

择校政策环境下青少年主动方式上学与家长的看法

谢楠楠, 李余*

陕西师范大学教育学部, 西安 710062, 陕西, 中国

摘要: 在世界范围内, 许多青少年未能达到规律身体活动的推荐水平。尽管主动方式上学 (active transport to school, ATS) 被视为提升青少年身体活动量的重要途径, 但对于居住地超出步行或骑行可达范围的青少年而言, 仅依靠主动方式上学并不可行。当青少年未就读离家最近的学校时, 择校类教育政策会使主动方式上学的潜力变得更为复杂。本研究旨在为新西兰相对匮乏、国际上日渐增长的相关文献作出贡献, 考察家长对择校的看法、上学出行决策, 以及就读最近学校与非最近学校的青少年在上学出行方式上的差异。研究分析了新西兰达尼丁 352 位家长的问卷数据, 并按子女就读最近学校与非最近学校分别呈现结果。总体而言, 仅有 38.9% 的青少年就读离家最近的学校。与就读非最近学校的同龄人相比, 就读最近学校的青少年居住地离校更近, 使用主动方式上学的比例也更高 (家校距离 (步行可达 (≤ 2.25 km) / 骑行可达 (> 2.25 — 4.0 km) / 超出骑行可达 (> 4.0 km)) : 47.4% / 27.8% / 24.8% 对 4.8% / 20.3% / 74.9%, $p < 0.001$; 上学出行方式 (主动 / 机动 / 混合): 40.9% / 56.9% / 2.2% 对 9.3% / 82.7% / 7.9%, $p < 0.001$)。近四分之三的择校决策由家长与子女共同作出。与对照组家长相比, 子女就读最近学校的家长更多地把离家近、社会联结以及学校的男女同校属性 (仅限就读男女同校学校的青少年) 列为择校理由。对于就读学校超出骑行可达距离的青少年, 推行混合出行方式的举措有望帮助其提高主动方式上学的比例。

关键词: 择校; 主动交通; 学校; 家长; 青少年

Adolescents' Active Transport to School and Parental Perspectives in a School Choice Policy Environment

NanNan Xie, Yu Li*

Faculty of Education, Shaanxi Normal University, Xi'an 710062, Shaanxi, China

Abstract: Internationally many adolescents do not meet the recommended level of regular physical activity. Although active transport to school (ATS) is promoted to increase physical activity in adolescents, relying solely on ATS is not feasible for those who live beyond walkable or cyclable distance to school. School choice education policies complicate the potential of ATS when adolescents do not enrol in the closest school. This research contributes to sparse New Zealand and growing international literature to examine parental perspectives on school choice, travel to school decisions and modes of travel to school in adolescents enrolled in the closest versus non-closest school. We analysed questionnaire responses from 352 parents in Dunedin, differentiating results for enrolment in the closest versus

non-closest school. Overall, only 38.9% of adolescents enrolled in their closest school. The adolescents who enrolled in their closest school lived closer to school and more frequently used ATS compared to their peers who enrolled in a non-closest school (home-to-school distance (walkable (≤ 2.25 km)/cyclable ($>2.25 - 4.0$ km)/beyond cyclable (>4.0 km)): 47.4%/27.8%/24.8% versus 4.8%/20.3%/74.9%; $p < 0.001$; transport to school (active/motorised/mixed): 40.9%/56.9%/2.2% versus 9.3%/82.7%/7.9%; $p < 0.001$). Nearly three-quarters of school choice decisions were made by parents jointly with their adolescent. Parents whose adolescent enrolled in the closest school more frequently reported proximity to home, social connection and school's co-educational status (only for adolescents enrolled in co-educational school) as reasons for school choice compared to their counterparts. Mixed-mode initiatives may support adolescents to increase ATS when they attend a school beyond cyclable distance.

Keywords: School choice; Active transport; School; Parents; Adolescents

一、研究背景

在全球范围内,每五名青少年中就有四名身体活动不足[1]。身体活动不足同样是新西兰青少年面临的问题。最新证据显示,新西兰 11—14 岁青少年中有 62%、15—17 岁青少年中有 47% 自报达到了每周 420 分钟中高强度身体活动的推荐量[2]。青少年的身体活动包含多种形式,如有组织的运动与体育活动、主动游戏、校内身体活动以及主动方式上学(active transport to school, ATS) [2]。像主动方式上学这样的活动有助于提升并维持青少年较高的身体活动水平[3-4],对该年龄段达成身体活动推荐量具有重要作用。除有助于实现提升身体活动量这一公共卫生目标之外,推广主动交通还回应了社会对私家车出行替代方案的关注与可持续发展方面的诉求[5]。

然而,青少年主动方式上学的比例依然偏低,且近几十年来在许多发达国家持续下降[6-7],新西兰也不例外[2,8]。在新西兰,乘车前往中学的青少年比例从 1989—1990 年的 21% 显著上升至 2010—2014 年的 32%[8]。考虑到新西兰私家车保有率高、城市蔓延,以及允许择校的教育政策,加之现代家庭时间紧张、私家车出行便于串联多个行程、公共交通在上学出行方面可用性与适配性有限、青少年偏好以小汽车为基础的出行方式等因素,私家车在新西兰上学出行中占据主导地位并不令人意外。

在新西兰,2019—2020 年期间 7—10 年级(约 12—15 岁)青少年中仅有 22% 使用主动方式往返学校[2]。最新研究表明,与新冠疫情爆发前 5—6 年相比,疫情发生后 1—2 年新西兰青少年步行上学的比例更低。鉴于主动方式上学对青少年健康与学业成绩具有多重益处,并带来社会、环境与经济方面的效益,理解并回应该年龄段主动方式上学比例下降这一令人担忧的趋势十分重要。

距离是主动方式上学最强的决定因素[7],并会影响青少年及其家长对步行和骑行上学的看法。近几十年来,有证据显示人们正逐渐远离社区学校,这导致儿童与青少年上学所需跨越的距离不断增加[7]。在一些发达国家,择校类教育政策使选择非社区学校成为可能,新西兰也是如此。

以新自由主义经济理论为依据的择校教育政策是一种全球现象,在拉丁美洲、非洲、中国、美国、英国和印度均有出现。新自由主义理论强调自由市场、个人选择、竞争与有限的政府干预,以此提供公共物品——本文语境中即为教育。在新西兰,20 世纪 80 年代末确立的择校教育政策力图为家长和学生提供“最大程度的选择”,并在学校之间形成竞争以提升教育质量。择校的支持者认为,学生能够从选择最契合自身需要的学校这一机会中获益,从而获得提升学业成绩、增进教育公平的可能。然而批评者指出了一系列非预期后果,其中包括上学出行距离增加导致身体活动机会减少,进而使主动方式上学的比例下降。

现有的择校方案种类繁多,这使跨研究比较变得困难。在国际层面,教育选择权通过教育券、设有专门课

程的磁石学校、特许学校以及学区内转学等形式扩大。在新西兰, 中学学区与招生方案的弹性设置为部分家庭提供了择校空间。这种弹性意味着学生不必居住在学区内也可能就读心仪的学校, 尽管他们本身享有就读本地学校的权利。对于因潜在生源过剩而实行招生方案的学校, 学生可能需要满足特定条件 (例如被学校的特色课程录取, 或有兄弟姐妹在该校就读)。

家长的择校决策受多种理由驱动。一些研究表明, 家长的族裔与社会阶层等因素会影响其择校决策。相关考量包括离家距离与学校位置更近所带来的便利、男女同校属性等学校特征、学校的特色 (或宗教背景)、社会联结 (如朋友或兄弟姐妹在所选学校就读)、学校设施与课程项目, 以及通过社会网络获取的信息。新西兰的一些研究发现, 家长会依据新西兰教育部的经费划拨机制即“学校十分位等级”, 在假定等级越高质量越好的前提下选择等级更高的学校。

择校政策及其带来的上学距离增加必然影响儿童与青少年的上学出行方式, 其结果是主动方式上学比例下降、对机动交通的依赖增强。来自新西兰达尼丁的研究显示, 就读最近学校的青少年主动方式上学的比例是就读非最近学校者的五倍 (47% 对 9%), 同时机动方式上学的比例更低 (分别为 40% 与 69%)。在同一城市, 43% 的青少年就读最近的学校, 半数青少年所就读的非最近学校超出了其居住地的步行可达范围, 而上下学接送时段中有十分之一的小汽车出行与中学通学相关。学校校长认为青少年如何往返学校属于家庭决定, 因而不愿制定可能影响青少年或家长上学出行选择的政策。较新的研究在纳入上学距离后发现, 只要居住地位于学校的步行可达范围内, 无论就读最近学校还是非最近学校, 青少年主动方式上学的比例都较高。这一结果表明, 上学距离对青少年出行方式的影响大于是否就读最近学校。研究者提出了若干提升青少年主动方式上学比例的方案, 包括调整学区划分的教育政策、在城市规划中考虑学校选址、开展社会营销宣传[2], 或回应安全方面的顾虑。此外, 推广混合出行方式 (在同一次行程中兼用主动与机动交通) 的举措可能提升青少年主动方式上学的比例, 并已被视为鼓励居住地超出步行或骑行可达范围的青少年使用主动方式上学的策略之一。

已有研究考察了家长对择校的看法、青少年主动方式上学接受度不足的问题[2], 以及择校教育政策下上学距离的增加。尽管文献已明确表明学校离家越近青少年越可能使用主动方式上学, 但对于家长看法如何影响择校, 以及由此对出行距离和青少年上学出行方式产生的连带效应, 文献尚不够清晰。本研究正是针对这一空白。本研究的目的在于为新西兰相对匮乏、国际上日渐增长的相关文献作出贡献, 考察家长对择校的看法、上学出行决策, 以及就读最近学校与非最近学校的青少年在上学出行方式上的差异。

二、研究方法

本研究在新西兰达尼丁开展。作为“建成环境与主动方式上学研究” (Built Environment and Active Transport to School Study, BEATS) 的一部分, 研究团队于 2014—2017 年招募了 365 位家长。家长被试通过学校、工作单位、社交媒体以及青少年体育赛事招募, 并以在线或纸质方式签署知情同意书。参与者可参加抽奖, 奖品为一台 iPad 或三张面值 250 新西兰元 (约 180 美元) 的超市或加油券之一。研究方案经奥塔哥大学人类伦理委员会批准 (编号: 13/203)。若同一住址有两位家长完成问卷, 则删除母亲的数据 ($n=8$)。此外, 剔除子女在校寄宿或在外寄宿者 ($n=3$) 以及未回答择校相关问题者 ($n=2$), 最终纳入分析的家长为 352 位。

家长以在线或纸质方式完成一份耗时 20—25 分钟的问卷。家长自报其社会人口学特征 (包括年龄、性别、族裔、婚姻状况、就业状况、受教育程度) 以及家庭相关因素 (家庭住址、家庭人口数、子女数、车辆数与持照驾驶人数)。家长还报告了其在中学就读的最年长子女的年龄、性别与驾照持有情况。族裔依据新西兰的优先族裔分类法划分为五类 (毛利、太平洋岛裔、亚裔、新西兰欧裔与其他), 由于部分类别人数较少, 随后合

并为三类（毛利、新西兰欧裔与其他）。家庭住址经地理编码后用于确定新西兰剥夺指数，该指数是社区层面社会经济地位的衡量指标。新西兰剥夺指数由原始的 10 分制（1=剥夺程度最低至 10=剥夺程度最高）重新编码为五类：最低（1—2）、中低（3—4）、中等（5—6）、中高（7—8）与最高（9—10）。家庭住址还用于借助地理信息系统（GIS）网络分析计算从家到青少年所在学校的最短路网距离。

学校相关变量包括男女同校属性（男女同校、仅男校或仅女校）、学校特色（整合型（即特色学校）与非整合型（普通学校））以及学校十分位等级。学校十分位等级并非衡量学校社会经济地位或办学质量的指标，而是新西兰教育部依据学生住址所界定的低社会经济地位学生占比而设定的经费划拨机制。来自低社会经济地位群体学生占比最高的 10% 的学校为第 1 等级学校，可获得最多经费。在新西兰，具有宗教或哲学特色、同时教授新西兰课程的私立学校被称为“整合型学校”。

家长通过“您的孩子通常如何前往学校？”这一问题报告青少年的上学出行习惯，针对不同出行方式作答，选项为“从不”“很少”“有时”“大多数时候”与“一直”。以青少年“大多数时候”和/或“一直”使用的出行方式为依据，将其归类为主动方式上学者、机动交通使用者或主动与机动交通兼用者。此外还询问了由谁决定青少年的上学出行方式。

择校相关的问卷条目询问家长其子女最初是否就读离家最近的中学，以及由谁选择了这所中学（子女、家长、子女与家长共同决定，或其他人）。问卷以“为孩子选择这所中学的原因是……”为题干，请家长就 14 项择校理由表明其同意或不同意的程度。家长还可以开放式作答的形式补充其他理由。择校相关回答采用 5 点李克特量表记录，从 1=非常不同意到 5=非常同意，并另设“不知道”选项。“不知道”的回答在连续变量分析中被剔除。为补充呈现同意各条陈述的家长比例，研究将原始变量重新编码为四类变量：“非常不同意”与“不同意”合并为“不同意”；“既不同意也不反对”编码为“中立”；“非常同意”与“同意”合并为“同意”；“不知道”的回答予以保留。家长问卷中的择校题项由 BEATS 研究团队根据新西兰达尼丁各中学及校长的意见设计，所有参与学校均有机会提出反馈。

子女就读最近学校与非最近学校的家长之间的差异，分类变量采用卡方检验、连续变量采用独立样本 t 检验进行比较。以 $p < 0.05$ 为统计学显著性判断标准。分类变量以频数（百分比）报告，连续变量以均值±标准差报告。数据分析使用 SPSS 统计软件（第 27 版）完成。

三、研究结果

（一）调查参与者的人口统计学特征

家长被试以已婚、女性、新西兰欧裔、居住在低剥夺程度社区者为主，半数以上受过大学教育并从事全职工作（表 1）。

Table 1 Parental Sociodemographic Characteristics and Family Factors

表 1 家长的社会人口学特征与家庭因素

	全样本 (n=352)	最近学校：是 (n=137)	最近学校：否 (n=215)	p 值	2018 年人口 普查数据 ^a
家长被试					
年龄（岁）	47.5±5.1	47.5±5.0	47.5±5.2	0.482	—
性别 [n（%）]b（n=352）					
男	79（22.4%）	31（22.6%）	48（22.3%）		49%

女	273 (77.6%)	106 (77.4%)	167 (77.7%)	0.947	51%
族裔 [n (%)]b,c (n=342)					
新西兰欧裔	267 (78.1%)	106 (78.5%)	161 (77.8%)		64%
毛利	22 (6.4%)	11 (8.1%)	11 (5.3%)		17%
其他	53 (15.5%)	18 (13.3%)	35 (16.9%)	0.427	35%
社区剥夺程度 [n (%)] (n=347)					
1 (剥夺程度最低)	125 (36.0%)	42 (31.3%)	83 (39.0%)		—
2	92 (26.5%)	46 (34.3%)	46 (21.6%)		—
3	65 (18.7%)	23 (17.2%)	42 (19.7%)		—
4	47 (13.5%)	16 (11.9%)	31 (14.6%)		—
5 (剥夺程度最高)	18 (5.2%)	7 (5.2%)	11 (5.2%)	0.133	—
婚姻状况 d (n=346)					
已婚	255 (74.7%)	103 (75.7%)	152 (72.4%)		49%
丧偶 / 离婚 / 分居	37 (10.7%)	12 (8.8%)	25 (11.9%)		16%
单身且从未结婚	13 (3.8%)	7 (5.1%)	6 (2.9%)		35%
与伴侣同居	41 (11.8%)	14 (10.3%)	27 (12.9%)	0.481	—
家庭外就业 d (n=346)					
失业	—	—	—		6%
0—15 小时 / 周 (无业或低于兼 职)	36 (10.4%)	15 (11.0%)	21 (10.0%)		—
16—35 小时 / 周 (兼职)	122 (35.3%)	51 (37.5%)	71 (33.8%)		21%
≥36 小时 / 周 (全职)	188 (54.3%)	70 (51.5%)	118 (56.2%)	0.690	73%
最高受教育程度 d (n=346)					
高中以下	3 (0.9%)	1 (0.7%)	2 (1.0%)		24%
高中	84 (24.3%)	33 (24.3%)	51 (24.3%)		32%
理工学院学位	54 (15.6%)	14 (10.3%)	40 (19.0%)		19%
大学学位	196 (56.6%)	84 (61.8%)	112 (53.3%)		25%
其他	9 (2.6%)	4 (2.9%)	5 (2.4%)	0.264	0%

注: a 2018 年人口普查数据来自新西兰统计局提供的 2018 年人口普查数据集 (<https://www.stats.govt.nz/>); b 2018 年人口普查数据以新西兰常住人口总体为基础; c 2018 年人口普查的族裔数据包含自认属于多个族裔群体者的多重回答; d 2018 年人口普查数据以 15 岁及以上常住人口为基础 (未区分其是否为学龄子女的父母或监护人)。

与新西兰 2018 年人口普查数据相比, 本研究中女性 (77.6% 对 51%)、已婚成年人 (74.7% 对 49%)、自认为新西兰欧裔者 (78.1% 对 64%) 以及拥有大学学位者 (56.5% 对 25%) 的比例更高, 而全职工工作者的比例更低 (54.3% 对 73%) (表 1)。需要指出的是, 2018 年人口普查的人口学数据与本研究样本的人口学特征并不能直接比较, 因为普查数据针对的是 15 岁及以上的新西兰居民, 并不必然是学龄子女的父母或监护人, 而本研究样本则是如此。此外, 2018 年人口普查的族裔数据包含自认属于多个族裔群体者的多重回答, 而本研究报告的族裔数据基于新西兰的优先族裔分类法, 该方法依标准程序仅将参与者归入一个族裔类别。尽管如此, 考虑到母亲往往承担子女的主要照顾者角色, 本研究中女性参与者比例高于新西兰总体人群——以及全职就业者比例可能偏低——并不出人意料。本研究样本中拥有大学学位者的比例远高于新西兰总体人群, 鉴于

研究所在城市达尼丁是一座大学城, 这一点同样不难理解。

调查参与者的子女平均年龄为 14.9 ± 1.6 岁, 男女比例相近 (表 2)。参与家庭中多数拥有两辆及以上车辆, 近五分之一的青少年持有驾照。总体而言, 41.2% 的青少年就读男女同校学校, 31.3% 就读女校, 27.6% 就读男校, 另有 27.6% 的青少年就读整合型学校。在全样本中, 38.9% 的家长报告其子女最初就读离家最近的中学。

Table 2 Child, Family and School Characteristics

表 2 子女、家庭与学校特征

	全样本 (n=352)	最近学校: 是 (n=137)	最近学校: 否 (n=215)	p 值
子女特征				
年龄 (岁)	14.9±1.6	14.9±1.6	14.9±1.6	0.389
性别 [n (%)]				
男	168 (47.7%)	70 (51.1%)	98 (45.6%)	
女	184 (52.3%)	67 (48.9%)	117 (54.4%)	0.313
子女居住于家长住址 (天 / 周)	6.9±0.7	6.9±0.7	6.9±0.7	0.289
子女持有驾照 (%)	69 (19.6%)	26 (19.0%)	43 (20.0%)	0.814
家庭特征				
家庭人口数 (人)	4.0±1.1	4.0±1.0	4.0±1.1	0.402
子女数				
1 名	52 (14.8%)	19 (13.9%)	33 (15.3%)	
2 名	172 (48.9%)	63 (46.0%)	109 (50.7%)	
3 名及以上	128 (36.4%)	55 (40.1%)	73 (34.0%)	0.500
家庭中受教育程度最高成年人的最高学历 (n=346)				
高中以下	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	
高中	56 (16.2%)	21 (15.4%)	35 (16.7%)	
理工学院学位	54 (15.6%)	17 (12.5%)	37 (17.6%)	
大学学位	227 (65.6%)	94 (69.1%)	133 (63.3%)	
其他	9 (2.6%)	4 (2.9%)	5 (2.4%)	0.576
家庭车辆数 (%)				
无	4 (1.1%)	2 (1.5%)	2 (0.9%)	
1 辆	86 (24.4%)	37 (27.0%)	49 (22.8%)	
2 辆及以上	262 (74.4%)	98 (71.5%)	164 (76.3%)	0.586
家庭持照驾驶人数 (人)	2.1±0.7	2.1±0.7	2.2±0.7	0.085
学校特征				
男女同校属性				
男女同校学校	145 (41.2%)	86 (62.8%)	59 (27.4%)	
女校	110 (31.3%)	25 (18.2%)	85 (39.5%)	
男校	97 (27.6%)	26 (19.0%)	71 (33.0%)	<0.001

学校十分位等级（1=政府经费最多；10=政府经费最少）	7.8±1.7	7.4±1.6	8.0±1.7	<0.001
学校特色				
整合型（特色学校）	97（27.6%）	25（18.2%）	72（33.5%）	
非整合型（普通学校）	255（72.4%）	112（81.8%）	143（66.5%）	0.002

就读最近学校与非最近学校的子女在多数社会人口学特征与家庭特征上并无显著差异。与就读非最近学校的同龄人相比，就读最近学校的青少年更多地就读男女同校学校与非整合型学校（表 2）。

（二）上学距离与青少年的上学出行方式

研究者发现，各国对青少年步行或骑行上学的合理距离范围存在较大差异。青少年步行上学的阈值距离在 1.4 km 至 3.0 km 之间，骑行距离则在 3.0 km 至 8.0 km 之间。本研究依据既有关于青少年上学合理步行距离与骑行距离的研究，将步行可达距离界定为 ≤ 2.25 km，骑行可达距离界定为 $>2.25-4.0$ km。总体而言，就读最近学校的青少年中有 47.4% 居住在步行可达范围内，27.8% 居住在骑行可达范围内；相比之下，就读非最近学校的学生中仅有 4.8% 居住在步行可达范围内，20.3% 居住在骑行可达范围内（ $p<0.001$ ）。不过需要指出的是，就读最近学校的青少年中仍有 24.8% 居住在超出骑行可达的距离之外。

在全样本中，家长报告近四分之三的青少年使用机动交通上学，略超五分之一使用主动方式上学，少数使用混合方式（主动与机动交通的组合）（表 3）。就读最近学校的青少年主动方式上学的比例显著更高，机动交通与混合方式的比例更低（表 3）。家长报告上学出行决策主要由青少年与家长共同作出，子女就读最近学校与非最近学校的家长之间无显著差异（表 3）。

Table 3 Distance to School, Adolescents’ Travel to School Patterns and School Travel Decision Making in the Total Sample by Enrolment in the Closest Versus Non-Closest School

表 3 全样本按就读最近学校与非最近学校划分的上学距离、青少年上学出行方式与上学出行决策

	全样本（n=352）	最近学校：是 （n=136）	最近学校：否 （n=215）	p 值
上学距离				
步行可达距离（ ≤ 2.25 km）（%）	73（20.7%）	63（47.4%）	10（4.8%）	
骑行可达距离（ $>2.25-4.0$ km）（%）	79（22.4%）	37（27.8%）	42（20.3%）	
超出骑行可达距离（ >4.0 km）（%）	188（53.4%）	33（24.8%）	155（74.9%）	<0.001
平均距离（km）	7.4±7.7	4.1±5.3	9.5±8.3	<0.001
上学出行：青少年通常的上学出行方式（大多数时候或一直使用）（%）				
仅主动交通	76（21.7%）	56（40.9%）	20（9.3%）	
仅机动交通	255（72.6%）	78（56.9%）	177（82.7%）	
主动与机动交通结合	20（5.7%）	3（2.2%）	17（7.9%）	<0.001
由谁决定学生的上学出行方式				
家长	133（37.9%）	44（32.1%）	89（41.6%）	
青少年	25（7.1%）	14（10.2%）	11（5.1%）	
青少年与家长共同	184（52.4%）	76（55.5%）	108（50.5%）	

他人或视情况而定

9 (2.6%)

3 (2.2%)

6 (2.8%)

0.137

(三) 择校决策

本研究中, 家长被试报告 72.7% 的择校决策由家长与青少年共同作出, 13.9% 由青少年本人作出, 13.4% 由家长独自作出。就读最近学校与就读非最近学校在择校决策主体上存在显著差异。就读最近学校的青少年中, 74.5% 的决策为共同作出, 8.8% 由青少年作出, 16.8% 由家长独自作出; 相比之下, 就读非最近学校的决策中 71.6% 为共同作出, 17.2% 由青少年独自作出, 11.2% 由家长独自作出 ($p=0.041$)。

(四) 家长对择校的看法

在总体样本中, 家长最常提及的择校理由是学校设施 (80.6%) 以及来自其他家长 (75.1%) 和学生 (68.5%) 的正面评价 (表 4)。在子女就读男女同校学校的家长中, 69.4% 还指出学校的男女同校属性是选择该校的理由之一。约 40% 的家长被试提到子女的朋友要去某所学校 (39.7%), 半数家长提到学校开设的文化类课程项目 (49.6%) 是选择该校的理由。在全样本中, 三分之一的家长将离家近列为择校理由。

Table 4 School Choice Decision-Making and Reasons for Choosing a Particular School

表 4 择校决策与选择特定学校的理由

	全样本: 均值 (均值±标准差)	全样本: 同意 n (%)	是: 均值 (均值±标准差)	是: 同意 n (%)	否: 均值 (均值±标准差)	否: 同意 n (%)	p 值
离家近							
是离家最近的学校	2.5±1.6	117 (33.4%)	4.1±1.1	107 (78.1%)	1.5±0.9	10 (4.7%)	<0.001
男女同校属性							
更倾向男女同校学校 a (n=143)	4.0±1.2	100 (69.4%)	4.1±1.1	62 (72.9%)	3.7±1.3	38 (64.4%)	0.040
更倾向单性别学校 b (n=200)	3.5±1.2	95 (47.5%)	3.4±1.3	21 (41.2%)	3.5±1.2	74 (49.7%)	0.398
社会联结							
子女的朋友要去这所学校	2.8±1.5	138 (39.7%)	3.2±1.5	69 (51.5%)	2.5±1.5	69 (32.2%)	<0.001
子女的兄弟姐妹曾在或正在这所学校就读 c (n=304)	2.2±1.5	65 (22.0%)	2.8±1.6	40 (35.1%)	1.8±1.3	25 (13.8%)	<0.001
家长或其他家庭成员曾就读这所学校	2.1±1.4	71 (20.5%)	2.3±1.5	36 (27.3%)	1.9±1.3	35 (16.4%)	0.004
课程项目与设施							
这所学校的设施	4.1±0.9	282 (80.6%)	4.1±0.8	113 (82.5%)	4.1±0.9	169 (79.3%)	0.350
这所学校的体育类课程项目	3.6±1.2	203 (58.3%)	3.5±1.1	75 (56.0%)	3.6±1.2	128 (59.8%)	0.218
这所学校的文化类	3.5±1.0	173	3.5±1.0	65 (47.8%)	3.5±1.0	108	0.387

课程项目	(49.6%)				(50.7%)			
对学校的正面评价								
来自本校家长的正面评价	4.1±0.9	260 (75.1%)	4.0±0.9	100 (74.1%)	4.1±1.0	160 (75.8%)	0.176	
来自本校学生的正面评价	4.0±1.0	237 (68.5%)	3.9±0.9	89 (66.4%)	4.0±1.0	148 (69.8%)	0.275	
对最近学校的负面评价								
来自最近学校家长的负面评价	1.9±1.1	26 (7.5%)	1.6±0.9	1 (0.7%)	2.1±1.1	25 (11.8%)	<0.001	
来自最近学校学生的负面评价	1.8±1.0	18 (5.2%)	1.5±0.8	0 (0.0%)	2.0±1.1	18 (8.6%)	<0.001	
其他理由	1.9±1.6	85 (24.1%)	1.6±1.4	24 (17.9%)	2.2±1.8	61 (29.9%)	0.005	

注：连续变量采用 5 点李克特量表，1=非常不同意至 5=非常同意（已剔除“不知道”类别）。分类数据编码为“同意”“中立”“不同意”与“不知道”。a 仅分析就读男女同校学校的学生；b 仅分析就读单性别学校的学生；c 仅分析至少有一位兄弟姐妹的学生。

与子女就读非最近学校的家长相比，子女就读最近学校的家长更常把学校离家近列为择校理由（78.1% 对 4.7%， $p<0.001$ ；表 4）。就读最近学校的青少年的家长也更常把社会联结（子女的朋友或兄弟姐妹在该校就读，或家长及其他家庭成员曾就读该校）以及学校的男女同校属性（仅限就读男女同校学校的青少年）列为选择该校的理由。尽管只有小部分家长被试把其他家长和学生对最近学校的负面评价列为择校理由，但不出意料的是，这类评价大多来自子女就读非最近学校的家长，因而两组之间存在显著差异（ $p<0.001$ ）。

四、讨论

本研究的主要发现是：1）总体而言，子女就读最近学校的家长中近半数居住在步行可达范围内、四分之一居住在骑行可达范围内，而子女就读非最近学校的家长中有四分之三居住在超出骑行可达的距离之外；2）就读最近学校的青少年中有四成使用主动方式上学，而就读非最近学校者仅为一成；3）本研究中家长被试报告四分之三的择校决策由家长与青少年共同作出；4）与对照组相比，子女就读最近学校的家长更常把学校离家近、社会联结与男女同校属性（仅限就读男女同校学校的青少年）列为择校理由。综合来看，本研究的结果表明，在考察择校决策对主动方式上学的影响时，必须把家校距离与教育政策环境固有的复杂性结合起来加以考虑。有力的证据表明，家校距离是青少年是否使用主动方式上学的主要决定因素。因此，旨在提升青少年主动方式上学比例的政策与实践在制定时需要考虑家校距离、学校与居住区的相对位置以及学校类型。更重要的是，相关举措需要把家长与青少年一并纳入，因为择校决策是由二者共同参与的。

本研究中，就读最近学校的青少年上学距离显著短于未就读最近学校者。具体而言，就读最近学校的青少年中约四分之三居住在骑行可达范围内，而就读非最近学校的同龄人中仅有四分之一如此。鉴于家校距离是青少年主动方式上学最强的相关因素，就读最近学校的青少年主动方式上学比例是就读非最近学校者五倍这一结果并不意外。既有研究已清楚表明，择校政策导致家校距离增加，并使儿童与青少年步行和骑行上学的比例下降。此外，择校政策还加剧了通学对机动交通的依赖，其结果是交通流量上升、上下学时段校园周边交通拥堵、空气污染加重，以及青少年与家长对步行和骑行上学的安全顾虑加深。

值得注意的是, 新西兰最新研究显示, 上学距离对青少年出行方式的影响大于择校本身。在把家校距离纳入考量后考察择校与青少年上学出行方式时, 居住在学校步行可达范围内的青少年, 无论是否就读最近学校, 其上学出行方式都较为相似。因此, 就读最近学校能否支撑对主动方式上学的依赖、选择非最近学校是否会对青少年主动方式上学比例产生负面影响, 取决于学校相对于青少年居住地位置。在本研究中, 就读最近学校的青少年有四分之一居住在超出骑行可达的距离之外; 即便就读的是最近的学校, 这些青少年也不太可能使用主动方式上学。要实现最高的主动方式上学比例, 可将学校设在高密度居住区, 并配合要求学生就读最近学校的学区政策。

本研究中, 四分之三的择校决策由家长 / 监护人与青少年共同作出。一些研究从家长视角考察了择校决策, 另一些研究则从青少年视角考察了择校决策过程。如此高比例的青少年与家长共同作出决策这一发现表明, 可以借助这一协作过程来提升主动方式上学的比例。Long 等人针对 934 名新西兰高中生的调查研究探讨了朋友与家长对出行方式的影响。尽管该研究并未考虑择校教育政策, 但它确实发现有力证据表明, 即便乘车出行随时可用, 家长对主动出行方式的鼓励仍能预测青少年使用主动方式上学。本研究关于青少年与家长共同决策的发现, 凸显了与相关家庭成员协作开展综合性研究的重要意义, 以便更好地理解由谁作出择校决定、何种因素影响该决定, 以及该决定对青少年是否使用主动方式上学的影响之间的关系。

家长择校理由在就读最近学校与非最近学校之间有所不同。子女就读最近学校的家长偏好最近的学校是因为其离家近, 鉴于上学距离是主动方式上学最有力的预测因素, 这一点对主动方式上学具有重要意义。这些家长同样偏好子女的朋友或兄弟姐妹所就读的学校, 这与来自阿姆斯特丹的既有研究一致。诸如 Long 等人, 在新西兰奥克兰开展的研究表明, 同伴群体可能通过鼓励身体活动、以及与朋友一同主动往返学校的积极社交体验, 对主动方式上学的选择产生正面影响。约四分之三的家长报告, 听到其他家长和学生对学校正面评价是为子女择校的理由, 且子女就读最近学校与非最近学校的家长之间无统计学显著差异。与此类似, 芬兰埃斯波、法国巴黎与意大利米兰的家长也会借助有关所就读学校或最近学校的正面和 / 或负面评价即“道听途说的信息”来影响其择校。尽管本研究关于特定学校偏好的发现可与其他研究相互印证, 我们仍需强调, 每一种择校与上学出行情境都是独特的。

(一) 研究发现的启示

本研究结果表明, 旨在提升青少年主动方式上学比例的策略无法脱离择校教育政策语境而孤立地处理交通问题。新西兰的择校政策已实施三十余年, 家长与青少年早已习惯于拥有选择权。旨在提升青少年主动方式上学比例的教育政策调整可以从学校的数量与选址入手。增加学校数量可以缩短出行距离, 增加青少年主动方式上学的机会。

一种颇具前景的可能性是推广更多地使用混合出行方式, 尤其是针对居住地超出步行与骑行可达范围的青少年, 以及在如本研究所在城市这样有大量青少年居住地超出学校骑行可达范围的城市。与仅依赖机动车的同龄人相比, 使用主动方式上学——无论是单独使用还是与机动交通结合使用——的青少年身体活动水平更高[3]。争取同伴与家长对主动方式上学的支持同样有助于提升其比例。在政策层面, “通过推广公共交通与混合出行方式(即步行加公交、步行加小汽车)来减少‘门到门’接送的学校政策, 将提升那些必须依赖小汽车出行的儿童使用主动出行的比例”。最后, 那些倾向于吸引更远距离生源的学校, 应优先制定有助于促进主动方式上学的支持性举措。这些举措很可能需要把更广泛的社区纳入进来, 以增加公共交通选项。

(二) 研究局限与未来方向

本研究的局限包括横断面设计、样本量相对较小以及采用非概率抽样, 由此导致样本不具代表性。与新西

兰 2018 年人口普查中 15 岁及以上居民的数据相比, 本研究样本中女性、新西兰欧裔、已婚成年人、兼职工作者与高学历者(即拥有大学学位者)的比例更高(见表 1)。需要指出的是, 人口普查的人口学数据与本研究样本的人口学特征并不能直接比较, 因为普查数据并不限于学龄子女的父母或监护人, 而本研究样本则是如此。此外, 使用问卷无法对决策过程进行深入探究。最后, 尽管择校教育政策是一种国际现象, 此类政策在不同语境中的运作方式各不相同, 因此“把选择从其语境中剥离出来存在方法论上的危险”。换言之, 尽管我们已指出这些发现的意义, 但鉴于研究所在城市的特殊性, 它们未必可以推广到其他情境。

鉴于多数择校决策由家长与青少年共同作出, 未来研究应在此基础上, 采用焦点小组访谈或照片启发式访谈等方法, 与家长和青少年协作, 深入细致地探讨择校决策与青少年主动方式上学之间的关系, 以充实这一虽小却不断增长的知识基础。后续研究还应探讨家长与青少年看法之间的复杂关系, 以更好地理解在复杂的择校教育政策生态中支持青少年主动方式上学的障碍、促进因素与可能方案, 例如在同一次通学行程中兼用主动与机动交通、对上学使用公共交通给予激励, 或以其他方式减少通学对私家车的依赖。

五、结论

在新西兰, 旨在提供更大选择权的教育政策环境短期内不会经历重大变革。如本研究所示, 选择最近的学校能够大幅增加主动方式上学的机会。本研究中, 就读最近学校的青少年使用主动方式上学的可能性是就读非最近学校同龄人的五倍。与对照组相比, 子女就读最近学校的家长更常把离家近、社会联结与学校的男女同校属性(仅限就读男女同校学校的青少年)列为择校理由。然而, 只有 38.9% 的青少年就读离家最近的学校。此外, 最近的学校也并不总在步行或骑行可达范围内——本研究中有 53.4% 的参与者即是如此。尽管这些发现可以为在人口密集区增设学校、强制就读本地学校等政策干预提供依据, 我们认为, 从政府预算约束的角度看, 推广混合出行方式的举措更为可行, 对已习惯择校的家长与青少年而言也更易接受。基于多数择校决策由家长与青少年共同作出这一发现, 我们建议开展本地化的协作举措, 与家长和青少年共同支持混合方式通学, 以提升青少年主动方式上学的比例; 这将有助于增加该年龄段的身体活动量, 并在长期内对青少年的健康与福祉产生积极影响。

参考文献

- [1] Guthold R, Stevens GA, Riley LM, et al. Global trends in insufficient physical activity among adolescents: a pooled analysis of 298 population-based surveys with 1.6 million participants. *The Lancet Child & Adolescent Health*, 2020, 4(1): 23-35.
- [2] 杨同念, 任杰, 肖辉. 儿童青少年身体活动对焦虑的效果: 系统综述的系统综述. *中国康复理论与实践*, 2025, 31(8): 883-889.
- [3] Wilson OWA, Ikeda E, Hinckson E, et al. Results from Aotearoa New Zealand's 2022 report card on physical activity for children and youth: A call to address inequities in health-promoting activities. *Journal of Exercise Science & Fitness*, 2023, 21(1): 58-66.
- [4] Kek CC, Bengoechea EG, Spence JC, et al. The relationship between transport-to-school habits and physical activity in a sample of New Zealand adolescents. *Journal of Sport and Health Science*, 2019, 8(5): 463-470.
- [5] 郭强, 汪晓赞. 儿童青少年身体活动与久坐行为研究. 上海: 上海交通大学出版社, 2019.
- [6] Khan A, Mandic S, Uddin R. Association of active school commuting with physical activity and sedentary behaviour among adolescents: A global perspective from 80 countries. *Journal of Science and Medicine in Sport*, 2021, 24(6): 567-572.

- [7] 颜景飞, 戴圣婷. 儿童青少年身体活动的心理和行为健康效应: 系统综述的系统综述. 中国康复理论与实践, 2024, 30(10): 1125-1132.
- [8] 秦梧淇. 促进积极通学的严寒地区通学空间评价与优化设计研究. 哈尔滨工业大学, 2025.