

# Social Equity and Urban Transportation



## Race and Poverty in the United States

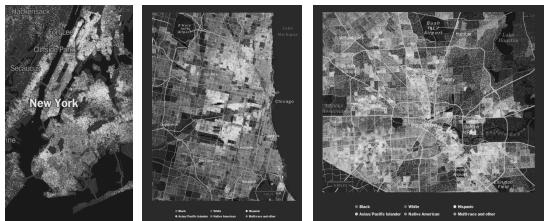
1865-1930 美國的城市收到偉大的變遷；非洲裔美國人從南部的鄉下搬到北部的大城市

可是 1960 年代之前，美國的城市裏有種族隔離的規範。

因此在美國，大部分的窮非洲裔美國人住在城市，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。

這些通常是通過低收入和少數民族社區建造的。

甚至窮人也不得不開汽車出行。

工業區也收到一種“郊區化”

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

## Changes in Urban Geography



## Spatial Mismatch Theory of Urban Poverty

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

种族歧视影响了非裔美国人在美国的分布。

这个情况增加了黑人的失业率。就业机会的分散化使这两个问题更加严重。

例如，市中心有 61% 穷人，可是有 20% 的工作机会。



## Modal Mismatch Theory



穷人比较少有车。因此通勤时间更长，社会服务更少，旅行时间更长。

没有时间和金钱使改善生活变得更加困难。

汽车具有许多优势，例如全天候行驶的能力 - 对于低收入工人来说很重要。

## Effects of Auto Ownership



"Food deserts" 是健康，负担得起的食物有限的地方。"Food hinterlands" 是一样的，但是在郊区。

600 万家庭居住在距离杂货店半英里（0.8 公里）的地方，并无法通行车辆。

汽车可以促进更健康的食物和生活方式，但低密度的生活会对抗健康产生负面影响。

在美国，开车上班的时间是公共交通工具的一半（平均 23 分钟和 53 分钟）

汽车使年幼儿童的运输变得更加容易。

## 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，窮人經常旅行比較少。

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騎手。

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

鐵路比公交車受到更多的補貼。  
在經濟不景氣期間，公交車更有被取消的風險。  
窮人傾向於乘公共汽車，因為他們通常走的距離更短。



## 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高檔化程度，但作者不確定。  
運動會導致交通，污染，噪音，汽車殘骸和增加道路維護。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 – 組內資源分配

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？