

F2-60

公共交通機関、施設等における外見からはわからない者への優先利用に関する実態
優先の考え方から見た障害者への社会的受容に関する研究

Research on the actual situation regarding priority use for people who do not know from the outside in public transportation, facilities, etc.

Research on social acceptance of persons with disabilities from the perspective of priority

○吉川園子¹, 牟田聡子², 八藤後猛²

*Sonoko Yoshikawa¹, Muta Satoko², Takeshi Yatogo²

In public transportation, it seems reasonable for a person who needs to sit in a seat to put up a help mark, but I am concerned that it will hurt his dignity as a person. On the other hand, by installing a dedicated seat, people with disabilities can sit on the train seat without having the mark, but the person sitting there is also the same as the help mark holder, and the line of sight of others are worrisome. In Japan, public transportation is extremely congested and the length of stay is long, which may be one of the factors that led to today's situation.

1. 研究背景と研究目的

内部障害者をはじめとして、外見だけではその障害の内容、不便さがわかりにくい障害がある。これらの人々は、周囲の人からは理解されにくい^[1]。既往研究においては、こうした人々は、聴覚障害や全盲、車椅子利用者と比較すると「バスの使いにくさ」自体の指摘率は低い。しかし優先席の項目では高い^[2]。これは他の研究による電車についても同様の結果を得ている。

また、内部障害者は通院頻度が多いため、バスに乗ることが多く、特別乗車証の所持率ならびに利用率は高い^[6]。

これらのことから、内部障害者をはじめとした、外見からはわからない者への優先利用に関する実態を明らかにし、問題点の指摘と今後の優先利用の社会的位置づけについて考察する。

2. 研究方法と結果

2021年2月から2021年8月まで、主として文献調査によって行った。

その結果、内部障害者が障害自体を他者に可視化するために自らヘルプマークを用いることがある。これは、「優先席に座る際に周囲から誤解されないようにつけている」(文献4)とあり、同文献では他にも「周囲からの手助けを必要としている場合」や「本人や家族が安心するため」とあり、使われ方はさまざまである。しかし同文献では、ヘルプマークを付けることに戸惑いを感じる人も一定数いた。

札幌市の地下鉄では専用席があるが、これは優先席とは異なり健常者は座れないルールの混雑時でもその席

だけは人が座っていないこともある^[1]。このような状況下において、内部障害者がこの席に座っていても周囲の人の目を気にせずに座れるのであろうか。一般的な優先席との違いは札幌では健常者は座れないことである。文献3によれば、『「専用席」という言葉に加え社会的プレッシャーによる要因によっても守られている』と、書かれていた。

なお文献15では、海外では優先席というものはなく、高齢者には席を譲るとするのが一般的である。しかし外見では分からない障害ではどのように対応しているかは不明である。

文献2ではバスの利用率が最も低い障害は車いす利用者であるが、それに次いで内部障害者が多い。しかし文献6では内部障害者が市バス特別乗車券を受給している人が最も多く、利用ニーズは高いと考えられる。しかし、外見からはわかりにくい内部障害者が優先席に座ることへ抵抗感については言及されていない。実際文献3において「優先席利用対象者に該当するのは誰か」というに内部障害者が対象と考える人は75%に留まり、他の障害者や高齢者や妊婦と比較しても低い。

このことから内部障害の実態をより多くの人の理解のために、ヘルプマークがある。しかし文献5からは、積極的にマークをつけたいとした人の割合は、つけた人と比較すると半数程度に留まる。

文献7によるとドイツでは優先席に若者や見た目では障害を持っていなそうな人が優先席に座ることはよくあることで、日本のように周囲から白い目で見られることはないという。その背景として、優先席に座っている人(筆者注:対象者でない人)は、高齢者や体

1: 日大理工・学部・まち 2: 日大理工・教員・まち

が不自由な人がいれば、その人は席を譲るだろうと考えることが根底にある。その背景として、ドイツでは席を譲る光景はよくあるということによると考える。妊娠初期の妊婦や体調が悪い人など見た目からはわからない利用対象者は、自ら席を譲ってほしいと言って席を譲ってもらう。とはいえ同文献7では、ドイツでは言わなければ譲られることはなく、あくまでも必要な人は他者に対する申告が必要という面もある。こうした文化を背景に、健康な人が優先席に座っていても白い目で見られることがないと考える。

ジャカルタでは「PKD」と呼ばれるヘルメットをかぶった男性スタッフが電車を巡回していて健常者が優先席に座っていると膝をたたかれ席をかわるようにと促される^[8]。

文献8には内部障害などの見た目から外見からはわからない人に対する対応は記載がなかった。文献9より、日本人は他の国に比べて席を譲る割合が少ないとされているものの、席を譲らない理由として通勤時間が関係していると考えた。その結果、文献10より世界の平均通勤時間は1時間5分であったが、日本の平均通勤時間は1時間19分と大きな差はなかった。しかしこれは電車だけではなく、自家用車やバイク、歩行時間が含まれたものである。そのため電車の混雑状況について調べると^[9]、世界で混雑がひどい列車として、日本の中央線が7位、同舎人ライナーが9位にランクインしていた。席を譲ることがよく見られるというドイツは^[7]、こうしたランクには入っていない。

3. 考察とまとめ

横浜市交通局が2003年12月に全席優先席を導入したが、それによる効果が確認されず、その後9年間で大幅な方向転換を求められた。やはり専用席は必要なのであろうか。

必要な者がヘルプマークを掲げるということは、一見合理的なようであるが、このようにして周囲に理解を求める方法が唯一とすると、人としての尊厳にもかかわるのではないか。

一方、専用席であればマークを持たなくても席に座れると考えるが、そこに座っている人もまたヘルプマーク所持者と同じで、周囲の目が気になるという点では同様な短所があり、いずれも解決の糸口にはならない。そして、海外での優先席では、日本に比べて席を譲っているのをよく見るという結果から、日本ほど優先席を特別な人が使用するものという「特別視」していないと考えた。そうした社会背景があれば、優先席

に外見からはわからない者（内部障害者等）が座っていても周囲は何か事情があって座っていると思う。

わが国では電車やバスの混雑は著しく、滞在時間も長いという事情も今日の状況を招いた一因と考えられよう。

席が必要な人は積極的に意思表示をする（しなければ譲られない）という文化も一考に値しよう。しかし、これらからわかることは、都市における交通インフラそのものへの言及が必要とも考えられた。

4. 参考文献

- [1] 川崎満治：「内部障害者の現状」,ファルマシア,vol.20,No11,p1134,1984年
- [2] 秋山哲男：「障害者のバス利用に関する研究」,都市計画論文集,25巻,p73-78,1990年
- [3] 土橋喜人 鈴木克典 大森宜暁：「公共交通機関の優先席の実効性に関する考察」,日本福祉のまちづくり学会 福祉のまちづくり研究,第22号第1号,p1-p12,2020年
- [4] ヘルプマーク,大阪府福祉部障がい福祉室
- [5] 障がい者総合研究所：ヘルプマークの認知度・利用状況に関する調査,2017年
- [6] 谷内久美子 猪井博登 新田保次 市原孝：身体障害者の移動支援施策の利用特性に関する基礎的研究,土木計画額研究・論文集,10巻1号,pp22-28,2008年.
- [7] ドイツでは若者が優先席に座っていても白い目で見られない,excise ニュース,2019年
- [8] 海外でも論争になる「優先席問題」,東洋経済,2017年
- [9] 渡邊裕子：日本人は席を譲らない,BUSINESS INSIDER,2019年
- [10] 通勤時間の海外と比較,マイナビニュース,2021年
- [11] 世界一混雑がひどい列車は?,CNN,2019年
- [12] 尾上裕亮：専用車両は求めないーバス協会、民鉄協と懇談、障害連FAXレター、No.391、2017年12月
- [13] JR東日本報道資料：新型通勤電車への優先席とフリースペースの拡大等について、JR東日本、2014年8月18日
- [14] 国土交通省総合政策局安心生活政策課：令和2年バリアフリー法改正とハード・ソフト一体的なマスタープラン・基本構想の作成促進ー移動等円滑化促進方針・基本構想作成に関するガイドラインの改訂ー、国土交通省、2021年3月
- [15] 海外には優先席ない,Bluebook,2014年