

JR 武蔵野線における優先席

山口 小春*
溝口 元**

はじめに

今日、都市部を中心に通勤・通学や日常的な交通手段として毎日のように電車を利用している人も多だろう。また、団塊の世代を核として、急速に高齢化が進む中、交通網が整備されているところでは電車を利用する高齢者の増加が予測される。ところで、今日、普段何気なく利用している電車には必ず「優先席」が存在する。この電車の優先席は一体誰の何のために存在するのだろうか。

筆者の一人の山口は、高校生の時から通学においてJR 武蔵野線（1973年開業）を利用してきたが、各車両に設置されている優先席には本来座るべきであろう利用者が座っているところをあまり見かけなかった。もう一人の筆者の溝口も非常勤講師として出講していた大学への通勤に武蔵野線を利用しており、同様な感想を抱いていた。そこで筆者らは、電車の利用者が優先席に対してどのような意識を持っているのか、JR 武蔵野線に設置されている優先席は、実際にはどのような使われ方をしているのかについて興味を持ち、調査・分析を思い立った。

また、近年、優先席を巡るトラブルが頻発している。たとえば、2014年、JR 京浜東北線でタブレット端末を使っていた乗客に向かって70代の男性が「優先席でいじるな」と刃物を突き付け約50人の乗客が線路上に逃げ出す騒ぎに発展する事件が報道された。同年、相鉄線では、スマホをいじっていた女性に60代の男性が「降りろ」と怒鳴り、非常ボタンを押すトラブルが起こった。2016年には優先席のつり革に掴まっている70代と見られる男性とその前に座っている若い男性が口論に

なっている動画がインターネット上の動画投稿サイトにアップロードされ、物議をかもした。¹⁾

優先席に関する先行研究や著書の件数は後述のように少ないが、近年、各鉄道会社では優先席に関する取り組みが行われ、報告書も作成されるようになってきている。²⁾そこで、本稿では、まず、優先席の設置に至る歴史や優先席の定義に触れ、乗客へのアンケート調査、実際に乗車した際に行ったフィールド調査の結果について述べていきたい。

優先席で談笑している中高生や音漏れをさせながら音楽を聴いている若者、優先席付近で吊革に掴まって立っている高齢者や妊婦の方が度々見受けられる。席を譲られる側の意識の変化やマナーも問題視されている。優先すべき対象が明確でないのもその一因であろう。本稿で述べる調査結果が優先席の在り方の再認識や優先席とは誰のために存在するものなのかを考える素材の一つになることを目指したい。そして、優先席に対する認識や意識の違いから起こるトラブルが少しでも減少し、本当に必要としている人が座ることができるようなマナーの向上にもつながれば幸いである。

1. 優先席を巡って

1-1. 優先席とは

我が国で優先席の設置が本格的に行われたのは1973（昭和48）年9月15日の「敬老の日」である。「シルバーシート」という名称で当時の日本国有鉄道（以下、国鉄、1987年より本稿で扱うエリアは東日本旅客鉄道株式会社に改組、以下、JR 東日本）の中央線快速を始めとして東京や大阪で順次導入されていた。シルバーシートの名前を付与したのは、国鉄で設定した当初、高齢

* 社会福祉法人三楽会

** 立正大学社会福祉学部社会福祉学科

キーワード：優先席、シルバーシート、交通バリアフリー、JR 武蔵野線、鉄道事業者

者や身体障害者を対象にし、他の座席と区別するために新幹線0系車両の座席に使用するシルバーグレー色の余った布地を利用してシートを設定したことからといわれる。当初は編成の先頭・後尾車両の端部と反対側に設定されたが、やがて各車両の一端を優先席に設定するようになり、拡大・拡張が行われた。

しかし1990年代後半からは、利用対象を高齢者や身体障害者以外にも、怪我人や妊婦、乳幼児連れなど一時的に何らかの不自由さを持つ人達にも利用を拡大するため、高齢者専用を思わせる「シルバーシート」という名称から、各鉄道、バス事業者ともに「優先席」もしくは「優先座席」へ名称変更が進んだ。1993（平成5）年に京王電鉄がシルバーシートを「優先席」に改称、1997年にJR東日本、1999年にはJR西日本がそれぞれ名称変更を行った。次いで、関東地方の大手私鉄も順次シルバーシートを「優先席」に改称していった。

こうした経緯を経て2007（平成19）年に国土交通省は「公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン」³⁾を施行した。これによると、「優先席は、乗降の際の移動距離が短くて済むよう、乗降口の近くに設置する。」と定義されている。

さて、優先席の要件として、

- ①座席シートを他のシートと異なった配色、柄とする。
- ②優先席付近のつり手や座席の色は通路、壁面等の配色を周囲と異なるものにする等により車内から容易に識別できるものとする。
- ③優先席の背後の窓や見やすい位置に優先席であることを示すステッカーを貼る等により、優先席であることが車内及び車外から容易に識別できるものとし、一般の乗客の協力が得られやすいようにする。

ことが掲げられた。

さらに「優先席数（全座席に占める割合）については、優先席の利用の状況を勘案しつつ、人口の高齢化などに対応した増加について検討する必要がある」と述べている。また、JR東日本のホームページによると、優先席について「お年寄りやお身体の不自由な方、乳幼児をお連れの方、妊娠されている方などのための優先席を普通列車の各車両に設置しています」と記されている⁴⁾。その他、ウェブ上では、「優先席とは、鉄道車両やバスなどに設置されている、高齢者・障がい

者・けが人・体調不良者・妊婦・乳幼児連れ（ベビーカーを含む）などを、椅子への着席を優先・若しくは促す座席である⁵⁾」との説明がみられる。本来、優先席に座るべき人は、社会的に弱い立場にある者であることが窺われる。

また、これに関して2006年（平成18年）にはマタニティマークを制定し、首都圏の鉄道20社局による妊婦に対するマタニティマーク（図1-1）の配布が行われた。



図1-1 マタニティマーク

1-2. 優先席に関する新聞記事

優先席に関連する新聞記事を新聞社の記事データベースを利用して検索すると、それに関する記事は1970年代頃からの掲載が増えていた。いくつかみてみよう。たとえば、1973年8月14日付「朝日新聞」には、「お年寄りや身障者優先 中央線にシルバーシート」という見出しで中央線の快速電車でシルバーシートが設けられたという記事が掲載されている。最も保護されるべきなのは老人や身体の不自由な人で、婦人や子供よりも優先であると述べている⁶⁾。

ほぼ同じ時期の1973年9月18日付「読売新聞」では、「シルバーシートが泣くヨ」という見出しで、若者がシルバーシートを占拠し、老人が立ちっぱなしであることを指摘したコラムが載せられた。一台の車両の三分の一でも四分の一でも良いので一般席とは完全に分離した専用車両を作らないと老人のための席など確保できないという考えと、最後に「国鉄のもう一歩積極的な対策を望む」と述べられている⁷⁾。シルバーシートが設置されて間もないにも関わらず、すでにこのような記事がみられるのである。

最近の記事では、2017年3月9日付「朝日新聞」に「優先席に感じる優しさの不在」と題するコラムが掲載されている。「優先席はお年寄りや体の不自由な方々、

妊婦、乳幼児連れの専用席と決まっているわけではない」「弱い立場の者が譲ってくださいと声をかけるのは本当に難しいことなのだ」と述べられていた。シルバーシートが設置されるようになってから、優先席に変わり現在に至るまで、優先席の在り方が問われ続け、優先席に対する意識はさほど変化が見られないことがこうした新聞記事から窺われる。

1-3. 優先席に関する鉄道事業者の調査と実践

2013年にJR東日本研究開発センターフロンティアサービス研究所は「優先席に関する調査研究」を行った。本文はウェブ上からも閲覧ができる。その目的は「優先席を必要とする方が利用しやすい環境とするには何が必要か」という課題の整理と「理想的な優先席エリアのデザインやステッカー、啓発活動の提言」である。具体的には、優先席に関する意識調査と優先席のデザインの考察を行ない、優先席空間や譲るルールを明確にすることで、マナーの浸透が期待できると結論付けている⁹⁾。

また、2016年に京都教育大学では、「優先座席のあり方と日本人のマナー」という題名で優先席を通して思いやりの精神を見直すことを目的とした学生プロジェクトが実施されその結果をウェブにアップしている。マークシートによる優先席の実態調査、横浜市営地下鉄におけるフィールド調査、横浜市交通局高速鉄道本部営業課への聞き取り調査等を行ったものである。こうした調査の結果として、鉄道事業者と学校との連携を強めることで子どもの頃からマナーに対する意識を高められる機会が増えることの大切さやつり革、床の色を変えるなどさりげない工夫により、普通席と優先席の格差を縮め、実質的な全席優先席を実現することができる¹⁰⁾としている。

さらに、「車内マナーに関する調査」を株式会社バルクマーケティングリサーチ事業が行っている。これは、電車やバスの車内マナーについて、つつい行ってしまうこと、迷惑だと思ふこと、マタニティマークの認知や、どうしたら優先して座りたい人が座れるようになるか、席を譲りやすくなるか、などについてウェブで調査を実施したものである。電車やバスの中でつつい行ってしまうこと、身に覚えがあることについての回答の内容は、「携帯端末でメール、テレビ、ウェブサイトを閲覧する」が最も多く29.3%であった。次いで「携帯端末でゲームをする」(11.1%)、「座席に

荷物を置く」(9.9%)、「飲食をする」(9.4%)となっている¹¹⁾。

電車・バスの中で、迷惑に感じる周囲の人の行為についての回答で最も多かったのが「大きな声で騒ぐ」(70.1%)であり、次いで「携帯電話での通話」(59.9%)、「大きな音で音楽を聴く」(58.4%)である。「マタニティマーク」を知っているかについての回答は、知っている(「知っていて、実際にみかけたことがある」「知っているが、みかけたことはない」「名前だけ知っている、聞いたことがある」の合計)は63.1%であった。こうした調査の実施が、車内マナーの向上につながることを期待できよう。

さて、横浜市営地下鉄は2003年に席を必要とする人が車両の片隅に追いやられる優先席でなく、全席優先席としてどこでも譲ってもらえるようにという理念で「全席優先席」(図1-2)を導入した¹²⁾。しかし賛否両論ある上に認知度も低く、「全席優先席なのに席を譲ってもらえない」という声が多数あるのが現状のようである。



図1-2 横浜市営地下鉄全席優先席の表示

また、同年JR東日本では、座席を必要とする人が利用しやすい環境を提供するため、普通列車約7200両に対して優先席の増設を行った。これは2001年から山手線において試行的に行っていた優先席の増設が好評であった結果を受けての取り組みである。

その他、2015年にはJR東日本など東日本エリアの鉄道各社が優先席付近で求めている携帯電話の電源オフのマナー呼びかけについて、「混雑時のみ」に変更する改正を行った。これは総務省の指針改定などを受けた措置で、JR東日本を含め関東甲信越、東北に所在す

る37の鉄道事業者が変更した。変更の背景として、携帯電話の性能が向上し、電波の出力も弱まったことなどから、ペースメーカーと携帯電話の保つべき距離について、これまでの「22センチ程度以上」から「15センチ程度以上」に指針を改定したことによる。

さらに、JR 東日本では、荷物棚及びつり手の高さを一般席と比較してそれぞれ50ミリ低くしたり、車内から容易に識別できるよう優先席付近のつり手、通路、壁面の配色を周囲と異なるものとする取り組みを行っている車両もある。このように、優先席が設置されてから現在に至るまで、様々な取り組みや調査が行われており、優先席に関する関心は高まりつつあるのではないかと思われる。

2. 優先席の利用実態に関する質問紙調査

2-1. 目的と方法

電車の利用者が優先席と座席を譲ることに関してどのような意識を持っているのか、その実態を明らかにするため、10代から80代の男女を対象に次に示す「電車の優先席に関するアンケート」を実施した。武蔵野線の乗客40人にアンケート用紙を配布し、34人から自記式で回答を得た（回収率85%）。実施期間は2017年8月から9月末までの2か月間である。用いたアンケートを以下に掲げた。

電車の優先席に関するアンケート

立正大学社会福祉学部の卒業論文執筆にあたり、電車の優先席に関する調査をしております。つきましては、お手数ですがアンケートにご協力頂けると幸いです。尚、今回ご回答頂きました内容については卒業論文でのみ利用し、それ以外の目的で利用することは一切ございません。

●該当する項目1つに○をお付けください。

1. 性別（男性 女性）
2. 年齢（10～19歳、20～29歳、30～39歳、40～49歳、50～59歳、60～69歳、70～79歳、80歳以上）
3. 職業（1. 経営者・役員、2. 会社員、3. 公務員、4. 自営業・自由業、5. パート・アルバイト、6. フリーター、7. 学生（中学生・高校生・大学生）、8. 専業主婦・主夫、9. 年金生活者、10. その他、11. 働いていない）
4. 電車の利用頻度（1. ほとんど毎日利用する、2. 週に2～3回利用する、3. 月に数回利用する、4. 数か月に一度利用する、5. まったく利用しない、6. その他）
5. 優先席は必要だと思いますか？（1. 必要、2. 必要でない、3. どちらでもない）
6. 優先席では席を譲るべきだと思いますか？
（1. 思う、2. 譲るべきだと思うが実行できない、3. 思わない、4. どちらともいえない）
7. 優先席以外でも席を譲るべきだと思いますか？
（1. 思う、2. 譲るべきだと思うが実行できない、3. 思わない、4. どちらともいえない）
8. 電車（優先席を含む）で席を譲られた経験はありますか？（1. ある、2. ない、3. 断った）
9. 座席を譲ろうとした相手に断られた経験はありますか？（1. ある、2. ない、3. 断ったことがない）
10. 優先席で最も優先されるべき人はどのような人だと思いますか？ 3つまで選んで下さい。
（1. 高齢者、2. 杖をついた高齢者、3. 身体障害者、4. 世代問わず怪我をしている方、5. 妊婦、6. ベビーカー連れの方、7. 子どもを抱いた方、8. 小学生未満の子ども、9. 世代問わず具合の悪そうな人、10. その他）
11. 優先席に関して気づいたことや意見などございましたら自由にご記入下さい。

お忙しいところアンケートにご協力いただきありがとうございます

2-2. 結果

質問1 回答者の性別

性別は男性19名、女性15名と男性の回答がやや多い結果になったがほぼ同数とみなした。全体の回答者数は34人であった。

質問2 回答者の年齢

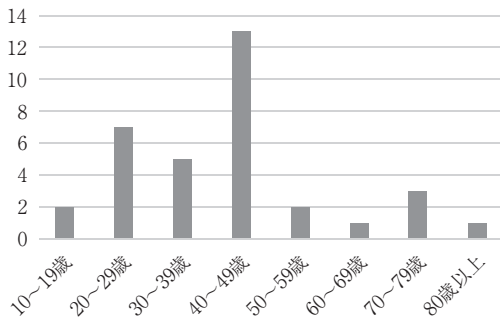


図2-1 回答者の年齢分布

図2-1に示したように、回答者の年齢は、40～49歳が最も多く13人であった。続いて20～29歳が7人、30～39歳が5人、70～79歳が3人、0～19歳と50～59歳がそれぞれ2人、60～69歳と80歳以上がそれぞれ1人である。幅広い世代から回答を得ることができた。性別とクロスさせてまとめたのが表2-1である。

職業は自営業・自由業の回答者数が最も多く10人である。続いて学生(中・高・大)が8人、会社員が5人、公務員が3人であった。フリーターと無職の回答者はみられなかった(表2-2)。

表2-1 回答者の性別と年齢

	10-19歳	20-29歳	30-39歳	40-49歳	50-59歳	60-69歳	70-79歳	80歳-
男性	1	3	2	9	1	1	1	1
女性	1	4	3	4	1	0	2	0

質問3 回答者の職業について

表2-2 回答者の職種

職種	人数
経営者・役員	2
会社員	5
公務員	3
自営業・自由業	10
パート・アルバイト	2
フリーター	0
中学生	1
高校生	1
大学生	6
専業主婦(主夫)	1
年金生活者	2
その他	1
無職	0

質問4 電車の利用頻度

表2-3 利用頻度

利用頻度	人数
ほとんど毎日	9
週に2, 3回	6
月に数回	8
数か月に1回	6
まったく利用しない	3
その他	2

電車の利用頻度を見ると、ほとんど毎日利用する人が9人と最も多いが、月に数回利用する人とほぼ変わらない結果であった。続いて週に2, 3回利用する人と数か月に一回利用する人がそれぞれ6人、まったく利用しない人が3人、その他が2人である。その他と回答した人が合わせて19人いることから、全体の約半数以上の人が日常的に電車を利用しなくても不便を感じていない生活を送っているのではないかと考えられた(表2-3)。

質問 5 優先席の必要性

表 2-4 優先席の必要性

	人数
必要	31
必要でない	2
どちらでもない	1

優先席の必要性に関して、必要だと回答した人が31人とほぼ全員だったのに対して、必要ない、どちらでもないと回答した人も合わせて3人みられた。電車を全く利用しないと回答した人が3人いたことから、電車を利用する人に対して、利用しない人は優先席に対しての関心が低いのではないかと考えた。

質問 6 優先席で席を譲るべきか

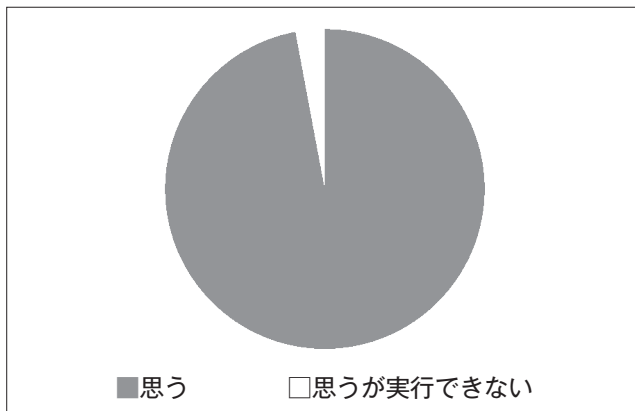


図 2-2 優先席で席を譲るべきか

優先席で席を譲るべきか、という質問に対して思う33人、思うが実行できない1人、思わない0人、どちらともいえない0人であった。1人を除いた、様々な人たちが利用するだけに、優先席のあり方も変わってくると考えられる。ほぼ全員が優先席では席を譲るべきだと回答している（図2-2）。

質問 7 優先席以外でも席を譲るべきか

表 2-5 優先席以外の席を譲るべきか

	人数
思う	27
思うが実行できない	2
思わない	0
どちらともいえない	5

表2-5で示したように、質問7優先席以外の席については、譲るべきだと思うと回答した人が27人と最

も多く、続いてどちらともいえないが5人、譲るべきだと思うが実行できないと回答した人が2人であった。質問6と比較すると、席を譲るべきだと思うと考えている人が6人少なかった。優先席が設けられているのだから、わざわざ優先席以外で席を譲る必要がないと考えている人が少なからず存在するのではないかと思われる。

質問 8 電車（優先席含む）で席を譲られた経験

電車で席を譲られた経験があると回答した人は、16人、ない18人、断った0人であった。席を譲られた経験があると、譲られたことがないと回答した人がそれぞれ16人と18人でほぼ同数であった。今回のアンケートでは60歳～80歳以上の年齢層が5人いたが、高齢者でなくても席を譲られている人がいることが分かり、席を譲る対象が高齢者以外にも広がっていることを示すものと思われる。

質問 9 座席を譲ろうとした相手に断られた経験

席を譲ろうとした相手に断られた経験がある21人、ない12人、譲ったことがない1人。断られたことがあると回答した人がない人の約2倍いるという結果であった。断られたことによって席を譲ろうという意欲の低下や、次も断られたらどうしようと不安な気持ちになる人が少なからず存在するのかもしれない。断られた経験のある人が半数以上みられたのは予想外の結果であった。

質問10 優先席で最も優先されるべき人について（3つまで回答）

表 2-6 優先されるべき人

	人数
高齢者	12
杖をついた高齢者	19
身体障がい者	11
世代問わず怪我をしている方	17
妊婦	21
ベビーカー連れの方	1
子供を抱いた方	3
小学生未満の子供	0
世代問わず具合の悪そうな方	15
その他	1

優先席で最も優先されるべき人を3つまで回答を求めた。その結果は、表2-6に示したように、妊婦が最も優先されるべきだと回答している人が21人と最多であった。また、選択肢の「高齢者」と「杖をついた高齢者」で元気な高齢者とそうでない高齢者の差別化を図った。「高齢者」と「杖をついた高齢者」を回答した人が合わせて31人だったのに対して、「世代を問わず怪我をしている方」と「世代を問わず具合の悪そうな方」を回答した人は32人でほぼ同数であった。また、この結果は、元気な高齢者よりも、妊婦や怪我人、病人を優先するべきと考えている人が多いことを示している。

最も優先されるべき人は、単なる高齢者だけではなくなっていることが分かる。元気な高齢者が増えている中、妊婦や怪我人、病人などほかに優先されるべき人がいると考えている人が多いように感じられる。

質問11 優先席に関して気づいたことや意見（自由記述）

〈高齢者に関する意見〉

- ・元気な高齢者が増えているので席を譲るべきか悩む、また、元気なのに堂々と優先席に座るのはどうかと思う。

〈若者に関する意見〉

- ・優先席に若者が座っていたり、スマホや寝たふりをしている人をみると腹立たしい。

〈要望に関する意見〉

- ・優先席や電車でのマナーなど講習会があればよい。
- ・優先席のスペースや位置、シートの色など優先席を改善して欲しい。

〈譲り合いに関する意見〉

- ・見た目では優先されるべき人が分からないことがあるので、コミュニケーションをとるが大事なのは。

アンケートの結果の最後に、性別と座席を譲って断られた経験にはどのような関係があるのか、クロス集計を試みた。その結果を表2-7に示す。

2-7 性別と席を譲って断られた経験との関係

	断られたことがある	断られたことがない	譲ったことがない
男性	13	5	1
女性	8	7	0

性別と座席を譲った相手に断られた経験の関係で、男性で断られたことがあると回答した人は19人中13人、断られたことがないと回答した人は19人中5人であった。これに対して、女性で断られたことがあると回答した人は15人中8人、断られたことがないと回答した人は15人中7人であった。男性は約4分の3、女性は約半数の人が断られた経験があることになる。また、断られたことがあると回答した人21人の約半数が男性であったが、女性のほうが断られる経験が多いのではないかと予想していたため、意外な結果であった。また、断られたことがないと回答した12人を男女別に見ると、男性は約4分の1、女性は約半数であり、女性の方が多かった。

3. JR 武蔵野線（府中本町 - 西船橋間）の優先席におけるフィールド調査

3-1. フィールド調査の方法

つぎに JR 武蔵野線の優先席の各車両ごとの利用実態と、優先席付近の取り組みに関して実際に乗車してフィールド調査を行った。実施日は2017年11月21日、実施時間は13時から14時の1時間であり、該当電車は JR 武蔵野線各駅停車東京行き8両編成であった。

3-2. 調査結果

各車両、優先席の窓には必ず「優先席」というステッカーが貼られ、「混雑時には携帯電話の電源をお切りください」との記載があった（図3-1）。



図3-1 優先席のステッカー

優先席は、各車両の後方すべてに設置され、向かい合って2席ありすべて3人掛けであった（図3-1）。優先席付近のみ、つり革の色が黄色であった（図3-2）。また、優先席以外のシートは緑色であったのに対

し、優先席のみシートの色がグレー（図3-3）になっており、色分けされていた

車内アナウンスでは、「優先席付近では席をお譲りくださいますようご協力お願いします」や「車内が込み

合いましたら優先席付近では携帯電話の電源をお切りくださいますようご協力お願いします」という注意喚起があった。



図3-2 優先席とつり革



図3-3 優先席以外の座席

3-3. 車内観察

JR 武蔵野線の優先席の利用実態に関して、車内観察の結果を箇条書きにしてまとめると以下のようである。

〈先頭車両〉

- ・50代～60代くらいの男性1人が座って電子辞書を利用していた。

〈2両目〉

- ・優先席に座っている人はいなかった。

〈3両目〉

- ・20代位の女性が携帯電話を操作していた。その他、ベビーカー連れの女性や1歳位の子供を抱いた女性それぞれ1人、居眠り中の50代くらいの男性1人がいた。

〈4両目〉

- ・40代くらいの女性1人が携帯電話を操作していた。60代～70代くらいの男性2人が会話をしていた。

〈5両目〉

- ・50代くらいの男性3人の内2人は居眠りをしていた。50代くらいの女性1人も居眠りをしていた。60代くらいの女性が2人いた。ドア付近にて、ベビーカー連れの女性1人が立っていた。

〈6両目〉

- ・20代くらいの女性1人が携帯電話に触れていた。20代くらいの男性1人も音楽を聴きながら携帯電話を操作していた。30代くらいの女性1人が居眠りをしていた。
- ・40代くらいの男性1人が携帯電話に触れていた。
- ・50代くらいの女性1人が雑誌を読んでいた。
- ・ドア付近にて、ベビーカー連れの女性1人が立っていた。

〈7両目〉

- ・20代くらいの女性1人が携帯電話を操作していた。
- ・40代～50代くらいの男性それぞれ1人が寝ていた。
- ・50代～60代くらいの女性1人がいた。

〈最後尾車両〉

- ・30代くらいの女性1人が寝ていた。50代くらいの男性2人、内1人が携帯電話を操作していた。70代～80代くらいの女性1人がいた。

3-4. フィールド調査のまとめ

フィールド調査から得られた結果を以下のように箇条書きでまとめてみた。

- ・調査した武蔵野線車両は、各車両に優先席が設置してあったことから、JR 東日本のホームページにあって

た優先席に関する記述と合致していた。

- ・図3-1で示したように「優先席」というステッカーの添付は、これが優先席だと強調し、他の座席との差別化を図るためであると考えられる。
- ・優先席付近のつり革、優先席のシートの色も、他の座席と差別化を図り、優先席だと認識されるようにしていた(図3-2, 図3-3)。
- ・「混雑時には携帯電話の電源をお切りください」というステッカーの記載や、車内アナウンスは2015年の改正による新しい取り組みである。
- ・車内アナウンスでの注意喚起が頻繁に行われていたことは、優先席付近でのマナーの向上や、座席の譲り合いに力を入れていることが反映していると思われる。
- ・車いすスペースに関しては、全車両において設置が進んでいるとは感じられなかった。
- ・全車両を通して、優先席に座っている人の年齢層は幅広いように見受けられた。
- ・一番混み合うと思われる車両編成中間部の車両には、比較的高年齢層の方が優先席に座っていた。
- ・優先席に座っていた20代位の男女は、どの車両においても携帯電話等を操作し、50代位まで同様な傾向がみられた。60代以降と思われる年代の方はただ着席していることが多かった。
- ・比較的車内が空いている車両に関しては、優先席に座る人がほとんどいなかった。これは、他の座席が空いているので、わざわざ優先席に座る必要がないと思う人が多いからであろう。
- ・優先席で居眠りしている人が多く見受けられた。こうした人は、座席を譲ろうという気持ちがあるようには見えなかった。
- ・優先席が近くにあるのにも関わらず、ドア付近にベビーカーを携えた女性が立っていたのが気になった。自分からは席を譲って欲しいと言えなかったり、ベビーカーが迷惑になると思っているのだろうと考えた。

おわりに

本稿は、今日、社会問題の一つと言っても過言ではない優先席の望ましい在り方を検討したものである。そのために、まず、優先席に関して設置の経緯や定義を文献やウェブ上で検索し、そこで得た情報を整理した。さらに、JR 武蔵野線を調査対象として利用実態

を明らかにするためアンケート調査やフィールド調査を実施し、その結果をまとめた。

優先席に関する言及は、シルバーシートが設置されるようになった直後の1973年から件数は数えるほどだがみられる。しかし、歓迎というよりも懸念、あるいは否定的な論調と感じられる。たとえば、若い人が優先席に座っているのをみて、「私よりまだ先に譲るべき人がおりますよ」と合理化して涼しい顔で座りつづける。……これを邪推というものだろうか¹³⁾。

「老人優先席」は要らぬ 無用の長物、無駄な事だ」と題名から辛辣な記事では、「個人差はあるけれども、たいていの元気な老人達は、優先席など喜んでないように思える」「優先席がそこにあるから優先席以外の席は譲る必要があるまい、と考える老人以外の人が増えてくるとしたら、どうだろう」さらに「優先席があるというだけで、みんなが傷ついている」とさえ述べているのである¹⁴⁾。

「日本も老人、身障者等の優先席を設けるのなら、それを法律とか何かの制度によって裏付けることが必要だろう」「そういう法の裏付けが、日本では、至るところで欠けている。道義心も地に堕ちている。それでいて、掛け声だけは老人を大切にせよという。魂のこもらない、全くの形式主義というほかはない。バラまき福祉といわれるものも、その形式主義所産だろう¹⁵⁾」と厳しい。

1980年代でも優先席は「老人を大切にするようになったからではなく、わざわざそういう枠を作ってまで保護せねばならないほど老人が粗末に扱われているということの証明にほかならない」と記されている¹⁶⁾。優先席に関する論考は、20世紀末になりようやく調査結果を基に記事にしたものが見られる。60歳代でもシルバーシートに座ることへ抵抗を感じるが約半数いること。60歳から74歳に尋ねた結果として、「普通席が空いていてもシルバーシートに座る」「シルバーシートがあれば若い人をどかして座る」ことまでする人はほとんどいないこと、など紹介し「高齢者や体の不自由な人が乗ってきたら席を譲ればいい、と言う人もいるが、この考えに従うと、目に見えない病気・障害のある者は座れない。彼らのような座席を譲られにくい人のためにも、優先席のいくつかは常に空けておくことが必要」という提言がみられる¹⁷⁾。

こうした先行研究において、管見できた限りでの優先席に関する本格的かつ社会学的哲学的考察が清水真

木による「いわゆる「優先席」について」である¹⁸⁾。38頁に及ぶ力作である。優先席が諸外国で実施されたものを日本が採用したものでなく、わが国の公共交通機関に固有なものであることの指摘やそれがすでに1910年代から考えられていたこと、高齢者、障害者に加えて妊娠している方、乳幼児をお連れの方に拡大していった経緯とその分析などにも触れ、極めて興味深い論考である。

さて、これまで述べてきた本稿の優先席に関する利用実態調査の結果から、優先席の必要性和優先席での席の譲り合いは、ほとんどの人が必要だと考えていた。このことから、「優先席」は他の座席とは違い、席を譲べき席であるという認識と認知度は高いということが言えるだろう。どのような人が優先されるべきなのかについては判断が難しいという意見もあったが、最も優先されるべき人は、多い順から「妊婦」「杖をついた高齢者」「世代問わず怪我をしている方」という結果を得た。このことから、当初、高齢者、次いで身体障がい者のために設置されたシルバーシートが、優先席に変わってから対象が大幅に拡大され、社会の認識にも大きな変化があったことが窺える。

また、元気な高齢者が増えたことによる優先席のトラブルから、座席を譲られる側のマナーの向上も問題視するべきであろう。譲られてあたりまえではなく、優先席は譲り合いの精神によって成り立っている席であるということをもう一度意識し直すことが必要なのである。

JR 武蔵野線を対象としたフィールド調査から、優先席は他の座席との明確な区別はされているものの、本当に優先席に座るべきであろう人が座ることができていない現状が把握できた。他にも席が空いているにもかかわらず、優先席に座っている若者が多く見受けられた。このことから、やはりここが優先席であるという認識が足りないのが現状だと感じた。優先席だから座らないでおこう、優先席だから席を譲ろうという意識の問題である。

しかしながら、積極的に優先席付近での座席の譲り合いに関して車内アナウンスがなされており、多少混雑した車両においても優先席は空いているという車両も少なからず存在した。こういった一人一人の優先席に対する意識が、マナーの向上にもつながり、トラブルを防ぐことにもつながるのではないかと考えた。

最後に、優先席は誰が座らなければならないという

決まりはなく、乗客全員が対象になりうるということだ。体調が悪くて座りたい日や、怪我をして立っているのがつらい日もあるかもしれない。そういう時に、席を譲ってもらったらどう感じるか。きっと「次は自分も席を譲ろう」と思うだろう。このように優先席は「譲りあいの心と気持ち」で成り立っていると感じられた。

そのため、別の考え方として「基本的に優先席には座らない」ことが大切なのではないかと考える。優先席は他の座席とは違うという認識を乗客一人一人が自覚すれば、本来座らなくてもよい若者や、優先席付近でのマナー違反は減少するのではないかと、大切なのは「他の座席との明確な違い」を強調することである。各鉄道事業者の優先席への取り組みや新型車両における優先席付近の仕様などに今後も注目していきたい。

なお、本稿は、山口小春が2017（平成29）年度、立正大学社会福祉学部社会福祉学科「卒業論文G」（溝口元担当）を履修し、溝口の指導の下に執筆・作成して2017年12月に提出したものを基に、溝口の助言で学術論文としての体裁を整え、共同でまとめたものである。提出された卒業論文は2018年3月、立正大学社会福祉学部卒業論文「佳作」として表彰された。本研究は、「立正大学研究倫理ガイドライン」を順守して行なわれた。

参考文献

- 1) 優先席トラブル <https://sirabee.com> (2017年11月8日閲覧)
- 2) 鈴木俊吉 2004 横浜市営地下鉄の全席優先席の取り組み、日本地下鉄協会報、146号、43-46頁
- 3) 国土交通省「公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン」(<http://www.mlit.go.jp>) (2017年11月8日閲覧)
- 4) JR 東日本 優先席に関する調査研究 東日本旅客鉄道総合企画本部技術企画 (<https://www.jreast.co.jp>) (2017年11月8日閲覧)
- 5) 優先席 Wikipedia <https://ja.wikipedia.org> (2017年11月8日閲覧)
- 6) 朝日新聞1973（昭和48）年8月14日朝刊22面（2017年11月8日閲覧）
- 7) 読売新聞1973（昭和48）年9月18日朝刊15面（2017年11月8日閲覧）
- 8) 朝日新聞2017（平成29）年3月9日朝刊16面（2017年11月8日閲覧）
- 9) JR 東日本研究開発センターフロンティアサービス研究所「優先席に関する調査研究」(https://www.jreast.co.jp/development/tech/pdf_47,2017年11月8日閲覧)
- 10) 京都教育大学 e-project 2015「優先座席のあり方と日本人の

- マナー」(http://gakusei.kyokyo-u.ac.jp/e-project/h28_yuusen-zasekinoarikata.pdf, 2017年11月8日閲覧)
- 11) 株式会社バルクマーケティングリサーチ事業「車内マナーに関する調査」(<https://www.vlcank.com/mr/report/007/>, 2017年11月8日閲覧).
 - 12) 鈴木俊吉 2004 横浜市営地下鉄の全席優先席の取り組み, 日本地下鉄協会報, 146号, 43-46頁
 - 13) 川崎佐和子 1973 「優先席」への疑問, 月刊福祉, 56巻8号, 9頁
 - 14) 無署名記事 1979 「老人優先席」は要らぬ 無用の長物, 無駄な事だ, 講演時報1838号, 7-9頁
 - 15) 林三郎 1977 優先席, 法曹, 316号, 42-43
 - 16) 伊地知優子 1985 優先席, 社会保険, 416号, 26-27頁
 - 17) 水野映子 1998 優先席で優先すべき人は? LDI report 94号 54-55頁
 - 18) 清水真木 2009 いわゆる「優先席」について, 明治大学教養論集, 442号, 1-38頁

(2019年1月19日受理)