

# 保護？矯正？排除？ 女性專用車廂的性別意涵

畢恆達、彭滄雯

《女學學誌：婦女與性別研究》25期抽印本

台灣大學婦女研究室編輯出版

巨流圖書股份有限公司發行

2008年6月

ISSN 1686-4852



# 保護？矯正？排除？ 女性專用車廂的性別意涵

畢恆達（台灣大學建築與城鄉研究所）

彭渢雯（世新大學行政管理學系）

---

2006 年 6 月 1 日台鐵在因應幾位女性立委與婦女團體代表的提議下，為防治性騷擾，於通勤的電聯車試辦「女性專用車廂」，後由於婦女團體意見不一致、男性團體投訴反對，以及實際執行困難等情形，於 11 月底試辦期滿後喊停。在這段試辦期間，各界對於設置女性專用車廂究竟是邁向性別平等的階段性策略，還是阻礙性別平等的機制，有許多辯論，不同的論點背後反映的正是對於「性別平等」的不同想像。

有鑑於政府各部門在性別主流化的趨勢下，將陸續推出許多以「性別平等」為名的政策建制，我們認為在此刻對性別平等的內涵進行概念上的釐清，是非常切要的。因此，本文首先回顧「性別主流化」崛起的過程，藉此說明「相同」「相異」「轉化」三種性別平等模式的演變脈絡，進而指出各項性別政策應當以「轉化」的性別平等願景為上位原則，釐清「實務的」及「策略的」性別需求。接著，本文實際針對「女性專用車廂」相關辯論進行文本分析與批判，藉由此一個案的性別分析，本文主張未來各項性別創制都應透過深入的辯證與審議，以邁向轉化性的性別平等願景。

**關鍵字：**女性專用車廂、性別平等、性別主流化、性騷擾、性別分析、空間隔離

## 一、前言

2006年6月1日台灣鐵路局在因應幾位女性立委與婦女團體代表的提議下，為防治性騷擾，於通勤的電聯車試辦「女性專用車廂」，後由於婦女團體意見不一致、男性團體投訴反對，以及實際執行困難的情形下，於11月底試辦期滿後喊停。

試辦期間，固然由於事前規劃不夠詳盡，以至於執行困難重重（例如宣導不足、指示標誌不清楚、沒有罰則等），更值得玩味的是，保守的男權主義者與批判的女性主義者站在同一陣線反對女性車廂，立論基礎卻南轅北轍。女性主義陣營內對專用車廂也出現不一致的看法。大家共同的目標在於防治性騷擾，進而促進性別平等，但是設置女性專用車廂這種空間隔離的策略，究竟是邁向性別平等的階段性策略，還是阻礙性別平等的機制，則仍有很大的辯論空間。

儘管女性專用車廂宣稱是一項回應女性需求、促進女性權益的政策，但本文要強調的是「既有的」性別需求與偏好，不應當無條件地合理化，而應當個別地檢視其生成的脈絡、影響與性別政治意涵，以尋找出真正具有轉化性（transformative）的政治／政策主張。以下本文先回顧女性專用車廂興廢始末，並從理論角度引介國際間對於「性別平等」途徑的討論，從「相同」「差異」「轉化」三種模式的演進辯證中，強調轉化模式的必要，以作為分析各項性別平等論述的思考架構。在後半部，則實際針對女性車廂試辦期間各種以「性別平等」之名提出的不同論述逐一審議，分析其在台灣當前性別結構脈絡下的性別（平等）意涵。

在國內大幅推動性別主流化的趨勢下，政府各部門勢必還會陸續推動許多攸關「性別平等」的相關政策。因此，本文透過對於女性專

用車廂政策相關辯論，實際進行一次在地審議，藉此主張目前國內在「性別主流化」浪潮下推出的各項性別建制，都應當對其所假定或認定的「性別需求」，進行同樣的辯證與檢視，以邁向轉化性的性別平等願景。

## 二、六個月的失敗實驗：台鐵女性專用車廂之興廢

台鐵「女性專用車廂」計畫的推動，間接與日本女性專用車廂的推行有關。2005年5月10日，本地許多媒體報導日本東京九家民營鐵道及地下鐵在上班尖峰時間推出女性專用車廂的新聞，<sup>1</sup>不到一個星期，隨即有台北市議員以此議題進行質詢，指出台北市捷運性騷擾案件日益增加，<sup>2</sup>要求台北捷運也能提出類似日本女性專用車廂的試

- 1 1912年東京中央線於尖峰時段便有設立「婦人專用電車」，但是短時間就又廢除。1947年為保護通勤女性以及小孩，設立「婦人小孩專用車」，後京浜東北線在短時間內廢除，而中央線在1973年改成「優先席」(priority seats)而廢除。由於痴漢問題持續增加，為了保護女性免受「痴漢」騷擾，2000年於京王電鐵京王線試驗性在上班通勤日夜間，將每一班列車的最後一節車廂定為「女性專用車廂」，又於隔年2001年與Diagram同步推動正式推出「女性專用車輛」，其後其他鐵路業者也紛紛設立。日本都會區女性專用車廂早在2003年就於橫濱市營地鐵開始試辦，由於受到好評，因此JR埼京線、東京臨海高速鐵路也於2005年4月開始採用此一方案。東京地區原本以上午車站過於擁擠混亂為由，一直未能採用，但仍因女性乘客遭性騷擾事件頻傳，在民意壓力下而自5月9日起實施，將每日第一班車至上午九點半為止的第一節車廂，定為女性專用車廂。參考2005年5月10日聯合報第14版。
- 2 不過，台鐵與捷運性騷擾事件與日本相較其實輕微許多，因此將車廂性騷擾建構成一個亟需解決的「政策問題」，其議題設定過程本身就可以被檢視，唯非本文重點。以台鐵為例，2006年性騷擾防治法正式施行以前，從未累積統計性騷擾發生或申訴案件次數；2006年1至8月間的統計結果僅有3件性騷擾案件。如果以統計時間較長的台北捷運公司提出的申訴案量為參考，從2003

辦計畫，讓女性民眾安心搭乘捷運（鄭心湄，2005.05.17）。

時隔一年，立委王昱婷因為參訪日本親身搭乘女性專用車廂的經驗，覺得可以在台灣推動，回國後隨即邀請親民黨立委柯淑敏、勵馨基金會、台灣防暴聯盟等婦女團體，於2006年5月10日召開一場公聽會。會中勵馨基金會提出統計數據，指性騷擾發生比例最高的公共場所為大眾運輸工具，佔了全部的21%，立委因此要求台鐵、捷運等通勤列車，在交通尖峰期間，設置女性專用車廂（劉尚倫，2006.06.02）。儘管台鐵在此之前並未針對性騷擾發生率進行統計或任何調查，但時任副局長的陳峰男以台鐵30餘年前就曾在嘉義、台南間，為通勤女學生設置女學生專用車廂的經驗，當場允諾兩週內即可規劃完畢，月底試辦女性專用車廂。同樣出席公聽會的台北捷運公司代表反而謹慎，表示要再開座談會研究，讓在場女立委及婦女團體代表「大感意外，直嚷著要找身兼國民黨主席的台北市長馬英九溝通」（防範捷運性騷擾……，2006.05.11）。顯然，在場不論立委或以婦幼保護為主要訴求的婦女團體，都想當然爾地認為「隔離」是「保

年到2006年，每年申訴案不超過10件（參見下表），與日本相差百倍之多。即使必定有「黑數」的存在，但日本、香港一樣會有黑數。

台北日本、香港捷運線性騷擾申訴案量之比較

	香港 MRT	日本		台北 (數量及依線別區分)	
		東京	大阪		
1999年	61	—	—	—	—
2000年	43	—	—	—	—
2001年	57	—	112	—	—
2002年	—	—	—	—	—
2003年	—	621	87	6	淡水線3件、板南線3件
2004年	—	583	—	6	新店線1件、中和線1件、板南線4件
2005年	—	—	—	10	淡水線4件、新店線1件、中和線2件、板南線3件
2006年	—	—	—	4	板南線3件、木柵線1件(至2006年5月止)

護女性」的最佳方式。

公聽會消息見諸媒體後，即有人從性別角度發表評論加以反對（例如陳燕卿，2006.06.01；彭滄雯，2006.05.19；黃怡翎，2006.05.15）。然而，台鐵依舊按照在公聽會中的承諾，於6月1日起開始，將所有通勤電車的最前端或最後端車廂劃定為女性專用車廂，以粉紅色中英文雙語標示牌貼於車廂之車窗上，說明此舉是「仿效日本等先進國家的作法」，可以提升服務品質，降低犯罪率（邵冰如，2006.05.29）；並配合在車站張貼文宣、公告與密集的廣播宣導，「請男性旅客禮讓女性旅客」（交通部台灣鐵路管理局，2006；頁1）。但事實上，根據聯合國發展委員會（UNDP）編製公布的「性別權力測度」（Gender Empowerment Measure, GEM），國際上設置女性專用車廂的國家，包括日本（第54名）、巴西（第70名）、墨西哥（第46名）、菲律賓（第45名）等國，在性別平等面向上都無法列入先進國家之列。<sup>3</sup>台鐵選擇性地將這項措施包裝為國際趨勢，並輔以所謂「紳士風度」「女士優先」等論述，反映出決策者對於「現代性別關係」想像的貧乏。

不過，決策者對於政策的詮釋是一回事，政策接收者對於同一政策自然也有多種詮釋解讀方式，使得這項試辦計畫一上路就飽受批評。其中常見一種批評是技術層次的批評，例如指出台鐵標示不明，害許多男性誤闖；上下車位置不固定，讓女性不知道在哪裡等候（溫

---

3 聯合國發展委員會（UNDP）自1995年開始編製公布「性別權力測度」（Gender Empowerment Measure, GEM），是衡量女性政治、經濟影響力的重要指標。正文中，國名後面括號中的數字為該國家在2007/2008的排名，台灣雖不列入聯合國的國家統計，然根據其指標計算大概排名在20左右。資料來源：2008.03.12 取自 <http://hdrstats.undp.org/indicators/279.html>。

子欣，2006.07.31）。或是從車廂的總數與比例問題，指出八輛車廂的列車會比四輛車廂的列車適合這項計畫（洪致文，2006.08.01）。此外，對於誤闖或刻意進入女性車廂的男性乘客，因為沒有罰則或法令規範，列車長只能採取道德勸說的方式告知，但在擁擠的行進途中要求乘客更換車廂也有些強人所難。有些列車長索性不管，也造成一些期待「純女性」車廂的女性乘客不滿，甚至曾發生男女旅客在女性車廂內打架事件（交通部台灣鐵路管理局，2006）。

另一種批評角度則是程序正義的問題。這項試辦計畫的決策過程，如前所述，就是透過一場已有既定結論的「公聽會」即倉促定案。應邀參與發言者，不僅不包括權益受到影響的男性乘客，甚至沒有「非保護取向」的婦女團體。因此會中雖輕易達成「共識」，卻是一個無法反映多元社會意見的共識。

不過，造成女性專用車廂試辦計畫失敗停止的最大原因，倒不是技術或決策程序面向的問題。如果只是缺乏罰則、標示不明、停車位置不固定等問題，可以透過修法、加強勸導或指派中間車廂為女性車廂等方式來解決。但台鐵在試辦兩個月後，並不考慮改善這些配套措施，而是初步決定喊停，主要原因還是這個政策內涵本身引發的強大爭議。其中，反對聲音最大的就是網路上集結的虛擬組織「男性聯盟」，他們在兩個月內就宣稱收集了四百多封反對女性車廂的連署書，並提出多項聲明。<sup>4</sup>另一方面，一些女性主義者也個別透過投書、評論方式，表達對此措施的反對。這兩股反對力量各自提出了與決策

---

4 在臺鐵提供的「試辦女性專用車廂評估報告」中，則表示網路連署反對女性車廂者共計有 3500 人。此外，該局經由電話、電子信箱與書函接到的申訴電話，反對者共 860 人（男女比為 845：15）；贊成者 120 人（男女比為 26：94），也被引用為停辦的依據。引自交通部臺灣鐵路管理局（2006）。



者截然不同的性別平等主張，我們將在文中進一步討論。總言之，台鐵在感受到此一議題的複雜度之後，早在試辦兩個月時就感到棘手，但仍將原因歸咎於「臺灣社會沒有普遍意識到女性優先的觀念」（李南燕，2006.07.30b），但在8月10日召開檢討會後，決定為了「履行對民代的承諾」，將試辦至11月底（黃如萍，2006.08.11）。到了11月底，斥資五百萬的女性專用車廂試辦計畫「悄悄」劃下休止符，也未曾引起媒體的注意。

### 三、「性別主流化」與「性別平等」

台鐵女性專用車廂這項政策創制（policy initiative），可以放在我國政府近年來積極改善婦女權益，乃至於大規模推動「性別主流化」的政策脈絡下來理解。我國自1987年解嚴後，在婦女團體的努力推動下，婦女權益經由諸多法律的修正與制定而有明顯進展；<sup>5</sup>行政院於1997年成立的婦女權益促進委員會（以下簡稱婦權會），更是體制內推動性別平等的重要平台，<sup>6</sup>讓長期在體制外努力的婦運者擁有更直接的管道參與婦女議題的決策和監督。婦權會的運作在2002年之後轉趨積極，特別是自2003年引進聯合國性別主流化的理論架構後，對於性別平等的思考不再侷限於與「婦女」權益直接攸關的少數

---

5 主要法律改革進展包括1997年刑法妨害性自主罪章修訂及性侵害犯罪防治法公布施行；1998年家庭暴力防治法公布施行；2002年兩性工作平等法公布施行；2004年性別平等教育法公布施行；以及2005年性騷擾防治法之公布（2006年施行）。參見王曉丹（2007）。

6 行政院婦權會的成立，主要導因於1996年11月發生民進黨前婦女部主任彭婉如命案，引發社會各界對於女性人身安全的高度不滿，因此行政院先後成立教育部兩性平等教育委員會（1997年3月）與婦權會（1997年5月）來回應。

部會，而是要求各部會都應擔負一定的角色，因此開啟了一連串制度變革，例如各部會均設置「性別聯絡人」、展開「性別統計」的基礎資料建置、重要政策需執行「性別分析」與「性別影響評估」等（彭滄雯，2008）。

在性別主流化的工程積極開展之際，我們認為仔細檢視每一項「以性別之名」提出的政策創制是很重要的。近年來國際間許多女性主義者對於「性別主流化」如火如荼推動的成果，也都提出了批判性的檢討與思考（Bacchi & Eveline, 2003; Squires, 2005; Walby, 2005a, 2005b）。檢討的主要焦點之一，與本文問題意識是類似的，就是性別主流化究竟要達致什麼樣的「性別平等」？

要回答這個問題，我們應當回到「性別主流化」這個概念在國際間崛起的歷史脈絡。「性別主流化」的提出，反映了聯合國對於改善婦女權益與處境的發展策略，出現了典範的反省和轉移，也就是從原本的「發展中的婦女」（Women In Development，以下稱 WID）途徑，轉變為「性別與發展」（Gender and Development，以下稱 GAD）。WID 是聯合國宣布 1976-1985 為「婦女十年」（Decade for Women）之時，國際間早已採行的途徑，其基本預設認為，發展中國家女人的主要問題就是在成長與發展過程中的缺乏參與，因此應致力於女性的教育與培訓，讓女性有能力與機會進入既有體系發展，以便同樣地貢獻於社會。一旦社會獲得發展並邁向現代化，女性與男性地位將同樣獲得改善。

然而，WID 途徑自 80 年代起開始受到質疑，因為它將問題定位在「有待拯救的女性」而非「既有的性別結構」，反而使得婦女問題被「貧民窟化」（ghettoisation）（Bacchi & Eveline, 2003: 99）——婦女議題所需要的獨立單位，經常編制不足或是缺乏資源，遑論影響主

流政策 (Baden & Goetz, 1997)。此外，它以性別作為唯一分析範疇，而沒有同時檢視種族、階級、文化等其他社會類屬的影響，以及意識到女人之間的差異。因此，在 1985 年的奈洛比婦女大會中，許多來自發展中國家的婦女代表倡議以新的發展策略取代 WID，這個新的替代途徑就是 GAD (Commonwealth Secretariat, 1999)。

GAD 途徑當然也支持賦予女性機會與能力參與各面向的社會生活，但更看見這樣的途徑也可能只是消極的「加上女性」(add women on)，不曾改變原本的性別關係與偏見。因此它更關心的是能夠改變社會中既有的性別秩序，以及性別與種族、階級等因素的交會作用。如同 Taylor (1999) 所指出的，GAD 途徑不僅認識到男性與女性之間的差異，還有這種差異造成的不平等。它企圖處理的不僅是女人「實務的性別需求」(practical gender needs)，<sup>7</sup>例如在既有的家庭主婦或母親角色上很立即的物質需求，還有她們的「策略的性別需求」(strategic gender needs)，<sup>8</sup>也就是需要改變女人在社會中位置的需求，諸如就業、政治參與以及文化、法律地位的不平等。

1995 年北京婦女大會通過北京行動綱領，也就是基於 GAD 途徑

---

7 所謂「實務的性別需求」，產生於人們因為社會賦予的性別角色，所真實遭遇的處境。對女人而言，這些需求通常與女性身為母親、家庭主婦，以及基本需求提供者有關。一項計畫可能在沒有改變她們相對社會位置的情況下，就滿足這些實務性別需求 (Taylor, 1999: 16)。例如，在公共場所女廁設置換尿布台，滿足了婦女幫嬰幼兒換尿布的實務需求，讓婦女不致擔心照顧小孩而無法出門。但如果尿布台只設在女廁，則沒有挑戰「女性就是要幫小孩換尿布」的性別規範。

8 所謂「策略的性別需求」是指要克服女性普遍次於男性的地位所需要的行動。這樣的需求會依據社會、經濟和政治脈絡而有變化，以解構傳統二元對立的性別角色規範 (Taylor, 1999: 16)。例如前述的嬰兒尿布台，如果也設置在男廁，就具備了挑戰傳統性別規範的策略性思考。

的認識，接受「性別主流化」為促進性別平等的全球性策略，將性別平等的目標「主流化」至各個不同部門及層級單位，以消除在各個領域中的性別不平等的來源，促成結構性的改變（Commonwealth Secretariat, 1999; Taylor, 1999）。

這個從 WID 到 GAD 的典範修正，也呼應著許多女性主義者對於「性別平等」定義的檢討與釐清（Rees, 1998; Lorber, 2000; Squires, 2005; Walby, 2005a, 2005b），亦即 Walby 所稱的「相同」（sameness）、「差異」（difference）與「轉化」（transformation）三個模式之辯。所謂「相同」模式，即是將性別平等定義為對男女給予完全相同的對待、機會和權利。這是延續自 19 世紀第一波婦運爭取投票權的典型自由主義女性主義路線，其所遭受的批評就是僅追求形式平等，沒有看到父權社會建構下的性別角色所導致的實際處境之不公平，會使得平等對待最後仍然得到不平等的結果。

相對的，「差異」模式則特別關切女性因異於男性而不利之處，例如家務、托育、照顧等束縛，因此主張透過各種「積極行動」（positive action）<sup>9</sup>（Rees, 2005）來培力女性，讓女性可以在與男性平等的條件下發展，以促進實質結果的平等。這個模式正是 WID 典範的代表，其回應的主要是「實務的性別需求」，因而被批評會有固化（reify）所謂「女性」的經驗與需求的危險，而非積極地改變既定的性別秩序。

因此，第三種「轉化」模式則主張解構與翻轉既有二元對立的

---

9 Rees 又將「積極行動」和「積極差別待遇」（positive discrimination）做一區分，相對於前者僅針對女性的特定需求提出支援，例如公共托育服務、針對女性的技術訓練等，後者則是直接干預／保障結果，例如「積極矯正措施」（affirmative action）或配額制度等。

性別規範，辨認並回應「策略的性別需求」，創造「去性別化」的新性別秩序（Lorber, 2000）。此外，與 GAD 典範一樣，轉化模式也強調要達致「性別平等」，不能只談性別的差異，還必須看見性別與階級、族群、年齡、性傾向等各種屬性交會作用影響下的多元差異。

這三種性別平等的主張或定義，在目前各國推動性別主流化的政策措施中都可以看見。然而，前兩種模式不僅在實證經驗上證明改變有限，<sup>10</sup> 也無法回應當代性別理論對於差異政治的肯認（Fraser, 1997; Lister, 2003）。因此，我們同意 Walby（2005a）的建議，針對這三種模式所規範的是性別平等的「願景」（visions）還是「策略」（strategies），做一區分。我們認為就策略而言，三種模式可以因應議題所在的政治社會文化脈絡，而交叉運用，例如職場上應當不分性別而同工同酬（「相同」模式），也應當考量女性往往因為托育問題而必須辭職帶小孩的現實處境，強化公共托育設施或福利（「相異」模式）。但在願景的層次，性別主流化應以促進一個性別關係的轉化為主要方向。延續前述職場改革的例子，一個有利於進步性別關係的職場，應當提供制度性支持，讓男女員工（而不只是女性員工）都能平等參與工作與家庭生活，彰顯「照顧」的價值（「轉化」模式）。

然而無可諱言地，轉化模式在實踐上最大的挑戰，就是要分辨出「怎樣才算轉化」的問題。我們必須論證且避免某些制度或政策在回應「實務的性別需求」時，卻與「策略的性別需求」相違背，使得性別關係更為退化或反動。換言之，對於任何宣稱有利於女性權益或

---

10 「相同」與「相異」模式的侷限，除了有發展中國家的經驗證明（因而有從 WID 到 GAD 的典範移轉）之外，Rees（1998）分析歐盟各國推動職場性別平等的經驗，也指出這兩種模式並未改變根本的性別關係，對多數女性從屬地位的改變有限。

性別平等的「需求」，我們不應無條件地接受或擁抱，而應當個別地檢視這些需求背後的性別意涵及影響，以尋找出真正具有轉化性的政策主張。這樣的性別分析，也正是目前性別主流化在各國實踐經驗上所最為欠缺的政治（權力）分析，導致性別主流化常引來技術官僚化（technocratization）的批評（Beveridge, Nott & Stephen, 2000; Daly, 2005；彭滄雯，2008；黃淑玲，2008）。為了說明這樣的性別分析所需的辯證過程，本文接下來即以女性專用車廂為例，針對這個議題所帶出的各種性別平等論述，逐一進行文本分析與審議。

#### 四、研究方法

台鐵女性專用車廂試辦期間，關心此議題的個人或群體紛紛透過網頁、部落格、email 群組、報紙投書來表達自己的看法或者企圖串連以形成集體壓力與行動。這些發言當中，有人誓死反對、有人覺得沒什麼不好、有人樂觀其成，也有人極力鼓吹。而其中男性不必然反對、女性也不必然支持；婦女團體的意見也分歧，沒有一致的訴求。本研究的目的不在於分析個人的生命經驗、社會位置與其意見的關連，也不在於分析支持或反對政策的集體行動，而是企圖用女性主義的觀點來分析這些談論女性專用車廂的各種論述／說法，釐清其與性騷擾防治、性別平等的關聯。

因此，本研究所蒐集與分析的文本力求達到最大的變異性（variety），包括不同的文本來源與不同的論述立場。文本的來源包括：（1）利用 Google 搜尋關於女性專用車廂的網頁與部落格討論，搜尋結果有 266 筆（2008.01.05）。其中有些文章後面還有讀者的留言與討論，尤其是「男性聯盟」網頁（<http://www.tacocity.com>）。

tw/Minism/)，站長的「男人，好好享受歧視吧——祝賀女性專用車廂開辦」與「台鐵設置女性專用車廂，男士該如何反擊？」兩篇文章分別就有 22 與 35 篇留言討論。(2) 利用資料庫搜尋電視與平面媒體的新聞報導與讀者投書。(3) 特定社群的電子郵件討論，如女學會、性別平等教育協會之會員群組。<sup>11</sup>(4) 兩位作者針對女性車廂設立理由，對台鐵承辦人員與立委王昱婷辦公室所做的訪談，以及與同事、親友進行的非正式討論。因此所蒐集的文本，除了一般媒體的報導與投稿之外，也涵蓋了女性主義社群以及男權團體的意見與論述。

我們針對這些關於女性專用車廂的各種說法與論述一一進行檢視，從前述性別平等的理論基礎將這些主張歸納出四種典型的論述類型。然後針對上述類型論述進行文本分析，討論論述所預設的性別關係、提出的具體策略，以及對性別平等的願景為何。並且運用思考實驗 (Maxwell, 2005: 58) (例如，如果女性專用車廂是一個放大的博愛座……)，有系統地比較女性專用車廂與夜間婦女候車區、博愛座、婦女保障名額、性別意識成長團體的異同，據以分析此種論述類型在性騷擾防治、性別差異、性別平等面向所存在的性別意涵與可能造成的影響。最後則回到空間的性別區隔這個層級的現象進行整體的討論。

## 五、「女性專用車廂」的平等論述檢視

在蒐集整理了贊成與反對女性車廂的相關論述之後，我們發現三種「性別平等」模式——相同、差異、轉化——確實為不同立場者所

11 由於此兩群組為封閉性論壇，因此本文所引用之發言，均經發言者同意後採用，並以匿名方式呈現。

援用，並且進一步可分為四種代表性論述（參見表一）。以下藉由分析這四類論述的性別意涵，嘗試說明對於性別政策創制應有的檢視。

表一：女性專用車廂之不同立場與論述

論述主張	平等模式／觀點	政策立場
一、平等即相同	相同	反對女性車廂
二、女士優先/保護弱者	差異	贊成女性車廂
三、積極矯正	差異	贊成女性車廂
四、多元差異	轉化	反對女性車廂

### （一）平等即相同論

明明付相同的票價，憑什麼台鐵有權力依據乘客的性別給予差別待遇？（「男性聯盟」聲明稿）

將平等定義為「完全相同的待遇」的論述，除了見諸媒體投書之外，也廣泛出現在「男性主義與男性聯盟」的網頁<sup>12</sup>以及雅虎網站中標題為「台鐵設立女性車廂，是誰下令設立的？」的討論區，<sup>13</sup>後者因為「涉及暴力、色情、犯罪」而遭雅虎站關閉。此外，台灣鐵道網也設有討論區以及投票區。<sup>14</sup>這裡面不乏許多情緒性言論與主張護衛男權的留言，認為台灣女權已經過於高漲（例如男性聯盟的聲明：「如果男生還不反對……孩子就準備從母姓了。」），至於「性騷擾受害者絕大多數為女性」這樣的統計數字，他們也認為是人為操縱的。

12 設於 PChome 個人新聞台，網址 <http://mypaper.pchome.com.tw/news/minism2>。

13 [http://tw.knowledge.yahoo.com/question/?link=evaluation\\_list&qid=1206060303628](http://tw.knowledge.yahoo.com/question/?link=evaluation_list&qid=1206060303628)

14 [www.taiwan-railway-club.com.tw/vote/list\\_vote.html](http://www.taiwan-railway-club.com.tw/vote/list_vote.html)，此網頁已不存在。



採取這種極端看法的，大致上傳達出幾種訊息，包括女人遭受性騷擾是女人的事，女人要自己想辦法，不要損及男人的權益；女性專用車廂涉及公共利益，不能女性團體說了就算，要事先經過男人的同意（例如男性聯盟的聲明：「我們也嚴拒他人擅自作主，妨害我們的權益。」）；騷擾是極少數男人所做的事情，為何將每位男人都視為騷擾者（例如男性聯盟的聲明：「根本是將每位男士皆視為性騷擾嫌疑犯。」）。

的確，儘管性騷擾案件中加害者多為男性，但是曾經騷擾女性的男性仍然會是男性總數裡面的少數者，因此不應當將所有男性因其生理性別而直接標籤為「潛在加害者」。然而，如果男人急著區分自己（好男人）與他者（騷擾女人的壞男人），馬上將自己置身於防治性騷擾的論述與行動之外，則會只看到自己權益受損，卻沒有因而思考性騷擾與性別結構的問題。這些論點看到了社會中存在的少數真實案例，拓展了性騷擾的複雜樣態，只是關注個案可以，但不應就此轉移了性騷擾議題中男女不均衡分布的結構現象。尤其上述這些論點在反對女性專用車廂之時，並看不出來對於女性性騷擾議題的關切，反而在話語中流露出對於女性或婦女團體的敵意。舉例來說，這裡有個弔詭之處，論者一方面以「齊頭平等」之名來反對女性專用車廂，另一方面卻不認為「從父姓」與「從母姓」應為平等之主張，而認為「從母姓」是女權高漲，會讓男性淪於弱勢之境，而不質疑從父姓的正當性。因此這些論點選擇從男性的位置出發，為男性爭取該有的權益，卻不從性別結構的角度來關切女性集體成為性騷擾受害者的處境。

另外一種主要論點則在自由主義主張人人都有相同機會與權利的框架下，反對女性專用車廂這種因「性別」而賦予的差別待遇的存在。這種論述強調「票票等值」，付了一樣票價的男性使用者，不應

當比女性少了選擇車廂的權利。例如一位每天搭乘通勤電車的乘客也從切身觀察中，認為此舉有違平等：「我平常都是搭火車上下班，發現多了女性專用車廂後，別的車廂變得更擁擠……現在講究兩性平等，不應該這樣設置女性的專用車廂」（張家緯，2006.06.04）。

前文曾經提過，「平等即相同」模式經常遭致的批評，就是往往忽略結構層次基本條件的差別，或是父權支配的現實，僅在形式上提供男女同樣的機會，不代表兩者可以實質享受到同樣的權利。鄭淑丹（2006.07.27）就從這一點對於「相同論」提出反駁：

男女之平等並非指絕對、機械之形式上平等，設置女性專用車廂之立意，即為了促使實質平等之實現，並不限制法律授權主管機關，斟酌具體案件事實上之差異及立法之目的，而為合理之不同處置。（底線為本文作者所加）

不過，促使「實質平等之實現」有很多種方法，一位網友就直言，「設置警鈴、加裝監視器，一樣可以達到預防性騷擾的效果，不應把男性當成二等國民對待」（曾鴻儒，2006.07.26）。確實，政府若要辯護設置女性車廂是「合理之不同處置」，也就是採取「差異」的手段，仍應以不違反轉化性的平等願景為原則。然而，接下來討論的兩種「差異」策略，似乎都禁不起此一上位原則的檢視。

## （二）女士優先論

〔台鐵局長何煖軒〕認為當社會對於 Lady first 這樣的世界通則還有爭議的話，推出女性專用車廂可能就早了一點。（李南燕，

2006.07.30a)

一位台鐵列車長也指出……國內男性對女性的尊重、禮讓態度，要努力改善的空間還很大。(黃如萍，2006.06.28)

其實設立女性專屬車廂的用意，跟台北捷運在月台上設立「夜間女性候車處」的想法是很接近的，並不是想要搞性別歧視或是女權主義，而只是單單對於女性的一種體貼，因為女性就生理構造來說，是有著先天上的弱勢，在一個懂得尊重兩性彼此不同的社會裡面，尊重且禮讓較弱勢的族群，可以顯現出整體社會的成熟度。不過看來，台灣目前對於不同性別族群的尊重，是還有很大努力的空間。(荳芽，2006.08.03)

同是強調應看見性別「差異」的論述，可能因為對差異的認知不同，而引發「保守」與「激進」兩派截然對立的立場。激進派企圖矯正差異而追求兩性實質平等（下節將予討論），保守派則將性別二分的差異視為必然，僅思考如何滿足既有性別角色下的實務需求，而非改變性別規範。前面引言中，無論局長、列車長或是某部落格作者 Lily，不約而同地都贊同男性應該對女性尊重、禮讓、體貼，然後感嘆台灣社會尚未進步到能夠普遍接受這種「女士優先」的觀念。荳芽認為女性專用車廂與台北捷運的「夜間婦女候車區」的想法很接近；然而所謂夜間婦女候車區的英文本來是 Nighttime Safeguarded Waiting Zone，其本意是來自治安顧慮的城市，在夜間搭乘捷運人數較少的時段，將旅客集中在月台某處，輔以監視設備，然後進入某個特定車廂，因而可以彼此照應，不致落單。它服務的對象不只是婦女，也

涵蓋老人、小孩、單身，以及任何顧慮安全的乘客。所以此候車區並無排他性，它的預設並非空間隔離，而是人與人之間的相互照顧。然而近來捷運公司又將其英文改為 *Waiting Zone for Female Passengers at Night*，強化了婦女需要特別保護的觀點。從英文翻譯成中文，再從中文翻譯成英文，已經脫離國外的原意。而特別強調國外所沒有的「婦女」與「female」二字，表面上看起來是台灣的國家政策特別重視婦女人身安全，然而就實際的功能而言，卻並無二致，反而因為使用「婦女」，而強化女性做為弱者，需要保護的傳統形象。

荳芽又指出女性在生理構造上有先天的弱勢，因而需要特別加以禮讓。<sup>15</sup> 台北捷運以及沒有劃位的火車通常也會將離出入口最近的位置劃為博愛座（英文為 *priority seats*，意思是優先給最需要的人乘

---

15 基於男女天生的生理構造差異，也曾引發台灣大學溫水游泳池的月票是否應該男女不同價的討論。首先有女學生在「女性主義理論」課程的實踐作業裡提出「女生固定每個月的生理期都不能游泳，為什麼女生的月票票價卻跟男生一樣？」這樣的問題，隨後動員發起「自在游泳、公平收費」的網路連署，希望在辦理月票、半年票、年票時，可以給子女學生四分之一的優惠（陳幼馨，2007）。這種建基在男女天生差異上的公平對待，似乎理所當然，然而仔細探討卻又不是如此單純。固然月經是（停經前）女性的共同生理現象（暫且不考慮由男變女的女性），但是真實的月經體驗卻又人人不同。有的人會嚴重影響日常生活作息，有的人則作息完全照常。醫界表示只要使用衛生棉條其實仍然可以下水游泳，只是台灣女性使用衛生棉條的比例極低。然而如果女性的月票打八折，是否會與破除女性生理期就不能運動這種迷思的目的有所違背。如果有女性不受月經影響，仍然30天天天下水的話，是否會引發男學生不平之鳴。台大後來採用的策略是發行「鵲的卡」（*gender card*）；一般月票票價250元，使用鵲的卡票價200元，但是每月只能使用20次，而且男女皆可購買鵲的卡。從「女生卡」到「鵲的卡」，它一方面照顧到女性的需求，另一方面也讓男生因為這個性別平等運動而受惠。性別既是重要議題，也可以超越它。因此，建基於男女天生生理差異的游泳池收費差異政策，經過長期討論後，並不全然站得住腳。女性專用車廂政策若要奠基於天生性別生理差異，其間的聯繫似乎更遠。

坐），並透過宣傳要求一般四肢健全者讓位給「老弱婦孺」（這裡的「婦」指的應該是孕婦，而不是所有女性）。對於無論是天生或後天造成的生理失能（如膝蓋老化、懷孕等），不適合久站，基於人情予以讓座，就像是無障礙設施（步道、電梯）的法令規定，其基本精神亦是平等的關懷，讓各種不同能力的身體，都能夠自在地在一個友善支持的空間環境中移動。博愛座雖有劃設，其基本精神是每個座位都是博愛座。但若回到性別這個面向，男女天生生理構造固然不同，平均而言，女性的身高較矮、體重較輕、體力較弱，然而這種身體的平均差異對應到搭乘交通工具，是否因此而該讓座，並無顯著的意義。比一般女性更有立場要求博愛座位的也許是身高較矮的成人，在空間設計不良的情況下，可能構不到可以固定身體的拉環，而在車輛加減速的時候產生危險。更何況我們還不斷強調不應該因為天生生理差異而剝奪女性騎機車與開車的權利。再者，男女之間的天生身體差異（指的是身高、體重、力量等，而非能否懷孕生產），遠小於男人（或女人）內部的差異，亦即體力優於某個中等身材之男性的女人比比皆是。是故，用生理構造的差異來決定女性在搭乘火車／捷運的座位安排（博愛座或博愛車廂）應有不同，也就站不住腳了。

「女士優先」（lady first）或者騎士精神（chivalry）是否就是一個先進文明社會的表徵？其實從性別平等的角度來看並非如此。騎士源自於西方中世紀的特定社會階層，而騎士精神則指涉效忠教會、勇氣、榮譽、忠誠、慷慨、憐憫、誠實與服務等，並且要保護與禮遇領主的女眷或所有的女性（Braudy, 2005）。騎士階層沒落之後，代之出現的是紳士。紳士繼承了許多騎士的傳統，遵守著嚴謹的生活規範。在對待女性方面，強調尊重、有禮、保護，也就是女士優先的風度，例如為女士開車門、挪椅子；走在道路外側以保護女士不會被汽

車撞到等 (Girouard, 1985)。不過，女士優先或者紳士風度顯然並不保證此社會是一個性別平等的社會，即使在西方，在政治、教育、法令、工作等領域女性仍然遭受性別歧視，受到不公平的待遇。更進一步說，對女性的禮遇與保護，究竟象徵了女性地位的崇高，還是其實它是另一種隱微的性別歧視？

Glick 與 Fiske (1996) 即指出，過去對於性別歧視的界定侷限在對於女性的敵意，忽略了性別歧視中可能存在對於女性的主體正向感覺的這個面向。她們因此區分敵意型 (hostile) 的性別歧視與親善型 (benevolent) 的性別歧視。親善型的性別歧視認可男人對於女人的依賴 (母親、情人等角色)，以較為柔軟的方式來合理化男性宰制與傳統性別角色，雖然主觀上會自認為好意，是在保護女性、對女性友善，卻也同時確認了男性是較有能力的族群。所以敵意型的性別歧視認為女性不適合在經濟、法律、政治等領域擁有權力，而親善型的性別歧視則提供一個將女性限制在家庭角色的合理化理由。將男人視為保護者，雖然給男性一個好的形象，但是卻強化了男性對女性的宰制。因此，女性專用車廂若建立在女性是天生生理弱勢 (差異說) 以及女士優先或保護的價值觀上，支持者在主觀上出自好意，短期看來也可能讓某些女性與性騷擾保持距離，但是並沒有藉此培養女性對抗性騷擾的能力，而仍然如親善型性別歧視一般將女性固著在易受傷害的弱者位置。

### (三) 積極矯正

過去幾年來，我經常坐火車通勤於高雄台南間，有一個習慣就是上車會先看看有哪些會是我覺得最舒適的座位選擇，通常我下意

識會避免坐（或站）在男性旁邊，尤其是車廂內很擁擠的時候，如果有一個在男生旁邊的小小一格的坐位（電車是沒有獨立座位的），我常矛盾要坐下還是站著，而可能就是這女性車廂的設置，讓我免除了選位置的麻煩，而讓我覺得很舒適吧。（HW）

同樣是看見男女的差異，激進派嘗試培力女性，針對差異（特別是女性的需求）開出處方，以克服差異所帶給女性的不利處境。然而如同 Walby（2005a）所指出的「究竟要接受或重視既有的性別化的差異（existing gendered differences）到什麼程度，常在性別主流化的理論與實踐中成為爭議來源」（頁 329），是我們在面對這類論述時必須檢視的核心。前述 HW 的引言，反映的是許多女性「就是不喜歡和男性近距離的共處」的偏好；但是偏好不一定具備構成政策需求的正當性。我們在不少女性的留言中看到此種從防治性騷擾論述所溢出的舒適論述。有些女性會以男性「天生體味較濃」或「習慣不好」為理由，因此覺得與女性比鄰而坐比較「舒適」。例如某部落格網友 Candy 的留言：「要是又遇到男生冒出汗臭味，厚……會暈倒啲！……台鐵這個措施真是好極了。因為不用和男生擠在車廂的，車上的空氣也比較流通、清新，哈哈！當然，也比較賞心悅目一點啦！」<sup>16</sup>然而我們可以尊重每個人的偏好與自主選擇，但是如果要以對於他人身體的偏好或排斥，形成政策（公權力介入）的基礎，就需要更審慎的討論。否則男性也可能不喜歡某些女性身上的香水味，或者長髮隨風飄動的頭皮屑想像，而要求與女性隔離。此外，這些「味道」問題多半與個人衛生習慣有關，若以「性別」將之變成普遍性宣稱，又有本質

16 2008.01.05 取自 [http://www.wretch.cc/blog/tornadohsu&article\\_id=3973605](http://www.wretch.cc/blog/tornadohsu&article_id=3973605)

化特定性別的傾向。「賞心悅目」之說，應是 Candy 對男性身體與外貌的偏見了。舒適是一種普遍的需求，不論其性別、種族與年齡。如果以性別作為分類的基礎，提供給某一特定性別舒適的空間，勢必引起另一性別的不滿。

另一方面，如果女性所反映的這些「需求」，與女性集體不平等的處境有關，則當然需要正視。有些女性就指出這種對於空間隔離的偏好（需求），與性別化的互動與權力有關。例如，許多男性或許在社會化的過程中，對空間使用較為主動、具有侵略性，因此在大眾運輸工具上經常將雙腳張開，而佔據超過自己身體比例的空間。另外則有女性認為「男性凝視目光」是造成女性無法舒適之重要原因。儘管並非所有男性都會有這種侵略性的行為或注視，但這種潛在的被侵略可能，仍真切地造成許多女性的壓力。一位女性也在 email 群組中如此分享這樣的心情：

在運用公共交通工具時（飛機、火車等等），我也會儘量避免坐或站在男性的旁邊，沒仔細想過為什麼，就是「直覺」。不過仔細一想，「直覺」也可能是後天經驗的累積與學習的結果，想要避免不必要的「麻煩」與「不適」。不只這種空間，連看電影我也不太喜歡獨自一人去看，就是怕萬一旁邊坐了個「男的」！然而我覺得這樣是很自我侷限與剝奪的，為什麼我不能無憂無慮的去看電影？就像為什麼我不能無憂無慮的獨自走在暗夜、小巷？如果可以要得更多，那可不可以也有屬於女性觀賞電影甚至行走的空間呢？（LC）（底線為本文作者所加）

從 LC 的親身感受，可以發現許多女性在從小面對性騷擾的切身



或耳聞經驗累積下，已經習慣採取「迴避」男性的方式來自力救濟，以斷絕任何可能發生的性騷擾。而儘管這樣的迴避策略是行動者發展出來的消極策略，卻回頭造成行動者「自我剝奪」的不平之感。因此，她們認為國家若能介入強制男性（潛在的騷擾者）主動迴避，而非身為女性（潛在的受害者）的她們需要迴避，則從某種角度而言，減少了「受害者」還需要負責（迴避）的不正義。

然而，隔離或許可以做為解決部分女性「現實需求」的策略，但我們需要進一步思考的是它與性別平等的願景是否背道而馳。女性專用空間滿足了某些女性暫時的安全感，但它不僅沒有培力女性面對性騷擾或不禮貌注視的應變能力，相對的，卻持續複製女性對生理男性的恐懼或排斥，以及「隨時可能受害」的想像，以至於「即使搭車人數較少時，坐在座位上還是不能放心好好休息，得處於戰戰兢兢的狀態」（馬瑞君，2006.06.01）。那麼，出了女性車廂，進入沒有公權力加以隔離的公共空間時，女性一樣持續背負著「受害」的包袱與自我剝奪之感，處於一種虛擬的宵禁之中（Koskela, 1999）。

另一項違背性別平等願景的後果是，空間的強制隔離也造成被標籤為「潛在加害者」的男性的不滿，亦即更深刻的性別對立。LC表示「為什麼我不能無憂無慮的獨自走在暗夜、小巷？」只是這種提問的解答應該是透過空間改造與性別教育，讓我們的暗巷不再有性騷擾或性侵害的可能，LC卻推論到「可不可以也有屬於女性觀賞電影甚至行走的空間呢？」這種邏輯推論下去，我們的都市空間恐怕要一分为二，需要專屬女性的人行道、市場與百貨公司。<sup>17</sup> 只是如果檢視性

---

17 女性專用車廂，與「女校、女廁、女子美容院」等社會中既存的性別隔離空間有幾個根本差異。(1) 多數強制性的依性別來區分的隔離空間，其存在大都因為牽涉身體的裸露，如廁所、浴池。(2) 女性專用車廂係公共空間之規劃，非

侵害的統計數字，事實上有七成左右的加害者為熟識的人，依她的邏輯恐怕只有建立女兒國才有可能，只是同性之間的性騷擾又要尋求什麼解決之道呢？

還有一些女性主義者將整個問題範圍拉大，認為在一個對女性敵意的社會中，某些排除男性的獨立空間，可以具有培力女性的作用。女性主義者 FL 說，在一個沒有男人的捷運車廂裡，「不要擔心鹹豬手的突擊，女人可以暫時放鬆身體的警戒，下車後可以有精神去參加女性主義集會」。<sup>18</sup>除了防治性騷擾與舒適論述之外，這個論點將女性車廂的問題拉到更高的層次，但也同樣需要辯證檢驗。女性專用車廂是否真如性別意識覺醒團體一樣，藉由單一性別的空間，可以壯大女性的個人與集體力量？

在婦女運動初期的女性性別意識成長團體中，女人與女人聚在一起，交換彼此的性別經驗，補充性別的論述，藉由分享，一方面建立姊妹情誼（sisterhood），一方面體會到個人的就是政治的（personal is political）。此時暫時性地建立一個隔離男人的全女人的空間有其必要，因為談論的議題包括私密的身體、夫妻的親密關係等，如果有男人在一旁，女人無法自在地敘說自身的經驗，再者男人（壓迫者）的存在，也會阻礙女性發聲的動力。性別意識覺醒團體在推動婦女運動

---

私密也非商業空間，因此採取隔離政策的意涵更為嚴重；（3）女性專用車廂係僅提供「女性」專用，並無相對的「男性車廂」，但女校、女廁空間有相對的男性空間配置，因此雖有性別二分的意涵，但並無資源分配不公問題或強化女性需要保護的象徵意義。（4）基於讓男女學生自然地成長，相互學習與互動，臺灣的男校與女校已經幾乎不存在。目前只剩下幾所明星高中，基於傳統仍然維持單一性別。而誠如本文所述，男女二分的廁所會強化性別二分與性別傳統特質，我們也主張提高無性別廁所的設置。

18 此句引文出自某民間團體網路討論群組的電子郵件。

的歷程中扮演很重要的角色。然而，女性專用車廂藉由排除男性，將女性聚集在一起，它只是暫時的逃避，在車廂中並沒有分享與學習打擊性騷擾的行為，因而走出這個車廂並沒有讓女性更有能力在其他空間中生存。再者覺醒團體是女性的自願團體，而女性專用車廂卻是運用公權力的隔離空間。如果真要談分離主義，也許可以學習紐約「街頭騷擾計畫」<sup>19</sup>的作法，女人與女人定期聚集在一起，分享生活中遭受性騷擾的經驗，交換實際對抗反擊性騷擾的具體技能，不但心理得到支持，也在團體中所學實際應用在日常生活的空間之中，甚至透過撰寫與演講到校園或社區中與其他女人分享，壯大女性集體的力量。

#### (四) 多元差異

「沒有性騷擾的環境」不是專屬於女人的問題或利益，它是所有人都應享有的權益，因此所有車廂都應當是安全車廂。(彭淪雯，2006.05.19)

---

19 「街道騷擾計畫」(The Street Harassment Project) 由一群年輕女性主義者所組成。她們從 1999 年開始成立性別意識覺醒團體 (Consciousness Raising Group)。2000 年六月十一日的白天，上百名男人在紐約市中央公園內公然調戲、攻擊五十六位女人，警察竟然也坐視不顧。四天後她們就正式成立街道騷擾計畫小組，此後每週聚會一次，以交換心得、籌畫行動。她們認為：「就只是因為是女人，出現在公共空間就有遭受騷擾的可能。我們挑戰男人自認擁有公共空間所有權的預設。街道也是我們女人的！」她們利用文宣、網站、街頭表演等方式來挑戰街道騷擾，「因為“Hey Baby!”不是我的名字！因為我並不想對你笑！因為我就只是想要獨自一個人！」該組織的網址為：<http://www.streetharassmentproject.org/>

在前述的辯證討論中，我們並非站在「中立」或「全知」的制高點上提出分析，而早已透露出我們的規範性立場，也就是從一個轉化的性別平等願景，來思考因應性騷擾問題的妥適策略。這個策略要能夠轉化「男性加害、女性受害」的刻板印象，將性騷擾從一個本質化的「女性問題」，提升為每個人不分年齡、族群、性別都應當擁有的基本人身安全與人格尊嚴權，但也不因此忽略了現實脈絡中女性較易擔心性騷擾，也較易遭遇鹹豬手的真實處境。但相較於隔離與迴避等在性別關係意涵上保守甚至倒退的策略，我們主張一個能夠培力（empower）女性的反性騷擾策略。除了長期的性別與防暴教育是不可忽略的基本功夫之外，就因應眼前的實務需求而言，以同樣的經費，主管機關可以在捷運、台鐵車站的宣傳短片或看板廣告中，宣示其反對性騷擾的決心以及處理性騷擾積極機制，宣導「勇敢揪出鹹豬手」的檢舉和具體因應方式，以警示騷擾者以及讓女性（及所有乘客）能夠安心使用大眾運輸工具。

另外要強調的是，延續性別主流化的概念，培力不能只停留在個人的層次，建構一個支持反性騷擾的環境更為重要。也就是說，防治性騷擾不能將責任推到女性個人身上，要女性個人承擔防守員的角色。單一女性的勇敢反擊當然重要，但是如果女性敢於出面指證性騷擾而周圍的乘客卻不伸出援手，或者帶著狐疑的眼光，端詳女性受害者的穿著，那麼只會讓女性承擔更大的壓力。一個在概念上認為性騷擾是錯誤的行為，在行動上勇於出面支持受害者的公共環境，也許更有效地打擊性騷擾。而這個支持的環境，無論女性或男性都應參與其中。

防治性騷擾不是女性單方的責任，男人更要反思男性在性騷擾中所扮演的角色。在台鐵試辦女性專用車廂這半年中，很可惜男人要不

是扮演保護、疼惜與體貼女性的角色，要不以違憲或歧視男性之由加以反對。根據本文所蒐集的文本，多數男性並沒有藉此事件集體反思造成性騷擾的歧視與貶抑女性的男子氣概養成。也就是說，女性專用車廂的政策，具體而言造成某些男人心理的反感（被視為嫌疑犯、覺得搭乘空間遭受剝奪），卻沒有形塑一個讓男人集體參與防治性騷擾的氛圍，因而仍然將男人排除在性別運動之外。而將防治性騷擾的對策推給女性專用車廂，也並沒有因此教導每一位乘客在擁擠的車廂中如何行為，以免造成其他人不悅或不受尊重的感受。這些都是未來在宣導策略的設計上可以注意的。

再者，儘管根據統計資料，性騷擾與性侵害最常發生在男性對女性上，但顯然並非所有生理男性都有性騷擾的前科或慾望，而女性之間也有可能發生性騷擾。女性專用車廂的思考以生理（身體）性別作為區隔空間的標準，沒有處理性傾向的面向，有可能落入異性戀中心的思維模式。

女性專用車廂以性別二分進行空間隔離也可能成為「性別歧視」（genderism）<sup>20</sup>的一環。Browne（2004: 339）以跨性別者的如廁經驗說明，當廁所分男女的時候，這些空間預設了性別的可能性只有男女兩種，因此再製了性別是自然天生二分的假象。廁所作為性別測試與證明的地點，使用者必需要在最短暫的一瞬間辨識出對方身體的性別，非女即男。不符合性別規範的身體，出現在不對的空間中，就會

---

20 Browne（2004）指出 *sexism* 是以生理性別作為基礎，對於某個生理性別進行歧視；而 *genderism* 則是對於不符合社會性別規範（例如會被誤認為男人的女人）進行歧視。不過作者也強調 *sex* 也並非是天生自然的，它經由性別論述而物質化。

遭受質疑與挑戰。因此女性佔有女廁，正如女廁佔有了女性。<sup>21</sup> 由於廁所依性別區隔為男廁與女廁，廁所標誌的設計就要在不需識讀文字的情況下，以共通的圖案讓人很輕易辨識出男女廁；因此藍色男粉紅女、拐杖男與高跟鞋女等標誌，就一再鞏固既有的男女刻板形象。台鐵的女性專用車廂標誌同樣延續了以粉紅色做為女性代表色的象徵系統，強化了與廁所一致的性別結構。

同理，女性專用車廂以生理性別作為能否使用空間的判準，因此會被誤認為男人的女人（如留短髮、穿「中性」服裝、體毛較多較長、行為舉止較「男性化」等）可能就會遭來狐疑的眼光；同樣為了取得待在女性專用車廂的正當性，女性的刻板身體規範就會得到再製。結果，女性專用車廂，一方面對於跨性別者不友善，一方面強化了性別男女二分的價值以及女性特質的社會規範。

## 六、代結語

讓我們回到本研究最重要的發問：「女性專用車廂是邁向性別平等的階段性策略，還是悖離了性別平等的目標？」底下我們討論支持女性專用車廂存在的理由，以及設置女性專用車廂可能帶來的後果。

許多女性在使用女性專用車廂後，發表感想：終於可以在車上打瞌睡、補妝、伸伸懶腰了。然而「舒適論述」無法成為支持女性專用車廂的理由。因為無論性別、職業、種族或年齡的乘客都有可能渴望

---

21 在我們的文化裡，寬衣解帶如廁仍然是極其隱私的事情，性騷擾的風險也相對較高，因此以性別區分廁所在當前仍屬必要。不過為了降低廁所成為再製性別規範的場所，並顧及跨性別者如廁的需求，我們建議可以增加無性別（uni-sex）的廁所。

舒適。我們不可能將大眾運輸中的某個空間提供給特定社會屬性的人群，以滿足他們舒適的需求。有女性則表示，在女性專用車廂中，女性可以自在地哺乳。確實哺乳牽涉女性身體的裸露，在身邊有陌生男人的環境中，容易引人側目。然而針對哺乳這項女性特殊的需求，提供女性專用車廂顯然不符比例原則，台鐵或捷運局需要做的應該是在鐵路車廂內或者捷運站內提供舒適的哺乳室空間。

女性專用車廂可否建立在男女的生理差異之上呢？固然，男女的平均身高、體重、體能有所差異，然而男人或女人內部的差異遠大於男女之間的差異。況且，女性作為集體，就搭乘大眾運輸而言，其體能並沒有弱到需要特別保護之處。比較可能支持女性專用車廂的理由，大概就是根據統計資料顯示，性騷擾與性侵害的受害者中絕大多數為女性（而加害者為男性）。可是呢，性侵害的加害者中有七成左右為熟識者，而捷運中容或有性騷擾事件發生，卻還沒有嚴重到需要採取緊急措施的地步。而我們認為杜絕性騷擾的積極策略在於防治性騷擾教育（不要成為加害者）、培養反擊性騷擾的能力，以及建立支持受害者的環境與處理機制。女性專用車廂所能獲致的成效有限，一方面採用隔離、迴避的策略，沒有積極增進女性反擊性騷擾的技能，沒有促成異性之間形塑相互尊重相處的規範，一方面女性仍然要身處車站、市場、街道等許多擁擠的空間，如何在性別混雜的更大社會空間中自處仍然是一個日常必需面對的問題。而空間隔離的後果，會寄望有更多性別隔離的空間，這顯然不符合一個性別平等的進程。再者，女性專用車廂作為一種依性別進行隔離的空間，不但強化了性別的男女二分，也強化了空間中的性別氣質規範，更可能讓跨性別者（女性）遭致異樣的眼光。

Bannister、Fyfe 與 Kearns（1998）指出當代都市形式建立在恐懼

之上，透過空間隔離我們將差異隔絕在外，結果差異反而變得更加具有威脅。公共的社會性因而削弱，而將空間經營的權力交給治理者而不是大眾。然而女性專用車廂的思維是隔離差異，而非面對差異。以生理身體做為隔離的基準，降低男女互動的同時，有可能在其他公共空間中讓男人的身體變得更具威脅，而產生恐懼。我們並非要將女性推入具有高度風險的空間，而是寄望在日常多元性別必須一起相處的空間中，從互動中學習，訂立相處對待的規範，以及因應騷擾的個人與公共的處理機制。

最後需要說明的是，雖然我們認為「女性專用車廂」所訴求的女性差異與實務需求之正當性不足，絕對不表示我們反對或低估基於性別差異考量的空間規劃與設計之重要。女性主義地理學者 Linda McDowell (1999/2006) 提醒我們，「公共空間的重要性在於，它們是構成『公眾』多樣性最顯著的地方」(頁 206)。因此，如何讓公共空間對於不同需求的公眾是同樣友善和可親近的，絕對是政策制定與都市規劃者應當致力的目標。例如，台鐵若要彰顯對於性別差異的誠意，可以進行廁所品質的改善、設置無性別廁所、在列車上提供哺乳空間、利用照明／警鈴／動線安排來提升空間安全、加強無障礙環境的設計等。類似這樣尊重多元同時降低排除的政策措施，兼顧實務性別需求與策略性別需求（多元平等願景），應是未來公部門相關決策者在推動「性別主流化」的過程中，可以努力思考實踐的方向。



## 參考文獻

- 王曉丹 (2007) 〈性別與法律〉, 黃淑玲、游美惠編, 《性別向度與台灣社會》, 157-176。台北: 巨流。
- 王志弘、徐苔玲譯 (2006) 《性別、認同與地方》。台北: 群學。譯自 McDowell, L. (1999) *Gender, identity, and place: understanding feminist geographies*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- 交通部台灣鐵路管理局 (2006) 《交通部台灣鐵路管理局試辦「女性專用車廂」評估報告》。台北: 作者。
- 李南燕 (2006 年 7 月 30 日 a) 〈先是女生抱怨男士闖入, 男網友設部落格反擊狂批, 台鐵本周檢討, 台鐵女性車廂, 男生大喊不公〉, 《中國時報》, A6。
- 李南燕 (2006 年 7 月 30 日 b) 〈體貼美意匆匆上路 好事多磨〉, 《中國時報》, A6。
- 趙綱 (2006 年 5 月 11 日) 〈防範捷運性騷擾, 女立委要求設女性專屬車廂〉《人民網》。2008/01/05 下載自 <http://tw.people.com.cn/BIG5/14812/14875/4364453.html>。
- 邵冰如 (2006 年 5 月 29 日) 〈電聯車設女性專用車廂〉, 《聯合晚報》, 10。
- 洪致文 (2006 年 8 月 1 日) 〈女性專用車廂兩個先決條件〉, 《自由時報》, A15。
- 馬瑞君 (2006 年 6 月 1 日) 〈男性勿進, 女性車廂今起試辦〉, 《中國時報》, C1。
- 張家緯 (2006 年 6 月 4 日) 〈老人更需要專用車廂〉, 《自由時報》, A15。
- 荳芽 (2006 年 8 月 3 日) 〈台鐵設立「女性專用車廂」有感〉, Lily's Murmur 部落格。2008/01/05 下載自 <http://blog.xuite.net/lilyblog/>

lilychen/7543518。

陳燕卿 (2006 年 6 月 1 日)〈女性專用車廂開倒車〉，《中國時報》，A15。

彭滄雯 (2006 年 5 月 19 日)〈保護女性只會弱化女性〉，《蘋果日報》，A15。

彭滄雯 (2008 年 5 月)〈性別主流化推動情形初探：性別聯絡人角度的評估〉，夥伴關係與永續發展國際學術研討會，台灣公共行政與公共事務系所聯合會。台中：東海大學。

曾鴻儒 (2006 年 7 月 26 日)〈台鐵女性車廂網友反彈〉，《自由時報》，A15。

黃如萍 (2006 年 6 月 28 日)〈男客霸占台鐵無能，女性車廂受辱專用〉，《中國時報》，A10。

黃如萍 (2006 年 8 月 11 日)〈女性車廂試辦至 11 月底〉，《中國時報》，A12。

黃怡翎 (2006 年 5 月 15 日)〈女性專用車廂？〉，《自由時報》，A15。

黃淑玲 (2008)〈性別主流化：國際與在地經驗的對話〉，《研考雙月刊》，266：3-12。

溫子欣 (2006 年 7 月 31 日)〈女性專用車廂問題知多少〉，《中國時報》，A15。

劉尚倫 (2006 年 6 月 2 日)〈防性騷擾，女性專用車廂上路〉，《生命力新聞網》。2008/01/05 下載自 [http://www.newstory.info/2006/06/\\_html](http://www.newstory.info/2006/06/_html)。

鄭心湄 (2005 年 5 月 17 日)〈捷運性騷擾案板南線最多〉，《中國時報》，C2。

鄭淑丹 (2006 年 7 月 27 日)〈女性車廂不違憲〉，《自由時報》，A15。

Bacchi, C. & Eveline, J. (2003) Mainstreaming and neoliberalism: A contested relationship. *Policy & Society*, 22(2): 98-118.

Baden, S. & Goetz, A. (1997) Who needs [sex] when you can have [gender]? Conflicting discourses on gender at Beijing. *Feminist Review*, 56: 3-25.

- Bannister, J., Fyfe, N. R., & Kearns, A. (1998) Closed circuit television and the city. In C. Norris, J. Moran & G. Armstrong (Eds.), *Surveillance, closed circuit television and social control* (pp. 21-39). Aldershot, UK: Ashgate.
- Beveridge, F., Nott, S., & Stephen, K. (2000) Mainstreaming and the engendering of policy-making: A means to an end? *Journal of European Public Policy*, 7(3): 385-405.
- Braudy, L. (2005) *From chivalry to terrorism: War and the changing nature of masculinity*. New York: Vintage.
- Browne, K. (2004) Genderism and the bathroom problem: (Re)materialising sexed sites, (re)creating sexed bodies. *Gender, Place and Culture*, 11(3): 331-346.
- Commonwealth Secretariat (1999) *Gender mainstreaming in the public service: A reference manual for governments and other stakeholders*. London: The Author.
- Daly, M. (2005) Gender mainstreaming in theory and practice. *Social Politics*, 12(3): 433-450.
- Fraser, N. (1997) *Justice interruptus: Critical reflections on the "postsocialist" condition*. New York: Routledge.
- Girouard, M. (1985) *The return to Camelot: Chivalry and the English gentleman*. New Haven: Yale University Press.
- Glick, P., & Fiske, S. T. (1996) The ambivalent sexism inventory: Differentiating hostile and benevolent sexism. *Journal of Personality and Social Psychology*, 70(3): 491-512.
- Koskela, H. (1999) 'Gendered exclusions': Women's fear of violence and changing relations to space. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 81(2): 111-124.

- Lister, R. (2003) *Citizenship: Feminist perspectives* (2nd ed.). New York: New York University Press.
- Lorber, J. (2000) Using gender to undo gender: A feminist degendering movement. *Feminist Theory*, 1(1): 79-95.
- Maxwell, J. A. (2005) *Qualitative research design: An interactive approach* (2nd ed.). Thousand Oaks, CA: Sage.
- Rees, T. (1998) *Mainstreaming equality in the European Union: Education, training and labour market policies*. New York: Routledge.
- Rees, T. (2005) Reflections on the uneven development of gender mainstreaming in Europe. *International Feminist Journal of Politics*, 7(4): 555-574.
- Squires, J. (2005) Is mainstreaming transformative? Theorizing mainstreaming in the context of diversity and deliberation. *Social Politics*, 12(3): 366-388.
- Taylor, V. (2000) *Gender mainstreaming in development planning: A reference manual for governments and other stakeholders*. London: Commonwealth Secretariat.
- Walby, S. (2005a) Gender mainstreaming: Productive tensions in theory and practice. *Social Politics*, 12(3): 321-343.
- Walby, S. (2005b) Introduction: Comparative gender mainstreaming in a global era. *International Feminist Journal of Politics*, 7(4): 453-470.

## **Protection? Correction? Or Exclusion? The gender implications of women-only cars in Taiwan**

*Herng-Dar Bih* National Taiwan University

*Yen-Wen Peng* Shih Hsin University

---

In order to prevent sexual harassment, Keio Sen Train Line in Japan has been providing the last car as the women-only car since 2000. Following the Japanese model, Taiwan Railway also installed a women-only car for the commuters in 2006. However, there were conflicting voices regarding the legitimacy of the program, and the Taiwan Railway eventually suspended it after a six-month trial period. We believe that the implications of initiating such a program are worth detailed scrutiny. As a policy of spatial segregation, does it fulfill the aim of gender equity or become an obstacle to it?

This paper firstly reviews three levels/models of gender equity, including sameness, difference, and transformation. Then, the authors try to analyze the different discourses on women-only car policy standing on the ground of the transformative model. The related discourses could be divided into (1) formative equality; (2) protectionism; (3) separatism; and (4) diverse society. We do textual analysis on the former three discourses and indicate the reasons why the “diverse society” perspective can better fulfill the agenda of transformative gender mainstreaming.

Under the global trend of gender mainstreaming, more and more

governmental policies or programs are planned and initiated in the name of “gender equality.” But they are not necessarily unproblematic. That is why we exercise the deliberation of women-car only policy by analyzing various public discourses. We propose that future gender policies and programs should be critically examined and deliberated in the same manner, so as to keep up the transformative and progressive spirit of gender mainstreaming.

**Keywords:** Women-only cars, gender equity, gender mainstreaming, sexual harassment, gender analysis, spatial segregation

◎作者簡介

畢恆達，台灣大學建築與城鄉研究所副教授。研究專長：質性研究、環境心理學、性別與空間。

〈聯絡方式〉

地址：台灣大學工綜館3樓，台灣大學建築與城鄉研究所。

Email：hdbih@ccms.ntu.edu.tw

◎作者簡介

彭滄雯，世新大學行政管理學系助理教授。研究專長：民主治理、性別研究、後實證政策分析、第三部門研究、綠色政治。

〈聯絡方式〉

地址：世新大學管院大樓 M503 辦公室。

Email：ypeng@cc.shu.edu.tw

