

讓座由心出發 教育勝立法

今日香港
個人成長與人際關係

《孟子》有云：「老吾老以及人之老，幼吾幼以及人之幼。」敬老扶弱是現代文明社會的普遍共識，本港主要交通工具增設了關愛座，優先照顧長者、孕婦及不良於行等乘客，但其面世以來，不時掀起網上公審潮。

關愛座原意為優先讓座予有需要人士，但只要看似年輕、健康人士坐上去，卻經常遭受白眼，久而久之，被扭曲成只有長者可坐，結果出現車廂即使擁擠不堪，關愛座卻空空無人的畫面。

有人認為關愛座的意義已變質，建議將之取消，以示對所有年齡層乘客公平。本文將就關愛座的設立原因、爭議點及處理方法分析如下。

林晉榮 香港通識教育協會理事、
順德聯誼總會梁銑琚中學通識科教師



關愛座實施以來，不時掀起網上公審潮，有人戲謔其變成「批鬥座」。資料圖片

關愛座爭議

建議

以德育推廣替代立法：關懷弱勢、禮讓座位，本是發自內心的自覺行為，屬於道德上的選擇，然而透過法律手段強迫讓座，以規範乘客行為，變相成為人格審判，失去原意；相反，透過德育推廣，宣揚由心而發的讓座文化，讓整個車廂座位都變成關愛座，人人都可以獲得讓座的機會。

加快識別避免尷尬：乘客背景不同，除了長者外，如裝有義肢的年輕人或孕婦便不容易被察覺。大城市如東京及台北，需要座位的乘客可以佩戴識別襟章，方便其他人辨識。

此外，科技發明既可加快識別有需要乘客，也避免尷尬與誤會。如韓國釜山的孕婦，透過佩戴藍芽發射器，觸動關愛座位上的紅燈，提醒佔用該座位的乘客主動讓座。

公平性：長者已享乘車優惠，付出車費比別人少，再進一步享受專屬座位，對其他人並不公平，因此應取消關愛座政策。

閒置造成浪費：由於關愛座被扭曲成只有長者可以坐，結果出現車廂擁擠不堪，關愛座卻空空無人，亦是一種資源浪費。

難辨別有需要人士：身體狀況是如人飲水，冷暖自知。部分特殊需要人士，例如配戴義肢人士，懷孕初期孕婦，女性正值生理期等，外表可能與常人無異，優先使用關愛座的權利容易受忽略。

道德審判：讓座與否是美德，而非法律責任。部分長者或傷殘人士，可能視被讓座為矮化自身能力的表現，有抗拒感覺。把讓座與否等同人格高低，或立法強制讓座，等同本末倒置，帶來價值觀衝擊，惹人反感。

價值觀差異：長者傾向認為應該無條件獲得座位的優先使用權，以體現敬老及關顧弱小的情操，符合道德及傳統價值觀；但部分年輕人則認為，只要付了錢，人人平等，每個乘客均可享受獲得座位的機會，長者或弱勢人士並沒有獲得優先給予的特權。換句話說，讓座是人情而不是本分。



網絡時代，稍有行差踏錯，便被人上傳至網上公審。

模擬試題

資料A

某大學調查指出，雖然政府努力推動讓座文化。然而，只有約30%香港市民認為讓座文化有改善。

有關關注德育的團體認為，政府日後以互聯網及社交平台作為宣傳渠道，重點向「低頭族」推廣讓座文化。

此外，有立法會議員掛出街頭橫額，宣傳「低頭族扮唔睇」（裝作看不見）立法規定市民要讓位的建議，引起社會熱議。

該議員更建議市民可利用手機拍下不肯讓座或濫用「關愛座」的乘客，再上傳至互聯網，以收阻嚇作用。

想一想

對於培養年輕人關愛社會的價值觀而言，你認為立法規定讓座是否最佳選擇？參考資料及就你所知，解釋你的答案。（8分）

參考答案

雖然立法具有阻嚇性，使市民必須讓座予指定人士，但只是以懲罰手段迫使讓座，市民讓座原因基於避免犯法，未必明白立法背後的意義，難免因法例而順從，變得無羞恥之心，難培養公民意識，

至於以手機拍下不肯讓座或濫用「關愛座」的乘客放上互聯網，等同對有關乘客作出網絡欺凌及網絡公審，亦有侵犯私隱之嫌，這行為本身並不值得提倡。特別是青少年有從眾心態，可能以此為樂，會錯誤地向青少年灌輸不正確的價值觀，未能產生教育意義。

政府及相關交通機構應繼續透過互聯網及社交平台，宣揚正確的讓座文化，雖然有人認為速度較慢，但是培養禮讓及同理心一向是欲速不達，需靠潛移默化，方能達至一個成熟的公民社會。此外，有關機構需向外重申，優先座是為了宣揚讓座文化，強調乘客可以坐任何座位，避免社會出現無謂的道德審判。

新聞背景

憂網絡公審 怕坐關愛座

關愛座近年成為爭議話題，當有年輕人不自願讓出座位，甚至是坐上去都會被指摘霸佔關愛座，而掀起罵戰，更常被拍片放到網上遭到「網絡公審」，故有年輕人將關愛座喻為「批鬥座」。

前年在台北更有近萬人在網絡聯署，要求當地政府廢除關愛座。

1973年日本率先出現

關愛座早於1973年在日本列車上出現，隨著世界各地人口老化及社會需要，如台灣、韓國及英國等地公共交通工具相繼引入關愛座。



「低頭族」對手機螢幕目不轉睛，容易忽略身邊人需要。資料圖片

香港方面，港鐵於2009年起引入關愛座，前年10月起更陸續增加關愛座數目，由每卡車廂兩個增加至每卡四個，預計日後全線列車共提供5,150個關愛座。

至於九巴亦於2011年5月起在巴士下層兩邊最前橫排四張的座位設關愛座。

不過，本港團體去年訪問近1,800名青少年，結果發現逾八成受訪者認為坐在關愛座較坐在一般座位有壓力，逾半受訪者不支持再增加關愛座，另有三成男性受訪者更支持廢除關愛座。

在2016年，台北便有近萬人在公共政策網絡參與平台聯署「廢除各項公共運輸工具上博愛座之設置」，雖然「博愛座」最後沒有被廢除，但當地交通部門認為必須加強宣傳正確資訊。

多倫多拒讓座設罰款

不少地方的公共交通設有關愛座，普遍沒有硬性規定限坐對象，但在加拿大多倫多，政府在2014年通過關愛座法案，若有傷殘老弱人士要求關愛座座上人士讓座不果，有關人士在沒有需要之下不肯讓座，會被罰款加幣235元（約1,400港元）。

概念聯繫

高齡海嘯：香港人口老化情況嚴重。據政府研究指出，十年後，因人口老化而導致的勞動人口短缺，及長者貧窮問題將大幅加劇，名為「高齡海嘯」。人口老化將衝擊社會資源分配壓力，加重財政負擔。

網絡公審文化：以資訊科技的方法，

蓄意在網絡上公開被公審者的個人資料，進行道德審判，肆意謾罵，讓人難堪。

受害者可能公然做出缺德行徑，當中對錯複雜難辨。然而，與事情因果無關的旁觀者，卻喜歡以個人價值標準，透過惡搞改圖或公開受害者的個人資料來做出報復。

關愛變批鬥 釀世代衝突

延伸閱讀

- 1.《坐低挨批怕怕 關愛座常空空》，香港《文匯報》，<http://paper.wenweipo.com/2017/06/30/ED1706300021.htm>
- 2.《搭車盼「賜座」婆婆疑「留白」》，香港《文匯報》，<http://paper.wenweipo.com/2014/08/25/YO1408250012.htm>
- 3.《關愛座與讓座爭議》，思考香港，<http://www.thinkhk.com/article/2017-07/25/22116.html>

本港主要公共交通工具港鐵及巴士，自2009年起相繼推出關愛座，在車廂劃定座位，貼上紅色標示，提示長者、抱著嬰孩人士、孕婦和行動不便人士可優先使用，本是敬老扶弱措施，卻不時惹來爭議，甚至挑起社會矛盾。

由於近年出現多宗青年人拒絕讓座而被網絡公審，部分人開始將矛頭指向關愛座設立的必要性之上，有些人認為關愛座現在已淪為「批鬥座」，應該予以取消。

要求讓坐 反應兩極

無綫新聞印裔主持褚簡寧，早前在港鐵勸喻一名坐在關愛座的女士，讓座予一位91歲婆婆不果，反被罵「死摩囉差」。及後引起社會兩極意見，有人讚揚褚簡寧挺身而出，批評該名女子無理。但亦有網民

認為，該名女士或有其他原因，褚簡寧不應強迫他人讓座。

港鐵早前計劃將車廂內的優先座由每卡2個加至4個，反惹來優先座廢存的事議。同樣的反應並非香港獨有。

在上海、首爾相繼流出年輕人不自願讓座給老人家，繼而出現爭執的視頻。

縱觀中、韓及日等國的讓座爭議，大多針對是否讓座予長者。

至於歐美國家，爭議焦點則較具實質，如怎樣分辨表徵不明顯的傷殘人士，以及立法讓座的必要性等。

英國設讓座卡免尷尬

當中值得特別注意的，是近年倫敦專為長者、孕婦及傷殘人士提供藍色讓座襟章及卡片（Please Offer Me a Seat Badge），

讓有需要而又難以啟齒的人士，更容易得到讓座。

至於紐約地下鐵路。在2009年，他們推出了罰則，不讓關愛座予有需要人士的人，將會被罰款50美元甚至被行政拘留，但實際上當局不會安排人手監督，只是務求引起阻嚇作用。

交通工具設「關愛座」原意鼓勵市民展示愛心，讓座予有需要的乘客，最終竟演變成爭議，背後涉及新舊價值觀的衝突。

「讓座是人情，不是本分」

年長一輩多抱有敬老傳統價值，但新一代傾向認為讓座是人情，不是本分，況且大家同付車費，認為長者沒有特權獲得讓座。

此外，「低頭族」視野有限，或未能察覺周圍環境，以致忽略有需要人士。

事實上，絕大部分市民是樂於讓座的，但公共交通辦商與政府須加強宣傳教育，繼續在學校及社區推廣禮讓及關懷文化。

此外，可參考英國推出的讓座襟章及卡片，方便持有人出示此卡要求讓座，免卻須向乘客解釋其需要並請求讓座的尷尬。

同學答題時可把關愛座與通識科第一、二、四單元聯繫。議題與「青少年個人成長與人際關係」當中「自尊」、「自我概念」及青少年如何使用社交媒體有密切關係。

此外，它可結合「今日香港」當中的「生活素質」、「社會流動性」、「社會公義」的概念，從而思考不同持份者的衝突，以及如何影響社會和諧。至於第四單元，則與「資訊全球化」有密切關係，理解到互聯網及社交媒體的作用，亦可將關愛座融合道德、關愛、和諧等普世價值。