

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

結果報告書別添資料

〔施設・設備ごとの詳細調査及び
インタビュー調査の結果〕

令和元年 9 月

九州管区行政評価局

結果報告書別添資料 目次

第1 施設・設備ごとの詳細調査の結果

1 NEXCO 西日本九州支社管理の施設・設備

(1) 基山 PA 内の歩行者経路の長さ、角度等	1
ア 歩行者経路の長さ、角度及び路面	1
イ 高速基山バス停から基山 PA 内のトイレ等までの歩行者経路	13
(2) 基山 PA 内の歩行者経路の進入防止柵	18
(3) 基山 PA 内の歩行者経路の照明	25
(4) 高速基山バス停から基山 PA 内施設への乱横断	31
(5) 高速基山バス停の待合所及びバスバース	35

2 NEXCO 西日本九州支社管理外の施設・設備

(1) 町道の歩道及び照明	40
(2) 高速基山バス停の運行情報表示板等	43
(3) 基山 PA 内や隣接する町道等に設置されている案内看板（地図等）	47
(4) その他	53

第2 インタビュー調査の結果

1 インタビュー調査の目的等	57
2 高速基山バス停利用者の意見・要望の有無等	58
3 施設・設備等に関する意見の内容	
表 1-① 基山 PA 内の歩行者経路の長さ、角度及び路面に関する意見一覧	60
表 1-② 高速基山バス停から基山 PA 内のトイレ等までの歩行者経路に関する意見一覧	64
表 2 基山 PA 内の歩行者経路の進入防止柵に関する意見一覧	66
表 3 基山 PA 内の歩行者経路の照明に関する意見一覧	68
表 4 高速基山バス停から基山 PA 内施設への乱横断に関する意見一覧	70
表 5 高速基山バス停の待合所及びバスバースに関する意見一覧	71
表 6 町道の歩道及び照明に関する意見一覧	72
表 7 高速基山バス停の運行情報表示板等に関する意見一覧	75
表 8 基山 PA 内や隣接する町道等に設置されている案内看板（地図等）に関する意見一覧	76
表 9 その他の意見一覧	78

第1 施設・設備ごとの詳細調査の結果

1 NEXCO 西日本九州支社管理の施設・設備

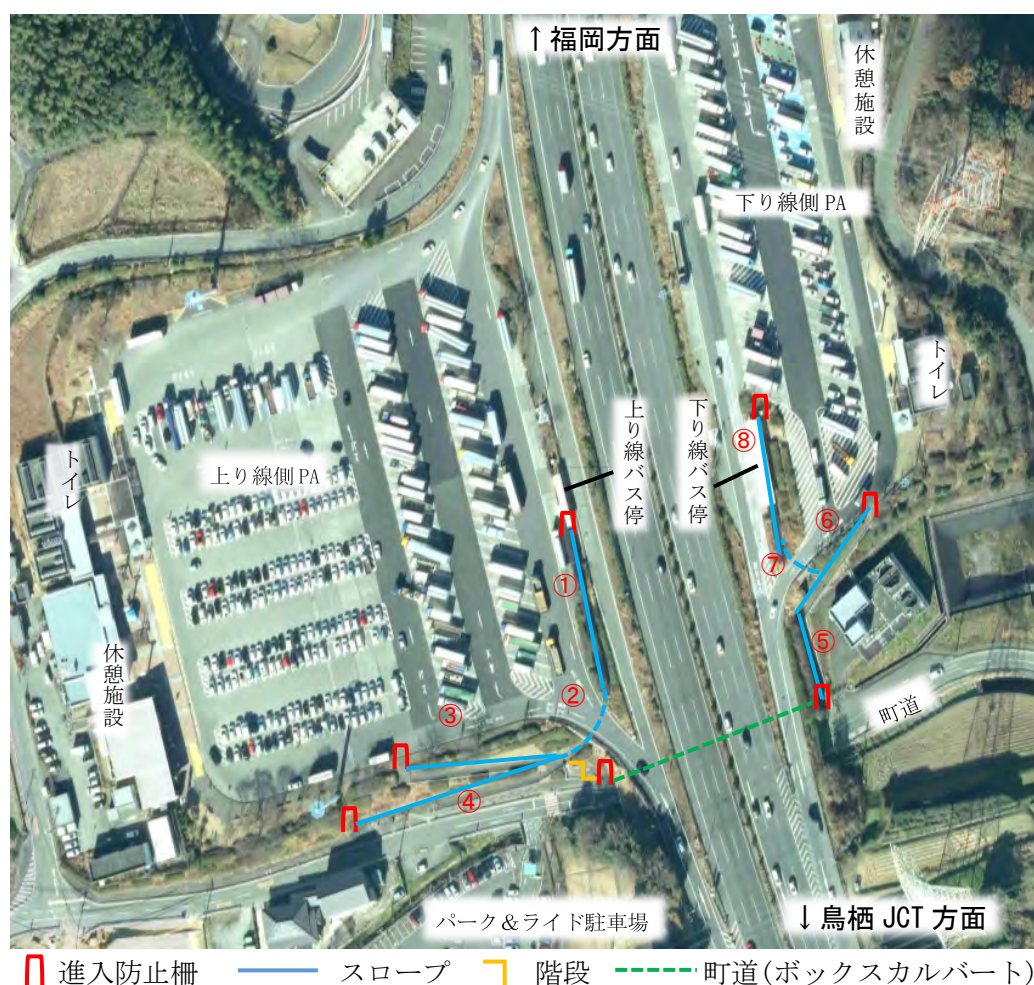
(1) 基山 PA 内の歩行者経路の長さ、角度等

ア 歩行者経路の長さ、角度及び路面

《現地の状況》

高速基山バス停（上り・下り線）は、基山 PA の上り線側と下り線側にそれぞれ設置されており、高速バスの乗り継ぎを行う際や、基山 PA の外部に設置されているパーク&ライド駐車場等から同バス停を利用する際は、下図の①から⑧の歩行者経路を利用することとなる。歩行者経路の大半はスロープとなっているが、以下のとおり、スロープの距離が長く、また、勾配が急（4度から8度）で手すりが設置されていない状況がみられた。

図1 高速基山バス停の歩行者経路

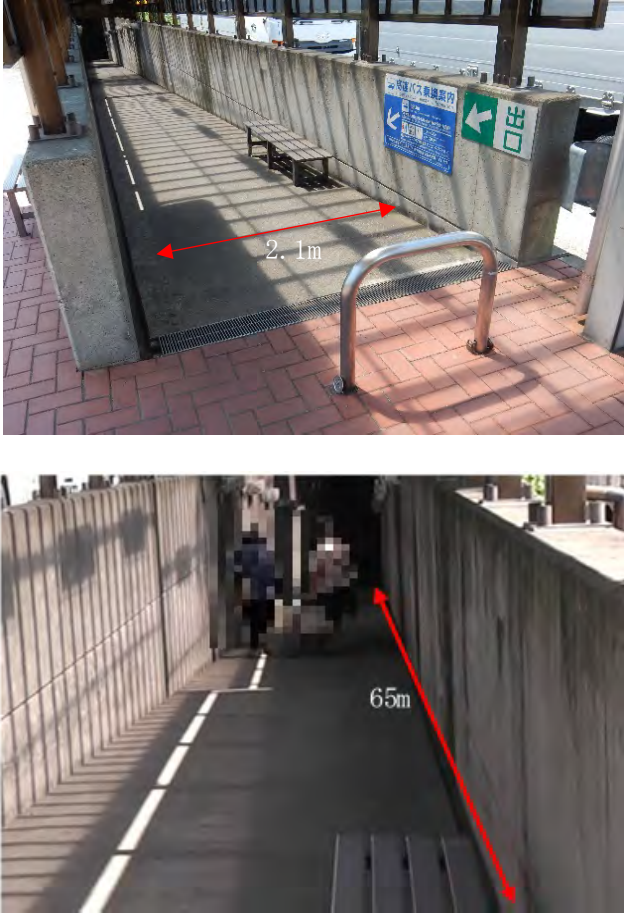


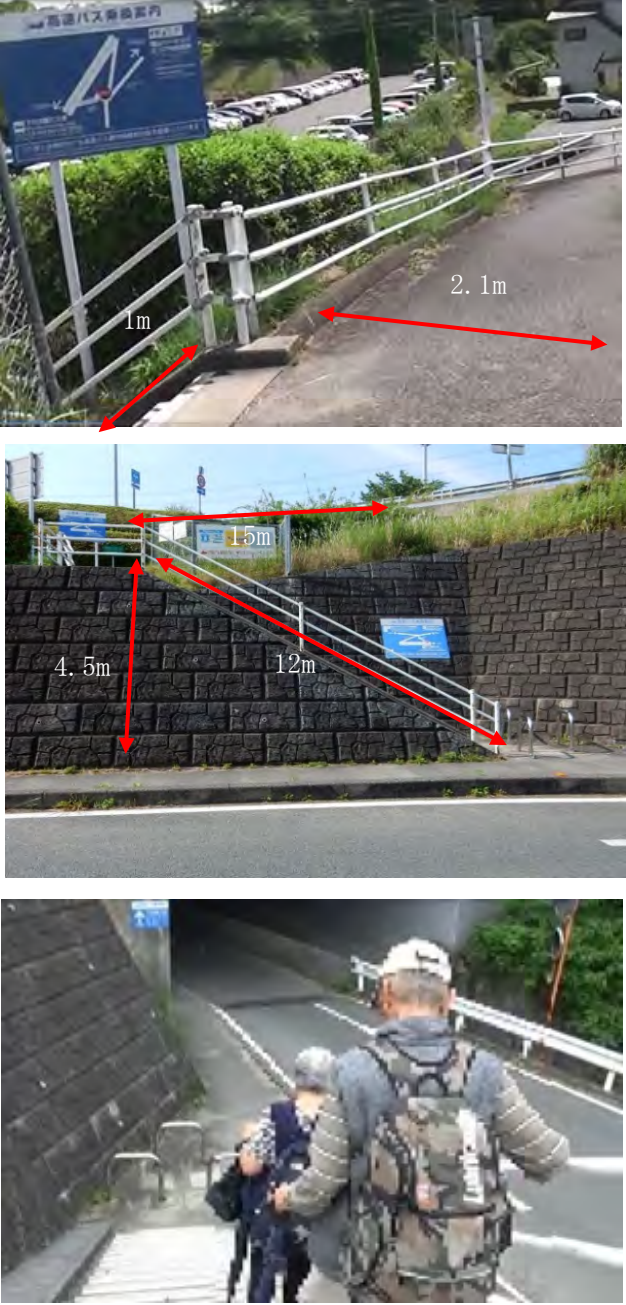
- i 最も長いスロープは約 127m あり、踊り場がない（上り線の①、②、④）。
- ii スロープの角度が最も急な場所で約 8 度となっている（上り線の①、下り線の⑤、⑥、⑧）。
- iii スロープ及び階段に転落防止柵はあるが、手すりはない（①～⑧）。
- iv スロープ及び階段に点字ブロックが設置されていない（ 〃 ）。
- v スロープのアスファルト舗装部分の路盤材の碎石サイズが大きい上、経年劣化による路面の凹凸がある（上り線の②、③、④、下り線の⑤、⑥）。

【基山PA（上り線側）の歩行者経路】

当該歩行者経路は以下の①から④である。

表1 上りPA歩行者経路の状況

No.	スロープの状況（写真）	スロープの角度、長さ等
① 上り線 バス 停 スロープ		<ul style="list-style-type: none"> ・角度（傾斜）約 6～8 度 （10.44～14.05%） ・長さ 65m ・幅 2.1m ・屋根あり ・路面はコンクリート ・手すりなし ・点字ブロックなし

No.	スロープの状況 (写真)	スロープの角度、長さ等
② 上り線バス停に通ずるスロープ、町道に通ずる階段	 <p>The top photograph shows a ramp starting from a concrete base that is 1m wide. The ramp itself is 2.1m wide and made of asphalt. A sign above the ramp indicates a 4-degree slope. The middle photograph shows a stone retaining wall with a ramp of 4.5m height and 12m length. The bottom photograph shows people walking up the stairs.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 角度 (傾斜) 約 4 度 (6.99%) • 長さ 25m • 幅 2.1m • 階段 (高さ) 4.5m、(長さ) 12m、(幅) 1m • 屋根なし • 路面はアスファルト • 手すりなし、転落防止柵 (高さ 82cm) あり • 点字ブロックなし

No.	スロープの状況 (写真)	スロープの角度、長さ等
③町道に通ずるスロープ／基山P.A (上り線側) 入口		<ul style="list-style-type: none"> ・角度(傾斜)約4度(6.99%) ・長さ53m ・幅2.1m ・屋根なし ・手すりなし、転落防止柵(高さ82cm)あり ・点字ブロックなし
④町道に通ずる階段／町道に通ずるスロープ		<ul style="list-style-type: none"> ・角度(傾斜)約4度(6.99%) ・長さ47.4m ・幅2.1m ・屋根なし ・手すりなし、転落防止柵(高さ82cm)あり ・点字ブロックなし

(注)当局の調査結果による。

【基山 PA（下り線側）の歩行者経路】

当該歩行者経路は以下の⑤から⑧である。当局が令和元年 6 月 2 日に現地を確認した際、80 代の老夫婦が歩行者経路の傾斜がきつく、路面が粗いため、移動するのに苦労している状況が確認された。

表 2 下り PA 歩行者経路の状況

No.	スロープの状況（写真）	スロープの角度、長さ等
⑤ 三叉路 町道	 <p>The photographs illustrate the physical characteristics of the slope. The top image shows the overall incline with a red arrow and the measurement '30.2m'. The middle image shows the width of the path with a red arrow and the measurement '2.1m'. The bottom image shows a section of the path with a red arrow and the measurement '9.5m'.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・角度（傾斜）約 8 度（14.05%） ・長さ 39.7m ・幅 2.1m ・屋根なし ・路面はアスファルト ・手すりなし、転落防止柵（高さ 77cm）あり ・点字ブロックなし

No	スロープの状況 (写真)	スロープの角度、長さ等
⑥ 三叉路↷基山PA (下り線側) 入口、下り線バス停に通ずるスロープ		<ul style="list-style-type: none"> ・角度 (傾斜) 約 8~10 度 (14.05~17.63%) ・長さ 25.3m ・幅 2.1m ・屋根なし ・路面はアスファルト ・手すりなし、転落防止柵 (高さ 77cm) あり ・点字ブロックなし
⑦ 二叉路下り線↷バス停に通ずるスロープ		<ul style="list-style-type: none"> ・角度 (傾斜) 約 4~6 度 (6.99~10.44%) ・長さ 14.75m ・幅 2.1m ・屋根一部あり (コンクリート) ・路面はコンクリート ・手すりなし ・点字ブロックなし

No	スロープの状況（写真）	スロープの角度、長さ等
⑧ スロープ ↓ 下り線バス停		<ul style="list-style-type: none"> ・角度（傾斜）約 6～8 度（10.44～14.05%） ・長さ 38.6m ・幅 2.1m ・路面はコンクリート ・屋根あり（透明プラスチック） ・手すりなし ・点字ブロックなし

（注）当局の調査結果による。

《法令等に基づく設置基準》

高速道路の SA 内や PA 内の歩行者経路に対してバリアフリー基準は適用されない。

また、NEXCO 西日本の内部規程である「設計要領第 6 集 建築施設編 第 1 編休憩用施設」（平成 30 年 7 月）には、身体障害者用駐車場等のスロープ等に関する規定が設けられているものの、高速道路の SA 内や PA 内の歩行者経路のバリアフリーに関する規定は設けられていない。

なお、道路及び旅客施設に係るバリアフリー基準である、移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令（平成 18 年国土交通省令第 116 号）及び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）において、歩行者経路の幅員、勾配等について以下のとおり規定されている。

○移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令（平成 18 年国土交通省令第 116 号）〈抜粋〉

（歩道）

第 3 条 道路（自転車歩行者道を設ける道路を除く。）には、歩道を設けるものとする。

（有効幅員）

第 4 条 歩道の有効幅員は、道路構造令第 11 条第 3 項に規定する幅員の値以上とするものとする。

2 自転車歩行者道の有効幅員は、道路構造令第 10 条の 2 第 2 項に規定する幅員の値以上とするものとする。

3 歩道又は自転車歩行者道（以下「歩道等」という。）の有効幅員は、当該歩道等の高齢者、障害者等の交通の状況を考慮して定めるものとする。

（舗装）

第 5 条 歩道等の舗装は、雨水を地下に円滑に浸透させることができる構造とするものとする。ただし、道路の構造、気象状況その他の特別の状況によりやむを得ない場合においては、この限りでない。

2 歩道等の舗装は、平たんで、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとするものとする。

（勾配）

第 6 条 歩道等の縦断勾配は、5 パーセント以下とするものとする。ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、8 パーセント以下とすることができる。

（注）1 道路構造令（昭和 45 年政令第 320 号）第 11 条第 3 項において、「歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては 3.5 メートル以上、その他の道路にあっては 2 メートル以上」とされている。

2 下線は当局が付した。

○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）〈抜粋〉

(移動等円滑化された経路)

第 4 条 公共用通路（旅客施設の営業時間内において常時一般交通の用に供されている一般交通用施設であつて、旅客施設の外部にあるものをいう。以下同じ。）と車両等の乗降口との間の経路であつて、高齢者、障害者等の円滑な通行に適するもの（以下「移動等円滑化された経路」という。）を、乗降場ごとに一以上設けなければならない。

6 移動等円滑化された経路を構成する傾斜路は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、この限りでない。

一 幅は、120 センチメートル以上であること。ただし、段に併設する場合は、90 センチメートル以上とすることができる。

二 勾配は、12 分の 1 以下(※)であること。ただし、傾斜路の高さが 16 センチメートル以下の場合には、8 分の 1 以下(※)とすることができる。

(※)1/12 は約 4.76 度(8.32%)、1/8 は約 7.12 度(12.49%)

三 高さが 75 センチメートルを超える傾斜路にあつては、高さ 75 センチメートル以内ごとに踏幅 150 センチメートル以上の踊り場が設けられていること。

(視覚障害者誘導用ブロック等)

第 9 条 通路その他これに類するもの（以下「通路等」という。）であつて公共用通路と車両等の乗降口との間の経路を構成するものには、視覚障害者誘導用ブロックを敷設し、又は音声その他の方法により視覚障害者を誘導する設備を設けなければならない。ただし、視覚障害者の誘導を行う者が常駐する二以上の設備がある場合であつて、当該二以上の設備間の誘導が適切に実施されるときは、当該二以上の設備間の経路を構成する通路等については、この限りでない。

3 階段、傾斜路及びエスカレーターの上端及び下端に近接する通路等には、点状ブロックを敷設しなければならない。

(乗降場)

第 23 条 バスターミナルの乗降場は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

一 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。

二 乗降場の縁端のうち、誘導車路その他の乗合バス車両の通行、停留又は駐車のために供する場所（以下この号において「乗合バス車両用場所」という。）に接する部分には、柵、点状ブロックその他の視覚障害者の乗合バス車両用場所への進入を防止するための設備が設けられていること。

三 当該乗降場に接して停留する乗合バス車両に車椅子使用者が円滑に乗降できる構造のものであること。

(注) 下線は当局が付した。

《利用者の意見・要望等》

高速基山バス停の利用者 228 人に対して、当局がインタビュー調査を実施したところ、歩行者経路の長さ、角度及び路面について改善を求める意見が 57 件あった。その主な内容は、以下のとおりである。

<長さ、角度>

- ・ 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 (60代女性)。
- ・ 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 (60代女性)。
- ・ 福岡空港に行く際に高速基山バス停を利用したが、上り線のスロープの傾斜が急だったので、大型のキャリーバッグを引っ張るのが大変だった (30代女性)。
- ・ スロープの傾斜が急で歩きにくい。また、路面の継ぎ目に引っ掛かってつまずきそうになったことが何度もある (70代女性)。
- ・ スロープの傾斜が急で歩きにくく、移動距離も長い (80代男性)。

<路面>

- ・ 下り線バス停から町道に下りる際に通る路面の舗装が粗く、がたつきを感じるので、路面をならしてほしい (20代女性)。
- ・ スロープの路面に凹凸がある上、劣化が進んでいるので、キャリーバッグを引いて移動するとガタガタと音がする (40代男性)。

《研究者等の意見》

高速基山バス停の基山PA内の歩行者経路の長さ、角度及び路面について、当局がバリアフリー分野等の研究者等の意見を聴取した結果は、以下のとおりである。

<長さ、角度>

- ・ 国土交通省が定める道路の移動等円滑化整備ガイドラインでは、歩道等の縦断勾配は5%と定められている。この5%の勾配でも、車椅子利用者にとっては傾斜が厳しいとの声をよく聴いている。当該基準を守るのは最低条件であるものの、やはり車椅子利用者の実情を踏まえると現行基準以上の対応が望ましい。その場合、必要なエビデンス(証拠)を得るための検証を要するが、高速道路は最も先進的なサービスを提供している施設であり、他のインフラに先駆けて対応されることを期待したい。スロープに関する考え方としては、単に勾配だけではなく、勾配×距離×フラットスペースの設置が関係している。勾配の延長は一定の距離でとどめ、フラットな休憩スペースを設ける必要がある。なお、重い荷物を運んでいる場合はなおさらであるが、通常車椅子走行においても、雨や風がある場合には路面の状態が悪くスロープの上り下りが危ない。スロープには屋根の設置が望ましいのではないか。また、バイクの進入抑制としても、屋根があることで半ば屋内空間という印象を与え、路面の色が違うことで歩道と認識させ、バイクの進入を抑制する心理的な効果があると思われる。さらに、手すりは必要であり、スロープの途中には休憩するベンチがあることが望ましい(九州大学羽野特任助教)。
- ・ 国土交通省が定める旅客施設の移動等円滑化基準では、スロープの傾斜は1/12(約5度)が目安とされている。高速基山バス停のスロープの傾斜(約8度)は、かなり急な

印象であり、高齢者やけが人には、つらいと思われる。転落防止柵は一部設置されているものの、利用者が握ることができる手すりをスロープの両側に設置することが望ましい。

また、スロープの延長が長い場合には、途中で休憩できるよう踊り場を設置する必要がある(九州看護福祉大学 西島元教授)。

<路面>

- ・ アスファルトの舗装が古いと思われ、手動車椅子の者や、それを押す者にとっては気になるかもしれない。水が流れ出すほどの降雨となると、多少は滑りやすくなると思われる(九州大学 島田学術研究員)。
- ・ 床がコンクリートのスロープは雨天時に滑るおそれがあるので、路面に滑り止めの筋を入れるべきである(九州看護福祉大学 西島元教授)。

《障害者等の団体の意見》

高速基山バス停の基山 PA 内の歩行者経路の長さ、角度及び路面について、当局が障害者等の団体（福岡県身体障害者福祉協会、福岡県盲人協会及び佐賀県身体障害者団体連合会）の意見を聴取した結果は、以下のとおりである。

<長さ>

- ・ 佐賀県の身体障害者 5 名（内訳：下肢障害 3 名、難聴 1 名、内部障害 1 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。下肢障害がある 81 歳の女性が、上り線バス停からトイレに向かう際、スロープの通路が長く手すりがないたため、歩くのがきつかったとのことであった(福岡県身体障害者福祉協会)。

<路面>

- ・ 車椅子利用者は、リフト付きのバスが運行していなければ、高速バスを利用することが困難である。また、高速基山バス停は、通路上に雨を遮る施設がないため、傘が使用できない車椅子利用者にとっては、雨天時の利用が困難となっている(福岡県身体障害者福祉協会)。

<その他(手すり、点字ブロック・転落防止柵)>

- ・ 手すりについては、車椅子利用者の顔の付近の高さに設置されることで、車椅子利用者にとって危険なことがあり、手すりを高い位置に設置すると、車椅子利用者にとって使い勝手が悪いことがある(福岡県身体障害者福祉協会)。
- ・ 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や高さのある転落防止柵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。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(福岡県盲人協会)。

《管理者の説明》

NEXCO 西日本九州支社

歩行者経路については、平成 7 年度の基山 PA の改築工事において整備したものであるが、当時の資料が残っておらず、詳細は不明である。

また、基山 PA 内の歩行者経路については、バリアフリー法の適用は受けず、現在の NEXCO 西日本の内部規程である設計要領において、路面の材質、点字ブロックの設置、勾配等を定めた基準はない。

NEXCO 西日本九州支社では、歩行者経路について通常の維持管理の範囲内で、手すりの設置は可能と考えるが、バリアフリー法における基準を踏まえ、基山 PA 内のスロープの勾配を抑えるために、スロープ等の構造そのものを変えらるとなると新たな用地取得も不可欠で、多額の費用が必要となる。さらに、地域住民の理解も不可欠であることから、地元自治体からの発意と費用負担が前提と考えている。

イ 高速基山バス停から基山 PA 内のトイレ等までの歩行者経路

《現地の状況》

基山 PA には、上り線側に 1 か所、下り線側に 2 か所トイレが設置されている。高速基山バス停周辺にはトイレが設置されていないため、高速バス利用者がトイレを利用する場合、基山 PA 内に設置されているトイレまで移動する必要がある。

上り線バス停に設置されている案内看板では、上り線バス停から上り線側の休憩施設までの距離は 200m、下り線側の休憩施設までの距離は 360m と表記されている。また、当局の職員が、上り線バス停から上り線側のトイレまでの距離及び下り線バス停から下り線側のトイレ（下り線バス停から最も近いサブトイレ）までの距離を計測したところ、それぞれ約 300m、約 130m であり、徒歩での所要時間はそれぞれ約 4 分、約 2 分であった。

当局が調査したところ、下り線側のトイレ（サブトイレ）及び休憩施設に向かう歩行者経路上に約 24 cm の段差^(注)が生じている箇所があり、車椅子での通行は困難となっている。

また、点字ブロックが敷設されておらず、視覚障害者による利用も困難となっている。

(注) 段差が 1 段の箇所（段差約 24 cm）と 2 段の箇所（1 段目の段差約 15 cm、2 段目の段差約 20 cm）がある。

図 2 バス停の案内看板の例



(注) 当局撮影

図3 歩行者経路上の段差の状況



(注) 当局撮影

《法令等に基づく設置基準》

高速道路の SA 内や PA 内の歩行者経路については、バリアフリー基準は適用されない。

なお、バリアフリー基準への適合義務がある旅客施設については、歩行者経路の構造等について以下のとおり規定されている。

○ 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〈抜粋〉

(移動等円滑化された経路)

第4条 公共用通路（旅客施設の営業時間内において常時一般交通の用に供されている一般交通用施設であって、旅客施設の外部にあるものをいう。以下同じ。）と車両等の乗降口との間の経路であって、高齢者、障害者等の円滑な通行に適するもの（以下「移動等円滑化された経路」という。）を、乗降場ごとに一以上設けなければならない。

5 移動等円滑化された経路を構成する通路は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

一 幅は、140センチメートル以上であること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、通路の末端の付近の広さを車椅子の転回に支障のないものとし、かつ、50メートル以内ごとに車椅子が転回することができる広さの場所を設けた上で、幅を120センチメートル以上とすることができる。

二 戸を設ける場合は、当該戸は、次に掲げる基準に適合するものであること。

イ 幅は、90センチメートル以上であること。ただし、構造上の理由によりやむを得ない場合は、80センチメートル以上とすることができる。

ロ 自動的に開閉する構造又は高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造のものであること。

- 三 次号に掲げる場合を除き、車椅子使用者が通過する際に支障となる段がないこと。
- 四 構造上の理由によりやむを得ず段を設ける場合は、傾斜路を併設すること。
- 五 照明設備が設けられていること。

(便所)

第13条 便所を設ける場合は、当該便所は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

- 一 便所の出入口付近に、男子用及び女子用の区別（当該区別がある場合に限る。）並びに便所の構造を音、点字その他の方法により視覚障害者に示すための設備が設けられていること。
 - 二 床の表面は、滑りにくい仕上げがなされたものであること。
 - 三 男子用小便器を設ける場合は、一以上の床置き式小便器、壁掛式小便器（受け口の高さが35センチメートル以下のものに限る。）その他これらに類する小便器が設けられていること。
 - 四 前号の規定により設けられる小便器には、手すりが設けられていること。
- 2 便所を設ける場合は、そのうち一以上は、前項に掲げる基準のほか、次に掲げる基準のいずれかに適合するものでなければならない。
- 一 便所内に車椅子使用者が円滑に利用することができる構造の便房（次条において「車椅子使用者用便房」という。）及び高齢者、障害者等が円滑に利用することができる構造の水洗器具を設けた便房がそれぞれ又は同一の便房として一以上（男子用及び女子用の区別があるときは、それぞれ一以上）設けられていること。
 - 二 高齢者、障害者等が円滑に利用することができる構造の便所であること。

第14条 前条第2項第1号の便房が設けられた便所は、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。

- 一 移動等円滑化された経路と便所との間の経路における通路のうち一以上は、第4条第5項各号に掲げる基準に適合するものであること。
- 二 出入口の幅は、80センチメートル以上であること。
- 三 出入口には、車椅子使用者が通過する際に支障となる段がないこと。ただし、傾斜路を設ける場合は、この限りでない。
- 四 出入口には、車椅子使用者用便房及び高齢者、障害者等が円滑に利用することができる構造の水洗器具を設けた便房が設けられていること。
- 五 出入口に戸を設ける場合は、当該戸は、次に掲げる基準に適合するものであること。
 - イ 幅は、80センチメートル以上であること。
 - ロ 高齢者、障害者等が容易に開閉して通過できる構造のものであること。
- 六 車椅子使用者の円滑な利用に適した広さが確保されていること。

(注) 下線は当局が付した。

なお、NEXCO 西日本の設計要領によると、「アプローチ広場^(注1)や主要な園路は、あらゆるお客様が安全に利用できることを念頭に置いた計画が必要とされる。(中略)なお、極力階段が生じない配置となるよう留意するものとし、やむを得ず階段が必要となる場合は、スロープを併せて計画するものとする。」^(注2)とされている。

(注)1 駐車場からレストランの建物やお手洗い等への移動及び休憩のための広場のこと

2 「設計要領第5集 造園」(平成28年8月西日本高速道路株式会社)から抜粋

《利用者の意見・要望等》

高速基山バス停の利用者228人に対して、当局がインタビュー調査を実施したところ、同バス停から基山PA内のトイレ等までの歩行者経路について改善を求める意見が22件あった。その主な内容は、以下のとおりである。

- ・ 高速基山バス停からトイレが遠いため、同バス停付近にもトイレがあった方がいいと思う(60代女性)。
- ・ 構造上やむを得ないことと承知しているが、高速基山バス停から休憩施設、トイレまでの移動経路が遠く感じる(30代男性)。

《研究者等の意見》

高速基山バス停から基山PA内のトイレ等までの歩行者経路について、当局がバリアフリー分野の研究者等の意見を聴取した結果は、以下のとおりである。

- ・ 高速バス利用者がトイレを利用する場合、基山PAのトイレまでかなり移動しなければならず、高齢者等には負担となる。高速基山バス停にもトイレを設置することが望ましい。

トイレは、男女に分かれたものよりも、性別や障害に関わらず使用できる小規模な「誰でもトイレ」の方が望ましい。子連れの方などが利用しやすく、LGBT(特にトランスジェンダー)の方も入りやすい(九州看護福祉大学 西島元教授)。

《障害者等の団体の意見》

高速基山バス停から基山PA内のトイレ等までの歩行者経路について、当局が障害者等の団体の意見を聴取した結果は、以下のとおりである。このうち、福岡県身体障害者福祉協会からは、下肢障害のある者が実際に同バス停を利用した際の体験談が聴かれた。

- ・ トイレがどこにあるかといった情報をバス停で音声案内により得ることができれば、近くにいる者に案内を頼んで、トイレまで移動することは可能であると思われる(福岡県盲人協会)。
- ・ 上り線バス停からトイレに向かう際、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(福岡県身体障害者福祉協会)。
- ・ 上り線バス停からトイレまでの移動距離が長かった(福岡県身体障害者福祉協会)。
- ・ 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(佐賀県身体障害者団体)

連合会)。

- ・ 足の不自由な障害者にとっては、100m 移動することも大変であるため、離れた場所にトイレがあると、安心してバス停を利用できない。長時間待つこともある高速バスのバス停であればなおさらである。バス停やその付近の駐車場部分にトイレを併設することが望ましい。パーク&ライド駐車場に障害者が使えるトイレを設置することも一つの方策ではないか（佐賀県身体障害者団体連合会）。

《管理者の説明》

NEXCO 西日本九州支社

高速基山バス停を始め、NEXCO 西日本九州支社が維持管理の主体となっている高速道路に設置されているバス停については、当該高速道路の付属物として、NEXCO 西日本九州支社が維持管理や修繕等を行っている。

ただし、高速バス停の新設や大規模な改築に当たっては、地元の方々の利便性向上が主な目的であることから、基本的に自治体負担で整備をお願いしているところである。

(2) 基山 PA 内の歩行者経路の進入防止柵

《現地の状況》

高速基山バス停の歩行者経路には、下図のとおり、NEXCO 西日本九州支社により、基山 PA の上り線側に 4 か所、下り線側に 3 か所の計 7 か所に進入防止柵（車止め）が設置されている。

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（表 3 の③、④及び⑤参照）。

図 4 高速基山バス停の歩行者経路における進入防止柵の設置場所

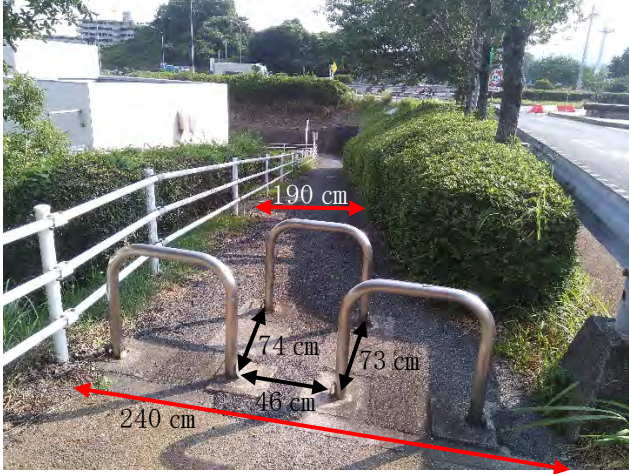


表 3 進入防止柵の状況

No.	進入防止柵の状況 (写真)	柵の間隔、段差等
① 上り線バス停		柵の数：1 柵の高さ、幅 高さ 65 cm × 幅 69 cm 柵の設置間隔 横 45、88 cm 路面と柵の土台の段差 なし
② 基山PA (上り線側)		柵の数：3 柵の高さ、幅 高さ 67 cm × 幅 69 cm 柵の設置間隔 縦 74、75 cm、横 48 cm 路面と柵の土台の段差 1 cm程度
③ 上り線出入口スロープ		柵の数：3 柵の高さ、幅 高さ 66 cm × 幅 69 cm 柵の設置間隔 縦 76 cm、横 50 cm 路面と柵の土台の段差 1 cm程度

No.	進入防止柵の状況(写真)	柵の間隔、段差等
③ 上り線 出入口スロープ	 <p data-bbox="309 801 938 840">ベビーカーでの通行に苦慮している様子</p>	
④ 上り線 出入口階段	 <p data-bbox="309 1803 938 1881">キャリーバッグを引いた状態の通行の様子</p>	<p data-bbox="965 846 1353 1176"> 柵の数：3 柵の高さ、幅 高さ 67 cm × 幅 69 cm 柵の設置間隔 縦 74 cm、横 48 cm 路面と柵の土台の段差 1 cm程度 </p>

No.	進入防止柵の状況(写真)	柵の間隔、段差等
⑤ 下り線 出入口 スロープ	 <p>キャリーバッグを引いた状態の通行の様子</p>	柵の数：3 柵の高さ、幅 高さ 65 cm × 幅 69 cm 柵の設置間隔 縦 75、77 cm、横 46 cm 路面と柵の土台の段差 1 cm程度
⑥ 下り線 バス停		柵の数：1 柵の高さ、幅 高さ 64 cm × 幅 69 cm 柵の設置間隔 横 67 cm 路面と柵の土台の段差 なし

No.	進入防止柵の状況(写真)	柵の間隔、段差等
⑦ 基山 PA (下り線側)		柵の数：3 柵の高さ、幅 高さ 65 cm×幅 69 cm 柵の設置間隔 縦 73、74 cm、横 46 cm 路面と柵の土台の段差 1 cm程度

(注) 当局の調査結果による。

《法令等に基づく設置基準》

進入防止柵の材質、形状、設置場所等に関する法令上の基準はなく、また、NEXCO 西日本の設計要領においても、進入防止柵の材質、形状、設置場所等に関する基準は設けられていない。

《利用者の意見・要望等》

高速基山バス停の利用者 228 人に対して、当局がインタビュー調査を実施したところ、歩行者経路の進入防止柵について改善を求める意見が 34 件あった。その主な内容は、以下のとおりである。

- ・ 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歩行者経路の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 (60 代女性)。
- ・ 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 (20 代女性)。
- ・ 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」(図 5 参照)に変更した方がよいのではないかと (50 代男性)。

《研究者等の意見》

高速基山バス停の進入防止柵について、当局がバリアフリー分野の研究者等の意見を聴取した結果は、以下のとおりである。

- 私は、電動車椅子を使用しているが、介助者を伴って高速バスを時々利用している。高速基山バス停を利用したことはないが、写真を見る限り、進入防止柵の間隔が狭く、私の場合、車椅子での通行は介助者がいたとしても不可能である。カーブを描く形状の進入防止柵（図5参照）であれば、バイクの進入を防ぎつつ、車椅子やベビーカーはスムーズに通行できるのではないかと思われる。

車椅子利用者が単独で高速基山バス停を利用できるようにするためには、施設の大規模な改修が必要となり、すぐに対応することは難しいと思うが、介助者がいる車椅子利用者、足の弱い高齢者、ベビーカー利用者などを想定したバリアフリーは進めていくべきではないか。進入防止柵を改良するだけでも、高速基山バス停を利用できる交通弱者の幅は広がると思う（九州大学 島田学術研究員）。

図5 車椅子利用者が通行できる進入防止柵の例



(注)基山PA（上り線側）の業務用駐車場において当局が撮影

- 基山PAへのバイク等の進入を防ぐことと、車椅子利用者がスムーズに通行できるようにすることは、相反する面があり、進入防止柵の改良で対処するのは双方を満たすことが難しい場合もあると思う。防犯カメラを設置して、ナンバープレートを記録できるようにすることも一つの方法ではないか。
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。バリアフリーの対応が費用面で難しい施設であっても、できるところ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 羽野特任助教）。
- 基山PAの出入口に設置されている進入防止柵は、間隔が狭く、車椅子だけでなく、ベビーカー利用者や歩行器・松葉杖を使っている方なども通行が難しいものとなっている。高速バスが車椅子での利用が困難な構造であるとして

も、介助者が押す車椅子で移動する方もおり、車椅子での利用を一切考慮していないような構造は改めていく必要があるのではないかと。

車椅子利用者が通る都度、柵を外すことは現実的ではないので、二輪車の乗り入れ禁止を訴求する看板と監視カメラを設置し、柵を撤去することも考えてよいのではないかと。最近では、高性能のセンサーで二輪車等の進入を感知し警告のアナウンスが流せるようなものもある（九州看護福祉大学 西島元教授）。

《障害者等の団体の意見》

高速基山バス停の進入防止柵について、当局が障害者等の団体の意見を聴取した結果は、以下のとおりである。

- ・ 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（福岡県身体障害者福祉協会）。
- ・ 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（福岡県盲人協会）。
- ・ 基山 PA の出入口に進入防止柵（車止め）が設置されているため、車椅子利用者が同 PA 内に入ることは困難である（佐賀県身体障害者団体連合会）。

《管理者の説明》

NEXCO 西日本九州支社

基山 PA には、高速バス利用者や休憩施設の利用者のために、町道に面して歩行者の出入口を設置している。歩行者の安全確保や不正通行（料金所を経ずに高速道路へ進入又は高速道路外へ退出すること）の防止のため、各出入口には進入防止柵を設置し、自転車やバイクが基山 PA 内に進入できないようにしている。

(3) 基山 PA 内の歩行者経路の照明

《現地の状況》

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のスロープ（注）、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、以下のとおり、半地下のスロープ及びボックスカルバートに照明を設置している。

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、夜は暗くて上り・下り線バス停や休憩施設、トイレ等への歩行者経路を記載した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。

- ・ 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。
- ・ 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。


（注） 下り線については、最も高速基山バス停寄りの半地下スロープの屋根は同バス停上屋の延長部分となっており、その天井部に照明が設置されている。

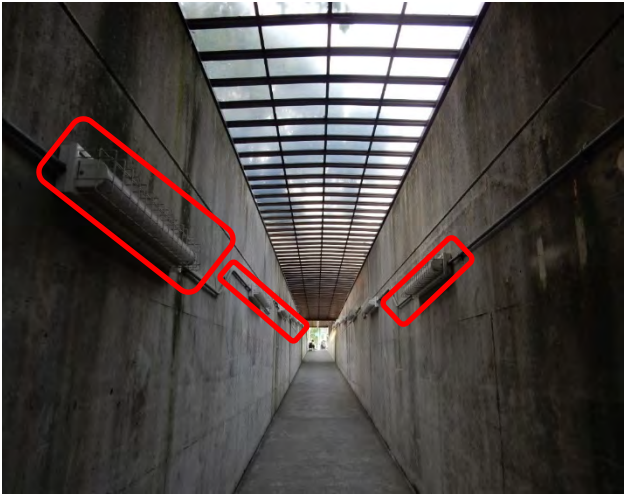







図 6 高速基山バス停の歩行者経路における照明の設置場所






表 4 歩行者経路の照明の概況

No.	照明の状況(写真)	①照明の設置状況、②設置数、③測定日時、④測定結果
①上り線半地下スロープ(バス停寄り)		① 天井部に設置 ② 6基 ③ 6月13日 18:30 (点灯前) ④ 168~170 lx

No.	照明の状況(写真)	①照明の設置状況、②設置数、③測定日時、④測定結果等
②上り線半地下スロープ（ボックスカルバート寄り）		① 側面に設置 ② バス停に向かって右側 6基、左側 7基 ③ 6月13日 18:30（点灯前） ④ 9.6～36～55 lx （注）ボックスカルバートに近い位置ほど太陽光が差し込まないため、照度が低くて暗くなる。
③上り線ボックスカルバート		① 壁面に設置 ② バス停に向かって右側 2基、左側 1基 ③ ア 5月31日 18:45（点灯後） イ 6月13日 18:30（点灯前） ④ ア 10 lx イ 2.4～4.6 lx
④上り線露天スロープ（町道から上り線バス停、上り線休憩施設の入口）		① 未設置 ② — ③ 6月13日 20:30 ④ 1.2 lx

No.	照明の状況(写真)	①照明の設置状況、②設置数、③測定日時、④測定結果等
⑤下り線半地下スロープ(バス停寄り)		① 天井部に設置 ② 12基 ③ ア 6月13日18:47(点灯後) イ 6月13日20:13(点灯後) ④ ア 167~170lx イ 155lx(3基未点灯)
⑥下り線半地下スロープ(ボックスカルバート寄り)		① 側面に設置 ② バス停に向かって右側3基、左側3基 ③ 6月13日20:13(点灯後) ④ 56~57lx
⑦下り線ボックスカルバート		① 側面に設置 ② バス停に向かって右側2基、左側1基 ③ ア 5月31日18:45(点灯後) イ 6月13日18:47(点灯後) ウ 6月13日20:13(点灯後) ④ ア 140lx イ 65~70lx ウ 33~35lx

No.	照明の状況(写真)	①照明の設置状況、②設置数、③測定日時、④測定結果等
⑧下り線露天スロープ(町道から下り線バス停、下り線休憩施設の入口)		① 未設置 ② — ③ 6月13日 20:10 ④ 15/x
⑨下り線露天スロープ(下り線バス停、休憩施設の分岐付近)		① 未設置 ② — ③ 6月13日 20:10 ④ 2.3/x
⑩下り線露天スロープ(⑧と⑨の中間地点)		① 未設置 ② — ③ 6月13日 20:10 ④ 1.0/x

(注) 当局の調査結果による。

《法令等に基づく設置基準》

「道路照明施設設置基準」(平成19年9月5日付け国都街第19号・国道交安第29号国土交通省都市・地域整備局長・道路局長連名通知)において、高速自動車国道等の局部照明(交差点、橋梁、歩道等、インターチェンジ、休憩施設など必要な箇所を局部的に照明すること)については、①インターチェンジ、②料金所広場、③休憩施設においては原則として照明施設を設置するものとされ、また、①道路の幅員構成、線形が急激に変化する場所、②橋梁、③乗合自動車停留施設、④上記以外で局部照明を必要とする特別な状況にある場所においては必要に応じて照明施設を設置するのがよいとされているが、具体的な照度に関する基準は規定されていない。

ただし、NEXCO西日本の「設計要領第7集 電気施設編 第4編道路照明設備」(平成29年7月)では、プラットホーム(バス停)とその付近の平均路面照度は10 lxと規定されている。

《利用者の意見・要望等》

高速基山バス停の利用者228人に対して、当局がインタビュー調査を実施したところ、歩行者経路の照明について改善を求める意見が18件あった。その主な内容は、以下のとおりである。

- ・ 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(60代女性)。
- ・ 通路(ボックスカルバート)の箇所の照明は暗く感じるので、改善してほしい(20代女性、60代男性)。
- ・ 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(20代女性)。

《管理者の説明》

NEXCO西日本九州支社

設計要領では、本線、休憩施設の駐車場・歩道、バス停等の照度が規定されているが、バス停の歩行経路上のスロープに通ずる通路については明確な基準はないため、個別に対応を行っている。

また、定期的な点検を実施するとともに、照明が切れた場合の電球交換等は随時行っているところである。

(4) 高速基山バス停から基山 PA 内施設への乱横断

《現地の状況》

高速基山バス停の周辺にはトイレは設置されておらず、高速バス利用者がトイレを使用する場合、基山 PA 内に設置されているトイレに徒歩で移動する必要がある。

上り線バス停から基山 PA の上り線側のトイレまでの歩行者経路は約 300m の距離があり、当該経路には傾斜約 8 度のスロープが含まれているため、成人男性が徒歩で歩いて片道約 4 分を要する。また、下り線バス停から下り線側のトイレまでの歩行者経路は約 130m の距離があり、当該経路には傾斜約 8 度のスロープが含まれているため、成人男性が徒歩で歩いて片道約 2 分を要する。

高速基山バス停においては、事故防止の観点から、高速バス利用者が駐車場等の車両通行エリアに立ち入らないよう、駐車場の横断禁止を注意喚起する看板が上り・下り線バス停にそれぞれ 1 基ずつ設置されている。また、同様の注意喚起のスタンドサインが下り線バス停に 2 基設置されている。上り・下り線バス停の看板は西鉄が、下り線バス停のスタンドサインは NEXCO 西日本九州支社が設置したものである。

しかし、下図のとおり、駐車場を横断すると、高速基山バス停とトイレとを直線的に移動することができ、その距離は上り線バス停で約 140m、下り線バス停で約 40m と、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。高速基山バス停から駐車場への立入りを防止する柵や植栽の設置が不十分なこともあり、当局が現地調査を行った 3 日間において、多数の高速バス利用者が駐車場を横断している状況がみられた。

図 7 高速基山バス停とトイレとを結ぶ歩行者経路及び乱横断のルート



表5 乱横断の状況

乱横断の状況等 (写真)	
<p>上り線バス停</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="263 235 960 752"> <p>440 cm</p> </div> <div data-bbox="976 235 1428 752"> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div data-bbox="263 763 847 1182"> </div> <div data-bbox="863 763 1439 1182"> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <p>駐車場側の植栽とガードレールとの隙間</p> <p>横断禁止を注意喚起する看板</p> <p>駐車場を横断する高速バスの乗客</p> </div>
<p>下り線バス停</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="263 1276 847 1713"> <p>170 cm</p> </div> <div data-bbox="863 1276 1439 1713"> <p>460 cm</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;"> <p>駐車場側の植栽の隙間</p> </div>



横断禁止を注意喚起する看板とスタンドサイン
(左は西鉄、中央と右は NEXCO 西日本九州支社
が設置)



駐車場を横断する高速バスの乗客

(注) 当局の調査結果による。

《法令等に基づく設置基準》

NEXCO 西日本の内部規程において、駐車場内を歩行者が横断することを直接的に禁止する規定はないものの、同社では、駐車場内は車両が通行するため、あらゆるお客様が安全に休憩施設等を利用できるよう歩行者経路を整備しているとしている。

また、社会実験実施計画書(案)においては、乱横断防止対策として、NEXCO 西日本九州支社及びバス事業者において以下の対応を実施することとされている。

- ① 乱横断者の動線を遮断する植栽の設置(下り線バス停)
- ② 横断防止を喚起する看板を設置(上り・下り線バス停)

なお、NEXCO 西日本の「設計要領第 5 集 造園」(平成 28 年 8 月)においては、PA 内の植栽や柵は、利用者による乱横断の防止も設置目的の一つとされているが、必要に応じて設置するものとされており、高速道路のバス停に設置する場合についての具体的な規定は設けられていない。

《利用者の意見・要望等》

高速基山バス停の利用者 228 人に対して、当局がインタビュー調査を実施したところ、同バス停から基山 PA 内施設への乱横断について 7 件の意見があった。その主な内容は、以下のとおりである。

- ・ 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(60代女性)。
- ・ 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(70代女性)。

《管理者の説明》

NEXCO 西日本九州支社

内部規程において、駐車場内を歩行者が横断することを禁止する規定はないものの、駐車場内は車両が通行する。高速基山バス停の利用に当たっては歩行者と車両との交錯を極力避けるため歩行者経路を整備しており、遠回りになるが、そちらを利用させていただきたい。

社会実験実施計画書（案）において、NEXCO 西日本九州支社は、下り線バス停からトイレ・休憩施設に向かうため駐車場を横断する高速バスの利用者の動線を遮断するための植栽を行うこととされているが、駐車場を横断しないよう呼び掛けるスタンドサイン（看板）を設置することで対応している。植栽を行わなかった理由は、当時の記録が残っておらず不明である。

なお、平成 28 年度以降の事故履歴を確認したが、基山 PA において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

《現地の状況》

高速基山バス停の待合所及びバスバースは、基山PAの上り線側においては、高速バス専用の側道（バスレーン）に設置されており、下り線側においては、同PA内の出口付近に設置されている。待合所の構造は、高速バスレーン向きの面が透明な素材、基山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。

上り線、下り線ともバスバース（高速バスの停車区画）は2か所となっており、上り線は福岡方面（天神、博多、福岡空港）と北九州方面・降車専用に分かれており、下り線は熊本、宮崎、鹿児島方面と大分、佐賀、長崎方面に分かれている。

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、待合所の上屋内が暑いため上屋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車しようとする利用者がみられた。

表 6 待合所及びバスバースの状況

	待合所及びバスバースの状況（写真）	待合所の大きさ等
待合所・バスバース（上り線）		(長さ)15.6m×(幅)6.8m (路面からの高さ)18cm

	待合所及びバスバースの状況	待合所の大きさ等
待合所・バスバース（上り線）	  	<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px;"> <p>路面上のバスバースの表示が消えている。 (令和元年6月2日撮影)</p> </div>
待合所・バスバース（下り線）		<p>(長さ)25.3m×(幅)4.7m (路面からの高さ)18cm</p>

	待合所及びバスバースの状況	待合所の大きさ等
待合所・バスバース（下り線）		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>遮光板が設置されているものの、隙間があり、西日が差し込む状況である。(令和元年6月2日撮影)</p> </div>

(注) 当局の調査結果による。

《法令等に基づく設置基準》

バス停については、バスターミナルを除き、バリアフリー基準は適用されず、また、高速自動車国道においては、休憩施設、トイレ等の建築物を除き、バリアフリー基準は適用されない。

また、NEXCO 西日本の「設計要領第4集 バスストップ幾何構造編」（平成17年10月）において、バス停の長さや幅についての基準が設けられているものの、待合所の構造やバスバースの表示に関する規定は設けられていない。

《利用者の意見・要望等》

高速基山バス停の利用者228人に対して、当局がインタビュー調査を実施したところ、同バス停の待合所やバスバースについて改善を求める意見が15件あった。その主な内容は、以下のとおりである。

<待合所に関する要望>

- ・ 待合所（下り線）に西日防止のためのブラインドを設置してほしい(60代男性)。
- ・ 待合所（下り線）で高速バスを待っている間、西日で暑い(60代女性)。
- ・ 待合所（上り線）は、朝日が差し込んで暑い(40代女性)。

<バスバースに関する要望>

- ・ 待合所（上り線）において、降車専用のバスが①のバスバースに止まり、乗車できるのか紛らわしいことがある(40代女性)。
(注)降車専用のバスは②のバスバースで停車することになっている。
- ・ 待合所（下り線）において、②のバスバースに大分方面行きのバスと佐賀方面行きのバスが停車するため、大分方面に行きたいのに佐賀方面に戻るのかと不安になったことがある(60代女性)。
- ・ 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(50代男性)。

《研究者等の意見》

高速基山バス停の待合所及びバスバースについて、当局がバリアフリー分野の研究者等の意見を聴取した結果は、以下のとおりである。

- ・ 高速道路のバス停は職員が常駐していないものが大半であり、また、手助けが欲しいときにバス会社に連絡すべきか高速道路会社に電話すべきか見当がつかないので、インターホンなどですぐに連絡が取れるような体制があると助かる（九州大学 島田 学術研究員）。
- ・ 路面のコンディションを考えると、雨や風がある場合には、きついことがあると思われるため、屋根の設置が望ましいのではないかと。また、路面の色が違っていると心理的に歩道と認識するような効果があると思われる（九州大学 羽野 特任助教）。

《障害者等の団体の意見》

高速基山バス停の待合所及びバスバースについて、当局が障害者等の団体の意見を聴取した結果は、以下のとおりである。

- ・ 協会関係者の下肢障害がある男性が高速基山バス停を利用したときに、待合所が狭く、また、待合所とスロープとの間に段差があり、歩行の際に支障があった（福岡県身体障害者福祉協会）。
- ・ 高速基山バス停には、現状では待合所等に点字ブロックや高さのある転落防止柵が設置されておらず、視覚障害者が介助者なしで利用することは困難である。当会の会

員が、高速基山バス停の利用を検討したものの、これらの理由で断念している例もあるので、是非整備してほしい（福岡県盲人協会）。

《管理者の説明》

NEXCO 西日本九州支社

○ 高速基山バス停の待合所について

現在の高速基山バス停の待合所については、平成 23 年度に高速道路関連社会貢献協議会（平成 17 年 8 月から 25 年 3 月）が、整備したものである。同協会は、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）第 24 条に基づき、道路管理者に代わって工事を行い、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構が資産を引き受けたものである。

また、下り線バス停の待合所には、平成 30 年 8 月に遮光板を設置している。

○ バスバースについて

平成 19 年の社会実験により整備されたものである。バスバースの路面表示に関する基準がなく、形状等については、社会実験における関係者の協議により定めたものと思われる。

2 NEXCO 西日本九州支社管理外の施設・設備

(1) 町道の歩道及び照明


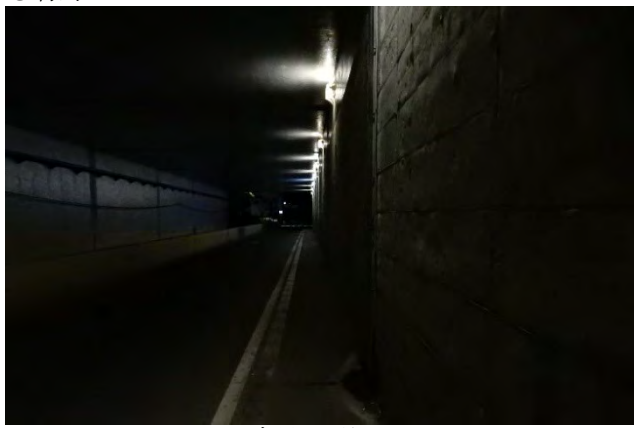
《現地の状況》

高速基山バス停の上り線バス停と下り線バス停との間を行き来するには、一旦、基山PAを出て、九州自動車道と交差する町道を経由しなければならない。

当該区間は、九州自動車道の高架下（ボックスカルバート）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、車道の幅員が約 4.6m、歩道の幅員が約 1m となっている。当局の現地調査において、歩道の幅員が狭いためすれ違えない歩行者が車道に降りて歩いている状況が確認された。特に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、すれ違いが困難となっている状況であった。

また、当該区間には、9 基の照明が設置されており、夜間だけでなく昼間も全ての照明が点灯している。当局の現地調査で実際に計測（令和元年 6 月 13 日）したところ、昼間の高架下中央部の歩道の照度は、21.9 から 25.4 lx 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。夜間の高架下中央部の歩道の照度は 3.9 から 19.8 lx であり、照明から少し離れると足元が見えにくい状況であった。

表 7 町道（高架下の区間）の状況

町道（高架下の区間）の状況（写真）	道路の幅員、照度
 <p data-bbox="201 1413 837 1473">歩行者がすれ違えずに車道に降りて通行している様子</p>	<p data-bbox="868 1003 1166 1037">車道の幅員：約 4.6m</p> <p data-bbox="868 1048 1134 1081">歩道の幅員：約 1m</p> <p data-bbox="868 1093 1027 1126">昼間の照度</p> <p data-bbox="900 1144 1337 1178">高架下中央部：21.9～25.4 lx</p> <p data-bbox="900 1189 1273 1223">高架下の外：30,370 lx</p>
 <p data-bbox="448 1899 596 1928">夜間の状況</p>	<p data-bbox="868 1574 1027 1608">夜間の照度</p> <p data-bbox="900 1626 1321 1659">高架下中央部：3.9～19.8 lx</p> <p data-bbox="900 1671 1305 1704">高架下の外：1.2～3.6 lx</p>

(注) 当局の調査結果による。

《法令等に基づく設置基準》

当該町道は、道路構造令第3条第1項及び第2項の道路の区分において、第三種第4級に該当する。道路構造令第11条第1項において、歩行者の交通量が多い第三種の道路には歩道を設けるものとされているが、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合はこの限りでないとしている。また、同条第3項において、歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあっては3.5m以上、その他の道路にあっては2m以上とするものとされている。

また、道路照明施設設置基準において、歩道等の利用者が道路を横断するおそれがあり、自動車交通量及び歩道等の利用者数の多い区間等には必要に応じて照明を設置することとされており、幹線・補助幹線道路における平均路面輝度^(注)の基準は0.5cd/m²（カンデラ/平方メートル）とされている。

(注) 輝度は、「発光面からある方向の光度（単位時間当たりの放射エネルギーを視覚により評価したもの）をその方向への正射影面積で割った値」であり、平均路面輝度は、「運転者の視点から見た路面の平均輝度」である。単位は、いずれもcd/m²である。

《利用者の意見・要望等》

高速基山バス停の利用者228人に対して、当局がインタビュー調査を実施したところ、町道の高架下部分の歩道や照明について改善を求める意見が41件あった。その主な内容は、以下のとおりである。

- ・ 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（40代女性）。
- ・ 町道の高架下部分は、夜間はとても暗く、一人で移動する場合は、夜間は利用しないようにしている。もっと明るくしてほしい（20代女性）。
- ・ 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り、危険である。歩道の幅を広げてほしい（50代男性）。

《研究者等の意見》

高速基山バス停の乗り継ぎ経路となっている当該町道について、当局がバリアフリー分野の研究者等の意見を聴取した結果は、以下のとおりである。

- ・ かなり以前に整備したインフラを利用しているため、限界はあると思うが、高速基山バス停における高速バスの乗り継ぎは先進的な取組であり、この乗り継ぎのシステムを支えるインフラについても先進的な整備が実施されると、利用者満足度の向上が期待できる。また、高速バスは夜間の利用者も少なくないことから、明るさの確保も必要になるとと思われる（九州大学 羽野特任助教）。
- ・ 町道の歩道は幅員が狭く、高齢者、障害者などは車道側に転倒してしまう危険性がある。高架下の壁側に手すりをつけるとともに、車道側にガードレールを設置することが望ましい。高架下の構造上困難かもしれないが、歩行者同士が円滑にすれ違うことができるスペースを確保することが望ましい（九州看護福祉大学 西島元教授）。

《障害者等の団体の意見》

高速基山バス停の乗り継ぎ経路となっている当該町道について、当局が障害者等の団体の意見を聴取した結果は、以下のとおりである。

- ・ 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（福岡県身体障害者福祉協会）。
- ・ 目に障害がある者の中には、普段利用している経路であれば点字ブロックがなくても移動可能な者も少なくないが、利用したことがない経路を単独で移動する場合は、点字ブロックと転落防止柵が設置されていないと安全に移動することは難しい。

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や高さのある転落防止柵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。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（福岡県盲人協会）。

- ・ 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、歩道と車道の間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（佐賀県身体障害者団体連合会）。

《管理者の説明》

基山町建設課

当該町道については、令和元年度から5か年間で改良工事を実施する予定である。本年度中に九州自動車道高架下の区間の工事を予定しており、当該町道に並行して設置されている水路を暗渠きよにして道路敷とし、車道は片側1車線で十分な幅員を確保する計画である。また、歩道も2m以上の幅員を確保し、照明についても新たに設置する予定である。なお、歩道と車道とは段差を設けず境界ブロックで区分することとしており、柵を設置する予定はない。

(2) 高速基山バス停の運行情報表示板等

《現地の状況》

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・現在地が表示される運行情報表示板を設置・管理している(表8の①、②)。


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(表8の③)。

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。

- ・ 運行情報表示板は、待合所の上屋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。
- ・ 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。

表8 運行情報表示板等の設置状況

No.	設置状況(写真)	設置場所																		
① 運行情報表示板	<table border="1"> <tr> <td>大分 スーパーノンストップ</td> <td>大分交通</td> <td>20:34 千鳥橋JCT</td> </tr> <tr> <td>佐賀第二合同庁舎 佐賀バスセンター</td> <td>西鉄バス</td> <td>20:27 千鳥橋JCT</td> </tr> <tr> <td>別府(北浜) ノンストップ</td> <td>西鉄高速バス</td> <td>20:30 福岡空港国際</td> </tr> <tr> <td>都城・宮崎駅 スーパーフェニックス号</td> <td>宮崎交通</td> <td>20:33 半道橋ランプ</td> </tr> <tr> <td>由布院駅前 各停</td> <td>日田バス</td> <td>20:35 西鉄天神高速</td> </tr> <tr> <td>ホテルヴェルデ前 新大牟田駅</td> <td>西鉄バス</td> <td>20:40 福岡空港国内</td> </tr> </table>	大分 スーパーノンストップ	大分交通	20:34 千鳥橋JCT	佐賀第二合同庁舎 佐賀バスセンター	西鉄バス	20:27 千鳥橋JCT	別府(北浜) ノンストップ	西鉄高速バス	20:30 福岡空港国際	都城・宮崎駅 スーパーフェニックス号	宮崎交通	20:33 半道橋ランプ	由布院駅前 各停	日田バス	20:35 西鉄天神高速	ホテルヴェルデ前 新大牟田駅	西鉄バス	20:40 福岡空港国内	下り線バス停待合所内
大分 スーパーノンストップ	大分交通	20:34 千鳥橋JCT																		
佐賀第二合同庁舎 佐賀バスセンター	西鉄バス	20:27 千鳥橋JCT																		
別府(北浜) ノンストップ	西鉄高速バス	20:30 福岡空港国際																		
都城・宮崎駅 スーパーフェニックス号	宮崎交通	20:33 半道橋ランプ																		
由布院駅前 各停	日田バス	20:35 西鉄天神高速																		
ホテルヴェルデ前 新大牟田駅	西鉄バス	20:40 福岡空港国内																		
② 運行情報表示板	<table border="1"> <tr> <td colspan="2"></td> <td>20:58 現在の状況</td> </tr> <tr> <td>行先 経由</td> <td>運行会社</td> <td>所定時刻 現在地</td> </tr> <tr> <td>福岡空港国際線 福岡空港 国内線ターミナル</td> <td>西鉄高速バス</td> <td>20:12 通過済</td> </tr> <tr> <td>天神 高速</td> <td>西鉄バス</td> <td>20:53 通過済</td> </tr> <tr> <td>福岡・天神 博多駅経由</td> <td>九州産交バス</td> <td>20:53 まもなく到着</td> </tr> <tr> <td>福岡空港 国内線</td> <td>西鉄バス</td> <td>21:14 十三部</td> </tr> </table>			20:58 現在の状況	行先 経由	運行会社	所定時刻 現在地	福岡空港国際線 福岡空港 国内線ターミナル	西鉄高速バス	20:12 通過済	天神 高速	西鉄バス	20:53 通過済	福岡・天神 博多駅経由	九州産交バス	20:53 まもなく到着	福岡空港 国内線	西鉄バス	21:14 十三部	上り線バス停待合所内
		20:58 現在の状況																		
行先 経由	運行会社	所定時刻 現在地																		
福岡空港国際線 福岡空港 国内線ターミナル	西鉄高速バス	20:12 通過済																		
天神 高速	西鉄バス	20:53 通過済																		
福岡・天神 博多駅経由	九州産交バス	20:53 まもなく到着																		
福岡空港 国内線	西鉄バス	21:14 十三部																		

No.	設置の状況(写真)	設置場所
③ 路線図・時刻表		下り線バス停待合室内

(注) 当局の調査結果による。

《法令等に基づく設置基準》

旅客自動車運送事業運輸規則（昭和 31 年運輸省令第 44 号）では、路線図・時刻表等に関する基準について、以下のとおり定められており、「現在の運行状況」（例えば、「ほぼ定刻」、「〇分遅れ」など）や「空席情報」（例えば、空席：〇、若干の空席：△、満席：×、不明：－ など）については、法令上、バス停における掲示事項として定められていない。

○ 旅客自動車運送事業運輸規則第 5 条第 2 項〈抜粋〉

(掲示事項)

第 5 条 (略)

2 路線定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業者は、次に掲げる事項を停留所において、公衆に見やすいように掲示しなければならない。

一 事業者及び当該停留所の名称

二 当該停留所に係る運行系統

三 前号の運行系統ごとの発車時刻（運行回数の頻繁な運行系統にあっては、始発及び終発の時刻並びに運行間隔時間をもって代えることができる。）

四 一の停留所に係る二以上の乗降場所がある場合又は二以上の停留所が相互に近接している場合であって旅客の利便のため必要があるときは、他方の乗降場所又は停留所に係る運行系統及びその位置

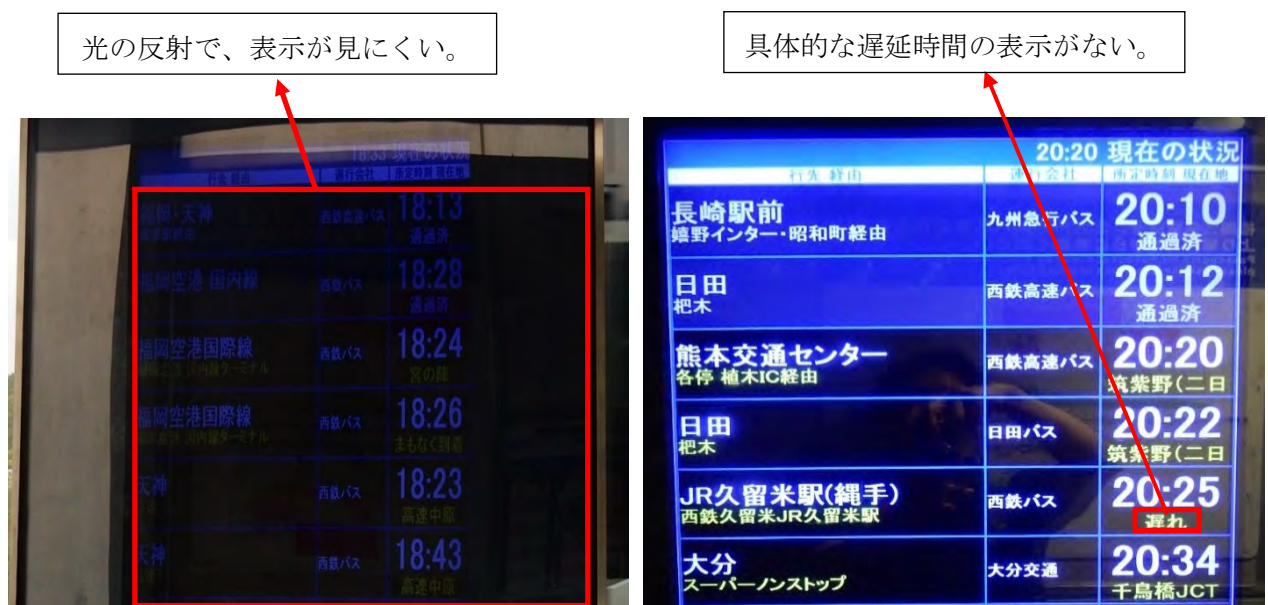
五 業務の範囲を限定する条件が付されている事業にあっては、その業務の範囲

《利用者の意見・要望等》

高速基山バス停の利用者 228 人に対して、当局がインタビュー調査を実施したところ、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 14 件あった。その主な内容は、以下のとおりである。

- ・ 待合所にある運行情報表示板は、光の反射を受けて、かなり表示が見にくいので（図 8 参照）改善してほしい（40 代女性、50 代男性）。
- ・ 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（図 8 参照）をしてほしい（20 代女性）。
- ・ 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（20 代女性）。

図 8 運行情報表示板の状況



《研究者等の意見》

高速基山バス停の運行情報表示板等について、当局がバリアフリー分野の研究者等の意見を聴取した結果は、以下のとおりである。

- ・ 車椅子の座面の高さは 40cm であり、目線の高さは 110cm、手の届く高さの上限が 150cm になる。これを基準に考えると、運行情報表示板や路線図・時刻表の現在の設置位置は、やや高すぎるのではないかと（九州看護福祉大学 西島元教授）。

《障害者等の団体等の意見》

高速基山バス停の運行情報表示板等について、当局が障害者等の団体の意見を聴取した結果は、以下のとおりである。

- ・ 高速バスについては、音声でどの会社が運営するどこ行きのバスかを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（福岡県盲人協会）。

《管理者等の説明》

○ 九州運輸局

高齢者や障害者を含めた全ての利用者にとって分かりやすい表示とすることが期待される。

今後、利用者から表示について意見・要望が寄せられた場合、管理しているバス事業者に対し、その内容を伝える。

○ 西鉄

運行情報表示板において、具体的に「遅れ〇分」と表示した場合、その後の交通状況の変化によりバスの到着が大幅に遅延した場合や、反対にバスが早く到着した場合、お客様を混乱させてしまうおそれがあるため、平成 26 年に現在の運行情報表示板を設置したときから具体的な遅延時間を表示していない。

また、空席情報についても、あるバス停を通過した時点で空席と表示されていたとしても、その後に停車したバス停で予約を行っていない利用者が乗車し、満席となる可能性があるため、表示していない。

(3) 基山 PA 内や隣接する町道等に設置されている案内看板（地図等）

《現地の状況》

① 案内看板の設置状況

基山 PA 及びその周辺には、西鉄により高速基山バス停に係る案内看板が 20 か所設置されている。

案内看板が設置されている箇所については、下図のとおりである。なお、下図で表示されている箇所のほかにも、町道と国道 3 号との交差点付近に 1 か所、案内看板が設置（表 9 の 20 番）されているが、九州旅客鉄道株式会社（JR 九州）鹿児島本線のけやき台駅方面（国道 3 号方面）から高速基山バス停に向かう町道の分岐部分については、案内看板が設置されていない。

図 9 案内看板の設置箇所



図 10 基山 PA への分岐等の案内看板の設置状況



(注) 当局撮影

表 9 案内看板の設置場所とサイズ

(単位: cm)

番号	設置場所	サイズ (縦×横)	番号	設置場所	サイズ (縦×横)
1	上り線バス停上屋内	90×90	11	下り線バス停スロープ交差付近	60×90
2	上り線バス停出入口付近	60×90	12	下り線ボックスカルバート (太宰府 55)	45×60
3	上り線バス停スロープと階段の交差付近①	100×135	13	下り線バス停出入口付近	60×90
4	上り線バス停スロープと階段の交差付近②	100×135	14	下り線バス停上屋内	90×90
5	上り線バス停階段付近	100×135	15	上り線側 PA 内	100×135
6	上り線ボックスカルバート (太宰府 54)	45×60	16	下り線側 PA 内	100×135
7	高架下出入口 (上り線方面)	60×90	17	上り線バス停スロープ部分	60×45
8	高架下出入口 (下り線方面)	60×90	18	下り線バス停スロープ部分	60×45
9	基山 PA 出入口付近① (町道付近)	45×60	19	下り線バス停出入口付近 (町道付近)	60×45
10	基山 PA 出入口付近② (町道付近)	45×60	20	国道 3 号付近	不明

(注) 1 当局の調査結果による。

2 17 番から 20 番までの案内看板については、日本語表示のみとなっている (設置時期は不明)。

3 19 番及び 20 番の案内看板については、基山 PA の敷地以外の場所に設置されている。

4 20 番の案内看板については、図 9「案内看板の設置箇所」で表示されている範囲外の場所に設置されている。

② 案内看板の表示内容

高速基山バス停及びその周辺に設置されている案内看板のうち、表9の1番から16番までの16か所の案内看板は、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。

なお、上記の16か所の案内看板には英語による表示がなされているものの、17番から20番までの4か所の案内看板については、日本語表示のみとなっている。

また、10か所(1番から5番、11番、13番から16番)の案内看板には、社会実験の際に設置されたものの、既に撤去されている基山PAの休憩所内の運行情報表示板を案内する旨の表示が残されたままとなっている。

図11 案内看板の表示内容



(注) 当局撮影

③ 案内看板の高さ

高速基山バス停及びその周辺に設置されている案内看板のうち、一部の案内看板については、地上部分から当該看板の下端までの高さが150cmを超えるものがあるが、車椅子利用者が見やすいよう下向きに角度を付けた形での設置がなされていない。

図 12 地上から下端まで約 180 cmの高さ
がある案内看板



(注) 当局撮影

《法令等に基づく設置基準》

高速道路のバス停に係る案内看板に関する設置基準は、法令等で定められていない。
なお、バリアフリー基準への適合義務がある旅客施設や道路においては、案内板等の設置について、以下のとおり規定されている。

- 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〈抜粋〉

(標識)

第 11 条 エレベーターその他の昇降機、傾斜路、便所、乗車券等販売所、待合所、案内所若しくは休憩設備（次条において「移動等円滑化のための主要な設備」という。）又は次条第 1 項に規定する案内板その他の設備の付近には、これらの設備があることを表示する標識を設けなければならない。

2 前項の標識は、日本産業規格 Z8210 に適合するものでなければならない。

(移動等円滑化のための主要な設備の配置等の案内)

第 12 条 公共用通路に直接通ずる出入口（鉄道駅及び軌道停留場にあつては、当該出入口又は改札口。次項において同じ。）の付近には、移動等円滑化のための主要な設備（第 4 条第 3 項前段の規定により昇降機を設けない場合にあつては、同項前段に規定する他の施設のエレベーターを含む。以下この条において同じ。）の配置を表示した案内板その他の設備を備えなければならない。ただし、移動等円滑化のための主要な設備の配置を容易に視認できる場合は、この限りでない。

2 公共用通路に直接通ずる出入口の付近その他の適切な場所に、旅客施設の構造及び主要な設備の配置を音、点字その他の方法により視覚障害者に示すための設備を設けなければならない。

(注) 下線は当局が付した。

○ 移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令〈抜粋〉

(案内標識)

第 33 条 交差点、駅前広場その他の移動の方向を示す必要がある箇所には、高齢者、障害者等が見やすい位置に、高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設その他の施設及びエレベーターその他の移動等円滑化のために必要な施設の案内標識を設けるものとする。

2 前項の案内標識には、点字、音声その他の方法により視覚障害者を案内する設備を設けるものとする。

(注) 下線は当局が付した。

《利用者の意見・要望等》

高速基山バス停の利用者 228 人に対して、当局がインタビュー調査を実施したところ、基山 PA 内や隣接する町道等に設置されている案内看板について改善を求める意見が 29 件あった。その主な内容は、以下のとおりである。

- ・ 案内看板では「上り方面バス停」、「下り方面バス停」と表示されているが、これを改めて、行き先を前面に出した表示にした方が分かりやすいのではないかと。私はよくこのバス停を利用するので、行き先がこちらの方のバス停で正しいのか尋ねられることが多い (60 代男性)。
- ・ 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 (50 代男性)。
- ・ 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 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 (20 代男性)。
- ・ けやき台駅から高速基山バス停に向かう際、国道 3 号線には同バス停への案内看板があったが、踏切を越えた次の三叉路 (町道) には案内看板がなく道に迷ってしまったので、案内看板を設置してほしい (40 代女性)。

《研究者等の意見》

基山 PA 内や隣接する町道等に設置されている案内看板について、当局がバリアフリー分野の研究者等の意見を聴取した結果は、以下のとおりである。

- ・ 案内看板は、設置位置が高すぎると、車椅子利用者からは見えにくく、また、文字が小さすぎる場合も見えにくい。
なお、案内看板の設置位置が高い場合であっても、少し下向きに角度を付けて設置されていれば、車椅子利用者からも見やすいという意見がある。また、文字の大きさやフォントの種類も視認性に影響する (九州大学 島田学術研究員)。
- ・ 車椅子の座面の高さは 40 cm であり、目線の高さは 110 cm、手の届く高さの上限が 150 cm になる。これを基準に考えると、案内看板の現在の設置位置は、やや高すぎるのではないかと思う (九州看護福祉大学 西島元教授)。

《障害者等の団体の意見》

基山 PA 内や隣接する町道等に設置されている案内看板について、当局が障害者等の団体の意見を聴取した結果は、以下のとおりである。

- ・ 案内看板において、「上り方面」、「下り方面」という表示を大きくするよりも、「福岡方面」、「熊本方面」といった地名による方面表示を大きくした方が、初めて利用する者や高齢者にとって分かりやすいと思われる（佐賀県身体障害者団体連合会）。
- ・ 現在の案内看板の大きさやその文字の大きさでは、弱視の人にとっては認識が困難であると思われる。十分な視認性を確保するためには、案内看板そのものやその文字を4倍くらいに大きくする必要があると思われる（佐賀県身体障害者団体連合会）。
- ・ 現在の案内看板には点字による表示等が設けられておらず、視覚障害者が表示内容を読み取ることは困難だと思われる。このため、視覚障害者の利用を想定するならば、案内看板の下部等に点字看板を設置するか、音声による案内を行う必要があると思われる（佐賀県身体障害者団体連合会）。

《管理者の説明》

西鉄

社会実験の際に設置された案内看板は16か所となっている。また、4か所の日本語表示のみの案内看板は西鉄が設置したものであるが、当時の資料が残っていないため、設置時期は分からない。

案内看板の設置費用については、高速基山バス停を利用する各バス会社が運行回数比で案分した額を支払っていると推察されるが、資料が残っていないため当時の状況は分からない。

また、今回の調査を受けて、社員が現地の状況を確認したところ、既に撤去されている運行情報表示板の案内が表示されているなど、案内看板の表示内容が設置当時の状況のままとなっていることが確認できたことから、案内看板の改修を検討している。その際には、行き先方面表示の拡大やUDフォントの使用を始め、利用者からの意見の反映についても検討することになると思われる。

(4) その他

《利用者の意見・要望等》

高速基山バス停の利用者 228 人に対して、当局がインタビュー調査を実施したところ、同バス停や基山 PA について改善を求める意見が、前述したもののほかにも 62 件あった。その主な内容は、以下のとおりである。

【パーク&ライド駐車場関係】

- ・ パーク&ライド駐車場を利用したいが、満車で利用できないことがあるため、空車状況が分かるようにしてほしい。
- ・ 西鉄二日市駅の駐車場では、同駅の構内で nimoca（ニモカ）による駐車料金の支払が可能であることから、パーク&ライド駐車場においても、ニモカによる支払ができるようにしてほしい。
- ・ 高速基山バス停への送迎でパーク&ライド駐車場を利用した際、バスが遅れると 30 分では駐車時間が足りないことがあるため、パーク&ライド駐車場の無料駐車時間を 30 分から 60 分に延ばしてほしい。

【高速バスの運行情報関係】

- ・ 高速バスの運行情報をアプリケーションで見られるようにしてほしい。
- ・ 休憩施設内で余裕を持って食事や買物ができるように、休憩施設内にも運行情報表示板を設置してほしい。
- ・ 休憩施設内の携帯用時刻表の備置きがなくなっていることがあるので、こまめに補充してほしい。

《現地の状況》

① パーク&ライド駐車場

基山 PA の周辺では、西鉄の関連会社が高速バス利用者専用駐車場「高速基山バス停パーク&ライド駐車場」を運営している。この駐車場は、高速基山バス停（上り線）から徒歩 3 分の場所に位置しており、101 台が駐車可能となっている（このうち 1 台分は障害者用駐車場となっている。）。

空車状況をインターネットで確認できるサービスは実施されておらず、駐車場に来なければ空車状況を確認できない。また、周辺には、一時利用が可能な駐車場はない。

駐車料金は下表のとおりであり、高速基山バス停において高速バスから下車する際に、高速バスの乗務員から受け取るサービス券を利用することで、割引料金が適用される仕組みとなっている。

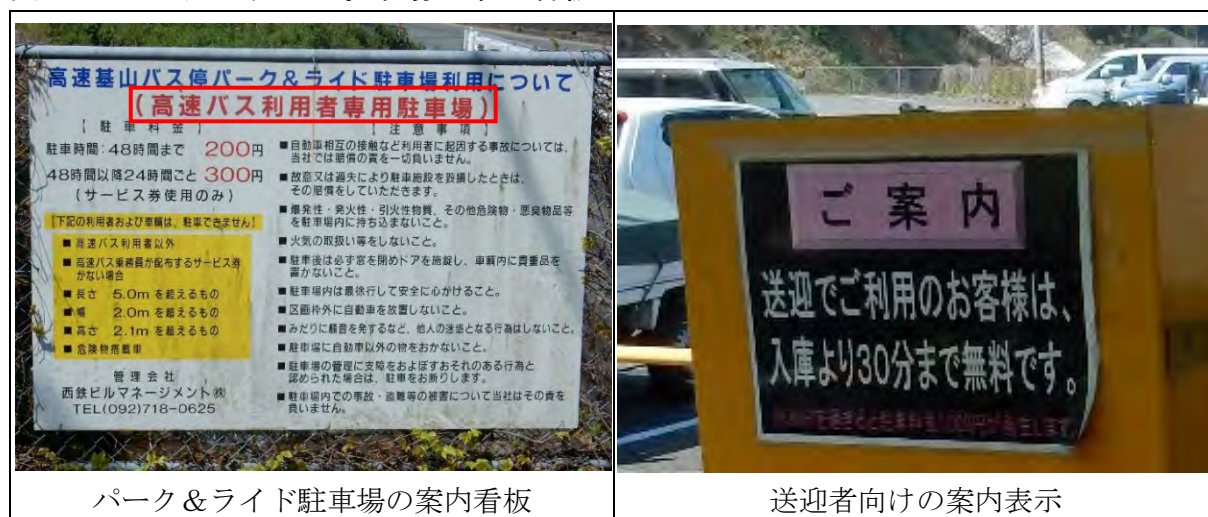
なお、当該駐車場は、「高速バス利用者専用駐車場」と案内されており、高速バス利用者以外は利用できないと表示されている（送迎で利用する者については、駐車から 30 分まで無料と案内されている。）。

表 10 パーク&ライド駐車場の料金

駐車時間	サービス券あり	サービス券なし
入庫から 48 時間以内	200 円	1,000 円
以後 48 時間以上 24 時間ごと	プラス 300 円	プラス 500 円

(注) 西鉄ホームページから引用

図 13 パーク&ライド駐車場の案内看板



パーク&ライド駐車場の案内看板

送迎者向けの案内表示

(注) 当局撮影

② 高速バスの運行情報

高速バスに関する情報はインターネット上で確認できるようになっており、高速バスの運行情報については「九州のりもの info」^(注1) が、位置情報については「Q バスサーチ」^(注2) が、時刻・運賃の確認や乗車便の予約については「@バスで」^(注3) が、それぞれ対応している。このうち、「Q バスサーチ」において、高速基山バス停に停車するバスの運行状況を確認することが可能である。

また、休憩施設には、平成 19 年の社会実験により運行情報表示板が設置されていたが、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。

なお、基山 PA の休憩施設において、各方面行き高速バスの携帯用時刻表が配布されており、利用者が自由に入手できるようになっている。

(注)1 九州鉄道協会、九州バス協会及び九州旅客船協会連合会の 3 者で「九州のりもの info.com 運営協議会」を設立し、共同で運営を行っているサービス（事務局：九州バス協会）。鉄道、バス、フェリー、航空機の運行（航）情報の提供を行っている。

2 パソコンや携帯電話で高速バスの運行状況が分かるサービス。高速バスの現在位置情報等を見ることができる。

3 九州の 17 高速バス事業者で構成されている九州高速バス予約システム運営委員会が運営する九州のバス情報ポータルサイトのこと。「Q バスサーチ」や「九州のりもの info」の案内も行っている。

図 14 基山 PA の休憩施設で配布されている
携帯用時刻表



(注) 当局撮影

《法令等に基づく設置基準》

- ① 駐車場の利用状況の情報提供や割引サービス等に関する法令上の規定はない。
- ② 旅客自動車運送事業運輸規則では、路線図・時刻表等に関する基準について以下のとおり定められており、「現在の運行状況」（例えば、「ほぼ定刻」、「●分遅れ」など）や「空席情報」（例えば、空席：○、若干の空席：△、満席：×、不明：－など）については、法令上、バス停における掲示事項として定められていない。

○ 旅客自動車運送事業運輸規則（昭和 31 年運輸省令第 44 号）〈抜粋〉

（掲示事項）

第 5 条（略）

2 路線定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業者は、次に掲げる事項を停留所において、公衆に見やすいように掲示しなければならない。

一 事業者及び当該停留所の名称

二 当該停留所に係る運行系統

三 前号の運行系統ごとの発車時刻（運行回数の頻繁な運行系統にあつては、始発及び終発の時刻並びに運行間隔時間をもつて代えることができる。）

四 一の停留所に係る二以上の乗降場所がある場合又は二以上の停留所が相互に近接している場合であつて旅客の利便のため必要があるときは、他方の乗降場所又は停留所に係る運行系統及びその位置

五 業務の範囲を限定する条件が付されている事業にあつては、その業務の範囲

《管理者の説明》

西鉄

① パーク&ライド駐車場

社会実験において高速基山バス停の利用者数が3倍増となったことから、西鉄では、今後の需要拡大に対応するため、国の「自動車運送事業安全・円滑化等総合対策事業」の自動車事故対策費補助金を活用してパーク&ライド駐車場を整備し運営することとなった。

高速基山バス停のパーク&ライド駐車場の過去3年間の利用状況は、1日平均約65台と順調である。

② 高速バスの運行情報

高速バスに搭載しているバスロケーションシステムは旧型のものであり、インターネット上で運行情報の提供は行われているものの、アプリケーションによる運行情報の提供には対応していない。高速バスに搭載するバスロケーションシステムの更新は、共同運行を行っている他の事業者とも調整しながら検討したいと考えている。

第2 インタビュー調査の結果

1 インタビュー調査の目的等

(1) インタビュー調査の目的、実施方法

高速基山バス停の乗り継ぎ経路に係る施設・設備等について、利用者の視点からの課題や改善のニーズを把握するため、同バス停の利用者を対象としたインタビュー調査を実施した。

インタビューは、高速基山バス停でバスを待っている者やパーク&ライド駐車場等から同バス停に向かう者に当局の職員が声を掛け、インタビューの了解が得られた場合、以下(3)の質問事項について職員が対象者から聞き取った内容を記録する形式で行った。

(2) インタビュー調査の実施時期等

実施時期：令和元年5月31日(金)から6月2日(日)までの3日間

実施場所：高速基山バス停（上り・下り線）

対象者数：高速基山バス停の利用者228人

(3) インタビュー調査の質問事項

- ① 性別
- ② 年代
- ③ 現住所地（都道府県名。国外の場合は国名）
- ④ 出発地・目的地
- ⑤ 高速基山バス停の利用頻度
- ⑥ 高速基山バス停の乗り継ぎ経路の利便性・安全性に関する意見・要望
- ⑦ 高速基山バス停を利用した感想

2 高速基山バス停利用者の意見・要望の有無等

表1 インタビュー対象者(228人)の意見・要望の有無

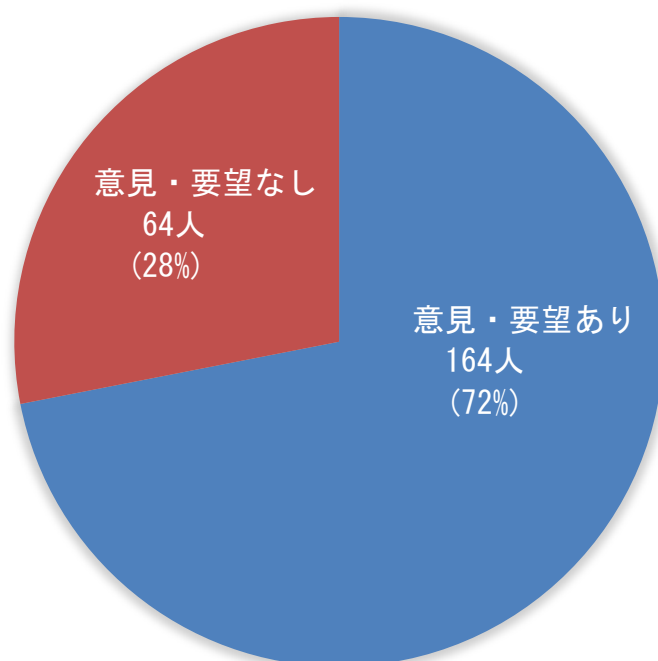


表2 意見・要望(299件)の内訳

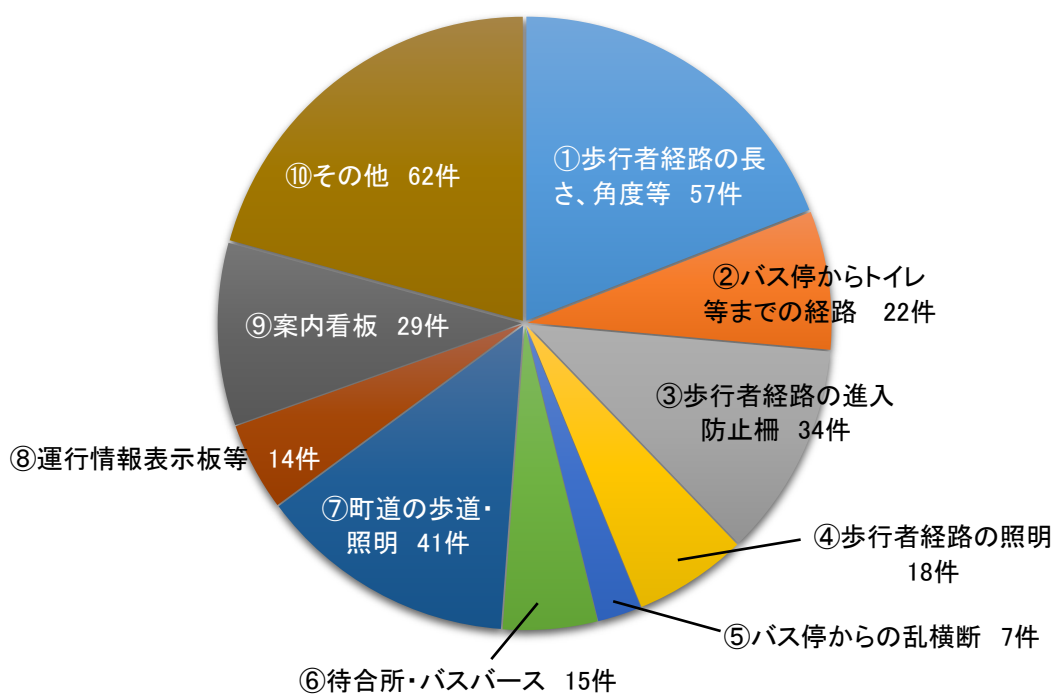


表3 インタビュー対象者(228人)の年代の内訳

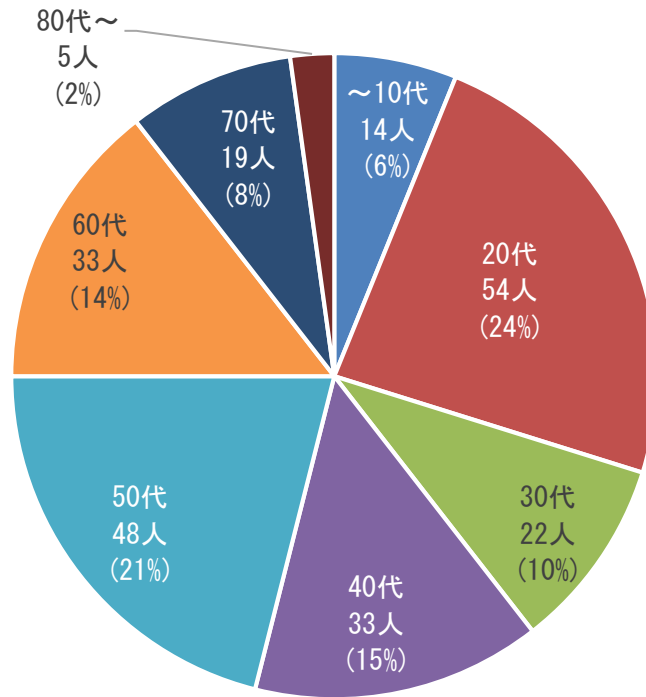
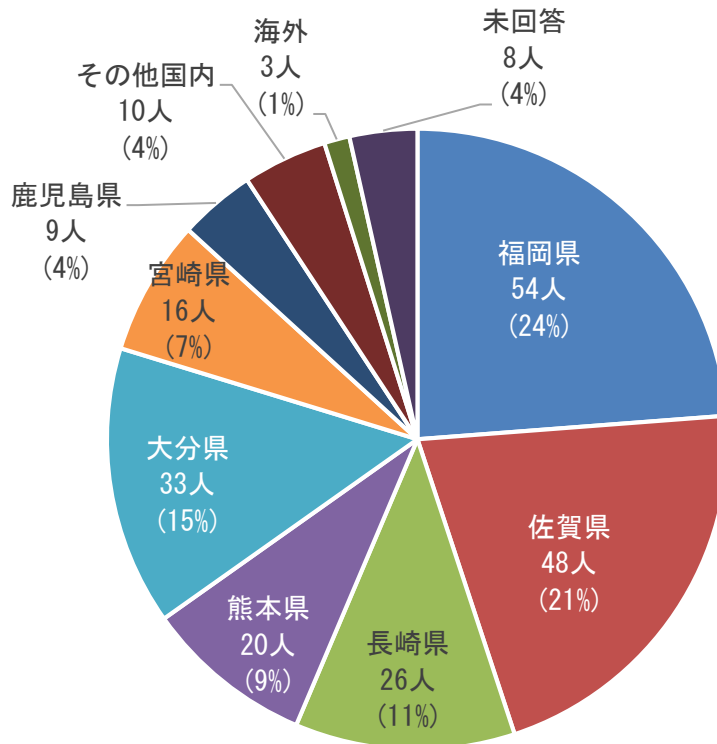


表4 インタビュー対象者(228人)の現住所地の内訳



3 施設・設備等に関する意見の内容

表1-① 基山PA内の歩行者経路の長さ、角度及び路面に関する意見一覧(57件)

No.	性別	年代	現住所	現住所の詳細	出発地 (バス停)	目的地 (バス停)	バス停の 利用頻度	意見の内容
1	男性	60代	佐賀県	基山町	基山	長崎	頻繁	町道から上り線バス停に向かう際、スロープより距離が短いので階段を使うが、これがつらい。
2								今はいらないが、いずれ手すりがないとつらくなるかもしれない。
3	女性	40代	その他国内	東京都	東京	久留米	頻繁	路面がガタガタでキャリーバッグを運びにくい。
4								スロープの角度が急である。
5	女性	40代	福岡県	大野城市	大分	基山	3か月に1回	階段とスロープがきつい。
6	女性	60代	宮崎県	都城市	都城	佐賀	月1回	左膝が悪い私にとっては階段がきつく、スロープは長い。柵を持って移動しているが、手すりが欲しい。
7								上り線バス停から下り線バス停へ移動する経路に階段がある。スロープを通ると遠回りになるため階段を使うが、膝が悪いため降りにくい。
8	女性	60代	佐賀県	基山町	基山	福岡	月1回	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いため、手すりが欲しい。
9	女性	70代	大分県	大分市	大分	基山	年3、4回	スロープが長いので、手すりが欲しい。階段は今は大丈夫だが、そのうち使えなくなる。
10	女性	20代	鹿児島県	鹿児島市	鹿児島	佐賀	頻繁	上り線バス停から下り線バス停に移動する経路に階段があり、キャリーバッグを持っての移動が不自由である。実家への帰省でバスを利用しており、キャリーバッグが重いときにはバッグを持ってないことがある。
11								実家への帰省でバスを利用しており、キャリーバッグが重いときにはスロープの角度がきつく、路面がガタガタしているので運びにくい。
12	女性	70代	佐賀県	基山町	基山	佐賀	年4、5回	腰が悪いので、スロープに手すりが欲しい。
13	男性	50代	宮崎県	都城市	佐賀	都城	初めて	スロープの勾配がきつく感じた。
14	女性	70代	佐賀県	基山町	基山	熊本	月2回	スロープの傾斜が急で歩きにくい。また、路面の継ぎ目に引っ掛かってつまづきそうになったことが何度もある。同行者の妹が、スロープ内にいた蛇に驚き転倒して、足を骨折したこともある。
15	男性	80代～	大分県	大分市	博多駅	大分	年数回	スロープの傾斜が急で歩きにくく、移動距離も長い。

No.	性別	年代	現住所	現住所の詳細	出発地 (バス停)	目的地 (バス停)	バス停の 利用頻度	意見の内容
16	女性	20代	佐賀県	基山町	基山	福岡空港	年数回	町道から上り線側PAに通じる階段の傾斜が急。スロープを利用するとかなり遠回りになる。
17	女性	20代	その他国内	大阪府	湯布院	鹿児島	初めて	重い荷物を抱えているときは、スロープの勾配が急だと感じる。
18	女性	60代	福岡県	小郡市	基山	熊本	2回目	キャリーバッグなどの重い荷物を抱えていると、バス停に通じるスロープの傾斜がきつく感じるので、町道からの入口に斜行エレベーターを設置してほしい。
19	女性	60代	福岡県	うきは市	基山	天神	年3、4回	キャリーバッグなどの重い荷物を抱えていると、バス停に通じるスロープの傾斜がきつく感じる。
20	女性	30代	大分県	—	基山	大分	月1、2回	坂道(スロープ)の傾斜が急である。
21	男性	30代	福岡県	太宰府市	基山	宮崎	年1回	坂道(スロープ)の傾斜が急である。
22	男性	50代	佐賀県	—	長崎	佐賀(鳥栖)	月1回	キャリーバッグを引いていると、階段での移動が困難
23	男性	20代	不明	—	基山	熊本	初めて	町道からスロープまでの坂が急であるため使いづらい。
24	女性	80代～	宮崎県	—	宮崎	基山	年数回	スロープに手すりが欲しい。
25	女性	50代	大分県	—	日田	佐世保	初めて	スロープに手すりが欲しい。
26	女性	20代	福岡県	小郡市	基山	大分	月1回	スロープが急である。
27	男性	30代	福岡県	小郡市	基山	天神	月2、3回	スロープが急である。
28	女性	60代	長崎県	佐世保市	佐世保	熊本	年4、5回	スロープまでの道でキャリーバッグを引いていると、音がたがたする。
29	女性	20代	宮崎県	—	長崎	宮崎	就職活動期間中は頻繁に利用	乗り継ぎの通路の距離が長いので、キャリーバッグを引いて歩きづらい。
30	女性	20代	大分県	別府市	佐賀	別府	年6回	2019年4月末に、下り線バス停のスロープの切れ目に老人がつまずき、転倒して血を流しているところを見たことがある。
31	男性	50代	福岡県	久留米市	久留米	大分	月2回	上り線バス停から町道へ下る階段が急で不便だった。

No.	性別	年代	現住所	現住所の詳細	出発地 (バス停)	目的地 (バス停)	バス停の 利用頻度	意見の内容
32	女性	20代	佐賀県	佐賀市	宮崎	佐賀	年4回	スロープの勾配が急だと感じる。
33	女性	20代	福岡県	久留米市	基山	別府	月2、3回	下り線バス停の地下通路を通過した後、町道に下りる通路の路面の舗装が粗く、がたつきを感じるのので、路面をならしてほしい。
34	男性	40代	熊本県	—	熊本	佐賀	週1回	上り線バス停から町道へ下りる階段が、雨の日に滑りやすい。
35	男性	40代	福岡県	小郡市	基山	鹿児島	年2回	町道からバス停に向かう通路の路面の舗装が粗く、がたつきを感じ歩きにくい。
36	男性	20代	佐賀県	—	基山	宮崎	週1回	バス停から一般道へ向かうスロープの勾配がきつい。
37	女性	30代	福岡県	小郡市	福岡空港	基山	年1回	福岡空港に行く際に、高速基山バス停を利用したが、上り線バス停へのスロープの傾斜が急だったので、大型のキャリーバッグを引っ張るのが大変だった。
38	男性	70代	大分県	別府市	基山	別府	年2回程度	スロープの傾斜が急なので、高齢者のために手すりを設置してほしい。
39	女性	30代	長崎県	佐世保市	佐世保	宮崎	2回目(前は今年2月)	上り線バス停から下り線バス停に向かう階段が急で降りづらい。
40	女性	40代	大分県	大分市	大分	佐賀	5回程度	経路の階段が急で歩きづらい。
41	男性	40代	海外	韓国	福岡空港	福岡天神	初めて	勾配が少し急だが、歩くのに問題はない。
42	女性	70代	大分県	大分市	大分	佐世保	2回目(前は1、2年前)	階段が急なので、手すりがあった方がよい。
43	男性	70代	長崎県	長崎市	長崎	基山	2か月に1回	上り線バス停への経路にスロープがあるとは知らず、荷物を持っているときも階段を上っていた。階段に手すりを付けてほしい。
44	男性	80代～	長崎県	佐世保市	宮崎	佐世保	乗り継ぎは初めて	階段、スロープに手すりを付けてほしい。
45	女性	80代～	長崎県	佐世保市	宮崎	佐世保	乗り継ぎは初めて	階段、スロープに手すりを付けてほしい。
46	女性	30代	熊本県	黒川温泉	黒川温泉	佐賀	年数回	スロープの勾配がきつく、距離も長い。
47	男性	50代	大分県	—	佐賀	大分	月7、8回	スロープの勾配がきつく、距離も長い。

No.	性別	年代	現住所	現住所の詳細	出発地 (バス停)	目的地 (バス停)	バス停の 利用頻度	意見の内容
48	男性	50代	佐賀県	—	佐賀	大分	週1回	スロープの勾配がきつく、距離も長い。エレベーターかエスカレーターを設置してほしい。
49	男性	40代	大分県	—	基山	大分	月5、6回	スロープの路面に凹凸があり、また劣化が進んでいるので、キャリーバッグを引いて移動すると、ガタガタと音がする。
50	女性	80代～	熊本県	—	佐世保	熊本	年1、2回	乗り継ぎ経路に坂が多く、距離も長いので移動が辛い。特に下り線バス停に向かうスロープはきつい。トンネルとエレベーターでバス停間を直行できるようにしてほしい。
51	女性	50代	長崎県	大村市	基山	大村	月1回程度	坂の勾配がきつい。
52	女性	50代	福岡県	小都市	基山	福岡空港	年1、2回	坂が多く高齢者には大変なので、エレベーターやエスカレーターを設置してほしい。
53	女性	50代	佐賀県	基山町	基山	天神	月2回	スロープの距離が長く、勾配もきついので、荷物が多いときは辛い。高齢者は大変だと思う。
54	男性	50代	長崎県	—	基山	長崎	月1回	スロープの路面に凹凸が多く、ガタガタするので、キャリーバッグを運びにくい。
55								スロープの距離が長く、勾配もきついので、上り線バス停と下り線バス停を直接トンネルで結んでほしい。
56	男性	50代	宮崎県	—	基山	宮崎	月1回	スロープは距離があり、勾配もきつい。
57	女性	50代	鹿児島県	—	基山	鹿児島	月1回	スロープは勾配がきつく、距離も長いので、荷物を持っているときつい。

表1-② 高速基山バス停から基山PA内のトイレ等までの歩行者経路に関する意見一覧(22件)

No.	性別	年代	現住所	現住所の詳細	出発地 (バス停)	目的地 (バス停)	バス停の 利用頻度	意見の内容
1	女性	20代	長崎県	佐世保市	宮崎	佐世保	4回目	駐車場を乱横断しないため、バス停からトイレが遠い。
2	女性	70代	佐賀県	基山町	基山	佐賀	年4、5回	高齢なので駐車場を乱横断せず、経路を歩くようにしているため、トイレが遠い。
3	男性	20代	長崎県	佐世保市	佐世保	熊本	頻繁	乱横断禁止なので歩行者経路を通るようにしているが、トイレと喫煙所が遠い。
4	男性	40代	佐賀県	佐賀市	大分	佐賀	月2回	駐車場を乱横断しないようにしているため、バス停からトイレが遠い。バス停から見える位置にトイレがあり、直接行くことができるようにしてほしい。
5	男性	30代	福岡県	北九州市	鹿児島	小倉	初めて	上り線バス停から休憩施設、トイレまでの経路が分かりにくく、遠く感じる。
6	男性	30代	佐賀県	鳥栖市	基山	八女	週2回以上	構造上やむを得ないことと承知しているが、バス停から休憩施設、トイレまでの移動経路が遠く感じる。
7	男性	30代	長崎県	佐世保市	熊本	佐世保	週1回	バス停から休憩施設内の売店、トイレまでの経路が遠く感じる。
8	女性	20代	佐賀県	佐賀市	宮崎	佐賀	年4回	バス停からトイレまでの距離があり、遠い。
9	女性	60代	鹿児島県	—	佐賀	鹿児島	初めて	トイレの場所が分かりにくく、遠い。
10	女性	20代	佐賀県	—	基山	福岡空港	2回目	バス停からトイレまでが遠く、経路も分かりにくい。
11	女性	60代	その他国内	東京都	基山	別府	2回目	バス停からトイレが遠いため、バス停付近にもトイレがあった方がいいと思う。
12	男性	40代	佐賀県	佐賀市	佐賀	天神	ほぼ毎日	バス停からトイレまでの距離があり、遠い。
13	女性	40代	福岡県	みやま市	大分	福岡空港	ほぼ毎日	バス停からトイレまでの距離があり、遠い。
14	男性	40代	大分県	別府市	基山	別府	月1回	バス停にトイレを設置してほしい。歩行が困難なので、傾斜の急なスロープを通過してトイレに行くのは困難
15	女性	60代	大分県	—	佐賀	大分	年2回程度	トイレまでの経路が回り道になっており遠いので、バス停から直接トイレに行けるルートが欲しい。
16	男性	50代	佐賀県	—	佐賀	大分	週1回	トイレをもっとバス停に近い場所に設置してほしい。

No.	性別	年代	現住所	現住所の詳細	出発地 (バス停)	目的地 (バス停)	バス停の 利用頻度	意見の内容
17	男性	50代	熊本県	—	熊本	大分	月2、3回	バス停からトイレに直線的に行く経路がなく、トイレが遠くて不便
18	男性	40代	大分県	—	基山	大分	月5、6回	トイレと喫煙所がバス停から離れている。バス停の近くに設置してほしい。
19	女性	60代	大分県	日田市	基山	日田	月2、3回	バス停からトイレまで回り道をしなければならず、遠い。
20	女性	50代	福岡県	小郡市	基山	福岡空港	年1、2回	上り線のバス停はトイレが遠いので、バス停にトイレを設置してほしい。
21	女性	50代	佐賀県	基山町	基山	天神	月2回	バス停からトイレまで遠く、利用しづらいので、あらかじめトイレを済ませよう心掛け、ここのトイレを利用しないようにしている。
22	女性	50代	鹿児島県	—	基山	鹿児島	月1回	トイレや休憩施設がバス停から離れており、荷物があるとお土産を買いに行くのも負担なので、バス停を休憩施設の近くに移設してほしい。

表2 基山PA内の歩行者経路の進入防止柵に関する意見一覧(34件)

No.	性別	年代	現住所	現住所の詳細	出発地 (バス停)	目的地 (バス停)	バス停の 利用頻度	意見の内容
1	女性	~10代	福岡県	久留米市	久留米	大分	2、3回目	進入防止柵の間隔が狭く、路面がガタガタなので、キャリアバッグで通りにくい。
2	女性	40代	その他国内	東京都	東京	久留米	頻繁	大きなキャリアバックでは進入防止柵を通りにくい。
3	女性	60代	佐賀県	基山町	基山	福岡	月1回	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なしてほしい。
4	女性	20代	鹿児島県	鹿児島市	鹿児島	佐賀	頻繁	実家への帰省でバスを利用しており、キャリアバッグが重いときにはバッグを持ち上げられないことがあるため、進入防止柵を通りにくい。
5	男性	60代	佐賀県	佐賀市	佐賀	都城	月1回	進入防止柵の間隔が狭く、路面がガタガタなので、キャリアバッグで通りにくい。
6	女性	20代	大分県	日田市	佐世保	日田	年5、6回	上り線側PA出入口に設けられた進入防止柵にキャリアバッグが引っ掛かるため、持ち上げて運んだ。キャリアバッグを持ち上げずに済む構造にしてほしい。
7	男性	50代	宮崎県	都城市	佐賀	都城	初めて	上り線側PA入り口部分に設けられた進入防止柵にキャリアバッグが引っ掛かるため、持ち上げて運んだ。
8	男性	40代	鹿児島県	鹿児島市	佐賀	鹿児島中央	月1、2回	上り線側PA入口部分に設けられた進入防止柵にキャリアバッグが引っ掛かるため、持ち上げて運んだ。
9	女性	70代	福岡県	筑紫野市	基山	熊本	2、3か月に1回	キャリアバッグを利用すると上り線側PA入口部分に設けられた進入防止柵に引っ掛かるため、リュックサックを利用するようにしている。
10	男性	30代	福岡県	北九州市	鹿児島	小倉	初めて	上り線側PAのトイレに向かう途中の進入防止柵にキャリアバッグが引っ掛かった。
11	女性	60代	福岡県	糸島市	基山	福岡空港	月3、4回	上り線側PAのトイレに向かう途中の進入防止柵にキャリアバッグが引っ掛かるため、持ち上げて運んだ。
12	女性	20代	その他国内	大阪府	湯布院	鹿児島	初めて	上り・下り双方のスロープ(又は階段)と町道との接続部に設けられた進入防止柵にキャリアバッグが引っ掛かるため、持ち上げて運んだ。
13	女性	60代	福岡県	うきは市	基山	天神	年3、4回	上り線側PA入口部分に設けられた進入防止柵にキャリアバッグが引っ掛かるため、持ち上げて運んだことがある。
14	男性	30代	その他国内	東京都	基山	福岡空港	年2、3回	上り線側PA入口部分に設けられた進入防止柵にキャリアバッグが引っ掛かるため、持ち上げて運んだ。
15	男性	50代	福岡県	小郡市	基山	福岡空港	月1回	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」に変更した方がよいのではないかと。
16	男性	50代	海外	ベトナム	福岡空港	基山	年1回	キャリアケースが大きく、進入防止柵を通る際に支障があった。進入防止柵の形を工夫してほしい。
17	女性	30代	福岡県	小郡市	福岡空港	基山	年1回	海外旅行からの帰りで、大型のキャリアケースを持っているので、進入防止柵の通行に支障があった。

No.	性別	年代	現住所	現住所の詳細	出発地 (バス停)	目的地 (バス停)	バス停の 利用頻度	意見の内容
18	女性	30代	長崎県	佐世保市	佐世保	宮崎	2回目(前は今年2月)	歩きづらいので、進入防止柵を外してほしい。
19	女性	40代	大分県	大分市	大分	佐賀	5回程度	荷物を持っているときは、進入防止柵を通りにくい。
20	男性	50代	福岡県	筑紫野市	福岡空港	基山	月1回	大型のキャリーケースを毎回持って行くが、進入防止柵の周辺の路面に凹凸があり、通行しにくい。進入防止柵を撤去してもらおうと有り難い。
21	女性	60代	福岡県	小郡市	福岡空港	基山	年2回程度	進入防止柵が邪魔で、通りにくい。ベビーカーは通れないのではないか。
22	女性	70代	大分県	大分市	大分	佐世保	2回目(前は1、2年前)	進入防止柵は、身体の不自由な方、ベビーカー使用者には不便である。
23	男性	50代	福岡県	筑紫野市	基山	日田	半年に1回程度	自転車を進入させないようにするために、進入防止柵が必要である。
24	男性	20代	その他国内	富山県	基山	大分	年1回	進入防止柵でキャリーバッグが通りにくい。
25	女性	20代	大分県	—	大分	ハウステンボス	月5、6回	荷物が大きいときは、進入防止柵が邪魔になる。
26	男性	50代	熊本県	—	熊本	大分	月2、3回	町道の高架下の区間が夜暗い。妻は「怖いので一人では通れない」と言っていた。
27	女性	~10代	長崎県	佐世保市	佐世保	大分	年2、3回	キャリーバッグを持っていると、進入防止柵の間隔が狭くて、通りにくい。
28	女性	60代	大分県	日田市	基山	日田	月2、3回	進入防止柵の間隔が狭く、通りにくい。
29	女性	40代	大分県	—	大分	佐世保	年3、4回	キャリーバッグを持っていると、進入防止柵の間隔が狭くて、通りにくい。
30	女性	~10代	佐賀県	—	大分	佐賀	月1回程度	キャリーバッグを持っていると、進入防止柵の間隔が狭くて、通りにくい。柵の間隔を広げてほしい。
31	女性	50代	長崎県	大村市	基山	大村	月1回程度	キャリーバッグを持っていると、進入防止柵の間隔が狭くて、通りにくい。
32	男性	40代	福岡県	小郡市	基山	福岡空港	年3、4回	キャリーバッグを持っていると、進入防止柵の間隔が狭くて、通りにくい。
33	女性	50代	福岡県	小郡市	基山	福岡空港	年1、2回	荷物が大きいと、進入防止柵の間を通りにくい。
34	女性	50代	佐賀県	基山町	基山	天神	月2回	荷物が多いときは、進入防止柵の間を通るときに引っ掛かる。

表3 基山PA内の歩行者経路の照明に関する意見一覧(18件)

No.	性別	年代	現住所	現住所の詳細	出発地 (バス停)	目的地 (バス停)	バス停の 利用頻度	意見の内容
1	女性	～10代	福岡県	久留米市	久留米	大分	2、3回目	夜に通ったときに暗いし、閉鎖空間でもあり、怖かった。
2	女性	60代	佐賀県	基山町	基山	福岡	月1回	上り線スロープと階段、下り線スロープに照明が欲しい。 夜に通行するときに暗い。
3	女性	20代	佐賀県	基山町	基山	福岡空港	年数回	通路(ボックスカルバート)の照明は暗く感じるので、改善してほしい。
4	男性	60代	不明	—	基山	天神	2、3か月に1回	通路(ボックスカルバート)の照明は暗く感じるので、改善してほしい。
5	女性	70代	佐賀県	鳥栖市	基山	福岡空港	年2、3回	スロープが暗い。
6	女性	30代	大分県	—	基山	大分県	月1、2回	町道、坂道(スロープ)が暗い。
7	男性	30代	福岡県	太宰府市	基山	宮崎	年1回	坂道(スロープ)が暗い。
8	女性	20代	熊本県	—	熊本	佐賀	週1回	スロープが暗い。
9	男性	50代	佐賀県	—	熊本	佐賀	月1回	女性が利用するのは暗くて危ない。
10	女性	20代	福岡県	小郡市	基山	大分	月1回	夜暗くて、危ない。
11	女性	20代	熊本県	熊本市	熊本通町筋	佐世保	月1回程度	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。
12	男性	20代	佐賀県	吉野ヶ里町	基山	別府	10回目ぐらい(前回は昨年9月)	以前利用した際にスロープが暗かった。
13	男性	40代	長崎県	佐世保市	佐世保	久留米	2、3回目	照明に蜘蛛の巣が付いており、気持ち悪い。
14	女性	30代	その他国内	横浜市	福岡空港	基山	月1回程度	スロープが薄暗い。
15	女性	～10代	鹿児島県	—	佐賀	鹿児島	初めて	上り線バス停のスロープが薄暗い。
16	女性	～10代	長崎県	佐世保市	佐世保	大分	年2、3回	上り線バス停のスロープが薄暗く、怖い。

No.	性別	年代	現住所	現住所の詳細	出発地 (バス停)	目的地 (バス停)	バス停の 利用頻度	意見の内容
17	女性	50代	佐賀県	基山町	基山	天神	月2回	ボックスカルバートや高架下の区間は暗いので、夜はバス停を利用しないようにしている。
18	女性	20代	佐賀県	—	佐賀	宮崎	年3、4回	スロープが薄暗くて怖い。

表4 高速基山バス停から基山PA内施設への乱横断に関する意見一覧(7件)

No.	性別	年代	現住所	現住所の詳細	出発地 (バス停)	目的地 (バス停)	バス停の 利用頻度	意見の内容
1	女性	60代	宮崎県	都城市	都城	佐賀	月1回	下り線バス停からPAのトイレに行くときに、左膝が悪い私にとって通常の経路を通ると距離が長いので、バス停の端から乱横断をしてしまう。
2	女性	70代	福岡県	筑紫野市	基山	熊本	2、3か月に1回	バス停からトイレに行くために、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
3	男性	80代～	大分県	大分市	博多駅	大分	年数回	バス停からトイレまでの距離が長く勾配も急なので、トイレに行くために駐車場を横断するしかない。トイレまで最短距離で移動できる経路を整備してほしい。
4	女性	60代	福岡県	糸島市	基山	福岡空港	月3、4回	キャリーバッグなどの重い荷物を抱えていると、休憩施設からバス停への移動経路が遠く感じられる。そのような場合、やってはいけないことと知りつつ、安全を確認した上で、駐車場内を乱横断することがある。
5	男性	70代	宮崎県	高鍋町	基山	宮崎	2か月に1回	バス停から休憩施設への移動経路が遠く感じられるため、安全を確認した上で、駐車場内を乱横断している。
6	女性	20代	佐賀県	-	基山	福岡空港	2回目	PAの休憩施設やトイレには、駐車場を横断してバス停に向かっていいのか悪いのかの案内がなく、分かりにくい。
7	男性	50代	福岡県	筑紫野市	基山	日田	半年に1回程度	乱横断はさせないようにすべきである。見送りにきた息子は、定められた通路を通ってトイレに行った。

表5 高速基山バス停の待合所及びバスバースに関する意見一覧(15件)

No.	性別	年代	現住所	現住所の詳細	出発地 (バス停)	目的地 (バス停)	バス停の 利用頻度	意見の内容
1	男性	60代	福岡県	春日市	基山	都城	月2回	夏の暑さ、冬の寒さ対策のため待合所にエアコンを設置してほしい。また、西日防止のためブラインドを設置してほしい。
2	男性	40代	鹿児島県	鹿児島市	佐賀	鹿児島中央	月1、2回	夏の暑さ、冬の寒さ対策のため待合所にエアコンを設置してほしい。待合所にフリーWi-Fiを設置してほしい。
3	女性	70代	熊本県	—	熊本	佐賀	年2、3回	バス停の待合所が暑くて、直射日光が当たるので、目が疲れる。
4	男性	60代	福岡県	小都市	小郡	佐賀	月1、2回	バス乗り場のバスバース表示板の位置をバスバースの近くに動かしてほしい。
5	男性	50代	福岡県	小都市	基山	福岡空港	月1回	バスバースの乗車専用と降車専用の位置が分かりづらい。案内表示を分かりやすくすべきである。
6	男性	50代	鹿児島県	—	佐世保	鹿児島	月2回	バス停待合所が暑い。
7	女性	60代	鹿児島県	—	佐賀	鹿児島	初めて	下り線バス停の待合所で待っているとき、西日で暑い。
8	男性	50代	福岡県	—	基山	宮崎	月2回	雨の日にバス停の利用者が多い場合、バス停内に利用者が入り切れず、濡れることがある。
9	男性	20代	佐賀県	—	基山	宮崎	週1回	下り線バス停の待合室が暑い。
10	女性	60代	その他国内	東京都	基山	別府	2回目	風のある日は待合所に雨が吹き込むため、もう少し待合所の構造を考えてほしい。
②のバスバースには、大分方面行きのバスと佐賀方面行きのバスが停車するため、大分方面に行きたいのに、佐賀方面に戻るのかと不安になった。								
12	女性	40代	不明	—	基山	博多	ほぼ毎日	上り線バス停は、朝日が差し込んで暑い。
13								降車専用のバスが①のバスバースに止まり、乗車できるのか紛らわしいことがある。
14	女性	40代	大分県	大分市	大分	佐賀	5回程度	バス停の待合室は、夜暗い。冬は寒く、夏は暑い。
15	男性	50代	大分県	—	佐賀	大分	月7、8回	夏は待合室の中が暑い。

表6 町道の歩道及び照明に関する意見一覧(41件)

No.	性別	年代	現住所	現住所の詳細	出発地 (バス停)	目的地 (バス停)	バス停の 利用頻度	意見の内容
1	女性	～10代	福岡県	久留米市	久留米	大分	2、3回目	高架下の町道の歩道が狭い。また、暗いので怖い。
2	女性	40代	福岡県	大野城市	大分	基山	3か月に1回	町道の高架下の区間は暗くて怖い。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。
3	女性	20代	宮崎県	都城市	長崎	都城	初めて	町道は暗くて少し怖い。
4								町道の歩道の幅が狭い。
5	女性	20代	鹿児島県	鹿児島市	鹿児島	佐賀	頻繁	町道の高架下の区間は、夜間はとても暗く、一人で移動する場合、夜間は利用しないようにしている。もっと明るくしてほしい。
6	男性	～10代	福岡県	久留米市	久留米	高速筑紫野 バス停	頻繁	歩道の幅が狭いので、車道との間に柵が欲しい。
7	男性	60代	不明	—	基山	天神	2、3か月に1回	高架下の歩道部分は照明が暗く、夜間の女性の一人歩きは危険ではないか。
8	女性	20代	その他国内	大阪府	湯布院	鹿児島	初めて	高架下の歩道部分が狭く、すれ違い通行ができない。
9	女性	40代	熊本県	—	熊本	天神	初めて	町道が暗くて怖い。
10	男性	60代	福岡県	小郡市	小郡	佐賀	月1、2回	町道の歩道の幅が狭い。
11	男性	20代	長崎県	佐世保市	佐世保	熊本	月2回	町道の高架下の区間が暗い。
12	男性	30代	福岡県	小郡市	基山	天神	月2、3回	町道の高架下の区間が暗い。
13	女性	60代	長崎県	佐世保市	佐世保	熊本	年4、5回	町道が歩きづらい。キャリーバッグを引くと、音ががたがたする。
14	男性	20代	熊本県	—	長崎	熊本	これまで2、3回	町道の高架下の区間は、夜間は暗い。
15	女性	20代	大分県	—	長崎	熊本	これまで2、3回	町道の高架下の区間は夜暗く、歩道の幅が狭くて怖い。
16	女性	20代	福岡県	久留米市	基山	別府	月2、3回	夜間、町道の高架下の区間が暗い。

No.	性別	年代	現住所	現住所の詳細	出発地 (バス停)	目的地 (バス停)	バス停の 利用頻度	意見の内容
17	男性	50代	大分県	—	基山	大分	月1、2回	町道の高架下の区間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いことがあり、危険である。歩道の幅を広げてほしい。
18	男性	30代	不明	—	基山	天神	年1回	町道を通行する際、暗いところを通らなければならないので、明るく安全にしてほしい。
19	男性	20代	大分県	由布市	湯布院	佐賀	久しぶり	歩道部分が狭いため、すれ違いの際に自転車が歩道から転落する場面を見たことがある。
20	男性	30代	長崎県	—	大分	長崎	週1回	町道の高架下の区間の歩道が狭く、夜は暗い。
21	男性	40代	大分県	別府市	基山	別府	月1回	町道が薄暗く、歩行しづらい。
22	男性	40代	熊本県	熊本市	基山	武蔵ヶ丘	平日毎日	町道の歩道を広くしてほしい。
23	女性	20代	熊本県	熊本市	熊本通町筋	佐世保	月1回程度	町道は暗くて危ない。夜間利用することもあるので、明るくしてほしい。
24	女性	40代	長崎県	佐世保市	基山	博多駅	年1、2回	町道の高架下の区間が暗くて、怖い。
25	女性	30代	宮崎県	都城市	都城	基山	月2回	町道の歩道の幅員が狭い。
26	男性	50代	佐賀県	神埼市	高速神崎バス停	日田	6か月に1回	町道の歩道が狭く、暗い。
27	女性	60代	福岡県	小郡市	福岡空港	基山	年2回程度	町道の歩道が狭い。
28	女性	20代	佐賀県	基山町	基山	長崎	2か月に1回	町道の高架下の区間の歩道が狭くて暗く、怖い。
29	男性	40代	長崎県	佐世保市	佐世保	久留米	2、3回目	歩道が狭くて、暗い。
30	男性	80代～	長崎県	佐世保市	宮崎	佐世保	乗り継ぎは初めて	歩道に手すりを付けてほしい。
31	男性	40代	福岡県	朝倉市	基山	福岡空港	月1回程度	夜間に利用すると、下り線バス停からパーク＆ライド駐車場に移動する際、町道の高架下の区間が暗い。
32	女性	30代	熊本県	黒川温泉	黒川温泉	佐賀	年数回	町道の歩道の幅員が狭く、人がすれ違えない。

No.	性別	年代	現住所	現住所の詳細	出発地 (バス停)	目的地 (バス停)	バス停の 利用頻度	意見の内容
33	男性	30代	福岡県	福岡市	基山	大分	月1回程度	高速基山バス停からJRけやき台駅まで徒歩で移動しているが、下り線バス停から国道3号線までの町道が暗い。
34	女性	60代	大分県	—	佐賀	大分	年2回程度	町道の高架下の区間が暗く、怖い。
35	男性	50代	佐賀県	—	佐賀	大分	週1回	町道の高架下の区間は薄暗く、女性は怖いのではないかと。
36	男性	50代	熊本県	—	熊本	大分	月2、3回	町道の高架下の区間が夜暗い。妻は「怖いので一人では通れない」と言っていた。
37	男性	20代	長崎県	佐世保市	佐世保	大分	年6、7回	町道の高架下の区間が暗い。
38	女性	30代	その他国内	横浜市	福岡空港	基山	月1回程度	町道の高架下の区間が暗い。
39	女性	～10代	長崎県	佐世保市	佐世保	大分	年2、3回	町道の高架下の区間が暗い。もっと明るいライトを設置してほしい。夜は怖い。
40	女性	20代	佐賀県	—	佐賀	別府	月6回	町道の歩道の幅が狭くて危険なので、ガードレールを設置してほしい。また、高架下の区間内が暗い。
41	女性	20代	佐賀県	—	佐賀	宮崎	年3、4回	町道の高架下の区間が暗くて怖い。また、歩道の幅が狭くてすれ違えないので危ない。

表7 高速基山バス停の運行情報表示板等に関する意見一覧(14件)

No.	性別	年代	現住所	現住所の詳細	出発地 (バス停)	目的地 (バス停)	バス停の 利用頻度	意見の内容
1	男性	50代	佐賀県	佐賀市	熊本	佐賀	2、3か月に1回	目が悪い上、光の反射でバスの運行情報表示板が見えにくいので、改善してほしい。
2	女性	70代	佐賀県	基山町	宮崎	基山	年数回	運行情報表示板にバスの出発地が表示されないため、自分が乗るバスがどの便なのか特定しづらい。
3	女性	20代	大分県	別府市 (スリランカ人 留学生)	別府	佐世保	2回目	運行情報表示板について、 ①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を表示してほしい。 ②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。
4	男性	50代	福岡県	小郡市 (上海在住)	基山	福岡空港	月1回	運行情報表示板の行き先表示とバスの行き先表示が一致しないため分かりづらい。
5	男性	50代	鹿児島県	—	佐世保	鹿児島	月2回	バスの運行情報表示板が正確ではない。
6	男性	~10代	福岡県	久留米市	佐賀駅(バス停)	久留米	月2回	乗ろうとしたバス(14:45久留米行き西鉄バス)が運行情報表示板に表示されない。
7	女性	20代	大分県	別府市	佐賀	別府	年6回	上り線バス停で下り線の運行情報を見ることができたら便利だと思う。
8	女性	20代	大分県	—	長崎	熊本	これまで2、3回	2年前の九州北部豪雨の際、運行情報表示板やネット上からバスの運行情報が得られず、バスが運休していることが分からなかった。
9	男性	20代	福岡県	久留米市	植木	千代ニュータウン	初めて	ネットではバスの運行会社が複数あることが分からなかった。バス停内のバスの時刻表は西鉄のクレジットだが、運行情報表示板には長崎県営バスと表示されており、予約したバスかどうか紛らわしい。
10	女性	40代	福岡県	みやま市	大分	福岡空港	ほぼ毎日	運行情報表示板がフリーズして動かないことがある。
11	女性	40代	長崎県	佐世保市	基山	博多駅	年1、2回	待合室にある運行情報表示板は、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。
12	男性	40代	福岡県	朝倉市	基山	福岡空港	月1回程度	バス停の運行情報表示板において、天神や福岡空港までの運行状況(道路の混雑具合や所要時間)を表示してほしい。
13	男性	50代	大分県	—	佐賀	大分	月7、8回	下り線のバスの運行状況(遅れの有無)が上り線バス停で分かるようにしてほしい。上り線のバスが遅れ、予約していた下り線のバスに間に合わないことがあった。
14	女性	50代	大分県	—	大分	佐賀	月1回	下り線のバスの運行状況(遅れの程度)が上り線のバス停で分かるようにしてほしい。

表8 基山PA内や隣接する町道等に設置されている案内看板(地図等)に関する意見一覧(29件)

No.	性別	年代	現住所	現住所の詳細	出発地 (バス停)	目的地 (バス停)	バス停の 利用頻度	意見の内容
1	男性	60代	佐賀県	佐賀市	佐賀	大分	週1回	案内看板では「上り方面バス停」、「下り方面バス停」と表示されているが、これを改めて、行き先を前面に出した表示にした方が分かりやすいのではないかと。私はよくこのバス停を利用するので、行き先がこちらの方のバス停で正しいのか尋ねられることが多い。
2	男性	50代	宮崎県	都城市	佐賀	都城	初めて	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。
3	女性	50代	福岡県	筑紫野市	福岡空港	基山	年2、3回	バス停からパーク&ライド駐車場への案内看板を整備してほしい。
4	女性	70代	その他国内	千葉県	福岡空港	基山	3回目	土地勘が全くないため、町道への経路等がよく分からない。
5	女性	20代	その他国内	大阪府	湯布院	鹿児島	初めて	上り線バス停上屋内のPA案内図は、下り線バス停への移動経路が分かりにくかった。反対側のバス停や休憩施設、トイレなど目的地別に矢印を色分けするなど、改善を図ってほしい。
6	女性	20代	大分県	別府市	別府	佐世保	2回目	上り線バス停上屋内のPA案内図は、下り線バス停への移動経路が分かりにくかった。反対側のバス停や休憩施設、トイレなど目的地別に矢印を色分けするなど、改善を図ってほしい。
7	女性	70代	佐賀県	鳥栖市	基山	福岡空港	年2、3回	パーク&ライド駐車場からバス停までの案内表示が分かりづらい。
8	女性	50代	大分県	—	日田	佐世保	初めて	乗り継ぎで迷子になったため、案内看板をきちんと整備してほしい。
9	女性	20代	福岡県	八女市	八女	大村	月1回	乗り継ぎで迷子になったため、案内看板をきちんと整備してほしい。
10	女性	20代	佐賀県	—	宮崎	大分	初めて	乗り継ぎ経路の案内が分かりづらい。
11	男性	50代	福岡県	久留米市	久留米	大分	月2回	初見では、看板の案内が分かりにくい。
12	女性	20代	福岡県	久留米市	基山	宮崎	これまで数回	案内看板の表示内容が分かりにくく、初めて利用したときは、バス停の場所がよく分からなかった。
13	男性	60代	福岡県	福岡市	基山	博多	これまで数回	PAから上り線バス停までの案内看板が少なく、経路が分かりにくい。
14	男性	40代	その他国内	札幌市	基山	別府	初めて	町道から下り線バス停に向かう案内表示が分かりにくい。
15	女性	20代	長崎県	佐世保	佐世保	鹿児島	月2回	案内看板の内容が分かりにくく、もっと矢印を表示した方がよいと思う。案内が分かりにくかったために、乗換えに失敗したことがある。
16	女性	60代	その他国内	東京都	基山	別府	2回目	土地勘がないため、上下線のバス停の位置が分かりにくかった。

No.	性別	年代	現住所	現住所の詳細	出発地 (バス停)	目的地 (バス停)	バス停の 利用頻度	意見の内容
17	女性	20代	大分県	—	基山	大分	初めて	初見では、上り線側のPAから下り線のバス停までの案内表示が分かりにくいいため、もっと矢印を用いた表示にすればいいと思う。
18	男性	40代	佐賀県	佐賀市	佐賀	天神	ほぼ毎日	町道からバス停に向かう際の案内表示が分かりにくい。
19	男性	20代	大分県	由布市	湯布院	佐賀	久しぶり	案内看板に矢印の表記が少ないため、乗り継ぎ経路が分かりにくい。
20	男性	50代	海外	ベトナム	福岡空港	基山	年1回	高速基山バス停の利用に慣れていない者には、通路の案内表示が分かりにくい。
21	女性	30代	長崎県	佐世保市	佐世保	宮崎	2回目(前は今年2月)	トイレの案内表示が分かりづらく、トイレに行くことができなかった。
22	女性	40代	大分県	大分市	大分	佐賀	5回程度	トイレの案内表示が分からず、トイレに行くことができなかった。
23	男性	40代	海外	韓国	福岡空港	福岡天神	初めて	案内看板にハングル表記をしてほしい。
24	女性	20代	熊本県	熊本市中央区	基山	熊本	半年に1回(3回目)	上り線バス停から下り線バス停への経路が分からず、駐車場を横断して上り線側PAの休憩施設に行ってしまった。
25	男性	70代	長崎県	長崎市	長崎	基山	2か月に1回	上り線バス停への経路にスロープがあることをしっかり表示してほしい。
26	女性	30代	熊本県	黒川温泉	黒川温泉	佐賀	年数回	案内看板で表示されている地図で受ける印象よりも、実際の乗り継ぎ経路は距離がある。
27	女性	40代	熊本県	—	基山	佐賀	初めて	JRけやき台駅から来る際、国道3号線には案内看板があったが、踏切を越えた次の三叉路には案内看板がなく道に迷ってしまったので、案内看板を設置してほしい。
28	女性	50代	長崎県	大村市	基山	大村	月1回程度	上り線バス停で降りて、どちらが出口なのか迷った。町道を経由しないといけないことを知らなかったため、上り線側PAの方に出口を探した。
29	男性	20代	長崎県	佐世保市	熊本	佐世保	初めて	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。

表9 その他の意見一覧(62件)

No.	性別	年代	現住所	現住所の詳細	出発地 (バス停)	目的地 (バス停)	バス停の 利用頻度	意見の内容
1	女性	~10代	福岡県	久留米市	久留米	大分	2、3回目	上り線バス停と下り線バス停の間の距離が遠い。上り線バス停にバスが着いてから下り線の乗りたいバスの発車時間までギリギリであり、バス停間の距離があるため間に合わない。
2								雨の日に傘がないときがあり、バス停間の経路に屋根が欲しい。
3	男性	60代	佐賀県	鳥栖市	基山	鹿児島	2、3回目	雨の日に傘がないときがあり、バス停間の経路に屋根が欲しい。長距離を移動するので、傘を持っていないことがある。
4	女性	60代	福岡県	小郡市	基山	熊本	2、3回目	バス停間の経路に屋根があった方がよい。荷物を持っていることが多く、雨の日に傘を差しにくい。
5								パーク&ライド駐車場を利用したいが、車で来ても満車で利用できないことがあり得るため、利用するのをちゅうちょしている。空車状況が分かるようにできないか。
6	女性	20代	熊本県	熊本市	佐世保	熊本	月2、3回	熊本から佐世保への直通便が朝夕しかない。昼間の時間帯に直通便を運行してほしい。
7	女性	50代	宮崎県	高鍋町	宮崎	佐世保	2回目	上り線バス停と下り線バス停の間の距離が遠い。
8	男性	60代	大分県	津久見市	大分	久留米	月2回	昼間の時間帯の乗り継ぎ可能便が減便されたので利用しづらくなった。
9	女性	70代	福岡県	筑紫野市	基山	熊本	2、3か月に1回	休憩施設内に置かれている高速バスの携帯用時刻表の備置きがなくなっていることがあるので、こまめに補充してほしい。
10	男性	60代	不明	—	基山	天神	2、3か月に1回	家族や知人の車の送迎用スペースを町道脇に設置してほしい。
11	女性	60代	福岡県	朝倉市	大分	基山	年数回	大分から福岡への路線はスーパーノンストップ便が増えて各駅停車便が減便されたので、わざわざ基山PAまで送迎する機会が増えた。
12	女性	60代	福岡県	糸島市	基山	福岡空港	月3、4回	休憩施設内で余裕を持って食事や買い物ができるよう、休憩施設内にも運行情報表示板を設置してほしい。
13	男性	50代	大分県	大分市	大分	佐世保	月1回	上り線バス停から下り線バス停への移動の最中に雨にぬれないよう、通路が露天となっている部分に屋根を設けてほしい。
14	女性	60代	福岡県	小郡市	基山	熊本	2回目	バス停内に飲物などの自動販売機を設置してほしい。
15	女性	60代	福岡県	うきは市	基山	天神	年3、4回	バス停内に座席の予約が不要な路線の自動券売機(ICカード乗車券のチャージ機能を含む。)を設置してほしい。
16	男性	30代	福岡県	太宰府市	基山	宮崎	年1回	JRけやき台駅から高速基山バス停まで遠い。

No.	性別	年代	現住所	現住所の詳細	出発地 (バス停)	目的地 (バス停)	バス停の 利用頻度	意見の内容
17	男性	50代	佐賀県	鳥栖市	基山	福岡空港	月1回	PA周辺は雑草が生い茂っている。
18	男性	50代	佐賀県	—	長崎	佐賀(鳥栖)	月1回	外国人が行き先が分からず困っているのを見掛けるので、バスの乗降を手助けする案内スタッフを配置する必要がある。
19	女性	40代	熊本県	—	熊本	天神	初めて	平成30年に廃止された熊本～天神直行便を復活させてほしい。
20	女性	70代	熊本県	—	熊本	佐賀	年2、3回	上り線から下り線への乗り継ぎの距離が長い。
21	女性	20代	福岡県	小都市	基山	大分	月1回	パーク&ライド駐車場を利用した場合の割引についてもう少し周知してほしい。
22	男性	60代	福岡県	小都市	小郡	佐賀	月1、2回	パーク&ライド駐車場の割引等の情報が分かりづらい。
23	男性	60代	熊本県	—	熊本	大分	月2回	スロープと町道の間に屋根が欲しい。
24	男性	30代	福岡県	小都市	基山	天神	月2、3回	パーク&ライド駐車場の駐車可能台数が少ない。
25	男性	～10代	福岡県	—	基山	大分	年3、4回	バス停に自動販売機を設置してほしい。
26	女性	50代	その他国内	アメリカ	福岡空港	基山	年1回	バス停からパーク&ライド駐車場まで遠い。
27	男性	50代	鹿児島県	—	佐世保	鹿児島	月2回	乗り継ぎ経路の距離が長い。
28	男性	50代	福岡県	久留米市	久留米	大分	月2回	雨にぬれないよう通路に屋根が欲しい。
29	女性	20代	大分県	—	長崎	熊本	これまで2、3回	バス停でバスの乗車券が買えるようになれば便利だと思う。
30	女性	60代	鹿児島県	—	佐賀	鹿児島	初めて	上り線バス停と下り線バス停の間の距離が遠い。
31	男性	40代	熊本県	—	熊本	佐賀	週1回	乗り継ぎ経路に雨除け用の屋根が欲しい。
32	男性	40代	福岡県	小都市	基山	鹿児島	年2回	下り線バス停への入口付近の車の滞留スペースが狭く、Uターンしにくい。

No.	性別	年代	現住所	現住所の詳細	出発地 (バス停)	目的地 (バス停)	バス停の 利用頻度	意見の内容
33	男性	50代	大分県	—	基山	大分	月1、2回	一般車が高速基山バス停に停車して乗り降りをしているため、高速バスがバスバースに停車できないでいた。
34	男性	50代	福岡県	久留米市	基山	福岡空港	月3回	スマートインターチェンジを整備するとともに、PA内に車を止めて、高速バスを利用できるようにしてほしい。
35	男性	50代	福岡県	小郡市	基山	宮崎	月2回	下り線側の車の滞留スペースが狭い。
36	男性	20代	佐賀県	—	基山	宮崎	週1回	バス停からパーク&ライド駐車場までの距離が長い。
37	女性	60代	その他国内	東京都	基山	別府	2回目	バス停付近に案内人を配置してほしい。
38	女性	20代	大分県	—	基山	大分	初めて	下り線側PAに上る通路付近が下水臭い。
39	男性	40代	佐賀県	佐賀市	佐賀	天神	ほぼ毎日	下り線バス停と上り線バス停の間の距離が離れているため不便
40	男性	40代	不明	—	基山	大分	年2回	バス停の近くに喫煙所が欲しい。
41	男性	40代	熊本県	—	熊本	佐賀	月1回	バスの運行情報をアプリケーションで見られるようにしてほしい。
42	男性	30代	長崎県	—	大分	長崎	週1回	1か所で上り線のバスと下り線のバスの乗降ができるようになれば便利だと思う。
43	女性	40代	不明	—	基山	博多	ほぼ毎日	西鉄二日市駅の駐車場では、同駅の構内で二モカによる駐車場料金の支払ができる。パーク&ライド駐車場でも、二モカによる支払ができるようにしてほしい。
44	女性	60代	福岡県	筑紫野市原田	基山	熊本	2、3月に1回	普段利用している高速バスの回数券が値上げされ困っている。
45	男性	70代	大分県	別府市	基山	別府	年2回程度	降雨時にぬれないよう、スロープ、階段等に屋根を付けてほしい。
46	女性	70代	佐賀県	鳥栖市	諫早	基山	2、3月に1回	土日祝日はパーク&ライド駐車場が満車になり駐車できない場合があるので、その場合の対応を知りたい。
47	男性	50代	佐賀県	神埼市	高速神崎バス停	日田	6か月に1回	バス停に喫煙所を設けてほしい。
48	男性	50代	福岡県	筑紫野市	福岡空港	基山	月1回	上り線バス停への経路に雑草が生い茂っていることがある。

No.	性別	年代	現住所	現住所の詳細	出発地 (バス停)	目的地 (バス停)	バス停の 利用頻度	意見の内容
49	男性	60代	佐賀県	基山町	基山	熊本	月2、3回	パーク&ライド駐車場の位置が分かりにくいとの声をよく聞く。
50	女性	50代	大分県	大分市	佐世保	大分	月1、2回	昨日、高速基山バス停を利用した際、上り線バス停の地下通路を出たところの茂みで用を足している者がいた。監視カメラを付けてほしい。
51	女性	70代	大分県	大分市	大分	佐世保	2回目(前は1、2年前)	高速基山バス停で高速バスの乗り継ぎができて、便利になった。
52	女性	60代	福岡県	北九州市	熊本武蔵丘	直方PA	週1回	売店やトイレへの経路に屋根があれば、降雨時に助かる。
荷物を持って売店やトイレに行くのは大変なので、バス停の待合所にロッカーを設置してほしい。								
54	男性	20代	その他国内	富山県	基山	大分	年1回	JRけやき台駅から高速基山バス停までのバスの便を増やしてほしい。
55	男性	30代	福岡県	福岡市	基山	大分	月1回程度	高速基山バス停からJRけやき台駅まで徒歩で移動しているが、距離があるので、アクセスを整備してほしい。
56	女性	30代	その他国内	横浜市	福岡空港	基山	月1回程度	座席の予約が必要なバスと予約なしで乗れるバスの違いが分かりにくい。
57	男性	50代	大分県	別府市	波佐見インター	別府	週1回	雨天時に、傘を差しながら荷物を持って移動するのは大変なので、乗り継ぎ経路に屋根を付けてほしい。
58	男性	50代	熊本県	—	長崎	基山	初めて	上り線バス停のすぐ後ろに停車しているトラックがエンジンをかけっぱなしにしており、音がうるさく、排気ガスが臭う。
59	女性	80代～	熊本県	—	佐世保	熊本	年1、2回	佐世保行きは座席の予約が必要。予約便の変更は出発予定時刻の30分前までにとバス会社から案内されているが、乗っているバスが遅れて急ぎ乗り継ぎ便を変更せざるを得ないことがある。予約していなくても席が空いていれば乗れるようにしてほしい。
60	女性	50代	佐賀県	基山町	基山	天神	月2回	パーク&ライド駐車場が満車で駐車できないことがある。駐車可能台数を増やしてほしい。
天神行きのバスを利用するが、天神経由博多行きか博多経由天神行きかについて運行情報表示板やバスの行き先表示から判断できないことが多い。								
62	男性	50代	宮崎県	—	基山	宮崎	月1回	高速基山バス停への送迎でパーク&ライド駐車場を利用した際、バスが遅れると30分では駐車時間が足りないことがあるため、パーク&ライド駐車場の無料駐車時間を30分から60分に延ばしてほしい。