

基于职住分离视角下的香港非常规通勤模式研究

杨寓棋, 周澳, 肖青奕, 陈媛欣

(香港中文大学 中国城市住宅研究中心, 中国 香港 999077)

[摘要] 随着区域一体化进程的推进, 交通技术的发达及住房成本的增加, 居民“职住分离”的现象愈加普遍。香港的人口密度大, 住房成本高, 拥有发达且完善的公共交通体系。因此居民对住房位置及通勤方式的选择更加多元化。文章旨在分析香港的两种非常规的跨境通勤模式, 对其形成的原因、特点、及改善建议进行阐述。以期为基于居民时空行为及职住分离的研究提供新的视角。

[关键词] 非常规通勤模式; 跨境; 政治(行政)边界; 自然边界; 职住分离; 香港

doi:10.3969/j.issn.1673-9477.2018.04.013

[中图分类号] F294.3

[文献标识码] A

[文章编号] 1673-9477(2018)04-040-03

通勤通常指的是个体从居住地到工作地往返的过程, 属于城市地理学的研究范畴。然而随着中国经济的发展以及交通技术的进步, 城市空间经历着大幅度的扩张与重构, 城市居民区的住房情况逐步向郊区化方向发展。同时, 从供需关系的角度来看, 城市中心区域土地面积有限, 供给弹性小, 需求的增多必然导致价格的升高, 因此城市中心区域房价的飙升, 也是导致城市居民住房郊区化的一个重要原因。由此, 中国的职住关系由“职住接近”或“职住平衡”逐渐向“职住分离”的方向发展。以通勤行为为核心的基于时空行为学的研究成为当今学者重点关注的话题。随着“职住分离”现状的普遍, 居民的通勤时间和通勤距离不断增加, 居民的通勤模式也在变得多种多样, 居民由居住地点到办公地点时使用的交通工具也由单一的方式向多种方式混合的方向发展。对通勤方式及其改进的研究, 不仅关系到交通效率的提高, 而且也反映了城市设计中交通和基础设施建设中存在的问题。

一、香港跨境通勤模式研究背景

随着金融全球化, 通勤开始不局限于一个地区或一个国家, 职住分离的情况愈加明显, 跨境通勤方式也愈加普遍。而跨境通勤又分为两种模式, 跨政治(行政)边界的通勤及跨自然边界的通勤。厄勒海峡大桥是欧洲跨境合作最著名的例子, 它是跨政治(行政)边界与跨自然边界通勤方式的结合, 既连接着两个国家, 也连接着两块被鄂伦兹海峡隔开的土地。不仅为跨境居住的工作及学生群体提供了便利, 还使得丹麦经济得到了提振^[3]。此外, 在美国, 跨纽约市东河, 连接曼哈顿和罗斯福岛的空中缆车成为跨自然边界的主要通勤方式, 单程只需3分钟, 为上班族提供了便利, 同时也为其他地区解决跨境通勤难题提供了借鉴^[4]。

香港特别行政区位于中国南端的沿海区域, 北接广东省深圳市, 是世界上经济高度发达和社会文化高度繁荣的地区, 被称为“亚洲四小龙”之一。香港人多地少, 其面积为1106.34平方公里包括新界、九龙、香港岛及周围的离岛, 根据2017年底的数据, 香港总人口约为740.98万人。人口密度约为6697人/平方公里, 居世界前列, 是其他较发达地区

的两倍。基于此现状, 香港居民住房成本极高, 职住不平衡的现象更为显著。以中环为圆心的港岛区是香港的金融及政治中心, 是香港主要的就业场所, 就业密度极高。而新界地处香港北部, 住房成本低, 居住密度较高, 故香港居民的传统通勤模式为中环和新界之间的往返^{[1][2]}。且据资料显示, 在港工作的多数上班族通勤方式主要依赖于公共交通(表1)。然而除此之外, 有很多居民既不住在中环, 也不住在新界。在通勤研究中, 他们的通勤模式往往被忽视。

根据香港2011年的人口普查数据, 在换乘2种及以上交通工具的单程通勤行为中, 有87%是跨境通勤^[7]。其中, 选择在香港工作的深圳庞大生活人口的通勤方式不容被忽视。而生活在离岛, 工作在香港岛的生活群体的通勤方式也同样需得到重视。

表1 香港通勤模式分布(来源: 2011年香港人口普查)

香港通勤方式(2011)	
公共交通	70.1%
1.1 公共汽车及客车	37.4%
1.2 铁路	32.7%
汽车及出租车	10.5%
步行	8.4%
其他	2.2%

本文通过现场调研及数据搜集的方式, 以罗湖口岸和南丫岛-中环码头为研究区域, 针对“深圳-香港”跨境政治(行政)及“南丫岛-香港岛”跨自然边界这两种通勤方式进行研究。由于香港上班族的晚上放工时间差异较大, 故本研究只针对早高峰时段进行研究。通过在早高峰期间对罗湖口岸边检区域及中环码头的通勤状况进行实地调查, 获得该通勤方式换乘情况的特征。并通过观察, 对包括通勤流量、成本、时间和距离等数据进行推算。并分析该通勤模式形成的原因, 特点及现存问题, 并提出建议。

二、跨政治(行政)边界通勤

(一) 香港居民在深居住及跨境通勤原因

在全球和区域一体化进程中, 跨境政治(行政)

[投稿日期] 2018-10-04

[作者简介] 杨寓棋(1993-), 女, 河北邯郸人, 硕士研究生, 研究方向: 环境规划、城市研究。

边界通勤的数量在增加^[6], 例如在欧洲, 是不同国家之间的通勤。或者在中国, 是不同社会制度之间的通勤, 如澳门、香港和中国内地。

根据2008年香港居民在深居住调查, 可归纳出其人口分布特征。在深圳居住的香港居民共有40,731户, 其中, 每户1.5人, 香港居民为61,865人。他们在深圳的居所主要集中在福田区、罗湖区和龙岗区, 约占在深居住的香港居民的80%, 其中66.6% (约18,700人) 仍在香港工作^[5]。调查显示, 他们居住在深圳的最主要原因有三点, 一是为了与亲戚团聚, 二是深圳相对较低的生活指数, 三是深圳较为便宜的楼价或租金。由此可见, 家庭因素及包括房价在内的生活成本因素是居民选择居住在深圳并进行跨境通勤的主要原因。

(二) 跨政治(行政)边界通勤方式的特征

与传统的通勤方式不同, 跨政治(行政)边界通勤者通常需要在边检口岸区域进行检查, 而这使得他们的通勤路线大体被分割为三部分: 深圳-通过边检-香港。

由资料可知, 超过半数在深圳居住的香港人使用罗湖口岸通勤, 故本文的研究地点为罗湖口岸边检区域, 通关需经过深圳关和香港关两道边检, 为保证准确性, 本研究在口岸的深圳部分和香港部分均进行了调查。

1. 深圳居住地-罗湖口岸: 绝大部分通勤者以乘坐地铁的方式到达口岸, 部分通勤者驾驶私家车到达口岸, 极少数搭乘巴士。

2. 罗湖口岸边检: 据现场统计, 早高峰期间, 口岸通关时间约为10至15分钟。通关方式以自助闸机为主, 人工查验为辅, 排队人数较多但通关效率高时间短。上班族主要为中青年男性为主, 女性较少。除上班族外, 跨境学童也占据着较大的比例。

3. 罗湖口岸-香港工作地: 发达便捷的港铁系统使得大部分过境通勤人士选择港铁作为其交通工具。其他搭乘工具可选择范围较广, 如巴士、汽车及过境巴士等, 换乘系统较顺畅。此外, 跨境学童会在教师的指引下, 在边检口岸管制站乘搭校车上学。

总体来讲, 经过罗湖口岸的跨境通勤时间约超过1.5小时, 通勤距离约超过20公里。

(三) 跨政治(行政)边界通勤方式的分析及建议

跨境通勤人士主要以地铁为主要交通工具, 不仅可精确地预估时间, 还可避免因早高峰而造成的拥堵。资料显示, 在深圳居住的香港居民跨境通勤时, 约有59.4%的通勤人士使用地铁(火车)为交通工具, 在这之中又有约53.8%的超过半数的通勤者经由罗湖口岸, 约16.2%经由福田口岸。由此可见, 深港两地跨境通勤模式具备较大的优势, 地铁便捷且边检高效, 服务优质, 为跨境通勤人士最大限度地提供便利。

然而, 随着区域一体化的发展, 双向跨境通勤人数将不断增加, 通勤距离在较大程度上会变得更长。因此, 为改善通勤状况并提升效率, 以地铁为主的公共交通的健全及完善对提高跨境通勤的效率起着至关重要的作用, 如在早高峰期间为上班族增设只针对通勤者的闸口。同时, 加强地铁与其他交通工具的无缝连接, 以提升换乘的效率。

三、跨自然边界通勤

(一) 离岛居住及其通勤方式的原因

离岛区是香港的所有行政区中占地面积最广的区域, 而南丫岛是香港第二大离岛, 岛上居民约为60万人左右, 其中70%以上的近海岛民的工作地点位于香港岛并需要乘坐轮渡通勤。据调研结果显示, 除南丫岛原住民外, 岛上的居民以外籍人士居多, 其选择南丫岛居住的主要原因有两点: 一是南丫岛四面环海群山环抱, 环境优美, 生活气息浓厚。二是与以中环为圆心, 寸土寸金的港岛区相比, 南丫岛住房成本相对较低, 居住面积相对较大, 居住环境较优越。

(二) 跨自然边界通勤方式的特征

1. 居住地-南丫岛榕树湾/索罟湾码头: 由于南丫岛的自然地形等地理条件的限制, 公共交通未能覆盖岛屿, 故居民从住处到码头只有步行与单车两种通行方式, 岛上提供单车出租服务, 但归还时需将单车停到指定地点, 灵活性及便利性较低。其次, 由于南丫岛面积较大, 住在距码头较远位置的居民需花费较长时间抵达码头。

2. 轮渡: 南丫岛共有榕树湾与索罟湾两个码头。从榕树湾到中环的轮渡时间约为30分钟, 从索罟湾到中环的轮渡时间约为45分钟。早高峰期间在中环码头对来自榕树湾及索罟湾的两条线路的通勤情况进行调研。根据轮渡班次时间表可知其充分考虑到早高峰与晚高峰的通勤状况, 轮渡排班密度与普通时段相比较为高, 平均每20分钟一班, 以确保通勤。根据渡轮服务收费表可知轮渡提供月票服务, 每月可为通勤者节省约150港元。此外, 据现场观察, 早高峰期间人流量较大, 大多数以外籍中年男性及外籍青年女性为主。

3. 中环码头-工作地: 通勤者到达中环码头后, 大部分人经过行人天桥前往国际金融中心购物商场, 通过步行或搭乘地铁。另外一部分通勤者选择乘坐巴士。地铁站与巴士站和中环码头间存在一定距离, 会增加通勤时间, 交通工具换乘略不顺畅, 但步行环境较为优越。

总体来讲, 南丫岛的跨境通勤时间约45分钟到1.5小时, 通勤距离约超过20公里。

(三) 跨自然边界通勤方式的分析及建议

乘坐轮渡通勤具备一定的优点。首先, 轮渡有

一个明确的班次时间表,便于通勤者分配及节省时间。其次,与其他通勤工具相比,轮渡容量大载客率高,在一定程度上可以提升通勤效率,另外从低碳环保的角度看,有利于碳排放的减少。

然而,与传统的通勤方式相比,南丫岛与中环之间的这种轮渡通勤模式又存在不确定性。轮渡通勤依赖天气,易受极端天气的影响。如遇停运,会给居民带来极大不便,在一定程度上会降低出行效率。并且,由于距离相对较远,采用轮渡的通勤方式的成本比传统方式要高。

另外,依据香港的未來土地用途规划及可行性研究,南丫岛索罟湾的石矿场附近会兴建一个以度假旅游为主题的海滨社区,因此,随发展而增加的人口将会增加现有航线的负担。其中一项可行的建议,是增设码头数量及轮渡班次,并将现有轮渡升级为载客率更高的可再生能源船。其次,应改善不同通勤方式之间的无缝连接,以缩短通勤时间,例如在中环的通勤高峰期设立通勤专用线,帮助通勤者前往目的地。此外,在南丫岛及中环的通勤区域修建自行车专用道,并允许通勤者携带单车上船,以便于其在下船后骑行到工作地点。

四、结论

首先,就交通方式而言,人们在选择通勤工具时拥有了更大的自由。跨境通勤时不同交通工具的换乘时间、连接程度与便捷程度较为完善,但仍有提升空间。此外,当涉及通勤工具时,不应只局限于汽车、火车、公共交通或是单车,还应注意到其他非常规的运输方式的使用。交通发展要因地制宜,具备创新性和实用性。

随着区域一体化的增强和通勤工具的进步,跨境通勤已被越来越多的人所接受,工作地点的远近对人们居住选择行为的影响逐渐减弱,影响人们的居住选择行为的因素逐渐向多元化方向发展,如生活成本、文化认同、对乡村生活的追求等。无论是深港跨境通勤还是南丫岛轮渡通勤,其职住分离现象的出现,都不是城市扩张的结果,而是基于一种对生活方式的选择。对深港跨境通勤者来说,相对较大的居住面积,较低的生活成本及家人的陪伴是其选择居住在深圳

的主要原因。对于住在选取轮渡的通勤者来讲,舒适的居住环境则是影响其居住在南丫岛的首要因素。而这归根结底,都是对居住环境与条件的反馈与回应。由此可见,随着人们经济条件的提升,对于优质的居住环境品质及宜居度的需求不断提升,也日益影响居民对居住地的选择,从而也会影响通勤方式的选择,职住分离的类型也会因此变得多元化。

政府的决策对居民的选择与行为始终起着导向性作用。近期,广深港高铁香港段(深圳北-香港西九龙)的通车,及“一地两检”的便民制度的实行,为深港跨境通勤人士增加了通勤选择,在一定程度上提升了通勤效率。政府的政策导向与建设行为往往意味着鼓励人们去使用,人们也会因此沿着政府既定的道路走。基于此,为了提升跨境通勤人群的通勤效率,政府可加强发挥其导向性职能,引导居民使用公共交通出行,建立一个低碳高效的出行模式。同时,随着国家和政府对土地利用和城市规划体系的不断完善,对公共交通体系的全面提升,香港居民跨境通勤的效率也将得到大幅度的提升。

(注:香港中文大学中国城市住宅研究中心高级环境规划技术理学硕士课程)

参考文献:

- [1]Eddie C. M. Hui & Kahung Yu. Commuting patterns of residents within a high-density urban development: A study of Hong Kong. *Habitat International* [J]. 2013 (39):201-213.
- [2]Eddie C. M. Hui, Jiawei Zhong & Kahung Yu. Housing policy, work-residence mismatch and poverty concentration. *Habitat International* [J]. 2015(48):198-208.
- [3]Claire Nauwelaers, Karen Maguire & Giulia Ajmone Marsan [C]. The case of Oresund (Denmark-Sweden) - Regions and Innovation: Collaborating Across Borders. *Oecd Regional Development Working Papers*. 2013.
- [4]Reconnecting America. Hercules Aerial Tram/Mobility Study & Report [C]. *Suspended Structures*. 2007.
- [5]Survey of Hong Kong People Living in Shenzhen 2008.
- [6]李红. 跨境通勤: 粤港澳紧密合作的新探索——以澳门为例 [J]. *世界经济研究*, 2013(3):81-86.
- [7]2011年香港人口普查.

[责任编辑 陶爱新]

Research on unconventional commuting pattern in Hong Kong from the perspective of jobs-housing seperation

YANG Yu-qi, ZHOU Ao, XIAO Qing-yi, CHEN Ai-xin

(Advanced Environmental Planning Technologies, Centre for Housing Innovations, The Chinese University of Hong Kong, MSc. Hong Kong 999077, China)

Abstract: With the development of regional integration, the advancement of transportation technologies and the increasing housing cost, the phenomenon of "Jobs-Housing Separation" becomes more common. Hong Kong has a large population density, a high housing cost and a highly-developed public transport system. Its residents' choice of housing location and commuting pattern is getting more diversified as well. The purpose of this paper is to analyze the two unconventional cross-border commuting patterns in Hong Kong, and to explain the causes, characteristics and suggestions for improvement, in order to provide a new perspective for the study of spatial behavior and "Jobs-Housing Separation".

Key words: unconventional commuting patterns; cross-border; political (administrative) border; natural border; jobs-housing separation; Hong Kong