

政令指定都市だから 気になる「相模原市」のガラ

戦後生まれの市としては初の「栄誉」である。

今年4月に晴れて政令指定都市に仲間入りするのは神奈川県「相模原市」とはいえ、政令市の響きとは馴染まない気も……。

「官庁街の相模原駅に停車するのはJR横浜線のみで、市内の相模大野や橋本と比べても見劣りする。『ヘソや顔のない街』と呼ばれる所です。政令市の先輩である横浜、川崎より犯罪発生率も高い」(地元記者)



加山俊夫市長(右端)のお手並拝見

想を進めていく方針です」

そもそも政令市への移行は「人口100万以上の都市」が運用基準だった。それが95年の合併特例法改正によって緩和され、政令市は雨後のタケノコのごとく増殖。現在は相模原市を含めて19都市を数えるまでに

「07年3月に城山・藤野の2町と合併して、新たな運用基準である「人口70万」にギリギリ達したのが相模原市。政令市では多くの権限が県から移譲され、地方交付税の増額も見込めずからね」(前出・記者)

だが、権限移譲に伴って県の公共事業の借金約250億円を市が肩代わりする見通し。老婆心ながら、ムリして政令市になって本当に大丈夫なのか。「現状では「名ばかり政令市」ですよ」

元城山町長の小林正明・相模原市議は手厳しい。

「既存の政令市も財源拡充を国に要望しているように、事務の拡大に伴う財源不足が懸念されます。また、相模原には市立の病院や高校もありません。実体が伴わないままで政令市と呼べるのか疑問です」(同)

圏央道(さがみ縦貫道路)の整備や、15年後に開業予定のリニア新幹線の駅誘致で首都圏の「内陸ハブ・シティ」を目指す。いや、理想が高いのは結構ですが、「圏央道は用地取得が難航して開通目標を一部先送り。リニア新幹線にしても、想定される地下駅では約2200億円もの建設費が申し掛かります」(前出・記者)「政令市」の器が試される。