

第五章 討論

本章擬依第四章的統計分析結果，分別自（一）通勤家庭與人口變項的關係；（二）通勤家庭與通勤概況；（三）不同類型通勤家庭中父母管教方式；（四）不同類型通勤家庭中親子互動關係；（五）不同類型通勤家庭中子女憂鬱、焦慮狀況；（六）不同類型通勤家庭中父母管教方式與子女憂鬱、焦慮表現；（七）不同類型通勤家庭中親子互動關係與子女憂鬱、焦慮表現；（八）父母管教態度、親子互動關係對通勤家庭子女憂鬱、焦慮行為表現的預測力等八方面進行討論。

第一節 通勤家庭與人口變項關係之討論

本節主要探討「通勤家庭與人口變項的關係」經統計分析的結果，發現此次所蒐集到的通勤家庭樣本數約為全部樣本 9%左右，其中父親通勤佔全數樣本 4.5%，母親通勤佔 2.1%，父母皆通勤佔 2.6%，是否由於近年來經濟狀況並未若四、五年前興盛，夫妻獨立生活尋求個人生涯發展的意願降低，轉為共同生活照顧子女，造成近年來的通勤家庭數量數目並未因此而有所增加，此待往後研究進一步探討。

此外針對人口變項，又分為性別、級別以及父母職業別的統計結果可以發現，本研究所蒐集的樣本男女比例大致平均，而在年齡級別方面，此次樣本多集中於七年級與八年級學生，主要由於此次樣本蒐集時間接近國三學生模擬考時間，因此九年級學生樣本來源少，使得級別的分配上有所限制。在父母職業別方面，由表 5-1-1 統計結果可以看到，父親通勤家庭中，父親多從事工商業，而母親多為無業或家庭主婦等工作。在母親通勤家庭中，父親仍以從事工商業居多，母親亦以從事商業、其他或工業者居多，而父母親皆通勤的家庭中，父母雙方皆以從事工商業職業者居多，可見此次通勤樣本中具有父親通

勤對母親職業別有影響的趨勢，但母親的通勤與否對父親職業別則較無影響趨勢，此與 Farris (1978) 的研究中指出，多數通勤家庭夫妻的職業都具有較高的工作彈性，且扮演通勤角色的多為丈夫的結論不謀而合，並與傳統觀念中，以男性為生計主軸，女性則採以輔助配合丈夫職業特性的生涯職業選擇相呼應。

表 5-1-1 不同通勤家庭中，父母職業順序排列

	父親職業順序	母親職業順序
父親通勤家庭	1、工業(19.5%) 2、商業(8.8%) 3、其他(8%)	1、無業(15.9%) 2、服務業(8.0%) 3、工業(7.1%)
母親通勤家庭	1、商業(6.2%) 2、工業(5.3%) 3、教(2.7%)	1、商業(7.1%) 2、工業、其他(4.4%) 3、無業(3.5%)
父母皆通勤家庭	1、工業(11.5%) 2、商業(4.4%) 3、其他(4.4%)	1、工業、商業(7.1%) 2、其他(5.3%) 3、無業(2.7%)

第二節 通勤家庭與通勤概況關係之討論

本節主要探討「通勤家庭與通勤概況的關係」，針對通勤者（父親通勤、母親通勤、父母皆通勤）的通勤年數、親子聯繫方式、親子聯繫頻率、聯繫時間長短及通勤間距等研究結果進行討論。

1、通勤年數

如表 4-2-3，根據統計結果發現，不論在何種通勤家庭類型中，通勤家庭的通勤者年數皆以 1 年以下為多數，本研究所蒐集之樣本，通勤年數較長者數量並不多，因此通勤年數並未有較大的差異。

2、親子聯繫方式

根據研究結果顯示，無論「父親通勤」、「母親通勤」或「父母皆通勤」家庭，親子聯繫方式都以電話聯繫為最主要的方式，可見雖然電腦通訊聯繫越來越便利，但是對一般家庭來說，電話仍是主要的通訊工具，可能的原因包括，父母的資訊能力、家庭經濟負擔能力等，倘若未來幾年通訊設備越來越完善的情況下，是否會產生比較重大性的改變，可留待往後的研究中繼續針對親子聯繫方式的變革，進行探究。

3、親子聯繫頻率

親子聯繫頻率中，「父親通勤」的聯繫頻率以每週 0-3 次居多，佔 64.9%，「母親通勤」的聯繫頻率每週 0-3 次，佔 66.7%，「父母皆通勤」家庭的聯繫頻率，也以每週 0-3 次居多。

4、聯繫時間長短

如表 4-2-8、4-2-9 所示，在聯繫時間長短方面，在三種通勤家庭中，主要都以每次 5 分鐘以內者居多。在「父親通勤」家庭中，親子互動在 5 分鐘以內的家庭就佔有 56.4%；在「母親通勤」家庭中，親子互動在 5 分鐘以內的家庭就佔有 79.2%；在「父母皆通勤」家庭中，

通勤父親的親子聯繫時間在 5 分鐘內，佔有 65.8%，通勤母親的親子聯繫時間在 5 分鐘內佔有 68.8%，可見在此次研究樣本中，通勤家庭的聯繫時間多以每次 5 分鐘以內為主。

5、通勤間距

如表 4-2-11、表 4-2-12、表 4-2-13，不同類型通勤家庭中，通勤間距的分配，皆以 1 個禮拜以內為最大多數，此可能為本研究取樣時的限制，往後研究若能更進一步，將通勤間距拉大，可能會有不一樣的研究結果出現。

第三節 不同類型通勤家庭中父母管教方式關係之討論

本章節主要探討「不同類型通勤家庭中父母管教方式的關係」，經統計分析的結果如表 5-3-1 發現：

表 5-3-1 通勤家庭與父母管教方式顯著結果統整

	父親要求	父親反應	母親要求	母親反應
不同類型通勤家庭：	*		*	*
父親通勤 (a)	a<d		b<d	b<d
母親通勤 (b)				b<c
父母皆通勤 (c)				
父母皆不通勤家庭 (d)				

- 1、 不同類型通勤家庭中的父母對子女行為表現的要求及反應方面，發現在父親對子女要求、母親對子女行為表現的要求、母親對子女行為表現的反應上，達到顯著，驗證假設 3-1-1、3-2-1、3-2-2。
- 2、 「父親通勤」家庭的父親對子女行為表現的要求較少於「父母皆不通勤」家庭的父親。
- 3、 「母親通勤」家庭中的母親對子女行為表現的反應，較少於「父母皆不通勤」或「父母皆通勤」的家庭的母親。
- 4、 「母親通勤」的母親對子女行為表現的要求較少於「父母皆不通勤」的母親。

過去文獻並未針對通勤家庭的父母管教方式進行探究，但在單親家庭父母管教方式的文獻中，發現父母管教多會採取忽視冷漠或專制權威的管教態度，而國內的謝品蘭（民 81）和王鍾和（民 82）研究中也發現，單親家庭的父母多採用忽視冷漠或專制權威的管教方式來管教子女，依此推論父母親對子女行為表現的要求與反應會較低或是呈現對子女行為的表現要求高、反應低的現象。

唯推論與本研究結果並不一致，換言之，可能來自於男性對於子

女的關懷表現較為內斂，並未若母親明顯，或認為管教子女為母親之責任，使得父親對子女行為表現的反應，在不同類型通勤家庭中，子女所感受到父親對子女行為表現的反應也差異不大，可能因而造成未達顯著。

推論的父親對子女行為表現的要求及母親對子女行為表現的要求及反應，正好與本研究的結果相互呼應，也就是說，研究結果顯示，父親對子女行為表現的要求、母親對子女行為表現的要求及反應，確實存有差異。可能的原因在於，通勤家庭中，通勤者與子女相處時間時間少，不通勤者與子女相處時間多，父母對子女行為表現的要求與反應，就在通勤與否的因素下，對父母對子女產生不同的反應與要求，與先前針對單親家庭的父母管教態度相比較，通勤家庭的假性單親家庭型態，的確有偏向忽視冷漠的管教傾向。

第四節 不同類型通勤家庭中親子互動關係之 討論

本章節主要探討「不同類型通勤家庭中親子互動關係的差異」，經統計分析的結果如表 5-4-1 發現：

表 5-4-1 通勤家庭與親子互動關係顯著結果統整

	與父親身體 互動	與父親心理 互動	與母親身體 互動	與母親心理 互動
不同類型通勤 家庭：		*		*
父親通勤 (a)		a<d		a<d
母親通勤 (b)		b<d		b<d
父母皆通 (c)		c<d		c<d
父母皆不通勤 家庭 (d)				

- 1、不同類型通勤家庭中的父母與子女間的身體互動沒有顯著差異存在，並未支持假設 4-1-1、4-2-1。
- 2、不同類型通勤家庭中的父母與子女間的心理互動有顯著差異存在，驗證假設 4-1-2、4-2-2，差異存在於「父母皆不通勤」的家庭，在父親的心理互動及母親的心理互動上面，皆大於通勤家庭的三種類型。

過去的文獻幾乎很少搜尋到探討不同類型通勤家庭的親子互動關係的研究，但由過去針對單親家庭的親子互動狀況文獻中，發現目前單親家庭的親子互動狀況的研究有正反兩面的看法，在單親家庭中的親子互動關係因考量子女缺少另外一方親人的照顧，因此有較多的投入和互動，親子互動關係較為緊密 (Hanson, 1986; Donnelly & Finkelhor, 1992)。但也有研究顯示單親家庭父母的親子互動會因家

庭型態的變更，親子互動關係變得疏離，由此來看，單親家庭的家庭型態中，親子互動關係在不同研究中有不同的結論，但確實存在有差異性，據此推論，不同類型通勤家庭中，親子互動關係應存有差異性。

但上述推論卻與本研究中，探討子女所感受到與父母的身體互動及心理互動，發現不同類型通勤家庭中的青少年所感受到與父母的身體互動上沒有顯著差異，與推論不相符合，推就造成此項結果的原因可能在於國中生對於父母的關注已漸轉為同儕關係的重視，且國中生的課業繁重，青少年著重在課業上的時間也較長，因此造成子女所感受到與父母的身體互動上沒有太大的原因。不過，由此也顯見，通勤家庭的家庭型態對青少年而言，身體互動上的感受雖然在子女所感受到與父母的身體互動上，對子女而言並為有太大的差異性，但心理上的互動所造成的差異，更顯重要。

第五節 不同類型通勤家庭中子女憂鬱、焦慮狀況之討論

為瞭解不同類型通勤家庭（父親通勤、母親通勤、父母皆通勤）的子女憂鬱與焦慮的表現，是否有顯著差異存在，乃以單因子變異數分析分別探討，經統計分析的結果發現：

- 1、不同類型通勤家庭中，影響青少年的憂鬱行為表現，並無顯著差異存在。此項結果並未驗證假設 5-1。
- 2、不同類型通勤家庭中，影響青少年的焦慮行為表現，並無顯著差異存在。此項結果並未驗證假設 5-2。

雖然過去很少文獻探討通勤家庭中的子女憂鬱及焦慮行為表現，但是從國內外探究單親家庭中的子女在憂鬱、焦慮表現的研究中，發現單親家庭的子女較易產生心理適應上面的問題，這是由於單親家庭的型態，容易讓子女自我評價過低，而引起的一種消極、不適當的自我否定態度。且表現較多憂鬱及焦慮的行為（鄭翠娟，民 86；林崇德，民 84；Nadia Garnefski and Rene F. W. Diekstra, 1997）。換言之，家庭型態有較大改變時，會對子女帶來負向的影響，如：子女憂鬱及焦慮等的行為。

但在本研究中，卻未顯現此種結果，換言之，不同類型通勤家庭雖為假性單親，但似乎並不會影響子女憂鬱及焦慮行為表現。推測造成此項結果不顯著的原因可能在於：

- 1、將全部有效樣本依不同通勤家庭的類型區分後，各組別人數過少，致使不論是在哪種類型的家庭中，子女的憂鬱及焦慮的行為表現並未有顯著差異存在。
- 2、與單親家庭相較，因單親家庭在形成單親型態的家庭前，已經經歷過暴風期，子女的性格及面臨的生活變化的傷害早已形

成，但在通勤家庭中，由此次有效樣本的背景資料中得知父母通勤的年數多在一年以內，子女所感受到的家庭生活的變遷不大，此乃與單親家庭最大的不同，但是，未來如果將通勤時間差距拉大，子女是否會因長期與父親會母親互動品質減少而有較多憂鬱及焦慮行為的表現，則有待未來更進一步的探求與釐清。

第六節 不同類型通勤家庭中父母管教方式與子女憂鬱及焦慮表現狀況討論

本章節主要探討「不同類型通勤家庭中父母管教方式與子女憂鬱及焦慮表現」的關係。經統計結果如表 5-6-1 可知：

表 5-6-1 不同類型通勤家庭、父母管教方式與子女憂鬱、焦慮表現顯著結果統整

		父親要求	父親反應	母親要求	母親反應
憂鬱	父親通勤				
	母親通勤				* (-.557)
	父母皆通勤				
焦慮	父親通勤				
	母親通勤				
	父母皆通勤				

- 1、在「母親通勤」家庭中，母親對子女行為表現的反應程度和子女的憂鬱表現間，存有顯著負相關的關係，換言之，母親對子女行為表現的反應越高，子女憂鬱行為表現就越少，驗證假設 6-3-5。
- 2、在「母親通勤」家庭中，母親對子女行為表現的要求程度和子女憂鬱表現間沒有顯著相關，此次結果並未支持假設 6-3-2。
- 3、在「父親通勤」、「父母皆通勤」的家庭中，父母對子女行為表現的要求及反應和子女憂鬱行為表現間的關係，沒有顯著相關存在，此次結果並未支持假設 6-1-1、6-1-2、6-1-3、6-1-4、6-1-5、6-1-6、6-3-1、6-3-3、6-3-4、6-3-6。

4、在「父親通勤」、「母親通勤」、「父母皆通勤」的家庭中，父母對子女行為表現的要求及反應和子女焦慮行為表現間的關係，沒有顯著相關存在，此次結果並未支持假設 6-2-1、6-2-2、6-2-3、6-2-4、6-2-5、6-2-6、6-4-1、6-4-2、6-4-3、6-4-4、6-4-5、6-4-6。

過去文獻中，很少直接針對不同類型通勤家庭中的父母的管教方式和子女憂鬱及焦慮行為表現關係的研究，但國內外針對與通勤家庭型態類似的單親家庭的研究結果卻顯示，單親家庭的父母對子女的管教，若採取過度的控制、保護與要求，則會對子女的憂鬱及焦慮行為表現帶來影響（Siqueland, Kendall, Steinberg, 1996；Muris & Merckelbach, 1998；鄭惠萍，民 91）。由此推論，不同類型的通勤家庭中，父母採用的管教方式不同，子女的憂鬱及焦慮行為應也會有所差異。

在「母親通勤」家庭中，母親對子女行為表現的反應越高，子女憂鬱行為表現就越少，反之，若母親對子女行為表現的反應越低，子女憂鬱行為表現就越多。究其原因，可能在於「母親通勤」家庭中，母親為主要通勤者，在家時間受到限制，子女對母親的依賴相對減少，但一般家庭仍以母親為主要的管教者，母親對子女愛的表示、溝通、及正向回饋等，對於子女的心理意義頗大，因而在此類通勤家庭中，母親對子女行為表現的反應越低，子女越無所適從，越不容易感受到家庭的凝聚力與愛的展現，因此越容易有憂鬱行為表現，但是此推論是否可成立，則有待進一步研究之確認。

第七節 不同類型通勤家庭中親子互動關係與 子女憂鬱及焦慮表現狀況討論

本章節主要探討「不同類型通勤家庭中親子互動關係與子女憂鬱及焦慮表現」的關係。經統計分析的結果獲知如表 5-7-1：

表 5-7-1 不同類型通勤家庭、親子互動關係與子女憂鬱、焦慮表現
顯著結果統整

		與父親身 體互動	與父親心 理互動	與母親身 體互動	與母親心 理互動
憂鬱	父親通 勤		* (-.265)	* (.027)	
	母親通 勤		* (-.475)		
	父母皆 通勤				* (-.412)
焦慮	父親通 勤				
	母親通 勤		* (-.418)		* (-.431)
	父母皆 通勤				

- 1、 在「父親通勤」家庭中，子女與父親的心理互動和子女憂鬱表現間，存有顯著負相關存在，換言之，子女與父親的心理互動越多，子女的憂鬱行為表現越少，驗證假設 7-1-4。
- 2、 在「父親通勤」家庭中，子女與母親的身體互動，和子女憂鬱表現間，具有顯著正相關存在，換言之，子女與母親的身體互動越多，子女憂鬱行為表現越多，驗證假設 7-3-1。
- 3、 在「父親通勤」家庭中，子女與父親的身體互動及與母親的心理互動和子女憂鬱表現間，沒有顯著相關關係，此次結果並未支持假設 7-1-1 和假設 7-3-5。
- 4、 在「母親通勤」家庭中，子女與父親的心理互動與子女憂鬱表現間，存有顯著負相關，換言之，子女與父親的心理互動越多，子女憂鬱行為表現越少，驗證假設 7-1-5。
- 5、 在「母親通勤」家庭中，子女與父親的身體互動及與母親的身體互動、心理互動，和子女憂鬱表現間，並未有顯著相關存在，此次結果並未支持假設 7-1-2、7-3-2、7-3-5。
- 6、 在「父母皆通勤」家庭中，子女與母親的心理互動和子女憂鬱表現間，有顯著負相關，換言之，子女與母親的心理互動越多，子女憂鬱行為表現越少，驗證假設 7-3-6。
- 7、 在「父母皆通勤」家庭中，子女與父親的身體互動、心理互動及與母親的身體互動，和子女憂鬱表現間，此次結果並未支持假設 7-1-3、7-1-6、7-3-2。
- 8、 在「父親通勤」家庭中，子女與父母的身體互動、心理互動和子女的焦慮表現間，並沒有顯著相關存在，此次結果並未支持假設 7-2-2、7-2-4、7-4-1、7-4-4。
- 9、 在「母親通勤」家庭中，子女與父親的心理互動及與母親的心理互動和子女焦慮表現間，存有顯著負相關，換言之，子女與父母心理互動愈多，子女焦慮行為表現就愈少，驗證假設 7-2-5、7-4-5。

10、在「母親通勤」家庭中，子女與父親的身體互動及與母親的身體互動和子女焦慮表現間，沒有顯著相關存在，此次結果並未支持假設 7-2-2、7-4-2。

11、在「父母皆通勤」家庭中，子女與父母親的身體互動及心理互動和子女的焦慮表現間，並沒有顯著相關存在，此次結果並未支持假設 7-2-3、7-2-6、7-4-3、7-4-6。

過去文獻針對通勤家庭的親子互動與子女憂鬱及焦慮行為表現的研究不多，但是國內外針對單親家庭的相關研究也顯示，親子互動模式的確會影響子女憂鬱或焦慮的狀況，且家庭環境在個體的適應上是一個相當重要的因素，尤其是家庭成員間的互動關係與孩子的適應情形之間的相互影響更為重要，因為有良好的家庭環境，才能有自信與安全感的孩子。(許嘉尹，民 91；莊麗雯，民 91；Gurung, Sarason, Keeker & Sarason, 1992)。據此推論，通勤家庭的親子互動關係應會交互影響子女的憂鬱及焦慮行為反應，換言之，來自不同類型通勤家庭的青少年，會因親子互動關係類型的不同，而表現出較多或較少的憂鬱及焦慮行為。換言之，在不同的通勤家庭中，子女與父母的親子互動，應會影響子女的憂鬱及焦慮行為表現。

在針對通勤家庭中，父母親與子女的心理互動及身體互動進行深入探究，發現在「父親通勤」家庭中，子女與父親的身體互動和其憂鬱及焦慮行為表現間，未存有顯著相關的關係。究其原因在一般傳統「男主外、女主內」的概念，父親通勤在外的情形較為易被子女接受，也較普遍。子女平時與父親間的身體互動就沒有十分頻繁，在面對生活壓力時，母親本來就常扮演協助者的角色，也許造成父親通勤家庭中的父親與子女身體互動與其憂鬱及焦慮間並無顯著差異的結果。

在「父親通勤」家庭中，子女與父親的心理互動和其憂鬱行為表現間存有顯著負相關，造成的原因可能在於，在「父親通勤」家庭中，雖然父親通勤在外，但是若父親仍能與子女保持心理上

的互動，父親通勤在外時，能夠與子女增加聯繫的頻率、縮短來回的通勤間距，加強與子女的心理互動，減少父親不在身邊的不安全感，因而子女憂鬱行為的表現就會降低，子女面對通勤的家庭型態時，較能以正面的角度去看。至於在「父親通勤」家庭中，母親與子女的身體互動間卻呈現顯著正相關的情形，推究其可能原因在於，父親通勤在外，管教重擔落在母親身上，母親必須偶爾扮演嚴父角色，母親對子女管教行為越多，身體互動限制也越多，此種做法可能產生的衝突就越多，以致子女憂鬱的情形也較多，此項推論是否成立仍待進一步研究進行探究。

對於「母親通勤」家庭中，子女與父親的心理互動的程度，與其憂鬱及焦慮行為存有顯著負相關。其可能原因在於，母親通勤在外，父親為主要管教者，生活大小事件皆與父親息息相關，若父親與子女的心理互動越多，子女越能感受到照顧者的關懷，越能對生活有所適應，憂鬱及焦慮情形就會越低。而在「母親通勤」家庭中，子女與母親的心理互動越多，對於子女焦慮行為表現也會越低，可能原因在於，雖然母親通勤在外，但子女對於母親的依賴仍然存在，與母親透過縮短通勤間距、增加聯繫時間及頻率等方式，促使子女與母親的心理互動越多，子女越能感受到其與母親的依存感，也許就因而乃致則其焦慮行為表現就越少。

在「父母皆通勤」家庭中，子女與母親的心理互動和其憂鬱行為表現存有顯著負相關，但與父親心理互動並未有顯著關係存在，推究其原因，可能是在父母皆通勤的情況下，子女對於母親的依賴仍大於父親，當子女需要商量事情或有情感需要依靠時，會以母親為求助對象，因此在「父母皆通勤」的情況下，子女與母親的心理互動越高，則子女的憂鬱表現就越低。

綜合上述可以發現，通勤家庭與父親及母親的心理互動與子女憂鬱及焦慮行為表現存有多種的顯著相關性，可見通勤家庭雖然類同於單親家庭，但在與父母親的互動過程，心理層面的用心

似乎才成為影響子女憂鬱及焦慮差異的主要原因，但此項推論仍待更進一步研究進行探究。

第八節 通勤家庭類型、父母管教（要求、反應）、親子互動（身體互動、心理互動）對子女憂鬱、焦慮行為表現的預測力之討論

一、通勤家庭類型、父母管教（要求、反應）、親子互動（身體互動、心理互動）對子女憂鬱、焦慮行為表現的整體預測力之討論

為了解通勤家庭類型（父親通勤、母親通勤、父母皆通勤、父母親皆不通勤）、父母管教（要求、反應）及親子互動關係（身體互動、心理互動）等，對通勤家庭子女的憂鬱及焦慮行為的預測力，乃以前者為預測變項，通勤家庭子女的憂鬱行為為效標變項，依次進行多元逐步（stepwise）迴歸分析。現將統計分析的結果敘述和討論如下：

1、對子女憂鬱行為表現的預測力討論

如表 5-8-1 所示，對全體青少年來說，聯合子女所感受到的與父親的心理互動、子女所感受到與母親的心理互動等兩個變項，可以解釋青少年憂鬱行為表現總變異量的 13.8%。在這兩個變項與青少年的憂鬱行為表現間的關係皆為負向，也就是說，父子心理互動越高，子女會表現較少的憂鬱行為；母子心理互動越高，子女也會表現較少的憂鬱行為。

表 5-8-1 預測青少年憂鬱行為表現之重要變項及解釋量摘要表

預測變項	父子(女)心理互動	母子(女)心理互動
憂鬱行為表現	3.1%	10.7%

2、對子女焦慮行為表現的預測力討論

如表 5-8-2 所示，對全體青少年來說，聯合子女所感受到的與父親的心理互動、子女所感受到與母親的心理互動等兩個變項，可以解釋青少年焦慮行為表現總變異量的 7.4%。在這兩個變項與青少年的

憂鬱行為表現間的關係皆為負向，也就是說，父子心理互動越高，子女會表現較少的焦慮行為；母子心理互動越高，子女也會表現較少的焦慮行為。

表 5-8-2 預測青少年憂鬱行為表現之重要變項及解釋量摘要表

預測變項	父子(女)心理互動	母子(女)心理互動
焦慮行為表現	1.2%	6.2%

上述的研究結果，驗證假設，且對憂鬱及焦慮行為表現而言，都以子女所感受到與父母親的心理互動為重要變項，此項發現似乎顯示，父母親與子女的心理互動是預測子女憂鬱或焦慮行為表現的重要變項。

二、父母管教（要求、反應）、親子互動（身體互動、心理互動）、通勤年數、通勤間距，對通勤狀況不同子女的憂鬱行為表現預測力之討論

為了解父母管教（要求、反應）及親子互動關係（身體互動、心理互動）、通勤年數、通勤間距等，對不同類型通勤家庭子女的憂鬱行為的預測力，乃以前者為預測變項，不同類型通勤家庭子女的憂鬱行為為效標變項，依次進行多元逐步（stepwise）迴歸分析。現將統計分析的結果敘述和討論如下：

1、父親通勤

如表 5-8-3 所示，對「父親通勤」家庭中的青少年來說，聯合父親通勤間距、子女所感受到與母親的心理互動等兩個變項，可以解釋青少年憂鬱行為表現總變異量的 14.6%。在「父親通勤」家庭中的父親通勤間距為正向關係，子女所感受到與母親的心理互動為負向關係，也就是說，父親通勤間距也久，子女會表現較多的憂鬱行為；母子（女）心理互動越高，子女也會表現較少的憂鬱行為。

2、母親通勤

如表 5-8-3 所示，對「母親通勤」家庭中的青少年來說，聯合母親對子女行為表現的要求、反應等兩個變項，可以解釋青少年憂鬱行為表現總變異量的 40.2%。在「母親通勤」家庭中的母親對子女行為表現的要求為正向關係，對子女行為表現的反應為負向關係，也就是說，父母對子女行為表現要求越多，子女會表現較多的憂鬱行為；母親對子女行為表現反應越高，子女也會表現較少的憂鬱行為。

3、父母皆通勤

如表 5-8-3 所示，對「父母皆通勤」家庭中的青少年來說，母親與子女心理互動的變項，可以解釋青少年憂鬱行為表現總變異量的 14.2%。在「父母皆通勤」家庭中的母親與子女心理互動為負向關係，也就是說，在「父母皆通勤」家庭中，母親與子女心理互動越多，子女也會表現較少的憂鬱行為。

表 5-8-3 預測不同通勤狀況青少年憂鬱行為表現之重要變項及解釋量摘要表

	父親通勤 間距	母子女心 理互動	母親反 應	母親要 求	總變異 量
父親通勤	8.1%	6.5%			14.6%
母親通勤			28.1%	12.1%	40.2 %
父母皆通勤		14.2%			14.2%

三、父母管教（要求、反應）、親子互動（身體互動、心理互動）、通

勤年數、通勤間距，對通勤狀況不同子女的焦慮行為表現預測力

之討論

1、父親通勤

如表 5-8-4 所示，對「父親通勤」家庭中的青少年來說，聯合父親通勤間距、子女所感受到與母親的心理互動等兩個變項，可以解釋青少年焦慮行為表現總變異量的 22.8%。在「父親通勤」家庭中的父親通勤間距為正向關係，子女所感受到與母親的心理互動為負向關係，也就是說，父親通勤間距越久，子女會表現較多的焦慮行為；母子（女）心理互動越高，子女也會表現較少的焦慮行為。

2、母親通勤

如表 5-8-4 所示，對「母親通勤」家庭中的青少年來說，聯合父親與子女的心理互動、母親對子女行為表現的反應等兩個變項，可以解釋青少年焦慮行為表現總變異量的 45.1%。在「母親通勤」家庭中的父親與子女的心理互動及母親對子女行為表現的反應為負向關係，也就是說，「父母親通勤」家庭中，父子女心理互動越高，子女也會表現較少的焦慮行為；母親對子女行為表現的反應越高，子女會表現較少的焦慮行為。

表 5-8-4 預測不同通勤狀況青少年焦慮行為表現之重要變項及解釋量摘要表

	父子（女） 心理互動	母子（女） 心理互動	母親反應	父親通勤 間距	總變異量
父親通勤		14.1%		8.7%	22.8%
母親通勤	26.5%		18.6%		45.1%