

# 質 問 書

熊本市交通局長 殿

2020年12月7日

女性専用車両に反対する会

代表 福山 博



貴局は本年9月14日より、市電においてわずか2両編成のうち1両を女性専用車両にするという、編成における女性専用車両の占める比率という観点において他の鉄道事業者が行わなかった施策を実施されていますが、これに関して以下の質問に回答を要求いたします。

## <質問1>

首都圏で女性専用車両をめぐる事件（東京メトロ千代田線における緊急停止等）が起きてニュースになったことにより社会問題になったり、COVID-19（以下、新型コロナウイルス感染症）で混乱しているこの時期にわずか2両編成の列車に女性専用車両をなぜ試験導入したのでしょうか。

## <質問2>

当初どのような経緯で「女性専用車両」を導入しようという話が持ち上がったのでしょうか。

外部（政党など）から犯罪対策として「女性専用車両」の提案・要請があったのでしょうか。

また、いつから「女性専用車両」が検討されていたのでしょうか。

## <質問3>

他事業者ではラッシュ時などでの安全確保の問題や車両による混雑差が激しくなるなどの理由から、短編成での導入はしていませんが、貴局がわずか2両編成の列車における導入でも問題ないと判断した理由は何でしょうか。

また、昨今では様々な場面で「三密」防止策について試行錯誤しているところなのに、明らかに「三密」を招くと思われる「女性専用車両」の導入について貴局内では疑問や不安の声が出なかったのでしょうか。

<質問4>

貴局のHPでは新型コロナウイルス感染防止対策の一環として過去の「混雑度状況」をまとめた一覧を閲覧出来るようになってきているが、これは列車内の混雑度と新型コロナウイルス感染症増加の危険性のつながりを認識しているからではないのでしょうか。

<質問5>

後述のデータを鑑みれば、性別によらない犯罪防止策が重要であると思うところですが、女性専用車両により隣の車両が混雑すれば男性の性被害を増やす恐れがあると考えられるが、そこはどのように考えておられるのでしょうか。

男性の性被害を生まないようにする為の施策の考えはあるのか？

【「青少年の性行動全国調査報告 2011」】より

(電車の中などで身体を触られる痴漢行為を受けた男性)

男子中学生 1.2%/男子高校生 2.5%/男子大学生 6.4%

<質問6>

9月11日付のFNNプライムオンラインの記事によれば、「それまで一緒に乗っていた男女が別々になるだけ」・「他の時間帯に利用していた女性が女性専用車両に乗りたいと考えることで、女性専用車両の混雑率が上がるかも知れない」という貴局のコメントがありますが、これらのコメントは事実ですか。事実であれば、既に導入された路線で女性専用車両があるために他の車両が混み合うことが問題視されていたのを知らなかったのでしょうか。

<質問7>

また前述の質問から、女性専用車両を設定すると、他の時間帯に利用していた女性客がわざわざ乗る時間帯を変えてまで乗りたがり、女性専用車両が混雑すると本当に考えていたのでしょうか。

<質問8>

女性専用車両導入の目的について、痴漢対策（貴局ホームページより）と言いつつ、実は女性のみへの満足度向上サービスとして捉えているのではないのでしょうか。

<質問9>

貴局において、女性専用車両の導入の前後での痴漢被害の認知件数の増減については、公表する予定でしょうか。

<質問10>

近年、性的少数者（「LGBT」などと一般的に呼ばれています）の人権を尊重しようとする動きが広まっており、熊本市においても「熊本市パートナーシップ宣誓制度」を開始し、文化市民局人権推進部において「性的マイノリティサポートハンドブック（「サービス業向け」及び「医療従事者向け）」を作成するといった動きがあります。

「LGBT」の「T」にあたるトランスジェンダー（性自認と身体的な性が一致していない方）の方の中には、性自認が女性である一方で身体的な性別が男性であること等により女性専用車両に乗ること、および女性専用車両そのものに強い抵抗感がある方もいます。昨年には、女子大学が戸籍上男性であっても性自認が女性である人を受け入れることに対して、一部のフェミニストを名乗る人物により、「女性専用スペースに入ってくる『生物学的に男』の人物を排除しよう」などと、トランスジェンダーの人々に対する攻撃が行われるといった問題がありました。

熊本市が作成した前述のサービス業向け性的マイノリティサポートハンドブックにおいて、「こんなことばを使ったり聞いたりしたことはありませんか？・あの人って、男なの？女なの？」といった記述があり、また「だれでもトイレ」の確保や「性別限定のサービスの見直し」といった対応を求める記述がありますが、いわゆるトランスジェンダーの方の中には、女性専用車両を利用するうえで性別を詮索され、本人のプライバシーを毀損するといったことも考えられます。

貴局において、女性専用車両の導入にあたり、性的少数者、とくにトランスジェンダーの方々の人権についての議論は行われたのでしょうか。

<質問11>

過去の事例から「女性専用車両」に協力するのは当然とする人達が様々な理由にて「女性専用車両」に乗る男性乗客への侮辱や暴言暴力などの加害行為を行ったり、盗撮してSNSに拡散するなどして、大衆へ批判を浴びせるように仕向け、場合によっては名誉毀損や差別、最悪個人情報特定し脅しをかける恐れは十分に考えられます。

そのことについては貴局はどう考えどう対処されるおつもりでしょうか。

<質問12>

近年は「何をもって男性／女性とするのか」という部分で多様性が重要であると考えられ、それは外見的な部分でも配慮が必要であるとされる中、一口に「障がい者」といっても、貴局が「イメージしている障がい者」は「身体障がい者」であるようにしか見えない。

身体障がい以外にも知的障がい、発達障がい、難病の人など、種々のハンデを持つ人が存在し、妻による介助が必要な高齢男性、小さな子供を連れた父親などもハンデを持っていますが、そうした人々の存在への配慮について、どう思われていますでしょうか。

<質問13>

貴局ではアンケートを取って本格導入するかどうか決めるとのことですが、アンケートを取った結果、どのような基準で本格導入の有無を判断するのでしょうか。「賛成・反対がそれぞれ過半数を越えたら」なのか、もしくは他に基準があるのか、または特に基準はないのでしょうか。また、アンケートはどのような形式で、どのような対象（人数・男女比・乗客のみか、それ以外も含めてか）に対して行うのでしょうか。

<質問14>

女性専用車両を導入した鉄道事業者の中には過去に導入前アンケートにおいて、

- ・賛成多数の結果を出すために、女性専用車両の乗客に重点的にアンケート用紙を配布（神戸市交通局・相模鉄道）
- ・アンケートで反対多数の結果が出ると、これを「組織票」であると理由をつけてアンケートを取り直し（横浜市交通局）
- ・アンケートで反対多数の結果が出たが、「アンケート以外の要素も含め、総合的に判断した」などとして、アンケートの結果を無視して女性専用車両を正式導入（名古屋市交通局）

ということが行われており、アンケートは「きちんと正当な手順を踏んで導入した」と思わせるための見せかけで、実は初めから「導入ありき」だったとしか思えないようなケースが多々ありましたが、貴局においては上記のようなこと、およびそれに類することはないと言えるのでしょうか。

以上の質問に対し、2020年12月31日までに回答を要求します。

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