

學術論著

雙薪家庭夫妻生產活動分工與通勤時間

Division of Labor and Commuting Time in Dual-Income Families

林佩萱* 許碧純**

Pei-Syuan Lin*, Pi-Chun Hsu**

摘要

本文使用華人家庭動態資料庫(PSFD)，探討雙薪家庭夫妻在工作及家務生產活動之間分配與通勤時間的關係。結果發現，性別規範所塑造的家庭分工型態顯著影響雙薪家庭男女的通勤時間。此外，夫妻在家務勞動與工作勞動兩種家庭生產活動的時間分配越接近，夫妻之間通勤時間差距越小。第三，夫妻的相對收入與是否育有子女具有調節效果，會影響時間分配對通勤時間差距的作用。當妻子收入高於丈夫時，相近的工作時間更易促成相近的通勤時間；而在有子女的家庭中，即使夫妻在家務時間上存在差異，通勤時間仍傾向相對接近。

關鍵詞：雙薪家庭、性別分工、家務勞動、工作勞動

ABSTRACT

Using the Panel Study of Family Dynamics (PSFD), this paper examines how time allocation in work and household activities affects commuting time among dual-earner couples. The results show that gender norms in household labor significantly impact commuting times. Couples with similar time spent on work and household activities tend to have smaller differences in commuting time. Moreover, relative income and the presence of children influence this relationship. When the wife's income exceeds the husband's and work hours are similar, the likelihood of similar commuting times increases. In households with children, even with a larger gap in household labor, commuting times are still more likely to be similar.

Key words: Dual-income household, Gender division of labor, Household labor, Wage labor

(本文於2024年4月15日收稿，2024年10月28日審查通過，實際出版日期2025年12月)

* 中國文化大學土地資源學系副教授，通訊作者。

Associate Professor, Department of Land Resources, Chinese Culture University, Taipei, Taiwan.

Corresponding author. E-mail: lpx3@ulive.pccu.edu.tw

** 中國文化大學社會福利學系教授。

Professor, Department of Social Welfare, Chinese Culture University, Taipei, Taiwan.

E-mail: xbc2@ulive.pccu.edu.tw

感謝國科會研究計畫經費補助(NSTC 112-2410-H-034-039 -)。

一、前言

通勤是往返居住地與工作地的行為，對雙薪家庭的夫妻而言，是他們在工作地點與居住地活動時，必須付出的成本。都市經濟學、社會學及地理學領域都可能分析雙薪家庭夫妻通勤的相關問題。諸多國外的研究指出雙薪家庭的男性通勤時間或距離比女性長(e.g., Neto et al., 2015 ; Fan, 2017 ; Joyce & Keiller, 2018 ; Chidambaram & Scheiner, 2020 ; Le Barbanchon et al., 2021 ; Kwon & Akar, 2022 ; OECD Family Database, 2023)。為何有這樣的性別差距？西方社會的研究常以兩個主要的理論觀點進行分析，分別為相對資源論(Relative Resources Theory)與性別角色規範觀點(Gender Role Norms Perspective)，相對資源論主要探討夫妻之間相對資源多寡對彼此之間權力的消長，資源越多者越可能運用權力協商對自己最有利的狀況，就通勤的決策而言，也就是越短的通勤時間或距離(Chidambaram & Scheiner, 2020 ; Kwon & Akar, 2022)。性別角色規範的觀點則著重於分析傳統上期待男性必須賺錢養家，女性則主要是照顧家庭，這種性別分工的意識形態造成兩性在時間分配與空間移動上的差異(Neto et al., 2015 ; Giménez-Nadal & Molina, 2016 ; Fan, 2017 ; Joyce & Keiller, 2018 ; Farré et al., 2023)。已婚女性，特別是有學齡前小孩的女性，因被期待必須負擔更多的家事，可能限制他們通勤選擇的自由。台灣雙薪家庭夫妻通勤的時間如何分配？是否有性別差異？西方社會的理論觀點是否適用於解釋台灣社會的狀況？有待進一步深入探究。

隨著時代的變遷，台灣女性教育程度逐漸增加，就業及經濟能力提升，社會學有關女性就業的研究在80年代後期大量出現，90年代以後更是蓬勃發展，其中女性就業對家庭的影響，以家庭決策權力和家務分工兩個議題有較重要的成果累積。就台灣夫妻權力的相關研究而言，多數研究主要試圖檢驗資源論(Resource Theory)、社會交換論(Social Exchange Theory)與父權文化規範(Patriarchal Cultural Norms)三個理論在華人社會的適用性。其中，資源論與父權文化規範的交互作用被提出，可能成為未來解釋華人家庭權力分配的重要理論依據(Pan et al., 2005 ; Xu & Lai, 2002 ; Yi & Lu, 1999)。至於家務分工方面的研究，研究將家務勞動做分類，並指出妻子仍肩負經常性且費時的「女人的家事」如煮飯、洗衣、清潔打掃，丈夫則主要負責偶發性的「男人的家事」如修繕(張晉芬、李奕慧，2007)。同時，諸多研究主要以檢驗 Coltrane(2000)所整理出來的三個理論架構，包含時間可及論(Time Availability Theory)、性別意識(Gender Ideology)及資源論(Resource Theory)在解釋台灣社會家務勞動的適用性(李美玲等，2000；呂玉瑕、伊慶春，2005；蕭英玲，2005；張晉芬、李奕慧，2007)。然而，上述社會學研究在探討家庭與夫妻關係時，有關雙薪家庭夫妻通勤活動的研究卻很少被關注，僅見於陳淑美、張金鶲(2000、2004)。

國內有關雙薪夫妻的通勤決策研究，陳淑美、張金鶲(2000)利用1990年台閩地區戶口及住宅普查台北市的資料探討台北市雙薪家戶就業，或單薪家戶由丈夫或妻子養家，對於住宅區位選擇與通勤之影響，並檢驗空間均衡模型、相對資源與決策權力假說(Decision-Making Power Hypothesis)、家庭責任假說(Family Responsibility Hypothesis)。此研究有其重要性，但主要研究台北市，非全國性樣本，且研究已相對久遠。延續前面的研究，延續前述研究，陳淑美、張金鶲(2004)利用台閩地區戶口及住宅普查資料，探討台北市交通運輸改善與就業機會增加等外在因素，如何影響住宅消費與通勤選擇的關係。研究同時重新檢驗家庭責任假說、相關資源假說與決策權力假說，並特別強調外在環境變化對通勤選擇變遷的影響。

該研究有助於理解1990年至2000年間家戶通勤決策的變化。然而，研究仍以台北市為研究地區，且距今已有二十餘年。

隨著時代變遷，台灣女性的教育程度與勞動參與率均顯著提升。已婚女性就業的增加，使雙薪家庭比例提高，女性的工作所得成為家庭重要資源，甚至成為主要家計負擔者。根據內政部統計，民國112年底，女性教育程度達大專以上者占48%(內政部，2024)。行政院主計總處資料顯示，有配偶或同居婦女的勞動參與率逐年上升：民國80年為44%，民國90年增加至46.5%，民國100年為48.9%，民國112年達49.6%(行政院主計總處，2022a)。同時，女性擔任經濟戶長的比例亦逐步上升：民國91年為35%，民國100年為40.2%，民國110年增至43.7%(行政院主計總處，2022b)。在這樣的外部環境下，台灣雙薪家庭夫妻的通勤決策可能受到哪些影響？相比先前國內研究，現今雙薪家庭夫妻的通勤決策又呈現何種變化？

西方研究指出，雙薪家庭的通勤狀況正在逐漸變化。Kwon & Akar(2022)及Giménez-Nadal et al.(2022)的研究皆發現，美國及英國家庭的性別通勤差距有縮短的趨勢。夫妻在通勤活動上的相似表現可能與男性和女性在工作與家庭中的角色趨於相近有關。在工作勞動方面，Fan (2017)指出，自1970年代以來，美國女性的勞動參與率、教育程度、持有駕駛執照的比率和車輛持有率均顯著提高。在家務勞動方面，社會和經濟環境的變遷改變了社會對女性多元角色的態度，而兩性平權觀念及家庭分工的「去性別化」(degendering)趨勢，則進一步影響了家庭分工和家庭結構。例如，Chidambaram & Scheiner(2020)的研究發現，德國夫妻在經濟權力分配上更加平等，男性增加了做家事的時間，這有助於縮小夫妻之間的通勤差距。Marcén & Morales(2021)也指出，改變女性社會角色的文化信念和偏好的政策，可能對縮小性別通勤差距，從而實現勞動力市場的性別平等有決定性影響。基於雙薪家庭的普遍，其通勤活動的性別差距涉及家庭責任與空間配置的不均等問題(Hanson, 2010)。因此，討論此議題尤為重要，可為城市規劃者和政策制定者提供參考，以改善或縮小性別規範對家庭家務勞動與勞動市場空間配置的公平性問題。

有鑑於國內晚近有關於雙薪家庭夫妻通勤之研究相當有限，本研究利用2009～2020華人家庭動態資料庫(PSFD)共計六個年度的追蹤資料，探討雙薪家庭夫妻通勤時間之差異，並分析影響其通勤時間之因素。透過本研究，可以檢驗西方國家發展出來的影響雙薪家庭的理論在本國的適用性，其次，利用晚近較新的全國性的樣本，本研究結果可彌補國內在此研究議題相對有限的缺口。文章接下來首先回顧晚近國內外有關影響雙薪家庭通勤決策的理論及實證研究，接著研究方法說明統計的分析模型，最後討論統計分析結果。

二、文獻回顧

(一) 資源、權力與雙薪家庭夫妻通勤時間

通勤活動是從居住地往返工作地的過程，為從事工作勞動所衍生出來的行為，受到工作勞動投入的時間及薪資的影響。過去在探討各類活動時間價值時，主要以工作所得衡量機會成本，即以工資率作為機會成本衡量各項活動的邊際效用，使活動時間與消費財貨之間的邊際替代率都等於實質工資率。如Becker(1981)建立單人家戶效用函數討論個人在時間及所得分配限制下，從事不同活動以追求個人效用最大化。然而，不同於一般家計模型透過從事勞

動相關活動，換取休閒時間及組合財貨消費量產生效用之極大化(劉欣芸，2001；夏皓清等，2013)，通勤活動並非追求本身之效用，因為其效用通常是負的(賴禎秀等，2003)，過長的通勤時間不利於通勤者身心(e.g., Dickerson et al., 2014；Künn-Nelen, 2016)，反而需要薪資作為補償。因此，工作薪資常被用來衡量個人願意花多少時間在通勤上。過去研究即指出通勤時間與工作薪資呈正相關(e.g., Paul Leigh, 1986；Crane, 2007；Ross & Zenou, 2008；Rupert et al., 2009；Mulalic et al., 2014)；也就是薪資夠高，人們才會願意接受較長的通勤時間。

在經濟合作暨發展組織(Organization for Economic Cooperation and Development, OECD)成員國中，男性平均花在通勤的時間多於女性(OECD Family Database, 2023)。一方面，女性的通勤時間價值高，對於遠距離通勤的意願較低，如Le Barbanchon等(2021)發現法國女性工資與通勤的無異曲線比男性更為陡峭，對於通勤時間的重視程度比男性高約20%，女性更傾向於在家附近找工作。在通勤時間願意支付程度(willingness to pay, WTP)部分，他們發現男性通勤時間價值約為總時薪的80%，而女性為98%，即女性願意用更多的薪資來交換較短的通勤時間。另一方面，勞動市場上存在薪資的性別差異，使女性對通勤活動的負擔能力較低。特別是相較單身男女，已婚男性工作薪資因為婚姻溢酬(marriage premium)高於單身男性，但相反的已婚女性的薪資卻低於單身女性；男女婚後薪資差異擴大，使兩性對於通勤活動負擔能力的差異也跟著拉大。

在Becker(1981)建立的家庭成員最適分工模型中，將比較利益(comparative advantage)定義為某人在僱傭勞動與家務勞動之邊際產量的比例與其他成員在該項比例的關係，同時比較家庭成員在生產活動的單位投入與產出。當家庭成員比較利益的差異越大時，越傾向於性別分工，時間分配的差異也越大。由於比較利益是建立在「相對」的基礎上，而夫妻則是以此作為分工的原則，並決定投入生產活動的時間。因此對於雙薪家庭而言，不僅在僱傭勞動投入相近的時間，在通勤活動時間的分配也趨於相似(Plaut, 2006；Surprenant-Legault et al., 2013；Chidambaram & Scheiner, 2020)。當夫妻有「相對接近」的僱傭勞動邊際產量時，推測也會有相近的通勤活動時間。

延續Becker(1981)比較利益的觀點，相對資源論常被家庭社會學者用來分析婚姻的權力(marital power)關係，其採取交換理論的觀點，認為資源代表權力，夫妻之間是根據彼此之間資源的多寡以協商對其個人最有利的分配(Brine, 1993)。換言之，就影響通勤決策的因素而言，相對資源越多者，權力越大，可能利用此權力協商較短的通勤距離或通勤時間；反之，相對資源較少者，權力較小，則可能必須增加通勤的時間或距離，此理論用來測量夫妻之間相對資源的主要指標包含如教育程度、工作收入或職業地位。陳淑美、張金鶚(2004)根據相對資源與決策權力的假說，檢驗台北市雙薪家庭夫妻所得差距對通勤決策的影響，實證結果發現，當丈夫相對妻子有更高的所得時，隨著夫妻所得差距越大，代表妻子所得較少，較難藉由經濟資源交換取得決策權力，因此妻子有較短通勤距離的機率越低。換言之，相對較高的工作薪資，讓男性比較有能力負擔較高的通勤成本，同時也讓其有更多的權力可以協商居住在離自己工作地較近地方的能力。

對多數雙薪家庭而言，通常會在兩個工作場所和居住地之間進行權衡，以減少總通勤距離，提升通勤效率(Deding et al., 2009)。其通勤模式主要有兩種：一是當雙薪家庭在選擇居住地時，會在兩個工作場所之間做出權衡，以便減少總通勤距離。他們可能會選擇一個地

點，讓一方的通勤距離縮短，即使這意味著另一方的通勤距離增加。即為了提升通勤效率，夫妻中的一方可能會「替代」(substitution)另一方來獲得更短的通勤距離(Deding et al., 2009；de Meester & Van Ham, 2009)。例如，丈夫進行長距離通勤，而妻子選擇在離家較近的地區工作。這種安排可能有助於平衡家庭責任和工作需求，但當通勤距離過長時，會導致丈夫花費更多時間在通勤上，因此壓縮家庭生活時間，尤其是在需要分擔家務和照顧孩子時，家庭的日常運作會變得更加困難。儘管丈夫通勤距離拉長可能是因為有比較高的薪資，但如果妻子也需要外出工作，這種安排可能會降低整個家庭的運作效率，最終可能促使家庭回到「男主外、女主內」的性別分工模式(Black et al., 2014)。Farré et al.(2023)的研究指出，丈夫通勤時間的增加對妻子的勞動參與有負面影響，每增加10分鐘的通勤時間，妻子的勞動參與率將減少4.4%。另一種通勤模式則是夫妻的通勤距離和時間往往會一起增加或減少。即夫妻的通勤情況存在某種同步性，他們的通勤距離和時間會相互影響和搭配，可能是因為他們選擇了相對接近的工作地點，或者因為他們的工作安排使得他們的通勤時間相近。這種「互補」關係(complementary)意味著一方的變化往往會伴隨著另一方的相似變化(Plaut, 2006；Surprenant-Legault et al., 2013；Chidambaram & Scheiner, 2020)。夫妻通勤時間或距離越接近越可以減少通勤壓力，並有助於協調工作與家庭生活的時間安排。

綜合以上討論，從Becker(1981)比較利益的觀點出發，相對資源論者認為夫妻之間相對資源的多寡代表夫妻之間的權力關係，可能影響家庭的諸多決策，包含通勤的選擇，此資源的衡量指標通常為教育程度、工作收入或職業地位。在相對資源論的理論基礎上，本研究以工作時間及工作收入為自變項，檢驗雙薪家庭夫妻彼此之間資源的多寡對其通勤時間的影響。

(二) 性別角色規範與雙薪家庭夫妻通勤時間

傳統的性別角色規範期待男性賺錢養家，女性負責照顧家庭，已婚女性因此往往必須在家庭投入更多的時間與心力，包含孩子的養育與照顧、家務勞動等。依據家庭責任假說(household responsibility hypothesis) (Silveira Neto et al., 2015；Kawabata & Abe, 2018)，負擔家務勞動和家庭照顧責任在時間和空間上限制女性的經濟獨立、活動空間和進入勞動力市場的機會。因此，女性對於通勤時間長短的反應更為敏感(Giménez-Nadal & Molina, 2016；Le Barbanchon et al., 2021)，對他們心理健康的影響也更勝於男性(Roberts et al., 2011)，最終導致通勤距離縮短(Lee & McDonald, 2003；McQuaid & Chen, 2012)。

除此之外，子女懲罰(child penalty)的現象，孩子的出生常不利於女性的勞動參與(Angelov et al., 2016；Kleven et al., 2019)，女性可能花費更多時間與精力在家務勞動，傾向於選擇更短的通勤距離，以方便接送孩子及照顧孩子。許多研究指出年輕人或沒有孩子的夫妻，男女在通勤活動的差異似乎不存在或正在減弱(Tilley & Houston, 2016；Le Barbanchon et al., 2021；Marcén & Morales, 2021；Kwon & Akar, 2022)，但對於有孩子的夫妻，通勤活動的性別差距仍然非常明顯。Le Barbanchon et al.(2021)估計法國男女在通勤距離可接受最大的性別差距為14%，其中未婚無子女時男女差距為8%，已婚有子女時差距擴大為24%。Farré et al.(2023)的研究發現負擔越多家庭照顧責任的女性對通勤時間的反應更敏感，達統計顯著水準，但對男性及未婚女性的影響則不顯著，其進一步分析來自性別規範較為傳統的移民女性，研究發現有學齡前小孩的移民女性越有可能不工作或減少工作。Adda et al.(2017)指出孩子對女性職業生涯

和終生收入造成巨大影響。英國財政研究所(Institute for Fiscal Studies, IFS)的調查顯示，丈夫花在通勤的時間比妻子更長，這種性別通勤差距(gender commuting gap)在家庭中第一個孩子出生後開始拉大，且此差距在此後的約十年內持續擴大(Joyce & Keiller, 2018)。在OECD Family Database(2023)家庭資料庫的數據顯示也有類似的結果。

家務勞動及孩子的照顧相當耗費時間與精力，為了滿足家庭照顧需求，很多已婚有小孩的女性傾向於尋找離家較近的職業或工作(Becker, 1981)，這也說明為何已婚的職業婦女的工作地離家較近，並產生夫妻通勤時間的差距。由於家中有小孩可能透過干擾(confound)雙薪家庭在家務勞動的分工，而對夫妻通勤時間的分配產生影響。當家中有小孩會增加家務勞動的種類及負擔，特別是經常性且費時的「女人的家事」如：烹飪、洗衣、清潔打掃等，而非偶發性的「男人的家事」，如：修繕(張晉芬、李奕慧，2007)，造成夫妻在家務勞動的分配更為不均，擴大男女在家務勞動及僱傭勞動的投資效益，使性別分工更為明顯。而孩子對女性通勤活動的影響程度，隨著家中孩子數量的增加而單調增加(monotonically increases) (Farré et al., 2023)。

就夫妻相對家務勞動對通勤活動的影響而言，Chidambaram & Scheiner(2020)指出若丈夫增加在家務勞動的時間，有助於縮小夫妻通勤時間差距。反映夫妻在家務勞動時間較為相近時，可能也有較相近的通勤時間。但Becker(1981)在解釋家庭性別分工時，特別提及兩性在生育及照顧小孩的差異，妻子與丈夫一小時的勞動時間並非完全替代品(perfect substitutes)。這可能意謂著，當家中有孩子時，丈夫必須在家務勞動投入相對更多的時間，才能使夫妻通勤時間拉近。

綜合以上的研究與討論，傳統男主外、女主內的性別角色分工意識形態的影響下，男性主要負責賺錢養家，女性仍被期待必須多負擔家庭的照顧責任。特別是已婚有小孩且小孩仍小的女性，其家庭照顧的負擔更重，因此女性傾向於在離家較近的地方找工作，進而可能造成已婚夫妻的通勤時間差距。為檢驗傳統性別角色規範對雙薪家庭夫妻通勤時間之影響，本研究以家務勞動時間、家中有小孩、家中有6歲小孩以下等變項進行模型的分析。

三、研究方法資料說明與實證模型

本文採用中央研究院調查的家庭動態資料庫(Panell Study of Family Dynamics, PSFD) (註1)，以全臺灣(不含離島地區)為範圍，分析出生年為1983~95年之受訪者，在2009年至2020年進入調查並追蹤調查至2020年的情形(註2)。排除進入調查前已婚的受訪者以及在調查期間仍為單身、分居、離婚或喪偶等婚姻狀態之受訪者。以受訪者回答之結婚發生年，勾稽該年個人及配偶包含通勤時間在內之相關變數，排除該年自己或配偶未就業樣本。而對於結婚發生年沒有受訪者調查資料時(註3)，則以受訪者婚後最近一次被調查到年份及其相對應之相關變數為分析資料。

本文依序建立兩個雙薪家庭通勤時間模型。第一個是夫妻個別通勤時間模型，分別對雙薪家庭中丈夫與妻子的通勤時間進行逐步迴歸分析(stepwise regression analysis)。根據性別進行分群的原因是為了比較男性和女性在通勤時間受到影響因素上的差異，並藉此反映性別在家務與工作分配中的結構性不平等。此模型的設計旨在顯示生產活動與通勤時間之間的相關性，並反映出雙薪家庭在家務與通勤時間安排上的取捨。第二個模型是夫妻相對通勤時間模型，旨在了解家庭生產活動分工與夫妻通勤時間分配之間的關係。該模型基於 Becker(1981)的

家庭成員最適分工理論，強調夫妻之間的比較利益如何決定其在生產活動中的時間分配。由於雙薪家庭在工作和家務上的分工是基於「相對」比較利益，本文將夫妻「相對」家務時間和「相對」工作時間作為自變數，以反映雙薪家庭在這兩項生產活動上安排策略。儘管通勤行為本身並不屬於生產活動，夫妻不會在通勤上進行專門的分工，但其在生產活動中所做的複雜權衡與選擇，可能會反映在相對通勤時間上。因此，本文設計以夫妻「相對」通勤時間接近的勝算比作為反應變數。

(一) 雙薪家庭之男女通勤時間

本文首先，考量通勤時間與收入變項間可能存在內生性(endogeneity)，即高薪可補償長通勤時間帶來的負向影響，同時也可能為短時間通勤放棄高薪工作。因此，先對通勤時間與收入兩變項進行內生性檢定，內生性檢定的結果為拒絕虛無假設，即通勤時間與收入非為外生的。再以年齡及教育作為工具變項(instrumental variables, IV)，進行過度識別(overidentification test)及弱工具變項測試(weak instruments test)，檢定結果皆不拒絕虛無假設，無法推翻工具變項為無效，確認工具變數為外生(exogenous variable)且與收入內生變數(endogenous variable)相關(檢定結果如附表一)。接著，採二階段最小平方法(two stage least square, 2SLS或TSLS)分別對雙薪家庭男性及女性樣本進行逐步迴歸分析如式(1)，透過篩選出對通勤時間有顯著影響的變數，同時排除不顯著的變數，以達到精簡模型和提高解釋力的目的。

應變項(CT)為自己每日(來回一趟)總計花費的通勤時間， α 為截距項， X_i 為可能影響因素，包含配偶通勤時間、自己及配偶分別在工作及家務兩項生產活動投入的時間、自己及配偶的收入、家中是否有小孩、工作地與居住地是否在同縣市、工作地是否在高房價地區等變項， β_i 則為 X 之估計值； $\varepsilon \sim iid\ N(0, \sigma^2)$ 為誤差項並假設為一常態分配。其中，自己的收入因為與自己的通勤時間存在內生性，因此係以自己年齡及教育程度作為工具變項(IV)估計的估值帶入模型內。此外，考量地理上的距離應是影響通勤時間最直觀的因素，本文放入工作地與居住地是否在同縣市變項。也考量工作地的住宅市場環境對物價消費水平的影響，在高房價地區工作可能有相對較高的收入，因此加入是否在高房價地區工作變項，測試對通勤時間的影響。在進行影響已婚男女通勤時間因素模型校估前，先以變異膨脹因子(Variance Inflation Factor, VIF)進行共線性檢定，確認自變數之間為獨立(VIF<10)。變數定義說明見下表一。

下表二為男女樣本的描述性統計。樣本數男性425，女性374 (註4)。首先觀察通勤時間，男性樣本每日通勤時間，平均約39分鐘，妻子通勤時間約46分鐘；女性樣本每日通勤時間約44分鐘，丈夫通勤時間約47分鐘。比較交通部2020年民眾日常使用運具狀況調查，通勤為外出目的之單一旅次平均所花費時間為23.15分鐘(來回約46.3分鐘)結果相近。男女樣本的通勤時間離散程度大，無論樣本的通勤時間或其配偶通勤時間，檢定結果為無法拒絕虛無假設，男女樣本皆沒有顯著差異；不同於過去國外研究男性相較女性有較長的通勤時間。

接著，在工作勞動及家務勞動的時間分配有顯著性別差異，男性在工作勞動投入時間較長，女性則是在家務勞動投入較多時間。男性(包含受訪者為男性及受訪者為女性之配偶)每周平均工作時間高於女性(包含受訪者為女性及受訪者為男性之配偶)；家務時間則相反，女性高

表一 影響夫妻通勤時間因素模型變數說明

變項名稱	變項定義說明
應變項	
自己通勤時間(CT)	指自己(來回一趟)總計花費的通勤時間，單位：分鐘/日。
自變項	
配偶通勤時間	指配偶(來回一趟)總計花費的通勤時間，單位：分鐘/日。
生產活動投入時間	
自己工作勞動時間	指自己工作時間，單位：小時/周。
配偶工作勞動時間	指配偶工作時間，單位：小時/周。
自己家務勞動時間	指自己從事的家務時間，單位：小時/周。
配偶家務勞動時間	指配偶從事的家務時間，單位：小時/周。
工作收入	
自己工作收入	指使用自己年齡及教育程度作為工具變項(IV)估計之自己工作收入的估計值。工作收入為平均每月總收入，包含：薪資、紅利、加班費、年終獎金、執行業務收入、自營收入等，不包含兼差收入。
配偶工作收入	指配偶平均每月總收入，包含：薪資、紅利、加班費、年終獎金、執行業務收入、自營收入等，不包含兼差收入。以虛擬變數0~23表示，數字越大收入越高。
家中是否有小孩	以虛擬變數處理，有為1，沒有為0(參考組)。
工作與居住在同縣市	指自己在同縣市工作與居住。虛擬變數處理，是為1，不是為0(參考組)。
在高房價地區工作	指自己工作所在地區的房價所得比高於全國平均，位於台北市、新北市及台中市。以虛擬變數處理，是為1，不是為0(參考組)。
自己年齡	指為受訪者婚後最近一次被調查時年齡。
自己教育程度	指自己的教育程度為大專(含)以上。以虛擬變數處理，是為1，不是為0(參考組)。

說明：工作收入虛擬變數編碼方式(註5)，0為無收入(如虧損、沒賺錢或打平)，1為1萬元(不含)以下，而後以1萬元為間隔依序編碼至20為19~20萬元(不含)。21為20~30萬元(不含)、22為30~40萬元(不含)，23為40萬元以上。本文作者整理。

於男性。平均每周工作時間男性樣本約48小時、妻子約44小時；女性樣本約43小時，丈夫約47小時；皆略高於勞動基準法規定之正常工時。平均每周家務勞動投入時間男性樣本約4.6小時、妻子約7.6小時；女性樣本約5.2小時，丈夫約4.4小時。顯示雙薪家庭在生產活動的時間分配上存在性別差異。

最後，工作收入有顯著性別差異，男性的收入顯著高於女性。男性工作薪資平均收入約5~7萬元(不含)(收入編號為6至7區間)高於女性平均收入3~5萬元(不含)(收入編號為4至5區間)(註6)。在工作與居住位置及住宅市場環境，男女工作地與居住地皆在同縣市的比例近8成，沒有顯著差異；但女性樣本在高房價地區工作地的比例顯著高於男性，可能與勞動市場就業機會的數量及類型非均勻分布於地理空間有關。家中有小孩的比例約14~15%，沒有顯著男女差

表二 男女樣本敘述統計

受訪者性別	男性		女性		差異檢定
	平均數	標準差	平均數	標準差	
通勤時間(分／日)					
自己	39.28	31.89	43.57	36.48	
配偶	46.35	33.66	47.43	37.83	
生產活動的投入時間					
工作勞動時間(時／周)					
自己	48.09	12.26	42.51	9.59	**
配偶	43.68	9.83	47.30	12.68	**
家務勞動時間(時／周)					
自己	4.58	4.85	5.20	5.69	
配偶	7.58	9.30	4.43	6.05	**
工作收入					
自己	6.02	3.13	4.93	2.90	**
配偶	4.48	2.10	6.18	3.11	**
工作及居住在同縣市	0.79	0.41	0.79	0.41	
在高房價地區工作	0.36	0.48	0.44	0.50	*
家中有小孩	0.14	0.35	0.15	0.36	
年齡					
自己	32.16	3.24	31.33	3.00	**
配偶	30.75	3.71	32.80	3.82	**
教育程度					
高中職(含)以下	0.16	0.37	0.12	0.33	
大學或專科	0.60	0.49	0.71	0.45	
碩士或博士	0.24	0.42	0.16	0.37	
結婚多久(年)	0.64	0.83	0.80	1.24	*

說明：男性樣本數425、女性樣本數347。對男女樣本進行平均數或百分比差異檢定，**p<0.01、

*p<0.05。本文作者整理。

異。在人口特徵屬性，男性年齡約32-33歲高於女性30~32歲，顯示夫妻年齡為「男大女小」的婚配型態。女性高達7成以上為大學及專科程度，但男性在碩士及博士的比例約24%高於女性。男女樣本皆為剛進入婚姻，平均婚齡未達1年。關於男女通勤時間差異分析，如附表二。

下表三為男女通勤時間與各變數之Spearman相關性分析，顯示無論自己或配偶在工作及家務活動的投入時間，皆與雙薪家庭男女通勤時間的相關性很小或不具顯著相關。但男性的家務時間與配偶的家務時間為正相關($r=0.31$)。反映夫妻生產活動投入時間的多寡可能不直接與通勤時間相關，應從夫妻相對投入時間差異的角度分析雙薪家庭的夫妻通勤活動的時間分配，將於後續夫妻相對通勤時間模型討論。

表三 男女通勤時間與各變數之相關係數

	男性	自己通勤時間	配偶通勤時間	自己工作時間	配偶工作時間	自己家務時間	配偶家務時間	自己收入	配偶收入	自己教育程度	配偶教育程度	小孩	工作居住同縣市	高房價地區工作
女性														
自己通勤時間		0.16**	-0.11*	0.02	-0.03	-0.12*	0.13*	0.08	0.11*	0.14**	0.02	-0.33**	0.15*	
配偶通勤時間	0.25**		-0.03	0.00	0.05	-0.06	0.00	0.17**	0.11*	0.11	-0.02	-0.07	0.12*	
自己工作時間	0.04	0.08		0.18**	-0.08	0.08	0.15**	-0.06	-0.04	-0.06	0.05	-0.02	-0.08	
配偶工作時間	0.03	0.02	0.27**		-0.03	-0.05	-0.09	0.01	-0.11*	-0.12*	-0.03	0.00	0.02	
自己家務時間	-0.04	-0.04	-0.09	0.03		0.31**	0.05	0.04	-0.03	0.03	0.22**	0.06	0.07	
配偶家務時間	0.05	-0.02	-0.03	-0.14*	0.18**		-0.03	-0.10	-0.01	-0.02	0.25**	0.04	-0.05	
自己收入	0.19**	0.12*	0.13*	0.04	-0.13*	0.12*		0.44**	0.39**	0.33**	0.06	-0.13*	0.20**	
配偶收入	0.15**	0.11*	0.02	0.10	-0.09	0.01	0.45**		0.38**	0.41**	-0.05	-0.13*	0.29**	
自己教育程度	0.14**	0.02	-0.04	-0.11*	-0.09	0.13*	0.41**	0.30**		0.54**	-0.04	-0.08	0.16**	
配偶教育程度	0.17**	0.15**	-0.05	-0.12*	-0.09	0.01	0.30**	0.34**	0.46**		-0.10*	-0.12*	0.20**	
小孩	-0.08	-0.09	-0.04	0.03	0.22**	-0.02	-0.08	-0.09	-0.23**	-0.20**		0.01	0.01	
工作居住同縣市	-0.42**	-0.11*	-0.01	0.03	0.06	-0.09	-0.17**	-0.11*	-0.11*	-0.08	0.11*		-0.19**	
高房價地區工作	0.36**	0.22**	-0.05	-0.02	0.01	0.04	0.30**	0.20**	0.14**	0.19**	0.05	-0.39**		

說明：右上為男性樣本($n=425$)，左下為女性樣本($n=374$)。*** $p<0.01$ ，* $p<0.05$ 。粗體字表示相關係數。

$r > .30$ 。本文作者整理。

而與男女通勤時間相關程度較高的變數為工作居住在相同縣市，男性 $r=-0.33$ ，女性 $r=-0.42$ ，說明工作地與居住地之地理位置距離與通勤時間的負相關性。女性通勤時間與高房價地區工作($r=0.36$)為正相關。男性與女性樣本在收入或教育程度方面，均顯示自身與配偶之間存在正相關，這可能反映出雙薪家庭的同質婚(homogamy)特性。根據相對資源假說，夫妻間在教育和收入上的差異越小，家務分擔就越趨向平等。

(二) 雙薪家庭之夫妻相對通勤時間

若家庭生產活動為影響夫妻通勤行為的重要因素，當夫妻在家庭生產活動有相近的投入與產出時，預期夫妻的通勤時間有較高機率相近。本文以夫妻相對通勤時間建立二項羅吉特模型(binomial logit model)，以下式(2)表示。

其中，應變項 $\log\left(\frac{p}{1-p}\right)$ 為夫妻通勤時間相近(差距 $\pm 10\%$)的對數勝算(logit)， p 為夫妻通勤時間相近的發生機率， α 是截距項， X_i 為可能影響因素，包含夫妻在工作及家務兩項生產活動相對投入的時間、夫妻相對的收入、家中是否有小孩等變項， β_i 則為 X_i 之估計值。此外，考量夫妻相對收入、家中是否有小孩可能對家庭生產活動對通勤時間的影響具有調節效果，交乘項「夫妻相對工作時間*相對收入」及「夫妻相對家務時間*小孩」進行測試。在進行影響夫妻相對通勤時間模型校估前，先以變異膨脹因子(VIF)進行共線性檢定，確認自變數之間為獨立(VIF<10)。變數定義說明見下表四。

表四 夫妻相對通勤時間模型變數說明

變數名稱	變數定義說明
應變項	
夫妻相對 通勤時間	<p>依夫妻每日通勤時間的比值(丈夫通勤時間/妻子通勤時間)計算並分類：</p> <ol style="list-style-type: none"> 夫妻時間差距在$\pm 10\%$以內(比值0.9~1.1) 丈夫時間比妻子多超過10%(比值>1.1) 丈夫時間比妻子少超過10%(比值<0.9) <p>使用虛擬變數，當比值0.9~1.1時為1，表示夫妻通勤時間相近(差距$\pm 10\%$)；當比值超過此範圍為0(參考組)。</p>
自變項	
夫妻相對 工作時間	<p>依夫妻每周投入工作時間的比值(丈夫工作時間/妻子工作時間)分類：</p> <ol style="list-style-type: none"> 夫妻時間差距在$\pm 10\%$以內(比值0.9~1.1) 丈夫時間比妻子多超過10%(比值>1.1) 丈夫時間比妻子少超過10%(比值<0.9) <p>依模型設定放入不同實驗組與參考組。</p>
夫妻相對 家務時間	<p>依夫妻每周投入家務時間的比值(丈夫家務時間/妻子家務時間)分類，依模型設定放入不同實驗組與參考組。</p> <p>分類(一)：</p> <ol style="list-style-type: none"> 夫妻時間差距在$\pm 10\%$以內(比值0.9~1.1) 丈夫時間比妻子多超過10%(比值>1.1) 丈夫時間比妻子少超過10%(比值<0.9) <p>使用虛擬變數，當比值0.9~1.1時為1，表示夫妻通勤時間相近(差距$\pm 10\%$)；當比值超過此範圍為0(參考組)。分類(二)：</p> <ol style="list-style-type: none"> 夫妻時間差距在$\pm 10\%$以內(比值0.9~1.1) (參考組) 丈夫時間比妻子少10%~50%(含) (比值0.5~0.9) 丈夫時間比妻子少超過50%(比值<0.5) 丈夫時間比妻子多10%~50%(含) (比值1.1~1.5之間) 丈夫時間比妻子多超過50%(比值>1.5)
夫妻相對收入	將夫妻平均每月相對總收入分為3類：收入相同或相近(差距1萬元以內)、丈夫收入高於妻子收入1萬元以上、丈夫收入低於妻子收入1萬元以上。依模型設定放入不同實驗組與參考組。
家中是否有小孩	以虛擬變數處理，有為1，沒有為0(參考組)。
家中是否有 6歲以下小孩	以虛擬變數處理，有為1，沒有為0(參考組)。
交乘項(調節效果)	
夫妻相對工作 時間*相對收入	為夫妻相對工作時間與夫妻相對收入的交乘項。
夫妻相對家務 時間*小孩	為夫妻相對家務時間與家中是否有小孩(或家中是否有6歲下小孩)的交乘項。

說明：本文作者整理。

下表五表示夫妻相對變數的描述性統計。在全樣本中，夫妻相對通勤及家務時間皆為丈夫不及於妻子90%者占比居多(分別為41.3%及47.31%)；工作時間則是丈夫多於妻子110%以上者占比居多(42.43%)，夫妻差距±10%以內者居次(41.05%)。夫妻的相對收入多為差距在1萬元以內者居多(54.07%)，但丈夫收入高於妻子超過1萬元者占比亦近4成。家中有孩子的比例約為15%，且小孩年齡多數為6歲(含)以下。而夫妻通勤時間相近(差距±10%)時，約48.33%夫妻工作時間差距在±10%以內；相較於全樣本之夫妻工作時間相近的比例41.05%，通勤時間相近時夫妻工作時間相近的比例顯著較高(卡方檢定， p 值<0.01)。

四、研究結果

(一) 影響雙薪家庭男女通勤時間的因素

下表六顯示了根據公式(1)的2SLS通勤時間逐步迴歸模型校估結果。2SLS通勤時間逐步迴歸模型校估結果，模型判定係數(coefficient of determination, R^2)，男性樣本模型為0.2，女性樣本模型為0.34。在男女樣本模型中，工作與居住在同一地理空間(同縣市)的距離被視為影響通勤時間的關鍵因素，其次是配偶的通勤時間和自身收入。這些變數對男女通勤時間的影響方向一致：無論是男性還是女性，當工作和居住在同縣市時，通勤時間皆較短；而當配偶的通勤時間越長或自身收入越高時，通勤時間也會相應增加。其中，結果顯示配偶通勤時間正向影響自己的通勤時間，與部分國外研究指出雙薪家庭的通勤模式相同，即夫妻是一同增加或減少他們的通勤距離或通勤時間(Plaut, 2006；Surprenant-Legault et al., 2013；Chidambaram & Scheiner, 2020)。

表五 夫妻相對變數敘述統計

	全樣本(%)	夫妻相對通勤時間±10%(含)以內(%)
夫妻相對時間		
通勤－夫妻差距±10%(含)以內	22.53	—
夫<妻超過10%	41.30	—
夫>妻超過10%	36.17	—
工作－夫妻差距±10%(含)以內	41.05	48.33
夫<妻超過10%	16.52	9.44
夫>妻超過10%	42.43	42.22
家務－夫妻差距±10%(含)以內	28.66	33.89
夫<妻超過10%	47.31	45
夫>妻超過10%	24.03	21.11
收入－夫妻差距±1萬元(含)以內	54.07	53.33
夫<妻超過1萬元	6.38	8.33
夫>妻超過1萬元	39.55	38.33
家中有小孩	14.52	15
家中有6歲(含)以下小孩	12.64	14.44

說明：全樣本數799，夫妻相對通勤時間±10%樣本數180(占全樣本22.53%)。本文作者整理。

表六 2SLS通勤時間逐步迴歸模型校估結果

應變項：自己的通勤時間		係數(β)	標準誤	P值 (Pr > F)	偏R ²	模型R ²
自變項						
男性						0.2
工作及居住在同縣市	-28.71	3.427	<0.001**	0.154		
配偶通勤時間	0.12	0.042	0.003**	0.023		
自己收入(估計值)	3.23	1.205	0.008**	0.012		
自己工作時間	-0.24	0.115	0.034*	0.009		
女性						0.34
工作及居住在同縣市	-36.184	3.952	<0.001**	0.24		
配偶通勤時間	0.235	0.042	<0.001**	0.06		
自己收入(估計值)	4.468	1.517	0.003**	0.02		
配偶家務時間	0.764	0.284	0.008**	0.01		
自己家務時間	-0.753	0.301	0.013*	0.01		

說明：本表係依據式(1)通勤時間模型的實證結果，男女模型中納入的自變項是相同的(詳見表一)，在表中僅列出了逐步迴歸篩選出的影響變數及其相關數值，變數依偏R²值由大至小排序。男性樣本數425，女性樣本數374。**p<0.01，*p<0.05。本文作者整理。

除此之外，工作勞動及家務勞動之時間分配對男女通勤時間的影響有很大的不同。結果顯示，男性的工作時間與通勤時間之間存在顯著的負向關係，即工作時間較長的男性，其通勤時間通常較短。這一現象可能反映出幾種潛在機制。首先，男性較長的工作時間可能使其在家庭決策中擁有更大的影響力，從而選擇靠近自己工作地點的居住地，以減少通勤時間。其次，性別規範也可能導致家庭在選擇居住地時更優先考慮男性的工作需求，Sultana(2005)的研究指出，妻子常常選擇靠近丈夫工作地點的居住地。第三，男性在結婚與購置住宅決策上的內生性影響(陳佳欣、陳彥仲，2010)，可能使其在通勤時間上更傾向於滿足自身的需求，這導致工作時間較長的男性通常具有較短的通勤時間。因此，這些因素可能共同影響了男性工作時間與通勤時間的負相關性。然而，這些推測需要進一步的研究來驗證。另一方面，女性的通勤時間顯著受到自己和配偶家務勞動時間的影響，但這兩個變數對通勤時間的影響方向相反。當女性自己在家務投入的時間越多時，她們的通勤時間往往越短；然而，當配偶在家務上花費更多時間時，女性的通勤時間反而會顯著增加。相比之下，男性的通勤時間並未受到自己或配偶家務時間的顯著影響，這結果顯示女性的通勤模式更容易受到夫妻間家務勞動分配的影響。

從另一方面來看，無論男性或妻子在家務上的投入時間如何，皆未顯著影響其通勤時間，顯示男性在家庭角色中的賺錢責任可能仍主導其通勤選擇，受到家庭責任的影響較小。女性的通勤行為則未受自己及配偶的收入顯著影響，這可能反映出性別角色的固化。儘管女性在工作選擇上可能會考量薪資，但她們的家庭照顧責任往往使其通勤時間可能不受薪資高低的直接驅動。此外，男女的通勤時間也未受到高房價地區工作或家庭中是否有小孩的直接

影響，這表明家庭在通勤選擇上涉及更為複雜的考量。關於小孩在家務分工中可能的調節效果，將在後續模型中進一步探討。

由上可知，已婚男性負責賺錢養家的角色仍然影響深遠，故工作時間是影響男性通勤時間的主要因素，已婚女性則仍然肩負家庭主要照顧的角色及責任，因此限制他們時間及空間上運用的自由，故家務勞動時間是影響他們通勤時間的主因。男性通勤時間受工作時間影響，女性通勤時間則受家務勞動投入時間的影響，反映家庭性別角色分工對通勤時間的影響，此研究結果支持性別角色規範的論點。

(二) 影響雙薪家庭夫妻相對通勤時間的因素

下表七顯示了根據公式(2)的雙薪家庭夫妻相對通勤時間之二項羅吉特模型的估計結果，應變項為夫妻通勤時間相近機率的對數勝算(logit)。結果發現，雙薪家庭夫妻的相對通勤時間，受到夫妻投入在工作勞動及家務勞動的相對時間影響。模型1顯示，當夫妻有較相近的工作時間或家務時間時，夫妻通勤時間接近的機率也跟著提高，勝算比(odds ratio, OR)分別為增加約46%($e^{0.38}=1.46$)及37%($e^{0.31}=1.37$)。

接著，從男女通勤時間模型結果發現(上表六)，夫妻通勤時間為顯著正向，且男女通勤時間皆受到自己收入(估計值)的正向顯著影響，其中女性的邊際效果大於男性，但在下表七模型2-1夫妻相對收入未顯著影響相對通勤時間。推測夫妻相對工作收入可能干擾相對工作時間對通勤時間的影響，以模型2-2及模型2-4測試。模型2-4結果顯示夫妻工作時間相近，當妻子收入高於丈夫1萬元以上時，夫妻通勤時間相近的勝算比提高4.3倍($e^{1.46}=4.3$)。說明夫妻相對通勤時間受雙方在工作勞動投入的相對時間影響，並受到相對收入的調節，當夫妻工作時間相近且妻子有相對較高收入時，將提高通勤時間相近的機率。此研究結果部分支持資源論的觀點。此外，夫妻相對資源也可能透過居住安排影響居住位置，進而對通勤時間產生影響。正如陳建良(2005)研究所指出，夫妻教育程度和經濟能力較高的一方，更傾向於與自己的父母同住、同鄰，或選擇增加與配偶父母的距離，這反映了夫妻之間的權力互動，進一步影響了居住選擇及其對通勤時間的影響。

下表八顯示了公式(2)夫妻在家務勞動投入時間對通勤時間的影響的估計結果，應變項夫妻通勤時間相近機率的對數勝算(logit)。由於小孩作為家庭成員的加入，使家務負擔及複雜度增加，家庭不僅須投入更多時間參與家務勞動，同時基於性別角色使夫妻處理的家務種類相異，加上投入的單位時間的產出亦不相同(Becker, 1981)，可能改變夫妻相對在家務勞動投入時間對通勤時間的影響。在模型3測試小孩變項的調節效果，實證結果在下表八顯示。模型3-2結果小孩變項未具顯著調節效果。進一步將夫妻相對家務時間分為5等分，以夫妻相對家務時間±10%(含)為參考組，測試夫妻有相近通勤時間的發生機率。模型3-3結果當妻子家務時間多於丈夫150%(即夫<妻家務時間超過50%)，夫妻通勤時間接近的勝算比降低至0.6($e^{-0.51}=0.6$)，表示夫妻相近通勤時間的發生機率降低40%。換言之，當丈夫花在家務勞動的時間比妻子少很多時，夫妻通勤時間接近的機率大大降低。

小孩的調節效果而言，家中小孩改變夫妻在家務勞動相對投入時間與通勤時間的關係，且小孩為學齡前時調節效果更大。模型3-4的結果顯示，有小孩的夫妻若彼此家務勞動時間的差距很大且超過150%時，夫妻通勤時間接近的機率卻顯著為正；當妻子花在家務勞動的時間比

表七 夫妻相對通勤時間二項羅吉特模型校估結果(一)

應變項：夫妻通勤時間±10%(含)(差距>10%=0)					
模型編號	1	2-1	2-2	2-3	2-4
自變項＼係數	係數(β)	係數(β)	係數(β)	係數(β)	係數(β)
夫妻生產活動相對時間					
夫妻工作時間±10%(含)	0.378	0.390	0.392	0.388	0.387
(差距>10%=0)	(0.027)**	(0.024)**	(0.025)**	(0.024)**	(0.097)*
夫妻家務時間±10%(含)	0.312	0.315	0.315	0.313	0.330
(差距>10%=0)	(0.087)*	(0.084)*	(0.085)*	(0.086)*	(0.073) *
夫妻相對收入					
夫妻收入±1萬元(含)		-0.092	-0.090		
(差距超過1萬元=0)		(0.591)	(0.698)		
夫>妻超過1萬元				0.033	0.139
(差距±1萬元(含)=0)				(0.854)	(0.562)
夫<妻超過1萬元				0.421	-0.261
(差距±1萬元(含)=0)				(0.203)	(0.613)
交乘項：夫妻工作時間*收入					
差距±10%(含)*差距±1萬元			-0.005		
			(0.989)		
差距±10%(含)*夫>妻超過1萬元					-0.281
					(0.446)
差距±10%(含)*夫<妻超過1萬元					1.458
					(0.040)**
LR	7.922	8.210	8.210	9.474	15.529
	(0.019)**	(0.042)**	(0.084)*	(0.050)*	(0.017)**
AIC	850.630	852.342	854.342	853.078	851.023

說明：本表係依據式(2)模型的實證結果，樣本數799。()括號內為P值，***p<0.01，**p<0.05，

*p<0.1。本文作者整理。

丈夫多時，夫妻通勤時間接近的勝算比提高至3.11倍($e^{1.14}$)。當丈夫比妻子多時，夫妻通勤時間接近的勝算比則提高至4倍($e^{1.39}$)。這一結果可能反映出幾種潛在原因。首先，照顧孩子與一般家務有明顯差異。小孩的需求和依賴性需要更多專注和持續的時間投入，因此時間的安排缺乏彈性，且照顧孩子的工作難以與其他家務區分開來。這使得夫妻間平分家務的安排變得困難，導致小孩出生後家務往往集中在夫妻中的一方。其次，負責照顧孩子的一方在時間上面臨更大的壓力，可能會在通勤途中處理家庭事務，如接送小孩或購買日用品等。這些「順道」或「繞道」的行為可能會延長通勤時間，並改變工作與居住地之間地理距離對通勤時間的影響強度。

根據家庭責任假說，女性通常因承擔家庭責任而選擇在家附近工作，但當家庭中有子女時，即使工作地點接近居住地，通勤時間仍可能較長，這反而導致夫妻之間的通勤時間拉近，因為他們需要在通勤時間和家庭責任之間找到平衡，以確保家庭生活的順利運作。

表八 夫妻相對通勤時間二項羅吉特模型校估結果(二)

應變項：夫妻通勤時間±10%(含)(差距>10%=0)						
模型編號	3-1	3-2	3-3	3-4	3-5	3-6
自變項\係數	係數(β)	係數(β)	係數(β)	係數(β)	係數(β)	係數(β)
夫妻生產活動相對時間						
夫妻工作時間±10%(含) (差距>10%=0)	0.391 (0.023)**	0.386 (0.025)**	0.374 (0.031)**	0.378 (0.031)**	0.377 (0.030)**	0.370 (0.035)**
夫妻家務時間±10%(含) (差距>10%=0)	0.314 (0.085)*	0.419 (0.033)**				
夫<妻家務時間10%~50%(含) (差距±10%(含)=0)			0.085 (0.728)	0.108 (0.678)	0.082 (0.738)	0.128 (0.620)
夫<妻家務時間超過50% (差距±10%(含)=0)			-0.512 (0.024)**	-0.732 (0.004)***	-0.521 (0.022)**	-0.748 (0.003)***
夫>妻家務時間10%~50%(含) (差距±10%(含)=0)			-0.828 (0.140)	-0.757 (0.183)	-0.828 (0.140)	-0.737 (0.194)
夫>妻超過50% (差距±10%(含)=0)			-0.327 (0.184)	-0.472 (0.070)*	-0.314 (0.201)	-0.474 (0.067)*
夫妻相對收入						
夫妻收入±1萬元(含) (差距超過1萬元=0)	-0.092 (0.593)	-0.082 (0.635)	-0.115 (0.507)	-0.090 (0.607)	-0.119 (0.494)	-0.102 (0.559)
家中有小孩(否=0)	0.055 (0.820)	0.279 (0.324)	0.078 (0.748)	-0.443 (0.327)		
家中有6歲(含)以下小孩(否=0)					0.236 (0.346)	-0.362 (0.456)
交乘項：夫妻家務時間*家中有小孩						
夫妻±10%(含)*有小孩			-0.722 (0.176)			
夫<妻10%~50%(含)*有小孩					-0.327 (0.685)	
夫<妻超過50%*有小孩					1.136 (0.055)*	
夫>妻10%~50%(含)*有小孩					-11.577 (0.983)	
夫>妻超過50%*有小孩					1.386 (0.084)*	
交乘項：夫妻家務時間*家中有6歲(含)以下小孩						
夫<妻10%~50%(含)*有6歲(含)以下小孩						-0.408 (0.621)
夫<妻超過50%*有6歲(含)以下小孩						1.270 (0.042)**
夫>妻10%~50%(含)*有6歲(含)以下小孩						-11.656 (0.982)
夫>妻超過50%*有6歲(含)以下小孩						1.874 (0.034)**
LR	8.262 (0.083)*	10.173 (0.071)*	14.729 (0.040)**	23.150 (0.017)**	15.492 (0.030)**	26.763 (0.005)***
AIC	854.290	854.379	853.823	853.402	853.060	849.789

說明：本表係依據式(2)模型的實證結果，樣本數799。()括號內為P值($Pr<Wald-ChiSq$)，*** $p<0.01$ ，
** $p<0.05$ ，* $p<0.1$ 。本文作者整理。

正如Iwata & Tamada(2014)的研究發現，家中有小孩的日本家庭中，婦女的通勤時間增加。Chidambaram & Scheiner(2020)則發現，在有兩個或更多孩子的德國雙薪家庭中，女性的通勤時間較長，並減少了夫妻間的通勤差距，認為這可能是女性傾向於在通勤時進行家務維護(household maintenance)和陪同旅行(escort trips)導致，如購買日用品、處理家務所需的事務等維持家庭日常運作所需的各種雜務，以及送孩子上下學、帶孩子去參加課外活動等。此外，陳建良(2005)的研究指出，由於妻子在子女養育上具有比較利益，當家中子女數量較多或有年幼子女需要照顧時，妻子更傾向於尋求娘家父母的同住協助。這種安排可能會進一步改變夫妻的相對通勤時間，因為居住地點的選擇受到家庭責任和照顧需求的影響。

模型3-6的結果顯示當家中小孩年齡為6歲(含)以下時，小孩的調節效果加強，當妻子花在家務勞動的時間遠多於丈夫時，夫妻通勤時間接近發生的勝算比提高3.56倍($e^{1.27}$)，當丈夫投入家務勞動的時間遠超過妻子時，夫妻通勤時間接近的勝算比提高6.51倍($e^{1.87}$)。此外，對於有小孩的夫妻而言，當丈夫在家務勞動投入相對更多時間時，更有利於縮短夫妻通勤時間差距的發生機率。此一研究發現，支持Chidambaram & Scheiner(2020)的觀點，即男性參與家務為縮短夫妻通勤距離的關鍵因素。

五、結論與建議

通勤活動連結夫妻在工作勞動與家庭勞動之生產活動的轉換，同樣帶有性別化色彩，為性別角色分工下之時間及空間分配型態的展示，具有討論的重要性。Becker(1981)認為夫妻生產活動的分工，是同時在比較雙方在生產活動的單位投入與產出，是建立在「相對」的基礎上，當比較利益的差異越大時，越傾向於性別分工，時間分配的差異也越大。因此，通勤活動的安排不僅是基於工作的考量，更是夫妻在家務和工作的生產活動之間權衡利弊得失的結果。如同Chidambaram & Scheiner(2020)認為通勤平等不僅取決於有薪工作，還取決於家務勞動分配。換言之，通勤活動是夫妻在工作和家務兩種生產活動中的分工和資源分配的直接反映。這一過程受到性別規範和資源論的深刻影響，強調了家庭內部的合作和協調。本研究雙薪家庭中夫妻通勤時間影響因素的差異，並分析了家庭生產活動與通勤時間之間的關聯性，填補了台灣在這一領域研究的學術空白。使用華人家庭動態資料庫(PSFD)的全國性樣本，檢驗了資源論、性別角色規範在台灣的適用性，以較新數據提供了對該議題的深入理解，填補了國內相關研究的缺口，並為未來的研究提供一個新的視角，促進對家庭通勤活動的更深入理解(註7)。

本文討論影響雙薪家庭通勤時間的因素是否存在性別差異，以及夫妻在家庭生產活動的分工情形對夫妻相對通勤時間的影響。本文分別建立男女通勤時間模型及夫妻相對通勤時間模型，並納入夫妻相對收入及小孩等干擾因素，觀察家庭生產活動分工之時間分配，對夫妻相對通勤時間的影響。研究發現有三：首先，雙薪家庭男女通勤時間的影響因素存在性別差異，受到性別規範之家庭分工型態影響。本文發現影響雙薪家庭丈夫與妻子個別通勤時間的因素具有性別化色彩；男性通勤時間受到投入勞動市場的時間顯著影響，女性通勤時間則受到投入家務勞動時間顯著影響。不僅如此，女性通勤時間受到自己及配偶投入家務勞動時間影響的方向並不一致；若女性自己花在家務勞動的時間較長，則有較短的通勤時間，若是配偶投入家務勞動的時間較長，女性反而有較長通勤時間。反映男性參與家務為縮短夫妻通勤距離的關鍵因素，此一研究發現呼應Chidambaram & Scheiner(2020)的研究結果。第二，當雙

薪家庭夫妻在工作勞動與家務勞動的時間分配越接近時，夫妻相對通勤時間的差距也越小。本文發現無論是工作勞動或家務勞動，夫妻投入的時間越接近時，夫妻通勤時間接近發生的可能性越高。第三，夫妻相對收入與家中有小孩，調節夫妻在生產活動之時間分配對相對通勤時間的影響。本文發現夫妻工作時間接近且妻子收入高於丈夫時，有助於夫妻相近的通勤時間。反映夫妻的家庭生產模式對通勤時間的影響，同時受到投資比較效益、資源與權力及性別規範的影響。而有小孩家庭即便夫妻家務勞動投入時間有相對較大差距，夫妻的相對通勤時間接近的可能性仍然較高。

在夫妻生產活動的分工中，資源理論與性別規範扮演著關鍵角色。本研究的實證結果顯示，雙薪家庭的生產活動分工與通勤活動之間存在顯著的關聯性，進而影響其居住選擇。對於雙薪家庭而言，交通便利性是居住選擇的首要考量，因為雙方均需參與工作，且在進行家務活動時需要一定的彈性。因此，不僅工作，家務活動也應被視為一項重要的生產活動，並在居住選擇中考量其需求，以避免一味偏向傳統性別角色或薪資較高的一方。這突顯了雙薪家庭對家務工作及居住選擇中性別平等的重視，並為理解雙薪家庭住宅需求偏好提供新的實證依據。在政策層面，整體開發地區的交通規劃及社會住宅的選址，應考慮通勤便捷性與居住地的可負擔性對雙薪家庭的重要性。因此，應鼓勵開發適合雙薪家庭的住宅環境，並設計性別友善的公共設施，如就近的托嬰及托育服務，以促進女性參與勞動力市場，進而提升整體家庭福祉。這些措施不僅能減少夫妻通勤時間，還能改善家庭成員之間的生產活動分工，使雙薪家庭能更有效地平衡工作與家庭責任。

綜上所述，雙薪家庭中的生產活動分工、通勤時間與住宅選擇之間存在著緊密的相互關聯。這一觀點值得在後續研究中進一步探討，以全面理解其複雜的互動關係。雖然討論雙薪家庭夫妻的通勤時間，有助於了解夫妻在生產活動的時間分配之家庭分工模式，但涉及家庭居住地選擇及遷移決策的夫妻通勤活動相當複雜。例如，隨著生命週期變化的家庭遷移決策(陳淑美、張金鶚，2002)、隨著社會變遷的遷移與居住地點的性別選擇性(張慈佳，2013)，以及社會群己關係與個體經濟理性在居住調整間的拉扯(斬燕玲，2010)等，都將影響夫妻的生產活動分工與通勤活動，這也增加了討論的困難度。本研究僅針對剛結婚之雙薪家庭生產活動分工進行討論，其餘影響因素尚包含居住安排、交通運具、工作性質、居住環境等，為家庭社會、都市空間及勞動經濟領域所關注，有待後續研究填補缺口。對於夫妻通勤資料調查並不多見，本文使用之PSFD資料庫已為國內對家庭動態最長期且完整性最高之調查資料，但受限於其非為夫妻配對資料(paired data/couple data)，僅針對夫妻其中一人調查，關於配偶的相關資訊則由受訪者填答，答案與實際情形可能存在不同程度的差異，此為因調查資料限制而存在的偏誤(註7)。此外，過去研究也指出，照顧家中子女花費的時間、家務時間與通勤時間不易區分，如接送子女及日用品採買等行為在通勤活動中一併完成，使通勤活動不僅是往返工作地及居住地，通勤旅程中還會增加許多停靠點，可能順道抑或刻意繞路前往停靠點，加上停靠的時間，而改變通勤時間(McGuckin & Nakamoto, 2005；Wang, 2015)，有待更細緻且完備的調查資料比較研究成果。

註 釋

- 註1：該資料庫係追蹤調查資料，以年滿25歲的設籍國民或其年滿25歲子女為首次受訪對象，此後隔年或間隔1年進行追蹤調查，追蹤期間可能因受訪者不願受訪、搬遷、生病或死亡等無法聯繫原因而中斷或離開調查。
- 註2：本文使用PSFD資料庫中，RI-RCI2009、RCI2011、RCI2014、RI-RCI2016、RCI2018及RCI2020等共計6個年度的主樣本調查資料，以及7份追蹤調查資料問卷，編號包含RR2010、RR2011、RR2012、RR2014、RR2016、RR2018及RR2020等，以追補雙薪家庭受訪者及其配偶婚後最近一次被調查到年份及其相對應之相關變數作為分析資料。
- 註3：由於結婚發生年與問卷調查年並不一致，且PSFD非逐年進行追蹤調查，因此可能出現結婚發生年沒有受訪者調查資料情形。亦因如此，每位受訪者使用的問卷年度不盡相同，係以受訪者婚後最近一次被調查到年份及其相對應之相關變數為分析資料。
- 註4：一般而言，女性結婚年齡小於男性。由於通勤時間無法追溯，對於進入PSFD調查前(年滿25歲)即已婚的受訪者，因無法提供分析所需資訊而被刪除，因此女性樣本較少。另外，雖然隨著已婚女性勞動參與率的提升，雙薪家庭已相當普遍，但由於國人普遍晚婚的趨勢，使年輕樣本比率較低，加上追蹤調查期間失去樣本、通勤時間無法回溯等因素，影響本研究分析樣本數。
- 註5：在PSFD問卷中收入的定義為平均每月總收入包含：薪資、紅利、加班費、年終獎金、執行業務收入、自營收入等，不包含兼差收入。依受訪者意願分為直接填寫金額、將金額分為若干區間並給予對應數字等2種。本文將回答收入金額者改為依區間給予對應數字，使收入變項為區間尺度，再以虛擬變數0~23表示，數字越大收入越高。
- 註6：工作收入採次序類別編號，編號對應情形為，4：3~4萬元(不含)、5：4~5萬元(不含)、6：5~6萬元(不含)、7：6~7萬元(不含)。舉例男性樣本平均工作收入為編號6.02，對應薪資應為5~7萬元(不含)(編號6~7)。
- 註7：本研究主要關注雙薪家庭中夫妻的生產活動分工對相對通勤時間的影響，因此未深入探討夫妻僅有一方工作的情境。其影響因素可能不盡相同，且影響機制尚待釐清。本研究著重於雙薪家庭的分工模式，未涵蓋單方工作情況的影響，未來研究可進一步探討此問題。
- 註8：簡文吟、伊慶春(2004)指出夫妻在不同層次問題的答案有不同的歧異程度，特別是在丈夫與妻子對性別角色態度的看法，共識程度偏低，不論是家務分工或家庭決策，夫妻答案都存在分歧，仰賴一人陳述的家庭研究，無可避免存在偏誤。

參考文獻

中文部分

內政部

2024 〈內政部統計通報〉113年第18週，高等教育人口占15歲以上人口比率逐年上升，112年底已將近5成 (<https://www.moi.gov.tw/cl.aspx?n=19191>)

Ministry of the Interior

2024 “Statistic Bulletin, Ministry of the Interior, R.O.C.” By the 18th week of 2024, the proportion of the population aged 15 and above with higher education has been increasing year by year, reaching nearly 50% by the end of 2023. (<https://www.moi.gov.tw/cl.aspx?n=19191>).

行政院主計總處

2022a 《人力資源調查統計年報》。

2022b 《家庭收支調查報告》。

Directorate-General of Budget, Accounting and Statistics, Executive Yuan, R.O.C.

2022a *Yearbook of Manpower Survey Statistics*.

2022b *Report on the Survey of Family Income and Expenditure*.

呂玉瑕、伊慶春

2005 〈社會變遷中的夫妻資源與家務分工：臺灣七〇年代與九〇年代社會文化脈絡的比較〉《台灣社會學》10：41-94。

Lu, Y. H. & C. C. Yi

2005 “Conjugal Resources and the Household Division of Labor under Taiwanese Social Change: A Comparison between the 1970s and 1990s Social-Cultural Contexts,” *Taiwan Sociology*. 10: 41-94.

李美玲、楊亞潔、伊慶春

2000 〈家務分工：就業現實還是平等理念？〉《臺灣社會學刊》24：59-88。

Lee, M. L., Y. C. Yang & C. C. Yi

2000 “The Division of Household Labor: Employment Reality or Egalitarian Ideology,” *Taiwanese Journal of Sociology*. 7: 89-122.

夏皓清、葉光毅、李泳龍

2013 〈平日活動時間分配與個體時間價值之研究〉《運輸學刊》25(4)：421-448。

Hsia, H. C., K. Y. Yeh & Y. L. Lee

2013 “A Study of Weekday Activity Time Allocation and Individual’s Activity Time Value,” *Journal of the Chinese Institute of Transportation*. 25(4): 421-448.

張晉芬、李奕慧

2007 〈「女人的家事」、「男人的家事」：家事分工性別化的持續與解釋〉《人文及社會科學集刊》19(2)：203-229。

- Chang, C. F. & Y. H. Li
 2007 "Women's Housework, Men's Housework: Explanations for the Continuing Gender Division of Housework," *Journal of Social Sciences and Philosophy*. 19(2): 203-229.
- 張慈佳
 2013 〈遷移與居住地點的性別選擇性〉《住宅學報》22(1)：1-24。
- Chang, T. C.
 2013 "Gender Selection in Destination Choices of Labor Migration," *Journal of Housing Studies*. 22(1): 1-24.
- 陳佳欣、陳彥仲
 2010 〈結婚決策對首次購屋決策影響之內生性分析—台灣地區男性受訪者之實證現象探討〉《住宅學報》19(1)：59-80。
- Chen, C. H. & Y. J. Chen
 2010 "The Endogenous Effect of Marital Decision on First-time House Buying—An Empirical Study on Taiwan Male Households," *Journal of Housing Studies*. 19(1): 59-80.
- 陳建良
 2005 〈親子居住安排在家庭內與跨家戶成員間的權力互動〉《住宅學報》14(2)：51-82。
- Chen, C. L.
 2005 "Parent-child Living Arrangement under Intra- & Inter Household Members' Power Interaction," *Journal of Housing Studies*. 14(2): 51-82.
- 陳淑美、張金鶚
 2000 〈家戶住宅區位與通勤選擇之研究—1990 年台北市單薪與雙薪家戶之比較〉《台灣社會學刊》(24)：89-125。
 2002 〈家戶遷移決策與路徑選擇之研究—台北縣市的實證研究〉《住宅學報》11(1)：1-22。
 2004 〈家戶就業結構與通勤選擇之變遷分析—論 1990 年和 2000 年間台北市的變化〉《都市與計劃》31(4)：295-312。
- Chen, S. M. & C. O. Chang
 2000 "A Study on Household's Housing Location and Commuting Decisions—The Comparison between Single and Double Income Households in 1990's Taipei," *Taiwanese Journal of Sociology*. 24: 89-125.
 2002 "Household Mobility Decision and Moving Path Choice—An Empirical Study of Taipei City and Taipei County," *Journal of Housing Studies*. 11(1): 1-22.
 2004 "Changing Studies on Households' Employment Structures and Commuting Decisions—Evidence Based on 1990's and 2000's Data for Taipei, Taiwan," *Journal of City and Planning*. 31(4): 295-312.
- 靳燕玲
 2010 〈居住調整決策中的社群關係與經濟理性〉《住宅學報》19(1)：1-27。

Chin, Y. L.

- 2010 “Preference of Housing Adjustment Intention Under the Impact of Economic Rationality and Social Networks,” *Journal of Housing Studies*. 19(1): 1-27.

劉欣芸

- 2001 〈農家已婚婦女勞動參與的多重選擇模型〉《農業經濟半年刊》69, 31-54。

Liu, S. Y.

- 2001 “A Multinomial Choice Model for Farm Harried Women’s Labor Force Participation,” *Journal of Agricultural Economics*. 69: 31-54.

賴禎秀、楊培俊、曾俊琳、白俊英

- 2003 〈開車通勤者時間價值之模式研究〉《運輸計劃季刊》32(3) : 479-492。

Laih, C. H., P. C. Yang, C. L. Tzeng & C. Y. Pai

- 2003 “Modeling the Auto-Commuters’ Time Values,” *Transportation Planning Journal*. 32(3): 479-492.

蕭英玲

- 2005 〈台灣的家務分工：經濟依賴與性別的影響〉《台灣社會學刊》34 : 115-145。

Hsiao, Y. L.

- 2005 “The Division of Household Labor in Taiwan: Economic Dependence and Gender,” *Taiwanese Journal of Sociology*. 34: 115-145.

簡文吟、伊慶春

- 2004 〈共識與歧見：夫妻配對研究的重要性〉《臺灣社會學刊》7 : 89-122。

Chien, W. Y. & C. C. Yi

- 2004 “Consensus or Discrepancy? The Importance of Conjugal Pair as Unit of Study Taiwan Sociology,” *Taiwanese Journal of Sociology*. 7: 89-122.

英文部分

Adda, J., C. Dustmann & K. Stevens

- 2017 “The career costs of children,” *Journal of Political Economy*. 125(2): 293-337.

Angelov, N., P. Johansson & E. Lindahl

- 2016 “Parenthood and the Gender Gap in Pay,” *Journal of Labor Economics*. 34: 545-579.

Becker, G. S.

- 1981 *A Treatise on the Family*. Cambridge: Harvard University Press.

Black, D. A., N. Kolesnikova & L. J. Taylor

- 2014 “Why Do So Few Women Work in New York (and So Many in Minneapolis)? Labor Supply of Married Women across US Cities,” *Journal of Urban Economics*. 79: 59-71.

Brines, J.

- 1993 “The Exchange Value of Housework,” *Rationality and Country*. 5: 302-40.

Chidambaram, B. & J. Scheiner

- 2020 “Understanding Relative Commuting within Dual-earner Couples in Germany,” *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 134: 113-129.

- Crane, R.
- 2007 “Is There a Quiet Revolution in Women’s Travel? Revisiting the Gender Gap in Commuting,” *Journal of the American Planning Association*. 73(3): 298-316.
- Coltrane, S.
- 2000 “Research on household labor: Modeling and measuring the social embeddedness of routine family work,” *Journal of Marriage and family*. 62(4): 1208-1233.
- de Meester, E. & M. Van Ham
- 2009 “Symmetry and Asymmetry in Working and Commuting Arrangements between Partners in the Netherlands: does the Residential Context Matter?,” *Environment and Planning A: Economy and Space*. 41: 2181-2200.
- Deding, M., T. Filges & J. Van Ommeren
- 2009 “Spatial Mobility and Commuting: the Case of Two-Earner Households,” *Journal of Regional Science*. 49(1): 113-147.
- Dickerson, A., A. R. Hole & L. A. Munford
- 2014 “The Relationship between Well-being and Commuting Revisited: Does the Choice of Methodology Matter?,” *Regional Science and Urban Economics*. 49: 321-329.
- Fan, Y.
- 2017 “Household Structure and Gender Differences in Travel Time: Spouse/Partner Presence, Parenthood, and Breadwinner Status,” *Transportation*. 44(2): 271-291.
- Farré, L., J. Jofre-Monseny & J. Torrecillas
- 2023 “Commuting time and the gender gap in labor market participation,” *Journal of Economic Geography*. 23(4): 847-870.
- Giménez-Nadal, J. I. & J. A. Molina
- 2016 “Commuting Time and Household Responsibilities: Evidence Using Propensity Score Matching,” *Journal of Regional Science*. 56(2): 332-359.
- Giménez-Nadal, J. I., J. A. Molina & J. Velilla
- 2022 “Trends in Commuting Time of European Workers: A Cross-country Analysis,” *Transport Policy*. 116: 327-342.
- Hanson, S.
- 2010 “Gender and Mobility: New Approaches for Informing Sustainability,” *Gender, Place & Culture*. 17(1), 5-23.
- Iwata, S. & K. Tamada
- 2014 “The Backward-bending Commute Times of Married Women with Household Responsibility,” *Transportation*. 41: 251-278.
- Joyce, R. & A. N. Keiller
- 2018 “*The ‘Gender Commuting Gap’ Widens Considerably in the First Decade After Childbirth*,” (<https://ifs.org.uk/articles/gender-commuting-gap-widens-considerably-first-decade-after-childbirth>).

- Kawabata, M. & Y. Abe
2018 “Intra-metropolitan Spatial Patterns of Female Labor Force Participation and Commute Times in Tokyo,” *Regional Science and Urban Economics*. 68: 291-303.
- Kleven, H., C. Landais, J. Posch, A. Steinhauer & J. Zweimüller
2019 “Child Penalties across Countries: Evidence and Explanations,” In AEA Papers and Proceedings, 109, 122-126.
- Künn-Nelen, A.
2016 “Does Commuting Affect Health?,” *Health Economics*. 25(8): 984-1004.
- Kwon, K. & G. Akar
2022 “Have the Gender Differences in Commuting been Shrinking or Persistent? Evidence from Two-earner Households in the U.S.,” *International Journal of Sustainable Transportation*. 16(12): 1121-1130.
- Le Barbanchon, T., R. Rathelot & A. Roulet
2021 “Gender Differences in Job Search: Trading off Commute Against Wage,” *The Quarterly Journal of Economics*. 136(1): 381-426.
- Lee, B. S. & J. F. McDonald
2003 “Determinants of Commuting Time and Distance for Seoul Residents: The Impact of Family Status on the Commuting of Women,” *Urban Studies*. 40(7): 1283-1302.
- Marcén, M. & M. Morales
2021 “Culture and the Cross-country Differences in the Gender Commuting Gap,” *Journal of Transport Geography*. 96: 103184.
- McGuckin, N. & Y. Nakamoto
2005 “Differences in Trip Chaining by Men and Women,” in *Research on Women’s Issues in Transportation*. 49-56. ed. N. Kassabian, Chicago, Illinois: Transportation Research Board.
- McQuaid, R. W. & T. Chen
2012 “Commuting Times – the Role of Gender, Children and Part-time Work,” *Research in Transportation Economics*. 34(1): 66-73.
- Mulalic I., J. N. Van Ommeren & N. Pilegaard
2014 “Wages and Commuting: Quasi-natural Experiments’ Evidence from Firms that Relocate,” *The Economic Journal*. 124(579): 1086-1105.
- OECD Family Database
2023 “*The labour market position of families-Workplace Hours and Time for Caring*,” (https://www.oecd.org/els/family/database.htm#labour_market).
- Pan, E. L., C. C. Yi, C. I. Wu & K. H. Lin
2005 *The Marital Power among Three Chinese Societies* [Paper presentation]. 37th World Congress of the International Institute of Sociology, Stockholm, Sweden, July 5-9.

- Paul Leigh, J.
- 1986 "Are Compensating Wages Paid for Time Spent Commuting?" *Applied Economics*. 18(11): 1203-1214.
- Plaut, P. O.
- 2006 "The Intra-household Choices Regarding Commuting and Housing," *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 40(7): 561-571.
- Roberts, J., R. Hodgson & P. Dolan
- 2011 "'It's Driving Her Mad' : Gender Differences in the Effects of Commuting on Psychological Health," *Journal of Health Economics*. 30(5): 1064-1076.
- Ross, S. L. & Y. Zenou
- 2008 "Are Shirking and Leisure Substitutable? An Empirical Test of Efficiency Wages Based on Urban Economic Theory," *Regional Science and Urban Economics*. 38(5): 498-517.
- Rupert, P., E. Stancanelli & E. Wasmer
- 2009 "Commuting, Wages and Bargaining Power," *Annals of Economics and Statistics*. 95/96: 201-220.
- Silveira Neto, R., G. Duarte & A. Páez
- 2015 "Gender and Commuting Time in São Paulo Metropolitan Region," *Urban Studies*. 52: 298-312.
- Sultana, S.
- 2005 "Effects of Married-couple Dual-earner Households on Metropolitan Commuting: Evidence from the Atlanta Metropolitan Area," *Urban Geography*. 26(4): 328-352.
- Surprenant-Legault, J., Z. Patterson & A. M. El-Geneidy
- 2013 "Commuting Trade-offs and Distance Reduction in Two-worker Households," *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 51: 12-28.
- Tilley, S. & D. Houston
- 2016 "The Gender Turnaround: Young Women Now Travelling More than Young Men," *Journal of Transport Geography*. 54: 349-358.
- Wang, R.
- 2015 "The Stops Made by Commuters: Evidence from the 2009 US National Household Travel Survey," *Journal of Transport Geography*. 47:109-118.
- Xu, X. & S. Lai
- 2002 "Resources, Gender Ideologies, and Marital Power: The Case of Taiwan," *Journal of Family Issues*. 23(2): 209-245.
- Yi, C. C. & Y. H. Lu
- 1999 "Who Are My Family Members? Lineage Marital Status in the Taiwanese Family," *American Journal of Chinese Studies*. 6(2): 249-278.

附 錄

附表一 模型檢定

內生性檢定(Endogeneity Test)

檢驗變數：自己的通勤時間、收入

	檢定類型	統計值	檢驗結果
男性	Wald	7.63	P值<0.01，拒絕
女性	Wald	9.97	P值<0.01，拒絕

過度識別測試(Overidentification Test)

	NR ²	檢驗值($X^2_{1,0.01}$)	檢驗結果
男性	0.09	6.63	NR ² <檢驗值，不拒絕
女性	0.82	6.63	NR ² <檢驗值，不拒絕

弱工具變項測試(Weak Instruments Test)

工具變項：自己年齡與自己教育程度

	F值	檢驗值	檢驗結果
男性	12.59	>10	F值>檢驗值，不拒絕
女性	9.97	>10	F值接近檢驗值，視為不拒絕

本文作者整理。

附表二 男女通勤時間差異分析

	通勤時間(分／日)					
	男性			女性		
	平均數	標準差	差異 檢定	平均數	標準差	差異 檢定
生產活動的投入時間						
工作勞動時間(基本工時40小時／周)						
小於等於基本工時	39.71	27.94	0.2	42.00	35.30	-0.91
大於基本工時	39.06	33.75		45.49	37.88	
家務勞動時間(5小時／周)						
小於等於5小時	40.13	31.74	0.82	43.59	35.52	0.01
大於5小時	37.35	32.28		43.54	38.35	
工作收入(5萬／月)						
小於等於5萬	35.99	27.23	2.38*	40.95	35.26	2.21*
大於5萬	43.34	36.53		50.76	38.89	
工作與居住地距離						
同縣市	32.76	23.83	8.76**	34.32	27.09	10.86**
跨縣市	63.19	44.21		78.10	45.46	
工作地房價						
在高房價地區工作	42.47	30.94	1.56	57.75	43.12	7.07**
在一般房價地區工作	37.50	32.33		32.50	25.37	
家中是否有小孩						
有小孩	39.45	29.40	0.05	39.82	40.08	-0.77
無小孩	39.25	32.32		44.23	35.83	
有6歲以下小孩	41.80	29.76	0.66	40.32	41.22	0.59
無6歲以下小孩	38.91	32.21		44.04	35.79	
年齡						
小於等於30歲	35.08	30.38	1.88	39.02	33.02	2.03*
大於30歲	41.19	32.43		46.76	38.47	
教育程度						
高中職(含)以下	34.19	26.26	6.37**	31.61	28.03	2.89
大學或專科	36.86	27.17		44.97	38.50	
碩士或博士	48.96	43.04		46.48	31.38	

說明：男性樣本數425、女性樣本數347。平均數差異檢定，**p<0.01、*p<0.05。本文作者整理。

