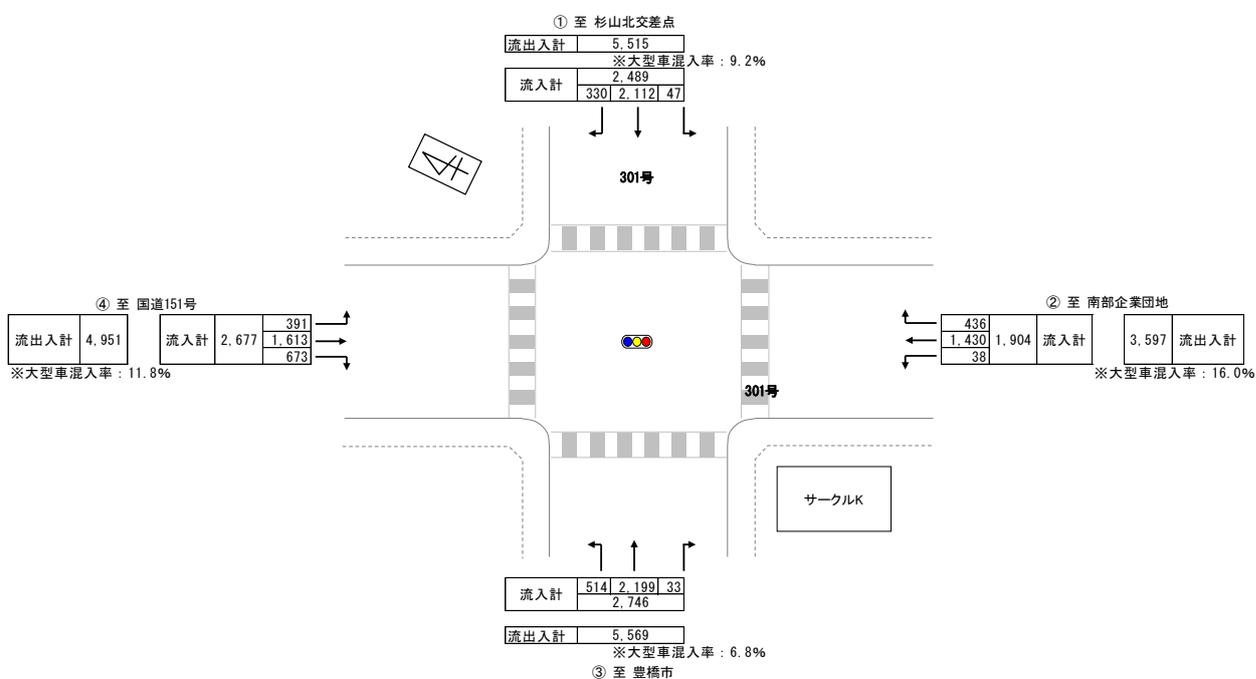
■ 一鍬田畠中交差点：方向別交通量現況

一鍬田畠中交差点は、R151 から野田城大橋を渡り、南部企業団地や浜松市へ向かう県道新城引佐線と豊川左岸の幹線道路である県道豊橋鳳来線の交点に位置する。

本交差点の交通量は、国道 151 号方向 (④) の断面で 4,900 台、南部企業団地方向 (②) の断面で 3,500 台であり、それぞれ大型車混入率が 11.8%と 16.0%となっている。

一方、杉山北交差点方向 (①) の断面、豊橋市方向 (③) の断面では、ともに 5,500 台であり、豊川左岸の南北交通流を支えるルートであることが分かる。

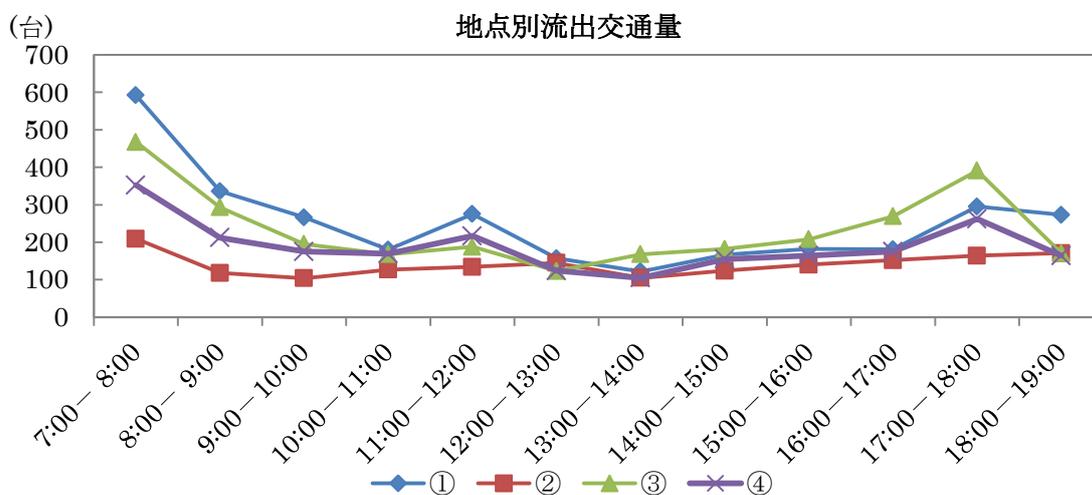
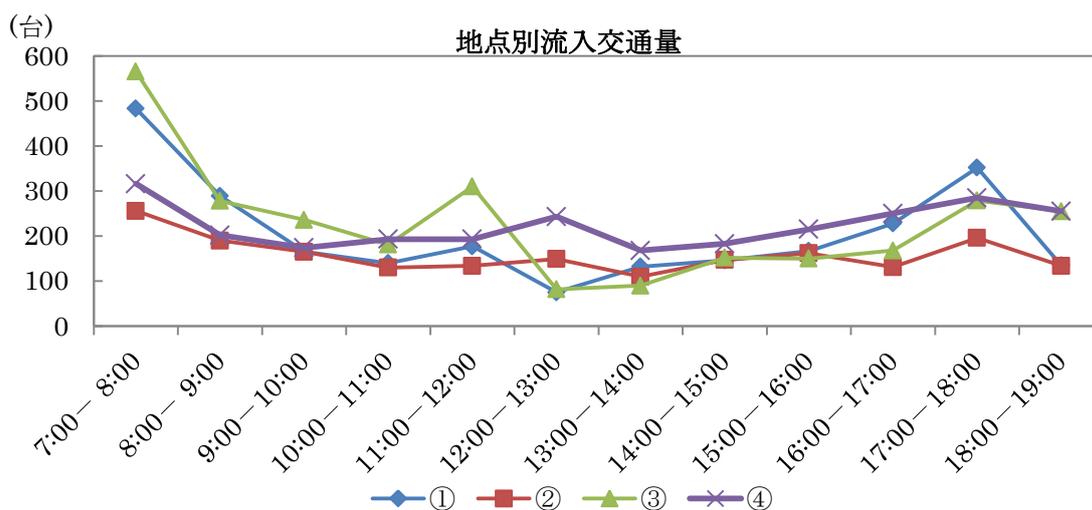
【自動車の地点別、方向別交通量の概況】



■ 一鍬田畠中交差点：時間帯別方向別自動車交通量

本交差点への流出入交通量の時間別変化をみると、以下の特徴がみられる。

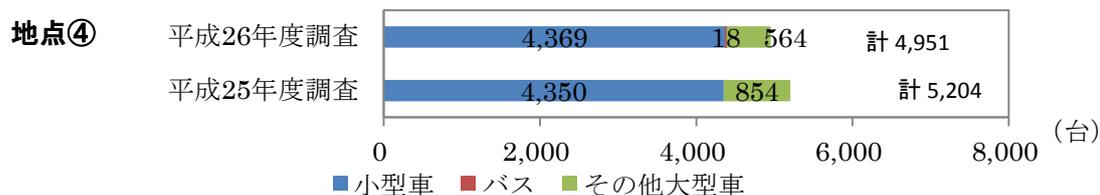
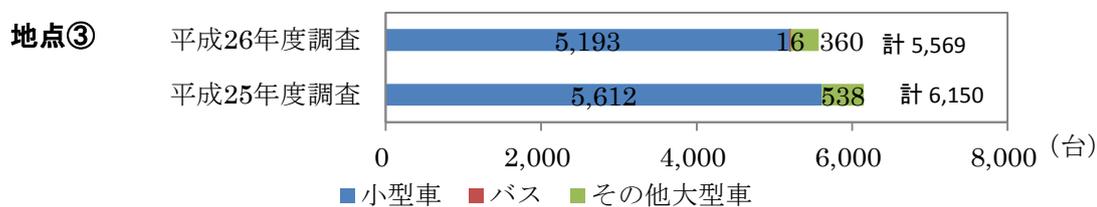
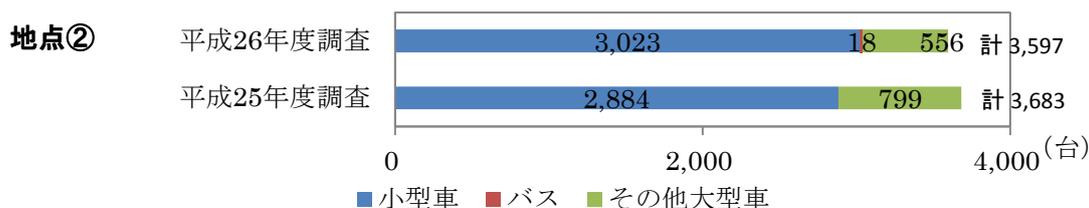
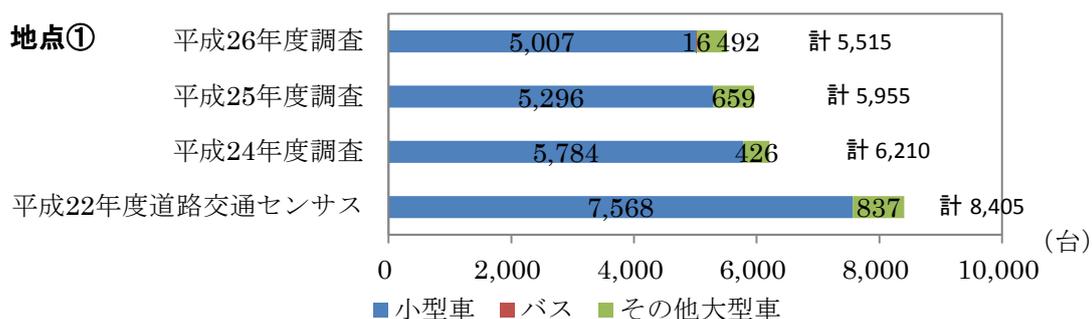
- i) 豊橋市方向 (③) の流入は、7～8 時台には 500 台、11～12 時台には 300 台のピークがあり、17～18 時台に再び 200 台のピークを迎える。
そして、杉山北交差点方向 (①) の流出もこの変化傾向とほぼ同様の傾向となる。
- ii) また、逆方向の交通である杉山北交差点方向 (①) の流入は 7～8 時台に 400 台のピークがあり、日中は減少するものの 17～18 時台に再び 200 台のピークを迎える。
そして、豊橋市方向 (③) の流出もこの変化傾向とほぼ同様の傾向となる。
- iii) 国道 151 号方向 (④) と南部企業団地方向 (②) の流出入でも、7～8 時台にはそれぞれ 200～300 台のピークがあり、日中は減少するものの 17～18 時台には再び 100～200 台のピークを迎える。
- iv) 本交差点の主要な交通は県道豊橋鳳来線に沿った交通流であり、各方向ともに朝夕のピークから通勤および業務交通の影響があると考えられる。



■ 一鍬田畠中交差点：流出入自動車交通量の変化（H22、H24、H25年度との比較）

本交差点への流出入交通量の経年変化をみると、以下の特徴がみられる。

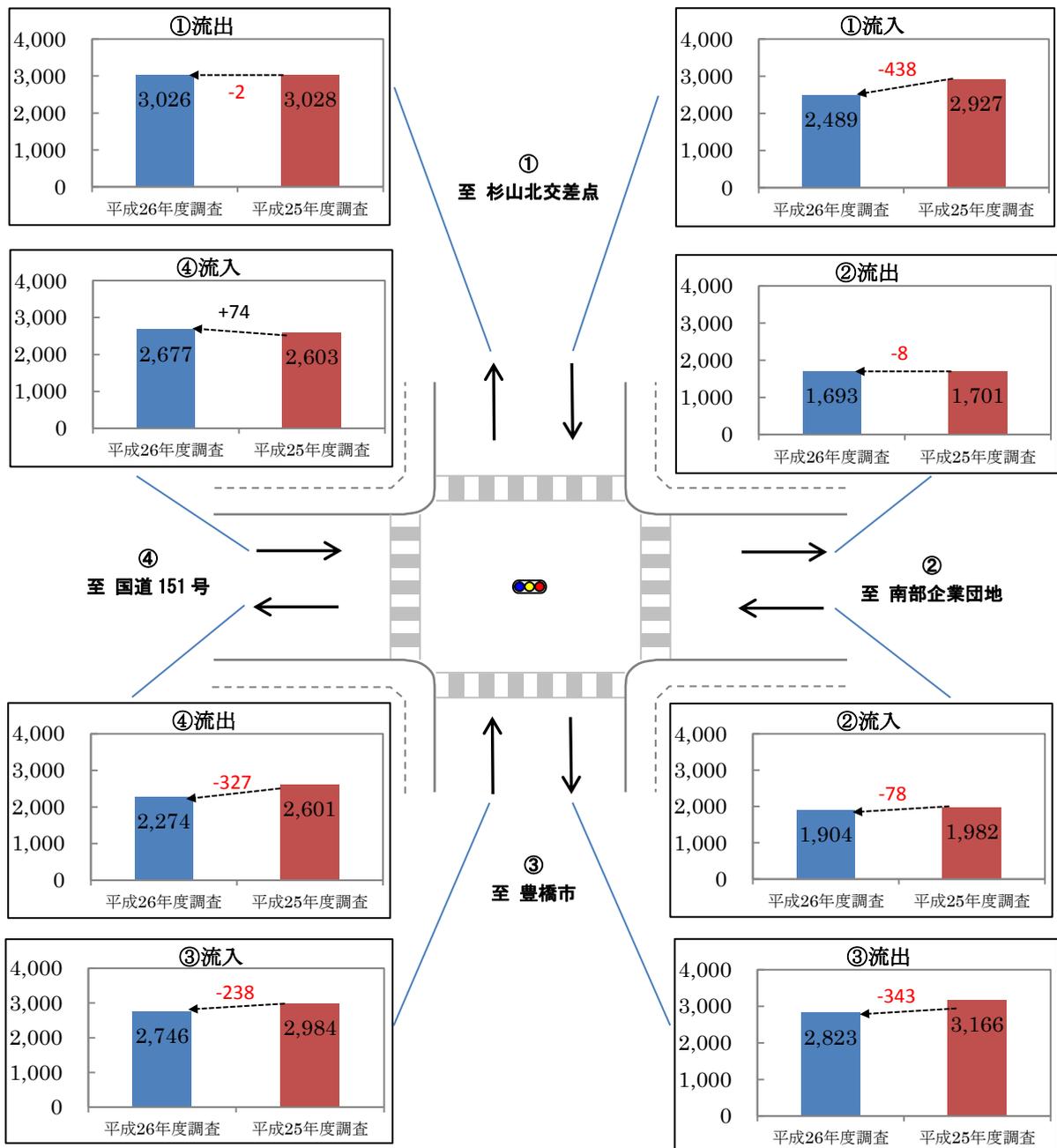
- i) 杉山北交差点方向（①）の交通量は、H22度調査では8,400台と観測されているが、H24度調査では6,200台、次いで5,900台（H25）、5,500台（H26）と減少傾向にある。
- ii) 豊橋市方向（③）の断面では、6,100台（H25）から5,500台（H26）と減少傾向にある。
- iii) 南部企業団地方向（②）の断面では、3,600台（H25）から3,500台（H26）と減少傾向。H26の「その他大型車混入率」は15.4%（500台）と高い割合であるが、その他大型車の交通量は前年に比べ減少している。
- iv) 国道151号方向（④）の断面では、5,200台（H25）から4,900台（H26）と減少傾向。H26の「その他大型車混入率」は11.3%（500台）と高い割合であるが、その他大型車の交通量は前年に比べ減少している。



■ 一鍬田畠中交差点：方向別自動車交通量の変化（H25年度との比較）

本交差点の方向別流入交通量の経年変化をみると、以下の特徴がみられる。

- i) 国道151号方向（④）の断面では、H25からH26にかけて、流入は若干増加し、流出は約300台減少している。
- ii) 南部企業団地方向（②）の断面では、H25からH26にかけて、流入ととも若干減少している。
- iii) 杉山北交差点方向（①）の断面では、H25からH26にかけて、流入は約400台減少しているが、流出はほぼ同数となっている。
- iv) 豊橋市方向（③）の断面では、H25からH26にかけて、流入がそれぞれ約300台、約200台減少している。



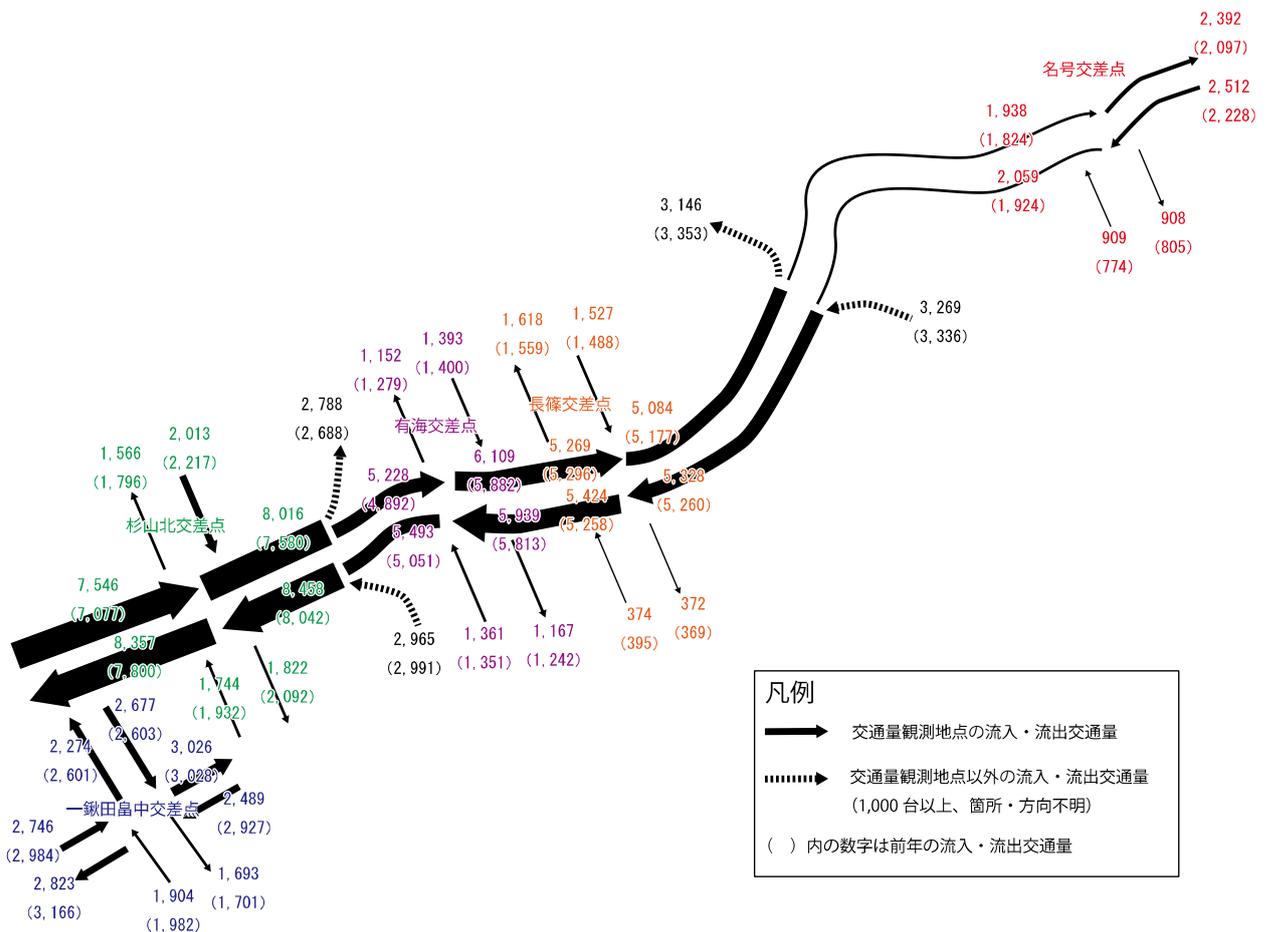
3. 自動車交通量全体図（12時間交通量）

調査地点全体の交通量の調査結果は下図の通りである。

杉山北交差点周辺が最も混雑しており、次いで有海交差点、長篠交差点、名号交差点の順に交通量が少なくなっている。

また、一畝田畠中交差点の交通量は、杉山北交差点の交通量の半分弱となっている。

なお、調査箇所以外では、名号交差点～長篠交差点間と有海交差点～杉山北交差点間の流入が多く、名号交差点～長篠交差点間では広域な集落地などの後背地への出入り交通量があり、有海交差点～杉山北交差点間では市街地を中心とした後背地への交通の流入が起きていると考えられる。



4. 調査結果のまとめ

(1) 調査対象 5 交差点の配置および交差点周辺地区の地域特性

平成 26 年度調査の対象となった 5 か所の交差点の配置には、以下の特徴がある。

- ① 4 か所の交差点（名号交差点、長篠交差点、有海交差点および杉山北交差点）は、豊川に沿って東三河地域を北上する国道 151 号（R151）上に位置し、1 か所（一鍬田畠中交差点）は、R151 から分岐する県道新城引佐線と県道豊橋鳳来線との交差点に位置している。
- ② 最北端の 1 か所（名号交差点）は、新城市から東栄町方面への出入り口にあたる。
 - ・名号交差点は、R151 から平成 24 年 3 月に供用開始された三遠南信自動車道鳳来峡 IC への出入り口である。
 - ・なお、鳳来峡 IC は本調査時点において、三遠南信自動車道の北側の終点となっている。
- ③ 中間部の 2 か所（有海交差点および長篠交差点）は、新城市街地の北西、現在建設中である新東名高速道路新城 IC の北側に位置している。
 - ・有海交差点は、R151 から布里、一色地区を結ぶ R257 への分岐点である。
 - ・長篠交差点は、R151 から J R 飯田線本長篠駅への出入り口にあたる。
- ④ 南側の 2 か所（杉山北交差点および一鍬田畠中交差点）は、新城市街地の南西に位置し、豊川市・豊橋市の出入り口である。
 - ・杉山北交差点は、R151 と県道豊橋鳳来線の交点であり、北西に位置する作手地区への入り口となっている。
 - ・一鍬田畠中交差点は、野田城大橋を經由して R151 と南部企業団地や浜松市を結ぶ県道新城引佐線と R151 の並行道路である県道豊橋鳳来線の交点である。

(2) 調査対象 5 交差点における交通量

1) 各交差点における H26 調査時点の主な交通量

- ① 名号交差点の断面（出入り）交通量は、東栄町、豊根村方向から長篠交差点方向で 2,000～2,500 台、逆方向では 1,900～2,300 台であり、三遠南信自動車道への出入り口である鳳来峡 IC 方向では、流出入ともに 900 台である。
- ② 長篠交差点では、名号交差点方向から有海交差点方向で 5,300～5,400 台、逆方向では 5,000～5,200 台である。
- ③ 有海交差点では、長篠交差点方向から杉山北交差点方向で 5,400～5,900 台、逆方向では 5,200～6,100 台である。
- ④ 杉山北交差点は、有海交差点方向から豊川市方向で 8,300～8,400 台、逆方向では 7,500～8,000 台である。
- ⑤ 一鍬田畠中交差点では、杉山北交差点方向から豊橋市方向で 2,400～2,800 台、逆方向では 2,700～3,000 台である。

2) 各交差点における主な H26 調査結果と H25 調査結果との比較

R151 および県道豊橋鳳来線上の交通量における主な経年変化の特徴は以下の通り。

- ① 名号交差点の断面（出入り）交通量は、平成 25 年に比して、東栄町、豊根村方向から長篠交差点方向で 100～200 台増加、逆方向でも 100～200 台の増加となっている。
- ② 長篠交差点では、名号交差点方向から有海交差点方向で 100 台増加し、逆方向では 100 台減少している。
- ③ 有海交差点では、長篠交差点方向から杉山北交差点方向で 100～400 台増加し、逆方向では 200～500 台増加している。
- ④ 杉山北交差点では、有海交差点から豊川市方向で 400～500 台の増加、逆方向で 400 台増加している。
- ⑤ 一鍬田畠中交差点では、杉山北交差点方向から豊橋市方向で 300～400 台減少し、逆方向でも 200 台減少している。

3) 各交差点における右左折（分岐）交通量の規模

- ① 名号交差点では、鳳来峡 IC 方向の流出入ともに 900 台であり、前年に比して 100 台増加している。
- ② 長篠交差点では、鳳来寺山方向の流入、流出がそれぞれ、1,500、1,600 台で、ほぼ前年並みである。
また、J R 飯田線本長篠駅方向の流出入はともに 300 台で、前年とほぼ同数である。
- ③ 有海交差点では、設楽町方向の流入、流出がそれぞれ、1,300、1,100 台で、ほぼ前年並みである。
また、J R 飯田線鳥居駅方向の流入、流出がそれぞれ、1,300、1,100 台で、ほぼ前年並みである。
- ④ 杉山北交差点では、作手地区方向の流入、流出がそれぞれ、2,000、1,500 台で、前年に比して、ともに 200 台の減少となっている。
- ⑤ 一鍬田畠中交差点では、国道 151 号方向の流入、流出がそれぞれ 2,600、2,200 台で、前年に比して流入はほぼ前年並みであるが、流出が 300 台減少している。
また、南部企業団地方方向の流入、流出はそれぞれ、1,600、1,900 台で、ほぼ前年並みである。

以 上