

【研究ノート】

地方都市における私立中学校の存立基盤 ——通学圏の分析を中心に——

田 畠 良 介 ・ 近 藤 暁 夫

I 目 的 と 方 法

1. 問題の所在

日本国憲法ならびに教育基本法に謳われているとおり、教育、なかならず義務教育においては、教育需要に対する機会均等の実現は常に希求されなければならない課題である。しかしながら、人間の社会が、広がりをもつ空間上に展開されている以上、学校教育の需給に一定の空間的な不均等が生じることは避けられない。例えば、近年の過疎化、少子高齢化に伴い、複式学級が全国的に増加傾向にあるが、これらの学級では少人数を対象とした授業実践ができる反面、教科教育の進度が遅れがちになることも少なくない¹⁾。また、学校自体の統廃合も各地で避けえない課題となっている。

もともと、量的な配分に限れば、公立の小中学校はほぼ人口に比例した形で全国的に分布している。義務教育に関して、教育機会の空間的な均等の観点から問題とすべきは、主に、私立の小中学校の不均等分布であるといえよう。中学校を例に取れば、2018年現在全国には1万校あまりの中学校が存在し、うち私立の中学校は775校なので、私学の比率は8%弱である²⁾。しかし、これが東京都では中学校804校中187校が私学で、比率は23%となる。東京都を筆頭に、大阪府63校、神奈川県63校、兵庫県43校など、私立中学校は東京圏と京阪神圏に集中する傾向が顕著である。

このような私立中学校の空間的不均等は、次のような問題につながる可能性をはらんでいる。私学は独自の教育哲学に則り、公立学校では履修困難な多様な教育の選択肢を提供している点に特色がある。そのため、私学の少ない地域では、受けられる教育の選択肢がそれだけ少なくなる。特に、エスカレーター進学が期待できる名門大学の付属中学校や、難関大学に多くの入学者を輩出している名門進学校といわれる中学校は東京等一部の地域に集中しており、これは親世帯の所得の地域的不均等や学習塾等教育サービス業の地域的不均等とあいまって学力水準の不均等の拡大・定着を助長させかねない。不登校児等公立校になじめない児童・生徒の受け皿としての私立校の役割も、私立校の空白地域では享受できない。中学に限らず、大学等の高等教育機関も地域的に不均等分布を示していることは確かだが、大学の場合は進学にあわせて下宿等の形で居住地を変更して対処することが可能（それによる経済的負担等の地域差は無視できないが）なのに対して、中学校進学を目的とした児童本人あるいは世帯全体の居住地移動はより障壁が大きい。私学の振興を含む、全国的な教育機会の多様性の確保が、教育の機会均等と、地域社会の多様な発展のためには理想である。

しかしながら、民間経営体である私学が、より多くの生徒確保が見込まれる大都市圏に偏って立地するのは、経済的観点から当然の帰結である。また、民営である私学の地域的な均等配分を教育行政が直接統制することは不可能で、地方自治体等による立地誘導策にも限界があらう。

そこで、教育政策上まず求められるのは、私学が自発的に広範な地域に立地し、存続していくことができるための環境整備であらう。これまで、教育施設の均等配分の問題に対して、公立小中学校については、Yeates³⁾、富永・貞弘⁴⁾、桐村⁵⁾など、児童生徒の通学距離を最小

にする学校配置モデルの作成がなされている。しかし、これらは通学区内の児童生徒が全員同一の学校に通学することを前提としており、公立学校の学区割を超越した形で児童生徒を集める、私学への適用は難しい。また、私学中学校の通学圏についての検討は非常に少なく、管見の限り拙稿⁶⁾を含めてわずかであるが、拙稿も直接調査対象にしたのは高校生（一貫校である中学校からの進学者が含まれていた）で、対象校も大都市圏の中心都市（京都市）にある女子校という特殊性の強い事例であった。

以上のように、日本の各地域において教育の多様な選択肢を用意し、生徒の自発的な学びを促す上では、公立と私立の教育施設をとともに含んだ形で教育サービス全体の供給のあり方を、その地域の実情にあわせて議論する必要がある。しかし、私立中学校については、全国的に少なくない比重を占め、かつ地域的な不均等が大きいにも関わらず、経営実態や存立基盤の体系的検討が不足していることは否めない。特に、政策面での議論の前提となる、私学の地域への教育サービス供給の実態は、これまで中学高校ともに検討が少なく⁷⁾、特に中学校に対してはほとんど検討されてこなかった。私学の存立基盤の抽出と発展の議論においては、まず、私学が実際にどの程度の範囲から生徒を集めているのか、言い換えれば、どの程度の範囲にまで教育サービスを供給し、地域の教育サービスの多様性にどの程度寄与しているのかについて明らかにする必要がある。また、経営的観点からも、近年私立中学の受験者数が横ばい・減少傾向にある⁸⁾中で、経営の安定と教育サービス提供のあり方を考えるための基礎的作業として、サービス供給圏（通学圏）の抽出は重要な作業といえる。

そこで、本稿では、私学の教育サービス供給圏の実態を明らかにする一事例として、従来検討のなかった大都市圏外に立地する私立の中学校である「A中学校」を事例とし、生徒の通学圏とその変遷を明ら

かにする。ここで大都市圏外の中学校を事例として選定した理由は、私学同士の競合によって通学圏に歪みが出るのが想定される大都市圏内の中学校に対して、私学が希少な地域の中学校であれば一種の地域独占的な形で明瞭な通学圏が形成されていることが期待できること、大都市圏の私立中学校については、データは1970年代と古いものの東京の中学校を対象とした吉村⁹⁾、不十分ながらも京都で行った拙稿¹⁰⁾による検討が既にあることによる。

2. 対象と検討の手順

本稿の対象となるA中学校は、愛知県豊橋市に位置する私立中学校で、同一法人経営の高等学校と同一の敷地に立地する、いわゆる中高一貫校である。高等学校には普通コースや音楽科など4つのコースが設けられているが、A中学校から進学した生徒は通常「中高一貫コース」に所属し、主に四年制大学への進学を目指す。2019年現在、愛知県三河地区に私立の中学校は3校ある¹¹⁾が、1校は国立大学の附属中学校、1校は全寮制で地域社会に密着しているとはいいがたい学校であり、A中学校が実質的に三河地域の中学生に対して身近な私学教育を供給している唯一の中学校になっている。

学校法人としては1925年に創立され、当初は女子校であった（現在は中学高校ともに共学）。キリスト教精神にもとづく「信・望・愛」を学園建学の精神としており、2018年度現在の中学校の生徒数は220人である。地域の中心駅である豊橋駅から東に約3.5km離れた住宅地内に校地があり、豊橋駅からはバスで15分～20分、自転車で約20分を要する¹²⁾。通学手段としてはこのほかにスクールバスも用意されており、また校舎に隣接する寮で生活する生徒もいる。

本研究においては、中学校再開¹³⁾年度の第1期生（1993年度入学）から2017年度卒業生までの卒業生1,918名の住所データを入手するこ

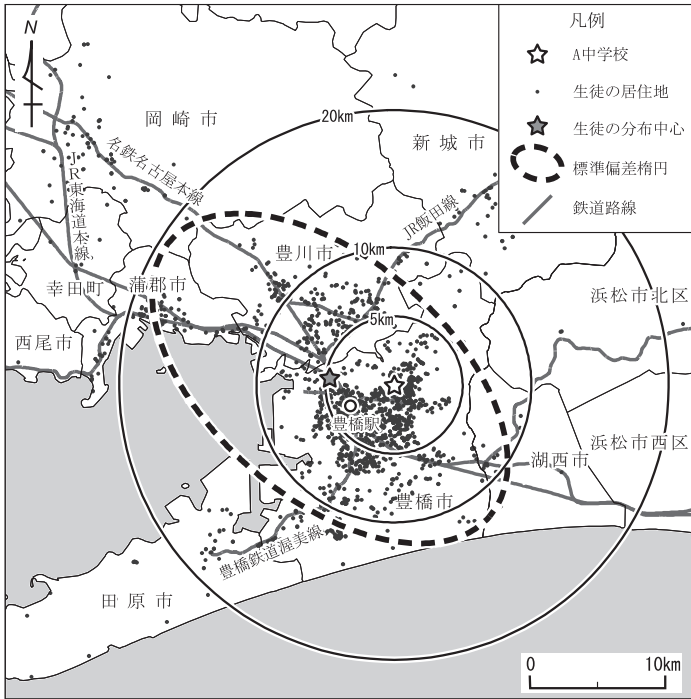
とができた。通学圏の分析は原則としてこのデータを用いる。ただし、本データには、性別や通学手段などの項目が含まれていないため、補完として2018年度のA中学校在籍生220名を対象とした通学に関するアンケート調査¹⁴⁾を行った。有効回答数は174件であった。通学圏の分析は、A中学校提供の住所データならびにアンケートで得られた住所等のデータを街区レベルでアドレスマッチング¹⁵⁾し、GISソフト(ESRI社のArcView)を用いて図化の上通学距離や通学圏の形状等の分析を行う形で実施した。

II 結果と考察

1. A中学校の通学圏

住所データをもとにしたA中学校の1993年度～2017年度在籍生徒1,918名の自宅と通学先(A中学校)の位置関係を第1図に示す。また、便宜的に生徒の在籍年度別に4つの時期(1993～1998年度、1999～2004年度、2005～2010年度、2011～2017年度)に区分し、それぞれの時期における生徒の実家住所の分布を第1表に示した。また、第1表に示した地域区分には、福岡県や三重県等「その他」に分類されている、明らかに実家からの通学が不可能な生徒の住所が10件含まれていたため、これを除去した上で残りの1,908件の生徒の住所分布を要約するために、標準偏差楕円ならびに分布中心の抽出を行った。結果は第1図に示してある。さらに、第2表には、各期における「その他」の住所の生徒を除去した通学圏の範囲を示した。また、第2図には、全生徒を距離別に並べた累積グラフを示した。これらをもとに、A中学校の通学圏の特徴について検討する。

第1図、第2図にあるように、A中学校の生徒の居住地は、中学校から10km以内の範囲、自治体でいえば愛知県豊橋市と豊川市に集中している。A中学校から10kmの範囲の人口は概ね50万人であるので、



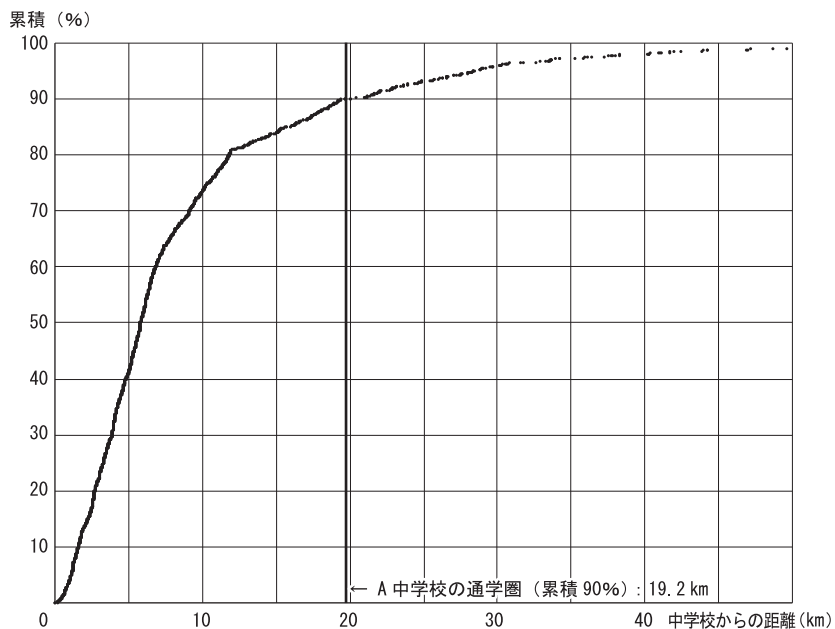
第1図 A中学校在学学生（1993～2017年度）の分布

・A中学校提供資料より作成。

第1表 在籍年度別A中学生徒の居住地（人）

居住地域	生徒の在籍年度				全体
	1993～98	1999～04	2005～10	2011～17	
豊橋市内	303	360	277	321	1,261
東三河地区	94	116	133	132	475
西三河地区	41	29	31	19	120
尾張地区	4	2	9	6	21
静岡県	13	2	8	8	31
その他	1	4	3	2	10
合計	456	513	461	488	1,918

・A中学校提供資料より作成。



第2図 A中学校への通学距離の累積グラフ（1993～2017年度）

・A中学校提供資料より作成。

第2表 在籍年度別A中学校生徒の通学距離

在籍年度	通学距離 (m)		
	平均値	標準偏差	中央値
1993～98	9,710	12,393	5,895
1999～04	7,921	7,761	5,620
2005～10	9,880	11,528	6,100
2011～17	8,512	9,253	5,727
全体	8,969	10,348	5,778

・A中学校提供資料より作成。

地方都市における私立中学校の成立閾地は、あくまでこの事例のみという限定つきで考えれば、おおよそ10km圏内人口50万人程度を目安とすることができよう。

第1表に示されているように、A中学校の生徒のうち、約6割は中学校が位置する豊橋市内の出身者で占められる。豊川市、田原市、蒲郡市等の東三河（豊橋市を除く）を加えると、1,918人中1,736人、全体の9割以上が東三河の出身者ということになる。蒲郡市にある全寮制の私立中学を除けば、A中学校は東三河唯一の私立校として地盤を有しているといえよう。その反面、豊橋市に隣接し、距離的には蒲郡市や田原市よりもA中学校に近い湖西市をはじめとする静岡県からの通学者は非常に少なく、全体の1.6%程度にとどまっている。これは拙稿¹⁶⁾でも指摘したように、義務教育段階で県境を越えて通学することの心理的かつ制度的な障壁の存在を示唆する。しかし、少なくとも湖西市のJR東海道線沿線の地区であれば物理的には十分A中学に通学可能な距離であることから、経営の安定性や広範な教育サービスの提供を考えるのなら、県境を越境しての進学を選択できる生徒をより増やすための官民での環境整備も検討されてよかろう。第1図に示した生徒の分布中心はA中学校の西約5kmに位置し、標準偏差楕円の形状も扁平になっているが、これはこのようなA中学校の生徒の地域的な偏り（仮に生徒がA中学校を中心に同心円状に分布しているのなら、分布中心はA中学校の位置に合致し、標準偏差楕円も円形に近くなる）によるものといえる。

また、第2表には年代ごとの通学距離の平均値と中央値を示しているが、平均値、中央値ともに年代による大きな差異はない。このことから、A中学校の再開以降の約25年間で、生徒の通学圏には大きな変動がみられず、東三河を基盤に学校からおおよそ20kmの圏内に一貫して教育サービスを提供してきたとみなすことができる。

中学校や高等学校の通学圏をどのように画定するかについては様々な方法があるが、ここでは東京都、愛知県、富山県の公立高校 88 校を対象に通学圏の抽出を行った八木沢・吉村¹⁷⁾の例にならって通学圏の抽出を行いたい。八木沢らは、生徒の通学距離を学校から近い順に並べ、それが累積 90% になった時の値を一応の通学圏としている。これを基準に第 2 図のように A 中学校の生徒の通学距離（実家と学校間の直線距離）を短い順に並べると、累積 90% の値は 19.2km になる。これは後述のように非常に大きな値である。次節では、既往の通学圏の報告と本稿の結果を対比させることで、A 中学校の通学圏の特徴を明らかにしたい。

2. 先行研究との比較

先行研究で抽出された各種教育機関の通学圏の値と A 中学校の値を比較したのが第 3 表である。A 中学校は、義務教育段階の教育機関であるにもかかわらず、広範な通学圏を擁している。まず、八木沢・吉村が抽出した公立高校 88 校の通学圏は、富山県で約 11km、愛知県で約 10km、東京都で約 9km であった。対象とした 88 校のうち最も通学圏が広い高校でも、東京都の某高校の 19.1km に留まっており、これは A 中学校とほぼ同等である。また、筆者がかつて調査した京都女子高校生徒の通学距離の累積 90% の値は 33.2km になり、八木沢・吉村が調査した 88 校すべてを大きく上回る。京都女子高校の生徒には付属中学校からの内部進学の子もおり、この生徒の（高 1 現在の）現住所は中学校時代の自宅住所とほぼ一致すると考えていい。そこで、京都女子中学校から内部進学した生徒のみの通学距離の累積 90% の値を求めると 24.0km となり、これは A 中学校よりも 5km 程度大きな値である¹⁸⁾。

また、私立の中学校に関しては、吉村¹⁹⁾が 1976 年という古いデー

第3表 教育施設までの通学圏の比較

学校の属性	通学圏	対象年代	出典
A 中学校	19.2 km	1993～2017年	A 中学校資料
東京都公立高校	約 9 km	1980年代前半	八木澤・吉村 (1984)
愛知県公立校校	約 10 km	1980年代前半	八木澤・吉村 (1984)
富山県公立高校	約 11 km	1980年代前半	八木澤・吉村 (1984)
京都女子中学校	24.0 km	2009年	近藤 (2010)
私立 F 中学校 (東京)	約 15 km	1976年	吉村 (1993)
私立 G 中学校 (東京)	約 18 km	1976年	吉村 (1993)
私立 H 中学校 (東京)	約 20 km	1976年	吉村 (1993)
私立 I 中学校 (東京)	約 22 km	1976年	吉村 (1993)
私立 J 中学校 (東京)	約 22 km	1976年	吉村 (1993)
立正大学大崎校舎 (東京)	おおむね 40 km ¹⁾	1984～1994年	助重 (1994)

1) これのみ累積 90%の値ではない。

タではあるものの東京の都心部に立地している私立の中高一貫校の中等部の通学圏を検討しており、これによると各中学校の通学圏は 15 km～22kmの範囲となっている。その後の交通網の整備や学校間の競争激化、中学進学に関する意識の変化などの社会変化によって通学圏には多少の変化はあるものと考えられるが、A 中学校の通学圏がこの 20 年間ほぼ一定の圏域で安定していることを考慮すれば、現在の東京の私立中学校の通学圏もこれらの値から大幅に乖離しているとは考えにくい。そして、これらの距離は A 中学校の通学圏とほぼ一致することから、私立中学校の通学圏は、一定の公共交通網が整備されていれば、大都市圏、地方ともにおおむね 15kmから 20km程度であると考えることができる。この距離の値は私立大学の通学圏²⁰⁾の約半分にあたるが、この差は中学生と大学生の通学に対する体力やトラブルに巻き込まれるリスクへの対処の結果であろう。ただし、中学校段階から長距離の通学に耐えている生徒は、潜在的に大学への長距離の通学

に対しても高い適応力があると考えられることもでき、これは特に自宅生の比率が高い地方都市の中堅レベルの私立大学の学生獲得を考えるうえでも興味深い。

3. 現在の生徒の通学時間と利用交通機関

本節では、アンケート調査の結果をもとに、2018年度現在のA中学校の生徒の通学時間と利用交通機関等について明らかにする。回答者174名の内訳を第4表に示したが、174名中63%にあたる110名が豊橋市内からの通学である。また、女子生徒の方がより豊橋市内から通う傾向が強い。しかしながら、第5表に示すように、通学時間においては、女子生徒の方が長時間を要している事例が多い。これは、後述のように女子生徒の場合豊橋駅や自宅から自転車を通学手段に選択することが体力的理由等から難しく、より時間を要するバスや路面電車を選択せざるをえないことによる。また、第5表からわかるように、およそ半数の生徒が45分以上の通学時間、3分の1の生徒が60分以上の通学時間を必要としている。すなわち、朝は7時前に自宅を出、部活動後であれば夏でも日没後の帰宅になるような環境での通学を余儀なくされている生徒が

第4表 アンケート回答者の男女内訳

居住地	男子	女子	全体
豊橋市外	34人	30人	64人
豊橋市内	43人	67人	110人
全体	77人	97人	174人

・アンケート調査より作成。

第5表 アンケート回答者の通学時間

通学時間	男子	女子	全体
5～15分	6人	15人	21人
15～30分	9人	12人	21人
30～45分	18人	20人	38人
45～60分	20人	14人	34人
60～90分	20人	24人	44人
90分以上	4人	12人	16人

・アンケート調査より作成。

一定数いることになる。

次に、A 中学校への通学に用いる交通機関をすべて答えてもらい、その全回答者に対する比率を示したのが第6表である。最も多く使われる交通機関は自転車であり、全体の約6割が利用している。また、自転車で直接A中学校まで通学している生徒も特に豊橋市内を中心に多い。次に多いのが自家用車での通学であり、全体の25%が利用している。家族の運転する車で毎日通学していることになり、私立中学校への進学が家族にも一定の労力の負担を必要としていることを示す。スクールバスの利用者は全体の1割程度にとどまっており、豊橋鉄道バスの利用者を下回る。公共交通機関で最も利用されているのは鉄道であり、JR東海道本線ならびに豊橋鉄道渥美線の利用が目立つ。JR飯田線や名古屋鉄道名古屋本線の利用者は相対的に少ない。これは、豊橋駅からA中学校までの距離が3.5kmあることから、飯田線や名鉄線の沿線にあたる豊川市からなら直接自転車や自家用車でA中

第6表 アンケート回答者の交通機関利用率

交通機関	居住地		
	豊橋市内	豊橋市外	全体
自転車 ¹⁾	65% (55%)	55% (14%)	61%
自家用車	19%	36%	25%
JR東海道本線	3%	34%	14%
JR飯田線	1%	3%	2%
名古屋鉄道名古屋本線	0%	16%	6%
豊橋鉄道渥美線	13%	2%	9%
豊橋鉄道市内線	0%	3%	1%
豊橋鉄道バス	13%	17%	14%
スクールバス	6%	20%	11%

¹⁾ () 内の値は直接A中学校に自転車通学している回答者の割合。

・アンケート調査より作成。

学校に通う方が少ない通学時間ですむからと考えられる。それに対して、東海道本線の沿線である蒲郡市や湖西市、豊橋鉄道渥美線の沿線の田原市からはほかに有効な交通手段がなく、これらの路線が選択されていると考えられる。また、A 中学校の最寄駅は豊橋鉄道市内線の競輪場前駅であるが、A 中学校からは約 1km ある。路面電車である市内線は速度も遅く、豊橋駅から A 中学校までの有効な輸送機関としては機能していない。

次に、通学時に不安を感じる点を複数回答制で質問した（第 7 表）ところ、回答者の 4 割弱が「家から学校までが遠い」ことを、3 分の 1 が「帰宅時間が遅い」ことを不安を感じる点として挙げた。特に女子生徒に関しては帰宅時間への不安が大きくなっていった。また、ダイヤの乱れや痴漢など、公共交通機関関係の不安点はそれほどないが、自転車通学の生徒を中心に「事故多発地点」への不安があることは少数ながらも安全確保の点から見逃ごせない。公立校と異なり、通学が長距離になり指定通学路を設けることも困難な私立校においては、見守り等の組織的な通学路の安全確保が相対的に難しい条件にあるのは

第 7 表 A 中学校在籍生が通学にあたって不安な点

通学時に不安な点	男子	女子	全体
痴漢	1 人	2 人	3 人
家から学校まで遠い	33 人	34 人	67 人
帰宅時間が遅い	20 人	37 人	57 人
事故多発地点が多い	10 人	8 人	18 人
バス・電車のダイヤの乱れ	8 人	14 人	22 人
その他	4 人	14 人	18 人

N=174

・アンケート調査より作成。

確かだが、それでも不断の改善に努める必要があることは間違いない。

このように、私立中学校への進学は、通学時間が長くなる点、通学にあたって交通費等の費用負担や自転車で長距離を通学する等の体力面での負担が大きい点、自動車での送迎等での家族負担などの各種コストを生徒と家族に要求する点、通学時のトラブルの可能性や帰宅時間が夜になるなどの各種のリスクを高める点など、公立校への進学に対して不利になる条件が存在する。しかし、それでも私立中学校が今日も存立しえているという事実は、それらを相殺し上回る便益を生徒側が期待し、また実感して私立校を選択しているためだといえよう。そこで、A 中学校の生徒が A 中学校を進学先で選んだ理由（複数回答制）を尋ねた結果を第 8 表に示す。回答の最多は「私立中学の教育に興味を持った」からであるが、これは私立校を選んだ生徒として一般的な回答である。具体的な回答で最多なのは「文武両立するため」であり、A 中学校が部活動に力を入れている点が評価されているといえる。親や兄弟、先輩、教師の勧めなどの影響も多く、身近な主体の推薦が進路決定に影響を与えているといえる。これを裏返せば、私学の環境を知る身近な主体の後押しがなければ、なかなか私立中学への

第8表 A 中学校に進学した理由

理由	回答数
文武両立するため	46 人
私立中学校教育に興味を持った	66 人
兄弟、親戚の紹介	25 人
公立中学校に不満があった	10 人
中高一貫だから	7 人
友人、先輩の紹介	4 人
親、塾、小学校の先生のすすめ	17 人
体験入学で楽しそうと思った	11 人
新しい友達を作る	5 人
家から近いから	4 人
新しい環境になりたい	3 人
学校からの勧誘	1 人

N=174

・アンケート調査より作成。

進学は決断しにくいともいえるだろう。「公立中学校への不満」や「新しい環境」をA中学校への進学理由にあげた生徒も一定数おり、公立校になじめない生徒の受け皿としてのA中学校の社会的意義が示唆される。

Ⅲ 結論と今後の課題

本稿では、公立校では難しい独自の教育サービスを提供し、地域の教育の質と多様性を担保する存在である、私立中学校の存立基盤と教育サービスの供給圏を探ることを目的としてきた。具体的には、愛知県豊橋市に位置する私立A中学校を事例として生徒の通学範囲と利用交通手段を検討した。その結果、A中学校の通学圏は約19kmであり、東三河地区を基盤としていることが明らかになった。また、生徒の大部分は自転車や自家用車を用いて通学しており、通学時間が1時間を超える生徒も一定数存在した。通学に対して不満や不安を持っている生徒も少なくなく、これらの通学負担の軽減と危険性の除去が、私立校の経営上も若年者を保護し多様な教育機会を提供するという社会全体の公益性の上でも重要である。

また、A中学校の通学圏は、東京や京都などの大都市圏の私立中学校でなされた類似の調査で抽出された通学圏の範囲とおおむね一致していた。これらから考えれば、私立中学校の通学圏は大都市圏・地方ともにおおむね20km前後、通学時間で60分～90分程度を限度とするといえよう。また、A中学校を例に取れば、地方都市での私立中学校の存立には、通学圏（20km）内人口50万人程度がひとつの目安になると考えることができる（もちろん、A中学校のみの事例で一般化は不可能である）。もっとも、地方都市はもちろん、大都市圏においても私立中学校の通学圏やそれを踏まえた地域的な存立基盤、地域社会における役割の検討は不足しており、今後の更なる研究蓄積が期待

される。

A 中学校でみられるような、通常の中学校区割りを越えた広域からの生徒の通学は、私学が広域に教育サービスを供給していることを示しているだけでなく、学校教育上も、多様な地域の社会環境を背景に持つ生徒が集まることで互いに刺激し合う効果が指摘できる。これは私学の特色のひとつといえるだろう。また、アンケート調査からは、公立校での教育にあきたらない生徒が A 中学校を進学先に選択していることも明らかになっており、多様な教育の選択肢を用意するという私学の地域全体の教育サービス供給における意義も確認できた。私学は自らの努力で生徒を集めなくてはならないという宿命から、公立校との差別化、特に教育等の充実による優位性の確立を常に希求する傾向がある。営利性の強い産業とは異なり、教育サービス業においては競争がすべてを解決するわけではないが、このような私学の絶えざる努力と挑戦にさらされることは、周辺の公立校の教学の高度化にとって刺激となることが期待され、これも地域において私学が存在することのひとつの意義になるだろう。

しかし、本稿では、広域の通学圏が、生徒の教育上どのような効果を上げているのか、具体的にどのような点で学校教育の独自性につながっているのかについては実証的検討を行っていない。それに限らず、本稿全体で A 中学校の教学内容についての検討や評価が不十分であることは否めない。私学の存立基盤と教育施設としての地域における存在意義を明らかにする上では、広範な通学圏（教育サービス供給圏）が持つ教育上の効果や、私学が提供する教育サービスが周辺の他の教育施設に与える影響を検討する必要があるが、これらは今後の課題である。

〈謝辞〉

本稿は、田嶋が2018年度に愛知大学文学部地理学専攻に提出した卒業論文をもとに、近藤が再分析を行い全面的に改稿したものである。本研究を進める上で、A中学校ならびに生徒の皆さまには、データの提供、アンケート調査へのご協力等、終始ご高配をいただきました。末筆ながら厚く感謝申し上げます。

注

- 1) 假屋園昭彦、丸野俊一「複式学級と単式学級に属する児童の話し合い過程の比較研究(II)」、鹿児島大学教育学部紀要人文・社会科学編59、2007、199～258頁。
- 2) 以下、本段落中に示す中学校数は文部科学統計要覧(平成30年版)による。
- 3) Yeates, M.: Hinterland delimitation: a distance minimizing Approach, *The Professional Geographer*, 15-6, 1963, pp.7-10.
- 4) 富永 隆、貞弘幸雄「GISによる学区再編の計画立案——スクールファミリー制度の導入可能性の検討——」、地理学評論76、2003、743～758頁。
- 5) 桐村 喬「遺伝的アルゴリズムによる小学校通学区の設定——大阪府吹田市を事例として——」、地理学評論79、2006、154～171頁。
- 6) 近藤暁夫「大都市圏における私立高校生の通学圏と利用交通手段——京都女子高等学校を事例に——」、京都女子中学高等学校紀要54、2010、29～48頁。
- 7) 高等学校の通学圏の検討は、1980年代に八木澤らの先駆的な報告があったものの、その後の研究蓄積がほとんどなされていない。八木澤壮一、吉村 彰「富山・愛知・東京における公立高等学校の通学圏分析——教育施設の配置と学区計画手法に関する研究——」、日本建築学会大会学術講梗概集(計画系)59、1984、1607～1608頁。
- 8) 四谷進学会「エリア別受験動向」。https://www.yotsuya-s.co.jp/area (2019年10月31日最終閲覧)。
- 9) 吉村 彰「都市部における自由通学制の通学範囲について(小・中学校の場合)——教育施設の配置と学区計画に関する研究・そのIII——」、日本建築学会計画系論文報告集446、1993、35～44頁。
- 10) 前掲6)。

- 11) 正確にはもう1校あるが、現在生徒募集停止中である。
- 12) A学園のホームページによる。http://www.sakuragaoka-gakuen.ed.jp/gakuen_guidance/access (2019年10月31日最終閲覧)。
- 13) A学園の中等部は生徒募集上の問題等により、1973年に一度休校となり、1992年に再興されたため、このような表現とする。
- 14) 質問項目は「性別」「学年」「現住所」「中学までの通学手段」「通学にかかる時間」「通学に対する不安な点」「A中学校に進学した理由」である。
- 15) アドレスマッチングにあたっては、東京大学空間情報科学研究センターが提供する「CSV アドレスマッチングサービス」を利用した。
- 16) 前掲6)。
- 17) 前掲7)。
- 18) ただし、当該調査でサンプルとして用いることができた「中学校からの内部進学者の住所」は64件分にとどまっており、2千人近いサンプルをもとにしているA中学校の通学圏と単純に比較することは危険である。
- 19) 前掲9)。
- 20) 助重雄久「1984-1993年における立正大学大崎校舎の通学圏の変化——文学部地理学科学生を例として——」、立正大学文学部論叢100、1994、319～331頁。