

小心生活每一程

香港交通工具

性暴力現況調查報告

關注
婦女性暴力
協會

Association Concerning
Sexual Violence Against Women

2014年1月



研究統籌：李健音 林依玲（至 2013 年 5 月） 陳劍琴（自 2013 年 8 月）

研究員：莊詩雅 葉秀媚 柯寶瓊 何曉璧 董煥開 周曉彤 謝家浩 羅恩賢
陳寶琪 陳苡婷 高詠恩 陳悅心 王慧賢（排名不分先後）

出版：關注婦女性暴力協會

版權：關注婦女性暴力協會

校對：羅小萍

封面設計：羅恩賢

顧問：王秀容

國際書號：978-988-99869-9-5

目錄

序言	1
研究結果摘要	2
第一章：研究背景	6
第二章：研究目的	8
第三章：研究方法	9
第四章：研究結果－問卷調查	10
第五章：研究結果－「港鐵設施考察」及「改善港鐵萬人 like」	24
第六章：總結	28
第七章：建議	31
第八章：呼籲	32
參考資料	33
性暴力的定義	34
婦女友善環境小組簡介	35
歷年行動	36
組員感想	38
對女性車廂的意見	43
成果篇	44
傳媒報導	46
活動花絮	47
鳴謝	48

序言

近期，在公共交通工具遇到性騷擾及非禮個案有持續上升的趨勢，根據警方在 2013 年首 7 個月公佈的數字顯示，單是港鐵內發生的非禮及偷拍個案，已有 176 宗（非禮 116 宗、偷拍裙底 60 宗），可見非禮及偷拍情況非常嚴重。

關注婦女性暴力協會（下稱協會）認為，報案數字只是冰山一角。因此，我們深信除了要讓公眾提高警覺，把侵犯者繩之於法，亦可加強乘客面對性侵犯的應變能力，建立反擊的意識。此外，我們也鼓勵受害人遇到侵犯時要即時求助，呼籲目睹事件的乘客即時「行動」，向受害人伸出援手，以阻止性侵犯事件發生。至於港鐵在防止及撲滅性暴力罪案方面，不應只靠警方之力，亦應積極改善港鐵相關措施，預防性暴力的發生。

過去五年，協會與香港鐵路有限公司有多次溝通及會面，並提出改善建議，而我們也高興見到他們有所改善。

本會轄下之「婦女友善環境小組」一直監察乘客在公共交通工具受性暴力對待的情況，期望透過對有關公共交通工具之研究、調查和發佈，與大眾討論如何有效反擊車廂中的性騷擾及非禮事件。協會期望小組協助的研究報告能再次喚起公眾對性暴力的關注，以提出改善車廂的措施，有效減少性騷擾及非禮個案。

王秀容

關注婦女性暴力協會總幹事

研究結果摘要

關注婦女性暴力協會一直對性別平等的議題十分關注，其中關注到社會環境的因素對於構成性暴力問題的影響。而本會轄下的「婦女友善環境小組」就此方面進行多年的研究，目的旨在：（一）探討公共交通工具發生的性暴力現況及市民對此問題的看法，讓公眾對問題加以關注；（二）透過實地考察及收集民意向相關部門提出實際改善建議。

研究主要分為兩部份，第一部份：「女性乘搭公共交通工具遭受非禮事件調查」分別於 2009 年 2 月及 2010 年 10 月至 11 月期間以問卷形式於網上進行。第二部份：「港鐵設施考察」及「改善港鐵萬人 like」投票活動，前者承接第一部份，我們根據港鐵環境設計制訂環境檢示表，以便利抽樣法實地考察港鐵的車廂、月台及大堂等設計及相關監察設施；後者以 Facebook、網上投票、街頭訪問、投票等不同的形式收集改善港鐵設施的意見及建議。

1. 調查發現

1.1 2009 年有超過兩成（61 人，23.3%）的受訪女性表示在交通工具上有被非禮的經驗。而在 2010 年則有超過四成（115 人，41%）的被訪女性曾在公共交通工具遭受非禮及/或性騷擾。

1.2 最多受訪者表示曾「被人用色迷迷的眼光注視，令她們感到不安」（2009 年有 57.4% 及 2010 年有 64.3%），其次為「被人借故挨近或坐近」（2009 年有 49.2% 及 2010 年有 59.5%）。而當中受訪者「被人偷拍」的經驗更有上升的趨勢，反映隨著拍攝工具普及，偷拍的情況愈趨嚴重。根據兩次的調查，受訪者在車廂中遭受的性暴力行為往往多於一項，反映現時在公共交通工具上性暴力的情況值得令人關注。

1.3 調查顯示有超過八成的受訪者在地鐵（2009 年有 80.3% 及 2010 年有 80.9%）遭遇到以上非禮事件，情況令人擔憂。

- 1.4 受訪女性表示在星期一至五（2009 年有 54.1% 及 2010 年有 71.1 %）遭遇非禮 / 性騷擾事件，較發生在週末及公眾假期為高。
- 1.5 當遭遇非禮 / 性騷擾時，大部份受訪者選擇「怒目而視」，其次為「自我保護」；亦有不少的受訪者會以鸵鳥政策處理，如「離開車廂/座位」、「假裝若無其事」及「不知如何反應」。只有極少部份受訪者採取較為主動的方法處理非禮事件。沒有受訪者選擇以積極的「報警求助」方法處理非禮事件。
- 1.6 接近六成的目擊者表示曾目睹事主「被人借故挨近」；五成的受訪者曾看到事主「被人色迷迷地注視，令事主不安」；約三成五的目擊者曾看見事主「被不必要或重複地觸摸身體」；約一成目擊者看到事主「被人偷拍」，或侵犯者「在事主面前作猥褻行為」。接近七成受訪者在地鐵目睹以上情況。
- 1.7 同樣地，當目睹非禮 / 性騷擾事件的發生時，較多人選擇「怒目而視」或拍攝/記錄等較被動的方法處理事件，但有更多目擊者沒有提供任何協助給予受害者。
- 1.8 「港鐵設施考察」於車廂、月台及樓梯等地方的監察措施嚴重不足，電梯及升降機的建造物料容易令偷拍/偷窺者有機可乘，求助設施、光線及警告告示亦有不足。
- 1.9 「改善港鐵萬人 like」調查結果顯示，市民認為港鐵最有需要「改善環境空間設計」（708 人，32.7%），其次「增加監察措施」（701 人，32.3%），而「負上企業責任」（380 人，17.5%）、「加強宣傳反性暴力」（379 人，17.5%）亦各佔多於一成半。

2. 建議

- 2.1 交通工具營運商，以可靠、卓越顧客服務見稱；同時也應肩負企業責任去建立一個友善、安全、舒適的環境，去正視、預防及終止女性在交通工具受性暴力的情況，採取有效措施：

- 2.1.1 於當眼處張貼警告字句阻嚇侵犯者
 - 2.1.2 積極宣傳鼓勵乘客伸出援手
 - 2.1.3 為前線職員提供培訓及指引，改善處理性暴力事件的程序
 - 2.1.4 增加監察設施及加強人力監控，以阻嚇有侵犯意圖的人士
 - 2.1.5 積極改善交通工具內及其有關範圍的空間設計
 - 2.1.6 主動向傳媒及公眾發放罪案資訊，讓公眾提高警覺，並提出有效的改善的措施
- 2.2 保安局、運輸及房屋局作為監管機構，應監察交通工具營運者，把預防及終止性暴力列為企業責任，確保他們為乘客提供安全的環境，採取措施，防止性暴力發生。

3. 呼籲

3.1 受害人遇到侵犯時：

- 3.1.1 要立即求助，通知其他乘客/司機/車站職員，甚至報警。
- 3.1.2 對侵犯事件有一定的敏感度，相信自己的感覺，為不公平的事件要堅決出聲。
- 3.1.3 若不肯定對方的舉動是刻意侵犯或是由於擠迫而引致，你可禮貌地請對方注意自己的舉動，如：「先生，你隻手掂到我，唔該你讓開少少呀。」、「先生，隔離有啲空位，你可以企過少少，唔駛迫埋嚟架。」

3.2 目擊者：

- 3.2.1 切勿猶疑、袖手旁觀或只是拍攝。
- 3.2.2 應立即向受害人表示願意提供幫助，並採取行動：如立即喝止侵犯者、在安全情況下阻止侵犯者離去、通知職員或報警。
- 3.2.3 宜體恤及支持受害人，切勿責備及埋怨她們。或許事件可能妨礙了你的時間，但你卻幫助了一名受害人，讓她不致遭到二度傷害。

3.2.4 主動向警方提供資料，將犯人繩之於法。

3.3 學校、社區、政府的社會責任：

3.3.1 積極推動反性暴力的教育工作，宣傳性暴力乃是不可容忍的罪行，當市民遇到性暴力事件，不再只是無助，相反，亦能更主動反擊。

3.3.2 呼籲有侵犯傾向的人士接受適當的治療或輔導。

3.3.3 強化女性面對性侵犯的應變能力，令女性建立反擊的意識及掌握應對性暴力事件的方法。

3.3.4 消除對性暴力事件的偏見及對性暴力受害人的污名，消除她們在求助時的障礙及鼓勵受害人打破沉默，勇於求助。

3.3.5 推動性別平等，消除女性弱者的標籤、定型及性暴力對女性的威脅。

第一章：研究背景

一個城市的空間及環境設計對不同性別、年齡或種族均十分重要。根據不少外國研究，外在環境設計與社會的罪案率息息相關，例如視覺空間的障礙、逃走路徑或監察措施等都可能影響著犯罪者是否作出犯罪行為（ Rosenbaum *et al* ， 1998 ， pp. 125 – 126 ）。隨著香港社會的進步，女性就業或參與公共事務的機會越來越頻繁，但是社會並沒有為此轉變而考慮女性的需要，設計一個安全的環境空間，以致在公眾地方的性騷擾甚至性侵犯屢見不鮮。根據警方的統計數字，非禮的舉報個案有明顯上升的趨勢，由 2005 年的 1136 個上升至 2012 年的 1495 個，升幅接近三成，當中大部份都在公眾地方發生。近年，隨著拍攝科技愈來愈普遍，在公眾地方發生的偷拍案件亦漸趨嚴重。

年份	非禮舉報個案數目
2005	1136
2006	1195
2007	1390
2008	1381
2009	1318
2010	1448
2011	1415
2012	1495

由於香港人口稠密，樓宇建築密集，公共空間狹小，擠迫的環境令犯罪者可以借助視線障礙增加犯案的成功率，加上社會大眾對阻止罪案的意識不高，往往為犯罪者提供有利條件下手。不過，社會大眾對此情況似乎不太關注，亦會將責任歸咎於當事人身上，忽略了社會氣氛與環境設計對性暴力情況的影響，而本港過往從來沒有研究調查有關環境空間的設計與性暴力事件的關係，有見及此，婦

女友善環境小組在過去幾年間多次進行「女性乘搭公共交通工具遭受非禮事件調查」、「港鐵非禮及偷拍事件調查」，以了解及跟進受訪者乘搭公共交通工具遭受非禮及偷拍事件的情況及意見，繼而進一步舉辦「改善港鐵萬人 like」及「港鐵設施考察」，以評估地鐵的公共設施及空間對女性所造成的環境威脅；是次調查報告集結多次的考察報告及經驗調查，加以對比及分析，令調查結果可以更全面及多方向地展現出來。

我們希望透過是次機會，讓大眾認識我們的工作，以推動政府及有關機構積極改善預防及處理性暴力事件的措施及政策。

第二章：研究目的

此報告中所指的「公共交通工具」是指本港交通工具及其所屬範圍，如總站、月台、候車處、大堂、電梯、車廂等地方。而「非禮 / 性騷擾」行為是指事主在不情願或不知情的情況下，被他人作出含性意味的接觸或對待，而事主為此行為感到不安、恐懼或受威脅。

研究目的如下：

- (1) 瞭解在公共交通工具發生的非禮及性騷擾情況；
- (2) 探討乘客在公共交通工具被非禮及性騷擾的經驗及處理方法；
- (3) 瞭解公眾在公共交通工具上遇到非禮及性騷擾事件時的反應；
- (4) 檢視交通工具的環境設計及現有設施與性暴力事件的關係；
- (5) 瞭解市民大眾對交通工具環境設計及設施的意見及建議。

第三章：研究方法

第一部分研究以便利抽樣法，以問卷形式於網上進行調查。問卷網址透過本協會網頁、Facebook 及電郵等網上媒介發放。

受訪者於問卷網址上以自願性質填寫問卷，受訪者可隨時退出是次調查。而且以不記名方式進行，受訪者個人資料均保密。問卷結果會於受訪者完成調查後隨即更新及顯示。

第二部分研究以初步試驗（先導計劃）方式進行「港鐵考察」行動，利用環境檢視表，針對性暴力最嚴重的公共交通工具進行環境考察，檢察車廂及其所屬範圍的設計及設施與發生性暴力事件的關係。

其後，以便利抽樣法在 Facebook、網上投票、街頭訪問及投票等不同的形式收集不同階層、不同年齡、不同背景的市民對公共交通工具環境設計及設施的意見及現況建議。

第四章：研究結果¹－問卷調查

1. 受訪者資料

1.1. 性別及年齡特徵

2009 年的受訪者全為女性（262 人，100%）；2010 年的受訪者有近七成為女性（280 人，69.4%），另外三成為男性（123 人，30.5%）。

在 2009 年的受訪者的年齡組別中，最多受訪者為 19-24 歲（122 人，46.6%），其次為 25-30 歲（61 人，23.3%），最少為 56-60 歲，僅得 1 人（0.4%）。

在 2010 年的受訪者的年齡組別中，最多受訪者為 20-29 歲（202 人，50.6%），其次為 30-39 歲（108 人，27.1%），最少為 60 歲或以上，僅得 3 人（0.75%）。

總括來說，兩次的女性受訪者人數相約並佔多數，大多數受訪者年齡層為 20-30 歲。

1.2. 每天主要乘搭的交通工具

	人次（%）*		
	2009	2010	
地鐵	170（64.9%）	221（54.8%）	
東鐵	72（27.5%）	63（15.7%）	
西鐵	} 港鐵	18（6.9%）	28（9.4%）
馬鐵		15（5.7%）	23（5.7%）
輕鐵		11（4.2%）	13（3.2%）
巴士		146（55.7%）	154（38.2%）
小巴	75（28.6%）	60（14.9%）	
的士	7（2.7%）	14（3.5%）	

¹ 由於受訪者可就此項目選擇多於一個選項，因此總百分比大於 100%。

	人次 (%) *	
	2009	2010
電車	6 (2.3%)	13 (3.2%)
渡輪	2 (0.8%)	3 (0.07%)
其他	3 (1.1%)	6 (1.4%)

受訪者每天主要乘搭的公共交通工具為地鐵，兩年均超過五成；其次為巴士，2009年達五成五（146人次），2010年則有近四成（154人次）；最少的為渡輪，兩年均未達一個百分比。

2. 女性所受的性侵犯經驗

2.1. 女性受訪者遭受非禮 / 性騷擾比率

	人數 (%)	
	2009	2010
有遭受非禮 / 性騷擾	61 (23.3%)	115 (41%)
沒有遭受非禮 / 性騷擾	201 (76.7%)	165 (59%)

於2009年成功收回的262份問卷之中，有超過兩成（61人，23.3%）的受訪女性表示在交通工具上有被非禮的經驗。而在2010年成功收回的403份問卷之中，有超過四成（115人，41%）的被訪女性曾在公共交通工具遭受非禮及/或性騷擾。

2.2. 女性在交通工具上遭遇過的性侵犯：

	人次 (%) *	
	2009	2010
被人色迷迷地注視，令你/ 你不安	35 (57.4%)	27 (64.3%)
被人借故挨近 / 坐近	30 (49.2%)	25 (59.5%)

	人次 (%) *	
	2009	2010
被不必要或重複地觸摸身體	18 (29.5%)	19 (45.2%)
被人偷拍	1 (1.6%)	5 (11.9%)
在妳/ 你面前作猥褻行為	7 (11.5%)	4 (9.5%)
被言語上的性騷擾	-	4 (9.5%)
其他	2 (3.3%)	-

在兩次的調查中，最多受訪者表示曾「被人用色迷迷的眼光注視，令她們感到不安」（2009年有57.4%及2010年有64.3%），其次為「被人借故挨近或坐近」（2009年有49.2%及2010年有59.5%），分別接近五成及六成。而當中受訪者「被人偷拍」的經驗更有上升的趨勢，反映隨著拍攝工具普及，偷拍的情況愈趨嚴重。

根據兩次的調查，受訪者在車廂中遭受的性暴力行為往往多於一項，反映現時在公共交通工具上性暴力的情況值得令人關注。

2.3. 事發地點

	人次 (%) *	
	2009	2010
地鐵	49 (80.3%)	34 (80.9%)
東鐵	12 (19.7%)	7 (16.7%)
馬鐵	0 (0%)	0 (0%)
輕鐵	1 (1.6%)	3 (7.1%)
西鐵	1 (1.6%)	1 (2.3%)
巴士	27 (44.3%)	13 (30.9%)

	人次 (%) *	
	2009	2010
小巴	5 (8.2%)	2 (4.8%)
電車	2 (3.3%)	0 (0%)
渡輪	1 (1.6%)	0 (0%)

調查顯示有超過八成的受訪者在地鐵（2009年有80.3%及2010年有80.9%）遭遇到以上非禮事件，情況令人擔憂。緊隨常見的事發地點為巴士（2009年有44.3%及2010年有30.9%）。而當中的東鐵、輕鐵和西鐵均屬於香港鐵路公司，反映港鐵在提供友善環境給市民方面的力度不足，以致整體有超過八成的受訪者在港鐵的交通工具上遭遇到性暴力事件。

2.4. 事發日子

	人次 (%) *	
	2009	2010
星期一至五	33 (54.1%)	32 (71.1%)
星期六、日或公眾假期	11 (18.0%)	4 (8.9%)
不記得	25 (41.0%)	9 (20%)

受訪女性表示在星期一至五（2009年有54.1%及2010年有71.1%）遭遇到非禮 / 性騷擾事件，較發生在週末及公眾假期（2009年有18.0%及2010年有8.9%）為高。

2.5. 事發時間

	人次 (%) *	
	2009	2010
早上	12 (19.7%)	19 (35.8%)

	人次 (%) *	
	2009	2010
中午	5 (8.2%)	-
下午	16 (26.2%)	11 (20.8%)
晚間	13 (21.3%)	13 (24.5%)
深夜	1 (1.6%)	1 (1.8%)
繁忙時段 (上班/下班)	31 (50.8%)	-
不記得	3 (4.9%)	6 (11.3%)

在 2009 年的調查中，近一半的受訪者表示在繁忙時段 (50.8%) 遭遇上述的非禮 / 性騷擾事件；在 2010 年的調查中，超過三成的受訪女性表示在早上 (35.8%) 遭遇非禮 / 性騷擾事件；另外，晚間 (24.5%) 也是非禮 / 性騷擾事件頻密發生的時段，反映侵犯者多以擠迫的上、下班時段進行侵犯。

2.6. 女性遇到性侵犯後的處理方法

	人次 (%) *	
	2009	2010
<u>積極舉報</u>		
報警	0 (0%)	0 (0%)
通知車站職員	2 (3.3%)	0 (0%)
<u>較主動的處理方法</u>		
即時向身邊同伴 / 乘客求助	2 (3.3%)	4 (5.6%)
大聲呼叫	2 (3.3%)	0 (0%)
<u>較被動的處理方法</u>		
怒目而視	28 (45.9%)	23 (31.9%)

	人次 (%) *	
	2009	2010
自我保護 / 防衛	25 (41.0%)	13 (18%)
<u>以駝鳥政策處理方法</u>		
離開車廂/座位	18 (29.5%)	13 (18%)
假裝若無其事	15 (24.6%)	6 (8.3%)
不知如何反應	13 (21.3%)	13 (18%)
其他	8 (13.1%)	0 (0%)

遭遇非禮 / 性騷擾時，大部份受訪者都表示會用多於一項的處理方法。不過，兩次的調查中，大部份選用的方法都是較為被動，選擇「怒目而視」（2009年有 45.9% 及 2010 年有 31.9%），其次為「自我保護」（2009 年有 41.0% 及 2010 年有 18%）；亦有不少的受訪者會以駝鳥政策處理方法處理非禮事件，如「離開車廂/座位」（2009 年有 29.5% 及 2010 年有 18%）、「假裝若無其事」（2009 年有 24.6% 及 2010 年有 8.3%）及「不知如何反應」（2009 年有 21.3% 及 2010 年有 18%）。

只有極少部份受訪者採取較為主動的方法處理非禮事件，在 2009 年，仍有 3.3% 的受訪者會選擇積極舉報的方式處理事件，可惜在 2010 年，選擇積極舉報的受訪者則一個也沒有。

雖然採取較為被動的方法的受訪者數字減少，但主動求助的數字未有上升的趨勢。值得注意的是，兩次的報告均沒有受訪者選擇以積極的「報警求助」方法處理非禮事件，反映市民普遍求助意識偏低，面對非禮 / 性騷擾行為大多束手無策。

3. 目擊者經驗

3.1. 公眾目睹交通工具內其他女乘客遭遇性侵犯事件的經驗：

	人數 (%)	
	2009	2010
有	52 (19.8%)	98 (24.4%)
沒有	206 (78.6%)	303 (75.6%)
沒有作答	4 (1.5%)	--

根據兩次的問卷調查，分別有接近兩成（19.8%）及兩成半（24.4%）受訪者表示曾目睹交通工具內其他女乘客遭遇非禮 / 性騷擾事件。

	人次 (%) *	
	2009	2010
被人借故挨近 / 坐近	30 (57.7%)	54 (55.1%)
被人色迷迷地注視，令妳/ 你不安	26 (50.0%)	53 (54.1%)
被不必要或重複地觸摸身體	18 (34.6%)	34 (34.7%)
被人偷拍	5 (9.6%)	10 (10.2%)
在妳/ 你面前作猥褻行為	4 (7.7%)	9 (9.2%)
被言語上的性騷擾	0 (0%)	7 (7.1%)
其他	1 (1.9%)	

接近六成的目擊者表示曾目睹事主「被人借故挨近」（2009 年有 57.7% 及 2010 年有 55.1%），亦有一半的受訪者曾看到事主「被人色迷迷地注視，令事主不安」（2009 年有 50.0% 及 2010 年有 54.1%）。約三成五的目擊者曾看見事主「被不必要或重複地觸摸身體」（2009 年有 34.6% 及 2010 年有 34.7%），也有少數人看到事主「被人偷拍」（2009 年有 9.6% 及 2010 年有 10.2%），或侵犯者「在事主面前作猥褻行為」（2009 年有 7.7% 及 2010 年有 9.2%）。根據第三者的經驗，兩年之間並沒有太大差異。

3.2. 事發地點

		人次 (%) *	
		2009	2010
地鐵	} 港鐵	34 (65.4%)	71 (72.4%)
東鐵		7 (13.5%)	12 (12.2%)
馬鐵		2 (3.8%)	1 (1%)
輕鐵		1 (1.9%)	1 (1%)
西鐵		1 (1.9%)	4 (4.1%)
巴士		28 (53.8%)	39 (39.8%)
電車		5 (9.6%)	5 (5.1%)
小巴		3 (5.8%)	5 (5.1%)
渡輪		1 (1.9%)	1 (1%)
其他		1 (1.9%)	2 (2%)

調查顯示最多受訪者在地鐵（2009年有65.4%及2010年有72.4%）目睹以上情況，其次常見發生地點是巴士（2009年有53.8%及2010年有39.8%）。

3.3. 事發日子

	人次 (%) *	
	2009	2010
星期一至五	22 (42.3%)	49 (50%)
星期六、日或公眾假期	7 (13.5%)	10 (10.2%)
不記得	27 (51.9%)	40 (40.8%)

較多目擊者表示在星期一至五（2009年有42.3%及2010年有50%）目睹非禮/性騷擾事件，比星期六、日或公眾假期（2009年有13.5%及2010年有10.2%）多出接近三成至四成。

3.4. 事發時間

	人次 (%) *	
	2009	2010
早上	11 (21.2%)	26 (26.5%)
下午	18 (34.6%)	28 (28.6%)
晚間	6 (11.5%)	18 (18.4%)
深夜	1 (1.9%)	4 (4.1%)
中午	7 (13.5%)	-
繁忙時段 (上班/下班)	20 (38.5%)	-
不記得	9 (17.3%)	26 (26.5%)

根據調查顯示，大部分的受訪者都記得目睹非禮 / 性騷擾事件發生的時間為下午（2009 年有 34.6% 及 2010 年有 28.6%）及早上（2009 年有 21.2% 及 2010 年有 26.5%）等上下班的繁忙時段，估計擠迫的繁忙時段為侵犯者提供一個機會。

3.5. 公眾目睹擊性侵犯事件時的處理方法：

	人次 (%) *	
	2009	2010
<u>積極舉報</u>		
報警	2 (3.8%)	2 (2%)
通知車站職員	1 (1.9%)	1 (1.2%)
<u>較主動的處理方法</u>		
即時向身邊同伴 / 乘客求助	8 (15.4%)	9 (10.7%)
大聲呼叫	2 (3.8%)	5 (6%)
告訴事主	2 (3.8%)	-

	人次 (%) *	
	2009	2010
<u>較被動的處理方法</u>		
怒目而視	22 (42.3%)	24 (28.6%)
拍攝/記錄	25 (41.0%)	13 (18%)
<u>沒有提供任何協助</u>		
不知如何反應	16 (30.8%)	17 (20.2%)
假裝若無其事	6 (11.5%)	12 (14.3%)
自我保護 / 防衛	7 (13.5%)	4 (4.8%)
離開車廂/座位	1 (1.9%)	-
其他	3 (5.8%)	8 (9.5%)

當目睹非禮 / 性騷擾事件的發生時，較多人選擇「怒目而視」或拍攝/記錄等較被動的方法處理非禮事件，但有更多目擊者沒有提供任何協助給予受害者，他們主要表示「不知如何反應」（2009年有30.8%及2010年有20.2%）或「假裝若無其事」（2009年有11.5%及2010年有14.3%）。而有部份的目擊者會擔心危及自己的安全，甚至選擇採取「離開車廂/座位」（2009年有1.9%）等駝鳥方法或「自我保護或防衛」（2009年有13.5%及2010年有4.8%）的措施以保障自己。

只有絕少部份目擊者採取積極舉報的方法處理車廂非禮 / 性騷擾事件，會選擇「報警」及「通知車站職員」方式協助處理事件。根據以上資料顯示，目擊者雖然對侵犯事件有一定的敏感度，但當面對非禮 / 性騷擾行為時，未有意識即時施以援手和加以處理，反映市民普遍對打擊性暴力的意識偏低。

3.6. 公眾對現時於交通工具內發生非禮 / 性騷擾事件之意見

	人數 (%)	
	2009	2010
非常嚴重	8 (3.1%)	21 (5.3%)
嚴重	75 (28.6%)	108 (27.1%)
普通	138 (52.7%)	181 (45.4%)
不嚴重	35 (13.4%)	60 (15%)
非常不嚴重	2 (0.8%)	2 (0.05%)
沒意見	4 (1.5%)	27 (6.8%)

兩次的調查結果顯示，有超過三成的受訪者認為交通工具內的非禮 / 性騷擾事件的情況嚴重嚴重（2009 年合共有 31.7% 及 2010 年合共有 32.4%），可見車廂非禮 / 性騷擾問題的嚴重情況引人關注。

3.7. 公眾對現時的公共交通工具措施或指引以保障遭受非禮 / 性騷擾的乘客之意見

	人數 (%)	
	2009	2010
非常足夠	1 (0.4%)	2 (0.5%)
足夠	4 (1.5%)	12 (3%)
普通	25 (9.5%)	62 (15.4%)
缺乏	141 (53.8%)	211 (52.5%)
非常缺乏	81 (30.9%)	90 (22.4%)
沒意見	10 (3.8%)	25 (6.2%)

超過七成半的受訪者認為公共交通工具缺乏和非常缺乏足夠的措施和指引以保障遭受非禮 / 性騷擾的乘客(2009 年合共有 84.7% 及 2010 年合共有 74.9%)，

只有不足半成的受訪者認為有足夠措施或指引以保障遭受非禮 / 性騷擾的乘客（2009 年有 1.9% 及 2010 年有 3.5%）。

3.8. 公眾對改善女性在公共交通工具上遭遇非禮事件的建議

	人次 (%) *	
	2009	2010
在繁忙時間增設女性專用車廂	164 (62.6%)	-
為司機及職員提供處理指引及培訓	138 (52.7%)	156 (38.7%)
在車廂或月台加設閉路電視	126 (48.1%)	182 (45.2%)
加強警察巡邏	120 (45.8%)	151 (37.5%)
在車廂內張貼警告標語	115 (43.9%)	149 (36.9%)
增設月台女性候車區	106 (40.5%)	-
加強公民教育	-	243 (60.3%)
加密班次，減低車廂密度，增加個人空間	-	187 (46.4%)
其他	12 (4.6%)	40 (9.9%)

在 2010 的調查中，最多受訪者表示應該要加強公民教育（60.3%），反映市民認為大眾對反擊性暴力的意識不高，缺乏互助及撲滅罪行的社會氛圍；其次，46.4% 的受訪者認同加密班次以減低車廂密度，亦有效防止侵犯者有機可乘；而受訪者亦認同增加錄影設備在車廂或月台（45.2%）、加強職員培訓（38.7%）、加強警察巡邏（37.5%）、增加張貼有警告字句的海報和標語（36.9%）等，均有效地改善女性在公共交通工具上遭遇非禮 / 性騷擾事件。

3.9. 公眾對遭受非禮 / 性騷擾乘客的協助

	人次 (%) *
	2010
立即喝止	274 (68%)
幫事主舉報	198 (49%)
協助落口供	165 (40.9%)
找職員幫忙	205 (50.9%)
問事主是否需要協助	201 (49.9%)
阻止侵犯者離開	201 (49.9%)
其他	15 (3.7%)

接近七成的受訪者認為乘客應立即喝止侵犯者以幫助遭受非禮 / 性騷擾的乘客；超過一半乘客認為可以透過不同的方法去協助受害人，包括找職員幫忙、向事主詢問是否需要協助、阻止侵犯者離開等。

3.10. 公眾對報案程序的瞭解

	人數 (%)
	2010
非常清楚	6 (1.5%)
清楚	38 (9.5%)
普通	82 (20.6%)
不清楚	219 (54.9%)
非常不清楚	53 (13.5%)

有接近七成的受訪者表示自己不清楚及非常不清楚（68.4%）報案的過程和所需時間，事主/目擊者因此可能擔心因要花很多時間或程序繁複而不願主動作出舉報，因而令侵犯者逃之夭夭。

4. 總結

綜合 2009 及 2010 年的問卷調查結果報告及作出比較，我們發現兩次的調查結果數字相約，反映有關公共交通機構在預防及支援非禮 / 性騷擾事件方面未有太多關注，以致未能有效打擊性暴力事件。

我們總結這兩次的問卷結果，均顯示鐵路運輸工具是較容易發生性暴力事件；因此，我們以本港載客量最高的交通工具－香港鐵路為重點，繼續進行第二部分的環境考察研究，進一步探討環境設計與性暴力事件的相關性，藉此作出能改善環境及優化設施的具體建議。

第五章：研究結果—「港鐵設施考察」及「改善港鐵萬人 like」

1. 港鐵設施考察

總結第一部份問卷結果，我們隨即展開第二部份的港鐵設施考察研究，是次重點集中在載客量最高的交通工具—香港鐵路。由小組成員擬定「港鐵站設計檢視表」，於 2011 年 11 月，在港鐵車站及車廂進行港鐵設計檢視的試驗考察，抽樣檢查了中環、九龍塘、調景嶺、紅磡的月台、大堂、扶手電梯、升降機、樓梯等通道；和港鐵東鐵線、港島線、荃灣線、觀塘線、東涌線及西鐵線的車廂設計及設施。考察範圍包括：設施物料應用、監察設施、求助設施、空間、光線、坐位空間、扶手、防止罪案警告標示等。

調查結果發現，港鐵的車站及車廂的設計、措施等存在很多性暴力陷阱，不但未能有效防止性暴力事件的發生，反而增加了婦女被非禮及偷拍的風險。

1.1. 物料應用

大部份調查的車站的扶手電梯或樓梯都以金屬或磚牆為主，唯升降機則多用透明玻璃，透光度及角度都容易成為偷拍的黑點。當中不論是九龍塘、調景嶺、紅磡，或是較後期落成的奧運、尖東、柯士甸站等，均用上全透明的玻璃作為物料。

1.2. 監察設施

就月台及車廂的監察設施而言，只有九龍塘、奧運及調景嶺站的月台有 2 部閉路電視（CCTV）。荃灣線、港島線及將軍澳線的車廂內均沒有設立閉路電視；只有西鐵線在每卡車廂有兩部閉路電視。此外，不單是月台及車廂內，樓梯通道等都欠缺監察設施。九龍塘、奧運、紅磡及調景嶺站的樓梯通道亦都沒有任何的閉路電視監察設施，當中只有調景嶺站在其中一條樓梯的轉彎位有凸鏡。

1.3. 求助設施

考察結果發現，大部份車站大堂的求助設施只有車站控制室及客戶服務中心，而月台的求助設施則設有召喚機、求助電話及緊急停車按鈕，但並無清晰的位置指示圖，而車廂雖設有與車長聯絡的對講機，但一般乘客卻無從得悉如何運用。

1.4. 防止罪案警告標示

考察結果發現港鐵範圍內只有一般的「請勿飲食」、「請讓座」等警告標示，對於「遇非禮即求助」這類鼓勵舉報或「非禮及偷拍乃刑事罪行」等阻嚇性警告標示則完全沒有顯示，反映港鐵對打擊性暴力的關注不足，沒有足夠前瞻性的預防措施。

我們綜合了兩次的調查報告結果，發現港鐵是非禮/性擾事件的溫床，大部份的非禮/性騷擾事件都是在港鐵內發生，而小組在港鐵車站及車廂進行港鐵設計檢視的試驗考察，抽樣檢視的結果亦顯示港鐵忽略市民大眾的權益，在預防性暴力的議題上有明顯的不足及未能提供一個友善的環境給予乘客。本小組為了收集公眾對改善港鐵的意見，特意舉行了一個名為「改善港鐵萬人 like」的投票活動。

2. 「改善港鐵萬人 like」

「改善港鐵萬人 like」邀請市民大眾選出心目中認為在港鐵最有效打擊及預防性暴力的措施。於 2011 年 10 月至 11 月期間在三個不同的階段以 Facebook 投票、網上投票、街頭投票等不同的形式方法收集不同階層、不同年齡、不同背景的市民意見，當中成功收集了 2168 人投票。投票人士均認同港鐵對打擊及預防性暴力的工作有所欠缺，認為有更多的改善空間，可以營造一個真正無性暴力的安全環境給予乘客。

是次投票結果反映市民大眾對港鐵在預防性暴力及保障乘客安全方面的

訴求，投票項目主要分為四大類：

1.	要求改善環境空間設計	708 (32.7%)
	在電梯及玻璃升降機以磨沙物料取代透明物料遮蓋以防走光	250
	增加列車班次，減少車廂擠迫	167
	加裝召援專線，以便有需要時求助	121
	加闊座位，改善座位排列	87
	增加扶手數目，改善扶手設計	83
2.	增加監察措施	701 (32.3%)
	於車廂增加監察措施（如：閉路電視）	329
	增加職員或便衣探員在站內巡邏	246
	於扶手電梯附近安裝監察措施（如：閉路電視）	126
3.	負上企業責任	380 (17.5%)
	把防止性暴力及保障女性安全，列明為港鐵企業責任的一部份	252
	定立處理性暴力事件的守則，向港鐵職員提供培訓，改善對性暴力案件之處理。	128
4.	加強宣傳反性暴力	379 (17.5%)
	加強呼籲第三者伸出援手	167
	張貼警告字句，以阻嚇侵犯者，防止性暴力罪案的發生（如非禮及偷拍屬刑事罪）	119
	推行反性暴力宣傳運動	93

結果顯示市民認為港鐵有需要改善車站及車廂的環境空間以及認為港鐵內的監察措施不足，反映市民對於改善環境以減低性暴力威脅的期望。另外，亦有接近兩成的市民認為港鐵需要「負上企業責任」，把防止性暴力及保障乘客安全，清楚列明為其企業責任的一部份，以及加強職員培訓，以致更有效地預防性暴力事件發生及為受害人提供更適切的援助。

經過試驗考察及綜合市民對改善港鐵的意見，有鑑於性暴力事件與空間及設施的設計有很直接的關係，而作為一個民間監察的角色，婦女友善環境小組於2012年7月至10月進行第二次覆檢，再仔細檢示全港78個港鐵車站內的扶手電梯、升降機及樓梯所採用的物料及有否設置有效的監察設備，港鐵因應本會建議開始於電梯及升降機的透明玻璃表面加上不透明的磨沙貼紙，以預防侵犯者的偷拍。

第六章：總結

1. 整體預防措施及管理

1.1 未有發放罪行訊息

近期不少非禮及性騷擾事件引起大眾關注，而社會亦強烈要求警方即時公佈罪案消息，此舉除了能讓公眾提高警覺，把侵犯者繩之於法，亦可以提出改善社區的措施，預防性暴力的發生。而港鐵每年平均約有 200 宗性侵犯或偷拍案件發生，情況非常嚴重。可是，港鐵並沒有即時發佈相關資料，亦沒有採取足夠措施預防非禮及偷拍，以致同類事件每天繼續在擠迫的港鐵內出現，嚴重影響乘客在公共交通工具的安全及對她們造成的心理威脅。

1.2 反性暴力宣傳不足，未有阻嚇侵犯者

雖然港鐵在過去兩年已在部份車站入口擺放「不啞忍」及「挺身舉報性罪行」之海報及顯示屏訊息，可是由於海報及顯示屏較細，未能引起公眾注視。此外，宣傳訊息主要為針對受害人及旁觀者，未有向侵犯者作出警示，例如：「非禮偷拍屬刑事」等，反映港鐵在警告侵犯者的宣傳方面嚴重不足。

1.3 車廂過度擠迫

根據本小組於 2010 年的「女性乘搭港鐵遭受非禮事件經驗調查」顯示，大部份案件都是在繁忙時間、車廂擠迫的情況下發生。由於扶手設施不足，車廂擠迫，大大增加了乘客間身體接觸的機會，以致不少侵犯者亦利用人多、擠迫的機會犯案。

1.4 缺乏處理性暴力事件的培訓及指引

港鐵未有公佈針對處理性暴力事件的指引，對職員提供的培訓亦不足夠，以至未能讓職員有足夠的知識及敏感度處理性暴力受害人的需要。

1.5 未有把預防及終止性暴力列為乘客安全的指標

雖然港鐵強調安全、可靠及舒適為最重要的顧客服務目標和企業責任，可是港鐵並沒有把預防及終止性侵犯事件列為保障乘客安全的其中一項重要

指標。每年約有 200 宗在港鐵發生的已報警的性侵犯個案，以及大量未有作出投訴的事件，反映港鐵未能為乘客提供安全可靠的環境。

2. 個別車站及月台

2.1 監察設施不足

本小組相信監察設施對有侵犯意圖的人士能發揮阻嚇作用，減少非禮及偷拍事件的發生。此外，監察設施亦能記錄案件發生過程，有助收集犯案證據及減少乘客間的誤會。

雖然現時西鐵線、馬鞍山線及迪士尼線已於車廂安裝監察設施，但一些特別擠迫的車廂，如荃灣線、觀塘線及港島線都未有設置監察設施。而現時在月台及大堂範圍所設置的閉路電視，位置上亦未能有效監察偷拍或非禮行為。

2.2 電梯及升降機成為偷拍及偷窺黑點

現時港鐵站內有不少以透明玻璃為物料的電梯及升降機，成為偷拍及偷窺黑點。而是次調查結果所得，大部份的扶手電梯已經採用合格物料，但西鐵線及馬鐵線（78%及 63%）仍有超過半數車站的扶手電梯物料存在危險，例如採用全透明的玻璃；而全線超過 95%均沒有合格的監察措施，例如閉路電視設於扶手電梯頂部及太遠。

另外，升降機方面，大部份線路的車站升降機均超過一半採用合格物料，例如採用金屬物料或不透明玻璃，不過調查亦發現部份升降機的情況未有改善。以紅磡站為例，即使港鐵已在部份位置加貼磨沙貼紙，可是由於透光度太高及位置不當，並不能改善有關情況。而將軍澳線則所有車站的升降機均採用不合格物料。

至於月台樓梯方面，大部份路線的樓梯均採用磚牆物料，但不少車站的樓梯位置較為偏僻，而樓梯中間並無凸鏡或閉路電視等防止或阻嚇罪案的設

備，增加性暴力事件的潛藏危機。而大部份新建的車站，例如西鐵綫及馬鐵綫等，為了方便採光而選用大量的透明玻璃物料，這大大增加被人偷拍及偷窺的機會。

2.3 求助措施不足

一些較大的車站，如調景嶺站，求助措施不足，乘客需要步行較長時間，到車站的另一邊求助。當發生性暴力事件或其他意外時，受害人未必能第一時間求助。

港鐵每天載客量近 400 萬人次，作為全港唯一的鐵路交通樞紐，絕對需要正視女性乘客在其範圍內被偷拍及非禮的情況。但根據本小組多次的調查結果顯示，港鐵雖然在預防性暴力方面已作出改善，可是，港鐵對非禮及偷拍案件的關注仍不足，未有採取足夠措施預防非禮及偷拍事件的發生，以致同類事件每天繼續在擠迫的港鐵內重複上演，嚴重影響女性乘客對乘搭公共交通工具的自身安全及對她們所造成的心理威脅。故此，港鐵作為全港最大的交通工具營運機構，必須履行企業責任去提供安全的環境給市民，以預防及終止性暴力事件發生。

第七章：建議

1. 交通工具營運商，以可靠、卓越顧客服務見稱；同時也應肩負企業責任去建立一個友善、安全、舒適的環境，去正視、預防及終止女性在交通工具受性暴力的情況，採取有效措施：
 - 1.1 於當眼處張貼警告字句，如「非禮及偷拍均屬刑事罪行」以阻嚇侵犯者；
 - 1.2 積極宣傳鼓勵乘客伸出援手，如於車廂內張貼「不啞忍」、「舉報侵犯者」、「第三者應伸出援手」之海報；
 - 1.3 為前線職員提供培訓及指引，改善處理性暴力事件的程序；
 - 1.4 增加監察設施及加強人力監控，以阻嚇有侵犯意圖的人士；
 - 1.5 積極改善交通工具內及其有關範圍的空間設計；
 - 1.6 主動向傳媒及公眾發放罪案資訊，以讓公眾提高警覺，並提出有效的改善的措施
2. 保安局、運輸及房屋局作為監管機構，應監察交通工具營運者，把預防及終止性暴力列為企業責任，確保他們為乘客提供安全的環境，採取措施，防止性暴力發生。

第八章：呼籲

受害人遇到侵犯時：

1. 要立即求助，通知其他乘客/司機/車站職員，甚至報警。
2. 對侵犯事件有一定的敏感度，相信自己的感覺，為不公平的事件要堅決出聲。
3. 若不肯定對方的舉動是刻意侵犯或是由於擠迫而引致，你可禮貌地請對方注意自己的舉動，如：「先生，你隻手掂到我，唔該你讓開少少呀。」、「先生，隔離有啲空位，你可以企過少少，唔駛迫埋嚟架。」

目擊者：

1. 切勿猶疑、袖手旁觀或只是拍攝。
2. 應立即向受害人表示願意提供幫助，並採取行動：如立即喝止侵犯者、在安全情況下阻止侵犯者離去、通知職員或報警。
3. 宜體恤及支持受害人，切勿責備及埋怨她們。或許事件可能妨礙了你的時間，但你卻幫助了一名受害人，讓她不致遭到二度傷害。
4. 主動向警方提供資料，將犯人繩之於法。

學校、社區、政府的社會責任：

1. 積極推動反性暴力的教育工作，宣傳性暴力乃是不可容忍的罪行，當市民遇到性暴力事件，不再只是無助，相反，亦能更主動反擊。
2. 呼籲有侵犯傾向的人士接受適當的治療或輔導。
3. 強化女性面對性侵犯的應變能力，令女性建立反擊的意識及掌握應對性暴力事件的方法。
4. 消除對性暴力事件的偏見及對性暴力受害人的污名，消除她們在求助時的障礙及鼓勵受害人打破沉默，勇於求助。
5. 推動性別平等，消除女性弱者的標籤、定型及性暴力對女性的威脅。

如遇到任何性暴力事件，你可致電風雨蘭求助熱線：2375-5322。

參考資料

- Rosenbaum, D. P., Lurigio, A. J. and Davis, R. C. (1998). *The Prevention of Crime : Social and Situational Strategies*, pp. 125 – 126. Belmont : West/Wadsworth .
- Marzbali M. H., Abdullah A., Razak N. A., Tilaki M. J. M. (2012). The influence of crime prevention through environmental design on victimization and fear of crime. *Journal of Environmental Psychology*. (32) 79-88.

性暴力的定義

性暴力是一種暴力行為，任何人故意或有計劃地在行為、言語和態度上對別人的身體作出有性意味的冒犯，令對方產生恐懼、受威脅或者羞辱的感覺，都是性暴力的行為。性暴力的行為可以發生在任何關係和地方。

「性暴力」行為並非單純性慾行為，而是以性作為暴力攻擊的工具去控制別人的行為。性暴力不單是包括強姦和非禮，非身體接觸的性侵犯同樣對受害人造成恐懼，羞辱和傷害。

與性暴力相關的香港法例包括：

1. 強姦

男方在女方不同意或者罔顧女方是否同意下與女方進行非法性交，即屬強姦。在法律上，「性交」一詞是指男性陰莖插入女性陰道的行為。

女方若神智不清或精神狀況欠佳如醉酒、熟睡或服食藥物，也是屬於未得女方同意，在婚姻關係中，丈夫強迫太太性交亦屬強姦。

2. 猥褻侵犯

猥褻侵犯是指非禮，意即在未得對方同意下做出侵犯，而這些行為是猥褻，是一般人覺得是色情的。例如撫摸別人的下體或胸部，強迫他人人口交等。

3. 性騷擾

《性別歧視條例》規定在工作及服務提供的場所、教育機構發生的性騷擾均屬違法。若有人對你作出厭惡、有性意味的注視、言語、觸碰或向你提出性要求及營做敵意的工作環境等，都屬於性騷擾。

4. 偷拍

凡未經事主同意而拍攝的相片或錄影都是偷拍行為，不論是用相機或手機拍攝。本港現時雖然未有偷拍的法例，但在公眾地方偷拍或偷窺等行為，如在地鐵偷拍別人的裙底，均可被控以遊蕩或擾亂公眾秩序等罪。

婦女友善環境小組簡介

「婦女友善環境小組」成立於 2010 年，為關注婦女性暴力協會（下稱協會）轄下的關注小組。小組前身為「車廂非禮關注小組」，期間易名為「安全環境小組」及「無性暴力空間倡議小組」，從小組名稱的轉變可見小組不斷擴闊對性暴力及性別空間的關注。多年來，我們一直關注交通工具、社區內的性暴力事件、性別空間等議題，並作出回應。我們除了透過公眾教育喚起社會人士對性暴力的關注外，亦透過調查研究、發佈會、遊說等工作，推動政府及有關機構改善預防及處理性暴力的措施及政策。

我們認為以男性思想主導的社會忽略了對女性具性威脅的不利環境，使她們感不安，甚至步步為營，一方面限制她們日常生活中的自由自主，另一方面亦無形中製造了兩性間的敵我關係，故此我們透過不同的手法進行性別空間的探索及認識女性如何受性別限制及規範，藉此推動性別觀點主流化，消除性別偏見與歧視，令女性的權益得到真正的尊重。

近年，在交通工具上遭非禮及性騷擾個案不斷上升。我們一直肩負關注及監察的角色，於是進行了多項有關「公共交通工具非禮及性騷擾現況調查」，了解市民在交通工具上目擊或遭受性侵犯的情況。此外，我們認為空間及設施的設計與性暴力事件的發生息息相關，為改善港鐵的空間設計及反性暴力措施，我們亦舉行了三項調查，並向港鐵提出建議，以作改善。

過去，我們曾約見港鐵及香港警務處鐵路警區，反映最新的性暴力情況，提出建議，有關方面亦作出回應，如張貼海報、加強巡邏黑點等。同時，我們亦聯同風雨蘭定期為前線警員提供培訓，加強彼此合作及提高警員對處理性暴力案件的技巧。同時，小組亦不時透過發佈會及街頭活動等，向公眾宣傳求助反擊的訊息及呼籲目擊者「I ACT」—以行動阻止性暴力事件，向受害人伸出援手。另一方面，我們亦於去年就法律改革委員會提出的性罪行修訂建議提交意見書，並出席不同的研討會及立法會會議，表達對性罪行改革的意見。

歷年行動

年份	大事回顧
2007 年	「關注車廂非禮小組」成立
	「女性乘搭公共交通工具遭受非禮事件」調查
2008 年	「女性於車廂遭到非禮經驗」調查
2009 年	「關注車廂非禮小組」改名為「婦女安全環境小組」
	「反擊車廂非禮」街展
	與鐵路警區合作，於港鐵站內派發「性暴力，零容忍」年曆卡
	「港鐵非禮，偷拍零容忍」問卷調查及發佈會
	成功邀請鐵路警區出席社區調查發佈會
	為爭取「設立港鐵職員處理非禮事件指引及張貼車廂警告標語」收集公眾簽名及進行問卷調查
	「婦女安全環境小組」改名為「無性暴力空間倡議小組」
	探索油尖旺的性暴力黑點及實際情況： <ul style="list-style-type: none"> ● 查察 480 黑點大使培訓班 ● 油尖旺 480 黑點查察暨「We love 0480」推廣教育活動 ● 大角咀 480 黑點社區查察報告
於港鐵站示威，成功爭取香港鐵路公司張貼「不啞忍」海報於港鐵站內	
2010 年	「無性暴力空間倡議小組」改名為「婦女友善環境關注小組」
	「I ACT：終止性暴力」女性乘搭公共交通工具遭受非禮及性騷擾現況調查發佈會
	為香港浸會大學師生提供培訓
	為鐵路警區警員提供「處理性暴力案件」培訓工作坊
2011 年	與鐵路警區會議
	與港鐵公司傳訊部會議

年份	大事回顧
2011 年	「改善港鐵萬人 Like」投票活動及發佈會
	「港鐵站設計檢示」調查及發佈會
2012 年	「二次元空間」活動
	為鐵路警區警員合作提供「處理性暴力案件」培訓工作坊
	出席「3.8 婦女齊發聲」活動，演出預防性暴力街頭劇
	港鐵性暴力黑點查察
	出席婦女事務委員會會議，提供「防止性騷擾工作坊」
2013 年	出席立法會會議，發表對「強姦及其他未經同意下進行的性罪行」諮詢的意見
	帶領中學生參與「旺角朗豪坊商場性暴力黑點查察」活動
	向法律改革委員提交對「強姦及其他未經同意下進行的性罪行」諮詢的意見書

組員感想

我一直在風雨蘭當熱線義工，後來加入了婦女友善環境小組。這兩年，我參與了很多有關倡議和爭取權益的工作，獲益良多。家人和朋友們也較從前關注婦女性暴力的問題和我的義務工作。他們的支持成為了我最大的動力，因此希望藉此機會感謝他們的支持和鼓勵。最後，要感謝協會給予我們機會去了解、學習和實踐，願你們往後的工作更順利和成功！

Gloria Ho

社會上充滿許多有關性暴力的迷思，影響著很多人對性暴力的觀念，例如：性暴力是個人問題，只會是特定對象的女人才會受到性暴力對待。因此，女人不會尊重女人，男人更不會尊重女人。我為此感到困惑，這個應該絕對不是文明開放的社會所持有的觀念。

我加入這個小組只有短短一年時間，當中十分幸運地能參與多項活動，而每一個活動都令我大開眼界，打破以往一貫社會對性別和空間的定型及迷思。各類型的小組座談會及行動經驗，為我提供一個全新的視野，令我對女性自主及兩性平等有了新的角度和看法。

因為「性」從來都是禁忌，而女性更是「性弱勢」的一群，她們一直被塑造成應該要對陌生、公共空間領域有恐懼，使她們不敢外出。若要外出，亦要時刻步步為營，提心吊膽，感到不安時更要趕快回家。過去的空間設計一直忽略對女性所造成的環境威脅，希望透過更多的宣傳教育，還給女性一個真正平等、安全的環境空間，讓她們的自主得到保障及受到同等的尊重。

開

一直以來，我被社會教育要做個「乖乖女」，知道交通工具上容易發生非禮事件。因此，我會很注意自己的安全，我會穿著端莊，不穿性感衣服，以避免任何非禮事件發生在我身上。

當我參與小組後，讓我認識到空間設計與性暴力有莫大的關係時，隨即產生一個疑問，為何是「人遷就環境」而不是「環境遷就人」呢？當我們為了自己的「安全」而去遷就環境因素，將自己「包到實」，甚至不外出以避免性暴力的發生。其實這只是斬腳趾避沙蟲的做法，更是限制了我們的自主性，剝削了我們舒服地享用公共空間的權利和自由。

自從參與小組後，我發現公共交通工具上有很多潛在危機，造成性暴力的發生。所以希望透過更多

的行動喚起社會人士關注性暴力等性別議題，改善現時的情況，使我們可以在友善、安全環境中生活。

Katie

我在「非禮勿言，非禮勿視」的家庭教育下成長，我會刻意與女性保持一點距離，因此總會感到跟女性相處沒有跟男性那麼爽，尤其穿著得較性感的女性。此外，我一直覺得擠滿人的車廂是對某些正直的男士的一種壓迫，因為女性總多一個原因去控告男性的不是，即使是一場誤會。

隨著接觸更多女性主義或性別平等的知識後，我的想法轉變了，女性其實在多方面也是受到男性的欺壓，只不過是從以前非常明顯的不平等轉為精細且難以捉摸的不平等而已。所以身為一個新世代的男性，以前兩性對立的思想要改變了，要做到真正的性別平等，打造一個友善的環境就是一個很好的出發點。

謝家浩 (Kingston)

我和幾位組員參與「婦女友善環境小組」已有一段日子，對小組探討的議題有一定程度的認識。除了一些「元老」外，新力軍也不時加入，新舊成員思想的交流和衝擊，也影響着小組的發展方向。兩者的磨合，改變了我對兩性平等的看法。

小組不斷成長，透過參考不同國家的經驗，我們致力推動香港成為「婦女友善環境」。我們一起策劃活動、整理、討論參加者回饋等，這都是寶貴的回憶和難能可貴的經驗。會議上，大家討論很熱烈，主席會特意提出另類見解來刺激我們的思考，我特別珍惜這些學習經歷且印象非常深刻，回家後總喜歡繼續反思。回想起來，這些學習經驗比大學導修課更要珍貴。

雖然我在小組內只是一位義工，但每位成員付出的心血絕不可輕看。單看我們的歷年行動，相信大家很難理解為何小組義工可以如此奉獻時間及青春。除了認同小組的工作有意義外，我對自己居住的社區也有一份期盼，我嚮往活在友善環境的社區。

社會上存在很多問題，我們可以忍受、視而不見、申訴或遊行示威表達不滿，不同的人有不同的方法，但我會選擇積極討論，推動各方改善。最後，在此特別感謝關注婦女性暴力協會的職員，她們工作熱誠，凝聚義工上花了不少功夫，她們的真誠令大家打破隔膜，並漸漸建立友誼。在此祝福小組各人，願大家繼續為我們的環境努力！

Natalie

加入婦女友善環境小組不足一年，不敢說自己對這小組有很多的認識。多次翻閱小組過往活動、調查報告等，讓我深深體會到小組為婦女友善空間不遺餘力，致力投入婦女的事務。

香港人很少關注和表達「婦女友善空間」的議題，日常生活也甚少為婦女安全空間去花心思，因此小組提供了一個平台，大大提升了我對這方面的認識，例如：帶領中學生在社區內進行實地考察的時候，讓我認識到社區空間設計和保護女性免受性暴力的關係；亦了解香港的社區環境設計缺乏性別的角度。此外，小組在應否設立女性車廂的議題上，小組成員的取向和見解獨具慧眼，有別於其他的政黨及團體。透過討論和交流，小組成就了一個新的思考方向，而且有其重要的參考價值。

在小組中，我既有學習也有體會，可以與大家合作令我得著更多，新的見解和看法時常衝擊我，是一次非常寶貴的經驗。

Phoebe

成為「婦女友善環境小組」的成員後，我才知道走倡議和爭取權益的路真不容易，但當中我可與其他成員一起「作戰」，得到很多寶貴的經驗，實在難得！

這段時間我了解到性暴力和空間的關係，也明白到我們身處的環境中有很多性暴力的黑點。希望小組所做的除了改善環境打擊性暴力，更能打破人們對性暴力的迷思。願有更多有心人和我們一起關注性暴力的議題，一同正視問題和打破性暴力迷思。

POKI CHAN

加入婦女友善環境小組後，我改變了。小組令我用心思考很多我之前沒有想過或做過的事情。我的改變也影響我身邊的人，他們也改變了。例如我的媽媽、丈夫、義工朋友和鐘點女傭，以往他們對性暴力漠不關心，覺得事不關己。在我的影響下，他們都落力幫忙邀請朋友或同事填寫「改善港鐵萬人 like」問卷，他們願意為反性暴力出一分棉力。同時，我有勇氣在港鐵車廂內阻止一宗非禮案的發生。我也積極投入參與在尖沙咀街頭舉行的「改善港鐵萬人 like」問卷。我發現自己很關心社會價值觀，也感受到香港女士比男士對性暴力議題更冷漠，這真的值得探討和教育，所以再次證實小組的工作是十分重要的。

此外，我也有跟鐵路警區的警員開會、到高等法院聽審、參與為女士設計最安全服飾遊戲、受害人的分享等，都讓我明白到香港這個現代化社會仍需在文明、公平和公義付出更大的努力，因為實在有很多的不足。但願（1）鐵路公司和其他公共交通工具會更積極為反性暴力而改善設計和增加設施；（2）

法庭可以提供「不透明」證人室和為所有性暴力受害人增設屏障而無須事先申請；（3）律政署的人員和警方可以更專業；（4）社會各界減少對性暴力受害人的二度傷害；（5）市民大眾不再把反性暴力的責任推卸給女性。五項同樣重要，不分先後！

Vivian

參與這小組已有一段日子，由當初對性別平等、性暴力、婦女友善空間等的詞彙感到頗陌生，到現在跟其他義工夥伴落區設街站、「嗌咪」、性暴力黑點查察、問卷調查、新聞發佈會等，這對我來說確是難能可貴的實戰經驗。

回想當初成為本會的義工其實頗不情願，因為我對性別議題充滿疑問，而且當時的我有感這議題不能「搞大」。我一直想以較激進的形式，如遊行和示威抗議去表達不滿以令公眾人士關注。可是，在我同學多番催促下，為免得失好友，只好乖乖填寫申請表格及遞交。

所謂「有意栽花花不發，無心插柳柳成蔭」，想不到現在有機會參與此書的出版，更有幸留下多年來點滴心聲。很高興成為協會的一份子，希望大家努力，向知己良朋及大眾播下關注及尊重不同性別的種子，破解他們對性別課題的迷思。現在請把握你擁有的資源、新思維和無限熱情，幫助他們對性暴力和性別平等的議題有更多的關注和打破舊有的思考方式。

阿寶

我在「婦女友善環境小組」的主要工作是「大搜查」，但凡公共交通工具，由巴士到港鐵，我們都會進行大搜查，過程挺辛苦但也很有意思！我們的付出不是枉然，我們的行動成功引起關注。

我們已成功找出不少環境黑點，包括透明大玻璃、僻靜長樓梯、長長的月台等。只要穿著裙子的女士靠近大玻璃，無論從那個角度看，裙底風光一覽無遺。又港鐵站內僻靜長樓梯，沒有安裝閉路電視，也沒有後視鏡，真令人驚怕。長長的月台，只有一個求助設施，遇上緊急事故，恐怕沒有氣力跑到月台另一端按動求助系統，設施形同虛設。我對這些環境設施感無奈，同時亦慨嘆香港這個大都會竟有如此「不友善」的環境設施呢！

參加小組後，我改變很大，我會經常與別人分享友善環境的重要。乘搭公共交通工具時，會留意有沒有色狼出沒，隨時伸出援手……。我也告訴朋友和家人我在關注婦女性暴力協會當義工，雖然不是每個人認識這機構，也有不明白我的人，但我卻認為這是最好的機會去教育他們。「性暴力」問題極需要

正視，更要多講，不要因大眾的迷思和忌諱而避而不談，反之我們要盡力宣之於口，締造友善環境和公義的社會。

婆

參加這個小組已經幾年了，從認識，到參與各項活動，當中得著很多。其中印象最深刻的是「問卷調查」，許多不可能的事情，在大家同心合力下，完成任務，令人覺得很鼓舞，更重要的是該調查結果亦獲得多方的認同。來年，希望大家繼續努力，堅持到底，為友善環境作出更大的貢獻。

Yvonne

對女性車廂的意見

(節錄自本會通訊《反擊》第37期)

鑑於近年港鐵非禮及偷拍的情況日趨嚴重，公眾開始討論應否增設「女性車廂」，以保障女性的安全及解決車廂非禮的問題。設立「女性車廂」的建議，無疑可為女性帶來心理上的安全感，但這種以保護主義出發的措施，真的能有效解決問題？

就如傳統社會告誡女性不應夜歸，以女性車廂分隔男、女性來「防止」女性被性侵害的保護主義式做法，不但限制了女性的自主，亦鞏固了女性脆弱、被保護的刻板角色。除此以外，女性車廂強化「女性要為性暴力負責」的主流觀念，把預防性暴力的責任放在受害者身上。當女性沒有乘搭女性車廂，她們便不受「保護」，受侵犯後甚至會被責怪是咎由自取的。

性暴力事件的受害人不只是女性，其他性別人士（如男性、跨性別人士）亦有可能受侵犯，女性車廂未能為這群人提供保障，忽略了他們的權益。所有車廂都應當是安全車廂，生活在「無性暴力環境」不應是女性的專屬權利，它是所有人都應該享有的權益。過去曾有多個國家，如：台灣、英國曾試行及實施女性車廂，後因有關措施與性別平等的法例有所抵觸而被取消。

無疑，女性車廂或可有效解決車廂內的偷拍情況，但女性車廂外的車廂偷拍問題仍然存在。更重要的是，港鐵發生性暴力(包括非禮及偷拍)的地點並不局限在車廂內，女性車廂未能處理在月台、電梯及樓梯等地點發生的罪行。

有見及此，小組認為女性車廂不但不能有效保障女性的安全，反而限制女性的自主及令女性處於被保護及較弱的位置。因此，我們要求所有政策與制度都需加入性別角度為考量，重新檢視現有機制。我們相信，建立安全、無性暴力的環境，才是有效終止性暴力的方法。

成果篇

自 2009 年起，我們努力向香港鐵路有限公司爭取預防港鐵性暴力的呼籲措施及改善性暴力黑點的設施，並高興看到以下改善：

2010 年 – 「不啞忍」海報及宣傳品



2011 年 – 電子屏幕警告：「非法拍攝」及「猥褻侵犯」



2012 年 – 港鐵沿綫的玻璃升降機或扶手電梯陸續加貼磨砂貼紙



2013 年 – 由型態較被動的舊版海報改為主動作出反應的新版海報「遇罪案、即舉報」





2010年11月25日 東方日報



2011年11月25日 蘋果日報



2010年11月25日 蘋果日報



2011年11月25日 香港商報



2012年11月22日 太陽報

活動花絮



2008



2009



2010



2009



2012

鳴謝

謹此衷心感謝以下各部門的支持及貢獻：

1. 港鐵公司
2. 香港警務處鐵路警區

此外，多謝來自全港各界受訪者參與調查，分享他／她們不愉快的經驗及真實的感受，讓我們對香港公共交通工具性暴力問題有更多的認識及反省。

關注 婦女性暴力 協會

Association Concerning Sexual Violence Against Women

地址 Address

九龍中央郵政局郵政信箱 74120 號

P.O. Box 74120, Kowloon Central Post Office, Kowloon

電話 Telephone

2392 2569

傳真 Fax

2625 1572

網址 Website

www.rainlily.org.hk

電郵 Email

acsvaw@rainlily.org.hk

Facebook

www.facebook.com/acsvaw

贊助 Sponsorship



傅德蔭基金有限公司
Fu Tak Lam Foundation Limited



Charity listed on

慈善機構
Wisegiving