女性主义地理学视角下的广州女性居民日常出行目的及影响因素

何嘉明[1,2],周素红[1,2],谢雪梅[3]
(1. 中山大学地理科学与规划学院,广州 510275; 2. 广东省城市化与地理环境空间模拟重点实验室,广州 510275; 3. 深圳市龙岗区外国语学校,深圳 518172)

摘要:日常生活的权利和平等是女性主义地理学关注的问题。在个体出行的视角上,已有的研究大多停留在两性出行特征差异的描述统计上,对反映两性家庭生活分工不平等的"出行目的"研究较为缺乏。工作型、家务型和休闲型三种类型的出行目的结构对审视女性出行活动权利和生活质量有着直接的作用,有必要进行深入探讨。此外,对女性的出行影响因素研究主要集中在个人和家庭属性因素上,缺乏对女性居民出行空间的建成环境分析。鉴于此,以广州市为例,选取18个社区的1604个样本为研究数据,以男女性居民的出行基本特征差异为基础,重点研究表征出行活动权利和生活质量的"出行目的",以此解释家庭生活中存在的隐性不平等现象,并通过建立多项logistic模型,探讨造成女性居民出行目的差异的影响因素。结果显示:广州男女性居民在出行率、出行时耗、出行时间分布等基本出行特征方面差异不大,但出行目的结构却存在明显差异,这种差异揭示了隐性的性别休闲活动机会与权利的不平等现象;同时,这种性别不平等现象在不同女性群体内部存在一定的差异,主要体现在不同的个人属性及家庭结构上;而在建成环境因素中,用地混合度、建筑密度、POI密度和公交站点密度低的社区,工作日女性居民的出行目的更多受限于责任性的家务活动;在休息日,用地混合度、POI密度和商业可达性低的社区,女性居民的出行目的也更显著地指向家务活动,建成环境因素可能会进一步加剧日常出行中的性别不平等现象。研究结论为优化土地利用结构,为女性群体创造平等的出行空间和公共服务提供政策参考。

关键词:日常出行;出行目的;女性主义;广州
DOI: 10.11821/dlyj201706005

1 引言

男性和女性的行为空间权利不平等是社会发展过程中普遍存在的现象,也是女性主义地理学长期关注的热点问题。早在20世纪70年代女权运动的背景下,西方人本主义地理学中已经出现女性主义的研究,开始重视女性独特经验的性别主义取向,其根本目的在于改善女性的生活状况,使女性享有与男性平等的机会,消除日常工作和家庭生活中的不平等现象[1]。因此西方早期的女性主义地理研究也更多聚焦在一些尖锐的社会性别矛盾话题上,如女性的政治权利、工作权利、受教育权、薪酬差异、家庭暴力、健康安全等显性问题[2-4]。而时至今天,这类显性的不平等现象在西方社会已经逐步减少,要求解

收稿日期:2017-01-02; **修订日期**:2017-03-03
基金项目:国家自然科学基金项目(41522104,41271166);中央高校基本科研业务费专项资金(15lgjc24)
作者简介:何嘉明(1991-),男,广东佛山人,硕士,主要从事城市地理与城市规划研究。E-mail: hejiam3@mail2.sysu.edu.cn
通讯作者:周素红(1976-),女,广东饶平人,教授,博士生导师,主要从事城市地理、时空间行为和城市交通等方面研究。E-mail: eeszsh@mail.sysu.edu.cn

决工资不平等或者家庭暴力的抗议游行几乎没有，不再成为紧迫性的政治议题，女性主义地理学的研究也有了多元化的发展流派和理论框架[5]。一方面，既有专注于研究不同特殊女性群体的权利问题，如同性恋[6]、地缘政治中的移民女性[7]、城乡差异语境下的农村妇女[8]等。不同年龄、民族、阶层和宗教信仰等女性群体的公平性也受到较多的关注；而另一方面，不少女性主义地理学者在传统的社会性别角色的话题上继续进行深入的探讨，更多地关注日常工作和生活当中潜在的不平等待遇，目的在于改善不同空间范畴中女性的生活质量。其主流观点认为，在新自由主义经济背景下，尽管越来越多的成年女性进入到就业空间，承担着与男性同样的社会工作责任[9]，却无法对传统的性别秩序进行重构，相反却催生出了新的不平等话题。女性在工作之余，仍然承担着最主要的家庭劳务责任，休闲时间和活动的比例都要远低于男性[10]。这种隐性的不平等现象也直接反映在日常出行当中，家庭的劳务责任让女性对通勤时耗变得敏感而焦虑，女性不得不通过缩短通勤距离来获取更多的非工作出行时间[11]，出行模式与出行链也由于夹杂着照顾孩子以及日常购物等劳务活动而变得更为复杂，活动范围也受到更多的限制[12]。即便是家庭成员一起外出进行休闲活动，女性也更多地负责出行前的组织，准备食物，收拾行李等[13]，休闲活动的质量也因此受到影响。可以说，在社会工作重担下，这种日常出行活动当中的家庭劳务责任分配不平等，直接压缩了女性私人可支配的闲暇活动时间，不仅削减了女性休闲娱乐活动的机会和权利，还会对女性生活质量和满足自我价值实现产生消极的影响，这也成为西方社会性别角色不平等的主要表现和价值判断[14]。

在中国，传统社会的发展一直由男性主导，“男主外，女主内”的性别分工思想也一直延续到今日。尽管在工业化的进程下，新社会劳动分工使得女性也要外出工作，但夫权文化的深远影响使得女性仍然要在工作、家务劳动和照顾孩子之间取得平衡。这种家庭责任的思维也直接反映在出行行为上。在20世纪90年代，国内城市地理开始了女性主义视角的研究，开始关注城市居民日常出行活动的性别差异，柴彦威等认为，女性和男性居民在出行的时空间结构上存在较大差异，性别化的行为空间开始显化[15]。此后的一些实证研究也表明，女性的出行行为和特征与男性存在较为明显的差异，这种差异受到其个人、家庭经济和社会背景等因素的影响[16-19]。但总体而言，国内从日常出行的视角对性别差异的研究大多停留在出行特征上的描述统计，出行强度、次数、时耗、距离等方面的简单统计并不能直观反映两性在社会生活或家庭分工方面的差异，更无法揭示其中隐含的行为空间不平等问题。然而，出行目的能直接反映出家庭的劳务分工，工作型、家庭劳务型和休闲娱乐型的目的结构对审视女性活动权利和生活质量有着直接的作用，但在这方面鲜有研究。

另外，已有对女性日常出行的影响因素主要从个体、家庭、职业等基本属性方面进行探讨，缺乏对女性居民所处社区的建成环境的具体考量。国外的研究表明，社区作为居民日常出行的中心，其活动空间背景的不确定性会影响居民的出行活动[20]。Ewing等认为，出行频率、出行距离和出行方式除了受个人社会属性影响外，还受到建成环境的影响[21,22]，对女性而言，外部的城市建设环境中存在的隐性问题很可能会压抑女性的出行活动和体验[23]，公共空间中潜在的性别骚扰和暴力会损害女性的活动权利，因此女性的日常出行更关注建成空间的安全性、舒适性以及公共服务设施的质量[24]。而国内学者近年的研究也分析过道路交通、土地利用和出行方式之间的关系[25-27]，同样印证了不同建设密度、土地利用混合度等建成环境因素会对居民出行行为产生不同的作用。遗憾的是，国内已有的建成环境对出行的影响研究大多是性别盲的研究，忽视了性别因素差异下人地关系对女性空间行为和感官体验造成的影响[28]。由于男女性居民的出行特征存在差异，个人家庭属性和建成环境当中的各种潜在因素是否会对女性的出行目的结构造成限制？

日常出行目的结构的差异又反映出怎样的隐性不平等现象？这些问题仍需要进行深入地探讨。

基于此，以广州市为例，借助女性主义地理学的基本研究视角，以男女性居民的出行基本特征差异为基础，重点关注表征出行活动权利和生活质量的“出行目的”，通过发现男女性出行目的结构的差异来揭示家庭社会生活中存在的不平等现象，并通过建立多项logistic模型进一步研究不同出行目的背后的影响因素。研究分析在传统的个人和家庭社会属性基础上，加入建成环境的变量，探讨不同社区环境对女性居民出行带来的影响。这对转型背景下中国如何应对隐性社会性别不公，满足女性出行需求，创造平等的出行空间等方面提供理论依据。

2　研究方法与数据来源

2.1　研究区概况

数据来源于2013年4-6月针对广州市居民日常出行活动的入户问卷调查。调研社区的选取充分考虑了典型性和代表性，在广州市辖区范围内（除增城、从化、南沙以外），基于SPSS统计分析软件和主成分分析，结合第六次人口普查数据，对各街道单位进行五大类社会区划分，分别代表了旧城旧机关社区、商业社区、高教育旧单位社区和近郊住宅区和远郊住宅社区，并选择这五类社区中相关主因子得分排序靠前的街道，最终得出社会区特征值最突出的12个街道内的18个社区作为入户问卷调查的样本社区（图1）。

本次调查总计回收有效问卷1604份，被调查家庭1332个，受访者年龄介于12~75岁，18岁以下未成年人16位，占问卷总数的1.0%。从性别构成来看，男性居民660位，女性居民994位，男性和女性的比例分别占41.15%和58.85%。本文研究的居民日常出行活动数据通过问卷调查获取，每一位被调查者除了填写个人和家庭基本信息外，还详细记录了最近一个工作日和休息日主要出行活动的时间、地点、出行目的等。



图1　调研社区在广州市的区位分布

Fig. 1　Spatial distribution of the research communities in Guangzhou

2.2　研究方法

根据入户问卷调查获取的数据，分别从工作日与休息日两个维度对男女性居民在出行时耗、频率、时间分布、出行目的等方面的进行统计，分析男性和女性的出行基本特征差异，并重点对表征家庭分工和生活质量的出行目的结构进行分析。

为进一步刻画男女性居民在日常出行目的中存在的差异，参考Golob等的出行活动分类方式，根据出行目的需求将出行活动划分为以下三类：① 跟工作相关的生存性需求活动（subsistence ac-

tivities）包括上班通勤，公务业务，以及上学（以下简称工作活动）；② 以家务劳动为核心的维护性和责任性活动（maintenance activities），包括日常满足家庭需求的买菜、日常用品购物、接送孩子等（以下简称家务活动）；③ 休闲类活动（recreation activities），包括文体娱乐活动、探亲访友、外出吃饭和旅游度假等（以下简称休闲类活动）[29,30]。根据调查日志中日常出行的目的，详细分析男女性居民日常出行活动目的中存在的差异，揭示其中可能存在的不平等现象。最后，应用多项logistic回归模型，定量分析造成女性居民出行活动目的结构差异的影响因素。根据研究的结果，探讨日常出行性别差异背后的社会隐喻，为满足女性出行需求，创造平等的出行空间提供理论依据。

3 居民日常出行基本特征的性别差异

3.1 出行基本特征

出行率是用来衡量居民出行频率的重要指标。问卷数据显示，工作日男性的出行率为3.65次/天，女性的出行率为3.81次/天；而在休息日中，男性的出行率为2.94次/天，女性的出行率为3.22次/天。可看出女性的出行率略高于男性，但差异并不显著（表1）。

从出行距离来看，工作日女性的平均出行距离为7.69 km，男性为9.25 km；休息日女性出行平均距离为6.26 km，男性为7.07 km。可以看出，休息日的出行距离普遍短于工作日的出行距离，这与工作日居民通勤产生的距离有关。从性别差异的角度来看，女性出行距离在工作日和休息日都略短于男性，休息日的差异并不明显，工作日的差异相对显著，可以反映女性的通勤距离短于男性。出行距离的差异也相应的体现在出行时耗上，从单次出行的平均时耗上，男性在工作日和休息日都略多于女性，但差异不明显。

从出行时间分布看，男女性在工作日的出行时间具有一致性，均呈“三峰状”，即早高峰7:00-8:00，午高峰12:00-13:00，晚高峰17:00-18:00，分别对应着上学上班高峰、外出午间用餐高峰、放学下班高峰（图2a）。在休息日，女性出行早高峰开始于8:00-9:00，男性出行高峰开始于9:00-10:00，分布上略晚于女性，其他时间基本趋于一致（图2b）。

表1 居民工作日、休息日出行的平均出行率、距离和时耗的性别差异

Tab. 1 Gender differences in the average travel rate, distance and time of residents' working days and the rest days

性别	工作日			休息日		
	出行率(次/天)	出行距离(km)	出行时耗(min)	出行率(次/天)	出行距离(km)	出行时耗(min)
女性	3.81	7.69	18.92	3.22	6.26	17.51
男性	3.65	9.25	20.56	2.94	7.07	19.85

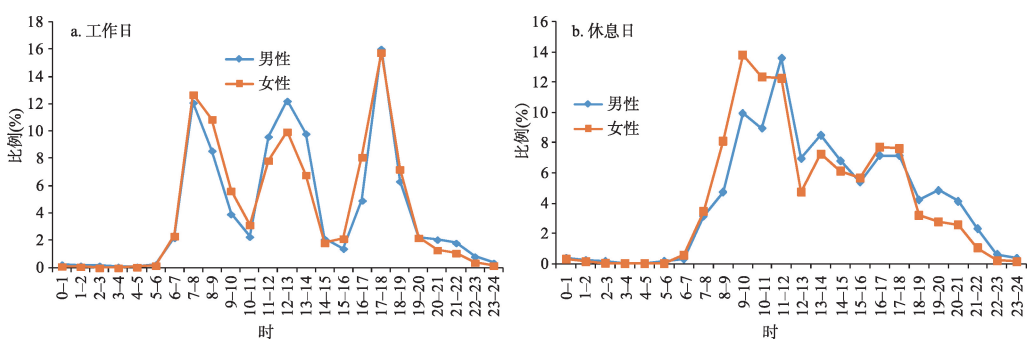


图2 男女性出行时间分布

Fig. 2 Gender differences of travel time distribution on working days (a) and the rest days (b)

3.2 出行目的

基于调查问卷当中的个人出行日志调查，将被调查者所有的单次出行活动抽取出来，共获取6781条有效活动出行数据，其中工作日为4123条，休息日为2658条。根据所有单次出行的主目的分类归纳为工作活动目的、家务活动目的和休闲活动目的三类。

从出行目的的比例结构上看，工作日中，男性和女性的工作活动的比例趋于一致，分别为68.53%与67.65%，可见广州女性居民进入职场，承担着与男性同样的社会工作责任。然而在家务活动和休闲活动当中，男性和女性的出行目的仍然存在非常明显的差异，以购物（买菜、买日用品和耐用品）、接送孩子为代表的家务性出行活动中，工作日中男性的比例仅为7.88%，而女性则达到19.41%，将近男性的三倍。休息日中这样的差异也同样明显，男性的以家务活动为出行目的的比例为32.79%，女性则达到56.24%，高出将近25个百分点。再从以文体娱乐、探亲访友、外出吃饭、旅游度假为代表的休闲活动的出行比例来看，工作日，男性的休闲活动出行比例为23.59%，女性的比例则为12.94%，仅为男性的一半；休息日男性的休闲出行比例达到65.10%，同样远远超于女性的休闲出行比例（图3）。

归纳而言，相比于国内以往的研究[16,31]，日常活动在出行频率、时间、出行距离等指标所反映的出行基本特征上，男女性居民所表现出的差异在缩小。但在表面貌似一致的出行强度和时间分布的背后，却表现出较为明显的出行目的结构差异，女性居民以家务劳动为核心的维护性和责任性活动的比例明显更高。特别是在工作之余，传统的家庭社会分工明显存在，买菜、购物等维持性的家庭劳务职能仍主要由女性承担，而在休闲出行活动所代表的享受型生活方面，男女性表现出的差异同样突显出社会生活中的不平等现象。

遗憾的是，以往的研究基本停留在出行特征的分析上，缺乏对表征女性生活质量的“出行目的”的深入解构。本文将针对女性的出行目的进行深入探讨，分析不同出行目的类型所受到的个人、家庭和社区建成环境等方面的影响因素，从而揭示女性居民的出行需求，为中国社区规划及公共政策提供科学参考。

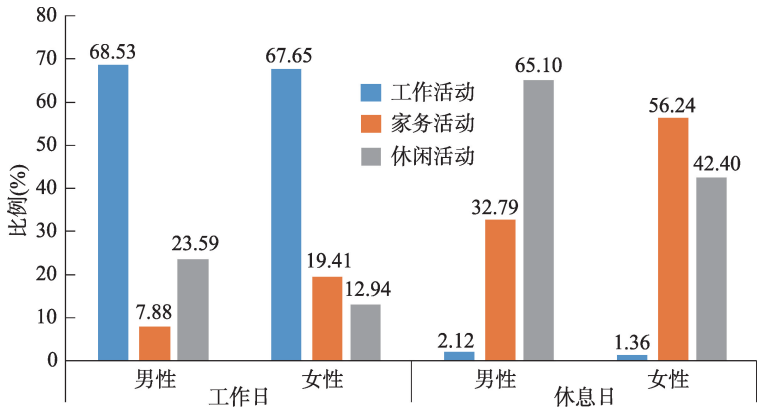


图3　男女性出行目的比例结构图

Fig. 3　Gender differences of travel purpose structure

4　居民出行目的影响因素的性别差异

4.1 变量选取

在多项logistic模型中，出行目的的决策集为Y={工作活动，家务活动，休闲活动}，

三种类型的出行目的分别代表了工作型、家庭型以及生活享受型的出行活动，直接反映出两性居民的生活质量。

该模型中，解释变量包括个人属性、家庭属性，以及所处社区的建成环境属性三大类。具体选择的变量为：个人基本属性选取年龄、文化程度、就业状况作为自变量；家庭基本属性则选取家庭构成（单身、一对夫妇、单亲带小孩、一对夫妇带小孩、三代人家庭、其他类型）和孩子年龄（是否拥有0~6岁、7~12岁、13~18岁的孩子）作为自变量；社区建成环境属性参考Ewing等[21,32]提出的建成环境变量指标，对样本每次出行地点周边的建成环境变量进行多维度量化评估，分别考虑出发点周边的建设密度、用地多样性、商圈可达性、公共交通可达性等维度，对应选取了六个方面的建成环境指标：根据全国第六次人口普查数据及谷歌航拍图计算容积率和建筑密度；采用广州市土地利用数据计算用地混合度；根据广州市兴趣点Point of Interest（POI）数据计算出发点周边1000 m范围内的POI密度，包括工作、居住、交通、餐饮、商业、休闲娱乐、学校、公共服务设施等类型点；计算出发点到周边最近的三个商业区的距离来衡量商业可达性；公交站点密度则依据广州市公交系统信息，计算出发点周边1000 m范围内公交车站点的密度值[32-35]。

模型采用SPSS 19.0统计软件进行数据计算，通过多项logistic回归模型探讨不同类型的个体、家庭和建成环境属性，对女性主要出行目的类型的影响因素进行探讨。

4.2 工作日两性居民出行目的的影响因素

模型1和模型2（表2）分别为对女性和男性群体在工作日出行活动的logistic 回归分析，从两模型的拟合信息看，比较仅有截距的无效模型和最终模型，−2倍对数似然值都下降，似然比卡方检验结果P<0.01，模型的整体显著性为0.000，说明两个回归模型拟合程度较好。

工作日结果显示，在个人基本属性中，年龄因素对女性的出行目的影响较为显著，以“休闲出行活动目的”作为参照组，年龄在19~30岁、31~45岁、46~55岁几个组别的两性居民均以工作活动为主要的出行目的，而在家务活动中，31~45岁和46~55岁两个组别的女性以家务活动为出行目的的显著性也很高；文化程度因素也较为显著，以研究生以上学历水平为参照组，文化程度为初中以下和高中两个组别的女性，家务型出行目的比例明显更高，与休闲活动目的的概率发生比EXP（B）达到8.31和10.42，也就是说，文化程度较低的女性，其出行目的更可能以家庭劳务类型为主，而男性并不显著；就业因素中，以无职业女性为参照组，全职女性以工作活动和家务活动为主目的比例很高，概率发生比分别为11.05和4.72，说明全职女性的日常出行活动除了工作以外，主要以家务活动为主，而男性的检验中，全职男士的工作活动非常显著，但家务活动则呈负相关关系；家庭构成因素中，单亲带小孩家庭的女性任务最为沉重，除了工作和家务外，几乎没有休闲活动，而对“一对夫妇带小孩”的三口之家而言，家务出行责任也更多地由女性所负担，这在“拥有0~6岁孩子”的家庭中最为显著。

对于建成环境因素，以休闲活动目的为参照组，建筑密度、用地混合度及公交站点密度越高的社区，女性居民以家务劳动为出行目的的可能性更低。可能的解释是，大部分居民在工作日受到职业活动和日常家务劳动的限制，外出娱乐活动的时间和空间弹性会受到明显压缩。结合问卷中女性出行方式的调查数据来看，工作日女性居民72%的日常出行是通过步行或自行车完成，这些出行活动距离较短，空间上明显受限于出发点附近。而在这活动范围内，较高的建筑密度和用地混合度增加不同类型活动空间的集聚，为近距离出行活动提供更多的机会和选择，女性居民的社会活动需求也能在较小的空间范围内得到满足。另外，女性长距离的出行更多依赖于公共交通，约占出行活动次数的

表2　工作日广州居民出行目的多项逻辑模型回归结果（以休闲出行目的为参照）

Tab. 2　The results of multinomial logistic model of Guangzhou residents' daily travel on working days (Recreation activities purpose as the reference category)

		模型1：女性工作日出行活动目的		模型2：男性工作日出行活动目的	
		工作活动目的	家务活动目的	工作活动目的	家务活动目的
年龄	1=1~18岁	0.355**	−2.561	0.887**	0.008
	2=19~30岁	0.468*	0.523	1.052**	−0.808
	3=31~45岁	0.835**	1.223***	2.128***	−0.691
	4=46~55岁	0.757**	1.386**	1.295***	−0.097
	5=55岁以上	0[b]	0[b]	0[b]	0[b]
文化程度	1=初中以下	−0.690	2.840**	0.333	−0.652
	2=高中（中专、职高）	−0.826	1.756**	1.261*	0.454
	3=大学本科（大专）	−0.773	1.317	0.030	0.202
	4=研究生以上	0[b]	0[b]	0[b]	0[b]
就业	1=全职	2.526***	1.572***	0.423***	−0.881*
	2=兼职	1.024*	0.544	−0.625	−0.353
	3=无工作	0[b]	0[b]	0[b]	0[b]
家庭构成	1=单身	−0.203	0.185	−0.219	0.272
	2=一对夫妇	1.326	0.362	0.460	0.783*
	3=单亲带小孩	17.631***	9.589***		
	4=一对夫妇带小孩	−0.585	0.768*	0.141	0.095
	5=三代人家庭	−0.419	0.015	0.267	−0.245
	6=其他	0[b]	0[b]	0[b]	0[b]
孩子年龄	1=有0~6岁小孩	−0.205	0.558**	−0.120	−0.409
	2=有7~12岁小孩	−0.264	0.367	−0.901	−0.342
	3=有13~18岁小孩	−0.165	−0.227	0.143	−0.125
建成环境	容积率	−0.09	0.039	−0.096**	−0.110
	建筑密度	−0.012*	−0.625***	−0.014*	−0.013
	用地混合度	−0.668**	−0.765**	−0.190	0.077
	POI密度	0.324***	0.089**	0.521**	−0.424*
	商业可达性	1.062	0.187	0.157	0.152
	公交站点密度	0.009	−3.025**	−0.009	−0.007
	截距	3.221	1.348	2.079	0.956

注：*、**、***分别为在10%、5%、1%的显著程度上通过检验；[b]表示因为参数冗余，将其设为零。

20%。对于居住在郊区的女性居民而言，面对公交站点密度较低，休闲活动空间不足的状况，其外出娱乐活动的时间成本会更高，短距离的活动目的更可能是以买菜，接送孩子等家务活动为主。而男性由于家庭分工或者出行方式上的差异，其受到的约束则更少，在这些建成环境的影响中显著性更低。

4.3 休息日广州居民出行目的的影响因素

对于休息日的logistic 回归模型，从模型3和模型4的拟合信息看，在似然比检验中比较仅有截距的无效模型和最终模型，−2倍对数似然值均下降，似然比卡方检验结果$P<0.01$，模型的整体显著性都为0.000，说明两个回归模型有效。

休息日结果显示（表3），年龄、文化程度、家庭构成等因素对女性出行目的影响较

为显著，以“休闲出行活动目的”作为因变量参照组，女性31~45岁组别较为显著，家务型与休闲型出行概率比exp(*B*)为1.95，说明30~45岁的女性则明显表现出为家庭事务操心的出行特性，而男性为19~30年龄段较为显著，且工作活动和家务活动系数均为负值，说明都以娱乐活动出行为主；学历方面，文化程度为大学本科（大专）以上，家务型出行比例明显比休闲型出行比例要低，概率发生比为0.216，说明文化程度高的女性，周末的出行目的更可能以休闲娱乐为主；家庭结构方面，“一对夫妇带小孩”家庭以及单亲女性也大多将周末的出行时间贡献给家庭，休闲娱乐时间被压缩，“拥有0~6岁小孩”的组别当家庭中较为显著，说明该部分女性群体周末出行以家务劳动为主。

对于建成环境，以休闲活动目的为参照，公交站点密度和商业可达性密度低的社区，女性居民以家务劳动为出行目的的可能性更高，休闲活动出行比例更低。可能的解

表3 休息日广州居民出行目的多项逻辑模型回归结果（以休闲出行目的为参照）

Tab. 3 The results of multinomial logistic model of Guangzhou residents' daily travel on the rest days (Recreation activities purpose as the reference category)

		模型3：女性休息日出行活动目的		模型4：男性休息日出行活动目的	
		工作活动目的	家务活动目的	工作活动目的	家务活动目的
年龄	1=1~18岁	−0.130	−2.738*	0.269	−2.502*
	2=19~30岁	−1.199	−0.408	−1.594*	−1.381*
	3=31~45岁	−1.719	0.568**	−0.552	0.054
	4=46~55岁	−2.364*	0.170	0.496	0.216
	5=55岁以上	0b	0b	0b	0b
文化程度	1=初中以下	14.951	−0.564	0.521	0.000
	2=高中（中专、职高）	15.844	−0.733*	−0.397	−0.141
	3=大学本科（大专）	15.066	−1.848**	−1.827	−0.149
	4=研究生以上	0b	0b	0b	0b
就业	1=全职	15.420	0.370	13.454	0.337
	2=兼职	17.331	0.248	0.208	1.114
	3=无工作	0b	0b	0b	0b
家庭构成	1=单身	−15.908	0.178	2.208	−0.159
	2=一对夫妇	0.539	0.530	1.304***	−0.020
	3=单亲带小孩	−15.240	1.038**		
	4=一对夫妇带小孩	0.706	0.724*	2.191	0.347*
	5=三代人家庭	0.463	0.317	1.724	0.021
	6=其他	0b	0b	0b	0b
孩子年龄	1=有0~6岁小孩	1.160	1.106*	−0.258	0.238
	2=有7~12岁小孩	−1.725**	0.004	1.219	0.264
	3=有13~18岁小孩	15.979	−0.180	−0.422	−0.274
建成环境	容积率	−0.212	0.025	−0.593**	0.056
	建筑密度	−0.001	0.005	0.008	−0.006
	用地混合度	−0.156	−1.504**	0.043	0.173
	POI密度	−0.207	−0.728***	−0.010	−0.021***
	商业可达性	0.892	−0.067*	0.552	0.492
	公交站点密度	−3.061	−2.004*	−0.293	0.005
	截距	−18.168	2.353	−21.328	−0.202

注：*、**、***分别为在10%、5%、1%的显著水平上通过检验；b表示因为参数冗余，将其设为零。

释是，休息日居民受到的工作限制较少，出行活动的时间弹性比工作日更高，但仍然会受到生活空间的约束。休息日女性约73%的出行活动是通过步行或自行车完成，约19%的出行活动通过公共交通完成，长距离的私人小汽车出行的比例很低，可见休息日女性的出行空间仍主要集中在出行起点附近。而POI密度、用地混合度及商业可达性方面的差异，直接反映出休闲活动设施空间布局的均衡性和可达性，这也成为影响女性出行目的选择的重要因素。对于用地类型单一，商业可达性不高的建成区而言，女性居民就近外出娱乐活动的选择性较少，往往需要经历更长的出行距离，耗费更多的时间成本才满足不同方面的生活需求。因此，公交站点密度低的地区很可能对女性的休闲活动产生机会剥夺和空间限制，这对于每天需要兼顾日常家务和照顾孩子而耗费大量时间的女性来说影响较大。出行限制和家庭责任带来的双重不公平使得该女性群体要更多地为家庭牺牲，并最终折射出其较低的生活质量。

5　结论与讨论

女性日常活动的权利平等是女性主义地理研究关注的重要议题。以男女性居民的出行基本特征差异为基础，通过对表征出行活动权利和生活质量的“出行目的”进行探讨，以此揭示家庭生活中存在的不平等现象，主要结论有：

（1）出行目的结构差异揭示了隐性的性别休闲活动机会与权利的不平等现象。尽管传统研究所探讨的出行率、出行时耗、出行时间分布等基本特征方面，广州男女性居民并没有表现出明显的差异。绝大部分女性和男性一样，在社会职业空间中实现了性别角色的重构。然而不能由此忽视了出行目的层面上潜在的不平等现象。男性在工作之余，出行目的以吃饭、娱乐、访友等休闲性的活动为主，而女性除了职业工作外，其日常活动目的则更明显地受制于以家庭为核心的劳务分工。这种家庭劳务责任分配不平等，直接压缩了女性私人可支配的闲暇活动时间和空间，不仅削减了女性休闲娱乐活动的机会和权利，还会对女性生活质量和满足自我价值的实现产生消极影响。

（2）出行目的结构所反映的性别不平等现象在不同女性群体内部会存在一定的差异，主要体现在不同的个人属性及家庭结构上。中老年的女性以及文化程度低的女性往往由于肩负更多的家务劳动而降低了生活质量。而家庭结构方面，“一对夫妇带小孩”家庭中，女性家长的出行活动受到更多的影响。一方面，职业女性在工作之余需要耗费大量的时间在繁琐的家务活动和照顾孩子上，使得女性的出行链和出行模式更为复杂，在上下班出行途中往往还会同时链接多项家务活动，从而在有限的时间内完成更多的非工作出行，节约出宝贵的时间来维护家庭。而另一方面，由于幼龄儿童缺乏自我保护能力，特别是对于照顾0~6岁孩子的家庭而言，为了满足孩子的外出活动需求，家长也不得不牺牲个人时间进行外出全程陪护。从问卷的数据看，这类出行陪护任务也大多落在女性家长的肩上，对于缺乏老一辈支持的“一对夫妇带小孩”家庭甚至是没有丈夫支持的女性单亲家庭而言则更为显著。这也直接导致了这两类家庭女性休闲娱乐的时间不足，其生活质量和出行活动的权利也受到隐性的损害。

（3）建成环境因素可能会进一步加剧日常出行生活中的性别不平等现象。模型结果表明，对于用地类型单一，商业可达性不高，公共交通设施不足的建成区而言，女性居民进行自我身心调节的闲暇活动会受到更多的限制。由于女性的活动距离较短，活动出行链更复杂，对公共交通的依赖程度也更高，休闲活动空间布局的均衡性和可达性会直接影响到女性出行目的选择：是长期束缚于以家庭为原点的劳务活动，还是在工作之余

能便捷地享受多元的娱乐休闲生活。而这种出行活动公平性的问题，在某些公交系统不完善，土地利用类型单一的郊区社区中表现更为突出，客观上对女性的休闲活动造成机会剥夺和空间限制。出行限制和家庭责任带来的双重不公平使得该女性群体要更多地为家庭牺牲，并最终折射出其较低的生活质量。

女性主义地理研究的意义和价值在于揭示城市社会空间当中的不平等现象，最终提高女性居民的生活质量，满足自我价值实现，实现真正意义上的性别平等。女性群体由于生理机能和心理特征的不同，加上家庭责任等方面的影响，在出行空间感知和活动环境方面存在特殊的需求，需要在空间规划、制定城市政策、完善社区公共服务配置等方面摆脱性别盲的传统思维，使性别平等成为社会政策制定中的常态意识，为女性出行提供更公平的生活和出行环境。例如，居民点的步行范围内增加公园、广场、绿道等安全便捷的公共活动场所。对于建设密度低，商业可达性较低的社区，一方面需要更加合理地配置商业娱乐等公共服务设施，另一方面也要提高公共交通站点的覆盖率，为女性群体日常出行活动提供更平等的机会与选择。

比起西方社会，女性主义视角的地理研究在中国起步较晚，理论探讨和实践也较为局限，没能跟上社会经济制度快速转型的步伐。随着城市化和工业化的发展，大量女性投身社会就业岗位，男女双方的经济依赖关系已经在社会生产当中发生改变。但是这种经济社会的快速转型尚未对传统社会性别角色产生根本上的影响。尽管显性的性别差异与歧视在逐步减少，但社会生活中隐性的不公平仍普遍存在，不同女性群体背后的活动需求、心理健康、场所体验等隐性的公平性问题探讨依然任重而道远。

此外，女性主义地理在国内独特的社会语境下，仍有很多重要的问题存在，需要从地理学的角度进行揭示。例如，城乡区域差异背景下的农村女性权益，社会阶层分化下的女性公平，居住空间分异的女性需求，长者、孕妇、单亲、残疾、孤寡等特殊女性群体的空间平等问题，同样迫切需要地理学进行深入研究，为缺乏政治话语权的弱势群体发声，维护城市社会空间的公平和正义，而这也将是未来中国女性主义地理发展的重要趋势。

参考文献 (References)

[1] Mcdowell L. Space, place and gender relations: Part II. Identity, difference, feminist geometries and geographies. Progress in Human Geography, 1993, 17(3): 305-318.

[2] McDowell L. Class, gender, and space: Scale and the production of difference and inequality. In: Anderson B, Hughes V. Citizenship and Its Others. UK: Palgrave Macmillan, 2015: 184-190.

[3] Nelson L, Seager J. A companion to feminist geography. Canadian Geographer, 2005, 49(4): 416-417.

[4] Pain R. Space, sexual violence and social control: Integrating geographical and feminist analyses of women's fear of crime. Progress in Human Geography, 1991, 15(4): 415-431.

[5] Johnson L. Feminist geography 30 years on: They came, they saw but did they conquer?. Geographical Research, 2012, 50(4): 345-355.

[6] Browne K, Lim J. Trans lives in the 'gay capital of the UK'. Gender Place & Culture A Journal of Feminist Geography, 2010, 17(5): 615-633.

[7] Conlon D. Waiting: Feminist perspectives on the spacings/timings of migrant (im)mobility. Gender, Place & Culture, 2011, 18(3): 353-360.

[8] Little J, Panelli R. Gender research in rural geography. Gender, Place & Culture, A Journal of Feminist Geography, 2010, 10(3): 281-289.

[9] Smith F, Wainwright E, Buckingham S, et al. Women, work-life balance and quality of life: Case studies from the United Kingdom and Republic of Ireland. Gender, Place & Culture, 2011, 18(5): 603-610.

[10] Dawn E, Susan M. Changing family life in the rural context: Women's perspectives of family leisure on the farm. Leisure Sciences, 2009, 31(5): 434-449.

[11] Roberts J, Hodgson R, Dolan P. It's driving her mad: Gender differences in the effects of commuting on psychological health. Journal of Health Economics, 2011, 30(5): 1064-1076.
[12] Duchene C. Gender and transport. International Transport Forum Discussion Papers, 2011, 42(2-4): 389-454.
[13] Horna J. The family and leisure domains: Women's involvement and perceptions. World Leisure & Recreation, 1991, 33 (3): 11-14.
[14] Hochschild A R, Machung A. The Second Shift: Working Families and the Revolution at Home. USA: Penguin, 2012.
[15] 柴彦威, 翁桂兰, 刘志林. 中国城市女性居民行为空间研究的女性主义视角. 人文地理, 2003, 18(4): 1-4. [Chai Yanwei, Weng Guilan, Liu Zhilin. Feminist geographical research on the behavior spaces of female residents in Chinese cities. Human Geography, 2003, 18(4): 1-4.]
[16] 许晓霞, 柴彦威. 北京居民日常休闲行为的性别差异. 人文地理, 2012, 27(1): 22-28. [Xu Xiaoxia, Chai Yanwei. Gender differences in daily leisure behavior of Beijing residents. Human Geography, 2012, 27(1): 22-28.]
[17] 柴彦威, 张雪. 北京郊区女性居民一周时空间行为的日间差异研究. 地理科学, 2014, 34(6): 725-732. [Chai Yanwei, Zhang Xue. The spatio-temporal activity pattern of the suburban female residents in Beijing, China. Human Geography. Scientia Geographica Sinica, 2014, 34(6): 725-732.]
[18] 邓昭华, 刘垚, 赵渺希, 等. 城市公园游憩行为的性别差异: 以广州人民公园为例. 地域研究与开发, 2014, 33(5): 109-114. [Deng Zhaohua, Liu Yao, Zhao Miaoxi, et al. The gender differences of urban park recreation behavior: A case study of Guangzhou People's Park. Areal Research and Development, 2014, 33(5): 109-114.]
[19] 曹小曙, 林强. 基于结构方程模型的广州城市社区居民出行行为. 地理学报, 2011, 66(2): 167-177. [Cao Xiaoshu, Lin Qiang. A SEM-based study on urban community resident's travel behavior in Guangzhou. Acta Geographica Sinica, 2011, 66(2): 167-177.]
[20] Kwan Mei-Po. How GIS can help address the uncertain geographic context problem in social science research?. Annals of GIS, 2012, 18(45): 245-255.
[21] Ewing R, Cervero R. Travel and the built environment. Journal of the American Planning Association, 2010, 76(3): 265-294.
[22] Elldér E. Residential location and daily travel distances: The influence of trip purpose. Journal of Transport Geography, 2014, 34: 121-130.
[23] Diaz-Cortes F, Garcia-Ramon M D. Women, daily life and public spaces in barcelonas metropolitan area: A case-study of the Ca Nanglada district of Terrassa. Finisterra: Revista Portuguesa de Geografia, 2010, 90: 49-69.
[24] Caroline Moser. Building inclusive cities: Women's safety and the right to the city. Urban Policy & Research, 2013, 31 (4): 496-498.
[25] 塔娜, 柴彦威, 关美宝. 建成环境对北京市郊区居民工作日汽车出行的影响. 地理学报, 2015, 70(10): 1675-1685. [Tana, Chai Yanwei, Mei-Po Kwan. The relationship between the built environment and car travel distance on weekdays in Beijing. Acta Geographica Sinica, 2015, 70(10): 1675-1685.]
[26] 孙斌栋, 但波. 上海城市建成环境对居民通勤方式选择的影响. 地理学报, 2015, 70(10): 1664-1674. [Sun Bindong, Dan Bo. Impact of urban built environment on residential choice of commuting mode in Shanghai. Acta Geographica Sinica, 2015, 70(10): 1664-1674.]
[27] 毛蒋兴, 阎小培. 高密度开发城市交通系统对土地利用的影响作用研究: 以广州为例. 经济地理, 2005, 25(2): 185-188. [Mao Jiangxing, Yan Xiaopei. A study to the impacts on urban land use of transport system in highly-densely developed city: A case study of Guangzhou. Economic Geography, 2005, 25(2): 185-188.]
[28] Bell M, Mcewan C. The admission of women fellows to the royal geographical society, 1892-1914: The controversy and the outcome. Geographical Journal, 1996, 162(3): 295-312.
[29] Golob T F. A simultaneous model of household activity participation and trip chain generation. Transportation Research Part B: Methodological, 2000, 34(5): 355-376.
[30] 张文佳, 柴彦威. 基于家庭的城市居民出行需求理论与验证模型. 地理学报, 2008, 63(12): 1246-1256. [Zhang Wenjia, Chai Yanwei. Theory and verification model of travel demand for urban residents based on family. Acta Geographica Sinica, 2008, 63(12): 1246-1256.]
[31] 张萌, 孙全欣, 陈金川, 等. 北京市女性出行行为研究. 交通运输系统工程与信息, 2008, 8(2): 23-30. [Zhang Meng, Sun Quanxin, Chen Jinchuan, et al. Research on the female travel behavior of Beijing city. Traffic and Transportation Systems Engineering and Information, 2008, 8(2): 23-30.]
[32] Cervero R, Kockelman K. Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design. Transportation Research Part D: Transport and Environment, 1997, 2(3): 199-219.
[33] Frank L D, Saelens B E, Powell K E, et al. Stepping towards causation: Do built environments or neighborhood and travel preferences explain physical activity, driving, and obesity. Social Science & Medicine, 2007, 65(9): 1898-1914.
[34] 柴彦威, 肖作鹏, 刘志林. 居民家庭日常出行碳排放的发生机制与调控策略: 以北京市为例. 地理研究, 2012, 31(2): 334-344. [Chai Yanwei, Xiao Zuopeng, Liu Zhilin. Low-carbon optimization strategies based on CO_2 emission mecha-

nism of household daily travels: A case study of Beijing. Geographical Research, 2012, 31(2): 334-344.]
[35] Frank L, Bradley M, Kavage S, et al. Urban form, travel time, and cost relationships with tour complexity and mode choice. Transportation, 2008, 35(1): 37-54.

Female residents' daily travel purpose and its influencing factors from the perspective of feminism: A case study in Guangzhou, China

HE Jiaming[1,2], ZHOU Suhong[1,2], XIE Xuemei[3]
(1. School of Geography and Planning, Sun Yat-Sen University, Guangzhou 510275, China;
2. Guangdong Key Laboratory for Urbanization and Geo-simulation, Sun Yat-Sen University, Guangzhou 510275, China; 3. Shenzhen Longgang Foreign Language School, Shenzhen 518172, Guangdong, China)

Abstract: Gender equity and women's quality of everyday life has always been an important issue in the field of feminist geography. In the perspective of individual daily travel, most of the present studies on gender differences are confined to the statistical description of various travel characteristics. However, there is lack of research on travel purpose that directly reveals the essence of inequality of labor division between female and male in a family, especially for the daily travel purpose structure, including subsistence activity, maintenance activity and recreation activity, which is closely related to women's travel activity right and the quality of life. Previous research on the influencing factors of women's travel activities mainly focused on the personal and family attributes, but lacked of consideration of the built environment in different communities. As such, based on the gender differences of daily travel characteristics, this paper concentrates on the travel purpose and explores the inequalities existing in family life. A total of 1604 resident samples in 18 communities in Guangzhou are selected as research data. A multinomial logistic model is used to examine the influencing factors of female's travel purposes, including individual attributes, family attributes and the built environment attributes in their residential communities. The results show that there is no significant gender difference in terms of daily travel activities such as travel rate, travel time, and departure time distribution. However, the structure of travel purposes is obviously different between female and male. And the significant factors that affect the female residents' travel purpose structure include "age", "educational level", "family structure", "whether they have 0-6 years old children". Moreover, some built environment factors are also significantly associated with the female's travel purpose. On weekdays, for those who live in low POI density or low public transport facility density communities, their travel purposes are more likely to be restricted to maintenance housework activities. And on the rest days, in low construction density, POI density, commercial accessibility or insufficient public transport facility communities, female residents' travel purposes are similarly confined to responsible daily activities, but with less recreational travel opportunities. This study could shed light on the formation of equal travel space for the female group, and provide beneficial implications for the optimization of the land use structure and adequate public infrastructure services in communities concerning women's quality of life.
Keywords: daily travel; travel purpose; feminist; Guangzhou