

## 女性専用車両、設置の経緯と考察

—性暴力被害防止の視点から—

山本（山口）典子

日本大学大学院総合社会情報研究科

## Train/Subway Cars Dedicated for Women and Girls: Background and Discussion

—To prevent sexual assaults—

Yamamoto (Yamaguchi) Noriko

Nihon University, Graduate School of Social and Cultural Studies

---

It was in 2001 when train/subway cars designated only for women and girls were introduced for the first time in Japan. There are several reasons for that, and one of the important triggers was a heartbreaking incident on November 4, 1988. On that day a woman living in Sakai City witnessed molestation by two men in the car of Osaka City subway Midosuji-line and warned them. It drove the men frenzy and made her sexually assaulted. The incident was called “Midosuji-line case”.

The author would like to review the court trial of the case and the activities of the women organization in those days to analyze and crystallize the background by introducing the cars designated only for women and girls in public transportation system. The actions to prevent sexual violence against women and girls need to be further clarified and developed in Japan where advancement of social status of women is declared as a political agenda. The author will also discuss significance of having this kind of cars in preventing sexual assaults against women and girls.

---

### 1.はじめに

#### (1)女性専用車両導入の状況

わが国で近年導入が進められている女性専用車両は、2001年3月東京の京王電鉄の本格導入が最初である。その後、2001年7月にはJR東日本が埼京線で夕方のラッシュに限り女性専用車両の導入に踏み切った。また、2002年10月1日より、大阪の京阪電気鉄道と阪急電鉄が、国土交通省の「女性専用車両 路線拡大モデル調査<sup>1</sup>」に協力する形で、それぞ

れが試験導入を開始した。当時の試験導入中に国土交通省が利用者に対して行ったアンケート調査では、女性が約9割、男性も約6割が女性専用車両に賛成と回答し、この調査結果を受けて、京阪、阪急の両社は2002年12月より、女性専用車両を本格導入した。翌2003年には、近鉄、南海、阪神、西鉄といった関西以西の大手民鉄が女性専用車両を順次導入し、JR西日本、大阪市営地下鉄、神戸市営地下鉄、名古屋市営地下鉄、横浜市営地下鉄、西日本鉄道でも導入された。2004年には神戸電鉄でも導入された。2005年5月には、関東の大手民鉄、東武、西武、京成、小田急、東急、京急、東京メトロ、相鉄（一部は試験導入）でも導入された。この頃にはJR東日本の埼京線も他社の鉄道の導入に合わせて、朝の通勤時間帯を中心に導入路線を大幅に拡大していく。

---

<sup>1</sup> 2002年1月国土交通省によって実施された、「女性利用者の視点による交通サービスの質の向上を図るアンケート調査」をもとに、鉄道会社（阪急電鉄株式会社及び京阪電気鉄道株式会社）の協力で2002年10月から2ヶ月間実施された。

わが国の近年の女性専用車両の導入の理由について、国土交通省は『女性専用車両路線拡大モデル調査報告書』(2002)において「男女共同参画を目指す日本社会においては、日々の通勤・通学等の面においても女性が安全、快適に社会活動に参加するための環境づくりが必要であると考え」、「痴漢は(盗撮、酒に酔った客による嫌がらせなども含め)犯罪であり、人権侵害であるという立場から、その防止を目的としている。」としている。

## (2)女性専用車両は地下鉄御堂筋事件から始まった

近年の女性専用車両導入は、1988年11月4日に大阪で起こった地下鉄御堂筋事件がきっかけである。この事件の被害者である女性は、堺市在住の女性で、彼女を支援するために、大阪の「性暴力を許さない女の会<sup>2</sup>」、「堺市女性団体協議会<sup>3</sup>」などの女性団体やグループ、個人として女性たちが立ち上がり、公共鉄道における痴漢、強制わいせつ、ストーカー、セクシャルハラスメント、婦女暴行、強姦などの性暴力の根絶に向けて運動を展開したのである。

筆者はこの運動を展開した当事者の一人として、本稿において、女性専用車両が導入、拡大されてきた経緯の中でも、当初の設置目的である「性暴力は犯罪であり、女性の人権侵害であること」を明確にし、単に国が先導して進められてきた施策ではなく、現在を生きる多くの女性を中心とする人々の切実な要望から設置導入されてきたものである、ということを実態として記録しておく。また、公共鉄道における、いまだ根絶はおろか減少すらしない性暴力の実態について顕在化させ、その背景にある日本社会全体の性暴力に対する希薄な意識、遅れる対策の現状を打破し、本当の意味で安全・安心な社会構築のベースとなる、女性や子ども、障がい者、高齢者等の安全・安心を確立することの必要性を明確にした

<sup>2</sup> 1988年に起きた「地下鉄御堂筋事件」をきっかけに結成され、性暴力の被害者からの相談業務、性暴力問題に関わる公開講座を実施している。

<sup>3</sup> 堺市女性団体協議会は1948年堺市内の女性たちによる小規模団体で活動を開始。1948年『堺市婦人団体連絡協議会』となり、1986年「堺市女性団体協議会」に改称した。

い。

## (3)女性専用車両は男子禁制ではない

最近「女性専用車両」に関する社会学的な研究もなされ、「女性専用車両」については賛否両論があり、反対する会などもつくられるなど、様々な論議がある。それらの大半をしめている主張は、ジェンダーの視点や女性の人権の視点、また性暴力の実態についての認識もまったくくないような稚拙なものである。そういう意見は従来から「女性問題」にはつきものであり、反対は自由だが、対案が示されないものや、現状の性犯罪の現状認識がないものについては、議論の余地はないものとする。女性専用車両は男子禁制ではない。総務省は、平成28年2月25日、『障がい者を有する男性や男性介助者も「女性専用車両」が利用できることを、もっとよく知らせてほしい(概要)』という18頁におよぶ報道資料を作成し、「行政苦情救済推進会議<sup>4</sup>構成メンバーの意見要旨」まで添付して発表している。

言うまでもなく、痴漢等の性暴力被害も被害者は女性だけとは限らず、男児や男性、また性的マイノリティーの人々にも被害者はいる。しかし圧倒的に女性の被害者が多い現状の中で、また、その被害がまるで常態化し、当たり前と化したような現状の中で、大半の女性たちは声を上げることもできず、「痴漢に注意してください。」という他人事のような空々しい車内アナウンスにさらされながら、泣き寝入り状態であり続けてきた。(車内アナウンスは、筆者らの運動により、女性専用車両の導入に伴い、「痴漢は犯罪です。」に変化した。この経緯についても本稿で後述する。)一方で、男性の痴漢の冤罪についての課題もある現状から、今、求められることは、「女性専用車両」の正確な導入経緯を共有した上で、「女性専用車両」の有効な活用を実現していくことである。

本来なら、上野千鶴子が言うように女性専用車両は「後ろ向き」の対策である(2005年5月9日朝日新聞)かもしれない。確かに成熟した民主主義社会

<sup>4</sup> 昭和62年12月設置。総務省に寄せられる行政に関する苦情等のうち、制度改正等を必要とするものについて、民間有識者の意見を聴取することにより、その的確かつ効果的な処理を推進している。

の中で、すべての人々の人権が尊重され、通勤通学の電車内での性暴力が1件もなければ、女性専用車両など設置する必要はないだろう。日本の男性は痴漢をすると決めつけるようなものという意見もある。南アフリカ共和国のかつての人種隔離政策、アパルトヘイト<sup>5</sup>を彷彿とさせるという意見もある。ではこれを「後ろ向き」であり、「男性の自尊心を傷つけるもの」とするならば、前向きの対策は何なのか、男性の自尊心を傷つけないための具体策はどういうものかを示し、対策を講じる必要があると考える。女性専用車両に乗っている女性たちの、体感治安度やニーズは前述の国土交通省のアンケート調査でも明らかである。当然、女性専用車両の設置だけで、性暴力被害が飛躍的に減少するものではない。だからといって、女性専用車両の効果がないとするのは短絡的すぎると考える。なぜならば、残念ながら、それほど現状の性暴力被害実態は、ひどすぎる状態であるから、その認識がまず必要である。さらに、国や鉄道事業者が、女性専用車両の設置によって、女性や子ども、男性も含めた障がい者や高齢者等の安全・安心な環境づくりの配慮をしているという「寄り添い」の意志を持っていることが、鉄道利用者だけではなく、市民社会に安心感をもたらしていることは事実であろう。

以上のことから本稿においては、性暴力被害防止の視点から女性専用車両についての経緯、および考察を述べる。

## 2.地下鉄御堂筋事件について

### (1)地下鉄御堂筋事件とは

1988年（昭和64年）11月4日に発生したこの事件が、大阪府警堺東署と鉄道警察隊が報道発表したのは11月15日だった。翌11月16日の毎日新聞の朝刊の記事によると、11月4日午後9時ごろ、大阪市営地下鉄御堂筋線車内で、別の女性への痴漢行為を注意した女性社員、当時20歳のA子さんを、堺市内のマンションに連れ込み、乱暴した大阪市西成

区の無職男性S（記事では実名）22歳、と大阪市住之江区の無職N（記事では実名）23歳の二人が婦女暴行の疑いで逮捕された、というもの。

この記事をきっかけに「性暴力を許さない女の会」が結成された。事件の被害者が堺市民であり、もともと構成メンバーと女性が抱える課題解決のための運動や学習を共に取り組んできた堺市女性団体協議会も共闘することとなった。「性暴力を許さない女の会」が1990年にまとめた『女が視た「地下鉄御堂筋線事件」』は、次のように事件をまとめている。

「11月4日午後9時頃、痴漢行為を通して知り合ったS（資料では実名）とN（資料では実名）は地下鉄御堂筋線の電車の中で、女性に痴漢行為を始めた。半月前に同じような目にあったA子さんがたまたまそこに乗り合わせていた。彼女は女性のスカートのジッパーを上げて逃がして、犯人の顔を見たところ、自分に痴漢した男と同一人物であることがわかり、「前にも会ったでしょう。」とがめたところ、Sらは今度はA子さんにつきまとい、「この前一緒にいた女に会わせろ」と脅し、難波駅でA子さんを無理やり降ろし、公衆電話でB子さんを我孫子前の喫茶店に呼び出させた。

二人はA子さんの腕や首をつかんで引っ張るように地下鉄に再び乗車。我孫子駅で降り、喫茶店にやってきたB子さんに交際をせまったが、B子さんは断って帰宅。A子さんも逃げ出して地下鉄に飛び乗った。しかし、二人は追いつき「コンクリート詰めにして南港にほうり込んだらどうか」と脅し、終点の中百舌鳥駅で降ろし「自転車で頭かちわったるか」「少年院上がりだ」とか言ってさらに脅し続け。マンション建設現場へ連行し、バンドで殴るやら、ノコギリで脅すなどして強姦した。

A子さんは、「見過ごすことができず、周囲の加勢もあると思い、思いきって注意したら、逆に居直られた。逃げても追いつかれ殺されるんじゃないかと思った。電車でも喫茶店でも周りの人は怖がってジロジロ見るだけでした。」と話しているという。男に首と腕をつかまれ引きずられるように改札を出た時、なぜ助けを求めなかったのかという警察の質問に彼女は「もう一度声を出して、もし誰も来てくれなかったら、今度は何をされるかわからないと思った。」

<sup>5</sup> 南アフリカ共和国で1991年6月まで続いた白人と有色人種とを差別する人種隔離制度・政策。

と話しているという。」

## (2)女たちの運動—「たかが痴漢」、という意識との闘い

「性暴力を許さない女の会」を中心に、任意で集まった女性たちは、A子さんの裁判を支援することを決め、当時から女性に対する暴力問題に取り組む段林和江弁護士からも当犯行の法的な問題点を学習した。痴漢は「迷惑防止条例<sup>6</sup>」、公衆に著しく迷惑をかける暴力的不良行為等を防止し、もって住民生活の平穏を保持することを目的とする条例によって裁かれる犯罪であるが、いずれにしても罰則は軽い。セクシャルハラスメント、ストーカー、盗撮、強制わいせつ、婦女暴行、強姦についても同じ性暴力でもその犯罪性に重い、軽いの区別がなされている。女性から言わせれば、いずれの性暴力も心身ともに深く傷つけられ、恐怖と不安、自己嫌悪、男性不信、解離性障害<sup>7</sup>などにより、日常生活に支障を来たすことも多々ある。まず、電車内のアナウンスについて筆者は問題提起をした。電車の中のアナウンスは「痴漢にご注意ください。」と被害を受ける女性に対して注意喚起を行うのはおかしいのではないか。「痴漢は電車に乗るな」「痴漢をするな」と痴漢行為を防止するアナウンスを行うべきであると。さらに考えてみれば、街角に町会や警察署が防犯のために掲示している立て看板やポスターなども「暗い夜道、痴漢に注意！」などとして、そこに描かれている絵は、黄色い制帽をかぶり、赤いランドセルを背負った女の子が、背後の黒い怪物に襲われそうになって悲鳴を上げている構図となっている。考えてみると、この女の子がどんな注意をすれば、身を守れるのだろうか。つまり女の子は「夜には外を歩かないこと。夜に外を歩くと襲われる。」という、もっともらしい

<sup>6</sup> 公衆に著しく迷惑をかける暴力的不良行為等を防止するための条例。正式名称は自治体により異なり、刑法に規定されない暴力から住民を守るために昭和30年代後半から制定され始める。

<sup>7</sup> ストレスや心的外傷を原因として生じ、日常生活に支障をきたす状態。災害、事故、暴行を受けるなど一過性のものであれば、性的虐待、長期にわたる監禁状態や戦闘体験など慢性的に何度もくりかえされるものがある。

親切なよびかけであるが、この背景にあるのは、夜道を女性や子どもが一人で歩くのは、襲われても仕方がない、という考え方、つまり被害者にも責任があるから、行動を制限せよと強いていることに他ならない。このことは性暴力犯罪の裁判例を見ても明らかである。段林和子弁護士は言う。『例えば、強姦裁判に現れる価値観は、昭和35年12月22日の東京地裁の判例を見ても、「女性は本能的に身に迫った危険を感じ取り、積極的に危険を回避する行動をとるはずである。(とるべきである)、そうしなかった女性は、自ら身を守らなかったのであるから、強姦されても女性の責任である。(強姦ですらない)」というものである。だから痴漢に関して、「たかが痴漢」という意識がある上に、満員電車に乗る女性にも責任があるとか、ミニスカートや、胸の開いた服は挑発的だから痴漢されても仕方がない、だからあなた方女性が痴漢されないように気をつけなさい、と言っているのと同じである。』

このような問題提起から、今わが国の鉄道車両の車内アナウンスは、「痴漢は犯罪です。痴漢行為を見つけれられた方は、駅員または鉄道警察までお知らせください。」という内容に改善されている。

「性暴力を許さない女の会」とともに運動しながら、堺市女性団体協議会としても、当時の団体研修や、堺市立女性センターにおいて、性暴力の問題について、女性の人権の視点から講演会を開催して学習を続けてきた。この地下鉄御堂筋事件について、性暴力を許さない女の会は、1988年12月17日に大阪市交通局に要望書を持参して、申し入れを行った。要望書(資料1)の主訴は、以下の3点である。1.性暴力をなくすよう、車内広告やアナウンスで積極的なPR活動を行うこと。2.性暴力を誘発するようなポスター等を、駅構内や車内で掲示しないこと。その際何が性暴力をまねくものであるか、女性にとって不快であるかは、女性に意見を誠実に聞いて対応し、事前に交通局で判断できる内容のものに関しては(もちろん交通局内部の女性の声を尊重し)、これをはじめから掲示しないこと。3.駅員(女性駅員が望まれる)を増員し、女性が性暴力にあわないようにするとともに、被害があった場合は即座に対応すること。

今から約 30 年前の女性運動の性暴力に対する要望書を読み返してみても、あの頃の女たちにとっての精一杯の表現が思い出された。この要望書に対し、翌年 1989 年 1 月 18 日付で、大阪市交通局からの回答書（資料 2）はおおむね、性暴力を許さない女の会の要望を受け入れ、駅構内の掲示物の審査をより厳格にし、駅や車内における迷惑行為や犯罪行為などをなくしていくことを答えたうえで、駅員の増員については財政事情から非常に厳しいので、鉄道警察などとの連携を密にすると答えている。

### (3)地下鉄御堂筋事件の裁判

地下鉄御堂筋事件の第 1 回公判が行われたのは、1989 年 1 月 19 日だった。第 2 回公判は同年 2 月 9 日、判決公判は同年 2 月 23 日だった。

第 1 回公判では、検察が読み上げた起訴事実を被告が全面的に認め、脅しに用いた「先のとがったノコギリ」が証拠として提出された。被告が罪状を認めたため、裁判は情状酌量の余地があるか否かが争点となって展開していった。法廷には、二人の被告の母親が弁護側証人として呼び出され、N の母親から「いかに同情すべきかわいそうな生い立ちであったか」の証言がなされた。また第 2 回公判では、S の母親から「いかに同情すべき成育歴か」という証言がなされている。しかし N は定職につかず、母親や妻から金をせびって暮らし、痴漢行為を繰り返し、S もやはり定職につかず、母親から金をせびって痴漢行為を繰り返していた。S は犯行の動機を「付き合っていた女性に逃げられ、むしゃくしゃしていたから。」といい、公判中の二人の被告からは、真剣に反省している様子などはうかがえなかったと、裁判傍聴記に記されている。（女が視た地下鉄御堂筋事件より）

この後、検察から 4 年の求刑が行われた。判決公判では、①痴漢をとがめられたことに反省するどころか、居直ったの犯罪であること。②事件が被害者に大きな打撃を与えたこと。③痴漢を注意しようとする市民の行動を抑圧するなどの社会的影響が大きい、などが判決理由として挙げられたが、一方では「前途ある青年である」ことと「同情すべき成育歴がある」ことで情状酌量の余地があるとされ、3 年 6

カ月の判決が下された。

当日判決公判を傍聴していたメンバーは、閉廷後、すぐに声明文を発表した。今回の判決の性暴力に対する内容は一定評価できるものの、情状酌量について「前途ある青年」としているが、それでは今回の勇気ある行動をとってひどい目にあわせられ、さらに勇気をもって告発し、衆目にもさらされた A 子さん、被害者である彼女の前途はどうなるのか、という怒りを禁じえない声明である。声明の主張は次のとおりである。1、強姦罪の最高刑は 15 年であるが、ほとんどの判決は 2~3 年である。これは他の犯罪の量刑と比べて、甚だしく公正を欠いており、男優位社会の女性差別性を表現していると言わざるを得ない。2、被害者のプライバシーが守られるよう、特にマスコミ関係者に強く要望する。3、女性の性的なものを強調した広告・ポスター、美を争うコンテストなどは、女性をモノ化し、性暴力を生む土壌を作り出すもの。私たちはマスメディアにおける女性の性の商品化を許さない。というものだった。そして翌日にはこの判決を端緒とするわが国の性暴力に対する法の不平等についての抗議集会が行われた。

この間の女たちの運動に多くの共感と支援の声が寄せられている。そのような状況の中で、4 月 14 日には、「Stop! ザ・レイプ」と題してトーク&ライブが朝日生命ホールで開催され、段林和江弁護士<sup>8</sup>や落合恵子<sup>9</sup>ら 4 人が性暴力問題について、女性の人権の視点から、切り込んだ発言を織りなしている。

### 3.性犯罪の現状

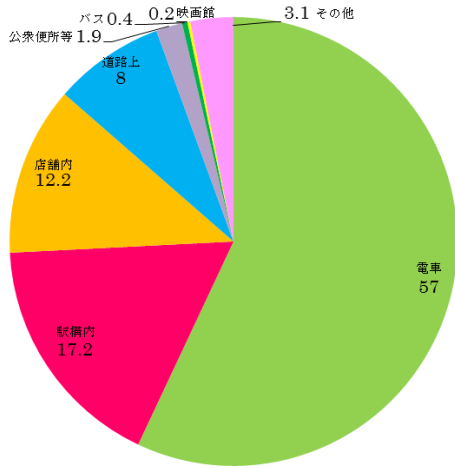
今から、約 30 年前のこの集会から、現在に至るまで、女性に対する暴力の実態や、性暴力の実態は改善されるどころか、悪化してきたと言える。

例えば警視庁によると平成 24 年の迷惑防止条例等違反のうち痴漢行為の検挙件数（電車内以外で行われたものを含む。）と電車内における強制わいせつの認知件数を合わせた数は 4250 件、と前年に比べ

<sup>8</sup> 大阪弁護士会所属。日本弁護士連合会両性の平等委員会副委員長、大阪府男女共同参画審議会委員、立命館大学法科大学院教授などを歴任。

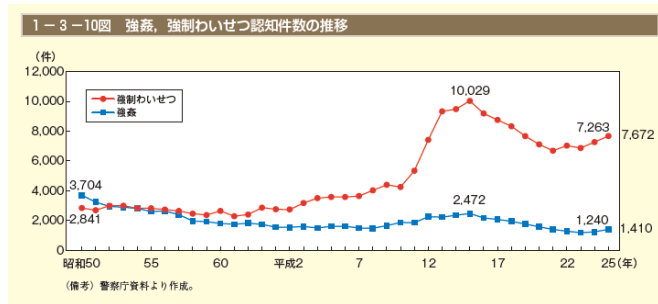
<sup>9</sup> 1945 年 1 月 15 日生まれ。栃木県宇都宮市出身。作家。元文化放送アナウンサー

6.9%増加している。迷惑防止条例違反としての痴漢犯は、約60%が電車内で発生しており、駅構内と合わせると75%が電車、駅で発生している。



(図1)平成24年の迷惑防止条例等違反のうち痴漢行為の検挙件数  
出所：警視庁

また、内閣府男女共同参画局によると、強制わいせつは平成元年には2,759件の認知件数が、平成25年には7,672件に増加している。



(図2)強姦、強制わいせつ認知件数の推移  
出所：内閣府男女共同参画局

また盗撮、セクシャルハラスメント、ストーカーなどの性暴力発生件数は、いずれの調査でも高いレベルのまま増加傾向にある。

特に2007年ころからのスマートフォンの普及により、無料のポルノサイト、出会い系サイト<sup>10</sup>、性

<sup>10</sup> インターネットの普及に伴い、男女の出会いを仲介するウェブサイトとして、1995年頃から広まる。

的身取引サイト<sup>11</sup>など、性産業の成長ぶりはめざましく、またスマートフォンによる盗撮やリベンジポルノ<sup>12</sup>、児童ポルノなど法的規制では到底規制や検挙が追い付かないほどの巨大な性暴力産業空間が出来上がっており、いつでも、どこでも、誰でもが、性暴力の加害者になり得る、そして被害者が発生する構造が作られてしまっている。日本では、24時間オープンしている街角のコンビニエンス・ストアで本来は青少年健全育成条例によって、青少年の目に触れてはならない場所に置かれるはずの成人向け雑誌が、堂々と販売されている。昨年3月には、わが国において国連人権理事会<sup>13</sup>のマオド・ド・ブーア・ブキッキオ特別報告官が来日し、日本の児童ポルノを中心に調査に入り、日本の子ども向けの漫画や、未成年女子の強姦被害について厳しい勧告が報告された。国連などでは、ポルノ雑誌やアダルトビデオは「性犯罪製造物」として規定されており、米軍白書によれば、日本はG8の国々の中でも、性犯罪や性暴力の観点から、決して安全とは言えない国としてランクづけられている。

#### 4.女性専用車両のこれから

痴漢や強制わいせつ等の性犯罪の温床である電車や駅。これらの性暴力がなくなれば、女性専用車両の必要はないだろう。しかし女性を取り巻く性暴力は認知件数をみただけでも常態化していると言えるほどの数値であり、また痴漢などの被害については被害者の97%が女性であり、そのうち被害を受けてもだれにも相談しない人が89.9%もいることから容易に推察できる。社会全体として、混雑する電車に乗れば痴漢にあうのは当たり前、女性なら大半の人が痴漢被害にあうもの、と半ば女性たち自身にも諦

<sup>11</sup> 出会い系サイトを利用して買春客の男性を募り、10代20代の女性に売春をさせるウェブサイト

<sup>12</sup> 離婚した元配偶者や別れた元交際相手などから、拒否されたことの仕返しに、裸の写真や動画など、相手の意に反し、ウェブ上に公開する行為

<sup>13</sup> UNHRC。国際連合総会の補助機関（国際連合機関）の1つ。国際連合加盟国の人権の状況を定期的・系統的に見直すことによって国際社会の人権状況を改善しつつ、深刻かつ組織的な人権侵害などに早急に対処するための常設理事会

念が見受けられる。奇しくも女性専用車両の誕生につながった地下鉄御堂筋事件のように、声を上げてもだれも助けてくれない。二人組の男にホームを引きずられていても、だれも知らん顔で、見て見ぬふりをしている。それが自分の娘なら、と思っても関わりたくない、誰かが助けてやるだろう、下手に注意して自分まで暴力を振るわれたり、巻き込まれるのは嫌だ、という思いが先行するのだ。要は身勝手というより、現社会は暴力が横行しているから、本来の正義が暴力によって脅かされていると言えるのではないだろうか。女性専用車両は、残念ながらそういう暴力的な社会、あるいは暴力を容認するわけではないが、見て見ぬふりをせざるを得ない社会への警鐘を鳴らしているささやかな存在ではないだろうか。決して男性を排除し、ましてや差別する存在ではありえない。女性専用車両の国土交通省における正式名称は「女性等に配慮した車両」である。

今国会（2017年6月）において、やっと性犯罪の厳罰化に関する刑法の改正案が提案され、衆参両院において全会一致で可決された。明治時代から、なんと110年ぶりの性犯罪に関する刑法の改正である。これも性暴力犯罪の罰則が、軽犯罪の窃盗より軽い現行法が女性差別であるとして、長年にわたり、堺市女性団体や全国の女性たちが、法務省や多くの国会議員に申し入れをしてきた成果である。遅きに過ぎるとはいえ、例えば強姦罪が非親告罪化<sup>14</sup>され、強姦罪の罪名が、強制性交等罪とされ、被害者は女性に限らない。現状13歳未満の子どもたちの性被害の実態から、性暴力の加害者が親族の場合は、より厳しい罪に問われる法案となっている。しかし少々法規制が厳しくなっても、常態化した性暴力の根絶は最早、不可能に近いかもしれないと痛感することがある。しかし、このままでは、いつまでたっても女性の人権は確立されず、あらゆる暴力を容認してしまうことになる。性暴力は、ジェンダー平等社会の実現のための大きな障壁の一つであると考え。だからこそ希望を失わず、男性の「性」のありよう

を男性自らが、見つめなおし、問い直して性暴力の加害者にならない人間形成を行うことがまず求められる。性暴力被害に格差はないことを認識する必要もある。さらに誰もが性暴力の加害者にも、被害者にもならない社会を形成するための対策や教育を講じる必要がある。

女性専用車両の設置を求めてきた一人として、女性専用車両は、あくまでも性暴力対策の一つにすぎず、暫定的な取り組みであることを願い、女性専用車両など必要のない安全安心な、当たり前の健全な社会を求心している。

〈参考文献・参考資料〉

- ・性暴力を許さない女の会 HP  
<<https://no-seiboryoku.jimdo.com/>>  
(最終アクセス 2017年5月10日)
- ・性暴力を許さない女の会「女が視た『地下鉄御堂筋線事件』」1990年1月20日発行
- ・総務省 HP「障がい有する男性や男性介助者も『女性専用車両』が利用できることを、もっとよく知らせてほしい(概要)ー行政苦情救済推進会議の意見を踏まえたあっせんー」  
<[http://www.soumu.go.jp/main\\_content/000400630.pdf](http://www.soumu.go.jp/main_content/000400630.pdf)>  
(最終アクセス 2017年5月12日)
- ・国土交通省 HP「女性専用車両 路線拡大モデル調査」報告書の概要について  
<[http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/15/151209\\_.html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/15/151209_.html)>  
(最終アクセス 2017年5月15日)
- ・国土交通省「女性専用車両 路線拡大モデル調査報告書」、2003年3月
- ・国土交通省 HP「ベストプラクティス集」  
<<http://www.mlit.go.jp/tetudo/bestpractice/bestpractice%2036.htm>> (最終アクセス 2017年5月15日)
- ・wikipedia HP「日本の女性専用車両」  
<<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%97%A5%E6%9C%AC%E3%81%AE%E5%A5%B3%E6%80%A7%E5%B0%82%E7%94%A8%E8%BB%8A%E4%B8%A1>> (最終アクセス 2017年5月15日)
- ・東武鉄道 HP「女性専用車両」  
<<http://railway.tobu.co.jp/women/>>

<sup>14</sup> 強姦罪の法定刑下限の引き上げ(現状の3年から5年に)や被害者の告訴がなくても加害者を起訴できる「非親告罪」化などが2017年3月7日閣議決定された。

(最終アクセス 2017 年 5 月 17 日)

- ・一般社団法人日本民営鉄道協 HP 「女性専用車両」

<<http://www.mintetsu.or.jp/knowledge/term/211.html>>

(最終アクセス 2017 年 5 月 17 日)

- ・JR 東日本 HP 「女性専用車のご利用について」

<<http://www.mintetsu.or.jp/knowledge/term/211.html>>

(最終アクセス 2017 年 5 月 18 日)

- ・東京メトロ HP 「女性専用車両」

<<http://www.tokyometro.jp/safety/attention/women/>>

- ・JR おでかけネット HP 「女性専用車両」

<[https://www.jr-odekake.net/railroad/service/train\\_woman/](https://www.jr-odekake.net/railroad/service/train_woman/)> (最終アクセス 2017 年 5 月 18 日)

- ・大阪府警察 HP 「女性専用車両導入路線一覧」

<[https://www.police.pref.osaka.jp/07sodan/madoguchi/c\\_hikan\\_sodan/senyo\\_list\\_1.html](https://www.police.pref.osaka.jp/07sodan/madoguchi/c_hikan_sodan/senyo_list_1.html)>

(最終アクセス 2017 年 5 月 18 日)

- ・「女性専用車両の社会学」(堀井光俊、2009、秀明出版会)

(Received: May 31, 2017)

(Issued in internet Edition: July 1, 2017)



## 【資料1】

## 要 望 書

私たちは、地下鉄御堂筋線で痴漢を注意した女性が、逆恨みされ乱暴された事件を、11月16日の新聞報道で知り、「何とかしなければ」と声をかけあって集まった女のグループです。

地下鉄をはじめさまざまな交通機関を利用する際に、私たち女性は、数多くの言い知れぬ不快な思いをします。痴漢にあったとき、車内が満員のため身動きがとれなかったり、相手を振り払って逃げてもついて来られたり、声を出して助けを求めても誰も見向きもしないといったことがほとんどです。また、女の性や身体を人格と切り離しモノ化した車内広告が溢れています。いろいろな性暴力が女性に向けられており、いつも悔しい思いをしているのが現実です。

そうしたなかで、勇気を出して痴漢を注意した女性が逆恨みされ、乱暴されるといった今回の事件は、私たちにとって非常にショッキングなものでした。被害にあった女性を車内で誰も助けようとしなければかりか、改札を通り、街を連れ回される途中でも周囲の助けがなかったということは、男の性暴力に甘く、女性に“泣き寝入り”を強いようとする今の社会を如実に反映していると思います。

私たちが本当に安心して交通機関を利用できるようにするためには、「被害者にならないよう気をつける」のではなく「加害者をつくらないこと」「性暴力をただち

にやめさせること」が必要です。周りの人々は、性暴力を無視できても、被害にあっている女性はその苦しさを目もそむけることができません。その意味では、被害者を孤立させ“見て見ぬふり”をした周囲も（駅員も含めて）加害者だと言えるのではないのでしょうか。

私たちは、今回のような事件が二度と起きないようにそして女性が少しでも安心して交通機関を利用できるように以下のことを要望いたします。

1. 性暴力をなくすよう、車内広告やアナウンス等で積極的なPR活動を行うこと。

1. 性暴力を誘発するようなポスター等を、駅構内や車内で掲示しないこと。その際何が性暴力を招くものであるか、女性にとって不快であるかは、女性に意見を誠実に聞いて対応し、事前に交通局で判断できる内容のものに関しては（もちろん交通局内部の女性の声を尊重し）、これをはじめから掲示しないこと。

1. 駅員（女性駅員が望まれる）を増員し、女性が性暴力にあわないようにするとともに、被害があった場合は即座に対応すること。

1988年12月17日

大阪市交通局御中

性暴力を許さない女の会一同

【資料2】

## 声明文

今日、地下鉄御堂筋事件の加害者の男達に懲役3年6ヶ月の判決が下されました。

痴漢行為を注意され、逆に居直って、当の女性を二人で脅し暴行するという極めて卑劣な行為を、裁判所が現行の法のもとに裁いたとしても、被害者の女性の心身の傷はいやされることはありません。

三回の公判では、暴行をはたらいた男達の将来に対する展望が語られただけで、逆に、「女性にも落ち度があった」という弁護側の論告には、「裁かれるはずの加害者の男達の救済」と「暴行を受けた被害者をさらに陥れる」といった印象さえ持ちました。

今回の判決では、「この事件が、①痴漢をとがめられたことに、反省するどころか居直ったの犯罪であること、②事件が被害者に大きな打撃を与えたこと、③痴漢を注意しようとする市民の行動を抑圧するなど社会的影響を与えたことが挙げられ、一定の評価は出来ませぬ。しかし他方で加害者の生育歴・前途ある青年であることで情状酌量の余地があるとふれられたことには、「では一体被害者の前途はどうなる！」という怒りを禁じえませぬ。

勇気を出して行動したAさん、そしてさらに心身の苦しみを越えてなお勇気をもって告訴した彼女の行為を支持し、彼女がこれ以上「責められたり」「さらされたり」することのないよう心から願うものです。

私たちは被害者の女性の勇気ある告発にこたえるためにも、そしてすべての女性が自由に行動できる社会にするためにも、団結し、性暴力を許さないためのあらゆる行動を起こしていきます。

性暴力を許さない怒りを新たなエネルギーとして。多くの女たちとともに。

私たちは次のように声明を出します。

- 1、強姦罪の最高刑は15年ですが、ほとんどの場合、判決は3～2年です。このことは他の犯罪の量刑と比してはなはだしく公正を欠くものであり、男優位社会の女性差別性を表現していると言わざるを得ませぬ。
- 2、被害者の今後のプライバシーが守られるよう、特にマスコミ関係者に強く求めます。
- 3、女性の性的なものを強調した広告・ポスター・美をあらそうコンテストなどは、女性をモノ化し、性暴力を生み出す土壌を作り出すものです。

私たちはマス・メディアにおける女性の性の商品化を許ませぬ。

1989年2月23日

性暴力を許さない女の会