

陳 情 文 書 表 (2 1 - 2 - その 3)

- 1 受理番号 陳情第5号 令和3年5月27日受理
- 2 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
- 3 陳 情 者 住 所 君津市杵師1-11-10 君津商工会議所内
団体名 アクアステーション (仮称) 実現化100万人署名活動推進協議会
氏 名 会長 榎 本 光 男

4 趣 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など、日本経済は足下で大幅に下押しされており、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ました。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おりますが、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おります。

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となります。今後もこの地域に人々が集まり未来にわた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たいのが、2024年に開通の予定（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ります。

この高速バスの利用者は、平成20年は505万人、平成29年には607万人と増えてきておりますが、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路線までに増えたにもかかわらず、これまでのような大幅な利用者増とはなりません。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きている影響と思われまます。そしてまた、このコロナ禍においても昨年の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であります。このままでいけば、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って、この地域が人々に選ばれなくなるのではと危惧します。

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つの目的地にしか行くことができない路線のシステムを、電車でいえば、千葉駅、東京駅のような、バスでいえばバスタ新宿のような、乗り継ぎができ、どこ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ます。

そこでその起点となるバスターミナル「(仮称) アクアステーション」を、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設置することであると考え、実現に向け、活動を始めました。

待っているだけでは発展は見込めません。私たちの未来は私たち自らが活動することにより得ることができます。ぜひ本趣旨をご理解の上、ご協力をお願い致します。

以上、貴議会におかれましては、本陳情の趣旨についてご審議いただき、議決の上、国会及び関係行政庁に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」の設置を求めるよう意見書を提出していただきたくお願い申し上げます。

5 付託委員会 総務常任委員会