

## 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

陳淑美<sup>1</sup> 張金鶚<sup>2</sup>

論文投稿日期：93 年 08 月 20 日  
第一次修正日期：93 年 10 月 25 日  
第二次修正日期：93 年 11 月 25 日  
論文接受日期：93 年 12 月 20 日

### 摘 要

有鑒於 1990 年到 2000 年，台灣的家戶屬性和都市環境有很大的變化，本文的主要目的欲探討：一、在住宅市場環境與交通條件改善下，家戶的住宅消費和通勤決策的相互關係為何。二、在女性經濟位階明顯提升後，檢驗家庭責任義務假說和相關資源與決策權力假說是否隨著時間變遷而有不同的證據。三、個人通勤選擇受到配偶就業與所得差距等互動因素的影響，隨著時間變遷，夫妻所得差距的影響是否有不同的變化。實證分析採用 1990 年及 2000 年戶口及住宅普查台北市的資料，以羅吉迴歸模型分析家戶成員遷移後的通勤選擇，並比較 10 年來影響通勤決策的因素是否有顯著的不同。研究發現：隨著時間的變遷，住宅消費和通勤成本抵換的效果減弱，照顧小孩的家庭責任對女性的通勤選擇造成的影響減弱，夫妻所得差距對妻子選擇通勤距離的影響也減弱。

關鍵詞：雙薪家戶、單薪家戶、通勤選擇

---

1.崑山科技大學不動產經營系副教授，E-mail：mayc2110@mail.ksut.edu.tw。

2.國立政治大學地政系教授，E-mail：jachang@nccu.edu.tw。

## **CHANGING STUDIES ON HOUSEHOLDS' EMPLOYMENT STRUCTURES AND COMMUTING DECISIONS — EVIDENCE BASED ON 1990's AND 2000's DATA FOR TAIPEI, TAIWAN**

**Shu-Mei Chen**

*Department of Real Estate Management, Kun Shan University of Technology,  
Tainan, Taiwan 71003*

**Chin-Oh Chang**

*Department of Land Economics, National Chengchi University,  
Taipei, Taiwan 11605*

### **ABSTRACT**

From 1990 to 2000, the population characteristics and urban environments in Taipei changed a lot. The purposes of this paper are three-fold. First, we analyze the interaction relationships between housing consumption and commuting distances under changing housing markets and traffic conditions. Second, we examine hypotheses relating to relative resources and decision-making powers and family responsibilities and obligations, concerning commuting decisions over time. Third, individual commuting decisions are affected by the labor participation of the spouse and the income gap between the husband and wife in the family. As time goes by, the income gap between husband and wife in double-income families implies a gap in economic resources owned by the couple, and is expected to have weaker impacts on commuting decisions over time.

The empirical study employs the ordinal logistic regression model and uses data from the 1990's and 2000's Census of Population and Housing in Taiwan to examine the following hypotheses. The empirical evidence suggests that the trade-off effect between housing consumption and commuting costs becomes less strong. The household responsibility to take care of children plays a less important role in influencing women's commuting decisions than before. The income gaps between husband and wife have weaker impacts on wives' commuting decisions.

Keywords: Double-income households, Single income households, Commuting decisions

### **一、前言**

家戶的就業、通勤和住宅消費的決策通常是相互影響，且有密切的關係。家戶的就業結構、

所得高低會影響其願意承擔的通勤成本和通勤的效益，家戶成員通勤距離的遠近代表各個通勤者所需付出的通勤成本。理論上而言，通勤者忍受較長的通勤距離通常可以付出較少的住宅成本作為抵換(trade-off)。但是隨著時間的變遷，此抵換關係可能會有所變化。本研究將先觀察1990-2000年之間都市發展及住宅市場環境的變遷，將市場外在條件當作基本的背景，分析10年之間家戶就業結構和屬性的差異，針對有遷移行為家戶的通勤選擇作一變遷分析。

10年來台北市的都市環境和交通設施有頗大的變化。如表一所示，由於住宅市場嚴重的供需失衡，台北市的空屋率在1990-2000年之間增加了4.3%，住宅市場空屋的增加使得家戶在遷移時住宅選擇的機會較多。台北市2000年標準住宅的房價和1990年相比略有上漲，但是台北市這10年來家戶所得增加的幅度大於房價上漲的幅度，購買住宅的負擔相對較為減輕。另外，10年來台灣的住宅自有率由78.5%增加到82.2%。家戶在所得的限制下，為了擁有自有住宅，可能會選擇購買郊區的住宅，而使得居住區位與工作區位的相對距離較遠。2000年台北市內製造業的就業機會減少但服務業的就業機會增加，而外圍的台北縣、桃園縣的就業機會皆有增加<sup>3</sup>，因此家戶是否需要通勤到較遠的地區工作有待證實。

近幾年來台北都會區的大眾捷運系統相繼通車，可以疏運台北市北投、士林、文山、南港等郊區的通勤旅次。與10年前的交通狀況相比，通勤的方便性提升。新的大眾運輸交通工具以及聯外快速道路系統不僅減少市區交通的擁擠，節省通勤時間，更可以使得通勤圈向外擴張。都市交通環境變遷的外在因素，可能使得通勤者可以選擇通勤到較遠的地區工作，預期將使工作者有不同的通勤選擇結果。

表一 台北市1990年與2000年環境指標比較表

年度	1990年	2000年	變化率(%)
標準住宅平均房價(元/坪)	182,200	221,000	21.3
平均家庭可支配所得(NT\$/年)	600,996	1,237,777	106.0
空屋率(%)	13.3	17.6	4.3
住宅自有率(%)	78.5	82.2	3.7
工商服務業就業人口數	1,980,572	2,156,091	8.86
交通類物價指數	100.00	124.87	24.87

資料來源：

- 1.房價資料來自台灣房地產研究中心1999年發布的住宅資訊季報的資料及其他調查。
- 2.就業人口數資料來自1991年和2001年工商普查資料。
- 3.其他資料來自1991年及2001年台北市統計要覽。

1990年到2000年這10年間台灣人口及家戶屬性有很大的變化。根據2000年戶口及住宅普查報告的數據顯示，女性教育與就業情況顯著提昇。女性高教育程度(大專及以上)的比例由

3.根據1991年與2001年工商普查的資料，台北市工商服務就業人口數由1991年的1,980,572人增加到2001年的2,156,091人，增加率為8.86%。台北縣的就業人口數由859,890人增加到899,867人，增加率為4.56%。桃園縣的就業人口數由481,048人增加到491,639人，增加率為2.02%。

1990 年的 19% 增加到 2000 年的 27%，教育普及使得男女教育程度的差距縮小。另外在 2000 年台北市女性擔任主要家計負責人的比例也高達 34%，顯示女性就業使得雙薪家庭增加，甚至在家庭經濟佔有重要的地位。本研究預期雙薪家庭的女性經濟位階提升，對於通勤決策應有不同的影響。另外，雙薪家庭的的女性是否如同過去仍然兼顧照顧家庭的責任而使得通勤距離較短，家庭責任義務的牽絆效果是否隨時間變遷？本研究將比較 10 年來不同就業結構的家庭其通勤選擇的變化。

本研究有三個目的。首先，本研究將觀察台北市都市及住宅市場的變化，探討在不同時點交通運輸系統改善、就業機會增加等外在因素改變下，家戶的住宅消費與通勤選擇的相互關係。其次，在女性所得增加，甚至負擔主要家計的比例也增加後，本研究將重新檢驗家庭責任義務和相關資源與決策權力等假說。第三、雙薪家庭比傳統的單薪家庭需要考慮兩個家庭成員的工作需要，配偶是否就業與夫妻所得的差距將影響家庭成員通勤距離的選擇。本研究特別觀察夫妻所得的差距對通勤選擇的影響是否有不同的變化。

由於就業機會不一定集中於市中心地區，過去理論以單核心都市為基本假設，與台北市的現況不一定符合。Alonso(1964)的古典消費均衡理論運用簡化城市的假設，各地的土地同質，交通條件、就業機會、公共設施和環境沒有差異，在所得的限制下，家戶選擇住宅區位會面臨住宅價格與通勤成本的抵換，而過去簡化的都市經濟模型不一定適用於台北市。陳淑美、張金鵬(2000) 研究台北市核心家庭的住宅區位與通勤選擇，發現在 1990 年的台北市有遷移行為的家戶的確面臨著住宅成本與通勤成本的抵換。但是歷經 10 年的變遷，台北市各地區位環境、就業機會等有所差異，本研究欲將焦點放在外在條件的變化如何影響通勤選擇的變遷。

過去的研究結果顯示，家戶的通勤選擇並非單一的決策，家戶的遷移、住宅選擇和工作決策常常一起考量。Singell and Lillydahl(1986)以追求全家效用最大化的函數，建立工資、房價、通勤成本三者聯立的方程式，分析所得與通勤成本等議題。Assadian and Ondrich(1993)改良單核心都市模型，認為居住區位、住宅消費和就業決策三者是同時決定的。Baccaini(1997)對於居住策略和通勤的研究發現家庭人口的屬性、職業位階、生命週期類型、住宅權屬、建物類型和住宅區位的選擇有關，因此連帶的影響通勤距離的遠近。Ronwendal and Meijer(2001)分析荷蘭就業者的住宅、就業、與通勤的陳述偏好，該研究假設就業者偏好短距離的通勤，常藉由住宅遷移來調整通勤距離和住宅條件，家戶將在有限的地理範圍內搜尋住宅與就業的滿意組合。該研究的結果發現家戶通勤的時間價值和工資率相比明顯較高，家戶對於特定類型或區位屬性的住宅有強烈的偏好會使得勞工願意長距離的通勤，而雙薪家庭的通勤距離較長，通常偏好住在中小型的都市。上述研究限於主題皆探討特定時間點的家戶決策，未探討外在環境變化所造成的影響。

本研究假設每個家戶的工作者皆偏好短距離的通勤。通勤的決策關係到居住區位與工作區位的相對關係。家戶的工作者須兼顧住宅消費偏好而作出通勤選擇，決策時可能會面臨通勤成本與住宅屬性消費的抵換。因此本研究欲探討住宅消費與通勤成本抵換的課題，並觀察 10 年來此抵換關係的變遷。

另外，有許多研究將家戶的第二個工作者引進空間均衡模型之後，發現夫妻雙方就業，通勤選擇有性別差異存在。Bielby and Bielby(1992)研究雙薪家庭夫妻的工作轉換和住宅遷移，從新古典市場模型和資源與決策影響力的觀點，分析夫妻換工作的相對利得和損失，家戶如何做出遷移的理性決策。在換工作或住宅遷移時，女性因為所得較低，比較容易成為受牽絆的遷移者或受牽絆的停留者。另一種觀點是將社會學的社會交易理論(Social Exchange Theory)應用在家庭的決策上，夫妻將相關資源(Relative Resources)當作決策權力的基礎，雙薪家庭的妻子所得較低，決定工作及住宅區位時，其利益常被置於全家福利之後，該研究有兩種觀點的檢驗。Camstra(1996)建立三個階層式的假說，討論遷移決策、遷移後的維繫工作以及通勤距離敏感度的性別差異。該研究也得到類似的結論，雙薪家庭的女性若因為遷移使得通勤距離增加，則較易辭去工作。女性對通勤距離增加的敏感度較男性高。雙薪家戶的女性就業，且要理家和照顧小孩，因此其工作區位會較靠近住宅區位，通勤距離較男性就業者短 (White,1977; Madden,1981; Singell and Lillydahl, 1986; Assadian and Ondrich,1993; Freedman and Kern,1996; Howell and Bronson, 1996)。過去因為女性的工作位階較低和所得較低等經濟因素，以及家庭責任假說將照料小孩的責任加諸於女性負擔，使女性的通勤距離較短。在有小孩的家庭中，女性通勤距離較短，是符合理性經濟行為的決策。

觀察 1990 年與 2000 年台北市家戶屬性的變化，女性的所得或權力意識明顯提升，根據資源與決策權力的假說，雙薪家庭的夫妻所得差距縮小是否使妻子選擇較近的通勤距離。通勤距離的選擇結果究竟如何受到經濟資源或家庭責任因素的影響，家庭內部的通勤課題值得進一步作長時間的觀察。

本研究共分為五個部分，除第一部份的前言外，第二部份為概念架構與實證方法論，第三部份為資料說明與分析，第四部份為實證結果分析，最後為本文的結論。

## 二、概念架構與實證方法論

通勤距離的定義是指居住區位與工作區位的相對距離。家戶的住宅遷移改變了住宅區位和工作區位的關係。為了工作通勤方便，家戶遷移時可能會選擇靠近工作區位的住宅；或者，家戶為了遷移到更好的住宅而面臨住宅消費和通勤成本的抵換。家戶為追求轉換成本的最小化，在考量住宅成本、通勤成本和就業所得的高低等經濟因素後，隨之產生通勤決策。家戶對於住宅組合財貨的消費，包含住宅的面積、類型、權屬、與區位環境等，隱含的是住宅的價格(成本)。在所得的限制下，家戶消費特定的住宅屬性與其他非住宅的財貨，包含通勤的支出。因此住宅消費成本與通勤成本抵換關係的課題值得進一步討論。個人偏好選擇所得相對較高且通勤成本相對較低的工作。從過去的研究發現，高所得者為了維繫較具專業性的工作，會接受較高的通勤成本。本研究將區位環境、住宅供給、交通條件、家戶成員所得視為已知，探討住宅成本與通勤成本的抵換效果及其變化。

其次，本研究從家戶就業結構的角度觀察家戶的通勤決策，雙薪家庭夫妻需要考量兩個人的就業因素，雙薪家庭與單薪家庭的通勤選擇應有不同的行為。家庭成員的通勤選擇是彼此協商的結果，夫(妻)的通勤選擇除了受到住宅消費與個人因素的影響之外，也受到配偶是否就業與夫妻所得差距等互動因素的影響。簡文吟、伊慶春(2004)分析以夫妻配對資料研究的重要性，認為不論是價值觀或對於互動關係的認知與評價，夫妻有意見的歧異，使用配對資料有理論的必要性。Chang et al. (1998) 曾以夫妻的聯合需求探討對住宅區位選擇的影響，考量夫或妻的通勤實質選擇受到家務分工和性別角色的影響，結果證實以聯合夫妻屬性模式的估計效果較戶長模式的估計效果佳。本研究認為有必要將配偶是否就業與所得差距等互動因素納入個人的通勤選擇模式中，夫(妻)個人的通勤選擇是考量自己和配偶雙方條件後的結果。

核心家庭中，若有工作的夫(妻)其配偶有就業，則為雙薪家庭；反之，若有工作的夫(妻)其配偶未就業，則為單薪家庭。雙薪家庭中夫妻就業，兩人皆有所得，丈夫所得的平均值一般皆高於妻子的所得，本研究欲觀察夫妻所得的相對資源對通勤距離選擇有何不同的影響。依據過去的研究顯示，家庭成員所擁有的經濟資源會影響其對於住宅決策的影響力(陳淑美、張金鶚，2000)。在家庭成員個人的通勤決策中，個人的所得較高者，較願意選擇長距離的通勤(Baccaini, 1997)。雙薪家庭夫妻皆有就業，通勤的考量因素就顯得較為複雜。除了個人因素以外，配偶是否就業關係到家務的分工，而所得差距代表雙方所擁有的經濟資源的不對等。因此本研究欲探討歷經 10 年的時間變遷，個人經濟與夫妻所得差距的互動因素皆產生變化，通勤選擇的考量是否也有不同的變化。另外，過去研究已證實女性擔任母職和照顧家庭的角色使得其通勤距離較近(Howell and Bronson, 1996)，本研究欲探討隨著時代變遷，其所負擔的家庭責任義務是否有所改變。

本研究將驗證三個假說：

H<sub>1</sub>：隨著 2000 年台北市內的交通改善，台北市家庭的住宅消費與通勤成本抵換的效果將較為減弱。

住宅消費與通勤成本抵換的假說已被過去研究證實(陳淑美、張金鶚，2000)。但是由於 2000 年台北市內的大眾運輸系統提供更方便的服務，提高了就業的可及性，而且台北市與週圍地區的就業機會增加，就業區位並非群集於市中心地區，因此本研究預期家戶住在房價較貴的市區，消費更高品質的環境，但是通勤距離不一定較短。此抵換效果預期將較 1990 年減弱。

H<sub>2</sub>：受到夫妻互動因素的影響，夫妻所得差距愈大，雙薪家庭妻子選擇較短通勤距離的機率愈低。

依據相關資源與決策權力假說，擁有較多經濟資源者決策的影響力較大。夫妻所得的差距比夫或妻個人所得更足以衡量其所得資源。夫妻所得差距愈大者，代表妻子擁有較少的所得(相對於丈夫)，較難藉由經濟資源交換(exchange)取得決策影響力，因此預期妻子選擇較短通勤距離的機率較低。

H<sub>3</sub>：隨著女性經濟位階與權力意識提升，夫妻所得差距對通勤距離選擇的影響力將減低。

以 2000 年和 1990 年相比，夫或妻的所得水準皆有增加，社會也較開放多元，因此本研究

預期在女性所得與權力意識提高後，夫妻所得差距對通勤選擇的影響力減少。

Ronwendal and Meijer(2001)以通勤距離乘上固定的運費率代表通勤成本，該通勤成本與通勤距離呈現比例關係。由於普查資料缺乏通勤時間、通勤距離、或通勤支出的資料，本研究以通勤的相對距離尺度來代表通勤距離的遠近，用以衡量通勤成本的高低。

本研究的實證方法論採用排序的羅吉迴歸模型(ordinal logistic regression model)，建立家戶成員通勤距離選擇的實證模式<sup>4</sup>：

$$\log \left[ \frac{P(y \leq j|x)}{1 - P(y \leq j|x)} \right] = \mu_j - \sum_{k=1}^K \beta_k x_k, j=1,2,\dots,j-1. \quad (1)$$

其中， $y$  在「通勤距離選擇模式」中，代表 5 種不同的通勤距離，由近而遠的排序，左邊項為通勤距離選擇機率模式的依變數。若夫(妻)在自宅工作，則夫(妻)不須通勤，通勤距離設定為 0；若夫(妻)在居住區工作，則夫(妻)通勤到本區工作，通勤距離設定為 1；若夫(妻)在住宅相鄰地區工作，則通勤距離設定為 2；若夫(妻)在相鄰地區以外的台北市其他地區工作，則夫(妻)通勤距離較遠，通勤距離設定為 3。若夫(妻)在其他外縣市及以外地區工作，則通勤距離設定為 4。 $\mu_j$  為常數項，與二項機率模式不同的是 5 種不同的通勤距離會有 4 個常數項，針對不同替選方案，模式有等同斜率的累積機率<sup>5</sup>。 $x_k$  為外生的解釋變數。 $\beta$  為最大概似機率函數所校估的參數。若參數的符號為「正」，表示家戶在該變數的條件下，相對於參考組，選擇通勤距離「近」的機率較高<sup>6</sup>；反之，若符號為「負」，則較可能選擇較「遠」的通勤距離。本研究採用 SAS 統計軟體的排序的 Logistic 程序計算，檢定各參數的顯著性、模式的適合度(model fit)<sup>7</sup>、以及各變數的賭倍比(odds ratio)<sup>8</sup>。

本文的主題是探討家戶成員的通勤選擇，未就業者無通勤的問題，為了探討就業與通勤距離的課題，本文排除夫妻皆無工作(失業家戶)的次樣本。本文將有就業的夫妻的通勤距離分別觀察，以配偶是否就業的變數辨別「雙薪家戶」和「單薪家戶」。並選取以下的變數作為模式的解釋變數。

- 
4. Liao(1994)提到排序的邏輯迴歸模型與二項選擇模式的唯一不同在於截距項的個數。值得注意的是在 SAS 中模式自變數校估參數  $\beta$  的符號內設為負，與其他統計軟體相反，因此在結果解釋時也須反向解釋。
  5. 排序的羅吉迴歸模型須先測試各通勤距離選擇有相同參數的虛無假設(proportional odds assumption)，若成立，表示參數  $\beta$  與通勤距離  $j$  為獨立的。
  6. 假定一般人偏好選擇較「近」的通勤距離，因此在模式設定時，以估計係數的符號為正，代表選擇較「短」通勤距離的機率較高。
  7. 測試模式適合度的虛無假設為所有自變數的參數皆為 0，概似比統計量  $[(-2\log L) = -2\log(L\omega/L\Omega)]$ ， $L\Omega$  為所有自變數參數最大化的最大概似函數， $L\omega$  為只有常數項常數項最大化的最大概似函數。和概似比指標  $[\rho^2 = 1 - (\log L\Omega / \log L\omega)]$ 、及預測成功率(concordant)同為衡量模式適合度的指標。
  8. 賭倍比(odds ratio)是將模型校估的解釋變數參數，以指數還原成邊際影響效果。在羅吉特迴歸模型中， $\text{odds ratio} = \exp(\beta)$ ，表示在其他變數條件不變的情形下，某一特定自變數每增加 1 單位對選擇機率的影響幅度為  $100[\exp(\beta) - 1]\%$  (Demaris, 1992; Liao, 1994)。

1. 住宅區位：住宅區位隱含著住宅成本的高低，是通勤距離選擇的關鍵變數。本研究將台北市的 12 個行政區以是否靠近過去和現在的市中心區分為市區和郊區，住宅區位以「市區」的虛擬變數代表。若家戶住在中山、大安、中正、松山、信義、大同、萬華區則設定為 1；否則，該變數為 0。家戶的住宅區位位於「市區」，需付出較高的房價成本，相對的，離市中心的就業區位也較近。此變數在單核心都市模型中，可以測試住宅區位成本與通勤成本的抵換關係<sup>9</sup>。另外，此變數也可測試居住區位與工作區位的關係，若居住於市中心者的通勤距離較遠，隱含著就業區位可能有去中心化的現象，可以此變數驗證假說 1。
  2. 面積：根據可及性-空間抵換模型，在所得的限制下，家戶若要消費更大的住宅面積，可能需要遷移到離就業中心較遠的區位居住，因此通勤距離較遠。本研究將住宅面積設定為連續變數，探討家戶遷移後住宅面積的消費與通勤成本是否有抵換的情形。
  3. 權屬為租：承租住宅的家戶和自購住宅的家戶相比，住宅的支出較低，住宅轉換的可能性較大，較可能選擇住在工作區位附近，因此本研究預期承租者的通勤距離較短。相對的，家戶為了購買自有住宅，可能需要遷移到房價較便宜的郊區，因此通勤距離較長。Baccaïni(1997)分析巴黎地區家戶的通勤選擇，發現在郊區有大量低成本的住宅及政府出租住宅供給的背景，權屬為租較容易選擇短距離的通勤。若家戶的住宅權屬為租，此虛擬變數設定為 1；否則，該變數為 0。
  4. 所得的對數值：過去的研究結果顯示，所得較高者可能較有意願負擔較高的通勤成本，選擇通勤距離較遠的工作。高教育程度者、從事具有高度技術資格的工作，較願意為了專業工作通勤到較遠地區工作。本研究以年齡、教育程度、婚姻等變數估計個人的所得。所得愈高者，所擁有的經濟資源較多<sup>10</sup>。預期夫(妻)的所得愈高可能較有能力負擔較高的通勤成本，或者在遷移後較不願意放棄原有效益較高的工作，選擇長距離通勤的機率較高。此變數為連續變數，其參數可以解釋為所得變動一個百分比對於工作者選擇較短通勤距離機率的影響。
  5. 有學齡小孩：依據家庭責任義務的假說，家庭中有小孩會使得女性的通勤距離較短，通勤決策和照顧家庭的責任有關。隨著時間的變遷，本研究更進一步測試照顧學齡或學齡以下的小孩的責任對妻子通勤距離選擇所造成的影響。若家中有學齡或學齡以下的小孩，則「有學齡小孩」設定為 1；若無，則設定為 0。
  6. 配偶有工作(雙薪家庭)：對有就業的丈夫或妻子而言，配偶是否工作代表是否為雙薪家庭。若有就業的夫(妻)其配偶有工作，則為雙薪家庭。除了雙方可共同分擔家庭經濟外，同時也
- 
9. 分析住宅成本和通勤成本的抵換關係時，本研究擬分別探討各項住宅屬性消費與通勤成本的關係，而不探討住宅總價的彈性，以便能在其他變數不變的情形下，釐清家戶對各項住宅屬性與通勤選擇的偏好。
  10. 夫或妻實際的所得是客觀的數值，但不一定全數貢獻於家庭經濟；而擔任養家角色的主要家計負責人是一種責任的意識形態，但所得不必然較高。兩者同樣可以用來解釋經濟資源的多寡，但是養家代表社會面的意義；所得代表經濟面的影響。由於養家角色是由普查的受訪者自行回答，不一定可以嚴謹的代表對於家庭經濟有較大的貢獻。因此本研究選擇以客觀估計的所得衡量夫妻所擁有的經濟資源。



須考量自己和配偶工作的通勤距離(居住區位和工作區位的關係)。若依據傳統的性別角色意識形態，由女性負擔照顧家庭的責任，則此變數對於夫和妻的通勤選擇將有不同的影響。雙薪家庭有丈夫共同負擔家計，妻子可能選擇離家較近的工作以便照顧家務，通勤距離較近。對有就業的丈夫或妻子而言，若配偶有工作，則「配偶有工作(雙薪家庭)」設定為 1；若無，則設定為 0。

7. 配偶有工作與夫妻所得差距的交叉項：本研究專注於探討所得對家庭經濟的貢獻與通勤選擇的關係，若配偶有工作，夫妻所得的差距則代表雙薪家庭夫妻經濟資源的差距。劉鶯釧(1988)分析有偶婦女的勞動選擇，除了工資率、個人年齡、教育程度、婚前工作經驗等個人因素的影響之外，丈夫工資也是影響的因素之一。本研究為了凝聚討論的焦點，將配偶工作與否、與夫妻所得差距當作夫(妻)通勤選擇的影響因素，將夫妻的互動因素納入通勤選擇模式中。本研究以同一家庭中丈夫的所得減去妻子的所得，再乘上配偶有工作(雙薪家庭)的交叉項來衡量。雙薪家庭夫的所得高於妻子的所得愈多，代表丈夫擁有更多的經濟資源，是否如同資源與決策影響力的假說使丈夫的通勤距離較短？還是因為丈夫所得較多，妻子可以就近工作以便照顧家庭。其結果可以測試假說 2。另外，歷經時間的變遷，是否因為女性所得與權力意識的提升，雙薪家庭夫妻所得差距的影響力隨之縮小，此交叉項在 1990 年模式與 2000 年模式參數值的變化也可測試假說 3。
8. 市區與權屬為租的交叉項：若家戶遷移後住宅區位在房價較高的市區且承租住宅，而且家戶成員選擇較近的通勤距離，表示遷到市區居住同時可以兼顧就業的可及性。本研究欲以此交叉項測試住在市區且花費較少居住成本的家戶，是否為了選擇較近的通勤距離。若住宅區位在市區且權屬為租，此交叉項設為 1；若否，則設定為 0。

### 三、資料說明與分析

本研究的實證資料係採 1990 年及 2000 年台閩地區戶口及住宅普查台北市的資料。為了顯現家戶自行選擇住宅的決策，僅篩選出自購(建)及承租之一般住宅，將受到區位選擇限制的國民住宅及繼承贈與取得的住宅刪除。在資料處理與篩選的過程中僅採用普查表，將國軍、駐外人員、外國人之資料排除；而且只選出有人居住之「家宅」，若為其他房屋、處所、空閒家宅或供其他用途使用的資料刪除。

配合本文的課題，僅篩選出普查表中普通住戶、常住人口、近五年來有遷移行為的家戶，分析他們近來遷移後的通勤選擇。家戶遷移需考慮住宅消費成本和遷移成本，因此觀察有遷移行為家戶的通勤決策有助於解析住宅消費與通勤成本抵換的效果。另外，本研究採用家庭組成包含夫婦及未婚子女的核心家庭資料，有助於觀察家庭中學齡及學齡前小孩對於就業夫妻通勤選擇的影響效果，並可比較單薪家庭與雙薪家庭、夫妻所得資源對於通勤選擇的影響。至於其

他單身、三代同堂等不同生命週期的家戶<sup>11</sup>，家庭組成不同，則不在討論的範圍之內。

另外，本研究將戶籍與住宅資料較特殊的情況刪除。人口資料中部分住宅有兩戶以上的家庭設籍於同一住宅的情形，從資料中無從得知兩戶之間的關係，因此本研究只探討同一住宅有一個家庭居住的情形。其次，本研究篩選出夫婦及未婚子女的核心家庭，並不包含單親家庭，而資料中部分家庭夫妻並未設籍且常住於同一住宅，無法分析比較夫和妻的通勤距離，因此予以刪除。

1990年與2000年台閩地區戶口及住宅普查的資料項目與名稱大致相同，兩者皆針對家戶的戶口狀況及住宅狀況作普查，其中戶口狀況(人口資料)皆包含戶內各成員的性別、稱謂(與戶長關係)、生日(年齡)、五年前居住地點、婚姻狀況、教育程度、有無工作、是否為家計負責人、工作地點等資料。住宅狀況(住宅資料)皆包括是否有人居住、房廳衛數、面積、用途、竣(完)工年份、權屬等。但是2000年的普查沒有調查籍貫、從業身分等人口資料，也缺乏建築類型、換住面積及原因等住宅資料。因此本研究在比較10年的變遷時，會遇到部份資料格式不統一的問題，影響資料篩選及統計的一致性，此為研究的限制。

### (一)家戶所得的估計與分析

由於戶口及住宅普查資料缺乏所得的資料，本研究以主計處1990年及2000年人力運用調查的資料來估計家戶成員的恆常所得。人力運用調查的資料項目與普查資料的項目較為接近，適於估計。

有鑑於本研究欲探討家戶成員的就業結構與通勤的問題，估計家中就業者的所得比估計家戶的總所得更顯得合適。夫(妻)本人就業與否與工作所得、通勤息息相關，若夫(妻)未就業，則無薪資所得，也不須通勤，沒有資料可探討後續通勤選擇的課題，因此本研究不探討就業與否的變數對所得和通勤選擇的影響。另外，同一家庭中夫或妻的所得可能受到配偶是否就業及所得的影響，男女有不同的家務性別分工考量，因此將男性所得與女性所得分開估計，但是為避免與通勤選擇模式採用的變數重複而產生自我相關，有關配偶就業及所得的影響不放入所得估計模型中。人力運用調查的資料雖有工作經驗和本次工作的年資等資料，工作年資比年齡更足以解釋所得的高低，但是因為普查資料沒有此項問項，為了顧及所得估計變數係數代入普查資料的銜接性，本研究以家庭成員的年齡、年齡的平方項、教育程度、與婚姻狀態等人力資本變數估計家庭成員的恆常所得。當家庭成員為年紀較大者、教育程度較高者或已婚者，擁有較多的人力資本，預期有較多的所得。由於本研究的範圍僅限於台北市，範圍不大，暫不考慮所得的地方差異。

本研究估計家戶成員的所得時，將其所得取對數值<sup>12</sup>，後續以此所得迴歸式的估計係數，

---

11. 陳淑美和張金鵬(2002)研究台北市九類生命週期家戶的住宅需求決策時，發現各群家戶有不同的住宅需求及區位選擇偏好。單身、年輕夫妻的家戶僅須考量少數家庭成員的需求，三代同堂家庭須考慮兩代家庭成員就業與第三代就學的需求，情況較複雜。因此本文只將核心家庭作為研究的對象。

代入普查資料的各項屬性，得出推估的(predicted)所得，再以此代入家戶通勤選擇的機率模型。此所得變數的係數在通勤選擇機率模型中，可以解釋為所得變動一定的百分比對通勤選擇機率的影響。

家庭成員所得估計的迴歸模型如表二所示，整體而言，模式調整後的  $R^2$  在 0.11-0.28 之間<sup>13</sup>，各個自變數都是顯著的。從所得估計的結果顯示，無論是男性或女性的家庭成員，年齡愈大者，所得愈高，但是年齡的平方項係數為負，表示隨著年齡的增加，所得呈現遞減性的增加。家庭成員的教育程度為高中職(中教育程度)、或大專以上及研究所以上(高教育程度)者，所得較低教育程度者高，尤其是高教育程度者對於所得呈現較高的正向影響。以上結果與一般預期相符。另外，男性家庭成員已婚者，比單身、離婚分居、或喪偶者的所得高；但是無論在 1990 年或 2000 年，女性的婚姻對所得卻沒有顯著的影響。

若以 2000 年的所得估計結果和 1990 年相比，2000 年家戶成員的平均所得水準皆較過去普遍提高。2000 年，男性年齡每增加 1 歲對所得的邊際影響效果不如 1990 年大；但是高教育程度對所得增加的影響程度提高，顯示知識的價值可能比年齡更重要。而女性年齡增加對於所得提高的影響效果比過去大，高教育程度的影響效果卻減弱。值得注意的是無論 1990 年或 2000 年女性的婚姻狀態對所得的影響皆不如男性顯著。各變數對女性所得與男性所得的影響程度有些許不同。

表二 居住在台北市的通勤者的所得估計迴歸式

變數	Model 1990				Model 2000			
	男		女		男		女	
	係數	t 值	係數	t 值	係數	t 值	係數	t 值
截距	8.382**	75.120	8.322**	58.920	8.900**	46.680	8.571**	35.880
年齡	0.069**	12.140	0.051**	6.430	0.054**	5.750	0.068**	5.290
年齡 <sup>2</sup>	-0.001**	-12.850	-0.001**	-5.120	-0.001**	-4.780	-0.001**	-4.360
教育程度中	0.168**	6.840	0.367**	10.370	0.184**	4.140	0.233**	3.590
教育程度高	0.465**	19.620	0.667**	18.700	0.511**	12.550	0.514**	8.300
已婚(有配偶)	0.249**	9.320	-0.004	-0.130	0.248**	5.640	-0.016	-0.330
Adj R <sup>2</sup>	0.276		0.251		0.196		0.109	
F 值	180.260		83.500		83.680		28.580	
觀察值數目	2,369		1,250		1,727		1,173	

顯著性水準：\*\* < 0.01；\* < 0.05；未標示者為不顯著。

12. 因為所得變數的絕對數值較大，通勤選擇機率模式中其他變數的數值較小，甚至有許多是虛擬變數，本研究將所得取對數，估計係數與其他變數不致有太大的落差，而且較能解釋所得變動的百分比對通勤機率的影響。若要瞭解或比對其絕對數值，只要將其以指數還原即可。
13. 本研究採用人力運用調查資料估計家戶的恆常所得，所得迴歸式的調整後  $R^2$  在 0.11-0.28 之間。薛立敏、陳琇里(1997)以主計處家庭收支調查的資料估計家戶的恆常所得，民國 82 年所得估計迴歸式的調整後  $R^2$  為 0.3277。陳建良、林祖嘉(1998)亦採用家庭收支調查的資料，分別估計自有及租賃住宅家戶的所得，總所得迴歸式的調整後  $R^2$  介於 0.541-0.624 之間。與過去國內的結果相較，本研究採用的資料不同，估計的年份也不同，效果不是最好，但仍在可接受的範圍。

## (二)1990 年與 2000 年各就業結構家戶屬性的比較

本研究將有就業的核心家庭依照就業結構區分為「雙薪家戶」、丈夫養家的「單薪家戶 1」、妻子養家的「單薪家戶 2」。為了比較以上三個次樣本特性在 1990 年與 2000 年的敘述統計結果是否有顯著的不同，本研究分別將各樣本 2000 年的情況與 1990 年相比，在大樣本、母體已知的情況下，作獨立樣本平均數差異顯著性的檢定，部分虛擬變數的平均數為比例值，因此採獨立樣本百分比差異的檢定。各樣本 2000 年與 1990 年平均數差異檢定的數值分別為 Z 值(1)、Z 值(2)、Z 值(3)，結果如表三所示。

表三 1990 年與 2000 年核心家庭各就業結構家戶群屬性平均數

變數	雙薪家戶			單薪家戶 1			單薪家戶 2		
	1990 年	2000 年	Z 值(1)	1990 年	2000 年	Z 值(2)	1990 年	2000 年	Z 值(3)
面積(坪)	34.2715	29.7156	-41.7239 **	33.6172	31.8074	-11.4437 **	32.1587	28.8112	-6.5234 **
權屬為租	0.0785	0.2270	47.9891 **	0.0759	0.3253	66.5688 **	0.1303	0.3375	11.7950 **
丈夫年齡	38.6239	40.6785	30.0383 **	41.2637	41.6686	4.3162 **	--	--	--
夫為中教育程度	0.2242	0.2376	3.5704 **	0.2895	0.2577	-6.4799 **	--	--	--
夫為高教育程度	0.6421	0.6437	0.3732	0.3849	0.5649	33.3405 **	--	--	--
夫所得的對數值	10.3647	10.8258	266.8169 **	10.2595	10.7947	227.0072 **	--	--	--
夫不需通勤	0.0618	0.0535	-3.9858 **	0.0864	0.0461	-13.9050 **	--	--	--
夫通勤到本區	0.4312	0.4509	4.4684 **	0.4793	0.4742	-0.9349	--	--	--
夫通勤到相鄰地區	0.1905	0.1909	0.1228	0.1675	0.1823	3.6114 **	--	--	--
夫通勤到本市非相鄰地區	0.1884	0.1563	-9.4540 **	0.1487	0.1455	-0.8361	--	--	--
夫通勤到外縣市	0.1279	0.1484	6.6748 **	0.1179	0.1520	9.4029 **	--	--	--
妻子年齡	35.3996	37.9139	40.9575 **	--	--	--	41.9959	43.7886	4.3260 **
妻為中教育程度	0.3239	0.3010	-5.5433 **	--	--	--	0.2759	0.3013	1.2363 *
妻為高教育程度	0.5095	0.5710	13.8349 **	--	--	--	0.3124	0.3691	2.6497 **
妻所得的對數值	9.9976	10.5088	290.2784 **	--	--	--	9.9155	10.4671	56.6921 **
妻不需通勤	0.0640	0.0629	-0.5137	--	--	--	0.0548	0.0457	-0.8858
妻通勤到本區	0.4759	0.5152	8.8194 **	--	--	--	0.5203	0.5505	1.3245 *
妻通勤到相鄰地區	0.2047	0.2104	1.5579 *	--	--	--	0.1917	0.2256	1.8549 **
妻通勤到本市非相鄰地區	0.1803	0.1445	-10.7940 **	--	--	--	0.1476	0.1309	-1.0403
妻通勤到外縣市	0.0746	0.0670	-3.3089 **	--	--	--	0.0796	0.0473	-2.7409 **
學齡及學齡前小孩比例	0.4571	0.5014	9.9502 **	0.5090	0.4944	-2.6657 **	0.3245	0.3975	3.3668 **
觀察值數目	30,328	21,516		34,492	11,114		1,972	634	

顯著性水準：\*\* < 0.01；\* < 0.05；未標示者為不顯著。

以不同時間點比較的結果發現，有遷移行為的家戶 2000 年遷移後居住面積比 1990 年較小。2000 年家戶承租住宅的比例較 1990 年增加，尤其單薪家庭承租住宅的比例遠高於雙薪家庭。台北市 2000 年有遷移行為的核心家庭和 1990 年同類的家庭相比，家庭夫妻的年齡較長，雙薪家庭和單薪家庭 2 有學齡前及學齡小孩的比例較多，可能與近年來人口晚婚及生育年齡延後有關。另外，2000 年大專以上教育程度的人口比例有大幅的提升，尤其是雙薪家庭的妻子與單薪家庭養家的丈夫高教育程度的比例增加最多。丈夫的所得略高於妻子的所得，10 年來無論夫或妻的名目所得均有顯著的增加。

另外，由表三可知，雙薪家庭夫和妻在居住區工作(通勤到本區)的比例皆較 10 年前顯著的增加，通勤到非相鄰地區的比例皆減少。雙薪家庭的丈夫通勤到較遠的外縣市工作的比例增加(由 12.8% 增加到 14.8%)，而妻子的通勤距離較遠的比例卻明顯減少(由 7.5% 減少為 6.7%)。雙薪家庭的丈夫跨縣市通勤的比例比妻子高，且有增加的趨勢。單薪家庭養家的夫或妻，通勤到與居住區相鄰地區的比例皆增加，同樣的養家丈夫跨縣市通勤的比例比養家的妻子高，且有顯著增加的趨勢。整體而言，長距離通勤的比例變化出現明顯的性別差異。

#### 四、實證結果分析

表四-1 和表四-2 分別為 1990 年和 2000 年通勤距離選擇模型的校估結果。樣本資料皆通過參數等斜率假設(parallel lines assumption) 的檢定，表示各替選方案有共同的參數，以排序的羅吉迴歸模型分析是合適的。以 wald chi-square 校估的模式參數，在 1990 年和 2000 年的模型中，各次樣本模式的概似比統計量都顯著，模式中的自變數具有聯合的顯著性。本研究將通勤距離模型的校估參數以指數還原成賭倍比(odds ratio)，討論在其他條件不變下，單一變數對通勤距離選擇機率比的影響效果，結果如表五所示。

表四-1 1990 年核心家庭夫妻通勤距離模型的校估結果

變數	夫	妻
截距 0	17.3821 **	16.8645 **
截距 1	20.1648 **	19.8834 **
截距 2	20.9866 **	20.8477 **
截距 3	22.0929 **	22.3127 **
市區	0.5751 **	0.6323 **
面積	-0.0021 **	-0.0004
權屬為租	-0.2200 **	-0.1773 **
所得對數值	-1.9720 **	-2.0343 **
有學齡小孩	0.2774 **	0.3662 **
配偶有工作(雙薪家庭)	-0.4159 **	0.4403 **
雙薪家庭*夫妻所得差距	0.8362 **	-0.9075 **
市區*權屬為租	-0.1966 **	-0.2789 **
預測成功率(%)	61.2	60.9
概似比統計量	178531.94	84897.86
觀察值數目	64,790	32,270

顯著性水準：\*\* < 0.01；\* < 0.05；未標示者為不顯著。--表示未輸入模式中

表四-2 2000年核心家庭夫妻通勤距離模型的校估結果

變數	夫	妻
截距 0	13.6715 **	10.2575 **
截距 1	16.7597 **	13.4148 **
截距 2	17.6036 **	14.4652 **
截距 3	18.5281 **	15.8085 **
市區	0.5451 **	0.5946 **
面積	-0.0036 **	-0.0035 **
權屬為租	0.3750 **	0.4374 **
所得對數值	-1.5697 **	-1.2918 **
有學齡小孩	0.1245 *	0.3078 *
配偶有工作(雙薪家庭)	-0.2506 **	0.3017 **
雙薪家庭*夫妻所得差距	0.7317 **	-0.6235 **
市區*權屬為租	0.0066	0.5135
預測成功率(%)	59.3	59.7
概似比統計量	88979.875	56371.22
觀察值數目	32,630	22,150

顯著性水準：\*\* < 0.01；\* < 0.05；未標示者為不顯著。--表示未輸入模式中

1990年和2000年的通勤距離選擇模型中，住在市區家戶的夫和妻選擇較短通勤距離的機率較住在郊區的家戶高，符合住宅成本與通勤成本抵換的理論。如表五所示，在住宅面積、權屬等其他條件不變下，1990年住在市區的丈夫(妻子)選擇較短通勤距離的機率是住在郊區的1.77倍(1.88倍)，2000年選擇較短通勤距離的機率則減少為1.72倍(1.81倍)。顯示住在市區者大部分多在住宅區位附近就業；住在郊區者通勤距離相對較長。然而2000年住在市區的工作者選擇較短通勤距離的機率減少，推測與近年來交通方便、就業機會增加有關，假說1成立。

表五 1990年與2000年夫妻通勤距離模型變數賭倍比(odds ratio)

	夫		妻	
	1990年	2000年	1990年	2000年
市區	1.777	1.725	1.882	1.812
面積	0.998	0.996	--	0.996
權屬為租	0.802	1.455	0.838	1.549
所得對數值	0.139	0.208	0.131	0.275
有學齡小孩	1.320	1.133	1.442	1.360
配偶有工作(雙薪家庭)	0.660	0.778	0.404	1.352
雙薪家庭*夫妻所得差距	2.308	2.079	1.553	0.536
市區*權屬為租	0.822	--	0.757	--

--：表示參數不顯著，賭倍比不予計算

1990年，家戶的住宅面積每增加1坪，丈夫選擇較短通勤距離的機率減少0.2%；但是住宅面積對1990年妻子選擇通勤距離的影響卻不顯著。2000年同樣的效果對丈夫和妻子選擇較

短通勤距離的機率減少 0.4%，遷移後消費較大住宅面積的家戶，夫妻選擇較短通勤距離的機率較低，符合可及性-空間抵換模型的預期。

1990 年遷移後住宅權屬為租的家戶，夫妻選擇較短通勤距離的機率較低；反之，自有住宅家戶選擇短距離通勤的機率較高，顯示遷移而購買自有住宅的家戶同時顧及通勤的方便性，而承租者的住宅消費與通勤選擇皆較弱勢。2000 年，遷移後住宅權屬為租的家戶，夫妻選擇較短通勤距離的機率較高，自有住宅家戶通勤距離反而較長。過去的研究顯示，在就業機會集中於市區的背景下，若承租住宅可能付出較少的居住成本，遷移後通勤距離較近。2000 年台北市居民的住宅權屬對通勤選擇的影響符合先驗的預期，但是 1990 年則無此現象。

本研究進一步觀察住在市區與權屬為租的交叉項對通勤距離的影響，結果發現 1990 年住在市區與權屬為租的家戶夫妻選擇較短通勤距離的機率較低，2000 年同樣的情況未出現顯著的影響效果。原先預期市區承租的家戶可能可以就近兼顧通勤的方便性，其實不然。為何在 2000 年出現與 1990 年不同的結果，後續研究需要有更多都市背景的資料加以分析。本研究僅能從實證資料看出此一現象，仍無法完全說明。

根據家庭責任義務假說，妻子為了負擔照顧小孩的家庭責任，其通勤距離較短。無論在 1990 年或 2000 年，「有學齡小孩」會使夫或妻顯著的選擇較短的通勤距離。而且在 1990 年(2000 年)家庭中有學齡及學齡以下的小孩，妻子選擇較短通勤距離的機率分別是無學齡小孩者的 1.44 倍(1.36 倍)；同樣效果對丈夫而言只有 1.32 倍(1.13 倍)，因此妻子比丈夫更傾向選擇較短的通勤距離。可能由於社會環境的變遷，2000 年照料小孩的因素無論對丈夫或妻子的牽絆效果都較為降低。

家戶成員的所得較高者較有能力或效益負擔通勤成本，選擇較短通勤距離的機率較低。在 2000 年無論夫或妻的所得都較以往增加了，所得變數對選擇通勤距離機率的邊際影響效果較 1990 年降低，高所得者不再如同過去願意承擔較高的通勤成本。從表五觀之，2000 年丈夫所得增加 1%，選擇較短通勤距離的相對機率減少 79.2%；但是對於就業的妻子而言，所得增加選擇較短通勤距離的相對機率減少 72.5%。妻子因為所得增加而選擇較短通勤距離的效果較丈夫高。

考量夫妻互動因素，配偶就業對夫或妻通勤距離的選擇有不同的影響。對於就業的丈夫而言，若配偶(妻子)就業，雙薪家庭的型態使丈夫較不會選擇短距離的通勤；配偶(丈夫)就業的雙薪家庭，妻子的通勤距離顯著的較近。這樣的性別差異可能與照顧家庭的責任有關，雙薪家庭丈夫就業，妻子可以選擇離家較近的工作，以便照顧家庭；而丈夫則可較無後顧之憂的選擇通勤到較遠地區工作。配偶就業對夫和妻的通勤選擇有截然不同的影響。

雙薪家庭夫妻皆有所得，夫妻所得的差距愈大者，丈夫選擇較短通勤距離的機率愈高；相對的，妻子選擇較短通勤距離的機率愈低。顯然夫妻所得差距代表雙方擁有經濟資源的多寡，經濟資源的確對夫妻的通勤選擇發揮影響力。假說 2 成立。配偶有工作、照顧學齡小孩皆讓妻子較容易選擇短距離的通勤，但是夫妻所得差距愈大卻使得妻子較容易選擇長距離的通勤，兩者出現相反的效果。

承前敘述統計分析結果顯示，2000 年夫和妻的名目所得皆提高，雙薪家庭夫妻所得的差距縮小。又從表五可看出，夫妻所得差距對丈夫選擇較短通勤距離的影響降低(賭倍比由 2.322 降為 2.079)；夫妻所得差距每增加一單位，1990 年妻子選擇較短通勤距離的機率則少 59.5%，同樣的效果在 2000 年則少 46.4%，影響效果也降低。可能由於女性所得與權力意識提升，夫妻所得差距(經濟資源差距)對通勤選擇的影響力降低，假說 3 成立。

## 五、結論

2000 年和 1990 年相比，台北都會區的捷運系統開始運作，改善都市交通，增加通勤的方便性。台北市周圍縣市的就業機會大幅增加，因此家戶可能需要通勤到較遠的地區工作。都市環境的外在因素會影響工作者的通勤選擇。另外，2000 年台北市的女性就業率提升，女性所得顯著的增加，夫妻所得差距縮小，女性通勤的議題愈顯得重要。本研究延續陳淑美、張金鶚(2000)有關單薪家庭及雙薪家庭住宅區位和通勤選擇的研究，進一步分析 10 年來不同就業結構家戶通勤選擇的變遷。

本研究的實證資料係採 1990 年及 2000 年台閩地區戶口及住宅普查的資料，僅篩選出台北市的普通住戶、常住人口、近五年來有遷移行為且自有住宅的核心家庭樣本，這些家戶的工作者在遷移後重新調整工作地點與居住地點的距離，本研究採用排序的羅吉迴歸模型分析家戶遷移後的通勤距離選擇。

從通勤距離選擇的實證結果發現，1990 年家戶的住宅成本與通勤成本有明顯的抵換，在 2000 年抵換的情形仍然存在，但是居住在市區的家戶選擇較短通勤距離的效果減弱。近 5 年內有遷移行為的家庭選擇居住於市區，通勤到市區以外的區位工作的機率較 1990 年增加，可能家戶為了生活的方便性選擇遷移到市區居住，而願意付出較多的通勤成本，此結果反映出都市居住與工作環境關係的變化。另外，家戶居住在較大面積的住宅，夫妻選擇較短通勤距離的機率較低，符合可及性與空間抵換模型的預期。

可能由於社會環境變遷，有學齡小孩對於 2000 年就業妻子通勤距離的影響減弱，雙薪家庭就業的妻子選擇較短通勤距離的機率也較 1990 年降低。另一方面，雙薪家庭夫妻所得的差距大者會使妻子選擇較長的通勤距離。照顧家庭與經濟資源差距的影響呈現反向作用。綜合上述，可能由於時間的變遷，從實證結果的比較發現，2000 年家戶的住宅面積、妻子的所得、有學齡小孩、雙薪家庭、雙薪家庭與夫妻所得差距的交叉項對通勤選擇的影響的確較 1990 年減弱。

本研究從家戶就業結構的角度切入，探討家庭中夫妻的通勤選擇之變遷。所採用的普查資料是目前全面性且完整的資料，但是由於 1990 年與 2000 年資料格式和項目有所不同，資料篩選與處理的工作較為複雜，某些資料項目的應用因而受到限制。其次，由於普查資料缺乏通勤距離或時間的數值資料，也缺乏房價的資訊，因此後續研究可以嘗試採用不同的資料分析，以



獲得更完整的資訊。另外，所得等經濟變數對於通勤選擇的影響較為明確，易於討論，但是有關決策權力、照顧家庭責任等性別分工議題的討論較難以普查資料的實證獲得直接的答案，後續可針對此部份進行更深入的研究。最後，就台北市而言，10年來核心家庭的結構比有減少的趨勢，取而代之的是單身家戶增加，從資料中也可以看到現代人晚婚子幼的情形，因此建議後續研究可以將其他家戶類型與核心家庭相比，作進一步的分析，更能看出變遷的全貌。

## 參考文獻

1. 陳建良、林祖嘉(1998)，財富效果、所得效果、與住宅需求，「住宅學報」，第7卷，第83-98頁。
2. 陳淑美、張金鶚(2000)，家戶住宅區位與通勤選擇之研究，「台灣社會學刊」，第24卷，第89-125頁。
3. 陳淑美、張金鶚(2002)，家戶遷移決策與路徑選擇之研究，「住宅學報」，第11卷，第1期，第1-22頁。
4. 劉鶯釧(1988)，有偶婦女勞動參與的多重選擇模型，行政院國科會專題研究計畫成果報告(NSC77-0301-H002-005)。
5. 薛立敏、陳琇里(1997)，台灣1980年代住宅自有率變化的探討，「住宅學報」，第6卷，第27-48頁。
6. 簡文吟、伊慶春(2004)，共識與歧見：夫妻配對研究的重要性，「台灣社會學」，第7卷，第89-122頁。
7. Alonso, W. (1964). *Location and Land Use: Toward a General Theory of Land Rent*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.
8. Assadian, A. and Ondrich, J. (1993). Residential location, housing demand and labour supply decisions of one- and two- earner household: the case of Bogota, Colombia., *Urban Studies*, 30(1): 73-86.
9. Baccaini, B. (1997). Commuting and residential strategies in the Île-de-France: individual behaviour and spatial constraints, *Environment and Planning A*, 29: 1801-1829.
10. Bielby, W. T. and Bielby, D. D. (1992). I will follow him-family ties, gender- role beliefs, and reluctance to relocate for a better job, *American Journal of Sociology*, 97(5): 1241-67.
11. Camstra, R. (1996). Commuting and gender in a lifestyle perspective, *Urban Studies*, 33(2): 283-300.
12. Chang, C. O., Chen, S. M. and Yang, S. X. (1998). Aggregated needs and the location choice of households in Taipei, *Journal of the Asian Real Estate Society*, 1(1): 81-100.
13. Demaris, A. (1992). Logit modeling, in *Sage University Paper Series on Quantitative*

- Applications in the Social Sciences*, Thousand Oaks, CA: Sage.
14. Freedman, O. and Kern, C. R. (1996). A model of workplace and residence choice in two worker households, *Regional Science and Urban Economics*, 27: 241-60.
  15. Howell, F. M. and Bronson, D. R. (1996). The journey to work and gender inequality in earnings: a cross-validation study for the United States, *The Sociological Quarterly*, 37(3): 429-47.
  16. Liao, T. F. (1994). Interpreting probability models: logit, probit, and other generalized linear models, in *Sage University Paper Series on Quantitative Applications in the Social Sciences*. Thousand Oaks, CA: Sage.
  17. Madden, J. F. (1981). Why women work close to home, *Urban Studies*, 18: 191-94.
  18. Rouwendal, J. and Meijer, E. (2001). Preferences for housing, jobs, and commuting: a mixed logit analysis, *Journal of Regional Science*, 41(3):475-505.
  19. Singell, L. D. and Lillydahl, J. H. (1986). An empirical analysis of the commute to work patterns of males and females in two earner households, *Urban Studies*, 23(2): 119-29.
  20. White, M. J. (1977). A model of residential location choice and commuting by men and women workers, *Journal of Regional Science*, 17(1): 41-52.