

〈寄稿〉

日本の市町村の歴史と呼称にみる地理的特徴と課題

大 島 登 志 彦

1. はじめに

日本国内では、地方自治体として、47の都道府県と1700余りの市町村が、国の政策の下で地方自治を行っている。各々の自治や政策、個々の分布や基礎統計については、多くの資料が公表され、多角的に研究がなされてきたと考える。また、個々の市町村の分布や名称、歴史的変遷については、年刊で要覧が市販されてきた^{1) 2)}。一方、ネットを閲覧すると、国や自治体が公的に作成したものは、現在消滅した市町村の歴史的変遷等の記載は乏しく、むしろ個人の調査成果と思えるサイトに、筆者の研究に多少とも適合した資料的価値の高いデータを複数閲覧できた^{3)～5)}。しかし、ネットで見る有益なデータは、資料の提示に留まって、傾向や特徴の考察はなされていない傾向にある。

筆者の専攻領域である地理・歴史的側面からの研究は、教養書などでの断片的考察が多いと考える^{6)～8)}。そのなかで筆者はこれまで、市町村の歴史や呼称、鉄道駅との関わり、過疎化が進む地域における小市の合併など、幾つかの観点で考察してきた^{9) 10)}。それらの研究では、地理的にユニークな事例考察を主体としたが、漏れてしまった重要事例も多かったことを痛感する一方で、歴史的研究土俵は不十分だったと思われる。

本稿では、以下、2章で市町村の歴史的変遷を概観した上で、合併にみる諸課題を考察する。3章では、市町村の呼称や名称の地域的特性やそこに内在する問題点を検証する。4章では、鉄道駅と市町村の関係を重視した駅の設置や駅名との関わり、5章では、地理的にユニークな特徴を持つ市町村について、地理的特徴を考察する。以上の指針と表題に即して、市町村の変遷と現状に関わる先行研究とこれまでの筆者の蓄積研究を組み合わせて、市町村の地理歴史的観点からみた諸課題について、検証を深めていくことを目的とする。

2. 市町村の略史と概要

(1) 明治・大正・昭和前半の変遷

全国の市町村は、廃藩置県後の明治初期には、宿・駅・田等も含めて、7万^{注1)} 余りに分割されていた。この間の1878（明治11）年、郡区町村編制法が制定されて、町村が基本単位とされつつ、郡役所と5町村程度を管轄する戸長役場が置かれた。すなわち、

府県、郡役所、戸長役場、町村という4層構造が生じたため、地方自治の適正な方策が模索されていた。

1889年の市制・町村制施行に伴い、市町村として、15,000^{注1]} 余りに集約された。それ以降、四半世紀以上は緩やかな漸減傾向が続く。1923（大正12）年に郡制が廃止されたことを契機に、合併の気運が生じ、紀元2600年を記念した合併も起こったというが、大きなうねりには至らず、昭和の合併開始時の1953（昭和28）年4月現在、まだ1万以上の市町村が存在していた。ただ、人口急増期にあって、市や中心性の高い町が、周辺の町村を飲み込む気運は当然生じていたので、市の数は280に増加していた（表1）。

(2) 昭和の大合併

1953年、町村合併促進法が施行され、新制中学校の管理に即して、8,000人以上の人口が町村の標準とされ、1956年、市町村の数を1/3程度に減らすのを目標とした新市町村建設促進法が施行された。それに基づいて、市町村は急速に合併意欲を強め、1961年10月には3,470^{注2]}、すなわち、概ね5年間で約1/3に減少したのである。また、この間以降、合併促進期間での市制施行の人口要件が3万人に緩和され、周辺町村を合併して市制施行を目指した自治体も多く、1953年以降の十数年間に、市数は倍増した。

高度経済成長やそれに伴う都市化やモータリゼーション、工業の集積発展計画などを盛り込んで、新産業都市建設促進法（1962年）と工業整備特別地域整備促進法（1964年）が施行される。それらに伴う合併促進関係法として、1962年に市の合併の特例に関する法律が施行され（市町村については同名の法が1965年に施行）、中核都市を中心にした合併が促進され、地域拠点都市を目指した合併や、新産業都市の指定を目指した郡山市

表1 全国の市町村数の推移

年 月	市	町	村	合計	備 考
1883年	19	12,194	59,284	71,497	
1889年	39	15,820（町村合計）		15,859	市制町村制施行
1922年	91	1,242	10,982	12,315	
1940年	178	1,706	9,615	11,498	
1953年4月	280	1,953	7,806	10,041	町村合併促進法施行（1953.10）
1956年9月	498	1,903	1,574	3,975	新市町村建設促進法施行（1956.6）
1967年4月	565	1,984	763	3,312	1962～65年に各種法律施行
1972年4月	623	1,975	639	3,237	
1972年10月	643	1,967	677	3,287	沖縄県復帰（1972.5.15）
1975年4月	643	1,974	640	3,257	
2000年4月	671	1,990	568	3,229	地方分権一括法施行（2000.4）
2003年4月	677	1,961	552	3,190	地方自治法の一部を改正する法律施行（2002.3）
2006年4月	779	844	197	1,820	市町村の合併の特例等に関する法律施行（2005.4）
2016年10月	791	744	183	1,718	

『全国市町村要覧』昭和56・平成28年版をもとに筆者作成

やいわき市、東大阪市、倉敷市、大分市など、大規模な合併が行われている。

群馬県では、この法律制定後の動きとして、群南村が高崎市に編入（1965年）、城南村が前橋市に編入（1967年）する。このように、一端地域の中核都市郊外で合併した市町村が、短期間で中核市に再合併するケースは、全国的にも事例は多かったと考え、これらも含めた昭和の合併が一段落するのは、概ね1967年頃と考察できる。

1972年には、沖縄復帰により、約50の市町村が増えている。また、1975年には市が村の数を追い抜き（表1）、上越市（1971年）やつくば市（1987年）など幾つかの地域拠点都市が誕生したが、あくまでも断片的な事例に留まり、合併の勢いは消極的だった。

（3）平成の合併と現在の市町村分布の特性

2000年に施行された地方分権一括法のなかでは、合併特例債を中心とした財政支援措置の拡充、政令指定都市への移行や町村の市への移行の緩和などが盛り込まれ、政府与党も2010年における自治体数の目標を1,000とする方針などが示されて、合併が強力に推進されることになった。その法律施行当初、合併の動きはまだ鈍かったが、2002年に地方自治法の一部を改正する効率が施行されると、2003～2005年にかけて合併が顕著に進み、2006年4月には、市町村数は、1820まで減少した（表1）。

平成の合併の一つの特徴として、昭和の合併開始前後以降、ほぼ2,000で横ばいが続いた町数だが、合併がほぼ収束した2010年には半数以下の800足らずになり、市数に追い抜かれたことが挙げられる。それまでは、複数町村が一つの町になったり、村が人口増加に伴って町になったのに対し、平成の合併では、多数の町村が市に吸収合併されたのに加えて、新規に誕生した町が少なかったためである。その結果、合併が進んだ多くの地域は、町村域の縁辺山間僻地までが市域に組み込まれた。逆に、大都市近郊には合併を拒んだ町もあったので、かつての市は都市的、村は農山村というイメージは崩れていったと考える。

村数は、減少の一途が続き、昭和の合併を通して1/8程度に減り、1975年に市数に追い抜かれている。さらに、平成の合併では、1/3程度に減って200足らずになり、令和の時代には、村が10以上残った都道府県は、北海道、福島・長野・奈良・沖縄県だけになった。また、村がなくなった県は13に及び、それらの県では、資料の記載や行政職員の会話において、「市町村」ではなく「市町」になっている傾向を痛感する。

市町村の数や面積は、当然個別の違いはあるが、県毎に大きな差異がみられる。すなわち合併が進んだと思われる福井県や山口県、大分県の市町村数は、20未満となっている。一方、愛知や福岡、埼玉県等は、面積が比較的狭いのに、まだ50以上の市町村が、密の分布で残っていることが考察できる。

（4）分離した町村とその後

市町村の変遷は、合併の歴史ともいえようが、全国37地域（単体が多いが複数町村を

含む場合もある)で、一旦合併(編入)後に分離が行われたという³⁾。一連の合併・分離・再合併は、1940年頃から1953年頃まで、すなわち最初の合併は、本章(1)で記した紀元2600年を記念した合併が絡んでいると考える。戦時中から戦後の昭和の合併開始直前までの期間に分離し、後に再度合併したケースが多いようだ。この変革の中で、市町村数は、一時的には増加しているはずだが、細部・短期間の変遷資料を確認できず、全国の統計数値の流れは、減少の一途となっている。また、分離した町村は、同一の市町村に再編入したケースが多く、行政の合併記録には、葬られている場合もあると考える。

神奈川県三浦郡逗子町は、1943年に横須賀市に編入後、1950年に分離し、1954年に市制施行した。高座郡座間町は、1941年に7町村が合併して相模原町が設置されたが、座間町だけ1948年に分離し、1971年に市制施行した³⁾。相模原町は1954年に市制施行し、2006年以降津久井郡域を合併して2010年に政令指定都市となる。現在の相模原市は、座間市が自立していったことも含めて、旧相模原町域(相模原と聞いて連想されるエリア)より西にシフトしたエリアに広がっていった。

上伊那郡宮田村は、1954年に町制を施行した直後、周辺1町2村と合併して、駒ヶ根市となったが、激しい住民運動が起こって、宮田村として分立したという(現在に継続)。宮田村は、町から村になった事でも極めて珍しいとされるが、合併から分離の約2年間に、町の人口要件が変更されて、それを満たせなくなったためだという。

3. 市町村の呼称

(1) 町(「まち」「ちょう」と村(「むら」「そん」)

市町村の名称は、語尾を付けた正式名称が、総務省(旧自治省)にコード番号と共に登録されている(1968年以降)。それを概覧すると、市の呼称語尾は全て「し」となっている。そのうち、名称末が「市」の字の場合は、全てそれを「いち」と呼称しているため、四日市市や野々市市など、記載も呼称も市の字がだぶって記載される。

町の呼称は、「まち」と「ちょう」に分かれる。その分布を見ると(図1)、全国的には西日本の多くの県が全て「ちょう」である通り、「ちょう」の方が多い。しかし、関東信越及び福島県、石川以北の本州日本海側各県では、平成の合併で例外的に「ちょう」が幾つか誕生したものの、大部分が「まち」である(図1には「まち」が多い区分に一括)。また、北海道は大半が「ちょう」だが、岩手・宮城県は「まち」と「ちょう」が混在しており、西「ちょう」東「まち」の傾向である。

村については、昭和の合併が進んだ昭和後期以降、近畿以東は全て「むら」となった。中国四国地方以西でも、昭和の時代に多数存在した「そん」は、大方が合併して影が薄くなり(岡山県の「そん」は12から2に減少)、「そん」が残る鳥取・岡山・徳島・宮崎・鹿児島・沖縄各県についても(図1)、沖縄県以外は3つ以内になり、全国的には、「むら」が圧倒的に多い。

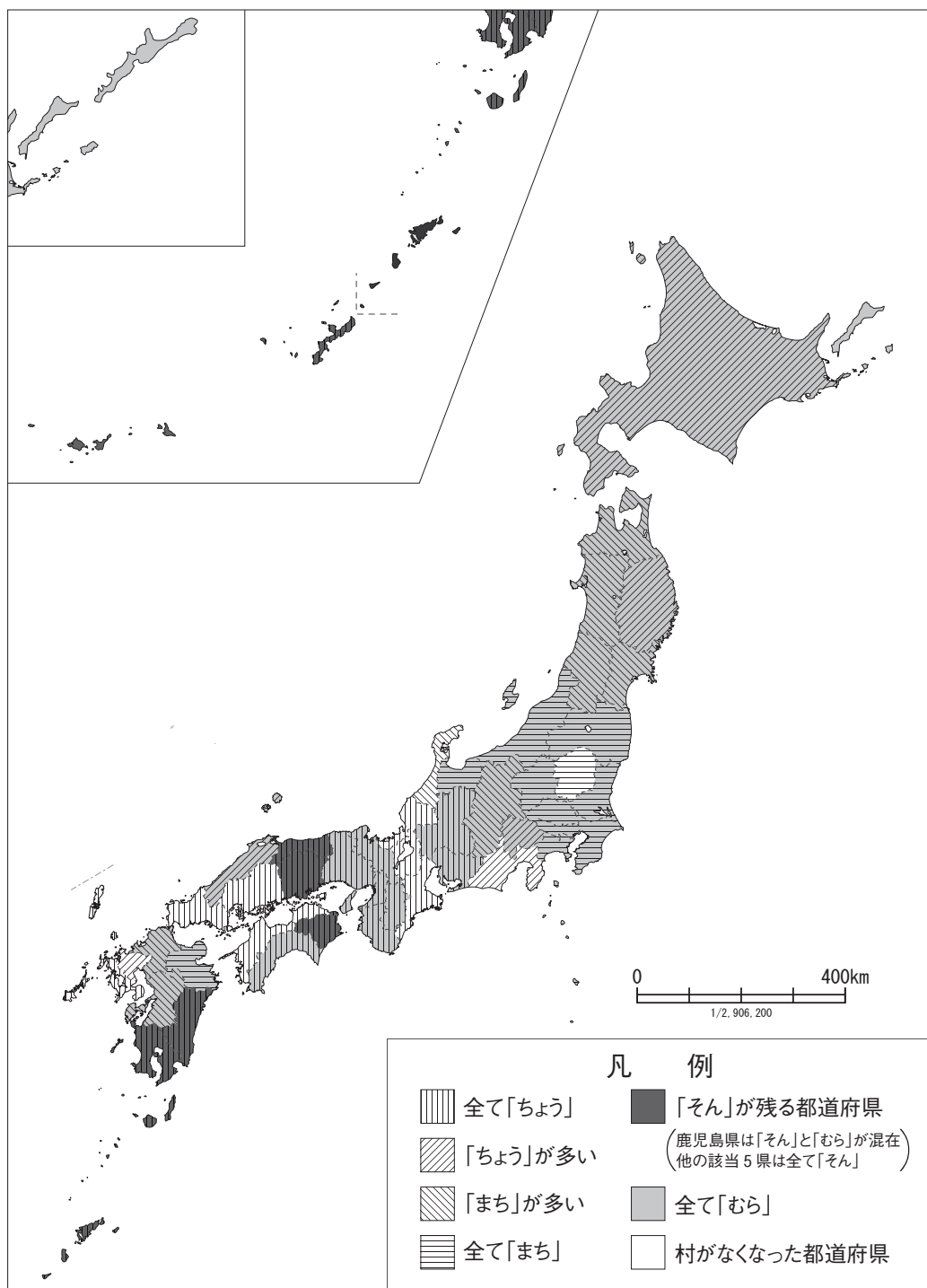


図1 町村の呼称「まち」「ちょう」・「むら」「そん」の都道府県別分布（2018年頃の状況）

出典：『全国市町村要覧』（平成28年版、第一法規）

『中学校社会科地図』（2020年、帝国書院）などを参照して筆者作成

平成の合併以前には、近接する類似の名称の町村相互でも呼称が異なる地理的にユニークな事例があった。世界遺産登録で話題になった平泉町は、「ひらいずみまち」と称する外来観光客が多いと思うが、正式には「ちょう」である。しかし、同じ郡内で隣接した花泉町（一関市に合併）は「まち」だった。村についても、鹿児島県では上甕村（かみこしきむら）と下甕村（しもこしきそん）が（いずれも現在は薩摩川内市）、佐賀県では、脊振村（せふりむら、現在神崎市）と東背振村（ひがしせふりそん、現在は吉野ヶ里町）が隣接していた。

分布事情に応じて、自治体職員間では、首都圏及びその周辺では、「まち」「むら」しかないため、「まちやむらの…」等が会話されるが、「ちょう」の多い地域では「ちょうの方針として…」、「そん」がある地域では、「私たちのそんでは…」等の会話も聞いたことがある。

「そん」は、限定的にわずかに残るだけとなったが、昭和の合併期以前には、福井県にも、美山村（みやまそん、1964年に美山町）、志比村（しひそん）・永平寺村（えいへいそん、1962年に両村が合併して永平寺町）が所在していた。また、1954年に勝山市に合体した8村は、すべて「そん」だったようだ¹¹⁾。そのほか、水戸市などに分割して合併した柳河村、八日市場市（現在は匝瑳市）や隣接の光町に合併した6村など（1950年代半ばに合併消滅）、東日本でも所在したという^{4) 5)}。しかし、上記した市町村コード確定以前、とりわけ昭和の合併以前の呼称は、不透明で問題視されて来なかったと考える^{注3)}し、正規の記録の閲覧は困難なため、実態は不詳だが、「そん」は、他の地域にも所在していたと思われる。

(2) 通常地名と町村の語尾

市町村の呼称は、この節表題のように、地名の部分と語尾の部分に分離できるが、それを繋げた呼称は、形式より慣例が重視されると聞いたことがある。例えば新潟県十日町市の母体は、十日町村→十日町→十日町市と変遷しており、町の時代は、地名と語尾を共有していた。平成の合併以前は、その隣の六日町、群馬県内の新町や藪塚本町も同類だったと考えられる。村についても、群馬県内においては、島村や玉村は同様なイメージとなる。一方、今も存続する佐賀県大町町（おおまちちょう）のケースは、「大町」と称した地名に「ちょう」を慣例とした語尾を付けたと考察できる。近接した長崎県鹿町町（しかまちちょう、佐世保市に合併）も同様の解釈となろう。

(3) 同じ名前の市町村

昭和の時代には、同じ名前の町村が、同字同音に限定しても多数あり、間違っただけの町村へ行ったという話も聞く。代表例として、池田町が6つあったほか、朝日は町が5つと村が4つもあり、2つの朝日村が新潟・山形県境で隣接していた。大和（やまと）や大野、大島、吉田なども、各々計6～8つの町村があったなど、紛らわしかった。所

在する県で区別することが多かったが、群馬県内に3つあった東（あずま）村は、郡を付けて区別していた。

平成の市町村合併では、町村は半数以下になり、同名の町村も減ったが、まだ池田町が4つ、朝日や美浜、「みさと」と読む美里・美郷などが町として各々3つずつあることが顕著な傾向である。美の字を含む町村は昔も今も多く、ここでは「まち」「ちょう」「むら」「そん」の読み方はあまり考察しないが、今ある3つの美里町は皆「まち」、美郷町は全て「ちょう」というのも面白い。

同じ名前の市は、大正から戦後の数十年間に亘って若松市が二つ所在し、1954年には二つの府中市が誕生した。しかし、府中は、市制移行手続きが競合し、施行もわずか1日違いだったために同名の市が二つ誕生したといわれ、その直後、自治省が、既存の市と同名になるのを避ける行政指導をしたと聞いたことがある。そして、埼玉県松山町が同名の市になるのが受理されずに東松山市になり（同年7月）、福島県の若松市は、7村の編入で、会津若松市に改称している（1955年1月）。以降、茨城県鹿島町や北海道広島町が、市制施行に際して鹿嶋市・北広島市になるなど、同名の市は50年以上新たに誕生せず、筆者は禁止されてきたと認識していた。しかし2006年、伊達市（北海道に1972年誕生して既存）が福島県に誕生した。同名2市の所在を禁ずる厳密な規定はなかったとのことで、以降、既存市の了解を取るという申し合わせがなされているという。

東松山市は、誕生からすでに60年以上たち、首都圏郊外の中核都市として市名は定着した。北広島市も、北海道で最寄り駅が北広島なので、違和感はないと思う。一方、鹿島は、社会科での工業地域関連の学習項目なのに、従前からある呼称は「鹿島」（鹿島神宮や鹿島灘など）、市制施行後にできた施設等は概して「鹿嶋」と称されている。「鹿嶋市立



写真1 「鹿嶋」と「鹿島」が混在する鹿嶋市内の標識（2008年9月、筆者撮影）
市役所は市名に併せて「鹿嶋」だが、町時代からある勤労文化会館は「鹿島」

鹿島小学校」では、どちらが正しいのか疑問を持つ子どもも多いと考える（写真1）¹²⁾。

同じ名前の市と町村がある事例も多い。釧路や土佐のように、広域地名としての市と町が隣接（同名の郡が残っている地域も多い）するケースでは、さらに上中下などがついた名称の町村が立地した地域もあった。上記の一宮（愛知県）や府中（広島県）は、生活圏としては別だが、同じ県内に市と町が共存している。また、青森県横浜町や長野県山形村などのように、遠く離れた地域で大都市と同名の町村が存在するのは、誰もが違和感を持つと考える。その場合、通常の知名度は市の方が高いが、日高（市＝埼玉県、町＝北海道）や湯沢（市＝秋田県、町＝新潟県）などは、町の方がよく知られている例だと考える。

（4）地域性が失われた名称の市町村

地名は、地域文化や歴史を継承する大事な要素といわれ、市町村の名称は、その代表である。ところが、昭和の合併以降、とりわけ平成の合併を通して、従来の地域の歴史文化が打ち消されたり、地理的に不適正と思われる名称の市町村が多くなったと言われる。もちろんそれは、当該自治体主導で命名し、部外からクレームを付けるものではないが、良識に基づかない思いつきやイメージを重視したと思われる命名が増えてきたことは確かである。その場合、地理・歴史・民俗学等の視点から、命名の経緯を個別に考察した文献もあり、多方面から指摘されてきた⁷⁾。以下本稿では、そのパターンと事例考察していく。

昭和の合併では、当該市町村名を一字ずつ取った合成名称が多く誕生した。合成地名は、歴史地名と異なるため、地域文化の象徴という観点では適正ではないが、両自治体の名称を完全に消さずに穏便を図る観点から、選定されたのだと考える。また、やがて地域になじんでいった例も多かったと思うが、平成の合併では少なくなっている。

昭和の合併が収束に向かう1960年代以降、ひらがな名称の自治体が誕生し始めた。むつ市やつくば市等、当初その地域の地名をひらがなに置換したケースが主体だったが、平成の合併では、さくら市やみどり市等、イメージだけのひらがな地名も生じている。それなりの議論を経て決定したのであろうが、地域文化の継承に相反するほか、文章に組み込んだ場合、日本語として不可解だったり、誤解を生むケースが生じやすいといえる。

さいたま市は、埼玉県を代表する意味で命名されたと考えるが、元来埼玉（さきたま）の地名としての発祥は、行田市内のさきたま地区であり、さいたま市の誕生に対して、行田市は苦言を呈したと言われる。また、奥州市や甲斐市、伊豆市等は、名称から想定される領域が、市域より相当広域に及ぶので、地理歴史的観点から、不適切な名称であるのは明白である。

一つの町の中で、中央町や中央駅という場合、想定する範囲は当該限定地域の内なので、違和感はないと思うが、国内外まで広報される市町村の名称として「中央」という

のは違和感があるし、市町村の名称として、不適であることが、幾つもの地名考察の著書で指摘されてきた。しかし現在までに、「中央」の付く自治体は幾つか存在した。

平成の合併で誕生した山梨県中央市は、県の中央に所在するという短絡的な呼称とイメージで命名されたと考えるが、地域性が全くなく、勝手に「中央」を名乗るのはけしからぬという反発も受けるものであろう。昭和の合併では、岡山県に中央町（ちゅうおうちょう）が誕生した。岡山県の中央ということで短絡的に命名されたのだと思うし、全国レベルの地名として不適であるにもかかわらず、平成の合併でも、吉備中央町の名称で、「中央」が継承されてしまった。その近くに所在する勝央町は、勝田郡の中央という意味で理解できる。また、熊本県には、1955年に中央村（ちゅうおうそん）が誕生し、1975年に町制施行し、2004年美里町に合併するまで存続していた。

2004年、川之江市と伊予三島市、土居町・新宮村が合併して、四国中央市が誕生した。地域に根付いた地名が消えてしまったほか、位置的には四国北部なので、中央は矛盾している。どうしても四国を入れて位置を示すのならば、北四国市がより妥当だったと思われる。

本節で具体的に記した市町村名は、首長・議会や市民の思いつきやイメージで命名されたとされる事例を考察した。いずれも地理歴史学的に不適切な名称だし、他にも後世に汚点を残すような自治体名が数十あることは、情けない感想を持つ。市の名称の決定には、幾つかの制約のなかで、当該自治体が決めるものであり、それに対して、他の自治体や国や県などは、通常苦言をいえないのだろう。となると、自治体は、旧来からの地域の名称や歴史文化、市民の了解と合わせて、周辺地域との整合性をとることが前提であろう。

4. 市町村と鉄道駅

(1) 市町村の代表・最寄り駅

JR線区の駅間距離は、大都市域や私鉄で開業して鉄道省に移管された路線などを除くと、平地で人家が連続しても平均5 km程度の区間が多い。すなわち、鉄道に沿う家や施設に行くのでも、2 km以上歩く場合もある。かつては、鉄道は長距離輸送を目的として、短距離の移動は、路線バス利用が慣例だった。しかし、中核都市周辺以外、鉄道に並行する都市間バスは、大方廃止されたので、今の2倍位に駅が増えて欲しい区間は多い。

戦前の国有鉄道駅の設置規準については不祥だが、町の中心性や土地の提供、地形などの他、駅は各市町村に1つ設置されるのが基本で、昭和の合併前は、〇〇駅は〇〇市、次の□□駅は□□村へ行く最寄り駅となっていることが多かった。列車の運転でも、凡そ5 kmの駅間距離が、石炭や蒸気の圧力調整で発進・停車する蒸気機関車が、駅で交換する適正（限界）の距離だったと考える。

「JTB時刻表」(月刊、JTBパブリッシング発行)、国鉄時代のその前身である「国鉄監修時刻表」=日本交通公社発行)の索引地図には、市の代表(中心)駅が◎で表記されてきた。それは、市役所の位置や中心集落の立地事情から独自に決めていると思われるが、当然、鉄道が通る大方の市は、市と同名か地域の主要集落名の駅名である。時刻表掲載のバス路線上に代表駅が置かれるケースもあるが(佐渡市=両津港、稲敷市=江戸崎など)、時刻表に掲載されるバス路線は限定的である。市域に駅がなかったり、駅が中心市街から離れて所在する場合、代表駅が表記されない。坂東市、行方市、小美玉市、神栖市、かすみがうら市等、茨城県内にその事例が多いが、全国的にも相当数あると思われる。

一方、合併で市が広域化して、多くの駅が包括されると、代表(最寄り)駅が紛らわしい事例も生じている。国際観光都市の日光は、栃木県北西部の5市町村が合併し、有数の広域市になった。観光の中心はJR日光や東武日光駅だが、市としての代表駅はJR今市または東武鉄道下今市である。合併前の旧市町村の人口は今市が最大で、旧今市市役所が本庁舎となったことにもよる。日光市役所を目指して日光駅まで行って、今市まで引き返した人もいると思う。笠間稲荷神社で著名な笠間市も、旧友部町役場が市役所となり、人口も友部町の方が多かったのも、やはり代表駅は友部である。那須塩原市も、新幹線に同名駅があるが、代表駅は市役所に近い黒磯である。西日本でも、養父(やぶ)市の代表駅が養父ではなく八鹿(ようか)であるなど、市名の駅が代表駅ではない事例は幾つかある。

市と同名の代表駅が市外にある事例として、さいたま市誕生前の与野駅が隣の浦和市に、九州の水郷で知られる柳川町最寄りの西鉄柳川駅が、隣の三橋町に所在したことが、複数の本で紹介された。また、新潟県白根市の代表駅だった新潟交通の白根は、中ノ口川北側で隣接する味方村内に所在したが、駅周辺の住所は、味方村字白根だった。隣接市町村双方に同じ地名が多いが、この事象は、話題になることなく、新潟交通鉄道の廃止も含めて、平成の合併の荒波に埋もれていった。

類似の事例は、平成の合併で消滅したと思ったら、今も、東北本線(青い森鉄道)三戸駅が、同町隣の南部町に所在する。また、東武鉄道では、ふじみ野市(埼玉県)の最寄り(中心)駅は上福岡で、ふじみ野駅は富士見市に所在、富士見市の最寄り駅は鶴瀬である。類似名の市、そしてその境界線が入り組むと、駅と市や町の関係は一層複雑になるなど、中心駅や最寄り駅が紛らわしいパターンは、幾つかあることも考察できる。

(2) 市名と鉄道駅名がちょっと異なる事例

旭川(あさひかわ)市は、現在駅と市名は同じだが、昭和の時代、駅は「あさひがわ」であり、1988年に市名と同じ「あさひかわ」に改名された。また、現状の地図表記に合わせて、1997年4月1日には、留萌だった線名と駅名を新字の「萌」に、同線の北一己(きたいちゃん)を北一已(きたいちやん)に、新十津川(しんとつがわ、札沼線)や

相ノ内・東相ノ内（石北本線）を、地元の表記等に合わせて、「しんとつかわ」「相内」（あいのない）等に変更されたという（交通新聞平成9年2月25日）。留萌は、戦前からの地名が旧字体の「萌」で、市制施行（1947年）に際して、新字になったというのが、5駅もが同時に名称変更するのは、初めてだったという。筆者は、同じと思っていた駅と市や地名でも微妙に異なる事例を認識し、以下に事例考察した。

鉄道の拠点として知られる米原は、今は駅も市名も「まいばら」だが、昭和の時代は米原町「まいはらちょう」だった。一方の北陸自動車道のインターチェンジは、開業時「まいばら」だったが、町名に即した「まいはら」に改称され、市が「まいばら」になった今も「まいはら」だという。また、米原近郊の旧木之本町（現在長浜市に合併）の最寄り駅は木ノ本駅である。

名阪地域の地図と時刻表を照合すると、五條市の代表駅が五条（和歌山線）、四條畷市の代表駅が四條畷駅（片町線）等、市名と駅名で新旧の字が異なると同時に、市名が今も旧字であることに驚かされる。また、各務原（かかみがはら）市は、代表駅が各務ヶ原（かがみがはら、高山線）駅であり、旭川も含めて、「か」と「が」の相異に、考察の余地がありそうだ。

東北地方では、まず塩竈市と塩釜駅（東・西・本塩釜を含む）の相異に気づく。周辺の地図を見ると、市内の施設は大方「塩釜」なので、市名は町のシンボルである塩竈神社にちなんだ呼称と思われる。戦前の時刻表を見ると、東北本線・仙石線とも正規の駅名は塩竈で、仙石線3駅は1963年5月25日に改名されている。東北本線では、今の塩釜駅が開業した1956年に命名されている。また、矢幅駅と矢巾町（岩手県）が、駅と町名が別漢字の事例として見つかる。矢巾村は、1955年に誕生して（1966年に町）、現在町内の施設名は大方矢巾だが、南北矢幅の地名（明治の市制町村制施行前の村名）が残るので、駅名が正規の地名を継承していると考ええる。

岩手県一関（いちのせき）市の代表駅名は一ノ関である。また、旧原町市（はらまちし、現在福島県南相馬市）の代表駅が原ノ町駅だったり、仙石線の陸前原ノ町駅付近に市内の町名とした原町（はらのまち）が所在するのも紛らわしい。駅名に「ノ」が入る傾向について、歴史人物の中に、漢字に含まれない「の」を入れて呼称する例を思い出す。一部の自治体名にその慣例が継承された一方で、鉄道駅は、読み違いがないように、法律等の条文に使われた「ノ」を入れたのかもしれない。

龍ヶ崎市は、常磐線の建設ルートから外れて、鉄道忌避が唱えられた代表都市の一つで、竜ヶ崎鉄道（後に鹿島参宮鉄道を経て関東鉄道）が、常磐線佐貫駅から町中まで開通し（4.5km）、終着の竜ヶ崎駅が市の代表駅となった（「りゅう」の字が異なった理由は定かではない）。2020年3月、JR東日本は、常磐線の連絡乗換駅である佐貫駅を龍ヶ崎市駅に改称した。改称の理由は、龍ヶ崎市への最寄りの意義の他、内房線佐貫町駅近くの観光スポットへの行き間違いが発生していた事もあるという。常磐線から乗り継ぐ関東鉄道の駅は佐貫、代表駅は竜ヶ崎なので、龍ヶ崎市に行くのには、龍ヶ崎市駅で下

車後、佐貫駅に移動して私鉄に乗り、竜ヶ崎駅で下車するという、分かりにくい乗り継ぎになっている（ケはいずれも大文字）。

本節では、昭和戦後以降の合併・再編に伴うひらがなへのすり替わりや字の変更などによる新たな相異は除いて、従来から大方の人が見過ごしてしまう駅と市町名のちょっと異なる事例を揚げながら、幾つかのパターンも考察できた。同時に、これらの相異の由来等を辿ることが、地名や駅名研究の重要な課題であることを痛感した。

5. 地理的に特徴ある市町村の考察

(1) 包囲されている町や村

この表題を見て、多くの人がまず連想するのは、広島県安芸郡府中町であろう。府中は、半世紀以上全国で唯一同名2市が存在し続けたことや、広島県内に府中市（昔の備後国の中心）と府中町（昔の安芸国）が存在するが、府中町は、広島市に包囲されていることでも知られる。

府中町は、戦後マツダの本社工場やキリンビール広島工場などが立地する企業城下町となった。今、キリンビールの工場跡は大型ショッピングセンター（イオン）に転身したが、財政が豊かなため、自立し続けてきたと考える。人口は、広島県府中市より多い5万人程度を十数年来維持し、市になる要件は満たしてきたと思うが、府中を名乗れなくなるのが、市制施行を見合わせてきた理由の一つだったのかもしれない。

府中町の最寄り駅は、かつてマツダ本社が隣接する向洋（むかいなだ）だった（写真2）が、今はより役場やイオンに近い天神川駅（2004年3月開業）となっている。天神川駅の名称は、一般公募され、その得票第1位が安芸府中であり、天神川は6位だったという（交通新聞2003年7月4日）。府中町は広島市への合併を拒んできたと考えられるが、天神川駅は広島市域に所在するため、広島市などが、駅名に府中が付くのを拒んだように思える。

一つの市に包囲されている自治体は、その市に負けそうなイメージだが、むしろ自立できる豊かな財政力を持ち、合併するとそれが周囲の市に吸収されてしまうため、合併を拒んできた財政が健全な自治体ともいえよう。平成初旬まで、浜松市に完全包囲された可美村が所在した。長らくスズキの本社工場が所在して豊かな財政力を有したためだと思うが、1991年、都市計画などを進める際の予算規模不足により、同市に合併したと聞く。

周囲の一部が海岸でも、過半の陸接部分が一つの市に囲まれた形態であれば、包囲と捉えられよう。この仮定義に基づく包囲された町村として、鳥取県日吉津村（ひえづそん）が挙げられる。王子製紙の工場が建つ企業城下町で、陸接する部分は米子市が包囲している。

包囲された町村の最寄り駅は、可美村が浜松西隣の高塚、日吉津村は米子東隣の伯耆



写真2 朝の山陽本線向洋駅（2000年頃、筆者撮影）
府中町の中心駅で、マツダ本社に隣接するので、朝夕は通勤客で賑わう

大山（米子市所在）である。府中町の向洋も含めて、近年設置された新駅を除くと、4章(1)で考察した昭和の合併以前の1市町村1駅に準じている。

平成の合併で市が膨れる中で、自立したまま新たに包囲されるようになった町や村として、関東甲信越では、新潟県において、既存市が多くの周辺町村を吸収してきた中で、現在、刈羽村が柏崎市に包囲されている（飛地部分を除く）。九州でも合併が進む中で、玄海町が唐津市に、佐々町が佐世保市に包囲されている。刈羽村と玄海町は、原発の町として知られるので、財政は豊かなのであろう。佐々町は、炭坑の町として発達し、町の主要交通である松浦鉄道（国鉄の特定地方交通線で廃止対象となった松浦線が三セク化）は、石炭輸送を目的に開設された。その支線として開業した臼ノ浦線は、国鉄諮問委員会の勧告で、1971年に廃止された。近年は佐世保市のベッタタウンとして発達し、人口は微増だという。

本節は、主に筆者の見聞を元にまとめるなかで、市に包囲されている町村は、飛び地の包囲も含めて、他にも所在すると思われる。包囲に至らなくても、小規模・ユニークな町や村は、地理や地域経済的に独自の特性を有すると考察できる。

(2) 役場の所在がユニークな過疎町村の考察

役場や市役所は、域内の全集落から利便良好な自市町村内の中心地に設置される傾向にある。町村合併する場合には、中心市街地が各々に所在するので、設置場所が議論となって合併が破断した例も多いといわれ、その所在は、地理的重要な視点となる。昭和の合併では、国や県の要請で、強引に進められた地域があり、合併後に反省やしこりを残した町村も多かったという。2章(4)で考察した宮田村の例などは典型であろう。また、

位置が定まらないまま合併が先行したため、新役場を2年毎に旧村役場を交互に移動して対応した東洋町と旭村の例は、住民生活と地理的環境を考察するユニークな地域だったと言える。

高知県最東端の東洋町は、徳島方面に鉄道で繋がる甲浦（かんのうら）村と、中心が甲浦駅から5 km以上離れた野根村が合併した。前者は徳島方面、後者は室戸岬を経由して延々とバスで安芸・高知に向かう生活圈だったと考えられる。交互に役場を移動した時代が四半世紀続き、1985年、中間に位置する生見地区に役場が新設されて落ち着いた¹³⁾。

旭村は、山口県の内陸に位置し、萩市に近い明木（あきらぎ）村と、水系は日本海側だがむしろ山口市域に近い佐々並（ささなみ）村が合併したので、相互の生活圈は異なっていたと考える。役場は1995年に旧明木村に固定され、2018年の萩市への合併に際しては、市役所の支所が旧両村に設置されたが、佐々並村域は、萩市とは生活圈が異なる地域だったと考えられる。

鹿児島県には、九州本土以南の薩南諸島にも多くの市町村が所在し、そのうちの三島村（みしまむら）は大隅諸島の西部、十島村（としまむら）は、トカラ列島を主体とする地域に所在する。戦前は、両村一体の10島で十島村（じゅっとうそん）だったが、戦後北緯30°以南の7島がアメリカの支配下になったため、3島が三島村として独立し、1952年に復帰した7島が、現十島村となった。これら2村の各離島は、地理的な連携は弱く、生活は鹿児島市に依存していると思えるし、役場も鹿児島市に所在している。わが国最南端の竹富町も、離島の集合町で、役場は町外の石垣島（石垣市）に所在するな



写真3 東通村役場があった場所（むつ市小川町、2016年7月、筆者撮影）
役場が東通村内へ移転後、下北広域消防署が設置されている

ど、離島航路の起点都市に設置されるのが適合なのであろう。

離島以外で、役場が自町村外に置かれた事例として、東通村（青森県下北半島、役場はむつ市に設置、写真3）が挙げられる。村内の集落が分散して、道路整備も遅れていたため、各集落とも、生活の基盤をむつ市の中心部に依存していたためであろう。しかし、道路整備と自家用車社会が進展して、昭和後期には、村内を不自由なく往来できるようになり、「村内の役場庁舎建設は100年来の悲願」「役場に行くのは半日がかりだったが、新庁舎の場所なら車で20分」等、役場の村内設置が長年叫ばれ続け、1988年、開村100年に当り、新設・移転された¹⁴⁾。

（3）人口の少ない市と地方の急速な過疎化

「市」は、人々が集まって物品の売買をする場所を指して「いち」と読む場合もあるが、地方自治体としての市（し）は、集落が密集して、政治や文化などの中心地域だと認識されてきた。町や村が市になる要件は、地方自治法で人口5万人以上と規定されるが、合併促進の特例法で3万人だった時期もある。また、中心市街地の戸数や商工業等に従事する世帯人口が6割以上という規定の他、都道府県毎の条例で定める事項も満たす必要がある。すなわち、山間地域の町村には、5万人を超えても市の要件をクリアできない場合がありそうだが、そうした事例は聞いたことがないので、人口が市になる基本要件だと考える。

市は現在800近くあるが、一旦市になると、人口が減少して要件を満たさなくなっても、特に希望しない限り、町や村に戻されることはない。2019年現在、人口5万人未満の市は、全体の約3割に当たる270以上に及ぶし、そのうち85市が3万人未満である¹⁴⁾。平成の合併で誕生しながら、すぐに人口減少してきた市も多く含まれる。市になることに対する魅力や特典の詳細は不祥だが、多くの町村が要望し、国も合併特例法などで要件を緩和した時期もあるので、地方自治体の大きなステイタスだったことも考察できる。

平成の合併が始まる直前の1995年における市とその人口を一覧すると、合併特例法施行時でも市の要件に満たない2万人未満は11市だった。しかも、その半数以上の6市はわずかに及ばない19,000人であり、1万人未満は1市だけだったので、人口が極端に少ない市は些少だった。ところが2019年には、その11市のうち6市が合併等で人口合算されて該当しなくなったのに、2万人未満は24市に増えており（図2）、うち1万人未満も3市（全て北海道）に増えた。多くの農山村で過疎化が進展したと言われてきたが、むしろ人口の少ない市の多くでも、この間急速な人口減少が続いたのである。

北海道歌志内市の人口は、2019年には3,000人で、長年人口最少市を継続している。1960年前後の炭坑全盛時には46,000人、1995年でも7,000人だったので、最大時の15分の1以下、最近20年余りで半分以下に減少した。一旦財政破綻して人口も8,000人余りで下位2番目の夕張市も、炭坑全盛の頃117,000人、1995年でもまだ18,000人なので、最大時の1割未満、最近20年余りでやはり半分以下に減った。炭坑都市が多かった北海道に

は現在35市あるが、炭坑閉山等の過疎化で、現在そのうち14市が人口3万人未満である(2019年)¹⁵⁾。

かつての市は、都会的賑わいと発展基調を思わせ、村はのどかな農山村、町は都市と農山村の交流の橋渡しを担う集落のイメージがあった。また、町は、発展して市に移行するものと村から町になるものがあり、第二次世界大戦後は2,000程度を維持し続けていた。しかし平成の合併では、山間地域までを含む多くの町村が市に組み込まれ、町・村とも半数以下に激減した。逆に、地方の中心都市に隣接して、合併を拒んだと思える狭く都会的な町や村が残っており、市・町・村のイメージと実態は大きく変わった。人口減少や過疎化が進む中で、市の数が急増して町や村が減少したことも、市町村体制の矛盾の一環だと考える。

(4) 静かに消えた市

昭和・平成の市町村合併を通して、数千の町村が消滅して忘れられつつあるが¹⁶⁾、市は250程度から約800に増加した。平成の新設合併(合体)では、名称変更したり、政令指定都市に編入されて区に移行した市もある。名称を継承した市も、百数十あると思うが、これらの改組や移管も、手続き上消えたことに含まれるので、ネットで「消えた市」を検索すると、相当数に及ぶ。しかし、名称をそのまま継承した合体の場合、消えたイメージはないし、「A市とB市が合併してC市に発展した」「D市は周辺の町村を飲み込んでE市になった」等のイメージに該当する多くは、発展的解消に当たるので、旧市名は、しばらくは後世に伝承されていくと思う。

「消えた市」と言う場合、厳密に確定できないし、認識は人それぞれ異なる。筆者は、新設合併で市名が変わった場合や区名になった場合で将来履歴が語られそうなものなども除き、「〇〇市は今どうなったのか?」「そこが独立した市だったのか?」等を思い起こすような、表題に該当する市を絞り込んで抽出して類型化し、主観を交えて考察してみた(図2)。

第1類型としては、大規模市に編入合併された(飲み込まれた)小規模市が挙げられる。この場合、名称・存在共々消えたので、次第に忘れられる傾向にあらう(合併順に年と新市名をカッコで併記、以下同様)。首里市と真和志市(1954・57 那覇)、西大寺市(1969 岡山)、亀田市(1973 函館)、北条市(2005 松山)、尾西市(2005 一宮)、栃尾市(2006 長岡)、因島市(2006 尾道)、鳩ヶ谷市(2011 川口)等が該当する。政令指定都市への編入で区名になれなかった新津・白根・豊栄の3市(2005 新潟)も同様である。新設合併でも、鶴崎市(1963 大分)、松永市(1966 福山)、篠ノ井市(1966 長野)、吉原市(1966 富士)、谷山市(1967 鹿児島)、東予市(2004 西条)、平田市(2005 出雲)、久居市(2006 津)等は、大規模市に吸収された編入合併に類似した形態と捉えられる。

第2の類型には、近接していた複数の中小市が、高度経済成長期に、新産業都市等の建設を目指した合併で消滅した市を挙げたい。平・磐城・常磐・内郷・勿来市(1966い



図2 人口の少ない市と消えた市

出典：各種の文献を参照して筆者作成

わき)、布施・枚岡・河内市(1967東大阪)、児島・玉島市(1967倉敷)、高田・直江津市(1971上越)等が該当する。

第3類型として、高度経済成長期前半に改名された旧市名のグループを入れておきたい。鳴南市(1947 鳴門)、東葛市(1954 柏)、若松市(1955 会津若松)、宇治山田市(1955 伊勢)、宇島市(1955 豊前)、三本木市(1956 十和田)、拳母市(1959 豊田)、大湊田名部市(1960 むつ)等が該当する。

第2・3類型は、新設合併や単なる名称変更に準じるが、多くが合併から半世紀以上を経た今では、駅名や字等の地名で微かに残る程度で、市名としては消えて忘れられつつあろう。

なお、事前申請した市名に不都合や住民からの反発が生じて、市制施行日に改名した市が、戦後累計で十数市あったと言う。それらは、実在した実態がないので、含めていない。

半世紀近く前、函館市に隣接して亀田市が誕生し、「国鉄監修時刻表」には、函館駅隣の五稜郭駅に市の代表記号が表記された。しかし、2年余りで函館市に編入され、今同市をよく知る人は、地元でも少なくなったと思う。

首里市は、1921(大正10)年に郡区制から市町村制に移行した沖縄にあって、那覇市と共に誕生した。戦前には市営バスも有して(戦後は首里バスから那覇交通に継承)、むしろ那覇よりも上位の沖縄の中心都市の一つとして、1954年までの30年余り存続した。2019年、首里城の大火災による焼失は、全国民の痛ましい記憶に残るが、首里市が存在した事は、数日間の火災報道では見聞できなかった。那覇市への合併から半世紀以上が経過して、多くの国民の認識から消えていたのであろう。

本節で個別に記した約40の市は、現存する市数の約5%に当たる。昭和の時代に消えた市は、地図から消えつつあり、今では地理や地図好きの人でも知らない傾向だし、平成の合併で消えた市でも、市民の認識として忘れられつつあろう。その中で、市名と共に育まれてきた独自の経済・文化などは、地方史の一駒として後世に伝承すべきものであろう。

6. おわりに

本稿は、筆者のこれまでの市町村に関わる地理的考察を、補完・総括する研究としてまとめたものである。具体的内容として、2章で市町村の歴史的変遷を概観したうえで、3章では、鉄道駅との関係を重視して、駅の設置や駅名との関わりを考察した。4章では、地理的にユニークな特徴を持つ市町村を取り上げ、課題考察した。事例や考察事項は、先行研究やネットにリストアップされたものも一部活用したが、基本は、筆者の見聞考察によるため、重要事例の漏れや考察事項に不備が生じているかもしれないが、筆者の市町村の地理的特性や課題考察の大勢は捉えられたと考える。

その中で、呼称や分布、鉄道との関わりのほか、日本の高度経済成長期までの発展基調のなかで築かれた地方自治の体制が、昨今の経済不況と人口減少に転じながらも、維持されている矛盾等を、中山間地域はもちろん、都市域でも人口減少の実態と絡めて、ささやかに示唆・考察してきた。また、各地の歴史地名等の地域文化を大事にしていく精神が、改めて認識されるものである。

（おおしま としひこ・高崎経済大学名誉教授）

参考文献

- 1) 『全国市町村要覧』（年刊、第一法規）＝主に下記の2冊を参照
・自治省行政局振興課編集『全国市町村要覧』56年版（1981年、第一法規）
・市町村要覧編集委員会編『全国市町村要覧』28年版（2016年、第一法規）
- 2) 読売新聞校閲部『都道府県別データブック』（年刊、PHP研究所）＝主に2002年版参照
- 3) ウィキペディア「日本の市町村の廃置分合」：<https://ja.wikipedia.org/wiki/日本の市町村の廃置分合>（2021/8/31）
- 4) ウィキペディア「村」：<https://ja.wikipedia.org/wiki/村>（2021/8/31）
- 5) 「市町村コード一覧表」〔履歴〕：www.tt.rim.or.jp/~ishiato/tiri/code/code.htm（2021/8/31）
- 6) 浅井建爾『日本地理がわかる辞典』（1997年、日本実業出版社）
- 7) 片岡正人『市町村合併で地名を殺すな』（2005年、洋泉社）
- 8) 今尾恵介『地図から消えた地名』（2008年、東京堂出版）
- 9) 大島登志彦「市町村の地理的考察と合併に関わる諸問題」『市町村合併研究報告書』（2004年、高崎経済大学地域政策研究センター）
- 10) 大島登志彦「市町村の呼称」（2017.10.10交通新聞）・「同じ名前の市町村」（2017.12.12同）・「市町村の最寄り駅」（2018.2.27同）・「包囲されている町や村」（2018.5.7同）・「ちょっと異なる駅と市名」（2018.7.17同）・「人口の少ない市」（2018.12.3同）・「静かに消えた市」（2020.3.24同）
- 11) 勝山市編集・発行『ものがたり かつやまの歴史 下』（2017年）
- 12) 大島登志彦・王平「北関東の鉄道にみる特徴的事象と地域の関わり－高度経済成長期以降の鉄道の変遷や市町村合併に関係して－」『高崎経済大学論集』52-4（2010年）
- 13) 原田英祐『東洋町歴史年表・改訂版』（2007年、安芸タイプ）
- 14) 「役場を村内に建設 100年来の悲願実る」（1986.8.27毎日新聞）
- 15) 『中学校社会科地図』（2020年、帝国書院）による
- 16) 地名情報資料室編『消えた市町村名』（2000年、株式会社廣済堂）

注1〕市町村数や人口の概要数値として、万単位の場合は〇万、千単位の場合、7,000等で記載していく。

注2〕市町村の数や人口数値は、上記参考文献1）による。

注3〕『全国地名読みがな辞典』（1998年、清光社）等でも、ふりがなは明記されていない。