

# 意見書

熊本市交通局

局長 殿

2020年9月14日

女性専用車両に反対する会

代表 福山 博



貴局は9月14日より市内電車において、朝のラッシュ時に女性専用車両を試験運行されていますが、「同じ運賃を支払えばだれでも公平に利用出来るのが大原則」であるはずの公共交通機関において、男性を「性別」という、本人の意思や努力では如何ともしがたい、生まれ持った属性を理由に、男性であるというだけで、事実上排除する女性専用車両を、混雑する朝のラッシュ時に、わずか2両編成のうち1両、つまり全体の半分にまで導入するというのは、極めて不当であると言わざるを得ません。

貴局は、そのウェブサイトにおいて、「女性専用車両は任意の協力をお願いするもので、性別によって乗車を拒否するものではございません」と述べておられますが、これはすでに女性専用車両を導入した、首都圏や関西圏などの鉄道事業者が行っているのと同様、建前上、女性専用車両を「任意」にしておいて、男性の利用客にはそれを知らせず、「女性専用」という表記で男性が、「乗れない」と思ってその車両を避けているのを、「男性が自分の意思で協力して下さっているだけなので問題ない」ということにして、事実上の男性排除を行いながら、体よく問題をかわすためのものであると考えられます。

そこまでして、「法的には女性専用にはできない女性専用車両」の導入を強行するのは、一体なぜでしょうか。

とりわけ、高齢・障害を持つ男性にとっては、たとえ女性専用車両に「乗れる」と案内していても、実際に乗った人が「出ていけ」などと言葉を投げかけられたりする人権侵害が発生しています。

内部障害がある人等が着用する「ヘルプマーク」の普及も進められている現在、安易に特定の属性の人々を排除することにより、こうした弱者をも含めた人々への差別が、とりわけ鉄道という公共交通機関においてあってはならないことは明らかです。

女性専用車両という女性が「安心できる」スペースの設置により、専用車に乗る女性が痴漢の被害に遭う確率は大きく減少するでしょう。

確かに、痴漢の犯罪のほとんどは男性から女性に対するものです。しかし、男性のほとんどは痴漢などしない善良な存在であることも忘れてはなりません。

男性をまとめて排除するという方法である女性専用車両は、痴漢の犯人というごくごく一部の者のみを抜き出し、それをクローズアップすることにより、あたかも「男性＝痴漢加害者」という誤った認識を作り出し、善良な人々があたかも犯罪者と同視されるという重大な人権侵害を引き起こす存在です。

とりわけ、痴漢などの性犯罪は再犯率が高く、同じ人物が複数の犯行を行うことが多いことから、実際の痴漢の件数よりもさらに痴漢の犯人の人数は少なく、このことはほとんどの男性が痴漢などしないことの表れといえます。

また、「男性＝強者、女性＝弱者であるのだから、強者である男性は乗れない車両があるくらいの不利益は我慢すべき」という主張もあります。

しかし、既に痴漢という犯罪行為自体、刑法その他の法律により禁止されている以上、たとえ「強者」といっても痴漢のような犯罪を行った場合には、法的・社会的に厳しい制裁が行われ、抑止力となることから、身体的な強弱の差が性別によりあるといえども、そうした差を性別により平等に埋めるだけの方法は存在します。

今年、ベビーシッター派遣サービス「キッズライン」において、男性のシッターによる女児へのわいせつ事件が発生したことにより、運営会社は全ての男性シッターの募集および活動を停止するという措置を行いました。事件を起こした者はごく一部であるにもかかわらず、男性シッターは、男性というだけでシッターという活躍の場から排除されてしまったのです。

安易に犯罪者が属する性別の全体を排除することは、ある人種の人々の犯罪率が高いという理由で、その人種全体を排除しようとする、レイシズムにつながる思想です。

ある集団に関する特徴を個人に当てはめることを「統計的差別」といいます。例えば、統計的に女性は結婚等により離職する確率が高いという事実をもって、雇用の場において、女性に対し「どうせすぐ辞めるだろう」などといって採用をしない、というのは女性に対する統計的差別であり、到底許されるものではありません。2018年に発覚した複数の大学の医学部における不正入試はまさに統計的差別そのものであり、個々人の能力・人格等の判断をすることなく女性というだけで入試において不利益な扱いを行った大学の対応が許されないのは言うまでもありません。

女性専用車両は、男性のほとんどが痴漢などしない以上、男性に対する統計的差別そのものであり、医学部における不正入試等と同じ発想に基づくものです。排除される存在は痴漢等の犯罪者のみであるべきです。

2010年、JR東日本の埼京線の車両に防犯カメラが設置されました。10両編成のうち1両のみの設置ですが、痴漢の認知件数を6割も減少させるという絶大な効果を発揮しました。

また、路面電車の場合、1両編成である列車を2両編成に増結する等、そもそも混雑を避ける方法は他にありにもかかわらず、「女性専用車両」という安易な方法に走ることは、女性専用車両による人々への意識等に対する社会的な悪影響等を増幅させるものであり、公共機関としての役割を放棄していると言わざるを得ません。

すでに女性専用車両を導入した他の鉄道事業者では軒並み、「痴漢が減らない」というデータが出ております。

そのため、女性専用車両を導入した当時の鉄道事業者各社局は、「女性専用車両の導入によって、女性が勇気をもって被害を申し出るようになったから痴漢が増えたのかもしれない」という、苦し紛れの言い訳を重ねた挙句、その後は、女性専用車両導入後の痴漢件数を問い合わせられても、「当社(局)では、痴漢件数の統計は取っていない」などと言って、回答を拒否し、逃げるようになりました。

明らかに、「痴漢対策は建前である」ということを露呈した形であり、すでに「女性専用車両＝痴漢対策」という前提が完全に崩壊しているにも関わらず、現在も表向き「痴漢対策」として、そして痴漢対策としての矛盾を突かれても逃げられるよう、「女性に安心してご乗車頂くため」と、言葉を濁しつつ、公共交通機関の大原則に真っ向から反する女性専用車両を続けているわけです。

貴局も、「市内電車における迷惑行為(痴漢・盗撮等)の防止を図り、安心して利用いただける環境を提供するため」という理由を前面に打ち出しておられますが、年間での痴漢相談件数が6～7件と、年間で10件にも満たない状態で、しかも他に痴漢対策する方法はいくらでもあるにもかかわらず、このような、朝の混雑時に2両編成中1両を女性専用車両にするという、暴挙とも言える行動に出るのは、いささか常軌を逸脱していると言わざるを得ません。

また、近年においては、「LGBT」などと社会において呼ばれる、性的少数者の人権も尊重されるべき社会となっています。そのうち、いわゆる「トランスジェンダー」と呼ばれる、出生時に割り当てられた性別と自らの性別の所属の感覚が一致しない人々や、男女二元論に当てはまらない人々にとっては、性別をとにかく分け、それぞれに応じたスペースを割り当てられることについて強い拒否感を持つ場合が多くあります。こうした人々に対する配慮が女性専用車両に欠けていることは明らかです。

女性専用車両の設定により、他の車両が混雑することは、既に大都市圏にて運行されている女性専用車両および一般車両の様子から明らかです。とりわけ、貴局においては2両編成のうち半分を専用車とすることから、一般車両の混雑の悪化は他鉄道事業者以上のものとなることは明らかです。現在、新型コロナウイルスの感染拡大により、いわゆる3つの密を避けることが求められています。既に、大都市圏の鉄道事業者において、ピーク時の利用を避けるよう呼びかけるなど感染拡大防止に対する呼びかけを行う中、女性専用車両は、密を作り出すものであり、新型コロナウイルスに対する対応が強く求められている社会情勢に逆行し、多くの乗客を感染の危険にさらすものであります。

貴局の女性専用車両導入に強く反対し、導入の中止を要求します。

以上