

## 自転車乗用環境実態調査

平成27年2月

調査名称    自転車乗用環境実態調査

調査日時    ①平成27年 2月 6日(金) 14:00~16:30  
              ②平成27年 2月10日(火) 14:00~16:30

調査場所    ①原宿駅東口から半径 1km(明治通り及び青山通り周辺道路)  
              ②原宿駅西口から半径 1km(井の頭通り及び首都高速中央環状線  
              通り周辺道路)

調査内容    ·駐輪状況(放置含む)  
              ·自転車レーンの確認  
              ·危険箇所の選定(交差点等)  
              ·歩道上の障害物確認等(点字ブロック封鎖等)  
              ·自転車の通行障害(歩行者の迷惑)確認等  
              ·その他

## ① 原宿駅東口周辺

今回、調査した原宿駅東口周辺は、渋谷区内と港区内に存在しており、同地域は、共に放置自転車禁止指定区域となっていた。

なお、渋谷区内には、一部指定区域外が存在していた。

放置自転車禁止区域では、徹底した告知が実施されていた。

渋谷区内では、道路に放置自転車禁止マークを塗色することで放置車は、少数であった。

港区内の青山通りの一部では、放置自転車禁止告知警告文の掲出により放置車は、少数であるが、場所によっては多数の放置車があった。

一方、即時撤去の警告板地域は、効果絶大で放置車は皆無であった。

なお、南青山5丁目交差点付近には、大量の放置車が溢れていた。

理由として駐輪場までの距離があるためではないかと推測される。

また、放置自転車禁止区域に指定されていない地区は、100台前後の放置自転車で溢れていた。

さらに、各歩道橋下のスペースにも多数の放置自転車が存在していた。

あるスーパーの入口前の歩道には、店舗裏側に専用の駐輪場があるにも拘わらず、多数の自転車が置かれていた。

そのため駐輪禁止告知板の掲出が行われ、駐輪場利用を促進していた。

駅東口周辺には、1箇所の表参道駅前暫定自転車駐輪場が設置(港区が設置:指定管理者であるサイカパーキングが、平成24年より運営/時間制で10時間毎に100円が課金)されていた。

2時間以内なら無料であるため、利用者にとって利便性が高い。

収容台数は、312台であったが、当日は、200台程度の駐輪状況で稼働率は、6割強であり、駐輪スペースにかなりの余裕があった。

なお、今回のエリアには、自転車にとって容易な通行が阻害される交差点が存在しなかつた。

## ② 原宿駅西口周辺

今回、調査した原宿駅西口周辺は、渋谷区に存在するため、同様に駅周辺は放置自転車禁止指定区域となっていた。

区域内には、50台程度の放置自転車が存在していた。

一方、即時撤去の警告板地域では、効果絶大で放置車は、少数であった。

さらに、各歩道橋下のスペースには、多数の放置自転車が存在していた。

そのため、駐輪禁止の立て看板やモニュメントが設置されていた。

駅西口周辺には、3箇所の自転車等駐輪場(五輪橋第1～2・NHK西門前)が設置(渋谷区が設置:指定管理者であるサイカパーキングが、平成19年より運営(五輪橋)/平成18年より運営(NHK))

五輪橋第1～2は、月極利用限定(1ヶ月2000円:3ヶ月5600円)で時間貸しは、無し) NHK西門前は、時間制で10時間毎に100円が課金)されていた。

なお、1時間以内なら無料であるため、利用者にとって利便性が高い。

第1は、収容台数33台中8台の駐輪状況(24%)であった。

第2は、収容台数29台中5台の駐輪状況(17%)であった。

NHK西門前は、収容台数200台であり、満車であった。

五輪橋第1～2は、歩道橋下を利用しての駐輪場だが、利用率が極端に低く、利用者の募集を行っていた。

危険箇所として、代々木公園周辺の急坂の歩道には、減速指示の看板が設置されていた。

山手通りでは、歩道が歩行者・自転車通行帯に区分けされていた。

さらに、反対側は、かなり広めに設定されていた。

また、自転車にとって容易な通行が阻害される交差点が2箇所[富ヶ谷1丁目(道路内が5差路で傾斜あり)・東大裏(交差道路が互い違い)]存在していた。

### [総合]

駅の東西に放置車が存在するのは、共通であったが、自転車にとって容易な通行が阻害される交差点は、西口のみであった。

今回の原宿地区においては、東西に駐輪場が設置されていたが、収容台数が312台対262台と大差はないが、西口のNHK西門前は、最寄駅(原宿と渋谷駅)から1km程度の距離があるにも拘わらず満車であったが、対照的に駅近なのに五輪橋第1～2は、閑散としていた。

五輪橋が月極という理由だけでなく、歩道橋下という場所や防犯等の関係が原因かもしれない。

なお、第1は、駐車帯でない部分への違法駐輪防止のため、駐車禁止のモニュメントが設置されていた。

また、東口の表参道駅前は、地理的な関係で隣接道路から分かり難い点も有効稼働率の低下の一因となっている。

そのため積極的に案内板の掲示がされていた。

代々木公園周辺の急坂の歩道(幅員1.2m)は、双方向から自転車が通行するだけでなく、歩行者も通行するので非常に危険であるため、下り自転車に対して減速を指示する看板が設置されていた。

また、歩行者・自転車通行帯の一部には、急坂の部分もあり、自転車だけでなく歩行者も危険(対自転車・対人)に曝される感があった。

### 原宿駅東口周辺

	
放置自転車禁止区域(A)	放置自転車(B)
	
放置自転車(C)	放置自転車(D)
	
放置自転車(E)	放置自転車(F)

	
放置自転車(G)	放置自転車(H)
	
放置自転車(I)	放置自転車告知板(I)
	
放置自転車(J)	放置自転車(L) Jの反対側



放置自転車(K)



放置自転車告知板(K)



放置自転車(N)



放置自転車(M)



放置自転車禁止告知板(O)



放置自転車禁止告知板拡大(O)

	
放置自転車(P)	放置自転車(Q)
	
放置自転車禁止区域(R)	放置自転車禁止区域拡大(R)
	
放置自転車禁止区域(S)	放置自転車(T)



放置自転車(U)



放置自転車(V)



放置自転車禁止区域(W)



放置自転車(X)



放置自転車(Y)



放置自転車(Z)

	
駐輪場入口	駐輪場入口拡大
	
駐輪場入口	駐輪場表示板
	
駐輪場内部	駐輪場内部

原宿駅西口周辺

	
放置自転車禁止区域(a)	放置自転車(b)
	
放置自転車(c)	放置自転車禁止告知板(c)
	
放置自転車(d)	放置自転車(e)

	
放置自転車(f)	放置自転車禁止区域(g)
	
放置自転車禁止区域拡大(g)	放置自転車禁止区域(h)
	
放置自転車(i)	放置自転車禁止看板(j)



放置自転車(k)



放置自転車(l)



放置自転車(m)



放置自転車(n)



放置自転車(o)



放置自転車(p)

	
駐輪場①	駐輪場内部
	
駐輪場内部	登録シール
	
駐輪場内禁止地域	募集告知

	
駐輪場②	駐輪場内部
	
駐輪場③	駐輪場内部
	
駐輪場内部	



歩行者・自転車通行帯(a)



歩行者・自転車通行帯(b)



表示板(a)



表示板(b)



歩行者・自転車通行帯(c)

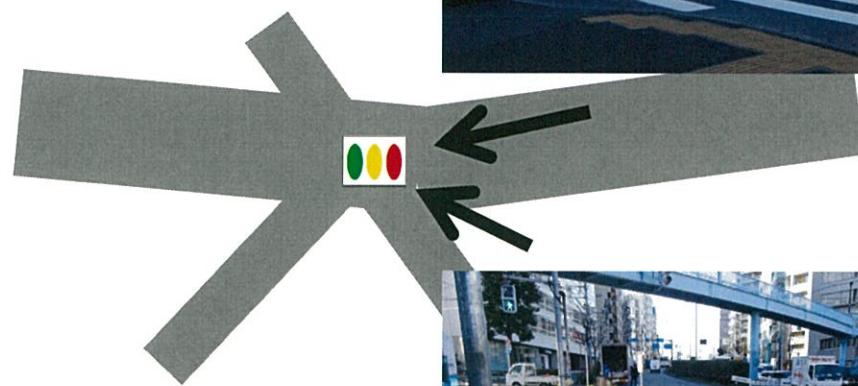


歩行者・自転車通行帯(d)

	
危険箇所	告知(a)
	
富ヶ谷 1 丁目①	富ヶ谷 1 丁目②
	
東大裏①	東大裏②

# 危険な交差点

富ヶ谷1丁目



東大裏

