

城市居民出行方式的性别比较研究

佟新,王雅静

(北京大学社会学系,北京 100871)

摘要:本研究从社会性别视角出发,基于武汉市和乌鲁木齐市有关居民出行的问卷调查发现,城市居民普遍认为公共交通带来了生活便利;工作是居民出行的主要目标。性别化的出行模式表现为:第一,传统的性别分工模式影响两性的出行模式。女性的工作出行略低于男性,而与家务劳动相关的出行活动则高于男性;女性的交通出行成本远低于男性,且更看出实惠的出行方式,其步行或搭乘其他公共交通的比例高于男性。而男性更可能是私家车的驾驶者。城市居民对公共交通的首要期望是安全,而男性更看重在效率前提下的安全,女性更看重在安全基础上的效率。对出行安全的考虑可能会限定女性的出行范围和时间。未来公共交通的发展应纳入性别影响评估。

关键词:出行方式;交通;社会性别

中图分类号: C913 **文献标识码:** A **文章编号:** 1001-5957(2018)03-0064-06

一、问题的提出

社会性别强调人们在实际生活中的社会差异和社会关系不是先天存在的,而是由社会文化及其制度建构的。社会性别被用来描述在一个特定社会中,由社会形成的男性或女性的群体特征、角色、活动及责任^[1],并与年龄、种族、收入、教育水平等其他社会分层要素一起,形塑着个体生活世界的方方面面,影响着人们的行为方式。日常出行作为最普遍的日常活动之一,必然受到个体社会性别角色的影响^[2],进而呈现出不同的特点。

世界银行在2007年发布了在经济领域促进性别平等的行动手册(Gender Action Plan: Gender Equality as Smart Economics),指出女性参与经济对于促进整体经济发展的重要性。城市交通的规划和建设与人们的工作、生活息息相关,影响到通勤的效率、购物的便捷性和出行安全等方面。因此,交通领域的性别平等有利于女性获得更多的经济机会。在我国,针对老、弱、病、残等特殊群体的交通建设已逐步完善,但是基于社会性别差异的政策视角仍然缺

乏。将社会性别纳入政策的考量范围可以使城市交通系统更加公平有效。

国内对出行、交通和性别之间关系的研究较少。国内相关研究主要体现在城市空间规划与性别意识、出行方式的性别差异以及信息化技术发展与性别平等关系等领域。在城市空间发展与性别关系的讨论中,研究者遵循城市社会学的理论框架,认为城市规划是一种社会规划和人口规划,规划理念和实践要纳入社会性别视角,并批判城市空间发展的男性标准和原则。^{[3][4]}指出城市公共服务建设对女性群体特点的忽视,提倡在城市规划和公共服务中纳入社会性别视角,他们细致分析了城市空间发展和公共设施建设中女性主体的性别差异、行为特征、生命周期等特点。^[5]并进一步分析了规划中性别不平等的形成机制——女性时空行为模式的分析机制,像劳动力市场分割、家庭责任、女性自我认知与社会文化、家庭资源分配等理论解释。^[6]性别分化体现出来的弱势群体与强势群体间的交通不平等,呼吁交通政策从整体效率目标转向结果公平目标,关注女性群体的交通出行权益。^[7]社会性别视角的研究

收稿日期:2018-02-27 基金项目:世界银行委托项目(2015)

作者简介:佟新(1961—),女,北京市人,北京大学社会学系教授,博士生导师。

王雅静(1984—),女,江苏徐州人,北京大学社会学系博士研究生。

指出,性别差异在城市社区规划和建设中常常被忽视。城市建设需重视公共交通和步行交通的规划,提高女性居民的社区参与度。^[8]出行方式的性别差异认为,在出行链条与出行方式选择上要考虑主体选择的性别差异。^[9]根据性别特点,优先发展公交战略以及优化道路交通信号系统等一系列对策。^[10]这些研究意识到城市空间规划中的性别问题,并用社会性别视角审视城市公共设施需求的性别差异,但是并没有详细地从性别主体角度分析两性交通出行方式的不同影响因素,以及交通建设中的技术性元素对两性不同出行方式和交通需求的影响,如分析智能交通使用方面的性别差异。

技术是代表男性气质的一种历史与文化建构的产物。男性气质的观念已经成为人们对技术进行定义的中心。^[11]在信息化发展与性别平等关系研究中,现代网络信息化技术的发展和普及并不是与性别无涉的。性别差异体现了性别化技术背后多元维度的权力关系和社会分化逻辑。^[12]互联网使用和出行方式的关系中有性别不平等要素^[13],信息化时代的网络和技术的使用呈现了性别不平等的新问题,因此在公共服务信息化手段和技术普及的过程中,要重视为两性提供平等的公共服务目标。^[14]

国际社会的一些研究有如下的发现:第一,因为家庭角色分工不同,女性的出行目的相比男性更加多样化,除了日常通勤,还需要去超市、银行、学校等地方完成家务劳动。2005年北京市居民出行调查的统计结果表明,除回家以外,女性通勤出行占女性出行总数的39.67%,低于男性约10%;女性购物出行占女性出行总数的35%,高于男性约13%;女性接送人/物的出行占女性出行总数的8.91%,高于男性2%。^[15]因此,表现在空间上,女性的出行链更加复杂,而男性的出行链则更多体现为家庭和工作场所两地之间的线性化特征。第二,日常出行的时间维度上,男性花费在工作上的出行时耗占总出行时耗的比重多于女性10%,女性在购物和社会生活方面的出行时耗却明显高于男性。^[16]也正因如此,男性的出行在早晚高峰更为集中,女性的出行分散在全天。第三,由于通勤出行比家务出行得到更多的重视,男性在私人交通工具(如小汽车、摩托车)领域具有优先使用权,而女性更多选择乘坐公共交通或步行。这与女性的收入较低、需要承担更多的家务责任有关,同时与女性更加注重安全的心理特点相符合。第四,在选择出行方式时,女性依然具有较高的价格敏感性。而且由于出行目的地的多样性特点,女性在一次出行中换乘、购票的次数也会很

多。所以,价格和交通方式选择对女性也会有很大的影响。第五,女性对于出行安全的重视程度远远大于男性,在出行过程中的时耗、照明、道路、整洁度等都是影响女性个人安全感的重要因素。^[17]而男性则更加注重出行的效率和可靠性。

本文关注的问题是,第一,我国两性出行的特点;第二,两性出行的需求。为未来更深入地讨论公共交通设计的性别影响作研究上的准备。

我们分别以武汉市和乌鲁木齐市为研究样本,搜集了两市居民的基础出行数据。项目组在2015年4月和6月分别前往武汉和乌鲁木齐,走访了武汉市的交通管理局、交通运输委员会、公共客运管理办公室和交通战略发展研究院,乌鲁木齐市交通项目研究中心、公交集团、珍宝巴士集团、交通局、运管局等部门。项目组在武汉市的四个社区访谈了39位社区居民,在乌鲁木齐市的三个社区访谈了21位社区居民。在此基础上,设计调研问卷和访谈提纲。项目组在武汉市回收有效问卷600份,乌鲁木齐市回收有效问卷510份。受访者人口学特征——样本在性别维度上均衡分布:武汉和乌鲁木齐两市受访者的性别比分别为1.1和0.9。样本在年龄维度上更集中于26—55周岁人群,两地在配额抽样时,除了考虑基本的社会经济维度,将受访者分为公共交通使用者(80%)和自驾者(20%)两部分,并设计了两套有针对性的问卷。其中,女性司机占司机样本的比例在武汉和乌鲁木齐分别为32.2%和50.9%。

二、城市居民出行特点与性别比较

人们的出行行为包括出行目标、耗时、成本、方式等诸多方面,并呈现出社会结构特征。

(一) 城市公共交通完备,居民出行方便

项目组以居住地距离最近的公交站点及地铁站点(武汉)或BRT站点(乌鲁木齐)的步行时间为指标,对受访者居住地的交通便利程度进行了考察。结果发现,两地受访者居住地附近普遍设有公交站点(武汉受访者距离公交站点的平均步行时间为7.18分钟,乌鲁木齐为9.14分钟),其中,两地分别有87.0%和78.8%的受访者居住在距离公交站点10分钟步行时间之内;大多数受访者居住地附近有地铁或BRT站点(武汉受访者距离地铁的平均步行时间为17.4分钟,乌鲁木齐受访者距离BRT站点的平均步行时间为14.3分钟),其中,步行时间在20分钟以内的受访者分别占69.9%和86.7%。

距离公交站点和地铁或BRT站点步行时间为10分钟和20分钟是受访者对周边交通环境“便利

感知”的分界值:只要受访者居住地满足上述两种条件之一,就很可能认为交通条件便利,且这项认知不存在性别差异。

武汉和乌鲁木齐分别有 79.1% 和 87.7% 的受访者认为居住地的交通“十分方便”或“比较方便”。

(二) 城市居民出行概况

武汉市 600 份调查表明,工作是人们出行的主要目的和主要花销项目。第一,前一日受访者共计进行了 1491 次出行,人均 2.49 次。其中上班出行次数最多,人均 0.65 次;其次是文体娱乐出行,人均 0.31 次;再次是日常家务出行,人均 0.22 次。第二,出行时耗上,前一日受访者共计在出行上耗时 30126 分钟,人均 50.2 分钟。其中上班出行的人均时耗最长,为 21.1 分钟;其次是文体娱乐出行,为 8.2 分钟;再次是日常家务出行,为 5.7 分钟。第三,在出行花费上,前一日受访者共计在出行上花费 7112.4 元,人均 11.9 元。其中上班出行的人均花费最多,为 5.0 元;其次是文体娱乐出行,为 1.2 元;再次是日常家务出行,为 1.1 元。第四,在出行方式上,受访者前一日各交通方式出行分担率表明,第一为步行,占 35.9%;第二为公交车和地铁,占 33%;第三为自驾车,为 12.9%。电动车为 6.8%。

乌鲁木齐市的 510 份调查表明,工作是人们出行最主要的目的和主要花销项目。第一,前一日受访者共计进行了 1233 次出行,人均日出行次数 2.41 次。其中上班出行次数最多,人均 0.74 次;其次是文体娱乐出行,人均 0.25 次;再次是日常家务出行,人均 0.18 次。第二,在出行时耗上,前一日受访者共计耗时 18210 分钟,人均 35.7 分钟。其中上班出行的人均时耗为 16.5 分钟;其次是文体娱乐出行,为 6.37 分钟;再次是日常家务出行,为 4.15 分钟。第三,在出行花费上,前一日受访者共计在出行上花费 4302.4 元,人均 8.4 元。其中上班出行的人均花费最多,为 4.0 元;其次是文体娱乐出行,为 1.1 元;再次是日常家务出行,为 0.6 元。第四,在出行方式上,受访者前一日各交通方式出行分担率表明,第一位是公交车和 BRT,占 44.2%;第二位是自驾和出租,占 30.2%;第三位是步行,占 20.4%。

总之,人们出行的主要目的是为了工作。城市居民的出行时间、方式和花销上有一定的地区差异,这可能与城市间的规模、规划、消费水平、居民特点有关联。

(三) 出行目的的性别比较

分性别分析表明,虽然两性都以工作为主要目标出行,但男性更多以通勤公务为目的出行。这反

映了两性社会劳动分工的差异。

男性以上班为首要目的的比例均高于女性(武汉 71.0% ~ 65.0%,乌鲁木齐 87.3% ~ 81.4%)。如果将通勤之外的公务活动也算在内,74.8% 的武汉男性和 90.2% 的乌鲁木齐男性受访者日常出行的首要目的都为“工作出行”(上班和公务);而女性受访者中,上述比例分别是 66.0% 和 81.7%。两地分别有 17.9% 和 11.7% 的女性受访者以家务出行(包括接送小孩)为首要的出行目的,而男性对应的比例只有 9.7% 和 3.8%。总体上,女性的工作出行低于男性,家务劳动为主出行活动则高于男性。

分析两地需要接送孩子的受访者前一天的出行,发现父亲们前一天承担“接送孩子”的比例在武汉和乌鲁木齐分别为 21.4% 和 18.8%,而分别有 34.9% 和 32.5% 的母亲们在前一天接送了孩子。值得注意的是,调查对象中两性有稳定工作的比例较接近,这表明女性承担着工作和家庭的双重责任。

(四) 出行成本的性别差异

两性出行成本的差异较为明显。女性的交通出行成本低,且对出行价格更为敏感。根据受访者前一日交通花费的统计,武汉的男性受访者前一日人均花费 15.0 元,女性只有 8.4 元;乌鲁木齐的男性受访者日人均花费为 10.8 元,女性只有 6.4 元。我们将受访者继续划分为自驾者和公共交通出行者进行计算,公交出行的平均成本远低于自驾^①;而无论自驾还是乘坐公交,女性的花费始终低于男性。用每月平均交通花费看,性别交通成本差异更为明显。武汉的男性受访者人均每月的出行成本 514.3 元比女性的 331.5 元高出 182.8 元,女性的出行费用是男性的 64%。乌鲁木齐的两性交通成本的差距与武汉市相同,男性为每月 330.5 元,女性为每月平均 205.0 元,女性的出行费用是男性 64%。

武汉受访者在出行中关注的前三位因素中,36.1% 的女性受访者涉及了“实惠”,只有 27.2% 的男性受访者重视“实惠”;相反,男性受访者更关注“舒适”(49.2%),而女性相对重视较少(38.7%)。

(五) 两性出行方式比较

人们对交通方式的偏好受到社会经济地位、家庭结构等很多因素影响,控制上述因素后发现,性别是影响人们出行方式的重要因素。武汉的 78.1% 的男性受访者表示最经常驾车出行的是自己;只有 16.4% 的女性受访者做出了同样的回答,女性有

^① 自驾支出包括汽油费、过桥费、停车费,不含汽车维修保养费。

83.6% 的回答是配偶主要负责开车。乌鲁木齐的家庭驾驶权的分配情况也是类似的。总体而言, 58.1% 的男性受访者在夫妻关系中是开车的一方, 只有 12.7% 的女性受访者亲自开车。这表明, 男性更容易获得家庭小汽车的驾驶权, 或女性更不愿意承担开车的工作。此外, 女性步行或搭乘公共交通工具的比例皆高于男性。

总之, 城市居民普遍认为公共交通带来了生活的便利。人们出行的最主要目标是因为工作的需要, 但也呈现出性别化特点, 传统的性别分工作用人们的出行。首先是女性的工作出行低于男性, 与家务劳动相关的出行活动则高于男性。第二, 女性的交通出行成本低, 且更看出“实惠”的出行方式。女性步行或搭乘公共交通的比例高于男性。这可能与中国传统女性的勤俭持家的美德相关联。第三, 男性更容易获得私家车的驾驶权。

三、城市居民对公共交通需求的性别比较

交通作为公共物品要满足城市居民的利益需求, 但利益之间是有竞争的, 在效率、安全和环保的不同需求间两性有着不同的关注点。研究表明, 两性都重视公共交通的效率, 但男性更强调“省时”的效率, 而女性更关注安全基础上的效率。

(一) 出行时人们关注什么——两性关注因素的差异

受访者在交通出行时考虑什么因素? 我们分最重要的因素和前三位的因素来进行分析。

在最看重的因素上, 人们都将安全放在第一位。武汉和乌鲁木齐都有 90% 左右的受访者选择了“安全”为首位。但在“安全”与“省时”作为首要因素中, 女性显著地更偏好安全: 武汉市的男性受访者有 62.3% 选择了安全, 26.8% 选择了省时; 女性有 70.2% 选择了安全, 有 17.9% 选择了省时。乌鲁木齐市的受访者中, 有 64.0% 的男性和 75.5% 的女性选择安全, 选择“省时”的比例两性分别为 24.6% 和 16.5%。

从实际数据看, 项目组从乌鲁木齐的交警部门获得了 2012—2014 年三年的交通事故现场处理数据。在因超速行为引发事故的事件中, 有 82.2% 的行为主体为男性; 违法超车导致事故的司机中, 85.7% 为男性; 违法抢行的司机中, 74.3% 为男性; 违反交通信号灯的司机中 77.2% 为男性。已发生事故的状况从侧面反映出男性为了“抢时间”更容易采取超速、违法超车、闯红灯等高风险行为。

(二) 女性更支持与交通安全有关的措施

女性对现有交通基础设施的改进建议一致性地指向出行安全。尤其是当安全措施与出行效率发生冲突时, 较大比例的男性会出于对影响效率的担心对安全措施提出质疑或反对。

武汉市的受访女性在各类交通安全措施的建议上都比男性表现积极。第一, 有关是否建议通过传统的人力及设备方式营造交通站点及交通工具内的安全环境: 55.3% 的女性(男性为 46.8%) 强烈希望改善车站、道路照明; 54.0% 的女性(男性为 42.0%) 强烈希望增加警力、引导员和安全员, 19.8% 的女性(男性为 12.5%) 强烈希望在公交车上配备车乘人员。第二, 对运用智能交通相关设备保证安全的建议方面: 48.9% 的女性(男性为 41.8%) 强烈希望在车站附近增设监控摄像头, 32.0% 的女性(男性为 21.5%) 强烈希望在车内安装乘客求助对讲设备。第三, 在有关交通设施的营运时间和方式方面: 37.9% 的女性(男性为 32.7%) 强烈希望地铁停运时间能推迟。

当安全与效率发生冲突时, 相当比例的女性坚持选择安全。如对“设置女性专用车厢和夜间公交车随叫随停”两项建议上, 分别有 28.3% 和 24.6% 的女性认为尽管这可能会带来效率上的损失, 也应该得到支持, 其比例与反对者(约 30%) 差距不大; 而男性支持比例分别为 12.5% 和 19.6%, 却有超过一半的男性明确表示反对。女性比男性有更高的对交通安全的需求, 女性对各种有利于提升安全的措施都表达了更高层次的支持。

(三) 出行安全挫折经历的性别差异

是什么导致了两性在共同注重“安全”基础上的, 男性倾向“省时”, 女性倾向“安全”的差异呢? 从性别视角出发, 我们认为两性作为公共交通的“受害人”经验可能有所差异。在开放的公共环境中, 女性身体可能更易成为“被侵害”的对象。项目组对被访者性骚扰、偷窃、晚归和独行四个方面的经历进行调查。我们假设, 女性更关注出行安全表明她们在公共交通中经历过高风险“被害”行为。

当问及女性的被害经历时, 有 24.6% 的武汉女性受访者和 19.3% 的乌鲁木齐市女性受访者分别报告了在乘坐公共交通工具过程中遭遇过的 88 例和 62 例性骚扰, 其中绝大多数发生在车内(武汉 64.8%, 乌鲁木齐 74.2%), 也有发生在车站、地下通道和街道的多个案例。男性陈述有性骚扰遭遇的比例为 0。男性在回答此问题时多扑哧一笑, 不以为然。

调查表明, 女性大多能主动地采取自我保护措施, 其通常的办法是避免晚归和避免前往预感有危

险的地方。两地女性受访者在最近一个月晚归的比例明显低于男性。问其避免晚归和较早到家的原因,两地的女性都坦言十分害怕遇到危险(武汉51.6%,乌鲁木齐73.8%)。而男性害怕危险的比例两地分别只有11.3%和31.8%。对晚归的担心程度,女性存在明显的安全顾虑。

出于安全的考虑,武汉市的女性受访者中有四分之一在最近一次晚归中采用了步行方式,41.8%的女性在公交停运的情况下选择打车回家。乌鲁木齐市的情况更为明显,晚归时,步行的女性受访者只占9.0%,64.1%的人选择出租车。

女性对于出行安全的重视还体现在进入某公共空间时是否产生恐惧感。乌鲁木齐的受访者表达了相对更高的安全需求,表明对公共交通和公共道路安全的需求会随着社会关系矛盾的紧张程度的增加而增高,而性别因素呈现的女性安全需求则具有普遍性。上述种种情形表明,对出行安全的考虑可能会限定女性的出行范围和时间。

总之,城市居民对公共交通的首要期望是安全,而男性更看重在效率前提下的安全;女性更看重在安全基础上的效率。女性更多地支持政府有关提升交通安全的种种措施。女性因出行遭遇过的性骚扰比例约在20%,对出行安全的考虑可能会限定女性的出行范围和时间。

四、政策建议

两性在出行上的共性是主要的,性别差异主要呈现出与其性别角色的社会分工相关的诸多特点,中国居民呈现的这些特点也与国际上对于两性出行的普遍认识较为一致。

第一,工作是绝大多数居民出行的首要目的。但男性出行多数是比较单一的公务出行,而女性出行呈现出公务+家务的特点。第二,两性出行方式存在明显差异。女性更倾向于步行和公交,男性选择自驾或出租车的比例更高一些。第三,女性交通成本明显低于男性,无论公共交通工具还是自驾,女性交通成本大至是男性的65%左右。第四,虽然人们普遍将出行安全放在第一位,但在“省时”与“安全”相矛盾时,男性更可能因效率而处于安全风险中,女性则更倾向于安全。第五,在公共交通的环境中,女性在出行的人身安全方面更有可能遇到风险。这一状况导致了女性对出行时间和出行范围的自我控制。

城市居民对公共交通的发展期待是更安全的和更低成本的,这也正好与女性的出行需求相契合。

实地调查发现,无论是交通部门的管理者、设计者还是参与日常交通出行的普通市民,对公共交通中可能存在的性别差异都缺乏意识,要么扑哧一笑,要么抓头挠腮,表现出“集体无意识”。我们深刻地意识到,交通的发展存在着削弱性别差异的巨大潜力,但这一目标的实现需要成为公共交通的设计者和管理者的主动行为。研究表明,着眼于女性福利的措施(如开设女性专用地铁车厢)受到不少争议,其反对的理由主要是“效率”问题。

未来在公共交通的建设上,需要加入性别视角。如公交站点改善夜间照明或者增加监控摄像头,以提升女性的安全感。为了使两性在交通领域中平等受益,性别意识主流化是交通项目规划、执行、监测和评估过程中的可以采用的重要工具。联合国社理理事会对社会性别主流化的定义为“把性别问题纳入主流是一个过程,它对任何领域各个层面上的任何一个计划行动,包括立法、政策或项目计划对妇女和男人产生的影响进行分析。它是一个战略,把妇女和男人的关注、经历作为在政治、经济和社会各领域中设计、执行、跟踪、评估政策和项目计划的不可分割的一部分来考虑,以使妇女和男人能平等受益,不平等不再延续下去。它的最终目的是达到社会性别平等。”^[18]中国作为世界的一部分,在未来的公共交通建设上,也要充分体现这一基本原则。

参加调研和写作的成员还有:毛一凡、刘洁、陈龙等人。研究选择武汉和乌鲁木齐为样本城市亦是因为世界银行对其智能交通建设有投入。

参考文献:

- [1] (英)坎迪达·马奇,伊内斯·史密斯,迈阿特伊·穆霍帕德亚. 社会性别分析框架指南[M]. 北京: 社会性别意识资源小组译. 社会科学文献出版社, 2004.
- [2] Garrett M, Wachs M. Transportation planning on trial: the clean air act and travel forecasting. Sage Publications, 1996.
- [3] 王小波. 城市社会学研究的女性主义视角[J]. 社会科学研究, 2006 (6).
- [4] 秦红岭. 城市规划中的性别意识[J]. 城市问题, 2010, (11).
- [5] 段城江, 黄亚平, 张茜. 周期理论: 城市女性的空间需求研究[J]. 城市规划, 2015 (8).
- [6] 塔娜, 刘志林. 西方城市女性时空行为研究的新趋势及其对中国的启示[J]. 地理科学进展, 2017 (10).
- [7] 江海燕, 朱雪梅, 孙泽彬, 等. 广州居民交通出行的分异趋势及对交通公平的启示[J]. 规划师, 2014 (1).

- [8] 郑泽爽, 甄峰. 银川城市生活需求的性别差异及规划建议——基于女性主义视角的研究[J]. 人文地理, 2010, (4).
- [9] 王孝坤, 饶秋丽, 唐春艳. 通勤者出行链类型与出行方式选择的相互影响[J]. 交通运输系统工程与信息, 2014, (2).
- [10] 王振坡, 张馨芳, 宋顺锋. 我国城市交通拥堵成因分析及政策评价——以天津市为例[J]. 城市发展研究, 2017, (4).
- [11] Wajcman J. Feminism confronts technology [M]. Polity Press, 1991.
- [12] 石艳, 张小山. 对信息化时代女性话语仍被“消音”的思考[J]. 青年研究, 2003, (5).
- [13] 王丹凤, 隗志才, 高晶鑫. 考虑互联网使用的居民出行方式选择研究[J]. 软科学, 2016, (10).
- [14] 张萌. 女性出行行为特征研究[D]. 北京: 北京交通大学, 2007.
- [15] Lynch G, Atkins S. The influence of personal security fears on women's travel patterns. Transportation, 1988, (3).
- [16] Assembly UG. Report of the Economic and Social Council for 1997. A/52/3, 18 September 1997. [online] Available from: <http://www.un.org/documents/ga/docs/52/plenary/a52-3.htm>, [Accessed 20 March 2012]. UN-DP (2011) Human Development Report 2011: Angola.

A Comparative Study of Urban Residents' Travel Modes in the Perspective of Gender

TONG Xin, WANG Ya-jing

(*Department of Sociology, Peking University, Beijing, 100871, China*)

Abstract: From the perspective of gender, the study found that urban residents generally believe that public transport has brought convenience to life based on the questionnaires of residents in Wuhan and Urumqi. We found that work is the main goal for residents to travel. The travel modes of different genders are as follows: First, the traditional mode of gender division of labor affects the travel mode of both sexes. Women's work trips are slightly lower than men's, but their travel activities related to housework are higher than men's; Women's travel costs are much lower than men's, and they choose more affordable travel modes, and the percentage of walking or taking other public transport is higher than that of men. Men are more likely to be drivers of private cars. The primary concern of urban residents for public transport is safety while men place more emphasis on safety under the premise of efficiency. The consideration of travel safety may limit the range and time of women's travel. In the future, the development of public transport should be included in the gender assessment.

Key words: travel mode; traffic; gender