

電気自動車等用充電機器の道路上での設置に関するガイドライン（案）に寄せられたご意見の概要と国土交通省の考え方

パブリックコメントの実施期間：令和5年2月22日～3月8日

意見提出：316件

※とりまとめの都合上、内容を適宜要約しています。

※1件に複数の内容が含まれるご意見を整理の上で掲載しています。

※主な意見を掲載しており、下表に掲載しなかったご意見等についても、今後の施策の推進に当たって参考にさせていただきます。

提出意見の概要	国土交通省の考え方
電気自動車 の普及 施策に 関する ご意見	<p>「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」（令和3年6月、経済産業省（他）においては、電気自動車等の普及促進のため、公共用の急速充電器3万基を含む充電インフラを15万基設置し、遅くとも2030年までにガソリン車並みの利便性を実現することを目標としています。本文書は、この目標を踏まえて策定するものです。</p>
電動車普及に向け、路上駐車施設も設置可能となることは望ましい。	
EV普及のため、積極的に進めて欲しい。	
EVだけに便宜を図る必然性があるのか。	
燃料電池車が主力となる可能性がある中で道路上に設置してまで、充電機器普及に資する施策を行うべきではない。	
EVは充電の廃棄等のトータルでのエネルギー使用等を考えると環境破壊を引き起こすため、普及促進すべきではない。また、EV推進に先立ち、電気自動車の製造段階も含めた温室効果ガスの総量を抑える対策をまず考え、それを踏まえ、道路上の充電器設置を位置付けるべき。	
電力事情が良くない中で、EV普及施策はすべきではない。	
EV普及率が少ない中で公共的な空間である道路に充電設備を設置する必要はない。	
バッテリー車だけを優遇する施策に反対。現状では燃料電池車等、どの車両が広く普及するかは未定のはず。	<p>「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」（令和3年6月、経済産業省（他）においては、電気自動車等の普及促進のため、公共用の急速充電器3万基を含む充電インフラを15万基設置し、遅くとも2030年までにガソリン車並みの利便性を実現することを目標としています。本文書はこの目標を踏まえて策定するものです。また、高速道路における充電機器の設置については、充電機器の大幅増加と高出力化・複数口化を促し、利用者がいつでも快適にEV充電できる環境を目指して、令和5年3月に「高速道路における電動化インフラ整備加速化パッケージ」を策定・公表しています。料金については、事業者において設定されるものと考えます。</p>
白紙にして再検討すべき。	
目先の電気自動車の普及だけでなく、歩行者や自転車等の移動や市街地活性化等の観点も踏まえ、長期的な都市計画を考えるべき。	
公共交通機関やレンタサイクル等の多様な交通手段の利用を踏まえ、交通安全の観点も加えたガイドラインにすべき。	
ガソリン車は路上で給油できないため、EVのみ充電可能なのは不公平。	
ガソリン車と同等の高速道路走行環境に向けて充電機器を設置すべき。料金はガソリン代と同等の設定でよい。	

構造、設置場所、他交通への影響の観点	ベイ型は歩行者が多く歩道が広い都市部での設置が想定されるが、歩行者が多い場所で歩道を削るのは問題。	歩行者等の支障にならないよう充電機器の設置等に際しては、「道路移動等円滑化基準に定める歩道等の有効幅員を確保する」ことを記載しています。
	歩道の幅を狭めてしまう設置は許可すべきではない。	
	自転車道のある箇所、又は自転車道を設ける計画がある道路に設置する場合で、充電器を自転車道内に設置するときは、自転車道の幅員を確保するため拡幅等の対応を行うことを明記すること。	「自転車ネットワークの計画など当該区間における道路整備・利用の計画との整合を十分に図る」ことを記載します。また、「検討時点において、該当計画が無い場合であっても、歩行者や自転車等の通行空間をはじめとする当該区間の将来的な道路整備・利用の支障とならないよう、関係者との調整を図る」ことを記載します。さらに、設置のイメージ図に自転車専用通行帯がある場合を明示します。このような記載をすることで自転車道の拡幅等の対応は記載しませんがご意見の趣旨に対応します。
	自転車道、自転車専用レーン上の設置は「避ける」のではなく、禁止すべき。	
	走行中に充電可能とする技術を検討すべき。	走行中ワイヤレス給電に関する民間企業の取組を公募し、研究開発支援を行い、将来的な導入可能性を検討しています。
	歩道上の通行を妨げ、バリアフリーの観点からも問題。	「障害者等を含む多くの人が歩道等を安全かつ円滑に通行できるよう、道路移動等円滑化基準に定める歩道等の有効幅員を確保するとともに、「道路の移動等円滑化に関するガイドライン（令和4年3月国土交通省道路局策定（令和4年6月一部改定）」を参照する」ことを記載しています。
	歩道が狭くなり、車いすの走行を阻害する。	
	出入りの際には街路樹が障害となり、視界を遮るため、事故の原因になるのではない。	「充電スペースへの入退出時や充電車両の運転手等の乗降時において、走行車両（自転車等の軽車両を含む）との動線の錯綜が起きる可能性があることから、現地の交通状況や道路状況等を踏まえ、両者に注意を促す看板の設置など、交通安全対策を行う」ことを記載します。
	自転車等が充電ケーブル等をひっかける事故を防ぐため、充電ケーブル等を反射材や蛍光塗料で目立つようにしたり、注意書きをする等の対策をすべき。	「歩行者や走行車両（自転車等の軽車両を含む）の通行の支障の原因にならないような電源・電線・充電ケーブル等の配置とし、現地の状況を踏まえ必要に応じて埋設する」ことを記載します。また、「充電車両と走行車両（自転車等の軽車両を含む）が接触しないよう留意し、走行車両（自転車等の軽車両を含む）の走行位置との離隔を十分にとり、法定外表示や看板等により適切な注意喚起などをする」ことを記載します。
	ベイ型の切り欠きの幅又はストレート型の駐車枠の幅は、利用を想定している車両のドライバーが、一般的な駐車技術でもはみ出さずに停車できる幅とすることを記載すべき。	「充電口の位置に合わせて、車両が駐車枠の中で前後に駐車位置を合わせられるよう、充電スペースを確保する」ことを記載します。
	充電器1基で複数の充電口を設置するケースもあるため、文章や図で分かるように表記すべき。	「充電機器一基から複数口を設置するケースもある」ことを記載します。
	自転車活用推進計画に支障が生じないか、計画との整合を図ることを記載すべき。	「充電機器を設置することで、「自転車活用推進計画（令和3年5月閣議決定）」等に基づく自転車活用に支障が生じる可能性がないか、当該計画等との整合に留意する」ことを記載します。
	ベイ型であっても自動車と自転車の錯綜が生じる等、危険になるため設置すべきではない。	「充電スペースへの入退出時や充電車両の運転手等の乗降時において、走行車両（自転車等の軽車両を含む）との動線の錯綜が起きる可能性があることから、現地の交通状況や道路状況等を踏まえ、両者に注意を促す看板の設置など、交通安全対策を行う」ことを記載します。また、「駐車枠の位置は、充電車両が車道にはみ出さないようにするとともに、充電車両のドアの開閉が走行車両（自転車等の軽車両を含む）の通行の支障とならないようにする」ことを記載します。
	自動車と自転車の事故の増加につながるのではない。	「充電スペースへの入退出時や充電車両の運転手等の乗降時において、走行車両（自転車等の軽車両を含む）との動線の錯綜が起きる可能性があることから、現地の交通状況や道路状況等を踏まえ、両者に注意を促す看板の設置など、交通安全対策を行う」ことを記載します。また、「設置に当たっては、自動車、自転車、歩行者等の各主体の安全かつ円滑な交通を確保することを前提とする」ことを記載します。
駐車の際に、自転車専用レーン等をまたぐ必要のある場所には設置すべきではない。	「充電スペースへの入退出時や充電車両の運転手等の乗降時において、走行車両（自転車等の軽車両を含む）との動線の錯綜が起きる可能性があることから、現地の交通状況や道路状況等を踏まえ、両者に注意を促す看板の設置など、交通安全対策を行う」ことを記載します。	
ベイ型について、一部が車道にはみ出す形も許容されてしまわないよう記載を修正すべき。	「充電車両のドアの開閉が走行車両（自転車等の軽車両を含む）の通行の支障とならないよう駐車枠を設置する」ことを記載します。	
積雪地域では、左側の車線は雪の堆積があり、さらに車道を狭くすることにつながるため、ベイ型、ストレート型ともに、道路上に接して設置すべきではない。	「自動車、自転車、歩行者等の各主体の安全かつ円滑な交通の確保を前提とする」ことを記載します。また、「本ガイドラインの内容はあくまでも標準的な考え方を示したものである」ことを記載します。なお、具体的取組に当たっては、地域の課題やニーズ、交通状況等を十分に踏まえて検討することになります。	

構造、設置場所、他交通への影響の観点	<p>「自転車活用推進法」の『自転車は公共利益の増進に資する』等、自転車活用を主軸に捉えた道路施策を推進する観点から、法律の基本理念に反する。</p>	<p>「自動車、自転車、歩行者等の各主体の安全かつ円滑な交通の確保を前提とする」ことを記載します。また、自転車活用の観点から次の3点を記載します。</p> <p>①充電機器を設置することで、歩行者利便増進道路制度等の道路の利活用や「自転車活用推進計画（令和3年5月閣議決定）」等に基づく自転車活用に支障の生じる可能性がないか、当該計画等との整合に留意すること。</p> <p>②自転車ネットワークの計画など当該区間における道路整備・利用の計画との整合を十分に図ること。また、検討時点において、該当計画が無い場合であっても、歩行者や自転車等の通行空間をはじめとする当該区間の将来的な道路整備の支障とならないよう、関係者との調整を図ること。</p> <p>③「自転車活用推進計画（令和3年5月閣議決定）」において、自転車通行空間の確保の観点から「利用率の低いパーキング・メーター等の撤去を推進する。」とされていることに留意すること。</p>
<p>自転車や原付等、左側通行となる車両が危険になるため、設置すべきではない。</p> <p>自転車への配慮が足りず、公共のスペースを占用して充電する必要性がない。</p> <p>円滑な交通の支障になる道路占用を認めるべきではない。総合的に円滑な交通の確保を図るべき。</p> <p>歩行者の事故を誘発する可能性があるため、ペイ型やその他類型は設置すべきではない。</p> <p>道路拡張や自転車道を設置せずに充電機器を設置すると交通渋滞や交通事故の増加につながる。</p> <p>車優先の施策は改めるべき。</p> <p>全ての交通主体が安全に通行できる道路を整備すべき。</p> <p>よりエコな自転車の阻害となるような施設をつくるべきではない。</p> <p>自転車、ミニバス、さらに、緊急車両等の緊急時の車両等の交通の阻害になるのではないかな。</p> <p>自転車の走行空間である車道左端にEVおよびEV給電器という障害物をおくことで、自転車の安全走行を大いに阻害し、自転車運転者の生命を危険にさらされる。</p> <p>車道の左側は自転車の安全な走行空間をつくることを徹底すべき。</p> <p>自転車の歩道通行を誘発し、自転車の事故や歩行者が犠牲になる事故が誘発される。</p> <p>自転車走行を危険にする施策は実施すべきではない。</p> <p>特定小型原動機付自転車の歩道通行を誘導し、歩行者が危険になるのではないかな。</p>	<p>「経路充電は路外駐車場等を活用して確保していくことを基本であるが、都市部等の路外の充電機器が不足している地域においては、道路区域内に占用で設置することも想定される」ことを記載します。また、「自動車、自転車、歩行者等の各主体の安全かつ円滑な交通の確保を前提とする」ことを記載します。</p>	
<p>自転車道や自転車通行帯が必要な道路（規制速度または実勢速度が時速30kmを超える道路）にそれらが未整備の場合は、それらの整備を優先し、駐車枠の設置が自転車通行空間整備の障害になるのを避けることとしてほしい。</p> <p>安全を確保した自転車道等の通行空間が確保されている箇所に設置することを記載すべき。</p> <p>「自転車活用推進法 第三条」『国は、前条に定める基本理念にのっとり、自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に策定し、及び実施する責務を有する』との規定に反する。</p> <p>バスレーンや自転車道、自転車専用通行帯は、それぞれ、駐車の影響が異なるので、分離して記述すべきである。</p> <p>掲載している図に自転車通行帯等が描かれておらず、自転車通行帯等と充電機器設置の考え方が不明確であり図示すべき。</p> <p>車道の一部を転用し歩行空間と充電機器の設置を行ったイメージにも自転車通行帯を記載すべき。</p>	<p>「自転車ネットワークの計画など当該区間における道路整備・利用の計画との整合を十分に図ること。また、検討時点において、該当計画が無い場合であっても、歩行者や自転車等の通行空間をはじめとする当該区間の将来的な道路整備の支障とならないよう、関係者との調整を図る」ことを記載します。</p> <p>標準的な構造、設置場所のイメージ図は、窪んだスペースに走行車両の通行の支障とならないよう駐車枠を設置するとともに、自転車専用通行帯を記入したものとします。なお、「本ガイドラインに掲載のある内容は、あくまで標準的な考え方を示したものであり、具体の取組の検討にあたっては、地域の課題やニーズ、交通状況等を十分に踏まえる必要がある」ことを記載します。</p>	
<p>交差点および横断歩道の近くでは、道交法上、危険性排除の観点から駐停車を禁止する範囲が明確に定められているため、はっきり規定すべき。</p> <p>充電機器を設置することは極力避けるべきであるが、地域の事情等によりやむを得ず設置する場合に参考とする文書であることを明記すべき。</p>	<p>「自動車と歩行者等の間の視線を遮る危険性があるため、交差点や横断歩道の近くに充電スペースの設置をしない」ことを記載します。</p> <p>「本ガイドラインに掲載のある内容は、あくまで標準的な考え方を示したものであり、具体の取組の検討にあたっては、地域の課題やニーズ、交通状況等を十分に踏まえる必要がある」ことを記載します。</p>	

構造、設置場所、他交通への影響の観点	充電の需要としては路上設置ではなく、商業施設や休憩施設などの充電機器の拡充が重要。	「経路充電は路外駐車場等を活用して確保していくことが基本ですが、都市部等の路外の充電機器が不足している地域においては、道路区域内に占用で設置することも想定される」と考えており、その旨を記載します。
	駐車位置と充電ケーブルの長さの設定が充電においては重要であり、実際の設置においてはしっかり検討する必要。	本ガイドラインも参考に、事業者において、充電スペースの構造、設置場所を検討されるものと考えます。
	片側2車線以上の道路で中央寄りの車線を潰して、充電設備を設置してはいかがでしょうか。	本ガイドラインは標準的な考え方を示したものでありますが、ご指摘の内容については、標準的なものとは考えておりません。
	降雪地域においては、除雪作業の支障となり、融雪剤で機器の劣化が早いことが想定されるため設置すべきではない。	「本ガイドラインの内容はあくまでも標準的な考え方を示したものである」ことを記載します。なお、具体的取組に当たっては、地域の課題やニーズ、交通状況等を十分に踏まえて検討することになります。
	充電器の構造は、利用中、未利用時とも充電ケーブルが道路利用者の通行及び安全を脅かさない構造であること。	「歩行者や走行車両（自転車等の軽車両を含む）の通行の支障の原因にならないような電源・電線・充電ケーブル等の配置とし、現地の状況を踏まえ必要に応じて埋設する」ことを記載します。
	車両乗入れ部の縁端構造に準じた緑石の設置を標準的な対策として記載するのは過剰ではないか。	緑石の設置については例示であり、「周辺の交通状況等に応じて適切な工夫を行う」ことを記載しています。
	多くのパーキングチケットの利用時間が60分であることから、30分しか充電できない急速充電だけでなく、普通充電も対象にすべき。普通充電器の場合、設置スペースが小さくなり、歩行者、車いす、ベビーカー等の多様な交通主体を阻害しないというメリットがある。60分という時間の充電で「それなり」の走行距離を担保できることへの一定のニーズを把握している。	道路上の長時間の駐停車を避けるため、「急速充電」を対象とします。
	歩道等の中に自転車歩行者道を含めるべきではない。	道路構造令では、自転車歩行者道を規定しているため、歩道又は自転車歩行者道を歩道等と記載したものです。
	充電口が右後ろにある車両もあるため、そのような車両もケーブルが届くよう、記載すべき。	「駐車枠の幅は、利用を想定している車両の最大幅を基準に設定すること。また、充電に要するコネクタ接続時の幅を考慮する」ことを記載します。
	他の交通主体への影響がより少ない、中央分離帯への設置に限定すべき。	本ガイドラインは標準的な考え方を示したものでありますが、ご指摘の内容については、標準的なものとは考えておりません。
	自転車走行路に大きく関わるため、自転車に対する配慮に関する記載をすべき。	走行車両（自転車等の軽車両を含む）の視認性や導線を考慮し設置することを記載します。また、「設置に当たっては、自動車、自転車、歩行者等の各主体の安全かつ円滑な交通を確保することを前提とする」ことを記載します。
	実際の設置事例を掲載すべき。	設置事例については、本ガイドラインへの掲載は考えていません。
	やむを得ず設置する場合はベイ型のみとし、歩道と容易に行き来できないよう柵を作る、自転車通行帯を確保する、といった扱いが必要。	標準的な構造、設置場所のイメージ図は、窪んだスペースに走行車両の通行の支障とならないよう駐車枠を設置するとともに、自転車専用通行帯を記入したものとします。なお、「本ガイドラインに掲載のある内容は、あくまで標準的な考え方を示したものであり、具体的取組の検討にあたっては、地域の課題やニーズ、交通状況等を十分に踏まえる必要がある」ことを記載します。
	特にストレート型は自転車の通行の阻害になるため、設置すべきではない。	ベイ型のみでの記載にするとともに、「設置に当たっては、自動車、自転車、歩行者等の各主体の安全かつ円滑な交通を確保することを前提とする」ことを記載します。
	ストレート型の設置が大半となり、自転車走行がより危険になる。	
	ストレート型で右側に充電口があると自転車等がひっかかってしまう事故が懸念されるため、充電口を左型につけるよう統一すべき。	
	幹線道路では危険なため、ストレート型の設置はゾーン30内に限定すべき。	
ストレート型は、パーキングチケット等が既に運用されている場所に限定すべき。		
必要悪として設置しているパーキングメーターに充電機器を設置することは駐車占有率が上がり、安全な交通を阻害することからストレート型での設置を認めるべきではない。		
ストレート型は車両の陰から子供が飛び出す懸念があり、設置すべきではない。		
ストレート型の設置は交通状態や周辺環境に対する配慮が欠けており、最低でもベイ型にすべき。		
ストレート型は渋滞発生につながるだけでなく、車両の陰から歩行者が飛び出す等、交通安全上問題。		
パーキングチケット等を運用している箇所に併設する場合はストレート型ではなくベイ型にすべき。		
自転車、原動機付自転車、自動二輪車の通行エリアを遮蔽する設置は原則禁止すべき。		
電気自動車が発火した場合の消火設備に関する記載がない。灯油などを積んだ車両が充電する場合は火災につながるのではないか。	「消防法等の各種法令の規定に従う」ことを記載します。	

構造、設置場所、他交通への影響の観点	充電待ちの場所が確保されていると良い。充電待ちの車両による事故防止の観点から抜けている。	充電待ちの抑制に関する考え方は2.3(3)「充電待ちの抑制」の項目に記載しております。
	充電車両のドア開け等と後続車の絡んだ深刻な事故を防止するため、避けるようにすることとしてほしい。	「充電車両のドアの開閉が走行車両（自転車等の軽車両を含む）の通行の支障とならないよう駐車枠を設置する」ことを記載します。
	駐車枠と自転車専用通行帯の間に50~75cmの間隔を確保すべき。	「充電車両のドアの開閉が走行車両（自転車等の軽車両を含む）の通行の支障とならないよう駐車枠を設置する」ことを記載します。また、「充電車両と走行車両（自転車等の軽車両を含む）が接触しないよう留意し、走行車両（自転車等の軽車両を含む）の走行位置との距離を十分にとり、法定外表示や看板等により適切な注意喚起などをする」ことを記載します。
	充電器を設置する場合は、自転車道等の存在が車のドライバーからはっきり分かるように注意すべき。	「充電車両により走行車両（自転車等の軽車両を含む）の視認性を阻害する場所は充電スペースの設置を避ける」ことを記載します。また、「充電スペースへの入退出時や充電車両の運転手等の乗降時において、走行車両（自転車等の軽車両を含む）との動線の錯綜が起きる可能性があることから、現地の交通状況や道路状況等を踏まえ、両者に注意を促す看板の設置など交通安全対策を行う」ことを記載します。
	自転車道等の端から50cm以内には充電機器を設置しないよう明記すべき。	「充電機器の利用状況や時間帯に応じた道路の状況を想定し安全な配置を検討する」ことを記載します。また、「駐車枠の位置は、充電車両が車道にはみ出さないようにするとともに、充電車両のドアの開閉が走行車両（自転車等の軽車両を含む）の通行の支障とならないようにする」ことを記載します。さらに、「充電車両と走行車両（自転車等の軽車両を含む）が接触しないよう留意し、走行車両（自転車等の軽車両を含む）の走行位置との距離を十分にとり、法定外表示や看板等により適切な注意喚起などをする」ことを記載します。
	自転車道等の右隣に駐車枠を配置する場合は両者の間に充電機器を収容する施設帯を設置すべき。	「歩行者や走行車両（自転車等の軽車両を含む）の通行の支障の原因にならないような電源・電線・充電ケーブル等の配置とし、現地の状況を踏まえ必要に応じて埋没する」ことを記載します。また、「充電機器の利用状況や時間帯に応じた道路の状況を想定し安全な配置を検討する」ことを記載します。
	自転車ナビマーク・自転車ナビラインの上への設置も設置をさける対象として例示すべき。	「自動車、自転車、歩行者等の各主体の安全かつ円滑な交通の確保を前提とする」ことを記載します。
	コネクタ接続による充電スタンドをイメージしているか。	ご指摘のとおりです。
	路外に駐車スペースを設けて充電機器を設置すべき。	「経路充電は路外駐車場等を活用して確保していくことが基本ですが、都市部等の路外の充電機器が不足している地域においては、道路区域内に占用で設置することも想定される」と考えており、その旨を記載します。
	路上駐車を助長し、他の交通主体が危険になるのではないか。	「経路充電は路外駐車場等を活用して確保していくことを基本であるが、都市部等の路外の充電機器が不足している地域においては、道路区域内に占用で設置することも想定される」ことを記載します。また、道路上での機器設置が必要となった場合は、「各主体の安全かつ円滑な交通を確保することを前提とする」ことを記載します。
	規制速度や実勢速度が30km/hを超える道路には設置すべきではない。	一律に規制速度等で判断せず、現地の交通状況を踏まえ、事故防止の観点等に記載の内容を元に設置場所を選定することになります。
	パーキングメーター等は原則撤去となっているがその方針に反する。	「「自転車活用推進計画（令和3年5月閣議決定）」において、自転車通行空間の確保の観点から「利用率の低いパーキング・メーター等の撤去を推進する。」とされていることに留意する」ことを記載します。
「その他の類型」については、退出が危険。	「その他の類型」については削除します。	
「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」は内容において不十分であるため、唯一の参考資料とはしないでほしい	「自動車、自転車、歩行者等の各主体の安全かつ円滑な交通の確保を前提とする」ことを記載します。また、自転車活用の観点から次の3点を記載します。 ①充電機器を設置することで、歩行者利便増進道路制度※等の道路の利活用や「自転車活用推進計画（令和3年5月閣議決定）」等に基づく自転車活用に支障の生じる可能性がないか、当該計画等との整合に留意すること。 ②自転車ネットワークの計画など当該区間における道路整備・利用の計画との整合を十分に図ること。また、検討時点において、当該計画が無い場合であっても、歩行者や自転車等の通行空間をはじめとする当該区間の将来的な道路整備の支障とならないよう、関係者との調整を図ること。 ③「自転車活用推進計画（令和3年5月閣議決定）」において、自転車通行空間の確保の観点から「利用率の低いパーキング・メーター等の撤去を推進する。」とされていることに留意すること。	
ガソリン車の駐車防止（パーキングチケットへの設置は除く）や分かりやすさの観点から駐車枠内には「EV」「EV専用」等の表示を行うべき。	「ドライバーが迷わず安全に充電スペースに到着でき、他の道路利用者にも充電スペースの存在が分かるよう、また、目的外の駐車を抑制するため、屋外広告物条例等の関係法令との整合に留意しつつ、充電スペースの設置場所を示す案内サインを設置する」ことを記載しています。	

占用に 関する ご意見	どのような場合であれば充電機器の設置が公共の福祉に合うのかを示すべき。 道路という公共性の高い空間を使用するのだから、公共性の高い車両に限るべき。 非接触給電を目的とした占有は可能か。 保守点検スペースは「道路に一定の施設を設置して継続して道路を使用すること」を指す「道路占有」の定義には合致せず、充電機器の保守では年1回程度であるため、占有対象とすべきではない。なお、電柱やポストも同様に保守スペースは占有対象となっていないことを申し添える。 機器の耐用年数を踏まえ、占有期間については、最低でも7年以上とすべき。	本ガイドラインにおける公共性の考え方は、3.2(4)「道路占有における営利活動についての取扱い」に記載しております。 非接触給電は本ガイドラインの対象外です。 排他的に使用する保守点検スペースに限定して、占有の対象になると記載しております。 道路法上、占有の期間については5年以内となっております。 なお、占有入札を行った場合には、入札占有計画に従って占有申請を行った場合にあっては、道路管理者は占有を許可しなければならないところ、入札占有期間については、機器の耐用年数を踏まえて設定することを記載しております。
	障がいのある運転者が利用するための充電スペースの道路占有については営利の有無に関係なく占有料を免除する規定とすべき。	道路占有料についての考え方は、3.2(3)「道路占有料についての取扱い」に記載しております。
	設置の許可を行った箇所において、事故が発生した場合、原因分析を行い、占有者は分析に協力することを条件とすべき。また、許可条件や利用実態に起因すると判断できるときは許可期間中でも変更・取り消しを行うべき。	占有物件に起因する事故が発生した場合にあっては、占有者も事故の調査に協力するものと考えており、必要に応じ占有内容についても見直されるものと考えています。
	占有者が他国企業だった場合、長期間の占有されることは問題ではないか。	占有許可手続に関しては、道路法に基づき、適切に実施されます。
	「充電機器等の占有の期間については、5年以内の範囲で適正に定めるものとする」とあるが、充電機器の耐用年数は8年であり、設置事業者が望む場合は占有期間終了後の設置継続可否について協議することを明記すべき。	占有期間の終了後、占有を再度行うことが可能なことは記載しております。 なお、占有入札を行った場合には、入札占有計画に従って占有申請を行った場合にあっては、道路管理者は占有を許可しなければならないところ、入札占有期間については、機器の耐用年数を踏まえて設定することを記載しております。
	ストレート型で駐車枠を設けた場合、その路面標示（駐車枠、「EV」表示 etc）は占有物件とはならないことがP13 1～4行目に記載されているが、路面舗装など、道路管理者事由での道路工事が発生した場合の費用負担に関する記載を追加いただきたい。（現状復旧は起因者負担としていただきたい）	路面標示については、現場の状況を踏まえ、路面舗装の必要性を道路管理者、警察及び占有者において検討した上でなされるものと考えています。そのため、当該路面舗装についての費用負担についての調整は上記検討を前提として行うものと考えており、道路工事が発生した場合の費用負担を含め一律に基準を示すことは困難です。
	道路上で充電機器を運用するという営利活動をすべきではない。	ご指摘に対する考えは、3.2(4)「道路占有における営利活動についての取扱い」に記載しております。
	占有対象として充電器の占有にはコンクリートの基礎を含むことを明記すべき。 衝突防止ポールは消防庁の通知「急速充電器の設置に関わる運用（消防予第126号 令和5年2月28日）」を踏まえ、設置しない事例が増える可能性が高く、標準的な道路占有対象からは外すべき。	ご意見を踏まえ修正します。
	占有者が対応すべき事項として、「許可箇所周辺の交通安全確保」を記載すべき。	各交通主体の事故を防止できるよう、構造、設置場所に係る占有者が留意すべき事項として事故防止の観点等を記載しております。
	占有主体は、複数者が共同で占有することは可能か。	一般に道路占有の申請を共同で行っていただくことは可能です。
	充電器の公共性の判断について、道路の構造又は交通に著しい支障を及ぼさない範囲において、公共性を有する、と記載すべき。	本ガイドラインにおける公共性の考え方は、3.2(4)「道路占有における営利活動についての取扱い」に記載しております。なお、占有の許可に当たっては、公共性、計画性、安全性の原則を考慮することとしています。

<p>バ リ ア フ リ ー に 関 す る ご 意 見</p>	<p>「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」の内容では不十分であり、充電施設の利用のためのガイドラインを作成する必要がある。</p> <p>障害者対応としての充電器の基準が無い中で、施策を進めるべきではない。ユニバーサルデザイン対応の施設を整備すべき。</p> <p>車いす利用者への配慮として、充電器本体、ケーブル、給電口に対し支障なく利用できる様にするため、幅および傾斜並びに充電本体の選定を考慮することを記載すべき。</p> <p>車いす運転者でも利用可能な場所であることを設置の条件とすべき。</p> <p>歩道と充電スペースの間に段差がある場合は必ずスロープを設置し、車いすを使用する運転者でも充電スペースの利用に支障がないよう配慮することを記載すべき。</p> <p>充電機器の操作において充電器本体の画面およびスイッチ類の高さを配慮し、なおかつ、充電機器周囲に防護柵を設置する場合は同様に配慮しなければならないことを記載すべき。</p> <p>車いす使用の運転者でも利用可能な場所の場合は、充電スペースの設置場所を示す案内サインとともに国際シンボルマークを設置することを記載すべき。</p> <p>できる限り車いす等の身障者、松葉杖等の方々でも安全に利用できる設計を促す記載をすべき。</p> <p>バリアフリー対応として、車道と歩道の段差解消の記載を追加すべき。</p> <p>「車いす利用者が使いやすい構造」を追加すべき。</p>	<p>「バリアフリー対応として、関係業界団体の定める手引書や「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」（令和4年3月国土交通省道路局策定（令和4年6月一部改定））を参考とし、検討する」ことを記載しています。</p>
--	--	---

その他	「意見提出が30日未満の場合その理由」について教えてほしい。	本件は、行政手続法第38条に規定する意見公募手続を行う「命令等」に該当しないため、30日未満としています。
	EV充電事業者の利益に資する施策について、国と事業者間で不透明な取引があるのではないか。	不透明な取引等は一切ありません。
	ガイドライン策定の際には、警察当局にも十分周知いただきたい。	警察庁より、各都道府県警宛に周知すると聞いています。
	給電料金を高く設定し他の給電方法や場所を促すべき	充電に必要な料金は事業者において設定されます。
	充電機器が原因で生じた事故等の責任は充電機器の設置者と充電中の車両が負うべき。	事故が発生した場合には、事象に応じ、個別に判断されるものと考えます。
	電気自動車の普及は自動車関連の税収入構造を根底から覆すため、道路の維持管理に対する早急な財源確保が必要。	いただいたご意見については、今後の業務の参考とさせていただきます。