

陳 情 文 書 表

1 件 名 アクアステーション（仮称）のハブ化された高速バスターミナルの設置を求める陳情書

2 受 理 番 号 陳情第6号 令和3年5月26日受理

3 陳 情 者 アクアステーション（仮称）実現化百万人署名活動推進協議会
会長 榎本 光男

4 要 旨

政府においては、新型コロナウイルス感染症の影響により、個人消費や生産が急速に冷え込む等、日本経済は足下で大幅に下押しされ、景気の回復基調は明らかに転換し、下降局面に入っているとの見解を示した。その中で、政府が史上最大規模の緊急経済対策等の措置を講じているが、経済の先行き不透明感は日を追って増しており、今後も厳しい状況が続くことが予想されている。

この地域も、今後訪れると思われる経済の低迷、全国の急激な少子高齢化にさらされることになる。今後もこの地域に人々が集まり未来に渡って繁栄していくためには、アクアラインによる都心へのアクセスの良さを最大限に生かしていくことが必要であり、アクアライン普通車800円の継続と同様に考えることは、2024年に開通予定（大栄～横芝）の圏央道、また、館山道を活用した、アクアラインを通行する高速バス網の充実である。

この高速バスの利用者は、平成20年505万人、平成29年には607万人と増えてはいるが、路線数が平成20年は19路線だったものが、平成29年には28路線まで増えたにもかかわらず、これまでの様な大幅な利用者増になっていない。これは人口の減少、少子化による人口の流動性が小さくなっている影響と思われる。また、このコロナ禍により昨年10月は、乗客は6割減、便数も3割減便されているとのこと。このままいけば、将来は地域の路線バスと同様に高速バスも大幅な減便となり、この地域が人々に選ばれなくなるのでは、と危惧する。

その中で、今後もこの高速バス網の利用者を増やすためには、現在では東京行きは東京へ、新宿行きは新宿へ、羽田行きは羽田にと、ほとんどの路線が一目的地にしか行く事ができない路線のシステムを、電車でいえば、千葉駅、東京駅の様な、バスでいえばバスタ新宿の様な、乗り継ぎができ何処にでも行けるハブ化されたバスターミナルを作り利便性を良くすることが必要と考える。

そこで、東京湾アクアラインの起点である木更津金田本線料金所近くのアクアライン連絡道路上に、高速バス網の充実を図るハブ化されたバスターミナル「(仮称) アクアステーション」の設置を求める為、国土交通大臣に意見書の提出を求める。

5 付 託 委 員 会 交通政策特別委員会