

学習塾・予備校の立地からみた鉄道駅周辺の地域構造

— JR 大垣駅周辺地域を事例に —

Regional Structure of Railway Station Area

Focusing on Cram School Location

— A Case Study of JR Ogaki Station Area —

三輪恵汰*・大関泰宏**

Keita MIWA and Yasuhiro OHZEKI

要旨

本研究は、学習塾・予備校の立地からみた JR 大垣駅周辺の地域構造を多面的に明らかにしようとする。駅周辺の地域構造は、学習塾・予備校の分布、地価、および受講生の空間的行動、これら三つの側面に関する社会的・経済的要素が重合・関連する形で形成される。さらに、地域構造の空間的な構成要素、その小地域もしくは部分地域としては駅の表側と裏側の関係を考察した。中心駅の表側は当該都市における中心商業地の一つであり、路線価が高いことから学習塾・予備校には高い収益性が求められる。多くの受講生が鉄道やバスを利用して市の内外から通っており、そうした交通の利便性が駅に近接した立地を可能にしている。これに対して、駅の裏側では商業機能の集積は相対的に希薄であるが、そこには大規模な宅地や商業地の開発余地がある。JR 大垣駅の北口に展開する新興住宅地とショッピングモールはその開発事例であり、駅表の学習塾・予備校が当該商業機能と結びついていることは受講生の空間行動上に示されている。

キーワード：学習塾・予備校，立地，JR 大垣駅，地域構造，空間行動，路線価，駅前，駅裏

I はじめに

経済産業省による特定サービス産業実態調査（2015 年）によると、「学習塾」は、事業所数 48,572 か所で、同年の文部科学統計要覧による小学校・中学校・高等学校の合計 36,024 校を大きく上回る。この「学習塾」に、専修学校および各種学校が経営する予備校を加えた学校外教育は、日本の教育を考える上で無視できないきわめて大きな存在であるといえる¹⁾。

本研究が対象とする学習塾・予備校は、上記調査における「学習塾」および「予備校」（日本標準産業分類項目 817・823）を含むものである。また、操作上の便宜から、NTT タウンページデータベースの業種分類における「学習塾」と「予備校」も分析の対象に加えている。

従来の地理学研究では、学習塾と予備校の立地特性に関して以下のような共通点と相違点が指

摘されている。

小林ほか（1985）によれば、学習塾は、学校授業の補習を重視するものと進学対策に特化したものに大別される。前者の立地は児童生徒の地域的分布に大きく依存し、そのサービス供給は校区よりも狭い近隣地域の範囲に限定される傾向がある。後者は、大規模化・企業化した経営を維持するために多くの児童生徒の通塾が容易な交通結節点に立地する傾向が強い。

都市圏レベルでは、学習塾は交通の利便性の高い鉄道沿線に带状に集積することになるが、駅周辺に大学進学実績の高い高等学校がある場合、その通学圏が塾の通塾圏に大きく影響を与えている（川田・釜井 2004）。

土屋（2005）は、現役高校生にとって通いやすい予備校とは、当該高校に近接しており、かつ深夜遅くなくても帰宅が容易な立地であるとい

* 岐阜県可児市立今渡北小学校 ** 岐阜大学教育学部

う。さらに土屋・岡本(2008)によれば、予備校が交通結節点に立地することで、高校生は移動を少なくして勉強時間を確保している。時間消費型のサービス業である予備校は、集客し易い立地を確保することが極めて重要であることがわかる。

学習塾・予備校が鉄道駅の駅前およびその周辺地域に立地することは、当該サービスの需給いずれにおいても選択の好条件となる。まず、サービスを需要する児童・生徒の側からは、自宅・学校間に介在する各種行動の停点として利便性が高い。駅前であれば、交通、食事、買い物、娯楽に関する機能集積へのアクセスが容易である。

他方、供給サイドとしては、児童・生徒の集客に加えて、労働力として教職員を確保し易いこと、駅前の濃密な移動人口に対する広告・宣伝効果が大きいこと、の三点が重要であろう。これらは、一般の学習塾よりも予備校においてより顕著に現れやすい。

需要供給ともに集積の利益を生じさせる地域構造が存在し、その構造の中で学習塾・予備校という事象がどのように位置づけられるのか。また、その地域構造はどのような地域要素もしくは部分地域から構成されるのか。本研究は、これら未解明の課題を追究し、学習塾・予備校の立地からみた鉄道駅周辺の地域構造を多面的に明らかにしようとするものである²⁾。

本研究の対象地域はJR東海道線大垣駅およびその周辺地域である。大垣市は、名古屋市を中心市とする中京大都市圏の北西遠郊部に位置するが、人口16.0万(2017年)で比較的独立性の高い地方中心都市である。大垣駅とその周辺は、同市の中心商業地であり、2015年に中心市街地活性化計画が策定され、その姿を大きく変えつつある(大垣市2015)。これらにより、駅前における一定規模の多様な機能集積を想定できること、および鉄道駅周辺の地域構造を動的にとらえる点で有効であり、本研究の対象地域に適している。なお、「駅周辺」の定義に関しては、先行研究の対象地域、学習塾・予備校の立地状況、さらに関連する他機能の立地も考慮して、比較的広域の駅800m圏内に定めている。

分析に用いた資料は、駅周辺の景観に関するも

のと学習塾・予備校利用者の空間行動関連のものに大別される。前者では、住宅地図および現地調査により、各種機能の立地状況を明らかにし、あわせて駅周辺における学習塾・予備校の進出・撤退や路線価との分布の重合性・近似性を検討する。後者は、受講している高校生にアンケート調査を行い、学習塾・予備校への通学を中心とする生活行動を行動・時間地理学の書式でまとめようとする。詳細は後述するが、これらにより地理学としての地域構造の追究を深めることができるものと考えている。

II 大垣駅周辺の景観

1. 駅周辺の土地利用

大垣駅周辺の土地利用を表したものが図1である。大垣駅南にはビルが多くならばほか、オフィスや飲食店が立地するなど駅の表側³⁾の役割を果たしている。また、学習塾・予備校も多く立地していることがうかがえる。学習塾は、多くがビルの一部を借りて経営している。その数は13件ある学習塾のなかで8件に及ぶ。反対に建物1件で独立して学習塾を経営しているのは大垣駅周辺で5件存在する。それらは、佐鳴学院大垣駅前校、東進衛星予備校大垣高屋校、ABC予備校、名進研大垣駅前校、および蛍雪ゼミナール大垣駅前校であり、いずれも大垣駅南側に立地し、多くが主要道路に面した場所にある。

一方大垣駅北側は、住宅が多くならんでいる。特に北西に存在する大型ショッピングモール「アークアウォーク」やその西側に集合して立地する住宅はもともと工場の跡地として2000年代から開発された地域である。

大垣駅周辺の路線価に関しては、駅近辺に路線価が高い道路が広がっており、駅北側よりも南側に比較的高い値の道路が多くなっている(図2)。JR東海道線沿線の他の駅でも確認されるが、学習塾・予備校は駅周辺の、とくに路線価の高い道路に面するように立地する傾向がある。

2. 学習塾・予備校の変遷

図3は、大垣駅周辺に立地する学習塾・予備校の変遷を表したものである。ゼンリン住宅地図を

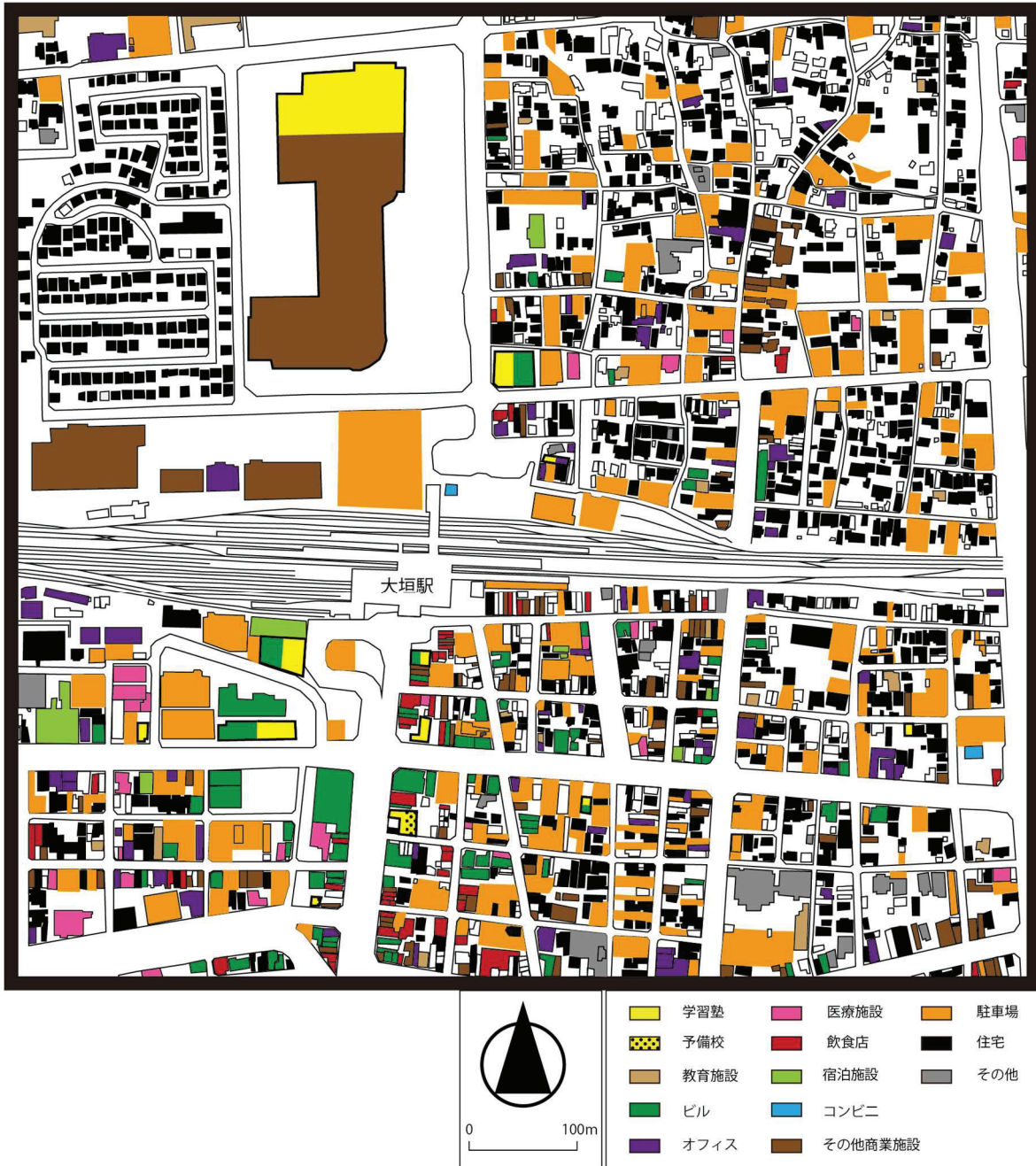


図1 大垣駅周辺の土地利用 - 2017年 -

資料：ゼンリン住宅地図（大垣市），現地調査



図2 大垣駅周辺の学習塾・予備校の分野別分布および路線価格 —2017年—

資料：Mapion 電話帳，タウンページ，国税庁

建物名/年数	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2017
1 西濃文化洋裁学院ビル		大垣進学塾舎 4F						
2 上田ビル			進学舎 2, 3F					
3 佐々木ビル		中部学習塾本部大垣進学教室 2F		東進衛星予備校大垣桐ヶ崎校 1F				
4 横幕ビル		中部学習塾 3F						
5 カーサプリメール	華陽塾 2F	志門塾 2F			輝泉塾 1, 2F 彩心塾 1, 2F			
6 岡田ビル	岡田教育開発学習塾大垣駅前校 1, 2F		進学シュレ大垣校 2F					
7 旭ビル5		志門塾 4F	フロンティア現役予備校 5, 7F			トライプラス 2F		
8 関塾					志門塾フロンティアード北校 3F			
9 光和ビル			河合塾グリーンアカデミー大垣校 3F		HOMES個別指導学院大垣本館校 3F	志門塾国際化コースキッズイングリッシュ 2F	志門塾 5F	
10 能力開発センター大垣校								
11 佐鳴学院大垣駅前校								
12 エイゲンビル					志門塾 2, 4, 5F			
13 パビリオビル					明光義塾大垣駅前教室 3F			
14 モアビル					志門塾自主学习スペースSteady 3F	志門塾システムSEEds 2F 名進研大垣駅前校 1, 2F		
15 東進衛星予備校大垣高層校								
16 輝泉塾								
17 ABC予備校								
18 アクアウオーク						スクールIE 1F		
19 名進研								
20 セイノーエンジニアリングビル					螢雪ゼミナール高等部大垣駅前校 3F			
21 螢雪ゼミナール								
22 フジヤビル							アルファ進学塾 6F	

図3 大垣駅周辺における学習塾・予備校の移り変わり

注：図中の着色部分が学習塾・予備校の立地期間を、左端が建物の番号をそれぞれ示す。

資料：ゼンリン住宅地図（大垣市，1987～2017年）

用い、学習塾の存在をはじめ確認した1985年から2017年までの移り変わりを表している。確認が取れただけで、大垣駅周辺の学習塾・予備校は29件存在していた。そして大垣駅周辺の学習塾の多くは志門塾系列のものが多くことが確認された。2018年3月時点でも大垣駅周辺で3件の志門塾グループの学習塾が構えている。2000年以前から現在に至るまで学習塾の経営を継続できたものは、志門塾の他には佐鳴学院大垣駅前校のみである。このことから、駅周辺で学習塾を長く経営することの難しさがわかる。

駅周辺に立地する学習塾・予備校のなかには、過去にも学習塾・予備校を店子にしていたビルに進出する場合がある。たとえば、大垣駅北側に立地するカーサプリメール(図3, 番号5)や旭ビル5(同図, 番号7)の学習塾の移り変わりをみると、カーサプリメールでは1989年に華陽塾が1年だけ経営した後、1990年から1996年にかけて、志門塾が学習塾を構えた。その後、9年ほど学習塾・予備校がそこで経営されることはなかったが、2006年から2年間は輝泉塾が、2008年からの2年間は同系列である彩心塾がその場所で経営をしていた。旭ビル5では、1993年から1995年まで志門塾が学習塾を構えた後、階は異なるがフロンティア現役予備校が同ビルで経営を行っている。同校が撤退して12年後、2010年以降はトライプラス大垣駅前校がまた別の階で経営を行っている。

また同一のビルで、同時期に複数の学習塾・予備校が経営される場所もみられる。大垣駅北すぐの光和ビル(図3, 番号9)では、ビルが完成して間もなく、3階に河合塾グリーンアカデミー大垣校が教室を構えるようになった。河合塾が撤退した後、そこに志門塾フロンティアード北校がテナントを借り、2009年以降はその場所へHOMES 個別指導学院大垣本部校が学習塾として経営している。さらに、志門塾国際化コースキッズイングリッシュが2007年から2012年まで2階で先行経営した後、2011年以降は志門塾本体が5階で学習塾を構えるなど、同じビルの異なる階で学習塾がひしめき合っていることがわかる。ここは、大垣駅からの利便性の良さ、および周辺には大型ショッピングモールが存在す

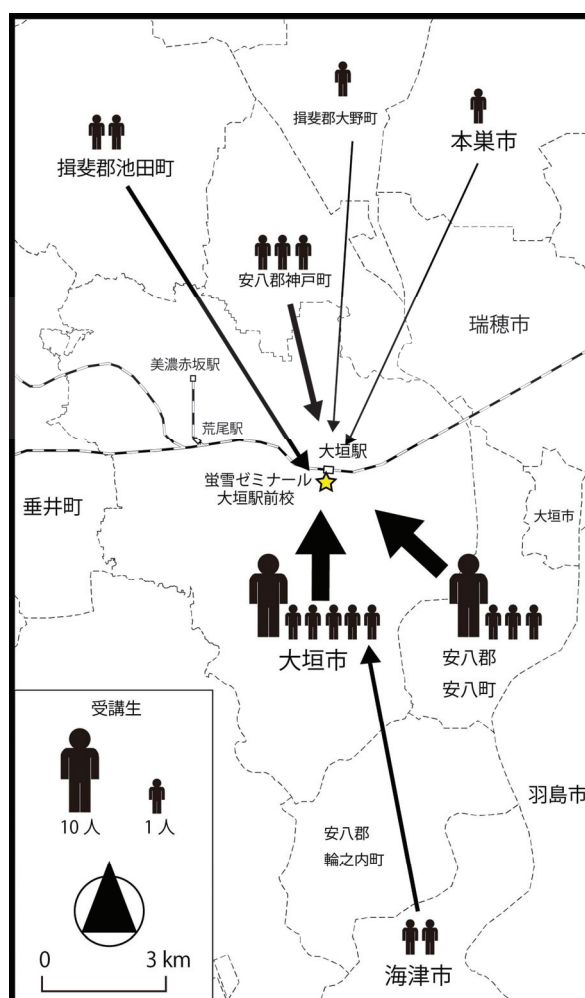


図4 蛭雪ゼミナール大垣駅前校へ通学する受講生の居住地

資料：アンケート調査2018年10月

ることによる駐車場の確保のしやすさが影響し、学習塾にとって経営のしやすい場所であると考えられる。

Ⅲ 学習塾受講生の空間行動

1. 受講生の居住地

本章では、駅周辺に立地する学習塾へ通う受講生の生活空間とそこでの行動を、アンケート調査をもとに分析していく。このアンケートは、大垣駅南に位置する蛭雪ゼミナール大垣駅前校⁴⁾の協力の下、現役高校生を対象に2018年10月上旬に行った。主に町名までの住所、よく利用する

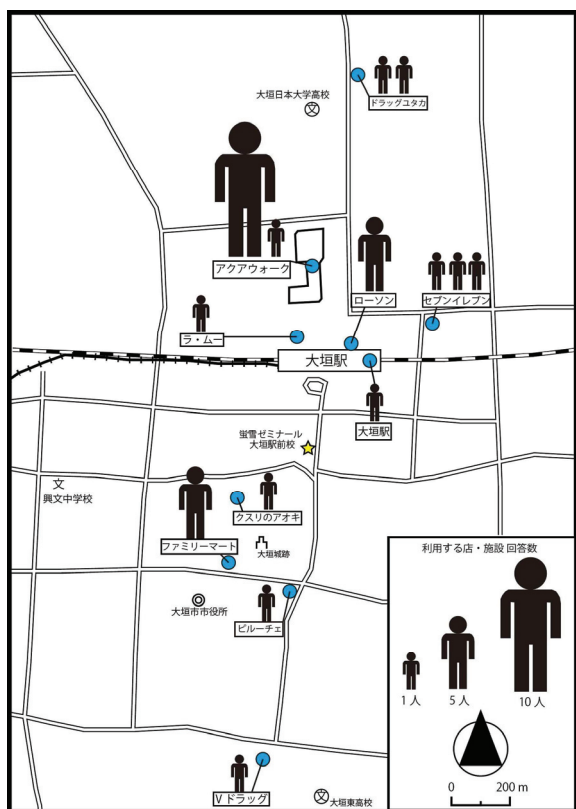


図5 受講生がよく利用する店・施設の分布

資料：アンケート調査 2018年10月

店や施設、放課後の生活について調査した。

37名の高校生にアンケートをとり、その男女比は男62%、女が38%であった。また週当たりの当該学習塾に通う頻度は、1日と答えた1人の他は2日ないし3日学習塾に通い、勉強していることがわかった。

図4は、アンケート回答者の住所をもとに、受講生の居住地分布を表したものである。蛍雪ゼミナール大垣駅前校は、図中における星の場所に立地する。この図から、同校が立地する大垣市に加えて、その近隣である安八町からも多くの高校生が通っていることがわかる。また大垣市北の池田町や大野町、神戸町、本巣市からも数名が通っており、大垣市南の海津市からも2名通っていることが明らかになった。

次に、大垣市周辺における学習塾の数および高校生に対応した学習塾の数とその割合を検討した(2018年2月9日時点)。学習塾の数は、大垣市が70件で最も多く、羽島市や瑞穂市がこれ

に次ぐが、その数は大垣市が大きく引き離している。また、高校生に対応した学習塾という観点からみた場合、垂井町や神戸町といった割合の高い地域がみられる。しかし、これらは個別指導の小さな学習塾であり、集団で授業を受けることのできる学習塾は大垣市が最多である。

アンケート調査では、安八町から多くの高校生が蛍雪ゼミナール大垣駅前校に通っていることが明らかとなった。しかし、その安八町では学習塾の数がわずか3件で、しかもそれらは小・中学生を対象のものである。したがって、安八町の高校生は、対応した学習塾・予備校を求めて大垣市に通っていると推察できる。また、安八町の学習塾の一つは蛍雪ゼミナールであり、小・中学校から継続した学習ができる蛍雪ゼミナール大垣駅前校を選び、ここへ通塾しているのではないかと考えられる。

2. 受講生の空間行動(高校放課後)

図5は、アンケート調査をもとに、高校生がよく利用する店・施設の回答をまとめたものである。黒枠に囲まれたものが店舗・施設名であり、図中の人型はその回答の多さを数や大きさで示している。現役高校生の回答からは、ローソン、セブンイレブン、ファミリーマートといったコンビニが良く利用されていることがわかる。また他にもドラッグユタカ、クスリのアオキ、Vドラッグといったドラッグストアも利用していることが明らかとなった。そして、今回最も回答数が多かったのが大垣駅北側に隣接する大型ショッピングモール「アクアウォーク」である。アクアウォーク内にはアピタといった食料品を扱うスーパー、フードコートやマクドナルドといった飲食店、ACADEMIAという書籍店やセリアといった100円ショップがあるなど豊富な種類の機能が出店していることから、多くの利用者があるなかで、高校生もよく利用していることがわかった。回答の店舗・施設は大垣駅周辺に存在するものがすべてであり、多様な店舗や施設が集まる駅周辺地域の特性を高校生は活用しているといえる。

さらに、受講生の高校放課後の生活に関しては、多くが部活動を行っていることがわかる。その時間は多くが授業終了後に始まり、終わりは18:

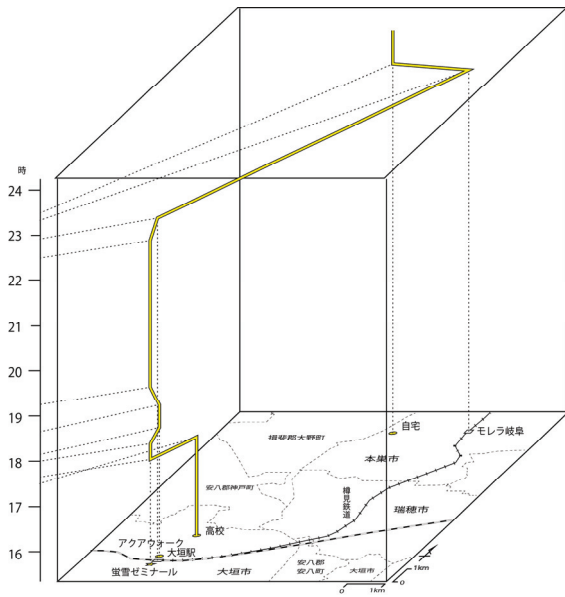


図6 受講生Aの高校放課後の時空間行動
資料：アンケート調査2018年10月

00 から 18:30 までであることが多い。その後、学習塾での授業前に一度家に帰る場合と、そのまま直接学習塾に行く場合に分かれる。一度家に帰る受講生の多くが大垣市内から通っており、逆に直接学習塾へ向かう受講生は家が遠いことが多い。部活動終了後、直接学習塾へ向かう受講生のうち、およそ半分は学習塾での授業前に軽食や夕食としてご飯を済ませる。その際、コンビニなどの店に立ち寄り、パンなどを買い簡単に済ませる受講生と、近隣の飲食店で食事を済ませる場合があり、後者はどちらもアクアウォークにある飲食店を利用していた。

具体的な空間行動の事例として、ある受講生Aの高校での授業後の行動、すなわち時間軸を含む時空間行動を示したものが図6である。Aは、高校での授業後17時30分まで部活動を行った。その後、バスに乗り5分ほどで蛸雪ゼミナール大垣駅前校に到着し、そこで25分ほど自習をした。次に、学習塾から北へ10分ほど歩いたところにあるアクアウォークで食事をする。そして19時15分からの学習塾での授業に間に合うように移動し、21時30分まで授業を受ける。授業後は学習塾に残り、自習を行った。学習塾が閉まる22時30分まで勉強した後、大垣駅を22

時55分に出発する電車に間に合うように徒歩で移動をしている。20分ほど電車に乗り、自宅からの最寄り駅であるモレラ岐阜駅で下車後、自宅へ移動した。

受講生は、高校での授業や部活動終了から学習塾での授業が始まるまでの限られた時間内で行動しなければならない。したがって、学習塾が駅に近くアクセスが容易であれば、受講生にとってそれは大きな利点になる。また駅周辺であれば、飲食店やコンビニといった多様な店舗が存在するので、食事を取ることや休憩するスペースとしても利便性が高い。

加えて、学習塾が駅周辺に立地することで、受講生の帰宅の時間短縮につながる。事例受講生Aの場合、自宅が学習塾から直線距離で10km以上離れた場所にあるが、鉄道を利用することで学習塾を出てから1時間ほどで着くことが可能となっている。駅周辺に学習塾を立地することで、離れた地域からでも通いやすいというメリットを得ている。

IV 鉄道駅周辺の地域構造

図7は、これまでの分析を踏まえて、学習塾・予備校からみた駅周辺の地域構造を表したものである。学習塾・予備校の分布とその変化、地価、そして受講生の空間的行動、これら三つの側面に関する社会的・経済的要素が以下のように重合・関連する形で駅周辺の地域構造が形成されている。

学習塾・予備校は、鉄道駅とその周辺に集積するが、なかでも路線価の高い道路に面して立地する傾向がある。また、教室を構える際に、建物1棟まるごと経営するものと、ビルの一部を借りてテナント経営する場合があるが、駅周辺では後者が数的に優勢である。

鉄道駅の周辺地域は、鉄道線を境に路線価の高い駅表側と相対的に値の低い駅裏側に分けることができる。駅表側は伝統的な商業集積地であり、学習塾・予備校もその重要な構成要素になっている。学習塾は、人口が急増する新駅の駅前に早期立地する商業機能の一つである。逆に、人口が減少する小都市でも、駅表側の学習塾は交通アクセ

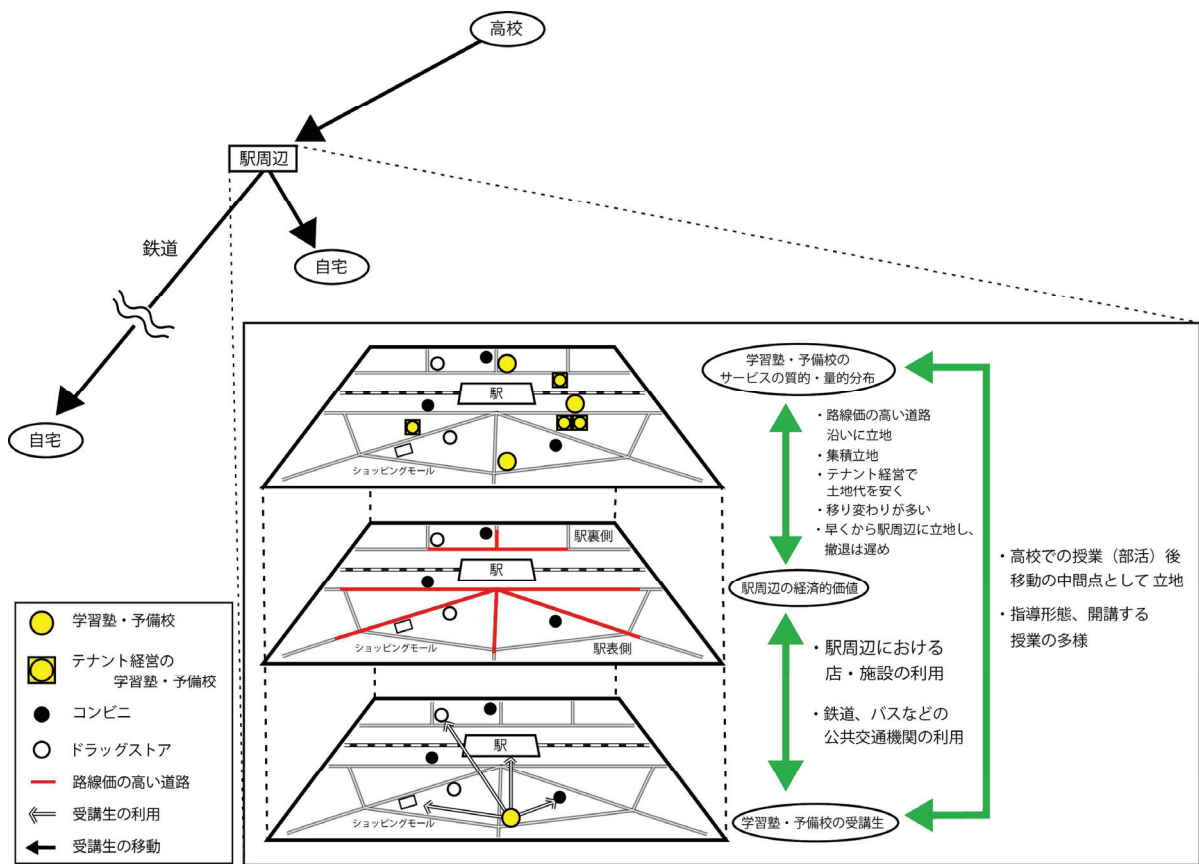


図7 学習塾・予備校からみた鉄道駅周辺の地域構造

スの良さを生かして経営を維持しやすい⁵⁾。

駅裏側は、工場の跡地に大規模なショッピングモールが建設されて、商業中心としての機能が新たに付与される場合がある。ここは、相対的に地価も安いことから、新たな学習塾・予備校の進出先として大きなポテンシャルを有している。

学習塾・予備校受講生の空間的行動からは、駅周辺に立地するコンビニ、ドラッグストア、ショッピングモール内店舗・施設において食事、買い物、休憩の利用がみられる。学習塾・予備校がこれら商業機能とともに鉄道駅周辺に集積することで、受講生は、鉄道やバスといった公共交通機関での移動時だけでなく、徒歩での移動時間も短くすることが可能になっている。

また、当該受講生の居住地は鉄道駅の立地都市内が最多となるが、隣接する町からも同程度の通塾がみられる。その町には、高校生対象の塾が存在しない、かつ駅前学習塾と同系列の小中学部は立地している。したがって、多くの生徒が継続し

た学習環境を求めて駅前へ通塾していると考えられる。

地域構造に関する上記の説明は、JR 東海道本線の主として大垣駅周辺に関する調査結果、および一部は同じく関ヶ原駅周辺の調査結果に基づいている。これらはいずれも、中京大都市圏北西セクター中遠郊部の事例として位置づけられる。最後に、大都市圏の中心市やより近郊の駅周辺地域についても簡単に考察しておきたい。

JR 東海道本線の名古屋・関ヶ原間 12 駅のうち、2019 年 3 月時点で駅周辺に学習塾・予備校が皆無なのは清洲駅と関ヶ原駅の 2 駅だけである⁶⁾。名古屋駅周辺には 15 件の学習塾が存在するが、これは大垣駅周辺の 13 件と大差なく、岐阜駅 27 件さらに尾張一宮駅 19 件よりも少ない。

JR 名古屋駅周辺の特性は、むしろ予備校が集中立地している点にある。ここには、医学部受験に特化した 7 件を含めて大学受験予備校が 17 件みられる。次いで集中するのが岐阜駅で、医学部

受験 2 件を含む 8 件となる。尾張一宮駅と大垣駅は 2 件ずつで、いずれも医学部受験特化の予備校は存在しない。名古屋・関ヶ原間の駅周辺で予備校がみられるのはこれら 4 駅のみである。

図 7 の地域構造は、大垣市以外の都市とその主要鉄道駅に適用可能と考えるが、それには上記の地域差を踏まえたいくつかの注釈が必要である。まず、大都市圏の都心駅に関しては大学受験予備校の集中立地が重要である。名古屋駅では、学習塾も含めて、駅の表・裏ともに高路線価の特定交差点付近に集まる傾向がみられる。

近郊の駅では、都心からの距離と都市の性格によって地域構造が異なる。尾張一宮駅が立地する一宮市と岐阜市はともに人口が 40 万規模でほぼ同等である。しかし、都心に近い前者では、予備校は少なく、学習塾を含めて駅東の表側に多くが立地している。他方、県庁都市の岐阜駅周辺では、予備校・学習塾ともに数は多いが、いずれも広範囲に分散して立地している。

以上のように、予備校は都心性に関する指標として有効であるかもしれない。また、鉄道駅周辺に共通する一般的な地域構造が存在するのに加えて、都市の地域差をふまえた大都市圏レベルの地域構造を考察することも可能であるといえよう。

V 結語

本研究は、JR 大垣駅周辺地域を事例に、学習塾・予備校の立地からみた鉄道駅周辺の地域構造を多面的に明らかにしようとしてきた。

前章で述べたように、学習塾・予備校の分布とその変化、地価、そして受講生の空間的行動、これら三つの側面に関する社会的・経済的要素が重合・関連する形で駅周辺の地域構造が形成される。空間的行動の軌跡によれば、受講生の学習塾・予備校での学習活動は、駅周辺における多様な商業機能の利用と結びついている。地域構造における構成要素間のそうした関係を示す指標として空間的行動の導入は有効である。

他方で、地域構造のいま一つの側面、その構成要素としての小地域もしくは部分地域としては、駅の表側と裏側の関係を考察した。中心駅の表側

は、当該都市における中心商業地の一つであり、学習塾・予備校もここに多くが立地する。路線価が高いことから、学習塾・予備校には高い収益性が求められる。多くの受講生が鉄道やバスを利用して市の内外から通っており、そうした交通の利便性が駅に近接した立地を可能にしている。

これに対して、駅の裏側では商業機能の集積は希薄であったが、換言すれば、そこには大規模な宅地や商業地の開発余地がある。JR 大垣駅の北口に展開する新興住宅地とショッピングモールはその開発事例である。駅表の学習塾・予備校が当該商業機能と結びついていることは先述したように受講生の空間的行動上に示されている。

本研究は、学習塾・予備校の立地を鉄道駅周辺の限られた範囲で分析している。そのため、鉄道利用の頻度が高い高校生を受講生アンケートの対象としたが、駅から一定程度離れた場所では状況は大きく異なってくる。小・中学生を対象にした学習塾の場合、その立地は児童・生徒の日常生活圏もしくはその近隣で、加えて保護者等による送迎の便が重要になってくる。そこは有名進学校の所在地であったり、高学歴の人々が多数居住していたり、時として「教育の〇〇（地名）」と呼称されることもある。これらは、駅前の都心性に対して、同じ都市でも近郊文教地区の地域性を示すといえよう。すなわち、一個の都市の地域構造全体を示すには本研究は不十分で、これは前章で指摘した大都市圏レベルの考察とともに今後追究すべき課題となっている。

研究を進めていくにあたり、蛍雪ゼミナール大垣駅前校にはアンケート調査に際して多大なるご支援ご協力を賜りました。また、筑波大学の久保倫子先生、岐阜大学の原田峻平先生および橋本操先生には折に触れてご指導を賜りました。以上記して厚く御礼を申し上げます。本稿は、2019 年 3 月に三輪恵汰が岐阜大学大学院教育学研究科に提出した修士論文の一部に加筆修正したものである。

(受理 2019 年 8 月 23 日)

注

- 1) NTT タウンページの全国検索結果 (2019年3月31日) で比較すると、「学習塾」43,659件に対して「予備校」は4,571件存在する。
- 2) 地域構造の定義は、地理学の一般的なものに準拠している。すなわち「ある広がりをもった地域が、自然的、経済的、社会的などの諸要素と諸因子が結合して形成されているもの」、および「複数の地域がそれぞれ関連し、一つのまとまった広がりをもつもの」である (山本ほか 1997:284-285)。前者は地域性を構成する事象間の結合をとらえようとし、後者の構造では要素となる地域間または部分地域間の結びつきが重視される。
- 3) 本稿では、鉄道線を境に路線価の高い道路の多いほうを駅の表側、少ないほうを駅の裏側と表している。例えば今回の大垣駅の場合、JR 東海道線を境に見たとき、駅南側に路線価の高い道路が多く (図2)、駅の表側とした。一般的に、駅の表側には飲食店やビルが多く、逆に駅裏側には駐車場や住宅が並ぶことが多い。駅表、駅裏と分けて駅周辺地域を研究したものとして高野 (2004) がある。
- 4) アンケートに協力いただいた蛍雪ゼミナール大垣駅前校は、主に大垣市内に存在する進学校である大垣北高校、大垣東高校、大垣西高校を対象にした集団授業を行っている。学習塾の規模は受講生150人ほどで、映像授業を受けることもできる「代ゼミサテライン予備校」にも対応しており、予備校の機能も兼ねた学習塾である。
- 5) JR 関ヶ原駅を事例に、1990年と2015年における駅表側の土地利用を比較すると、大幅に空き家が増加するなかで、学習塾の数は4件から3件への微減にとどまっている。しかし、これら3件も2018年までには駅前から撤退している。
- 6) マピオン電話帳およびNTTタウンページによる。中京大都市圏の北西郊では、中心市名古屋から見て関ヶ原町が最遠の周辺市町村となる (国勢調査2015年)。

文 献

- 大垣市 2015. 『大垣市中心市街地活性化基本計画 全編』大垣市
<http://www.city.ogaki.lg.jp/cmsfiles/contents/0000005/5467/2018112900.pdf>
- 川田力・釜井智行 2004. 神戸市における学習塾の立地. 岡山大学教育研究集録 127: 65-73.
- 小林茂・熊谷圭知・松尾隆一 1985. 都市化と子供の環境—福岡市を事例として—. 岩田慶治編『子ども文化の原像—文化人類学的視点から』342-363. 日本放送出版協会.
- 高野誠二 2004. 日本における都市中心部の構造変容—鉄道駅周辺地区と中心街の関係から—. 季刊地理学 56: 225-240.
- 土屋純 2005. 大手進学予備校における校舎の立地展開と受講生の獲得状況: 首都圏の河合塾を事例に. 経済地理学年報 51-2: 199-200.
- 土屋純・岡本耕平 2008. 東京大都市圏における大学受験予備校の校舎展開—現役高校生の生活時間に着目して. 宮城学院女子大学研究論文集 106: 77-98.
- 山本正三・奥野隆史・石井英也・手塚章編 1997. 『人文地理学事典』朝倉書店.