

**女性専用車両 路線拡大モデル調査
報告書**

平成 15 年 3 月

国 土 交 通 省

はじめに

社会への男女共同参画に関する取り組みが国際的に進められる中で、我が国でも平成 12 年 12 月に「男女共同参画基本計画」が閣議決定され、女性の社会進出を支える取り組みが進展しつつある。その一環として、国土交通省では、交通が女性の社会進出の一助となれるように、女性の視点から見た交通サービスの向上を図るための検討をすることとなった。その手始めとして、平成 14 年 1 月に首都圏で、交通サービスに対する男女の意識の違いを探るアンケートを行った結果、痴漢被害を防止するための女性専用車両導入に賛同する意見が多く、その普及拡大が求められていることが明らかとなった。

一方、社会的には、列車内における痴漢等の犯罪発生状況は年々悪化しており、鉄道事業者も列車増発による混雑緩和や利用者のマナー向上を図る呼び掛け等の対策を講じているところであった。

そこで、車内での痴漢被害の防止に有効な一方策と考えられる女性専用車両の普及・拡大を推進するため、阪急電鉄株式会社（大阪市北区、大橋太郎社長）と京阪電気鉄道株式会社（大阪府中央区、佐藤茂雄社長）の協力を得て、平成 14 年 10 月 1 日から 2 ヶ月間「女性専用車両 路線拡大モデル調査」を実施する運びとなった。

本報告書では、モデル調査において浮き彫りとなった女性専用車両導入時の課題やそれを克服するための阪急電鉄株式会社・京阪電気鉄道株式会社における試み等を紹介し、今後、女性専用車両の導入を検討している鉄道事業者の手引きとなるようにした。

また、モデル調査を経て、阪急電鉄株式会社・京阪電気鉄道株式会社が本格導入に踏み切る際に参考とした利用者アンケートやグループインタビューも分析を加えて掲載し、利用者の生の声からも女性専用車両導入による効果や課題及びその解決のための方向性等が読み取れるように工夫した。

本報告書が今後の女性専用車両の普及拡大の一助となり、ひいては女性の社会進出につなげることができれば幸いである。

平成 15 年 3 月

国土交通省

政策統括官付政策調整官

<目次>

| | |
|---|----|
| 第1章 「女性専用車両路線拡大モデル調査」の概要 | 1 |
| 1. 調査の趣旨 | 1 |
| 2. 調査実施フロー | 3 |
| 第2章 女性専用車両試験導入の実施内容 | 4 |
| 1. 試験導入の実施概要 | 4 |
| (1) 阪急と京阪の試験導入の実施内容 | 4 |
| (2) 路線図 | 8 |
| 2. 試験導入時の専用車両設定方法 | 9 |
| (1) 試験導入期間 | 9 |
| (2) 対象路線・対象編成車両 | 9 |
| (3) 車両位置 | 14 |
| (4) 運行時間帯 | 15 |
| 3. 試験導入時に講じた施策 | 17 |
| (1) 予備調査 | 17 |
| (2) 社内体制（社内向けマニュアルの作成等） | 18 |
| (3) 利用者への告知 | 23 |
| (4) 案内・警備人員の配置 | 42 |
| (5) 始発駅・途中駅・終着駅の特徴に応じた案内・警備人員の配置と人の流れ | 45 |
| 第3章 試験導入結果の分析 | 49 |
| 1. 利用者の評価 | 49 |
| 2. 試験導入前に懸念された課題の検証結果 | 51 |
| (1) 一般車両との混雑率の不均衡が生じるかについて | 51 |
| (2) 混雑発生による停車時間の延長、ダイヤの乱れが生じるかについて | 55 |
| (3) 男性の誤乗車対策 | 57 |
| (4) 安全性の確保について | 57 |
| 3. 本格導入の意思決定 | 58 |

| | |
|----------------------------------|-----|
| 結び | 60 |
| 資料編 | 64 |
| 1. アンケート結果分析と解説 | 64 |
| (1) 阪急電鉄株式会社 | 64 |
| (2) 京阪電気鉄道株式会社 | 67 |
| (3) アンケート結果 | 70 |
| 2. アンケート項目別集計結果 | 76 |
| (1) 阪急電鉄株式会社 | 76 |
| (2) 京阪電気鉄道株式会社 | 91 |
| 3. グループインタビュー結果分析と解説 | 104 |
| (1) 調査概要 | 104 |
| (2) 調査日時、場所等 | 105 |
| (3) 阪急電鉄利用者へのグループインタビューと解説 | 106 |
| (4) 京阪電気鉄道利用者へのインタビューと解説 | 112 |

第1章 「女性専用車両路線拡大モデル調査」の概要

1. 調査の趣旨

平成14年1月に国土交通省は、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ため、「女性の視点から見た交通サービスに関するアンケート調査」を首都圏で実施し、男女合わせて約5千人から回答を得た。この結果、痴漢等迷惑行為対策として、女性専用車両導入について、女性の8割弱、男性の7割弱が賛成する等、社会のニーズが高いことが判明した。

一方、鉄道会社でも女性専用車両に対するニーズが高いことを独自調査などにより察知していたものの、女性専用車両の導入は平成12年12月の京王電鉄、平成13年7月のJR東日本と非常に限られていた。鉄道会社としては、混雑率の不均衡、ホーム上が混雑することによるダイヤの乱れ、利用客からのクレーム等への懸念から導入が困難な状況にあった。

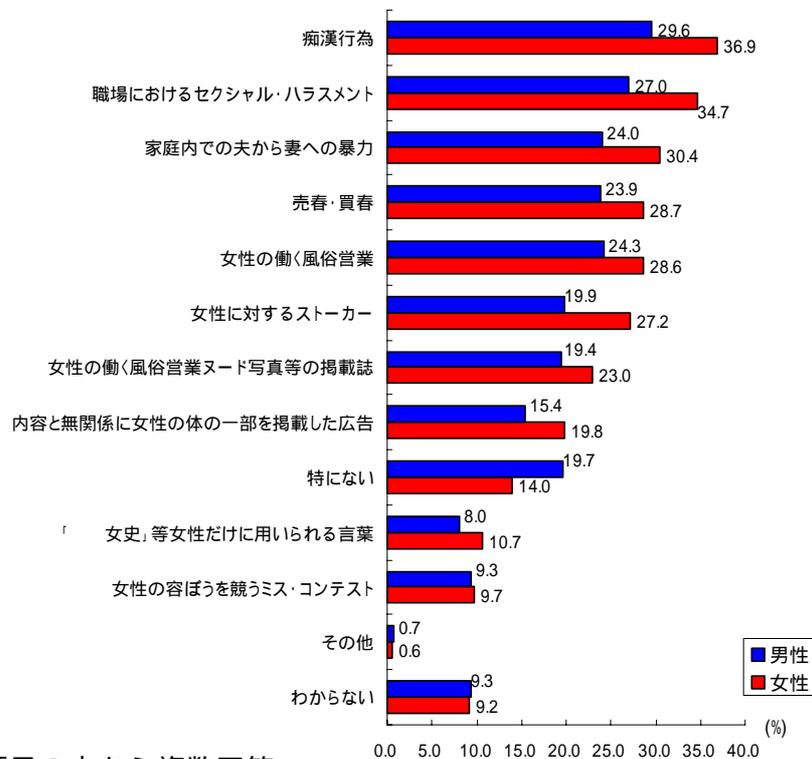
このような背景のもと、国土交通省では、男女共同参画を目指す日本社会においては、日々の通勤通学等の面においても女性が安全、快適に社会活動に参加するための環境づくりが必要であると考え、女性専用車両導入を促進すべく、鉄道会社の協力を得て「女性専用車両 路線拡大モデル調査」を行うこととした。本調査は、上記のような鉄道会社の懸念を踏まえ、女性専用車両の導入の効果や導入にあたっての具体的な課題及びその解決方法等について調査・検討しようというものであり、実施にあたりモデル調査対象となる鉄道会社を募集した。

この募集に応じたのが阪急電鉄株式会社及び京阪電気鉄道株式会社の二社であり、本調査は両鉄道会社により平成14年10月から2ヶ月間実施された。

【参考】

内閣府が平成 11 年 9 月～10 月に実施した「男女間における暴力に関する調査」において、女性(1,773 人)に交通機関や路上等での痴漢の被害にあった経験の有無を尋ねたところ、約半数の人に被害の経験があった。さらに同府が行った「男女共同参画社会に関する世論調査」(平成 12 年 2 月)において「女性の人権が尊重されていないと感じるのは、どのようなことか」という質問の回答で、男女ともに最も多かったのは「痴漢行為」(女性 36.9% , 男性 29.6%)であった。そして性別・年齢階層別にみると、20 歳代で半数近くの人が女性の人権が尊重されていないと回答しており、特に若い女性においてその割合が高いという傾向が見られた。

図表 1 - 1 女性の人権が尊重されていないと感じること



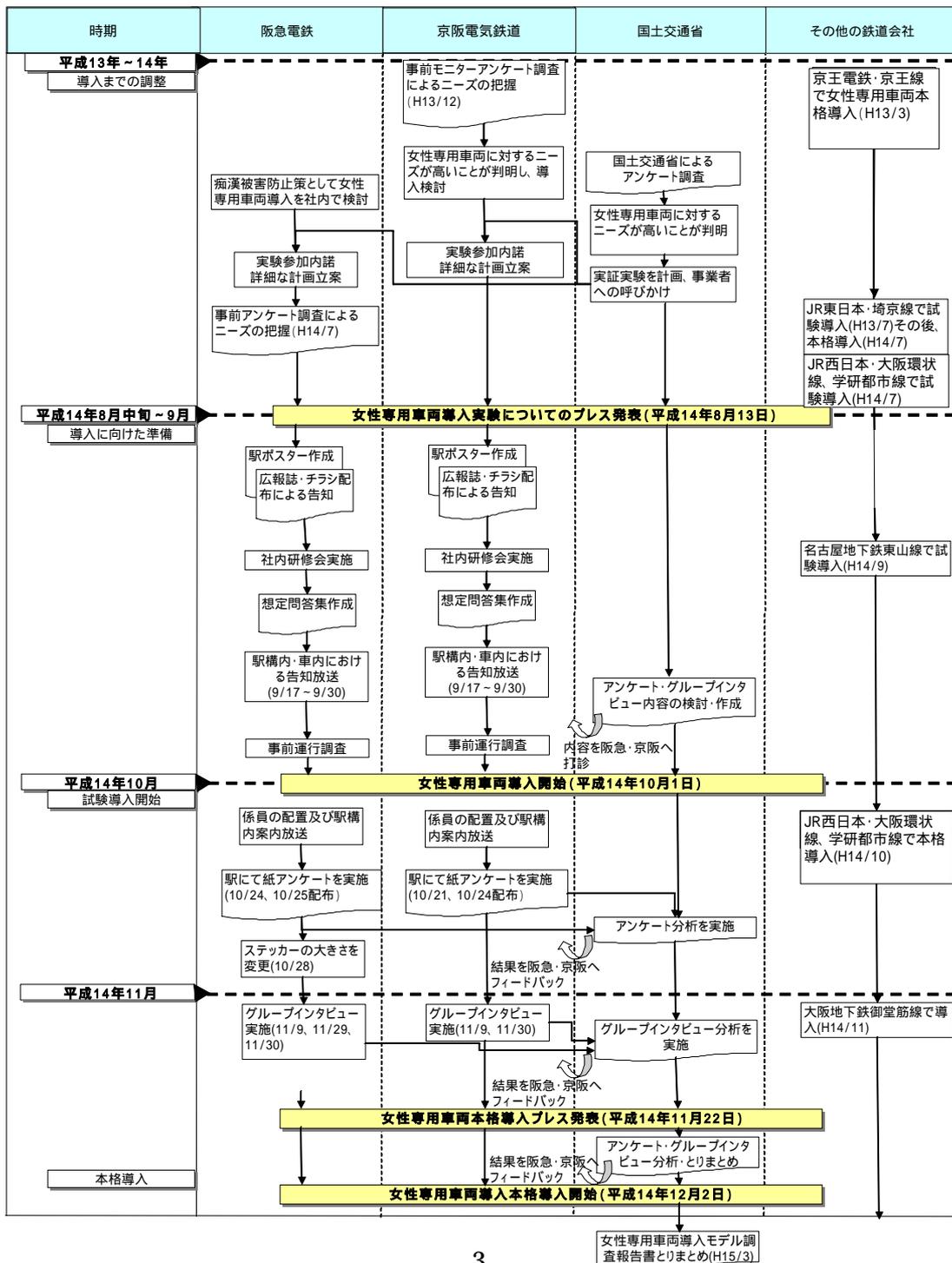
注：10 項目の中から複数回答

(出所：内閣府「男女共同参画社会に関する世論調査」平成 12 年)

2. 調査実施フロー

本調査においては、国土交通省、阪急電鉄株式会社及び京阪電気鉄道株式会社の三者間で、最大限の効果を上げる調査の進め方について検討した結果、下記のフロー図で示す流れにより調査を行うこととした。

図表 1 - 2 調査実施フロー



第2章 女性専用車両試験導入の実施内容

1. 試験導入の実施概要

(1) 阪急と京阪¹の試験導入の実施内容

今回試験導入を行った阪急および京阪においても、朝ラッシュ時における痴漢被害が報告されていた。両鉄道会社ではこれまでも痴漢被害防止策の一策として女性専用車両の導入も検討されていたが、先行事例がほとんどないため、導入による影響（「車両ごとの混雑率の格差への影響」、「定時運行に与える影響」、「ホーム上の人の流れへの影響」、「ホーム上の混雑が乗降時の安全性に与える影響」、「クレーン等の利用客の反応」等）の度合が予測困難であり、実施には慎重にならざるを得なかった。

一方、平成12年12月、京王電鉄が深夜時間帯の迷惑行為被害防止対策として女性専用車両の導入に踏み切ったことをはじめとして、平成13年7月にJR東日本が、平成14年7月にJR西日本が試験的に女性専用車両の導入を行い、徐々に女性専用車両に対する社会的な認知度が高くなってきた。ちょうどその頃、平成13年12月に京阪では利用者ニーズの把握を目的としたモニター調査（アンケートで、そのうちの一項目が女性専用車両設置の要望を問う調査）を行っており、独自に女性専用車両導入の要望が大きいことを把握していた。

このような状況のもと、国土交通省が女性専用車両の普及に向けたモデル調査の協力募集を（社）日本民営鉄道協会を通して鉄道会社向けに行ったために、両鉄道会社は女性専用車両試験導入の実施を決定した。

¹ 本報告書では便宜的に阪急電鉄株式会社を「阪急」、京阪電気鉄道株式会社を「京阪」と記載している。

阪急電鉄株式会社

a. 路線の特徴²

阪急京都本線は、河原町駅（京都市下京区）と梅田駅（大阪市北区）をつなぐ路線で、所要時間は通勤特急で40分、快速特急で40分、特急で42分である。1日平均71万4千人の利用者数があり、最も混雑する時間帯は平日の午前7時27分から8時27分の間で、大阪への通勤・通学客が多く利用する。特に高槻市駅（大阪府高槻市）では、駅周辺が住宅地ということもあり、特急・通勤特急・快速特急を利用する乗降客が多く同駅のホームにおける混雑度が高い。一方、土日祝日は京都への観光の足として、平日とは異なる利用がなされている。

女性の利用者としては、大阪のベッドタウンとしての住宅街を沿線に抱えているため、通勤で大阪のビジネス街に向かうOLが多い。また阪急沿線には、同志社女子大学やノートルダム女学院、梅花女子大学・短期大学、平安女学院大学・短期大学部、さらに私立英真女子高校や精華女子高校などの多くの女子大学や女子短期大学、女子高校があり、女子学生の利用も多いと見られる。

b. 試験導入概要

・試験期間

平成14年10月1日（火）～11月29日（金）

・実施区間

京都本線（河原町 梅田）

・実施列車

平日ダイヤ運行日の、2扉車両（6300系車両）で運行する特急・通勤特急・快速特急について、終日実施（合計122本/日）

・対象車両

8両編成のうち1両（梅田寄りから5両目）

・女性専用車両利用者の特例

女性の利用者に同伴する小学生以下の男児は乗車できる。また障害を持つ利用者の場合、利用者と介護者のどちらかが女性の場合は、女性専用車両に乗車することが可能である。

² 路線図（P8 図表 2-3）を参照のこと。

- ・ 停車駅（平日ダイヤ）

図表 2 - 1 阪急女性専用車両停車駅

| 列車種別、運行時間帯、本数 | 停車駅 ³ | | | | | | | | |
|--------------------|------------------|----|-----|-----|------|---|----|----|-----|
| | 梅田 | 十三 | 茨木市 | 高槻市 | 長岡天神 | 桂 | 大宮 | 烏丸 | 河原町 |
| 特急（昼間時 54 本） | | | | | | | | | |
| 通勤特急（朝ラッシュ時 11 本） | | | | | | | | | |
| 快速特急（朝夕ラッシュ時 57 本） | | | | | | | | | |

* 本数は、2 扉車両（6300 系車両）による運行本数

京阪電気鉄道株式会社

a. 路線の特徴⁴

京阪本線は、京都市内の住宅街に位置する出町柳駅を始発駅とし、大阪の天満橋駅まで特急で 51 分から 56 分の所要時間を要する路線である。京都市内の繁華街に近い三条、四条駅、JR 京都駅から徒歩 20 分程度の七条駅を經由し、大阪府内の枚方市駅を経て、大阪のビジネス街へと至る。特急の利用者は、京都・大阪間の移動者が多く、1 日平均 77 万 4 千人の利用者があり、最も混雑する時間帯は平日の午前 7 時 50 分から午前 8 時 50 分の間となる。

大阪のベッドタウンとしての住宅街を沿線に抱えているため、女性の利用者には通勤で大阪のビジネス街に向かう OL が多い。また、京阪沿線には、京都女子中学・高校・大学、聖母学院中学・高校・短大、立命館中学・高校をはじめ多数の学校があり、女子学生の利用者も多いものと考えられる。

b. 試験導入概要

・ 試験期間

平成 14 年 10 月 1 日（火）～ 11 月 29 日（金）

・ 実施区間

京阪本線・鴨東線（出町柳 天満橋：京都方面から大阪方面への片道のみ実施）

³各停車駅の読み方は以下のとおりである。梅田（うめだ）、十三（じゅうそう）、茨木市（いばらきし）、高槻市（たかつきし）、長岡天神（ながおかてんじん）、桂（かつら）、大宮（おおみや）、烏丸（からすま）、河原町（かわらまち）

⁴路線図（P8 図表 2-3）を参照のこと。

・実施列車

平日ダイヤ運行日の、出町柳駅発：6時31分、46分、58分、7時12分、22分、32分、44分、58分の8本の特急列車。

・対象車両

8両編成のうち最後尾1両（出町柳側）。

・女性専用車両利用者の特例

女性の利用者に同伴する小学生以下の男児は乗車できる。障害を持つ利用者の場合は、介護者を含めて男女を問わず利用可能である。

・停車駅（平日ダイヤ）

図表 2 - 2 京阪女性専用車両停車駅

| 列車種別、運行時間帯、本数 | 停車駅 ⁵ | | | | | | | | | | |
|----------------|------------------|----|-----|----|-----|-----|-----|----|----|----|-----|
| | 淀屋橋 | 北浜 | 天満橋 | 京橋 | 枚方市 | 中書島 | 丹波橋 | 七条 | 四条 | 三条 | 出町柳 |
| 特急（平日朝ラッシュ時8本） | | | | | | | | | | | |

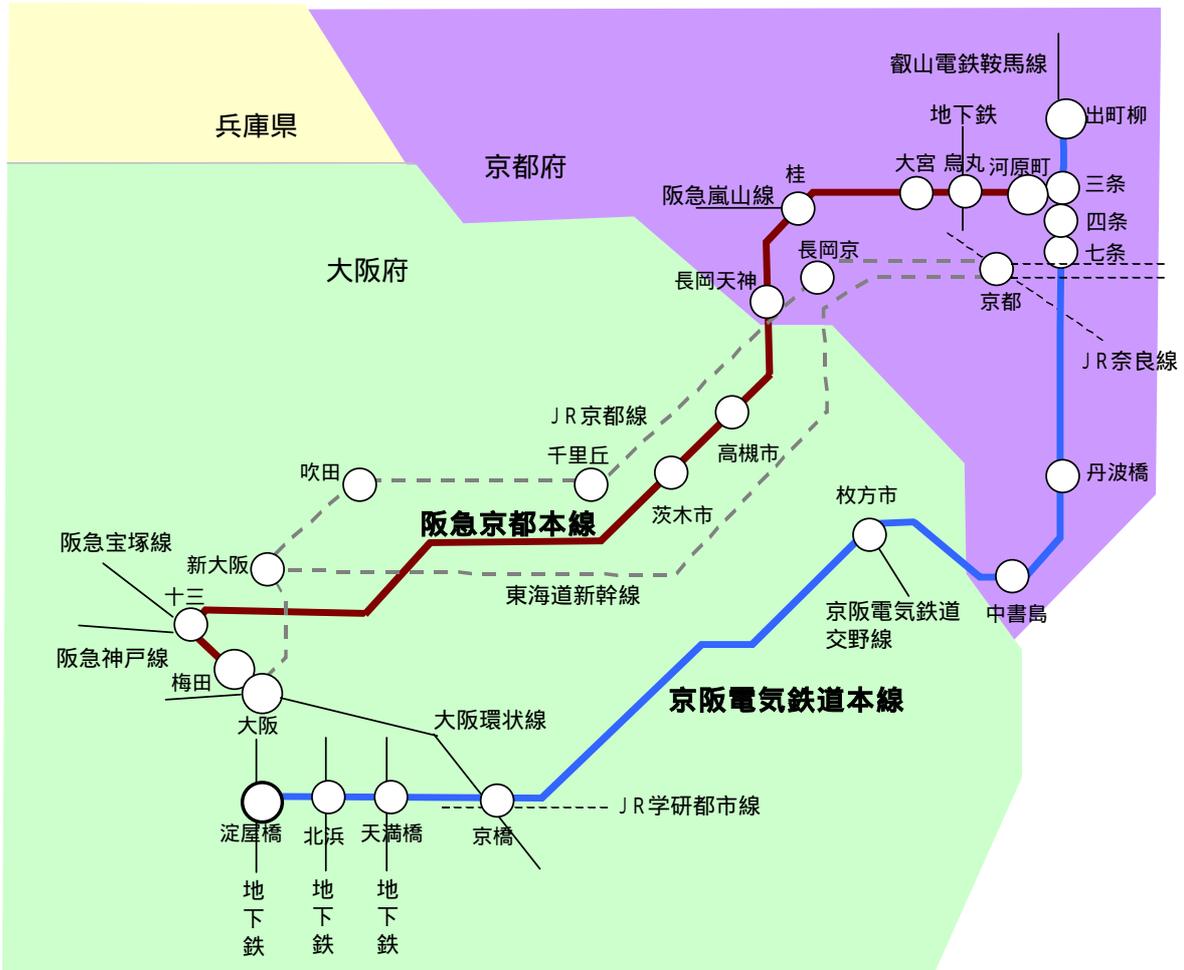
* 天満橋～淀屋橋間は混雑率が低いので専用としない。

⁵ 各停車駅の読み方は以下のとおりである。淀屋橋（よどやばし）、北浜（きたはま）、天満橋（てんまばし）、京橋（きょうばし）、枚方市（ひらかたし）、中書島（ちゅうしょじま）、七条（しちじょう）、四条（しじょう）、三条（さんじょう）、出町柳（でまちやなぎ）。

(2) 路線図

阪急及び京阪において、女性専用車両を導入した路線を以下の図表に示す。

図表 2 - 3 路線図



2 . 試験導入時の専用車両設定方法

(1) 試験導入期間

今回、女性専用車両の試験導入の期間は、両鉄道会社ともに平成 14 年 10 月 1 日～11 月 29 日の 2 ヶ月とした。開始時期となった 10 月は、下半期の始まりであり、転勤等による人の移動が多く、初めて阪急、京阪を利用することになる客も多くなる。すなわち、そのような利用客さえも女性専用車両に適切に誘導するために十分な告知、案内方法を実施せざるを得ない厳しい時期こそが女性専用車両導入効果を厳しく測定するには適切な季節であると考えた。

また期間を 2 ヶ月と設定したのは、本格導入を決定する上で、ある程度女性専用車両が定着し、実際の利用者の意見を収集分析する時間を考慮した場合、最低 2 ヶ月間が必要であると判断したためである。

実際には両鉄道会社ともに、朝ラッシュ時においては導入後 2～3 週間程度で、案内員が特別な案内や誘導を行わなくても、女性利用者のみが女性専用車両停車位置に並ぶようになり、利用者の認知と混雑解消に 1 ヶ月を見込んでいた当初の予想より早く利用者に認知されているようであった。

(2) 対象路線・対象編成車両

どの路線に女性専用車両を導入するかを検討する際、当モデル調査では痴漢被害の防止を目的としたため、その被害発生の多い路線を優先する方法を採った。痴漢被害の多い路線の特徴としては、駅と駅の間が長い、非常に混雑するといったこと等が考えられる (P14【参考】参照) が、阪急及び京阪の場合はこの 2 つの要素にほぼ当てはまる路線や車両を設定することとした。

図表 2 - 4 阪急導入車両



阪急特急



女性専用車両

図表 2 - 5 京阪導入車両



京阪特急



女性専用車両

図表 2-7 から 2-9 の通り、車両のタイプとしては、二人がけのシートが並んでいるクロスシートと、真中へ向き合う形で座るロングシートがあり、その混合型としてのセミクロスシートがある。

阪急の場合は、京都本線（梅田駅～河原町駅間）の特急に女性専用車両を設定しているが、その主な理由として、特急の車両タイプが 2 扉のクロスシートで運行されていることを挙げている。

阪急のクロスシートは基本的に扉付近の折りたたみ座席以外は二人掛けの構造となっている。したがって、ロングシートのように開放的でなく、痴漢の被害に遭う可能性が高いことが指摘されており、実際に被害も報告されていた。特に深夜などの人が少ない時間帯においては、女性が 1 人で二人掛けシートの窓側に座った時に痴漢の被害に遭っても逃げられない可能性が高い。しかも特急のために次の駅に到着するまでの時間が長い。試験導入後のグループインタビューでも「痴漢の被害が怖いので、深夜にクロスシートには座らない」という声があり、利用者の間でも特にクロスシートにおける対策の要望が強かったことがわかる。

このように、特急であるために駅の区間が長いことや、クロスシートの構造上の問題が、女性専用車両の設定をする上で重要な要素となった。

阪急で急行や普通列車に女性専用車両を導入しなかった理由は、急行や普通列車では編成によって車両数が 8 両や 10 両と異なっており、女性専用車両の停車位置(乗り場)が同じホームでも異なるためである。つまり、統一的な告知(例:「梅田から 5 両目が女性専用車両」)が困難であり、また、足元表示も固定できなくなり、利用者の混乱を招くおそれがあるためである。さらに、阪急は、快速急行や普通の種別で使われている車両を、一日のうちに他の種別の編成に組みなおして運用する場合があり、女性専用車両を導入していない列車にも女性専用車両の告知ステッカーを貼付した車両が混じってしまうことになると利用者に誤認されるおそれもあったことから、特急・通勤特急・快速特急以外への導入拡大は行わなかった。

一方、京阪の場合、女性専用車両の導入は京阪本線の出町柳駅～天満橋駅間の特急とした。これは、当該路線が京阪の主要な路線であり、利用者も多くその分だけ他の路線と比較して迷惑行為が多く、さらに京阪の特急の場合、停車駅間の運転時分が最長で 20 分と長く、痴漢等の迷惑行為が発生した場合に逃げるのが困難であり、女性専用車両の必要性が高いと考えられたためである。導入区間を終点の淀屋橋駅までではなく、その 2 つ前の天満橋駅までとし、北浜駅、淀屋橋駅をはずした理由は、天満橋駅では階段から女性専用車両の位置が最も近く、駆け込みによる誤乗車が発生しやすいと考えられること(P48 図表 2-39 参照)、天満橋駅で降りる利用者の数が多く車内の混雑が相当緩和されること、天満橋駅から終点の淀屋橋駅までは駅間ごと

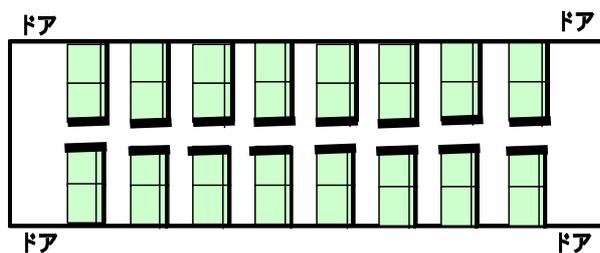
の乗車時間が短いことの3つの理由により、迷惑行為の発生可能性が低く、女性専用車両を解除しても支障がないと考えられたためである。

京阪で他の編成車両に導入しなかった理由は、停車駅間の運転時間が特急と比較して短いことに加えて、阪急と同様に他の編成車両の車両数が雑多で停車位置が一定しておらず、女性専用車両の位置の案内が困難であり、利用者に混乱を招くおそれがあったためである。

図表 2 - 6 クロスシートとその構造例



阪急車内クロスシート



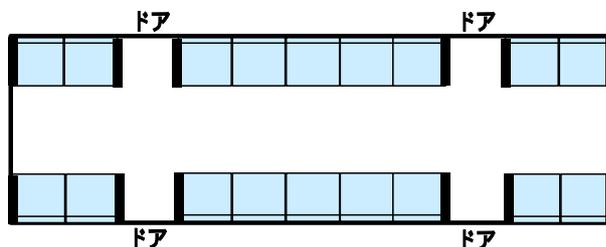
進行方向

クロスシート構造例

図表 2 - 7 ロングシートとその構造例



京阪車内ロングシート



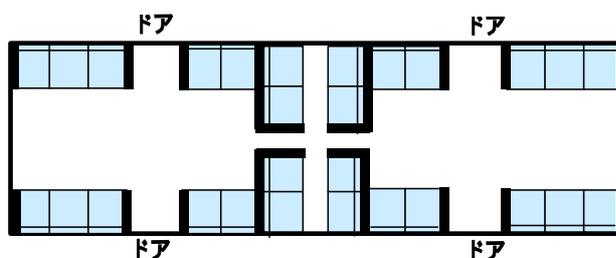
進行方向

ロングシート構造例

図表 2 - 8 セミクロスシートとその構造例



京阪車内セミクロスシート



進行方向

セミクロスシート構造例

なお、阪急、京阪、及び他社導入事例等を踏まえると、以下のようなタイプの路線は、女性専用車両を導入するためには工夫が必要であると考えられる。

編成車両数が少ない

同一駅ホームでも到着列車の編成により車両の停車位置が異なる
相互直通運転が行われ複数鉄道会社の路線車両が混在している

の編成車両数が少ない路線では、例えば1両を女性専用車両とした場合には、他の乗客が乗車できる車両数が比較的少なくなる。この際、混雑率の極端な不均衡が生じることが想定される場合には、慎重な検討が必要になると考えられる。

ただし、高松琴平電気鉄道（高松市）の琴平線のように2両編成という短編成であっても、限定的ではあるが女性専用車両を導入している事例が見られる⁶。この場合は導入時間帯の混雑率がそれほど高くないことから混乱なく女性専用車両の導入が可能であったと考えられる。

そもそも編成車両数が少ないのは、その車両数に見合っただけ乗客数もそれほど多くないと考えられる。もともとの混雑率が高くなければ導入を検討する余地は十分ある（ただし1両編成の場合は例外）。

の、同一ホームでも到着列車の編成により車両の停車位置が異なるケースは、阪急及び京阪でも未導入である。この場合、現状のホーム上の足元表示等は固定された表示のため、車両位置のバリエーションに合わせて乗客への適切な案内告知が困難であり、誤乗車が発生する可能性がある点が障害となっている。

この場合は、女性専用の対象車両を明確化することにより、導入余地がある。例えば、車両の外観をペイントする等目立たせる方法が考えられるという意見がグループインタビューで出された。

相互直通運転が行われ複数鉄道会社の路線車両が混在しているケースは、異なる鉄道会社の車両が同一ホームに停車する場合である。片方の鉄道会社が女性専用車両を導入し、もう一方の鉄道会社が導入しないケースや、双方導入するが女性専用車両の位置が異なる場合等は、混乱が生じる可能性がある。

この場合は、と同様に、車両の外観で識別できるようにする方法で混乱を防ぐことが考えられる。また、双方導入する場合は車両位置を同一にするなどによる混乱防止手段を取ることが考えられる。

⁶ 高松琴平電気鉄道（高松市）は平成14年12月の毎週金曜日に、女性専用車両を設けた臨時の最終電車を運行した。

【参考】

警視庁生活安全部総合対策資料によると、平成 12 年度の警視庁管内の電車車両内における卑猥行為の検挙件数は 1,854 件であった。職業別では会社員が最も多く、次いで高校生、大学生となっている。また、一般にはこのように公的に把握されている痴漢被害件数は氷山の一角であり、実際にはさらに多くの女性が被害を被っているとされている。

同調査によると検挙者数の多い路線は 埼京線 中央線 山手線であった。特に埼京線や中央線に関しては、駅と駅の区間が長い箇所が多く、非常に混雑率が高いという特徴がある。

(3) 車両位置

女性専用車両を導入する場合に、車両位置をどこに設定するのかは、鉄道会社にとっては判断に迷う事項である。

阪急は、大阪方面、京都方面への乗客いずれにとっても利用しやすい編成の中央付近とするとともに、朝ラッシュ時に大阪寄りが混雑することから 5 両目とした。

京阪では、各駅において、女性専用車両の扉前に階段がない車両位置を選択した。これは、階段を降りて乗車する乗客にとって、特に駆け込み乗車の場合等は誤乗車の危険性が高いことを考慮し、混乱を防ぐ目的によるものである。この結果、京阪については、片道運行であり、最後尾の車掌からも目が届くこともあって、進行方向に向かって一番後ろの 8 両目とした。

このように、阪急が中央の車両、京阪が端の車両に女性専用車両を導入することとなった。アンケートの「女性専用車両の位置が適切か」との質問に対しては、両鉄道会社の利用客男女ともに過半数が適切と回答しており、どちらの鉄道利用者もおおむね導入車両位置に対し満足していると思われる。

ただし現在の位置が不満である利用者に対して、位置が不適当な理由を質問したところ、阪急は「階段・改札等に近く、男性の誤乗車が多いから」がトップであり、京阪は「階段・改札等から遠く、急いでいる時に乗りづらいから」がトップであった。グループインタビューにおいても、位置を中央の車両にするか端の車両にするかについては、利用者の利便性に関わる事項であり、さまざまな意見が出されている（P108～109、P113 参照）。

そもそも利用者にとって便利な車両位置とは、利用者ごとに、乗車駅、降車駅、降車後の目的地等によって千差万別であり、全鉄道利用者にとって便利さを損なわない女性専用車両の設定は極めて困難である。また、一般車両の利用者に比べて女性専用車両の利用者を著しく優遇することも適切とは考えられない。したがって、女性専用

車両の導入に当たっては、階段・改札等の位置も考慮しつつ混乱が生じないような位置に設定することが重要であり、全ての利用者の利便性について完全を追求することは事実上困難であると思われる。導入位置について特に男性利用者が便利な車両を利用できないという意見はアンケートでも見られたが、今回の実験では、特に痴漢の犯罪としての重大性を鑑み、女性専用車両の導入については、導入の告知等を通して、男性利用者の理解を求めていくこととして実験を進めた。

(4) 運行時間帯

運行時間帯については2つのパターンが考えられる。それは、終日実施するか、それとも一部の時間帯のみ実施するかである。

阪急は、時間帯を区切って実施することは、乗客にとって混乱を招くおそれがあると判断し、運行時間帯を終日とした。

一方京阪は実施する時間帯を朝ラッシュ時のみとした。すなわち、一日のうち最も混雑がひどく痴漢行為が発生しやすいと考えられ、利用者の要望が大きい時間帯に設定したのである。これは、最も利用者のニーズが大きく導入効果が見込める時間帯に試験導入を行い、定着を図ってから対象時間の拡大を検討していこうという意図によるものである。

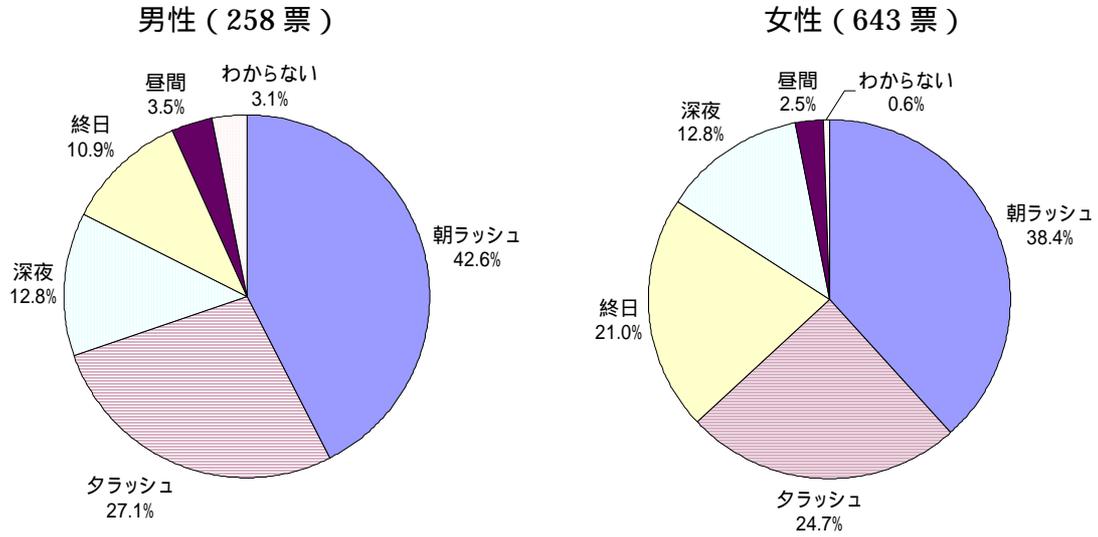
アンケートでは両鉄道会社の利用者ともに、導入すべき時間帯に関しては「朝ラッシュ」という回答が男女ともに最も多く、続いて「タラッシュ」「深夜」「終日」の順であった。特に混雑度が高い「朝ラッシュ」時への導入を求める声が高い。

一方、グループインタビューにおいては、女性利用者に「終日」導入を希望する声が多く聞かれた。男性利用者には「平日の終日導入は否定意見も多いと思うが、最低限ラッシュ時間は入れないと意味がないであろう」という意見があった。さらに「曜日、時間、電車によって女性専用車両が実施されたり、実施されなかったりという運用をするよりは、終日実施の方がわかりやすく良い」というものもあった。

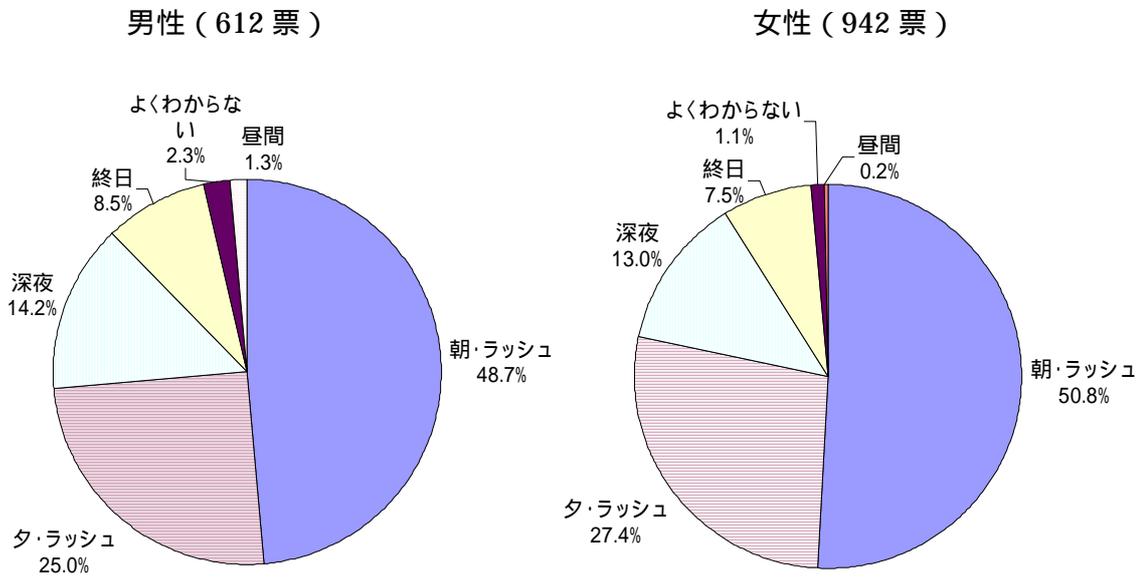
これらの意見から、痴漢対策として女性専用車両を導入する場合、最も混雑する時間帯の優先度合いが高いと言える。

グループインタビューでは、男性会社員から「関西の鉄道各社は女性専用車両実施のルールを統一してほしい」という声もあがっており、痴漢被害者を減らすために最も混雑した時間帯における実施と同時に、利用者の混乱を避ける配慮も必要であることが指摘された。

図表 2 - 9 導入すべき時間帯（阪急）



図表 2 - 10 導入すべき時間帯（京阪）



3 . 試験導入時に講じた施策

(1) 予備調査

鉄道会社においては、お客様窓口やモニター制度等を活用し、普段から利用者の意見を把握し、サービスに取り入れる努力をしている。阪急、京阪においても、利用者の意見等を通じて、女性専用車両のニーズがあることを把握していた。

特に京阪では、先述のとおり試験導入の10ヶ月前に利用者に対してアンケートを行っており、女性専用車両のニーズが大きいことを把握していた。導入を検討する前に、利用者のニーズがどの程度あるかの予備調査を行うことは有益である。今回実験を行った両社ともに、女性専用車両が導入されても混乱が起きることがないように事前のアンケートなどを実施し、乗車状況や利用者の意見を把握することは、運営をスムーズに行う上で有効であると述べている。

アンケートでは女性専用車両の賛否だけでなく、導入が望まれる時間帯や通常どんな車両に乗るか等の把握も行われた。さらに導入に反対する利用者の意見も積極的に収集することで、導入するか否かの判断にはもちろんのこと、具体的な運行内容の決定のみならず、導入後の利用者からの問い合わせや意見への対応方法の検討等においても有効に活用できるデータが得られた。

図表 2 - 1 1 予備調査における質問項目例

| 項目 | 内容 | 質問の意図 |
|---------------------|--|--|
| 属性、利用状況 | 住所、年齢、職業等 利用路線 利用時間帯 | 鉄道利用者及びその鉄道利用状況を把握する。 |
| 車内迷惑行為（特に痴漢）についての認識 | 被害状況 鉄道会社の対策への満足度 | 車内迷惑行為（特に痴漢）の被害状況を把握し、導入決定方針を明確化する。 |
| 女性専用車両導入についての認識 | 女性専用車両の賛否とその理由 希望する導入路線、時間帯、列車種別（特急、急行等）、車両位置 | 女性専用車両を導入するか否かを判断する。 さらに、導入する場合、具体的な運行形態の決定、運行マニュアルの作成、利用者への対応方法の検討のための参考資料とする。 |

両社はアンケートにより女性専用車両に対するニーズが高いと思われる痴漢被害の多い路線と時間帯を特定した後は、実際に女性専用車両に乗車することになる女性利用者と、それにより他の車両への移動を余儀なくされる男性利用者の双方の利便性に配慮して、列車編成、導入車両位置等を決定した。そして、女性利用者を女性専用車両に速やかに誘導するだけでなく、男性利用者の誤乗車も防止する必要があることから、案内員の配置等の運営体制や告知・誘導用のポスター・ステッカー等の告知方法を細部まで検討する段階へと入っていった。

(2) 社内体制（社内向けマニュアルの作成等）

導入の具体策の検討

a. 導入方針の明確化

この時期は導入における具体策を検討する時期である。特に通勤・通学等の場合、いつも同じ位置で乗車する利用者が多く見られるが、女性専用車両の導入により、該当車両に乗車できなくなる男性利用者に対しては、「なぜ導入するか」という目的を明確化して告知することにより、理解を得ることが有益である。

実際、グループインタビューでは「痴漢行為抑止対策なのか、鉄道会社のイメージを向上させるためのサービスの1つとして行っているのかを明確化してほしい」という意見があがっている。

今回の試験導入では、国土交通省のプレスリリースにおいて、「車内での迷惑行為等を防止するため」と明確に謳い、阪急、京阪のプレスリリースにおいては、それに協力をするということを打ち出すかたちを採った。

事前準備

この時期に行ったことは、鉄道会社内における運営体制の確立と利用者への告知の徹底である。以下それぞれの項目について述べる。

阪急では、社内向けマニュアルと社外からの問い合わせに対応するための方法を検討しケースごとに整理した。女性専用車両における社内周知については、駅の監督者を通じて駅係員にマニュアルを習熟させている。

図表 2 - 1 2 ホーム上での案内員の対応例（阪急の例）

| 時期 | 対応内容 | 対応内容から判断される具体的な対応例 |
|-------|--|---|
| 列車到着前 | 2 箇所ある女性専用車両乗車位置の中間付近で立哨し、女性専用車両乗車位置付近で男性が乗車待ちしている場合は、その場所は次の列車では女性専用車両である旨を伝える。 | 「申し訳ございません。こちらには女性専用車両が到着いたします。ご協力をお願いします。」というように、男性に対して列車到着前に案内を行い、協力をお願いして誤乗車を防止する。 |
| 列車到着時 | 女性専用車両乗車位置付近で、乗車待ちしている利用者へ案内を行う。 | 「こちらには女性専用車両が到着いたします。皆様のご協力をお願いいたします。」というように内容を、女性専用車両の利用者に対して伝える。 |
| 乗車時 | 乗車する利用者に当該車両が女性専用車両である旨を案内する。 | 「こちらの車両は女性専用車両となっております。皆様のご協力をお願いいたします。」というように、乗車の際に女性専用車両であることを伝え、誤乗車を防止する。 |
| 出発時 | 女性専用車両乗車位置の中間付近で、やや内側寄りに移動し、当該車両が女性専用車両である旨を案内する。 | 「こちらの車両は女性専用車両となっております。皆様のご協力をお願いします」というように、女性専用車両であることを利用者に対して伝える。 |

・利用者からの女性専用車両に対する意見があった際の対応

利用者から意見があった際の対応は、以下のとおりである。

- 意見の内容を把握する。
- その場で即答できる場合は、回答する。ただし、回答が不確かな場合は回答をせずに、駅の係員へ尋ねるように誘導する（案内員はホームにおける案内の役割があり、利用者の対応は対応担当者に委ねる）。
- 意見内容は、駅係員に報告を行う。

また、阪急及び京阪では、社外からの問い合わせへの対応方法も検討している。その対応例は以下の通りである。

図表 2 - 1 3 社外からの問い合わせへの対応例（阪急の場合）

| 利用者から想定される質問 | 回答例 |
|---|---|
| 問：阪急が今回女性専用車両の試験導入するのはなぜか。 | 答：今回の試験導入は、国土交通省の「女性専用車両の路線拡大モデル調査」に協力して実施するもので、当社としても「人にやさしい、魅力ある鉄道サービス」を目指しており、この調査を通じ、お客様により快適にご乗車いただけるよう、一層研究・検討を重ねていくため。 |
| 問：なぜ5両目に設定したのか | 答：編成中央部とすることにより、大阪方面・京都方面の利用者いずれにも利用しやすい編成中間付近とする。5両目としたのは朝ラッシュ時に大阪寄りが混雑するため。 |
| 問：休日はなぜ実施しないのか | 答：休日は行楽等のため、家族やグループ連れでの利用客が多く、女性のみ乗車可能の専用車は、これらの乗客にとっては利用しづらいものと考えられるため。 |
| 問：男性のお客様が梅田駅・河原町駅で停車中に5両目を通り抜けさせようとした場合、どのようにご案内するのか。 | 答：通り抜けは、非常時、緊急時を除いて遠慮をお願いする。 ⁷ |

⁷ 阪急は当初男性の女性専用車両における通り抜けを禁止していたが、多くの男性利用者から、通り抜けできないことによる不便さについて改善の要望が強く寄せられたため、試験導入期間中に通り抜けを許可することになった。

図表 2 - 1 4 社外からの問い合わせへの対応例（京阪の場合）

| 利用者から想定される質問 | 回答例 |
|--|---|
| 問：利用者からの女性専用車両導入要望はどのくらいあるのか。調査はしているのか。 | 答：自社でアンケートを実施した結果、約 50%の利用者の要望がある（アンケートモニター方式）。また、国土交通省のアンケートでは女性の 77%、男性の 66%が女性専用車両に賛成している。 |
| 問：実施車両を朝のラッシュ時の下り特急列車とした理由は？ | 答：朝ラッシュ時への要望が、全体の約 6 割だった。朝ラッシュ時の列車の中で、比較的多くの利用者があり、かつ長区間無停車となる下り特急とした。 |
| 問：女性専用車両を最後尾の車両としたのはなぜか。 | 答：ホームの構造上駆け込み乗車が一番少ない位置であり、又、混雑率が比較的低いことを勘案して最後尾の車両に決定した。また、最後尾の車両であれば、車掌の目が行き届きやすいので、気がつかずに乗車された男性旅客に対しても対応しやすい。 |
| 問：男性の身体障害者・知的障害者は乗車できないのか。 | 答：介護者を含めて男女を問わず利用可能である。 |
| 問：車両のステッカーやポスター、ホームの乗車位置の表示にバラ色（ローズピンク）を採用したのはなぜか。 | 答：車体やホームでの表示に際して、「わかりやすい・周囲の色に負けない・さわやかである・きれいである・目立つ」色として、バラ色（ローズピンク）を基調にした色彩を採用した。 |
| 問：男性専用車両は設けないのか。 | 答：通勤時間帯の運用なので男性旅客が圧倒的に多いことを勘案し、男性専用車両の運用は考えていない。また、迷惑行為の被害者はほとんどが女性である。 |

例外的な乗車が認められるケースとして、子供については、例えば女性用のお手洗いに子供を同伴する場合と同様に、社会通念に照らして問題ないと考えられる年齢層については、女性専用車両に乗車可能であると今回は考えた。具体的な運用については、利用者の判断に委ねるという選択も可能であるが、運用上の混乱を招かないためには鉄道会社ごとに社会通念に照らして適切とみなされる範囲で年齢制限を設けるこ

とが望ましいと考え、今回は女性の利用者に同伴する小学生以下の男児は乗車できるとした。

【参考】

厚生労働省は「公衆浴場における衛生等管理要領(平成15年2月14日健発第0214004号)」において、「おおむね10歳以上の男女を混浴させないこと。」としており、ここに、男女の生理的、肉体的差異による区別が必要な施設での年齢制限の一つの例が見つけられる。女性専用車両は(決して衣服を脱ぐ等しない点で公衆浴場とは異なるが)男女の上記差異に起因して起こる痴漢等の迷惑行為を減少させるための対応策であるため、鉄道事業者の判断で、同様の年齢基準設定も考えられる。

さらに女性専用車両の概要説明と利用客への対応方法等の周知徹底のため、両鉄道会社ともに、駅および列車区間の係員を対象に業務研修会および個人指導を実施した。

実施直前作業(導入前日)

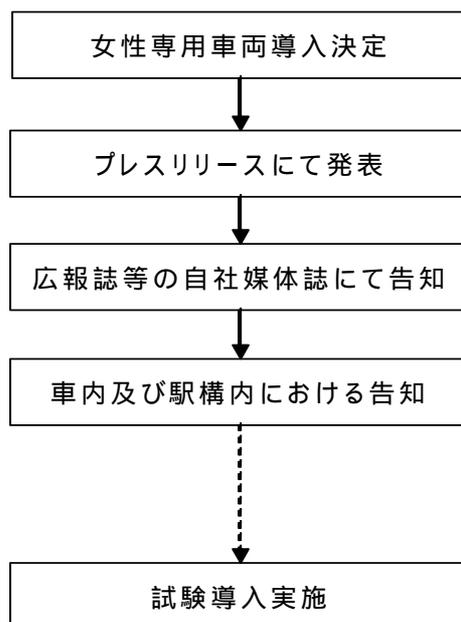
阪急における前日作業の内容は、各駅で足元表示と女性専用車両の停車位置前の柱へのポスターの貼付、及び車両車庫で対象車両にステッカーと車内表示4種類の貼付である(終電後～始発)。

京阪における前日作業の内容は、各駅で足元表示と女性専用車両停車位置前の柱のポスターの貼付(9時～16時:外注作業2名)及び車両倉庫で対象車両にステッカーと車内表示2種類の貼付(3日間車両整備委託業者が通常勤務時間内で作業)である。

(3) 利用者への告知

女性専用車両の導入の目的を利用者に理解してもらうのと同時に、利用者をスムーズに誘導するために、女性専用車両の実施内容を利用者に正確に伝えることは重要な課題である。今回の試験導入においては利用者への告知は以下の流れで進められた。

図表 2 - 15 利用者への告知の流れ



以下それぞれの項目について詳細を述べる。

プレスリリース

女性専用車両試験導入のプレスリリースは、両鉄道会社ともに、試験導入開始日 1 ヶ月前の平成 14 年 8 月 13 日に行った。関西圏を中心としたマスコミ各社からは、プレスリリース発表直後及び試験導入開始日前後において、両社に女性専用車両が導入されることが報道された。

グループインタビューでは、どちらの鉄道会社の利用者からも「初めにテレビ等のマスコミ報道で導入の概略を知り、さらに駅の構内放送やステッカー等で具体的な実施内容を知った」という意見が出された。

これは、女性専用車両導入のニュースが流された際には具体的な対象車両・時間帯等までは認識していなくても、実際に利用する駅等での告知によって詳細を認識している層が多いことを示しており、マスコミ報道がまず第一の告知手段として有効であると考えられる。

プレスリリースは、これをもとに新聞やテレビ等のメディアが報道するため、利用

者が初めて触れる情報として、非常に重要な役割を担っている。プレスリリースの内容としては、「なぜ女性専用車両を導入するのか」という理由や、具体的な実施日、時間帯、路線、編成、車両位置等の情報を明確に示すことが考えられる。しかし、アンケートから分かるように、マスコミ報道だけでは全ての人に詳細まで理解してもらうには限界があるので、阪急・京阪では駅構内の告知等を組み合わせた。

図表 2 - 1 6 プレスリリース原稿

「女性専用車両 路線拡大モデル調査」実施の概要

H14.8.13

国土交通省 政策統括官付 政策調整官室

1. 趣旨

車内での迷惑行為等を防止するために有効な『女性専用車両』の導入を促進するため、阪急電鉄株式会社（大阪市北区、大橋太郎社長）、京阪電気鉄道株式会社（大阪市中央区、佐藤茂雄社長）の協力を得て本年 10 月 1 日から 2 ヶ月間「女性専用車両 路線拡大モデル実験」を実施し、導入にあたっての課題、留意点、効果などを調査・公表することで、未導入の鉄道事業者における普及促進を図る。

2. 実施の概要

次ページ（以下）のとおり

3. 調査にあたってのポイント

各駅（時間帯別、乗降客数別、改札位置等のタイプ別）での状況の把握（混雑状況、停車時間の変化、利用率）と分析

一般車両との混雑の格差

各駅に必要な整理要員の人数、配置場所、期間等

導入にあたっての鉄道事業者としての課題とその評価

事前の各周知方法の効果の検証

利用者の声のアンケート等実施

【阪急電鉄】

1. 試験期間 平成 14 年 10 月 1 日（火）～11 月 29 日（金）

2. 実施区間 京都本線（河原町 梅田）

3. 実施列車 平日ダイヤ運行日の、2 ドア車両（6300 系車両）で運行する特急・通勤特急・快速特急について実施（合計 122 本/日）

4. 対象車両 8 両編成のうち 1 両（梅田寄りから 5 両目）

5. 停車駅（平日ダイヤ）

| 列車種別、運行時間帯、本数 | 停車駅 | | | | | | | | |
|--------------------|-----|----|-----|-----|------|---|----|----|-----|
| | 梅田 | 十三 | 茨木市 | 高槻市 | 長岡天神 | 桂 | 大宮 | 烏丸 | 河原町 |
| 特急（昼間時 54 本） | | | | | | | | | |
| 通勤特急（朝ラッシュ時 11 本） | | | | | | | | | |
| 快速特急（朝夕ラッシュ時 57 本） | | | | | | | | | |

本数は、2 ドア車両（6300 系車両）による運行本数

【京阪電気鉄道】

1. **試験期間** 平成 14 年 10 月 1 日（火）～11 月 29 日（金）
2. **実施区間** 京阪本線・鴨東線（出町柳 天満橋：片道のみ実施）
3. **実施列車** 平日ダイヤ運行日の、出町柳駅発：6 時 31 分、46 分、58 分、7 時 12 分、22 分、32 分、44 分、58 分の 8 本の特急列車
4. **対象車両** 8 両編成のうち最後尾 1 両（出町柳側）

5. 停車駅（平日ダイヤ）

| 列車種別、運行時間帯、本数 | 停車駅 | | | | | | | | | | |
|------------------|-----|----|-----|----|-----|-----|-----|----|----|----|-----|
| | 淀屋橋 | 北浜 | 天満橋 | 京橋 | 枚方市 | 中書島 | 丹波橋 | 七条 | 四条 | 三条 | 出町柳 |
| 特急（平日朝ラッシュ時 8 本） | | | | | | | | | | | |

天満橋～淀屋橋間は混雑率が低いので専用としない。

自社媒体誌における告知

多くの鉄道会社においては、例えば新サービスの開始、ダイヤ改正や施設の改善等さまざまな情報を利用者に広報するため、自社媒体誌を定期的に発行している。これらの広報誌は、駅構内に設置されるために利用者の目に触れる可能性が高い。また、紙面の構成もカラーや図面を活用して視覚に訴えて情報浸透を図ろうとするものが多い。

阪急の場合、月 2 回発行され駅に設置される広報誌 60 万部に 1 度告知を行い、女性専用車両に対する反応を確認するために広報誌に添付して簡単なハガキ形式のアンケートを同時に行った。結果として女性専用車両に対する賛成の意見の割合が男女ともに多く、実施への要望が高いことが確認された。

阪急の 1 日あたりの乗降客数は約 175 万人であり、概算で利用者数をその半分とみ

なして単純に計算すると、自社媒体誌における告知は最大で利用者の7割に行ったことになる。

一方、京阪も月1回発行され駅に設置される広報誌12万部にて1度告知を行った。さらに女性専用車両のチラシを2万3千部作成し、配布を行った。

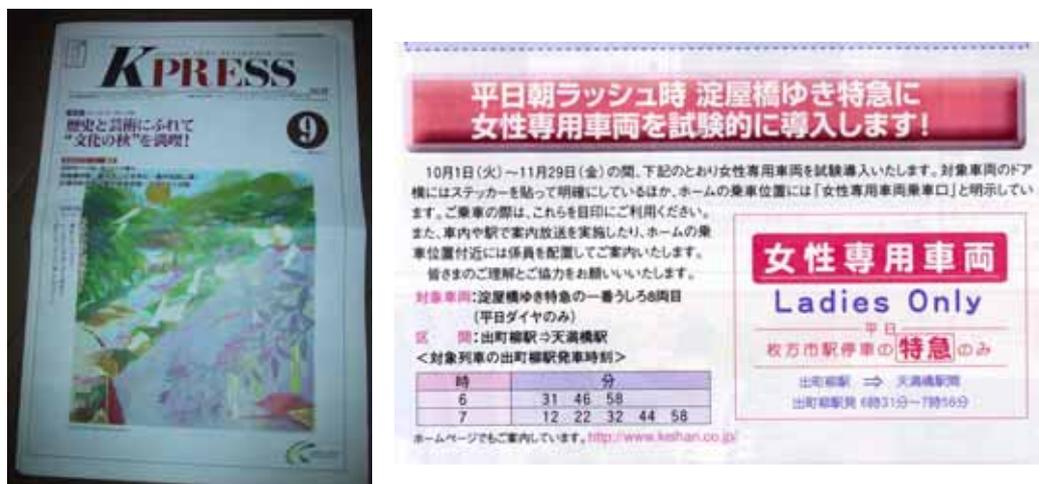
京阪の1日の京阪本線全駅の乗降客数は約151万人であり、概算で利用者数をその半分とみなすと、自社媒体誌における告知は最大で利用者の2割弱に行ったことになる。

広報誌は、利用客に的を絞った告知ができる点で、木目の細かい情報提供が可能というメリットがある。しかし、一方で、上記のように駅構内の設置場所等で広報誌を手にした利用者にはしか告知できないという限界もある。また、アンケート結果では、導入される列車や実施時間帯等の具体的な情報を広報誌で知ったという人の割合は1~3%と低く、これらを勘案すると、プレスリリース同様、広報誌も、駅構内や車内における放送・ポスター・ステッカー等他のツールの特性をうまく利用して相互補完的に告知を行うことが有効であったと言える。

図表 2 - 17 阪急の広報誌と告知内容



図表 2 - 18 京阪の広報誌と告知内容



車内及び駅構内における告知

利用者が女性専用車両を認知する場として、日常利用する駅構内や車内における告知が重要であるが、今回の試験導入では「駅構内・車内放送」といったアナウンスによる認識度が最も高いことが明らかになった（P84 図表 16、P98 図表 43 参照）。一方「駅ポスター」等の視覚による認識度は「駅構内・車内放送」と比較すると低かった。「駅ポスター」の場合には、気がつかなければ通り過ぎてしまい認識できないという限界がある一方で、アナウンスの場合は、放送されれば聞こえる範囲内にいる利用者全ての耳に入る。今回のような多くの利用者に影響があると想定される事項を告知する場合には、アナウンスで繰り返し告知を行うことが有効と思われる。ただし、後述のように、アナウンスの繰り返しの度が過ぎると、それを煩わしく感じる利用客が増えてくると考えられるため、視覚へのアピールと聴覚へのアピールをバランスよく行う工夫が求められるだろう。

放送による告知

阪急及び京阪における駅構内や車内における放送の内容は以下のとおりである。

図表 2 - 19 駅構内放送の実施状況

| | 阪急 | 京阪 |
|------|------------------------------|---|
| 期間 | 9月17日(火)～9月30日(月) | 9月17日(火)～9月30日(月) |
| 時間 | 終日 | 7時から19時まで |
| 実施駅 | 阪急線のすべての駅(女性専用車両を導入しない路線も含む) | 乗降客数が多い駅(淀屋橋、天満橋、京橋、枚方市、中書島、丹波橋、七条、四条、三条、出町柳) |
| 回数 | 適宜(朝ラッシュ時間帯は頻繁) | 適宜(朝ラッシュ時間帯は頻繁) |
| 放送内容 | 試験開始日、時間帯、区間、車両位置、理解と協力をお願い | 試験開始日、時間帯(平日朝ラッシュ時)、車両(枚方市に停車する特急)、車両位置(一番後ろ)、理解と協力をお願い |

図表 2 - 20 導入前車内放送の実施状況

| | 阪急 | 京阪 |
|------|-----------------------------|---|
| 期間 | 9月24日(火)～9月30日(月) | 9月17日(火)～9月30日(月) |
| 対象列車 | 全列車 | 全列車 |
| 回数 | 適宜 | 2～6回(列車種別・運転区間により異なる) |
| 放送内容 | 試験開始日、時間帯、区間、車両位置、理解と協力をお願い | 試験開始日、時間帯(平日朝ラッシュ時)、車両(枚方市に停車する特急)、車両位置(一番後ろ)、理解と協力をお願い |

両鉄道会社における駅構内および車内の事前告知は、実施の約2週間～10日前から行われた。朝ラッシュ時における車内アナウンスが頻繁に行われており、この時期に利用者への認知度が高まったと考えられる。アンケートやグループインタビューでも、両鉄道会社ともに「駅構内・車内放送」により認知したとの回答者が最も多かった。

車内放送による告知は、対象となる利用者が直接聞くためその効果は高い。ただしグループインタビューでは「導入後も継続して放送を聞くことは煩わしい」との意見が挙がっている。車内放送告知は放送範囲内の利用者全ての耳に入ってしまうだけに「認知させるための適度な放送」の難しさがうかがわれた。

ポスター・足元表示・ステッカー等

今回の試験導入では、両鉄道会社ともに、女性専用車両を告知するポスター(駅構内用、ホーム上の柱用、車内用)、ステッカー(車内、車外)、足元表示を作成した。それぞれの詳細な内容と利用者の評価等は図表のとおりである。

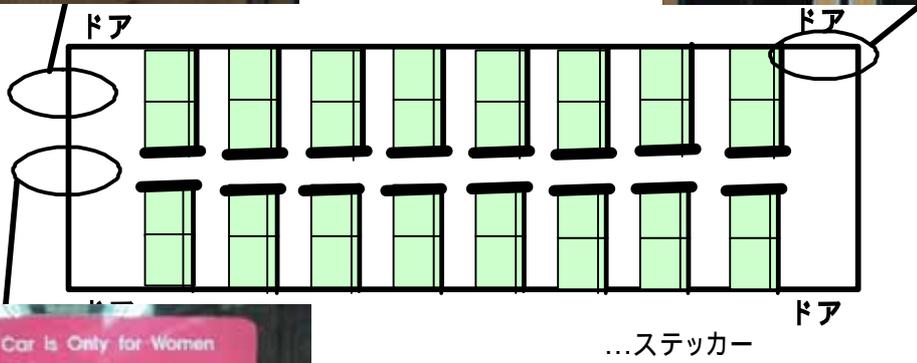
アンケートでは両鉄道会社利用者とも「表示内容に対する感想」としては「わかりやすくてよい」と回答している人が過半数であり、「表示場所・貼付枚数」についても「適切な位置に程よく表示されている」という評価であった。ただしグループインタビューでは「毎日利用しているので認識できるが、初めて乗車する人には、認識することが難しいのではないか」という意見があがっており、定期的に乗車せず初めて乗車する利用者向けの告知方法が課題として浮かび上がった。

図表 2 - 2 1 車内ステッカー貼付場所（阪急の場合）

貫通路扉脇上部



乗車口の扉内側上部



隣接車両との貫通路扉

図表 2 - 2 2 案内表示実施状況と評価（駅構内/ポスター）

| 駅 | 阪急 | 京阪 |
|--------|---|--|
| 構内 | <p>構内用：1種類 220部作成（各駅ごとに2～数枚）</p> | <p>構内用：1種類 200部作成（停車駅ごとに20数枚）</p> |
| ポスター |  |  |
| | <p>専用車両付近の柱用：1種類 24部（＝停車駅×2～3部）</p> | <p>専用車両付近の柱用：1種類 24部（＝停車駅×2～3部）</p> |
| |  |  |
| 利用者の評価 | <p>今回の試験導入では、導入路線の駅に平均して3～5枚ずつポスターを貼付したが、アンケートにおける「駅ポスター」による最初の認知度は「駅構内・車内放送」と比較すると低かった。また、グループインタビューでは「駅構内のポスターでは女性専用車両が導入されることはわかっているが、車両位置などの詳細まで認識することは難しい」という意見があった。</p> | |

駅構内ではポスターにて女性専用車両導入告知を行ったが、両鉄道会社ともに利用者の認知度は低かった。グループインタビューでは「鉄道会社各社で表示の様式が異なっており、女性専用車両と認知しにくい」という意見が聞かれ「表示についても電鉄各社で統一マークなどを作ってもら方がわかりやすい」という提案が出された。

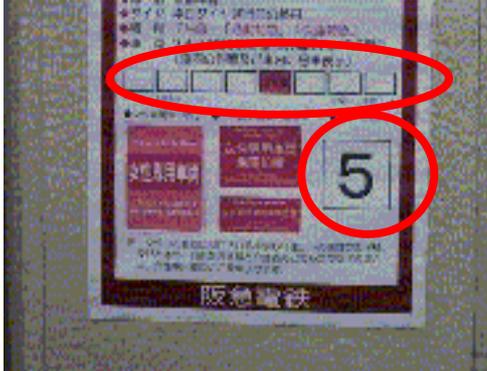
識者によれば、空間の把握を助けたり、情報の伝達をするためのサイン表示（看板）の機能は以下の5つに区分できるとされている。（「情報デザイン入門」木村浩 筑摩新書 平成14年10月）

- 名称表示：表札や名札である。個別な対象物の名称を表示するもの。
- 案内表示：地図や路線図などを表示し、空間の構造と現在地などを表示している。
- 誘導表示：移動の方向を矢印などで表示しているもの。
- 説明表示：対象の説明や解説を記したもの。
- 規制表示：施設管理に必要なものや危険性の注意を示すもの。

上記の区分に基づくと、今回の導入試験において、女性専用車両を認識させ、女性専用車両へ誘導するためには、駅構内のポスターは上記の「誘導表示」、「説明表示」、「規制表示」が必要であった。しかし実際には、女性専用車両に対する「説明表示」と女性専用とする旨を記載した「規制表示」はあるものの、女性専用車両へ誘導する表示は見られず、「誘導表示」が欠けていたと考えられる。例えば、阪急においてポスターの中で「5両目」という数字や車両の概略図を示し、女性専用車両の位置を示しているが、グループインタビューでは特に男性から「女性専用車両の存在は知っていても、実際に車両位置がどこかは、わからない人が多い」という意見が出ていた。さらに、駅の構造上階段と女性専用車両停車の位置が近い場合などは、急いでそのまま気がつかずに乗車してしまうケースがあるということで、表示を明確に行う必要があることが指摘された。

また阪急では電光掲示板による女性専用車両実施の案内を行っていたが、列車待ちの利用者が注目するチャンスは大きく、告知効果も高いと思われる。

図表 2 - 23 阪急ポスター



女性専用車両の位置を示す「5」という数字と車両概略図が印刷されているが、実際にどの車両かは認知しにくいという意見がグループインタビューで出された。

この「誰にでもわかる表示」にすることは公共における情報デザインを考える上で重要な視点であるが、参考になる事例としてはピクトグラムがあげられる。

【参考】

図表 2 - 2 4 ピクトグラムの例



ピクトグラムは「絵文字」などと訳されるが、ここでは「標準案内用図記号」を意味している。我が国では、一般案内用図記号検討委員会（委員長：東京大学 森地茂教授）により 125 種類の「標準案内用図記号」が策定され、そのうち 104 種類が JIS（日本工業規格）規格化されている。

ピクトグラムのうち代表的なものとしては、トイレにおける男女の表示が挙げられる。特に予備知識がなくてもパッと見て即時に理解できるという点が、今日公共における表示として広く利用されている理由である。

今後女性専用車両導入の広がりを受けて、各社で共通して使用できる女性専用車両用のピクトグラムを作成することも、認知度を高める上で有効であると考えられる。トイレのピクトグラムではその男女の図形が有効に識別されていることに加えて、男性が青、女性が赤という色も有効に機能している。今回試験導入を行った阪急と京阪は赤やピンクという色を多用しているが、多くのカラフルな広告が掲示してある中で、女性専用車両をどのように認識・誘導させるかについては、初めての人でも認識できるピクトグラムを活用するなど「埋もれさせない」工夫をすることが重要である。

図表 2 - 2 5 案内表示実施状況と評価（駅構内/足元表示）

| 駅 | 阪急 | 京阪 |
|-----------------------|---|---|
| <p>構内</p> <p>足元表示</p> | <p>1種類 34部（= 停車駅上下線 8 駅と梅田駅 1 番線ホームにそれぞれ扉 2 部分）</p>  | <p>1種類 24部（= 停車駅×扉 3 部分）</p>  |
| <p>利用者評価</p> | <p>グループインタビューにおいて「車内アナウンスやマスコミ報道で予め認識しており、実際の停車位置におけるホーム上の表示や扉付近の案内員を見て、改めて認識した」という意見があり、ホーム上の表示の有効性が指摘された。ただし、「特にホームが混雑する際には足元表示は隠れてしまうため、吊り下げ式の表示が効果的ではないか」との意見が出された。</p> | |

両鉄道会社では、足元表示を女性専用車両の扉の前に貼付した。乗降者数がそれほど多くない時は目立つが、特に混雑時には足元表示の上に利用者が立ってしまい、表示が隠れてしまうために、列後方では女性専用車両と認識することが困難であった。

図表 2 - 2 6 混雑時における足元表示上に並ぶ利用者



これについては、ホーム上部における表示を同時に行ったり、足元表示を列の後方まで伸ばしたりといった工夫が必要であるという意見がグループインタビューで出された。

図表 2 - 27 案内表示実施状況と評価（車外/ステッカー）

| 車外 | 阪急 | 京阪 |
|-------|---|--|
| ステッカー | <p>扉付近に 1 種類 72 枚作成（=扉ごと 2 枚×4 箇所×女性専用車両を導入している 9 列車）</p> <p><実施当初：変更前></p>  <p style="text-align: center;">↓</p> <p><変更後></p>  | <p>女性専用車両外側扉付近にステッカー 1 種類を 200 枚（= 44+48+予備 108 = 2 扉車 11 両×両サイド+3 扉車 8 両×両サイド+予備）作成</p>  |
| 利用者評価 | <p>阪急では、車外に貼付したステッカーがわかりにくいという利用者からの指摘があり、ステッカーの大きさを縦 20cm×横 31cm から縦 49cm×横 38cm へと変更した。色も当初の白からピンクへと変更した。</p> | |

ステッカーは両鉄道会社ともに、女性専用車両扉の両脇の、目線の位置に貼付して

いる。阪急では、導入直後に利用者からわかりにくいという指摘を受け、ステッカーを大きくし、色も変更した。

最近では車体そのものが広告媒体として活用されており、扉付近にもカラフルな広告が貼付されているケースが目につくようになってきた。表示はこうした広告にまぎれてしまう危険性があり、利用者にとっては、ステッカーを見ている、特に混雑時や発車間際などは「それが何を表しているのか」までは認識されず、男性の誤乗車へつながるおそれがある。ポスターの項でも指摘したが、このような広告があふれている中では、男性の誤乗車を防ぐためにも、サインを「埋もれさせない」工夫が望まれる。

図表 2 - 28 案内表示実施状況と評価（車内/ポスター・ステッカー）

| 車内 | 阪急 | 京阪 |
|-------|---|--|
| ポスター | <p>車内吊りポスターはなし</p> | <p>車内吊りポスターを、事前 PR 用として 9 月 20 日よりポスター枠のある全車両に掲出し、試験導入日前日に撤去した。各車両 2 枚ずつ、2200 枚（= 587 両×2 枚 + 貼り替え予備 1026 枚）作成。</p> |
| ステッカー | <p>4 種類</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗車口の扉内側上部 36 枚（= 左扉タイプと右扉タイプのセット 4 箇所×9 列車）  <ul style="list-style-type: none"> 貫通路扉用表示 54 枚 <p>女性専用車両 36 枚（左）（= 扉両面×2 箇所×9 列車）隣接車両 18 枚（右）（= 1 箇所×2 両×9 列車）</p>   <ul style="list-style-type: none"> 車内ステッカー <p>貫通路扉両脇壁上部 36 枚（= 両脇×2 箇所×9 列車）</p>  | <p>2 種類</p> <ul style="list-style-type: none"> 女性専用車両内の表示を 1 種類 200 枚（左）隣接車両との貫通路扉 普通車両との区切り表示を 1 種類 50 部作成（右）   <p><利用者評価></p> <p>京阪についてのグループインタビューでは、男性参加者全員が「車両内の表示についてはもう少し工夫してわかりやすくするべきである」との意見であった。女性参加者からも「案内表示は、男性の誤乗車があることからわかりにくいのではないかと指摘された。男性の誤乗車に対する具体的な対策としては、「シートの背中への表示」や「車内内装の色を変える」等、男性が乗車した際にすぐに認識できるような工夫が必要である」という声が多く聞かれた。</p> |

両鉄道会社ともに、男性の誤乗車が気になるという女性からの意見がグループインタビューで多かった。これについては「男性が誤乗車しないように、男性の目に付くよう告知する工夫がほしい」という要望があった。特に発車間際に急いで乗車した男性利用者が、女性専用車両と気付かずにそのまま乗車し続けてしまうケースが散見される。

実際に女性専用車両に乗車して座ってみると、ステッカーは主に車内の上部に貼付されており、座っている目線に告知するものはない（平成 15 年 3 月時点）。車内が混雑しており、予備知識があれば、女性が多いことで女性専用車両内であることを認識し得るかもしれないが、日中の乗客が少ない場合等はそういった判断は難しいと考えられる。グループインタビューでも指摘されていたとおり「シートの背中への表示」や「車内内装の色を変える」等、男性が誤乗車した際にすぐに認識できるような工夫が考えられる。

図表 2 - 2 9 阪急女性専用車両内扉付近



扉付近にあわてて座ってしまうと、この写真のように女性専用車両に関する表示が見当たらないので、女性専用車両と認識することは困難と思われる。

車内放送

試験導入期間中の車内放送の状況は以下のとおりである。

図表 2 - 3 0 試験期間中車内放送の実施状況

| | 阪急 | 京阪 |
|------|---|---|
| 期間 | 10月1日(火)～11月29日(金) | 10月1日(火)～11月29日(金) |
| 対象列車 | 10月1日(火)～10月7日(月) <ul style="list-style-type: none"> ・ 京都本線特急：京都方面十三駅発車後、大阪方面桂駅発車後 ・ 京都本線他種別列車：適宜放送。 ・ 神戸線、宝塚線：三宮・宝塚方面十三駅着時に放送。 10月8日(火)～11月29日(金) <ul style="list-style-type: none"> ・ 京都本線特急、神戸線、宝塚線：同上。 ・ 京都本線他種別列車：特急に連絡する列車の、連絡する駅の着駅に放送。 | 女性専用車両導入車両8本 <ul style="list-style-type: none"> ・ 出町柳駅発車前 ・ 三条駅、七条駅、丹波橋駅、中書島駅、枚方市駅発車後 |
| 回数 | 上記「対象列車」欄を参照。 | 6回(男性旅客の誤乗を認めたときは、その都度) |
| 放送内容 | 女性専用車両であることの理解と協力をお願い | 天満橋まで最後尾車両が女性専用車両であること、及び理解と協力をお願い |

駅放送

試験導入期間中の駅放送の状況は以下のとおりである。

図表 2 - 3 1 試験期間中駅構内放送の実施状況

| | 阪急 | 京阪 |
|------|--------------------------|-----------------------------|
| 期間 | 10月1日(火)～11月29日(金) | 10月1日(火)～11月29日(金) |
| 時間 | 終日 | 導入列車運転時間帯 |
| 実施駅 | 当該列車到着駅 | 京橋、枚方市、中書島、丹波橋、七条、四条、三条、出町柳 |
| 回数 | 当該列車到着前および適宜 | 当該列車到着前および適宜 |
| 放送内容 | 導入列車、車両、区間、理解と協力 のお願い | 導入列車、車両、区間、理解と協力 のお願い |

(4) 案内・警備人員の配置

阪急では、本社係員及び学生アルバイトを運営補助のために導入当初の2日間、ラッシュ時間帯に配置した。試験導入後5日間は、特急営業時間帯に警備員を配置した。

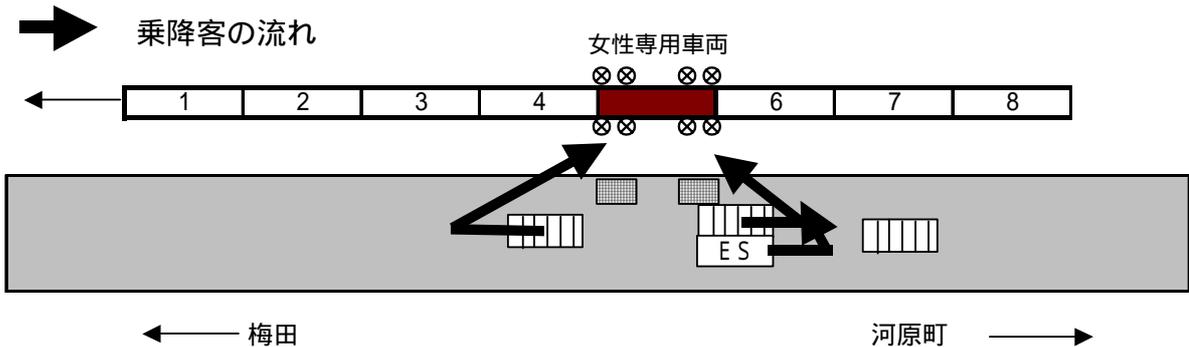
図表 2 - 3 2 試験期間中の係員の配置状況(阪急)

| | 開始時～ 導入後7日間 | 導入後8日 ～11日 | 導入後15日 ～30日 | 導入後31日 以降 |
|-------|----------------|---------------|----------------|--------------|
| 梅田駅 | 5～7名 | 0～2名 | | 0～1名 |
| 十三駅 | 9～12名 | | | |
| 茨木市駅 | 7～9名 | | | |
| 高槻市駅 | 10～14名 | | | |
| 長岡天神駅 | 6名 | | | |
| 桂駅 | 8名 | | | |
| 大宮駅 | 5～6名 | | | |
| 烏丸駅 | 10～12名 | | | |
| 河原町駅 | 4名 | | | |

図表 2 - 3 3 係員の配置箇所（阪急 高槻市駅）

凡例

- ES エスカレーター
- 女性専用車両足元表示
- 階段
- 女性専用車両案内員



京阪では、女性専用車両試験導入に際して社員の時間外勤務で対応しており、運営補助のために特別体制を組んだ。具体的には、出町柳・三条・四条・七条・丹波橋・中書島・枚方市・京橋の各駅ホームに通常配置プラス 1 名～3 名の社員を特別配置した。これは、導入当初は女性専用車両の認知がなされていないため、混乱を防ぐ目的で案内員として特別配置したが、利用者に女性専用車両が定着し、停車位置などが浸透するにつれて、随時配置を削減し通常配置に戻っていったものである。最終的に 10 月 30 日を以って終了した。

具体的には、最混雑駅である枚方市駅では当初 3～6 名（導入後 7 日間）から、3 名（導入 8 日～11 日後）へ削減、さらに 1 名（15 日後～30 日後）に減らし、導入 31 日以降は通常配置に復している。その他の駅においては、導入後 7 日間は 2～3 名配備したが、その後は 8 日後から 11 日後まで 1 名へ減少し、導入 15 日後以降は通常配置に復している。特別配置の目的は、女性専用車両の呼びかけと、並び位置への誘導・列の整理、男性の他車両への誘導などである。

図表 2 - 3 4 試験期間中の係員の配置状況（京阪）

| | 開始時～ 導入後 7 日間 | 導入後 8 日 ～ 11 日 | 導入後 15 日 ～ 30 日 | 導入後 31 日 以降 |
|-------|------------------|-------------------|--------------------|----------------|
| 枚方市駅 | 3～6 名 | 3 名 | 1 名 | 0 名 |
| その他の駅 | 2～3 名 | 1 名 | 0 名 | 0 名 |

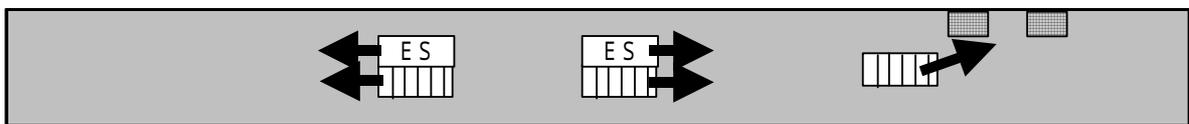
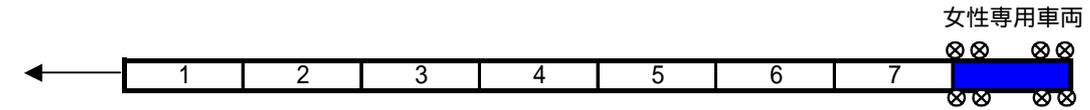
図表 2 - 3 5 係員の配置箇所（京阪 枚方市駅）

凡例

ES エスカレーター 女性専用車両足元表示

階段 女性専用車両案内員

乗降客の流れ



淀屋橋(終点)

出町柳(始発)

(5) 始発駅・途中駅・終着駅の特徴に応じた案内・警備人員の配置と人の流れ

ここでは、阪急・京阪別に、始発駅・途中駅・終着駅の代表的な駅を例に取り、それぞれの特徴に応じた案内・警備人員の配置方法と人の流れについて詳述する。

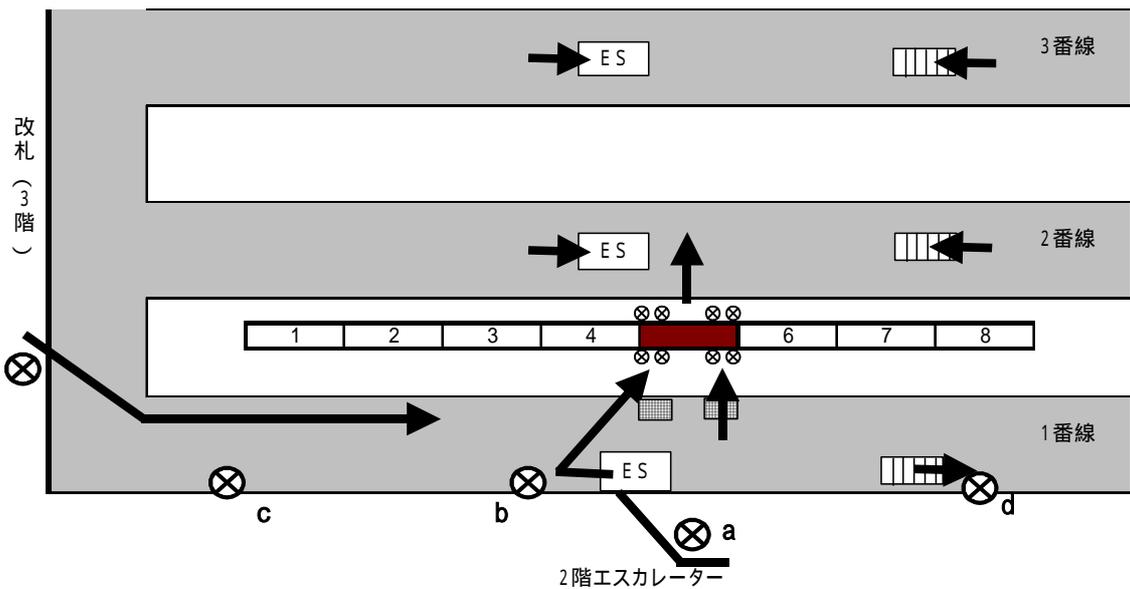
阪急

a. 始発・終点駅

図表 2 - 36 駅構造図(阪急 梅田駅)

凡例

- | | | | |
|---|---------|---|-------------|
|  | エスカレーター |  | 女性専用車両足元表示 |
|  | 階段 |  | 女性専用車両ポスター |
|  | 乗降客の流れ |  | 女性専用車両ステッカー |
| | | | 女性専用車両案内員 |



阪急は、河原町・梅田駅間の往復で女性専用車両を設定しているため、河原町・梅田駅は共に始発駅と終着駅を兼ねることになる。このような駅タイプにおける案内・警備人員の配置方法と人の流れを阪急梅田駅を例に見てみると図表 2-36 のようになる。

阪急梅田駅は多くの乗降客が利用し、様々な路線が入り組む発着駅である。このような駅では利用者の混乱が生じやすいため、表示には特に注意が必要である。今回の導入にあたっては上記の位置にポスターやステッカー等を貼付した。

阪急梅田駅の場合、十三から到着した列車が折り返し運転をする。その際、まず 2 番線ホーム側の扉が開き利用者が降りる ()。2 番線ホーム側は降車のみに使われる

ため、特に表示の必要はなく、案内表示は行わなかった。

続いて乗車する利用者（ ）についてであるが、阪急梅田駅のホームは3階に位置し、乗車するには2階改札からのエスカレーター（ ）及び階段（ ）及び3階改札から（ ）がある。及びからは地下鉄及びJR線からの乗り換え客である。

の場合、2階から3階への上りエスカレーターを利用し、一旦4両目前付近に出ることになる。しかしエスカレーターから5両目の女性専用車両までが近いため、特に意識せずにエスカレーターからそのまま男性が誤乗車する可能性がある。そこでエスカレーターのa付近、さらにエスカレーターを降りた直後のb付近にポスター等の表示が必要で、その付近に表示をおこなった。

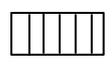
やから乗車する場合には、女性専用車両まで多少距離があり駆け込み乗車等による誤乗車の可能性は少ないと考えられるが、初めての利用者のためにこの付近（c及びd）に表示を貼付した。

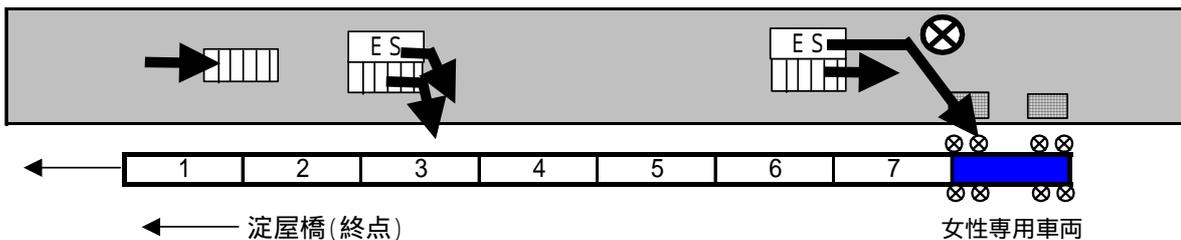
京阪

a. 始発駅

図表 2 - 37 駅構造図（京阪 出町柳駅）

凡例

| | | | |
|---|---------|---|-------------|
|  | エスカレーター |  | 女性専用車両足元表示 |
|  | 階段 |  | 女性専用車両ポスター |
|  | 乗降客の流れ |  | 女性専用車両ステッカー |
| | | | 女性専用車両案内員 |



京阪は、出町柳・天満橋駅間の片道で女性専用車両を設定しているため、阪急の場合とは違って、始発駅と終着駅では案内・警備人員の配置方法も人の流れも異なってくる。このような場合のそれぞれの駅タイプごとの考え方について、始発の出町柳駅から順に示す。

京阪の出町柳駅の改札は1つで駅出口周辺には飲食街が広がる。女性専用車両に最も近い階段（7両目前）を利用するのは叡山電鉄からの乗り換え客が多く（ ）、男性の誤乗車を防止するためにエスカレーターを降りた直後に目に付く位置にポスター等の表示が必要である。実際に今回の試験導入時にもこの位置に女性専用車両ポスター

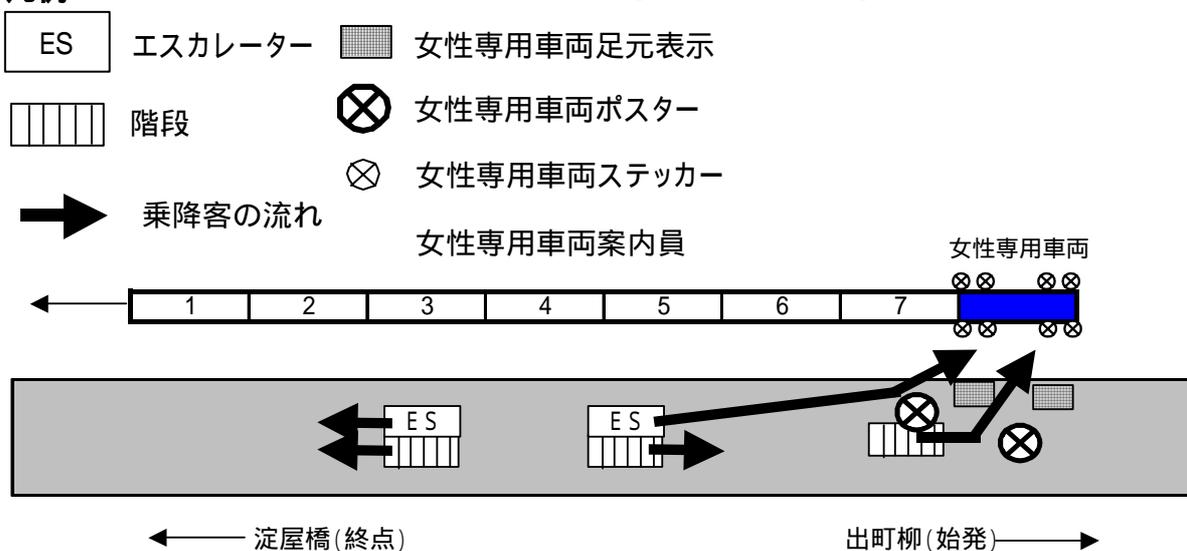
を貼付した。

一方 2 両目・3 両目前の階段は、例えば淀屋橋で下車する利用客等が降りた後の移動のしやすさを考えて 2 両目・3 両目に乗車する場合に利用されることが多い。そこから最後尾の女性専用車両までは多少距離があり、男性客が女性専用車両に駆け込んで誤乗車する可能性は少ないため、同階段の近辺には女性専用車両ポスター等の貼付は今回行わなかった。

b. 途中駅

凡例

図表 2 - 3 8 駅構造図 (京阪 枚方市駅)



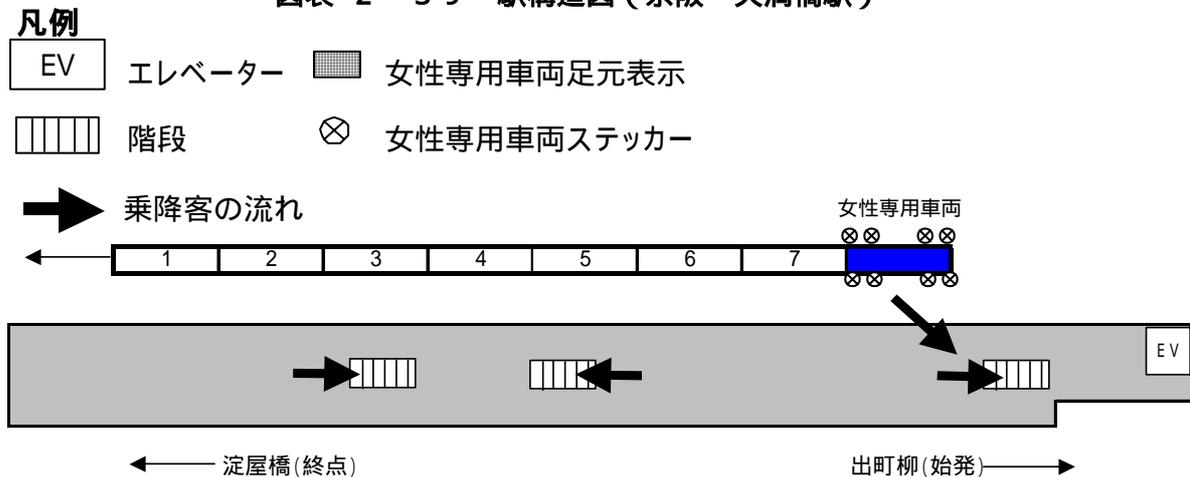
枚方市駅周辺は商業地域で、市役所・市民会館・警察署・消防署・郵便局等の公共施設もあり、京阪本線の最混雑駅である。女性専用車両として運行している特急では、枚方市駅から次の停車駅である京橋駅までは最も停車駅間が長く、約 20 分かかる。

女性専用車両運行時間帯である朝ラッシュ時は、ホームが非常に混雑しており、特にホーム上の足元表示の上に次の列車待ちの利用客が立ってしまい見えにくくなることから、グループインタビューで指摘された。そのためこのような駅では、試験導入時は実施されていなかったが、混雑時における誤乗車を防ぐポスターやステッカー、吊り下げ表示等の併用も考えられる。

これに加え、当駅は京阪交野線から乗り換えて大阪中心部に通勤する乗客が多い。3 両目、5 両目、7 両目前のどの階段も交野線からの乗り換え距離はほぼ同じであるため、それぞれの階段の利用者数に大差はないと考えられるが、7 両目前の階段を利用した男性がそのままのように女性専用車両に誤乗車する可能性は十分にある。同階段を上り終えた直後の目に入る位置に女性専用車両ポスター等を貼付する必要があるが、京阪ではその位置に添付を行った。

c. 終着駅（女性専用車両解除駅）

図表 2 - 39 駅構造図（京阪 天満橋駅）



京阪では天満橋駅において、女性専用車両が解除される。女性専用車両から最も近い階段が地下鉄谷町線との乗り換えに便利である。そのため、女性専用車両である 8 両目を利用できる女性客が谷町線に乗り換える場合は非常に都合がよいが、女性専用車両導入前であれば同様の乗り換えのために 8 両目を利用していた男性客にとっては不便が生じる場合がある。この点については、同様の意見がアンケート結果にも見られた。

このように停車位置が階段から最も近いような車両に女性専用車両を設定すると、乗り換え等の際に男性客の利便性が損なわれる可能性があることを考慮しながら、女性専用車両の車両位置を決定する必要があると考えられる。

その他では、グループインタビューでも指摘されたが、改札付近にも女性専用車両告知表示は必要と考えられる。特に朝の混雑時ではホーム上の表示が見えにくい場合があり、改札付近にも表示を貼付し、目に付く頻度を高める工夫が必要であろう。ただし、改札付近では広告ポスター等が貼付されているケースが多く見られ、女性専用車両告知が埋もれてしまう懸念がある。実際グループインタビューでの意見によると、女性専用車両のポスターについて認知していない人もいた。女性専用車両を告知する表示のみ別に貼付したり、記述のピクトグラム等を参考にする等、表示を目立たせる工夫が必要と考えられる。

第3章 試験導入結果の分析

1. 利用者の評価

試験導入実施期間中に利用者に行ったアンケートによると、阪急では女性の87%、男性の54%が女性専用車両に賛成と回答した。また、京阪では女性の87%、男性の64%が賛成と回答している。このように、女性の9割近く、男性の5~6割の利用者が女性専用車両に賛成である。

グループインタビューでは、同じ痴漢に付きまとわれ対処法がなく、大きな精神的苦痛を受けた経験のある女性利用者から、女性専用車両の導入を待ち望んでおり、是非とも継続してほしいとの要望が出された。また、混雑時に電車の揺れで頻繁に体があたったりすると、女性にとっては痴漢なのかどうか疑心暗鬼を抱かざるを得ない場合があるが、女性専用車両は、そのような男女間で疑い、疑われるというお互いに不愉快な状況も取り除くことができるという意見が出た。

このように、女性専用車両に対する利用者の評価は良好であったと考える。

一方、アンケートによると、阪急では男性の38%、女性の5%が女性専用車両に反対と回答した。その理由として最も選択された割合が多かったのは「男女差別になる」である。また、京阪では男性の22%、女性の12%が反対と回答している。反対理由として最も多いのは男性では「一般車両が混雑する」であり、女性では「迷惑行為の根本解決にはならない」であった。

なお、アンケート調査及びグループインタビューの詳細・分析については、P.64「資料編」に掲載する。

【参考】

阪急及び京阪それぞれの試験導入後 6 ヶ月と前年同期における痴漢被害報告件数の推移について、下表にまとめた。

図表 3 - 1 阪急全線における痴漢被害報告件数

(単位：件)

| 導入前 | | 導入後 | |
|--------------|----|--------------|----|
| 平成 13 年 10 月 | 7 | 平成 14 年 10 月 | 7 |
| 11 月 | 6 | 11 月 | 4 |
| 12 月 | 8 | 12 月 | 3 |
| 平成 14 年 1 月 | 6 | 平成 15 年 1 月 | 7 |
| 2 月 | 6 | 2 月 | 2 |
| 3 月 | 2 | 3 月 | 7 |
| 合計 | 35 | 合計 | 30 |

図表 3 - 2 京阪全線における痴漢被害報告件数

(単位：件)

| 導入前 | | 導入後 | |
|--------------|----|--------------|----|
| 平成 13 年 10 月 | 9 | 平成 14 年 10 月 | 5 |
| 11 月 | 9 | 11 月 | 5 |
| 12 月 | 9 | 12 月 | 3 |
| 平成 14 年 1 月 | 5 | 平成 15 年 1 月 | 3 |
| 2 月 | 4 | 2 月 | 4 |
| 3 月 | 2 | 3 月 | 4 |
| 合計 | 38 | 合計 | 24 |

阪急及び京阪では痴漢被害報告件数は導入当初減少傾向にあった。痴漢件数が増加している月がある点については、両電鉄会社が、女性専用車両を導入し、痴漢が犯罪であることを利用客に改めて呼び掛け浸透させることにより、女性が勇気を持って声を上げやすくなったのではないかと考えられる。また、京阪については女性専用車両の導入は朝ラッシュ時特急のみでもあり、上記の件数は阪急・京阪ともに全路線・全時間帯を対象としている点も留意すべきである。これらから、女性専用車

両導入と痴漢被害報告件数の関係については、より長期的な観察が必要であると考えられる。

ただ、一つ言えることは、少なくとも女性専用車両の中では痴漢被害は発生していないということである。グループインタビューでは、迷惑行為を受けていた女性が女性専用車両への利用を切り替えたことにより、通勤時における精神的負担が軽減されたという効果が指摘されており、女性が安全・安心に利用できる車両として、導入の効果は大きいと考えられる。

2．試験導入前に懸念された課題の検証結果

事前アンケートの結果等から、試験導入前に、混雑率の不均衡の発生、停車時間の延長によるダイヤの乱れ、男性の誤乗車等といったいくつかの懸念があった。今回の試験導入ではこれらの懸念事項がどれくらい克服し得るものなのかについて力点を置いて調査し、得られた結果の検証を試みた。

その結果、このたびの阪急・京阪の実施方法においては、これらの懸念される問題は生じなかった、もしくは両社の努力により最小限に抑えることができたと言える。

(1) 一般車両との混雑率の不均衡が生じるかについて

実際にどの程度の混雑率の差が生じるのかは事前に把握が難しいこともあり、また、大きく差が出るようであれば女性専用車両の導入は適当ではないと考えられた。このため、試行導入期間を設け、導入前後の混雑率を把握して比較した。その結果、阪急・京阪ともに大きな差は見られなかった。

なお、平成14年1月に国土交通省が実施したアンケート調査結果では、混雑率に格差が生じることについては、男性の3割が「好ましくない」としている一方で、女性の7割、男性の6割が「やむを得ない」と感じていることが把握されている。

また、既に導入している事業者においては、女性専用車両が周知されるにつれ、他の車両との混雑率の差異はほとんどなくなっている模様である。

阪急における女性専用車両と隣接車両の混雑率比較

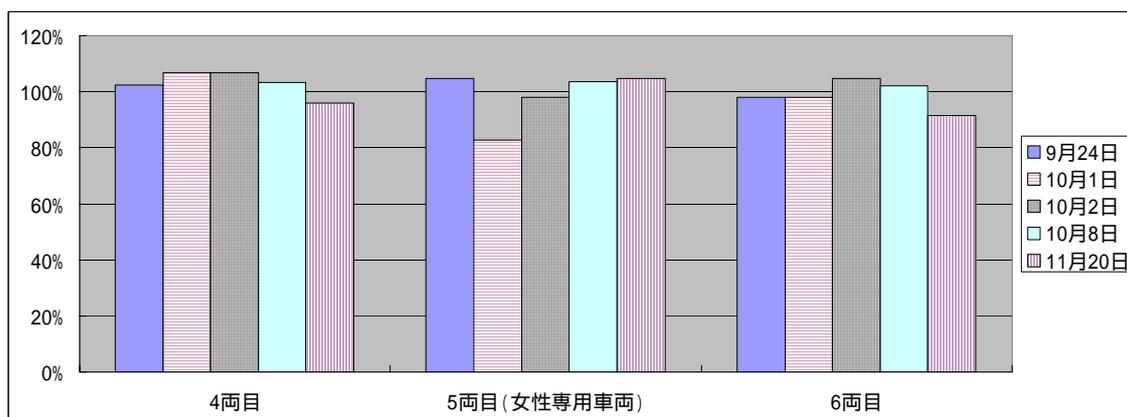
阪急は導入前の9月24日(火)と導入初日の10月1日(火)及び導入後の10月2日(水)、8日(火)、11月20日(水)に混雑率を調査し比較を行った。河原町発6時53分から5本の通勤特急(クロスシート)の十三駅定着時における乗客数を目視で観測を行った。

導入初日である10月1日は、女性専用車両内の乗車率が減少しており、隣接車両と約1割の混雑率の差がある。また、導入2日目の10月2日では、1割弱の混雑率の開

きが生じている。こうした混雑率の差は、日を追うごとに解消されており、11月20日には女性専用車両の混雑率が隣接車両よりも高くなっている。

これは、女性専用車両の認知度が高まるにつれて女性専用車両の利用者が増加し、混雑率の問題は解消する方向に向かったものと考えられる。このことから、いち早く女性専用車両の認知度を高められるような、効果的な告知方法を採用することが重要であると考えられる。

図表 3 - 3 乗車率導入前後比較（阪急：クロスシート）



注1：クロスシートの乗車率は座席数を定員数とし、乗客数を除して乗車率を算出している。

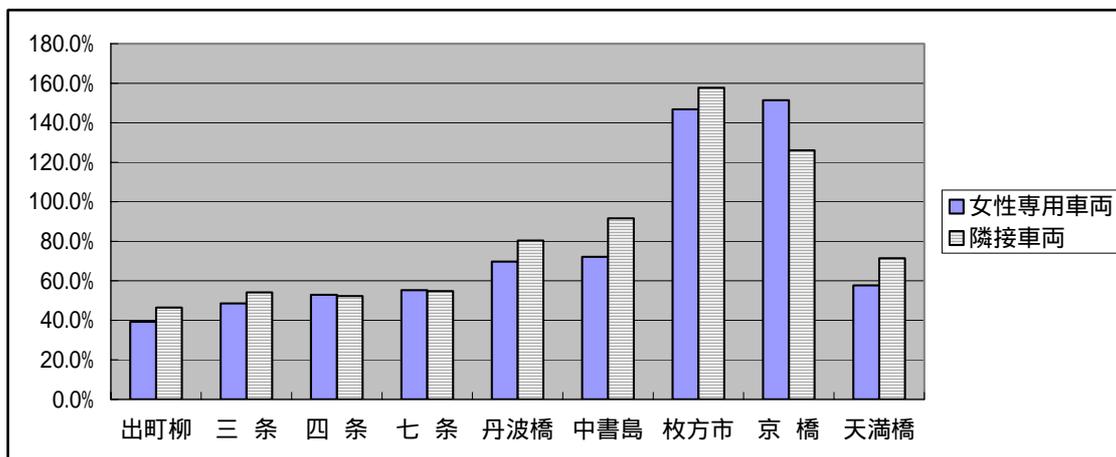
注2：河原町発梅田行き通勤特急6時53分発、7時8分発、7時23分発、7時38分発、7時53分発における乗客数と定員数を合計し加重平均による乗車率を算出した。

京阪における女性専用車両と隣接車両の混雑率比較

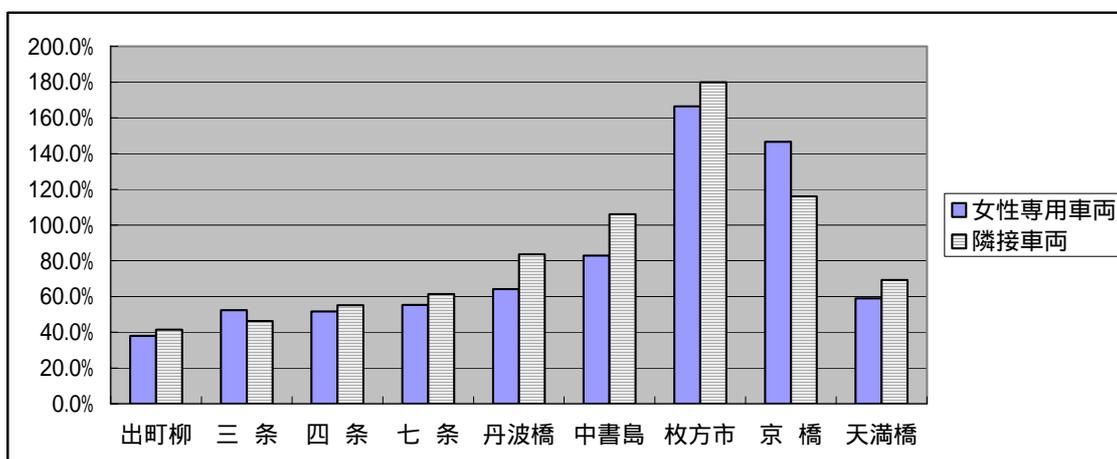
京阪では導入前の9月25日（水）と導入後の10月23日（水）に全ての特急停車駅にて調査を行った。京阪の場合、女性専用車両を導入した車両がロングシート、クロスシート、セミクロスシートと混合シート（セミクロスシートにロングシートが一部混じっている車両）の4タイプあったためにそれぞれについて女性専用車両と隣接車両比較を行った。このうち運行本数の多いセミクロスシート（9000系C0701A以外の9000系；1日あたり対象運行本数4本⁸）の試験導入前後の混雑率の比較について示す。

⁸ その他の列車タイプの混雑率については、P115【参考1】参照。

図表 3 - 4 乗車率導入前セミクロスシート(京阪:9000系 C0701A 以外の 9000 系;
対象列車 4 本)

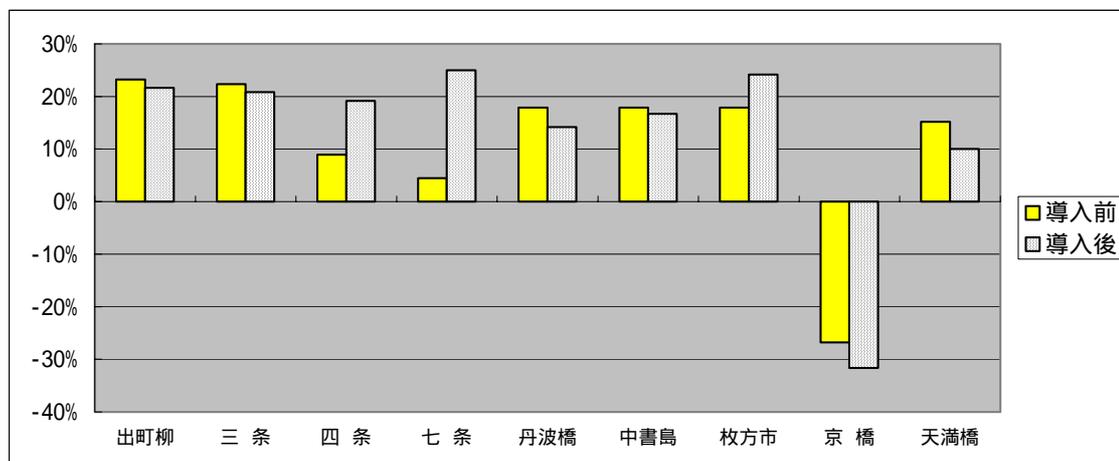


図表 3 - 5 乗車率導入後セミクロスシート(京阪:9000系 C0701A 以外の 9000 系;
対象列車 4 本)



セミクロスシートについては、導入前は四条駅、七条駅、京橋駅で女性専用車両対象車両の方が混雑率が高く、導入後は三条駅、京橋駅において女性専用車両の方が混雑率が高くなっている。

図表 3 - 6 混雑率の差の推移：セミクロスシート（京阪：9000系 C0701A 以外の 9000系；対象列車 4本）



注 1：混雑率の差は、隣接車両の混雑率 - 女性専用車両対象車両の混雑率で算出している。

女性専用車両を基準にした女性専用車両と隣接車両の混雑率の差の推移を見ると、四条駅で 8.9 ポイント（以降、混雑率の差は女性専用車両を基準とする）から 19.2 ポイントへ、七条駅で 4.5 ポイントから 25.0 ポイントへ、枚方市駅で 17.9 ポイントから 24.2 ポイントへ、導入前後で差が拡大しており、隣接車両の混雑度合いの増加が女性専用車両よりも大きい。

反対に、丹波橋駅で 17.9 ポイントから 14.2 ポイントへ、京橋駅で 26.8 ポイントから 31.7 ポイントへ、天満橋駅で 15.2 ポイントから 10.0 ポイントへと変化しており、これらの駅では導入後の隣接車両の混雑増加度合いが女性専用車両よりも少ない。

駅ごとの混雑率比較は、導入前後各 1 日の計測によるものであり、これを以って導入前後の混雑率の状況を明確に把握することは困難である。車両ごとのばらつきも大きい。

京阪の女性専用車両設定列車 8 本について女性専用車両と隣接車両の混雑率増加度合いを比較してみると、全体としては、七条駅、中書島駅では、隣接車両の方が女性専用車両よりも大きく、逆に三条駅、京橋駅、天満橋駅では、女性専用車両の方が隣接車両よりも大きい傾向が見られる。

七条駅、中書島駅で隣接車両の混雑率の増加度合いが大きいのは、天満橋駅で降車するためももとは 8 両目を利用していた男性利用者が、隣接車両に移ったことが一要因であると考えられる。

最混雑駅である枚方市駅においては、もともと駅の構造上、女性専用車両の隣接車両の付近に階段があることから、女性専用車両導入以前から隣接車両の混雑率は高め

であった。女性専用車両の導入後も、女性専用車両よりも隣接車両の方が混雑率は高めとなっているが、これは従来からの構造上の要因によるものと考えられる。混雑率の増加度合いについては、列車タイプによってもばらつきがある⁹。

(2) 混雑発生による停車時間の延長、ダイヤの乱れが生じるかについて

列車の定時運行という観点からすると、女性専用車両を導入した場合、乗降時の混雑により停車時間が長引きダイヤに乱れが生じないかが、鉄道会社にとって懸念される場所である。

今回試験導入した両鉄道会社ともに最混雑駅においても女性専用車両導入による遅延は全体としては発生しなかった。朝ラッシュ時の混雑時にも関わらず停車時間の遅延が発生しなかった事は、両鉄道会社において女性専用車両実施における適切な運営を行った成果であると考えられる。

阪急における定時運行の確保状況（停車時間の比較）

阪急では、最も混雑する朝ラッシュ時に高槻市駅及び十三駅にて停車時間の測定を行った。女性専用車両が導入された列車について、運行中の停車時間を高槻市駅、十三駅に分けて示し、導入前後で比較したのが以下の表である。各日の平均停車時間も示している。

高槻市駅において、導入前の平均停車時間は 81.7 秒である。導入後の 10 月 2 日 7 時 38 分発電車の停車時間が 110 秒となっており、導入前よりも 40 秒、平均よりも約 30 秒の遅延が生じている。また、11 月 20 日 7 時 53 分発電車では、導入前より 10 秒、平均よりも約 10 秒の遅延が生じている。しかし、導入当日の 10 月 1 日を含め導入後のその他の日の同時刻の電車の停車時間は導入前並みとなっており、平均時間での比較ではむしろ停車時間は短くなっている。また、上記以外の時間帯においては際立った遅延は発生しなかった。

十三駅においては導入前の平均停車時間は 60.8 秒であるが、女性専用車両導入による遅延は全く発生していない。

⁹列車タイプ別の導入前後の混雑率、混雑率の差の推移については、P115【参考 1】参照。

図表 3 - 7 女性専用車両導入列車の停車時間の導入前後比較（阪急高槻駅）

（単位：秒）

| 駅名 | 高槻市駅 | | | | |
|------|-------|-------|-------|-------|--------|
| | 導入前 | 導入後 | | | |
| | 9月24日 | 10月1日 | 10月2日 | 10月8日 | 11月20日 |
| 停車時間 | 95 | 70 | 65 | 85 | 60 |
| | 85 | 65 | 65 | 65 | 70 |
| | 70 | 75 | 85 | 65 | 75 |
| | 70 | 75 | 110 | 70 | 75 |
| | 80 | 60 | 55 | 80 | 90 |
| | 90 | 65 | 65 | 75 | 80 |
| 平均 | 81.7 | 68.3 | 74.2 | 73.3 | 75.0 |

図表 3 - 8 女性専用車両導入列車の停車時間の導入前後比較（阪急十三駅）

（単位：秒）

| 駅名 | 十三駅 | | | | |
|------|-------|-------|-------|-------|--------|
| | 導入前 | 導入後 | | | |
| | 9月24日 | 10月1日 | 10月2日 | 10月8日 | 11月20日 |
| 停車時間 | 70 | 65 | 55 | 65 | 65 |
| | 60 | 60 | 55 | 55 | 50 |
| | 70 | 65 | 60 | 55 | 60 |
| | 65 | 65 | 25 | 60 | 70 |
| | 55 | 60 | 55 | 55 | 55 |
| | 45 | 50 | 45 | 40 | 45 |
| 平均 | 60.8 | 60.8 | 49.2 | 55.0 | 57.5 |

注1：河原町発梅田行き通勤特急 6時53分発、7時8分発、7時23分発、7時38分発、7時53分発、8時7分発における高槻市及び十三において測定を行った。

京阪における定時運行の確保状況（停車時間の比較）

京阪では導入後に京橋駅、中書島駅において導入前よりも停車秒数が増えた列車もあったが、全体としては女性専用車両の導入による遅延は生じていないもようである。最混雑駅である枚方市駅においても、特に大幅な遅延は見られなかった。

以下、代表的な列車としてC0605A（9000系）列車¹⁰の停車時間について述べる。

¹⁰ その他の列車タイプの停車時間比較については、P121【参考2】参照。

図表 3 - 9 女性専用車両導入列車の停車時間の導入前後比較（京阪 C0605A（9000系））

| C0605A(9000系) | | 停車時秒 | | 9月25日の 全導入列車 平均停車時間 | 導入前後の 差異 |
|---------------|------|-------------|--------------|---------------------------|-------------|
| | 発時刻 | 9月25日 調査 | 10月23日 調査 | | |
| 出町柳 | 6:58 | --- | --- | --- | --- |
| 三条 | 7:00 | 30 | 20 | 29 | 10 |
| 四条 | 7:02 | 30 | 30 | 30 | 0 |
| 七条 | 7:05 | 20 | 20 | 20 | 0 |
| 丹波橋 | 7:12 | 60 | 60 | 37 | 0 |
| 中書島 | 7:14 | 50 | 45 | 42 | 5 |
| 枚方市 | 7:32 | 50 | 55 | 61 | 5 |
| 京橋 | 7:51 | 40 | 50 | 44 | 10 |
| 天満橋 | 7:54 | 45 | 30 | 46 | 15 |

枚方市駅で5秒、京橋駅で10秒導入前よりも遅延が生じているが、逆に三条駅、中書島駅、天満橋駅では停車時間が短くなっている。また、女性専用車両導入全対象列車の導入前の平均停車時間と比較すると、丹波橋駅で23秒、京橋駅で6秒の遅延が生じているが、導入前の同列車の停車時間又は導入前の全列車の平均停車時間と比較して、大幅に遅延が生じている状況ではない。

（3）男性の誤乗車対策

男性の誤乗車については、アンケートにおいてもグループインタビューにおいても、女性から強く対策の必要性が指摘された事項である。防止策としては、告知による周知徹底、表示のより一層の明確化、誤乗車した場合の適切な誘導が必要であるとの意見が出された。

阪急では男性の誤乗車は導入当初から発生しており、車両外側扉付近のステッカーを大きくわかりやすいものに貼りかえる等の対策を講じている（P37 図表 2-28 参照）が完全に防止するのは難しく、車掌が車内巡視時に誤乗車を確認すると他車両へ誘導をしている。

京阪では、男性の誤乗車は、導入当初は発生しなかったが、しばらくすると稀に発生するようになった。これは、導入当初は2~6名の係員（京阪社員）を特別配置していたが、その後、状況に応じて減員してきたためと考えられる。しかし、京阪は、女性専用車両を車掌が乗務している最後尾車両に設定しているため、誤乗車の発見と他車両への誘導は比較的容易である。

（4）安全性の確保について

安全性が確保できているかどうかは、女性専用車両導入の際の前提事項である。女性専用車両の導入により混乱が生じ、安全性が害されないようにするためには、事前

告知による乗客への周知と、適切な駅ホームにおける表示、さらに、導入当初の誘導員の配置が不可欠であり、今回の試験導入においては、殊に混雑駅でのこれらの実施について特別の配慮が払われた。この結果、試験導入期間中、混乱は生じず、安全面での問題は発生しなかった。

3 . 本格導入の意思決定

阪急及び京阪では、試験導入期間を経て、平成 14 年 12 月 2 日からの本格導入を決定した。その主な理由は、当初の計画通りの試験導入方法に大きな問題はなく、実施期間中に明らかとなった課題もクリアできるものと判断したことと、アンケート、グループインタビュー等から利用者の支持が大きい(アンケートでは賛成意見が過半数)ことが把握できたことにある。ただし、今回のように短い試験導入期間中に今後本格導入するのかどうかを決断するためには、両鉄道会社がそうであったように試験導入の計画立案の段階から本格導入を見越して明確な方針の策定と緻密な取り組み方法の検討が必要である。

なお、本格導入のプレスリリースは、試験終了 1 週間前の 11 月 22 日に行った。

図表 3 - 1 0 女性専用車両本格導入を告知するプレスリリース（京阪）

平成14年11月22日

女性専用車両の正式導入について

京阪電気鉄道株式会社（本社：大阪市中央区、社長：佐藤茂雄）では、お客さまからのご要望があった女性専用車両の導入を検討するため、国土交通省の「女性専用車両路線拡大モデル実験」に協力し、10月1日（火）から同車両の試験導入を実施しています。

この度、お客さまへのアンケート調査、乗車状況調査（混雑率ほか）などの中間結果を踏まえ、来る12月2日（月）から同車両を正式導入することになりましたのでお知らせします。

詳細は下記のとおりです。

記

1．実施時期：平成14年12月2日（月）から

2．実施列車：最混雑列車である下記の特急列車

《下り【出町柳 淀屋橋】、平日ダイヤのみ》

出町柳発 6時31分、46分、58分

7時12分、22分、32分、44分、58分 以上8本

停車駅 出町柳、三条、四条、七条、丹波橋、中書島、枚方市、京橋、
天満橋、（北浜）、（淀屋橋）

3．区 間：出町柳 天満橋

4．対象車両：最後尾車両1両（8両編成）

上記の実施列車・区間・対象車両については、試験導入時と同一です。

以 上

結び

以上、阪急・京阪両鉄道会社の女性専用車両試験導入を通じて、女性専用車両の導入の望ましい方法について記載してきた。

平成 12 年末に京王電鉄が女性専用車両を導入してから既に 2 年余が経過している。阪急・京阪両鉄道会社の試験導入後も、他の鉄道会社において女性専用車両の導入が広がっている。一般社会の女性専用車両の認知度は増している状況である。

試験導入の際のグループインタビューやアンケートによる利用者の意見には、痴漢被害に遭っていた女性からの女性専用車両導入を歓迎する回答が数多く見られた。被害に遭った女性には周囲に知られたくないという心理が働く場合もあり、女性専用車両はそういった女性の痴漢被害を未然に防ぐ意味でも効果が高い。

ただし、鉄道には数多くの利用者がいて、それぞれの利用者にとって利用しやすい状況は異なっているため、女性専用車両の導入により不便さを感じる人が出てくることもありうる。そのため、今後女性専用車両を導入する鉄道会社は、まずは利用者のニーズを的確に把握して導入方法を検討すること、導入後も利用者のニーズの推移を把握し、必要に応じて運行方法を改善していくことが望ましいと考えられる。

図表 2 他社導入状況詳細（平成 15 年 3 月末日現在定期運行分）

| 導入形態 | 導入日 | 導入時間帯 | 編成の車両数と 女性専用車両の 位置 | 備考 |
|--|-----------|----------------------------|---------------------------------------|------------------------|
| 京王電鉄（対象路線：京王線（下り高幡不動・橋本方面） | | | | |
| 試験運行 | H12.12.7 | 木・金の臨時列車のみで試験導入(12月のみ) | 10両（一部8両） のうち後部1両 | 忘年会シーズンの臨時列車を対象に試験的に導入 |
| 本格導入 | H13.3.27 | 平日午後11時以降新宿発の急行6本及び快速2本 | | 本格導入は日本ではじめて |
| J R 東日本（対象路線：埼京線（下り大宮方面） | | | | |
| 試験導入 | H13.7.2 | 平日深夜時間帯の恵比寿発、新宿発、池袋発列車計11本 | 10両のうち最後尾1両 | J R の通勤電車ではじめて |
| 引き続き運行 | H14.7.1 | | | 試験導入と内容は同じ |
| J R 西日本（対象路線：試験導入と本格実施時は、大阪環状線・学研都市線(京橋方面)で、その後京都線、宝塚線、東西線へも拡大） | | | | |
| 試験導入 | H14.7.1 | 平日始発から朝9時までの列車 | 7両のうち1両(線区により異なる) | 関西地区ではじめて |
| 本格実施 | H14.10.1 | | | |
| 拡大 | H14.12.2 | 平日始発から朝9時まで、午後5時から9時までの列車 | 三ノ宮から大阪方面行きは前から3両目、大阪から三ノ宮方面行きは前から5両目 | 京都線、宝塚線、東西線、神戸線へ拡大 |
| 名古屋市営地下鉄（対象路線：東山線） | | | | |
| 試験導入 | H14.9.30 | 平日始発から朝9時までの地下鉄東山線全列車 | 6両のうち1両 | 地下鉄での導入は日本ではじめて |
| 大阪市交通局（対象路線：地下鉄御堂筋線（北大阪急行線含む） | | | | |
| 導入 | H14.11.11 | 平日始発から朝9時までの御堂筋線・北大阪急行線全列車 | 10両のうち1両 | |

| 導入形態 | 導入日 | 導入時間帯 | 編成の車両数と 女性専用車両の 位置 | 備考 |
|--|------------------------|------------------------------------|-------------------------------|-------------------|
| 神戸市交通局 （対象路線：全線（山手線・西神線（北神急行線含む）海岸線）） | | | | |
| 導入 | H14.12.16 | 土日祝日を含む終日全列車（緊急時は解除されることがある） | （山手線・西神線）6両のうち1両、（海岸線）4両のうち1両 | 全日・全時間帯での導入は日本で初 |
| 南海電鉄 （対象路線：南海線） | | | | |
| 導入 | H15.2.24 | 平日朝 南海線上り（和歌山市駅・関西空港駅 天下茶屋駅間）の急行8本 | 8両のうち難波方面から4両目 | 電車難波行き（天下茶屋で設定解除） |
| 近畿日本鉄道 （対象路線：奈良線（上り大阪方面）） | | | | |
| 試験導入 | H15.3.19 から当分の 間 | 平日始発から朝9:30までに近鉄難波駅に到着する快速急行20本 | 10両編成のうち 最後尾1両 | |
| 横浜市営地下鉄 （対象路線：全区間（あざみ野～湘南台）） | | | | |
| 試験導入 | H15.3.24 | 平日の始発から午前9時まで（上り49本、下り48本、計97本） | 6両編成のうち湘南台側から4両目 | |
| 阪神電気鉄道 （対象路線：上り（三宮～梅田）） | | | | |
| 試験導入 | H15.3.24 | 平日の始発から午前8時18分まで（区間特急6本） | 6両編成のうち梅田側から4両目 | |

資料編

1. アンケート結果分析と解説

(1) 阪急電鉄株式会社

アンケートの概要

a. 調査対象者

阪急利用者

b. 調査方法

駅員による手渡配布、回収箱及び駅員による回収、郵送回収

c. 調査配布回収日時

・配布

10月24日(木)朝ラッシュ時

10月25日(金)昼間時間帯(午前10時~正午)

女性専用車両の停車駅(梅田、十三、高槻市)及び車内

・回収

10月31日(木)回収分まで

d. 有効回答

配布総数2,000枚のうち、有効回答627件

e. アンケート調査票

阪急電鉄にご乗車のみなさまへ

「女性専用車両」

試験導入についてのアンケートのお願い

国土交通省
阪急電鉄株式会社

平素は阪急電鉄に格別のご高配を賜り誠にありがとうございます。

阪急電鉄では、10月1日(火)より、6300系(片側2扉のクロスシート)車両で運行する京都線特急列車に、各1両の「女性専用車両」を試験導入しております。これは、国土交通省の「女性専用車両 路線拡大モデル調査」に協力して実施するもので、試験は11月末までの平日ダイヤ運行日(終日)といたします。

阪急電鉄といたしましても、日頃より「人にやさしい、魅力ある鉄道サービス」を目指しており、今後、この調査結果も参考としながら、女性専用車両の本格導入につき、検討を進めて参ります。

つきましてはお手数ですが裏面にごございますアンケートにご記入の上、**10月31日**までに切手を貼らずにそのまま投函願います。ご回答いただいた方の中から抽選で1000円分の**ラガールカード**を差し上げます。

お忙しいところ誠に恐縮ですが、ご協力よろしくお願い申し上げます。

郵便はがき

料金受取人払

5 3 0 0 0 0 0



差出有効期
平成14年
10月31日

大阪市北区芝田一丁目16番1号

阪急電鉄株式会社
鉄道事業本部 運転車両部 行

アンケート

ご記入にあたっての注意事項

1. 質問は、裏面にごございます。
2. 質問は、全15問ごございます。
3. お答えは、葉書裏面の該当番号に をお付け下さい。
4. 複数回答の問題もごございますので、質問内容をお間違えないよう注意願います。
5. 投函有効期間は、10月31日です。期間を超えたものは無効となりますので、お間違えのないようお願いいたします。
6. ご回答いただきました方の中から抽選で10名に、ラガールカード(1000円分)を差し上げます。当選者は、ホームページ(@Hankyu)で発表すると共に、商品の発送をもって発表に返させていただきます。

このアンケートに関するお問い合わせは
阪急電鉄株式会社 鉄道事業本部 運転車両部
06-6373-5207

「女性専用車両」試験導入についてのアンケート

Q1：女性専用車両に賛成ですか？
 1 賛成 2 反対 3 わからない
 Q1-A：2「反対」と答えられた方にうかがいます。その理由をお答えください。
 男女差別になる 一般車両が混雑する 便利な車両に乗れなくなる 迷惑行為の根本的解決にならない 女性が一般車両を使いづらくなる
 その他()
 Q3に進んでください。なお、Q3以降の間には、女性専用車両を利用するしないに関わらず、実施状況をみて感じていることをお答えください。

Q2：女性専用車両導入に望ましい時間帯はいつですか？(2つまで回答可)
 1 朝ラッシュ 2 昼間 3 夕ラッシュ 4 深夜 5 終日 6 わからない

Q3：現在の女性専用車両の位置は適当ですか？
 1 はい 2 いいえ
 Q3-A：2「いいえ」とお答えの方にうかがいます。その理由は何ですか？(複数回答可)
 階段・改札等に近く、混雑するから 階段・改札等に近く、男性の誤乗車が多いから
 階段・改札等が遠く、急いでいる時に乗りづらいから その他()

Q3-B：2「いいえ」とお答えの方にうかがいます。どの車両位置が適当ですか？ 梅田方面行き、河原町方面行きの両方でお答えください。
 梅田方 []+[]+[]+[]+[()]+[]+[]+[] 河原町方 《 》は女性専用車両
 1 梅田方面行き
 2 河原町方面行き

Q4：女性専用車両の試験導入に伴い、一般車両の混雑が増加したと思いませんか？(増加したと思われる場合は、それについてどう思いますか？)
 1 思う(やむを得ない) 2 思う(好ましくない) 3 思わない 4 わからない

Q5：女性専用車両について、具体的な情報(導入される列車・実施時間帯・乗車位置等)は主に何で知りましたか？(2つまで回答可)
 1 新聞報道 2 テレビ・ラジオ報道 3 鉄道事業者広報誌・ホームページ 4 駅ポスター
 5 駅チラシ 6 駅構内・車内放送 7 駅係員の誘導 8 知人・友人 9 その他()

Q6：初めて女性専用車両設定の列車に乗車した時についてお答えください。
 1 その時の乗車駅 梅田 十三 茨木市 高槻市 長岡天神 桂 大宮 鳥丸 河原町
 2 どの方面行きでしたか？ 梅田方面行き 河原町方面行き
 3 ご乗車された時間帯は？ 朝ラッシュ 昼間 夕ラッシュ 深夜
 4 ご乗車された車両の位置は？ 女性専用車両より梅田方 女性専用車両(5両目) 女性専用車両より河原町方

Q7：女性専用車両の駅・車両の案内、表示についてどう感じましたか？(ご乗車された方も、実施状況を見られただけでも、お答えください。)
 Q7-A：表示内容
 分かりやすくよい 情報量が多すぎて内容がわかりづらい 情報量が少なすぎて内容がわかりづらい
 色やデザインが派手で見づらい 色やデザインが地味で見づらい その他()
 Q7-B：表示場所、貼付枚数等について
 適切な場所に程よく表示されている 表示場所が見にくい 表示を貼付けすぎでよい 表示の貼付枚数が少なくて分かりづらい その他()

Q7-C：試験導入当初(10月上旬)の案内係員の配置状況についてどう感じましたか？
 適切に配置され特に混乱はなかった 人数が少なく混雑していた
 多すぎるので減らしてもよい 始めから配置する必要はない
 わからない

Q8：女性のみにおうかがいします。女性専用車両を利用していますか？
 1 専用車両があればいつでも 2 一定の時間帯(朝だけ・昼だけ・夜だけ等)
 3 ときどき 4 ほとんど利用しない 5 その他()
 Q8-A：「一定の時間帯」とお答えの方にうかがいます。
 1 利用時間帯 ~9:30 9:30~17:00
 17:00~21:00 21:00~
 2 その理由 通勤・通学 その他()

Q9：例えば、祇園祭のような大きなイベントが開催される場合、普段、当路線をご利用にならないお客様が多数ご乗車になり、一時的に混雑する可能性があります。そのような場合に、鉄道事業者の判断で女性専用車両を一時的に解除することはやむを得ないと思いませんか？
 1 やむを得ない
 2 イベントなどの列車が混み合う時こそ女性専用車両を実施して欲しい

Q10：阪急電鉄ご利用時の最寄駅は？^a 駅
 Q11：よく利用される区間は？^a 駅 ~ ^a 駅
 Q12：1 性別 男性 女性
 2 年齢 20歳未満 20代 30代 40代 50代 60代 70歳以上
 3 職業 生徒・学生 会社員・公務員 自営業 パート・アルバイト 専業主婦 無職 その他()
 4 当社の利用頻度 週5日以上 週3、4日 週1、2日 不定期

Q13：このアンケートを受け取られた時の状況についておうかがいします。
 1 ご乗車された駅はどこですか？^a 駅
 2 どの方面行きの列車でしたか？ 梅田行き 河原町行き
 3 いつ受け取られましたか？ 朝ラッシュ 昼間 夕ラッシュ 深夜

Q14：女性専用車両について、ご意見を自由にご記入ください。
^a

Q15：より詳しいご意見を面談形式のインタビューでうかがいたいと考えております。薄謝をご用意いたします。ご連絡させていただいてよろしいですか？
 1 はい 2 いいえ
 ご協力ありがとうございました。抽選で「ラガールカード」を進呈いたします。
 Q15で「はい」とお答えいただいた方及び抽選に応募される方は以下の項目をご記入願います。
 郵便番号 氏名 電話番号(日中連絡のとれる番号) 住所
 E-mail アドレス(お持ちの方)

回答欄(該当の番号に をお付けください)

| | | | | |
|--------|---------------------------------|----------------|------|----------------|
| Q1 | 1 | 2 | 3 | |
| Q1-A | () | | | |
| Q2 | 1 | 2 | 3 | 4 5 6 |
| Q3 | 1 2 | | | |
| Q3-A | () | | | |
| Q3-B | 1 | | | |
| | 2 | | | |
| Q4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Q5 | 1 | 2 | 3 | 4 5 6 7 8 9() |
| Q6 | 1 | | | |
| | 2 | | | |
| | 3 | | | |
| | 4 | | | |
| Q7 | A | () | | |
| | B | () | | |
| | C | () | | |
| Q8 | 1 | 2 | 3 | 4 5() |
| Q8-A | 1 | | | |
| | 2 | () | | |
| Q9 | 1 2 | | | |
| Q10 | ^a 駅 | | | |
| Q11 | ^a 駅 ~ ^a 駅 | | | |
| Q12 | 1 | | | |
| | 2 | | | |
| | 3 | () | | |
| | 4 | | | |
| Q13 | 1 | ^a 駅 | | |
| | 2 | | | |
| | 3 | | | |
| Q14 | ^a | | | |
| Q15 | 1 | 2 | 郵便番号 | 〒 - - |
| 氏名 | | | 電話番号 | - - |
| 住所 | 都道府県 | | | |
| E-mail | | | | |

(2) 京阪電気鉄道株式会社

アンケートの概要

a . 調査対象者

京阪利用者

b . 調査方法

駅員による手渡配布、回収箱及び駅員による回収

c . 調査配布回収日時

・ 配布

10月21日(月)及び10月24日(木)

朝ラッシュ時

京阪各駅

・ 回収

10月31日(木)回収分まで

d . 有効回答

配布総数 10,000 枚のうち、有効回答 1,035 件

Q6 初めて女性専用車両に乗車した時のことについて以下の質問にお答えください。
乗車駅=() 駅

乗車したことのない方は、実施状況を客観的に見てどう感じたかをお答えください。

Q6-A 駅・車両の案内表示について、どう感じましたか？

●表示内容について

1. わかりやすくよい 2. 情報量が多すぎて内容がわかりづらい
3. 情報量が少なくて内容がわかりづらい 4. 色やデザインが派手で見づらい
5. 色やデザインが地味で見づらい 6. その他()

●表示場所・貼付枚数等について

1. 適切な場所にほどよく表示されている 2. 表示場所が見にくい 3. 表示を貼付しすぎてくどい
4. 表示の貼付枚数が少なくてわかりづらい
5. その他()

Q6-B 導入当初(10月上旬)の案内係員の配置状況について、どう感じましたか？

1. 適切に配置され特に混乱はなかった 2. 人数が少なすぎて混乱していた(増やすべき)
3. 多すぎるので減らしてもよい 4. はじめから配置する必要はない 5. よくわからない

朝ラッシュ時に淀屋橋・天満橋方面に乗車される女性の方のみにおうかがいします

Q7 女性専用車両をご利用されていますか？

1. 専用車両があればいつも 2. とときどき 3. ほとんど利用しない 4. 利用しない
5. その他()

Q7-A 「3. ほとんど利用しない」「4. 利用しない」と答えた方にうかがいます。それはなぜですか？
理由=

Q8 例えば、大きなイベントが催される場合、

普段、当路線をご利用にならないお客さまが多数ご乗車になり、一時的に混雑する可能性があります。

そのような場合に、鉄道事業者の判断で女性専用車両を一時的に解除することはやむを得ないと思われませんか？

1. やむを得ない 2. イベントなどの列車が込みあうときこそ実施して欲しい

Q9 女性専用車両について、ご意見を自由にご記入ください。

ご協力ありがとうございました。抽選で「おけいはん スルッとKANSAI Kカード」を差し上げます。
ご希望の方は、下記の項目にご記入ください。

◎住所：〒

◎氏名：

◎日中連絡可能な電話番号：

◎E-mailアドレス：

Q10 より詳しいご意見を、面談形式のインタビューでうかがいたいと考えております。薄謝をご用意いたします。
ご連絡させていただいてもよろしいでしょうか？

1. はい 2. いいえ

※「はい」とお答えいただいた場合、上記の項目に必ずご記入ください。



ご回答いただいたアンケート用紙は、10/30(水)までに以下の駅事務室で係員にお渡しください。
アンケート回収駅…淀屋橋・北浜・天満橋・京橋・枚方市・中書島・丹波橋・七条・四条・三条・出町柳

ありがとうございました

(3) アンケート結果

基本属性

a. 性別比率 (阪急 P76 図表 1 京阪 P91 図表 29)

| | |
|--|---|
| 阪急 ～女性比率が高い～ 回答者の性別は、女性が約7割、男性が約3割で、女性専用車両の利用者である女性の関心の高さがうかがえる結果となった。 | 京阪 ～女性比率がやや高い～ 回答者の性別は女性の比率がやや高く、女性が55%、男性45%である。 |
|--|---|

b. 年代別構成比 (阪急 P76 図表 2 京阪 P91 図表 30)

| | |
|--|---|
| 阪急 ～女性では若年層、男性では熟年層比率が高い～ 女性は20代からの回答者が3割超で最も多く、次いで30代が2割超で、若い女性の関心の高さがうかがえた。一方男性は50代の回答が最も多く、その他は各年齢層から回答を得ることができた。 | 京阪 ～女性では若年層、男性では熟年層比率が高い～ 回答者の年代別構成比を見ると、女性では20代を中心とした若い世代の回答者が多く、男性では30代から50代の回答者数が多い。 |
|--|---|

c. 職業別構成比・利用頻度 (阪急 P77 図表 3,4 京阪 P92 図表 31,32)

| | |
|---|---|
| 阪急 ～会社員・公務員の比率が高く、週5日以上の利用が過半数～ 回答者の職業は、会社員・公務員の比率が高く、通勤・通学での利用が多い。利用頻度は男女ともに週5日以上の利用者が過半数を占めた。 | 京阪 ～会社員・公務員が8割、週5日以上の利用者が9割～ 回答者の職業は、会社員・公務員が圧倒的に多く、利用頻度は、週5日以上の利用者が多い。 |
|---|---|

d. 最寄駅・出発駅 (阪急 P78 図表 5,6 京阪 P93 図表 33,34)

| | |
|---|---|
| 阪急 ～最寄駅・出発駅は女性専用車両の導入区間である阪急京都本線が多い～ 回答者の最寄駅・出発駅は、女性専用車両の導入区間である阪急京都本線が8割弱を占めた。 | 京阪 ～最寄駅・出発駅は出町柳・枚方市、行き先駅は淀屋橋駅が最も多い～ 回答者の最寄駅・出発駅は、京阪京都本線の始発駅である出町柳駅と、大阪府下の主要駅である枚方市駅が多い。 |
|---|---|

e. よく利用する区間・行き先駅（阪急 P79 図表 7 京阪 P94 図表 35）

| | |
|---|---|
| <p>阪急</p> <p>～利用区間は女性専用車両の導入区間である阪急京都本線が多い～</p> <p>利用区間で見ると、阪急京都本線が87%を占めている。</p> | <p>京阪</p> <p>～よく利用する区間の行き先駅は他路線との接続駅が多い～</p> <p>よく利用する区間の行き先駅は、京阪本線の終点であり地下鉄御堂筋線へ接続している淀屋橋駅が最も多く、次いで、JR環状線、JR東西線、JR学研都市線及び地下鉄鶴見緑地線へ接続している京橋駅、地下鉄谷町線へ接続している天満橋駅、地下鉄堺筋線へ接続している北浜駅が多い。</p> |
|---|---|

賛否（阪急 P80 図表 8,9 京阪 P95 図表 36,37）

| | |
|--|---|
| <p>阪急</p> <p>～女性の9割弱、男性の5割強が賛成～</p> <p>男性、女性とも賛成が過半数を占め、女性で9割弱、男性で5割強が賛成である。</p> <p>反対は女性で5%、男性で38%、わからないが男女ともに8%であった。</p> <p>反対またはわからないと回答している理由としては、「男女差別になる」という回答が最も多く、次いで「一般車両が混雑する」「迷惑行為の根本的解決にならない」であった。</p> | <p>京阪</p> <p>～女性の9割弱、男性の6割強が賛成～</p> <p>女性の賛成比率が9割弱で非常に高いが、男性の賛成も過半数を越えている（6割強）。女性の4%が反対、9%がわからない、男性の22%が反対、13%がわからないと回答している。</p> <p>反対またはわからないの回答者の反対理由は、回答が集中しておらずばらばらについている。男女別では男性で最も多い理由は「一般車両が混雑する」であり、女性で最も多い理由は「迷惑行為の根本的解決にならない」である。</p> |
|--|---|

運営上の課題の抽出

a. 運行時間帯・本数の適否（阪急 P81 図表 10 京阪 P96 図表 38）

| | |
|--|---|
| <p>阪急</p> <p>～最も要望が高い時間帯は、朝ラッシュ時～（複数回答）</p> <p>導入すべき時間帯に関しては「朝ラッシュ時」という回答が男女ともに最も多く、混雑時における導入の要望を反映していた。</p> | <p>京阪</p> <p>～導入すべき時間帯は朝ラッシュ時～</p> <p>女性専用車両を導入すべき時間帯について（複数回答可）は、朝ラッシュ時が多い。</p> <p>京阪では現在朝ラッシュ時間帯のみの運行となっており、アンケート結果から把握できるニーズと一致しているといえる。</p> |
|--|---|

b. 女性専用車両位置の適否（阪急 P81～83 図表 11～14 京阪 P96～97 図表 39～41）

| | |
|--|--|
| <p>阪急</p> <p>～男性の6割弱、女性の8割弱が適当と回答～</p> <p>女性専用車両は梅田寄りから5両目の真中に位置しているが、これについて回答者の過半数が「適当である」としていた。男女別に見ると、男性の6割弱、女性の8割弱が適当であると回答した。</p> <p>位置が「適当ではない」と回答した理由について、女性では「階段・改札等に近く、男性の誤乗車が多いから」が4割を占め、次いで「階段・改札等に近く、急いでいる時に乗りづらいから」「階段・改札等に近く、混雑するから」である。</p> <p>男性では「階段改札等に近く混雑するから」という回答が3割で最も多く、次いで「階段・改札等に近く、男性の誤乗車が多いから」「階段・改札等が近く、急いでいる時に乗りづらいから」の順である。</p> | <p>京阪</p> <p>～男性、女性とも7割弱が適当と回答～</p> <p>京阪の女性専用車両の位置は大阪へ向かって1番後ろの車両となっているが、これについては回答者の過半数が適当であると考えている。また、男女で回答に大きな差はない。</p> <p>位置が適当ではないとの回答は男女ともに3割弱であるが、その理由(複数回答可)としては、「階段・改札等から遠く、急いでいる時に乗りづらい」が最も多い。これは行き先駅として最も多かった淀屋橋駅において、特に女性専用車両に乗車している女性の場合は地下鉄への乗り換えが遠いこと等が要因と考えられ、普段利用する乗り換え口に近い車両への導入が求められていると思われる。</p> <p>また、次に多い理由が「階段・改札等に近く混雑するから」であるが、特に男性にとって女性専用車両が階段や改札等に近い位置に導入された場合、導入された車両を回避することが必要であり、急いでいる時などは煩わしさを感じる時があると思われる。行き先駅として比較的多かった天満橋駅において、女性専用車両の位置が階段から最も近いこと等が要因であると考えられる。</p> <p>また、位置が不適当と考える回答者にとっての適当な位置(複数回答可)は、5両目と4両目がそれぞれ3割弱を占める。ただこの位置は階段や改札等が近くにある場合が多いために、今回の導入位置としては不適当であると判断した。</p> |
|--|--|

c. 混雑状況（阪急 P83 図表 15 京阪 P98 図表 42）

| | |
|---|---|
| <p>阪急</p> <p>～男女の意識の差が現れている～</p> <p>女性専用車両の導入により、一般車両が混雑したかという質問に対しては、男女とも「思わない」という回答の割合が最も高かった（男性 4 割弱、女性約 5 割）。次いで男性は「思う（好ましくない）」が 25%、女性は「わからない」が 3 割弱であり、女性専用車両を利用できない男性と利用する側である女性の意識の差が現れている。</p> | <p>京阪</p> <p>～半数は混雑が増加したと考えていない～</p> <p>女性専用車両の導入により混雑が増加したと思うかどうかについては、全体の約半数が混雑が増加したとは思っていない。次いで多いのが「わからない」との回答である。</p> |
|---|---|

d. 表示の適否（阪急 P86～87 図表 21, 22 京阪 P99～100 図表 45, 46）

| | |
|--|--|
| <p>阪急</p> <p>～表示は過半数が適当と考えているが、わかりづらいという意見もあり～</p> <p>女性専用車両の表示については、男女ともに「わかりやすくてよい」が過半数を占めた（男性約 6 割、女性 6 割弱）。次に多かった回答は、「情報量が少なすぎてわかりづらい」「色やデザインが派手で見づらい」であった。</p> <p>表示場所や貼付枚数については、「適切な場所に程よく表示」と、男性の 5 割超、女性の 5 割弱が回答している。一方で「表示の貼付枚数が少なすぎてわかりづらい」（女性の 2 割超、男性の 15%）、「表示場所がわかりづらい」（男性の 2 割弱、女性の 2 割超）との回答もあった。</p> | <p>京阪</p> <p>～表示は 6 割が適当と考えている～</p> <p>女性専用車両の表示内容については過半数（女性の 7 割超、男性の 5 割超）が「わかりやすくてよい」と感じている。</p> <p>また、表示場所・添付枚数についても過半数（女性の 6 割強、男性の 5 割弱）が「わかりやすくてよい」と回答している。ただし、「表示の貼付枚数が少なくてわかりづらい」とする女性（10%）や、「表示場所が見にくい」とする男性（1 割超）の回答もある。</p> |
|--|--|

e. 係員数の適否（阪急 P87 図表 23 京阪 P100 図表 47）

| | |
|---|---|
| <p>阪急</p> <p>～導入当初の係員の配置は、過半数が適当と考えている～</p> <p>導入当初の係員の配置状況は 56%が適切であると感じており、混乱していたとの回答は非常に少数である。導入当初の混乱はほぼ回避できたもようである。</p> | <p>京阪</p> <p>～導入当初の係員の配置は、6 割が適当と考えている～</p> <p>導入当初の係員の配置状況については、過半数が適切であると感じており、混乱していたとの回答は非常に少数である。導入当初の混乱はほぼ回避できたもようである。</p> |
|---|---|

自由意見（阪急 P90 図表 28 京阪 P102～103 図表 50）

| 阪急 | 京阪 |
|---|---|
| <p>自由意見として最も多かったのは、女性専用車両に対する肯定的な評価である（よい・嬉しい・有り難い、必要・導入してほしい、安心して乗れる・ほっとする等）。</p> <p>具体的には、</p> <p>「このままつづけてほしい、安心して乗ってられる」</p> <p>「これまでイヤなことばかりでしたが、余分なストレスがなくなり本当に助かっています。是非、試験導入で終わらせないで下さい。」</p> <p>「よく痴漢にあったので特急が恐かったのですが、今は安心して座っていられます。」</p> <p>といった意見であり、全体的に満足度が高いことがうかがえた。</p> <p>女性専用の対象車両については、特急には不要とする意見も見られたが、全般的には現在導入している快速特急や特急に加え、急行への導入拡大要望が多く出された。</p> <p>位置については、位置がわかりにくい、男性にとって利用しにくい等の理由により、現在の位置ではない先頭か最後尾への要望があった。</p> <p>男性の誤乗車への対策を要望する声は多く、特に頭カバー・背カバー・立て看板などの表示を目立つようにすべきであるという意見が多かった。これはグループインタビュー時にも、対策を要望する声は多く聞かれ、今後の課題と言える。また、「女性専用車両のマナーが悪い（携帯電話・おしゃべり・飲食・化粧するなど）」という意見があった。</p> | <p>自由回答で最も多いのは、女性専用車両に対する肯定的な評価（必要、良い、安心して乗れる、もっと早く導入してほしい）である。</p> <p>具体的には、</p> <p>「自宅付近からストーカーのように背後にいて、電車でもぴったりと後にくっつけられた経験が何度かあるので、この車両は駆け込み寺のようです」</p> <p>「以前に不快な思いをしたことがあるので、専用車両は大賛成！安心して乗車できるうえにストレスもたまらない。」</p> <p>「いつも利用しています。快適に乗車することができ、これからも是非続けてほしいです。」</p> <p>「朝ラッシュ時に遠慮しながら女性の横に座ることから開放されます（男性）。」</p> <p>といった意見が寄せられている。</p> <p>また、次いで多いのが女性専用車両の導入について急行・準急に拡大すべきとの意見であった。</p> <p>さらに女性専用車両数を増やすべきとの意見も見られる。</p> <p>運行時間帯については、選択項目として設定されているにもかかわらず、自由意見でも重ねて記載が見られる。「夕方から夜に必要」（女性 60 票、男性 5 票）、「終日がよい」（女性 28 票、男性 8 票）、「ラッシュ時必要」（女性 30 票、男性 13 票）など、特に女性の意見記載が多い。</p> |

まとめ

阪急

アンケートでは、女性専用車両について賛成が過半数を占め、概ね男女とも現在の女性専用車両運用に関して満足しているという結果が出た。こうしたアンケート結果やグループインタビューの結果を受けて、阪急では女性専用車両の本格導入を決定した。

阪急では、女性専用車両を平日の終日運行しており、位置も真中にあるため、女性の利用者にとっては利用しやすい路線である。しかし一方で男性にとっては、誤って乗車する確率が高いと言える。実際に導入当初から男性の誤乗車が見られ、アンケートでも男性の誤乗車防止の要望や、女性から誤乗車した男性が移動させられるのを見るのは心苦しい等の意見が多かった。阪急では利用者の要望を受けて、女性専用車両の表示をわかりやすく変更するなどの対策も講じており、アンケートでも評価されていたが、誤乗車を完全に防止できていない。

男性の誤乗車をいかに防止するかが今後の課題であると言える。

京阪

アンケートの結果によると、女性専用車両の導入に男女とも過半数が賛成であった。運用面では、京阪では、阪急と比較すると女性専用車両の導入時間帯が限定されており、位置も端である。ただし、アンケート結果によると、利用時間帯は導入している朝ラッシュ時のニーズが最も高く、他の時間帯はそれほどニーズが高くなかった。また、位置も適当であるとの回答が過半数を占めている。そういった意味で利用客のニーズに合った運行がなされており、こうしたアンケート結果を受けて、女性専用車両の本格導入が決定された。

ただし、自由意見では、時間帯や急行・普通等特急以外の車両への拡大要望が多い。阪急で誤乗車防止の要望が多く寄せられているのとは対照的である。女性専用車両の運行の拡大については、今後の女性専用車両の利用状況を見ながら、利用者のニーズを把握し検討すべき事項であり、鉄道会社側でもそのように認識している。

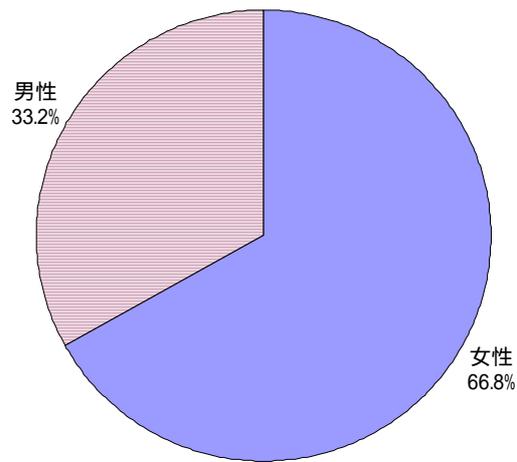
2. アンケート項目別集計結果

(1) 阪急電鉄株式会社

基本属性

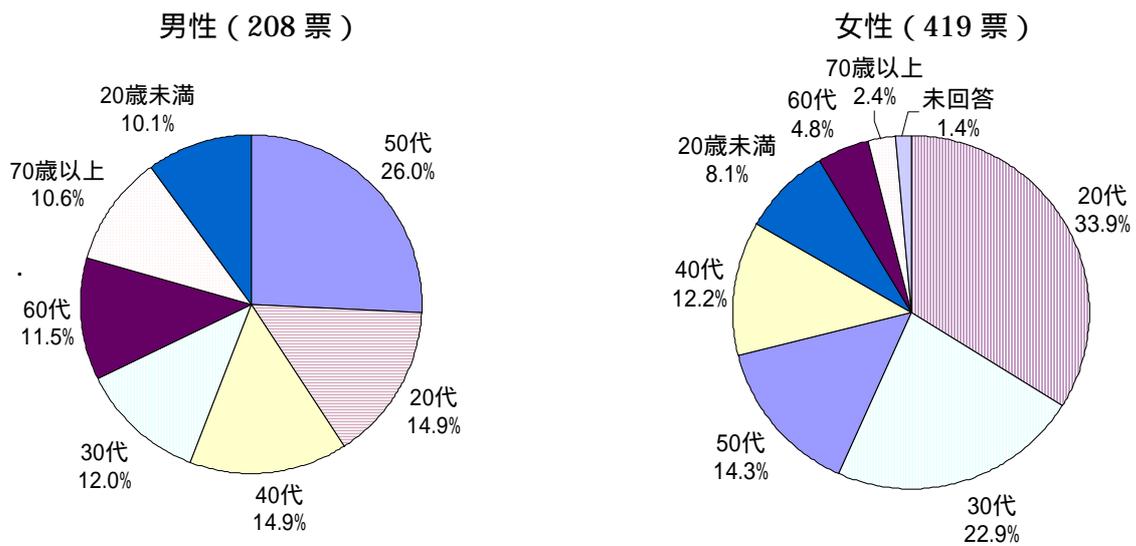
a. 性別

図表 1 性別 (627 票)



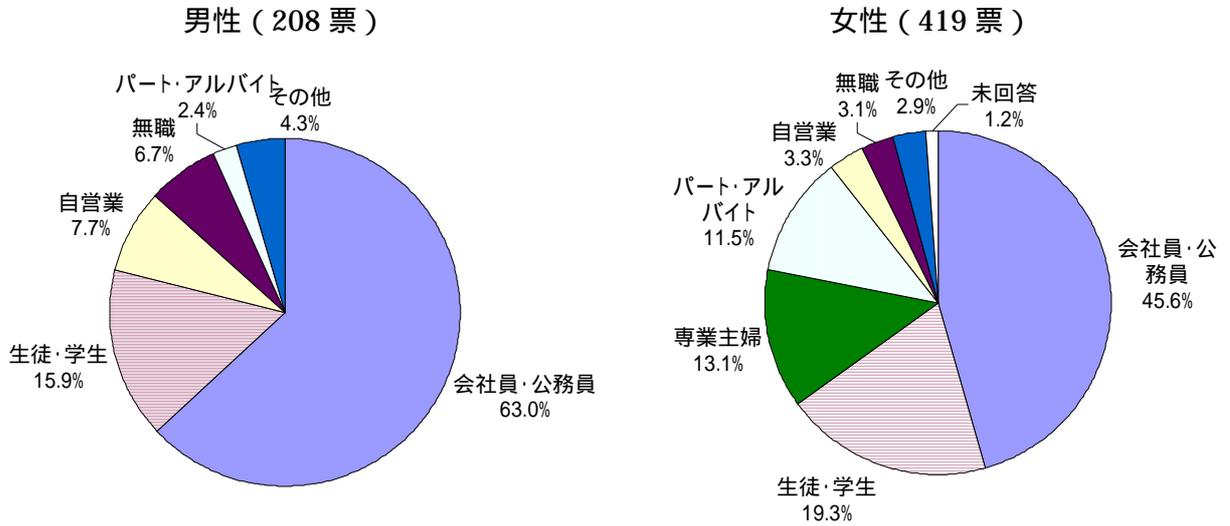
b. 年齢

図表 2 年齢



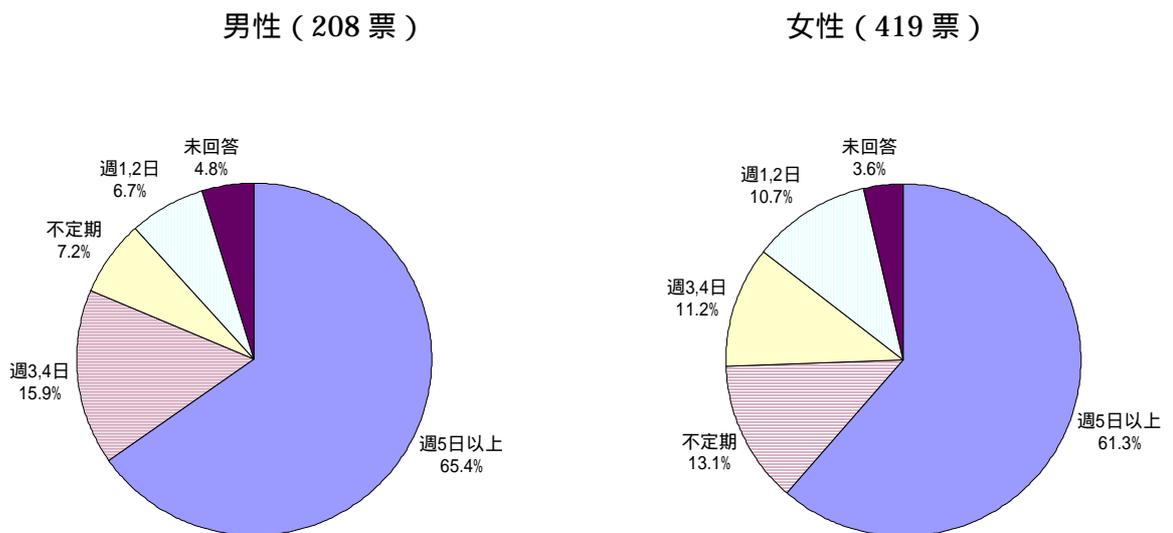
c. 職業

図表 3 職業



d. 電車の利用頻度

図表 4 電車の利用頻度



e. 最寄駅

図表 5 最寄駅 (単位: 票)

| 路線名 | 男性 | 女性 | 合計 |
|---------|-----|-----|-----|
| 阪急京都本線 | 169 | 302 | 471 |
| 阪急宝塚本線 | 11 | 33 | 44 |
| 阪急神戸本線 | 10 | 30 | 40 |
| 阪急千里線 | 5 | 8 | 13 |
| 阪急嵐山線 | 0 | 7 | 7 |
| 阪急今津線 | 0 | 7 | 7 |
| 阪急伊丹線 | 1 | 2 | 3 |
| 阪急箕面線 | 1 | 2 | 3 |
| 阪急神戸高速線 | 0 | 1 | 1 |
| 阪急甲陽線 | 0 | 1 | 1 |
| その他 | 8 | 23 | 31 |
| 無回答 | 3 | 3 | 6 |
| 合計 | 208 | 419 | 627 |

f. よく利用する区間 (発駅)

図表 6 よく利用する区間 (発駅) 別人数構成 (単位: 票)

| 路線名 | 男性 | 女性 | 合計 |
|---------|-----|-----|-----|
| 阪急京都本線 | 172 | 312 | 484 |
| 阪急宝塚本線 | 11 | 29 | 40 |
| 阪急神戸本線 | 9 | 27 | 36 |
| 阪急千里線 | 4 | 7 | 11 |
| 阪急嵐山線 | 0 | 6 | 6 |
| 阪急今津線 | 0 | 6 | 6 |
| 阪急伊丹線 | 1 | 2 | 3 |
| 阪急箕面線 | 1 | 2 | 3 |
| 阪急神戸高速線 | 0 | 1 | 1 |
| 阪急甲陽線 | 0 | 1 | 1 |
| その他 | 5 | 23 | 28 |
| 無回答 | 5 | 3 | 8 |
| 合計 | 208 | 419 | 627 |

g. よく利用する区間（着駅）

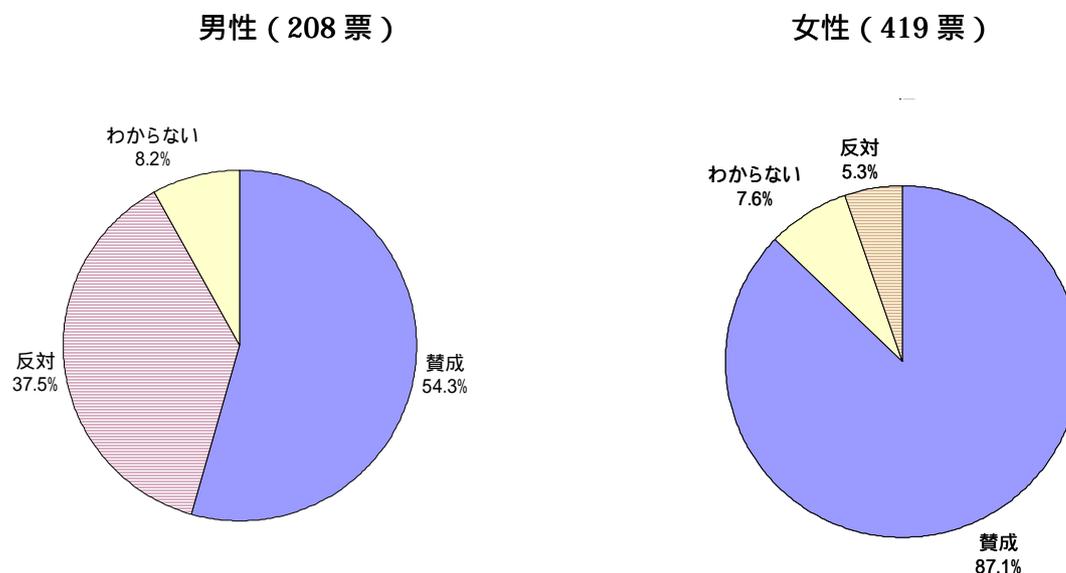
図表 7 よく利用する区間（着駅）別人数構成（単位：票）

| 路線名 | 男性 | 女性 | 合計 |
|--------|-----|-----|-----|
| 阪急京都本線 | 175 | 370 | 545 |
| 阪急神戸本線 | 7 | 10 | 17 |
| 阪急宝塚本線 | 5 | 8 | 13 |
| 阪急千里線 | 2 | 7 | 9 |
| 阪急今津線 | 2 | 6 | 8 |
| 阪急伊丹線 | 0 | 1 | 1 |
| その他 | 11 | 14 | 25 |
| 無回答 | 6 | 3 | 9 |
| 合計 | 208 | 419 | 627 |

アンケート内容

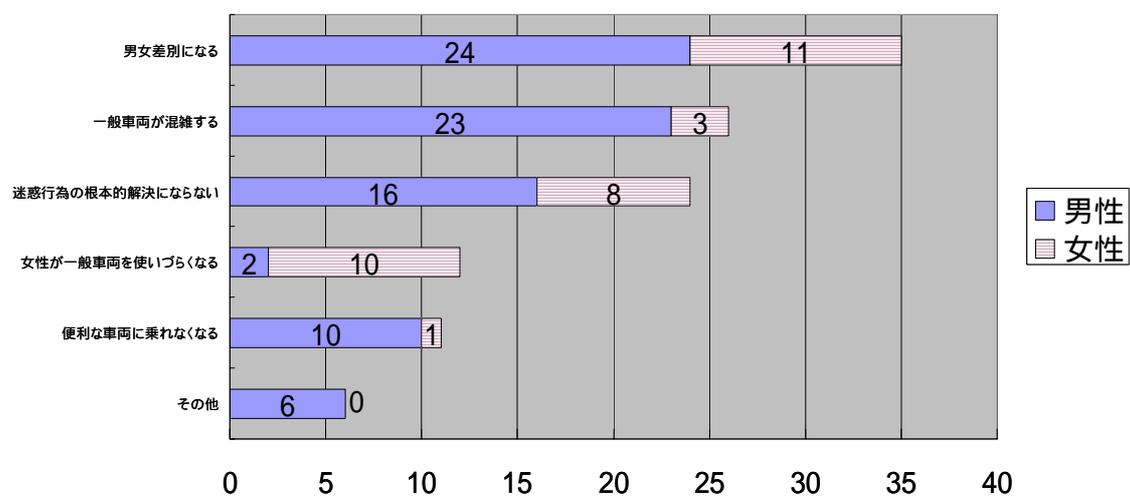
a. 賛否

図表 8 賛否



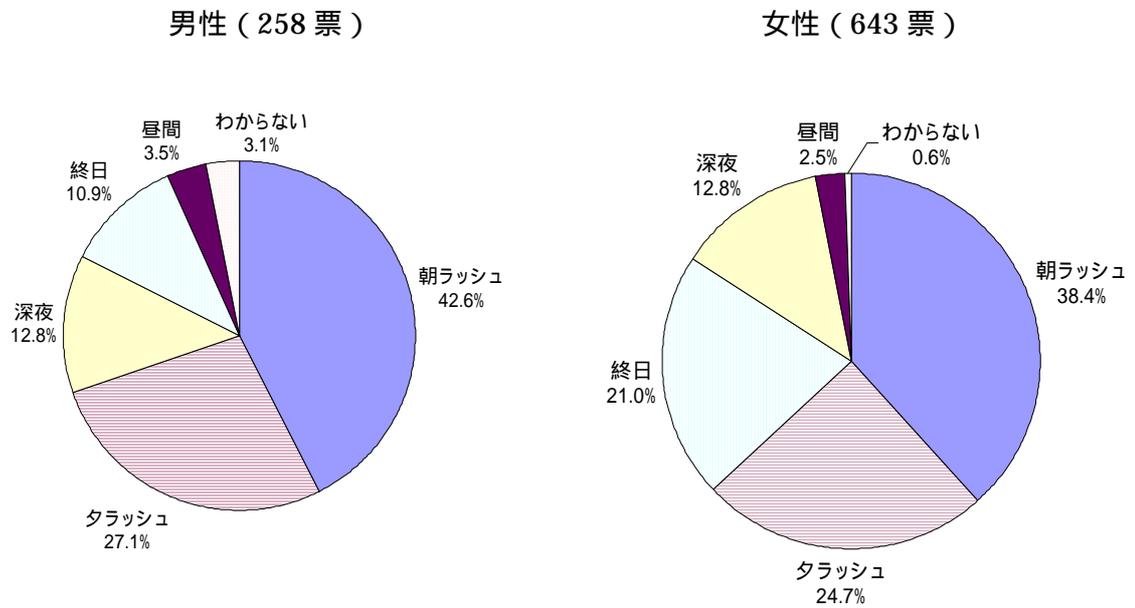
・「反対/わからない」の理由 (複数回答)

図表 9 「反対/わからない」の理由 (単位: 票)



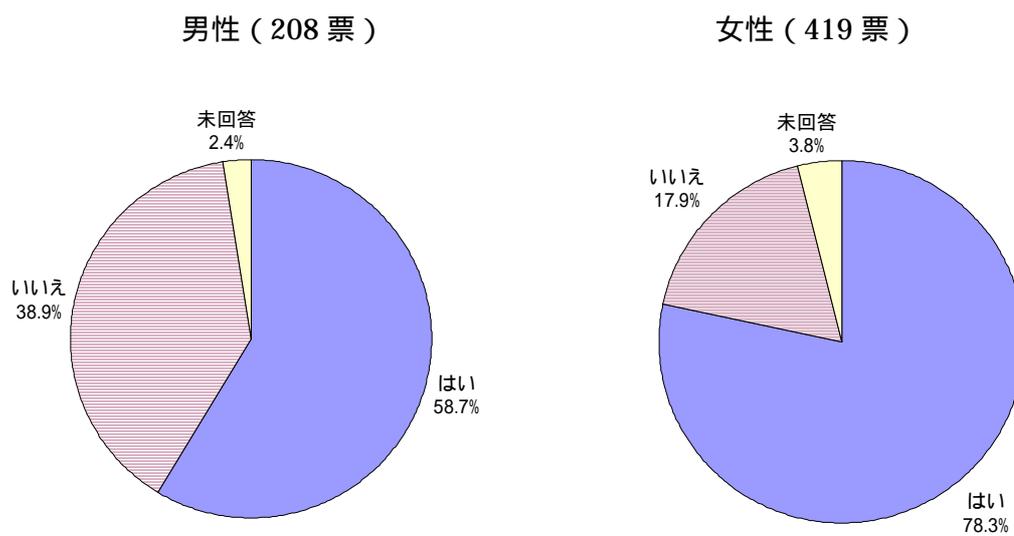
b. 導入すべき時間帯（2つまで回答可）

図表 10 導入すべき時間帯



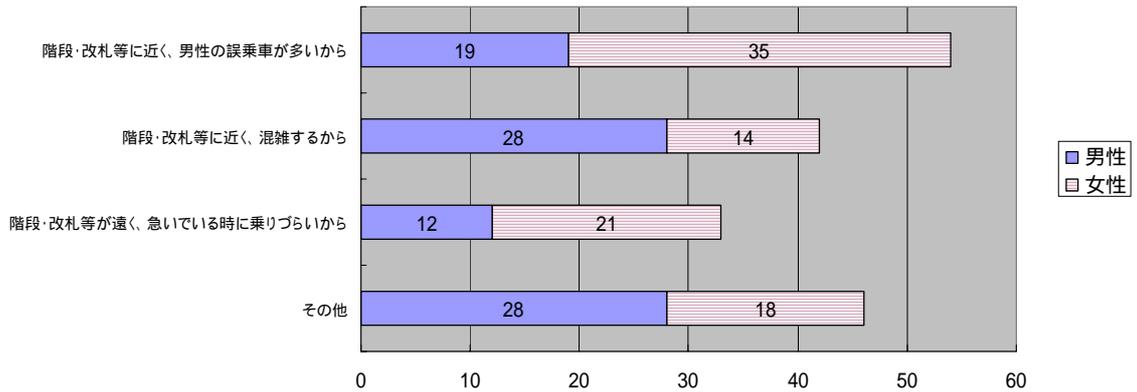
c. 女性専用車両の位置は適当か

図表 11 女性専用車両の位置は適当か



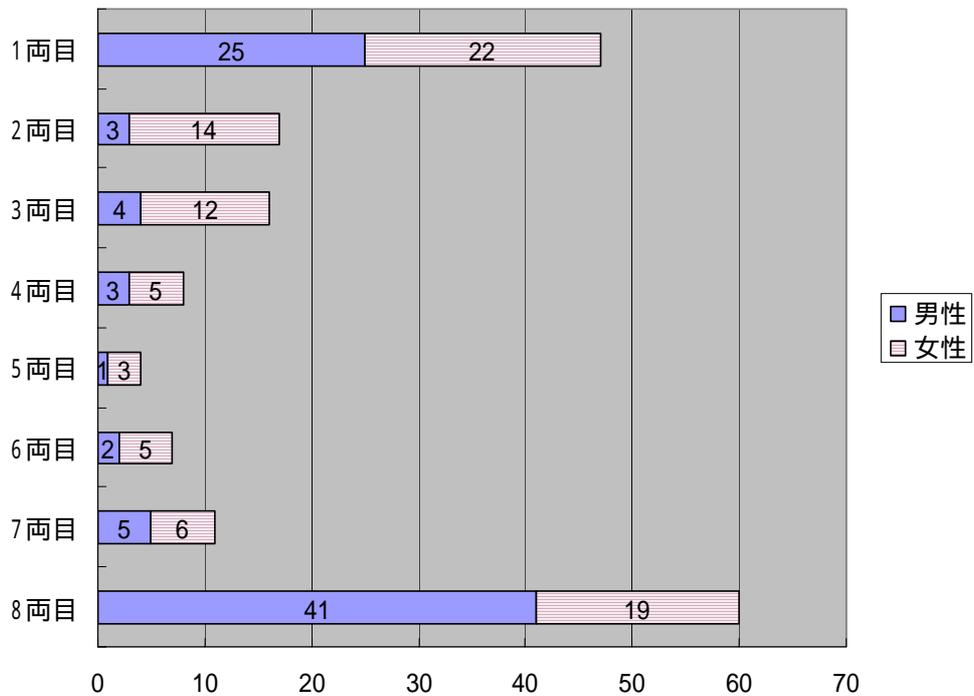
・位置が不適当な理由（複数回答）

図表 1 2 位置が不適当な理由（単位：票）

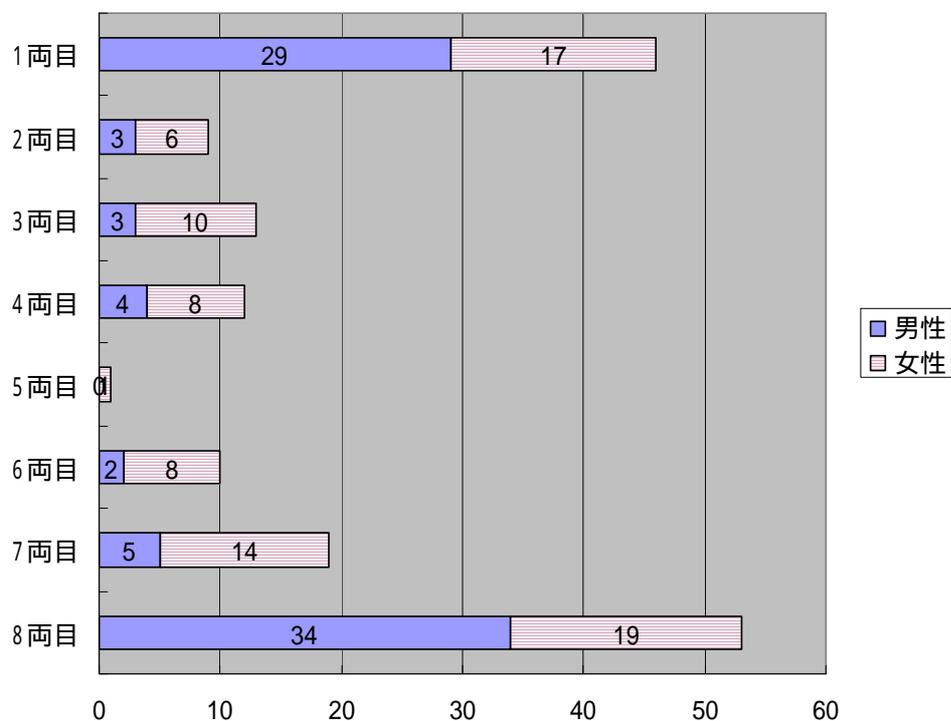


・位置が不適当と考える人にとっての適切な位置（複数回答）

図表 1 3 適切な位置（梅田方面行き）(単位：票)

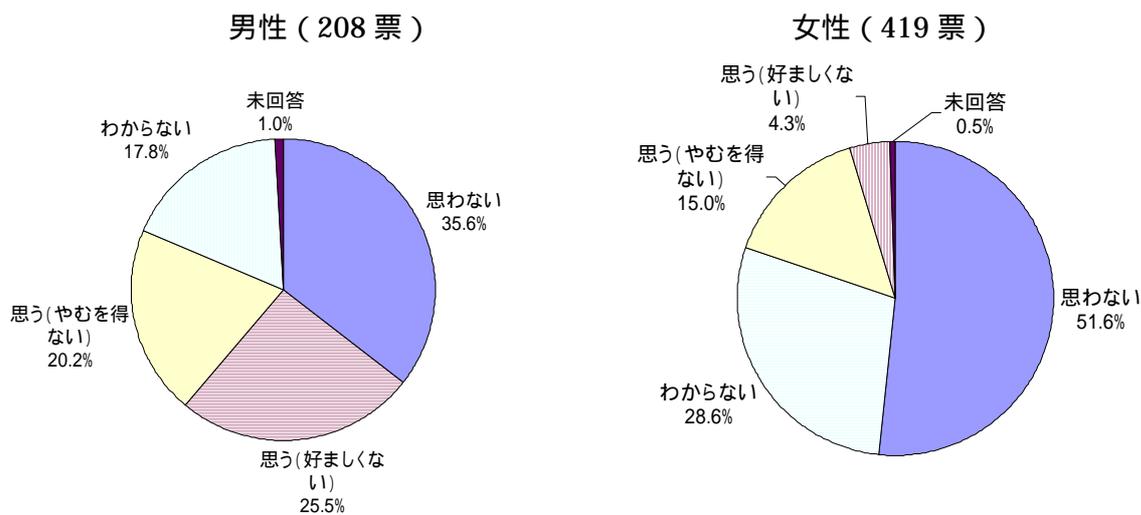


図表 1 4 適当な位置 (河原町方面行き)(単位:票)



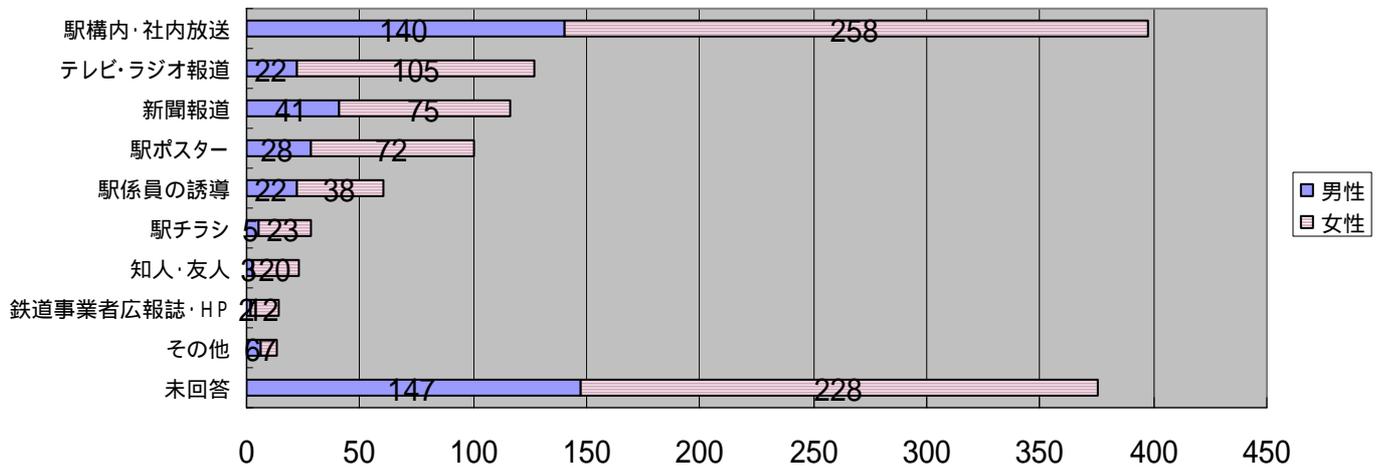
d . 女性車両導入により一般車両の混雑が増加したか

図表 1 5 女性車両導入により一般車両の混雑が増加したか



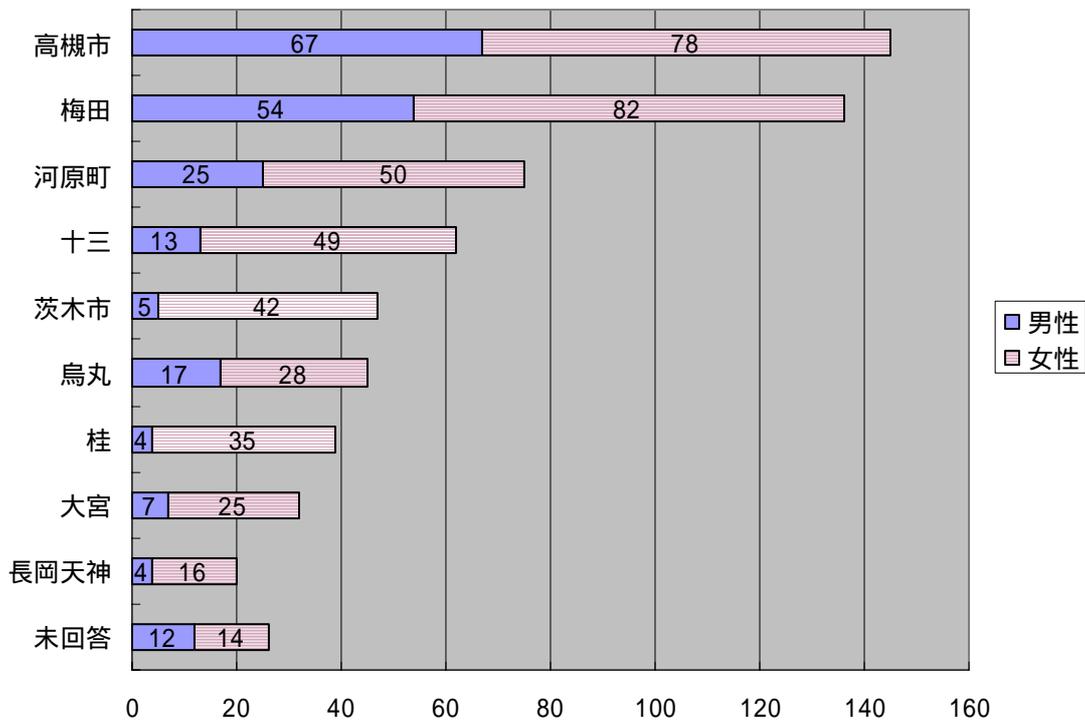
e. どの告知で女性車両に関する具体的な内容を知ったか（二つまで回答可）

図表 16 どの告知で女性車両を知ったか（単位：票）



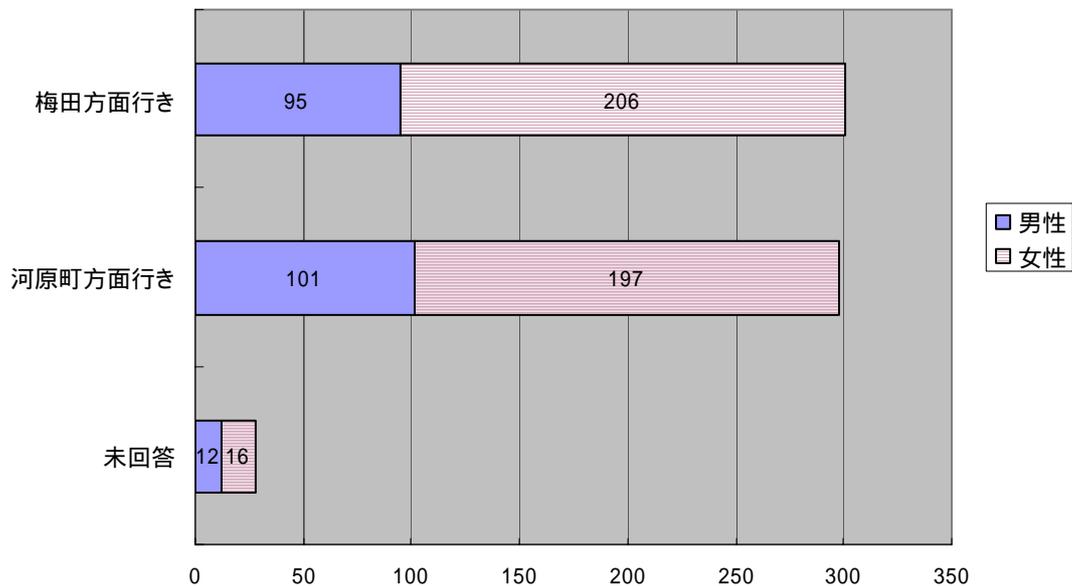
f. 初めて女性専用車両を設定した列車に乗車した時の駅

図表 17 初めて女性専用車両を設定した列車に乗車した時の駅（単位：票）



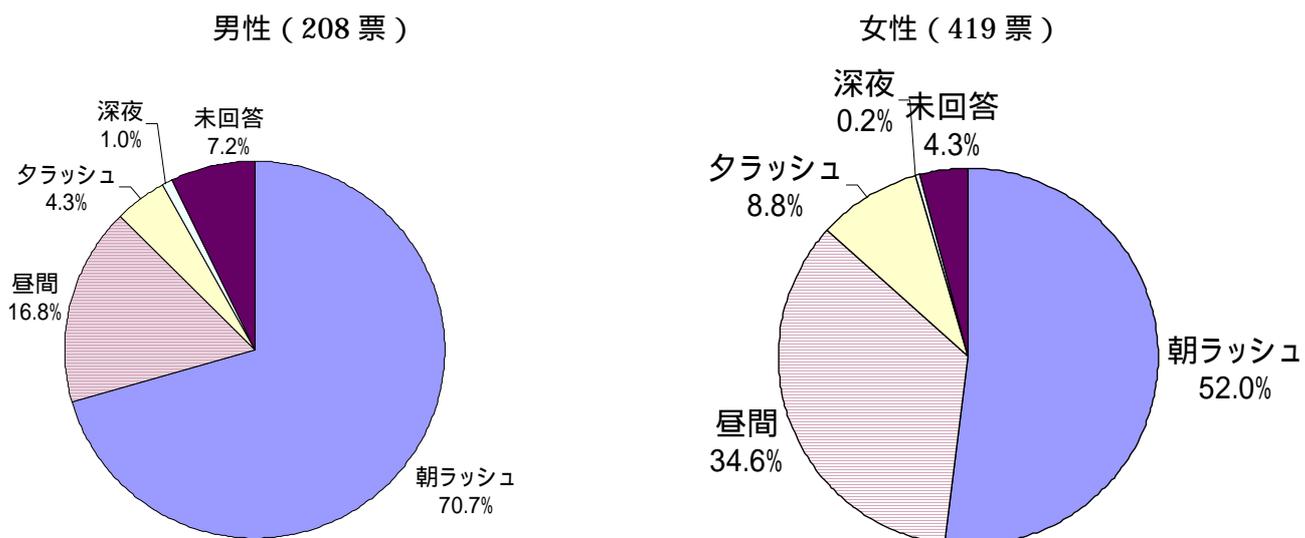
g. 初めて女性専用車両を設定した列車に乗車した時の行き先

図表 18 初めて女性専用車両を設定した列車に乗車した時の行き先 (単位: 票)



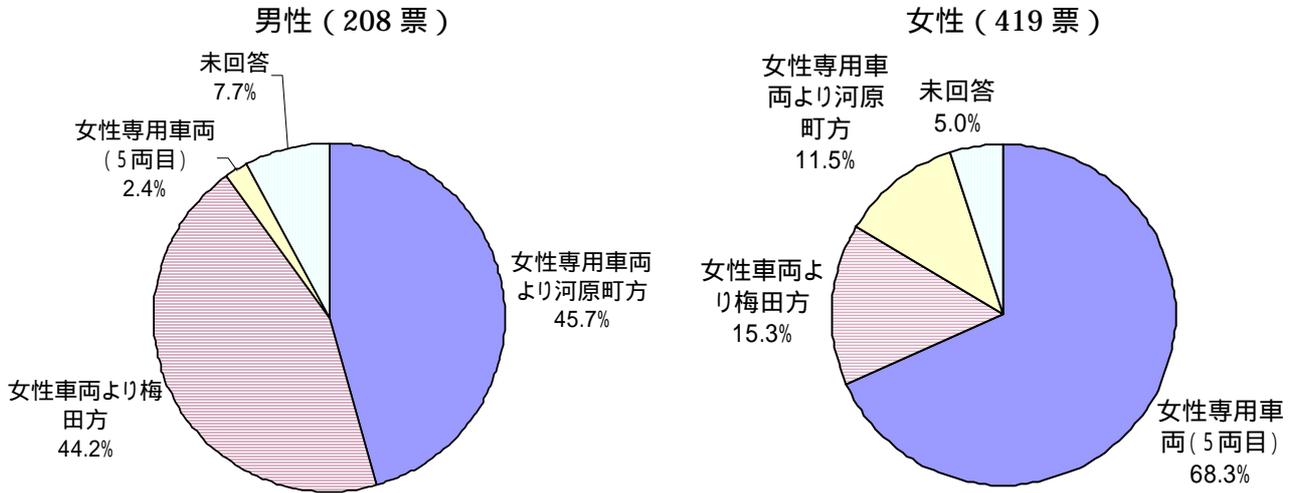
h. 初めて女性専用車両を設定した列車に乗車した時間帯

図表 19 初めて女性専用車両を設定した列車に乗車した時間帯



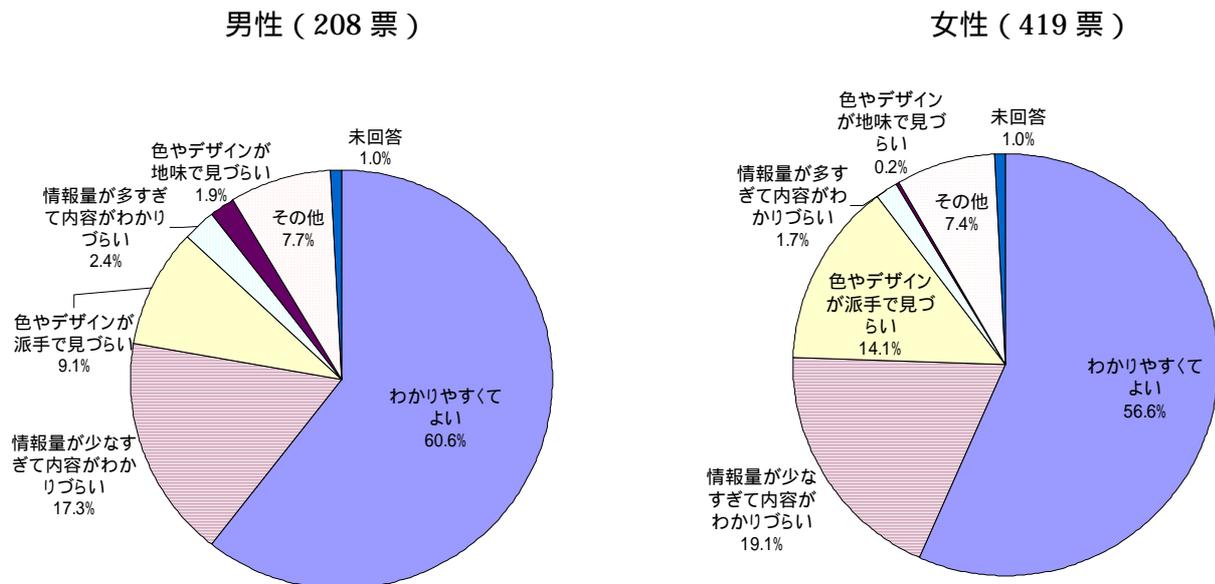
i . 女性専用車両設置列車に乗車した時の利用位置

図表 20 女性専用車両設置列車に乗車した時の利用位置



j . 女性専用車両を告知する表示内容についてどのように感じたか

図表 21 女性専用車両を告知する表示についてどのように感じたか

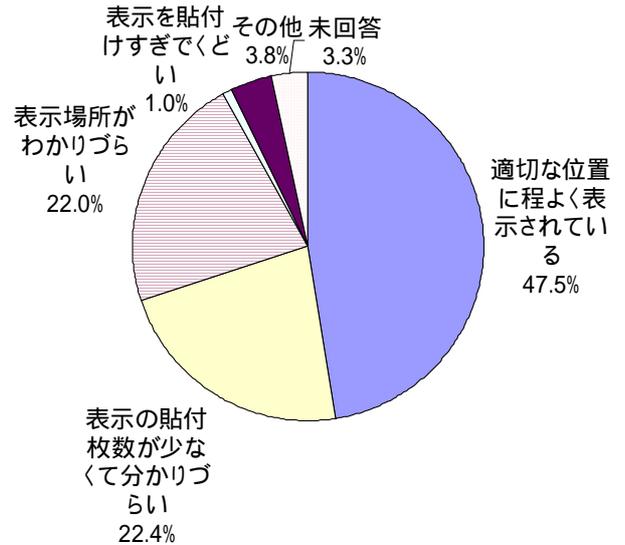
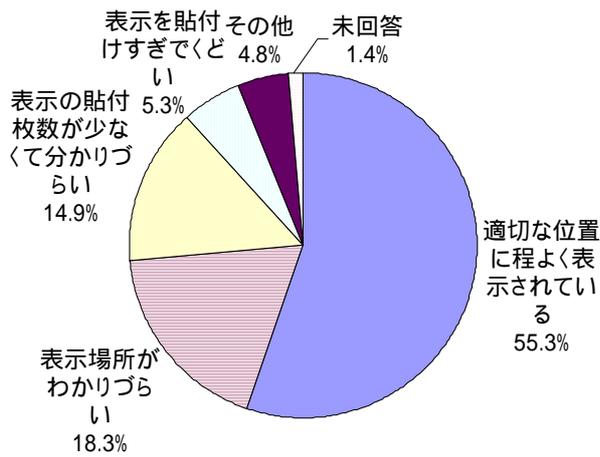


k . 女性専用車両を告知している表示場所・添付枚数等についてどう感じたか

図表 2 2 女性専用車両を告知している表示場所・添付枚数等について

男性 (208 票)

女性 (419 票)

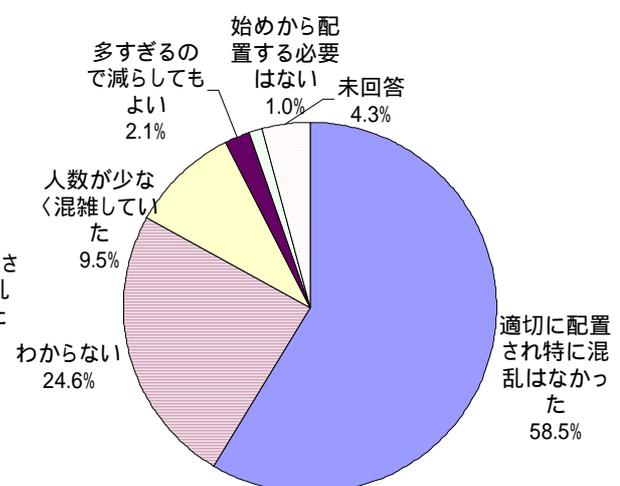
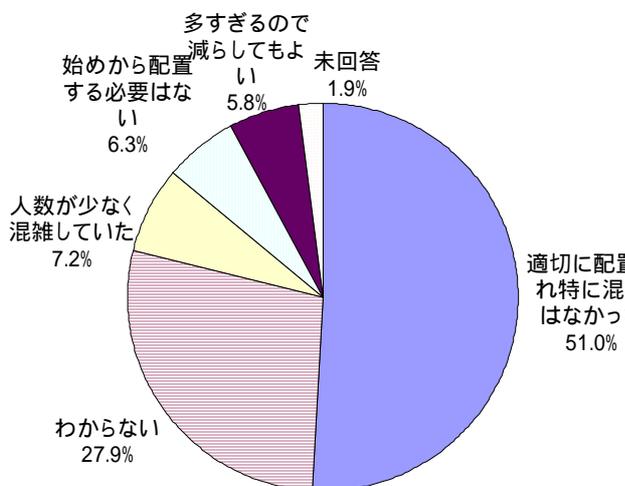


1 . 導入当初の係員の配置は適切であったか

図表 2 3 導入当初の係員の配置は適切であったか

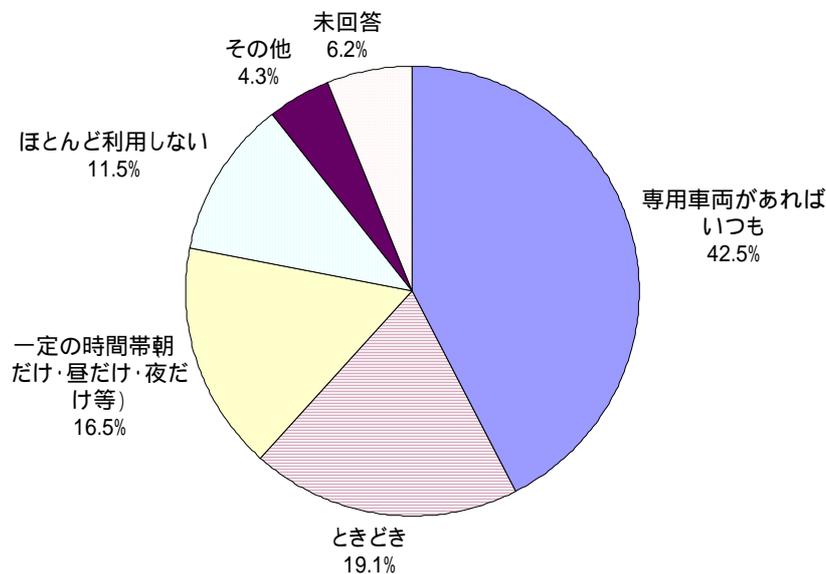
男性 (208 票)

女性 (419 票)



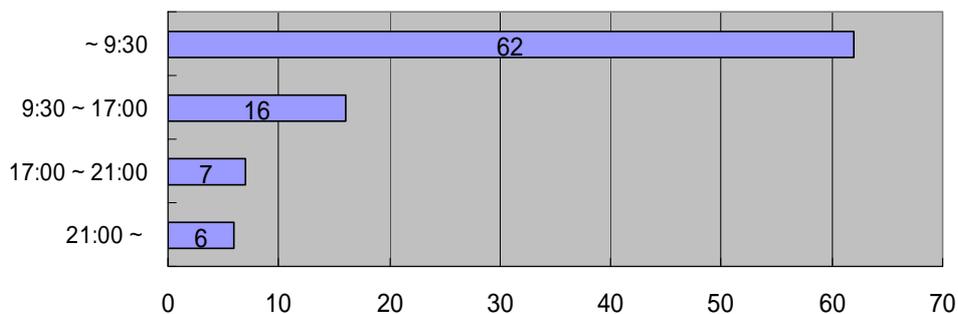
m . 女性専用車両の利用状況（女性のみ対象）

図表 2 4 女性専用車両の利用状況（419 票）



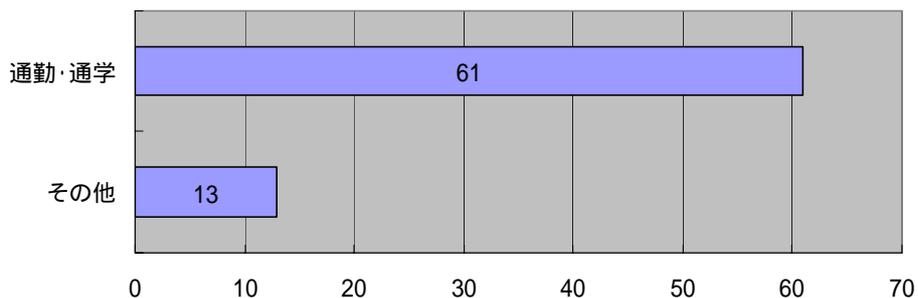
n . 女性専用車両の利用時間帯（女性のみ対象；複数回答）

図表 2 5 女性専用車両の利用時間帯（単位：票）



o . 女性専用車両を一定の時間帯に利用する理由

図表 2 6 女性専用車両を利用する理由（単位：票）

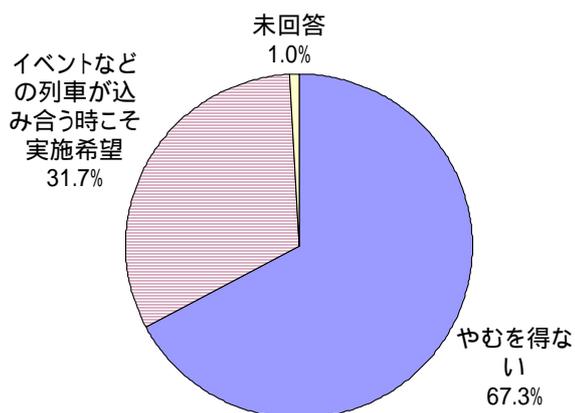
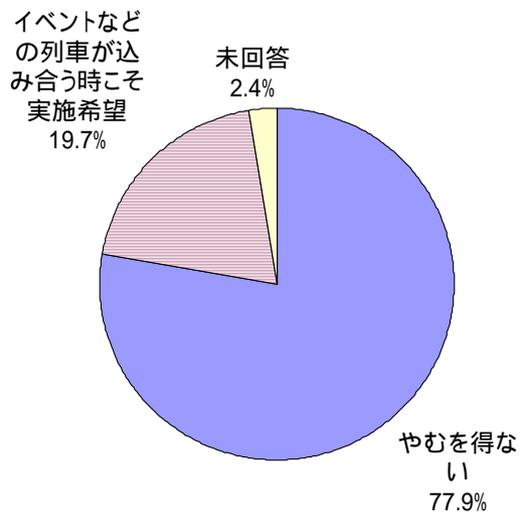


p . イベント時の一時取りやめ

図表 27 イベント時の一時取りやめ

男性 (208 票)

女性 (419 票)



q . 自由意見

図表 28 自由意見

(単位：票)

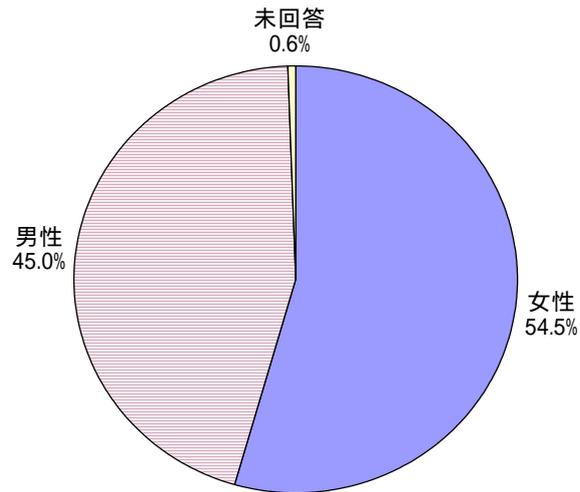
| | | 男性 | 女性 | 合計 |
|---------------------|---|----|----|----|
| 女性専用車両に対する評価 | | | | |
| | よい・嬉しい・有り難い | 18 | 61 | 79 |
| | 必要 ・ 導入して欲しい | 14 | 61 | 75 |
| | 安心して乗れる・ほっとする | 1 | 57 | 58 |
| | 反対・やめるべき | 14 | 3 | 17 |
| | 分からない・特になし・無関心 | 8 | 3 | 11 |
| 実施後の状況 | | | | |
| | 男性が誤乗車している | 3 | 72 | 75 |
| | 女性専用車両が混んでいる・座れない | | 12 | 12 |
| 迷惑行為に関連しての評価・防止策の提案 | | | | |
| | 痴漢防止によい・トラブル防止によい | 4 | 13 | 17 |
| 全体的な課題と要望 | | | | |
| | 女性専用車両のマナーが悪い | | 14 | 14 |
| 個別の問題点・要望・提案 | | | | |
| | 男性が誤乗車しないように分かりやすくすべき・目立つようにすべき(頭カバー・背カバー・立て看板など) | 1 | 23 | 24 |
| | 対象車両を増やすべき・増やしてよい | 2 | 19 | 21 |
| | ラッシュ時必要 | 3 | 15 | 18 |
| | 快速急行・急行に必要 | 5 | 11 | 16 |
| | 特急は不要 | 8 | 6 | 14 |
| | 位置がよくない・不便 | 8 | 4 | 12 |
| | 案内係員の配置は必要 | 1 | 11 | 12 |

(2) 京阪電気鉄道株式会社

基本属性

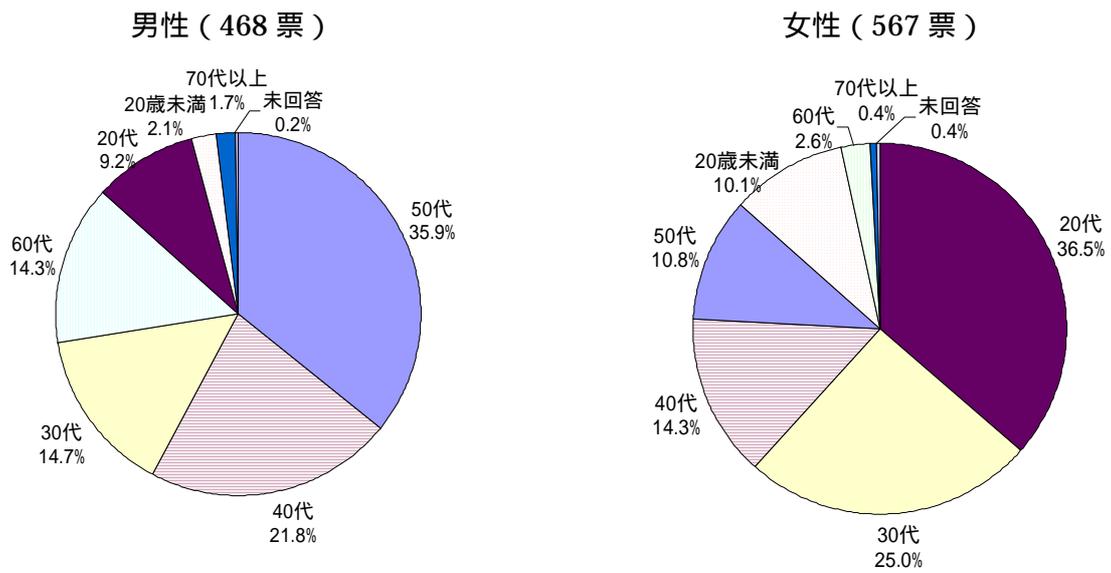
a. 性別

図表 29 性別 (1,041 票)



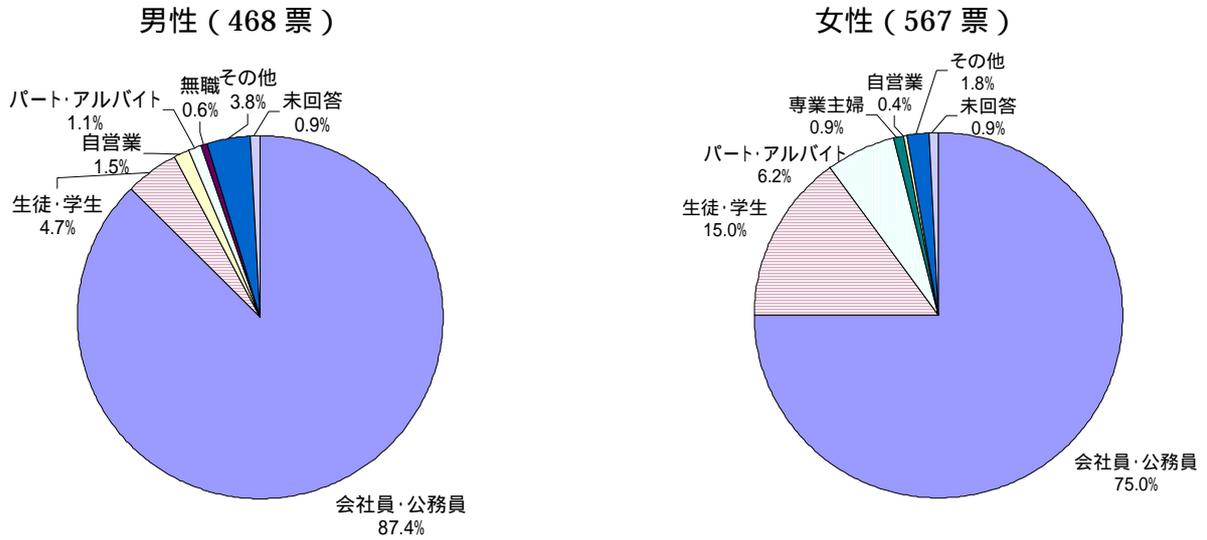
b. 年齢

図表 30 年齢



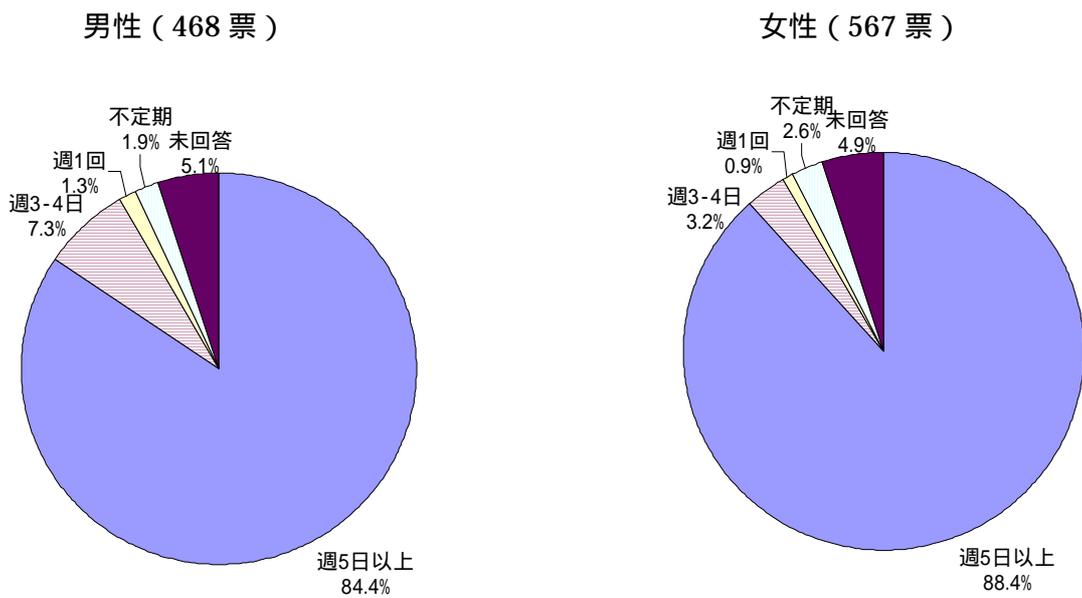
c . 職業

図表 3 1 職業



d . 電車の利用頻度

図表 3 2 電車の利用頻度



e . 最寄駅

図表 3 3 最寄駅別人数構成 (単位: 票)

| 最寄駅 | 男性 | 女性 | 未回答 | 合計 |
|-----|-----|-----|-----|-------|
| 出町柳 | 109 | 107 | 2 | 218 |
| 枚方市 | 72 | 127 | 1 | 200 |
| 丹波橋 | 55 | 48 | 1 | 104 |
| 四条 | 26 | 37 | | 63 |
| 三条 | 28 | 28 | 1 | 57 |
| 牧野 | 12 | 24 | | 36 |
| 六地蔵 | 11 | 15 | | 26 |
| 樟葉 | 8 | 16 | | 24 |
| 中書島 | 9 | 14 | | 23 |
| 御殿山 | 10 | 10 | | 20 |
| その他 | 76 | 85 | 1 | 162 |
| 未回答 | 13 | 9 | | 22 |
| 合計 | 468 | 567 | 6 | 1,041 |

f . よく利用する区間 (発駅)

図表 3 4 よく利用する区間 (発駅) 別人数構成 (単位: 票)

| 利用区間(から) | 男 | 女 | 未回答 | 合計 |
|----------|-----|-----|-----|-------|
| 出町柳 | 104 | 110 | 2 | 216 |
| 枚方市 | 74 | 130 | 1 | 205 |
| 丹波橋 | 58 | 54 | 1 | 113 |
| 四条 | 33 | 41 | | 74 |
| 三条 | 37 | 33 | 1 | 71 |
| 牧野 | 12 | 21 | | 33 |
| 中書島 | 11 | 19 | | 30 |
| 樟葉 | 7 | 15 | | 22 |
| 六地蔵 | 10 | 12 | | 22 |
| その他 | 63 | 61 | 1 | 125 |
| 未回答 | 117 | 132 | 1 | 250 |
| 合計 | 468 | 567 | 6 | 1,041 |

g . よく利用する区間（着駅）

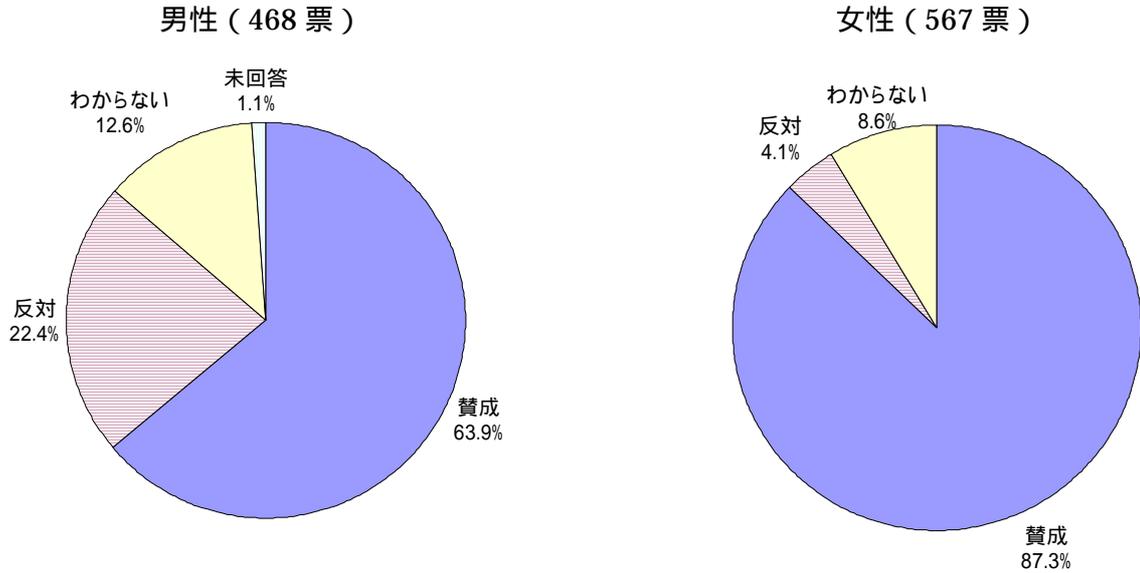
図表 35 よく利用する区間（着駅）別人数構成（単位：票）

| 利用区間(まで) | 男 | 女 | 未回答 | 合計 |
|----------|-----|-----|-----|-------|
| 淀屋橋 | 129 | 142 | 2 | 273 |
| 京橋 | 76 | 106 | 1 | 183 |
| 天満橋 | 79 | 85 | 1 | 165 |
| 北浜 | 40 | 39 | 2 | 81 |
| 三条 | 9 | 26 | | 35 |
| 丹波橋 | 14 | 15 | | 29 |
| 枚方市 | 11 | 17 | | 28 |
| 香里園 | 7 | 15 | | 22 |
| その他 | 97 | 121 | | 218 |
| 未回答 | 6 | 1 | | 7 |
| 合計 | 468 | 567 | 6 | 1,041 |

アンケート内容

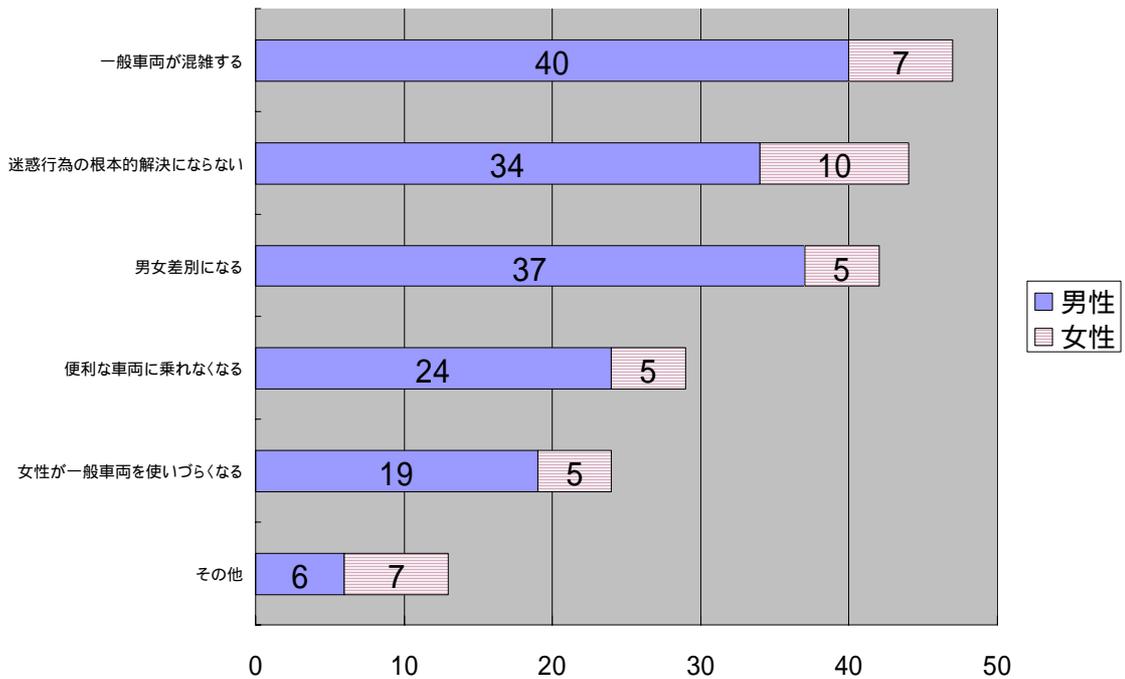
a . 賛否

図表 3 6 賛否



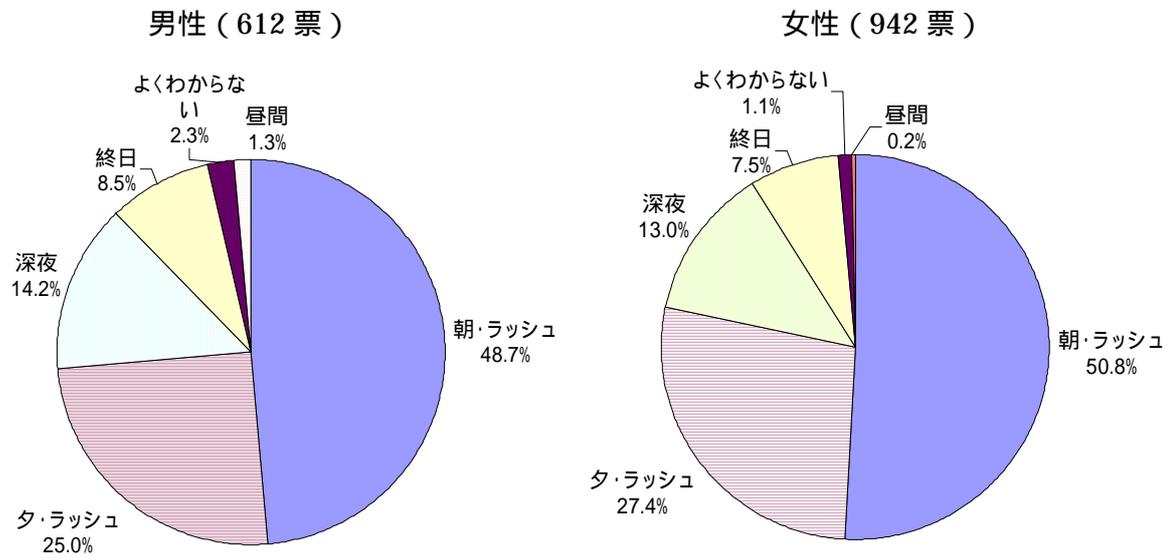
・「反対 / わからない」の理由 (複数回答)

図表 3 7 「反対 / わからない」の理由 (単位: 票)



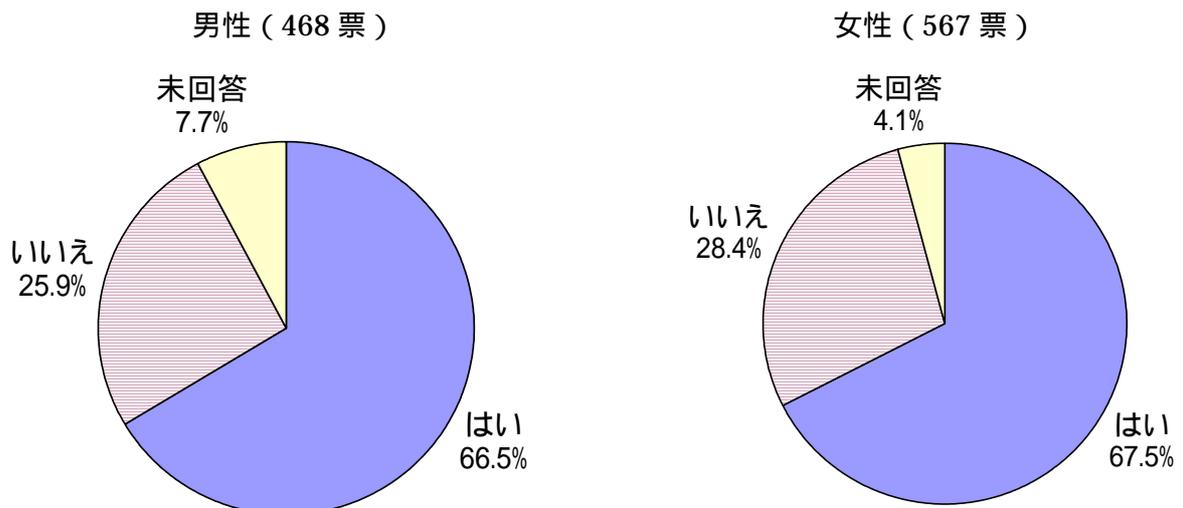
b. 導入すべき時間帯（2つまで回答可）

図表 38 導入すべき時間帯



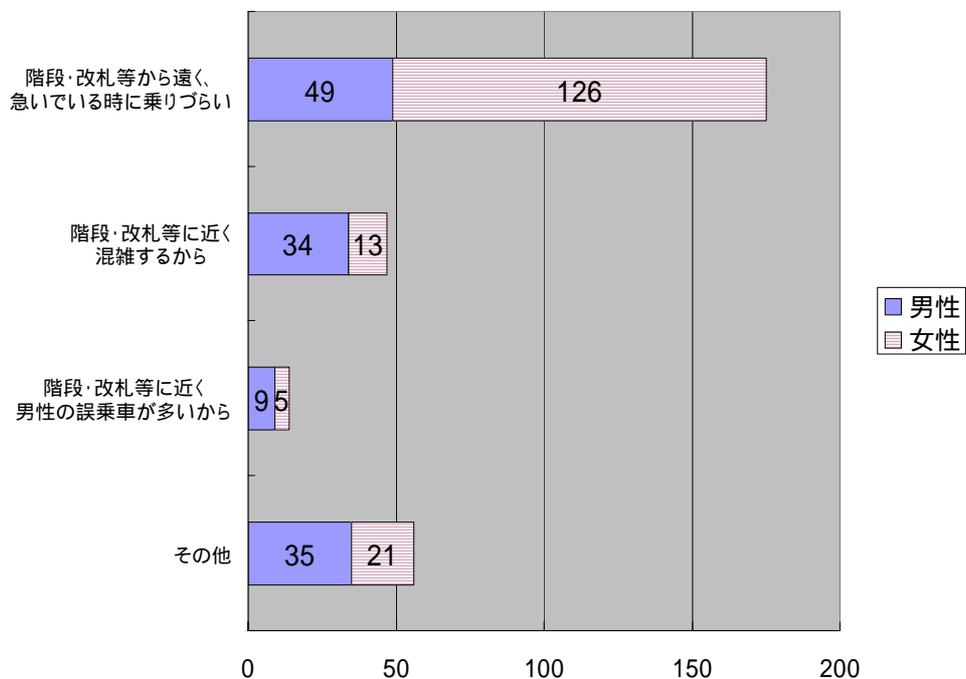
c. 女性専用車両の位置が適切かどうか

図表 39 女性専用車両の位置が適切かどうか



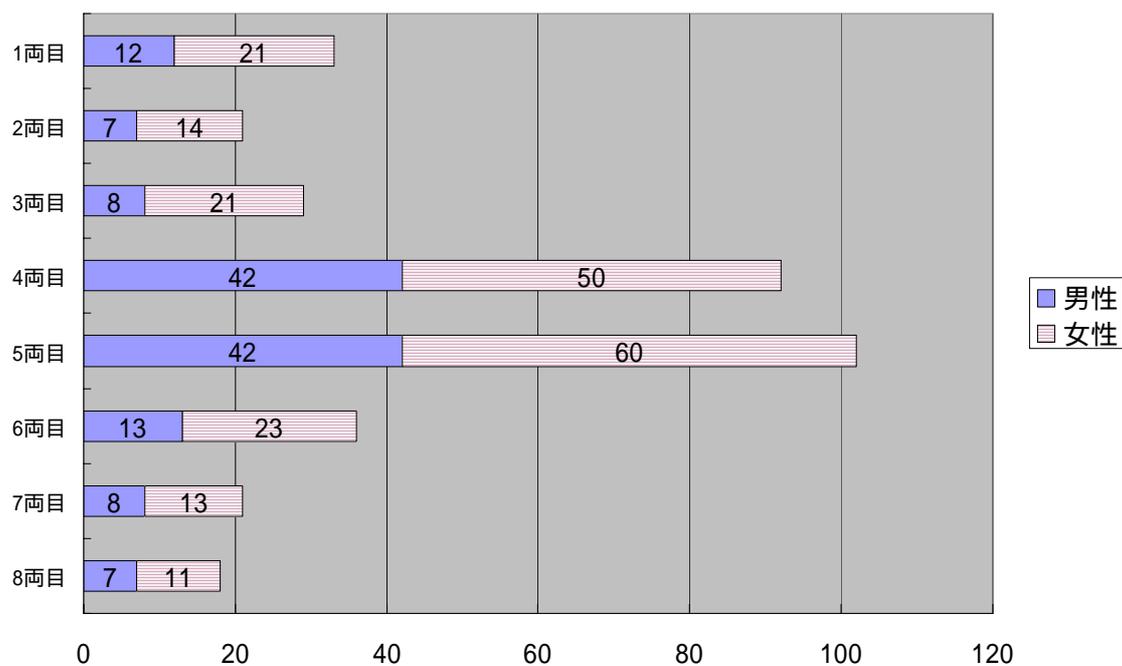
・位置が不適当な理由（複数回答）

図表 40 位置が不適当な理由（単位：票）



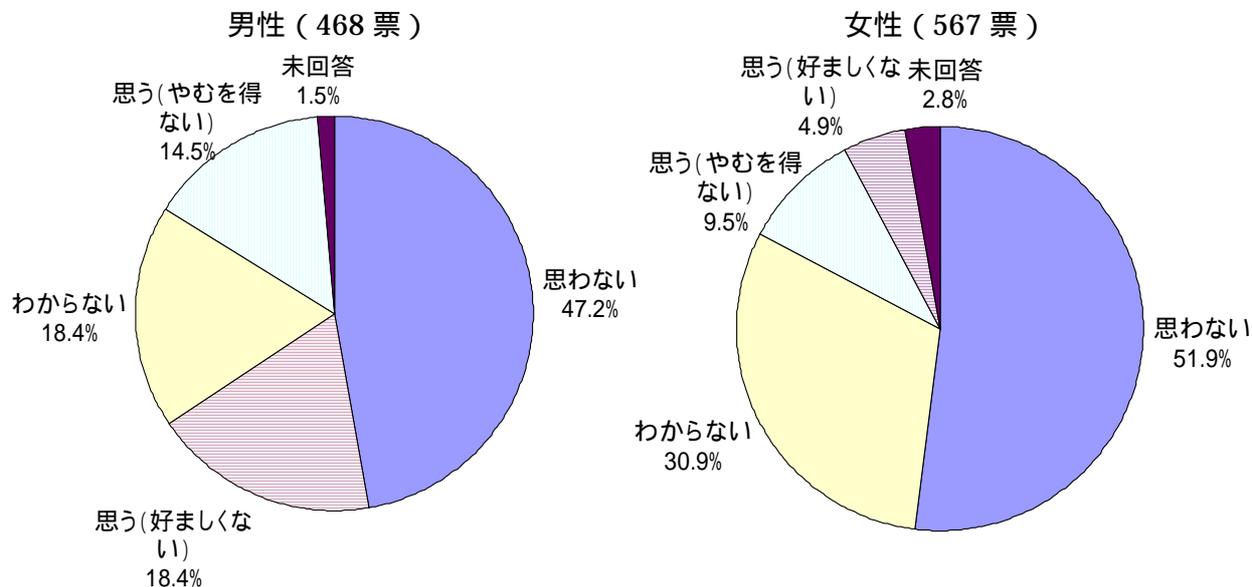
・位置が不適当と考える人にとっての適切な位置（複数回答）

図表 41 位置が不適当と考える人にとっての適切な位置（単位：票）



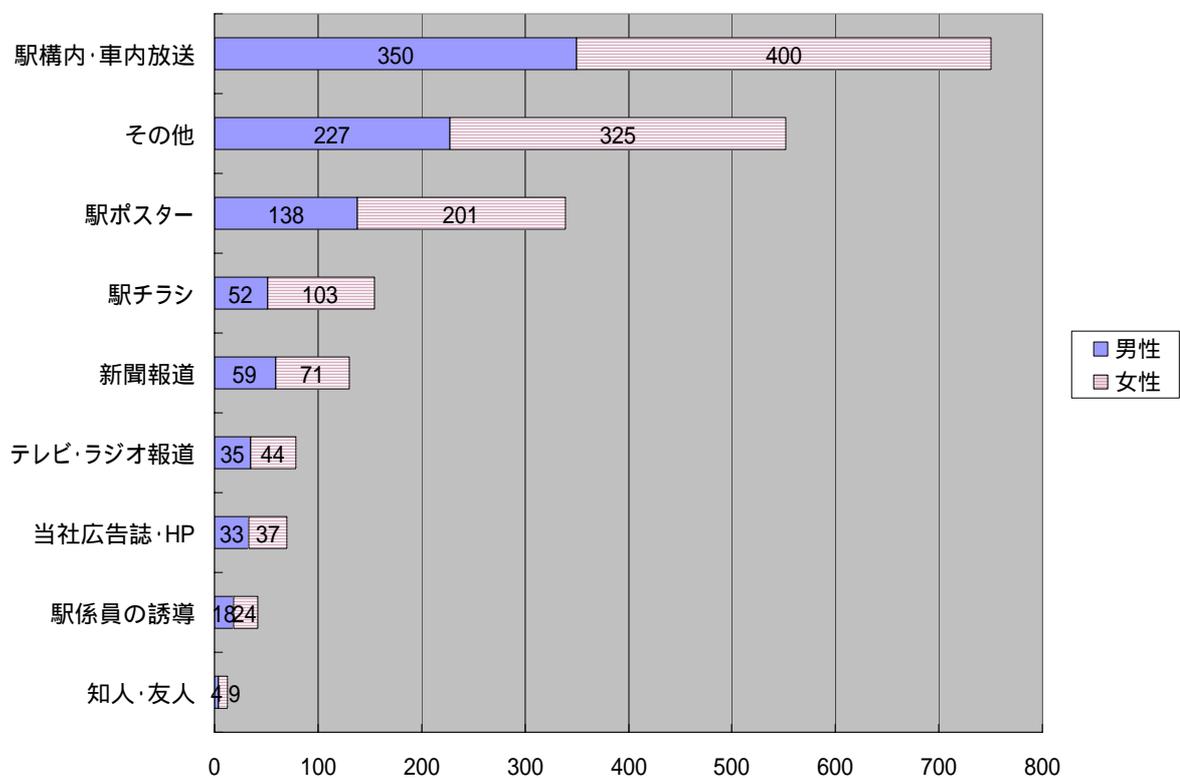
d. 女性車両導入により一般車両の混雑が増加したか

図表 4 2 女性車両導入により一般車両の混雑が増加したか



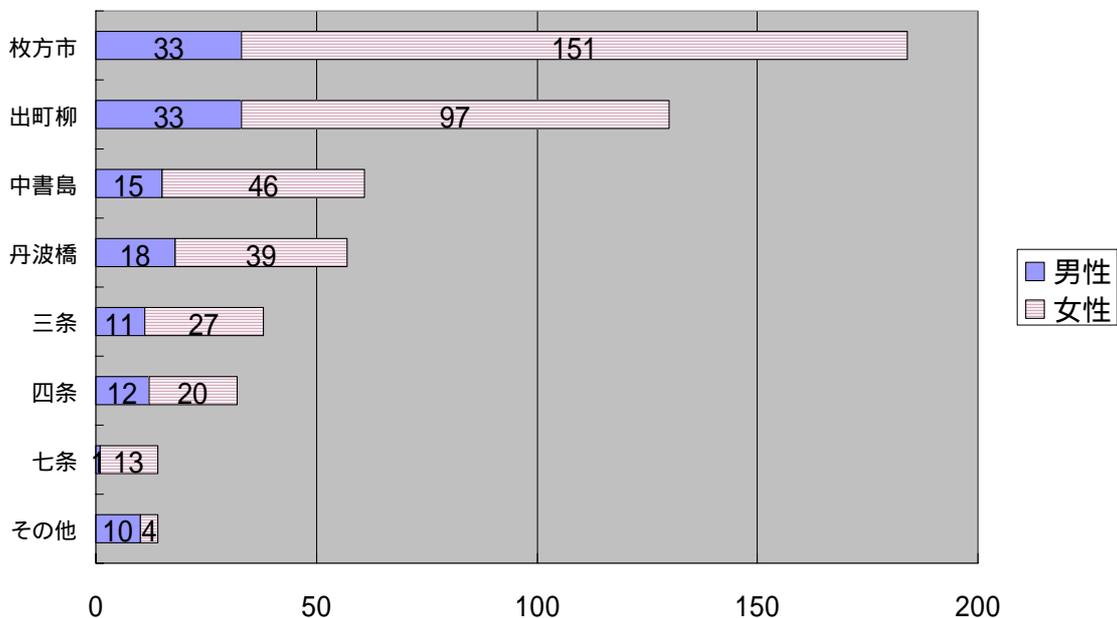
e. どの告知で女性車両に関する具体的な内容を知ったか (複数回答可)

図表 4 3 どの告知で女性専用車両を知ったか (単位: 票)



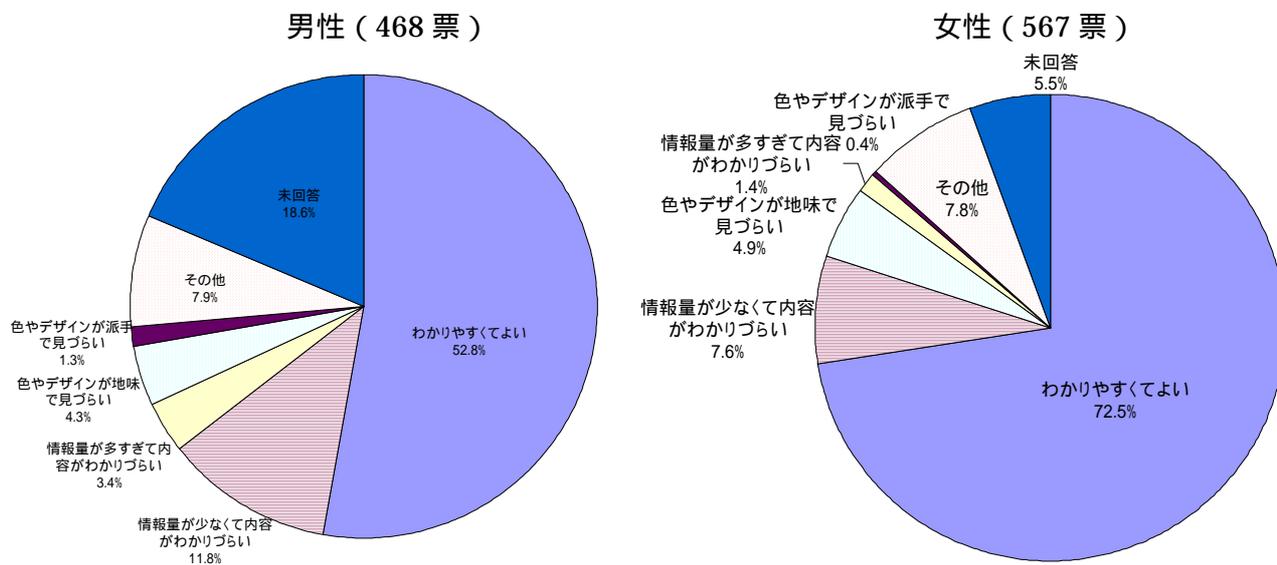
f. 初めて女性専用車両を設定した列車に乗車した時の駅

図表 4 4 初めて女性専用車両を設定した列車に乗車した時の駅 (単位: 票)



g. 女性専用車両の表示方法についてどう感じたか

図表 4 5 女性専用車両の表示方法についてどう感じたか

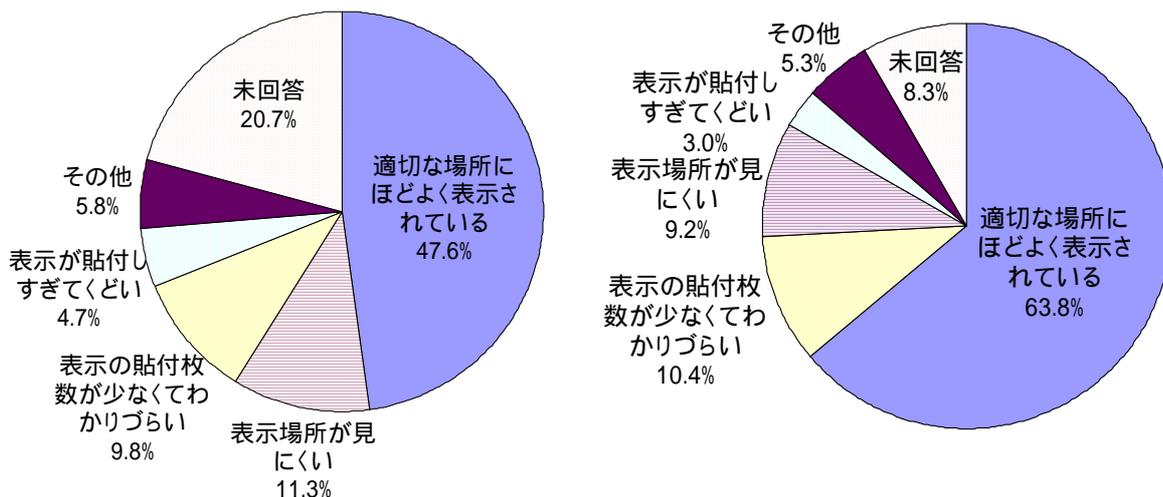


h. 女性専用車両を告知している表示場所・添付枚数等についてどう感じたか

図表 46 女性専用車両を告知している表示場所・添付枚数等についてどう感じたか

男性 (468 票)

女性 (567 票)

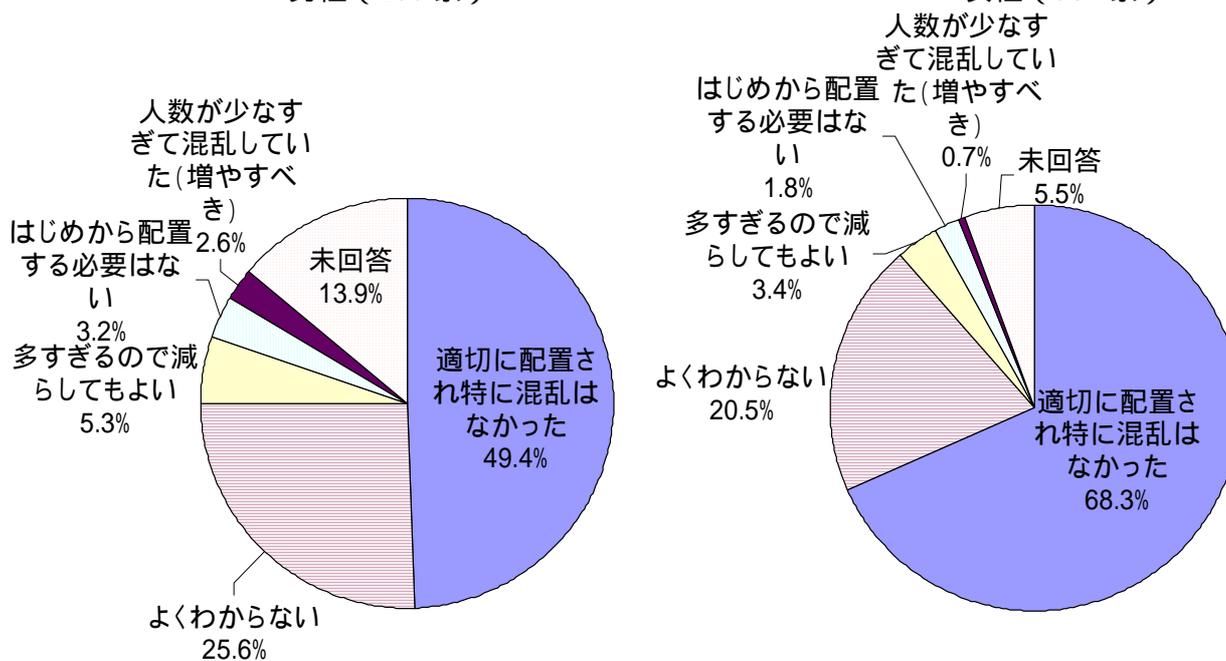


i. 導入当初の係員の配置は適切であったか

図表 47 導入当初の係員の配置は適切であったか

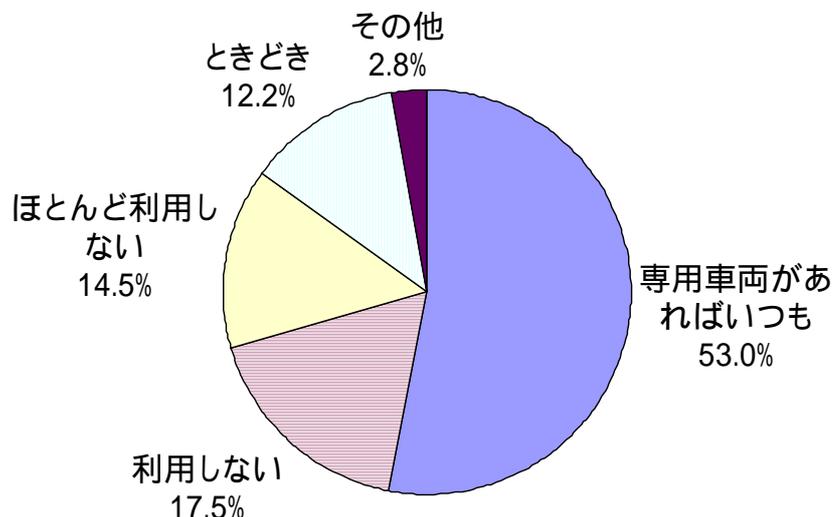
男性 (468 票)

女性 (567 票)



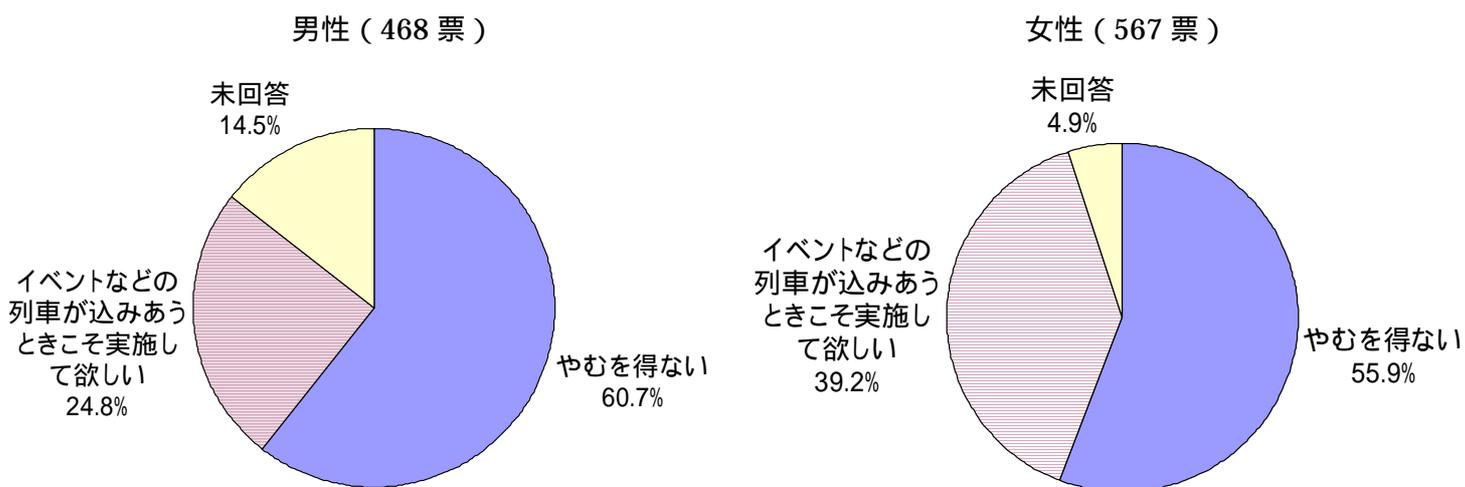
j . 女性専用車両の利用状況（女性のみ）

図表 4 8 女性専用車両の利用状況（女性のみ：567 票）



k . イベント時の一時とりやめ

図表 4 9 イベント時の一時とりやめ



1. 自由意見

図表 50 自由意見

(単位：票)

| | | 男性 | 女性 | 合計 |
|---------------------|---------------------------------|----|-----|-----|
| 女性専用車両に対する評価 | | | | |
| | 必要 | 32 | 108 | 140 |
| | 良い | 37 | 70 | 107 |
| | 安心して乗れる | 3 | 64 | 67 |
| | 反対・やめるべき | 17 | 1 | 18 |
| | 男女差別になる | 11 | 2 | 13 |
| | もっと早くしてほしかった・ずっと待っていた | 1 | 10 | 11 |
| | 仕方がない・やむを得ない | 8 | 2 | 10 |
| 実施後の状況 | | | | |
| | あまり使われていない | 11 | 1 | 12 |
| | 女性専用車両が混んでいる・座れない・気分を損ねる人がいる | | 11 | 11 |
| 迷惑行為に関連しての評価・防止策の提案 | | | | |
| | 痴漢防止によい・トラブル防止によい | 7 | 12 | 19 |
| | 痴漢を容認している | 17 | | 17 |
| | えん罪防止になる | 8 | 8 | 16 |
| | 根本的解決にならない | 8 | 2 | 10 |
| 全体的な課題・要望 | | | | |
| | マナーが悪い(おしゃべり・携帯電話・飲食) | 7 | 24 | 31 |
| | 女性のお化粧、香水が臭い・化粧をする | 9 | 12 | 21 |
| | 実態調査の上、工夫して運用すべき | 15 | 5 | 20 |
| | 混雑への対応・対策が必要 | 10 | 3 | 13 |
| 女性専用車両に関する要望・提案 | | | | |
| | 導入対象車両について 対象車両を増やすべき・増やして良い | 26 | 50 | 76 |

| | | | |
|------------------|----|----|-----|
| 位置について | | | |
| 位置が良くない | 10 | 16 | 26 |
| 位置を真ん中にすべき | 8 | 13 | 21 |
| 今のままでよい(一番後ろ) | 2 | 8 | 10 |
| 運行時間帯について | | | |
| 夕方から夜に必要(酔っぱらい等) | 5 | 60 | 65 |
| 終日 | 8 | 28 | 36 |
| ラッシュ時必要 | 13 | 30 | 43 |
| 運行車両について | | | |
| 急行・準急などに必要 | 32 | 73 | 105 |
| 全線に必要 | 8 | 8 | 16 |
| 特急不要 | 12 | 3 | 15 |
| 普通に必要 | 7 | 8 | 15 |
| 表示・案内について | | | |
| 専用車両の色など区別すべき | 8 | 3 | 11 |
| 男性車両について | | | |
| 男性専用・優先車両を導入すべき | 24 | 10 | 34 |
| 女性専用車両に関する以外の要望 | | | |
| 冷房が寒い・暖房が効いてない | 11 | 11 | 22 |

3 . グループインタビュー結果分析と解説

(1) 調査概要

調査目的

アンケートでは把握しきれない、女性専用車両導入に対する利用者の意識や、女性専用車両の導入が利用者の行動に及ぼした影響を具体的に把握し、女性専用車両の運営に資する情報を把握することを目的としてグループインタビューを行った。

質問内容

- a . 参加者の鉄道利用頻度
- b . 女性専用車両に対する感想及び意見
 - ・ 女性専用車両に対する賛否
 - ・ 女性専用車両導入に反対する意見に対する考え
 - ・ 女性専用車両の効果
 - ・ 女性専用車両導入後の一般車両及び女性専用車両の混雑度
 - ・ 女性専用車両内のマナー
- c . 女性専用車両の運用方法
 - ・ 女性専用車両の位置
 - ・ 女性専用車両導入の時間帯
 - ・ 女性専用車両の案内表示
 - ・ 男性誤乗車の状況及びその対応方法
 - ・ 係員の配置
 - ・ イベント時の一時取りやめ
- d . その他の意見

(2) 調査日時、場所等

阪急

| 日時 | 対象 | 人数 | 場所 |
|-------------------------------------|----------------|--------------------------------------|-----------------------------|
| 平成 14 年 11 月 9 日 (土) 13:00 ~ 15:00 | 阪急利用者女性会 社員 | 20代(2名) 30代(3名) 計5名 | 株式会社日本総合 研究所 心齋橋オ フィス |
| 平成 14 年 11 月 29 日 (金) 16:00 ~ 18:00 | 阪急利用者女子大 学生 | 20代(2名) 30代(1名) 計3名 | |
| 平成 14 年 11 月 30 日 (土) 13:00 ~ 15:00 | 阪急利用者男性会 社員 | 20代(1名) 30代(3名) 40代(2名) 計6名 | |

京阪

| 日時 | 対象 | 人数 | 場所 |
|-------------------------------------|----------------|--------------------------------------|-----------------------------|
| 平成 14 年 11 月 9 日 (土) 15:30 ~ 17:30 | 京阪利用者女性会 社員 | 20代(2名) 30代(2名) 40代(2名) 計6名 | 株式会社日本総合 研究所 心齋橋オ フィス |
| 平成 14 年 11 月 30 日 (土) 10:00 ~ 12:00 | 京阪利用者男性会 社員 | 40代(4名) 計4名 | |

(3) 阪急電鉄利用者へのグループインタビューと解説

阪急利用者のグループインタビューの参加者は、男性会社員が6名、女性会社員が5名、女子学生が3名であり、全員が通勤・通学で阪急を利用している。

女性専用車両について感じる事、考える事

a. 女性専用車両の賛否及び効果

男女ともに、女性専用車両は女性が痴漢被害に遭わないための対策として一定の効果があり、賛成とする意見がほとんどであった。さらに女性からは、痴漢防止のみならず泥酔客等による車内迷惑行為を回避できることも大きな利点であるとの意見が出た。

現在の利用時の混雑状況においては、痴漢に対する完全な対策はできないであろうが、他の方法と比較すると女性専用車両が最も有効な方法だという意見があった。そして、女性専用車両は根本的な問題解決方法ではないが、「現実的に女性専用車両によって助かっている人がいるので必要だ」という指摘があった。

このように、女性専用車両は痴漢問題に対する万能な解決策ではないが、現状では最も有効な痴漢被害減少策であると考えられており、女性からのニーズは高い。女性の痴漢被害減少という効果以外には、男性の痴漢冤罪を減らす効果もあげられた。

痴漢冤罪についてはマスコミなどで取り上げられ、当該試験導入のアンケート結果でも一部の男性から懸念の声が寄せられている。この問題については、鉄道会社では留意してはいるものの現時点ではそれほど高いニーズを把握していない。一方で、電車内の痴漢被害件数は表面化しているものだけでも非常に多く、その被害を減少させることが緊急の課題であるため、現時点では女性専用車両の必要性が高いと判断した。

ただし、女性専用車両の設置は痴漢犯罪の根本解決にはなっていないので、車両の増設などによる混雑の緩和などの策も必要ではないか、女性専用車両がなくても被害がないようにする他の手立ても実施すべきだという意見もあった。

また、賛否は決められないという女性は、「女性専用車両などなくても痴漢行為をはじめとして迷惑行為はしてはいけないのは当然で、女性が安心して乗れる状態であるべきである。女性専用車両は不自然であり、完全には賛成できない。」という意見であった。

b. 女性専用車両の印象

男性参加者6人のうち、4人が初めて女性専用車両が編成された電車に乗ったとき、具体的にどの車両が女性専用車両かわからなかった（わかりづらかった）と回答している。また、知らずに乗った電車に女性専用車両があり、真中にあるため通り抜けをしようとして困ったという体験談があった。

女性では当初乗車した際に、男性の誤乗車が多く見られたという意見があった。インタビューは導入約 1 ヶ月後に行われたが、その際でも男性の誤乗車は数名見られるとのことであった。また、女性専用車両の存在を十分認識していたにもかかわらず、誤乗車してしまった男性がいることも紹介された。

男性の誤乗車防止は女性専用車両導入の際の課題の一つであり、利用者の関心も高い問題である。

c . 一般車両の混雑度

男性は、もともと混雑していることもあり、体感的に一般車両の混雑度は変化していないとの意見であった。ただし、もしも女性専用車両が混んでいて、乗りたい人が乗れない状況は問題があるので、鉄道会社は混雑状況を定期的に観測する必要があるという意見が出た。

女性では一般車両の混雑に関しては、「よくわからない」「女性専用車両の方が混雑している」「一般車両と女性専用車両の混雑度は変わらない」という回答にわかれ、参加者によって印象が異なっていた。利用時間帯、利用駅によりばらつきがあるものと考えられる。

このように、グループインタビューでは、女性専用車両の導入によって一般車両が混雑したという意見は出なかった。

d . 女性専用車両導入に反対する意見に対して（女性のみ質問）

アンケートでは、女性専用車両について反対の理由として、男女差別である、不公平であるという意見があった。

しかし、女性利用者に対する痴漢等の迷惑行為がなくなる現状からすると、女性専用車両は女性が安全に、かつ、安心して電車を利用するための一つの解決方法として考えられ、アンケートでも多数の賛成者がいるように、男女を差別するものではないと考えられる。

グループインタビューでは、女性専用車両に反対する意見に対しては、迷惑行為を受ける女性のことを考えて理解してほしいとの意見が出た。

また、女性専用車両が女性優遇に当たるという考えから女性専用車両に対して別料金を課すという案がアンケート結果に見られたが、これについては、払うべきでない・払いたくないとする意見と、払ってもよいとする意見があった。払うべきでないという理由としては、女性専用車両は被害に遭う女性を守る方法であり、料金を払って得られる優遇措置ではないとの意見が出た。

また、平成 14 年 1 月に国土交通省が実施したアンケートにおいて、女性の回答者 2,535 人中 89 人（4%）が女性専用車両の導入により女性が一般車両を使いづらくなるという意見を述べている。また、当該試験導入におけるアンケートでも、女性専用

車両に反対する理由として当該項目を選択した女性の利用者は、阪急で 419 人中 10 人（2%）、京阪で 567 人中 5 人（1%）である。一般車両の利用時に周囲の目が気になるとの意見はグループインタビューでも出た。このように少数意見ではあるが、こうした意見があることを踏まえ、駅構内・車内において痴漢等迷惑行為防止の呼び掛け放送等を強化するなど、利用者がこのような不安を抱かなくても安心して乗車できる車内環境づくりが望まれるが、最近では女性専用車両の導入が進み、社会的な認知度も高まってきているため、このような心配は減りつつあると考えられる。

一方、男性専用車両導入について、反対する女性参加者はいなかった。また、今回の試験導入におけるアンケート結果を見てから痴漢冤罪防止のために設けるべきとの意見もあった。

これについては、鉄道会社側では留意しているものの現時点ではそれほどニーズが高いとは判断しておらず、導入は予定していない。

e . 女性専用車両内のマナーの問題

女性から、女性専用車両内では化粧や飲食、携帯電話での通話が目立つ等、マナーの悪化を指摘する意見が出た。

女性専用車両の運用

a . 女性専用車両の位置

阪急では、女性専用車両の位置は真中である。

これについて、男性からは通り抜けができないのが不便であるという意見が出た。阪急では通り抜けは許可されているが、実際には通り抜けづらいという意見もあった。

女性専用車両の位置を前か後ろの端へ設置することについては、女性から「遠くなるので困る」という意見と、「乗車時間が長い場合は位置が遠くても女性専用車両に乗車するが、短い場合は乗車しない」という意見が出た。また、駅によって意味づけが違うという意見も出た。

一方で、もしも女性専用車両を端に設置して女性がわざわざ乗りに来ないようにすれば、存在意義がないということになるため、女性が選んで行ける端などの場所にした方がその必要性がはっきりわかってよいという意見が女性から出た。つまり、女性がわざわざ乗りに行くようであれば女性専用車両は必要であるが、端まで歩かなければならないからといって利用されないようであれば、特に必要ではないというのである。また、現在の真中の位置は非常に便利な場所であり、女性専用車両は選択権なので、選択できない男性に不便をかけるのは良くないのではないかという意見もあった。

また、車掌等により監視ができるという意味で一番後ろが良いのではないかという意見も出た。

車両の位置については、前後の車両が良いか、真中の車両が良いかの判断は利用者個々人の事情（乗る駅や自分が男性か女性か）により異なるため、全乗客にとって便利な車両位置はあり得ない。利用者の意見もさまざまである。専用車両の導入位置については、さまざまな要因を考慮して、慎重に決定する必要があると言える。

b．女性専用車両を導入すべき時間帯

一般論として、最低限混雑するラッシュ時間には女性専用車両を導入すべきとの意見が出た。

また、曜日、時間、電車によって女性専用車両があつたりなかったりという運用をするよりは、終日導入の方がわかりやすくよいとの意見が多かった。

また、関西の鉄道各社で運行ルールを統一すればわかりやすいという要望が出た。

このように、導入時間帯については、必要な時間帯という側面と、誤乗車を防ぐという利用上の側面からの意見が出た。

c．女性専用車両の案内表示

案内表示については、全体として、もう少し工夫して男性全員がわかりやすくすべきであるという意見であった。女性専用車両の存在は知っていても、実際にどこの車両かはわからないという意見も出ており、特に階段と女性専用車両停車位置が近い駅構造の場合などは、急いでそのまま気がつかずに乗車してしまうケースがあるということで、専用車両における表示を明確に行う必要があることが指摘された。

また、表示についてもエリアごとの全鉄道会社で統一する方がわかりやすいという意見が出た。

女性からは、毎日利用しているので女性専用車両を認識できるが、初めて乗車する人にとって、現在の表示を見て認識することは難しいのではないかという意見が出た。さらに、予め女性専用車両の導入を認識していても、車両位置などの詳細まで認識することは難しいという意見があった。

このように、利用者から明確な表示に対する要望があった。

個々の表示に対する要望・改善案は以下のとおりである。

ホーム上の表示については、混雑時にはホーム上の表示に利用者が立ってしまい見えなかったという意見があり、ホーム上の表示を利用者が立つ列の後ろまで伸ばすなど、混雑時における工夫が必要という指摘があった。

また、女性専用車両の車内表示について、女性から「シートの背中への表示」や「車内内装の色を変える」等、男性が乗車した際にすぐに認識できるような工夫が必要であるという声が多かった。

車内放送については、導入後も継続して放送を聞くことは煩わしい上に、乗客の耳

に慣れてしまって告知の効果が薄いとの懸念もあり、女性専用車両内のみならず放送や掲示をして誤乗車した場合気づくようにしてほしいという要望が出た。

d . 案内員の配置

男性は、概ね現状のままでよいという意見であった。

一方、女性は、導入当初の人数は適正だという意見が多かったが、男性の誤乗車を完全に防ぐため、特に夜は酒気を帯びた利用客への対応のためにも配置の強化を要望する声があがった。また、男性誤乗車に対して車掌が見回るなどの対応をしてほしいという意見があった。

e . イベントなど通常時以外の取り扱いについて

イベント時等女性専用車両を運行するとより一層の混乱が予想される際には、女性専用車両を解除するケースが想定されるが、これについては賛否両論あった。解除に反対の理由としては、痴漢が発生しやすいため解除すべきではないという意見や混乱するので統一して継続すべきという意見、解除に賛成の理由としては、同行者がいるので痴漢被害の危険が少ない、女性専用車両の運行により混雑が増し混乱する、という意見などである。この場合は事前告知を含めた周知徹底が重要であり、解除する場合には乗客への混乱を招かないよう配慮が必要であるとの認識が得られた。

その他の意見

a . 女性専用車両以外で痴漢被害を防ぐ手段はあるか？

女性専用車両以外の痴漢防止対策については、男性から「混雑の緩和」、「乗車マナーを上げる啓蒙活動の推進」などは決定打にはならないながらも効果はあるだろうとの意見が出た。「混雑の緩和」については緩和の程度自体に限界があること、また、混雑していない状況でも痴漢被害が報告されていることがその理由であり、マナー向上の啓蒙は加害者の意識変革にどの程度資するか疑問であるためである。

また、国土交通省による、「女性の視点から見た交通サービスに関するアンケート調査」(平成14年1月実施)の「迷惑行為等の防止に関する自由意見」として回答の多かった警報装置や防犯カメラ、防犯ブザーなどについても話し合われた。警報装置の導入は、いたずら防止をどうするか、防犯カメラの設置は、プライバシーの問題をどうするか、などの問題点はあるが抑止効果はあるだろうとの意見が出た。

女性からは、防犯ブザーも対策としてあげられたものの、痴漢被害を他の人に知られること自体避けたいので、そういった意味からも女性専用車両が望ましいという意見があった。

b . 鉄道会社が配慮すべきと考えること

男性からは、特に女性専用車両の告知を周知徹底する方法を考慮すべきとの意見が出た。口コミではなかなか広がりにくいので、近隣の鉄道会社と交換して告知ポスターを飾ってもらったり、公共施設に掲示したり、また、著名人を使ってのアピールなど、メディアやパブリシティをもっと使ったりして、女性専用車両の存在を多くの人に理解してもらうよう工夫すべきとの意見が出た。

さらに、設備と車両を作るだけでは難しく、人員の確保が課題で、それができないと中途半端になるのでやらない方が良いとの意見が出た。日中等の時間帯は車掌が車内をまわって誤乗車している男性に一般車両に移ってもらうことはできるが、ラッシュ時は車掌がまわれないので、駅でアルバイトなどの人員をはりつけるといった対策が必要である、さもなければ一旦女性専用車両に乗ってしまうとそのままになる、という指摘があった。また、間違った時もよそへ行けではなく次から気を付けて下さいというように、誘導の仕方に配慮がほしいとの意見が出た。

また、女性からは、車内のシールを増やす、他車両と床を色分けする等の手段により、男性の誤乗車を未然に防いで欲しいとの意見が出た。また、誤乗車の場合でも誰かが常時注意するような体制が欲しいという声も上がった。

(4) 京阪電気鉄道利用者へのインタビューと解説

京阪のグループインタビュー参加者は、男性会社員は4名、女性会社員が6名であり、全員通勤のために京阪を利用している。

女性専用車両について感じる事、考える事

a. 女性専用車両の賛否及び効果

女性は全員女性専用車両に賛成であった。特に痴漢被害を受けていた女性は、対策の立てようがなかったため大賛成としており、どうしても継続してほしいと要望していた。特に、逃げるしか手段がないような迷惑行為に対して、女性専用車両は非常に効果が高いという意見が出た。

このようなグループインタビューでの声からもわかるように、このたびの実験では、女性専用車両の導入は痴漢被害の根本的解決策ではないが、痴漢被害を減らす効果は期待でき、痴漢の回避手段がなかった女性にとっては女性専用車両の利用は有効な痴漢被害防止策であるとの考えのもと実施した。

男性も概ね賛成であり、痴漢被害防止以外の理由として冤罪防止効果があげられた。痴漢被害に遭って痴漢を警戒している女性が女性専用車両を利用することで、誤解が減る点がメリットであるとの意見が出た。

b. 女性専用車両への印象

男性からは、世の中の流れであり女性専用車両は必要性がある、女性専用車両があることに抵抗を感じないとの意見が多かった。

女性からは、枚方市駅のホームが非常に混雑しており、女性専用車両に乗るためにホームの端まで移動するのが困難である、車両位置が利用しづらいという意見が多く出された。このように、女性からは、グループインタビュー、アンケート共に枚方市駅に関する要望が出され、当該駅に関する関心が高いことが伺われた。それは、京阪の枚方市駅が最混雑駅であり、さらに特急では次に停車する京橋駅まで最も走行時間が長い約20分掛かるということから、これまで枚方市駅から乗車した女性が痴漢の被害に遭う心配が強かったことによると考えられる。

c. 女性専用車両導入後の車両混雑度

男性からは、朝はまんべんなく混んでおり、混雑度合いが変化したとは思わないとの意見が多かった。女性が女性専用車両に乗車せず一般車両を利用することについては、女性にとっての選択権であり、女性専用車両の利用者がいる限りは気にならないとされた。ただし、あまりにも女性専用車両が空いていると不公平と感じるとの意見もあった。また、女性専用車両専用定期で料金を上乗せしたらどうかとの意見も出た。

女性からは車内混雑度について、一般車両と変わらないという意見と女性専用車両

は混んでいるとの意見があった。女性専用車両と一般車両に運賃格差をつけることについては、そういう考え方自体がそぐわないとの理由で女性全員が反対であった。

混雑率については阪急と同様、一般車両の混雑率には増加が見られないもようである。

女性専用車両の運用方法

男性参加者は女性専用車両の導入について基本的に賛成のスタンスであったが、その運用形態についてはさまざまな改善意見が出された。

a. 女性専用車両の位置

京阪では女性専用車両は進行方向の最後尾に位置している。現在の位置が概ね肯定的に評価されたものの、枚方市駅等ホームが混雑する場合に利用しにくい点が問題点としてあげられている。

男性参加者は、女性専用車両の位置について、女性にとって不便な位置であると認識していたものの、一方で男性にとって不便となる真中に配置するのは避けてほしいとの意見が大半であった。

一方、女性は、端であるためホームが混雑する場合移動が不便であるが、もし真中に移動すると、位置がわかりにくく利用することができない可能性があり望ましくないとの意見が出た。

b. 女性専用車両を導入すべき時間帯

男性からは、導入時間帯について時間限定だとわかりにくいこと、現在ピーク時間帯に導入されているにもかかわらず問題はないので、他の時間帯に導入しても混雑面から一般車両への影響が少ないことを理由として、終日導入が最も支持された。ただし、痴漢防止という女性専用車両の目的から、夜のみ追加導入して昼間は必要ないとの意見も出た。

女性は運行時間帯については、トラッシュ時にも導入してほしいとの意見と、深夜にも拡大してほしいとの要望が多かった。

運行車両については混雑率が高いことから急行や準急への拡大要望が出た。

このように、グループインタビューにおいては、必要性の面と他への悪影響が少ない面から、時間帯・編成車両拡大の要望が多かった。京阪では、時間帯については女性専用車両の運行状況をみながら改善を検討していくとしている。

c. 女性専用車両の案内表示

案内表示については、実際に男性の誤乗車があることからわかりにくいのではないかと意見が出た。

また、足元表示についてはホームが混雑する際には隠れるため、吊り下げ式の表示が効果的ではないかとの意見が出された。

女性専用車両の車内表示については認知していない女性が多かった。男性が誤乗車した場合にもすぐに気付くような表示方法が望まれる。

その他の意見

a. 女性専用車両以外で痴漢被害を防ぐ手段はあるか？

男性参加者は、痴漢は混雑が大きな要因であると考えていた。女性専用車両以外の痴漢防止策としては、監視カメラが抑止効果のある点で支持を得、その他「痴漢は犯罪であるとの認識を定着させる」、「車掌が車内を巡回する」等の対策があげられた。

女性参加者の間では、女性専用車両以外の痴漢防止策として上記のような手段に加え、警報装置についても話し合われた。警報装置の導入は痴漢の抑止効果があるという意見も出されたが、電車の揺れによる接触なのか痴漢なのか特定が難しいような場合には、警報装置を押すことにより間違っ て相手の男性に大変な迷惑を掛けることになるといけ ないので、結局、よほどのことがないと押せないとの意見が出た。

このように、警報装置は、実際に利用する場面においては、阪急の項でもあったとおり女性にとって心理的な抑制が働くため、女性専用車両の方が望ましいとの結論になった。

また、痴漢冤罪については、男性から、日頃から誤解されないよう防御策はとっているものの、被害に遭ったら違うと主張するしかないとの意見が出された。ただし、男性専用車両については、導入されてもわざわざ利用しないとの意見が大半であった。

b. 鉄道会社が配慮すべきと考えること

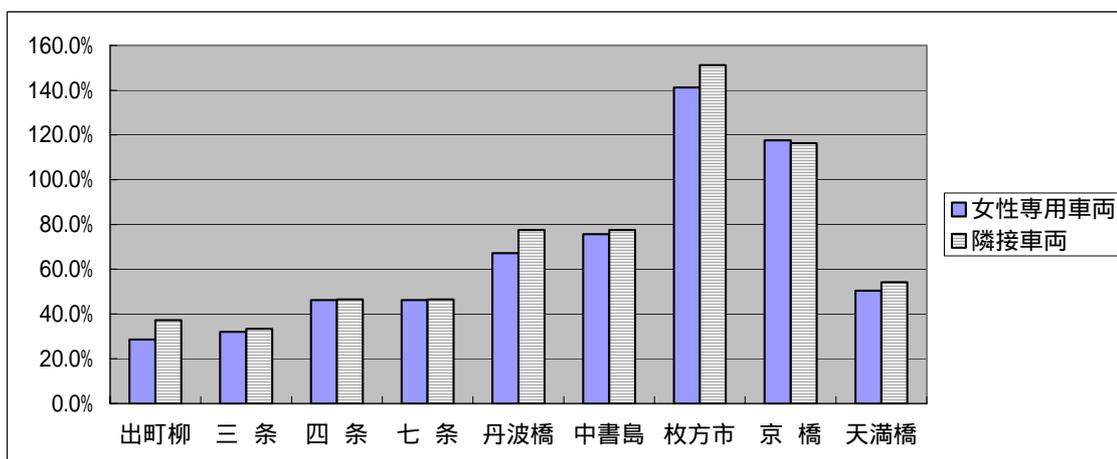
男性からは、今後導入する鉄道会社については、事前アンケートや試験導入などにより利用者の実態をきちんと把握して女性専用車両の運用方法を検討すべきとの意見が出された。

また、女性からは、女性専用車両導入の告知の際に痴漢防止のためであるという趣旨をはっきり説明してほしいとの意見が出た。

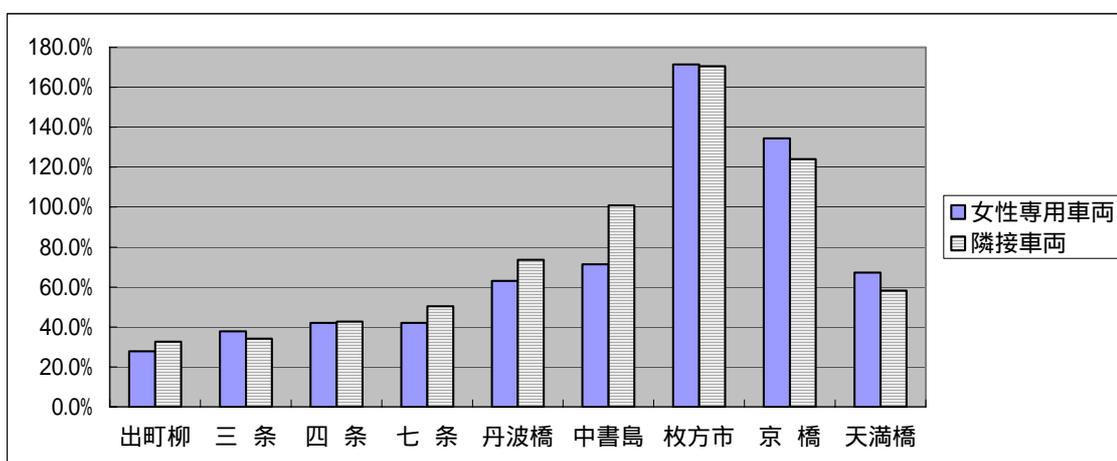
参考資料

【参考 1】

図表 5 1 乗車率導入前ロングシート（京阪：7200系；対象列車1本）

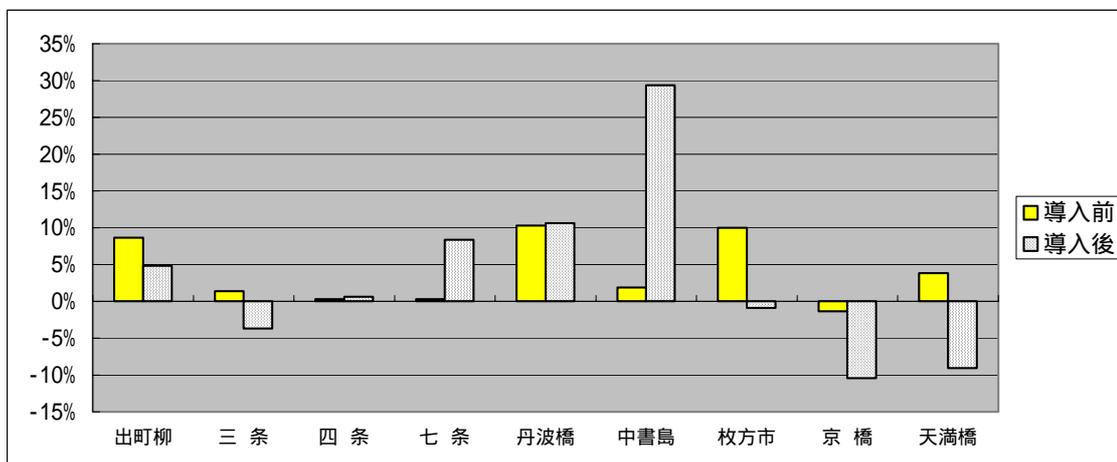


図表 5 2 乗車率導入後ロングシート（京阪：7200系；対象列車1本）



ロングシートについては、導入前の9月25日においては、隣接車両の混雑率の方が女性専用車両対象車両の混雑率よりも、京橋駅をのぞいて高かった。導入後の10月23日においては、三条駅、枚方市駅、京橋駅、天満橋駅で女性専用車両の混雑率の方が一般車両の混雑率よりも高くなっている。

図表 5 3 混雑率の差の推移：ロングシート（京阪：7200系；対象列車1本）



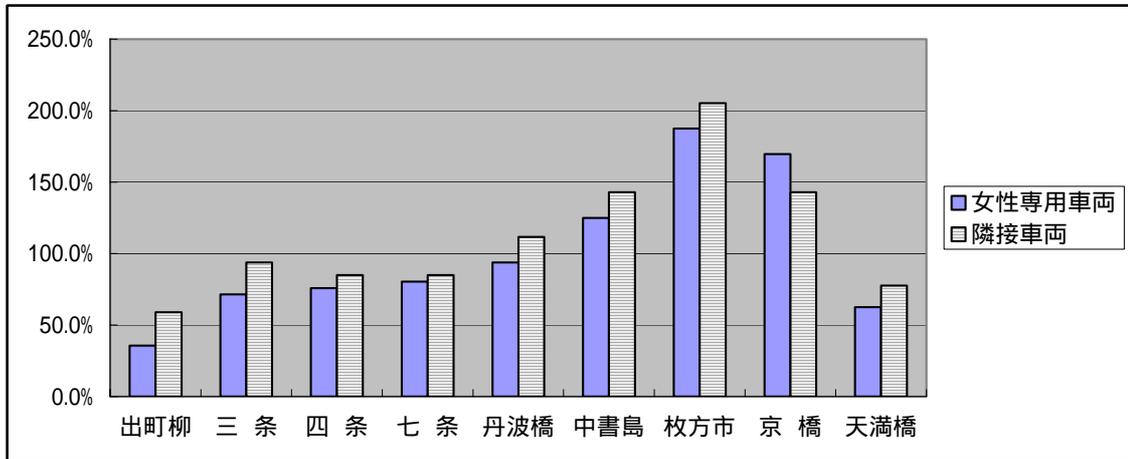
注1：混雑率の差は、隣接車両の混雑率 - 女性専用車両対象車両の混雑率で算出している。

女性専用車両と隣接車両の混雑率の差の推移を見ると、七条駅で、女性専用車両と隣接車両との混雑率の差が、導入前 0.3 ポイントから導入後 8.4 ポイントへ増加している。同様に、中書島駅においても女性専用車両と隣接車両との混雑率の差が、1.9 ポイントから 29.3 ポイントへ増加しており、導入後の隣接車両の混雑率は 100% を超えている。これらの二駅においては、女性専用車両の導入後の隣接車両の混雑率の増加倍合いが大きいと言える。

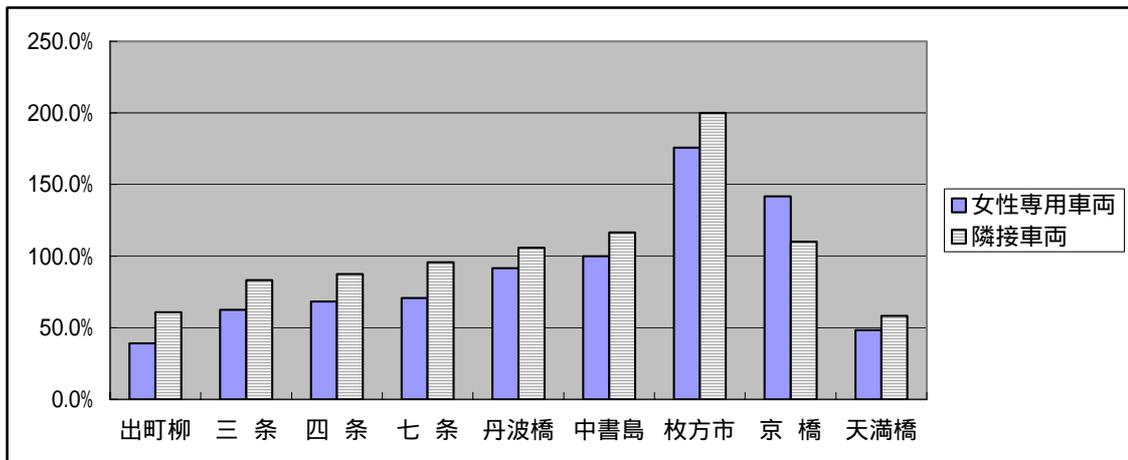
一方、最混雑駅である枚方市駅においては、導入前は隣接車両の混雑率が女性専用車両よりも 10.0 ポイント高かったのに対して、導入後は女性専用車両の混雑率の方が 0.9% 高くなっている。また、京橋駅においては、導入前から女性専用車両の混雑率のほうが 1.4 ポイント高かったが、導入後はさらに差が広がり、女性専用車両の混雑率の方が 10.4 ポイント高くなっている。天満橋駅でも導入前は隣接車両の方が 3.8 ポイント混雑率が高かったが、導入後は女性専用車両の混雑率の方が 9.1 ポイント高くなっている。

このように、駅ごとに混雑率の差の推移はばらつきがある。

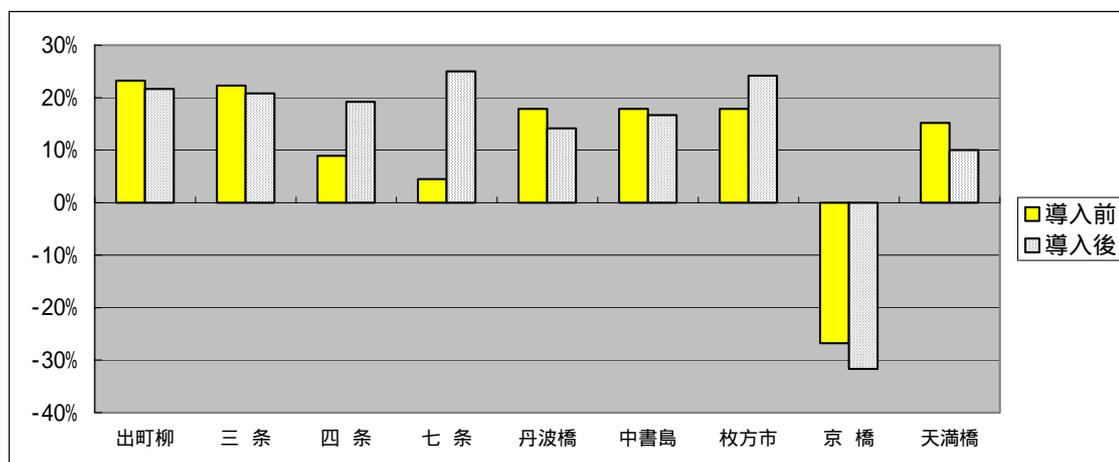
図表 5 4 乗車率導入前クロスシート（京阪：8000系；対象列車2本）



図表 5 5 乗車率導入後クロスシート（京阪：8000系；対象列車2本）



図表 5 6 混雑率の差の推移：クロスシート（京阪：8000系；対象列車2本）



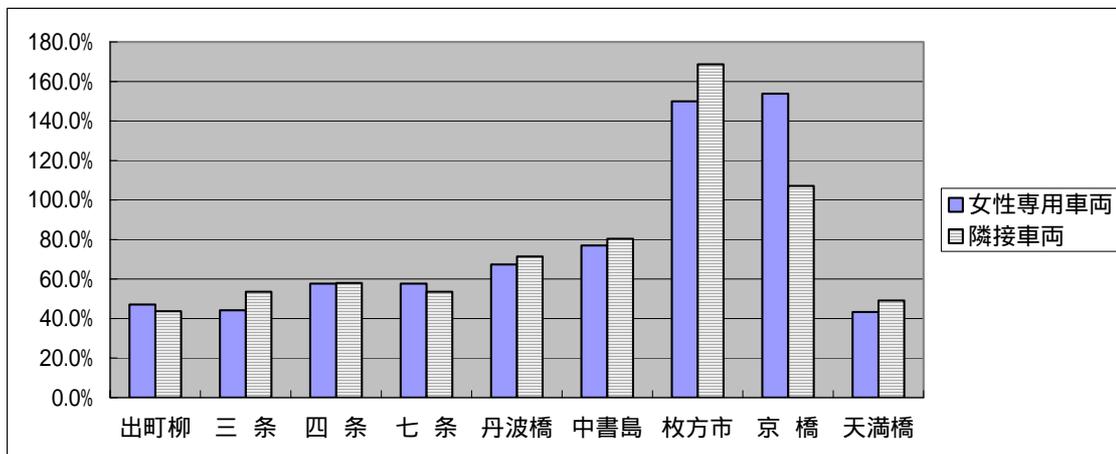
注1：混雑率の差は、隣接車両の混雑率 - 女性専用車両対象車両の混雑率で算出している。

クロスシートについては、導入前後ともに、京橋駅を除いて隣接車両の混雑率の方が女性専用車両の混雑率よりも高くなっている。

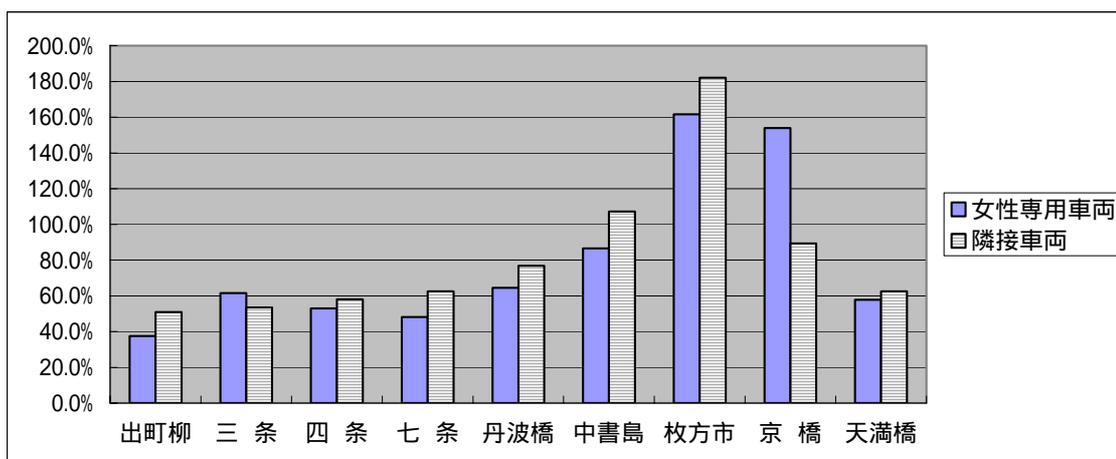
女性専用車両と隣接車両の混雑率の差の推移を見ると、四条駅で、女性専用車両と隣接車両との混雑率の差が、導入前8.9ポイントから導入後19.2ポイントへ増加している。七条駅も同様に4.5ポイントから25.0ポイントへ、枚方市駅でも17.9ポイントから24.2ポイントへ差が拡大している。つまり、これらの駅では隣接車両の方が導入後の混雑増加度合いが大きい。

一方、丹波橋駅では混雑率の差が17.9ポイントから14.2ポイントへ、京橋駅では26.8ポイントから31.7ポイントへ、天満橋駅では15.2ポイントから10.0ポイントと、女性専用車両の混雑率の増加度合いの方が大きくなっている。

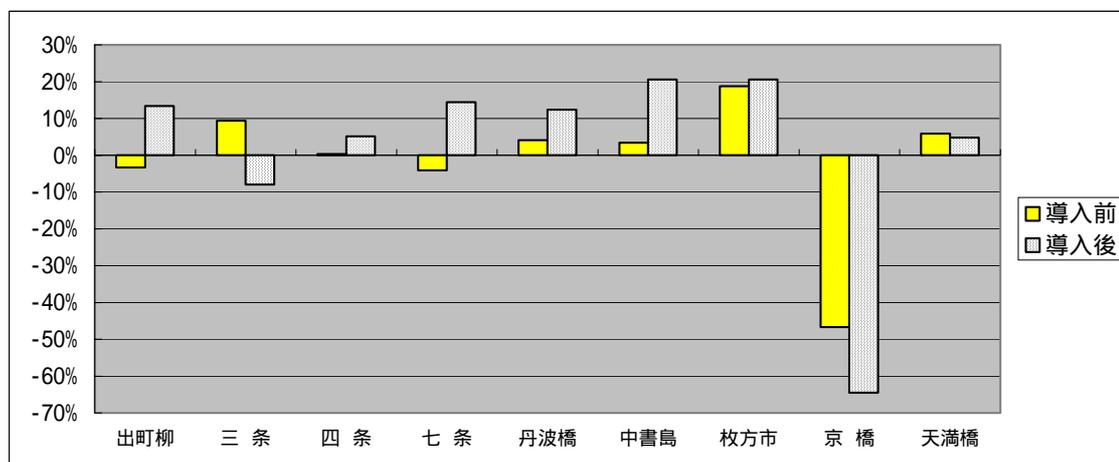
図表 5 7 乗車率導入前混合シート（京阪：9000系 C0701A；対象列車1本）



図表 5 8 乗車率導入後混合シート（京阪：9000系 C0701A；対象列車1本）



図表 5 9 混雑率の差の推移：混合シート（京阪：9000系 C0701A；対象列車1本）



注1：混雑率の差は、隣接車両の混雑率 - 女性専用車両対象車両の混雑率で算出している。

混合シートについては、導入前は出町柳駅、七条駅、京橋駅で女性専用車両対象車両の方が混雑率が高く、導入後は三条駅、京橋駅において女性専用車両の方が混雑率が高くなっている。

女性専用車両と隣接車両の混雑率の差の推移を見ると、出町柳駅で、女性専用車両と隣接車両との混雑率の差が、導入前 3.4 ポイントから導入後 13.4 ポイントへ増加している。四条駅も同様に 0.3 ポイントから 5.2 ポイントへ、七条駅で 4.1 ポイントから 14.4 ポイントへ、丹波橋駅も 4.1 ポイントから 12.4 ポイント、中書島駅で 3.4 ポイントから 20.6 ポイント、枚方市駅で 18.8 ポイントから 20.6 ポイントへ差が拡大している。つまり、これらの駅では隣接車両の方が導入後の混雑増加度合いが大きい。

一方、三条駅では混雑率の差が 9.3 ポイントから 8.0 ポイントへ、京橋駅では 46.7 ポイントから 64.6 ポイントとなっており、導入後の隣接車両の混雑増加度合いが女性専用車両よりも少ない。

このように混合シートについては隣接車両の混雑率増加度合いが他のタイプの車両よりも大きくなっている。

【参考2】

京阪における女性専用車両導入前後の停車時間は以下の通りである。

図表 60 女性専用車両導入列車の停車時間導入前後比較（京阪）

（単位：秒）

| C0601A(8000系) | | | |
|---------------|---------|----------|-----|
| | 停車時秒 | | 差異 |
| | 9月25日調査 | 10月23日調査 | |
| 出町柳 | --- | --- | --- |
| 三 条 | 20 | 20 | 0 |
| 四 条 | 30 | 30 | 0 |
| 七 条 | 20 | 20 | 0 |
| 丹波橋 | 35 | 30 | 5 |
| 中書島 | 40 | 50 | 10 |
| 枚方市 | 55 | 50 | 5 |
| 京 橋 | 40 | 50 | 10 |
| 天満橋 | 30 | 30 | 0 |

| C0703A(7200系) | | | |
|---------------|---------|----------|-----|
| | 停車時秒 | | 差異 |
| | 9月25日調査 | 10月23日調査 | |
| 出町柳 | --- | --- | --- |
| 三 条 | 30 | 20 | 10 |
| 四 条 | 30 | 30 | 0 |
| 七 条 | 20 | 20 | 0 |
| 丹波橋 | 45 | 25 | 20 |
| 中書島 | 40 | 50 | 10 |
| 枚方市 | 65 | 70 | 5 |
| 京 橋 | 40 | 60 | 20 |
| 天満橋 | 40 | 40 | 0 |

| C0603A(8000系) | | | |
|---------------|---------|----------|-----|
| | 停車時秒 | | 差異 |
| | 9月25日調査 | 10月23日調査 | |
| 出町柳 | --- | --- | --- |
| 三 条 | 30 | 20 | 10 |
| 四 条 | 30 | 30 | 0 |
| 七 条 | 20 | 20 | 0 |
| 丹波橋 | 30 | 20 | 10 |
| 中書島 | 40 | 50 | 10 |
| 枚方市 | 60 | 55 | 5 |
| 京 橋 | 40 | 50 | 10 |
| 天満橋 | 50 | 40 | 10 |

| C0705A(9000系) | | | |
|---------------|---------|----------|-----|
| | 停車時秒 | | 差異 |
| | 9月25日調査 | 10月23日調査 | |
| 出町柳 | --- | --- | --- |
| 三 条 | 30 | 20 | 10 |
| 四 条 | 30 | 25 | 5 |
| 七 条 | 20 | 15 | 5 |
| 丹波橋 | 29 | 25 | 4 |
| 中書島 | 40 | 60 | 20 |
| 枚方市 | 70 | 69 | 1 |
| 京 橋 | 55 | 70 | 15 |
| 天満橋 | 80 | 50 | 30 |

| C0605A(9000系) | | | |
|---------------|---------|----------|-----|
| | 停車時秒 | | 差異 |
| | 9月25日調査 | 10月23日調査 | |
| 出町柳 | --- | --- | --- |
| 三 条 | 30 | 20 | 10 |
| 四 条 | 30 | 30 | 0 |
| 七 条 | 20 | 20 | 0 |
| 丹波橋 | 60 | 60 | 0 |
| 中書島 | 50 | 45 | 5 |
| 枚方市 | 50 | 55 | 5 |
| 京 橋 | 40 | 50 | 10 |
| 天満橋 | 45 | 30 | 15 |

| C0707A(9000系) | | | |
|---------------|---------|----------|-----|
| | 停車時秒 | | 差異 |
| | 9月25日調査 | 10月23日調査 | |
| 出町柳 | --- | --- | --- |
| 三 条 | 30 | 20 | 10 |
| 四 条 | 30 | 30 | 0 |
| 七 条 | 20 | 20 | 0 |
| 丹波橋 | 30 | 25 | 5 |
| 中書島 | 50 | 70 | 20 |
| 枚方市 | 65 | 60 | 5 |
| 京 橋 | 50 | 70 | 20 |
| 天満橋 | 50 | 50 | 0 |

| C0701A(9000系) | | | |
|---------------|---------|----------|-----|
| | 停車時秒 | | 差異 |
| | 9月25日調査 | 10月23日調査 | |
| 出町柳 | --- | --- | --- |
| 三 条 | 30 | 20 | 10 |
| 四 条 | 30 | 30 | 0 |
| 七 条 | 20 | 20 | 0 |
| 丹波橋 | 40 | 20 | 20 |
| 中書島 | 35 | 50 | 15 |
| 枚方市 | 55 | 60 | 5 |
| 京 橋 | 45 | 40 | 5 |
| 天満橋 | 35 | 40 | 5 |

| C0709A(9000系) | | | |
|---------------|---------|----------|-----|
| | 停車時秒 | | 差異 |
| | 9月25日調査 | 10月23日調査 | |
| 出町柳 | --- | --- | --- |
| 三 条 | 30 | 25 | 5 |
| 四 条 | 30 | 35 | 5 |
| 七 条 | 20 | 20 | 0 |
| 丹波橋 | 30 | 25 | 5 |
| 中書島 | 40 | 40 | 0 |
| 枚方市 | 65 | 45 | 20 |
| 京 橋 | 40 | 40 | 0 |
| 天満橋 | 40 | 30 | 10 |

また、女性専用車両導入前の駅ごとの停車時間平均を以下示す。

図表 6 1 女性専用車両導入前停車時間平均（京阪）

（単位：秒）

| | | | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 三 条 | 四 条 | 七 条 | 丹波橋 | 中書島 | 枚方市 | 京 橋 | 天満橋 |
| 29 | 30 | 20 | 37 | 42 | 61 | 44 | 46 |

なお、各車両・各駅ごとの詳細を見ると、導入前後で 20 秒以上の格差が生じているのは、導入後停車時間が延びているのが、C 0703 A（7200 系）の京橋駅、C 0705 A（9000 系）の中書島駅、C 0707 A（9000 系）の中書島駅および京橋駅である。また、導入後停車時間が縮小しているのが C 0701 A（9000 系）の丹波橋駅、C 0703 A（7200 系）の丹波橋駅、C 0705 A（9000 系）の天満橋駅、C 0709 A（9000 系）の枚方市駅である。以下、それぞれの車両・駅における導入前後の混雑率の変化を示す。

図表 6 2 停車時間が変動した車両・駅におけるの混雑率の変化（京阪）

（単位：ポイント）

| 停車時間増加 | | | 女性専用 車両 | 隣接車両 | 停車時間減少 | | | 女性専用 車両 | 隣接車両 |
|----------|--------|------|------------|------|----------|--------|------|------------|------|
| C 0703 A | 7200 系 | 京橋駅 | 16.8 | 7.8 | C 0701 A | 9000 系 | 丹波橋駅 | -2.9 | 5.4 |
| C 0705 A | 9000 系 | 中書島駅 | 9.6 | 40.2 | C 0703 A | 7200 系 | 丹波橋駅 | -4.2 | -3.9 |
| C 0707 A | 9000 系 | 中書島駅 | 9.6 | 13.4 | C 0705 A | 9000 系 | 天満橋駅 | 14.4 | 0.0 |
| C 0707 A | 9000 系 | 京橋駅 | -19.2 | -8.9 | C 0709 A | 9000 系 | 枚方市駅 | 12.5 | 25.9 |

停車時間が女性専用車両の導入前後で増加している車両・駅においては、混雑率が導入前後で増加しているケースもあるが、逆に減少しているケースもある。また、停車時間が減少している車両・駅について、混雑率が導入前後で増加しているケースもある。

混雑率が増加している車両・駅について、それが停車時間の増加に影響を与える要因となっているケースもあると考えられるが、停車時間の変化についてはそれ以外の要因も影響していると考えられる。特に、C 0705 A（9000 系）の中書島駅では、隣接車両の混雑率が導入後 40.2 ポイントと大幅にアップしており、停車時間も 20 秒増加しているが、次の停車駅の枚方市駅では、さらに女性専用車両の混雑率が 50.0 ポイント、隣接車両の混雑率が 21.4 ポイント増え、それぞれ混雑率が 200%となっている。しかし、枚方市駅においては、停車時間は導入後 1 秒短縮されている状況である。このように、全体としてみると、混雑率の増加が停車時間を増加させ、電車の運行に混

乱を招いているという傾向は見られない。