

# 通勤时间对心理健康的影响： 基于美好生活的视角<sup>\*</sup>

苗瑞凯<sup>1</sup> 王俊秀<sup>\*\*2,3</sup>

(<sup>1</sup> 中国社会科学院大学研究生院, 北京, 102488) (<sup>2</sup> 内蒙古师范大学心理学院, 呼和浩特, 010022)

(<sup>3</sup> 中国社会科学院社会学研究所, 北京, 100732)

**摘要** 为探讨通勤时间对民众心理健康的影响, 以及美好生活体验的中介作用与美好生活需要的调节作用, 对 4199 名居民进行问卷调查, 结果显示: (1) 通勤时间、心理健康、美好生活体验、美好生活需要等两两显著相关; (2) 美好生活体验在通勤时间与心理健康间起中介作用; (3) 美好生活需要对通勤时间与美好生活体验的关系以及美好生活体验与心理健康的关系均起调节作用, 具体来说, 高美好生活需要不仅可以降低通勤时间对美好生活体验的负向影响, 还可以增强美好生活体验对心理健康的正向影响。

**关键词** 通勤时间 心理健康 美好生活体验 美好生活需要

## 1 引言

随着社会的快速发展与生活节奏的日益加快, 越来越多的人发出了“时间去哪了”的疑问。人们在财富收入不断增加的同时, 能够自主支配的时间却越来越少(李爱梅等, 2015)。近期, “996 工作制”被推上风口浪尖, 长时间的工作引起民众普遍不满。然而, 随着社会竞争的加剧, 居民在承受较长工作时间的同时, 长时间的通勤也成为上班族不得不面对的问题。据《2018 年中国城市通勤研究报告》显示, 北京、上海等城市居民通勤时间均已超过 1 个小时。时间作为一种有限的资源, 时间的紧缺或匮乏会无形中给人们带来压力, 影响个体的心理社会适应(Gärling et al., 2014; Höge, 2009)。通勤时间对个体心理健康的影响也逐渐成为研究者关注的焦点(符婷婷等, 2018; 孙斌栋等, 2019), 但目前的研究并未能系统全面的探索其内在影响机制。

自党的“十九大”报告指出“我国社会主要矛盾已经转化为人民日益增长的美好生活需要和不平

衡不充分之间的矛盾”后, 党和政府越来越重视民众的美好生活。美好生活是民众心理健康的重要基础和保障, 当前对美好生活的评估一方面为目前生活状况的、美好生活“实然”层面的美好生活体验, 另一方面为人们对美好生活理想观念的、美好生活“应然”层面的“美好生活需要”(王俊秀等, 2019)。通勤作为连接家庭与工作的日常活动, 通勤时间的变化往往伴随着社会休闲等其他隶属于美好生活的变化, 与民众的美好生活体验与需要息息相关。因此, 本研究拟从美好生活的视角分析通勤时间对心理健康的内在影响, 以期了解民众的美好生活水平, 为制定维护民众身心健康的规划和政策提供参考。

### 1.1 通勤时间与心理健康

通勤时间(commuting time)即个人从居住地往返工作场所(学校)所需要花费的时间。伴随着工业化和城市化的推动, 私家车的普及使得国内主要城市普遍面临交通堵塞问题, 同时职业空间结

\* 本研究得到国家社会科学基金重大项目(16ZDA231)的资助。

\*\* 通讯作者: 王俊秀, E-mail: casswjx@163.com

DOI:10.16719/j.cnki.1671-6981.20210327

构的分散导致居民需要承受越来越长时间的通勤。Science 研究发现,上下班通勤是最令人厌恶、最不受欢迎的活动(Kahneman et al., 2004),因而通勤时间与健康的关系也引起了多学科的广泛关注(Martin et al., 2014; Nie & Sousa-Poza, 2018; Stutzer & Frey, 2008)。一项针对澳大利亚居民进行的调查结果发现在控制了个人以及工作相关特征的情况下,随着通勤时间的增加,个体感受到的精神压力也会增加(Gottholmseder et al., 2009); Wheatley (2014)曾对英国员工的调查也得到了相似的结论,长距离的通勤无论是对男性还是女性都造成了生活满意度的下降,更容易产生负性情绪。因此,我们提出假设 1: 通勤时间可负向预测心理健康。

### 1.2 美好生活体验的中介作用

美好生活是对较高质量生活水平以及和谐、公平、民主的生存环境的描绘(张卫伟, 王建新, 2018)。美好生活体验即是个体对当下美好生活状况的内在感受(王俊秀等, 2019)。长时间的通勤本身易引起个体对生存环境的不满,降低美好生活体验;而且通勤作为联结工作-家庭生活的日常活动,通勤时间的变化也往往伴随着其他活动时间的变化。资源消耗理论认为,在工作与家庭生活领域,一个活动的变化会对另一个活动产生影响,其中活动时间以及精力的不合理分配容易引起工作生活冲突(Frone, 2003)。有研究发现,通勤时间越长,个体分配在睡眠、用餐、社会休闲、身体锻炼上的时间会相应缩短,而这些活动恰恰是美好生活的重要组成部分(Christian, 2012; Hilbrecht et al., 2014),影响着民众的美好生活体验;美好生活体验是个体感受幸福、保持心理健康所必须的心理成分,美好生活体验越高,意味着美好生活各方面得到了满足。已有研究发现,个体生活质量(刘亚丽等, 2008)、社会公平(栾文敬等, 2013)等美好生活成分与心理健康间均有着高度正相关关系。因而,美好生活得到满足,个体会感受到更多的社会支持与幸福感,负性情绪相对较少,有利于心理健康。因此,我们提出假设 2: 美好生活体验在通勤时间与心理健康之间起着重要的中介作用。

### 1.3 美好生活需要的调节作用

美好生活体验强调当下的内在感受,而美好生活需要则是人们对高质量美好生活的希望和追求(王俊秀等, 2019)。希望理论(hope theory)认为,希望是一种积极的心态,是个体对自己及未来目标

的积极信念和预期,引导个体的行为,促进目标的实现。没有目标和希望,也就失去了生活的意义,出现适应不良(Snyder, 2000)。美好生活需要作为一种目标和希望,指向未来,使人有所追求,是主体积极性、能动性、创造性的内在源泉(李海青, 赵玉洁, 2018)。有研究发现,希望有助于提升个体积极心理体验,如拥有成就(如教育、职业)、人际关系(如亲密感、恋爱婚姻)等相关目标的个体主观幸福感更高,心理痛苦程度更低(Rothbaum et al., 2009)。而且还有研究表明,希望可以缓和压力与社交焦虑(倪士光等, 2016)、自杀意念(Hollingsworth et al., 2016)等指标之间的关系,对外界压力因素的不利影响起到缓冲和保护的作用(谢祥龙, 谷传华, 2015; Cohen-Chen et al., 2017)。因而,长时间的通勤虽然是生活中的压力事件,但美好生活需要可能会缓冲通勤时间所带来的不利影响,并有助于增强积极心理体验。因此,我们提出假设 3: 美好生活需要在通勤时间与美好生活体验间、美好生活体验与心理健康间以及通勤时间与心理健康间均存在调节作用。

综上,本研究拟在美好生活视角下,整合资源消耗理论以及希望理论,对通勤时间与心理健康的关系及其内在作用机制进行探讨,重点考察美好生活体验的中介作用以及美好生活需要的调节作用(模型见图 1)。

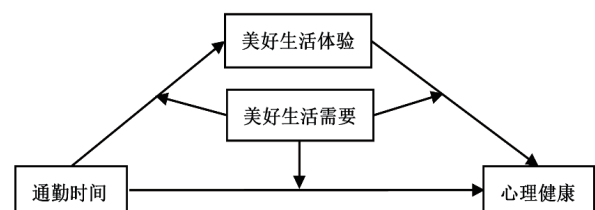


图 1 有调节的中介模型

## 2 方法

### 2.1 研究对象

数据来自中国社会科学院社会学研究所社会心理学研究中心“美好生活”调查(Better Life Survey 2018),调查通过凯迪数据研究中心研发的问卷调研 APP“问卷宝”,向在线样本库的全国用户推送问卷。问卷收回后,课题组利用测谎题、答题完成的情况对问卷进行筛选。调查最初共收回全部作答问卷 4294 份,经筛选后最终得到有效成人问卷 4199 份,问卷有效率为 97.8%。其中男性 2923 人,

女性 1276 人；年龄范围是 18~70 岁，平均年龄为 30.24 岁 ( $SD = 7.40$  岁)；教育程度为小学毕业的 34 人，初中毕业 148 人，高中毕业 605 人，大专毕业 1715 人，大学本科 1486 人，研究生及以上 211 人；收入为 1000 元以下的为 231 人，1001~3000 元为 437 人，3001~5000 元为 1523 人，5001~7000 元为 1052 人，7001~1 万为 544 人，1 万以上为 412 人；根据 2018 年城市排名，居住城市为一线城市 1148 人，新一线城市 1966 人，二线城市 1039 人，三线城市 46 人。

## 2.2 研究工具

### 2.2.1 心理健康

采用 Lovibond 和 Lovibond (1995) 编制的抑郁-焦虑-压力自评量表 (DASS-21)，共 21 道题目，包含抑郁、焦虑、压力 3 个维度，如“我几乎没有什么积极的体验或感受”、“我有呼吸困难的体验或感受”、“我觉得自己总是神经紧绷”。采用 4 点计分形式，1 表示不适用于我 / 从未发生，4 表示完全或大多数时间适用于我 / 几乎总在发生。为方便理解，我们在数据处理时进行反向计分，得分越高，心理健康水平越好。该量表的克隆巴赫  $\alpha$  系数为 .96，具有较好的信度。

### 2.2.2 通勤时间

通勤时间的测量是请作答者回答“您昨天上班或上学，路上花费了\_\_小时（往返）？”该题目为填空题，由调查对象根据实际情况进行填写。

### 2.2.3 美好生活体验

采用中国社会科学院社会心理学研究中心编制的《美好生活体验》问卷，共 28 道题目，包含国家社会、个人物质、家庭关系三个维度，如“我感到社会很公平”、“我很享受现在的生活状态”、“我的家庭生活很温馨”。采用李克特 7 点计分形式，为 1 非常不同意到 7 非常同意，得分越高，美好生活体验越高。该量表的克隆巴赫  $\alpha$  系数为 .96，具有良好的信度。

### 2.2.4 美好生活需要

采用中国社会科学院社会心理学研究中心编制

的《美好生活需要》问卷，共 28 道题目，包含国家社会、个人物质、家庭关系三个维度，如“社会公平”、“得到享受”、“家庭温馨”。采用李克特 11 点计分形式，为 1 非常不重要到 11 非常重要，得分越高，美好生活需要程度越高。该量表的克隆巴赫  $\alpha$  系数为 .98，具有良好的信度。

## 2.3 数据处理

采用 SPSS 24.0 进行描述性统计分析及相关分析，并用 SPSS Process 插件进行中介与调节效应检验。

## 3 结果

### 3.1 共同方法偏差检验

采用 Harman 单因素法进行共同方法偏差检验，结果表明，析出特征值大于 1 的因子共有 5 个，且第一个因子解释的变异量为 28.55%，小于 40% 的临界点（周浩，龙立荣，2004），说明不存在严重的共同方法偏差。

### 3.2 相关分析

相关分析结果表明（见表 1）：通勤时间与心理健康、美好生活体验、美好生活需要均呈显著负相关，心理健康、美好生活需要与美好生活体验之间呈显著正相关。

### 3.3 有调节的中介模型检验

首先，采用 Hayes (2013) 编制的 SPSS 宏程序 PROCESS 中的 Model4，在控制性别、年龄、教育、收入、城市类型的条件下，对美好生活体验在通勤时间与心理健康之间关系中的中介效应进行检验。结果如表 2 所示，通勤时间能显著预测美好生活体验 ( $\beta = -.32, p < .001$ ) 通勤时间、美好生活体验同时进入回归方程，通勤时间能显著预测心理健康 ( $\beta = -.45, p < .001$ )，美好生活体验显著预测心理健康 ( $\beta = .24, p < .001$ )。偏差校正的百分位 Bootstrap 方法检验表明，美好生活体验在通勤时间与心理健康间的中介作用显著， $ab = -.07$ ， $Boot SE = .01$ ，95% 的置信区间为  $[-.09, -.06]$ ，中介效应占总效应的比例  $ab / (ab + c') = 13.5\%$ 。

表 1 各变量的描述统计及相关系数

变量	<i>M</i>	<i>SD</i>	1	2	3	4
1 通勤时间	2.65	2.16	1			
2 心理健康	2.76	.65	-.58***	1		
3 美好生活体验	4.66	.96	-.34***	.41***	1	
4 美好生活需要	9.36	1.25	-.28***	.33***	.47***	1

注：\*\* $p < .01$ ，\*\*\* $p < .001$ ，下同。



表 2 中介效应分析

预测变量	结果变量: 美好生活体验			结果变量: 心理健康		
	$\beta$	$t$	95%CI	$\beta$	$t$	95%CI
通勤时间	-.32	-19.75***	[-.35, -.28]	-.45	-32.51***	[-.48, -.42]
美好生活体验				.24	18.40***	[.21, .26]
$R^2$		.14			.41	
$F$		113.13***			412.15***	

表 3 有调节的中介效应检验

预测变量	结果变量: 美好生活体验			结果变量: 心理健康		
	$\beta$	$t$	95%CI	$\beta$	$t$	95%CI
通勤时间	-.18	-11.06***	[-.22, -.15]	-.42	-27.54***	[-.45, -.39]
美好生活需要	.44	26.39***	[.41, .47]	.15	8.27***	[.11, .18]
时间*需要	.06	2.83**	[.02, .10]	.02	1.13	[-.02, .06]
美好生活体验				.16	10.87***	[.13, .19]
体验*需要				.06	5.26***	[.04, .08]
$R^2$		.30			.42	
$F$		219.71***			302.63***	

其次,采用 SPSS 宏中的 Model59,对所有变量中心化后,在控制性别、年龄、教育、收入、城市类型的条件下,对有调节的中介模型进行检验。结果如表 3 所示,将美好生活需要放入模型后,通勤时间与美好生活需要的乘积项对美好生活体验的预测作用显著( $\beta = .06, p < .01$ ),美好生活体验与美好生活需要的乘积项对心理健康的预测作用显著( $\beta = .06, p < .001$ )说明美好生活需要在通勤时间与美好生活体验之间以及美好生活体验与心理健康间起调节作用。

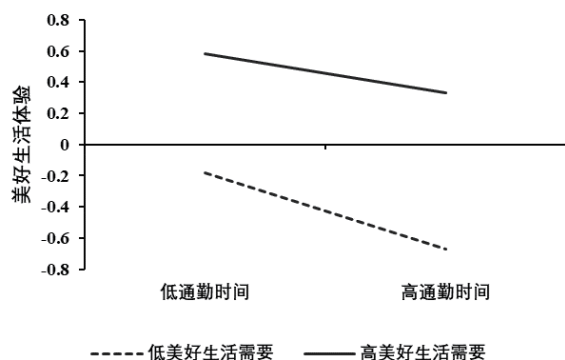


图 2 美好生活需要在通勤时间和美好生活体验之间的调节作用

进一步简单斜率分析(图 2),对于低美好生活需要的个体,通勤时间对美好生活体验有显著的负向预测作用( $\text{simple slope} = -.24, t = -12.04, p < .001$ );对于高美好生活需要的个体,通勤时间对美好生活体验的负向预测作用显著减缓( $\text{simple slope} = -.12, t = -3.90, p < .001$ )。

(图 3)对于低美好生活需要的个体,美好生活体验对心理健康有显著的正向预测作用( $\text{simple}$

$\text{slope} = .15, t = 6.30, p < .001$ );对于高美好生活需要的个体,美好生活体验对心理健康的正向预测作用显著增强( $\text{simple slope} = .33, t = 19.93, p < .001$ )。

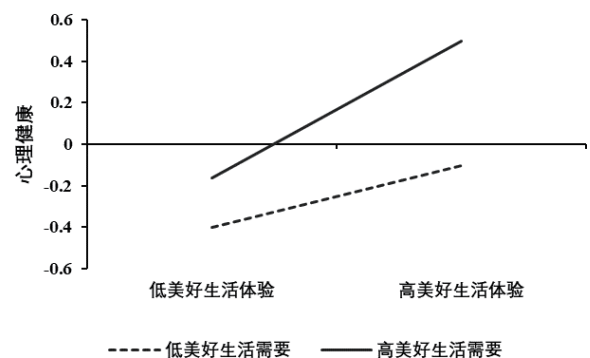


图 3 美好生活需要在美好生活体验和心理健康之间的调节作用

#### 4 讨论

相关分析结果表明,通勤时间越长,心理健康水平越差。这与以往的研究结果相一致(吴江洁, 2016; Stutzer & Frey, 2008)。压力—应激理论认为,持续的压力会引发个体的应激过程,从而产生焦虑、紧张、疲惫等形式的反应,损害心理健康(Meurs et al., 2010)。通勤,作为每天往返于家庭和工作之间的活动,其占用的时间是影响民众压力的重要因素之一(吴江洁,孙斌栋,2016),容易对心理健康带来不利影响。

中介分析结果表明,美好生活体验在通勤时间与心理健康间起中介作用。该结果支持了资源消耗理论,说明美好生活体验是通勤影响心理健康的

重要中介机制。一方面，通勤时间越长，个体在休闲娱乐以及身体锻炼等方面的时间便会减少，挤占了民众感受美好生活的时光，较低的身体活动水平以及不良的美好生活体验易引起个体身体和心理上的不适（Brown & Roberts, 2011; Hilbrecht et al., 2014）；另一方面，通勤时间过长也容易滋生对社会的不满，尤其在大城市，更多的人以地铁和公交出行，拥挤的地铁公交再加上长时间的通行，极易产生对社会的不满情绪和不公正感受，舒适、公正的社会环境也是民众感受美好生活的重要组成部分（张卫伟，王建新，2018），对社会环境的不满难以产生美好生活体验。可以看出，通勤时间的增加，易引起各方面的美好生活需求得不到满足，基本需求理论（basic needs theory）曾指出，衣食住行等基本需求的满足是个体发展、完善和获得幸福的保障，对身心健康、幸福感等均有促进作用（吴才智等，2018；Deci & Ryan, 2002）。因而，通勤时间增加，居民缺乏美好生活体验，进而影响心理健康，降低个体心理机能的良好状态。

此外，本研究还发现，美好生活需要对通勤时间与美好生活体验的关系及美好生活体验与心理健康的关系均起调节作用。具体而言，在中介路径的前半段中，相对于低美好生活需要个体，高美好生活需要的个体通勤时间对美好生活体验的负向影响变小；在中介路径的后半段中，相对于低美好生活需要个体，高美好生活需要增强了美好生活体验对心理健康的正向影响。该结果充分说明了美好生活需要对美好生活体验起到重要的缓冲和保护作用，同时也验证了希望理论的重要性。以往研究表明，希望作为一种心理力量，是应对压力事件的弹性资源，较高希望水平的个体会更多的通过自我意念进行心理调节，是减少生活不良体验的有效措施（Horton & Wallander, 2001；Ong et al., 2006）。通勤时间的增加，虽然挤占了人们大量的休闲娱乐等感受美好生活的时光，给个体带来无法忽视的身心压力，但如果个体仍然保持对美好生活的积极希望，则会对其美好生活体验有着积极的促进作用。

而且，未来美好生活的希望会给个体提供强有力的动力支撑，更多的采用健康的行为方式来维护自身的身心健康，进一步增强美好生活体验带来的积极情绪。对美好生活的需要和向往并不仅仅是个人的事情，党和政府在十九大上也已提出要把人民对美好生活的向往作为奋斗目标，那么作为美

好生活的主体，更应该树立美好生活的目标，也应相信生活会越来越美好。

鉴于通勤时间对美好生活及心理健康带来的负面影响，心理上的调试固然重要，但也不能忽视城市交通的改善，缓解城市交通拥堵以缩短通勤时长在“健康中国”的建设中尤为重要。此外，政策上还可以通过增加交通设施供给和调整工作模式等来缓解交通拥堵，如公共出行工具优先，实施错峰上下班制度，实行远程办公等等。

本研究从美好生活视角探讨了通勤时间与心理健康的关系及其机制，但仍存在一定的不足：首先研究是根据横截面数据进行的分析，并不能确定其因果机制，其次，缺乏对居民不同通勤方式的考察。在未来的研究中，可采用相应的实验研究判断通勤时间与心理健康的因果关系，同时进一步分析在不同的通勤方式下，通勤时间对心理健康的差异性影响。

## 5 结论

本研究得出以下结论（1）通勤时间与心理健康呈显著负相关；（2）美好生活体验在通勤时间与心理健康间起中介作用；（3）美好生活需要对通勤时间与美好生活体验的关系以及美好生活体验与心理健康的关系均起调节作用，美好生活需要对美好生活体验和心理健康起到重要的缓冲和保护作用。

## 参考文献

- 符婷婷，张艳，柴彦威. (2018). 大城市郊区居民通勤模式对健康的影响研究——以北京天通苑为例. *地理科学进展*, 37(4), 547-555.
- 李爱梅，颜亮，王笑天，马学谦，李方君. (2015). 时间压力的双刃效应及其作用机制. *心理科学进展*, 23(9), 1627-1636.
- 李海青，赵玉洁. (2018). 人民日益增长的美好生活需要 是推动中国特色社会主义发展的内生动力. *先锋*, 4, 6-7.
- 刘亚丽，王瑶. (2008). 高中骨干教师生活质量与心理健康状况调查. *心理科学*, 31(3), 729-731, 728.
- 栾文敬，路红红，童玉林，吕丹娜. (2013). 家庭关系对流动儿童心理健康的影响. *学前教育研究*, 2, 27-36.
- 倪士光，李虹，张平，徐继红. (2016). 压力知觉对流动儿童社交焦虑的影响：希望的调节作用. *中国特殊教育*, 11, 63-68.
- 孙斌栋，吴江洁，尹春，陈玉. (2019). 通勤时耗对居民健康的影响——来自中国家庭追踪调查的证据. *城市发展研究*, 26(3), 59-64.
- 王俊秀，刘晓柳，谭旭运，苗瑞凯. (2019). 人民美好生活需要：内涵、体验与获得感. *红旗文稿*, 16, 15-17.
- 吴才智，荣硕，朱芳婷，湛燕，郭永玉. (2018). 基本心理需要及其满足. *心理科学进展*, 26(6), 1063-1073.
- 吴江洁. (2016). *城市通勤时耗对个人幸福感与健康的影响研究*. 华东师范大学博士学位论文，上海.

- 吴江洁, 孙斌栋. (2016). 发达国家通勤影响个人健康的研究综述与展望. *世界地理研究*, 25(3), 142–150.
- 谢祥龙, 谷传华. (2015). 知觉压力对大学生主观幸福感的影响: 希望的调节作用. *首都师范大学学报(社会科学版)*, 4, 151–156.
- 张卫伟, 王建新. (2018). 美好生活的多重价值内涵及其现实构建. *思想理论教育*, 4, 37–42.
- 周浩, 龙立荣. (2004). 共同方法偏差的统计检验与控制方法. *心理科学进展*, 12(6), 942–950.
- Brown, H., & Roberts, J. (2011). Exercising choice: The economic determinants of physical activity behaviour of an employed population. *Social Science and Medicine*, 73(3), 383–390.
- Christian, T. J. (2012). Trade-offs between commuting time and health-related activities. *Journal of Urban Health*, 89(5), 746–757.
- Cohen-Chen, S., Crisp, R. J., & Halperin, E. (2017). A new appraisal-based framework underlying hope in conflict resolution. *Emotion Review*, 9(3), 208–214.
- Deci, E. L., & Ryan, R. M. (2002). *Handbook of self-determination research*. New York: University of Rochester Press.
- Frone, M. R. (2003). Work-family balance. In J. C. Quick & L. E. Tetrick (Eds.), *Handbook of occupational health psychology* (pp. 143–162). Washington: American Psychological Association.
- Gärting, T., Krause, K., Gamble, A., & Hartig, T. (2014). Emotional well-being and time pressure. *PsyCh Journal*, 3(2), 132–143.
- Gotholmseder, G., Nowotny, K., Pruckner, G. J., & Theurl, E. (2009). Stress perception and commuting. *Health Economics*, 18(5), 559–576.
- Hayes, A. F. (2013). *Introduction to mediation, moderation, and conditional process analysis: A regression-based approach*. New York: Guilford Press.
- Hilbrecht, M., Smale, B., & Mock, S. E. (2014). Highway to health? Commute time and well-being among Canadian adults. *World Leisure Journal*, 56(2), 151–163.
- Höge, T. (2009). When work strain transcends psychological boundaries: An inquiry into the relationship between time pressure, irritation, work-family conflict and psychosomatic complaints. *Stress and Health*, 25(1), 41–51.
- Hollingsworth, D. W., Wingate, L. R. R., Tucker, R. P., O'Keefe, V. M., & Cole, A. B. (2016). Hope as a moderator of the relationship between interpersonal predictors of suicide and suicidal thinking in African Americans. *Journal of Black Psychology*, 42(2), 175–190.
- Horton, T. V., & Wallander, J. L. (2001). Hope and social support as resilience factors against psychological distress of mothers who care for children with chronic physical conditions. *Rehabilitation Psychology*, 46(4), 382–399.
- Kahneman, D., Krueger, A. B., Schkade, D. A., Schwarz, N., & Stone, A. A. (2004). A survey method for characterizing daily life experience: The day reconstruction method. *Science*, 306(5702), 1776–1780.
- Lovibond, S. H., & Lovibond, P. F. (1995). *Manual for the depression anxiety stress scales* (pp. 112–118). Sydney: Psychology Foundation.
- Martin, A., Goryakin, Y., & Suhrcke, M. (2014). Does active commuting improve psychological wellbeing? Longitudinal evidence from eighteen waves of the British household panel survey. *Preventive Medicine*, 69, 296–303.
- Meurs, J. A., Gallagher, V. C., & Perrewé, P. L. (2010). The role of political skill in the stressor-outcome relationship: Differential predictions for self- and other-reports of political skill. *Journal of Vocational Behavior*, 76(3), 520–533.
- Nie, P., & Sousa-Poza, A. (2018). Commute time and subjective well-being in urban China. *China Economic Review*, 48, 188–204.
- Ong, A. D., Edwards, L. M., & Bergeman, C. S. (2006). Hope as a source of resilience in later adulthood. *Personality and Individual Differences*, 41(7), 1263–1273.
- Rothbaum, F., Morling, B., & Rusk, N. (2009). How goals and beliefs lead people into and out of depression. *Review of General Psychology*, 13(4), 302–314.
- Snyder, C. R. (2000). *Handbook of hope: Theory, measures, and applications*. San Diego, CA: Academic Press.
- Stutzer, A., & Frey, B. S. (2008). Stress that doesn't pay: The commuting paradox. *The Scandinavian Journal of Economics*, 110(2), 339–366.
- Wheatley, D. (2014). Travel-to-work and subjective well-being: A study of UK dual career households. *Journal of Transport Geography*, 39, 187–196.

# The Effect of Commuting Time on Mental Health: The Perspective of Better Life

Miao Ruikai<sup>1</sup>, Wang Junxiu<sup>2,3</sup>

(<sup>1</sup>Graduate School, University of Chinese Academy of Social Sciences, Beijing, 102488)

(<sup>2</sup>School of Psychology, Inner Mongolia Normal University, Hohhot, 010022)

(<sup>3</sup>Institute of Sociology, Chinese Academy of Social Sciences, Beijing, 100732)

**Abstract** As the city expands, commuting time is getting longer. According to "2018 China Urban Commuting Research Report", the commuting time in major cities such as Beijing and Shanghai has exceeded one hour. As a limited resource, the shortage of time inevitably makes people feel pressure, which adversely affects the psychosocial adaptation. The effect of commuting time on mental health has become a growing focus for researchers. However, the underlying mechanism has not been studied systematically. In recent years, the Party and the government have paid more and more attention to the better life of people. Better life is closely related to people's mental health. The current assessment criterion of better life is, on the one hand, better life experience of the current living conditions, and on the other hand, the needs for better life in people's ideals. As a daily activity that connects family and work, changes in commuting time are often accompanied by changes in leisure time, which are closely related to the better life experience and needs of people. Therefore, this study intends to explore the internal effect of commuting time on mental health from the perspective of better life. This study not only helps to understand the better life of people, but also provides a reference for the government to formulate plans and policies to safeguard the physical and mental health of the people.

The purpose of this study was to explore the influence mechanism of commuting time on mental health. Totally 4,199 people (2923 men, mean age=30.24 years,  $SD=7.40$  years) were surveyed using the questionnaire survey APP "Survey Baby". Participants anonymously completed Commuting Time Scale, Depression, Anxiety and Stress Scales (DASS-21; 21 items, three factors: depression, anxiety and stress;  $\alpha=.96$ ), Better Life Experience Scale (BLES; 28 items, three factors: national society, personal material and family relations;  $\alpha=.96$ ) and Better Life Needs Scale (BLNS; 28 items, three factors: national society, personal material and family relations;  $\alpha=.98$ ). All measures showed good reliability and validity in the present study.

The results indicated that: (1) Commuting time, mental health, better life experience and better life needs were significantly correlated with each other; (2) Better life experience played a mediating role between commuting time and mental health; (3) Better life needs could not only significantly moderate the relationship between commuting time and better life experience, but also significantly moderate the relationship between better life experience and mental health.

These findings revealed the relationship between commuting time and mental health from the perspective of better life. In addition, the research findings could provide some available suggestions for improving people's better life experience and mental health. Firstly, it is beneficial to reduce commuting time. The government and transportation departments should take effective measures to solve the traffic problems. Secondly, it is important to help people improve the level of better life needs. The hope of better life in the future will provide individuals with strong motivation to adopt more healthy behaviors to maintain their physical and mental health.

**Key words** commuting time, mental health, better life experience, better life need