

發展公共運輸對家庭消費與所得分配之影響

縮減貧富差距是全民共同的期待。本文跳脫傳統社會福利及課稅思維，從加強公共運輸等公共建設觀點，探討其對國民消費福祉及所得分配之影響。研析結果顯示，發展公共運輸不僅可提升低所得家庭消費福祉，更有助低所得家庭之就業便利性，增加其所得，實踐富民經濟，改善所得分配，促進社會的公平正義。

饒志堅¹（交通部統計處副處長）

壹、前言

「貧富差距」向來是社會大眾關心議題，2012 總統大選期間，「公平正義」更引起熱烈迴響，但如何落實成具體行動，讓人民「有感」，卻不是件容易的事。

以往減少所得差距倍數的方法，多集中於增加社會福利支出（如老農津貼）以提升低所得家庭收入，或藉提高稅收（如奢侈稅）以減緩高所得家庭所得為主。本文跳脫上述思



●臺北捷運內湖線劍南路站（照片來源：交通部）

維，改以政府建設成果對所得分配之影響切入。換言之，係

透過加強公共運輸建設，提升全民所得，特別是低所得家庭

收入的角度，亦即「富民」的觀點來思考。

由於家庭消費與家庭所得之關係密不可分，以下先就高低所得家庭之主要消費型態，探討不同家庭間於公共運輸消費之差距，研析其成因及意義，然後再擴大至所得層面，闡述其對所得分配之影響情形。

貳、公共運輸與家庭消費

本文採用行政院主計總處家庭收支調查資料，將家庭交通支出分為「A. 交通工具購置」、「B. 交通設備使用」及「C. 搭乘交通設備」3項。

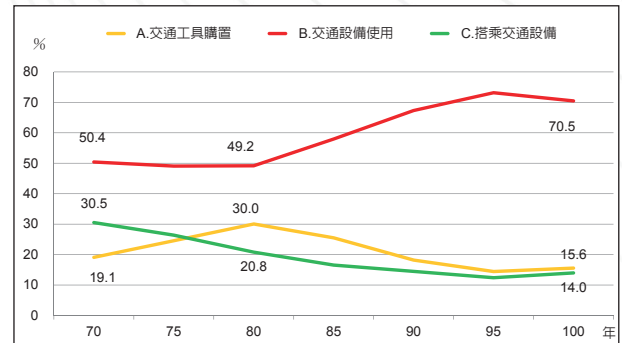
一、交通支出結構

先就結構之長期趨勢觀察，「A. 交通工具購置」之比重由民國70年19.1%，上升至80年之30.0%高峰後反轉下降

（圖1淡黃色線），與此期間自用小客車普及率（圖2深褐色線）因國人所得快速增加而迅速提升，及至民國81年平均每人GNP突破1萬美元後，普及率成長轉緩之走勢相符。「B. 交通設備使用」則在A項支出趨緩後，所占比重從80年之49.2%起快速成長，至100年已逾7成。「C. 搭乘交通設

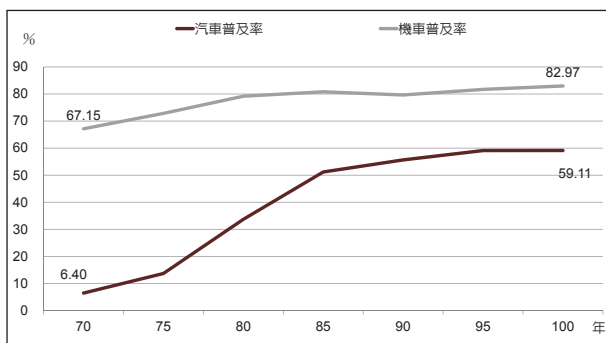
備」比重長期則呈下降趨勢，近年略為反轉上升，變化方向與交通部運用公務統計及調查資料推算之歷年公共運輸使用率（圖3）頗為一致，與兩者之內涵範圍高度相似有關。例如，100年交通部公共運輸使用率為14.3%（若不含步行及自行車則為16.2%），與主計總處家庭收支調查之搭乘交通

圖1 臺灣地區平均每戶交通支出結構



資料來源：行政院主計總處家庭收支調查。

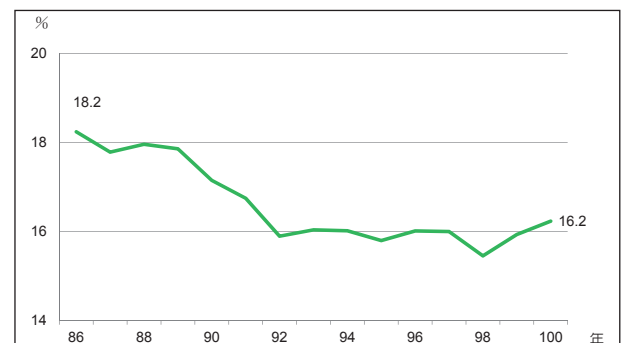
圖2 臺灣地區汽機車持有概況



資料來源：行政院主計總處家庭收支調查。

圖3 臺灣地區公共運具使用率

(不含自行車及步行)



資料來源：交通部統計處。

專題

設備比率 14.0% 接近，互為參考之價值甚高。

二、支出差距倍數

次就高低所得家庭觀察，70 年低所得家庭「搭乘交通設備」比率 29.7%，略高於高所得家庭之 29.0%（圖 4），其後隨家庭自用小客車普及率提高，特別是高所得家庭普及率提升近 70 個百分點，低所得家庭亦近 25 個百分點（圖 5），家庭機動運具支出快速提高，使得此項「搭乘交通設備」比率雙雙走低，且高所得家庭降幅更快，至 100 年僅剩 12.7%，低所得家庭則為 17.3%，兩者差距 4.6 個百分

附表 臺灣地區平均每戶交通支出五等分差距倍數

單位：倍							
年	70 年	75 年	80 年	85 年	90 年	95 年	100 年
可支配所得	4.21	4.60	4.97	5.38	6.39	6.01	6.17
消費支出	3.01	3.15	3.28	3.54	3.88	3.86	3.77
交通	4.38	5.22	5.36	6.50	7.13	6.81	6.60
· 交通工具購置	7.01	10.46	13.93	11.50	21.32	20.62	15.92
· 交通設備使用	3.76	4.56	4.41	6.33	6.56	6.47	5.77
· 搭乘交通設備	4.28	3.83	3.11	3.51	3.87	3.70	4.84

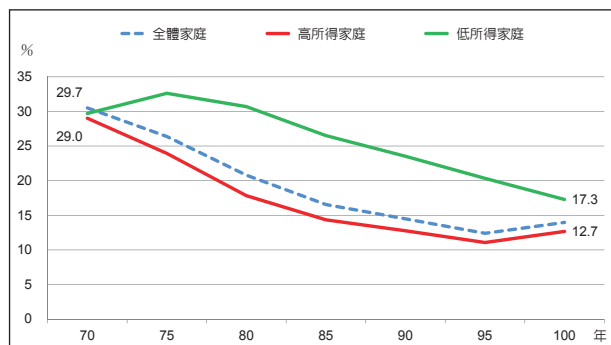
資料來源：行政院主計總處家庭收支調查。

點，高於 70 年之 0.7 個百分點。解讀其意涵為：「搭乘交通設備」支出代表家庭享用公共運輸之福祉，低所得家庭此項比率較高，代表低所得家庭享用（或倚賴）公共運輸之比率高於高所得家庭²，此乃發展公共運輸第 1 個正面意義——照顧

低所得家庭需求，維護公平正義！

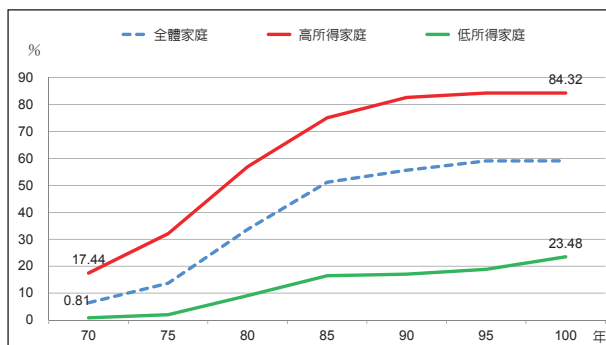
上述搭乘交通設備比率變化過程，反映於高低家庭支出金額差距倍數如附表所示。70 年之「交通工具購置」支出差距為 7.01 倍，至 100 年擴大至 15.92 倍；相反的，70 年「搭

圖 4 臺灣地區平均每戶搭乘交通設備支出比率



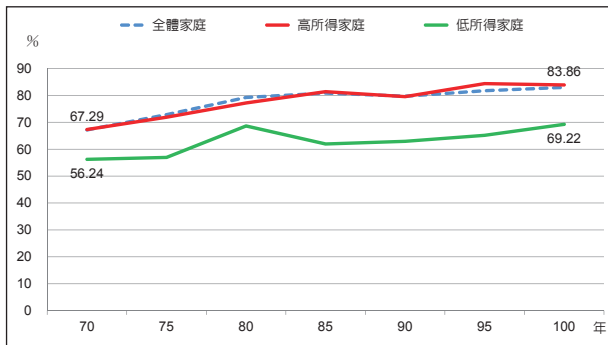
資料來源：行政院主計總處家庭收支調查。

圖 5 臺灣地區汽車普及率



資料來源：行政院主計總處家庭收支調查。

圖 6 臺灣地區機車普及率



資料來源：行政院主計總處家庭收支調查。

乘交通設備」支出差距倍數為 4.28 倍，其後呈下降趨勢，至 100 年回升為 4.84 倍。綜此，100 年「交通」支出差距之所以高達 6.60 倍，主要係受「交通工具購置」差距倍數偏高之影響，復根據前述高低所得家庭汽車普及率（圖 5）及機車普及率（圖 6）可知，此倍數

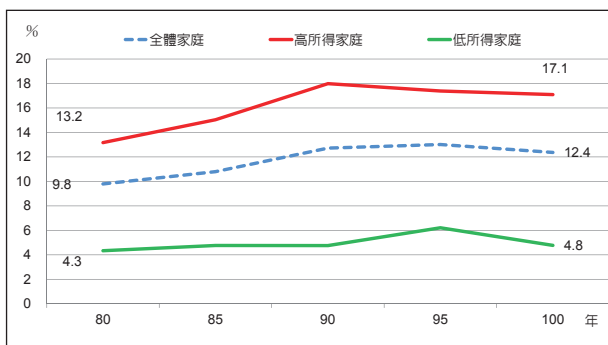
偏高係因高所得家庭汽車普及率遠高於低所得家庭所致，顯示高所得家庭享用自用小客車此項私人機動運具之福祉遠高於低所得家庭，而承載

自用小客車之各項道路建設成果，自然為高所得家庭享用較多，因此從福祉均享觀點來看，發展公共運輸第 2 個正面意義——避免逆向補貼，減緩私人運具成長。

參、公共運輸與所得分配

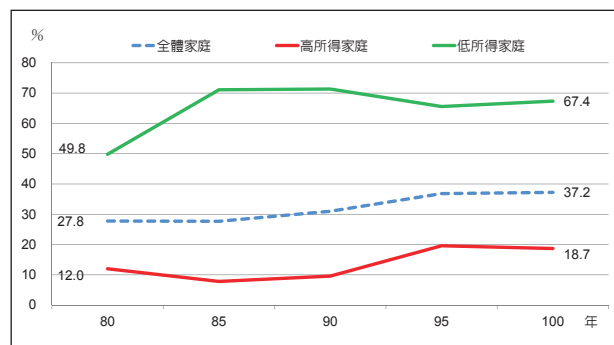
接下來探討發展公共運輸對家庭收入及所得分配之影響。就業機會之取得除了與當地工商經濟發展程度、就業者本身條件（教育、專長、年齡等）有關外，亦與就業地點是否可及有關（accessibility）；例如，都會區由於工商繁榮，工作機會較多，特別是就業門檻相對較低之勞動力服務業（如餐飲業、環境清潔服務業、住宿旅館業之清潔工等）需求較高，吸引許多非都會區（外縣市）居民前來應徵，這時交通運輸是否可及、方便，成為能否成功就業的重要因素。由於本文著重公共運輸，故以下分析焦點放在發展公共運輸對就

圖 7 臺灣地區跨縣市就業人數占全體就業人數比率



資料來源：行政院主計總處家庭收支調查。

圖 8 臺灣地區跨縣市就業者人均所得較本縣市就業者高出比率



資料來源：行政院主計總處家庭收支調查。

專題

業之影響，至於其他經濟環境及個人條件則不考量。

上頁圖 7 為高低所得家庭跨縣市就業情形，隨經濟發展及交通運輸便利性提高，就業者跨縣市就業比率亦呈上升趨勢，由 80 年之 9.8%，遞增至 100 年之 12.4%。這點其實不難理解，因都會區房價通常較高，一般家庭多選擇住在房價較便宜地區，再以中長途通勤方式到達工作地點。就高低所得家庭觀察，100 年高所得家庭就業者跨縣市之比率達 17.1%，明顯大於低所得家庭之 4.8%，且歷年皆大於低所得家庭，其差距介於 8~13 個百分點之間，顯示高所得家庭跨

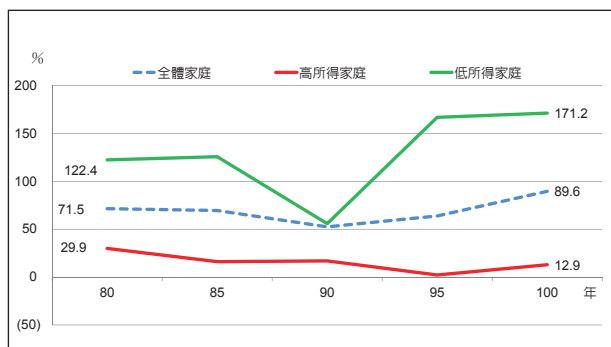
縣市就業情形較低所得家庭普遍。

這現象並非反應低所得家庭之跨縣市就業需求較小，因上頁圖 8 揭露一個重要訊息，100 年跨縣市就業者之每人就業所得³66.4 萬元，較本縣市就業者之 48.4 萬元，高出 37.2%，約 4 成，且歷年之跨縣市就業者所得皆較高，幅度介於 27~38%；此亦甚為合理，因外縣市工作報酬若非較本縣市為高，何苦長期長途通車上班！其中，低所得家庭跨縣市就業者較本縣市就業者收入更高出 67.4%（近 7 成），而高所得家庭跨縣市就業者收入較本縣市就業者僅高出 18.7%

（不到 2 成），這顯示低所得家庭受惠於跨縣市就業之程度大於高所得家庭，對其之重要性不言而喻。

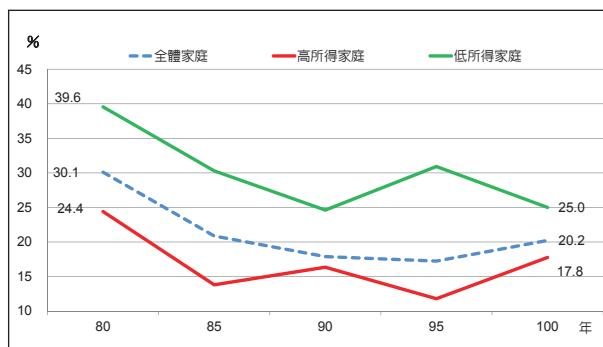
既然跨縣市就業對低所得家庭具較大吸引力，何以低所得家庭跨縣市就業情形不若高所得家庭普遍？原因很多，例如可能與低所得家庭戶內人口平均年齡較高，就業者較不適於中長程移動；但另一因素很可能與家庭擁有之交通運輸便利性有關。圖 9 ~ 圖 10 為一人就業家庭⁴之跨縣市就業狀況及其交通費支出情形；圖 9 顯示跨縣市就業者搭乘公共運具支出金額，較本縣市就業者高出甚多，尤以低所得家庭為

圖 9 臺灣地區一人就業家庭跨縣市就業者搭乘公共運具支出較本縣市就業者高出比率



資料來源：行政院主計總處家庭收支調查。

圖 10 臺灣地區一人就業家庭跨縣市就業者搭乘公共運具支出占交通支出比率



資料來源：行政院主計總處家庭收支調查。

顯著；此亦合理，因跨縣市路途較遠，交通支出自然較高。圖 10 則顯示，低所得家庭跨縣市就業者「搭乘公共運具支出占交通支出之比率」（類似公共運輸使用率）大於高所得家庭，此與前述（圖 4）全體家庭之分析結論相符。但此圖針對就業家庭，更具意義——由於跨縣市之路途較遠，高所得家庭就業者選擇以自行開車（或騎車）去工作的比率較多，因為開車或騎車較方便。惟對低所得家庭言，囿於財力因素，無法普遍購買汽車（或機車）代步，最後選擇搭乘公共運具的比率較高，這也顯示低所得家庭（跨縣市就業者）對公共運輸之倚賴程度大於高所得家庭，發展便利的公共運輸系統對低所得家庭之重要性再次得到印證。

由於跨縣市就業者平均每人所得明顯高於本縣市就業者，且對低所得家庭更是如此，而低所得家庭對公共運輸之倚賴程度又較高，因此本文粗估⁵100年公共運輸對低所得家庭就業所得之貢獻為 31.8 億

元，高所得家庭為 90.4 億元，差距倍數 5.73 倍，小於整體所得差距之 6.17 倍，故對整體所得分配言，發展公共運輸不僅有助提升高、低所得家庭就業者收入，並具縮減所得差距之功效。

肆、結論

本文探討公共運輸對所得分配與家庭消費之影響，許多結論和富民經濟內涵不謀而合。例如，跨縣市就業者所得較本縣市者高出近 4 成，便利公共運輸使全體通勤者受益（所得增加），更重要的是對公共運輸倚賴度高的低所得家庭受惠最多，亦即發展公共運輸兼具分配正義功效。發展公共運輸對提升低所得家庭消費福祉，改善所得分配確具正面效益，施政上應對這些公共建設賦予更高政策意涵，更積極的執行策略，適時提升資源配置，以促進社會的公平正義。

註釋

1. 作者感謝行政院主計總處慨允提供家庭收支調查資料，及該總處

黃麗妃小姐於資料處理之協助，惟文責由作者自負。

2. 由於高所得家庭戶內人數較多，故公共運輸為高所得家庭享用之比率（橫向百分比）自然較多，但本文強調的是低所得家庭享用公共運輸的比率（縱向百分比）高於高所得家庭，兩者之意涵不同，勿混淆。
3. 此處之就業所得 = 受僱人員報酬 + 產業主所得。
4. 囿於資料來源限制，並無家戶成員之個別交通費支出，僅有全戶合計數；故本文只能挑選 1 人就業家庭（但戶內仍可能有其他非就業成員）為分析對象，以此就業者是否跨縣市作分類。由於 100 年 1 人就業家庭占全台家庭 35.0%，超過 1/3，統計上仍具相當之代表性，爰以此類家庭之交通支出研析高低所得家庭跨縣市工作者之搭乘交通工具之比率。
5. 跨縣市就業者搭乘公共交通運具而產生之所得 = 跨縣市就業者基本所得 * 搭乘公共運具支出比率；由於僅一人就業家庭方有近似之跨縣市搭乘交通設備比率資料（多人就業家庭之交通支出資料僅一筆合計數，無法拆分），故本文計算之貢獻金額，範圍僅限於一人就業家庭。❖