鸟笼中的平等

元培学院 计算机科学与技术 黄道吉

当危险迫在眉睫，只有将自己锁在笼子里才能脱离危险的时候，是否应该牺牲掉探索广大世界的自由，而在笼子中被饲养终生呢？这样的事情正发生在现实中，滴滴出行近日恢复了因两起奸杀案而下线的顺风车业务，其中关于限制女性乘客晚八点之后乘车的规定引发了大众的讨论。面对深夜出行带来的人身安全危险，如果只是讨论是否应当保护或如何保护“弱小的女性”的话，我们可能忽视掉真正应当关进鸟笼中的对象：那个迫在眉睫的危险。

这种危险（至少）是包含两个方面的：社会中广泛的性别歧视和滴滴与政府放弃承担社会责任。不妨首先回顾造成顺风车业务下线的两件案件。18年5月一名女子在凌晨十二点搭乘顺风车，途中遭遇司机言语性骚扰，其后被杀害。事后的调查显示，有性骚扰记录的凶手借用父亲的账号接单，其后自杀。同年8月另一位女子下午1点搭顺风车发现被引入歧路后被杀害。女子好友和警方初期向滴滴索要司机信息都被拒绝，事后顺风车业务下线直至19年11月滴滴宣布整改完成。

滴滴顺风车业务的几起几落都与性别牌有关。滴滴在推行顺风车业务时，主打顺风车的社交功能，也并不避讳这种功能所带来的暧昧意味。在广告语[[1]](#footnote-1)和官网[[2]](#footnote-2)中，滴滴将司机和乘客的形象类比到男女关系上，塑造了一个提供服务和保护的男性司机和需要这些服务和保护，并且不排除用佣金以外的方式报答的女性乘客的形象。这种出于营销和传播的塑造是超过了用金钱买卖接送服务的顺风车业务的本意的，但是在它的目标客户当中，这种塑造，至少在司机一方，得到了自我实现。司机并不避讳评价女性乘客的身材和穿着，并且滴滴的系统也允许司机免单来放弃金钱收益，换取可能的其他方式回报。

回到整改后限制女性乘车时间的规定，这条规定在保护女性的名义下再度承认了性别间的不平等。在滴滴塑造的司机乘客模型下，我们可以理解出于保护“弱小”的女性而限制她们出行的时间，就像司机通过封闭的空间（车）保护女性一样。但这种模型是建立在一个危险的且控制不住欲望的男性和不能自卫需要保护的女性角色上的。这既剥夺走了女性可能拥有的保护自己的能力，也将男性污名化成为欲望驱使的动物。当然这种性别角色很大程度上也已经是社会的现实，我们不能希望滴滴作为一个企业有能力扭转这些。但即便在承认这个现实的基础上，滴滴也可以做出更好的改进来帮助扭转这一刻板印象，譬如限制男性司机接单或要求同性接单[[3]](#footnote-3)。

在法律上，宪法规定“妇女在……文化的、社会的……各方面享有同男子平等的权利”。滴滴的这种差别对待

1. 在出现遇害事件前，滴滴顺风车的广告词包括，“我们约会吧”，“早晚连我都要成为你的”。 [↑](#footnote-ref-1)
2. 在滴滴现在的官网的图片上，所有司机和其他服务人员都是男性，唯一的女性角色作为乘客出现，手中抱着同样作为柔弱象征的孩子。 [↑](#footnote-ref-2)
3. 后者在第一件凶杀案之后曾经被采用过，但滴滴平台上女性司机比例很低，这在结果上反而限制了女性出行。很难说这是全社会上女司机比例很少，还是滴滴的顺风车业务在设计上就排斥了女司机加入的结果。 [↑](#footnote-ref-3)