

3 番 通告8番、3番議員、熊田和人でございます。一般質問も私で最後になりますが、引き続きご答弁のほうよろしく願いいたします。

私は、1、交通弱者対策に構造改革特区活用は、2、東名高速道路通行止め時の幹線道路渋滞対策についてを質問いたします。

一つ目の「交通弱者対策に構造改革特区活用は」ですが。最近、高齢者の自動車運転による人身事故・物損事故がよく報道されます。そのため、高齢者の運転免許証の自主返納を政府・行政で呼びかけています。今まで移動手段として自動車等を使用してきた方々が、運転免許証の自主返納を行うことにより、移動手段が家族に自動車を運転していただき乗せてもらう方法と、公共交通を利用するしかない状況になります。自宅付近に生活に必要な店舗があれば、徒歩で買い物もできますが、ない場所に住まわれている方は徒歩では無理があります。移動手段として、より一層公共交通が重要になってまいります、町内の公共交通は脆弱であり、使い勝手もよくありません。町でも福祉バスを週3回運行しておりますが、なかなか利用者のニーズに応えきれていないのが現状であります。

そこで、次の項目について町の見解をお聞きいたします。1、大井町だけではなく、広域において構造改革特区を活用し、交通弱者を抜本的に解決する施策を提案または考案したことがあるのか。また、今後の可能性は。2、ウーバーシステムを活用し、主に福祉を目的とした構造改革特区として運用を提案いたします。あえてウーバーシステムと言いましたが、ウーバーとは専用アプリを通じて利用するスマートフォン向けのサービスであり、一般人が自分の空き時間と自家用車を使って他人を運ぶ仕組みを構築している点で、顧客が運転手を評価すると同時に運転手も顧客を評価する相互評価を実施しています。さらに、車両オーナーにとっては、簡単な収入ができる点で受け入れられています。しかし、既存のタクシー業界からの反発も根強く、訴訟や運輸当局から営業禁止命令を受けた国・地域もあります。利用者が好きな時間に自宅等に来てもらい、好きな場所に行ってもらえるということです。そこで、あえて高齢者・障がい者に限定した福祉目的の構造改革特区としたら、既存のタクシー業界からの反発も少ないのではないかと思います、提案いたします。

二つ目の、東名高速道路通行止め時の幹線道路渋滞対策についてですが、大井町は温暖な地域として名を馳せておりますが、年に数回は降雪に見舞われ、数年に一度は東名高速道路も通行止めになります。また、雪の影響だけではなく、交通事故による通行止めもあります。そのとき

には、国道255号、県道78号、御殿場大井が大渋滞になり、狭い町道にも車両が流れ、危険です。

また、経済損失も大きいと思われます。買い物等の消費をしようとしても、道路が大渋滞していれば出かける気にもなりません。町民にとってデメリットしかありません。今まで町としてある程度の対策はなされていたのだと思いますが、道路網が整備されてきている現在の状況をかんがみ、さらなる対策を講じるべきではないかと考えます。町・県・中日本高速道路株式会社の三者による連携した対策の考えを問います。

以上、質問とさせていただきます。

町長 通告8番、熊田和人議員の交通弱者対策に構造改革特区はというようなことで二点。そして東名高速道路通行止め時の幹線道路渋滞についてというようなご質問をちょうだいしているわけでございます。

まずは一点目の、交通弱者対策に構造改革特区を使ったらどうだというようなご質問でございますが。高齢者の運転による人身事故や物損事故は多く報道されている今日でございます。免許証の自主返納を求める動きも大きくなってきているわけでございます。一方、身体障がい者や高齢者等のいわゆる交通弱者が社会生活を営む上で、移動手段を確保することは身体障がい者の社会参加の機会増大や高齢化社会の到来に対応するために全国的に重要な課題だと、とらえられておる今日でございます。本町においても、地域的に公共交通の充足されていないエリアがあることも事実でございます。今後団塊の世代の方々が運転免許証を返納されるであろう10年後、15年後を考えると、交通弱者の増大は明らかでありまして、身体障がい者や高齢者等の移動手段を確保することは本町にとっても、今後の重要な課題の一つであるというようなことを認識しておるところでございます。

本町では公共交通が充足されていないエリアにおいては、高齢者や交通手段を持たない町民の足を確保するために、巡回福祉バスを平成19年4月にスタートさせ、現在では週3日にわたり、それぞれ里山コース・せせらぎコースを1日3便ずつ、あわせて6便を運行しておるわけでございます。特に医療機関や金融機関、また生活資材を購入するようなスーパー等を一つの経路として運行しておるところでございます。

利用実績といたしましては、平成26年をピークに減少に転じており、里山コースにおいては1日当たりの利用者数が常に30人を超えるのに対し、せせらぎコースにあつては1日当たり利用者数が6人を超えた年度は現在のところなく、低迷している状況であるというようなことでございます。今後の事業展開を考えるに当たりまして、空いているバスの有

効活用という枠組みの中では、運行日数を増やしたり、運行ルートを大幅に変更したりすることは極めて困難であるわけでございます。利用実績が少ないせせらぎコースに当たっては、ルートの再検討を含め、町民のニーズを踏まえ、必要な見直しに向けて研究する必要があると考えております。

このような現状を踏まえ、ご質問についてお答えするわけでございますけれども。広域的において構造改革特区を活用し、交通弱者を抜本的に解決する施策を提案または考案したことがあるのかということでございますが、今後の可能性はというようなことにあるわけでございますが。構造改革特区を活用した交通弱者に対する政策の提案及び考案をしたことは今までないわけでございます。しかしながら、先ほどご答弁させていただきましており、障がい者や高齢者等のいわゆる交通弱者を、社会生活を営む上で、その移動手段を確保することは今後解決していかなければならない課題の一つであるというような認識を持っておるところでございます。これは本町の問題のみならず、近隣町においても同様の課題であるにとらえておりまして、課題の共有を図っておるところであり、構造改革特区の活用の有無にかかわらず、広域連携による課題解決に向けた検討も必要になってくるというような認識を持っておるところでございます。

そのような中で、ウーバーシステムを活用し、福祉を目的とした構造改革特区の運用についての提案でございますが、まずは高齢者や障がいのある方など単独では公共交通機関の利用が困難な方を対象に、NPO法人などの非営利法人が自家用乗車を使用してもらう有償の移送サービスである「福祉有償運送」について触れさせていただくわけでございますが。この制度は利用希望者が運輸支局へ登録している運送主体にあらかじめ登録することによりまして、本人及び介助人、付添人が利用できるサービスで、以前は構造改革特区の認定を受けた地区・地域のみで実施することができましたが、平成18年10月の道路運送法改正によりまして、自家用有償旅客運送の一つとして制度化され、全国での実施が可能となったものでございます。いわゆる縛りが非常に大きいと言われているわけです。

続きましてウーバーシステムでございますが、現時点での事例から見ますと、自動車配車ウェブサイトや、配車アプリの活用によるマイカーを利用した有償の移動サービスであるにとらえると、このシステムを活用することは、タクシー等の交通機関の運営に直接作用するわけでございます。ある意味では民営を圧迫することにつながるため、議員おっし

やいましたように、運用については非常に問題点も多いわけでございます。また、この地域はタクシー会社も数社あって、タクシーの利用もそれほど問題にならない地域であるわけでございます。

こんなことから、まずは今後の大きな課題となる身体障がい者や高齢者等の交通弱者に対する移送手段の確保といたしましては、やはり公共交通であるところの路線バスの経路や、またこのダイヤを見直していただくこと、これらを要望として出させていただいているわけでございます。

また、コミュニティバスの導入だとか、ドア・ツー・ドアの乗り合いタクシーの導入の可能性などについても、地域で連携して、また地域の公共交通としてこれをどうしていくかというのはやはり考えていかなければならない問題ではなかろうかなと思いますし、今日にやっている福祉バスにおいても、無料で運行しているわけでございます。これについても無料でいいのかというような意見も内部でもあるわけでございます。

しかしながら、やはりコストをかけずに運営していくにはどうしたらいいか、というようなことを、大きな課題であるわけでございます。今はそのような状況でやっているわけでございますが、新たな模索をしていく必要があるのではなかろうか、そのような考えでございます。

2点目の問題でございますが、東名高速道路通行止め時の幹線道路渋滞でございます。これは当町に限らず大きな問題でございます。過去に十数年前になりますが、20時過ぎに1号配備したときに、既に台風で道路が止まっております、既に職員が役場に来るのにも支障を来したというような状況があったわけでございます。そのまま続いて翌日の夕方までこの辺の道路が渋滞で、通勤者等も通勤できないような状況にあったというようなことでございます。町としまして、道路会社のほうにはいろいろ申し入れをしてあるのでございますが、なかなかこの辺のところが難しい状況にあるのでございます。

そのような中で、東名高速道路の通行止めは交通事故や大震災・豪雨・暴風雨・豪雪など大規模な道路災害が発生した際に、中日本高速道路株式会社において設けているそれぞれの基準に従って実施されるというような状況にあるわけでございます。その基準は、大地震の場合は当該路線の数カ所に設置してある震度計で、計測震度が4.5以上ということなのです。豪雨の場合は連続雨量、いわゆる累積雨量になるわけでございますが350ミリ、または連続雨量が220ミリかつ雨量が時間当たり50ミリ以上、暴風の場合は10分間平均風速が秒速20メートル以上とされております。また、豪雪の場合は路面の状況を現場で確認し、中日本高速道路

株式会社と高速道路交通警察隊との協議により判断しているというように聞き及んでいるわけでございます。

このような基準により、東名高速道路が通行止めとなった場合は、一般道に自動車が集集中してしまうわけございまして、国道255号や県道75号、御殿場大井など幹線道路は大渋滞となってしまうわけでございます。この渋滞を避けるためにも、町道に車両が流れ込むことにもなるわけございまして、こうした状況を解決するための対策はとのご質問でございますが、残念ながら町が実施主体となる根本的な解決策がないというような実状ございまして。まずは中日本高速道路株式会社から通行止めの情報を事前に入手する連絡系統を確立し、町民の皆様等に周知することや、緊急交通路を確保する観点から、警察、中日本高速道路株式会社、近隣市町村と連携しながら、国道255号線などの幹線道路の車両を一時的に交通の支障とならない安全な場所へ移動・誘導の措置をせざるを得ないというように考えるわけでございますが、移動・誘導する場所がなかなか難しいというようなことでございます。

また、平成26年3月から、国が所管する公益財団法人である日本道路交通情報センターにより、震災や大雪を始めとする異常気象等によって道路または道路交通に著しい障害が発生した場合、インターネット上のウェブサイトを使って、道路の通行規制・交通渋滞に関する情報を詳細なデジタル地図上等に表示し、提供するサービスが運用されております。こうしたサービスを広く周知することで、道路交通情報が正確かつ迅速に運転者等へ伝わり、安全な経路へ迂回させたり、緊急車両を優先的に通行させたり、車両を円滑に誘導できるのではなかろうかなと考えるところでございますが。

この辺について先般の2月11日の土曜日、午前3時30分に東名上下線が大井町、上り線は沼津と大井町、下り線は大井町と裾野間でございますが、通行止めになったわけでございます。そのとき、土曜日に防災安全室にただ一通のメール文が来たただけであったわけでございます。私はその前にも道路会社の御殿場管理事務所の所長さんとお会いする機会がありまして、この問題は、大井町としても強く県にも、また道路会社にも申し上げておるのでございますが、少なくとも道路会社が通行止めにするのは大井松田御殿場間、御殿場間通行止めしたときに厚木でも横浜ICでも東京ICでも車を乗せたり通しているわけですね。これだけはその時点で止めてもらわないと、全てこちらで下りられても困るというようなことを再三申し上げておりますし、事前に早い段階でこういう状況にあり、積雪量がこのくらいになったときはしますというような協力体制を

我々に求められれば、我々も手当てできるわけですが。ただこういう文章を一つだけ送ってきて、通行止めにするわけでありまして、これにつきましては、もっと連携できるような形が取れないか、道路会社とも協議を図っていく必要があろうと思いますし。当然これは県にも申し上げまして、県も仲介に入ってもらって、そんな対応ができるようにしなければならないというように思っております。

特に今回は雪でございましたけど、震災のときにはどう対応するか、大きな課題になりますし、我が町の防災計画にある対策等についても大きな支障を来すわけですが。これが大きな課題ではなかろうかなと、数年前からそのような働きかけはしておるわけですが、なかなか道路会社のほうも、警察隊との協議だけで一方的に通行止めにしてしまう。大変じくじたる思いをしているところでございます。これから声を大きくしてまいりたい、そんな思いでございます。

以上で答弁とさせていただきます。

3 番 ご答弁のほうありがとうございます。

まず最初の質問、交通弱者対策について、今の答弁の中に、10年後、15年後の団塊の世代の方が自主返納されるとか、高齢になっていく、その中で公共交通を、移動手段をどうにかしなければならないという危機感を持っていらっしゃる、何か対策をしないといけないということをご答弁していただいたので、そこは安心いたしました。町側としても何かしらの危機感を持つてのことということで理解いたしました。

その中で、最初の質問の中で、大きな項目の中の一点目の中で何かしら今まで考案とか対策とか、何かしたのかということで聞きましたら、何もされていないというご答弁だったのですが。福祉バス、長い年月で運用されておりまして、町民の方にも周知をされてきていると思いますが、先ほどの答弁のとおり、なかなか利用者が取れないということもありまして、見直しも検討されているということでございますが、やはり町民のニーズといたしましては、ドア・ツー・ドア、先ほど言葉が出ましたけれど、玄関を出て、すぐ乗れて、目的地まで行って、目的地からまた自宅の玄関まで送っていただくと、それが一番理想だと思うんですね。その中で、私がウーバーシステムというものを提案させていただいたのですが、あえて私、このウーバーシステムを出させていだきまして、選挙公約でも掲げたこともありまして、出させていだきました。

確かにご答弁のように、なかなか問題もありまして、この地域で当てはまるのかなという私も難しいと思うのですが、やはり検討することとは大事なかなと思うんですね。ウーバーシステムに限らず、この福

祉バス以外でも今後どのようなことがあるかということをご検討していただき、なるべく福祉バスにかわるようなものを利用していただきたいと思いますのですが、今時点でどのようなことは考えられるか、考えているかお聞きします。

企画財政課長　まず最初に、検討したことはないというような答弁をさせていただきましたが、その答弁の内容につきましては、構造改革特区を活用した上でのご検討はしていないというような意味合いでございます。今現在、福祉バスという形で、「ふれあい悠悠」を活用しているところでございますけれども、なかなか活用者が少ないというコースもございまして、これにつきましては、町としましても何かしらの検討は必要だというふうに考えております。

企画財政課としては、やはり町内に限らず広域的な対応も必要だろうというように今考えてございます。まだ構想と申しますか、思っている範囲の話ではございますけれども、大井町だけではなく、隣の松田町、あるいは開成町あたりと広域の形の中で「ふれあい悠悠」、福祉バスに限らず、公共交通施策という意味で、例えばコミュニティバスのような形で連携した中での活用はできないかなというような、構想を持っているというような段階でございます。

3　番　心強いご答弁ありがとうございます。そういう、考えているということを書いていただいただけに、私は未来に光がみえてきたかなと思います。

そこで、全国の市長村、いろいろ移動サービスという形で、いろいろ地域で考えられているみたいだと、私の調べた中では、いろいろやられているわけではございますが、やはり、道路運送法の絡みもございまして、なかなか思いきった施策ができないというのが現状であるということですが、その中でも、地域助け合い型の移動サービスという形で、例えば、完全無償型、または、ガソリン代等の経費だけを利用者に負担していただいてやるやり方等、いろいろほかにもあるんですが、この二つは、道路運送法の許可や登録は不要だということでもあります。ですので、やるのであれば、こういう形をとっていただいて、広域で連携していただきたいと思いますと思われるんですが、そのことについて、いかがでしょうか。

介護福祉課長　私のほうでは、福祉目的という中でお話させていただきますけれども、基本的には、完全無償というような形。今、福祉バスについては、営業の許可も取っておりませんし、いわゆる介護予防事業の中と、空き時間を利用した中の活用という中で動かしていただいておりますけれども、今、ご提案のことでございますと、やっぱり、それは完全無償の中という

ことのお話であると思いますので、そのところは、なかなかやはり、利用者の受益というものについては、ある程度の一定の負担というのは、どうしても必要になるものだと思いますので、なかなかその辺は難しいのかなとは考えております。

以上です。

- 3 番 この助け合いというふうに、私、言いましたもので、福祉関係になってしまうかなとは思いますが、福祉関係に限らず、私は今回の構造特区でも、福祉目的でと言わせていただきましたが、構造特区に限らず、福祉関係に限らず、交通弱者の方、買い物難民の方に利用していただくような、そういうものを何とかやっていけないものかなという思いで質問させていただきました。その中で、一つの私のウーバーシステムということも掲げさせていただいたんですが、やはり、特に相和地区の方々ですね。近くにお店もない、そして買い物もできないということになります。やはり平場の商業施設に行かざるを得ない。そうなりますと、やはり公共交通を利用しようとしても、バスでしたら、日に何便しかない。福祉バスは、曜日によっては運行がないという形になりますと、やはり何かしらの、好きなときに、好きな時間に利用できるようなものが必要とされているのではないかなと思ひまして、今回、このウーバーシステムについて、少し質疑をさせていただきたいのですが、今、答弁の中で、やはり難しいと。いろいろ、全国の中でも何カ所か運用をしたけれども、なかなかうまくいかないということもあります。業界の反発もあるということも聞いておりますが、率直に、そういう、いろいろ難しいことは抜きにいたしまして、このシステムが運用されれば、私はすごく町民にとってメリットがあると思うんです。そのことについて、町

町 長 私が思うのは、まずは、ドア・ツー・ドア。好きなところに行けるとするのは、これはマイカーを利用していた人の感覚じゃなかろうかなと思うのですね。やはり我々一つには、交通弱者に手を差し伸べるのが我々の仕事です。

しかしながら、余りそれをしすぎて、公共交通機関がもっと減るといふようなことも大きな問題になってしまうんじゃないかなというように思うわけであります。場合、考え方によりますと、マイカーを持つより、タクシーを使ったほうが景氣的には楽だという方がいらっしゃるんですね。そうすると、マイカーをやめれば、タクシーを使うということも、ある一面では可能になっているんじゃないかなと。じゃあ、タクシーをより安く使うにはどうなのかというようなことが、デマンドタクシーだ



とか、また、いわゆる相乗りタクシーという、そういう制度を考えていく必要があるのじゃなかろうかと。今、福祉バスを運行しておりますけど、この問題もいろいろ路線を変えていく必要があるのではなかろうかなと思う中で、将来そういうような乗り合いタクシーのようなものを使っただいて、安い料金でタクシーが使えるようなことも考える必要があるのではなかろうかなというように思うわけでございまして、あまり行政がやりすぎて、公共交通機関をさらに減らすようになっては、我々も本来の考えるところではございませんもので、この辺のところを合わせていく必要があるのではないかと。

それからやはり、自家用自動車を使うというのは、車というのは、運転上においてもいろいろなリスクが出てきますもので、そういう点において、自家用自動車を使ってやるというのは、やはりきちっとした構造改革特区なりをとってやらなければならないと思いますし。当然この地域では、タクシー業者もあるのでございまして、ウーバーシステムを導入するための構造改革特区が得られるかということ、大変難しい状況になろうと思いますし。そんな観点から行きますと、先ほど申し上げましたような方法も一つあるのかなというように考えております。

企画財政課長　すみません、1点、確認という意味で答弁させていただきたいと思います。

そもそも、議員のおっしゃる構造改革特区でございますけれど、これは小泉政権のときにできた制度でございまして、もともとは市町村有償運送、あるいは福祉有償運送、これについては、もともとは構造改革特区を使用してございました。それが答弁の中にもありましたとおり、平成18年に、道路運送法の改正によりまして、法に基づいてできることになったということございまして、また、その道路運送法は平成27年度にまた改正がありまして、そのことによって、京丹後市のウーバーシステムの活用が始まったというような状況でございます。

ですから、現実的にウーバーシステムが可能なのは、道路交通空白地域というところに限られているという話でございまして、大井町がそれに該当するかというと、大井町は当然、鉄道、バス、あるいはタクシーが走っている地域でございますので、それは、現時点では不可能ということになってございます。

ただ、安倍総理が、この辺についての規制緩和を進めていくべきだというような発言をされてございますので、これからに向けて、その地域がどこまで拡大していくか、その辺は見えないところでございますけれども、現在においては、構造改革特区によるウーバーシステムの活用と

いうことに限りますと、大井町では不可能という状態でございます。

- 3 番 どちらにしろ、私もこのウーバーシステム、何度も言うようですが、この大井町に、足柄上地域にはあまりそぐわないかなとは思ってはいますけれど、あえて今回質問に出させていただきました。

何はともあれ、今、いろいろな方法で交通弱者、公共交通の空白地というか、ところにできるようになってきていますので、ぜひとも、町側といたしましても、町民に利用されて、そして喜ばれるような施策をぜひとも進めていっていただきたいと思います。

では、次に、2番目の東名の通行止め時の渋滞に関してなんですが、先般、町長の答弁にもありましたとおり、東名高速道路の雪というよりも、事故で通行止めになったというふうに認識していますが、確かに、大井松田から御殿場まで通行止めになりまして、朝方、255号線が動いているところが、幹線道路、渋滞しておりました。

それで、8時頃には開通になったということで、それは1時間ぐらいで解消されてきましたが、渋滞の中にも、私は2種類あると思うんですよ。一つは、通行止めになってしまったところから、目的地に行くまでに一般道を利用して進むというものと、もう一つは、インターチェンジが通行止め解除になるまで、道路で退去をしていると。そのために渋滞が起きてしまうという、私は2種類あると思うんですよ。

私は、あえて、一般道の、目的地へ向かう渋滞は致し方ないのかなと思うんですが、待機待ちで渋滞をしている、特に輸送トラック。私の記憶があるのは、やはり降雪時に通行止めになりまして、インターが255が小田原のほうまでほとんど輸送トラックが左につけまして、止めまして、大渋滞になっているという記憶がございます。

その渋滞を何とか解消できないかなと思って、今回質問させていただいたのですが、例えば、警察に協力していただきまして、いわゆる道路に駐車しているというものを何とか移動させてできないものかというのも、私は考えてはいるのですが、なかなか警察もそこまで動くとは思えませんけれども、何かしら、ほかに対策があればお聞きしたいと思います。

都市整備課長 今のご質問なのですが、なかなかないというのが正直なところですよ。雪等で東名の解除を待って、例えば、255号線で左に寄せて待つ。そういった車を、道路管理者のほうで、うまく、例えば緊急車両が通れないという問題であるというような観点から、安全な場所というか、ちゃんとしたところへ移動させることができるというような事にはなっております。そういったところについては、やはり、道路管理者、または警察

が協力して誘導するというようなことでございますけれども、先ほども町長の答弁にもありましたようにですね、その車を広い空地だとか、そういったところに誘導するというようなことは非常に難しい。なかなかそういった場所がないというのが現状でございまして、そうしたときには、安全に左側に寄せて停車していただくというようなところが、対策の一つなのかなというふうに考えております。

- 3 番      なかなか対策と言っても、私も難しいかなとは思っておりますが、例えば、トラックがずっと左に止めておりますと、普通の一般車が店舗に入りたいということでありまして、ずっと連なっていると、店舗にも入れないような並び方になっているというのが、私はこの目で見てますので、そういう状況になっているのがしばしばあります。

そこで、確かに難しいことだとは思いますが、そういうことの対策もやはり、私はその三者に向けて言わせていただきましたけれど、あとは4者、警察も含めての4者も含めて、今後、今はできていないということでもありますけれども、今後何かしらの対策を講じていただかないと、住民生活に支障をきたしてしまうということがありますので、そのこのところ、再度お聞きいたします。

都市整備課長      これは都市整備のほうでお答えするのがどうかというのがちょっとあるのですが、大雪であるとか、そういった形で道路が通行止めになるというようなことについては、道路災害といいますか、災害の要因があるということだと思っております。先ほど町長も言っておられましたけれども、防災の観点から、やはり一つ、その辺の対策といいますか、抜本的な対策がとれるかどうかは別として、町、県、警察、中日本というようなところで、やはり連絡をとって、それから、大井町の地域防災会議ですか、そういったメンバーに、中日本を取り込んだ中で一つ話し合いをしていくというようなことも必要なというふうに思っております。中日本と申しまして、大井松田インターから御殿場方面は御殿場保全サービスです。それから、東側は横浜保全サービスと、中日本も二つに分かれるわけございまして、その辺も配慮しながら、今後進められればというふうに思っております。

以上です。

防災安全室長      まずは基本的に、災害等で駐車、大型車両が、一般国道等に車両を止める場合、大地震もそうなんですけど、安全なところに停車して、まず支障がない形で寄せるということが基本でございますので、一般的に出入口なんかには止めるようなことは、モラルとしてどうなのかなということで考えております。

ただ、どうしても、そういった逃げる場所もないということで、やむを得ない場合は、警察と連携しながら、そういったところにつきましては、普通の商店の事業車もありますので、誘導できたらなというふうに考えてございます。

以上でございます。

- 3 番 よくわかりました。難しいとは思いますが、引き続き、関係各位含めて話し合いをしていただきたいと思いますのですが、最後に一点だけ確認をさせていただきたいんですけど、東名が通行止めになったときに、インターの入り口からもう通行止めということで入れないようになっていんですが、例えば、今回、御殿場のほうで事故が起きたと、その間は、いわゆる車がない状態なんですね。そこまでは、御殿場以前に行く車をそこまで入れるということを、町側として要請できるものなのかだけ、お聞きいたします。

防災安全室長 基本的には、中日本道路から、そういった形で通行止めの連絡の内容はきますが、実際に御殿場から以前の道路を途中で止めるというようなことは、中日本道路でもなかなかやっていないような事実であると思います。ご了承いただければと思います。

- 3 番 わかりました。もともと難しいかとは思っていたんですけど。何はともあれ、渋滞をしていますと交通も悪くなりますし、特に根岸上のところは、インターの関係で大型の車とか、渋滞しておりますと、排ガス等で臭くなってしまうのではないんですね。私もそういうときは窓を閉めきっている状態であります。そういう部分も含めまして、今後の検討をぜひともお願いいたしまして、ちょっと早いんですけど、私の質問とさせていただきます。

議長 以上で3番議員、熊田和人君の一般質問を終わります。