

通学路をもっと安全に、もっと楽しくしてみよう “毎日学校に行きたくなる”通学路ガーデン化プロジェクト(Step2)

千代田区立富士見小学校地域学校協働活動推進員(地域コーディネーター) 坂口、加藤、小林、飯田

1 問題意識

富士見地区は公立、私立学校
関連施設が多く立地しており、
文教地区となっている

地区中央部の早稲田通りは通学路指定
されているが歩行者専用規制されてお
らず、富士見小周辺の歩道は**混雑状態**

通学時間帯だけでも**子ども中心の
ウォーカブルな空間**にすることで、安心
安全で楽しく通学できるのではないかと



図1 早稲田通り(7:30ころ)



図2 早稲田通り(8:00ころ)

2 目的

地区の通学路である早稲田通り
の将来的な歩行者専用化を
目指し、実証実験を重ね**段階
的にステップアップ**していく

【2025年度の実証実験】

- ①仮設路面標示設置による**通学路の雰
囲気づくり**と**車の減速効果**検証
- ②座談会による早稲田通り歩行者専用
化の**意見交換**(合意形成に向けて)と
ワークショップ(WS)による地域交流

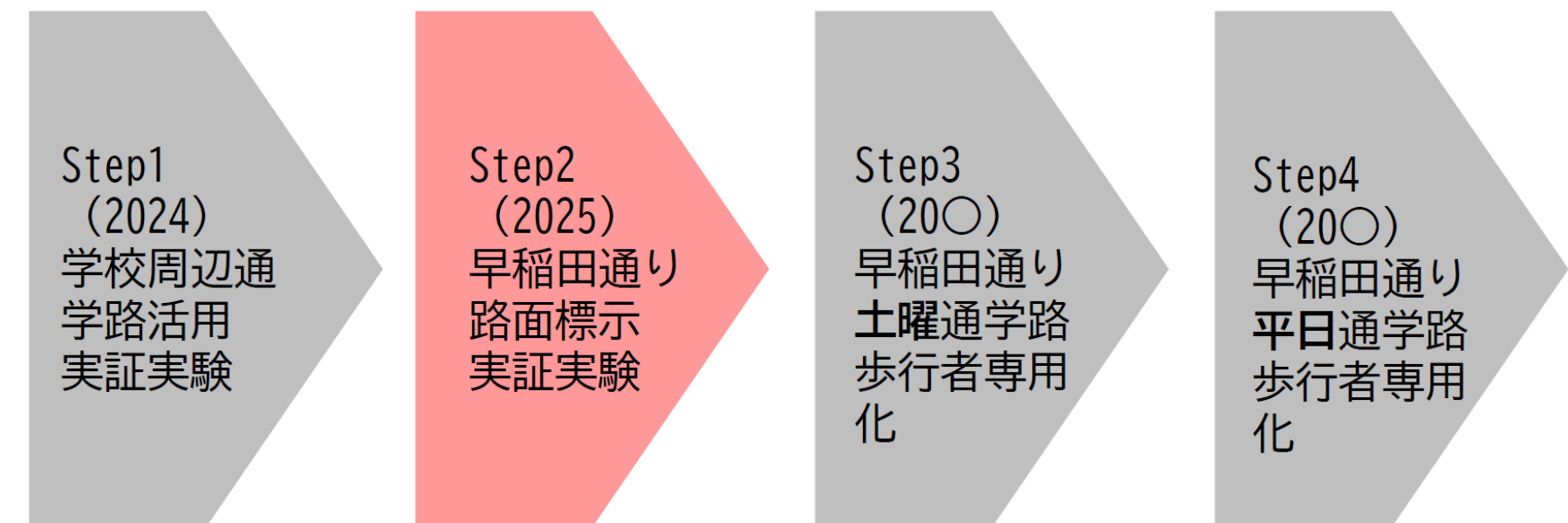


図3 段階的な取り組みイメージ
⇒実証実験を重ねながら時間をかけて取り組む

3 実施内容

【実証実験実施内容】

(1)仮設路面標示の設置【図4～7】

- ・路面標示材(3M製)を富士見小、日本歯科大前に2か所設置【図4】
- ・設置期間:2025/10/12(日)～11/1(土)(21日間)
- ・デザイン案づくりで富士見小環境委員会(5, 6年生)と話し合い(3回)

(2)座談会の実施(2025/10/25(土))【図15】

- ・早稲田通りの通学時間帯歩行者専用化をテーマに座談会を実施
- ・町会関係者、早稲田通り沿道事業者、近隣居住者等、18名が参加

(3)みちあそび交流ワークショップ(2025/10/25(土))【図8～11】

- ・富士見小広場にて各種WS開催(当日雨天により道路落書きは中止)

(4)体育学習発表会にあわせた応援メッセージ入りのぼり旗の設置
【図12～14】(体育学習発表会は雨天のため10/28(火)へ延期)

- ・路面標示とあわせてのぼり旗を設置することで通学路空間をPR

© OpenStreetMap contributors
https://www.openstreetmap.org/copyright



図4 路面標示設置場所

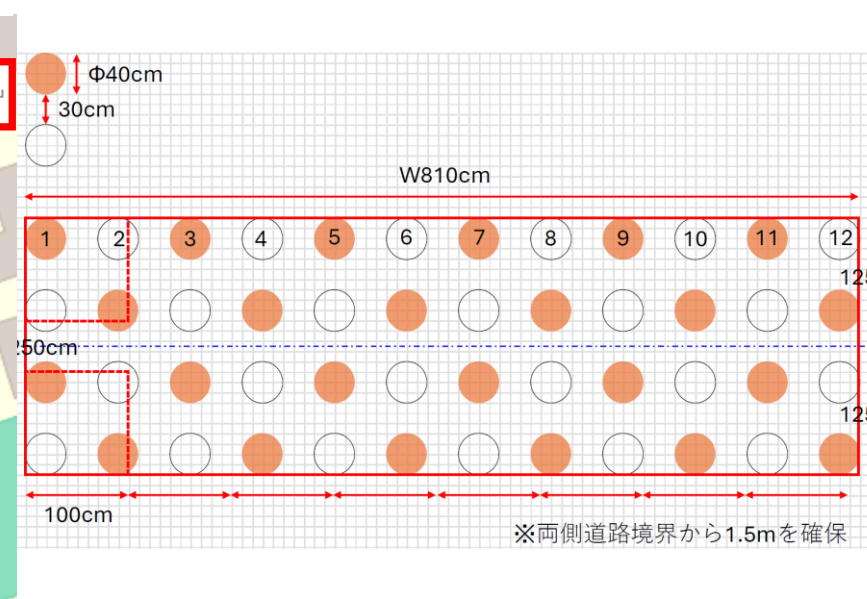


図5 路面標示デザイン



図6 路面標示設置状況



図7 路面標示設置済み状況

◆座談会での主な意見

- 通学時間帯の歩行者専用化については**肯定的**に捉えつつも、
- ①沿道店舗事業者に配慮し、**30分**から始めては
 - ②**迂回路の安全性**も確認すべき
 - ③**休日昼間に店舗等も出店**できれば賑わいや活性化につながる
 - ④現在の**複雑な交通規制**を含めて検討すべき



図8 ハロウィン飾りづくりWS



図10 ひばチップにおい袋づくりWS



図12 メッセージ入りのぼり旗



図15 座談会



図16 イベントチラシ



図9 防災スタンプラリー



図11 手形アートWS



図13 メッセージ入りのぼり旗



図14 メッセージ入りのぼり旗

4 アンケート等調査結果

(1)QRコードによるアンケート調査

路面標示を設置している期間(2025/10～11)及びWS時にQRコード付き掲示にてアンケート調査を実施(n=61)【図17】

①路面標示の印象について【図18】

「道路が明るいと感じる」について、とてもそう思う、ややそう思う、をあわせて99%、「親しみやすい」92%、「街並みに馴染んでいる」82%、一方、「危険を感じる」は16%に留まり、**好意的な評価**

②路面標示を設置して雰囲気を変える試みについて【図19】

今回の通学路の雰囲気を変える取組みについて、とてもいい、いい、をあわせて95%となり、**多くの方が賛同**

③路面標示に関する自由意見

- ・自由意見数は39(64%)人の記載があり、**関心の高さ**が伺えた
- ・ポジティブ意見:「道路やまちが**明るく温かい雰囲気**になった」
- ・ネガティブ意見:「路面標示の**意図や意味が分からなかった**」

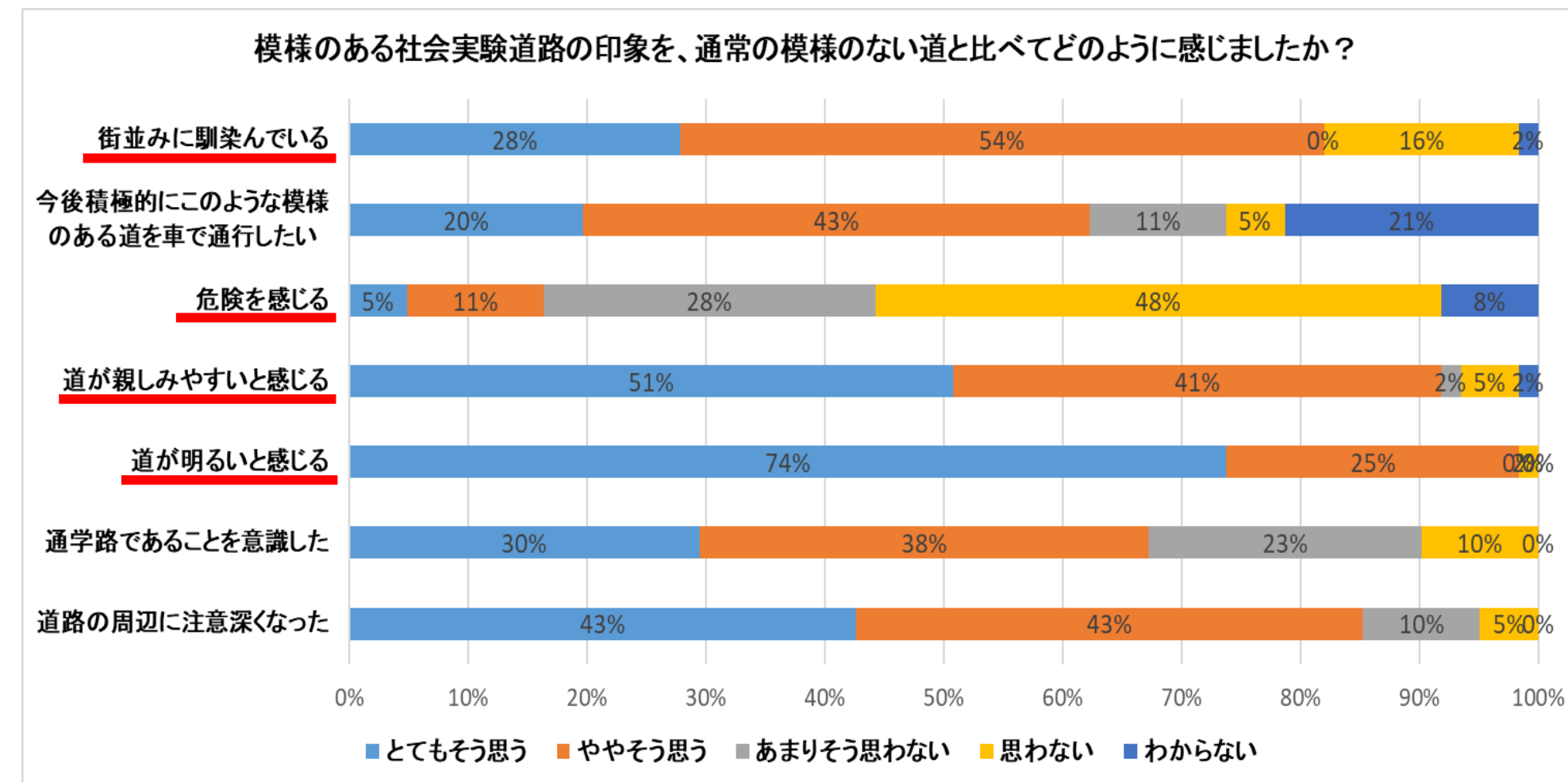


図18 路面標示の印象



図17 QRコード付き掲示

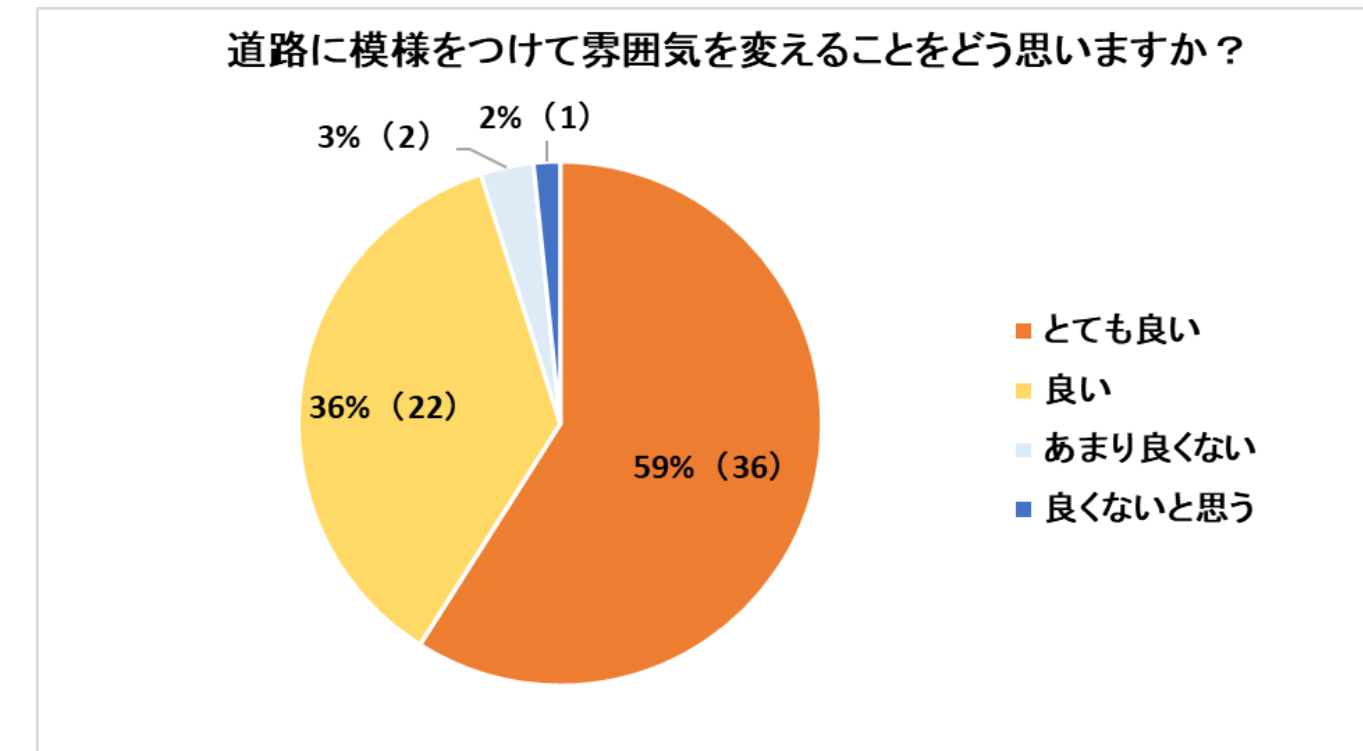


図19 道路の雰囲気を変えることに関する評価

(2)動画撮影による車の減速効果

路面標示の設置前、設置中、撤去後の平日、富士見小前の横断歩道付近で動画撮影による減速効果を調査(動画編集アプリIn shotで速度推計)

①全体的な減速効果【図21】

平均値、最頻値、中央値ともに大きな変化はなく路面標示による全体的な**減速効果は見られない**

②タクシーの減速【図22,23】

車種ごとに分析の結果、タクシーについては、30km/h未満が、朝:設置前16%→設置中30%、→撤去後36%、昼:設置中11%→撤去後46%と共に増加となり、客を安全に運ぶ目的から**減速した可能性**が伺える(タクシーは車全体数の約2割のため全体への影響は、ほぼなかったと推察)

	設置前	設置中	撤去後
【朝】			
7:30-8:30	10/8(水) 10/9(木)	10/14(月) 10/15(火) 10/20(月) 10/21(火) 10/28(火)	11/4(火) 11/10(月)
【昼】			
13:30-14:30		10/24(金) 10/28(火) 10/31(金)	11/17(月) 11/28(金)

図20 動画撮影調査実施日

朝(7:30-8:30)			単位:km/h	昼(13:00-14:00)		
	設置前 (192台)	設置中 (521台)	撤去後 (201台)		設置中 (33台)	撤去後 (64台)
平均値	32	32	32	平均値	33	32
最高値	53	58	49	最高値	47	44
最低値	9	12	15	最低値	20	24
最頻値	35	32	32	最頻値	33	37
中央値	32	32	32	中央値	33	31

図21 路面標示前、中、後の車の速度

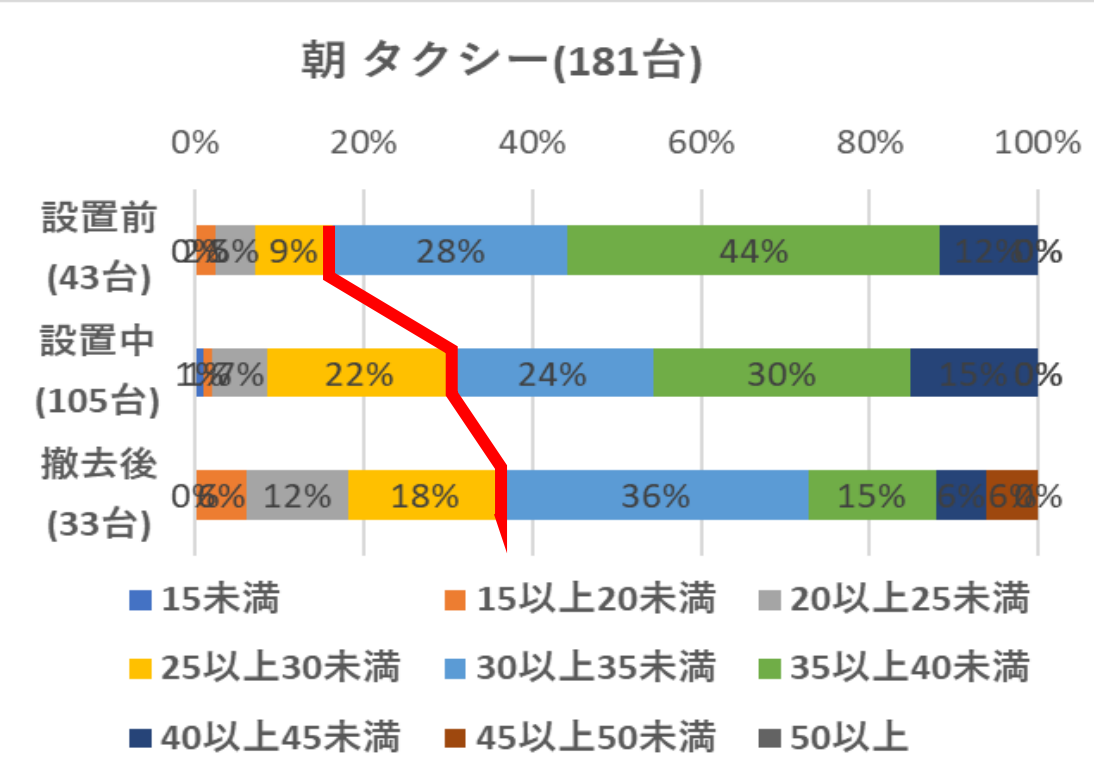


図22 タクシーの速度の推移(朝)

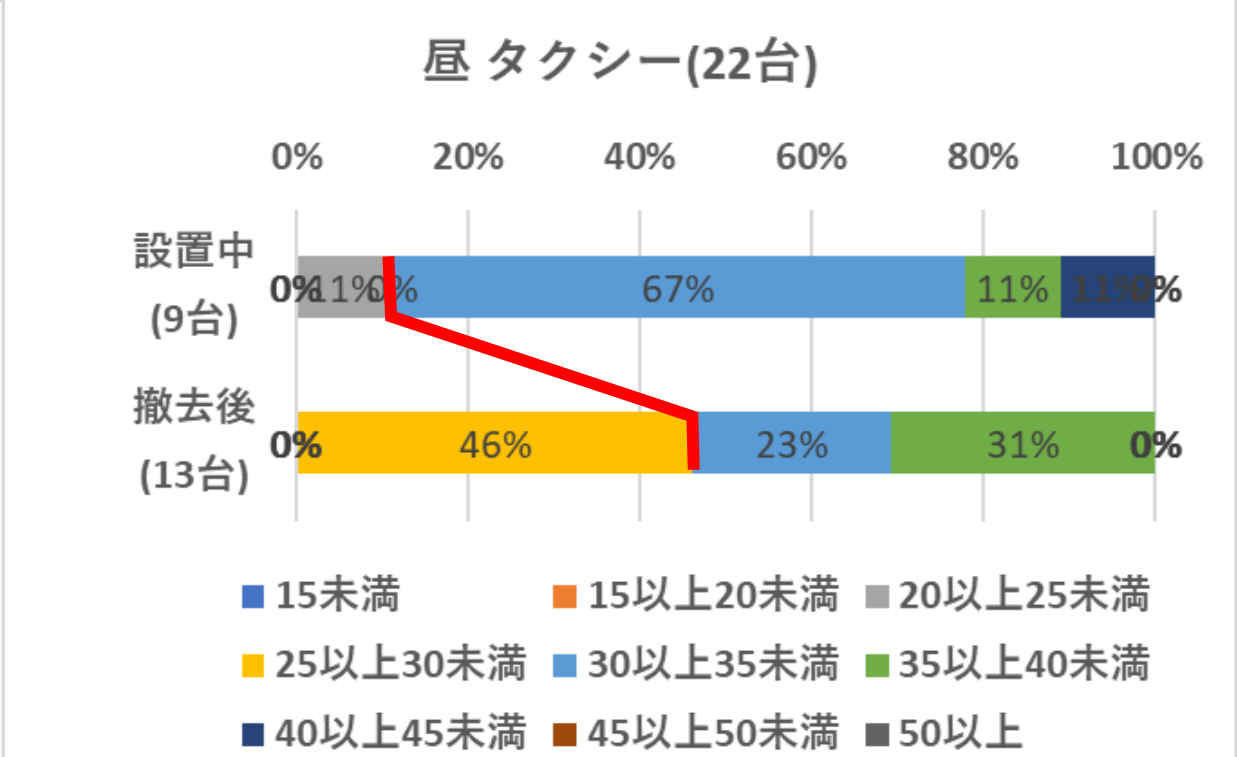


図23 タクシーの速度の推移(昼)

(3)児童へのアンケート調査

- ・路面標示の印象等について、富士見小4～6年生(225人)にアンケート調査を実施(2025/11月)
- ・道路が明るくなった、と感じたのは、とてもなった、少しなった、をあわせて46%となり、**大人の半分以下**。学校へ行きたいと思うか、では21%と**少なかった**。

⇒路面標示の規模、期間や“自らの関り”を増やして**自分事**にする工夫が必要

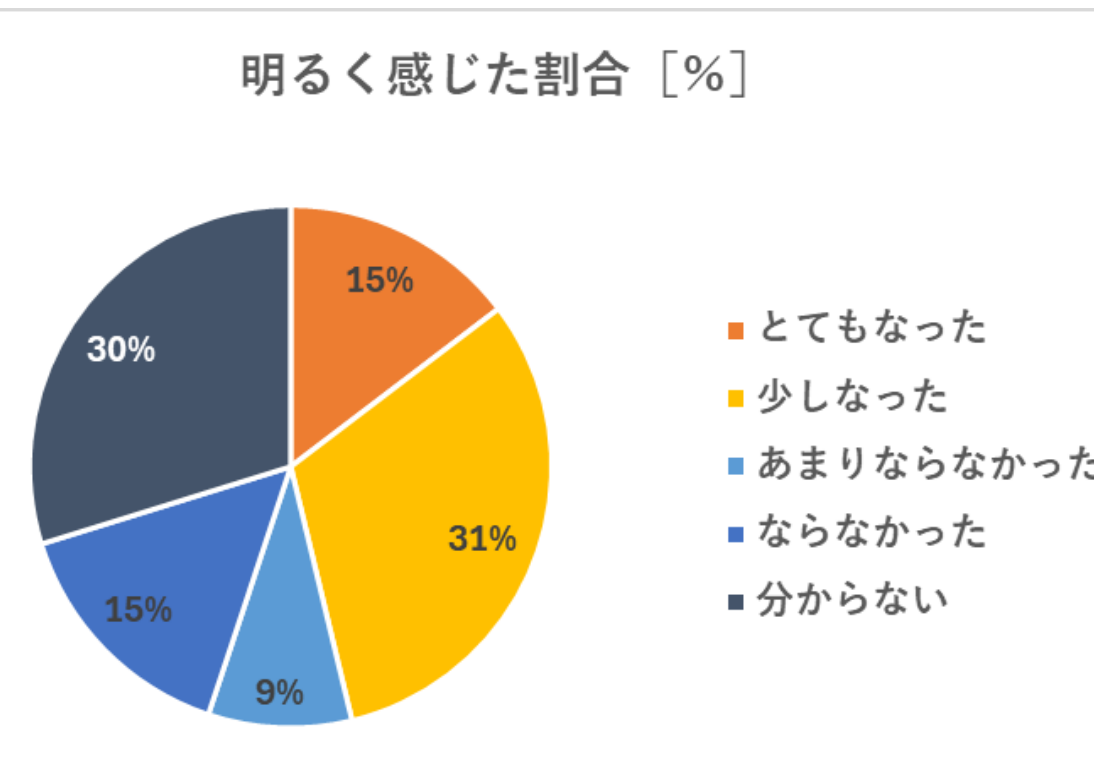


図24 明るく感じた割合

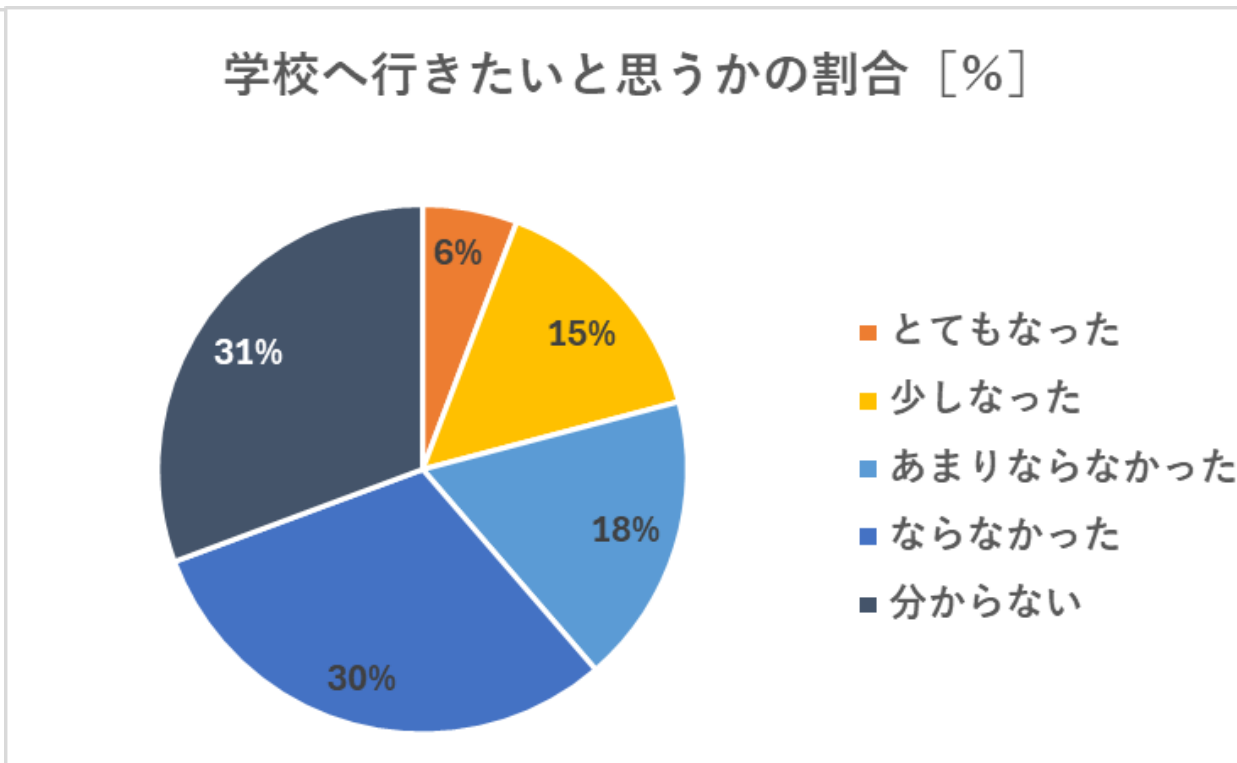


図25 学校へ行きたくなった割合

5 今後の課題と展望

(1)地元町会等と連携した実証実験

⇒**エリアマネジメントの発想**により早稲田通りをより柔軟に活用する実証実験を地域と共に検討

(2)自分事となる子どもの関わり

⇒子どもたちが、自分たちの通学路を自ら関わることで**自分事**となるような機会や仕組みを検討

(3)通過ドライバーとのコミュニケーション

⇒早稲田通りを通過するドライバーへ意図の伝達、意向のヒアリング等**コミュニケーションの機会**を模索

(4)発信力の向上

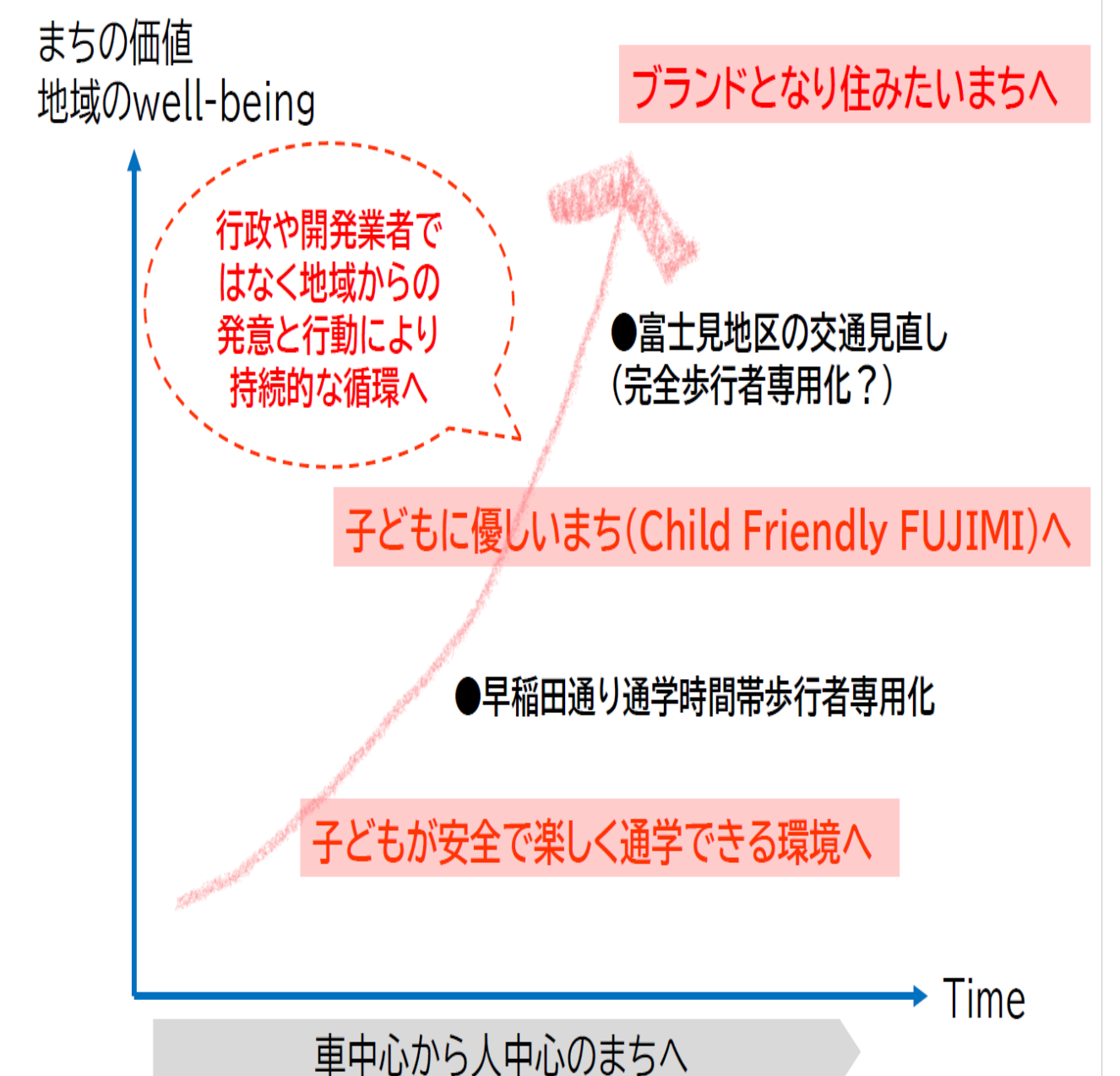
⇒取組みの状況やビジョンを**定期的に発信**することで新たな情報を獲得する循環を構築

(5)地域全体の交通システム検討

⇒地域の複雑な交通規制状況を把握し専門家にヒアリングしながら早稲田通りの**あるべき姿**を検討

(6)まちの将来像と通学路の在り方検討

⇒様々な関係者と**まちの将来像やビジョン**を共有し、そこでの**通学路の在り方**を検討していく



【謝辞】今回の実証実験の実施、調査、分析にあたり、先行研究を行う日本女子大学建築デザイン学部薬袋教授及び研究室の学生の方々に多大な協力をいただきました。ここに記載し厚くお礼申し上げます。