

Doi:10.11835/j.issn.1008-5831.gg.2018.12.001

欢迎按以下格式引用:张邦辉,马菁.城市扩张、社会排斥与低收入群体出行体验的差异性研究[J].重庆大学学报(社会科学版),2019(3):182-191.

Citation Format: ZHANG Banghui, MA Jing. Urban expansion, social exclusion and differences in low-income group commuting experience[J]. Journal of Chongqing University(Social Science Edition), 2019(3):182-191.

# 城市扩张、社会排斥与低收入群体出行体验的差异性研究

张邦辉,马菁

(重庆大学公共管理学院,重庆 400044)

**摘要:**党的十九大报告指出,保障和改善民生要抓住人民最关心最直接最现实的利益问题,要力争完善公共服务体系,保障群众基本生活,不断满足人民日益增长的美好生活需要,不断促进社会公平正义,形成良好的社会秩序,使人民获得感、幸福感、安全感更加充实、更有保障、更可持续。城市发展吸引大量人口涌入,为满足更多人口的居住要求,城市扩张不断加剧,由此导致了城市空间的重构。在经济层面、制度层面与文化层面的社会排斥也相伴而生,其结果导致低收入群体的出行难度日益增加。文章通过对低收入群体的调查与访谈,发现“职住分离型”与“职住一体型”低收入群体的出行困难存在不同的解释机制,公共交通供给不平衡与收入水平过低是限制低收入群体出行体验的主要原因。除此之外,生活配套设施稀缺与封闭社区的隔离也对低收入群体的出行体验产生负面影响。城市发展与建设的同时,政府应考虑低收入群体的出行现状,增加基于公民体验的城市规划,构建更加公平和谐的城市居住环境。

**关键词:**新时代;公平正义;城市扩张;社会排斥;低收入群体;出行体验**中图分类号:**C912.81;C913.3 **文献标志码:**A **文章编号:**1008-5831(2019)03-0182-10

## 一、研究背景及其学术方向

党的十九大报告指出,保障和改善民生要抓住人民最关心最直接最现实的利益问题。习近平同志多次强调,要力争完善公共服务体系,保障群众基本生活,不断满足人民日益增长的美好生活需要,不断促进社会公平正义,形成良好的社会秩序,使人民获得感、幸福感、安全感更加充实、更有

修回日期:2018-09-18

作者简介:张邦辉(1966—),男,重庆大学公共管理学院教授,博士研究生导师,主要从事社会保障、政府管理与法制研究,Email:zbhmx@cqu.edu.cn;马菁(1990—),女,重庆大学公共管理学院硕士研究生,主要从事城市治理、公共服务研究。

保障、更可持续<sup>[1]</sup>。因此,习近平总书记关于“以人民为中心”的系列论述将是中国城市发展、建设与管理的行为指针,也是学界研究一切“城市问题”的指导思想。

自2011年以来,中国城镇化率首次超过50%,农村人口数量与城市人口数量呈现出此消彼长的态势,农村人口大量向城市涌入促使城市土地面积不断扩张,城市住房建设不断兴盛、公共服务不断完善、基础设施不断增建、就业岗位不断增多等<sup>[2]</sup>。农村人口涌入城市不仅是为了获得更好的就业机会,也渴望享受到城市中便利的生活体验。然而城市快速发展的同时也带来了越来越多的“城市病”。因资源紧缺而引发的空间冲突、社会冲突、文化冲突和环境污染等问题不断影响着城市居民的生活质量。特别是衣食住行问题中的交通出行问题,已经成为当前急需解决的一项重大公共问题。事实上,城市面积不断扩大虽带动了城市公共交通的建设与发展,但也使城市居民面临交通出行难、出行距离长、时间久、成本高等困扰,特别是针对大城市和特大城市中的居民来说,“职住分离”已经成为一种非常普遍的现象。作为生活成本中必不可少的一部分,城市低收入群体对于交通成本的波动更为敏感,高昂的出行成本成为了他们日常生活的一大障碍。低收入群体不仅没有享受到城市发展带来的便捷,反而默默承受着城市发展所带来的负外部性<sup>[3]</sup>。

按照城市化发展的逻辑性方向进展来看,城市化发展将大大推动城市公共服务系统不断完善,不同收入群体和阶层的居民都应该体验到城市中便利的公共交通。但通过对重庆市低收入群体的走访和调查发现,他们并没有享受到因城市化发展而带来的快捷和便利,反而在日常出行方面存在较大的困难,这引发了本文对城市低收入群体日常出行研究的动机。为何城市化快速发展却引发了低收入群体出行困难的情况出现?是什么原因导致了这些困难的产生?带着上述疑问笔者开展了本研究。

需要注意的是,交通出行问题一直是城市规划和地理学研究的重点,但出行难的内在机理却需要用公共管理与社会学的分析框架予以深入探索。现实中呈现出的各类出行难题,其背后往往是制度设计乏力的体现。城市扩张导致社会排斥与社会不公,而出行问题恰恰可以回应这两种理论的适应性,同时有助于拓宽多学科交叉研究的内容,特别是对技术类学科的工具设计产生了指导和帮助的作用。笔者以为,低收入群体的出行问题不仅仅是经济层面的问题,更是政治层面的问题。城市是强者的天然聚集地,但城市中的弱者更需要优质便捷的公共服务,反之会导致社会稳定的破坏、贫富差距的加剧以及阶层关系的固化。出行问题的解决是完善社会保障制度的一项重任,更有助于经济发展和社会转型,进而构建更加公平高效的社会生活环境,是提升人们生活幸福感和获得感的重要工具<sup>[4]</sup>。

## 二、研究动态与文献回顾

出行问题可谓老生常谈,针对不同群体的出行研究也十分成熟。空间错位理论(Spatial Mismatch Hypothesis)的提出从“居住-就业”的空间关系探讨了美国黑人的居住地与就业地错配的现实矛盾,为后来关于低收入群体出行的研究开启了一扇大门<sup>[5]</sup>。多数大城市都存在“职住分离”的现象,低收入居民的就业地点常常集聚在中心区域,而居住地点往往又散布在城市边缘地区,“职住错位”现象导致低收入群体的出行成本增加,处于不利的社会地位<sup>[6-7]</sup>。由于低收入群体本身收入较低,在出行方式的选择上更倾向于廉价的交通工具,且出行节奏较慢,出行中的众多劣势事实

上对低收入群体产生了排斥<sup>[8-9]</sup>。这种排斥的最直接影响就是限制了低收入群体的就业选择,进而阻碍社会公平机制的构建<sup>[10]</sup>。

除了对工作的影响外,低收入群体的日常生活出行呈现出“碎片化”特征,具体表现为居住地周边生活配套设施稀缺,倒逼其向其他地区移动来满足自身的各项生活需求<sup>[11]</sup>。但也有学者发现,低收入群体的非通勤出行链较为简单,家庭属性、个人属性和土地社会利用属性是影响其出行的主要因素,而在通勤出行链方面与非低收入群体没有显著差异,当低收入群体的出行条件得到改善后,其活动内容与范围也会相应扩大<sup>[12]</sup>。低收入群体对于出行成本的敏感性要强于非低收入群体,由于收入水平的限制,低收入群体的出行更倾向于绿色环保的方式,这也从侧面反映出低收入群体的出行范围受到限制<sup>[13]</sup>。

出行方式的稀缺与出行距离的增加不仅影响着低收入群体的活动范围,也增加了其出行费用,进而导致贫困现象往复循环,这种因交通出行而诱发的社会排斥还会在代际间传递,使贫困问题日益恶化<sup>[14-15]</sup>。西方学者通过社会公平、社会排斥与生活质量等视角不断反思城市公共服务的供给政策,认为城市公共交通出行便利性是影响低收入群体出行体验的关键变量,政府在公共服务的供给中应充分考虑不同群体的需求差异,特别是对低收入群体应给予扶持<sup>[16-17]</sup>。

总体来看,目前关于交通出行的研究成果主要集中在四大学科:经济学视角(交通方式的成本-效益分析)、地理学视角(交通设施配置的公平性分析)、社会学视角(机动性与社会排斥)、政策评估视角(交通政策的公平性)。不同学科背景下的研究结论因采用的方法与视角不同,自然会呈现出不同的观点与结论,例如经济学和社会学多基于收入水平和出行方式对人群进行划分;地理学则关注不同区域或空间的可达性差异;而政策评估又通过对政策实施的前后阶段来判断损益的变化情况。已有文献对于低收入群体的出行问题进行了大量探究,但对最关键原因的研究还缺乏社会学视角的分析,特别是从公平正义与社会排斥理论出发的研究成果相当稀缺。目前多数研究都是从城市规划与城市发展的理念出发,将低收入群体的出行问题视为一个技术问题,而低收入群体的出行问题不仅仅是交通问题,更是社会问题、政策问题。为此,本文将在已有研究成果的基础上,通过社会排斥理论来分析城市扩张对低收入群体出行带来的负面影响,并根据分析结果提供相应的对策建议。

### 三、城市扩张后的社会排斥

中国国家统计局等部门主要根据居民家庭抽样调查的资料,按收入水平高低排列,再通过样本按设计的百分比进行切块分等的方法来确定收入等级<sup>[18]</sup>。鉴于目前学术界普遍采用的方法,本文亦采用“五等分法”,按照收入将社会群体分为5个等级,每个等级人口数量占社会总人口数量的20%,处于收入水平最低的20%群体被视为低收入群体<sup>[19]</sup>。根据2016年重庆市统计年鉴,将收入五等分法的城镇常住居民家庭收入支出情况作为划分低收入群体的标准,年家庭可支配收入低于12 531元的人口确定为低收入群体。

笔者通过前期的走访调研发现,重庆市主城区低收入群体的居住地呈现出碎片化和边缘化的特征,且越远离城市中心,低收入群体的数量越多,但分布较为零散,并不密集也未出现大量扎堆的现象,各个行政区内的低收入群体分布数量略有不同。鉴于低收入群体的分散性,本研究首先从城

市保障性住房中的低收入群体入手,采取随机抽样的方式进行调查,随后又采用滚雪球的调查方式继续深入挖掘低收入群体的分布,以便维持抽样结果的代表性和广泛性。最后针对具有代表性的低收入群体进行深入访谈,以探求影响其出行体验的具体原因。调研前笔者对重庆主城区低收入群体的分布作了一个粗略的统计,为方便数据的获取,先以13个保障性住房区域中的低收入群体作为初次调查对象,通过对其收入的询问来确定是否为低收入群体。

本次研究共计调查了193名低收入居民,其中男性106位,女性87位,分别占总调查人数的54.9%和45.1%。其中31~40岁区间的劳动力群体占整个调查对象的近一半,这一年龄段的低收入群体文化程度普遍较低,以初中学历或高中学历为主,受教育年限明显偏低,由此造成其职业性质主要以廉价劳动的服务业从业者和工厂工人为主,日常出行的首要目的是工作通勤,较少有其他出行需求。工作通勤每日平均耗费时间在1小时以上2小时以下,月出行费用大约在100~300元之间。

在出行工具的选择方面,轨道交通与公共汽车是低收入群体使用最广泛的出行工具,选择这两种交通工具出行的人数占总人数的近9成。由于重庆市具有山多平地少的地理特征,自行车、电动车、助力车等交通工具并未成为低收入群体出行的首选,除现实条件的限制外,收入水平也是影响低收入群体出行工具选择的重要变量。有近6成的低收入群体表示自己对于出行工具别无其他选择,多数低收入群体处于一种被动选择的境遇,由于收入水平较低,出行费用的轻微波动都会对低收入群体的生活造成巨大的影响。轨道交通对于低收入群体的吸引力在于其准时性与高频次,城市土地面积的不断扩张增加了交通道路的里程,但同时也促使机动车数量出现了爆炸式增长。汽车数量的增加速度已远远超过城市道路的扩张速度,城市拥堵问题不仅降低了中高收入群体的出行满意度,也严重制约着低收入群体的出行便利。由此可以认为,交通工具的安全性与舒适性并不是影响低收入群体出行工具选择的变量,在被动的选择机制下,出行费用与出行便利度是低收入群体最优先考虑的主要问题。

在出行满意度方面,近一半的低收入群体对目前的出行体验感觉一般。而感到不满意或非常不满意的低收入群体占总调查人数的48%,仅有不到5%的低收入群体表示对出行体验感觉满意,可见低收入群体的交通出行总体情况呈现出不满意的状态。男性群体因体力强于女性而表现出较高的满意度;年龄越大的低收入群体出行满意度越高;职业分布中,服务人员的出行满意度最低,而部分工人群体表示对出行感到满意,这是由于部分工人的工作单位提供了相对完善的通勤保障制度,解决了其日常通勤的不便;而受教育程度越高的低收入群体其出行满意度越低。

分析出行不满意的原因,主要集中在两个方面,一是公交站点与轨道交通站点距离居住地较远,二是公交车班次频率较低、轨道交通列车时间间隔过长。超过9成的低收入群体表示居住地附近并未配有密集的公交线路与轨道交通,日常出行需要先乘坐公交再换乘轨道交通的方式才能抵达目的地。可见,城市土地面积的扩张并未对低收入群体配备完善的公共交通资源,公共服务供给不足对低收入群体产生了明显的社会排斥,社会排斥的结果直接造成低收入群体在出行中出现社会不公的待遇,包括住所不公、出行距离不公、出行时间不公以及出行成本不公。因此,公共交通站点距离居住地较远、日常出行距离过长、出行时间过久以及出行成本过高等成为了影响城市低收入群体日常出行满意度的4大主要因素。

尽管不同人口年龄、性别、受教育程度的低收入群体对出行满意度表现出一定的差异,但总体来看,“职住”结构的不同对低收入群体的出行体验和满意度影响最为明显。笔者根据职住是否分离,将低收入群体分为三大类别,即:“职住分离型”“职住一体型”以及其他群体。

其一,“职住分离型”低收入群体以工人、职员以及低端服务业工作人员为主,其居住地点与工作地点的距离普遍较远,且个体间存在明显的边缘化与碎片化特征。由于居住地点偏远,其对于公共交通工具表现出过高的依赖性,且出行时间、距离、成本也明显高于其他两类群体。而这其中又可以根据低收入群体的行为选择细分为“主动分离”与“被动分离”两类。“主动分离”的低收入群体是由于受自身收入过低、工作地点附近的住房费用过高等社会经济排斥因素共同影响的结果。而“被动分离”的低收入群体则是因为城市扩张的原因被迫离开原有的住房,搬迁至城市边缘地带,由此导致他们出行方式和出行距离的改变。这两类“职住分离”的低收入群体虽然受到同等的出行阻力,但影响其出行满意度的深层次原因却截然不同。

其二,“职住一体型”低收入群体以服务业人员和个体经营者为主,由于居住地点与工作地点距离较近,其出行满意度显著优于“职住分离型”低收入群体。日常通勤的出行需求被削弱后,此类群体对于公共交通的依赖性也相对较低,但其对于公共交通服务的满意度也表现出较低的排斥态度,主要在于非工作的休闲娱乐出行需求未得到有效满足。根据居住地点和工作地点的空间分布,这一类群体亦可细分为两类,一类是城市中心地区“职住一体型”低收入群体,另一类则是城市偏远地区“职住一体型”低收入群体。这两类群体虽然因职住距离较近而对公共交通产生较低的依赖性,但其对于公共交通服务的满意度均较低,究其原因也存在着不同的解释机制。特别是城市中心地区的“职住一体型”低收入群体,由于封闭社区的存在,空间隔离的结果导致其出行难度增加、出行便利减少,其生存空间过于狭小,社会文化排斥与社会关系排斥的力度格外强烈。

其三,其他群体则是指除上述两类群体外的所有低收入群体,包括离退休人员、大中小學生、社会闲散人员以及待业人员等。由于不存在日常通勤出行这一刚性需求,他们对于公共交通的依赖性处于适中的程度。但居住地较为偏远的低收入群体仍体会到生活配套设施匮乏带来的生活不便,为此他们选择公共交通出行则是为了解决日常生活所需,但公共交通服务供给的缺位激发了这一类群体的相对剥夺感,同样身为城市中的一员,社会资源供给不公迫使其成为城市发展中的牺牲者,城市已成为他们生存的空间载体而不是他们美好生活的家园。

可以认为,上述三种不同类型低收入群体的出行满意度普遍较低,但不同类别的低收入群体却存在着不同的解释原因。因城市扩张而导致的社会排斥是引发低收入群体出行困难的根源,不同类型的低收入群体受这一因素影响的程度也各不相同。为此,笔者将通过对不同类型低收入群体的深度访谈,深入分析影响其出行体验的差异及其因素。

## 四、出行体验差异的形成机制

### (一)“职住分离型”低收入群体

相较于其他两类群体,“职住分离型”低收入群体表现出更多的不满与怨恨。居住地生活配套设施稀缺、公共交通资源匮乏、出行难度过大是压在他们心中的三块“巨石”。一些受访低收入居民表示,由于职住距离过大,每日出行前都产生无法用言语表达的畏惧与担忧。但主动分离与被动分

离的低收入群体却给出了不同的原因。

### 1. 主动职住分离型低收入群体

选择主动职住分离的低收入群体以刚刚进入城市打拼的青年群体为主,由于学历所限,进入城市后只能从事相对低端的工作。因工作收入较低而无法在城市中心区域寻觅到可以生活的居住地,经济层面的社会排斥直接导致此类群体居住地向城市边缘扩散。M女士来自下辖的区县,17岁高中毕业后就来到城市打工,几经周折才在城市中找到一份餐厅服务员的工作。虽然每个月的工资不多,且花费在出行上的费用也不少,但她对于城市生活的极度向往,使她宁愿在城市中默默忍受出行难题也不愿重返老家。

“我每天早上从家走到地铁站就20多分钟,没有公交线路到地铁站,只能走路,然后地铁单程还需要50分钟,一般到上班的地方就需要一个多小时的时间,每天往返就是两个小时,冬天冷的时候最痛苦,不想起床,又不得不为了生计而奔波”。

访谈中,M女士对于日常出行的难题深表无奈,而与其合租的L女士则表现出更强烈的不满情绪。与M女士相似的是,L女士也是一位进城务工人员,她每天早上和M女士一同早起步行20分钟到达地铁站,随后经过两次换乘才能到达工作地点。而最让两位头疼的是出行距离和时间过长,耗费的时间严重降低了生活幸福感。而经济层面的社会排斥是影响其居住地选择的首要因素,因承担不起城市中心地区的高昂房租,不断向城市边缘转移,出行的时间和距离也相应增加,出行满意度也随之降低。这类职住分离的现象在广州、佛山两地早有出现,同城异地的工作居住方式在西方国家也普遍存在,由于城市中心生活成本和住房成本高,多数人被迫到城市郊区居住,住房成本的降低抵消了其出行体验的不满意感。而职住空间分离的情况在中国的一些大城市中则十分常见,且常出现阶层聚集的现象,即居住在一起的都是有着相同收入水平与人生经历的低收入群体,而对于这一类群体的公共服务供给明显满足不了其实际需求。

### 2. 被动职住分离型低收入群体

城市扩建与更新会迫使一部分城市中心区域居民搬离至城市非中心区域,由此就出现了被动职住分离的低收入群体。相较于主动选择职住分离的低收入群体,被动选择的低收入群体表现出更为强烈的出行不满意感。由于原有住地拆迁,许多低收入群体通过向政府申请而住进了保障性住房,过去配备完善的城市公共服务消失不见,取而代之的是相对匮乏的生活配套设施。保障性住房中的低收入群体一部分是来自城市中心区域的拆迁户,另一部分是来自农村地区的进城民工,这两类人群都是由于城市扩张而被迫迁往城市边缘或被“赶上楼”的城市牺牲者。

被迫前往城市边缘地区后,出行时间和距离较以往显著增加,出行体验的变化引发了低收入群体强烈的不满情绪,但由于社会治理制度层面的社会排斥,他们又不得不默默接受生活水平下降的现实。在各类人群混杂的保障性住房社区中,因存在大量破坏行为,使得公共设施的维护成本远高于城市中心社区。周边生活配套设施的匮乏加重了社区内部阶层的广泛认同,相对剥夺感的增强又极易导致群体性事件和冲突<sup>[20]</sup>。社会治理制度层面的社会排斥除了给低收入群体的出行带来诸多不便外,还直接影响其下一代子女的教育问题,以往住在城市中心区域可以理所应当享受到最优质的教育资源,代际转移的社会排斥打破了原有制度中的社会阶层结构,最为直接的影响就是学区划分导致低收入群体子女无法再就读于较高层次的学校。由此可能导致社会阶层贫富差距日益

拉大,阶层固化日趋加重,低收入群体上升通道日渐狭窄,最终可能出现严重的社会分化,即“断裂社会”甚至“社会溃败”的产生。

城市作为人们的天然聚集地,通过不同层面的社会排斥形成不同阶层间的有形边界。有形边界不仅导致了弱势群体的出行困境,还减弱了不同阶层间的交往与互动,阶层分化的产生增强了低收入群体的相对剥夺感,原本是城市化进程的推动者却成为了引发社会冲突的“不稳定因素”。在许多进城务工人员眼中,城市不是他们生活的家园,而是他们生存的空间,因经济层面与制度层面的双重排斥,多数低收入群体只能一方面无声地承受着城市文化的冲击,一方面又要克服因城乡二元结构差异而带来的巨大心理落差。持续的阶层固化可能将社会排斥在代际间传递,“农之子恒为农,商之子恒为商”的阶层固化现象开始出现<sup>[21]</sup>。公共服务供给的差异性加剧了阶层间的对立和冲突,特别是低收入群体与高收入群体之间的冲突、底层人民与社会精英之间的矛盾等。为此,对于职住分离的低收入群体来说,城市规划层面的技术缺陷并不是影响其出行体验的根本原因,而社会排斥的存在与社会公平的缺位才是引发城市边缘地区低收入群体出行困难的真正原因。

## (二)“职住一体型”低收入群体

“职住一体型”低收入群体看似比“职住分离型”低收入群体有着更高的出行满意度,但在非通勤等方面的出行体验也表现出极大的不满与无奈。根据走访结果,笔者认为“职住一体型”低收入群体可以再细分为“城市边缘职住一体型”低收入群体和“城市中心职住一体型”低收入群体。

### 1.“城市边缘职住一体型”低收入群体

“城市边缘职住一体型”低收入群体的居住地点和工作地点都位于城市边缘地区,在通勤出行方面,他们并没有太多的困难与不满,但非通勤出行需求很难得到满足。周边的生活配套设施不太健全,为满足生活所需,日常购物则需要前往距离居住地较远的地区,这也是为何职住一体型低收入群体仍对公共交通产生依赖的原因。

Z先生是一位工作地点和居住地点都位于城市边缘地区的低收入者,其对于非通勤出行的体验感觉较差。他说:“每天买菜是最难的事,最近的菜市场还要坐三站公交车,更烦的是公交站离我家好远,走路到公交站差不多就要10多分钟,而且公交线路很少,更别说坐地铁了,生活上存在太多不方便。”

事实上,低收入群体的抱怨除了自身未得到充足的公共服务外,对于高收入群体坐拥城市繁华地段、充分享受着城市生活的便利也表现出极度的愤懑。地理空间上的阶层重整打破了城市原有的共生格局,新的城市布局出现了公共服务供给的差异,公共交通便是其中之一。空间层面的社会排斥增加了低收入群体进入城市中心区域的难度,城市规划不合理与公共服务不平等的双重叠加是导致“城市边缘职住一体型”低收入群体出行不满的主要原因。

### 2.“城市中心职住一体型”低收入群体

居住地点与工作地点都地处城市中心的低收入群体,在出行工具的选择面上非常广泛,而且生活配套设施也非常健全,与城市边缘的低收入群体相比,并未遭遇强烈的社会排斥,出行的选择性和可达性具备巨大优势。然而,城市中心地区的低收入群体却出现较强的聚集性,居住环境也较差,尤其受封闭小区的影响,其被隔离的特点比城市边缘地区的低收入群体更为强烈,可以说是在城市楼宇间的夹缝中生存。

C女士在市中心某商场做保洁员,居住地也位于城市中心,但在调研中C女士的出行不满意感也非常明显。她说:“你看我住的附近全是高档小区,可是不让我们进入啊,那地铁站就在高档小区正门口,我们从后面直接穿过去就能到,可是搞了门禁,我们进不去,就算没门禁,保安也不能让我们进去啊,绕一大圈才能到地铁站,费时费力。周末逛街的人多起来,公交车又挤不上去,谁说我们住在市中心出门就方便啦?”

封闭式隔离小区在城市中非常普遍,这类小区表面上为城市发展带来了正面效应,构建了更为安全的居住环境,但却对低收入群体的出行形成了阻碍。城市交通网络由于隔离社区的出现被重构,公共道路被私有化后,非小区住户和车辆不得进入,这种排他性行为将城市公共交通由纯公共物品变成私人物品,低收入群体的可达性也随之降低。与高档小区相比,脏、乱的居住环境更凸显出低收入群体的阶层形象与社会地位,扎堆的同质聚集现象更加反映出其他社会阶层对他们的社会排斥。经济体制改革的结果改变了曾经自给自足的单位制模式,零碎、分散的商品房模式使得过去所依赖的公民政府关系转变为新的委托代理关系,隔离社区的强制“圈地行动”把城市中的低收入群体拒之门外,这种排斥行为限制了低收入群体对公共服务的享受<sup>[22]</sup>。出行问题在城市中心区域的低收入群体眼中则带有更深层次的困境,以公民生命体验为导向的城市规划缺位导致了社会排斥效应的产生,城市扩张虽然没有将其倒逼至城市边缘地区,但隔离社区的出现缩小了他们的出行空间和范围,新层面的出行问题又重新呈现在他们眼前。

### (三) 其他低收入群体

这一类别的群体并不过度依赖公共交通用于通勤出行,相对于有通勤需求的低收入群体来说,其出行时间更为弹性,不存在明显的规律与周期。但在出行工具的选择上,仍面临较为单一的局面,一是受到公共交通网络布局的限制,很多其他方式的公共交通无法到达他们的居住地;二是经济水平限制了他们对于高消费公共交通的选择。对于出行的难题,此类群体表现出的并不是过多的不满,而是对于政府规划的无奈。缺乏面向低收入群体的城市规划是导致公共服务供给失衡的一个重要因素,空间层面的社会排斥首先导致了住房不平等问题出现,进而又引发了本文探讨的出行问题。

## 五、总结与讨论

三种不同类别的低收入群体虽然都表现出对出行问题的不满意感,但影响他们出行体验的原因各不相同。城市快速发展需要土地面积的扩张,由此形成了经济层面、制度层面以及文化层面的社会排斥,不同阶层间的排斥行为又导致低收入群体出行满意度的下降。如何构建更加公平的出行条件,不仅是学界关注的课题,更是政府需要思考的问题。

事实上,城市的快速发展的确让生活更加美好,但城市扩张却让低收入群体成为了这场改革的受损者。而目前针对低收入群体的社会保障制度还极不完善,政府在退出经济领域并帮助培养建立市场机制的同时,更需肩负起维护社会公平正义的重任,保障公民平等享受公共服务的职能必须由政府承担<sup>[23]</sup>,公共交通供给应遵循公共性的宗旨才能发挥其服务于民的功能<sup>[24]</sup>。通过增加城市边缘地区的公共交通供给与轨道交通网络布局是有效解决低收入群体出行的重要举措,同时应加大对低收入群体的交通补贴。而取消城市隔离社区的建设也是帮助低收入群体解决出行问题的一



项重要对策,未来还应增加更多基于公民生命体验的城市规划<sup>[25]</sup>,特别是保障性住房的建设应更多地考虑周边配套设施的完善,使低收入群体成为城市的生活者而不是城市的生存者。

需要说明的是,在城市扩张过程中产生社会排斥现象是正常的,问题的关键是如何通过政府有效的城市管理措施实现对低收入群体社会公平的张扬,尤其是实现和提高低收入群体出行体验的公平感和幸福感。限于篇幅,笔者只能期望下一篇论文继续探讨。

#### 参考文献:

- [1] 韩庆祥,陈曙光.中国特色社会主义新时代的理论阐释[J].中国社会科学,2018(1):5-16.
- [2] 丁成日,高卫星.中国“土地”城市化和土地问题[J].城市发展研究,2018(1):29-36.
- [3] 刘欣.协调机制、支配结构与收入分配:中国转型社会的阶层结构[J].社会学研究,2018(1):89-115.
- [4] 王浦劬,李程远.新时代国家治理的良政基准与善治标尺——人民获得感的意蕴和量度[J].中国行政管理,2018(1):6-12.
- [5] KAIN J F. Housing segregation, negro unemployment and metropolitan decentraliz[J]. The Quarterly Journal of Economics, 1968, 82(2):175-197.
- [6] BLUMENBERG E, ONG P. Job accessibility and welfare usage: Evidence from Los Angeles [J]. Journal of Policy Analysis and Management, 1998, 17(4): 639-657.
- [7] 刘志林,王茂军.北京市职住空间错位对居民通勤行为的影响分析——基于就业可达性与通勤时间的讨论[J].地理学报,2011(4):457-467.
- [8] SHEN Q. A spatial analysis of job openings and access in a US metropolitan area[J]. Journal of the American Planning Association, 2001, 67(1):53-68.
- [9] KAWABATA M. Job access and employment among low-skilled autoless workers in US metropolitan areas [J]. Environment and Planning A, 2003, 35(9):1651-1668.
- [10] OMER I. Evaluating accessibility using house-level data: a spatial equity perspective[J]. Computers, Environment and Urban Systems, 2006, 30(3):254-274.
- [11] 张艳,柴彦威.北京城市中低收入者日常活动时空间特征分析[J].地理科学,2011(9):1056-1064.
- [12] 程龙,陈学武,冯岑,等.城市低收入居民日出行链特征及其影响因素分析[J].武汉理工大学学报(交通科学与工程版),2015(2):273-278.
- [13] 谌丽,张文忠,李业锦,等.北京城市居住空间形态对居民通勤方式的影响[J].地理科学,2016(5):697-704.
- [14] APPARICIO P, SEGUIN A M. Measuring the accessibility of services and facilities for residents of public housing in Montreal [J]. Urban Studies, 2006, 43(1):187-211.
- [15] 吕斌,张纯,陈天鸣.城市低收入群体的就业可达性变化研究——以北京为例[J].城市规划,2013(1):56-63.
- [16] GIULIANO G H, LEE K. The role of public transit in the mobility of low income households[R]. dept. of transportation, new technology and research program, university of southern california. school of policy. planning, and development, metrans transportation center, 2001.
- [17] BOSCHMANN E E, KWAN M P. Toward socially sustainable urban transportation: progress and potentials[J]. International Journal of Sustainable Transportation, 2008, 2(3):138-157.
- [18] 李爽.中国城镇居民收入差距研究[M].北京:中国计划出版社,2002.
- [19] 滕晓浩.城市低收入人群住房保障制度研究[D].武汉:武汉大学,2005.
- [20] 何艳玲,汪广龙,高红红.从破碎城市到重整城市:隔离社区、社会分化与城市治理转型[J].公共行政评论,2011(1):

46-61.

- [21] 孙立平. 重建社会: 转型社会的秩序再造[M]. 北京: 社会科学文献出版社, 2009.
- [22] 罗吉, 黄亚平, 赵丽元, 等. 城市低收入群体二元居住需求与住房供给研究——基于微观实证调查[J]. 城市规划, 2015(3): 86-93.
- [23] 蔡昉. 转轨中的城市贫困问题[M]. 北京: 社会科学文献出版社, 2003.
- [24] 杜俊华, 刘派诚. 城市公共自行车系统定价模式比较研究[J]. 重庆大学学报(社会科学版), 2017(1): 124-130.
- [25] 刘晋华. 共识与争鸣——当代中国城市设计思潮流变[J]. 城市规划, 2018(2): 47-60.

## Urban expansion, social exclusion and differences in low-income group commuting experience

ZHANG Banghui, MA Jing

(School of Public Affairs, Chongqing University, Chongqing 400044, P. R. China)

**Abstract:** The Report of the 19th CPC National Congress points out that, safeguarding and improving people's livelihood must grasp the most concerned, direct and realistic interests of the people, and we must strive to improve the public service system, guarantee the basic livelihood of the people, continuously meet the people's growing needs for a better life, continuously promote social fairness and justice, form a good social order, and enable the people's feeling of achievement, happiness and security to be more substantial, secure and sustainable. A large influx of citizens is attracted by urban development. In order to meet the living requirements of more citizens, urban expansion has increased, which has led to the reconstruction of urban space. Social exclusion at the economic, institutional and cultural level has also been associated with it, and as a result, the commuting of low-income groups has become increasingly tough. Through surveys and interviews of low-income groups, the paper finds that there are different explanatory mechanisms for the commuting difficulties of "workplace - residence-separation" and "workplace-residence - combination" groups. The imbalance of public commuting supply and low-income level are the main reasons for commuting experience restriction. In addition, the scarcity of living facilities and the isolation of closed communities also have a negative impact on the commuting experience of low-income groups. At the same time of urban development and construction, the government should consider the current commuting situation of low-income groups, and increase urban planning based on citizen experience to establish a more equitable and harmonious living condition.

**Key words:** new era; fairness and justice; urban expansion; social exclusion; low-income groups; commuting experience

(责任编辑 彭建国)