

別讓「女性車廂」消失於「誤解」之中
——關於廣州女性車廂成效的兩性心態初探

王藝璇

WANG Yixuan

17012443G

指導老師

Dr. WU Wan Yi

吳宛怡博士

Dr. TSUI Kai Hin Brian

徐啟軒博士

MA in Chinese Culture

The Hong Kong Polytechnic University

2018

致謝

是次文學碩士的論文寫作經歷，對我來說，無疑是非常寶貴的體驗。懷抱對人文學科的熱愛、但在此之前並非就讀於文科專業的我，一直希望在後續深造之時能夠彌補遺憾。因此，在理大中國文化學系的一年多，對我來說意義非凡，是我的「圓夢」之旅。

我的本科及之前的學習經歷，讓我對文化與各種社會現象的碰撞產生了濃厚興趣。由於「女性車廂」在中國內地尚不普遍，關於性別研究的文獻也甚寥寥，我在寫作的許多時候感到難以為繼。在此衷心感激我的指導老師吳宛怡博士，用她的博學、智慧和耐心，在此篇論文立項之初就無條件地給予我許多幫助、引導和啟發，並在我遭遇寫作瓶頸而感到灰心喪氣時給我溫暖的鼓勵。而另一位導師徐啟軒博士，則每每用及時而清晰的建議，一針見血地幫我看清自己論文中的缺陷，這樣逐步完善內容的過程，令我獲益匪淺。這兩位博學而善良的導師，是我本次研究得以順利完成的最大推動力，也是我「圓夢」之旅中最珍貴的收穫。心中無數感激，在此凝成一句真摯的「感謝」。

亦要感謝我的父母、愛人、好友文瑤和張珺一直以來對我的種種鼓勵和鞭策，你們讓我更加堅定了自己對學術的初心和對人文學科的熱愛。最後要感謝自己得以堅持，勇於改變。在今後的人生道路上，這次論文寫作的經歷始終會鞭策著我，讓我堅持不懈地追尋更好的自己，遇見更多的可能。

摘要

「女性車廂」在亞洲的出現，可以追溯到上世紀初期。而在中國內地，深圳、廣州作為地鐵「女性車廂」的先行試點城市，終於在去年 6 月將該類車廂正式投入運營。其中，廣州地鐵 1 號線的首車廂，在工作日的早晚高峰期變身成為「女性車廂」。深廣此舉引發了媒體爭相報導和民眾熱議。而這樣的試點，對於國內來說可謂首次，無疑具有進一步探討的價值性。其中值得被廣泛探討的問題有且不僅限於：在女性乘客心中的男性在地鐵車廂中究竟是何種形象？是否有設置上述空間隔離的必要？女性乘客對男性的排斥，究竟是因為地鐵性騷擾事件確實層出不窮，抑或只是因女性乘客特殊的心理感知而導致？上述情況最終會導致女性車廂的消失嗎？

筆者主要通過回顧畢恆達、Walby 等國內外知名性別社會學者的研究論述，並結合分析筆者原創設計問卷調查結果，說明在性別平等及社會性別主流化的進程中，女性車廂的出現固然有其必然性，但結合中國內地文化、群眾背景的方方面面，其存在的合理性（尤其在如何看待它對解決性騷擾事件方面的效果）遭受到了不小的挑戰。在上述挑戰下，民眾如何正確看待和應對性別歧視、性騷擾等問題，對中國內地女性車廂的實際運營和未來發展而言尤為重要。在下文中，筆者亦期望通過對上述存在差異但相互緊密聯繫的各因素的討論，淺析廣鐵設置女性車廂的現實意義，從而對內地大城市地鐵等大型交通工具中的女性安全和空間隔離設置提出相應改善建議。

關鍵詞：廣州女性車廂 男性 性騷擾 空間隔離 誤解

目錄

致謝.....	1
摘要.....	2
一· 引言.....	1
(一) 研究背景概述.....	1
(二) 學術回顧：關於「女性車廂」，不只有「性別平等」.....	4
1. 女性車廂與「性別平等」的發展之路.....	4
2. 空間隔離與男性主導的性騷擾事件.....	8
(三) 餘論：「女性車廂」命名的迷思.....	10
二· 研究方法：客觀與主觀相結合.....	11
三· 網路問卷題目及答案數據統計.....	17
四· 研究結果.....	28
(一) 女性眼中的「女性車廂」設置與設計：.....	28
(二) 男性眼中的「女性車廂」設置與設計：.....	32
(三) 女性乘客與「遭遇性騷擾」.....	35
(四) 「性騷擾」在男女眼中的不同模樣.....	41
(五) 男性乘客與「被誤會的性騷擾」.....	45
(六) 男女雙方對廣鐵「女性車廂」的看法與評價.....	48
五· 結語：社會性別主流化的探索過程.....	54
六· 對廣鐵「女性車廂」未來發展的建議和思考.....	57
參考文獻.....	60
附件一：原創問卷中男性關於「性騷擾/非禮」的主觀定義詳細情況列表.....	66
附件二：原創問卷中女性關於「性騷擾/非禮」的主觀定義詳細情況列表.....	83

一·引言

(一) 研究背景概述

在亞洲地區，日本自 2000 年 12 月在京王電鐵試點開設為防止女性被騷擾的「女性專用車廂」後，¹臺灣、首爾等地也陸續將女性專用車廂投入地鐵線路的運營。而在中國內地，深圳市從 2017 年 6 月 26 日開始，也在地鐵 1、3、4、5 號線中，將雙方向列車首、末車廂設置「女士優先車廂」，²幾乎同時，廣州市地鐵 1 號線的首車廂，亦變身成為「女性車廂」。深廣此舉引發了媒體爭相報導和民眾熱議。³而這樣的試點，對於國內來說可謂首次，無疑具有進一步探討的價值性。其中最被廣泛探討的問題莫過於：此種針對男女兩性的「空間隔離」舉措，究竟確實能被視為通往性別平等的階段性策略，抑或實質上只是一場變相的性別歧視？身處其中的女性真的感到更「安全」嗎？

與上述國家或地區在十數年前，甚至是一個世紀前（如日本）就陸續提倡、設立、運營甚至廢止（臺灣在 2006 年 6 月開始試行「女性專用車廂」，後由於社會男女性團體對其反響不一，以及實際執行較為困難等原因，於約半年後叫停）⁴「女性車廂」的情況不甚相同，此舉在中國內地明顯在時間上落於人後。⁵而中國內地關於性別平等的主流意識一向被表述為女性撐起「半邊天」，此話明確體

1 陳威臣，〈癡漢撲滅或男性歧視：日本女性專用車廂之亂〉，轉角國際文化視角專欄文章 https://global.udn.com/global_vision/story/8664/3032831，2018 年 9 月 17 日。

2 〈深圳地鐵試行女性優先車廂〉，新華網新聞專題報導 http://news.xinhuanet.com/2017-06/27/c_1121215266.htm，2018 年 9 月 18 日。

3 余毅菁、尚黎陽，〈為廣深地鐵女性車廂點贊〉，《南方都市報》（廣州），2017 年 7 月 10 日，AA07 版。

4 畢恆達、彭滄雯，〈保護？矯正？排除？女性專用車廂的性別意涵〉（高雄：台灣女性學學會暨高師大 40 週年校慶學術研討會論文，2007），頁 2。

5 江隱龍，〈世界上第一個女性車廂出現在日本，你知道是為什麼嗎？〉，每日頭條文化專欄文章 <https://kknews.cc/zh-hk/culture/a83kbbj.html>，2018 年 9 月 20 日。

現了社會理想狀況中將婦女擺在與男子相等地位的意涵。⁶社會既然男女平等，那麼是否應當在各類空間和場景中都對兩性進行統一的「無差別對待」，這無疑亦是海內外性別研究學者持續探討的話題。然而，日本、臺灣甚至中國內地，究竟為何單單出現了「女性專用車廂」、「女士優先車廂」等賦予女性特權的所在？上述現象，無疑又將性別平等的概念從簡單的「無差別對待兩性」延伸到「明確兩性之區別後，有差別地對待和尊重」。⁷例如，女性車廂的出現，一定程度上或許亦有出於對女性生理弱勢的呵護（擠地鐵時不如男性敏捷等等）。對於看似簡單的地鐵車廂來說，上述哪一種形式的「性別平等」會獲得更多民眾的支持？

同時，地鐵中男女混合的擁擠環境（尤其是工作日的通勤高峰時段），不僅客觀上降低了乘客的舒適度，而且難免容易讓人將剩下的目光關注到車廂非禮、性騷擾等問題上。故而設立女性車廂的舉措，是否如某些乘客所抗議的一般，除了會「減少男性對所乘車廂的自主選擇權」之外，同時隱含著對男性或女性人格的歧視？例如，這樣的空間隔離，透露出對男性的不信任和防備感，使男性在地鐵等公共交通中不由自主地淪為「癡漢」「性騷擾事件肇事者」之類的怪異角色。又例如，設置女性車廂與普通車廂的區分，是否意味著選擇不乘搭女性車廂或因客觀原因未能成功進入女性車廂的其他女性乘客，就「甘願」或「活該」被普通車廂中的異性「騷擾」了呢？

現下，深圳與廣州地鐵對女性車廂在車廂中的分佈設置也存在區別。筆者此次研究將選取廣州地鐵為例。與深圳地鐵將「女士優先車廂」設置在整輛列車的

6 蒙克，〈毛澤東遺產爭議：婦女能頂半邊天〉，BBC 中文網評論專欄文章 https://www.bbc.com/zhongwen/trad/indepth/2013/12/131223_mao_zedong_women_equality，2018年9月20日。

7 畢恆達、彭滄雯，〈保護？矯正？排除？女性專用車廂的性別意涵〉，頁 5-16。

首尾兩端不同的是，⁸廣州地鐵將列車第一節車廂設為「女性車廂」，並設置此車廂的2至5號門為女性用出入口(1號門為特殊及殘障人士專用，實為男女共用)。那麼，廣州地鐵的設計，是否適應了大多數人的運動方向和習慣，使得女性能夠在最為便利的情況下移動到女性車廂？又如，廣州地鐵將工作日7：30至9：30及17：00至19：00的通勤時段設置為女性車廂的有效使用時間(其餘時間則作為普通車廂使用)，⁹這樣的設置成效如何？因為女性車廂存在著不同時間段的職能轉換，該車廂周邊是否配置了明顯的標識及維護秩序的工作人員？筆者將根據對上述問題的探究，進一步討論廣州地鐵在女性車廂設置方面現存的積極意義和未來可能的改善方向。

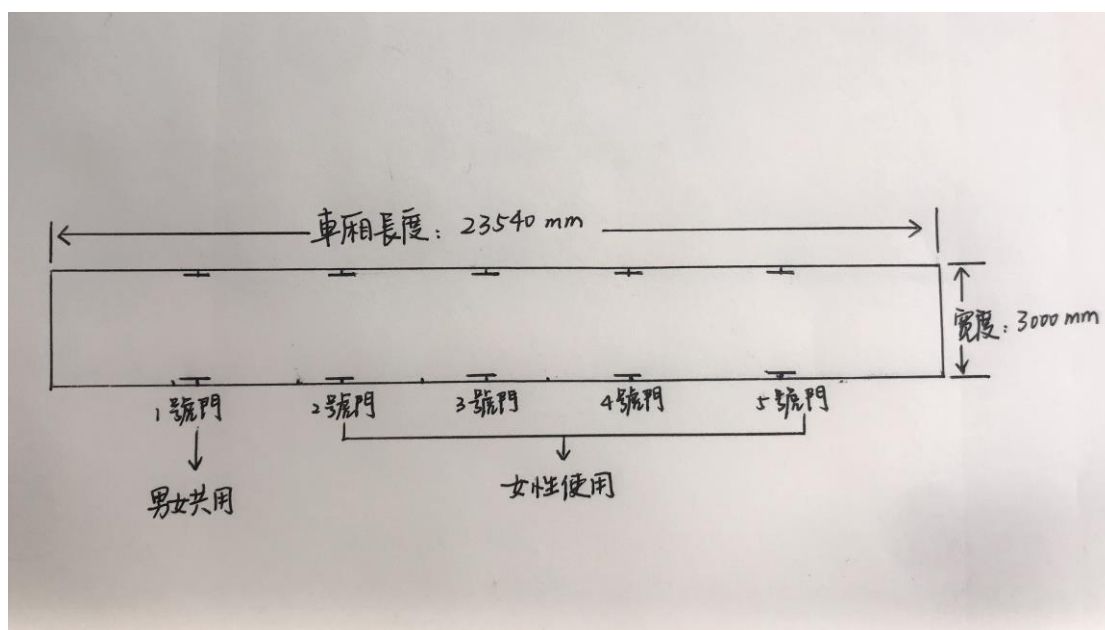


圖 1.1.1 廣州地鐵 1 號綫「女性車廂」運營期間車門使用情況平面圖(單側)，

繪于 2018 年 12 月 7 日

除此之外，筆者將以中國內地女性車廂所在城市的女性關於地鐵性騷擾事件

8 劉麗、魯力，〈深圳地鐵今起全國首設女士優先車廂〉，南方網南方快報專欄報導 http://kb.southcn.com/content/2017-06/26/content_173246113.htm，2018 年 9 月 20 日。

9 〈6 月 28 日起，廣州地鐵一號綫試點女性車廂〉，廣州地鐵官方網站新聞中心區公司新聞專欄報導 http://www.gzmtr.com/ygwm/xwzx/gsxw/201706/t20170623_52578.html，2018 年 9 月 20 日。

的態度（尤其是對性騷擾事件中男性的態度和心理）為出發點展開調查，結合文獻評析法、實地觀察法、問卷調查法、統計分析法等研究方法，試圖真實展現中國內地女性乘客對於地鐵中男性的態度以及中國內地男性在「車廂性騷擾事件」方面的真實形象，進而討論女性車廂存在的必要性。

筆者亦設計並根據配套的「關於廣州地鐵『女性車廂』試行的滿意度調查問卷」，通過客觀和主觀兩方面的問題與各答案的所佔比重，包括不同問題的交叉分析結果，著重探討下列問題：在女性乘客心中的男性在地鐵車廂中究竟是何種形象？是否有設置上述空間隔離的必要？女性對男性身體的排斥，究竟是因為地鐵性騷擾事件確實層出不窮，抑或只是因女性乘客特殊的心理感知而導致？上述情況最終會導致女性車廂的消失嗎？

因此，本文主要說明在性別平等及社會性別主流化的進程中，女性車廂的出現固然有其必然性，但結合中國內地文化、群眾背景的方方面面，其存在的合理性遭受到了不小的挑戰。在這樣的挑戰下，民衆如何正確看待和應對性別歧視、性騷擾等問題，對中國內地女性車廂的實際運營和未來發展而言尤為重要。在下文中，筆者亦期望通過對上述存在差異但相互緊密聯繫的各因素的討論，淺析廣鐵設置女性車廂的現實意義，從而對內地大城市地鐵等大型交通工具中的女性安全和空間隔離設置提出相應改善建議。

（二）學術回顧：關於「女性車廂」，不只有「性別平等」

1. 女性車廂與「性別平等」的發展之路

不論是否在中國內地，一旦出現女性車廂，總不免緊接著在民衆間激起如

「『女性車廂』究竟是對女性的尊重，抑或是變相的『性別歧視』」類似問題的討論。故而，筆者也對內容稍作分析。相比歐美、日本等發達國家，中國內地對外開放的時間較晚，而國民的性別平等意識一直在逐步上升。1995年9月4日至15日在北京召開的聯合國第四次婦女大會，對於作為東道國的中國而言具有重大意義。會議通過的重要文件《北京宣言》和《行動綱領》，要求「各国政府、民间社会和其它利益攸关方共同努力，消除对妇女和女童的歧视，实现公共和私营领域生活各方面的平等」。¹⁰在此次會議的開幕式上，「男女平等」被首次公開承諾為中國的「基本國策」。¹¹隨後，根據聯合國1997年對於社會性別主流化的定義，社會性別主流化是指「在各個領域和各個層面上評估所有有計劃的行動（包括立法、政策、方案）對男女雙方的不同含義」，作為一種策略，「它使男女雙方的關注和經驗成為設計、實施、監督和評判政治、經濟和社會領域所有政策方案的有機組成部分，從而使男女雙方受益均等，不再有不平等發生。」¹²而社會性別主流化的最終目標，無疑是實現男女平等。性別主流化的要求把男女兩性的經驗、知識和利益應用於其發展，而非僅僅某一方的片面努力。¹³而兩性平等的發展，可謂路漫漫其修遠，最終演化為如今所說的「相同」(sameness)、「相異」(difference)及「轉化」(transformation)的三種策略方向（本文採用Walby的定義）。¹⁴中國內地亦正通過或大或小的嘗試（如設立女性車廂），努力推進著

10 《北京宣言和行動綱要》（紐約：聯合國促進性別平等和增強婦女權能署，2014），頁3。

11 〈中國執行《北京宣言》、《行動綱領》和23屆婦女問題特別聯大《成果檔》情況的調查問卷報告〉，聯合國促進性別平等和增強婦女權能署官方文件 <http://www.un.org/womenwatch/daw/Review/responses/CHINA-Chinese.pdf>，2018年9月11日。

12 〈社會性別主流化〉，聯合國日常議題之聯合國婦女問題主頁文章 <http://www.un.org/chinese/esa/women/mainstreaming.htm>，2018年9月12日。

13 〈社會性別主流化〉，聯合國日常議題之聯合國婦女問題主頁文章 <http://www.un.org/chinese/esa/women/mainstreaming.htm>，2018年9月12日。

14 Sylvia Walby, "Introduction: Comparative gender mainstreaming in a global era" *International Feminist Journal of Politics*, 7:4 (Aug, 2006), pp. 453-470.

社會性別主流化和男女平等的進程。

所謂「相同」，根據其字面意思，不難推斷出它主要指的是將男女兩性在各方面完全平等對待的策略。根據英國性別研究學者 Rees 的闡述，這一策略不可忽視的特點，就是它不僅忽略了兩性因生理差異而產生的客觀資源分配不均，同時忽視了社會中父權結構的深遠影響。¹⁵顯而易見，這種「一刀切」的促進性別平等方式，在實際操作上存在難以解決的問題。例如，既然女性想要享受與男性相同的權利，那麼基於最基本的先天性體能差異，很多時候就不得不對女性採取「特殊化」照顧，以實現「和男性一樣」的權利享有，否則女性大概永遠無法靠自己相對柔弱的身軀與男性互相抗衡（簡例之，如「擠地鐵」、「擠公交」等）。這一「相同」的性別平等概念，雖看似絕對平等，但也因其過度理想化而存在自相矛盾的成分。

而第二種「相異」的性別平等策略，則和上述「相同」相反。換言之，「相異」特別強調了女性與男性在生理結構、家庭社會職責方面的客觀差距，並在此基礎上對女性進行所謂「積極的」差別對待，以減輕女性的負擔和束縛，對其進行更多的關切和照顧。而畢恆達等臺灣學者認為，「相異」的性別平等策略，其本質依舊只是讓女性在外在形式上更好地去適應男性主導的社會規則和父權結構，並未去試圖挑戰或進行改變。¹⁶當大眾最初開始討論廣鐵設置「女性車廂」一事時，筆者認為其存在旨在為女性提供便利而舒適的空間隔離，在很大程度上體現了對客觀存在生理弱勢的女性的一種類似於「女士優先」的人文關愛。故而筆者早先誤以為，女性車廂的設立，應當是一種能夠收穫大眾讚賞（至少是被充

15 Teresa Rees, *Mainstreaming equality in the European Union: Educational, Training and Labour Market Policies* (London: Routledge, 1998), pp. 29.

16 畢恆達、彭滄雯，〈保護？矯正？排除？女性專用車廂的性別意涵〉，頁 6-7。

分理解)的舉措。殊不知在實際運行後，民衆針對女性車廂的言論褒貶不一、爭論熱度不退，這也反向論證了「相異」模式的缺陷性：若單純以上述「相異」的概念來促進女性的權益，在兩性並存的社會中，是難以達到較為理想的性別平等的。

綜上所述，兩性之間要達到平等，不應僅僅依賴於外在行動方面的努力和形式上的變化，其內在的轉化和改變，甚至顛覆，尤其不能忽視。這也是「轉化」這一性別平等概念的要領。「轉化」要求人們不僅要看見性別的客觀差異，還必須看到「男性」「女性」內部存在的階級、族群、年齡等各種多元的差異。因此 Rees 強調轉化的模式必須能夠「瞭解可能的參與者的多元性之後，重新設計方案和計畫」。¹⁷另一位學者 Squires 更提出「多元主流化」(diversity mainstreaming)的概念，主張在兩性之間追求複雜的平等 (complex equality)。¹⁸

雖然上述三種模式目前各國性別主流化的歷程中都曾佔有一席之地，但前文提到的學者 Rees 根據歐盟國家推行職場性別平等的經驗，指出前兩種模式因未能改變根本的性別關係，而實際成效甚微。Squires 則認為三者都是性別主流化的策略，但她也認為只有盡可能考慮兩性的多元差異，才能將策略發揮出最大的功效。¹⁹故而，如何合理運用這三種策略，必定需要結合不同情況分類討論。而本文針對女性車廂與性別平等的討論，側重於考慮男女兩性在面對上述社會議題時的多元化差異及其表現。筆者在後文中關於問卷調查中問題的設置、分析，以及關於如何改善廣州現有女性車廂的建議等方面，也將以性別平等中的「多元」「轉化」思想為理論依據和思考方式來進行呈現。

17 Teresa Rees, *Mainstreaming equality in the European Union: Educational, Training and Labour Market Policies*, p. 46.

18 Judith Squires, "Is Mainstreaming Transformative? Theorizing Mainstreaming in the Context of Diversity and Deliberation" *Social Politics*, 12:3 (Oct, 2005), pp. 366-388.

19 畢恆達、彭滄雯，〈保護？矯正？排除？女性專用車廂的性別意涵〉，頁 7。

2. 空間隔離與男性主導的性騷擾事件

臺灣學者李羿潔在其研究中提到，「女性對於空間的恐懼感來源，一般來自於對犯罪行為的恐懼，特別是針對於男性犯罪的恐懼。」²⁰在性別視角下，無疑將「男性犯罪」指向了「非禮」「性騷擾」的一類舉動。中國在 2005 年正式實施的《中華人民共和國婦女權益保障法》中，明確規定「禁止對婦女實施性騷擾」，可是對「性騷擾」的行為特徵尚未作出明確界定。²¹關於「性騷擾」的定義，性別學界和各國法律都有各自的解釋，²²而究其根本，它都離不開「行為性騷擾」和「非行為性騷擾」兩種表現形式。²³廣州地鐵公司在 2017 年針對設置女性車廂提案的彙報中指出，「根據廣州市公安局統計，地鐵女性乘客受到性騷擾事件，從 2015 年起至今共發生 74 起。」²⁴雖然這一數據看似並不龐大，但實際上在地鐵等公共空間中，女性因異性的某些疑似騷擾的舉動而產生不適的現象並不少見。況且，由於主觀或客觀因素的限制，也並不是每一項騷擾事件或疑似騷擾事件都能被及時而完整地記錄在案。更何況在中國、臺灣乃至日本等亞洲地區，兩性平等的進程遠不及一些歐美發達國家，社會對於女性必須「溫柔」「安靜」等刻板印象，²⁵不單限制了女性的行動和選擇自由，更在許多地方對女性的要求未免過於苛刻。故而，許多女性在受到非禮或騷擾時，會選擇保持緘默，忍氣吞聲。如若不然，反而有可能被認為是女性自身行為不檢點，例如通過自身著裝、肢體動

20 李羿潔，〈從捷運的搭乘經驗探討女性在臺北捷運空間中的恐懼感〉，《國民教育》，卷 55 期 3（2015 年 9 月），頁 76-84。

21 〈「禁止性騷擾」入典是立法第一步〉，中國法院網法治專欄文章 <https://www.chinacourt.org/article/detail/2018/09/id/3482127.shtml>，2018 年 11 月 20 日。

22 蔡同霖，〈台鐵區間車女性乘客搭乘時恐懼感因素與量測之研究〉（新竹：國立交通大學碩士論文，2011），頁 5-7。

23 蔡同霖，〈台鐵區間車女性乘客搭乘時恐懼感因素與量測之研究〉，頁 6。

24 呂紹剛，〈女性車廂防得住「鹹豬手」嗎？〉，《人民日報》（北京），2017 年 6 月 23 日，17 版。

25 畢恆達，〈空間就是性別〉，（臺北：心靈工坊文化，2004），頁 145。

作等故意施以引誘，²⁶實在有欠客觀。而現實生活中，大部分的性騷擾實例往往由男性主導。然而吊詭的是，男性往往對性騷擾有比女性更加嚴苛的定義，並將其歸咎於極少數男性的個人行爲，多數人認爲事不關己。²⁷上述內容，筆者也將在接下來的問卷部分針對男女兩性各自對性騷擾的理解，探究其差異及做出進一步分析。

另一方面，女性之所以會對公共空間產生恐懼，既因女性天生體格較男性更弱，隨之更容易對公共空間的安全性產生較多考量，²⁸亦因父權社會體系使得男性在社會空間中佔據主導地位，從而導致大多數女性長期在獲取空間資源方面處於劣勢。²⁹簡言之，空間中的性別結構並非平等。³⁰相信大家都有類似體驗，即在同一公共空間中，目所能及之處的男性人數往往超越女性人數。平日出行，女性或彼此相伴，或有男性作爲陪伴者隨行（除去通勤途中等特殊情況），這類行爲，亦可理解爲女性由於對自身所處的公共空間感到一定的恐懼，進而主動尋求安全感的做法。³¹

臺灣著名學者畢恆達在《空間就是權力》中提及，他認爲都市公共空間的意義並不單一，它「是表現市民價值觀的社會空間，也是社會結構中擁有不同位置與利益的團體，彼此角逐競爭的場所」。³²故而，地鐵車廂作爲一個公共「角力場」，男性女性的權力強弱在此處被自然地區分和展示。若說「女性車廂」是爲了緩解女性由於各種事實造成且存在已久的空間劣勢而產生的，那麼首先應該做

26 畢恆達，《空間就是性別》，頁 144。

27 畢恆達，《空間就是性別》，頁 160。

28 Chris Hale, "Fear of Crime: A review of the literature" *International Review of Victimology*, 4:2 (Jan, 1996), pp. 79-150.

29 李羿潔，〈從捷運的搭乘經驗探討女性在臺北捷運空間中的恐懼感〉，頁 76-84。

30 畢恆達，《空間就是性別》，頁 9-10。

31 李羿潔，〈從女性的角度探討臺北捷運空間中恐懼感的來源、內容以及影響〉（臺北：國立臺北教育大學碩士論文，2015），頁 14。

32 畢恆達，《空間就是權力》（臺北：心靈工坊文化，2001），頁 104。

出肯定的是，這類車廂的出現，確實體現出在如今父權社會的文化背景下，人們對於女性群體的關注度正持續上升，尤其在她們的人身安全等實際需求方面投入了更多積極主動的思考。然而這類女性車廂，是否能夠切實起到保護女性免遭性騷擾的作用，其存在又衍生出了男性與女性之間的何種討論甚至誤解，也將是筆者將在下文著重探討的內容。

（三）餘論：「女性車廂」命名的迷思



圖 1.3.1 東京電車女性車廂標識



圖 1.3.2 大阪電車女性車廂標識



圖 1.3.3 廣州地鐵 1 號綫女性車廂標識（2018）

一個國家首次設立「女性車廂」，必然會參考先行者的實例。就目所能及的

方面，例如女性車廂的圖示宣傳和文字標識而言，同為漢字文化圈的日本國內的做法，無疑更易讓人拿來進行一番對比。與日本東京、大阪的電車上張貼著「women only」或「ladies only」英文說明的「女性專用車」標識（見圖 1.3.1 和圖 1.3.2）和不同的是，廣州地鐵女性車廂的中英文標識都顯得模稜兩可得多。如圖 1.3.3 所示，廣州女性車廂標識中，與中文的「女性車廂」相對應的英文說明，僅僅是概念相對模糊的「for ladies」。相比突出「女性使用」的意涵，廣州的標識似乎反而更加重視於「通勤時間段」的注明，以便乘客留意該車廂在不同時間段內的使用性質區分。可見，廣州的女性車廂不僅其英文說明模稜兩可，就連在當地受眾更廣的中文名稱中，亦並未標明是否僅限女性「專用」。廣州地鐵的上述做法，看似在語言使用方面的靈活性較強，實則缺少幫助明確「女性車廂」定義的詞匯，故而在實際投入使用後帶來了兩性乘客之間一些不可避免的爭論甚至誤解。例如，某些男性乘客或會以并未被明令禁入為由，對女性車廂加以無視並自由進出，進而對其他女性乘客造成困擾。下文中，筆者將同時收集男性和女性對廣州地鐵女性車廂在各類問題下的看法，統計相關數據，對比分析上述不同觀點的產生與性別之間的關聯，從而分析女性車廂在廣州的試運行，所體現的究竟是性別平等或歧視的意涵，以及這類空間隔離是否確實能夠減少非禮和性騷擾行為，保障女性安全。其後，筆者亦將嘗試展望廣州地鐵「女性車廂」的發展前景，並針對其完善和改進提出較具建設性的建議。

二·研究方法：客觀與主觀相結合

本文採用參考文獻、實地觀察與設計問卷調查結合的方法進行了研究。筆者

所選用的文本資料主要為與性別平等、空間隔離（女性車廂）、非禮與性騷擾相關的學術專書、期刊論文及新聞報道等形式。例如，在性別平等和社會性別主流化進程方面，筆者主要參考了國際性會議的相關文件，並結合歐美性別學者 Walby 和 Rees 等人針對「性別平等」在不同發展階段其概念的演變理論進行闡述。而空間隔離與兩性研究方面，筆者則重點參考了臺灣社會與性別研究學者畢恆達的《空間就是性別》《空間就是權力》等專書，及其他學者如彭滄雯、蔡同霖、李羿潔等人以探討「女性車廂」為主的學術論文。其中，在女性車廂的專業性研究方面，因中國內地的女性車廂僅試運行了一年時間，且試點城市數量較少，針對其研究領域的學術文獻難免未夠充足，故筆者的主要參考範圍為相關的新聞媒體報道（如新華網、《南方都市報》和《人民日報》等），輔之以上述其他國家及地區關於女性車廂的學術研究。又因各地媒介難免帶有其國家或地區的主流意識形態及思想文化色彩，故筆者採用了同時面向男性及女性的原創問卷調查，重點針對中國廣州地鐵的女性車廂試運行做出討論，並將其作為此次研究最主要的研究方法，以期產生相對客觀、多元化的研究結果。

本文涉及的問卷調查以量化研究評估不同性別的廣州地鐵乘客對「分時段女性車廂」的日常實踐及看法態度，問卷中亦有設置開放性問題以獲取質化信息。本次問卷共設 30 道問題（分為面向男性和女性的兩部分），並採用網絡問卷的形式，答題者通過微信登入后即可開始作答，此種形式既簡化了答題管道，也保證了所有答案能夠及時回收並生成統計圖表。同時，該網絡問卷實現了同用戶微信賬號綁定的功能，要求用戶以實名登錄之後方可作答。上述機制，旨在確保同一人僅可作答一次，盡最大努力排除受眾惡意增刷不實答案的情形，盡可能保證統計數據的真實性。另一方面，受眾在回答開放性問題時，筆者於問卷系統中亦設

置了「不可跳過」的機制，強制性要求回答者對此類需要書寫文字進行論述的開放性問題必須進行作答，不可因個人原因造成忽略，故而在力所能及的情況下，避免了日常網絡問卷中的主觀開放性問題答案回收率偏低的常見問題。然而，由於此問卷在本質上依舊依賴網絡發放，無法強制體現出受眾在回答開放性問題時的邏輯性及全面性，故導致此類問題的答案中比較容易出現無效答案，這亦可視為研究限制之一。因此本問卷最終以量化資料為主，輔之以少量質化資料作為補充說明。但不可否認的是，主觀性（或質化）的答案本體，以及後續對其共性和差異的分析，給整體的問卷設計乃至於研究方向帶來了新的刺激和思考，這也促使筆者在將來的研究中針對其中類似的問卷部分做出進一步的完善。

此問卷的題目設計以原創為主，輔助參考了香港婦女事務委員會於 2017 年發起的「增設港鐵女性專用車廂調查」問卷，³³ 並於二次修改及測試後最終確定問卷內容。其中調控及斟酌的項目包括題目數量、答題時間、問題及選項的準確度與連貫性等方面。相信在現實生活中，許多人都曾有過填寫網絡問卷的經歷，此類需要花費額外時間完成的事項，若問卷設計者期望收集嚴肅客觀的答案，無疑須在合理範圍內縮短受眾答題所用的時長。如若答題用時過長，則容易使答題者陷入一種煩躁的情緒，導致他們為了儘快完成問卷而隨意作答，或索性中途退出問卷平臺，因而損失有效的回答數據。筆者為避免上述情況導致答案失真，故將問卷在保證其內容的情況下盡量精簡，最終男女兩性分別回答的題數大致為 15 題，且將人均答題用時控制於 5 分鐘之內。同時，在設計問題及備選答案的用詞準確性方面亦有加強，如第 27 題詢問男性在工作日通勤時段是否以及在何種情況下會選擇乘搭「女性車廂」時，筆者盡可能考慮到多種可能發生的情況，

33 〈增設港鐵女性專用車廂調查〉，民建聯婦女事務專欄 <http://eqweb.hk/index.php/works/works-sub-10/1965-2017-07-16-12-55-30>，2018 年 10 月 31 日。

並羅列出 6 種相對常見的情境供答題者選擇，亦設置了「其他」的選項供答題者自由說明。同時，筆者將問卷中的男性部分和女性部分以網絡自動跳轉的方式分隔開來，使得兩性雙方的答題者無法得知對方的題目，從而適度避免了可能影響甚至干擾個人作答的因素，以期增強每個答案的客觀性。另外，本次問卷除設計了客觀選擇題（單項選擇題與多項選擇題並行）外，亦有在男女部分分別設置內容一致的主觀開放性問題（如第 5 題和第 19 題），以進一步對比面對同一問題時，兩性思路的共性和區別，這部分亦將在下文中繼續說明。

本問卷的題目 1、2 為常規性的分類，也是不論男女的所有受眾都要回答的題目。這兩題幫助筆者進一步劃分出答題者的所屬年齡段和性別，此設置不僅便於對不同年齡性別的人群進行其關注點差異的分析，亦可實現不同性別所屬題目的系統跳轉。

接下來從第 3 題至第 16 題是女性需要負責回答的部分。題目 3 首先普遍性地詢問答題者對地鐵女性車廂的瞭解及使用程度，以此知悉中國內地居民對此社會事件的關注度和參與度。接下來的題目 4 至題目 9，用不小的篇幅來專門討論女性對於地鐵車廂中非禮或性騷擾事件的看法。題目 4 的設置意在探究在女性眼中的地鐵車廂內性騷擾事件的嚴重程度，獲取感官諮詢。題目 5 則作為開放性問答題，收集女性受眾關於「非禮」「性騷擾」的文字定義，以分析女性對此概念在理解時的側重點，並在與後續部分來自男性的定義作出比較後，深入分析女性車廂在防範性騷擾方面的實際功效。該題也是本問卷將質化（主觀性文字）與量化（客觀性數據）研究結合運用的體現。題目 6 則意在明確女性單方面對於設置「女性車廂」是否能夠有效預防性騷擾的看法。題目 7、8、9 則從女性個人的親身體驗出發，試圖探析女性對於地鐵性騷擾的經歷和可能做出的反應（例如一旦

經歷，是否選擇報警)，故而嘗試分析女性的反應及做法是否也在一定程度上正向或反向影響到地鐵性騷擾事件的形成，以及通過女性選擇報警或不報警的深層次原因探究性別平等的現狀。題目 10 至題目 13 則關注廣州地鐵「女性車廂」的設計和配套設置，力爭從女性車廂的使用時段設定、車廂車門的位置所在、工作人員的協作效果等方面收集女性受眾的意見。隨後，題目 14 和題目 15 設計為多項選擇題的形式，分別探討女性視角下廣州女性車廂的積極意義與現有弊端。在這兩題中，除了已設置好的 4 個選項可供選擇外，另設有「其他」為開放性選項，可供答題者根據自身主觀意見填寫。在女性部分的最後，題目 16 總括性地收集女性受眾對於廣州地鐵「開設女性車廂」一事的滿意度數據。從內容可以看出，題目 14、15、16 主要為後續關於中國內地女性車廂的改善建議做出鋪墊。

男性部分題目的整體設計思路，與女性部分做到了彼此呼應，即包含男性受眾對車廂的關注度、對性騷擾的理解和事實經歷、對女性車廂設計和周邊設置的看法及整體意見等主要內容。特別的是，因本問卷設計時根據大眾的思維定勢，已默認在地鐵等公共空間的性騷擾事件中，男性為主要「肇事者」，故問卷中關於男性性騷擾的內容，以「誤解」為主題。也即是說，問題將圍繞男性作答者是否曾在車廂中被誤認為性騷擾肇事者，及被誤解後男性會作何反應展開。這類題目，不僅在一定程度上挑戰了女性乘客對男性乘客的刻板印象，或許亦能解釋一些關於性騷擾的既有誤解。

關於問卷中性騷擾的相關內容，需要注意的是：由於在中國內地，「性騷擾」一詞甚是敏感，這可以從前文提到的內地法律尚未明確定義「性騷擾」，及內地在 2018 年才將「禁止性騷擾」編入民法典草案等事實獲得印證。³⁴通常越是敏感

34 〈「禁止性騷擾」入典是立法第一步〉，中國法院網法治專欄文章 <https://www.chinacourt.org/article/detail/2018/09/id/3482127.shtml>，2018 年 11 月 20 日。

的事物，就越容易被回避或禁用。故而筆者在設計問卷時參考了香港民建聯「地鐵非禮案件」的用詞，將問卷文本中出現「性騷擾」之處，改用大眾眼中相對友好且意義相近的「非禮」一詞作替代，以避免內地對敏感詞匯過濾而導致的網絡問卷無法正常顯示、數據無法有效收集等問題。故而，可暫將本文中出現的「非禮」與「性騷擾」同義化，即都意味著地鐵車廂中的同一類行為。

同時，為彌補問卷調查中受眾結構的客觀限制及質化內容偏少的缺陷，本次研究的另一個輔助方式是對廣州地鐵的乘客進行面對面的對話訪談，從而獲取直接而開放的意見或建議。本次被採訪者在文中以「乘客 A」、「乘客 B」、「乘客 C」及「乘客 D」指代，分別為女性及男性各兩名。由於此四人長期在廣州工作和居住，平日乘搭地鐵出行，且對於新開設的女性車廂有一定程度的關注和看法，故選為訪談對象。

基於上述考慮，本次研究採取質量結合的方法，探討男女性乘客對廣州地鐵女性車廂在位置、設計、效用等方面的滿意程度。具體而言，本研究的目的有三，(一) 需要探索男女兩性乘客在實際使用女性車廂時，分別對其設計、配置的不同體驗及感受；(二) 需要通過男女雙方各自關於地鐵車廂「非禮」「性騷擾」事件的經歷和看法，探究上述事件的大眾定義、實際數量多寡(是否存在較多誤會)及設置女性車廂是否能夠對「性騷擾」等類似行為進行有效規避；(三) 需要瞭解男女雙方對現今廣州地鐵設置女性車廂的總體評價。期待本研究結果能夠促進男女兩性關於「女性車廂」系列話題的相互溝通和探討，在兩性平等、理性瞭解的基礎上減少誤解，並最終能為廣州女性車廂的未來發展和改善提供具實際意義的良好建議。

三· 網路問卷題目及答案數據統計

在深入分析各題答案及其關聯性之前，筆者在此部分附上原創之「關於廣州地鐵『女性車廂』的問卷調查」，以便閱讀者進行前後對照。

關於廣州地鐵「女性車廂」的問卷調查（百分比，不含交叉分析）		
1.請問：閣下屬於哪一個年齡組別？		
選項	小計	百分比%
18 歲或以下	14	2.7
19-29 歲	142	27.3
30-39 歲	114	21.9
40-49 歲	152	29.2
50 歲或以上	98	18.9
有效填寫量	520	
2.請問：閣下的性別是？		
選項	小計	百分比%
女	335	64.4
男	185	35.6
有效填寫量	520	
3.（女性部分）在收到本問卷之前，您有無搭乘地鐵中女性車廂的經歷？		
選項	小計	百分比%
有	80	23.9

沒有	255	76.1
有效填寫量	335	
4.您認為現時地鐵車廂內，女性遭人非禮的情況是否普遍？		
選項	小計	百分比%
普遍	109	32.5
不普遍	184	54.9
無意見	42	12.5
有效填寫量	335	
5.（開放式問答）您認為什麼樣的行為應當被定義為「非禮」？		
編號	文本答案	提交時間
1	不情願	2018/9/7 18:26
2	被摸也算	2018/9/7 18:23
3	故意接觸身體	2018/9/7 14:55
4	惡性肢體接觸	2018/9/7 13:45
5	對女性帶有侮辱性、暗示性的 行為和言語	2018/9/7 13:43
6	讓人感覺耍流氓的舉止	2018/9/7 13:27
7	強行接觸隱私部位	2018/9/7 12:56
8	亂摸，故意蹭貼別人身體	2018/9/7 12:05
9	讓女生覺得不舒服的行為	2018/9/7 11:08
10	身體觸碰，言語騷擾	2018/9/7 10:57

備註：本題回收 335 條，更多詳情請參見文末附件。

6.廣州地鐵目前設有女性車廂，您認為能否有效避免非禮事件？

選項	小計	百分比%
能	223	66.6
不能	87	26
無意見	25	7.5
有效填寫量	335	

7.您是否曾經在地鐵車廂或其他公共交通內遭人非禮或企圖非禮？

選項	小計	百分比%
是	114	34
否	221	66
有效填寫量	335	

8.若遇上述情況，您是否會選擇報警求助？

選項	小計	百分比%
會	195	58.2
不會	140	41.8
有效填寫量	335	

9.您不選擇報警求助的原因可能是？

選項	小計	百分比%
怕尷尬	125	37.3

擔心證據不足	205	61.2
怕惹事	117	34.9
覺得沒必要	34	10.2
其他，請說明 _____	65	19.4
有效填寫量（女）	335	
10.您認為廣州地鐵分時段設置女性車廂的舉措是否合理？		
選項	小計	百分比%
合理	261	77.9
不合理	20	6
無意見	54	16.1
有效填寫量	335	
11.在工作日早晚高峰時段，您會否專門乘坐女性車廂？		
選項	小計	百分比%
會	210	62.7
不會	60	17.9
看情況，請說明 _____	65	19.4
有效填寫量	335	
12.您認為女性車廂相對於整輛列車的位置設計（1號車廂的2-5號門），是否方便地鐵站內行人到達？		
選項	小計	百分比%

方便	235	70.2
不方便	53	15.8
看情況，請說明 _____	47	14
有效填寫量（女）	335	
13.針對現在廣州地鐵女性車廂旁偶爾出現的志願者，您認為是否需要增添強制性、規範性兼具的官方管理人員？		
選項	小計	百分比%
需要	227	67.8
不需要	68	20.3
無意見	40	11.9
有效填寫量（女）	335	
14.您認為女性車廂的積極作用在於：		
選項	小計	百分比%
尊重和保護女性	264	78.8
減少女性被非禮的情況	240	71.6
方便孕婦和照顧兒童	250	74.6
反映了社會的進步	206	61.5
其他，請說明 _____	6	1.8
有效填寫量（女）	335	
15.您認為目前廣州女性車廂存在的問題在於：		

選項	小計	百分比%
反映了對男性的不公平	22	6.6
容易造成高峰期個別車廂擁擠	199	59.4
影響整體客運組織安全	53	15.8
乘客素質不夠，官方缺乏管理，形同虛設	222	66.3
其他，請說明 _____	13	3.9
有效填寫量（女）	335	
16.總體來說，您對目前廣州地鐵女性車廂的運營是否滿意？		
選項	小計	百分比%
滿意	135	40.3
不滿意	33	9.9
無意見	167	49.9
有效填寫量（女）	335	
17.（男性部分）在收到本問卷之前，您有無搭乘地鐵中女性車廂的經歷？		
選項	小計	百分比%
有	43	23.2
沒有	142	76.8
有效填寫量（男）	185	

18.您認為現時地鐵車廂內，女性遭人非禮的情況是否普遍？		
選項	小計	百分比%
普遍	26	14.1
不普遍	140	75.7
無意見	19	10.3
有效填寫量（男）	185	
19.（開放式問答）您認為什麼樣的行為應當被定義為「非禮」？		
編號	文本答案	提交時間
1	身體接觸	2018/9/8 14:15
2	故意觸摸女性敏感部位	2018/9/7 18:21
3	任何對女性不尊重的語言，動作，哪怕很小的動作也算吧	2018/9/7 18:17
4	敏感部位被故意接觸	2018/9/7 13:24
5	語言或肢體接觸，對方感到被侵犯。	2018/9/7 11:14
6	亂摸	2018/9/7 11:14
7	在未征得同意前動手動腳	2018/9/7 11:10
8	有意的肢體接觸或言語侮辱	2018/9/7 11:03
9	身體接觸敏感部位	2018/9/7 11:03
10	身體接觸	2018/9/7 10:59
備註：本題回收 185 條，更多詳情請參見文末附件。		

20.您認為在工作日高峰時段地鐵車廂內，男性是否容易被誤會為正在/企圖進行非禮行為？		
選項	小計	百分比%
是	106	57.3
否	48	26
無意見	31	16.8
有效填寫量（男）	185	
21.廣州地鐵目前設有女性車廂，您認為能否有效避免非禮事件？		
選項	小計	百分比%
能	104	56.2
不能	59	31.9
無意見	22	11.9
有效填寫量（男）	185	
22.您認為設立女性車廂，是否有助於減少對男性的誤會（非禮事件）？		
選項	小計	百分比%
是	131	70.8
否	39	21.1
無意見	15	8.1
有效填寫量（男）	185	
23.您是否曾經在地鐵車廂或其他公共交通內遭人誤會為正進行非禮或企圖非		

禮？		
選項	小計	百分比%
是	13	7
否	172	93
有效填寫量（男）	185	
24.若遇上述情況，您是否會選擇報警求助？		
選項	小計	百分比%
會	136	73.5
不會	49	26.5
有效填寫量（男）	185	
25.您不選擇報警求助的原因可能是？		
選項	小計	百分比%
怕尷尬	48	26
掌握證據不足	100	54.1
怕惹事	42	22.7
覺得沒必要	65	35.1
其他，請說明 _____	22	11.9
有效填寫量（男）	185	
26.您認為廣州地鐵分時段設置女性車廂的舉措是否合理？		
選項	小計	百分比%

合理	108	58.4
不合理	35	18.9
無意見	42	22.7
有效填寫量（男）	185	
27.在工作日早晚高峰時段，您會在何種情況下選擇乘坐女性車廂？		
選項	小計	百分比%
普通車廂人滿為患時	67	36.2
同伴中有女性時	62	33.5
女性車廂離通往地面出口更近時	19	10.3
地鐵快關門而女性車廂距離自己最近時	48	26
無論何時都會照常進入女性車廂，無顧忌	14	7.6
無論如何都不會進入女性車廂	73	39.5
其他，請說明 _____	3	1.6
有效填寫量（男）	185	
28.您認為女性車廂的積極作用在於：		
選項	小計	百分比%
尊重和保護女性	130	70.3

減少女性被非禮的情況	90	48.7
方便孕婦和照顧兒童	116	62.7
反映了社會的進步	66	35.7
其他，請說明 _____	12	6.5
有效填寫量（男）	185	

29.您認為目前廣州女性車廂存在的問題在於：

選項	小計	百分比%
反映了對男性的不公平	41	22.2
容易造成高峰期個別車廂擁擠	123	66.5
影響整體客運組織安全	26	14.1
乘客素質不夠，官方缺乏管理，形同虛設	99	53.5
其他，請說明 _____	6	3.2
有效填寫量（男）	185	

30.總體而言，您是否贊成地鐵女性車廂的設置？

選項	小計	百分比%
贊成	113	61.1
不贊成	36	19.5
無意見	36	19.5
有效填寫量（男）	185	

四·研究結果

相關數據表明，本問卷的網絡瀏覽量為 770 次，有效問卷回收量為 520 份，故問卷回收率粗略統計為 67.5%，排除受眾無意間點開或中途退出作答的情況，實際回收率應該更高。已統計的 520 位作答者中，存在 185 位男性，以及 335 位女性，總體男女比例接近 1：1.8，與理想之 1：1 的男女比例尚有差距，此情況應與筆者本人性別及交際網絡中的性別組成密切相關，可視為研究限制之一。而在 520 個樣本中，女性 18 歲或以下的佔 3.3%，19 至 29 歲的佔 28.4%，30 至 39 歲佔 20.9%，40 至 49 歲的佔 30.4%，50 歲或以上的佔 17.0%。男性中 18 歲或以下的佔 1.6%，19 至 29 歲的佔 25.4%，30 至 39 歲的佔 23.8%，40 至 49 歲的佔 27.0%，50 歲或以上的佔 22.2%。可以看出，大於 18 歲的成年人中各年齡段男女分佈相對較均勻，其中外出行為較活躍的 19 至 40 歲段的青年女性樣本數量與同年齡段的青年男性樣本數量比例接近 1：1，這也在客觀上增強了問卷的可探討性。此外，除去對問卷各題的統計數據進行分別的單獨討論，筆者亦將相關類別的題目進一步作交叉分析，盡可能呈現出多角度多方面的探討。

(一) 女性眼中的「女性車廂」設置與設計：

題 3：在收到本問卷之前，您有無搭乘地鐵中女性車廂的經歷？		
題 10：您認為廣州地鐵分時段設置女性車廂的舉措是否合理？		
題 10 \ 題 3	有	沒有
合理	64	197

不合理	5	15
無意見	11	43

表 4.1.1 女性部分題 3 與題 10 回答之交叉分析結果

題 10：您認為廣州地鐵分時段設置女性車廂的舉措是否合理？			
題 11：在工作日早晚高峰時段，您會否專門乘坐女性車廂？			
題 11 \ 題 10	合理	不合理	無意見
會	188	3	19
不會	26	13	21
看情況	47	4	14

表 4.1.2 女性部分題 10 與題 11 回答之交叉分析結果

關於廣州地鐵女性車廂的設置，大眾普遍首先關心到的是其分時段的設計，即該車廂作為「女性車廂」的運營時段為工作日 7：30-9：30 及 17：00-19：00（其餘時間則作為普通車廂使用）。從左邊一欄數據可見，對於有女性車廂搭乘經驗的乘客，其中八成都認為廣鐵在通勤時段開設「女性車廂」是恰當之舉。而右邊數據顯示出，目前未曾搭乘過該類車廂的女性乘客中，贊同者亦佔據其人數的四分之三（約 77%）以上。因此，不論是有無乘坐女性車廂經歷的女性，都普遍認為在工作日高峰期時段設置女性專用車廂較為合理。誠然，這一結果也是符合廣州地鐵運載實際情況的，根據廣鐵官網的報告顯示，2017 年廣州地鐵各綫路的日均客運量達 767.8 萬人次，日最高客運量在春節期間達到 1002.6 萬人次，而廣州也因此成為了除北京、上海外第三個地鐵日均客運量突破千萬大關的中國

內地城市。³⁵故而，相比全日制的女性車廂來說，分時段設置女性車廂的舉措，對於廣州來說是更有必要且更易實現的。並且，從題 10 與題 11 的交叉分析中可以看出，絕大多數女性作答者（77.9%）對於分時段設置女性車廂的舉措有著十分積極的反響，並且超越六成的受訪女性都表示願意在早晚通勤時段選擇乘搭女性車廂。

題 3：在收到本問卷之前，您有無搭乘地鐵中女性車廂的經歷？		
題 12：您認為女性車廂相對於整輛列車的位置設計（1 號車廂的 2-5 號門），是否方便地鐵站內行人到達？		
題 12 \ 題 3	有	沒有
方便	52	183
不方便	19	34
看情況	9	38

表 4.1.3 女性部分題 3 與題 12 回答之交叉分析結果

其次，除了女性車廂的設置時段，其具體車廂相對於整輛列車的所在位置也應是設計者考慮該車廂是否方便女性上落的重要因素。對於此題的交叉分析，必須承認題目本身即有限制性，因網絡問卷無法限制其傳播及作答者的所在地，故而非廣州居民、未乘搭過女性車廂的人亦能進行作答。對於一些普適性的問題（例如「對女性車廂的看法」、對「車廂性騷擾的認知」等），上述眾人的答案依然具有絕對的參考價值。而題目 12 其實更偏好收集有乘坐廣鐵女性車廂經驗的作答者數據，以便增強其說服力。因此，關於此題，宜將重點放在左邊一欄數據。從

35 〈廣州地鐵召開總結大會〉，廣州地鐵公司新聞專欄文章 http://www.gzmtr.com/ygwm/xwzx/gsxw/201801/t20180118_55713.html，2018 年 10 月 22 日。

現有數據可見，乘搭過「女性車廂」的 80 名女性回答者中，認為車廂位置不方便行人到達不到 25%，認為方便的有 65%，而其餘約一成的回答者則對此問題不置可否。筆者根據本人的實際乘搭經歷推斷，對此問題呈不置可否的態度的作答者，極有可能是中途需要經歷轉乘的步行、或日常使用的地鐵出入口不固定等原因導致女性車廂相對位置的設計不一定在任何時候都顯得方便她們在路途中的使用。

題 3：在收到本問卷之前，您有無搭乘地鐵中女性車廂的經歷？		
題 13：針對現在廣州地鐵女性車廂旁偶爾出現的志願者，您認為是否需要增添強制性、規範性兼具的官方管理人員？		
題 13 \ 題 3	有	沒有
需要	60	167
不需要	12	56
無意見	8	32

表 4.1.4 女性部分題 3 與題 13 回答之交叉分析結果

除了車廂設計的使用時段、相對位置之外，女性車廂周邊是否配備了相應的工作人員對乘客進行維護和協助，也是一個非常重要的可能影響搭乘體驗的因素。因此，在這個方面，筆者選取了題目 3 和題目 13 來進行交叉分析，以期待同時得出有乘搭經驗之女性的理性意見和未有乘搭經驗之女性的感性認知。從左邊一欄數據可以得知，75% 的女性乘客認為廣鐵有必要增設強制性、規範性兼具的工作人員對女性車廂進行管理。而右欄數據顯示，即便是未乘搭過女性車廂的女性作答者，亦對此問題做出了肯定的答案，大多數人（約 65%）認為女性車廂作為

特殊的一類存在，設置其專門的管理人員是必要之舉。而前文亦有提及，關於此題，不論是在有或無搭乘女性車廂經驗基礎上的作答，都具有參考價值。

(二) 男性眼中的「女性車廂」設置與設計：

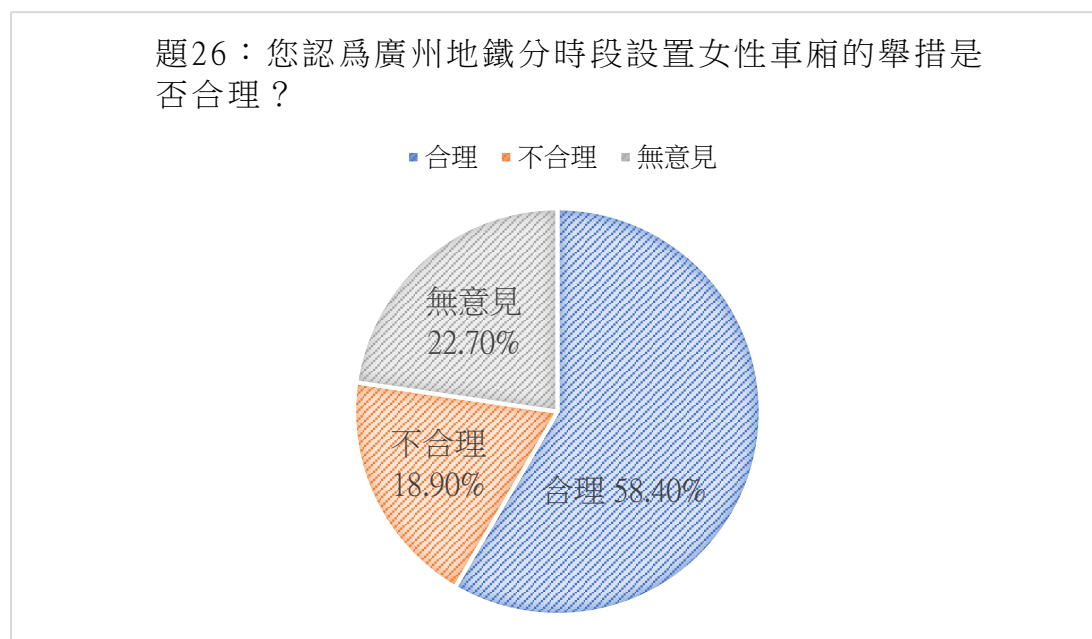


表 4.2.1 男性部分題 26 之結果統計餅狀圖

一般情況下，我們默認絕大多數男性並不會帶有強烈目的性地「專程」去體驗已被明文標注的「女性車廂」，故首先無需將乘搭經驗與別的因素交叉後進行分析。通過題目 26 對應的圖表數據可以得知，近六成男士認為分時段設置女性車廂是合理的，而認為不合理或無意見的加起來略超過四成。顯然，與八成女性都表示贊成分時段設置女性車廂的大比重相比，男性就顯得沒有這般對女性車廂的分時段設置感到認可了。因此，在工作日早晚高峰期設置女性車廂的舉措，受訪的過半數男性表示能夠理解。然而，其中表示無甚意見的男性超過兩成，這表明有不小部分的男性都認為分時段設置女性車廂「事不關己」，或並不會對自己

的日常通勤造成影響。此題的答案不禁引發筆者思考，既然受到近二十年中國內地男女平等的基本國策的影響，那麼對女性車廂持包容理解態度的男性作答者中，或許年紀較輕的人會佔據多數。於是，筆者將男性的年齡分層與第 26 題進行交叉分析後，得出了下表中的相應結果。

題 1：閣下属于哪一个年齡組別？				
題 26：您认为广州地铁分时段设置女性专用车厢的举措是否合理？				
題 1 \ 題 26	合理	不合理	無意見	各年齡段 人數總和
18 歲或以下	3	0	0	3
19-29 歲	25	11	11	47
30-39 歲	24	13	7	44
40-49 歲	37	3	10	50
50 歲或以上	19	8	14	41

表 4.2.2 男性部分題 1 與題 26 回答之交叉分析結果

有趣的是，認為分時段設置女性車廂一事「合理」的成年男性中，就各年齡段各自「合理」一項所佔的比重而言，40 至 49 歲段所佔比重為 74.0%，甚至超過 19 至 29 歲段的 53.2%及 30 至 39 歲段的 54.5%，誠然與筆者最初的推測不符。這種情況之所以發生，或許是中國內地的年輕男性在理解「男女平等」的策略時，把重點更多地放在前文所述的「相同」方面，即認為男女平等意味著男女兩性收到完全相等的對待，而女性車廂是對女性的「特殊照顧」，這讓女性擁有了男性所沒有的「特權」，故而不滿男子認為其存在「不合理」或對其不予置評。相對而言，較年長的男性或更更多層次地理解男女兩性的客觀差異，亦可能隨著自身

閱歷的增長更具「紳士風度」，故而能夠對女性車廂的設置表示尊重甚至認可。

第 26 題的答案數據或許與下一部分內容存在著必然的關聯。

另外，根據實際乘搭經歷，筆者發現，即使廣州地鐵車廂上和站臺上明確標識了女性車廂的使用時段，在該時段內仍有許多男性熟視無睹地出入女性車廂並佔據車廂中的站或座位，女性車廂中存在超過半數男性乘客的情形並不少見。故而，第 27 題專門為男性設置，意在進一步瞭解在工作日早晚高峰時段，男性會在何種情況下做出進入女性車廂的選擇。

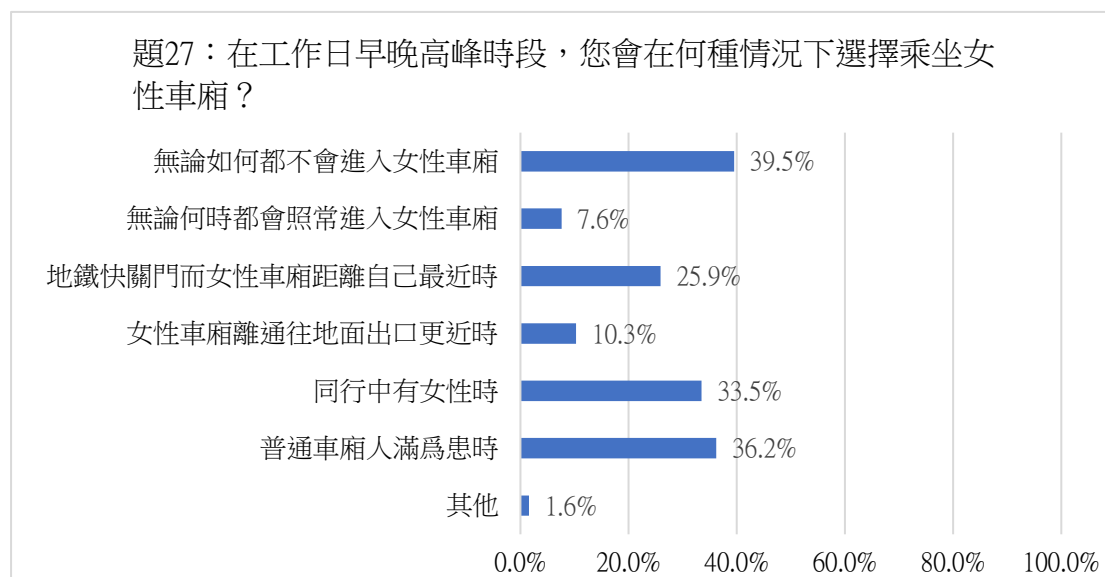


表 4.2.3 男性部分題 27 之結果統計條形圖

由上述圖表可以看出，受訪男性中，不到四成男性作答者選擇遵守約定俗成的守則，按照「女性車廂」字面的隱含指示，不會踏入女性車廂。而依然有相當數量的男性因為「普通車廂人滿為患」「同伴中存在女性」等種種個人原因的驅動，而選擇進入女性車廂（這也與廣州地鐵並未強制規定男性乘客不能進入的現狀也有很大關係）。這樣的情況，也實實在在造成了如今早晚高峰期的女性車廂混雜了衆多男性、越發擁擠的狀況。因此，筆者推斷，在上一題中選擇對通勤時段設置女性車廂「無意見」的男性作答者，有一定可能是因為他們並不會刻意避

免使用女性車廂，反而會根據個人情況依舊選擇和女性一起乘車，從而，是否在特殊時段設置女性車廂，對他們出行的影響並不很大。當然，不可忽視的是，總人數中有將近四成（這也在各選項中所佔比重最大）男性明確表示，他們無論如何都不會進入女性車廂，這也在一定程度上體現了內地的地鐵乘客對規則的遵守意識正在逐步提高的現狀。

（三）女性乘客與「遭遇性騷擾」

因為當今社會確實存在性騷擾話題中男女肇事方結構分佈不均衡的現象，³⁶即多數情況下主動方為男性群體，且受害方為異性。故而，本問卷調查亦以上述現狀為基礎進行性騷擾議題的題目設計。如此，雖無法客觀囊括所有性騷擾情況的可能性，但卻能更具針對性地探討性騷擾事件中較為多數的狀況。

題 1：閣下屬於哪一個年齡組別？					
題 7：您是否曾經在地鐵車廂或其他公共交通內遭人非禮或企圖非禮？					
題 1 題 7	18 歲或以下	19-29 歲	30-39 歲	40-49 歲	50 歲或以上
是	2	26	23	41	22
否	9	69	47	61	35

表 4.3.1 女性部分題 1 與題 7 回答之交叉分析結果

如表格 4.3.1 所示，就女性乘客而言，表示曾在車廂等公共交通工具內遭遇性騷擾或被企圖非禮的有 34%。其中，年齡處於 18 歲或以下的佔 18.2%，19 至 29 歲間的佔 26.5%，30 至 39 歲間的佔 32.9%，40 至 49 歲間的佔 40.2%，50 歲或

³⁶ 畢恆達、彭滄雯，〈保護？矯正？排除？女性專用車廂的性別意涵〉，頁 9。

以上的佔 38.6%。其中令人意外的是，相對人數最多的兩個年齡段分別落在「40 至 49 歲間」與「50 歲或以上」。而 18 歲以上的群體中，筆者原本認為或許會遭遇最多性騷擾或非禮事件的 30 歲以下的女性群體，反而是遭遇上述事件所佔比重最少的一群人。這或許亦從側面說明瞭社會隨著時代變化而進步的過程中，內地民衆的素質相對一二十年前獲得了可見程度的提升。

題 4：您認為現時地鐵車廂內，女性遭人非禮的情況是否普遍？			
題 6：廣州地鐵目前設有女性車廂，您認為能否有效避免非禮事件？			
題 6 \ 題 4	普遍	不普遍	無意見
能	79	119	25
不能	24	49	14
無意見	6	16	3

表 4.3.2 女性部分題 4 與題 6 回答之交叉分析結果

接著，筆者交叉分析了女性眼中車廂性騷擾及非禮事件的普遍程度，以及她們是否認為廣鐵的女性車廂能夠做到有效地保護女性避免遭遇來自異性的非禮或性騷擾。其中，約三分之一（32.5%）的受訪女性認為車廂內女性被非禮或騷擾的狀況比較普遍，這與上題中表示曾遭遇性騷擾事件的女性人數比重大體一致，而這三分之一的女性群體中，仍有 22% 的女性認為設置女性車廂在解決非禮事件方面成效並不顯著。相對而言，無論女性是否認為車廂性騷擾為普遍情形，她們中的大多數都偏向於相信設置女性車廂的舉措能起到一定的「防狼」作用，增加出行時的安全感。這也切合了臺灣學者蔡同霖在 2011 年對女性乘客乘搭地鐵時恐懼因素的研究結果，即設置女性車廂能夠在一定程度上削弱她們對潛在的性騷

擾行為的恐懼感。³⁷

題 7：您是否曾經在地鐵車廂或其他公共交通內遭人非禮或企圖非禮？		
題 8：若遇上述情況，您是否會選擇報警求助？		
題 8 \ 題 7	是	否
會	36	159
不會	78	62

表 4.3.3 女性部分題 7 與題 8 回答之交叉分析結果

題 7：您是否曾經在地鐵車廂或其他公共交通內遭人非禮或企圖非禮？		
題 9：您不選擇報警求助的原因可能是？		
題 9 \ 題 7	是	否
怕尷尬	51	74
怕證據不足	68	137
怕惹事	39	78
覺得沒必要	13	21
其他	23	42

表 4.3.4 女性部分題 7 與題 9 回答之交叉分析結果

與預想相似，超過三分之二（68%）曾受到非禮或性騷擾的女性在遭受上述事件後選擇沉默，而非選擇報警。然而，對於未曾遭遇過車廂中非禮的女性，反而顯得更有勇氣和信心公佈此類「惡行」，自認為被性騷擾後會報警的佔了 72%。

37 蔡同霖，〈台鐵區間車女性乘客搭乘時恐懼感因素與量測之研究〉，頁 61-63。

筆者認為，上述差異應是由於各人在生活中經歷體驗的差異而造成的。我們不難想像，真正曾在性騷擾事件中作為弱勢方出現的女性，她可能遭受到來自於猥褻的眼神、言語騷擾，甚至身體敏感部位遭到一些或「短暫」或「隱蔽」或看似「不經意」的碰觸（這樣，尤其在車廂擁擠時較難辨別肇事者為何人）。而上述情況，除了讓女性本能地產生不安之外，或許亦可能令女性因難以捕捉受害證據而感到憤怒或無助。然而，根據 2013 年中國內地新浪記者的採訪內容，多數女性乘客之所以遭受騷擾後卻不報警，甚至不願或不敢發聲，最表像的原因很大程度上是「害怕別人異樣的眼光」。³⁸而至於「異樣眼光」帶來的困擾，一方面是容易使受害的女性成為其他乘客的關注對象，從而感到尷尬和不自在，另一方面則是由於圍觀群眾的「不作為」而令受騷擾的女方反而被「孤立」，從而感到越發無助。³⁹例如，2013 年 7 月，上海地鐵 9 號綫的「車廂性騷擾事件」被一名乘客曝光。⁴⁰而事後，當該名乘客好心地勸說事件中的女性受害者去尋求警方幫助時，該名女子竟然婉拒了他的建議，幸好在時隔一年后肇事者因再次施為「鹹豬手」而最終遭到身份曝光。⁴¹根據新浪新聞中心的報道，多數女性選擇不報警，除了「害怕證據不足」「害怕群眾只看熱鬧卻不施以援手」等，還有「害怕遭到報復」的原因，而筆者問卷中的各個選項也基本與上述主要原因做到了相互對應。而在上述問題中受訪的女性也表示，在遭受騷擾時，實際上自己也感到十分憤怒，內心並非願意逆來順受或放過肇事者，但最終往往因為各種原因而選擇息事寧人，確實有自

38 〈地鐵女乘客遭多次騷擾摸腿，不敢報警稱算了〉，新浪新聞社會萬象專欄文章 <http://news.sina.com.cn/s/2013-07-17/072927690485.shtml>，2018 年 10 月 28 日。

39 同上。

40 該事件的大致情形，是一名男性乘客在路途中利用各種機會觸摸領座年輕女性的腿部，該名女性為躲避鹹豬手，曾數次轉移座位或站位，而肇事男子仍緊隨並繼續找機會觸碰女子身體，而該名女性卻始終不敢聲張。上述情形被其他乘客用智能手機進行了攝錄，並隨後曝光在網路上。

41 〈滬 9 號綫「色狼」遭「人肉」系國企幹部，集團稱將嚴肅處理〉，東方網新聞 <http://sh.eastday.com/m/20140707/u1a8202318.html>，2018 年 12 月 8 日。

己的隱衷。而上述情形也不免令人思考，這大概也是社會中男女兩性地位不平等、權力亦非均等的現狀在另一個側面的體現，要真正地達到男女平等，全社會亦是任重道遠，包括女性自己，也需要逐步加強個人的權力意識。

對於女性乘客在遭受性騷擾後是否報警的探討，筆者對此次問卷對應的題目 7 和題目 8 進行交叉分析後發現，單就有此類經歷的女性而言，其中願意報警的接近三成。上述結果，基本也符合筆者所參考之香港關於本地增設港鐵女性專用車廂的問卷調查。⁴²而在香港民建聯的〈增設港鐵女性專用車廂調查〉問卷中，表示曾經在地鐵中遭受騷擾的女性人數超過女性作答者總數的三分之一。上述這些曾受騷擾的香港女性中，已確認並未採取報警措施的超過九成（90.3%），而選擇報警的僅有不到一成，此二項數據之間的差值明顯大於筆者的數據收集。在香港民建聯的問卷調查的 898 名受訪者中，年齡組別 50 或以上佔 38.3%，30 至 39 歲及 40 至 49 歲均接近 24.7%，19 至 29 歲的近一成 9.3%，以及 12 至 18 歲的不足半成 2.9%。我們可以發現，香港的調查樣本大部分為 40 歲以上的地鐵乘客，而筆者的問卷調查中年輕人所占比重較香港民建聯的更大，整體所呈現的作答者年齡段分佈相對更加均勻，此為筆者問卷的優勢之一。可以推斷，由於社會進步、男女平等逐步推進等原因，30 代甚至 20 代年輕女性關於應對性騷擾的能力亦有了提高，故而筆者的問卷中顯示的願意報警的女性所占比重稍大于香港民建聯的數據。然而，由於香港的調查報告由公共組織發起，受眾較多，故而所獲樣本數據更大，此亦為筆者本次研究的限制之一。另外，筆者的問卷面向整個中國內地，並無省份、城市等地理位置的限制，因此，較之民衆的整體文化背景類似的香港

42 〈增設港鐵女性專用車廂調查〉，民建聯婦女事務專欄 <http://eqweb.hk/index.php/works/works-sub-10/1965-2017-07-16-12-55-30>，2018 年 10 月 31 日。該調查問卷的樣本總數為 898 人，包括 591 名女性及 307 名男性。

一地而言，中國內地各地居民的文化背景、受教育程度、思想水準甚至性別平等意識等方面，存在著相對而言或許更為複雜的地域及個體差異，這也不可避免地導致了兩地研究數據在同一問題的選項所佔比重上存在著一定差距。

總體而言，對曾遭受性騷擾的女性乘客中的大多數人來說，報警並非事後的必然選擇。而這些女性不曾選擇報警的原因亦是多樣的。香港民建聯的調查數據顯示，遭遇過騷擾卻不選擇報警的九成女性中，一半以上（57.7%）都因認為難以列舉被非禮或性騷擾的證據而放棄報警，另外兩個所佔比重相對較大的原因則分別是「怕尷尬」（15.5%）及「其他」（12.8%），而根據筆者個人的問卷調查，受害女性之所以不選擇報警，「擔心證據不足」是最主要的原因（59.6%），接下來依次為「怕尷尬」（44.7%）、「怕惹事」（34.2%）及「其他」（20.2%）。其中，「怕尷尬」不妨理解為受害方對成為視線及談論焦點的恐懼，而「怕惹事」則意味著受害方擔心報警後反會進一步遭受到肇事方的各種報復舉動。可見，此結果大致對應了筆者上文所述之關於女性乘客為何沉默應對性騷擾的新聞訪談內容。而選擇「覺得沒必要」這一答案的女性則為最少數（11.4%）。

上述情況，亦與香港民建聯的調查結果基本一致。然而，與香港民建聯調查中直接剔除未曾遭受性騷擾之女性所給出的回答不同的是，在筆者的問卷設計中，即便是對未曾遭遇車廂性騷擾的女性作答者，亦要求其盡可能做到設身處地對此情景進行思考及想像，並給出具有參考價值的作答。在筆者統計的回答結果中，無論是曾有或無性騷擾事件遭遇的女性群體，其關於「為何不報警」的答案，其各項結果的所佔比重，對比後竟驚人地一致。另外，值得注意的是，香港民建聯將女性不報警原因的問題設置為單項選擇題，這樣的設置無疑避免了其他選項的干擾，並能直觀地分析出各人之所以不報警的首要考慮因素，卻亦不免忽略了民

眾心理活動的豐富性和多樣性。很多時候，人們做出選擇的原因往往不止一個，也未必各個獨立原因的重要性都一定相差甚大，更何況它們具備在不同狀況下相互轉化的能力。因此，是次研究中，筆者將此題設置為多項選擇題，以期多角度地探析女性關於「遭遇非禮後是否應當報警」的看法。故而筆者認為，本次問卷中的該部分題目，不僅能在實際層面上討論女性受到騷擾後卻不考慮報警的原因，同時亦可粗略反映包括未曾遭受車廂性騷擾的女性在內的絕大多數女性乘客面對此類問題時的考量和內心活動。

（四）「性騷擾」在男女眼中的不同模樣

誠然，如上文所說，關於女性乘客在遭遇性騷擾後卻不選擇報警的原因，其中最多人選擇的答案是「擔心證據不足」。因為在實際生活中，尤其是早晚間通勤時段，地鐵車廂中總是格外擁擠，大家自顧不暇，因此上文中所述的上海 9 號綫「癡漢」被曝光的情況並不常見，故而多數情況下，真正受到車廂性騷擾的女性都處於「忍氣吞聲」的狀態。某些時候，男性由於車廂確實過分擁擠等原因，而被誤認為「鹹豬手」的情況亦有發生（類似前些年上映的日本電影《正義之裁》中描述的案件），⁴³因此，這就需要人們心中對於「非禮」「性騷擾」等行為有一個普適性的定義。臺灣的《性騷擾防治法》直接以法律條文定義了「性騷擾」：「指性侵害犯罪以外，對他人實施違反其意願而與性或性別有關之行為」，並明確列

43 日本電影《正義之裁》（日語：『それでもボクはやってない』），又譯為《盡管如此我沒做過》（香港）或《嫌豬手事件簿》（臺灣），於 2007 年 1 月 20 日在日本上映，總票房達 11 億日元，其「誤認咸豬手」話題一度引發日本社會熱議。

舉了性騷擾罪各類相應處罰。⁴⁴香港的《性別歧視條例》中對「性騷擾」一詞有明確解釋：

任何人(不論如何描述其身份):如(i)對另一人士提出不受歡迎的性要求,或提出不受歡迎的獲取性方面的好處的要求;或(ii)就另一人士作出其他不受歡迎並涉及性的行徑;而在有關情況下,一名合理的人在顧及所有情況後,應會預期該人士會感到受冒犯、侮辱或威嚇;或如自行或聯同其他人作出涉及性的行徑,而該行徑造成對該人士屬有敵意或具威嚇性的環境,該人即屬對另一人士作出性騷擾。⁴⁵

可見,任何關於「性」的不受歡迎的、違背受方本人意願的行徑,都可以被訴為性騷擾,並應受到法律法規的懲處。與上述地區相比,與「性」相關的概念在內地大多民衆的口中都羞於提及,「性騷擾」更是被視為相對敏感的話題之一。例如,2005年修訂後的《婦女權益保護法》第一次提到「性騷擾」這一法律術語,而關於如何防治性騷擾更是並未提供明確指導。至2018年8月27日,提交全國人大常委會審議的民法典人格權編草案針對其應對做出規定:「違背他人意願,以言語、行動或者利用從屬關係等方式對他人實施性騷擾的,受害人可以依法請求行為人承擔民事責任」。⁴⁶可以看到,上述規定尚未細緻明確地定義「性騷擾」一詞。然而,性騷擾事件在內地的地鐵車廂中已並不新鮮,若說法律定義尚欠清晰,那麼民衆心中又是如何定義性騷擾的呢?筆者在此部分將先探討女性心中對「非禮」或「性騷擾」的主觀定義,男性的相關內容將在其後呈現。

從筆者的問卷答案統計結果來看,335位女性的回答中,她們心中認為的非禮,最重要的特徵在於觸覺,尤其是提到關於「敏感部位的接觸」的答案就佔據

44 《性騷擾防治法》,全國法規資料庫條文內容 <https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?PCode=D0050074>,2018年11月20日。

45 《性別歧視條例》,電子版香港法例第480章 <https://www.elegislation.gov.hk/hk/cap480!zh-Hant-HK@2016-05-27T00:00:00>,2018年10月31日。

46 〈民法典擬針對性騷擾作出規定〉,新華視點專欄文章 http://www.xinhuanet.com/politics/2018-08/27/c_1123336924.htm,2018年10月31日。

了將近八成。其次,與男性之間空間過近也會讓女性感覺有些異樣(但明顯比不上直接觸碰令人難以忍受),關於此條「空間或距離過近」的回答,在全部回答中也佔了12.2%的比重,數量位居第二。除了上述兩方面,亦有女性提出男性通過言語(9.0%)、視線(7.8%)、暴露性徵(1.2%)甚至是嗅覺(0.6%)的方式進行猥褻,都屬於性騷擾的範疇。其中,「言語」主要指的是用語上的猥褻或不尊重,而「視線」一項不僅包括來自異性的注視,亦包含他人的窺視、偷拍等行爲。這一結果,與臺灣學者李羿潔關於臺鐵進行的訪談研究有一定的共通點。文中提到,地鐵車廂中的女性乘客不僅存在對性騷擾、性暴力案件發生的擔憂,亦對一般犯罪的發生表示擔心,當然,她們對前者的擔憂相較而言更加普遍。⁴⁷而根據李羿潔收集的訪談內容,可以發現其訪談者透露出的令其感受到不適的下列情形,與筆者問卷中女性定義的性騷擾有類似之處:首先,男性的身體若太靠近,會令人感到有些壓迫與緊張;其次,來自男性的眼神注視若「過多」或「奇怪」,也較易引起女生的恐懼和不適;還有,地鐵行車時與外在空間的隔絕,亦會讓某些女性產生「無處可逃」的不安感覺,而究其根本,這也是因爲車廂中的「人」及其衍生的氛圍讓她們產生了逃離的想法。⁴⁸而其中的眼神注視、身體的貼近及空間的壓迫感亦是筆者問卷答案中多處出現的重要內容。

可以發現,這些在視覺上明顯包含了性的意涵的舉動(如故意的觸摸和靠近、汙穢的言語、奇怪的眼神等)最容易引起女性的反感和警惕,也深爲她們所難以忍受,故而紛紛在定義「性騷擾」一詞時不約而同地提及上述內容。亦有個別女性作答者提及,曾見過男性在車廂中面對女性突然地裸露身體,或是動作較大地嗅聞身旁女性的氣味等。這些舉動相較觸摸、言語和眼神此三類騷擾動作相比,

47 李羿潔,〈從捷運的搭乘經驗探討女性在臺北捷運空間中的恐懼感〉,頁79。

48 李羿潔,〈從捷運的搭乘經驗探討女性在臺北捷運空間中的恐懼感〉,頁80。

發生的情況雖然相對較少，但確實也曾有女性乘客有過類似的不愉快體驗，故而在女性對「性騷擾」一詞進行定義時拓寬了其涵義，並提供了一定的參考價值。

至此不免需要進一步探討，在男性心中「性騷擾」的定義為何？與女性作答者提供的定義相比，男性的答案是否會在某些方面顯得相對寬容？抑或會在女性普遍忽視的方面有所補充和闡釋？根據筆者收集到的回答來看，在 185 名男性作答者中，有近三分之二的人提到了對他人的「故意觸摸」，雖然比起女性作答者中有八成人以相同內容定義「性騷擾」而言，男性方面的所佔比重相對較小，但仍有大部分男性作答者與上述的八成女性持相同意見，這也在一定程度上反映了社會大眾的普遍觀點。其次，與女性的觀點稍有差異的是，在男性眼中位列第二的「性騷擾」內容為「用言語進行猥褻」(13.0%)，再接下來被提及較多的為「視覺」方面的內容(6.0%)，如眼神猥褻、窺視、偷拍等，然後才是「空間或距離過近」(5.4%)。另外，除了這些對這些實際行為的描述，男性的回答中更多地出現了「故意」「有意」「主動」等強調肇事者主動性的詞匯和描述，正巧這一點是女性所給的答案中相對缺失的。上述情形或許可以說明，在許多男性心中，那些帶著明確的猥褻企圖的、同時違背女性意願的行為，才能被歸類為性騷擾。故而，在多數男性看來，在帶有明確目的性的前提下，來自他人直接的肢體接觸和語言、眼神侵犯更能構成非禮或性騷擾，其餘因素則相對較少被提及。這或許也能說明，男性對於性騷擾的定義相對女性而言較為寬鬆。

題 18：您認為現時地鐵車廂內，女性遭人非禮的情況是否普遍？			
題 21：廣州地鐵目前設有女性車廂，您認為能否有效避免非禮事件？			
題 21 \ 題 18	普遍	不普遍	無意見

能	18	76	10
不能	8	47	4
無意見	0	17	5

表 4.4.1 男性部分題 18 與題 21 回答之交叉分析結果

與上文中提到的男性普遍對於性騷擾的定義相對寬鬆的情形相呼應，關於現實中車廂性騷擾事件的發生概率，絕大多數男性作答者（超過四分之三）認為，地鐵車廂內並沒有那麼多的男性會對女性乘客實行性騷擾。相對應的，認為設置女性車廂能有效減少性騷擾事件的男性作答者人數也不到六成，而前文顯示，將近八成的女性作答者認可女性車廂的防狼作用，這與男女分別對性騷擾定義的條件限制程度不一也存在著關聯。

然而，「性騷擾」在男女眼中的不同模樣，或許會導致社會中相應矛盾和爭論的激化，特別是大眾尚未明確定義及解決方式之時。結合上文所述，我們不妨進行如下推測：當男性和女性雙方對「性騷擾」的理解有所出入時，尤其當女性對其定義有更多類型的細分或更多條件的限制時，有時某些男性的一些無意識或不得已的舉動，有一定的可能性被他人誤解為正在或企圖實施性騷擾。這無疑也強化了在性騷擾事件中「男性是肇事者，女性是受害者」的刻板印象。

（五）男性乘客與「被誤會的性騷擾」

22.您認為設立女性車廂，是否有助於減少對男性的誤會（非禮事件）？		
選項	小計	百分比%
是	131	70.8

否	39	21.1
無意見	15	8.1

表 4.5.1 題 22 回答之統計結果

題 1：閣下屬於哪一個年齡組別？					
題 23：您是否曾經在地鐵車廂或其他公共交通內遭人誤會為非禮或企圖非禮？					
題 23 \ 題 1	18 歲或以下	19-29 歲	30-39 歲	40-49 歲	50 歲或以上
是	1	2	3	6	1
否	2	45	41	44	40

表 4.5.2 男性部分題 1 與題 23 回答之交叉分析結果

筆者在前一部分著重探討了男女兩性關於「性騷擾」一詞的定義，包括其共性和差異，並推斷地鐵中的男性乘客或許在某些時刻會因自己無意識的舉動被冤枉成「鹹豬手」，甚至遭到不公平對待。根據香港民建聯的統計數據，近三分之二的男性作答者認為在繁忙時段地鐵車廂內被他人誤會為「鹹豬手」的可能性較大。⁴⁹同時，在民建聯問卷中另一關於「是否認為設立女性車廂有助於減少上述誤會」的問題下，近八成受訪男性給出了肯定的答案。⁵⁰這與筆者問卷中的題 22 有著相似的數據反饋，其中超過七成受訪男性認同女性車廂對減少誤會的積極作用。上述情形，或許也從側面證實了筆者關於男性乘客被誤解的推測，至少表明了男性乘客對此類誤會的切實擔憂。然而，出乎意料的是，關於筆者問卷中男性

49 〈增設港鐵女性專用車廂調查〉，民建聯婦女事務專欄 <http://eqweb.hk/index.php/works/works-su-b-10/1965-2017-07-16-12-55-30>，2018 年 10 月 31 日。

50 〈增設港鐵女性專用車廂調查〉，民建聯婦女事務專欄 <http://eqweb.hk/index.php/works/works-su-b-10/1965-2017-07-16-12-55-30>，2018 年 10 月 31 日。

自己被誤認為實行非禮的統計數據，相較於上述推斷和香港民建聯的數據，則顯得友好得多。受訪男性中的絕大多數人(93.0%)都表示，他們並不曾在地鐵車廂等公共交通工具中被誤會正在或企圖對他人進行性騷擾。而在表示曾受過上述誤解的少數男性中，按照年齡進行交叉分析後發現，40 代的中年男子可能會在「實行性騷擾」方面被誤認為是危險係數較高的存在。而亦有一種可能，就是男性作答者出於羞恥心和自尊心，羞於承認自己曾被誤解的情況，害怕被貼上「癡漢」「鹹豬手」等不雅標籤，故而在題 23 中選擇「是」的男性較少（僅佔男性作答者總人數的 7.0%）。

題 23：您是否曾經在地鐵車廂或其他公共交通內遭人誤會為非禮或企圖非禮？		
題 24：若遇上述情況，您是否會選擇報警求助？		
題 24 \ 題 23	是	否
會	9	127
不會	4	45

表 4.5.3 男性部分題 23 與題 24 回答之交叉分析結果

而關於若被誤認為「鹹豬手」時會否選擇報警求助的問題，男性的選擇相對於「遭到性騷擾」的女性受害者，無疑更加積極主動。同樣將自己設想為「受害」的一方時，七成的男性作答者都表示會在被冤枉時採取報警的措施。這樣的差異，可歸咎於男性與女性在空間權力上的不平等，而這樣的不平等，很大程度上由男女性天生的生理差異就開始了。根據英國學者 Hale 的研究，女性對處於同一封閉空間的男性懷有恐懼的各類原因中，不乏對兩性間生理差異的擔憂，男性的「強

壯」使得他們天生佔據優勢。⁵¹因此即便每位女性受害者都敢於事後報案也不怕「丟臉」，只要無法對真實的肇事者（而非被冤枉的）進行應有的處置，女性也不得不擔心或許會遭到肇事者後續各種可能的「報復」。而男性則幾乎可以忽略上述顧慮，一旦被誤認為性騷擾肇事方，甚至實際上是遭到性騷擾的受害方，他們都可以立刻呵止對方，甚至選擇報警以回護自己的尊嚴。不得不說，上述差異並非在短時間內即能扭轉，只有在社會各方如政府宣傳、媒體輿論包括警方指引的共同努力下，方有望將現狀逐步改變，從而令女性獲取更平等的空間權力。

（六）男女雙方對廣鐵「女性車廂」的看法與評價



圖 4.6.1 廣鐵女性車廂前男性排隊首

圖 4.6.2 廣鐵女性車廂中「男坐女立」

題 3：在收到本問卷之前，您有無搭乘地鐵中女性車廂的經歷？

題 16：總的來說，您對目前廣州地鐵女性車廂的運營是否滿意？

		題 3	
		有	沒有
題 16	滿意	33	102

51 Chris Hale, "Fear of Crime: A review of the literature" pp. 79-150.

不滿意	18	15
無意見	29	138

表 4.6.1 女性部分題 3 與題 16 回答之交叉分析結果

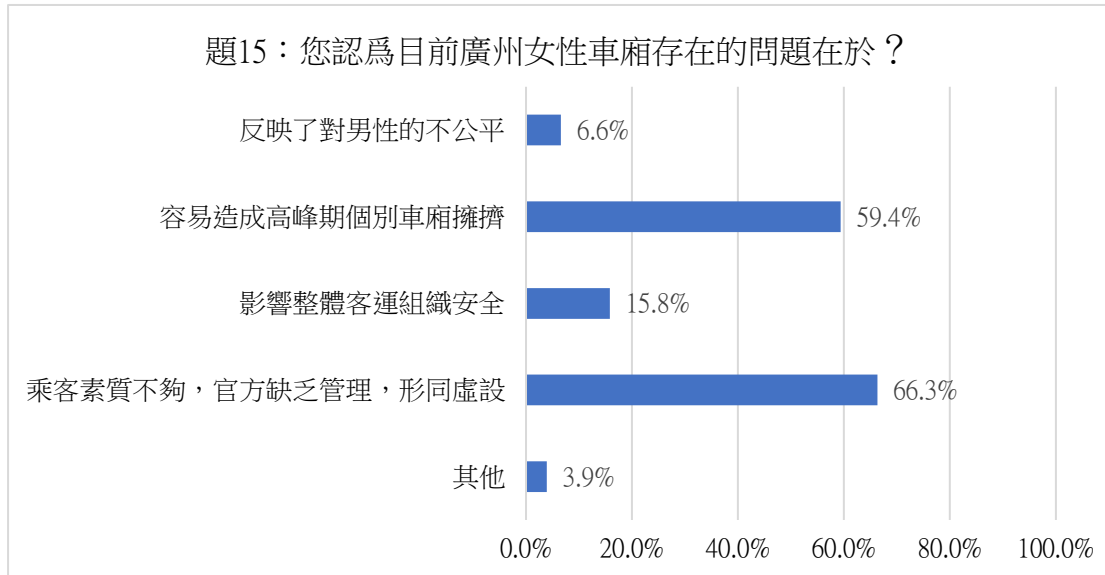


表 4.6.2 女性部分題 15 之結果統計條形圖

在上文中，女性作答者對於體驗乘搭女性車廂的意願表現出了積極的傾向，然而實際搭乘之後，廣州女性車廂的口碑卻並不盡如人意。綜合分析筆者問卷中的題 3 和題 16，我們可以得知，在 80 名有實際乘搭廣州女性車廂經驗的女性作答者中，僅有 33 位對自身的乘搭體驗感到滿意，此數據僅佔 41% 的比重。另外，明確表示對女性車廂的乘搭體驗並不滿意的女性受訪者有 18 位（22.5%），此數據並不算小。而不置可否的女性作答者則有 29 名（36.3%），她們將自己的回答置於「滿意」與「不滿意」之間，可推測乘搭該車廂時的實際情形較為複雜，故而認為廣鐵中的女性車廂確有可取之處，亦有令人失望之處。而關於不甚滿意的具體原因，從題 15 可以得知，女性乘客認為，廣鐵女性車廂現存的最大的兩個問題，一是形同虛設、仍有許多男性進入（66.3%），二是整體車廂空間過分擁擠（59.4%），其中前者被認為更加嚴重。針對此較為複雜的情況，筆者在問卷調查

之餘，對在題 16 中選擇「無意見」的其中一名 27 歲的廣州籍在職女性乘客（下文以「乘客 A」代指）進行了對話訪問。關於乘搭廣鐵「女性車廂」的個人體驗，乘客 A 表示：

上班時，我是只管上車，有時候碰巧是女性車廂，有時候不是。我今早擠了早高峰的 1 號綫，感覺早高峰的那種人潮洶湧的情況下，大家首先想的是能上車就好了，是什麼車廂倒不會在意。再加上女性車廂現在不是只限女性才能乘坐的，所以也會有很多男的在裏面。但我覺得早晚高峰的時候，大家的想法都差不多，都是先擠上去再說。

根據筆者在日本及中國內地分別乘搭女性車廂的體驗，日本的女性車廂中一旦有男性錯誤地闖入，通常這些男性都會不由自主地面露尷尬，並且站靠車門邊，以便在臨近的車站電車停靠時迅速走出女性專用車廂，避免給女性增添不必要的麻煩。相比之下，確與乘客 A 所描述的情形一致，中國內地的男性則普遍較為缺乏「個人空間」或「安全距離」的觀念，如果可以的話，他們寧可同異性擠在一起，也要爭取搭乘同一班電車以避免上班遲到。

至於在筆者問及她對女性車廂在保障女性的權利和防止性騷擾方面效果的評價時，乘客 A 苦笑說：「這些社會文明方面的問題，可能在座位供給充足、資源不緊張的前提下去討論才更現實。大家都擠不上車的時候，誰還會顧及上的是什麼車廂？」因此，乘客 A 認為，若想要女性車廂發揮實際的效用，首先要解決的問題是地鐵站人流太大而導致的所有車廂在通勤時段都太過擁擠的問題。又或者，不妨將女性車廂設置為女性專屬的空間，並提供專門的工作人員對車廂內部進行管控。至此，筆者有些疑惑，在整體運營狀況都沒有得到改善的時候，就標新地試運營「女性車廂」，反而增添了其餘車廂的運載壓力，這是否稍嫌操之過急呢？

接下來，筆者又與另一名在題 16 中回答「不滿意」的 36 歲女性乘客（下文簡稱「乘客 B」）進行了談話。乘客 B 的語氣明顯較為激動：

廣州的女性車廂有跟沒有差不多，大家完全無視！從排隊到上去，（女性車廂）就同其他車廂沒什麼分別，我每天上下班帶著小孩，覺得一樣很擠。感覺乘客不會特別關注女性車廂這個點，尤其本地人簡直習以為常，雖然女性車廂的標貼擡眼就能看到。

根據乘客 B 的不滿，筆者遂詢問是否「監管人員不到位」也是降低女性車廂體驗滿意度的原因。雖然廣州地鐵官網明確告知大眾會配備志願者引導乘客使用女性車廂，⁵²但乘客 B 表示除了女性車廂剛開設的幾周確有志願者在工作日早晚高峰期出現，之後在站臺見到志願者的機會卻非常少，「運氣好的時候或許會碰到一兩次」。乘客 B 的表述也從側面印證了三分之二的女性作答者的心聲，即她們認為廣鐵女性車廂存在的最主要問題為「乘客素質不夠，官方缺乏管理」，故而使得女性車廂形同虛設，難以發揮其功用。

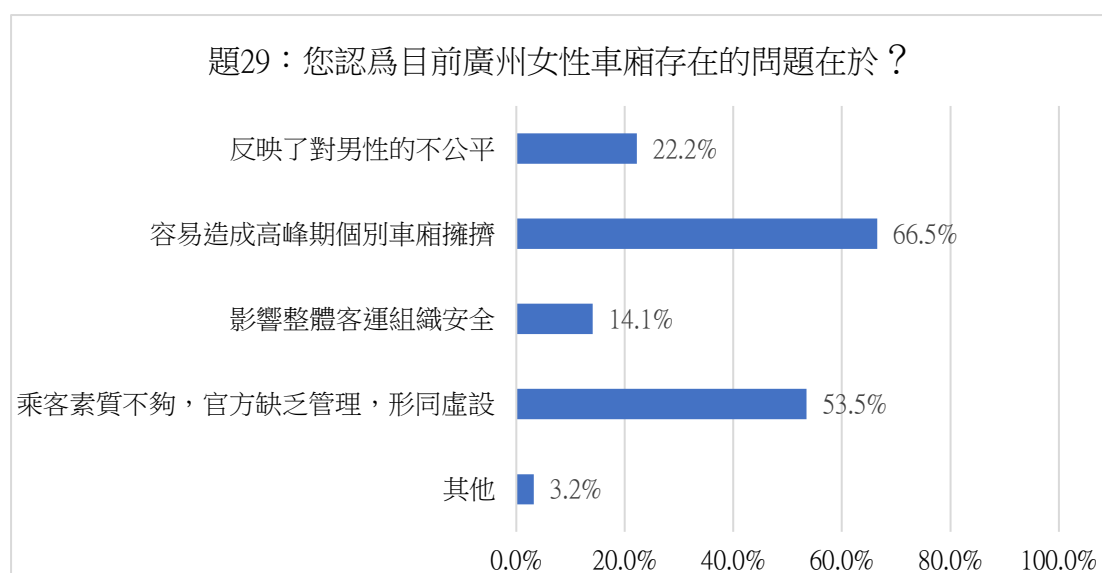


表 4.6.3 男性部分題 29 之結果統計條形圖

從題 29 的回答的統計數據可得知，與女性作答者不同的是，男性認為廣鐵

52 〈6 月 28 日起，廣州地鐵一號線試點女性車廂〉，廣州地鐵公司新聞專欄 http://www.gzmtr.com/ygwm/xwzx/gsxw/201706/t20170623_52578.html，2018 年 11 月 2 日。

女性車廂的最大的問題是擁擠（66.5%），其次才是缺乏管理（53.5%）。除了與女性受訪者表達的兩個相同問題車廂擁擠、形同虛設之外，男性認為反映了性別歧視一問題的人數所佔比重較大，為 22.2%，而女性受訪者中涉及這個選項的只有 6.6%。男性對此問題相對激動的表現，不僅無可厚非，亦令人想起臺鐵開設女性車廂時臺灣男性的反彈。其中，最為直接和實際的一種聲音，莫過於既然無論是普通車廂還是女性車廂的票價都相等，為何單單賦予女性這一特權，而讓男性去其他更加擁擠的車廂呢？⁵³對此，筆者訪問了乘客 C，一名 29 歲的廣州在職男性。根據乘客 C 所述，他上車時若發現女性車廂的標識，都會刻意避開，即使廣鐵的女性車廂並未禁止男性進入。但同時，乘客 C 也偶爾會感到不公平，「既然有女性車廂，是不是也該有男性車廂？」

另外，設置女性車廂，看似給女性提供對性騷擾的防護罩，實則強化了男性身上的「潛在加害者」的標籤，也深化了兩性間的對立和誤解。⁵⁴從這一角度來說，廣鐵的女性車廂雖並未聲明「女性專屬，男性免入」，但確也存在類似的局限性。關於這一點，另一名 25 歲的受訪男性乘客 D（在職，因工作需要時常往返廣州和深圳兩地）表示：

女性車廂如果只是「女士優先」的性質，而沒有真正地隔離男性的話，其實達不到所謂的「保護女性」的作用。所以在我看來，（女性車廂）要麼不弄，要弄就弄成「女性專用」。但話說回來，如果女人都像防「狼」一樣防著所有男人，那麼這對其他遵紀守法的男性來說，其實內心是會不太舒服的。

而在筆者問卷的 185 名男性作答者中，明確表示贊成設置女性車廂的僅有大約六成，這也暗示著除此之外的相當一部分男性對此類車廂持觀望、不解甚至不

53 方剛，〈臺灣「女性專用車廂」為何夭折？〉，《中國社會導刊》，期 24（2006 年 12 月），頁 24-25。

54 彭滄雯，〈女性觀點的「通用設計」－性別主流化再思考〉，《研習論壇》，期 120（2010 年 12 月），頁 8-16。

屑的態度。

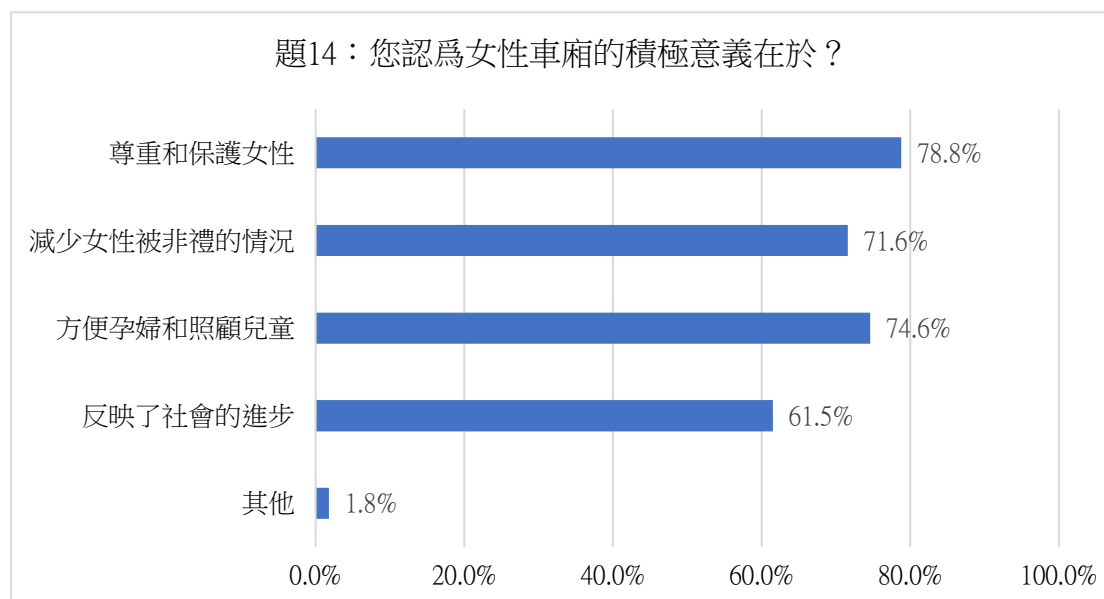


表 4.6.4 女性部分題 14 之結果統計條形圖

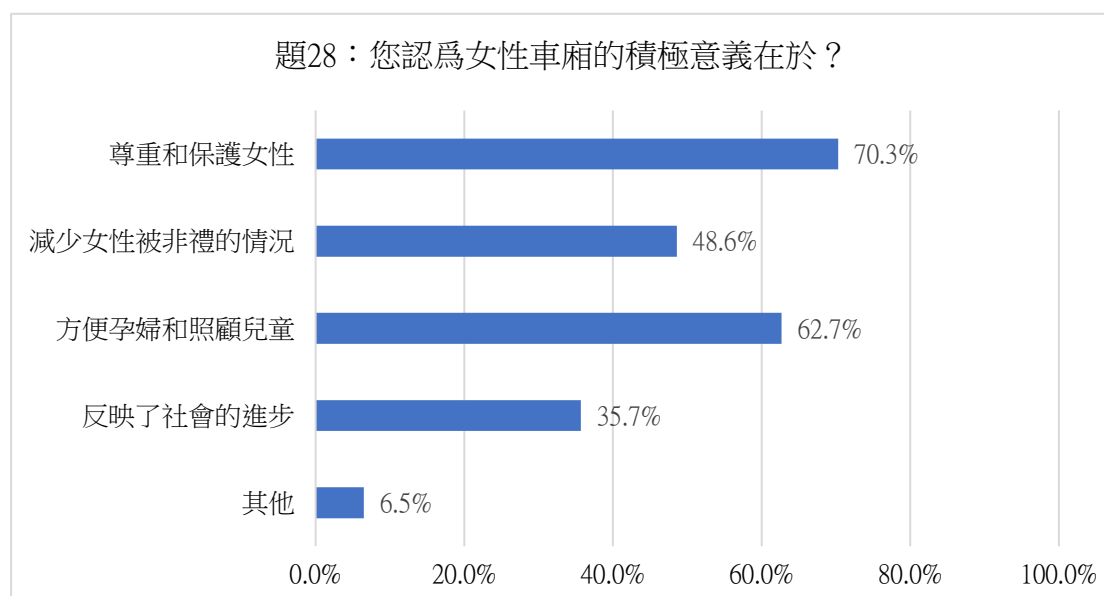


表 4.6.5 男性部分題 28 之結果統計條形圖

最後，至於男女兩性眼中女性車廂的積極作用的回答，也存在一定區別。沒有疑問的是，在理想狀況下，女性車廂可以更加方便孕婦照顧自身，或方便母親照顧幼童，也能體現社會對先天生理較弱的女性的關愛。而在減少性騷擾的選項上，七成女性作答者相信女性車廂能達到防狼的效果，同時僅有不到五成男性持

相同觀點。關於女性車廂是否確實能起到減少性騷擾的作用，乘客 C 在訪談中提供了新的角度：「如果女性車廂是女性的庇護所，那麼也總有不一定會選擇乘搭女性車廂的女性，難道這代表這些女性默認自己可以『被騷擾』了嗎？」至於是否反映了社會的進步，則是見仁見智，在過半女性都對此抱積極態度的同時，約三分之二的男性作答者反而認為設立女性車廂實際上加劇了兩性間的不平等。

五·結語：社會性別主流化的探索過程

如筆者在第二部分所述，在社會性別主流化自上世紀 90 年代開始成為促進兩性平等的全球化策略後，許多國家都在積極地嘗試和發展這一概念。而性別主流化需要社會在正視男女客觀差異的前提下，做出一系列策略和行動上的調整，使得男女雙方最終獲得均等的權益，最終實現性別平等的目的。必須承認，女性車廂設立的初衷，並不全是為了防治車廂性騷擾現象，甚至可以說，防止性騷擾更多是一個引申作用，但同時因其敏感的性質而備受民衆關注。關於開設女性車廂的原因，廣州地鐵公司亦發出了相關說明：在分析了國際上少數城市的類似做法，及廣州的實際情況後，希望能「通過設置女性車廂，不斷弘揚『關愛女性、尊重女性』的文明理念」，並旨在「提升城市文明，提高市民出行舒適度」。⁵⁵ 這也正說明，廣鐵公司意識到並正視了女性在生理上的弱勢，尤其是在乘客人數過度飽和的通勤時段，許多女性甚至很難擠上地鐵。故而，女性車廂的設置，首先

55 〈6 月 28 日起，廣州地鐵一號線試點女性車廂〉，廣州地鐵公司新聞專欄文章 http://www.gzmtr.com/ygwm/xwzx/gsxw/201706/t20170623_52578.html，2018 年 11 月 2 日。

希望給女性提供一個相對公平的「競爭」機會，然後是相對舒適的乘車環境。誠然，這樣的做法，看似是符合社會性別多樣化策略的，但在實際上卻引發了不少問題。首先，雖然明文規定了女性車廂的有效運營時間段，然而由於廣州地鐵的女性車廂並非女性專用的屬性，導致男性亦有權利使用這一空間。而根據前一部分的統計結果，只有最多四成男性表示他們一定不會進入女性車廂，故而剩餘的大多數男性都有可能佔據女性車廂的一席之地。更何況，女性車廂的運營時段在客流量最大的通勤時段，此時無論男女乘客，每個人都希望按時到達工作崗位，故而「女士優先」「紳士風度」等道德層面的內容，在此情景下也往往被拋在腦後。這也在個人的主觀傾向上導致了所謂的「女性車廂」與普通車廂並無太大差別的想法。同時，究其根本，根據民衆在問卷調查及實地訪談中的意見，廣州地鐵的早晚班次數量並不能達到實際出行人數的運載要求。也就是說，廣鐵在上述時間段的運營班次是尚不足夠的，需要增加班次來緩解整條綫路及每個車廂的擁堵狀況。而在這個本來就異常擁堵的時段，反倒在不增加每輛列車的總長度和車廂數量之情形下，驀然開闢出一節女性車廂，這對許多趕地鐵的乘客來說無疑是雪上加霜。而增加女性車廂之後，普通車廂自然變少，進而使得男性乘客相對減少了車廂的選擇性，在理論上反而增加了其餘車廂的擁堵程度。針對這個問題，一些社會名人也給出了其個人看法，如新華社記者周軼君在電視談話節目《鏘鏘三人行》中提到，作為女性，她當然不會反對增添女性出行舒適度的「女性車廂」出現，但當所有人的尊嚴問題沒有得到解決的時候，即男女雙方都在狼狽不堪地為「擠進車廂」而努力時，單把「女性」拎出來增強她們的舒適感，其實並無多大用處。⁵⁶確實，筆者亦認為，與其「沒學會走先學跑」地將女性塞進她們的專

56 此為周軼君在鳳凰衛視於2017年8月7日播出的電視節目《鏘鏘三人行》中表達的個人觀點，該期節目談論的主要內容為「廣深試點地鐵女性車廂是人文關懷還是變相歧視」，詳細視頻參見

屬車廂，不如首先增加地鐵班次，在保證所有乘客的個人空間需求得到滿足時，再進行性別平等之類人文層面的建設，或能達到更加令人滿意的效果。

然而，廣鐵既已開設女性車廂，難免不收獲各類評價。乘客們對它最為不滿的地方，除了擁擠之外，還有缺乏工作人員的管控、標識不明確等管理方面的缺失。如廣州地鐵官網所說，地鐵站內確實通過廣播、牆貼、地貼和車廂包裝的方式標識了女性車廂的內容，但並未強制工作人員在女性車廂內部和外部進行巡視和引導，而僅僅在試點初期，有零星志願者在月臺進行引導。⁵⁷而就筆者在晨間通勤時段乘坐廣鐵一號綫女性車廂的親身體驗，所見到的志願者並非專業的安保人員或地鐵站內員工，而更像是缺乏必要培訓的外來人員。他們身著志願者的服裝卻神情疲憊，不但沒有給予乘客明確的指引，也沒有對擠上女性車廂的男性進行有力的勸阻。這或許是因為，廣鐵中的女性車廂並沒有明令禁止男性進入。故而，志願者們也難免疑惑，明明自己的存在是為了強調女性車廂的作用，但卻由於女性車廂自身的規則缺失而經不起男性乘客的質疑。這意味著，即使有男性乘客非要乘坐廣鐵的女性車廂，志願者們沒有權利進行阻止，而民衆若向志願者們抱怨他們失職，也實在讓他們感到尷尬和委屈，這不得不讓人嘆一句無奈。

而關於廣鐵女性車廂的衍生功能——防治性騷擾，則涉及的狀況更為複雜。與歐美地區等發達國家不同，在「性騷擾」一詞尚屬敏感的中國內地，並無可信度高的數據統計以顯示車廂性騷擾的發生數量，而日本僅東京一地在 2003 年內就統計了數量超過 600 件的車廂性騷擾事件的報案。⁵⁸而根據筆者前文中的研究，絕大部分遭受過車廂性騷擾的女性乘客並不敢當眾呵斥肇事者，或不願選擇報警。

《鏘鏘三人行》節目組上傳影片 <https://www.youtube.com/watch?v=gWF3sEaZHrs>，2017 年 11 月 13 日。

57 〈6 月 28 日起，廣州地鐵一號綫試點女性車廂〉，廣州地鐵公司新聞專欄 http://www.gzmtr.com/ygwm/xwzx/gsxw/201706/t20170623_52578.html，2018 年 11 月 2 日。

58 畢恆達、彭滄雯，〈保護？矯正？排除？女性專用車廂的性別意涵〉，頁 17。

其背後原因雖然多樣，卻也說明瞭即使有警方統計的報案數據，也未見得能夠全面說明地鐵性騷擾事件的實際發生情況，故而未能作為一個充分的參考依據。另外，在針對解決性騷擾方面，女性車廂的設置也實在有歧視男性的嫌疑。這不僅對一部分遵紀守法、素質較高的男性尤其不公平，也會使社會加強對男性即為「性騷擾加害者」的標籤化，進一步加深女性對男性的誤解。同時，即便我們假設內地的女性車廂在「防狼」方面成效頗大，那麼這樣把女性像動物一樣用專屬車廂保護起來的行為，也難免會讓女性漸漸依賴這樣的「保護」，而在面對真正的危險時喪失應對能力。這樣，原本基於男女兩性之間客觀生理差異而開設的女性車廂，卻吊詭地從某種程度上加劇了這種差異所可能帶來的不愉快的後果，反而不利於性別平等的進程。

六·對廣鐵「女性車廂」未來發展的建議和思考

正如廣鐵試運營女性車廂時宣傳的內容一般，廣鐵希望與國際接軌，並參考當今少數國家和地區開設女性車廂的實例，對車廂進行類似的改善這一嘗試，並無多少可供指摘之處。既已開始嘗試，地鐵公司就應當充分考慮可能發生的各類情形並加快改善的相應步伐，否則廣鐵的女性車廂未必不會面臨「夭折」的結局。這一部分，筆者將從個人角度對廣鐵女性車廂的未來發展提出下列幾點建議。

首先，想要令女性車廂發揮其應有的促進文明的效用，就必須著手改善早晚高峰地鐵車廂過度擁擠的問題，也就是需要增加此事件段內的地鐵運營班次，縮短每班地鐵之間的時間間隔。與廣州不同的是，香港地鐵公司正因為在細緻評估之後，認為目前的港鐵發出班次已在早晚高峰時段做到了最大程度的頻密，且以

港鐵目前的人流量之大，其他車廂並不足以承載設立女性車廂之後的乘客數量，故而以此作為最重要的原因之一，否決了在港鐵網絡設立女性車廂的提議。⁵⁹而廣州地鐵 1 號綫高峰時期的班次頻密程度是否已達上限尚未知，故建議廣鐵公司在審慎評估之後對此現狀做出相應調整。

其次，關於女性車廂是否設置為拒絕男性乘搭的「女性專用車廂」一事，筆者認為並不具有絕對性，且如果禁止所有男性乘搭，其實也觸犯了性別平等的相關法律法規，因此可以分為下列兩種改善方法進行探討。第一種，是開設「女性專用車廂」，但前提是必須將相關的乘搭規定設置妥當。在這種情況下，廣鐵不妨參考日本一些地鐵公司的設定：1) 允許有女性監護人陪同的男童乘搭女性專用車廂；2) 允許男性中行動不便的殘疾人士乘搭女性專用車廂；3) 允許與女性同行的男性乘搭女性專用車廂。除了這些規定，還可以設置適當的監控設施（不限於車廂內的工作人員、監控錄像儀器等），運用多方資源協助管控使用女性車廂的乘客類別。如果說上述方法還在很大程度上要求著乘客的自覺性，那麼另一種改善方式則直接而便捷得多。第二種方法直接從增設女性車廂的運營成本出發，將產生額外花費的項目，例如但不僅限於車廂間隔門的製造費、工作人員的管理費等，均攤在女性車廂的票價中。這麼做確實會導致車票的價格上揚，但可以做到只上漲女性車廂的票價。具體的做法，可參考香港東鐵綫的頭等車廂運營方式，即在月臺上設置交通卡的匹配機器（可在女性車廂無效的非通勤時間段關閉匹配機器），讓乘客可以自由選擇是否乘搭該類車廂。若說現在廣州地鐵在通勤時段的人流量真的過於飽和，且假設增價後的女性車廂票價仍然優於出租車等交通工具（更何況工作日早晚馬路上的堵塞十分嚴重），那麼一定會有乘客願意付額外

59 〈立法會二十一題：防止鐵路風化案〉，香港新聞公報 <https://www.info.gov.hk/gia/general/201611/23/P2016112200779p.htm>，2018 年 11 月 6 日。

但不多的費用乘搭女性車廂（不限男女），相信不少女性也會爲了每日能擁有更加舒適的乘車環境而選擇女性車廂，從而減少了其餘男性乘客或不願付額外費用的乘客的進入。若害怕有人魚目混珠，則可以採取車廂內不定時查票的管理機制，一旦逃票的人被工作人員查出，必須當場立即將差價補齊。

上述改善方法，並非沒有實現的可能性，但確實需要更規範的管理人員。這也引出了對廣鐵女性車廂發展的另外一個建議：設置規範的「女性車廂」管理人員。此類管理人員可以起到在到站時下車引導女性乘客進入車廂、車廂內抽查車票、車廂內巡視安全狀況等重要作用。且其管理人員的身份應為地鐵站的正式員工，而非無報酬或報酬甚少的志願者，這影響到其執勤時的態度、動力和工作表現等方面，無疑前者工作起來會更加認真投入，對乘客的管控和引導表現會更加出色。

還有，應對性騷擾或其他性質的犯罪事件時，除了需要訓練有素的管理人員之外，還需要增強有效的監控設施和報警設施，後者如警報燈、警鈴、與車長即月臺工作人員通電的對講機等等。關於內地女性對車廂性騷擾的應對，最重要的一點莫過於增強自我保護意識和維權意識，當遭遇性騷擾時不應啞忍。同時，地鐵公司也應在站臺視頻、站內及車廂內海報、列車長廣播的內容中，加強宣傳如何正確應對性騷擾事件的內容，並鼓勵乘客一旦遭遇，應當立即報警或通知地鐵工作人員。

最後，雖然筆者認為廣州「女性車廂」的發展現狀不甚樂觀，但這並不代表筆者個人對女性車廂持有反對意見。相反，做此研究的數月以來，筆者最初較爲單一的疑慮態度，更多地轉變成了客觀理性的求知欲望，對「性別平等」的理解也從單純的「相同」原則追逐到「社會性別主流化」的策略。就社會發展的現狀

而言，女性車廂在中國內地的出現或許稍早了些，但至少說明社會大眾正通過這一事物的出現，逐漸意識到性別平等中包含內容的多樣性和多元化。而意識到「不公平」或其他問題的存在，已經是一種進步，故而廣州女性車廂的嘗試無疑是寶貴的。接下來，如何維護和改進廣鐵女性車廂的問題顯得至關重要。例如，如何讓公共交通工具對於男女兩性在同樣程度上方便使用，如何使「女性車廂」在為女性提供確切便利的同時不傷害到男性乘客的尊嚴或利益等。因此，男女兩性在公共空間如何達到複雜的平等，是進行空間設計時基於兩性之間多元差異的重要思考方向。廣州地鐵設立女性車廂的本意是加強內地城市的文明化進程，那麼就應當在試運營過程中廣泛收集民衆意見，並尋求恰當的方式，在不損害兩性中的任何一方權益的原則下進行改善和發展，才能讓女性車廂的存在符合性別主流化的原則，而非中途「夭折」於各式各樣的誤解之中。

參考文獻

Hale, Chris. "Fear of Crime: A review of the literature" *International Review of Victimology*, 4:2 (Jan, 1996), pp. 79-150.

Rees, Teresa. *Mainstreaming equality in the European Union: Educational, Training and Labour Market Policies*. London: Routledge, 1998.

Rees, Teresa. "Reflections on the uneven development of gender mainstreaming in Europe" *International Feminist Journal of Politics*, 7:4 (Aug, 2006), pp.555-574.

Squires, Judith. "Is Mainstreaming Transformative? Theorizing Mainstreaming in the Context of Diversity and Deliberation" *Social Politics*, 12:3 (Oct, 2005), pp. 366-388.

Walby, Sylvia. "Introduction: Comparative gender mainstreaming in a global era" *International Feminist Journal of Politics*, 7:4 (Aug, 2006), pp.453-470.

〈6月28日起，廣州地鐵一號線試點女性車廂〉，廣州地鐵公司新聞專欄文章 http://www.gzmtr.com/ygwm/xwzx/gsxw/201706/t20170623_52578.html，2018年11月2日。

《北京宣言和行動綱要》，紐約：聯合國促進性別平等和增強婦女權能署，2014。

畢恆達，《空間就是權力》。臺北：心靈工坊文化，2001。

畢恆達，《空間就是性別》。臺北：心靈工坊文化，2004。

畢恆達、彭滄雯，〈保護？矯正？排除？女性專用車廂的性別意涵〉。高雄：台灣女性學學會暨高師大40週年校慶學術研討會論文，2007。

蔡同霖，〈台鐵區間車女性乘客搭乘時恐懼感因素與量測之研究〉。新竹：國立交通大學碩士論文，2011。

常娜，〈地鐵車廂內部環境設計與創新探析〉，《藝術百家》，期131，2013年2月，頁236-237。

陳威臣，〈癡漢撲滅或男性歧視：日本女性專用車廂之亂〉，轉角國際文化視角專欄文章 https://global.udn.com/global_vision/story/8664/3032831，2018年9月17日。

陳忻岱、葉秀燕，〈女體的移動與實踐：女性背包客旅行的文獻探討〉，《戶外遊憩研究》，卷21期2，2008年6月，頁23-41。

〈地鐵女乘客遭多次騷擾摸腿，不敢報警稱算了〉，新浪新聞社會萬象專欄文章 <http://news.sina.com.cn/s/2013-07-17/072927690485.shtml>，2018年10月28日。

〈地鐵要不要設女性專用車廂？〉，《南方都市報》（廣州），2017年6月8日，AA12版。

方剛，〈臺灣「女性專用車廂」為何夭折？〉，《中國社會導刊》，期24，2006年12月，頁24-25。

〈廣州地鐵召開總結大會〉，廣州地鐵公司新聞專欄文章 http://www.gzmtr.com/ygwm/xwzx/gsxw/201801/t20180118_55713.html，2018年10月22日。

〈滬9號線「色狼」遭「人肉」系國企幹部，集團稱將嚴肅處理〉，東方網新聞 <http://sh.eastday.com/m/20140707/u1a8202318.html>，2018年12月8日。

江意，〈保護還是隔離：女性專屬車廂能解決性騷擾嗎？〉，《世界博覽》，期19，2015年10月，頁58-59。

江隱龍，〈世界上第一個女性車廂出現在日本，你知道是為什麼嗎？〉，每日頭條文化專欄文章 <https://kknews.cc/zh-hk/culture/a83kbbj.html>，2018年9月20日。

董穎，〈台灣女性旅人的媒體再現與性別意涵(1980 - 2000)〉，《傳播與社會學刊》，期41，2017年7月，頁181-215。

〈「禁止性騷擾」入典是立法第一步〉，中國法院網法治專欄文章 <https://www.chinacourt.org/article/detail/2018/09/id/3482127.shtml>，2018年11月20日。

景峰，〈從私密性角度探討戶外公共空間中的座位設計〉，《裝飾》，期215，2011年3月，頁98-100。

〈立法會二十一題：防止鐵路風化案〉，香港新聞公報 <https://www.info.gov.hk/gia/general/201611/23/P2016112200779p.htm>，2018年11月6日。

李勤勤，〈設置女性車廂彰顯人文關懷〉，《江淮法治》，期14，2017年7月，頁25。

李羿潔，〈從捷運的搭乘經驗探討女性在臺北捷運空間中的恐懼感〉，《國民教育》，卷55期3，2015年9月，頁76-84。

李羿潔，〈從女性的角度探討臺北捷運空間中恐懼感的來源、內容以及影響〉。臺北：國立臺北教育大學碩士論文，2015。

林佩蓉，〈從空間設計談男女性別差異〉，《教師之友》，卷 51 期 2，2010 年 3 月，頁 66-70。

劉麗、魯力，〈深圳地鐵今起全國首設女士優先車廂〉，南方網南方快報專欄報導 http://kb.southcn.com/content/2017-06/26/content_173246113.htm，2018 年 9 月 20 日。

劉武，〈身份的缺失：女性空間構建中的有色人種婦女〉，《理論月刊》，期 11，2010 年 11 月，頁 65-67。

呂紹剛，〈女性車廂，防得住「鹹豬手」嗎？〉，《人民日報》（北京），2017 年 6 月 23 日，17 版。

蒙克，〈毛澤東遺產爭議：婦女能頂半邊天〉，BBC 中文網評論文章 https://www.bbc.com/zhongwen/trad/indepth/2013/12/131223_mao_zedong_women_equality，2018 年 9 月 20 日。

〈民法典擬針對性騷擾作出規定〉，新華視點專欄文章 http://www.xinhuanet.com/politics/2018-08/27/c_1123336924.htm，2018 年 10 月 31 日。

木須蟲，〈「女性車廂」導向意義大於實質〉，《江淮法治》，期 14，2017 年 7 月，頁 24。

彭滄雯，〈女性觀點的「通用設計」——性別主流化再思考〉，《研習論壇》，期 120，2010 年 12 月，頁 8-16。

彭滄雯、林書仔、畢恆達，〈男女廁之外的「其他」：世新大學「無性別廁所」之經驗評估與省思〉，《女學學誌：婦女與性別研究》，期 32，2013 年 6 月，頁 43-96。

〈社會性別主流化〉，聯合國日常議題之聯合國婦女問題主頁文章 <http://www.un.org/chinese/esa/women/mainstreaming.htm>，2018 年 9 月 12 日。

〈深圳地鐵試行女性優先車廂〉，新華網新聞專題報導 <http://news.xinhuanet.com/2>

017-06/27/c_1121215266.htm，2018年9月18日。

石強，〈從「女性車廂」說起〉，《今日工程機械》，期7，2017年7月，頁3。

汪蓮昌，〈「女性車廂」折射公共安全焦慮〉，《江淮法治》，期14，2017年7月，頁25。

《性騷擾防治法》，全國法規資料庫條文內容 <https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawAll.aspx?PCode=D0050074>，2018年11月20日。

《性別歧視條例》，電子版香港法例第480章 <https://www.elegislation.gov.hk/hk/cap480!zh-Hant-HK@2016-05-27T00:00:00>，2018年10月31日。

楊芳枝，〈離「家」出「遊」：論旅行的性別政治〉，《旅行與性別》，期54，2000年3月，頁5-7。

余毅菁、尚黎陽，〈為廣深地鐵女性車廂點贊〉，《南方都市報》（廣州），2017年7月10日，AA07版。

張豔麗、尚黎陽，〈深圳地鐵女性車廂，女士優先而非專用〉，《南方都市報》（廣州），2017年6月27日，AA08版。

孟瑩瑩，〈現代室內設計中的性別差異研究〉，《傢俱與室內裝飾》，期4，2008年4月，頁11-13。

許義忠，〈青少年眼中性別化的運動與遊憩空間〉，《觀光研究學報》，卷13期3，2007年9月，頁193-211。

〈增設港鐵女性專用車廂調查〉，民建聯婦女事務專欄 <http://eqweb.hk/index.php/works/works-sub-10/1965-2017-07-16-12-55-30>，2018年10月31日。

〈中國執行《北京宣言》、《行動綱領》和23屆婦女問題特別聯大《成果檔》情況的調查問卷報告〉，聯合國促進性別平等和增強婦女權能署官方文件 <http://www>

w.un.org/womenwatch/daw/Review/responses/CHINA-Chinese.pdf, 2018年9月11日。

朱彥,〈通用設計方法在上海地鐵車廂乘坐系統中的應用〉,《上海電機學院學報》,卷9期4,2006年6月,頁19-23。

(轉下頁)

附件一：原創問卷中男性關於「性騷擾/非禮」的主觀定義詳細情況列表

答案序號	(男性回答) 您認為什麼樣的行為應當被定義為「非禮」?	觸覺 (不限於敏感部位)	視覺 (窺視、眼神猥褻、偷拍等)	聽覺 (言語)	嗅覺	暴露自己身體	空間/距離過近
1	性騷擾，觸摸對方身體	√					
2	摸胸部	√					
3	故意接觸女性身體	√					
4	非第一次無意的觸碰都算是	√					
5	主觀侵犯						
6	非不得已情況下，有身體接觸	√					
7	摸	√					
8	鹹豬手行為	√					
9	猥瑣						

10	用任何物品， 肢體觸碰敏感 部位都算	√					
11	沒啥						
12	直接用手定為 非禮	√					
13	用手摸	√					
14	不尊重女性的 行為就算						
15	肢體語言	√		√			
16	有明確的主觀 意識和行為。 無意識的接觸 不應該算						
17	不知道						
18	有意識對女性 採取有性傾向 的接觸	√					
19	有意的、涉及 性別界限的、 令對方不悅的 行為或言語。			√			

20	被指大						
21	侵犯他人身體的行為	√					
22	主動接觸	√					
23	語言，辱罵，動手動腳	√		√			
24	太近接觸，不當言語	√		√			√
25	有意識的身體接觸和語言上的侮辱和歧視	√		√			
26	故意用身體去觸碰女性	√					
27	身體接觸	√					
28	帶有意圖的貼近女性乘客，用肢體觸碰以及一些不正當舉動	√					√
29	敏感部位貼在女性身上或故意往女性身體	√					√

	靠						
30	鹹豬手	√					
31	偷窺		√				
32	故意對女性動手動腳	√					
33	惡意接觸以上級別應該都算	√					
34	非禮勿動	√					
35	令女性反感的舉止						
36	對女性不尊重的行為都可以稱之為非禮						
37	性騷擾						
38	有意行為						
39	緊靠，偷窺等	√	√				√
40	亂摸	√					
41	偷拍及觸摸身體	√	√				
42	非正常接觸	√					
43	超出陌生人之間身體文明接	√					

	觸的有意身體 接觸行為						
44	故意摸別人	√					
45	不自願						
46	通過言語、行為、給女性造成心理傷害，但應是主動行為，如在車廂狹窄的環境逼迫的接觸不能算為非禮	√	√	√			
47	被摸，被盯， 被抱	√	√				
48	無						
49	故意擠迫						√
50	有意在陌生女孩身上亂摸就算非禮	√					
51	一切法律描述的不正當行為都應被定義為						

	非禮						
52	偷拍，用肢體 過分接觸	√	√				
53	性騷擾						
54	騷擾						
55	故意觸碰及摸 敏感部位	√					
56	摸	√					
57	有肢體接觸動 作，持續的動 作，而且還違 背當事人意願 的行為	√					
58	故意用手侵犯 女性肢體為非 禮	√					
59	肢體不當接觸	√					
60	騷擾						
61	有總去侵犯						
62	故意為之						
63	有猥褻行為或 表現的						

64	惡意的身體接觸或言語輕佻	√		√			
65	故意性異性間接處	√					
66	故意接觸女性身體	√					
67	亂摸亂蹭	√					
68	言語調戲她人			√			
69	故意趁擠地鐵對女性進行不雅行為						√
70	觸摸敏感部位	√					
71	故意靠近，故意用手或某部位觸碰對方某些地方	√					√
72	人多擁擠，色狼趁機靠近						√
73	女性不願意情況的語言和身體接觸應該都是被定義為非	√		√			

	禮						
74	非本人意願遭受不禮貌待遇						
75	騷擾						
76	對女性不尊重行為						
77	有主觀故意接觸身體	√					
78	搔擾						
79	在車上故意碰撞	√					
80	不好說						
81	要						
82	身體接觸，汗言穢語，偷拍	√	√	√			
83	故意或意向進行騷擾						
84	不一定，有時人多會無意中，但不排除變態人						
85	對女性身體敏	√					

	感部位的不當接觸，造成女性的不愉快						
86	有意識觸摸敏感部位，偷拍關鍵部位	√	√				
87	非夫妻之間不應有的動作						
88	主動意向性的行為						
89	讓人不舒服的身體或語言接觸	√		√			
90	有故意的，特定的行為						
91	有意的鹹豬手行為	√					
92	不知道，男的怎麼知道						
93	有意的行為						
94	故意對異性進行肢體接觸或	√					

	作出下流動 作，造成對方 不適。						
95	故意施為						
96	無法回答						
97	直接或間接身 體接觸，直接 言語侵犯	√		√			
98	人員不多，故 意貼靠	√					√
99	故意接觸異性 為非禮	√					
100	非禮						
101	亂摸	√					
102	讓人不適						
103	摸手 摸胸	√					
104	對方非自願情 況下依然進行 的非必要親密 接觸	√					
105	有意識的觸碰 異性身體	√					

106	接觸性敏感部位，或舉動明顯刻意令人感覺不舒服	√					
107	有意的觸摸	√					
108	動作明顯，無意碰撞不算	√					
109	騷擾						
110	有意						
111	身體過份接觸女性	√					
112	有私密部位接觸	√					
113	摸屁股	√					
114	觸摸	√					
115	非正當地肢體動作，比如摳摸、摟抱、舌舔、吸吮、手淫等行為，以來刺激或者滿足自己性欲的	√					

	淫穢行為。						
116	僅僅是變態而已，與地鐵什麼的不太相關						
117	撫摸、親吻	√					
118	有明顯的非禮動作	√					
119	鹹豬手	√					
120	有意觸摸女性胸部	√					
121	惡意的						
122	偷偷身體接觸	√					
123	觸摸女性，惡語攻擊	√		√			
124	觸摸敏感部位，言語調戲	√		√			
125	摸胸、臀部	√					
126	非正常接觸異性	√					
127	口頭和肢體接觸	√		√			

128	鹹豬手，下體 緊貼異性身體	√					
129	有意為之的越 禮行為						
130	身體敏感部位 的接觸，不雅 動作	√					
131	猥褻						
132	性騷擾						
133	故意觸碰	√					
134	非必要的主動 身體接觸，過 分的言語或者 視線	√	√	√			
135	肢體故意接觸	√					
136	有意接觸	√					
137	非禮						
138	故意						
139	故意摸	√					
140	不應該						
141	明顯行為						
142	違背女性意願						

143	性侵犯						
144	吻，摸胸，摸 女性陰部周邊	√					
145	下意識地對陌 生女性有非分 之想的行為						
146	缺乏教養						
147	故意身體接觸	√					
148	故意，有意， 刻意等帶有主 觀能動性的行 為。						
149	撫摸	√					
150	有意識的主動 的去接觸女性 身體。	√					
151	鹹豬手	√					
152	非禮貌性接觸 對方敏感部位	√					
153	……						
154	對女生身體關 鍵部位有接觸	√					

155	有意觸碰	√					
156	不知道						
157	故意身體接觸	√					
158	身體頻繁接觸，敏感部位	√					
159	不懷好意						
160	人多的時候 故意把手或者 身體在女性身上 觸摸	√					
161	對女性動手動 腳及敏感語言 挑唆	√		√			
162	有故意傾向的 行為就是非禮						
163	主動肢體接觸	√					
164	裸露部位故意 多次接觸敏感 部位故意觸碰 言語暴露	√		√		√	
165	所有用言語或 者是行動給他	√	√	√	√	√	√

	人造成不愉悅 並侵犯他人的 帶有性暗示意 味的行為（包 括未能完全成 功實施的意 圖）						
166	眼神侵犯，肢 體接觸，語言 騷擾	√	√	√			
167	未經允許觸摸 或碰撞到女性 隱私部位	√					
168	故意對女性動 手動腳	√					
169	故意身體接觸	√					
170	語言及肢體騷 擾	√		√			
171	主動						
172	鹹豬手	√					
173	違背意願						
174	未經女性同	√					

	意，或違背女性意願，觸碰女性任何身體部位						
175	在平穩行駛中肢體觸碰敏感部位	√					
176	身體接觸	√					
177	身體接觸敏感部位	√					
178	有意的肢體接觸或言語侮辱	√		√			
179	在未征得同意前動手動腳	√					
180	亂摸	√					
181	語言或肢體接觸，對方感到被侵犯	√		√			
182	敏感部位被故意接觸	√					
183	任何對女性不尊重的語言，	√		√			

	動作，哪怕很小的動作也算						
184	故意觸摸女性敏感部位	√					
185	身體接觸	√					
	各項小計	120	11	24	1	2	10
	各項比例	64.86%	5.95%	12.97%	0.54%	1.08%	5.41%

附件二：原創問卷中女性關於「性騷擾/非禮」的主觀定義詳細情況列表

回答序號	(女性回答) 您認為什麼樣的行為應當被定義為「非禮」?	觸覺 (不限於敏感部位)	視覺 (窺視、眼神猥褻、偷拍等)	聽覺 (言語)	嗅覺	暴露自己身體	空間/距離過近
1	用眼神、語言或肢體對異性做出使其心理產生厭惡的猥褻行為	√	√	√			

2	性騷擾，不禮 貌舉止，不文 明行為						
3	男性有意對女 性有身體接 觸，猥褻行為	√					
4	摸到	√					
5	肢體撫摸，言 語調戲	√		√			
6	肢體眼神猥 瑣，語言猥瑣	√	√	√			
7	摸胸	√					
8	男性有意為 之，且被女性 拒絕了的言論 和肢體接觸都 是非禮	√		√			
9	擁擠時用身體 蹭	√					
10	有故意的身體 接觸	√					
11	非禮						

12	沒有他人允許的情況下，觸碰他人的身體、敏感部位為非禮	√					
13	故意推擠	√					
14	是的						
15	利用空間限制故意接近女性身體						√
16	撫摸大腿、撫摸腰部、肩膀，或以手肘碰觸、輕拍、捏臀部、觸摸胸部或私處	√					
17	摸摸	√					
18	不經女性同意的肢體接觸或器官暴露	√				√	
19	有意的碰觸	√					
20	不經意的碰觸	√					

21	向女性身體貼近和手到處摩或對方會對女性做不亞自摩行為	√					
22	身體接觸在 3 分鐘以上	√					
23	動手動腳的	√					
24	觸摸	√					
25	刻意觸碰或目光過分關注女性關鍵部位	√	√				
26	故意身體接觸	√					
27	男性假借擁擠故意接觸女生身體	√					
28	語言 行動	√		√			
29	9						
30	刻意多次觸碰敏感部位	√					
31	身體有意接觸	√					
32	故意						

33	撫摸敏感部位	√					
34	對方的手摸到女方的身體	√					
35	被摸	√					
36	有意為之						
37	故意蹭碰，手放到敏感位置 故意不拿起來	√					
38	有意接觸本人身體的都算	√					
39	未經同意有意觸摸他人身體部位	√					
40	襲胸	√					
41	摸屁股，襲胸，聊裙子	√					
42	侵犯女性是私隱部位，包括拍攝，觸摸或視覺上沿女性感到不舒服	√	√				
43	故意動手動腳	√					

44	侮辱性語言及 刻意行為動作	√		√			
45	當事人故意觸 摸女生的某些 部位	√					
46	異性身體的部 分觸犯到個人 的私密位置	√					
47	肢體接觸，言 語騷擾	√		√			
48	動手動腳	√					
49	安全距離						√
50	故意觸摸、碰 身體	√					
51	異性間過於親 密的身體接觸	√					
52	摸	√					
53	身體接觸	√					
54	過分的肢體接 觸，或者一切 讓女性感到不 適的行為	√					

55	靠近 貼近 有 身體接觸且不 主動挪位或彈 開	√					√
56	非正常的身體 接觸，非正常 的語言挑釁	√		√			
57	有肢體接觸	√					
58	用手撫摸，或 裝睡靠在其他 人身上	√					
59	性騷擾						
60	動手動腳	√					
61	當然						
62	拍裙底，鹹豬 手	√	√				
63	故意靠近漂亮 女性或者對身 邊年輕女性有 非禮行為	√					√
64	對女性無禮的 行為						

65	故意的行為						
66	有意的肢體接觸	√					
67	肢體接觸	√					
68	應該						
69	1.不合禮儀制度 2.指違禮之事						
70	故意撫摸	√					
71	鹹豬手	√					
72	觸摸甚至猥褻	√					
73	奇怪的眼神， 故意的身體接觸，非必要的 身體接觸。以及一些奇怪的 行為，如我曾經碰到過一個 男人刻意聞身邊的女性。高 峰期人貼人時 也有被非禮的	√	√		√		√

	感覺						
74	騷擾等						
75	不理智的						
76	摸	√					
77	無論是言語 上，還是動作 上，也稱為非 禮	√		√			
78	接觸女性身體 敏感部位	√					
79	有意或惡意的 不尊重女性的 行為						
80	騷擾						
81	故意多次身體 接觸	√					
82	偷摸，故意碰 撞	√					√
83	擁擠						√

84	不禮貌的動作	√					
85	私拍，強迫接觸女性身體	√	√				
86	上下其手，撕扯亂摸	√					
87	身體隱私部位給侵犯	√					
88	刻意的身體接觸	√					
89	不文明語言及行為，讓人尷尬的舉止	√					
90	侵犯人身	√					
91	超過了本該有的						
92	輕視女性，在行為和語言上侮辱女性	√		√			
93	觸摸女性身體	√					
94	非禮						
95	就是借人多的時候故意摸	√					

	呀，捏呀就是 非禮						
96	被摸，強抱	√					
97	故意觸碰	√					
98	摸	√					
99	不合乎禮儀的 行為						
100	故意磨蹭身體 或偷窺 偷拍 等	√	√				
101	不排除有人趁 人多想會有小 動作	√					
102	不懷好意，或 者看著就像是 故意的肢體接 觸就算非禮	√					
103	故意貼近偷看		√				√
104	故意的肢體接 觸，言語粗魯	√		√			
105	性騷擾						
106	失禮的、不尊						

	重他人、挑逗的行為						
107	故意碰到女性身體部位	√					
108	摸胸	√					
109	故意肢體觸碰	√					
110	特意貼近女性，或者有人用前面部位來頂女性	√					√
111	故意接觸敏感部位	√					
112	身體接觸，語言騷擾	√		√			
113	故意貼身	√					√
114	肢體女性觸碰，暴露不應暴露的身體部位	√				√	
115	有些男人故意用身體撞女人	√					
116	有敏感部位接	√	√				

	觸，或者遭遇 猥瑣目光						
117	我認為這是屬 於非禮						
118	貼身硬擠	√					√
119	身體過份親密 接觸	√					
120	鹹豬手 不懷 好意盯著人看	√	√				
121	蓄意觸碰敏感 部位（臀部、 胸部）、蓄意 往女性身上擠	√					√
122	肢體衝擊	√					
123	社會基本道德 定義的非禮行 為均可認為是 非禮						
124	肢體騷擾	√					
125	距離過近						√
126	有意觸摸	√					
127	摸敏感部位，	√	√				

	被盯著看胸部						
128	肢體性接觸	√					
129	故意的對身體 敏感部位觸碰	√					
130	有意用手觸碰 女性敏感部位	√					
131	明顯騷擾						
132	男性有意碰女 孩不該碰的部 位	√					
133	故意觸碰，故 意貼近	√					√
134	偷看		√				
135	在拒絕的情況 下，陌生人對 你做出不恰當 的行為						
136	故意碰觸	√					
137	觸摸敏感部位	√					
138	男性的言語， 肢體有意接觸	√		√			
139	產生不愉快的	√					

	觸碰						
140	有意無意的身體摩擦	√					
141	故意肢體接觸	√					
142	摸觸碰	√					
143	刻意碰觸	√					
144	應該						
145	來自他人有意的身體接觸	√					
146	特意無理非禮行為						
147	故意總是觸碰敏感部位或者展現自己的敏感部位	√				√	
148	摸女人屁股	√					
149	故意碰觸敏感部位	√					
150	被人有意或不止一次觸碰到身體	√					
151	男性有意往女	√					√

	士身上蹭						
152	蹭碰	√					
153	言語和動作肢體	√		√			
154	碰撞女性身體	√					
155	我認為自己被異性貼近身體，感覺到窘迫就是非禮						√
156	陌生男子有意與女生發生身體接觸	√					
157	男性肢體緊貼、有意碰觸女性敏感肌膚或區域	√					
158	在完全可避免接觸的情況下扔碰觸甚至揉捏女性胸部臀部等部位	√					
159	男生過度關注	√	√				

	女生並對女生 有身體上的接 觸						
160	女性身體或敏 感 部位遭侵	√					
161	騷擾						
162	不認識的人過 於親密接觸	√					
163	有意識肢體接 觸或者言辭噁 心	√		√			
164	不道德的行為						
165	鹹豬手	√					
166	沒有安全距離						√
167	故意挨著你， 蹭來蹭去	√					√
168	觸摸隱私部位	√					
169	女性本人不同 意，抗拒						
170	有意碰觸等	√					
171	故意的肢體接 觸動作	√					

172	男士靠得很近						√
173	男性的手或身體向女性身體摸或一些敏感部						
174	言語騷擾，身體接觸	√		√			
175	故意對女性身體有接觸性行為的	√					
176	就是對女性有不雅的動作和行為						
177	法律規定的行為之外						
178	敏感部位肢體接觸	√					
179	任何不當行為						
180	有肢體接觸	√					
181	觸摸胸或者屁股	√					
182	刻意靠近，非						√

	主觀意願，被 迫						
183	亂摸	√					
184	未經過同意觸 摸女性敏感部 位或者肌膚	√					
185	有明顯的觸碰 行為或者明顯 的傾向性	√					√
186	故意貼身	√					√
187	被盯著看，或 者動手	√	√				
188	遭異性碰摸	√					
189	觸摸到敏感部 位	√					
190	撫摸身體部位	√					
191	親密接觸	√					
192	只要是未經允 許的碰觸	√					
193	故意猥褻女 性，有意貼近 女性面部，胸	√					√

	部，臀部或以 男性生殖器頂 女性身體都為 非禮						
194	男性故意觸碰 女性	√					
195	身體接觸	√					
196	眼神，動作讓 人感覺不舒 服。	√	√				
197	行為猥瑣、騷 擾女性						
198	摸屁股摸胸	√					
199	未經許可有意 觸摸身體任何 地方	√					
200	身體接觸超過 尺度	√					
201	惡意侵犯女性 身體	√					
202	有意進行肢體 觸碰	√					

203	動手動腳就是非禮	√					
204	不良男人在車上故意往女同胞面前擠，用手朝女士的私密部位摸和擠	√					√
205	猥褻						
206	故意擦碰擠挨	√					
207	敏感部位	√					
208	對異性行為不檢，企圖或接觸雷區	√					√
209	陌生人的無故觸摸，言語污穢	√		√			
210	無						
211	騷擾						
212	非禮						
213	接觸親密	√					
214	身體接觸	√					
215	有意觸摸就算	√					

216	<p>男性憑藉自身強壯，與女性爭搶座位，爭先上車，特別是與小孩和體弱的女性爭搶</p>						
217	<p>襲胸、看似無意但卻有意識地亂摸等。</p>	√					
218	<p>非禮從字面理解，只是「無禮貌」。不過，非禮在法律定義非禮指涉猥褻侵犯他人的刑事罪行。在香港，非禮罪成可囚十年，而性騷擾的刑罰較輕，但是最高可判囚六個月，留案底</p>						

219	語言，行為			√			
220	猥褻						
221	摸臀，襲胸	√					
222	被男人有意觸摸 碰撞身體	√					
223	多次碰觸敏感 部位	√					
224	蹭油	√					
225	被男人有意觸碰 身體	√					
226	故意觸碰敏感 部位	√					
227	車廂空間不 擠，故意貼 緊，擦碰敏感 部位	√					√
228	被男人有意觸摸 碰撞身體	√					
229	偷拍		√				
230	肢體接觸過於 親密	√					
231	故意接觸身體	√					

232	騷擾						
233	故意肢體接觸，語言不良	√		√			
234	非禮非禮，按字面意思是非禮貌的行為吧。任何對女性不尊重的行為，尤其是讓人不舒服的困擾的身體接觸都是非禮	√					
235	襲胸，騷擾等	√					
236	罵人、吵架			√			
237	撫摸	√					
238	願意靠你，用手摸你等	√					√
239	是						
240	讓女性感覺到不舒服了						
241	觸碰敏感地帶	√					
242	眼神、皮膚的	√	√				

	摩擦，下肢的接觸						
243	故意貼人很近，眼神閃爍 漂移，不一定是非要有什麼直接的動作		√				√
244	身體被異性有意識撫摸等	√					
245	偷窺 動手動腳	√	√				
246	騷擾，動手動腳，調侃	√		√			
247	被異性猥瑣						
248	男性借著剎車故意靠近女性身體，並用肢體有意磨蹭女性的敏感部位	√					√
249	故意接觸敏感部位	√					
250	觸摸	√					

251	任何一種方式 都算，不單單 於語言攻擊肢 體的接觸	√	√	√	√	√	√
252	觸摸女性敏感 部位	√					
253	故意身體接觸	√					
254	觸碰敏感部位	√					
255	鹹豬手	√					
256	男性敏感在身 上蹭	√					
257	不合禮儀制 度。《論語·顏 淵》：非禮勿 視，非禮勿 聽，非禮勿 言，非禮勿動。 五代王定保 《唐摭言·知 己》：越石父 免于羈束，未 旋踵而責以非	√	√	√			

	禮，善窺其合而已矣。清譚嗣同《仁學》七：湘人士……方自以為巍巍然尊，任我以非禮施設，而莫餘敢止。指違禮之事						
258	利用人多故意湊近 用手觸碰	√					√
259	借機亂摸	√					
260	非禮						
261	佔女人便宜，常稱吃豆腐	√					
262	摸，貼，抱	√					
263	猥褻	√					√
264	有意貼近身體	√					
265	有意觸碰	√					
266	男性無原因緊	√					√

	貼著女性						
267	有意觸摸他人 敏感部位	√					
268	未經同意						
269	刻意地觸摸女 性	√					
270	性騷擾						
271	肉體接觸 言 語侮辱	√		√			
272	代表女性的關 鍵部位被他人 或異性碰觸	√					
273	身體敏感部的 觸碰	√					
274	騷擾						
275	用身體任何一 個部位觸碰， 言語	√		√			
276	故意的身體接 觸	√					
277	不尊重女性的 行為						

278	未經允許的皮膚接觸	√					
279	猥褻，偷拍及其他		√				
280	觸碰，觸摸	√					
281	非禮行為						
282	身體貼得太近和有意識的碰過來	√					√
283	故意碰到屁股，胸部	√					
284	有身體接觸或對異性有言語方面的騷擾	√		√			
285	故意用身體任意部位去碰觸女性	√					
286	不知道						
287	摸女性身體	√					
288	有的故意挨緊你	√					√

289	非女性本人同意的觸碰及言語上的侵犯都可被定義為非禮	√		√			
290	故意靠著女性乘客	√					√
291	有意觸碰女性敏感部位	√					
292	用手或其他不當器官故意觸碰女性的任何部位即為非禮	√					
293	有足夠的空間，仍有意觸摸女性身體	√					
294	關鍵部位肢體非必要接觸	√					
295	有意接觸女性身體敏感部位	√					
296	摸	√					

297	有意識的去近距離接觸女性的身體，或者用眼神長時間的上下打量女性	√	√				
298	蓄意的身體接觸，偷拍	√	√				
299	貼身騷擾	√					√
300	觸碰敏感部位	√					
301	有碰觸到隱私部位或者	√					
302	沒經同意對其他人做出觸碰身體的動作	√					
303	身體接觸到某些敏感部位	√					
304	公共場所故意肢體接觸；偷看別人的隱私部位	√	√				
305	鹹豬手	√					

306	身體直接明顯 碰觸或裝不小 心多次碰觸	√					
307	故意觸摸	√					
308	1. 碰女生的 隱私部位 2. 未經通過隨便 觸碰 3. 騷擾	√					
309	就是非禮，性 騷擾						
310	男性緊挨著女 性胸部	√					√
311	肢體接觸	√					
312	故意觸碰女性 身體	√					
313	故意發生接觸 行為	√					
314	遭遇鹹豬手	√					
315	被摸了	√					
316	故意靠近，身 體故意接觸	√					√
317	接觸身體	√					

318	距離太近手亂摸	√					√
319	動手動腳	√					
320	有意的身體接觸	√					
321	接觸敏感部位	√					
322	被有意觸摸	√					
323	身體的觸碰	√					
324	長時間觸碰敏感部位	√					
325	語言，身體接觸	√		√			
326	身體觸碰，言語騷擾	√		√			
327	讓女生覺得不舒服的行為						
328	亂摸，故意蹭貼別人身體	√					√
329	強行接觸隱私部位	√					
330	讓人感覺耍流氓的舉止						

331	對女性帶有侮辱性、暗示性的行為和言語	√		√			
332	惡性肢體接觸	√					
333	故意接觸身體	√					
334	被摸也算	√					
335	不情願						
各項小計		263	26	30	2	4	41
各項比例		78.51%	7.76%	8.96%	0.60%	1.19%	12.24%