

2023年1月20日

東京都交通局 御中

女性専用車両に反対する会

代表 福山 博



ジェンダー平等を実現する会

大江戸線の女性専用車の実施に対する抗議書

貴局、ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

過日は「女性専用車両に反対する会」と「ジェンダー平等を実現する会」（以下、当会）からの「大江戸線への女性専用車の導入に対する抗議書」につきまして、ご返答・ご返信をいただき、ありがとうございます。

しかしながら、当会としては依然として女性専用車の導入についての貴局の見解に大きな疑問を感じており、このたび再度ご意見させていただくこととなりましたので、再度十分に熟考いただき、各項目について具体的な返答を2023/02/28(火)までに返信していただきますよう、要求いたします。

はじめに、当会の主張は一貫して「特定の属性（男性全体）を排除する車両を運行することは、排除される属性への社会的偏見を生み、拡大し、重大な人権侵害に当たる」というものです。

たとえ、犯罪対策として効果があるとしても人権を軽視するかのような対策を都営交通が行われることは、大きな過ちであるをご認識いただきたく思います。

そして、「差別や偏見は許されない」という普遍的な価値は民主主義国家であり、先進国日本であれば猶更、全てにおいて優先されるべきであり、貴局にはこうした認識が非常に希薄であると指摘せざるをえません。

1.「基本的な犯罪対策」を徹底し、検証してください。

冒頭でも触れましたように、女性専用車での犯罪対策では人権上の重大な問題を内包します。

昨今の社会情勢を鑑みてもメディア報道等において、国籍差別や「Japanese Only」の表記等は差別であると糾弾されております。

当会は公共交通機関における「女性専用」も決して例外ではないと考えております。

よって、以下の点を再検討いただきたく存じます。

- 普及して間もない車内カメラの防犯効果を検証。撮影中の周知徹底（犯罪牽制効果）
- 警察・警備員によるラッシュ時の「常時車内巡回」等の「見せる警備」の徹底
- 上記の犯罪対策を行った上で、尚も防げない車内での痴漢等があれば、発生件数・時間帯、発生状況等について調査・分析し、警察と連携してより効果的な対策を検討

2.女性専用車の「副作用で発生する危険性」は認識されているのでしょうか？

実際に大江戸線の主要駅で1/18(水)～20(金)にかけて3号車～5号車の乗客流動を調査したところ、4号車の女性専用車により、1/18(水)以降は3号車と5号車の混雑が1/17(火)以前よりも激しくなっており、特に4号車の隣の車両で痴漢等の犯罪を誘発する環境になっていることを確認しております。

(混雑度に比例して痴漢発生率が上昇することは警察の発表により既知の事実)

この実態は他社線でも同様であり、これまでの実態から女性専用車を導入すればこうなるということ把握しておきながらこの期に及んで貴局では4号車の女性専用車での痴漢等がなくなりさえすれば他の車両での痴漢等の発生率が上昇することは知らんぷりされているということでしょうか？

今後実際に大江戸線で痴漢等の発生件数が以前より増えてしまうことになれば、女性専用車の導入は“逆効果”、ひいては“本末転倒”と思いますが、貴局はどうお思いでしょうか？

3.女性専用車両は、安全性という部分で大きな盲点が存在します。

前回の抗議書に返信していただいた中で回答していただけていない内容なので再度お聞きします。

列車内での犯罪が痴漢等の迷惑行為に限らないことは最近の事件等で改めて認識されておりますが、これまでに公共の空間で発生した無差別事案等を鑑みるに女性のみの空間は非常に脆弱といえます。

このリスクについて、貴局ではどの程度の危機意識を持たれておりますでしょうか？

前回の抗議書にて例を出しましたが、最近は女の無差別犯罪も聞かれることがあります。

むしろ、どの車両にも男性が存在している方が暴力的事案に対し即応性があり、総合的な安全性は保たれているといえますが、貴局は如何に考えられますでしょうか？

4. 混雑が緩和傾向にあれば、女性専用車の必要性は低下するはずですが、なぜ新たに運用されるのか非常に不可解です。

貴局に問い合わせた当会会員によると、2022年春に大江戸線に女性専用車の導入が検討されている一報を見て、運転管理課長席に電話したところ、課長（笹森氏）が女性専用車の導入を検討開始した理由について「混雑が怖い女性がいる」と言っておりました。

一方、2022/11/28の朝日新聞のニュース記事

(<https://www.asahi.com/articles/ASQD73DBPQD6UULB001.html>)

での導入理由において「混雑率が緩和傾向にあることから、導入を決めた」とありましたが、この矛盾はどうお考えなのでしょうか？

「混雑が緩和されたから女性専用車両の導入を決めた」という理由であるならば、コロナ禍が終息し、混雑が以前のように戻った場合、女性専用車の運行をやめるべきという理屈になりますが、貴局では混雑率が何%までになったら多くの男性乗客に不便を強いる女性専用車をやめるといふ、具体的な数値目標を設定されておりますでしょうか？

(参考：コロナ禍前の2019年度、最も混雑する中井—東中野間の混雑率は161%)

5. 当面は女性専用車を廃止せず、運用を継続するというのであれば、以下の施策を強く求めます。

- 現在、大江戸線にて実施中の「子育て応援車両」が子育て中ではない乗客も利用できると周知していることと同じ表現で女性専用車に男性も乗れる事実を周知し、全ての乗客に女性専用車両に強制力を有していない旨の説明責任を果たすこと。
- 女性専用車であっても男性も乗車できるし、内部疾患やその他事情を抱えている乗客もおり、女性乗客が男性乗客に『ここ、女性専用車ですよ。』などと声かけをすることは乗客トラブルを誘発し、ひいては駅員の対応で遅延を招く原因ともなりうることから、女性乗客に「乗客から声かけをしないように」と注意喚起を行うこと。

6. 嘘を記事にしているメディアがあります。

<https://www3.nhk.or.jp/news/html/20230118/k10013953241000.html>

NHKのこちらの記事ですが、女性専用車の運用時間や位置の説明のところで「8両編成のうち4号車が女性専用の車両となります。」という、嘘の内容が書かれています。

女性専用車は女性専用の車両ではなく、これまで通りに誰でも乗れる車両であり、貴局の掲示でも抜粋ですが「お身体の不自由な男性のお客様」と明示しているわけですから、決して女性しか乗れない女性専用の車両ではないので、明らかな誤った記述であるからして、貴局からも訂正を求めるべきではないでしょうか？

以上

返信先

〒104-0061

東京都中央区銀座2-14-8

ML20030622

女性専用車両に反対する会