

# 明石の飲み水はどうなるのか？ 琵琶湖導水を考える

## 第27回 市民まちづくり連続講座 in 明石 3/27 (土) 再開します

新型コロナウイルスの緊急事態宣言が発令される事態の中で、開催計画を延期していた市民まちづくり連続講座は3月27日(土)から再開します。再開第1回は、明石市の水道原水を“自己水源”の明石川からの取水を止めて琵琶湖・淀川を水源とする阪神水道企業団からの導水に切り替える計画が動き出した明石市の水道事業を取り上げます。

明石市の水道事業については2018年5月の第9回講座でも取り上げましたが、この時点ではすでに阪神水道導入計画を盛り込んだ「水道事業経営戦略」が策定されていたものの、具体的な着手時期が決まっていなかったこともあり突っ込んだ議論になりませんでした。

上水道は食料自給とともに、地域が自立していく最も重要な安全・安心施策の一つですが、地下水100%の自己水源都市から明石川と県営水道の3つの原水に依存するようになって、さらに遠くの琵琶湖・淀川からの導水に依存する対応が市民の安全・安心につながるのかどうかを検証してみたいと思います。

### 第27回 市民まちづくり連続講座 in 明石

日時 2021年3月27日(土) 午後1時30分～4時30分

会場 ウィズあかし8階 市民活動支援センター・フリースペース (アスパア明石8階)

テーマ 明石の飲み水はどうなるのか？ 琵琶湖導水計画を考える

なぜ？自前の水源を放棄して遠距離導水に依存するのか。問題点と課題を討議します。

※資料代300円。事前申し込みは不要。どなたでも参加できます。当日会場にお越しください。

明石市の水道事業は1931年(s6)伊川谷浄水場が開設されて給水を開始、1968年に明石川からの取水を開始するまでは地下水に100%依存していた。その後給水人口の増加に対応して1988年には県営水道(三木市の呑吐ダム⇒神出浄水場)からの受水を始め、水源は地下水と河川水、県水の3本立てになった。現在は地下水41%、河川水31%、県水28%の水源構成で、1998年をピークに給水需要は減少傾向をたどっている。

この間、巨額設備投資で給水需要の増大に対応してきたが、水需要が減少する一方、地下水の塩水化による比重減少に加えて河川水の水質悪化への対応や県水の依存度の上昇から経営収支が悪化し、2005年には20%の料金値上げを実施した。

このような中で、なぜ自己水源を放棄して遠く琵琶湖からの導水を求めるのか。水源への対応方針に問題はないのか。美味しい明石の飲み水は、将来とも安定供給されるのか。いま進められている水道行政の大きな転換に目を向けて、検証しよう。

### 市民まちづくり連続講座 in 明石 2021年の講座開催計画

回	日時	テーマと内容	会場
28	4月24日(土)	次期長期総合計画(SDGs推進計画)をどう共有するのか？	ウィズあかし8階フリースペース
29	5月22日(土)	まちの緑を考えるーSDGs推進と工場緑地面積率の緩和	ウィズあかし8階フリースペース

※今後のコロナ感染の進展状況により、開催日程の変更があるかもしれませんので、ご注意ください。

# 問題山積

# 明石のまちづくりに課題続々

明石市の将来のまちづくりに重大な支障を招きかねない問題が、次々に浮上しています。

開会中の3月市議会で新たに浮上したのは、神戸西バイパスの延伸工事に伴う工事排出土砂を大久保町北部の市有地などを含む遊休地に受け入れる方針が明示されたことです。

## 大久保北部・松陰新田の自然林、再び脅威に直面か？

一帯はいわゆる松陰新田の市街化調整区域の自然林が生い茂るなだらかな丘陵地で、明石に残る貴重な“自然の宝庫”です。これまでも80年代末にはゴルフ場開発が検討されたり、幹線道路の通過候補にあがったりして、自然環境が脅かされてきました。

今回の計画は、同バイパスと第2神明道路を接続するジャンクション（JCT）が松陰新田北部に隣接する第2神明道路沿線に造られることから、工事主体の西日本高速道路会社から明石市に工事排出土砂の受け入れが提案されたものです。

市は「遊休地の活用やスマートICの設置などを含めて利活用し、市に有益な事業になるように検討したい」と前向きな姿勢を強調しています。

搬入土砂の量は20万～50万m<sup>3</sup>に上ると見られており、石ヶ谷JCTにつながる市有地と民有地が埋め立てられ、周辺道路なども建設されます。数年前には自民党真誠会の議員などから「JCT建設に合わせてスマートICをつくり、隣接地を流通団地として開発すべきだ」という提案も出ていました。

流通団地の可否はともかく、わずか2kmほど西に大久保ICがある立地条件のもとで、さらなるICをつくる提案は開発優先の発想でしかないと見られます。市が幹線道路整備として進めている松陰新田の真ん中を横断する「江井島・松陰新田線」の計画とも併せて、開発と自然環境の保全との相克があらためてクローズアップされそうです。（新聞記事は3月2日付け神戸新聞）

## コロナ禍で足踏み状態の新幹線基地計画、財政不透明下で進む新庁舎計画

政府の新型コロナウイルス感染症対策分科会の尾身茂会長が3月5日の参院予算委員会で「今年の冬にはまた感染が広がり、終息までにはまだ2年はかかる」と言わざるを得ないほどに、コロナの影響は長期化し経済への影響も長く続くのは必至です。

そんな中で一昨年秋に浮上した明石市西部の優良農地への新幹線車両基地建設計画も、昨年3月から動きが止まったままです。JR西日本の輸送需要回復の見通しが立たない中で、明石のほかにも三ノ宮の駅ビル計画も無期限先送りしたほか、多くの新規投資事業の先送りを表明しています。

### 基地計画“人質”に危うい“見返り事業”推進

基地計画の概要がJRから示されないまま、明石市はいま基地計画を「人質」に取ったように、JR関連の事業を急ピッチで進めようとしています。西明石駅南口の整備計画、旧国鉄清算事業団用地の活用、西明石駅西の南畑踏切の立体歩道橋化、ホームドア設置の促進、大久保駅の改良、明石駅周辺の高架下活用——などのJR絡みの事業化を有利に進める狙いです。背景に新幹線基地問題もあるためにJRは協力的に対応しようとしています。市とJRの協調態勢が進む中で、結果的に先行き、市が新幹線基地建設計画に協力せざるを得ないことにつながらなければ、と危惧します。

### 神戸西バイパス延伸工事

## 市が土砂受け入れ検討



市によくと、西日本高速道路を併走する形で延伸工事が進められてきた。市有地が延伸工事の現場から近く、第二神明の側から直接搬入してきける利便性を考慮したとみられる。同社は昨年、約20万立方メートルの土砂を、2023年度からの受け入れ開始を希望している。受け入れを検討するのは、大久保町北部の市有地（含む遊休地）2カ所。

### 市有地などスマートIC整備視野

現状は主に樹木が生い茂る森林となっている。今後検討すべき課題として、遊休地内に市有地との境界が定まっていなかったり、市が点検するのに加え、一帯が市街化調整区域であること、自然環境や生態系への影響などが挙げられている。他方、長らく「埋填けの状態」にある市有地を活用できる好機であり、スマートICなどの同時整備に有利に進めたい考えもある。スマートICについてはこれまで市議会などで1周にわたって議論がなされてきた。神戸西バイパスと第二神明道路のジャンクション（JCT）と明石市の石ヶ谷JCT（仮称）を結ぶ約1.9kmに達し、垂水JCT・永井JCT・石ヶ谷JCT（計3カ所）は98年、利用が開始された。残り区間（約6.9km）は長らく未舗装だったが、整備費用を利用者の料金で賄う「有料遊休地」となったことで2020年度に着工に至った。

全開通へ向け、事業が本格化した神戸西バイパスの延伸工事をめぐり、西日本高速道路会社（大塚）が工事による土砂の受け入れを明石市に提案。市が同市大久保町北部の市有地などを受け入れを検討していることが1日までに、市などへの取材で分かった。東播磨市長は3月市議会、第二神明道路のスマートインターチェンジ（IC）整備などを盛り込んだ市有地利用の活用を表明し、土砂の受け入れに伴う課題の整理を進めている。（小西隆久）

### コロナ禍の財政窮迫を軽視、突き進む新庁舎計画

コロナ禍に伴う経済と財政の窮迫で、兵庫県や神戸市、その他多くの自治体では新規事業の先送りや見直しが相次いでいます。新年度から大幅な税収減が数年にわたって続くからです。しかし、明石市は新庁舎建設計画を見直す姿勢を見せないまま、予定通り基本設計素案をもとに計画を進めるようです。「市税収入は22億円の減収になるが、臨時財政対策債の増などで対応できる」と財政的な危機感が乏しい説明をしています。

### 新庁舎の基本設計策定は先送り、説明会開催へ

市は昨年12月議会で報告した基本設計素案について年末からパブリックコメントを募集、1月末に市民説明会を開く予定でしたが、コロナの緊急事態宣言になったために予定した2回の説明会は中止しました。

3月11日開いた市議会特別委員会では3月議会での基本設計の決定を先送りし、改めて市民説明会などの市民参画機会を確保し、基本設計の策定を次年度に延期することを表明しました。国の財政支援措置の要件となる「2020年度中の実施設計発注」が、昨年8月の「基本設計と実施設計の一括委託契約」で充足し、基本設計策定期間にかかわらず財政支援措置が適用されることが分かったからとしています。