

EV・PHV向け充電設備のユニバーサルデザイン・バリアフリー等実態調査

調査概要

全国の道の駅、SA・PAに設置されているEV・PHV向け充電設備について、バリアフリー対応の状況に関する調査を実施

【調査対象】

- 道の駅: 847箇所(1024基)
- SA・PA: 397箇所(432基)

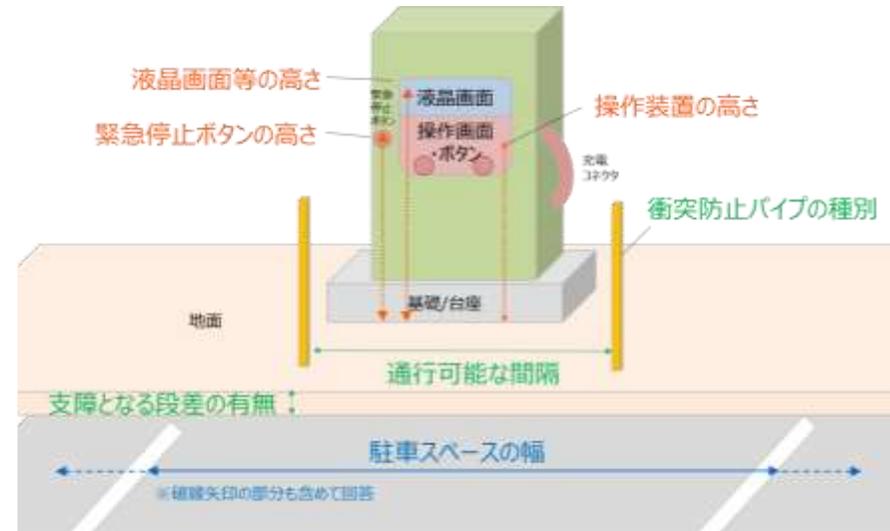
計1244箇所(1456基)

※令和4年7月1日時点

【調査実施期間】

令和4年6月16日～令和4年11月14日

※調査依頼期間は令和4年6月16日～令和4年7月29日



主な調査項目

<操作位置までの移動に関する内容>

- 操作困難となる可能性がある充電設備の基数
・操作が困難となっている要因等
- 駐車位置から操作位置までで支障となる段差の有無
- 充電施設近傍に設置されている衝突防止パイプの種別
- 衝突防止パイプの間隔について、車椅子利用者が通行可能な間隔が空いているか
・車椅子利用者が操作装置を操作可能か

<充電設備の操作等に関する内容>

- 充電設備の液晶画面等について、車椅子利用者が画面表示を読める高さに設置されているか
- 充電設備の操作装置について、車椅子利用者が触れる高さに設置されているか
- 緊急停止ボタンについて、車椅子利用者が触れる高さに設置されているか
・操作装置の設置高さが高い原因

<その他、駐車スペース等に関する内容>

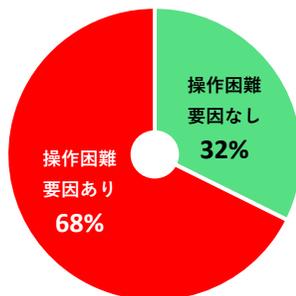
- 駐車スペースについて車椅子利用者が安全に乗降出来る幅が確保されているか
- 充電設備及び充電スペースにおける屋根の有無
- 充電設備を覆う扉付きの小屋の有無 等

EV・PHV向け充電設備のユニバーサルデザイン・バリアフリー等実態調査集計結果

操作位置までの移動に関する内容

(1) 車椅子利用者が操作困難となる可能性がある充電設備の基数

983基 (68%)



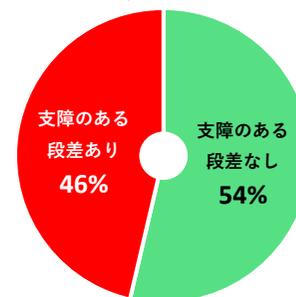
(2) 操作が困難となっている要因 (複数回答有)

- 縁石等の段差
- 衝突防止パイプ
- その他(コネクタが側面に設置 等)

(3) 駐車スペースから操作位置までの間に、支障となる段差※がある基数

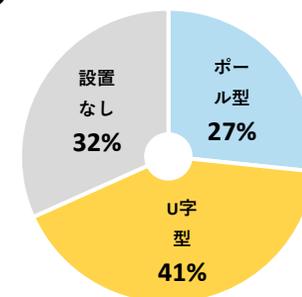
※縁石ブロックなど充電設備の操作位置までの移動に支障となる段差で、20mm以上のもの

675基 (46%)



(4) 充電施設近傍に設置されている衝突防止パイプの種別

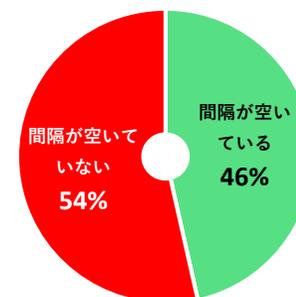
- U字型: 606基 (41%)
- ポール型: 388基 (27%)
- 設置なし: 462基 (32%)



(5) 衝突防止パイプの間隔について、車椅子利用者が通行可能な間隔※が空いていない基数

※800mm以上

510基 (54%)



(6) 通行可能間隔が空いていない箇所※のうち、車椅子利用者が操作装置を操作できない基数

※(5)の間隔が空いていないと回答した510基

403基 (79%)



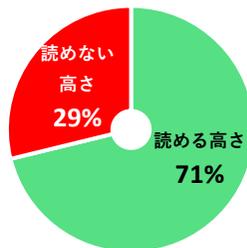
EV・PHV向け充電設備のユニバーサルデザイン・バリアフリー等実態調査集計結果

充電設備の操作等に関する内容

(1) 充電設備の液晶画面等について、
車椅子利用者が画面表示を読める
高さ※に設置されていない基数

※地面から液晶画面等までの高さが1,500mm以下

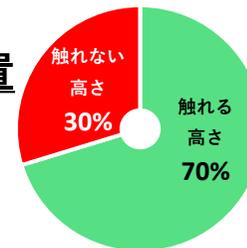
416基(29%)



(2) 充電設備の操作装置について、
車椅子利用者が触れる高さ※に設置
されていない基数

※地面から操作装置までの高さが1,400mm以下

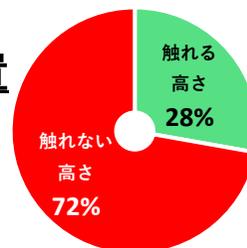
433基(30%)



(3) 緊急停止ボタンについて、
車椅子利用者が触れる高さ※に設置
されていない基数

※地面から操作装置までの高さが1,400mm以下

1018基(72%)



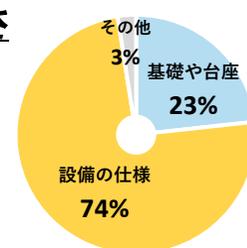
(4) 操作装置や緊急停止ボタンの設置高さが高い原因(例)

○設備の仕様:814基(74%)

○基礎や台座:255基(23%)

○その他:27基(3%)

(縁石の上に設置されている等)

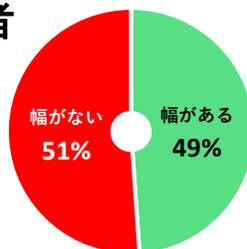


その他、駐車スペース等に関する内容

(1) 駐車スペースについて車椅子利用者が
安全に乗降出来る幅※が
確保されていない基数

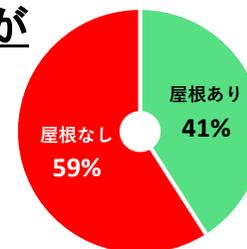
※3,500mm以上

744基(51%)



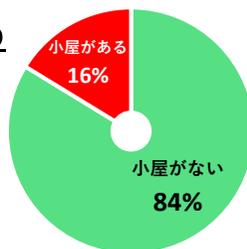
(2) 充電設備及び充電スペースに屋根が
ない基数

858基(59%)



(3) 充電設備を覆う扉付きの小屋がある
基数

236基(16%)



(4) 充電設備を覆う扉付きの小屋がある場合、
開閉時に懸念されること(例)

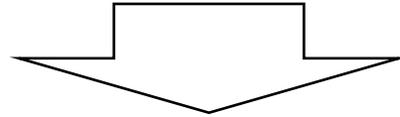
○シャッターの開閉が困難

○扉式になっているが、盤の位置が高い

○駐車スペースとの間隔が狭く開閉が困難

○ 結果の概要

- 高速道路のSA／PA及び道の駅における既設の充電設備の大半は設置年度が古いもの。
- こうした中で、今回の調査では、緊急停止ボタンの高さなどの機器本体によるものや段差、衝突防止パイプの間隔など機器周辺によるものについて、課題が確認された。



○ 対応方針

- 一般的に、充電器は8年程度で設備の更新投資が行われるため、今回課題が確認された充電器についても、更新投資に合わせて、順次バリアフリー対応が図られるよう促進

(参考) これまでの取組

- チャデモ協議会は、令和2年12月に手引書を改定し、ユニバーサルデザイン項目を追加。
- 経済産業省は、令和3年度から、補助事業において、「申請の手引き」に「ユニバーサルデザインの採用（推奨）」という項目を追加。令和4年度からは、補助金の申請時に、バリアフリーについての対応予定の記載を求めている。

EV充電器のバリアフリー対応イメージ

(対応前)



(対応後)



- ・ 機器本体はバリアフリー未対応
(操作ボタン・液晶・緊急停止ボタン未対応)
- ・ 防護柵間隔 800mm以下
- ・ 段差 20mm以上
- ・ 駐車マス 3.5m以上

- ・ 機器本体は緊急停止ボタン以外対応済
- ・ 防護柵の間隔 800mm以上
- ・ 段差 20mm以下
- ・ 駐車マス 3.5m以上