

## 三木南地区市政懇談会 議事録

- 1 日 時 令和2年9月23日(水)  
午後7時30分～8時30分
- 2 場 所 三木南交流センター大会議室
- 3 参加者 三木南地区 12人  
市 8人(市長、副市長、副市長、教育長、市民生活部長、都市整備部長、都市政策課長、交通政策課長)  
オブザーバー 3人

### 4 内 容

- (1) 地区からの意見・提言及び市からの回答

別紙のとおり

- (2) 意見交換

ア 神戸電鉄志染駅の南北を結ぶ陸橋の設置及び南西側エリアの再開発について

#### 【三木南地区】

志染駅周辺の再開発について、三木南地区区長協議会が平成30年に要望書を提出してから2年が経過するが、中間報告はなかったのか。

#### 【都市整備部長】

平成30年の要望書及び平成30年度市政懇談会での意見提言を受け、志染駅周辺の再開発や陸橋等の設置に向け、令和元年度に予算化し、検討を始めた。令和元年度の取組については、令和元年度市政懇談会において回答として経過を報告させていただいた。地権者や関係機関等との協議を要するため、平成30年度から大きく前進したわけではない。

#### 【三木南地区】

令和元年度から取り組んでいるとのことだが、いつ頃に事業について報告できるのか。

#### 【都市整備部長】

市としては、関係者が納得できる結論に至った段階で公表すべきであると考えている。構想を練っているが、皆さんに発表できる段階でないことはご理解いただきたい。また、神戸電鉄によると、志染駅構内の通行人数は、平成30年及び

令和元年ともに年間約32万人であった。陸橋を設置する場合、通勤ラッシュ等のピーク時の人数に対応できるものである必要があるほか、バリアフリーの観点からエレベーターの設置も必要となる。利用者の実態に沿った陸橋となるよう、しっかりと検証していく。

イ 高和志染線の神戸市内未整備個所の道路整備について

**【都市整備部長】**

現在の県道22号神戸三木線の南側に、都市計画道路神戸三木線の整備計画がある。事業化できるか未定だが、現在、県とともに勉強会を開催し検討を行っているところである。

**【市長】**

高和志染線の未整備個所の道路整備については、副市長が神戸市役所に直接出向き要望しているが、進展がない状況である。ただし、神戸三木線が渋滞していることから、その南側に都市計画道路を整備し、国道175号線に接続することができれば渋滞解消に繋がると考えている。完成まで20年から30年以上の時間を要する事業もあり、まずは勉強会という形で検討を始めている。

**【三木南地区】**

都市計画道路が完成すると渋滞は解消されるのか。

**【副市長】**

都市計画道路の完成により、通行がスムーズになることは確実である。

**【三木南地区】**

三木郵便局前の道路がひどく渋滞しており、特に朝と夕方は出入りができないほどである。

**【副市長】**

当該箇所の渋滞の解消は、三木市の道路計画において大きな課題である。平成24年頃に県内の都市計画道路の見直しが行われたが、神戸三木線の南側の道路については必要であると認識している。県とともに進めていく。

**【三木南地区】**

押部谷の西盛口の交差点整備も含めた計画を立てるべきではないか。

**【副市長】**

西盛口の整備については神戸市が進めており、県の進める計画とは方向性が違う。神戸市としては西盛口の交差点改良により渋滞解消を図りたいと考えている。

**【三木南地区】**

渋滞解消の実現に向けて可能な限り尽力いただきたい。

**【副市長】**

実現に向け、2年ほど前から県にも要望している。市としてもぜひ実現させたい。

**【市長】**

現在三木市内において計画されている県の事業として、志染バイパスの御坂から三津田に繋がる個所や、口吉川地区の桃坂から東条に繋がる道の整備が挙げられる。大きな整備計画であるため、順番に進めていくこととなり、都市計画道路の整備は20年から30年以上の時間を要する事業であることはご理解いただきたい。

ウ 三木南地区の交通手段としてのデマンドバスの検討について

**【三木南地区】**

三木南地区は面積が広く、人家も広範囲に広がっているためバス停までの距離が長く、バスの利用が難しい住民がたくさんいる。高齢者の免許返納が推奨されているが、バス停が遠い住民は車がなければ生活できない。地域住民としては、デマンドバスの導入により全地区を網羅できるような交通を整備してほしい。デマンドバスは地区内しか運行できないという制約があるが、市役所や病院など、地区外へ行く利便性も確保できるよう検討していただきたい。

**【都市整備部長】**

デマンドバスについては、まずは吉川地区において運行を開始する予定である。デマンドバスは予約が必要であることや、キャンセルをし忘れると乗客がいなくてもかかわらずバスが運行してしまうなどの欠点もある。他市の導入実績をみると、人口が多い地域は失敗例が多く見受けられる。三木南地区は人口が多いため、まずは吉川地区において地区内

を循環するバスの代替としてデマンドバスを導入し、長所短所を見極めたい。また、地域ふれあいバスの導入についても、地域において検討いただきたい。75歳以上の高齢者が免許を更新する場合、道路交通法の改正により、2022年から運転技能検査を受けなければならなくなると聞いている。その影響から免許を返納するかたが増えるのではないかと想定している。現状の公共交通を維持するため、地域におかれましては路線バスを利用いただき、その上でデマンドバス等の新しい交通の導入については、市として吉川地区の運行結果に鑑み、他地区に展開可能か検討していく。

## エ 神戸電鉄について

### 【三木南地区】

市が三木駅の再生や神戸電鉄粟生線の存続に取り組んでいるが、バス事業と神戸電鉄の関係についてどのように考えているのか。最寄りの駅まで行くことができるようにバス路線を整備してほしい。

### 【都市整備部長】

神戸電鉄は三木市唯一の鉄道として三木市の基幹交通であり、市としては死守したいと考えている。おっしゃるとおり、神戸方面等へ出かけるに当たり鉄道とバスの連携は重要であり、現在は待ち時間の短縮に取り組んでいる。ただし、全ての路線について改善することが難しいほか、神戸電鉄が今年の春から増便したものの、なお30分に1本間隔の運行であり、調整に苦慮している。利便性の向上を図りながらバスと鉄道の両方を存続させるよう取り組んでいく。

### 【市長】

市として神戸電鉄は基幹軸であると考えており、待ち時間なくスムーズに乗車できるよう、これにバス路線を接続させていくことが理想的である。平成23年頃に神戸電鉄の存続について県が検討した際、神戸電鉄がなくなった場合、沿線の高校生2,000人ほどがバス通学となると試算し、これに要するバスの台数に鑑み、廃線は現実的ではないと判断された。鉄道は存続させるべきであると考えているが、反対意見等があれば、別の機会にお寄せいただけたらと思う。なお、

三木駅のデザイン投票について、約5,500票が集まった。投票結果については10月初旬に公表させていただく。

## オ その他

### 【三木南地区】

教育者としての心構えを、教職員にどのように指導しているのか。また、学校は誰を中心としてあるべきかについて、どのように考えているのか。

### 【教育長】

子どもたちにとって教職員は、親と同等またはそれ以上に接する時間が多い存在であるため、教職員の資質が子どもたちの人格形成に大きな影響を与える。教職員には、自らを磨き、学ぶ姿勢を忘れないように伝えている。また、学校は子どもたちの学びの場であり、子どもたち同士が触れ合う場である。当然、子どもを中心に据えた教育が必要であると考えている。

### 【三木南地区】

昭和時代の先生とは師であり、子どもは教師の言うことが絶対であると教えられ育ち、教師自身も子どもたちの模範となるよう心がけていた。いまの教師についても、教育者としての意識をもち、子どもたちの模範としての姿を見せていただきたい。信頼できる教師であれば、子どもたちも教師を見習って成長していくと思う。学校の中心は子どもである。三木市の子どもたちのため、教育長として指導をお願いしたい。

### 【教育長】

ご意見を肝に銘じ、教職員にも指導しながら、子どもたちにとって学校がよりよい教育の場となるよう努めていく。