

Social Equity and Urban Transportation



Race and Poverty in the United States

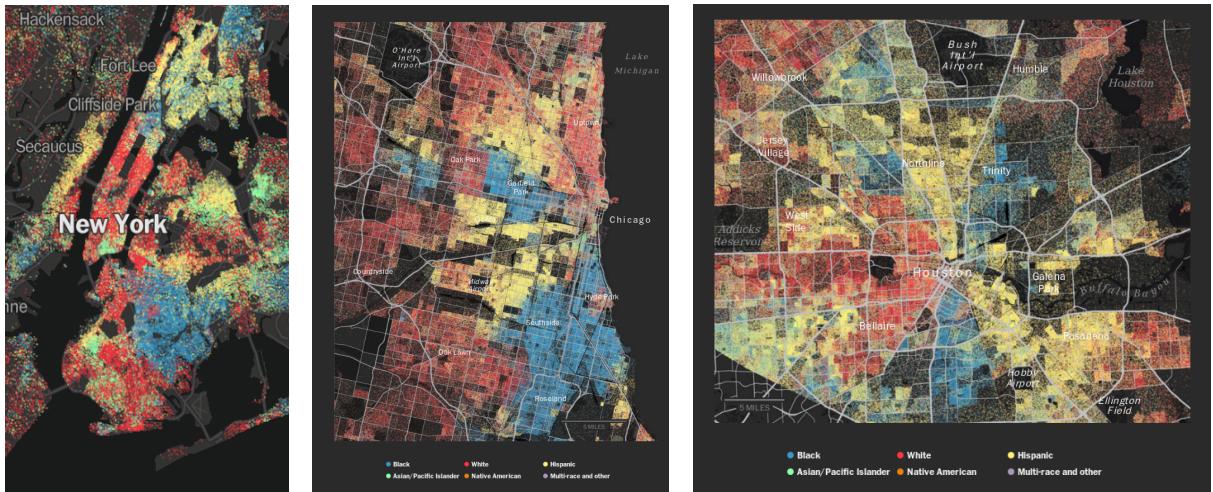
1865-1930 美國的城市發生巨大的變遷；非洲裔美國人從南部的鄉下搬家到北部的大城市

可是 1960 年代之前，美國的城市裏有種族隔離的法律規定

因此在美國，大部分的貧窮非洲裔美國人住在城市，貧窮的白人住在鄉下

雖然法律意義上的種族隔離已經不存在了，但是美國城市內仍存在著許多的種族隔離

Race and Poverty in the United States



<https://www.washingtonpost.com/graphics/2018/national/segregation-us-cities/>



Changes in Urban Geography

1950 年代和 1960 年代，政府修建了新的高速公路

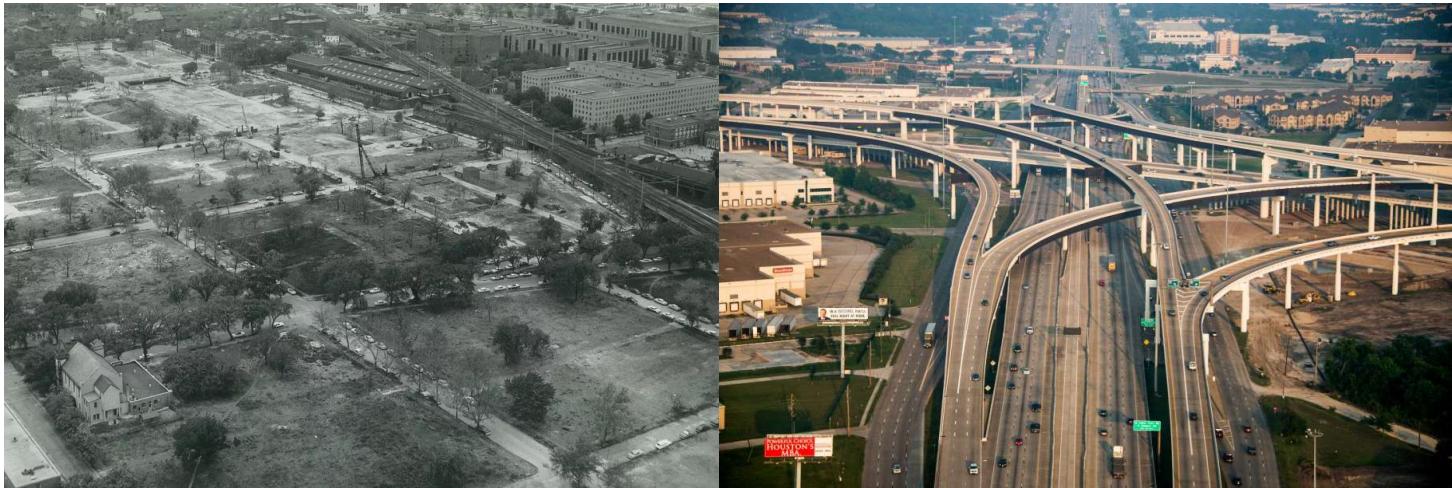
這些建造通常是穿過低收入和少數民族社區的

甚至窮人也不得不開汽車出行

工業區也發生“郊區化”

現在，只有 21 % 的工作機會在城市中，而超過 45 % 的工作機會在距市中心 10 公里以外的地方

Changes in Urban Geography



Spatial Mismatch Theory of Urban Poverty

John F. Kain "Housing Segregation, Negro Employment, and Metropolitan Decentralization" (1968)

種族歧視影響了非洲裔美國人在美國的分佈

這個情況增加了黑人的失業率

就業機會的分散化使這兩個問題更加嚴重

例如說，市中心有 61% 窮人，可是有 20% 的工作機會



Modal Mismatch Theory

窮人比較少有車。因此通勤時間更長，社會服務更少，旅行時間更長

沒有時間和金錢使改善生活變得更加困難

汽車具有許多優勢，例如非大眾運輸系統營業時間行駛的能力 - 對於低收入工人來說很重要



Effects of Auto Ownership

“Food deserts” 是健康，負擔得起的食物在有限的地方（在市中心）

“Food hinterlands” 是一樣的，但是在郊區

600 萬個家庭居住在距離雜貨店半英里（0.8 公里）的地方，並沒有車子可以用

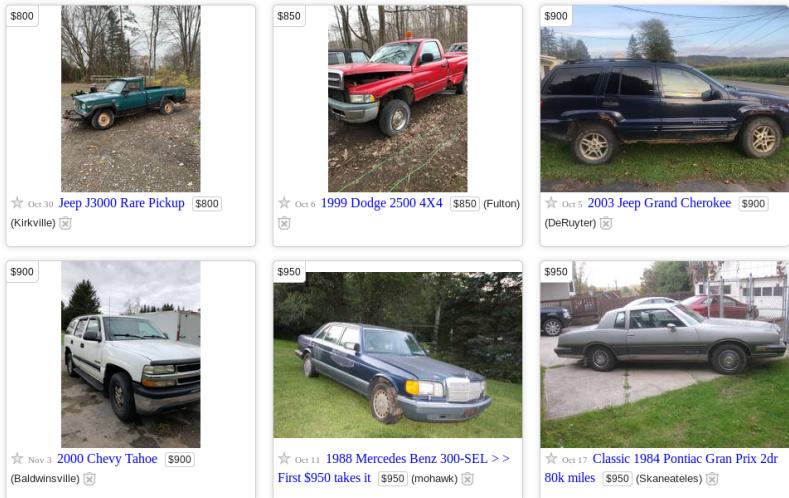
汽車可以促進更健康的食物和生活方式，但低密度的生活會對健康產生負面影響

在美國，開車上班的時間是公共交通工具的一半（平均 23 分鐘和 53 分鐘）

汽車讓年幼兒童的出行變得更加容易



Inequities in Ownership Costs



貧窮的美國人依賴汽車，這會造成許多問題

較舊的車輛通常不穩妥，維護成本高且燃油效率較低

無論貧富，政府的汽車收費都是一樣的，因此這是一種累退稅

由於交通運輸質量低下，窮人經常比較少出門

這意味著窮人流動性較低，而每年仍在交通上花費數千美元

Inequity in public Transport Systems



美國許多地方使用統一票價

因此，窮人每公里支付的公共交通費用要高於普通大眾

對公共交通的投資旨在減少汽車交通，但不一定能幫助窮人

公共交通資金不足對弱勢社區的影響最大



Bus vs. Rail Transit

鐵路比公車收到更多的補貼。
在經濟不景氣期間，公車更有被取消的風險。



Externalities of Transportation

整個社區都被城市高速公路所取代。
有些人擔心交通基礎設施會增加
縉紳化程度，但作者不確定。
運輸會導致交通，污染，噪音，
汽車車禍和增加道路維護。這通常會使社區以外的人受益。



Reforms and Realignment

Transit Oriented Development 的觀念下，城市規劃者已努力研究更多問題。：

Distributive -- 誰受益？

Procedural -- 誰來做決定？

Proactive – 誰受到傷害？

減貧計劃必須同時看兩件事：

Horizontal equity – 同階層內資源分配

Vertical equity – 社會各階層之間的分佈

Questions for discussion

其中許多問題是美國獨有的。台灣或世界其他地區存在哪些獨特的社會運輸公平問題？

台灣有許多城市高速公路。這些效果為什麼沒有跟美國一樣？

窮人擁有汽車是否對社會有利？如何為窮人增加流動性？