

研究紹介

札幌市営地下鉄の専用席（優先席に相当）の 実効性を学術的に立証

～今後の宇都宮 LRT 等の公共交通の「心のバリアフリー」の起点に～

公共交通機関では 1970 年代より優先席が導入されてきたが、その実効性に関しては十分に検証されていませんでした。本研究では、札幌市営地下鉄の専用席（優先席に該当）における制度の浸透の背景についてのインタビュー調査、札幌市営地下鉄の専用席と関東圏地下鉄の優先席の利用者実態観測調査および両地区近郊在住者に対するアンケート調査を通して、実情の把握を試みました。

インタビュー調査により、導入背景は確認できましたが浸透背景までは明確になりませんでした。一方、観測調査により専用席の制度の実効性の高さが検証されました。アンケート調査からは、制度（用語）の違い、意識の違い、意識と行動の差等が、札幌の専用席の実効性の高さの要因であることがわかりました。市民性にもよるが、専用席の制度は他地域での導入の試行も検討に値すると考えます。

本研究成果は、第 12 回日本福祉のまちづくり学会の学会賞（学術賞）を受賞しました。また、2020 年 3 月、学術誌「福祉のまちづくり研究」に掲載され、J-STAGE 上でオンラインでも公開されています。追加調査で 6 都市の比較もしています（図表参照）。

表 1. 利用実態観測調査結果

	観測数 (N)	優先利用対象者 利用率(A/ (A+B))	専用席／優先席 の 空席率(C/D)	優先利用対象者 立率(E/N)
札幌	575	93.4%	55.4%	13.2%
関東	208	19.9%	22.1%	46.6%

N=観測数

A=専用席／優先席に座っていた優先利用対象者数の総数

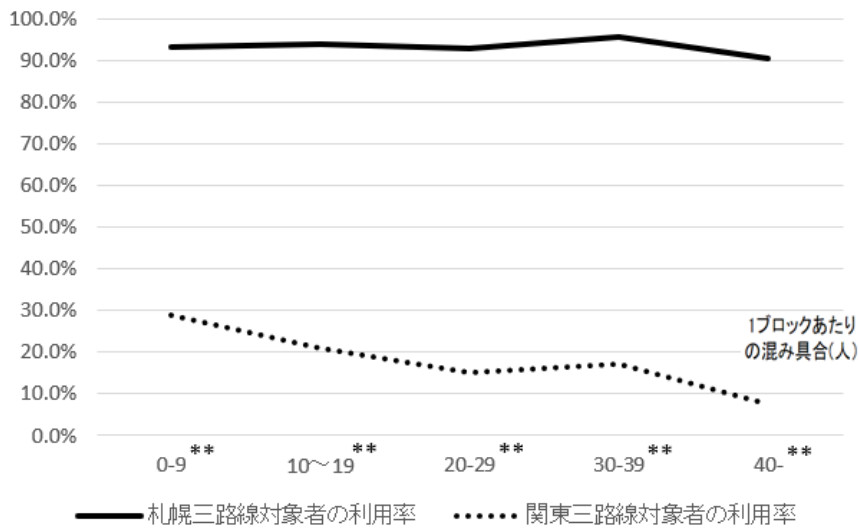
B=専用席／優先席に座っていた一般利用者数の総数

C=専用席／優先席の空席数

D=専用席／優先席の全座席数 (A+B+C)

E=優先利用者が一人以上立っていた観測数（専用席／優先席が空いているのに優先利用対象者が任意で立っている場合を除く）

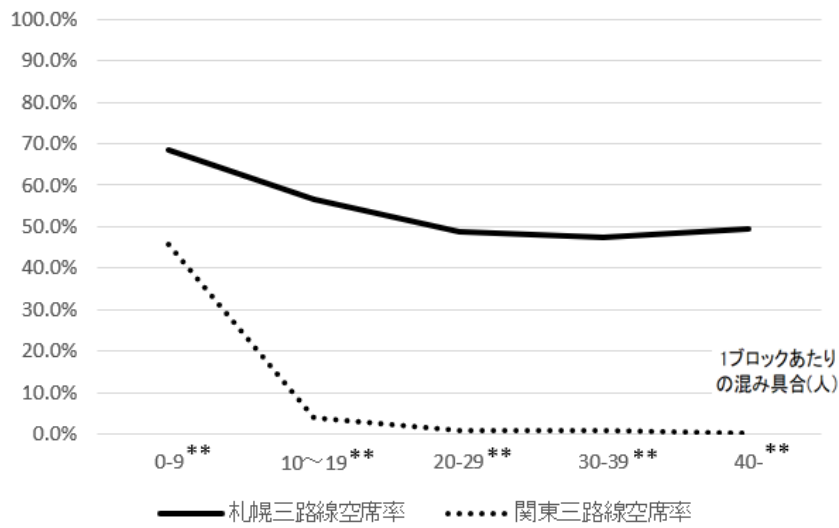
優先利用対象者利用率



※札幌三路線と関東三路線の利用者の差の χ^2 検定：**1%有意、*5%有意

図 1.6 地区別の優先利用対象者利用率

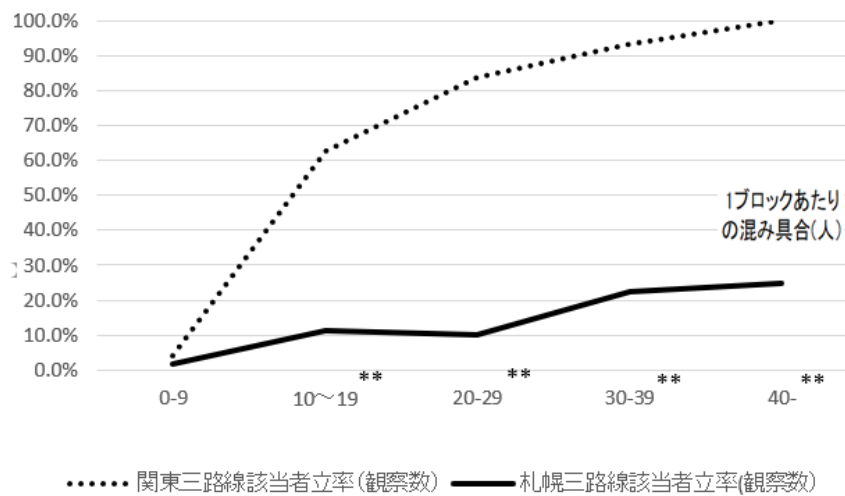
専用席／優先席の空席率



※札幌三路線と関東三路線の利用者の差の χ^2 検定：**1%有意、*5%有意

図 2.6 地区別の空席率

優先利用者立ち率



※札幌三路線と関東三路線の利用者の差の χ^2 検定：**1%有意、*5%有意

図 3.6 地区別の優先利用対象者立ち率

混み具合区分

混み具合区分

混み具合区分

表 2. 専用席と優先席の違いの認知

	「専用席」「優先席」とも気が付いている	「専用席」は気が付いている	「優先席」は気が付いている	気が付いているが違いは知らない	どちらも気が付いていない	サンプル数
札幌一般	46%	6%	24%	20%	4%	209
札幌優先	43%	9%	23%	22%	3%	91
関東一般	14%	1%	49%	18%	18%	139
関東優先	10%	3%	43%	17%	26%	58

χ^2 検定： $\chi^2=101.317$ 、 $df=12$ 、 $p=0.000$

(関東一般と関東優先で札幌市に行ったことがない人を除く)

■研究の背景

札幌市営地下鉄の優先席は1974年に導入されたものの、市民から「優先利用対象なのに使えない」との市民の声を受けて1975年に専用席と名称を変え、以来、市民は「専用」のマナーを遵守して優先利用者だけが専用席を利用するようになり、現在に至っております。これは全国でも稀有な事例であり、旅行本等ではそのことが指摘されていました。

■研究方法

学術的には証明されておらず、今般の論文により、関東3路線と札幌市営地下鉄3路線との比較で、圧倒的な差をもって札幌市営地下鉄の実効性の高さが証明されました。それは専用席／優先席の利用者が優先利用対象者であるかの比率、専用席／優先席の空席率、専用席／優先席の周囲に立たされている優先利用対象者の有無の率、によって、比較・検証されたものです（表1）。

■研究成果

その後、本論文を下地に、6都市の比較研究もなされています（図1、図2、図3）。全国の他都市との比較でも札幌が圧倒しています。

研究の中で、意識調査の結果（表2）では、専用席と優先席を明確に認識している利用者は半分程度（46%）で、残り半分（24%+20%）は専用席と優先席を認識せずに地下鉄を利用していることもわかりました。その結果、札幌市の市電やバスやJRなどの優先席でも専用席同様の意識をもって利用していることもわかりました。つまり優先席も専用席同様に、優先利用対象者しか利用しない、という意識が強いことがわかりました。

尚、札幌市交通局の取り組みは第11回国土交通省バリアフリー化推進功労者大臣表彰を受けており、本研究グループの専用席の研究の一部も受賞理由に含まれていました。

■今後の展望

これを契機に、全国の優先席、優先エレベータ、優先駐車場、優先トイレ（多機能トイレ／多目的トイレ）なども優先利用対象者の苦情が多く、今後、優先●●／専用●●といった市民のマナーを頼りにした仕組みについても、市民の正しい知識や意識に基づいた使い方がなされるための研究の発展が期待されます。

宇都宮市では宇都宮ライトレールが2023年から導入されますし、バス路線の再編成も検討されています。その中で、新しい公共交通機関が導入された際に、正しい交通マナーを徹底することが、その後の人にやさしいまちづくりとなることがこの研究で示唆されており、今後の宇都宮市・栃木県での「心のバリアフリー」や「人にやさしいまちづくり」への波及効果も考えられます。

■論文情報

論文名：公共交通機関の優先席の実効性に関する考察—札幌市営地下鉄の専用席と関東圏地下鉄の優先席の比較調査より—

雑誌名：福祉のまちづくり研究

著者：土橋喜人・鈴木克典・大森宣暁

協力：札幌市交通局・北海道運輸局

URL: https://www.jstage.jst.go.jp/article/jais/22/1/22_1/_article/-char/ja/

本件に関する問い合わせ

国立大学法人 宇都宮大学 地域デザイン科学部 客員教授 土橋喜人 (研究代表者)

教授 大森宣暁 (共同研究者)

TEL : 028-689-6224 FAX : 028-689-6224

E-mail : dobashi@cc.utsunomiya-u.ac.jp, nobuaki@cc.utsunomiya-u.ac.jp

北星学園大学 経済学部 経営情報学科 教授 鈴木克典 (共同研究者)

TEL : 011-891-2731 FAX : 011-896-7660

E-mail : ksuzuki@hokusei.ac.jp