

道路空間を活用した EV路上カーシェアリング社会実験 第4回協議会

効果検証(中間報告)

令和7年6月

近畿地方整備局 大阪国道事務所

1. 検証計画(検証項目と手法) 視点①～③

➤ 前回協議会での検証計画に基づき、事業者提供データその他、アンケート調査、インタビュー調査・ビデオ撮影等を組合せながら効果検証を実施した。

【検証事項】	【分析等の視点】	【検証項目】	【手法】				
			アンケート調査	インタビュー調査	ビデオ調査	ETC2.0調査	事業者提供データ
■基本事項	①利用者属性・行動特性等の把握	①-1: 利用人数、OD					○
		①-2: 利用者の属性、利用目的、利用先、利用のきっかけ、公共交通機関(鉄道/バス)の利用 他	○				○
■道路上にSTを設置する必要性	②カーボンニュートラル、交通利便性向上の機能(公共交通機関との連携)	②-1: 道路分野でのカーボンニュートラル(環境負荷軽減)に関する取り組み	○				
		②-2: CO ₂ 排出削減量の検証(予測検討)	○				○
		②-3: 公共交通機関(鉄道/バス)と組み合わせたST利用実態の確認	○				
		②-4: 交通利便性向上の評価	○				
	③道路上へ設置することの有効性	③-1: 他のSTとの利用者数の比較					○
		③-2: 道路上へのST設置の評価(設置数、立地等)	○				
		③-3: 道路上STの増設ニーズの確認	○				
		③-4: 複数人の乗車ニーズの確認	○				
		③-5: 利用目的の確認(路外駐車場との関連、目的の多様性)					○
		③-6: 多様なモビリティの有効性の確認(キックボード、自転車、カーシェア他)	○				

※ST:EV路上カーシェアリングステーションの略

1. 検証計画(検証項目と手法) 視点④～⑥

- 前回協議会での検証計画に基づき、事業者提供データその他、アンケート調査、インタビュー調査・ビデオ撮影等を組合せながら効果検証を実施した。

【検証事項】	【分析等の視点】	【検証項目】	【手法】				
			アンケート調査	インタビュー調査	ビデオ調査	ETC2.0調査	事業者提供データ
■ STに必要な整備、施設の設置計画・設計に係る留意事項	④ STの安全性・快適性	④-1: ST形状の出し入れのしやすさの確認	○	○			
		④-2: ST入出庫時のヒヤリ経験の確認	○	○			
		④-3: 道路利用者(ドライバー)から見たST入出庫時の影響確認	○				
		④-4: 実験車両入出庫時の車両相互の接触機会 ※ST入出庫時における運営車両の停車位置確認			○		
		④-5: 車道の走行性の変化 ※ST入出庫時における本線交通流の影響確認			○	○	
		④-6: 歩行者動線の阻害 ※歩行者/自転車の安全性への影響確認(歩道幅員縮小の影響)	○		○		
	⑤ STに設置した設備・施設等の妥当性	⑤-1: 充電機器の使いやすさ・設置位置	○				
		⑤-2: チェーンゲートの使いやすさ	○				
		⑤-3: 設置すべき施設ニーズの確認	○				
■ その他 (運営、災害時の活用等)	⑥ 利用者の拡大、路上STの継続性、災害時の活用	⑥-1: 路上カーシェア利用のきっかけの確認	○				
		⑥-2: 運営方式(ラウンドトリップ方式)の確認	○				
		⑥-3: 路上カーシェアの認知度	○				
		⑥-4: 運営事業者から見た課題 (運営体制、保守点検、トラブル等)					○
		⑥-5: 災害時の活用(公共交通機関の補完)		○			

2. 道路空間を活用したEV路上カーシェアリング社会実験 調査概要

- 道路空間を活用したEV路上カーシェアリング社会実験の効果検証を目的に、利用者意見の把握として、アンケート調査、インタビュー調査を実施した。
- また、ST設置箇所を通行された直後の歩行者意見を確認するため、歩行者へのアンケートも追加で実施した。

①アンケート調査 EV路上カーシェアリング利用者、沿道利用者を対象に、以下の3つの手法でアンケート調査を実施

調査方法	調査対象	調査手法	票数(Ｒ7.3.31時点)
現地ＱＲコード	・ＥＶ路上カーシェアリング利用者 ・沿道利用者	ＳＴに設置したＱＲコードを読み取り	67票
タイムズ会員への メール配信	ＥＶ路上カーシェアリング利用者	1か月に1回メール配信(利用の翌月に配信)	40票
	タイムズカーシェア会員	3か月に1回、 タイムズカーシェア会員メールマガジンで配信	2918票 ・1回目配信(Ｒ6.10.16):1253票 ・2回目配信(Ｒ7.1.15):1665票
一般の方への WEBアンケート	京阪神都市圏在住の方	3か月に1回、WEBモニターへメール配信	600票 ・1回目配信(Ｒ6.10.25):300票 ・2回目配信(Ｒ7.1.24):300票

②インタビュー調査

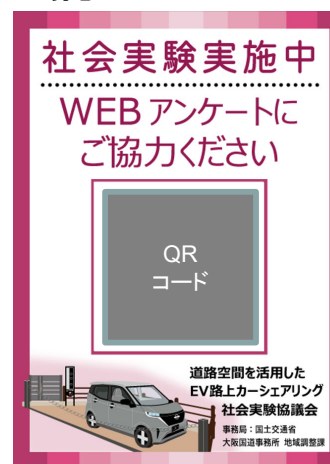
調査項目	調査対象	調査時期	調査手法	票数
安全性評価	EV路上カーシェアリング 利用者	平常時	EV路上カーシェアリングの返却時にお声掛け	・1回目調査(R6.12.13・R6.12.14):4票 ・2回目調査(R7.3.19・R7.3.22):8票
災害時利用		災害時 (鉄道運休時等)	災害発生後に利用者にヒアリング予定	・今後実施予定

③歩行者へのアンケート調査

ST設置箇所を通行した歩行者を対象としたアンケート調査を実施

調査項目	調査対象	調査時期	調査手法	票数
ST設置に伴う歩道への影響	ST設置箇所の歩道を通行した歩行者	2回目のインタビュー調査時に合わせて実施 (R7.3.19・R7.3.22)	ST設置箇所を通行した歩行者にWEBアンケートQRコードを記載したチラシを配布 (各STに配置した調査員が右に示すアンケートチラシを配布)	18票

▼現地QRコード”



▼歩行者への配布アンケート



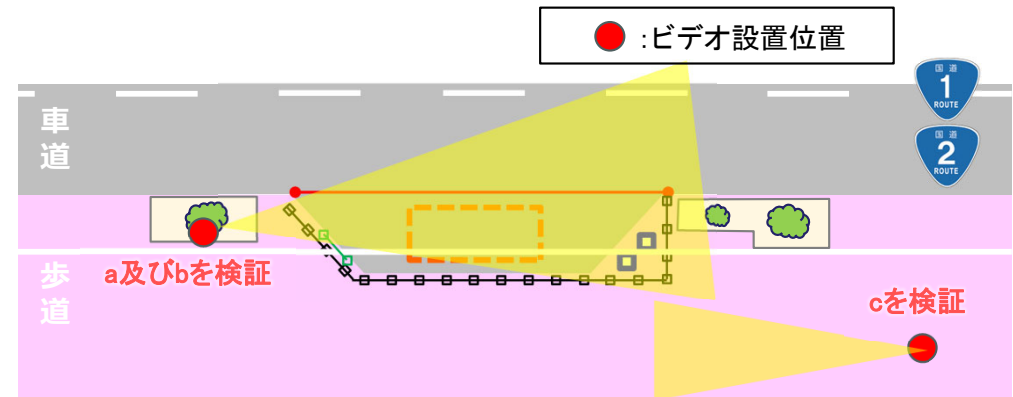
2. 道路空間を活用したEV路上カーシェアリング社会実験 調査概要

- 道路空間を活用したEV路上カーシェアリング社会実験の効果検証を目的に、データ分析として、①ビデオ調査、②ETC2.0調査、③事業者提供データの分析を実施した。

①ビデオ調査

ST内にビデオカメラを2台ずつ設置し、以下の3項目について検証

- a. ST内の車両挙動
- b. ST入出庫に伴う車道の走行性の変化
- c. 歩行者動線の障害有無



②ETC2.0調査

ETC2.0プローブデータを活用し、旅行速度、急挙動発生状況からST入出庫に伴う車道の走行性の変化を評価。

・旅行速度の評価

⇒実験期間中(2024年10月～11月)において、ST入出庫があった時間帯の平均旅行速度と、ST入出庫がなかった時間帯の平均旅行速度を比較

・急挙動発生状況の評価

⇒ST入出庫があった時刻とST入出庫がなかった時刻の急挙動発生頻度を比較

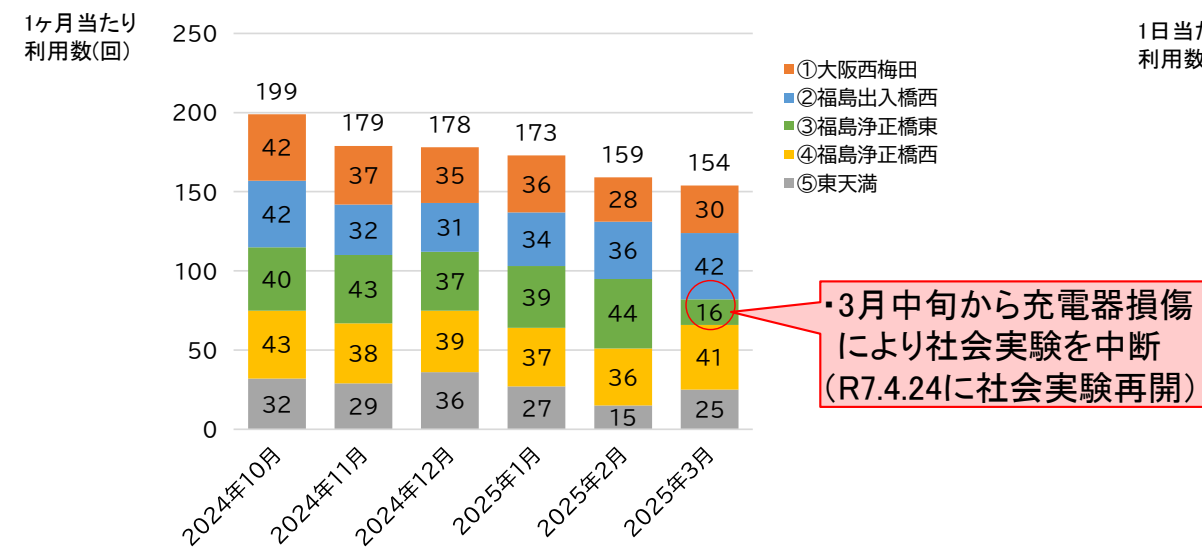
③事業者提供データの分析

実験参加事業者からの提供データ(利用者数、移動履歴、移動距離等)を用いて、利用実態等を分析

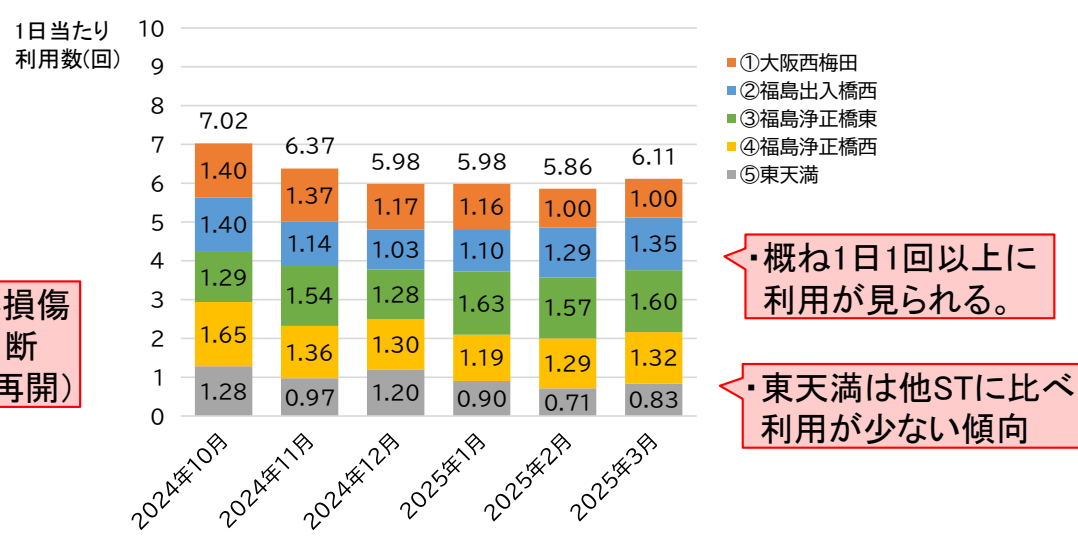
3. 検証結果 視点① 利用者属性・行動特性等の把握

- 令和6年10月～令和7年3月での利用回数は、合計1042回であった。
- 概ね1日あたり1回以上の利用になっている。1日平均利用数は12月～2月にやや減少している。

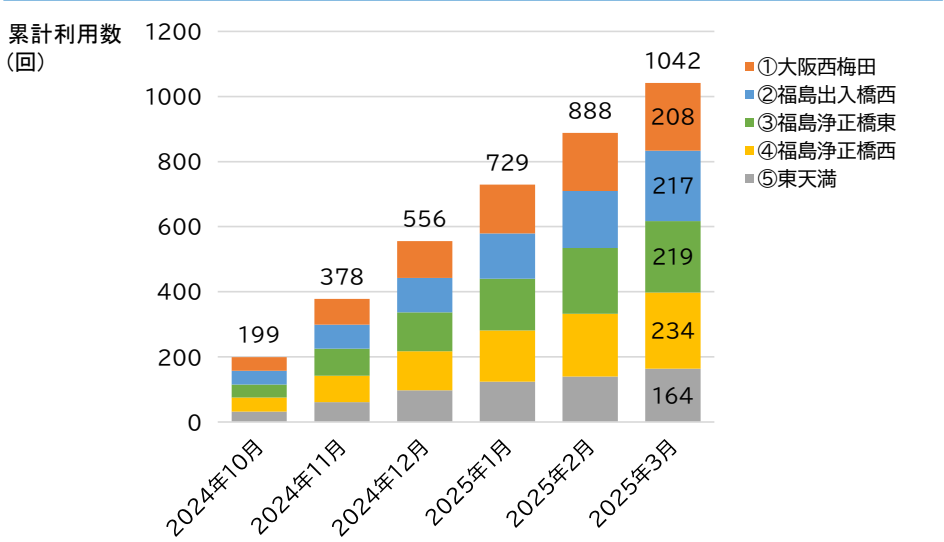
利用数(月別推移)



1日平均利用数(月別推移)



累計利用数(月別推移)



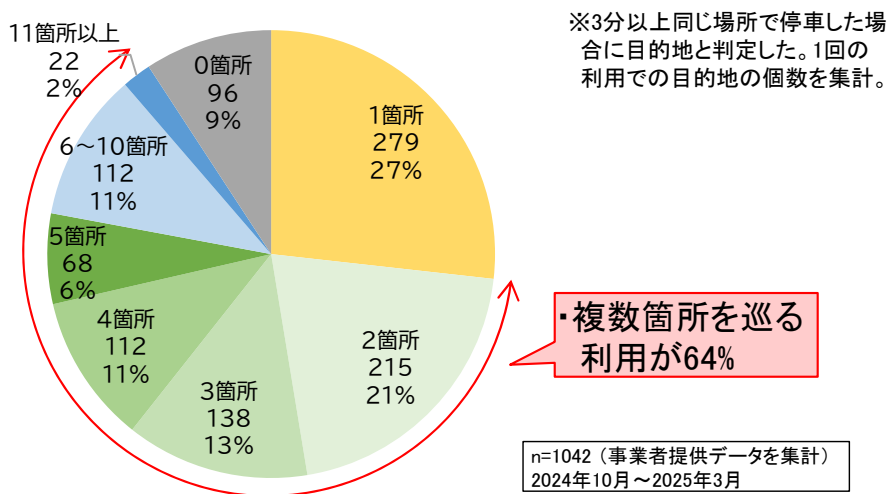
※車両故障・修理対応等のため、利用不可となった日がある。
1日平均利用者数算定に当たり、利用不可の日数は除外している。

箇所	利用不可日数(累計)
①大阪西梅田	6
②福島出入橋西	4
③福島浄正橋東	32
④福島浄正橋西	10
⑤東天満	19

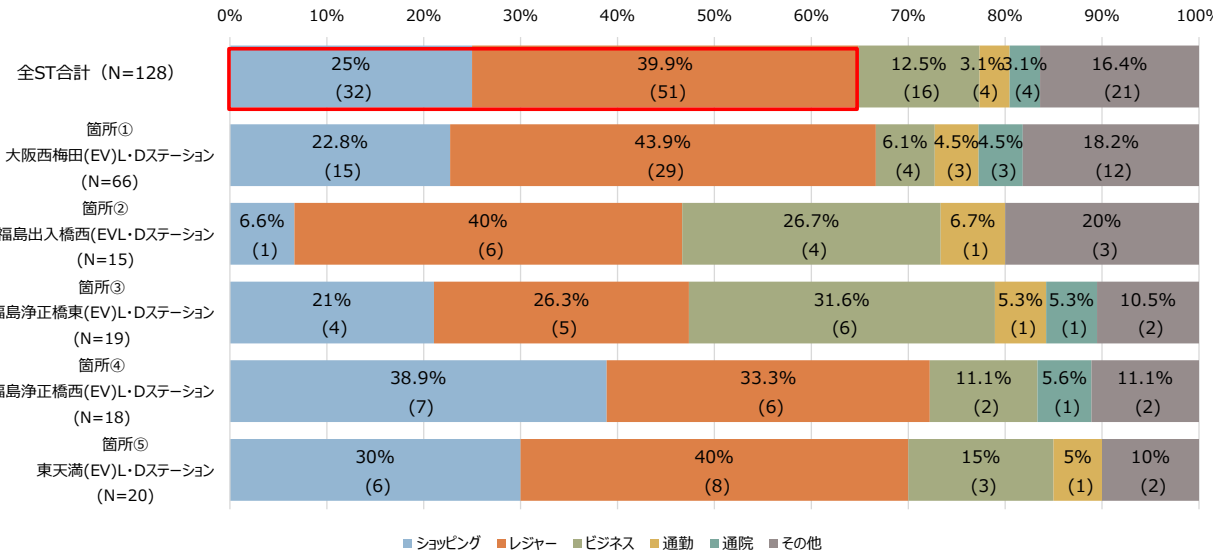
3. 検証結果 視点① 利用者属性・行動特性等の把握

- 複数箇所を巡る利用が約6割を占める。
- 利用目的は、「レジャー」・「ショッピング」が多く、利用者の目的地は、大阪市内が約4.5割を占める。
- 利用者住所別に分類すると、首都圏からの利用者は、「大阪市内を目的地」とする割合がやや高い。

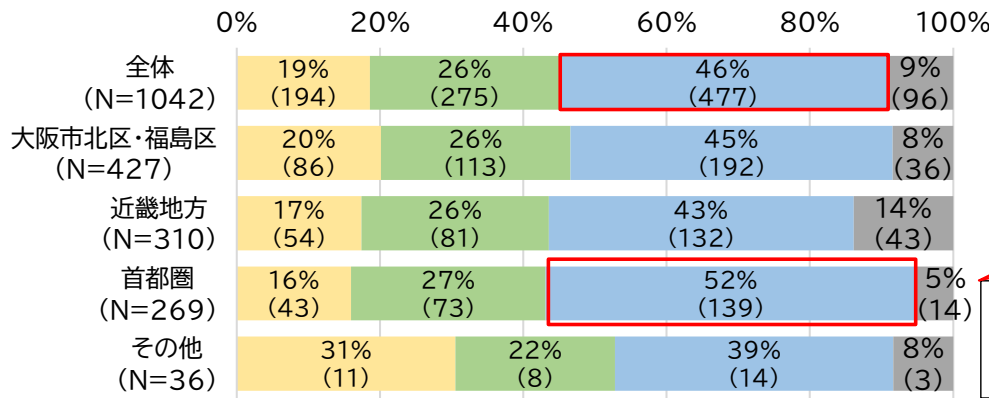
利用1回での目的地数



利用目的



利用者住所別の目的地の分布



Webアンケート調査 回答者数 n=128
(EV路上カーシェアリング利用者(現地QRコード読み取りの方、タイムズカー会員)が対象)

※利用したSTは複数回答のため、箇所①~⑤までの合計は全ST合計と一致しない

・首都圏の利用者は、大阪市内を目的地とする割合がやや高い

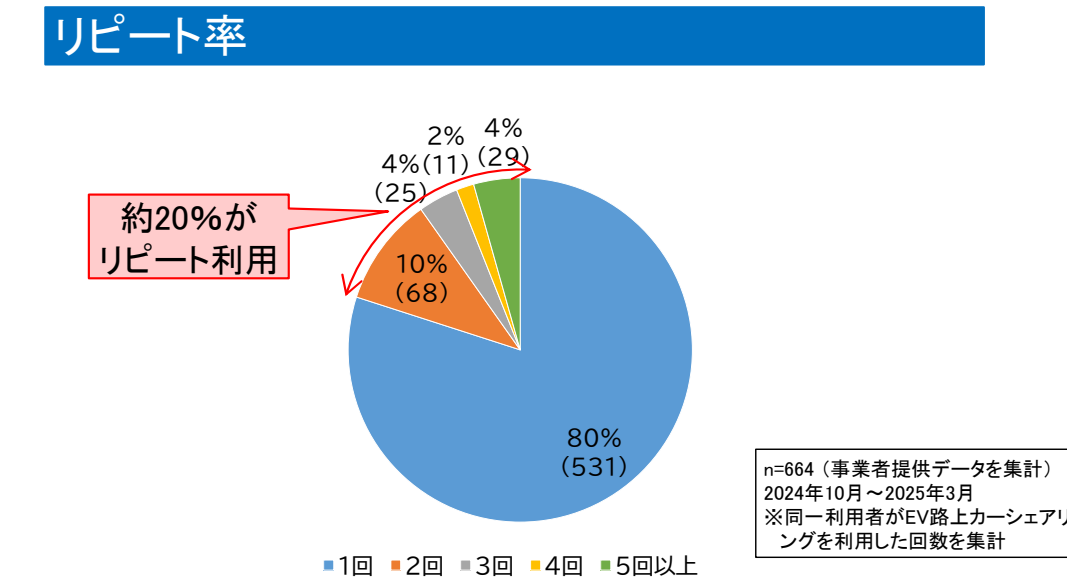
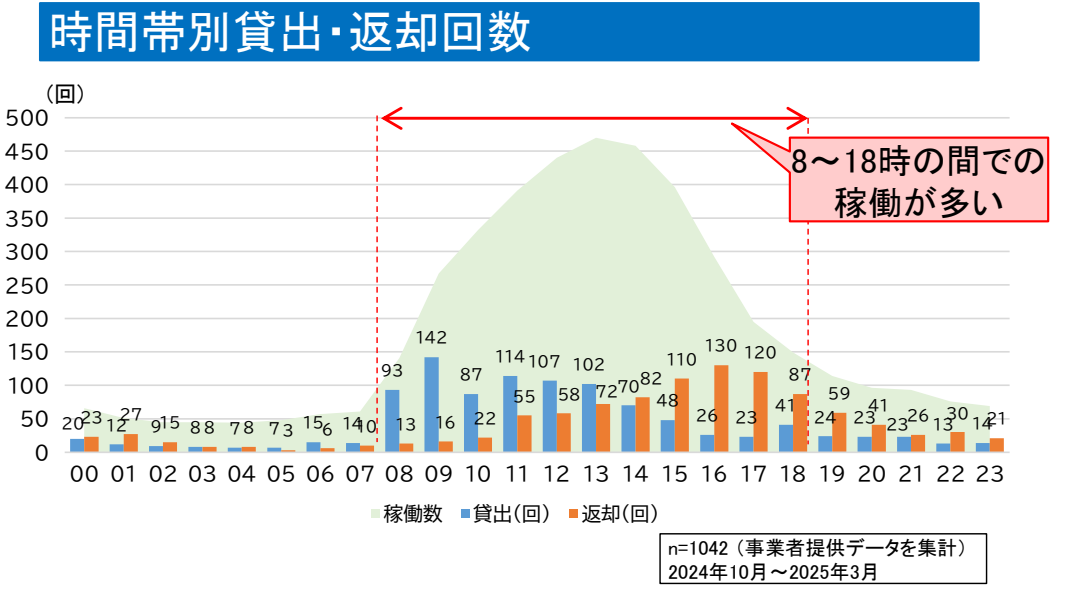
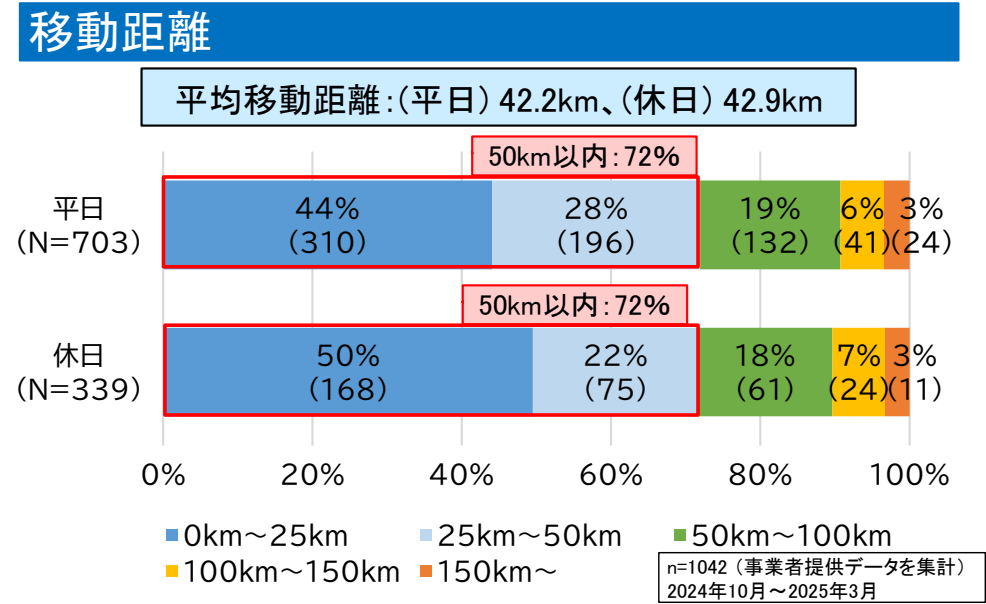
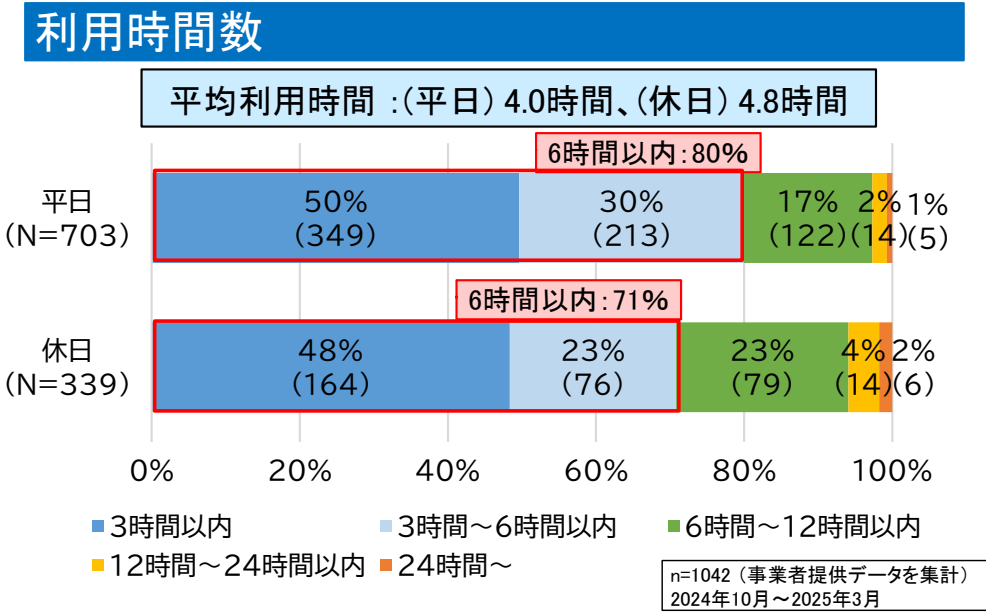
n=1042(事業者提供データを集計)
2024年10月~2025年3月
※1回の利用の中で貸出STからの距離が最も遠い目的地について集計

- 貸出ステーションから最も遠い目的地が大阪府外
- 貸出ステーションから最も遠い目的地が大阪府(大阪市内)
- 貸出ステーションから最も遠い目的地が大阪市内
- 目的地が0箇所

近畿地方: 大阪市北区・福島区を除く大阪府・京都府・兵庫県・奈良県・滋賀県・和歌山県
首都圏: 東京都・神奈川県・千葉県・埼玉県
その他: 大阪府・京都府・兵庫県・奈良県・滋賀県・和歌山県・東京都・神奈川県・千葉県・埼玉県以外

3. 検証結果 視点① 利用者属性・行動特性等の把握 ST①～⑤合計

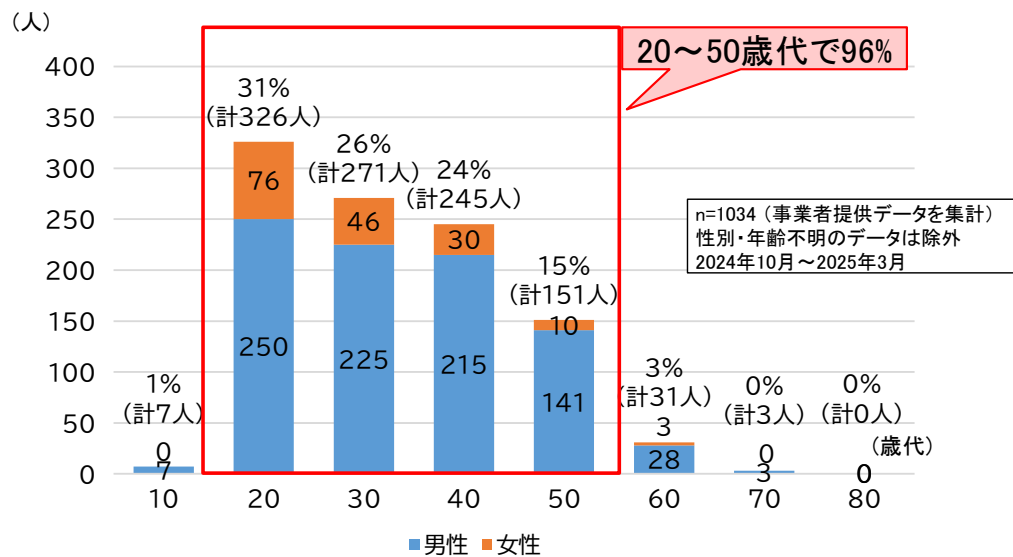
- 平日は、6時間以内の利用が約8割、移動距離50km以内の利用が約7割を占める。
- 休日は平日より6時間以上の利用が約1割多いが、移動距離は同程度である。
- 8～18時の間での稼働が多く、EV路上カーシェアリングのリピート利用は約2割を占めている。



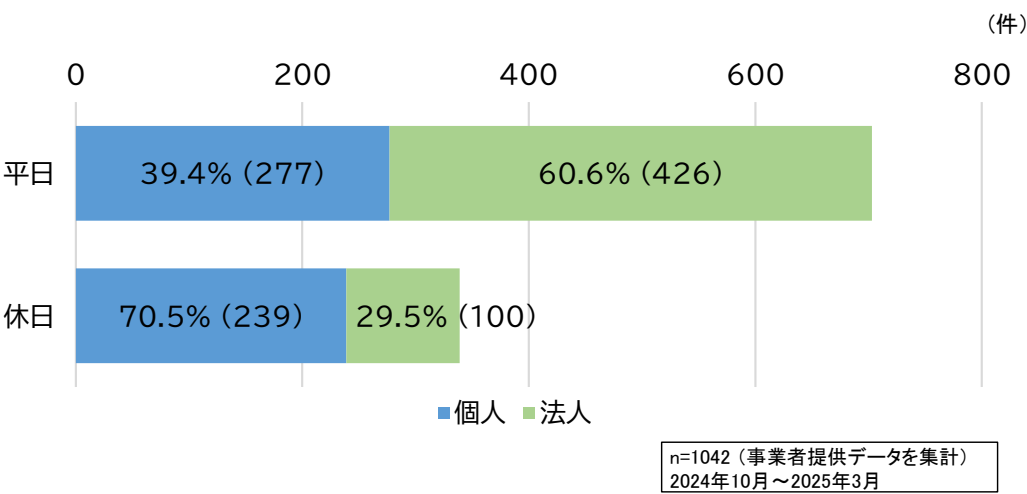
3. 検証結果 視点① 利用者属性・行動特性等の把握 ST①～⑤合計

- 20～50歳代の利用が全体の9割以上を占める。また、男性の利用が多い。
- 平日は法人会員、休日は個人会員の利用が多い傾向が見られる。
- 大阪市北区・福島区以外の利用者が約6割を占め、そのうち首都圏からの利用も約2割を占める。

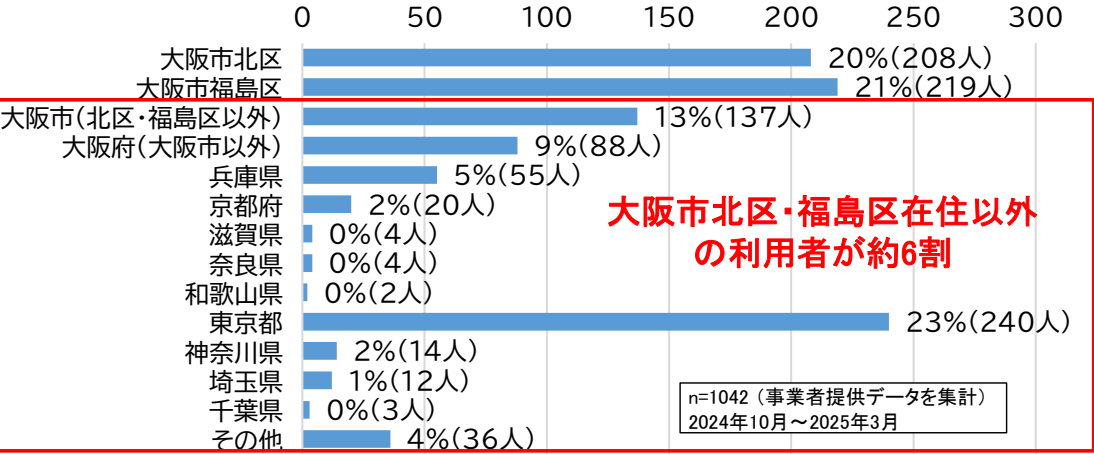
利用者の年齢・性別



利用者の会員区分

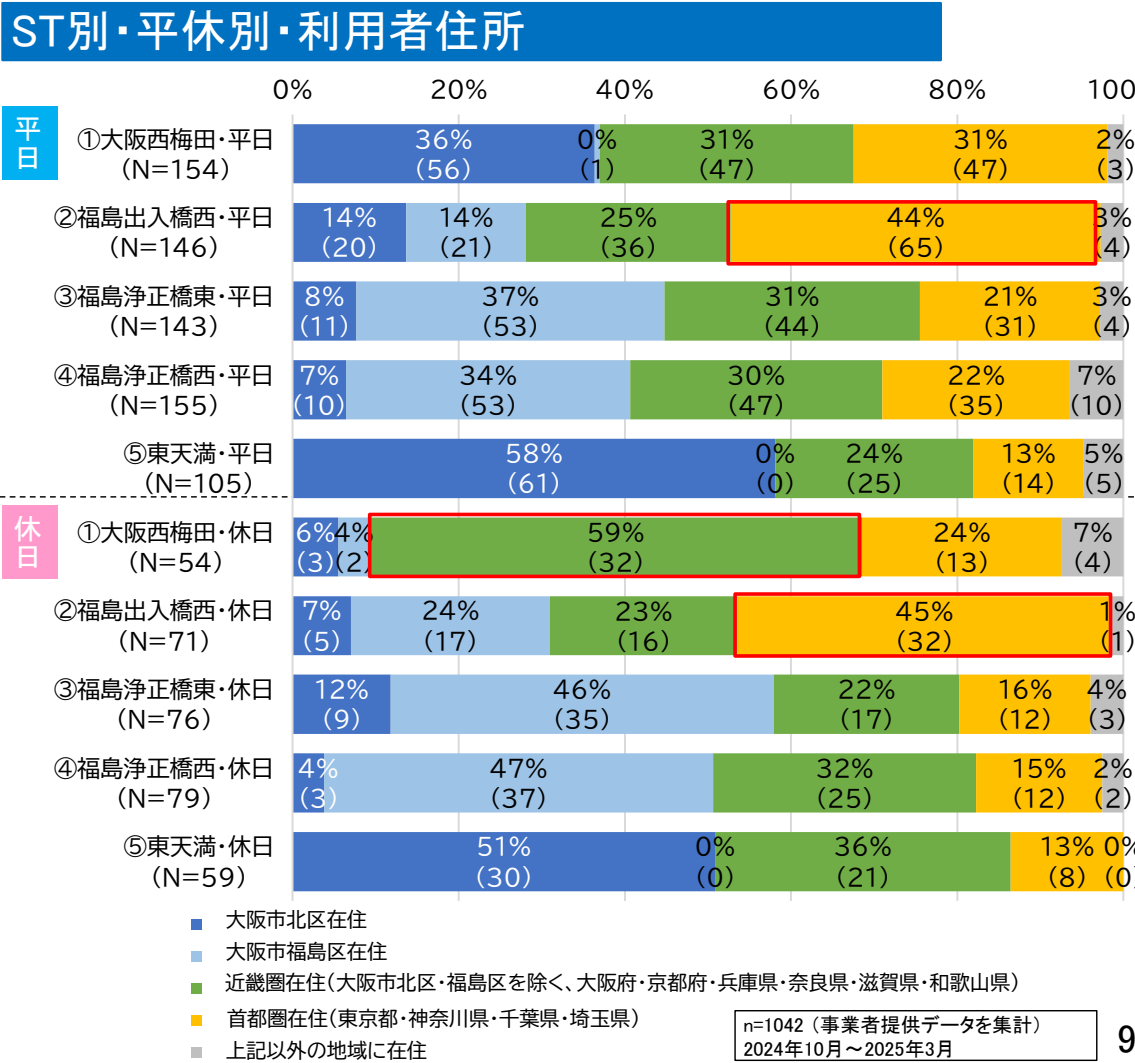
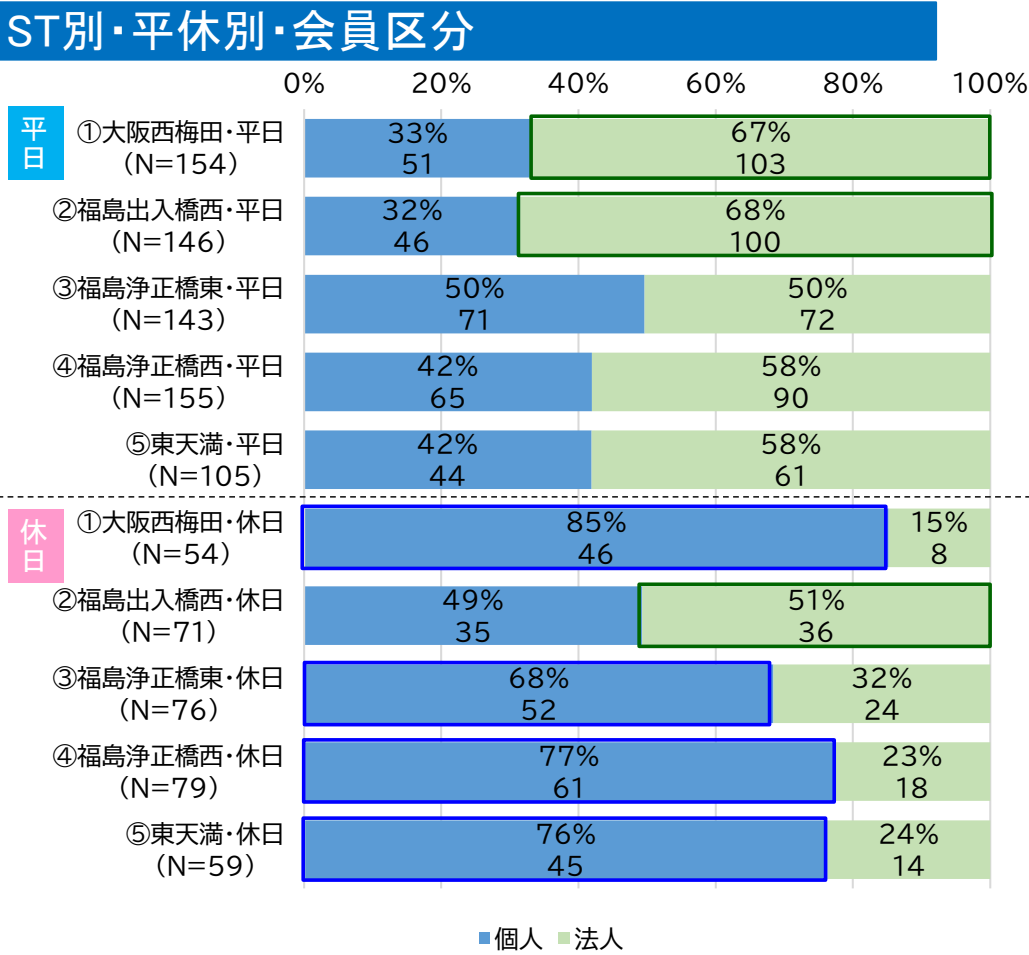


利用者の住所



3. 検証結果 視点① 利用者属性・行動特性等の把握 ST別の特徴

- 箇所① 平日は、法人会員の利用割合が高い。休日は、個人会員・近畿圏在住の利用割合が高く、公共交通からカーシェアへの乗り継ぎ、観光等での利用が多いと考えられる。
- 箇所② 平日・休日ともに法人会員・首都圏在住の利用割合が高く、公共交通からカーシェアへの乗り継ぎ、ビジネスでの利用が多いと考えられる。
- 箇所③④⑤ 平日・休日ともに地元の方の利用割合が高い。約4～5割は、公共交通からカーシェアへの乗り継ぐ利用があると考えられる。



3. 検証結果 視点② カーボンニュートラル・交通利便性向上の機能（公共交通機関との連携）

➤ アンケート結果から社会実験前に自動車を利用していた方の一部は、社会実験中にEV路上カーシェアリングと鉄道を組合せた移動に転換していることを確認した。アンケート結果から算出した結果、鉄道への交通転換率は「13.8%」となった。

EV路上カーシェアリングを利用したアンケート回答者（128人）の目的地までの行動変容まとめ

回答者数 n=128 （EV路上カーシェアリング利用者（現地QRコード読み取りの方、タイムズカー会員）が対象）

社会実験前

① 通常のカーシェアリングを利用していた方 もしくは 自家用車を利用して移動していた方

35人



カーシェア

or



自家用車

② 自動車と公共交通、タクシー、自転車、徒歩を組合せて利用していた方

33人



カーシェア

or



自家用車

+



③ 公共交通、タクシー、自転車、徒歩で移動していた方

55人



④ EV路上カーシェアリングがなければ外出をしなかった方

5人



社会実験中

本社会実験がなければ外出しなかった方(5人)を除く
123人のうち、17人が自動車利用から鉄道を含んだ移動手段に利用転換

自動車から鉄道への転換率 13.8%

<1> 鉄道とEV路上カーシェアリングの組合せ

14人



+



<2> 鉄道を含んだ移動手段とEV路上カーシェアリングの組合せ

3人



+



+



<3> 鉄道を含まない移動手段とEV路上カーシェアリングを利用

18人



+



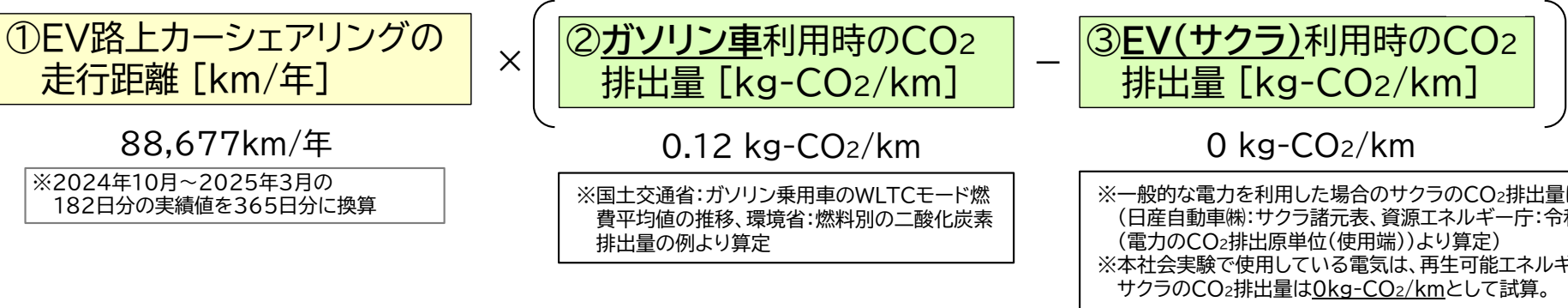
3. 検証結果 視点② カーボンニュートラル

➤ CO₂削減効果の試算: 1年間で約 10.8 t(トン)のCO₂削減が見込まれる。

EV車利用によるCO₂排出量の削減

■ : 事業者提供データ ■ : 本社会実験WEBアンケート ■ : 統計・公表値等

カーシェアを利用した移動時に、ガソリン車からEVに転換したことによるCO₂削減効果を算定。 ➔ **10.6 t/年**

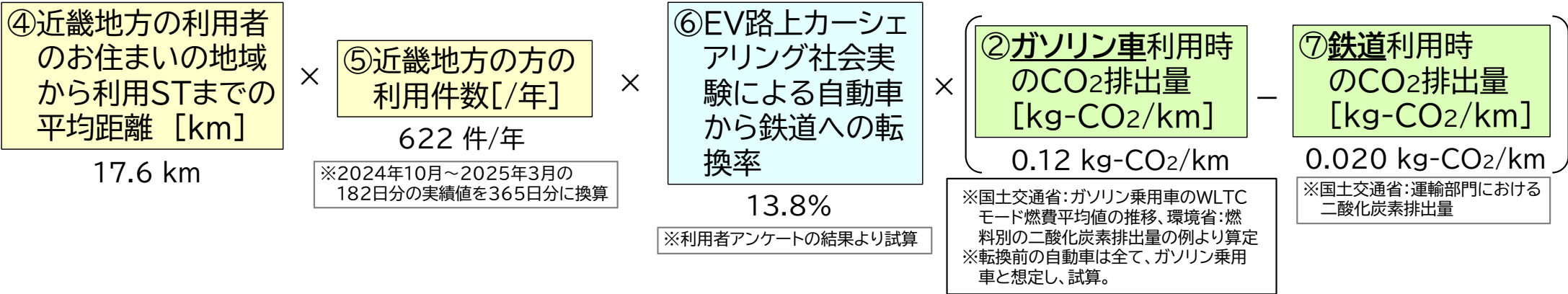


交通手段変更によるCO₂排出量の削減

近畿地方※のうち、自動車から鉄道利用に転換した方がいることによるCO₂削減効果を算定。

※近畿地方:大阪府(大阪市北区・福島区除く)、京都府、兵庫県、滋賀県、奈良県、和歌山県
・大阪市北区・福島区の方は、STまで徒歩での移動が一般的と考えられるため、除外。

➔ **0.15 t/年**



【合計】約10.8 t/年 CO₂を削減

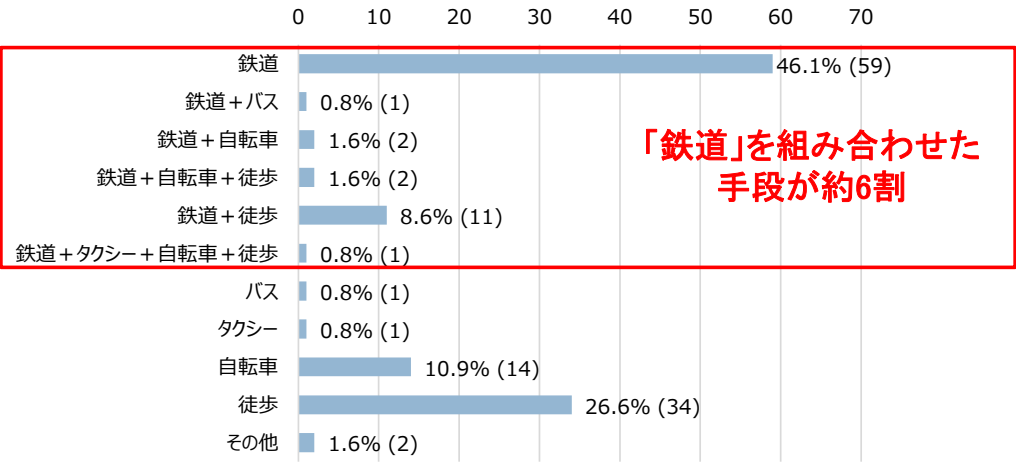
- ・約1.23ha(テニスコート47面分)の森林の年間CO₂吸収量に相当
- ・家庭(1世帯)での約4.2年分のCO₂排出量に相当

※1世帯当たりの1年間のCO₂排出量(令和4年度)を2.59tとして換算(出典:環境省 家庭からのCO₂排出量を知る)

3. 検証結果 視点② 交通利便性向上の機能（公共交通機関との連携）

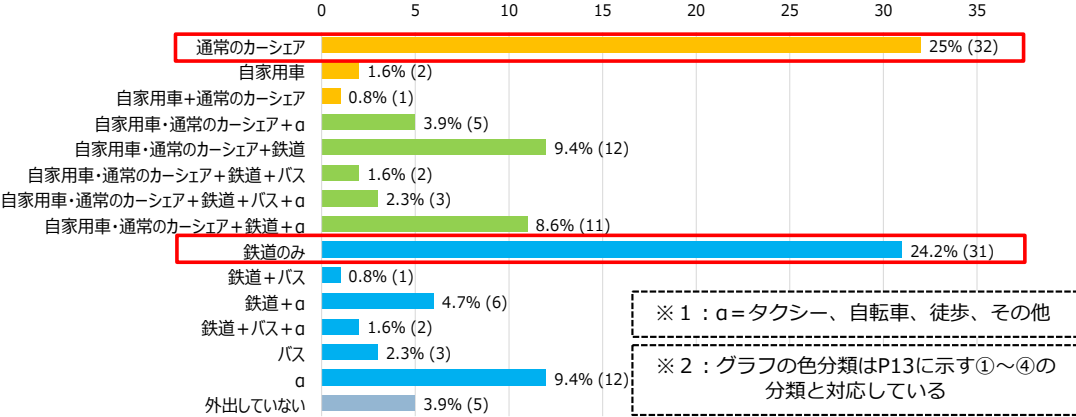
- STまでの交通手段は、「鉄道」を組み合わせた手段が約6割を占める。
- 路上EVカーシェアリングを選択した理由は、「EV車が使えるから」「公共交通機関との乗継が便利だから」の回答が多い。
- 路上EVカーシェアリングが無かった場合、「鉄道」や「通常のカーシェアリング」で目的地まで移動するという回答が多い。
- EV路上カーシェアリングの普及により、「新たな交通手段が増えること」や「公共交通とカーシェアを併用する」の回答が多い。

自宅・会社等からSTまでの交通手段



回答者数 n=128
(EV路上カーシェアリング利用者(現地QRコード読み取りの方、タイムズカー会員)が対象)【複数回答可】

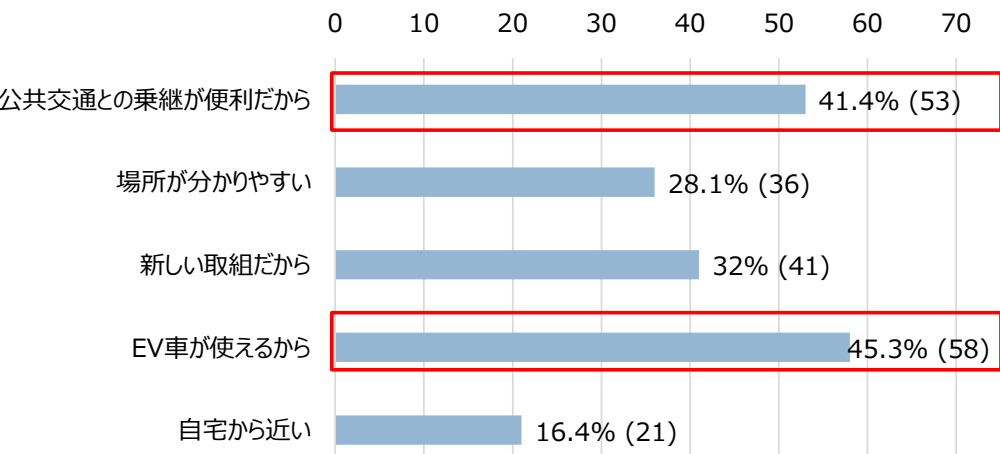
EV路上カーシェアリングが無かった場合の目的地までの交通手段



※ 1 : α=タクシー、自転車、徒歩、その他
※ 2 : グラフの色分類はP13に示す①～④の分類と対応している

回答者数 n=128
(EV路上カーシェアリング利用者(現地QRコード読み取りの方、タイムズカー会員)が対象)【複数回答可】

EV路上カーシェアリングを選択した理由

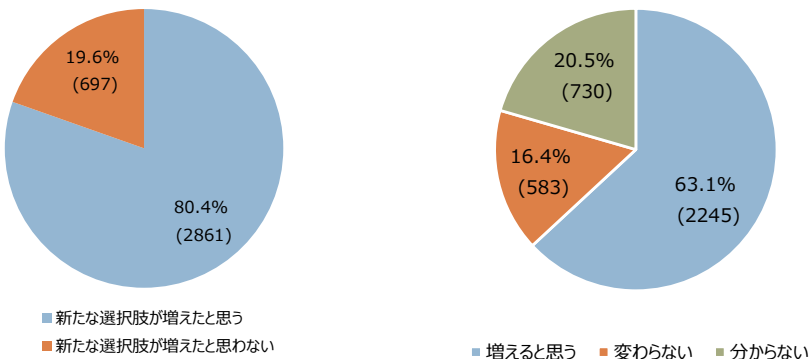


回答者数 n=128
(EV路上カーシェアリング利用者(現地QRコード読み取りの方、タイムズカー会員)が対象)【複数回答可】

交通手段としての評価

EV路上カーシェアリングの普及により交通手段の選択肢が増えたと思いますか？

STが増えたら、公共交通に乗ってからカーシェアリングを利用する可能性が増えると思いますか？

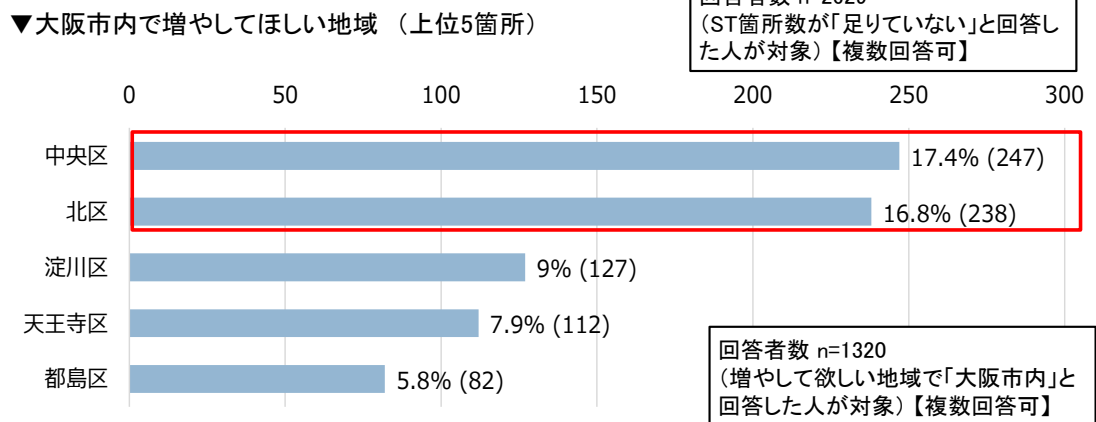
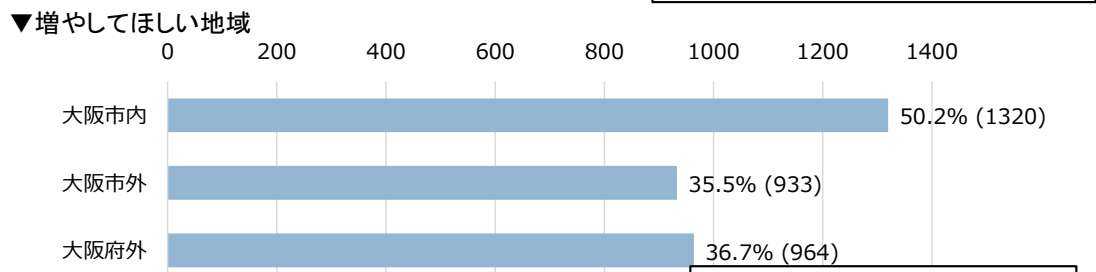
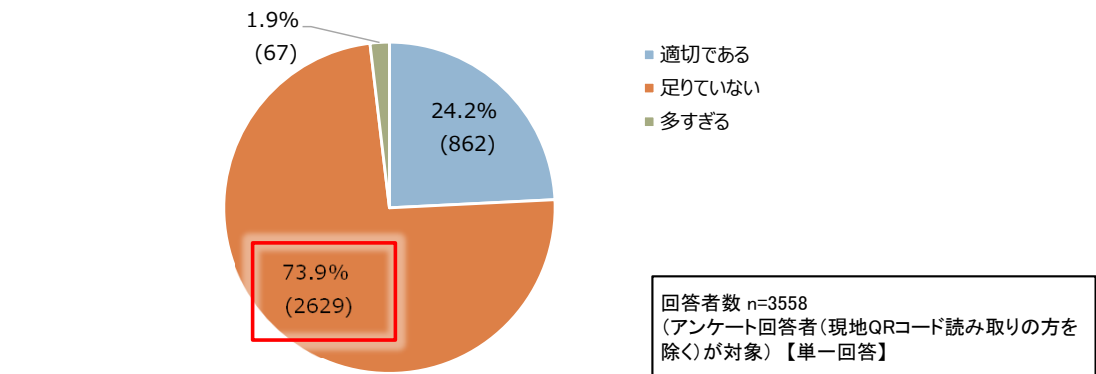


回答者数 n=3558
(アンケート回答者(現地QRコード読み取りの方を除く)が対象)【単一回答】

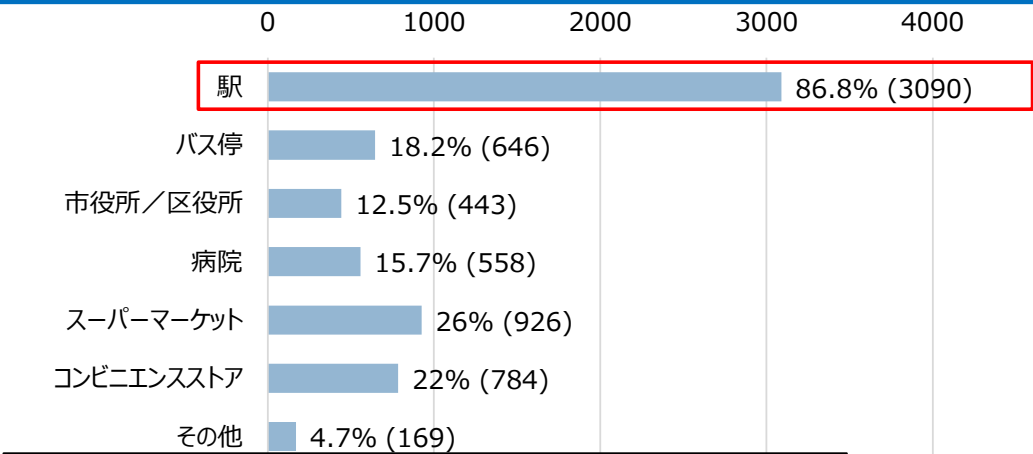
3. 検証結果 視点③ 道路上へ設置することの有効性

- 設置箇所数は、足りていないとの意見が約7割を占め、大阪市内では、中央区・北区への設置ニーズが多くなっている。
- STへの近接が望ましい施設として、「駅」との近接ニーズが多くなっている。
- 一般的なカーシェアリングではなく、路上EVカーシェアリングを利用した理由として、「EV車を利用できるから」「幹線道路へのアクセスが良いから」という回答が多くなっている。

ST設置箇所数の妥当性

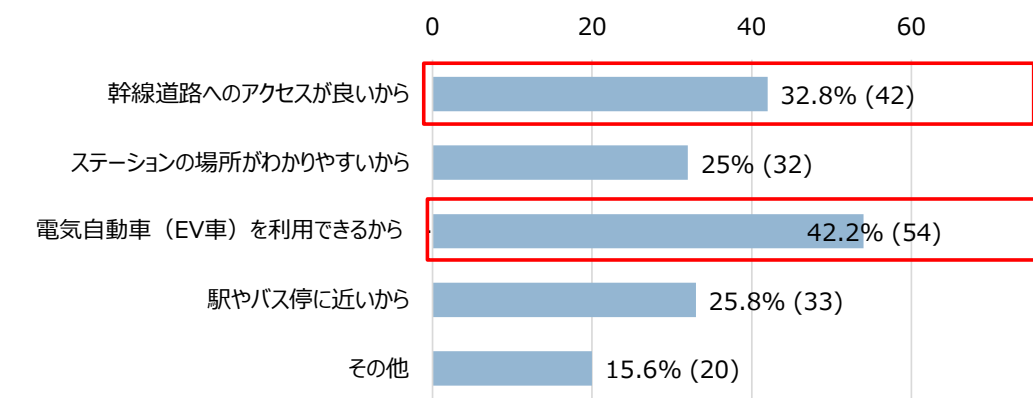


STへの近接が望ましい施設



回答者数 n=3558
(アンケート回答者(現地QRコード読み取りの方を除く)が対象)【複数回答可】

一般的なカーシェアリングではなく、路上カーシェアリングを選択した理由

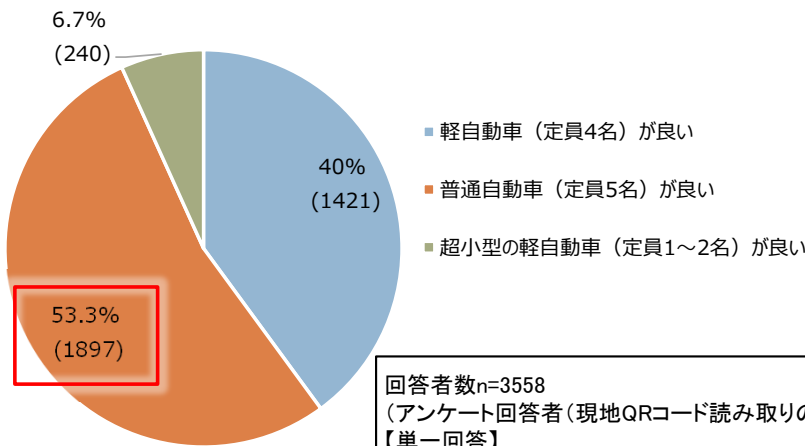


回答者数 n=128
(EV路上カーシェアリング利用者(現地QRコード読み取りの方、タイムズカー会員)が対象)【複数回答可】

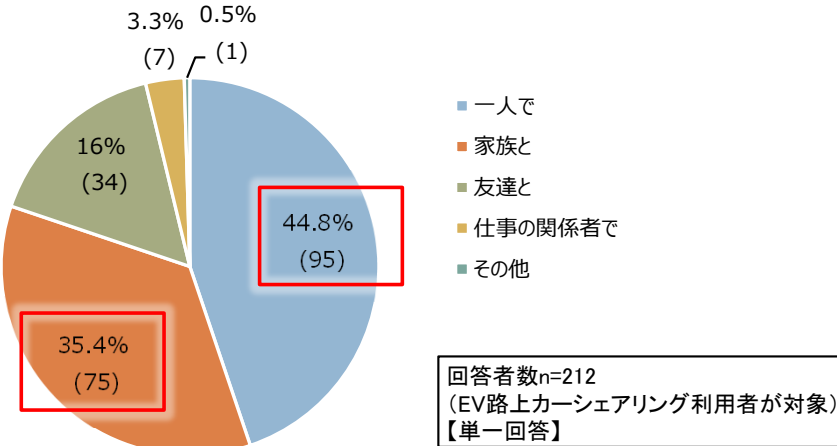
3. 検証結果 視点③ 道路上へ設置することの有効性

- 車両のニーズは「普通自動車」が約5割、「軽自動車」が約4割を占める。
- 他のシェアリングではなく、カーシェアリングを利用する理由は、「複数人で乗車できる」が多い。
- 乗車人数は、「一人で利用した方」が約4.5割、「家族と利用した方」も約3.5割を占める。
- 利用者アンケートの結果、利用人数は、「一人での利用」が約4.5割を占める。

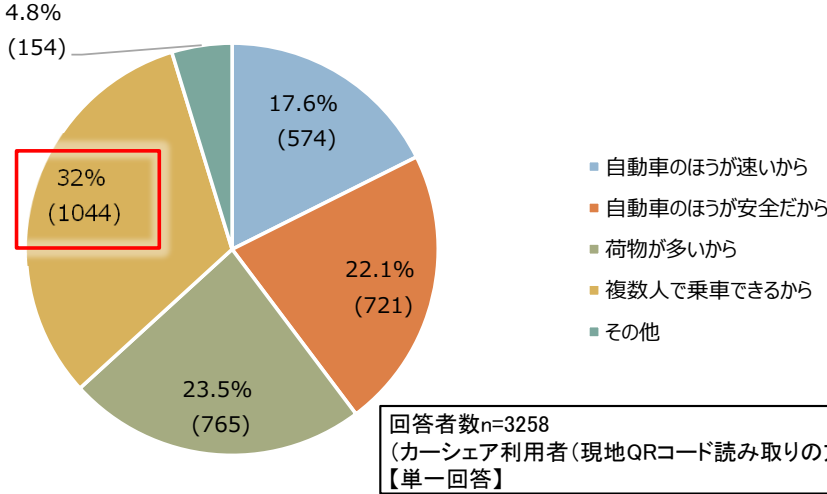
車両の乗車定員



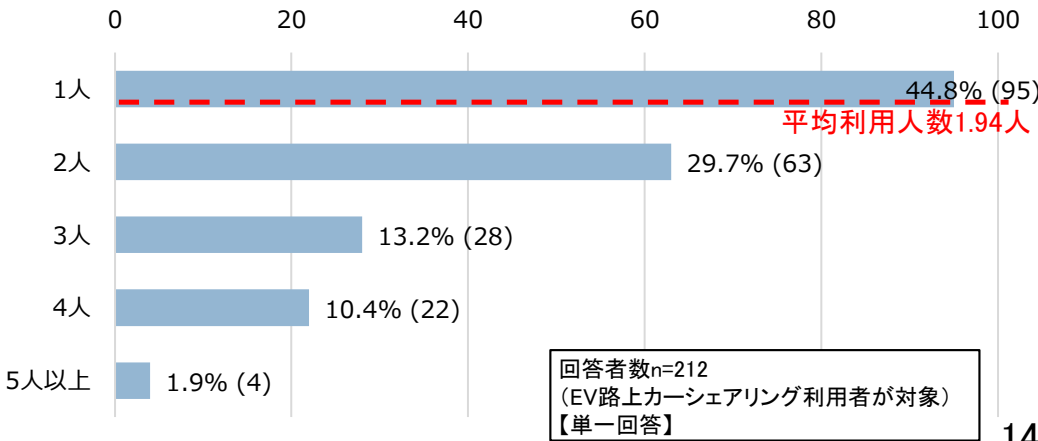
EV路上カーシェアリングの同乗者



他のシェアリングではなく、カーシェアリングを利用する理由



利用人数



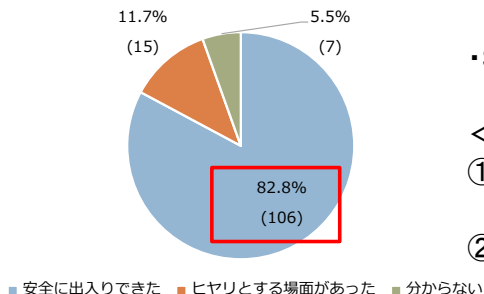
3. 検証結果 視点④ STの安全性・快適性

- 利用者へのアンケート調査では、ST入出庫時にスムーズ・安全に入出庫できたとの回答が約8割を占める。
- インタビュー調査では、路上駐車による影響や、夜間の入出庫の際の安全確認に課題があるとの意見が見られる。
- 車道への影響：STへの返却時、第一車線走行中の後続車両がブレーキを踏み、車線内で右に寄る事象が一部発生した。
- 歩道への影響：ビデオ調査より「福島浄正橋西ST」で対向者を回避するため減速・停止する回数が他のSTに比べ多い。

ST入出庫時の安全性

OST入出庫の際、安全に入出庫できたか確認

・アンケート調査



回答者数 n=128
(EV路上カーシェアリング利用者(現地QRコード読み取りの方、タイムズカー会員)が対象)
【単一回答】

・インタビュー調査

第1回調査 n=4
(2024年12月13日～14日)
第2回調査 n=8
(2025年3月19日、3月22日)

- ・ST入出庫の際は、12名中2名がヒヤリ経験有りと回答。
- ＜ヒヤリ経験内容＞
- ①「路上駐車がいて、入りにくいときがある」
- ②「夜間だったので特に入庫時は後続車に追突されないか怖かった。入庫時に、後続車や車道を走る自転車が気になり何度もバックミラーを見た」

ST内の安全性

ST内での接触事象：0件

・東京のSTは中間にチェーンゲート支柱があり、接触が発生。



東京

・中間にチェーンゲート支柱がなく、スムーズな入出庫が可能。

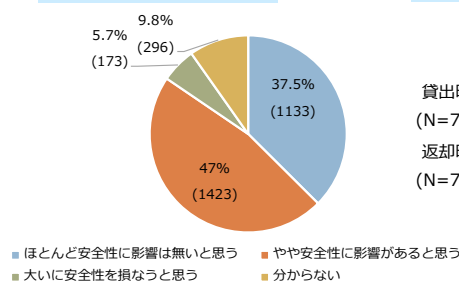


大阪

国道を走行している車両への影響

OST設置に伴う自動車の入出庫により、車道走行の安全性への影響がないか確認

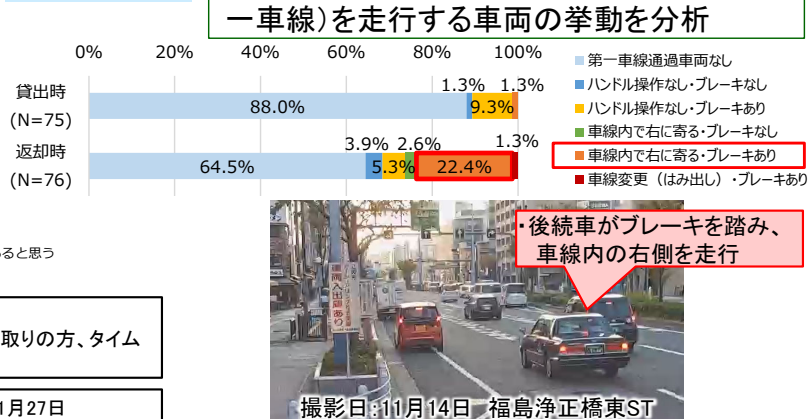
・アンケート調査



回答者数 n=3025
(アンケート回答者(現地QRコード読み取りの方、タイムズカー会員)が対象)【単一回答】

ビデオカメラ調査：2024年11月6日～11月27日

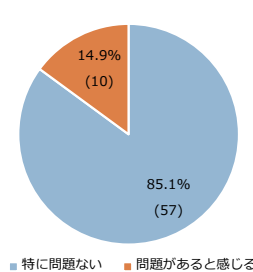
・ビデオ調査



歩行者・自転車への影響

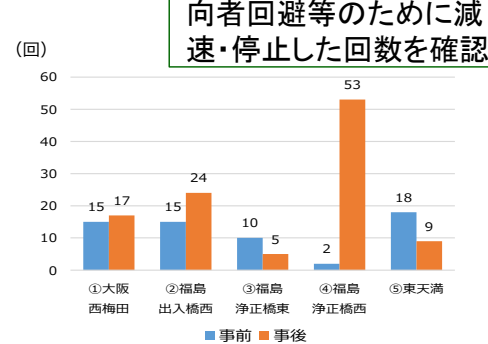
OSTに設置による歩道幅員縮小のため、歩行者や自転車の通行に影響がないか確認

・アンケート調査



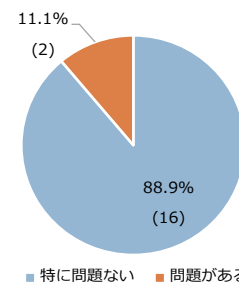
回答者数 n=67
(アンケート回答者(現地QRコード読み取りの方)が対象)
【単一回答】

・ビデオ調査



ビデオ調査 (事前) : ①②③2024年6月13日、④7月5日、⑤7月3日
(実験期間中) : ①～⑤ 2024年11月22日 各日7時～19時

・歩行者調査

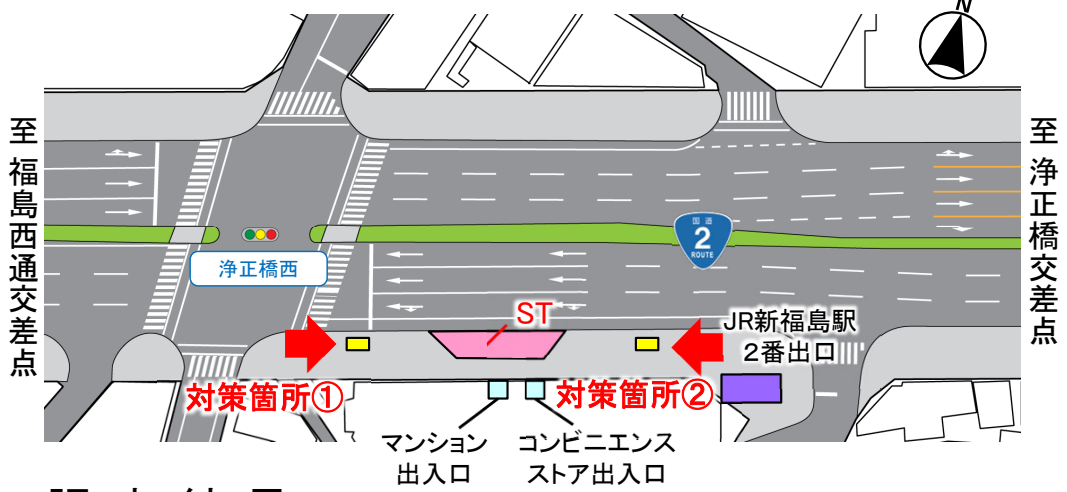


回答者数n=18
(歩行者アンケート回答者が対象)【単一回答】

3. 対策実施 箇所④ 自転車通行対策(STの安全性・快適性)

➤ 箇所④では、他のSTに比べ歩道縮小箇所で歩行者や自転車が減速・停止する回数が多いことをビデオ調査で確認したため、対策として自転車速度の注意喚起路面シールを設置した。

平面図



調査結果

ビデオ調査
OSTの設置に伴う歩道幅員縮小による、歩行者や自転車の通行への影響の有無を確認することを目的に、歩行者・自転車等が対向者回避等のために減速・停止した回数を調査



ビデオ調査 (事前): ①②③2024年6月13日、④7月5日、⑤7月3日
(実験期間中): ①~⑤ 2024年11月22日 各日7時~19時

対策内容

歩道路面に注意喚起シールを設置

対策状況

対策前

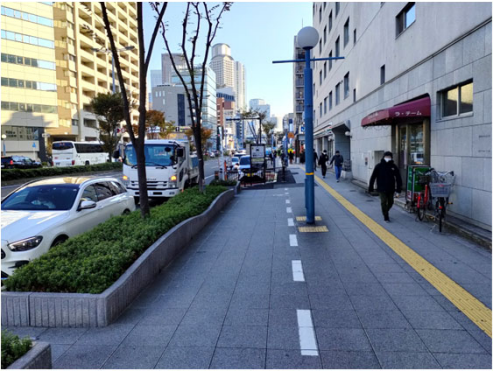


対策後



対策箇所①

対策箇所②



2. 検証結果 視点④ STの安全性・快適性(車道の走行性の変化)

➤ 昼間12時間の旅行速度平均値をSTからの入出庫がある時間帯・ない時間帯別で集計した。
➡EV路上カーシェアリングST設置による交通渋滞への影響は確認されない。

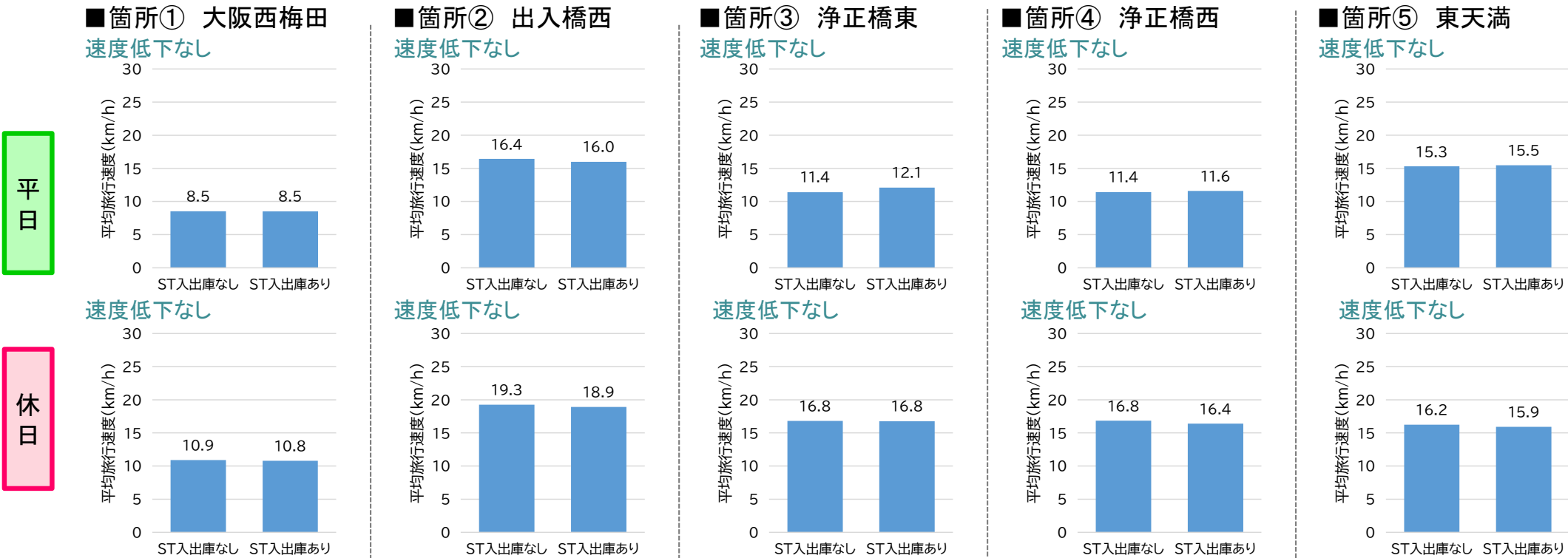
集計方法

※集計方法で示す数字は、例であり、実際に分析した数字ではない。

	7:00～7:15	7:15～7:30	7:30～7:45	7:45～8:00	8:00～8:15	8:15～8:30	...
2024/10/1(火)	18 km/h	19 km/h	15 km/h	15 km/h	15 km/h	16 km/h	...
2024/10/2(水)	17 km/h	16 km/h	16 km/h	19 km/h	15 km/h	18 km/h	...
...	...	...	...	...	...	...	...
出入りあり 平均	17 km/h	19 km/h	16 km/h	15 km/h	15 km/h	— km/h	...
出入りなし 平均	18 km/h	16 km/h	15 km/h	19 km/h	15 km/h	17 km/h	...

ST出入り有無による旅行速度の比較

※ST入出庫なしと比較して、ST入出庫ありの旅行速度の低下が1km/h以下の箇所を速度低下なしと判断



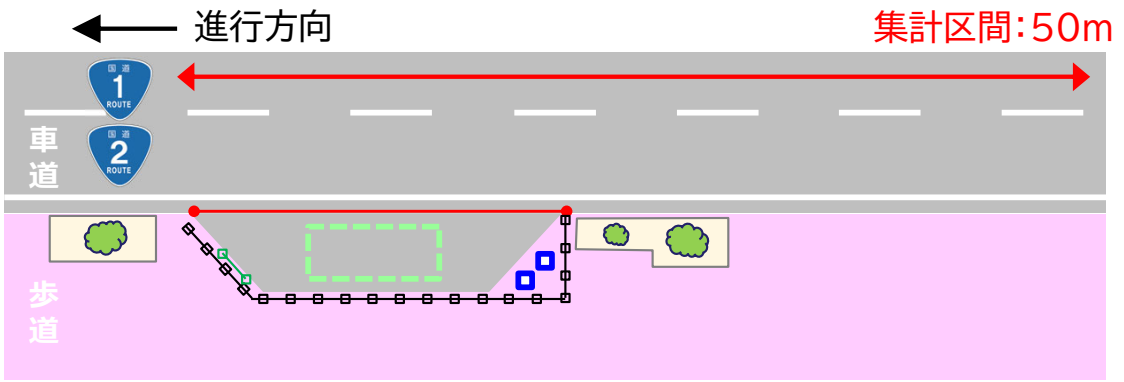
出典:ETC2.0プローブデータ(2024年10月～11月)

3. 検証結果 視点④ STの安全性・快適性(車道の走行性の変化)

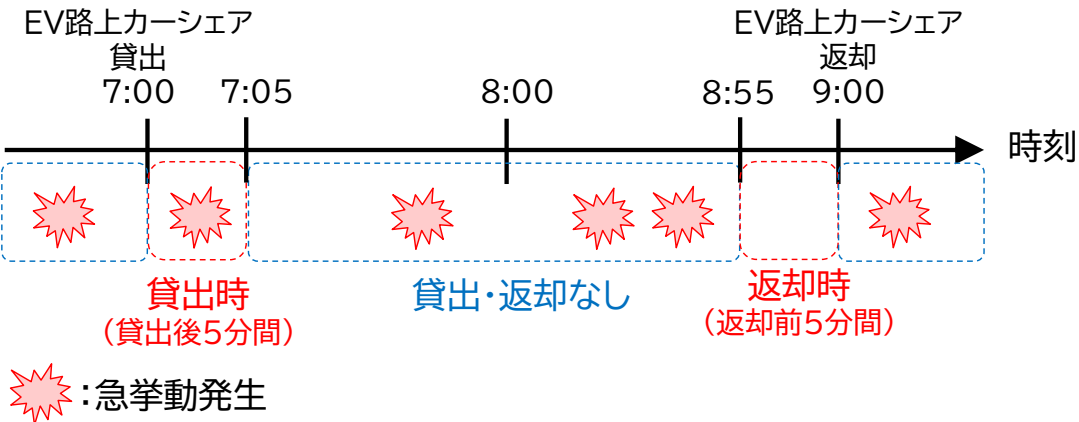
- 急ブレーキ発生確率は貸出・返却時ともに0～5%、貸出・返却がなかった時と同程度の発生である。
- 箇所②・④・⑤返却時及び箇所③貸出時に、急ブレーキ発生確率がやや増加した(貸出・返却なしに比べ+0.5%以上)。➡ST設置による影響は小さいと考えられるが、引き続き経過観察する。

集計方法

STの先端から後方へ50m以内で発生した急挙動発生頻度を集計。



STの貸出後5分以内、及び返却前5分以内は、ST入出庫による影響があると考えられる。
貸出・返却があった時間帯と、貸出・返却がなかった時間帯での急挙動発生頻度を比較した。



急ブレーキ発生確率

5分間(貸出・返却1回)あたりの急ブレーキ発生確率

		0%	20%	40%	60%	80%	100%
①大阪 西梅田 (貸出79回)	貸出時			97.5%			2.5%
	返却時			97.5%			2.5%
	貸出・返却なし			97.6%			2.4%
②福島 出入橋西 (貸出74回)	貸出時			97.3%			2.7%
	返却時			95.9%			4.1%
	貸出・返却なし			98.0%			2.0%
③福島 浄正橋東 (貸出83回)	貸出時			96.4%			3.6%
	返却時			97.6%			2.4%
	貸出・返却なし			97.2%			2.8%
④福島 浄正橋西 (貸出81回)	貸出時			100.0%			0.0%
	返却時			96.3%			3.7%
	貸出・返却なし			96.8%			3.2%
⑤東天満 (貸出61回)	貸出時			96.7%			3.3%
	返却時			95.1%			4.9%
	貸出・返却なし			97.2%			2.8%

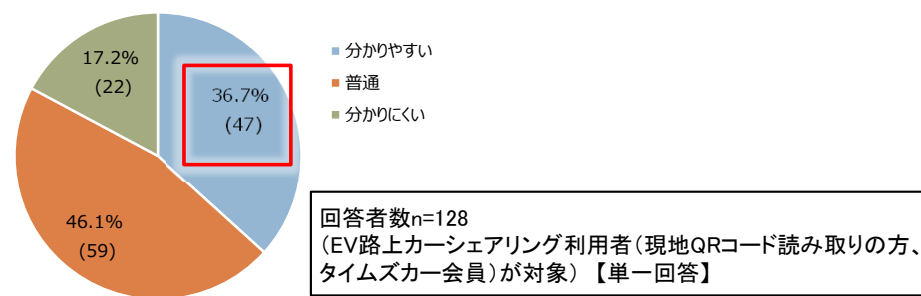
■急ブレーキなし ■急ブレーキあり

出典:ETC2.0プローブデータ(2024年10月~11月)
※急ブレーキは前後加速度-0.25G以下として集計。
※貸出・返却なしの5分間あたり急ブレーキ発生確率は、急ブレーキの発生するタイミングが均一に分布していること(一様分布)を仮定して算定。

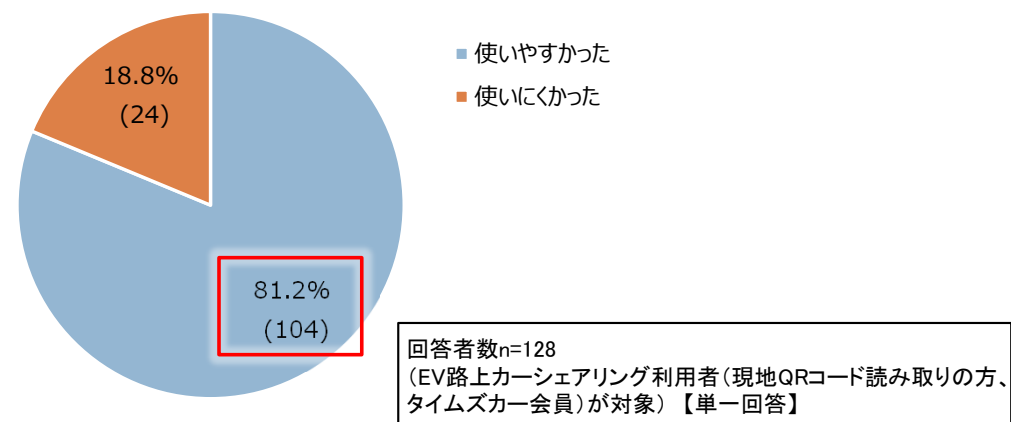
3. 検証結果 視点⑤ STに設置した設備・施設等の妥当性

- 充電器、チェーンゲートともに肯定的な意見が多数を占めていることから、ST内の設備については利便性の高いものになっていると考えられる。
- STに併設してほしい施設では、「駐輪場」の割合が約4割を占める。

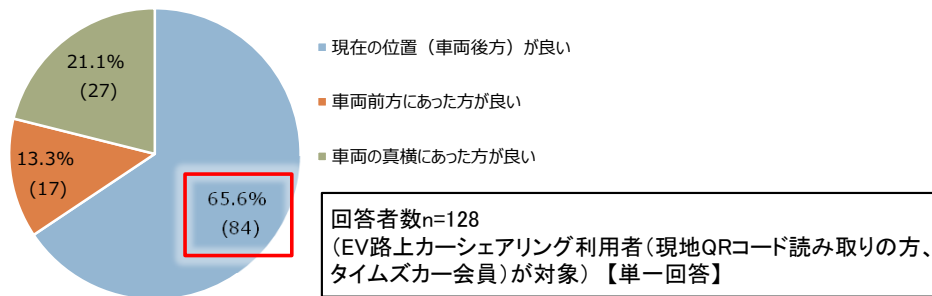
充電器の使い方の分かりやすさ



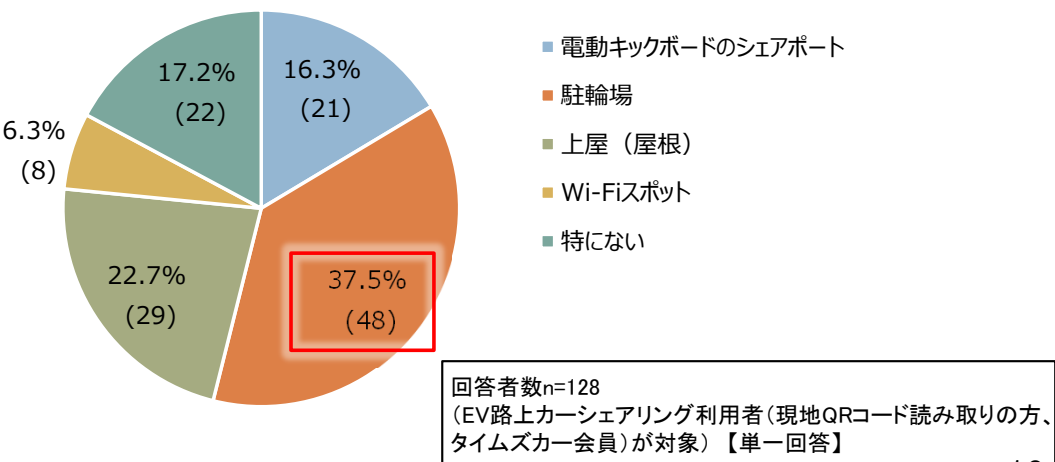
チェーンゲートの使いやすさ



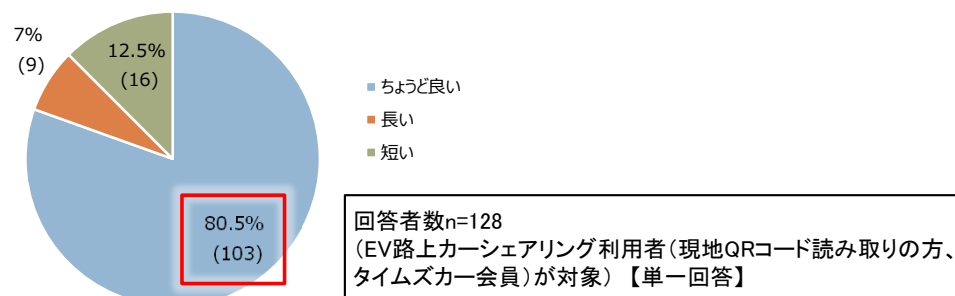
充電器の設置位置の妥当性



併設が望ましい施設



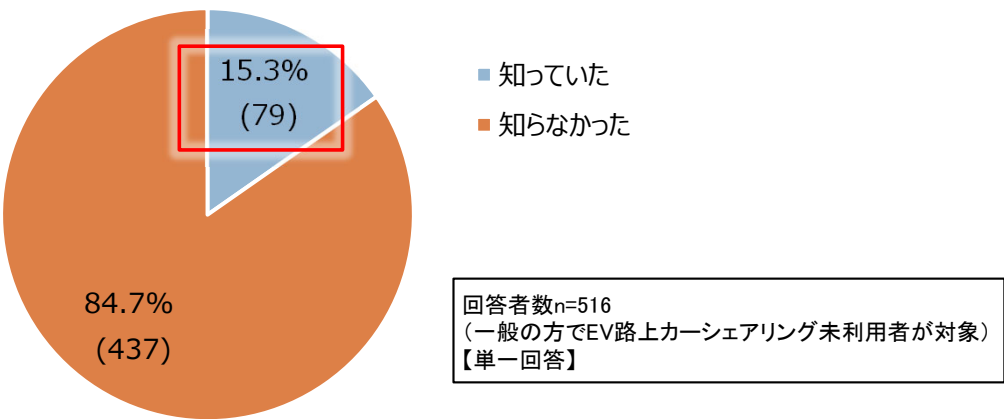
充電コードの長さの妥当性



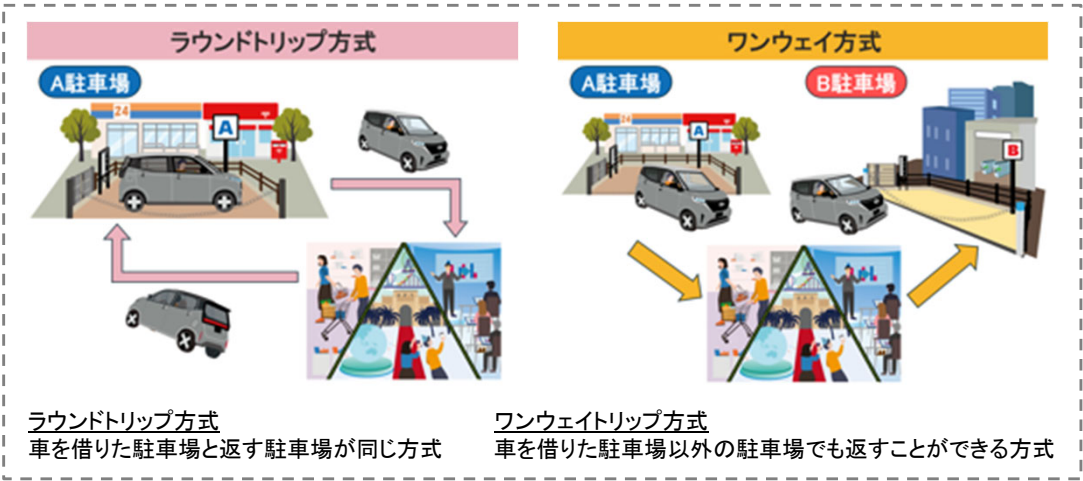
3. 検証結果 視点⑥ (1)利用者の拡大

- STの認知度は約1.5割と低い状況である。
- 周知方法として、ST付近を通行しない方にはタイムズカーアプリが、ST付近を通行する方には看板が有効であることが推察される。
- 運営方式については、ワンウェイトリップ方式を求める声が大きくなっている。

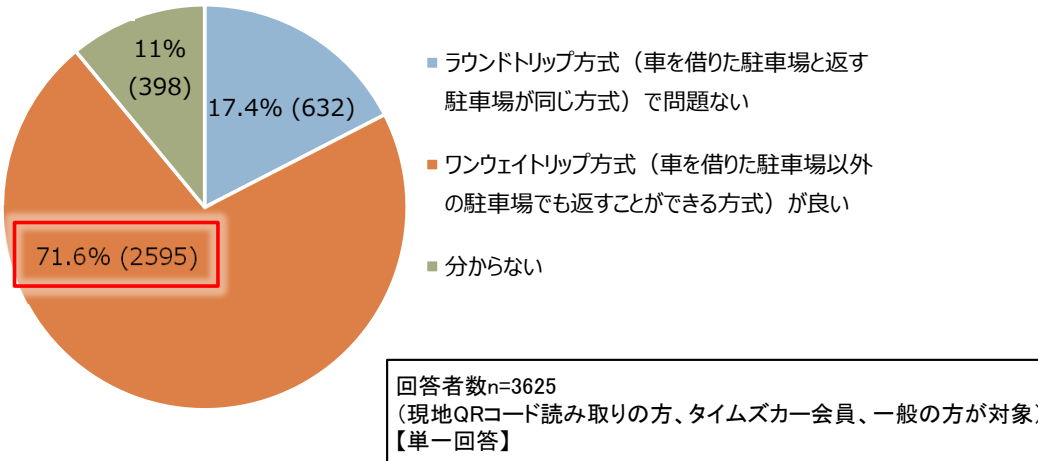
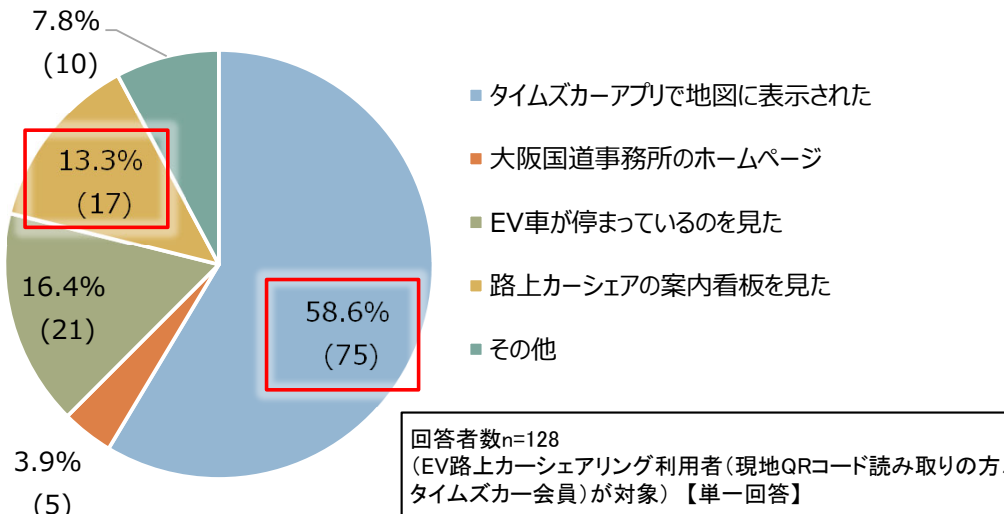
EV路上カーシェアリングの認知度



運営方式について



EV路上カーシェアリングSTを知ったきっかけ



3. 検証結果 視点⑥ (2)STの継続性

- 運営上の課題を実験参加者に確認した。
- 特に、返却場所間違いは実験当初に複数回発生したため、現地の案内を追加することで対応した。

項目	内容	対応案
運営体制・保守点検	<u>○メンテナンス(車内清掃等)の作業時間</u> ・作業車の駐車場所が周辺に少ないため、作業道具の運搬に時間を要する。	・事業者にて余裕を持ったスケジュールでのメンテナンス実施
EV特有の事象	<u>○充電不良(2025年3月までに 1件)</u> ・充電プラグが車両に差し込まれているにもかかわらず、充電されない事象。	・充電が一時停止となる設定となっていたことを特定。車両側の設定を見直した。
	<u>○充電プラグの抜け(2025年3月までに 1件)</u> ・通行人より、充電プラグが抜けているとの報告があり、同日中に作業員が充電プラグを差し込んだ。	・今後、同様の不具合が多発した場合、対策検討
ST特有の事象	<u>○返却場所間違い(2024年10～11月に 3件)</u> ・利用者が貸出STと異なるSTに車両を返却した。	・ST及び車内にST名を掲示した。 <u>※2024年12月以降は同様のトラブル無し</u>
	<u>○チェーンゲート不具合(2025年3月末までに 1件)</u> ・返却時、チェーンゲートが下がったままとなった ※同日中にセンサー部分の汚れをふき取り解消	・実験参加者による定期清掃時に、チェーンゲートのセンサー部分の清掃を行うこととした。



※2025年3月末時点の状況