

女性専用車両から見るジェンダー意識

19141066 曾我 優成

## 要旨

私たちは男と女で生まれてきた以上、「男らしく」「女らしく」あるべきだと言われる。今の日本では「男らしい」「女らしい」方が社会からの評価も高いし、異性から好まれやすい。そして近年では女性の社会進出もあり、家事や育児を手伝う男性や仕事もできる女性といった新たな「男らしさ」や「女らしさ」のイメージが作られていると感じる。それが悪いことではなく、むしろ男性、女性が対等な存在として互いに自立していくべきだろう。しかし女性専用車両はこうした社会の流れから遅れをとっているのではないか。女性専用車両は主に痴漢対策として期待されているが、今回の私の調査では女性専用車両を利用する女性は痴漢対策とは別の要因で利用することが分かった。また女性専用車両を利用する女性としない女性のジェンダー意識の違いも見ることができた。

### キーワード

女性専用車両、痴漢対策、ジェンダー意識、

## 目次

### 1. はじめに

- 1. 1 関心を抱いた経緯
- 1. 2 日本女性の実態
- 1. 3 女性専用車両
- 1. 4 女性専用車両の歴史

### 2. 先行研究

- 2. 1 堀井光俊の理論
- 2. 2 女性専用車両に関する人々の意識調査
- 2. 3 先行研究から

### 3. 女性専用車両を利用する女性としない女性の意識調査

- 3. 1 女性専用車両を積極的に利用する女性
  - (1) Aさん
  - (2) Bさん
  - (3) Cさん
- 3. 2 女性専用車両をあまり利用しない女性
  - (1) Dさん
  - (2) Eさん

### 3. 3 考察

### 4. おわりに

## 1. はじめに

### 1. 1 関心を抱いた経緯

普段私たちが移動手段として利用している身近な公共機関は電車と言っても過言ではないだろう。自分も通学やどこかへ出かける時にはよく電車を利用しているが、時間帯によって非常に混雑しているときがある。その車両は老若男女、様々な人々が乗っていて、今にも人で押しつぶられそうな狭い空間であり、快適とは言いがたいものである。しかしほとんどの電車には女性専用車両というものが存在し、その車両だけが空いていてとても快適な空間のように見られる。ここで生じた疑問が、なぜ同じ列車に乗っているのに、男と女というだけで違う車両が存在し、区別されなければならないのか。しかも男性専用車両はなく、女性専用車両だけが存在している。もちろん女性専用車両が存在している一番の理由が痴漢犯罪対策であるということは私も理解している。しかし本当に結果として痴漢は減ったのかという点においては疑問が残るし、それらを解決するには男性が痴漢犯罪を行う要因や、また女性専用車両をどういった女性が利用するのかという本質的なことを理解しないといけないのではないかと考えた。特に近年日本におけるジェンダーの問題を取り巻く環境は大きく変化してきているし、自立した女性の社会進出が進んできているのではないかと感じる。そこで女性が女性専用車両を積極的に利用する要因として痴漢対策や男性に対する恐怖感だけではなく、男性に対する嫌悪感、また自分は男性よりも立場が上であるといったジェンダー意識が関係しているのではないかと考え、そういった女性の意識に注目して今回調査を進めていき、女性のジェンダー意識と女性専用車両の利用の関連性について明らかにしたいと思う。また現在、女性にとって女性専用車両がどういう存在であるのかについても調査を行い、女性専用車両としての役割がどう果たされているのかについても述べていきたい。

### 1. 2 日本女性の実態

ジェンダー意識という点については日本では近年女性の自立や社会進出を促し、支援する男女雇用機会均等法といった法律やそういった風潮がある。1970年代～1980年

代にかけて、フェミニズムの思想が発展し、十分に機能しなかった点もあったとはいえ、それ以前の時代と比べ、女性の社会進出の際の障壁も取り除かれていった。それに連動して、女性たち自身や社会全体の意識も男女平等の方向へと高まっていったと言える。しかし男は仕事、女は家庭といったジェンダー意識が日本は他の先進国に比べて根強く残っているし、統計的にも女性の社会進出が遅れているのが事実だろう。国連のジェンダーエンパワーメント測定などをみても、日本女性の地位は低く、政策・方針決定過程への女性の関与も極めて低い。女性の地位改善が先行した欧米先進国では、早くから女性団体が女性への暴力に対して取り組んでいて、それらの地域においては女性の発言の影響力の増大や会社などで重要な役職に就く割合の増加といった結果でも表れている。こうした現状から日本女性研究を行っている北村文は『日本女性はどこにいるのか』（2009）において日本女性の実態についてこう述べている。

現在、古典的なイメージを体現するような「完璧な日本女性」はどこにもいない。しかしその後導かれたのは「革新的な日本女性」であってもその規範からの逸脱は不完全であるという現実である。そして「伝統的な日本女性」は活動的・自立的のようであってもやはりジェンダー規範の抑圧の中において、今も日本女性は「半歩下がって」男性の後についていくのだ。（北村 2009）

このように依然として女性不平等構造が日本に残っていて、その中から女性たちはまだ解放されておらず、そしてその社会構造の中で「女性」という役割を演じ、定められた地位にいると考えられる。北村はこうした社会構造の枠組みを日本女性が超えていく必要性を主張している。しかし私は日本が今積極的に行っている女性優遇の制度や法律、そして今回のテーマである女性専用車両のような男女を区別化する存在は本当の意味での男女が対等な立場になれる社会を作り上げることはできないのではないかと疑問を抱いている。

### 1. 3 女性専用車両

日本の公共機関における「女性専用車両」について国土交通省による「鉄道事業者において、輸送サービスの一環として導入された女性等に配慮した鉄道車両」と定義しており、男性利用者の自発的な協力のもとに成り立っているものであるとされている。つまりはこの女性専用車両に男性の利用を禁止する法

の根拠はないのである。そして近年、日本各地の鉄道会社で痴漢犯罪対策の一環として導入が進んでいる（一般的には小学生以下の男児と男性障害者なども乗車可能となっているが、この論文では、女性専用車両の本来の意義である対痴漢という側面について取り上げる）。この女性専用車両は、普段電車を利用するときほとんどの電車にも存在するため、既にかかなりの社会的な認知を得ている。しかし、単に多くの人々が女性専用車両のことを知っており、また利用しているということは、同じだけ多くの人々が女性専用車両という存在の意義を理解しているということにはならないだろう。また近年では女性専用車両以外にも、私たちの社会には同じように「女性専用〇〇（またはレディース〇〇など）など女性限定に向けたサービスがよく見られるように思う。しかし、集客を主な目的としたそれらのサービスと、電車内における痴漢犯罪対策という意味の女性専用車両は、本質的に異なるものとして考えなければならない。なぜなら、女性専用車両は単に女性に対する「サービス」といったものではなく、安全な生活、犯罪や恐怖に脅かされない生活を送るといった女性の基本的な権利を保障するものなのである。そのためには、痴漢という犯罪は女性に対する性暴力という大きな枠組みの中に位置付ける必要があり、女性専用車両はそれを未然に防ぐものとして存在しなければならない。

#### 1. 4 女性専用車両の歴史

そもそも、女性専用車両は何を目的としたものなのか。そして、どういう経緯で、これだけ急速に普及することになったのだろうか。堀井光俊の「女性専用車両の社会学」によると鉄道機関における女性専用車両の中で一番古いものとされているのは1909年のアメリカの例であるという。ニューヨークのハドソン・アンド・マンハッタン鉄道のニューヨーク～ジャージーティで3か月という非常に短い期間だけ実施された。この実施理由として挙げられるのが、都市での買い物を楽しむために利用する女性客への男性客による性的嫌がらせだ。この列車は都市への買い物を楽しむ中産階級の女性が主に利用していて、それらの女性たちはこの女性専用車両を支持したが、経済的に恵まれない下層階級の女性たちは強く反発した。それは当天下層階級の女性たちにとってやっと手に入れた参政権などの男女平等の特権を放棄する行為のように思えたからである。このことからアメリカの女性専用車両は短期間のうちに廃止されてしまった。日本では191

2年（明治45年）に東京の甲武戦（今の中央線）に「婦人専用車両」が誕生する。この沿線付近に多くの女学校が存在し、この車内混雑に乗じて男子学生がわいせつ目的で乗車をするため、それを防ぐためであった。鉄道博物館の説明によると車内混雑に乗じて男子学生が女子学生にラブレターを手渡したり、女性の体に執拗に触れる者が出てきたため導入されたとされている。戦後の混乱期では混雑が激しかったため、女性や子供が乗れるようにと東京の主要な線では「婦人子供専用車」が取り入れられた。そして2001年、東京の京王線で酔っ払い男性による痴漢対策の目的で女性専用車両が本格的に導入された。当初は夕方のラッシュ時や朝の通勤時間帯に限りサービスが行われていたが、阪急が女性専用車両の終日運転に踏み切り、これを契機に各鉄道会社や地下鉄による導入が相次いだ。国土交通省の2003年の『女性専用車両導入拡大モデル調査報告書』のなかでも「男女共同参画を目指す日本においては、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」とされているように国の政策として女性専用車両の導入を進めている。この女性専用車両の導入は諸外国でも盛んにおこなわれている。2006年にはブラジルリオデジャネイロで、痴漢対策として通勤時間帯の設置の義務化の法律の制定やそれ以降もソウル、北京、メキシコなどの地下鉄やバスなどで女性専用車両が取り入れられている。

## 2. 先行研究

### 2. 1 堀井光俊の理論

堀井は痴漢犯罪が昔も蔓延していて、外国の都市でも同様にあるにもかかわらず、特に日本で注目され、女性専用車両が導入された要因に現在の日本における特殊な社会的条件と男女のジェンダー意識をあげている。堀井によると多くの女性専用車両に関する調査は男女ともに比較的に高い支持率を得ていて、女性にとって性暴力に対する潜在的な不安を解消するものだとされているが、新たに行った堀井の調査によると、全体的に女性専用車両は「支持はするが自分あまり利用しない」という傾向がみられ、女性専用車両の利用と導入拡大支持は痴漢問題とそれほど強く結びついていないと結論付けている。しかし被害にあって苦しんでいる女性が多いのは事実であるし、ただでさえ実態が明らかになりづらい痴漢犯罪に対し、女性専用車両導入は効果があったのか。そもそも痴漢行為の定義としては相手の意に反して相手の体の性的な部位に触れるもの、もしくは行為そのものを意味し、時に

はストーカー行為や盗撮、露出なども含まれ、法的には各都道府県の迷惑防止条例によって取り締まられている。こうした女性専用車両での痴漢や性犯罪の問題の調査対象になるのはほとんどが女性であり、加害者である男性についての記述はほとんどない。ここで堀井は痴漢経験のある加害者男性について調査を行い、1990年代の政治的・経済的変化の大きな影響による、男性性の危機を迎えたことが要因の一つにあるとしている。特にバブル崩壊が起こり、当時の男性の「会社人間」としてのアイデンティティが職業上の地位に対する脅威により保てなくなってしまった。当時の男性性は「一家の大黒柱である自負」、「職業上の地位」に依存していて、この役割を果たせなくなり男性性の危機に瀕しやすくなったストレスから、働き盛りの30～40代の男性が痴漢に走る傾向が見られた。その4、5年後から女性専用車両が本格的に導入されていくのだが、女性は痴漢被害の回避のために利用しているのではなく、本当に避けているのはこうした俗に「オヤジ」と称される家父長的男性性ではないかと述べている。

この根底にあるのが男性主義社会のなかで女性に押しつけている「女性は弱く守られるべきもの」というイメージや先入観ではないかという。つまり女性を痴漢よりも弱い存在と決めつけ、隔離された空間へ逃げ込むことを奨励しているのだ。しかしその中であえて利用しない、または導入に反対する女性もかなりいる。こうした女性たちは痴漢行為といった邪魔があるものの公共空間から隔離しようとする見えない力に抵抗しているのだという。男性主義社会では未婚や出産をしない女性はいくら働いても負け犬といったレッテルを張られ、蔑まれてしまうが、こうした女性たちは男性主義社会における男性からの支配へのささやかな抵抗をしているのかもしれない。よって女性専用車両のようにただ隔離するのではなく、働く女性をもっと幸せになるような社会を作り上げることが重要なのだ。そして男性はもっと家庭的になり、女性も社会的に自立をすることで女性専用車両は今後、必要なくなっていくだろうと述べている。つまりは、女性は弱者という発想の元に生まれた女性専用車両の導入は公共空間への女性の立ち入りを制限し、女性のためにならない。痴漢対策も重要であるが、痴漢行為を行う男性についてももっと理解し、男性、女性双方が女性専用車両を必要としない社会を作っていかなければならないと提言している。(堀井 2009)

## 2. 2 女性専用車両に関する人々の意識調査

ここで岡部千鶴の「女性専用車両に関する考察：痴漢被害の実態とともに」『久留米信愛女学院短期大学研究紀要』（2004）を見てみると男女の女性専用車両についての意



識がくわしく調査されている。調査の内容として2003年に西鉄久留米駅構内福岡行きホームにて午前7時～8時36分の女性専用車両が運行されている時間帯に女性専用車両について（利用頻度、利用する理由、利用しない理由、要望他）、痴漢被害の実態について（経験の有無、被害の内容他）などの項目について調査票を提示しながらの聞き取り及び配布による留め置き回収によって調査されている。そして次の表が主な痴漢に関する項目への回答の結果である。

痴漢に遭ったときとった行動（複数回答）			その他の内容
回答	実数	%	
我慢した	160	52.6	・ 混み過ぎて身動きがとれなくて、はっきり分からないので
その場から逃げた	137	45.1	・ 対処の仕方が分からない
犯人に対して何らかの行動を起こした	82	27	・ 朝は時間がないから ・ 気持ち悪くて関わりたくないから ・ 混み合っていて捕まえる間がなかった
周囲の人に助けを求めた	19	6.3	・ 電車が混雑しすぎて身動きが全くとれなかった
犯人を捕まえた	12	3.9	・ 電車のドアが開いて降りる瞬間に触られたので、そのまま出るしかなかった
駅員に通報した	20	6.6	・ 降りる駅だったから
警察に通報した	8	2.6	・ その後時間を取られるのが面倒だったから
その他	8	2.6	・ わざと触っているのか確信が持てなかった
不明	0	0	
非該当	1917		
全体	304	100	

痴漢被害の内容（複数回答）		
回答	実数	%
自分の体を触られた	257	84.5
痴漢に体を押し付けられた	148	48.7

カメラ等で盗撮された	14	4.6
鏡等でのぞき見された	9	3
その他	4	1.3
不明	0	0
非該当	19	17

その他の内容

- ・胸元を覗かれていた
- ・変なちよっかいをかけられた
- ・うなじに息を吹きかけられた

痴漢に遭ったとき我慢した、その場から逃げた理由（複数回答）		
回答	実数	%
恥ずかしかったから	57	23.2
怖くて何もできなかったから	111	45.1
我慢すれば済むと思ったから	62	25.2
逃げれば済むと思ったから	76	30.9
周りの人が助けられないから	47	19.1
警察沙汰になるのは面倒だから	43	17.5
犯人が誰か分からなかったから	53	21.5

その他	23	9.3
不明	0	0.0
非該当	1975	

その他の内容

・気付かなかった。降りる直前に気付き遅かった

- ・押し付けてきたとき、痴漢かどうか様子見していた
- ・捕まえようとしたが、人混みの流れで誰か分からなくなってしまった
- ・近くの人が捕まえてくれた
- ・降車のどさくさに紛れてのことで、人の波に押されて何もできなかった

また調査によると女性専用車両の利用者は女性の全回答者の約半分ほど、また女性専用車両を評価すると回答したのは女性が全体の約8割、男性は約6割という結果も出ており、男女ともに女性専用車両に対しては比較的良好なイメージを抱いていると考えられる。この当時は女性専用車両の試験導入から本格的に導入されて間もない時であったにもかかわらず、すっかり社会に定着していることが分かる。しかし今回の調査対象女性のうち、約3割の人がここ1年以内に何らかの痴漢被害を受けていることが明らかになった。データの信頼性や客観性にバイアスがかかっていることは否定できないにしても、列車の中での痴漢が日常茶飯事化していたというこの結果を見過ごすことはできないと岡部は主張する。また今回の調査の自由記入に、「女性はその車両に乗るべき」「女性専用車両だけを設定するのはおかしい。ある意味男性に対しての差別ではないか。女性専用車両を作るのであれば男性専用車両も作るべき」などという意見が男性からあったが、これらの意見や世論に対し、こうも述べる。

女性専用車両導入のきっかけが痴漢被害防止及び被害者の救済に端を発することを考え合わせるなら、これらの意見が的外れであることは自明である、また「女性専用車両があるのに、普通車両に乗っていたら『痴漢されたい』と思われそうですよ」という非常に不愉快な記入もあった。このようなことを書く男性のモラルを疑いたいし、このような発言が許容されること自体、社会全体が痴漢行為を許容していることの表れなのである。（岡部：2004）

そしてこの調査から「女性専用車両」はあくまでも対処療法であり、根本的な痴漢犯罪の解決策にはならないことを示している。岡部は今後電車内での防犯カメラの設置、ラッシュ緩和の対策検討、痴漢行為への罰則強化などの検討が必要とされるし、性暴力防止に関する各種啓発及び教育活動といった社会全体においての根本的対策がより一層展開されることを期待したいと述べている。

### 2. 3 先行研究から

女性専用車両においては、これらの先行研究でも明らかにされたように、痴漢対策という点では多くの方が役に立っていると考えているだろう。その理由については、本当に痴漢被害に遭った女性の逃げ場として女性専用車両が機能しているから痴漢対策に役に立っていると考えている人が多いのではないかと思う。私も痴漢被害に遭ってそれがトラウマになっている女性の逃げ場としての、女性専用車両の必要性を否定するつもりは全くない。しかし、その効果が痴漢対策に役に立っているということになるのかと言え、少し疑問が残る。女性専用車両を導入しても、路線によってはほんの数パーセントしか減っておらず、痴漢犯罪は完全に無くなっていないということを考えれば、女性専用車両はどうしても痴漢を避けたい人にしか効果がなく、根本的な痴漢対策とはなっていないので、女性専用車両が痴漢対策に役に立っているとするには少し無理があると言える。恐らく、痴漢対策に役に立っていると感じている人は、逃げ場としての女性専用車両→痴漢対策という考えが背景にあったのではないか。いくら痴漢へのトラウマを持った人への逃げ場として機能しているとしても、これまでに述べたように根本的な痴漢の解決にはなっていないし、男性がいないと安心だから・空いているからなどといった特権意識を持って女性専用車両を利用し、車内で化粧をしたり、パンを食べたりするような女性も少なからずいるのではないか。また女性専用車両は、極端に言えば、男性を全員「痴漢予備軍」のような存

在とみなし、特定の車両から追い出すというような構造があるといえるだろう。このように、様々な問題点があるにも関わらず、痴漢被害に遭った女性の逃げ場という理由だけで、何の議論もせずに痴漢対策として女性専用車両を解決手段とするには、理由が不十分ではないかと思う。これまでの先行研究でも述べられていたように、女性は専用車両に賛成が多く、男性は冤罪の可能性を回避できるからという理由からの賛成意見と男性に対する差別ではないのかという反対の意見に分かれている。よって現在も女性は女性専用車両を本当に痴漢を回避するためだけの目的に利用しているのか、またそれ以外の要因として男性蔑視、男性への恐怖感といった意識が女性専用車両の利用に影響しているのではないかという仮説を立てた。またその仮説に基づき調査を進めるのと同時に、そうした女性たちのジェンダー意識やそれが形成された背景についても明らかにしていこうと思う。

### 3. 女性専用車両を利用する人としらない人の意識調査

仮説を検証するために20～23歳の女性9人に1人約1時間のインタビューを行った。この9人の女性は私の友人やバイト先の同僚などから女性専用車両を比較的に利用する人、しない人を選んでいるので、調査対象者に偏りが生じることをあらかじめ明記させてもらう。この9人の女性にはなぜ女性専用車両を利用するのかしないのか、女性専用車両についてどう思うかなどの基本的項目から尋ねていくのと同時に、その利用要因を見出すためにそれぞれのジェンダー観やそれらが形成された家庭環境や友人関係などに関する質問もさせてもらった。それらのインタビューの結果をまとめたのが次の表である。そしてこの中から印象的だったインタビューについて検証していく。

		A	B	C	D	E
女性専用車両について	女性専用車両の利用頻度	かなり	まあまあ	かなり	まあまあ	かなり
	いつ乗るか	通学時などの混みあっている時間	通学時のみ	通学時、出かけるとき	バイト	通学時、バイト

	乗る要因	痴漢被害経験、男性の視線	女性専用車両の方が快適	空いている、男性の視線	男性の視線	空いている、男性の視線
	女性専用車両についてどう思うか	痴漢やストーカーなどをされる可能性がある以上、絶対に必要だと思う。	女性にとっても安心だし、男性にとっても冤罪の可能性がへるのでメリットが大きいと思う。	朝混んでいるときや、座りたいときにすぐ座れるので正直便利だと思う。	痴漢をされてトラウマになっているのもいるのでそういう女性が安心して電車に乗るには必要だと思う。	確かに安心だし、快適なので助かる。でも女性専用車両があるなら男性専用車両もあっていいかなと思う。
	今後の女性専用車両や痴漢対策への意見	そもそも男性が痴漢をしなればよい。もっと男性の痴漢を減らす取り組みをするべき。	満員電車を減らす。学校や会社が始業時間をずらしたりすれば、解消するのではないかな。	朝の電車の数を増やして、満員電車の割合を減らしていけばよい。	女性側も派手な衣装を着ないなどの努力をしたり、電車内でのアナウンスなどの呼びかけもあればよいと思う。	無理かもしれないが、男性専用車両を作ればよいと思う。
家庭的要因	兄弟構成	弟1人	弟2人	兄1人	姉1人、弟1人	一人っ子
	父と母どちらが好きか	両方	母	母	両方	母
	両親は性別役割分業になっていたか	違う	そう	そう	そう	そう

	父と洗濯物が同じは嫌か	高校生くらいの時までは嫌だった	下着類が一緒になるのは嫌だった	全然気にならないが、母親が気を遣い、分けてくれていた。		嫌ではない
	父親と仲が良いか	あまり	良い	良い	まあまあ	まあまあ
外的要因	幼少期の男子との関わり	普通	普通	多い	少し多い	多い
	男性からモテると思うか	まあまあ	全然	少し		少し
	男友達は多いか	少ない	まあまあ	多い	多い	多い
	友人といるときの自分について	ひたすらしゃべっている	ムードメーカー	盛り上げ役	天然系	少しわがまま
	痴漢被害にあったことはあるか	何回か	何回か	何回か	1回だけ	何回か
	高校は共学か	共学	女子校	共学	共学	共学
	大学は共学か	女子大	女子大	共学	共学	女子大
内的要因	男性への恐怖感や嫌悪感はあるか	酔っぱらっている男性何をしてくるか分からないのでは怖い	あまりない	口臭や身だしなみがきちんとしていない人には不快感を感じる	あまりない	チャライ人は無理
	恋愛経験	普通よりは多いと思う	そんなに多くはない	人並みにはしている		普通

	女性としての自信があるか	あまりない	全然ない	外見にはそこまでないが、外見以外のところには自信はある	あまりない	少しだけある
	理想の男性	行動がかっこいい人	父親のような威厳があり、優しさもある人	包容力がある人		優しい、スマートな人
	夫も家事をすべきと思うか	たまにはしてと思う	思わない	あまり思わないが、手伝うくらいはしてほしい	夫の仕事の忙しさ次第で合わせる	仕事が休みの時はしてほしい
	専業主婦への願望	あまりない	できるならなりたい	なりたい	できるならなりたい	なりたい
	おしゃれへの関心	強い	普通	強い		強い
	<b>F</b>	<b>G</b>	<b>H</b>	<b>I</b>		
女性専用車両の利用頻度	まあまあ	あまり	あまり	たまに		
いつ乗るか	通学時			通学時		
乗る要因	近くにある、ジロジロ見られる、男性のにおい			出口の近くにある		



女性専用車両についてどう思うか	自分たち女性にとっては出口や入り口から近かったり、空いていることが多いので、便利でありがたいと思う。	男性に恐怖心がある女性にとっては安心して電車に乗れるから良いと思う。	女性だけ特別扱いされているのは男性にとってはあまり良い思いをしないと思う。もっと女性専用車両を入り口や出口から遠い車両にしたり、女性専用車両の時間を短くしてもいいと思う。	女性にとっては必要だし、男性がそれを良く思わないことは分かるが、そもそも痴漢をしているのは男性が多いのでそれを言える資格はないと思う。
今後の女性専用車両や痴漢対策への意見	車両内に防犯カメラを設置することで、痴漢も減り、冤罪も減ると思う。	男性側のもっと痴漢を減らす意識が高くなることが一番良いと思うし、社会全体で意識づけをしていくべき。	防犯カメラや設置したり、女性の駅員の配置、車内に痴漢被害にあった時の連絡先を掲示しておけば、痴漢は厳しく取り締まられていると意識づけされると思う。	痴漢被害にあったとき、女性が相談しやすい対応やケアがあれば、女性も声をあげやすくなり、痴漢が減るとおもう。
兄弟構成	姉1人	姉1人	妹1人	弟1人

父と母どちらが好きか	両方	母	母	母
親は性別役割分業か	違う	そう	違う	そう
父親と洗濯物が同じは嫌か	嫌	嫌ではないが、母親が気を遣い分けてくれていた	嫌ではない	
父親と仲が良いか	あまり	まあまあ	あまり	あまり
幼少期の男子との関わり	少ない	少ない	少ない	少ない
男性からモテると思うか	少し	あまり	全然	少し
男友達は多いか	多い	少ない	少ない	少ない
友人といるときの自分について	良く話す	協調性が高い	控えめ	おとなしめ、話の聞き役
痴漢被害にあったことはあるか	何回か	1回だけ	無いと思う	何回か
高校は共学か	共学	女子校	共学	共学
大学は共学か	共学	女子大	共学	共学
男性への恐怖感や嫌悪感はあるか	ない	不潔な人は少し嫌	あまりない	不潔な人は嫌
恋愛経験	そんなに多くはない	少ない	少ない	まあまあ多い

女性としての自信があるか	あまりない	全然ない	全然ない	まあまあ
理想の男性	大人な人、マメな人	とにかく優しい人	優しくて誠実な人	
夫も家事をすべきと思うか	思わない	夫の仕事次第だが、手伝う程度はしてほしい	思う	思う
専業主婦への願望	夫が働かなくていいと言えたらいい	あまりない	全然ない	夫の収入が良ければいい
おしゃれへの関心	強い	普通	あまり	

### 3. 2 女性専用車両を積極的に利用する女性

まずは積極的に女性専用車両を利用する人がなぜ利用し、その利用要因として男性への嫌悪感や蔑視感情、利用する人のジェンダー意識が関係しているのかについて検証する。またその関連が見られた場合、その人のジェンダー意識がどのように形成されたのかについてもインタビューの中の会話から検証していきたいと思う。

#### (1) Aさん

まず一番に考えられる利用要因としては女性専用車両の導入された本来の目的である痴漢被害の回避だろう。私がインタビューさせてもらったAさんは電車の車両内で痴漢被害を経験し、それが原因で女性専用車両を利用するようになったという。そしてAさんに実際の痴漢された状況や女性専用車両の利用の経緯について詳しく答えてもらった。

Aさん「うちはなんかめっちゃ痴漢されるから毎回女性専用車両乗るで。なんか最初は電車が混んでるし、(電車が)揺れたときに当たっただけなんかなとか思ってたんですけどめっちゃ

お尻をわしづかみとかされるときもあったから、やっぱこれ（痴漢行為）絶対わざとやんって思って。たぶん特定の人じゃないと思うねんけど・・・高校の時は制服で通学してたから余計（痴漢をされやすかった）かな。別に怖かったとかはあんまないけどトラブル起こすのもめんどくさかったからなんもせんかった。ほら抵抗とかしたり、大きい声だしたら騒ぎになっちゃうし、テレビとかでわざわざ警察とかに事情聴取されたりするやつとかあるやんか。でもそれから気持ち悪いし、できるだけ女性専用車両に乗るようにしてる。」

Aさんは高校通学時に明らかに痴漢と分かるような行為をされていたが、おおごとにはしたくなかったため、抵抗や警察への相談をしなかったという。そもそも痴漢とはただの性的嗜好による行為なのか。堀井（2009）は痴漢を都市化の産物であるのだと述べている。まず、エロシティズムが禁止に対する侵犯の喜び、タブーを犯すという意識によるものとすると、多くのタブーの存在によって快楽はますます高められる。そして近代社会、都市社会の公共空間は人間のさまざまな行動に対して多くのタブーや禁止を持つ環境であり、そこにおいてエロシティズムがますます増長されていく。また都市生活では他者に対する儀礼的無関心を装う習慣があり、通勤電車内のような他者と身体が密着する空間でも感情的距離を保たなければならない。このような環境において禁止やタブーを侵犯することにより、痴漢のエロシティズムが成立する。つまり、都市化がさまざまなタブーを生み出し、それらを同時に倒錯する強烈なエロシティズムとして痴漢があるのだという。（堀井2009）

こうした都市化の産物ではないかと考えられている痴漢だが、被害者にとっては苦痛以外のなにものではなく、それがトラウマになったり、心の傷として残る場合もあるだろう。しかしAさんにとってはその痴漢被害の経験がトラウマになったり、男性に恐怖感を抱くようなことはなかったという。

「あんま恐怖感とかはないかな。酔っぱらってる人とかは別やけど。めっちゃ絡んでくるし、急にキレだす人もおるから怖いな。でも（痴漢は）結構慣れたかな。なんかうち高校のときから電車使ってもう分かってんけど、結構（痴漢を）されるタイプっぽいから。自分で言うのもあれやけど。普通に気分は悪いで、けどもうそんなんでもトラウマとかはならへんかな。人混み入ったらそんなん毎回あるし。まあ電車乗るときは女性専用車両使えばいい話やから。」

Aさんは少しめんどくさがりでサバサバしており、おおよその男性には嫌悪感や恐怖感も特になく、痴漢被害の回避が女性専用車両を利用する一番大きな要因だという。まさにこれが女性専用車両が導入された一番の目的であり、そういう意味ではAさんにとって、その役割が大きく果たされているといえる。よって彼女のジェンダー意識と女性専用車両の利用は関係しているとは言えない。しかし、私がインタビューした女性の多くは痴漢被害の回避が一番の女性専用車両の利用要因ではなかった。

## (2) Bさん

それでは痴漢回避以外の目的で比較的、女性専用車両を利用するというBさんはどうだろうか。

Bさん「まあ（女性専用車両が）近いし空いてるっていうのもあるけど・・・だって朝の阪急電車なんてやばいで？めっちゃ混んで、知らん人と常に体が触れ合ってるし。それが知らん男の人ってなるとやっぱあんま気分は良くないというか・・・適度な距離感を保ちたいみたい。やから女性専用車両の方が快適やし、朝の混みあう時間とかはできるだけ使うな。」

このBさんは女性専用車両を利用する理由として快適さ、男性との距離を保つためとしている。確かに通勤電車は見ず知らずの者同士の身体が触れ合ってしまう空間である。満員電車内では多少苦痛でも体を自由に動かすことはできないし、できるだけ我慢して沈黙を守らなければならないというのが満員電車では認識されている暗黙のルールとなっているといえるので、そこにBさんが混みあっている電車を快適に感じない要因となっているのかもしれない。また堀井（2009）によると「満員電車は特殊な空間で、恋人同士のみがもつようなきわめて密接した身体距離を、赤の他人同士が持たされる空間である。そのため自己領域がたやすく侵され、それは多くの乗客にとって耐えがたい苦痛となる。それを少しでも緩和するために、乗客は無意識のうちにさまざまな身体技法を身につけている」という。ここでいう身体技法というのは「周囲に無関心を装うことによって不快感をある程度緩和できる。つまり乗客同士が感情的距離を築き、身体距離の欠如を補う」（堀井、2009）ことであり、例えば電車内では視線は携帯電話や中吊り広告に向け、近くの乗客を凝視しないというようにすることで、感情的距離を作り出しているのだ。また堀井（2009）はこのような無関心と感情的距離の構築も、痴漢を容易にしているとも述べている。

しかし、Bさんは知らない男性と触れ合っていることに対して嫌悪感を抱いており、ただ満員電車であるということがBさんの直接の女性専用車両の理由の要因とはならないだろう。よってBさんの男性への嫌悪感や蔑視感情といった彼女のジェンダー観がBさんの女性専用車両の利用に影響を与えているのではないかを検証していきたいと思う。そこで彼女のジェンダー観や男性との関わり方、またジェンダー観の形成に影響を与えたであろう家庭環境について焦点を当ててみた。

「嫌悪感とか軽蔑とかは全然ないで。ただ男性が密集してるとこ（車両）なんか暑苦しそうやん？ほんまにそれだけで、嫌悪感とかじゃないかな。やけど清潔感のない人はなんか生理的に無理やわ。たまにほんまに清潔感ない人おるで。めっちゃ汚い服着てるとか、フケがめっちゃついてたり、あとこんなん言うんあれかもしれんけど、結構太ってる人とか。やからってそれが軽蔑とかになるわけじゃないけど・・・もしそんな人が電車とかバスにおったらあんま近づきたくないなってなるな。」

「お父さんは厳しかったな。高校まで門限あったし、大学行ってから一人暮らししたいって言ってもめっちゃ反対されたし。あと礼儀とかマナーがちゃんとなってなかったりしたら、きつく言われたわ。うちは女の子やから手挙げられたりとかはなかってんけど、弟2人は結構荒れとって、反抗したりしとったからなかなか厳しくされてたなあ。ほんまに悪いのは弟らやねんで、けどなんか他人に迷惑かけたり、お母さんに暴言吐いたときとかは普通にしばかれとった。」「(お父さん) いかにも昭和の人みたいな人やろ？でも優しいところもあるねんで。うち共働きやってんけどお母さんが基本的には家事やってて。けどたまにお母さんが仕事で遅くなってお父さんの方が早く帰ってきたりしたら、何も言わず料理とか洗濯とか全部終わらしてて。やからファザコンじゃないけどお父さんみたいな人が結婚相手やったらいいなって思う。ちょっと威厳があって、たまに優しくて・・・まあうちが陰で支える良き妻みたいな感じがいいな。うち女やし・・・やから家事とかも全然苦じゃないし、夫を支えたりするんは妻として当たり前かなって思う。あと子供も好きやから、もし(結婚相手の)収入が結構あったら子育てとか家事に専念して、もううちは働かんでもいいかな。そんな理想通りの人なかなかおらんやろうけど。」

Bさんの育ってきた家庭では父親に威厳があり、母親が主に家事をこなすといった従来の性別役割分業が残っているような家庭である。そしてAさんは性別役割分業に抵抗を感

じておらず、むしろ男は外で働き、女は家庭を守るといったことを当たり前なこととしてとらえている。その理由は男性には仕事が向いている、女性が家事が得意といった適性によるものではなく、単純に「男」や「女」として当たり前なことであると考えていて、自分の育った家庭環境から大きくジェンダー意識に影響されているといえる。

それでは身だしなみや男性との関わりから見る女性らしさはどうだろうか。

「そんなキャピキャピした（服）のはきいひんで。けどやっぱ女の子らしいものを着ようっていうのはあるな。女の子って服にはめっちゃ気使わなあかんし、服の出費えぐいもん。なんかそこは男がうらやましいなあって思う。男とか常にジャージでもいいし、化粧せんでもいいやん。うち女子大やけど周りみんな服装とか化粧めっちゃちゃんとしてるし。うちも最初は女子大やからみんなジャージでスッピンなんかとか思ってたんけど全然そんなことなくてびっくりしたもん。女子大じゃない子みんな女子大って男子の目とか気にせんでいいから楽やろ？とか言われるけど、ほんまにみんなちゃんとしてるし。そこに適当な服着ていったら裏で何言われるか分かれへんから。やからカジュアルやけど可愛いやつを着てるかな。うちスカートなんか似あわんから履かへんけど。」「小さいころはやっぱ田舎やったし男の子とも結構遊んでたなあ。やからおままごとみたいな女の子っぽい遊びより、サッカーとか川に泳ぎに行ったり、外で遊びまわってるタイプやったな。うちの地元ほんまに田舎やから。周り見渡す限り山やし、小学校とか毎日40分くらいかけていってたくらいやから、遊ぶ時は男子も女子も山で夜までケイドロみたいな。考えてみたらうち男友達は幼馴染とかも含めて多い方ちゃうかな。恋愛も高校から彼氏できたし普通くらいやと思うで。モテるとか全然思わんけど。どっちかって言ったら彼氏に尽くすタイプかな。いやどっちかていうかかなりかな。まあ尽くしすぎて浮気されるっていうパターンやねんけど。けどうちのお父さんの影響もあるけどナヨナヨしてる人とかマナーがない人とかは嫌やな。あと初めてのデートでいきなり割り勘しよとか言われるとはあ？ってなる。」

この発言からもおしゃれなどに気を遣ったり、男性に尽くすといった女性らしさが強い行動が多く見られる。また男が会計を済ますべきといった意見も見られ、男性が優位といったジェンダー観が育ってきた家庭環境から影響を受けているようにみられる。また男友達との関わりも多く、恋愛にも積極的であり、社交性や積極性が強いといえるだろう。

### (3) Cさん

続いてのCさんは女性専用車両をよく利用するが、一番の利用要因としてはAさんやBさんとは別の要因を挙げている。

Cさん「うちは結構（女性専用車両を）使うで。出口に近いっていうのもあるけど、混んできるときサラリーマンの人とか近くなるやん。そのときに臭うサラリーマンのにおいとか嫌やねん。特に夏とかは加齢臭とか汗のにおいがなんか混じってる感じが。汗すごい人とかいるやん。あとはなんかおじさんとかにめっちゃ身体ジロジロ見られたりするねんや。まあうちが結構露出多い服とかスカートをよう履くっていうのもあるかもしれんけど。ほんまにジーンと見られたりしたらちょっとゾツとなる。」

Cさんは女性専用車両が出口に近いという便利性のメリットも述べているが、一番の利用要因として「男性のにおい」また「男性からの視線」への嫌悪感をあげている。女性専用車両の利用要因としてこの電車に乗っている「男性のにおい」が嫌というのが、一番多くみられ、Dさん、Eさん、Fさんもあげており、「男性からの視線」についてIさんも述べていた。この「男性のにおい」や「男性からの視線」への嫌悪感というのは彼女たちのジェンダー観や家庭環境が関係しているのだろうか。それではFさんのジェンダー観について検討したいと思う。

「Cはまだ男っぽいなあって言われる方やけど仕事をずっとバリバリやっていこうみたいな男はないなあ。だって男の人って家事とか苦手やし、めんどくさがりやん？それならある程度は自分がやるつもりやし、旦那さんには仕事頑張ってもらいたいかな。それでも旦那さんが仕事辞めていいよって言うてくれるんやったら専業主婦でもいいかも。」

彼女は結婚後も自分自身で家事を担うことに苦ではなく、性別役割分業に対し、抵抗を感じていない。また彼女の男性との関わりについても聞いた。

「デートのときとかは（男の人が）多めに払って欲しいし、うーん、あと引っ張ってほしい。器小さい人はほんまに無理やわ。だからなんかな、年上好きやねん。」「彼氏は結構おったけど・・・モテるとか全然ちゃうで？ただすぐ浮気されて別れるねん。とりあえず浮



気されたら・・・しばくわー。んで浮気相手と別れさせてその彼氏とも別れる。やっぱ腹立つからさ、あっちにも苦しい思いさせたいみたいな。C性格悪いかなあ？」

Cさんは男性にはデートで女性を引っ張ってもらったり、会計を多く支払うというような男性的な役割を求めており、とても女性的な要素がある。しかしもし浮気されれば彼氏にも同じ思いをさせたいというような勝ち気な一面もあり、男性的な要素も持ち合わせている。

それではこのCさんのジェンダー意識が形成に関係しているであろう家庭環境や家族関係はどうなのだろうか。

「うちんこの親は仲良いなあ。共働きやけど家事はお母さんがほぼやってるな。お父さん不器用やから家事とか無理やねん。まあでも仕事はいつも夜遅くまで頑張ってるからそこらへんは（お母さんも）文句ないんちゃう。お父さんをめっちゃ嫌いになったとかはないな。洗濯物はお母さんが下着とか勝手に分けてくれてるねんけど全然気にならへん。（お母さんとお父さん）どっちが好きかって聞かれたら、やっぱりお母さんになるな。話しやすいし、買い物とかも一緒に行けるし。てか女の子みんな（お母さんとお父さんかやったら）お母さんの方が好きやと思うで。可哀想やけどもし（お父さんとお母さんの）意見が分かれたら絶対お母さんの味方やもんな。」

Cさんの家庭は両親が仲が良く、性役割別分業がまだ残っている家庭といえる。だが、Cさんは父親も嫌いではないが、母親との関係性の方がより深いのだという。ナンシー・チョドロウは『母親業の再生産』（1981）において幼児期のコミュニケーション・プロセスのなかでの母親とその子供の関係について解説している。まず、男の子においては多くの場合、男の子は一番身近な存在である、彼らを育ててている母親と一体になりたいという気持ちを持つという。しかし、この男女の性差が強調される社会で、母親は「お前は男だ」という形で対応をするため、女の子に比べて母親からの精神的な分離が強く要求される傾向があるのだ。よって最も重要な他者である母親から切り離された男の子は自分を取り巻く外部と距離を取りたがる傾向にあり、クールで冷静、他者との共感能力においては女性に劣る「男らしさ」が作られるのだという。対照的に女の子の場合は同じ性である母親と幼児期を通して緊密な関係性を維持し続ける。よって母親との断絶がない女の子は他者への共感能力が高いなどの「女らしさ」を身につける。同時に、他者である母親へ依存傾向を保持しや

すいため、より他者への（最初は母、成人後は男たちへの）依存の傾向が強いのだという。Cさんも母親との緊密性が強いことから、Cさんのジェンダー意識の形成はこうした母親からの影響を大きく受けていると考えられる。

またCさんのジェンダー観さらさらに大きく影響したのはCさんの兄だという。

「お兄ちゃんとはめっちゃ仲良いな。今でも二人で飲み行ったりするし、小さいころなんかお兄ちゃんの男友達らと良く野球やってたもん。友達には（その話をすると）びっくりされるねんけど。でもそのおかげかは分からんけど（男友達は）結構多い方やと思う。普通に女友達といても楽しいし、一番自然でおれるっていうのはあるけどなんか女っぽい女の子って無理やねん。あんまりものをはっきり言わんかったり、裏で陰口とか言うタイプの子とか。（男友達は）そんなん言わんやん？サバサバしてるし。Cの周りめっちゃおもしろい男友達が多いし。だからそういうCがサバサバしてるとことかはほんまに（お兄ちゃんの影響が）大きいと思う。」

Cさんはお兄ちゃんの影響から男友達との関係性も深く、広い友人関係から社交性が高いといえるだろう。Bさんと同じように男性には男らしさを求め、男性といるときは自分自身が女性らしく振舞うことを心掛けている。また、男友達も多く恋愛に積極的で社交性が高いことも共通していると言えるだろう。

### 3. 2 女性専用車両をあまり利用しない女性

それではこれらの要因が女性専用車両の利用と結びついているのか検討するために、普段女性専用車両をあまり利用しない女性についても焦点を当てていきたいと思う。

#### (1) Gさん

Gさんは通学には電車を利用しないがアルバイトや友人と出かけたりするときは電車に乗るが、女性専用車両は利用しないという。またGさんは中学校から大学まで女子校であり、女子校出身は女性専用車両の利用要因となるのか、またGさんのジェンダー意識についても同じように述べていく。

Gさん「そんなに（女性専用車両を）意識したことはないかな。学校までは歩きで行けるのもあるけど、電車が混む時間でもわざわざ（女性専用車両）選んでとかはないかな。」「明らかにおじさんで不潔な人とかめっちゃ太ってる人とか・・・いるやん、めっちゃ失礼やけど。そういう人にはあんま自分から近づきたくないし、ベタベタ来られると嫌かな。さっき言った軽蔑感情とか見下してるとかじゃないけど・・・近くにいてあんまりいい気分はしないから。」「でも友達のなかにはあえて（女性専用車両に）乗る子とかも結構いるかな。Gの高校の時の友達やねんけど、毎朝電車通ってた子がおって。その子はいつも普通車両乗ってたんだけど、なんか全然混んでないのにずっと同じ男の人が近くにおるみたいなことがあってん。そのときはその子はたまたまかなって思ってたらしいねんけど、なんかその男の人がケータイでたぶんずっとその子の足を撮ってて・・・それは別の知らん乗客の人に電車降りたときに教えられて分かったらしいねんけど、もうそれ以来その子は女性専用車両乗ってるって言ってたな。」

Gさんの友人には盗撮の被害がきっかけで女性専用車両を利用するようになった人や女子大に通っているため、普段利用する友人が周りにいることから、女性専用車両の方が安全で快適であるということは理解しているだろう。それにも関わらず、Gさん自身は清潔感のない人が近くにいることには嫌悪感があるものの、女性専用車両をあえて利用することはないのだという。

また、Gさんは中学から大学まで女子校に通っており、そうした環境がGさんのジェンダ一意識に影響しているのかについても尋ねてみた。

「うち兄弟もお姉ちゃんしかおらんし、今でも男の人にベタベタ甘えたり、積極的にいかれへんところはあるかな。ほら女の子でもめっちゃ男受けが良いというか、甘え上手な子いるやん。そう・・・やから・・・あんな絶対無理やし、できひんもん。やからあんまり友達にも言われんねんけどちょっとネガティブっていうか、男子にモテるとも全然思わんし、恋愛とかにもそんな積極的な方じゃないと思う。そう・・・やからあんま付き合ったことがないねんなあ。」「高校のときとかは女子校やったけど、意外に（男子との）出会いは多かったな。近くのA高校とかB高校が男子高やったから友達の紹介とかあって、なんかグループ交際してユニバにWデートするみたいな。やからマンガみたいなことはちょっとはできたけど・・・やっぱ共学はうらやましかったなあ。」

「ずっと女子校やからって、(男の人に) 恐怖感とか嫌悪感みたいなんはないで。でもGは今でも女子大やし、バイト先も男の人が全然おらんから、男の人に対してちょっと壁みたいなんはあるかな。うーん、けど高校の友達に何人かそういう男の人が全然無理な人とか結構緊張しちゃう子とかはおった気がする。女子大やからなんかな・・・なんか極端な子が多いかもしれへん。例えば友達の子なんかはストーカーみたいなことされて一時期男性不信なった子おるし・・・それと真逆なんが、めっちゃ男好きな子とか。ほんまにすごい子とかは毎週合コンしてるし、それこそ高校のときかな、他校の男子との出会うためにあえて空いてる女性専用車両には乗らずに、ちょっと混んでるけどそっち(普通車両)に乗ってしゃべりかけたり、連絡先交換するとか。ほんまに肉食系女子みたいな子で、それくらい男子に飢えてる子もいるで。なんかすごいやろ？」

Gさんは周りからもネガティブと言われることもあり、恋愛にもあまり積極的ではない。また中学校から女子校に通っていたが、それだけがGさんのジェンダー意識に大きく影響しているとはいえないだろう。

## (2) Hさん

続いてまたあまり女性専用車両を利用しないというHさんにもインタビューをさせてもらった。

Hさん「私は全然使わないです。まあいつも乗る駅の階段から女性専用車両が遠いっていうのもあるんですけど、他にたいした理由はほんとになくて・・・めっちゃ混んでても普通に(普通車両に) 乗ります。」

Hさんは女性専用車両にはこだわりがないそうだが、利用要因として多くあげられた「男性のにおい」や「男性からの視線」についてはどうなのか。

「なんか私はそんなに気にならないというか。まあエチケットとして最低限してほしいというのはありますけど・・・男性からあんまりジロジロ見られることもないので。」

Hさんはどちらともさほど気にならないようだ。そしてそんなHさんのジェンダー観やそれが形成された背景についても尋ねてみた。

「私はあんまり恋愛とかしてこなかったです。男の人からあんまりモテないというか自分にそんな自信があるタイプじゃないんで・・・男友達は普通にいますよ。小さい時も普通に男子と鬼ごっことかしてたし。」

「ネガティブというか、実際そんなモテないですし・・・でも協調性があるからかもしれないですけど、女友達は比較的多い方だと思います。やっぱり女友達といた方が気が楽だし、楽しいですね。だから男の人が苦手とか緊張するっていうわけじゃないんですけど、最近はいあんまり（男友達と）会ってないかもしれないです。」

「親は共働きですよ。父親は普通のサラリーマンで、母親は正社員じゃないですけど、医療系の仕事をしているので両方帰りは遅いですね。それでかも知れないんですけど、父親は結構家事を手伝っている方だと思いますね。（父親は）料理が上手なので、特に母親の帰りが遅い時は作ってくれたりとか。結婚する人にもよりますが私は仕事を続けたいので、少しは結婚相手にも（家事を）手伝ってほしいし、なんか男の人が明らかに私に家事を押し付けたり、家事は女性がするものみたいな考え方はあまり好きじゃないです。だから思いやりがある人と結婚したいです。」

Hさんも少しネガティブな性格であり、恋愛に積極的ではなく、ジェンダー意識に関してもGさんと共通しているところがみられる。Hさん、Gさんともに女性専用車両をあえて利用しないわけではないが、Aさん、Bさん、Cさんに比べると利用頻度は多くなく、女性専用車両を意識して乗るわけでもないようだ。

### 3. 3 考察

この結果から女性専用車両を利用する女性にとっては痴漢の回避の目的だけではなく、男性の発するにおいや男性からの視線への不快感といった要因もあることが分かった。この男性のにおいや男性からの視線については堀井（2009）も触れていたが、痴漢された経験があるにも関わらず、それがトラウマになったり、女性専用車両の利用にはつながらないという女性が意外と多かったことは新たな発見だった。また私がこの調査前に立てた仮説では女性専用車両の利用する女性は男性への蔑視感情や恐怖感がある、また女性専用車両を利用するかしないかはその女性のジェンダー意識に関係していると述べた。男性への蔑視感情や恐怖感があるかという問いに対しては、あると答えた女性はほぼおらず、嫌悪感

や不快感の方があるという結果が出た。しかしジェンダー意識に関しては大きな関係があったといえる。私がインタビューした女性専用車両を利用する女性の多くは活発で社会的、恋愛にも積極的で男性には伝統的な「男らしさ」を求める傾向があった。そして自分はおしゃれに気を遣ったり、主に自分が家事や育児をこなす専業主婦のような役割に対してもあまり苦しめていない女性が多かったように思う。対照的にあまり利用しない女性は男性に対してあまり積極的ではない、少しネガティブな一面があるという印象だったように、その女性のジェンダー意識と女性専用車両の利用のおもしろい関連が分かった。そしてこの調査の対象はあくまでも私の知り合いや友人の紹介によるものであり、対象者に偏りがあるということを改めて明記させてもらう。

#### おわりに

この調査を通して女性専用車両は女性にとって痴漢ではなく、不快な男性を避けるための逃げ場となっているように感じた。私は女性専用車両を反対するつもりではないが、やはりただ女性を男性から回避させているだけでは、本当の意味での男女が自立していく社会は作れないだろう。もちろん痴漢がなくなれば良い話だが、もっと根本的なところに問題があるのかもしれない。あくまでも私の意見だが、男は仕事をして、女性を守るべき、女性は家事をこなし、弱い存在であるべきといった風潮をなくせば、男はもっと家事をするだろうし、女性も男性に依存せずに済むかもしれない。その結果、痴漢をする男性、男性への不快感から女性専用車両を利用する女性が減り、自然と女性専用車両の必要性がなくなっていくのではないかと思う。

さいごに今回調査に協力してくれた方々には痴漢や女性専用車両といった答えづらいテーマであるにも関わらず、インタビューに答えてくれたことにとっても感謝しているし、ご指導して下さった先生やTAさんにも感謝の気持ちを伝えたいと思う。

〔参考文献〕

堀井光俊, 2009, 『女性専用車両の社会学』, 秀明出版会

国土交通省, 2003, 『女性専用車両路線拡大モデル調査報告書』, (2017年11月15日取得, [http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/01010522\\_.html](http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/01010522_.html))

北村文, 2009, 『日本女性はどこにいるのか』, 勁草書房

岡部千鶴, 2004, 「女性専用車両に関する一考察：痴漢被害の実態とともに」

『久留米信愛女学院短期大学研究紀要』 NO. 27 : 57～66

N・チョドロウ (大塚光子・大内菅子訳)、1981、『母親業の再生産』, 新曜社