

いわゆる男性差別の問題について（1）

——女性専用車両の是非を考える——

三谷竜彦

はじめに

性差別といえば、従来は多くの場合、洋の東西を問わず、女性に対する差別を指していた。例えば採用や昇進などで男性が優遇されるなど。しかし他の先進諸国に比べると遅れてはいるが、日本でも「男女雇用機会均等法」（1985年制定、1986年施行）や「男女共同参画社会基本法」（1999年制定・施行）などの法整備が進むなどして、女性の社会進出は進みつつある。第2次～第3次安倍晋三政権（2012年12月～）も、女性の活用を成長戦略の柱の1つと位置づけており、今後も女性の社会進出は進むことが期待されうる。

その一方で、近年はむしろ女性優遇が進みすぎて逆に男性が被差別の状態にあるのではないかという指摘も、一部で出ている。例えば鉄道における女性専用車両や、飲食店などのサービス業における女性割引などの女性限定サービスが、よく槍玉にあげられている。本稿では、前者の鉄道における女性専用車両の問題をとりあげ、それは正当化可能なものであって存続させてよいものなのか、それとも不当な差別に当たるものであって廃止させられるべきものなのかを、考察していこうと思う。以下、まず鉄道における女性専用車両の概要を述べ、ついでそれをめぐる主要な賛成意見と反対意見とを紹介し、そのうえで自身の考えを論じるという形で、進めていく。

1. 概要

日本の鉄道においてはじめて女性専用車両が導入されたのは、1912年（明治45年）1月、国鉄中央線においてである。通勤通学時間帯に婦人専用車が設定されていた。理由は主に痴漢被害の防止と、男子学生が女子学生にラブレターを渡すなど

の若い男女間の交流だったそうだ。後者は当時の風紀上、問題があるとみなされたようである。ただしこの婦人専用車は短期間で廃止されたようである⁽¹⁾。

その後も 1920 年代～1970 年代に首都圏および近畿圏の一部の路線で女性専用車両が導入されたことはあるが、現在にまでつづく流れのものとしては、2000 年 12 月に京王電鉄京王線に導入されたものが最初である——精確には、2000 年 12 月は試験導入であり、本格導入は 2001 年 3 月からであるため、本格導入に限定していえば、2001 年 3 月が最初となる——。その後徐々に導入する路線が増え、2014 年 9 月現在、首都圏と近畿圏とを中心に、30 ほどの鉄道事業者の、あわせて 80 ほどの路線で導入されている。いずれも導入の主眼は、痴漢をはじめとする性犯罪行為——痴漢や盗撮や覗きは、各自治体の「迷惑（行為）防止条例」に抵触する犯罪行為であり、さらに痴漢の場合は、度が過ぎれば、「刑法」の強制わいせつ罪に問われうる——による被害の防止である。

なお男性が女性専用車両に乗車することは、法的には問題ないようである。たしかに「鉄道営業法」には第 34 条「制止ヲ肯セスシテ左ノ所為ヲ為シタル者ハ十円以下ノ科料ニ処ス」第 2 項「婦人ノ為ニ設ケタル待合室及車室等ニ男子妄ニ立入りタルトキ」という条文があるが、各鉄道事業者は女性専用車両に関してこの条文の適用を想定していないようで、男性による女性専用車両への乗車は法的には禁止されていないようである。つまりあくまで乗客の自発的な協力によって運用されているものという位置づけのようである⁽²⁾。

また各鉄道事業者は、一部の男性について、例外的に乗車を認めている。具体例はどうやらいずれの事業者においても、小学 6 年生以下の子供と障害者と障害者の介助者となっているようだが、女性の同伴者がいること（例えば男子小学生が母親や祖母などと同乗することや、同乗する障害者と障害者の介助者とのいずれかが女性であること）を要件としている鉄道事業者と、そうでない鉄道事業者とがある。

2. 主要な賛成意見⁽³⁾

2-1 痴漢被害および痴漢冤罪の防止

痴漢などの被害の防止効果が期待されうる。それとともに男性にとっても、痴漢などに間違われるという冤罪の防止効果が期待されうるためにメリットがある。

2-2 安心感

2-1 と重なることだが、痴漢などの被害にあったことのある人（特に何度もあったことのある人）にとっては、女性専用車両の中ではほぼ確実にあわなくてすむという点で、大いに安心感が得られる。

3. 主要な反対意見⁽⁴⁾

3-1 男性差別

同一の料金を支払いながら同一のサービスを受けられないというのは、不当な差別である。

3-2 他の車両での混雑

女性専用車両は基本的に、階段や改札などから遠くて不便な車両に設定されている。そのため女性専用車両に乗る乗客数が他の車両に比べて少なくなりがちで、他の車両の混雑がひどくなりがちである⁽⁵⁾。

3-3 不確かな痴漢被害防止効果

必ずしも痴漢などの被害は減っていない。

3-4 女性専用車両以外の有効な痴漢被害対策の存在

女性専用車両以外の、痴漢などの被害を防止するための対策として、車内防犯カメラの設置がある。

4. 考察

4-1 結論

- ①女性専用車両は正当化できるものであって存続させてよい。ただしそのうえで男性専用車両も導入するべきである。
- ②通常車両には車内防犯カメラを設置するべきである。

4-2 理由

- ①女性専用車両の導入の主眼であるという意味で、女性専用車両の存続を正当化す

るうえで最も重要な点となるのが、痴漢などの被害の防止効果である。この最も重要な点に関して、賛成意見（2-1）と反対意見（3-3）との間で見解の対立がみられる。そもそも鉄道路線ごとの痴漢などの被害の件数に関するデータは、あまり多くは公表されていない。公表されているものを集めてみると、以下のとおりである。

○阪急電鉄京都本線および京阪電鉄京阪本線⁽⁶⁾

阪急電鉄京都本線および京阪電鉄京阪本線で2002年10月～11月に試験的に一部の列車に女性専用車両を導入した。試験導入前の2001年10月～2002年3月という6か月間と、試験導入時および試験導入後の2002年10月～2003年3月という6か月間とを比較すると、痴漢被害届出件数は73件から54件へと26%減少した。

○名古屋市営地下鉄東山線

「地下鉄車両内における痴漢行為の現状は、この女性専用車両試行導入の前後の状況を痴漢申出件数(駅から警察に通報した件数)からみると、東山線の場合、導入前の平成13年度24件、試行導入の14年度23件、試行導入および継続決定の15年度18件、16年度23件となっており、全体の数という点では、試行導入の前後で女性に対する痴漢行為が減ったと一般的に評価しうるような改善がみられないのが現状である」⁽⁷⁾。

○東京都内における痴漢などの摘発件数上位3路線（2004年～2005年）⁽⁸⁾

・JR 埼京線……警視庁は2004年にはじめて鉄道路線ごとの痴漢などの摘発件数を公表した。JR 埼京線が最多で217件だった。JR 埼京線では2001年7月から女性専用車両が導入されていたが、当初は深夜帯のみだった。2005年4月以降、朝の通勤通学時間帯にも導入された。その2005年の痴漢などの摘発件数は、164件だった。24%の減少である。

・JR 中央線……JR 中央線では2005年9月に女性専用車両が朝の通勤通学時間帯に導入された。2004年の同上の調査で、JR 中央線は痴漢などの摘発件数が2番目に多く、188件だった。そして2005年の同上の調査では、217件へと増加した。15%の増加である。

・京王電鉄京王線……京王電鉄京王線では 2000 年 12 月から女性専用車両が導入されていたが、当初は深夜帯のみだった。2005 年 5 月以降、朝夕の通勤通学時間帯にも導入された。2004 年の同上の調査で、京王電鉄京王線は痴漢などの摘発件数が 3 番目に多く、121 件だった。そして 2005 年の同上の調査では、146 件へと増加した。21%の増加である⁽⁹⁾。

これらのデータにもとづいて、女性専用車両における痴漢などの被害の防止効果をどのように評価するのかは、難しいところである⁽¹⁰⁾——なお痴漢などの冤罪の件数についてのデータは、少なくとも管見の限りでは存在しない——。おそらく一概に効果ありとも効果なしともいい難いであろう。だが仮にその効果はそれほど大きなものではなく、2-1 の主張がかなり空しいものとなるにしても、やはり安心感が得られるという点 (2-2) は大きなメリットであり、この点が女性専用車両の存続を正当化する有力な根拠となるのではないだろうか。例えば札幌市が女性専用車両試験運行中の 2008 年 9 月に市営地下鉄利用者 2000 人(男性 1000 人、女性 1000 人) に対して行ったアンケート調査によると、女性専用車両が必要と答えた人のその理由の中で最も多かったのが、「女性、子供が安心して乗車できる」(74%) (小数点以下四捨五入) であり、2 番目に多かった「痴漢被害が軽減する」(45%) (小数点以下四捨五入) を上回った⁽¹¹⁾。このように安心感というのは、けっこう重要なものであって、けっして軽んじられてよいものではないといつてよいであろう——なお札幌市はこのアンケート調査結果などを受けて、2008 年 12 月から女性専用車両を本格運行することになったが、「女性、子供が安心して乗車できる」の回答が最多だったことなどから、試験運行中の「女性専用車両」という名称を、本格運行に際して「女性と子どもの安心車両」という名称に変更した⁽¹²⁾——。たしかに女性専用車両以外の有効な痴漢などの被害の対策である車内防犯カメラ (3-4) は、後でみるように、おそらく女性専用車両よりも痴漢などの被害の防止効果は高いと思われる。しかし満員状態の車内では身体下部の方に死角が生じてしまうおそれがあることおよび痴漢でなくても男性との密着状態に不快感などを覚える女性がいること⁽¹³⁾などから、やはり女性専用車両がある方が望ましいのではないだろうか。

だが現状のまま女性専用車両を存続させるとなると、やはり男性差別の問題 (3-1) および他の車両での混雑の問題 (3-2) が残る。これらの問題を考慮すると、やは

り男性専用車両も導入するというのが望ましいように思われる。2014年9月現在、女性専用車両に比べて要望の声が少ないなどの理由から、いずれの鉄道事業者においても導入されていないが、これによってまず男性差別の問題がクリアされる。そしてもう1つの、他の車両の混雑という問題については、この問題自体がクリアされるか否かはわからないが、両方の性に専用車両があるのだから条件は同じということで、つまり男性が一方的に不利益を被るわけではなくなるということで、男性からの不満の声はあまり聞かれなくなるのではないだろうか。そしてさらには男性専用車両の中ではほぼ確実に痴漢などの冤罪のリスクがないという安心感も、1つのメリットになるだろう⁽¹⁴⁾。

以上のことから、上記の結論が、考えられる選択肢の中で最も望ましいのではないかと考えられる。もちろん他に、男女で車両を完全に分けるという選択肢も考えられるが、その際に子供や障害者などは例外的にどちらの車両に乗車してもよいとするとしても、やはり男女混成グループの乗客も少なからずおり、その人たちの便宜を考えると、あまり望ましくないであろう。

②JR 埼京線では2009年12月に車内防犯カメラ（録画機能つき、一定期間映像保存）を通常車両1車両に試験的に設置した。これまでもJRの新幹線および特急のデッキへの設置は一部でなされていたが、客室内への設置は全国初である。10車両あるうちの、痴漢などの被害が最も多いある1車両のみへの設置なのだが、痴漢などの被害の防止効果はかなり高いようで、2010年1月～2月のJR 埼京線の痴漢などの摘発件数は前年同期比で61%減少した（38件→15件）⁽¹⁵⁾——2009年の1年間と2010年の1年間とを比較すると、32%減少した⁽¹⁶⁾——。おそらく女性専用車両より効果が高いであろう。これを受けてJR 埼京線への車内防犯カメラの設置は2010年6月から本格導入となった。といっても1車両のみへの設置ということに変わりはないが——その後、2011年2月に京王電鉄京王線でも車内防犯カメラが設置されたが、やはり10車両あるうちの、痴漢などの被害が最も多いある1車両のみへの設置である——。というのも車内防犯カメラの設置には、基本的にステッカーの貼付だけで済む女性専用車両の導入に比べてコストが高いという問題や、プライバシーの侵害という問題がともなうからである。だが痴漢などの被害（および冤罪）の防止効果はおそらくかなり高いであろうから、コストやプライバシーの侵害の問題があっても、なるべく多くの通常車両に導入するべきではないだろう

か——また窃盗などの、性犯罪以外の犯罪行為に対しても、防止効果が期待されるだろう——⁽¹⁷⁾。そもそも鉄道車内というところは不特定多数の人が出入りする空間であり、また駅構内への設置はすでに一般化しているのであるから、基本的には問題ないのではないだろうか。ただしその際やはり車内防犯カメラ作動中を伝える案内は、掲示や音声アナウンスなどでなされた方がよいであろう——JR 埼京線も京王電鉄京王線も、掲示によりその旨伝えている——。

なお痴漢などは必ずしも男性→女性とは限らず、逆に女性→男性といったケースも、さらには女性→女性や男性→男性といった同性間のケースも、少ないながらも存在する⁽¹⁸⁾。そして同性間のものについては、女性専用車両（および男性専用車両が導入されたとして、男性専用車両）でも発生しうる。この点を考慮すると、やはり女性専用車両（および男性専用車両が導入されたとして、男性専用車両）にも車内防犯カメラが設置されることが望ましいかもしれない⁽¹⁹⁾。だがさしあたっては、やはり異性間のケースが多いのである以上、通常車両での設置の拡大が期待される場所である。

おわりに

歴史的にみれば、多くの差別は解消されてきているのであろうが、本稿で論じたような、新たな差別（少なくとも差別だという指摘のあるもの）が生じてもいる。旧来の差別であれ、新たな差別であれ、それら 1 つ 1 つについて、不当なものなのか、それとも正当化できるものなのかを、丁寧に考察していくことが、差別解消のためには、まずは大切なことであろう。

註

(1) 鉄道博物館のホームページ (<http://archive.today/R5sEV>) ; 雑誌『歴史人』のホームページ (<http://www.rekishijin.jp/rekishijincalender201401/0131-2/>) ; 「朝日新聞」2008 年 11 月 29 日 付 記 事 (http://www.asahi.com/information/db/130/20081129_1.html) を参照。

(2) 村上敬「鉄道営業法 — 「女性専用車両」男が乗っても法的には OK」(「プレジデント」2011 年 10 月 16 日付記事) (<http://president.jp/articles/-/5126>) ; 「弁護士ドッ

トコム」2013年2月23日付記事 (<http://www.bengo4.com/topics/202/>) ; 「弁護士ドットコム」2013年3月19日付記事 (<http://www.bengo4.com/topics/243/>) を参照。

(3) 主に国土交通省のホームページ (http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/15/151209_.html) ; 名古屋市のホームページ (<http://www.city.nagoya.jp/somu/page/0000006655.html>) ; 調査会社マーシュによる2005年実施の意識調査「通勤電車・通学電車に関するアンケート」 (<http://www.marsh-research.co.jp/examine/ex1705.html>) ; 調査会社マーシュによる2011年実施の意識調査「JR東日本に関する調査」 (http://www.marsh-research.co.jp/mini_research/mr201107_2.html) を参照。

(4) 主に女性専用車両に反対する会のホームページ (<http://www.eonet.ne.jp/~senyou-mondai/>) を参照。同会の主な活動は、集会、街頭宣伝、そして非協力乗車会（任意確認乗車会）と称して男性メンバーが女性専用車両に乗車して男性の乗車が違法ではないことを訴えることなどである。

(5) 女性専用車両は異性の目がないということから通常車両に比べて乗車マナーが悪い（座席のとり合いが激しいとか化粧をすとか）ということを理由に、女性専用車両に乗らないという人もいるそうである（調査会社マーシュによる2005年実施の意識調査「通勤電車・通学電車に関するアンケート」 (<http://www.marsh-research.co.jp/examine/ex1705.html>) ; 調査会社マーシュによる2011年実施の意識調査「JR東日本に関する調査」 (http://www.marsh-research.co.jp/mini_research/mr201107_2.html) ; 「J-CAST 会社ウオッチ」2011年8月29日付記事 (<http://www.j-cast.com/kaisha/2011/08/29105590.html?p=all>) ; 中野麦子「【マナーを考える】どうなの!? 女性専用車両のありかた ～知らなかった、女子オンリー空間のクワイ現実～」（「Pouch」2014年5月27日付記事） (http://kirei.woman.excite.co.jp/news/detail/20140527070037_pch198204) を参照）。ただしじっさいに女性専用車両のほうが通常車両より乗車マナーが悪いのかどうかは、少なくとも管見の限りでは正確なデータがないため、はっきりしないが、おそらく路線や時間帯などによってはそういう状況は生じているのだろう。

(6) 国土交通省のホームページ (http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/15/151209_.html) を参照。

(7) 名古屋市のホームページ (<http://www.city.nagoya.jp/somu/page/0000006655.html>)

を参照。

(8) セ コ ム の ホ ー ム ペ ー ジ

(<http://www.secom.co.jp/flashnews/backnumber/20091007.html>) ; 「読売新聞」2005年2月8日付記事 (<http://archive.today/AAsRb>) ; 佐伯幸子「『危機管理時代』の知的護身術」(「日経BP」2006年4月18日付記事) (<http://www.nikkeibp.co.jp/sj/2/column/e/17/index3.html>) ; 「産経新聞」2007年8月5日付記事 (http://web.archive.org/web/20080329124458/http://www.sankei.co.jp/enak/2007/au/kiji/20life_train.html) を参照。

(9) ただし2010年のデータを参照すると、3路線のいずれにおいても、痴漢などの摘発件数は、2004年から大きく減少している(セコムのホームページ(<http://www.secom.co.jp/anshinnavi/column/backnumber39.html>)) ; 「朝日新聞」2010年4月11日付記事(<http://www.asahi.com/travel/rail/news/TKY201004100375.html>) を参照)。JR 埼京線は、217件(2004年)→100件(2010年)で、54%減少している。JR 中央線は、188件(2004年)→117件(2010年)で、38%減少している。京王電鉄京王線は、121件(2004年)→86件(2010年)で、29%減少している。JR 埼京線の場合は、2009年12月の車内防犯カメラの設置の効果が相当程度あるのだろう(本文4-2の②を参照)が、車内防犯カメラが設置されていないJR 中央線および京王電鉄京王線には、その効果はもちろんだらない——ただし京王電鉄京王線では、2011年2月に車内防犯カメラが設置された(同上を参照)——。そうすると女性専用車両の導入の効果が長期的にみて出てきているのではないかと考えることもできなくはない。しかし女性専用車両が導入されていないJR 山手線においても、119件(2004年)→86件(2010年)と、28%減少している。このことを考慮すると、2004年→2010年の、痴漢などの摘発件数の大幅な減少には、女性専用車両の導入(および車内防犯カメラの設置)以外の何らかの要因が大きく作用したと考えるのが妥当ではないかと思われる。ただしその要因が何であるのかは、おそらく単一の要因ではなく複数の要因なのだろうが、どうもはっきりしない。例えば車内や駅構内における啓発放送や、駅構内における啓発ポスターの掲示などが、その要因の候補としてあげられうるかもしれない。またもしかしたら女性の防犯意識が高まってきているのかもしれないし、男性がいわゆる草食化の傾向にあるのかもしれない。

(10) たしかに痴漢などの被害については、被害を訴え出ない人がかなり多く、暗数がかなり多いと考えられている。例えば警察庁の痴漢防止に係る研究会が2010年8月に「東京・名古屋・大阪の3大都市圏に居住し、通勤・通学のため電車を利用している16歳以上の女性2,221人」を対象に行った調査によると、「痴漢被害に遭っても警察に通報・相談していない」人は89.1%に上る（警察庁の痴漢防止に係る研究会「電車内の痴漢撲滅に向けた取組みに関する報告書」（www.npa.go.jp/safetylife/.../h22_chikankenkyukai.pdf）を参照）。だが女性専用車両の導入の前後で被害を訴え出る人の数が大きく増減することは基本的に考えにくい。暗数を含めた全体の件数の推移も、被害届出件数や摘発件数などの推移と基本的にパラレルになっていると考えてさしつかえないであろう。

(11) 札幌市「女性専用車両導入実験におけるアンケート調査結果報告書」（<http://www.city.sapporo.jp/st/faq/documents/cyosa-kekka2.pdf>）を参照。ちなみに女性専用車両が必要か否かについてのアンケート調査結果は、「必要」＋「どちらかといえば必要」が58.4%、「不必要」＋「どちらかといえば不必要」が16.3%、「どちらでもない」25.4%だった。なお女性専用車両の賛否を問うアンケート調査はけっこう多く行われており、ほとんどの調査において男女ともに賛成の方が反対よりも多いという結果となっている——管見の限りで唯一の例外は、神戸市が2002年～2003年に2度にわたって行った調査で、2度とも女性は賛成多数だったが、2度とも男性は反対多数だった（下記の神戸市のホームページを参照）——（例えば国土交通省のホームページ（http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha03/15/151209_.html）（<http://www.mlit.go.jp/tetudo/bestpractice/bestpractice%2036.htm>）；京王グループのホームページ（http://www.keio.co.jp/train/other/women_only_car/questionnaire.html）；名古屋市のホームページ（<http://www.city.nagoya.jp/somu/page/0000006655.html>）；神戸市のホームページ（http://www.city.kobe.lg.jp/life/access/transport/subway/kekka_01.html）；調査会社マーシュのホームページ（<http://www.marsh-research.co.jp/examine/ex1705.html>）（http://www.marsh-research.co.jp/mini_research/mr201107_2.html）；マーケティングやコンサルティングなどを手がける会社アイシェアのホームページ（<http://release.center.jp/2009/07/3102.html>）；@nifty何でも調査団のホームページ（http://chosa.nifty.com/cs/catalog/chosa_report/catalog_120411000154_1.htm）；産

経新聞のホームページ (<http://www.sankei.co.jp/anke/kekka/0603womencars.html>) ; 「日経BP」2005年10月31日付記事 (<http://www.nikkeibp.co.jp/archives/410/410542.html>) を参照。

(12) 札幌市のホームページ (http://www.city.sapporo.jp/st/subway/anshin_syaro/anshin_syaryo.html) を参照。なお名称変更のもう1つの理由として、「女性専用」という表現では、女性以外に利用可能な男性のお客さま（小学生以下の男のお子さま、お身体の不自由なお客さまとその介護の男性のお客さま）が利用しづらいママとの声もあったこと」もあげられている（同上を参照）。

(13) 例えば調査会社マーシュによる2005年実施の意識調査「通勤電車・通学電車に関するアンケート」 (<http://www.marsh-research.co.jp/examine/ex1705.html>) ; 調査会社マーシュによる2011年実施の意識調査「JR東日本に関する調査」 (http://www.marsh-research.co.jp/mini_research/mr201107_2.html) を参照。

(14) 2008年に大阪市営地下鉄御堂筋線で発生した、示談金目的という悪質な痴漢冤罪事件の後、男性専用車両の導入や男女車両分離を要望する意見が数十件、大阪市交通局に寄せられたそうである（「ZAKZAK」2008年3月21日付記事 (http://web.archive.org/web/20080323133403/http://www.zakzak.co.jp/top/2008_03/t2008032120_all.html) を参照）。なお男性専用車両の賛否を問うアンケート調査も、いくつか実施されている。例えばマーケティングやコンサルティングなどを手がける会社アイシェアが2009年7月10日～15日に20歳代～40歳代の543人（男性57.5%、女性42.5%）を対象に行ったものによると、「必要だと思う」が40.8%（男性39.1%、女性42%）、「必要だと思わない」が23.8%（男性30.1%、女性15.2%）、「どちらともいえない」が35.9%（男性30.8%、女性42.9%）とある（同社のホームページ (<http://release.center.jp/2009/07/3102.html>) を参照）。またYahoo! JAPANが2009年5月15日～25日に31598人（男女比不明）を対象に実施したものによると、「導入した方がいい」が67.1%、「導入しない方がいい」が28.4%「その他」が4.5%となっている（Yahoo! JAPANのホームページ (<http://polls.dailynews.yahoo.co.jp/domestic/3795/result>) を参照）。それなりに男性専用車両のニーズはあるようである。

(15) 「共同通信」2010年4月5日付記事 (<http://www.47news.jp/CN/201004/CN2010040501000920.html>) ; 「朝日新聞」2010

年 4 月 11 日付記事 (<http://www.asahi.com/travel/rail/news/TKY201004100375.html>) を参照。

(16) セ コ ム の ホ ー ム ペ ー ジ
(<http://www.secom.co.jp/anshinnavi/column/backnumber39.html>) ; 「朝日新聞」 2010 年 間 4 月 11 日 付 記 事
(<http://www.asahi.com/travel/rail/news/TKY201004100375.html>) を参照。

(17) なお新交通システムである横浜シーサイドライン金沢シーサイドラインには、女性専用車両はないが、2011 年 2 月に投入された新型列車において、5 つの車両全てに車内防犯カメラが設置されている——ちなみに横浜シーサイドラインが事業者名で、金沢シーサイドラインが路線名である——。ただし横浜シーサイドライン金沢シーサイドラインは、自動運転のために乗務員がおらず、駅もほとんどが無人であるという特殊な事情があり、痴漢などの性犯罪に限らず防犯一般上の必要性から、そのような措置がとられることになったようである（「神奈川新聞」 2011 年 1 月 3 日付記事 (http://www.kanaloco.jp/article/24244/cms_id/24074) を参照）。なお横浜シーサイドライン金沢シーサイドラインでも、車内防犯カメラ作動中の旨は掲示によって案内されている。2014 年 9 月現在、客室内に車内防犯カメラが設置されているのは、JR 埼京線、京王電鉄京王線、横浜シーサイドライン金沢シーサイドラインの 3 路線のみである。

(18) 例えば佐伯幸子「女の敵だけじゃない！男だって、チカン被害！」（「All About」 2002 年 10 月 2 日付記事） (<http://allabout.co.jp/gm/gc/55660/>) ; 「日刊 SPA !」 2012 年 7 月 27 日付記事 (<http://nikkan-spa.jp/232406>) を参照。

(19) また女性専用車両に車内防犯カメラが設置されれば、もしかしたら多少は乗車マナーがよくなるかもしれない。

※インターネットサイトの引用・参照は、いずれも 2014 年 8 月 10 日時点である。