

高速基山バス停における乗り継ぎ時の利便性

・安全性の向上に関する調査

結果報告書

令和元年 9 月

九州管区行政評価局

前 書 き

高速バスは、長距離移動の手段の一つとして重要なものとなっており、九州域内の主な路線では、平成 29 年度実績で約 1,338 万人が利用している。また、その料金の安さから若年層を中心に利用されており、高齢者層については全体の 1 割程度に利用されているとの報告がある。

他方、総務省が平成 30 年 4 月 13 日に公表した 29 年 10 月 1 日時点での人口推計では、九州全域で 75 歳以上の人口の割合が 15 歳未満の人口の割合を上回った。平成 28 年 10 月 1 日時点の推計では 15 歳未満の人口の割合の方が多かった福岡県でも 75 歳以上の人口の割合が逆転し、九州全域で少子高齢化が一段と深刻化する現状が浮き彫りになったとされているところである。こうした少子高齢化の進展に鑑みれば、高速バスにおける高齢者の利用ニーズが高まることも予想される。

この高齢者や障害者等にあっては、公共交通機関等の利用に際して、利用上又は安全上の配慮を要する方々もみられることから、平成 18 年に高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成 18 年法律第 91 号）が制定され（同年 12 月施行）、高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性に鑑み、公共交通機関に係る施設・設備等の改善を図り、高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促進を図るものとされたところである。

加えて、障害者については、平成 25 年に障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（平成 25 年法律第 65 号）が制定され（平成 28 年 4 月施行）、行政機関等及び事業者は、社会的障壁の除去の実施についての必要かつ合理的な配慮を的確に行うため、自ら設置する施設の構造の改善及び設備の整備、関係職員に対する研修その他の必要な環境の整備に努めなければならないとされているところである。

今回取り上げた高速基山バス停については、同バス停の近くにある鳥栖ジャンクションで九州自動車道、大分自動車道及び長崎自動車道が交差していることから、それまで九州各地域行きバスの乗り継ぎ拠点となっていた福岡市内のバスターミナルに代わり、平成 19 年から、乗り継ぎ拠点として九州を高速バスで移動する際の要衝となっている。また、その際、九州地方整備局が中心となって、関係行政機関と共に同バス停の乗り継ぎの利便性を向上させるため、施設・設備の整備や案内表示の充実等が図られている。

今回の調査は、そうした中、平成 29 年 3 月に、「高速基山バス停で、バスを乗り換えるときに利用する道路等の安全性が確保されていないので、安全性の向上を図ってほしい」との行政相談が当局に寄せられたことから、これを契機に実施したものである。

具体的には、高速基山バス停における乗り継ぎ関連施設・設備を今一度再点検するものとし、高齢者、障害者等の利便性及び安全性の向上の観点から、関連施設・設備の状況を現地調査するとともに、同バス停利用者へのインタビュー調査を実施した。

調査結果においては、高齢者、障害者等の利用者の利便性・安全性の向上の観点から一層の改善が求められる事例等について具体的に指摘するとともに、改善を求める利用者の生の声も整理している。九州の高速バスの乗り継ぎ拠点となっている高速基山バス停が、高齢者や障害者の方々を含め、誰もが円滑かつ安全に利用できる施設となるよう、この調査結果を、その一層の環境整備に向けた関係機関等における取組に活用していただきたい。

結果報告書 目次

第1 調査の目的等	1
第2 調査結果	
1 高速基山バス停の概況	2
(1) 「高速バスロケを活用した乗り継ぎ社会実験」の実施の経緯等	2
(2) 高速基山バス停の現状等	3
2 障害者、高齢者等交通弱者に係る諸政策等	5
(1) 障害者施策における障害者の移動の円滑化に係る方針等	5
(2) 障害者施策の関係法令等	6
ア 障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律の規定	6
イ 高速基山バス停へのバリアフリー法の適用	6
(3) 高速バス等へのリフト又はスロープの整備	7
3 当局の調査結果及び改善意見(NEXCO 西日本九州支社管理の施設・設備)	8
(1) 基山PA内の歩行者経路の長さ、角度等	8
(2) 基山PA内の歩行者経路の進入防止柵	10
(3) 基山PA内の歩行者経路の照明	11
(4) 高速基山バス停から基山PA内施設への乱横断	12
(5) 高速基山バス停の待合所及びバスバース	13
(6) バリアフリー分野の研究者等の見解	14
(7) 改善意見	15
4 当局の調査結果及び参考連絡(NEXCO 西日本九州支社管理外の施設・設備)	15
(1) 上り・下り線バス停間を移動する際に経路となる町道	15
(2) 高速基山バス停の運行情報表示板等	16
(3) 基山PA内に設置されている案内看板(地図等)	17
(4) 参考連絡	18

第1 調査の目的等

1 目的

この調査は、九州を高速バスで移動する際の要衝である高速基山バス停の利用者の円滑かつ安全な移動を図る観点から、施設の実態と維持・管理の状況及びバス停等の利用者の意向を調査し、関係行政の改善に資するために実施したものである。

2 調査項目

- (1) 関係機関による施設の維持・管理等の状況
- (2) バス停等の利用者の意向

3 対象機関

- (1) 調査対象機関
九州地方整備局、九州運輸局、西日本高速道路株式会社九州支社
- (2) 関連調査対象機関等
地方公共団体、関係団体、バス事業者、バリアフリー関連研究者

4 調査実施期間

令和元年5月～9月

第2 調査結果

1 高速基山バス停の概況

(1) 「高速バスロケを活用した乗り継ぎ社会実験」の実施の経緯等

九州の高速道路は鳥栖ジャンクション(以下「鳥栖 JCT」という。)で九州自動車道、大分自動車道及び長崎自動車道が交差しているが、高速バスの路線網は福岡市内のバスターミナルを中心に形成されていたため、福岡市以外の都市に行く場合、一旦、路線・便数が多い福岡市まで移動して同市から各地域行きのバスに乗り継ぐことになっていた。しかし、鳥栖 JCT 付近から福岡市までの運賃が余計に掛かることや同市内の渋滞により余分な時間が掛かるなどの弊害が生じていた。このような状況を踏まえて九州地方整備局は、関係行政機関と共に鳥栖 JCT 近くにある高速基山バス停の乗り継ぎの利便性を向上させるため、平成 19 年に「高速バスロケを利用した乗り継ぎ社会実験」(以下「社会実験」という。)として乗り継ぎのための施設・設備の整備や案内表示の充実等を図っており、各機関の役割分担は次のとおりである。

ア 九州地方整備局

九州地方整備局は、当時の資料が現存していないため社会実験における役割の詳細は不明であるが、ホームページ上に残っている「高速バスロケを活用した乗り継ぎ社会実験実施計画書(案)」(以下「社会実験実施計画書(案)」という。)などの資料から、事務局として社会実験の実施に中心的な役割を果たし、高速バスロケを活用した乗り継ぎ社会実験検討委員会の庶務のほか、運行情報表示板の設置や社会実験実施後の評価・検証を実施したものであると思われるとしている。

なお、九州地方整備局は、社会実験後の高速基山バス停の施設・設備の管理は、各管理者において対応すべきものであり、同局が自ら管理を行う立場になく、また、管理者に指示を出す権限もないとして、特段の関与は行っていないとしている。

イ 九州運輸局

九州運輸局は、当時の資料が現存していないため社会実験における役割の詳細は不明であるが、各バス事業者が開設したバス路線に係る事業計画の変更(停車バス停の変更や運賃の改定等)を行うに当たって必要な手続や資料等の情報提供などの支援を行ったものと思われるとしている。

また、高速基山バス停の利用者を対象としたバリアフリー環境の施設整備については、所管外であるとしている。高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成 18 年法律第 91 号。以下「バリアフリー法」という。)第 9 条の 3 に基づく公共交通事業者等に対する指導・助言については、その根拠となる旅客施設及び車両等の移動等円滑化の促進に関する公共交通事業者等の判断の基準(平成 31 年国土交通省告示第 317 号)の規定があるものの、現在に至るまで指導・助言に至る事例はなかったとしている。

ウ 西日本高速道路株式会社九州支社

西日本高速道路株式会社九州支社(以下「NEXCO 西日本九州支社」という。)は、当時の資料が現存していないため、社会実験における役割の詳細は不明であるが、高速基山バス停の施設の管理者として、以下の役割を担っていたものと思われるとしている。

- ① 現行のバスレーンに、上下線とも行き先別に 2 バスバース(高速バスの停車区画)を確保し、2 台分の停車位置に路面表示(白線の四角枠)を行うこと。
- ② 上り線ではおおむね 4 台の滞留スペースを確保し、下り線ではおおむね 2 台の滞留スペースを確保すること。
- ③ 乱横断者の動線を遮断する植栽を設置(下り線バス停)すること。
- ④ 歩行者経路のトンネル照明を昼夜点灯すること。

エ 基山町

基山町は、当時の資料が現存していないため、社会実験における役割の詳細は不明であるが、高速基山バス停の上り線バス停と下り線バス停の間を移動する際の経路となる町道三国丸林線(以下「町道」という。)のうち、九州自動車道の高架下の区間について、照明の点灯状況を点検し電灯の交換を実施したものと思われるとしている。

なお、同町は、令和元年度から 5 か年の予定で、町道の改良工事を実施する予定であり、九州自動車道の高架下の区間については、本年度中に車道、歩道ともに拡幅し、照明も新たに設置する予定であるとしている。

オ 西日本鉄道株式会社

西日本鉄道株式会社(以下「西鉄」という。)は、「高速バスを始めとする公共交通機関への転換」や「福岡都心部の渋滞緩和」といった社会実験の趣旨、目的に賛同したことから社会実験に参加し、次の役割を担当したとしている。

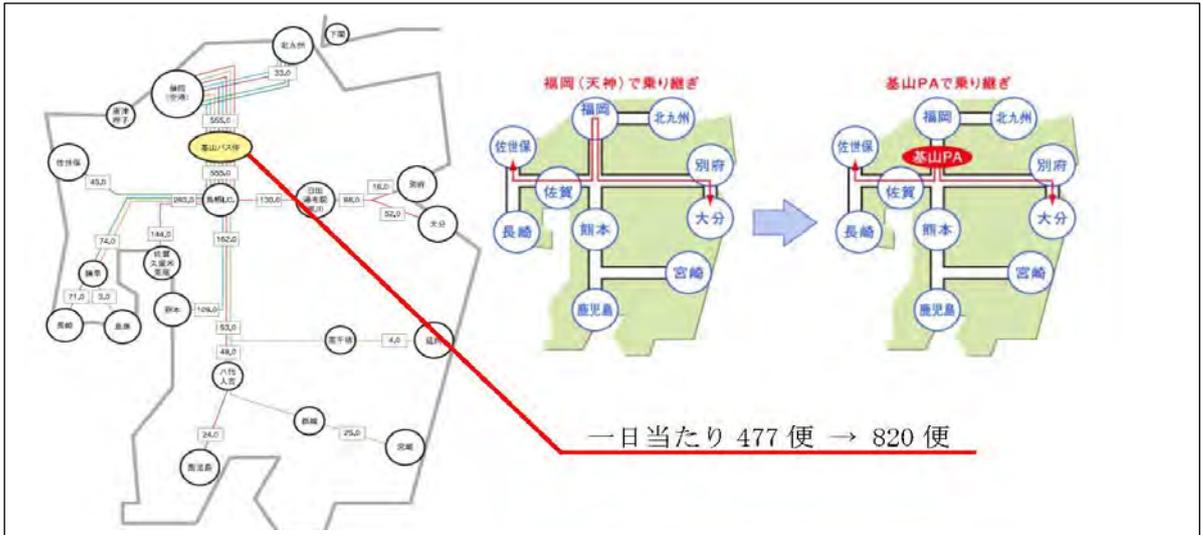
- ① 高速基山バス停に停車するバスの増便に係る調整
- ② 高速基山バス停における乗継運賃の新設に係る調整
- ③ 高速基山バス停の基山パーキングエリア(以下「PA」という。)内における位置関係等を示した案内看板の設置

なお、西鉄は、平成 13 年に「九州バス協会高速バス専門委員会」(九州の 19 バス事業者及び九州バス協会で構成)が発足し、予約システムの共同保有や新商品の開発等の様々な取組を実現していく中で事業者間の良好な関係が確立されていたため、高速基山バス停に停車するバスの増便や乗継運賃の新設に係る調整がスムーズに進んだとしている。

(2) 高速基山バス停の現状等

高速基山バス停は、図 1 のとおり、社会実験を経て、九州を高速バスで移動する際の要衝となっており、1 日当たりの停車便数は社会実験前に 477 便であったものが、令和元年では 820 便(注 1)まで増加している。

図1 高速基山バス停を経由する路線及び乗り継ぎのイメージ



また、高速基山バス停及び同バス停への歩行者経路は、NEXCO 西日本九州支社の説明によると、以下の経緯を経て現在の形状となっており、同社が維持・管理を行っている。

- ① 昭和 50 年 九州自動車道の整備に伴い供用開始
- ② 平成 7 年 基山 PA の改築に伴い同バス停を現在の場所に移転
- ③ 平成 19 年 社会実験に伴い同バス停の設備を改良
- ④ 平成 23 年 高速道路関連社会貢献協議会(注2)が同バス停を改築

(注1) 西鉄提供データによる。

(注2) 高速道路関連社会貢献協議会は、平成 17 年に高速道路利用者等に対する安全性、信頼性及びサービスの向上を図るための社会貢献事業を行う機関として発足したものであり、構成員、主な事業メニューは以下のとおりである。なお、同協議会は平成 25 年に解散している。

(構成員)

財団法人道路サービス機構、財団法人ハイウェイ交流センター、日本道路公団、行政コスト計算書上の子会社・関連会社 68 社、有識者 3 名

(主な事業メニュー)

- 1 高度な交通事故対策・災害防止対策・救急救命対策の実施への支援
 休憩施設への AED の整備、休憩施設における非常用救援物資の備蓄等への支援、逆走防止装置の開発等高度事故対策の検討・研究への支援など
- 2 障害者、高齢者、幼児等を中心としたお客様サービスの向上の支援
 オストメイト対応トイレの整備への支援、休憩施設におけるサービスマネージャーによるサポート活動への支援など
- 3 地域・社会等による高速道路の理解・活用への支援
 地域の自主的な高速道路管理に対する支援、高速道路を活用した地域活動・研究等に対する支援

なお、高速基山バス停に係る施設・設備の名称及び管理者は、表 1 のとおりである。

表1 高速基山バス停に係る施設・設備の名称及び管理者

施設・設備の名称	管理者
バス待合所（上屋）	NEXCO 西日本九州支社
運行情報表示板	西鉄
バスバース・バス滞留区間	NEXCO 西日本九州支社
路線図・時刻表	西鉄
歩行者経路の案内看板	西鉄
乱横断防止看板	西鉄
植栽、乱横断防止スタンドサイン	NEXCO 西日本九州支社
進入防止柵	NEXCO 西日本九州支社
歩行者経路（スロープ・階段等）	NEXCO 西日本九州支社
歩行者経路の照明	NEXCO 西日本九州支社
町道（歩道・照明）	基山町

(注) 社会実験実施計画書(案)及び管理者からの聞き取りにより、当局が作成

なお、国土交通省は、高速バス、路線バス、鉄道、乗用車などの交通手段間の接続の強化等について検討する「モーダルコネクト検討会」を平成28年3月から29年3月にかけて開催している。同検討会が取りまとめた報告書「モーダルコネクトの強化 バスを中心とした道路施策」（平成29年3月）において、高速基山バス停が、高速バス乗り継ぎ拠点の整備により高速バスの利便性向上と時間短縮が図られたモデル事例として取り上げられ、サービスエリア(以下「SA」という。)、PAを活用したバス乗り継ぎ拠点の整備の推進について提言が行われている。

また、同報告書においては、高速バス停の連絡通路のバリアフリー化、乗り継ぎの連絡通路の段差の解消や照明の設置、案内誘導・路線案内・バス停のカラーリング等による分かりやすいバス停・バス路線の案内等についても提言されている。

2 障害者、高齢者等交通弱者に係る諸政策等

(1) 障害者施策における障害者の移動の円滑化に係る方針等

障害者基本法(昭和45年法律第84号)第2条では、障害者を「障害がある者であつて、障害及び社会的障壁により継続的に日常生活又は社会生活に相当な制限を受ける状態にあるもの」と定義しており、障害者が経験する困難や制限が障害者個人の障害と社会的な要因の双方に起因するという視点が示されている。この社会的要因の解消に関しては、同法に基づき策定された第4次障害者基本計画(平成30年3月30日閣議決定)において、「社会のあらゆる場面におけるアクセシビリティ(注3)の向上」が掲げられており、具体的には「障害者の活動を制限し、社会への参加を制約している事物、制度、慣行、観念等の社会的障壁の除去を進めることにより、障害者の社会への参加を実質的なものとし、障害の有無にかかわらず、その能力を伸長し、最大限に発揮しながら安心して生活できるようにする必要がある。そのためには、障害者のアクセシビリティ向上の環境整備を図ることが重要であり、社会的障壁の除去に向けた各種の取組をより強力で推進していくため、社会のあらゆる場面でアクセシビリティ向上の視点を取り入れていく。」とされている。

(注3) 施設・設備、サービス、情報、制度等の利用しやすさのこと。

(2) 障害者施策の関係法令等

ア 障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律(平成 25 年法律第 65 号)の規定

同法では、障害のある人に合理的配慮を行うことなどを通じて「共生社会」を実現することを目指すとしており、次のように規定している。

第 5 条 行政機関等及び事業者は、社会的障壁の除去の実施についての必要かつ合理的な配慮を的確に行うため、自ら設置する施設の構造の改善及び設備の整備、関係職員に対する研修その他の必要な環境の整備に努めなければならない。

第 8 条 事業者は、その事業を行うに当たり、障害を理由として障害者でない者と不当な差別的取扱いをすることにより、障害者の権利利益を侵害してはならない。

2 事業者は、その事業を行うに当たり、障害者から現に社会的障壁の除去を必要としている旨の意思の表明があった場合において、その実施に伴う負担が過重でないときは、障害者の権利利益を侵害することとならないよう、当該障害者の性別、年齢及び障害の状態に応じて、社会的障壁の除去の実施について必要かつ合理的な配慮をするように努めなければならない。

これらの規定を受けて、国土交通省は、事業者用に「国土交通省所管事業における障害を理由とする差別の解消の推進に関する対応指針」(平成 29 年 3 月)を作成しており、この中で過重な負担と合理的配慮について、次のように記載している。

- ・ 「過重な負担」とは、主観的な判断に委ねられるのではなく、その主張が客観的な事実によって裏付けられ、第三者の立場から見ても納得を得られるような「客観性」が必要とされるものである。また、「過重な負担」を根拠に、合理的配慮の提供を求める法の趣旨が形骸化されるべきではなく、拡大解釈や具体的な検討もなく合理的配慮の提供を行わないといったことは適切ではない。

高速基山バス停及び同バス停への歩行者経路を管理する NEXCO 西日本では、障害者を含む人権問題を理解・認識し、その啓発に取り組むための手引となるよう「人権ガイドブック」(平成 18 年 12 月策定。30 年 3 月最終改訂)を作成しており、合理的配慮の考え方も同ガイドブックに明示している。

イ 高速基山バス停へのバリアフリー法の適用

バリアフリー法は、公共交通機関の旅客施設・車両、道路、建築物等の構造や設備の改善により、高齢者、障害者等の移動等の利便性・安全性の向上を図ることを目的としており、一定の要件に該当する施設等について新設や大規模改修を行う際の設備・構造に関する基準(以下「バリアフリー基準」という。)を設けている。

しかし、高速基山バス停や同バス停への歩行者経路については、以下のとおり、施設等ごとのバリアフリー基準への適合義務の対象となっていない。

① バス停留所等の旅客施設

自動車ターミナル法（昭和 34 年法律第 136 号）によるバスターミナルがバリアフリー基準への適合義務の対象とされ、バスターミナル以外のバス停留所は高速バス停を含めバリアフリー基準への適合義務の対象となっていない。

② 高速道路

道路については、生活関連経路を構成する道路で多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われるものがバリアフリー基準への適合義務の対象とされており、高速道路は SA、PA を含めバリアフリー基準への適合義務の対象となっていない。

③ 建築物

SA 等に設置される休憩施設（飲食店、店舗）、公衆トイレについては、一定の規模の新築、改築についてはバリアフリー基準への適合義務の対象となり、基山 PA のこれらの施設はバリアフリー基準に適合している。

(3) 高速バス等へのリフト又はスロープの整備

国土交通省は、バリアフリー法に基づく移動等円滑化の促進に関する基本方針（平成 23 年 国家公安委員会・総務省・国土交通省告示第 1 号。31 年 2 月 4 日一部改正。以下「基本方針」という。）において、「適用除外認定車両^(注 4)については、平成 32 年度までに、その約 25%に当たる約 2,500 台をリフト付きバス又はスロープ付きバスとする等、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りの移動等円滑化を実施する。」という目標を掲げている。

しかし、九州運輸局は、高速バス等の適用除外認定車両のバリアフリー化について、毎年 6 月にバス事業者等から車両等の実績値の報告を受けているが、公表資料としての集計は行っておらず、数値目標の達成に向けて個別の事業者に働き掛けるなどの具体的取組は行っていない。その理由について、同局は、バス会社がまず優先すべきは、一般路線バス車両のバリアフリー化であり、初期投資（車両の購入費用）と運用面（運転手の負担）、採算面（乗車定員が路線バスよりも少ない）からみて、中小規模の事業者が多いバス事業者にとって大きな負担となる高速バス等の適用除外認定車両のバリアフリー化の優先順位は低くならざるを得ないためであるとしている。

また、九州運輸局によると、九州における適用除外認定車両へのリフト又はスロープの整備状況は、平成 29 年度末で 4.1%（全国では 5.9%）となっている。しかし、この数値は、適用除外認定車両全体を示すものであり、九州運輸局は、実際にどの程度の高速バスにリフト等の装置が整備されているかの数値を把握していない。そこで、当局が九州で最も多く高速バスを運行している西鉄及び高速基山バス停を営業上の重要な乗り継ぎ拠点と位置付けている西肥自動車株式会社に確認したところ、両社ともリフト等の装置が整備されている高速バスの運行を行っていなかった。これについて、両社は、まずは、路線バスのバリアフリー化を進めるべきと考えていることを理由として挙げている。

以上のとおり、国土交通省は、高速バス等の約 25%にリフト等の装置を整備する目標を掲げているが、九州では当該整備が進んでいない状況にある。

(注4) 「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令」(平成18年国土交通省令第111号)に基づき適用除外の認定の申請をすることができる自動車は、「移動円滑化基準適用除外自動車の認定要領」(平成19年1月31日付け国自技第200号国土交通省自動車局長依命通達)において、次のように規定

- ① 地形上の理由により移動円滑化基準に適合する自動車の走行が物理的に困難な路線を走行する自動車
- ② 高速バス、定期観光バス、空港等アクセスバスその他の床下に収納スペースを設ける必要があること等により低床化が困難であり、かつ、通常利用する乗降口を自動車の左側面の前部にしか設けることができない自動車
- ③ 幅2.1m以下であって乗車定員が23人を超える自動車、ガイドウェイバスその他の技術開発上移動円滑化基準への適合が困難な自動車
- ④ 車両総重量5t以下であって乗車定員が23人以下の自動車
- ⑤ 平成12年11月14日までに道路運送車両法(昭和26年法律第185号)第58条第1項に規定する自動車検査証の交付を受けた自動車及び平成12年10月31日までに公共交通事業者等が購入する契約を締結し、平成13年3月31日までに当該公共交通事業者等が新たにその事業の用に供する自動車であって、公共交通事業者等が中古自動車として新たにその事業の用に供するもの
- ⑥ 前各号に掲げるもののほか、その構造により若しくは運行の態様により移動円滑化基準に適合できない特別の事由がある自動車

3 当局の調査結果及び改善意見(NEXCO西日本九州支社管理の施設・設備)

前述2(2)イのとおり、九州自動車道の基山PA(上り・下り線)内にある高速基山バス停と同バス停への歩行者経路はバリアフリー法の適用対象とならないことから、その構造も同法のバリアフリー基準に適合しておらず、その他適用される法令等もない。また、高速基山バス停と同バス停への歩行者経路は、NEXCO西日本が施設・設備の整備を行う際の基準を定めた設計要領にもバリアフリー基準に該当する項目がなく、その当時どのような基準により整備されたのかについても、これら施設・設備を管理するNEXCO西日本九州支社に記録が残っていない。

当局が高速基山バス停と同バス停への歩行者経路及びその付属物を現地で調査した結果は、次のとおりである(現地調査結果の詳細は結果報告書別添資料参照)。

(1) 基山PA内の歩行者経路の長さ、角度等

高速基山バス停は、上り線バス停(福岡、北九州方面)が九州自動車道の基山PAの上り線側に、下り線バス停(大分、佐賀、長崎方面及び熊本、宮崎、鹿児島方面)が下り線側に設けられていることから、高速バスを乗り継ぐ場合、基山PA内の歩行者経路を移動する必要がある。また、基山PA付近で九州自動車道の下を町道が交差しており、町道から歩行者経路を経て上り線バス停や下り線バス停に向かうことも可能である。

当局が歩行者経路の長さ、角度等について現地で調査したところ、次のとおり、バス停利用者が利用しにくい構造となっており、高齢者がスロープを歩きにくそうにしている状況などを確認した。

- ① 最も長いスロープは約127mあり、踊り場がない。
- ② スロープの角度は最も急な場所で約8度となっている。
- ③ スロープ及び階段に転落防止柵はあるが、手すりはない。
- ④ スロープ及び階段に点字ブロックが設置されていない。
- ⑤ スロープのアスファルト舗装部分の路盤材の砕石サイズが大きい上、経年劣化により路面に凹凸がある。
- ⑥ 基山PAの下り線側の休憩施設へ向かう歩行者経路上に約24cmの段差が生じている。

図2 歩行者経路の状況



(注) 当局撮影

図3 歩行者経路上の段差の状況



(注) 当局撮影

また、当局が高速基山バス停で利用者から聞き取り調査を実施したところ、次のとおり、歩行者経路の改善を求める意見が聴かれた。

- ① 左膝が悪い私にとっては階段がきつく、スロープが長い。柵を持って移動しているが、手すりが欲しい。
- ② 足が悪く杖を使っているため、上り線バス停に向かう階段は通れない。スロープを使うが距離が長く傾斜もきついため、手すりが欲しい。
- ③ 下り線バス停の地下通路を通過した後、町道に下りる際、その路面の舗装が粗く、がたつきを感じるので、路面をならしてほしい。

さらに、身体障害者団体からは、次のような実体験に基づく意見が聴かれた。

- ① 身体障害者5名が、佐賀駅から高速バスに乗車し、高速基山バス停で別の高速バスに乗り換えた際、上り線バス停からトイレに移動するとき、スロープの通路が長く手すりがないため、歩くのがきつかった。

- ② 高速基山バス停には、基山 PA の出入口から同バス停に至る歩行者経路に点字ブロックが設置されていないため、視覚障害者が介助者なしで利用することは困難である。また、転落防止柵は 77cm から 82cm と低く危険である。110 cm 程度は欲しい。当会の役員は、以前高速基山バス停の利用を検討したことがあったが、これらの理由で断念した。点字ブロックともっと高い転落防止柵の設置を検討していただきたい。
- ③ 下り線バス停からトイレへ向かう際に通る歩道上に大きな段差があるが、足が不自由な者にとっては、かなりのバリアーになると思われる。

(2) 基山 PA 内の歩行者経路の進入防止柵

高速基山バス停への歩行者経路には、基山 PA 内の安全確保や不正通行防止のため、NEXCO 西日本九州支社が基山 PA の上り線側 4 か所及び下り線側 3 か所に進入防止柵(車止め)を設置している。

当局が進入防止柵の間隔等を現地で調査したところ、柵の間隔が狭く、アスファルト舗装と柵の土台部分のコンクリートに段差がある構造となっており、ベビーカーやキャリーバッグを押した利用者が進入防止柵を通りにくそうにしている状況などを確認した。

また、進入防止柵の間隔が狭いため、車椅子利用者が車椅子を利用したまま高速基山バス停に向かう歩行者経路に進入することはできない。

図 4 進入防止柵の状況



(注) 当局撮影

さらに、当局が高速基山バス停で利用者から聞き取り調査を実施したところ、次のとおり、進入防止柵の改善を求める意見が聴かれた。

- ① 足が悪く杖を使っている。上り線バス停に向かうスロープに設置されている進入防止柵の間隔が狭く通りにくいので、足元を気にせずに利用できるようにしてほしい。
- ② 基山 PA 上り線側出入口に設けられた進入防止柵にキャリーバッグが引っ掛かるため、キャリーバッグを持ち上げて運んだ。キャリーバッグを持ち上げずに済む構造にしてほしい。
- ③ 現在の進入防止柵の形状は、車椅子での通行が困難であるので、形状を「くの字型」(結果報告書別添資料の図 5 参照)に変更した方がよいのではないか。

同様に、身体障害者団体からも、次のような意見が聴かれた。

- ① 高速基山バス停に設置されている進入防止柵の写真をみると、車椅子での通行は困難であり、また、足が不自由な者は、スムーズに通行できないと思われる。
- ② 目に障害がある者にとって、通路上の進入防止柵は気付きにくく、ぶつかるおそれがある危険な構造物である。経路上に柵が設置されていないことが望ましいが、引き続き設置する場合は、点字ブロックの敷設方法を工夫するなど目に障害がある者が柵にぶつからないよう配慮をお願いしたい。

(3) 基山 PA 内の歩行者経路の照明

高速基山バス停への歩行者経路は、上り・下り線バス停から基山 PA の駐車場等の地下を通る箇所(一部はコンクリートの壁面に囲まれ天井が透明なプラスチック素材で覆われた半地下、残りは壁面と天井がコンクリートのボックスカルバート(上り・下り線))と、壁や天井がないスロープ又は階段で構成されている。NEXCO 西日本九州支社は、上り線バス停から続く半地下の箇所に照明 19 基(バス停寄りの天井部に 6 基、ボックスカルバート寄りの壁面左右に 13 基)、ボックスカルバートの箇所に照明 3 基を、また、下り線バス停から続く半地下の箇所に照明 18 基(バス停寄りの天井部に 12 基、ボックスカルバート寄りの壁面左右に 6 基)、ボックスカルバートの箇所に照明 3 基を設置している。

当局が照明の明るさを現地で調査したところ、次のとおり、照明が設置されていない露天のスロープについては、夜は暗くて案内看板が見づらくなっており、高速基山バス停の利用者が戸惑っている状況などを確認した。

- ① 照明が設置されていないスロープ付近は、夜は暗い。当局が照度を計測したところ、町道から上り線バス停へ至る階段付近で $1.2lx$ (ルクス) (令和元年 6 月 13 日 20:30 測定)、町道から下り線バス停へ至るスロープで 1.0 から $15lx$ (同日 20:10 測定)であった。
- ② 照明が設置されている地下のスロープは、夕方に照明が点灯するまでの間は暗い。当局が照度を計測したところ、上り線バス停へ至る地下(ボックスカルバート)の箇所で照明点灯前 2.4 から $4.6lx$ (同日 18:30 測定)、照明点灯後 $10lx$ (同日 18:45 測定)であった。



図5 歩行者経路の照明の状況



(注) 当局撮影

また、当局が高速基山バス停で利用者から聞き取り調査を実施したところ、次のとおり、照明の改善を求める意見が聴かれた。

- ① 夜に通行するときに暗いので、上り線バス停に至る歩行者経路上の階段とスロープ付近、下り線バス停に至る歩行者経路上のスロープに照明が欲しい。
- ② 通路（ボックスカルバート）の箇所は照明は暗く感じるので、改善してほしい。
- ③ 暗くて危ない。夜間利用することもあるので、明るくしてほしい。

(4) 高速基山バス停から基山 PA 内施設への乱横断

高速基山バス停の付近にはトイレは設置されていないため、高速バス利用者がトイレを使用する場合、上り線バス停から歩行者経路を通り基山 PA の上り線側のトイレまで約 300m、下り線バス停から歩行者経路を通り下り線側のトイレまで約 130m を徒歩で移動する必要がある。

一方、上り・下り線バス停からは、それぞれトイレを見通すことができ、各バス停からトイレに向かって基山 PA 道路区域（駐車場を含む。）を直線的に横断した場合、上り線は約 140m、下り線は約 40m と、通常の歩行者経路を移動する場合と比べて半分以下の距離となる。

社会実験実施計画書(案)において、NEXCO 西日本九州支社及びバス事業者は「乱横断者の動線を遮断する植栽の設置(下り線バス停)」及び「横断防止を喚起する看板を設置(上り・下り線バス停)」の対策を実施することとされている。しかし、当局が高速バス利用者の移動の様子等を現地で調査したところ、西鉄が上り・下り線バス停に横断禁止の看板を、NEXCO 西日本九州支社が下り線バス停に横断防止のスタンドサインを、それぞれ設置しているものの、各バス停と基山 PA 道路区域（駐車場を含む。）の間に植栽やガードレールが設置されていない箇所があることから、多数の高速バス利用者が駐車場を横断している状況を確認した。



図 6 乱横断の様子



(注) 当局撮影

また、当局が高速基山バス停で利用者から聞き取り調査を実施したところ、次のような意見が聴かれた。

- ① 下り線バス停から基山 PA の下り線側のトイレに行くときに、左膝が悪い私にとって通常の歩行者経路を通ると距離が長いため、同バス停の端から乱横断をしてしまう。
- ② 高速バスの利用者が高速基山バス停からトイレに行くため、駐車場を横断しているのを見掛ける。危険なので何らかの対策が必要である。

なお、NEXCO 西日本九州支社によると、平成 28 年度以降、基山 PA において駐車場の乱横断等による交通事故は発生していない。

(5) 高速基山バス停の待合所及びバスバース

高速基山バス停(上り・下り線)は、基山 PA(上り・下り線)内において九州自動車道の本線に最も近い場所に設けられた高速バスレーンに面している。同バス停の待合所は、高速道路関連社会貢献協議会が平成 23 年に旧待合所を撤去して同じ場所に新しく整備したものであり、その構造は、高速バスレーン向きの面が透明な素材、同 PA 内の駐車場向きの面が壁、残り 2 面が開放となっている。

また、高速バスレーンのバスバース(高速バスの停車場所)は、上り線、下り線とも路面に①、②と表示されており、例えば上り線の場合、①は福岡・天神方面行き、②は北九州方面行きと降車専用の高速バスが停車することを表し、その旨を示す看板が高速基山バス停付近に設置されている。

当局が高速基山バス停の利用状況等を現地で調査したところ、待合所内が暑いため待合所の周辺で高速バスを待つ利用者やバスバースの路面表示の意味を示す看板に気付かず降車専用のバスに乗りしようとする利用者がみられた。



図7 高速基山バス停の待合所とバスバースの状況



(注) 当局撮影

また、当局が高速基山バス停で利用者から聞き取り調査を実施したところ、次のような意見が聴かれた。

- ① 風のある日は待合所に雨が吹き込むため、もう少し構造を考えてほしい。
- ② 乗車専用と降車専用のバスバースの位置が分かりづらい。案内表示を分かりやすくしてほしい。

(6) バリアフリー分野の研究者等の見解

当局がバリアフリー分野の研究者等から高速基山バス停の現状について見解を求めたところ、次のような意見が聴かれた（高速基山バス停の各施設・設備の現状に関する意見は結果報告書別添資料参照）。

- ① 今後、高齢者の割合が更に高まり、3人に1人が高齢者の時代になる。バス停などのバリアフリー法の適用がない施設であっても、可能な限りバリアフリー化を進めるべきである。バリアフリー法の義務がないことを理由にバリアフリーに取り組まないことは、障害者に対する合理的配慮の観点からも理解が得られないのではないかと。

(九州看護福祉大学 大学院精神保健学専攻・社会福祉学科 西島 衛治 元教授)

- ② 車椅子利用者を想定してバリアフリーを進めると、高齢者、妊婦など全ての人が使いやすいものとなる。費用面で対応が難しい施設であっても、できることからバリアフリーを取り入れていくことが大事である。

(九州大学 キャンパスライフ・健康支援センターインクルージョン支援推進室 羽野 暁 特任助教)

- ③ 今後、高齢者が公共交通を利用する機会は増えていく。高速バスは料金が安いとため、バリアフリー化が進み、利用しやすい状況になれば、高齢者、障害者などの利用ニーズはあると思われる。

(九州大学 人間環境学研究院人間科学部門 島田 乃梨子 学術研究員)

※車椅子利用

(7) 改善意見

前述の調査結果等を踏まえ、NEXCO 西日本九州支社は、高速基山バス停利用者の利便性・安全性の向上の観点から、実施が可能なところから、次の措置を講じる必要がある。

- ① 上り・下り線バス停へ至る歩行者経路に、手すりなどを整備することにより、高齢者、障害者等が使いやすい施設とすること。
- ② 歩行者経路の出入口に設置してある進入防止柵を車椅子でも通行可能な形状に改めると、進入防止柵の設置が不要な箇所については撤去することなどにより、車椅子利用者が進入すらできない状況を解消すること。
- ③ 上り・下り線バス停へ至る歩行者経路のボックスカルバート付近の照明の照度を上げること、町道から上り・下り線バス停へ至る歩行者経路の照明が整備されていない箇所に照明を整備することなどにより、夜間等の利用環境の改善を図ること。
- ④ 植栽を整備することなどにより、高速バス利用者が上り・下り線バス停から基山 PA の道路区域(駐車場を含む。)を乱横断して休憩施設(トイレ等)に向かうことを防止すること。
- ⑤ 上り・下り線バス停のバスバースについて、路面にバスの行き先を表示することなどにより、利用者にとって分かりやすいものとする。
- ⑥ ①から⑤の措置のほか、歩行者経路の角度や配置を見直すことなども含め、一層誰でも使いやすい施設となるように、関連する施策等の動向を踏まえながら、中・長期的な維持・管理及び整備のための方策について、地元自治体等と協議をしながら検討すること。

4 当局の調査結果及び参考連絡(NEXCO 西日本九州支社管理外の施設・設備)

当局が、前述 3 の調査に関連して、基山町や西鉄が維持・管理している高速基山バス停及びその付近の施設・設備を現地で調査した結果は、次のとおりである(調査結果等の詳細は結果報告書別添資料参照)。

(1) 上り・下り線バス停間を移動する際に経路となる町道

高速基山バス停は、上り線バス停(福岡、北九州方面)が九州自動車道の基山 PA の上り線側に、下り線バス停(大分、佐賀、長崎方面及び熊本、宮崎、鹿児島方面)が下り線側に設けられていることから、高速バスを乗り継ぐ場合、基山 PA 内の歩行者経路を経て九州自動車道の下を交差する町道を移動することとなる。

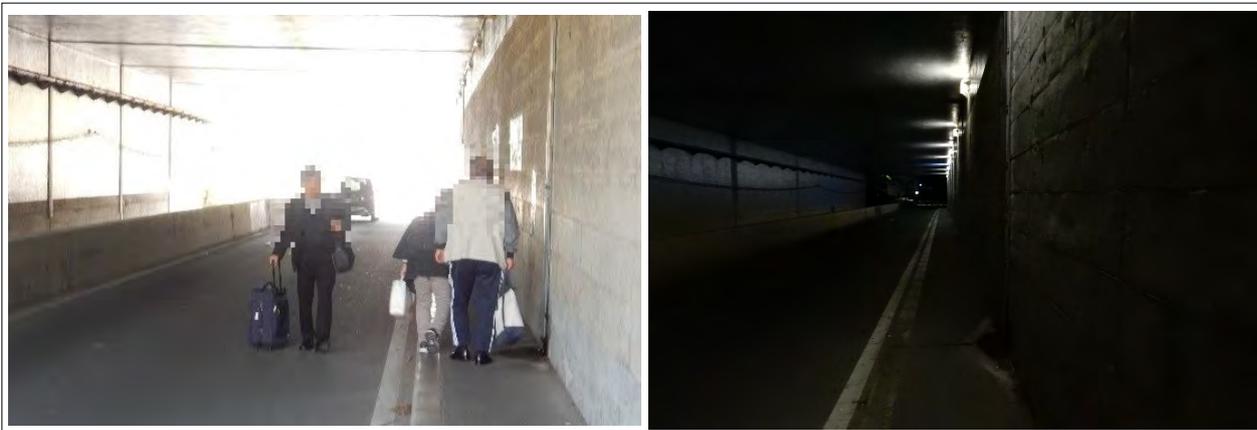
当該区間は、九州自動車道の高架下となっており、約 65m の距離がある。また、当該区間は、その前後の区間よりも車道と歩道の幅員が狭くなっており、車道は 1 車線で幅員は約 4.6m、歩道の幅員が約 1m となっている。さらに、車道と歩道の間には防護柵はない。

当局が町道の高架下部分を高速バスの乗り継ぎ利用者等が通行する様子を現地で調査したところ、次のような状況がみられた。

- ① 町道の高架下部分の歩道を歩いている歩行者は、歩道の幅員が狭いため、すれ違うことができず、一方が車道に降りて歩かざるを得ない。高速バスの利用者は、大きなキャリーバッグを持っていることが多く、特にすれ違いが困難となっていた。

- ② 町道の高架下部分には9基の照明が設置されている。当局が計測（令和元年6月13日）したところ、昼間の高架下中央部の照度は21.9から25.4lxであり、外側から内部が見通しにくく、通行人に薄暗い印象を与える状況であった。また、夜間は3.9から19.8lxであり、高架下中央部分においては、足元が見えにくい状況であった。

図8 町道の状況



(注) 当局撮影

なお、当該町道は、道路構造令(昭和45年政令第320号)に基づく道路区分において第三種第4級道路に該当するため、歩道の幅員は2m以上が望ましいとされている。

また、当局が高速基山バス停で利用者から聞き取り調査を実施したところ、次のとおり、町道について改善を求める意見が聴かれた。

- ① 町道の高架下部分は暗くて怖い。歩道を前から男性が来ると身構えてしまう。また、バイクが来ても怖いので、車道との間に柵が欲しい。
- ② 町道の高架下部分の歩道の幅が狭いため、歩行者同士が接触しないよう一方が車道に降りないといけなことがある、危険である。歩道の幅を広げてほしい。

さらに、身体障害者団体からは、次のような意見が聴かれた。

- ① 狭い通路に手すりを設置すると、車椅子での通行に支障が生じることがある。まずは歩道の十分な幅員の確保が必要である。
- ② 町道の高架下部分の歩道は幅(縁石を入れて1m)が狭く、車道に転落したり、車と接触したりする可能性があるため、歩道と車道の手すりを設置した方がよいと思う。ただし、手すりをつけると、歩道の幅員が更に狭くなり、車椅子等で通行することが一層難しくなるので、先に歩道の拡幅が必要である。

(2) 高速基山バス停の運行情報表示板等

西鉄は、高速基山バス停の待合所(上り・下り線)内のそれぞれ1か所に、①行き先・経由、②運行会社、③所定時刻・所在地が表示される運行情報表示板を設置・管理している。また、路線図と時刻表(総合版)は、高速基山バス停の待合所(上り・下り線)内のそれぞれ1か所に設置されている。

当局が運行情報表示板の表示状況等を現地で調査したところ、次のような状況がみられた。

- ① 運行情報表示板は、待合所内の太陽光が反射する位置に設置されているため、表示内容がかなり見づらい状況となっている。
- ② 運行情報表示板に運行状況が表示されていなかった一部の便(久留米行き)について、利用者が同便は既に通過したものと誤認していたところ、定刻より5分遅れで到着したため、慌てて乗車していた。

図9 運行情報表示板の表示状況



(注) 当局撮影

また、当局が高速基山バス停で利用者から聞き取り調査を実施したところ、次のとおり、運行情報表示板の表示内容について改善を求める意見が聴かれた。

- ① 待合所にある運行情報表示板は、太陽光の反射を受けて、かなり表示が見にくいので改善してほしい。
- ② 遅延している便については、バスの現在地に加え、「〇分遅れ」など具体的な遅延時間の表示をしてほしい。
- ③ 行き先(目的地)表示が、例えば佐世保の場合、終点の「松浦町国際通り」しか表示されないため、土地勘がないと佐世保行きのバスであることが分からない。行き先表示に改善の余地があるのではないか。

なお、身体障害者団体からは、どの会社が運営するどこ行きのバスかを音声アナウンスしてもらえると、利用が容易になると思われるとの意見が聴かれた。

(3) 基山 PA 内に設置されている案内看板(地図等)

西鉄は、基山 PA 内に現在地から高速基山バス停(上り・下り線)までの方向や休憩施設等の位置関係を示した案内看板を 16 か所設置している。

当局が案内看板の表示状況等を現地で調査したところ、次のような状況がみられた。

- ① 案内看板は、いずれも「高速バス乗換案内」の表示が最も強調されており、高速バスの行き先方面表示は、相対的に小さいものとなっている。
- ② 16 か所中 10 か所には、既に撤去されている基山 PA(上り・下り線)の休憩所内の運行情報表示板(注5)を案内する旨の表示が残されたままとなっている。

図 10 案内看板の記載内容



(注) 当局撮影

(注 5) 社会実験により基山 PA の休憩施設内に設置されていた運行情報表示板は、内部システムの更新コストの増加などのため、平成 26 年に撤去されている。

また、当局が高速基山バス停で利用者から聞き取り調査を実施したところ、次のとおり、案内看板の表示内容について改善を求める意見が聴かれた。

- ① 待合所内の基山 PA の地図の文字が小さく、上り線バス停から下り線バス停への移動経路やトイレへの移動経路が分かりにくかった。地図の文字を大きくするなどの改善を図ってほしい。
- ② 上り線バス停を降りたときに出口の方向が分からず、目の前に見えた上り線側の PA の方向に歩いた結果、道に迷って遠回りしたので、案内を分かりやすくしてほしい。

(4) 参考連絡

前述 4(1)については、基山町の町道に係る課題であり、同町の自治事務である。また、4(2)及び(3)については、民間事業者である西鉄が設置・管理している設備に関する課題である。

このため、当局の調査結果のうち、町道に関するものは基山町に、運行情報表示板や案内看板に関するものはバス事業者の指導・監督を所管する九州運輸局にそれぞれ連絡し、業務の参考としてもらうこととする。