

投稿類別：史地類

篇名：

座位潛意識：公車上，人們的空間抉擇

作者：

劉昕恩。新店高中。高二6班

指導老師：

沈艷嬋老師

壹、前言

一、研究動機

洪如玉（2013）指出知覺空間是人文地理學者感興趣的領域，Edward Relph（1976）等學者都強調身體感官的直接經驗使空間成為一個具有主觀意義的地方。

我想觀察公車上每個位置通常都是哪些人在坐？起因源於朱自清的散文〈背影〉，文中有一段寫道「他給我揀定了靠車門的一張椅子」，我印象很深刻的是國文老師曾在上課時問我們，你們知道為什麼要選靠車門的位置嗎？當時我真的想不通坐門邊有什麼好處，應該說我壓根沒有想過這個問題，後來老師告訴我們朱自清的父親之所以要他坐門邊，是因為老一輩的人都覺得靠門邊比較安全。這個概念從那時起深埋於我的心中。

究竟人們在公車這個長 11.7 公尺、寬 2.4 公尺、高 2.6 公尺左右（蘇金盛，2005）（監理服務網）的空間裡，會怎麼選擇座位呢？影響人們搭公車時對座位空間的選擇因素又是甚麼？究竟民眾的選擇是出自於自己的想法？還是潛意識的操弄？

二、研究目的

歐陽鍾玲（1987）指出「地理學者從事行為研究，著重觀察在特定地點中，人類行為方面的反應，及尋求行為和環境的相關性。」因此，本文藉由觀察公車這個空間中的使用者行為，希望達成以下目的：

- （一）了解民眾選擇公車座位的習慣
- （二）分析影響民眾選擇座位的因素
- （三）確認人際距離理論是否切合民眾的選擇

貳、文獻探討

一、地理學部分

歐陽鍾玲（1987）認為在空間識覺方面的研究具有十分濃厚的地理色彩，「此部分的研究大多著重於意象的研究。」在環境行為方面，「地理學者從事研究的方式包括觀察在特定地點中人類行為方面的反應。」

洪如玉（2013）對於 Relph 研究的探討中提到「知覺空間是個體對於空間的直接身體感覺經驗，因此其空間或地方定義極可能是因人而異、主觀與異質的。」

施祖方（2018）自 1970 年代起。「人本主義地理學開始關注特定人群針對特定地方建立其獨特意義的過程，開啟了「地方」Place 的論述」Edward Relph（1976）的文本《Place and Placeness》，從不同的角度研究地理，觀察日常生活中習以為常的行為、情景等，研究那些潛藏在腦海中的潛意識指令，追求地理科 place 的本質。這樣新型態的地理學跳脫了原本的區域地理學，提出了「區位」的概念，地理學家更開始觀察日常生活中

那些習以為常，卻不知緣由的行為，因此，本文參考人本主義地理學的概念，研究公車上那些習慣性做出的選擇，是否隱藏著在小尺度空間（11.7x2.4x2.6 立方公尺）上的獨特意義？對搭公車的人們而言，公車這個地方（Place）是否在潛意識裡，隱藏著特殊的空間選擇方式？

二、社會心理學部分

社會心理學者霍爾（1974）藉由觀察與訪問美國東北沿岸的居民，以親密性、個體性、社交性、公眾性距離代的方法說明「人類距離學」。

（一）個人空間

公車上的人和人之間一直都有一種「習慣的距離」，而這樣看似平常的距離又是因何而來呢？根據霍爾（1974）的人際距離學，人們日常中和不同的人保持的距離被分為四種，分別是公眾距離、社會距離、個體距離、親密距離，在公車上所維持的距離大部分符合遠程親密距離，這樣的距離大約在 15 公分至 45 公分的範圍。而貝爾（2003）也說明了維持個人距離的原因在於「**避免過度刺激，當太接近其他人時，我們會遭受太多社會或身體刺激。**」然而公車上的空間不可能讓乘客一直保持這樣舒適的距離，黃瓊慧（2007）曾提出公車上的空間是不適當的人際距離，公車上的個體距離太過接近，會引起人們想要找出人際界限的調節機制來保護自我的隱私。貝爾（2003）隱私是一個人際界限，人們藉由調節與他人的互動，確保自己達到最適的隱私，而「**一旦我們無法調節這些人際界限達到最適的隱私層次，將會有負面的效果產生。**」

（二）擁擠

尖峰時刻的公車總是擁擠不堪，而這樣擁擠會造成什麼樣的影響呢？根據楊公俠、徐磊青（2005）所著，「**擁擠指的是心理學上的狀態，是個人的主觀反應，是一種對空間太小而周圍人數又太多的感受**」，但人多並不直接與擁擠畫上等號，例如和一群朋友相約在小包廂時，此時並不會有擁擠的感覺，但和一群陌生人在一起時，或許就能感受到擁擠。而擁擠所導致的高密度環境，會帶給人們壓力，而其中一種壓力是行為限制，行為限制是指朝某一個目標行動的能力受到限制或干擾。想像一下，你現在置身於一台擁擠的公車，你好不容易按了鈴準備下車，才發現自己被包圍在乘客的背包或者是裝滿菜的菜籃當中，無論是前往門還是後門的路都擠滿了人，而你又不想扯開嗓門請身旁的人借過，這時你的行動無疑是遭到限制了，而當想下車的意圖遭到阻礙時，擁擠的感覺就更加強烈了。

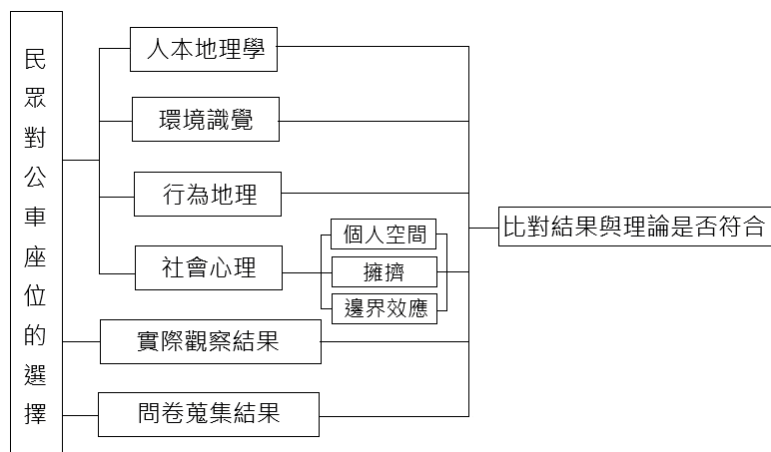
（三）邊界效應

公車上靠窗靠牆的位子是大部分乘客的首選，而這正好呼應了楊公俠、徐磊青（2005）提到的邊界效應，靠窗靠牆的座位之所以受歡迎是因為「**人們傾向於從環境中的細微之處尋找支持物。位於凹處或空間劃分明確的座位及背後有靠背的座位較受青睞。**」因此低地板公車上的紅色軟墊、欄杆形成的凹處、靠窗的座位都提供了乘客安全感。

叁、研究方法

以地理學和環境心理學作為我的理論架構發展的基礎，我的研究流程與架構如下：

圖一 研究概念架構圖



（圖片來源：筆者繪製）

搭配研究概念，我的研究方法有三種：

一、參與式觀察法：

筆者自 2021 年 9 月 8 日～9 月 23 日共計 11 天，利用早上上學約 6：30 及下午放學約 16：20 的時間，親自搭乘公車進行共計 26 次的參與式觀察。

二、問卷調查法：

透過問卷題目設計，筆者想了解公車族座位空間的選擇及其考量因素。本研究問卷施測日期為 11 月 21 日至 1 月 14 日，此問卷的發放方式為透過朋友轉發、請補習班老師分享給學生、到學校各班邀請同學們透過 QRcode 協助填寫、在地區性 Facebook 粉絲團發文請民眾幫忙填寫，最後回收 171 份，有效問卷 165 份。

三、文獻蒐集法：

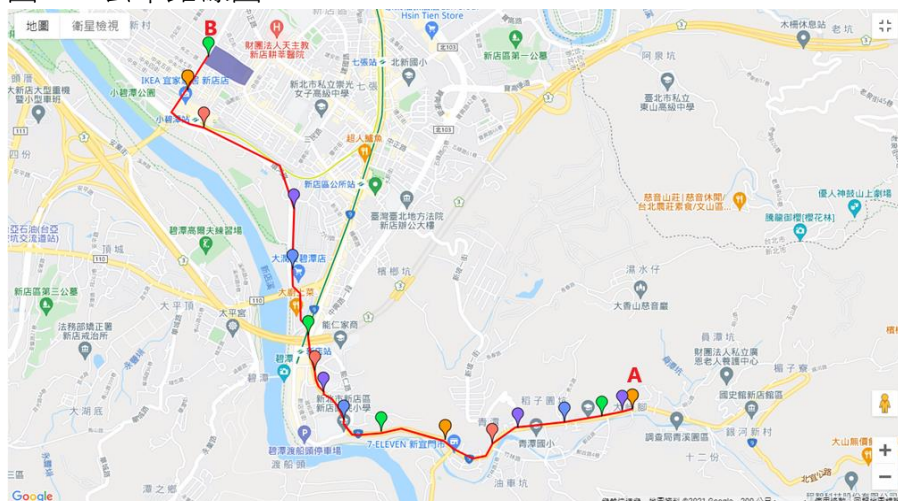
透過到國家圖書館調閱博碩士論文，再經由博碩士論文找到環境心理學學者的專書，以及透過網路閱讀期刊，閱讀整理後，對於我的論文概念、理論與應用的形成與學習非常有幫助。

肆、研究分析與結果

一、參與式觀察：

筆者實際參與搭乘公車，由 A 站牌到 B 站牌的路程（圖二），共 11 天紀錄了 26 次搭車過程中，公車上人們選擇座位空間的情況。

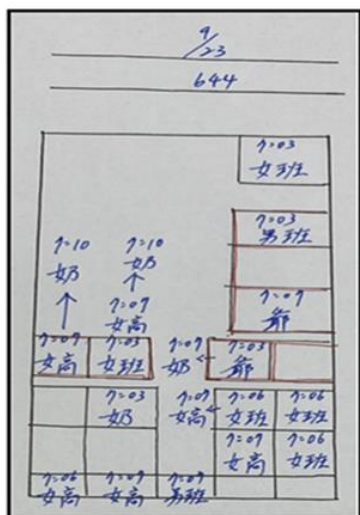
圖二 公車路線圖



(圖片來源：googlemap，經筆者數化繪製)

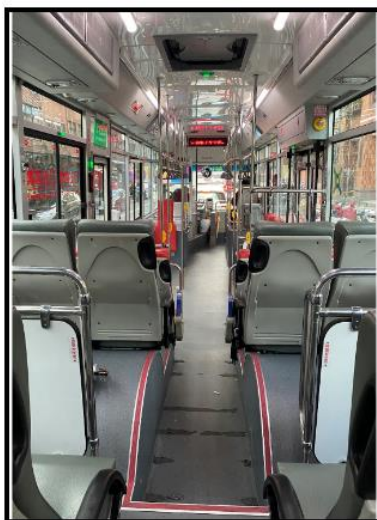
圖三為 26 次參與式觀察紀錄的其中一張手繪圖，手繪圖大略紀錄了公車內搭乘民眾的年齡、身份及上車時間。圖四為筆者觀察時的視角，圖五則為筆者統整 26 次參與式觀察所得之結果。

圖三 2021/09/23
參與式觀察紀錄手繪圖



(圖片來源：筆者繪製)

圖四公車實景



(圖片來源：筆者拍攝)

圖五 26 次參與式
觀察綜合結果



(圖片來源：筆者繪製)

由 26 次的觀察記錄發現司機旁的單人座有最多人乘坐，其次是左手邊博愛座後的靠窗位，最後是右手邊博愛座後的靠窗位。我猜想司機旁的單人座之所以最受歡迎是否因為這是一個單人座，可以避免上下車會被卡住或卡住別人的問題？或者可能是離司機和門比較近，發生事故時，有助脫離危險，也或者因為這個座位不是博愛座，因此可以沒有負擔的乘坐。另外兩個座位被選擇的次數如此高，其實令我十分意外，因為靠窗的座位，除非是長途車程，否則下車很不方便，但據現場的觀察，通常是兩個認識的人才會一起坐在這樣的位子。

二、問卷調查結果分析

（一）受訪者基本資料整理分析（表一）

受訪者中以 18 歲以下學生為多，主要是由於問卷最早的發放方式是在校內各班發放。另外，80%的受訪者主要搭乘的公車類型為低地板公車，因此本文主要討論的公車類型也鎖定在低地板公車。

表一：受訪者基本資料整理

性別	男性	女性	搭乘 公車類型	低地板公車	一般公車	
	54 (32%)	117 (68%)		136 (80%)	34(20%)	
年齡	18 歲以下	19~30 歲	31~40 歲	41~50 歲	51~60 歲	
	104 (61%)	20 (12%)	18(11%)	19 (11%)	5 (3%)	
職業	學生	公教人員	自由業	服務業	金融保險業	
	113 (66%)	13 (8%)	6 (4%)	9 (5%)	1 (1%)	
業	資訊業	退休	專業人士	無業或待業	工商製造業	醫療人員
	8 (5%)	2 (1%)	5 (3%)	1 (1%)	4 (2%)	3 (2%)

（表格來源：筆者整理）

（二）問卷內容整理分析

1、受訪者乘坐資料分析（表二）

各年齡層受訪者搭乘公車目的大多為上課或上班，但 51 歲以上受訪者則以休閒娛樂的目的為主。18 歲以下受訪者搭乘公車的頻率最高，每天搭乘者佔 65%；51 歲以上受訪者則是每天都搭乘頻率最低，僅佔 20%。

表二：受訪者乘坐資料整理

問題	空間位置選擇	受訪者年齡				
		18 以下	19~30	31~40	41~50	51~60
		104(100%)	20(100%)	18(100%)	19(100%)	5(100%)
搭乘 公車 目的	上班:	5 (5%)	6 (30%)	11 (61%)	11 (58%)	1(20%)
	上課:	84 (81%)	8 (40%)	0	0	0
	休閒娛樂:	11 (11%)	5 (25%)	6 (33%)	5 (26%)	3 (60%)
	接送孩子上下學:	0	0	1 (6%)	0	0
	回家:	1 (1%)	0	0	0	0
	旅遊:	3 (3%)	1(5%)	0	3 (16%)	1 (20%)
搭乘 公車 頻率	每月搭乘 1~3 次:	9 (9%)	9 (45%)	4 (22%)	7 (37%)	2 (40%)
	每半年 搭乘 1~3 次:	3 (3%)	0	1 (6%)	1 (5%)	0
	每年搭乘一次:	1 (1%)	3 (15%)	0	1 (5%)	0
	每週搭乘 1~3 次:	22 (21%)	0	3 (17%)	5 (26%)	2 (40%)
	幾乎每天搭乘:	68 (65%)	8 (40%)	10 (56%)	5 (26%)	1 (20%)

（表格來源：筆者整理）

2、性別與公車座位空間選擇的關係

男女性別對於公車座位空間選擇是否存在認知上的差異呢？透過問卷調查結果分析如下：

（1）單獨搭乘短程車時（圖六）

女性選擇單人座的比例（14%）明顯高於男性（7%）；且女性選擇靠窗的比例（11%）也明顯低於男性（16%）。這部分呼應霍爾（1974）針對個人空間的論述，似乎藉由本文可以延伸討論男女性別在個人空間上的距離感，甚或人本地理學中對於 Place 的認知，男性與女性有明顯的不同。對於空間、距離的感受，女性的認知及意識更為敏感及強烈。

圖六 性別與單獨搭乘短程車空間選擇的關係



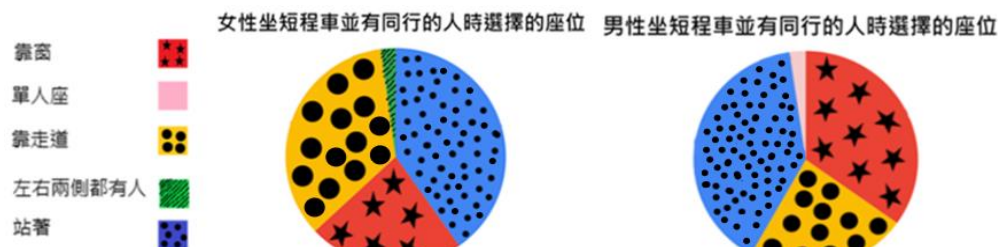
（圖片來源：筆者整理問卷調查結果繪製）

（2）有同行的人一起搭乘短程車時（圖七）

女性在選擇靠窗以及單人座的部分明顯低於男性（23%；37%），這是否反應著女性更注重與同行人在同等位置的互動呢？亦或女性較在意與同行人的均權呢？

當女性坐短程車並有同行的人時，站著的人數會減少，原因可能是一個人坐時的不確定因素消失了，例如是否需要讓座，黃瓊慧（2007）提到「當自己的座位具有強烈的不確定性，會使乘客感受到很大的壓力。」因此當我們隨時都有可能要起身或換位子時，將使得壓力產生，「其中以博愛座為最具壓力感的空間。」當男性坐短程車並有同行的人時，站著的人數會減少。上述的資料體現了座位的不確定性深刻地影響了乘客對於座位的選擇，因此無論男女，當乘客有同行的人能夠一起坐時，便降低了不確定性，增加了座位的吸引力。

圖七 性別與有同行者搭乘短程車空間選擇的關係



（圖片來源：筆者整理問卷調查結果繪製）

（3）單獨搭乘長途車時（圖八）

由圖可得知受訪者單獨坐長途車時大部分偏好靠窗的座位。靠窗座位的選擇證實了邊界效應理論，靠窗的座位是倚著牆壁的，牆壁提供了乘坐者一種被保護的感覺，因此坐在這樣的座位時，可以感受到滿滿的安全感。而女性選擇乘坐單人座以及靠走道的人數遠勝於男性，由此可知座位的不確定因素對女性的影響更大。

圖八 性別與單獨搭乘長途車空間選擇的關係



（圖片來源：筆者整理問卷調查結果繪製）

（4）有同行的人一起搭乘長途車時（圖九）

女性和男性有同行的人時，皆偏好於選擇靠窗的座位，但女性站著搭乘的比例比男性還低，由此可見，女性有同行的人時，會更偏好坐下。

圖九 性別與有同行者搭乘長途車空間選擇的關係



（圖片來源：筆者整理問卷調查結果繪製）

3、年齡層與公車座位空間選擇的關係

問卷問題與不同年齡受訪者的回答，整理如表三。統計分析發現：50 歲以下的乘客搭乘短程車時大多偏好站著，其次偏好乘坐靠走道的位置。但 50 歲以上的乘客，則以選擇靠走道的座位為多。

30 歲以下的乘客搭乘短程車且有同行的人時大多偏好站著，其次偏好乘坐靠窗的位置，而 30 歲以下的乘客偏好靠走道的位置，其次是站著。而單獨搭乘長途車時，超過半數的乘客都選擇靠窗的位置。搭乘長途車且有同行的人時，乘客大多首先選擇靠窗的座位，其次是靠走道的座位。

表三：乘客稀少時受訪者的座位空間選擇

問題	空間位置選擇	受訪者年齡				
		18 以下	19~30	31~40	41~50	51~60
		83(100%)	11(100%)	17(100%)	15(100%)	4(100%)
乘客稀少 短程車	站著:	42 (50%)	5 (45 %)	5 (29%)	7 (47%)	0
	單人座:	7 (8%)	2 (18%)	4 (24%)	2 (13%)	1 (25%)
	靠窗:	12 (14%)	2 (18%)	2 (12%)	1 (7%)	0
	靠走道:	21(25%)	2 (18%)	5 (29%)	4 (27%)	3 (75%)
	左右兩側都有人:	1 (1%)	0	1 (6%)	0	0
乘客稀少 短程車 有同行的 人	站著:	36 (43%)	5 (45%)	3 (18%)	4 (27%)	1 (25%)
	單人座:	0	0	0	1 (7%)	0
	靠窗:	24 (29%)	5 (45%)	3 (18%)	3 (20%)	1 (25%)
	靠走道:	22 (27%)	1 (9%)	10 (59%)	6 (40%)	2 (50%)
	左右兩側都有人:	1 (1%)	0	1 (6%)	0	0
乘客稀少 長途車	站著:	10 (12%)	0	0	1 (7%)	0
	單人座:	5 (6%)	0	3 (18%)	2 (13%)	0
	靠窗:	49 (59%)	8 (73%)	8 (47%)	10 (67%)	3 (75%)
	靠走道:	15 (18%)	1 (9%)	6 (35%)	1 (7%)	1(25%)
	左右兩側都有人:	4 (5%)	0	0	1 (7%)	0
乘客稀少 長途車 有同行的 人	站著:	8 (10%)	0	0	1 (7%)	0
	單人座:	1 (1%)	0	0	0	0
	靠窗:	51 (61%)	11 (8%)	13 (76%)	10 (67%)	3 (75%)
	靠走道:	21 (25%)	0	4 (24%)	3 (20%)	1 (25%)
	左右兩側都有人:	2 (2%)	0	0	0	0

(表格來源：筆者整理)

4、公車上環境較複雜時，不同年齡受訪者的空間選擇

表四：環境較複雜時受訪者的座位空間選擇

問題	空間位置選擇	受訪者年齡				
		18 以下	19~30	31~40	41~50	51~60
		83(100%)	15(100%)	17(100%)	15(100%)	4(100%)
身上有 背背包 或者手 上拿了 很多東 西	站著:	15 (14%)	3 (20%)	3 (18%)	4 (27%)	2 (50%)
	單人座:	2 (2%)	2 (13%)	4 (24%)	2 (13%)	0
	靠窗:	30 (29%)	7(47%)	4 (24%)	3 (20%)	0
	靠走道:	23 (22%)	1(7%)	3 (18%)	6 (40%)	2 (50%)
	左右兩側都有人:	1 (1%)		1 (6%)	0	0
	站在司機後方可 以放物品的平台:	12 (9%)	2 (13%)	2 (12%)	0	0
問題	空間位置選擇	受訪者年齡				
		18 以下	19~30	31~40	41~50	51~60
		104(100%)	20(100%)	18(100%)	19(100%)	5(100%)
人很多 剩下一 兩個位 置，您 會坐嗎?	會:	45 (43%)	5 (25%)	10 (56%)	7 (37%)	3 (60%)
	不會:	59 (57%)	15 (75%)	8 (44%)	12 (63%)	2 (40%)

(表格來源：筆者整理)

一般乘客有很多東西在身上時，無庸置疑的應該會選擇坐靠近走道的位置以方便下車，但是大部分的民眾還是選擇靠窗邊，即使這樣進出時會十分的不方便，這點 40 歲以下的人尤其明顯，由此可見 40 歲以下的人對於個人空間的劃定似乎更貼近個人感受，並非受外在因素影響。

另外公車公司很體貼的設計了司機後方的置物平台，但是從問卷上的結果看來，這樣的設計並不獲得民眾的青睞，我認為原因在於，置物平台前的走道會不斷有人經過，在這個位置站立，與他人的距離會符合人際距離當中的親密距離，因此會不斷與陌生人產生肢體上的碰撞，因此民眾即使身上有很多東西時，也不會選擇站在這個位置。

伍、研究結論與建議

一場以人本主義地理學展開的社會現象觀察終於到了尾聲，此次的公車座位空間研究結合了地理學的空間觀察及心理學的人際距離兩種領域的知識，讓我從日常中習以為常的事情中，發現了隱藏在眾人潛意識當中的規則。

霍爾（1974）在隱藏空間：人類的領域行為當中提出的人際距離理論，可以驗證解釋人們對於公車座位的選擇，筆者從實際觀察紀錄及問卷調查結果當中可以發現「左右都有人」的座位使用度最低，因為身體的兩邊都被陌生乘客包夾時，人際距離當中的隱私範圍將被侵入，使得中間的乘客因此產生負面的感受。

在這次的研究當中可以發現，在「公車」這個空間裡面，男性和女性面對高密度環境的反應和在一般的空間中不同，楊公俠、徐磊青（2005）提到「**男人和女人對待高密度的方式是不同的，男人比女人體驗到了更多的壓力。**」但根據我的研究女性在公車的空間當中所表現的反應與行為都比男性更敏感，更受到種種不同的因素而選擇座位，反之男性的反應較沒那麼敏感。

我平時搭乘公車前往學校時，總會盡量站在靠門口的位子，因為我馬上就要下車了，而隨著上車的乘客越來越多，身後龐大的書包不斷的被撞來撞去，焦慮不安的情緒也隨之湧出，我開始擔憂待會該如何擠出人群下車，眼看我要下車的站就快到了，我艱難的抽出空閒的那隻手，按下下車鈴，並拿出悠遊卡，而身旁的乘客大多透過了我的行為解讀出了我要下車的訊息，因此也會努力地側著身子，試圖在這狹小擁擠的空間當中讓出一條小徑讓我通過，然而也有一些被迫擠在門口的乘客，讓我不得不出聲請他們借過，而日復一日的通勤使得我幾乎每天都得經歷這樣不舒服的搭乘過程，著手研究公車空間後，我找出了這些影響我們在公車上的感覺的答案。

- 1、人際距離會影響乘客對座位的選擇。
- 2、男女性別在空間的認知識覺上明顯不同。
- 3、不確定因素太多的座位會降低乘客使用的意願。
- 4、過度擁擠的公車會帶給人們壓力。

5、靠窗的座位提供乘客安全感。

最後，經由這次的探究，我發現了許多影響人們選擇座位的因素，也發現在公車這個空間當中，人與人之間的距離通常為親密距離，但公車上的人們大多是不認識的陌生人，因此我建議未來的公車在設計時，應將人際距離理論納入設計參考。

日常生活當中，我們無可避免的需要使用大眾運輸工具，因此弄懂了影響選擇座位的因素，你可以發現搭乘公車其實就像在算數學，只要弄懂了公式，那麼每個乘客都能找出一套屬於自己的搭公車規則，讓自己的通勤品質提升，感受搭乘公车的魅力。

陸、參考文獻

一、專書

1、關紹箕（譯）（1974）。**隱藏空間：人類的領域行為**（原作者：Edward Titchell Hall）。臺北市：三山。（原著出版年：1966）（第八、九章）

2、聶筱秋、胡中凡（譯）（2003）。**環境心理學**（原作者：Paul A. Bell 等著）。臺北縣新店市：桂冠發行。（原著出版年：2001）（P.321~356、397）

3、徐磊青、楊公俠編著（2005）。**環境心理學：環境、知覺和行為**。臺北市：五南。（P.111~132、第六章）

二、博碩論文

1、黃瓊慧（2007）。**時速四十溜台北：乘客在公車上的位置選擇與人際互動**。台灣大學建築與城鄉研究所：碩士學位論文。

2、施祖方（2018）。**師大附中新生代校友的地方認同建構**。國立臺灣師範大學地理學系第四十七屆碩士論文。（P.7）

三、期刊

1、歐陽鍾玲（1987）。行為地理的內涵與發展。**師大地理研究報告**，13，151—166。

2、洪如玉（2013）。「地方」概念之探究及其在教育之啟示。**國立臺灣科技大學人文社會學報**。9（4），257—279。

四、網路資料

1、David Seamon & Jacob Sowers.(2008).Texts in Human Geography.Place and Placelessness, Edward .<https://reurl.cc/9OAQ8x>(pp. 43-51)

2、蘇金盛（2005）。超低底盤無障礙公車專題研究。寶麗華車輛工業股份有限公司。<http://www.boulevard.com.tw/Monograph.html>

3、監理服務網（2021 年 12 月 6 日）。低地板大客車規格規定。<https://reurl.cc/oeb4zQ>