

# 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5回協議会

## 社会実験の延長・効果検証計画(案)

令和7年12月

近畿地方整備局 大阪国道事務所

# 1. 社会実験期間の延長

## 目的

道路分野におけるカーボンニュートラルの取組みとして、JR大阪駅など鉄道駅周辺の国道1、2号の路上にEVカーシェアリングステーションを設置し、鉄道とEVカーシェアリングの組み合わせによるCO2排出の削減や、交通利便性向上、災害時の有効活用等の検証を行う。

## 実験概要

○実験期間:(I期)令和6年10月1日10時～令和7年12月31日

(II期)令和8年1月1日0時～令和9年3月末(1年3ヶ月延伸)

○実験箇所:大阪府大阪市北区梅田・東天満・福島区福島  
国道1, 2号の道路上5箇所

○運営車両:日産サクラ(EV車)

○運営方式:ラウンドトリップ方式※1

○運営時間:0:00～24:00(24時間)

○実験主体:道路空間を活用したEV路上カーシェアリング  
社会実験協議会

国土交通省、大阪府警察本部、大阪市、実験参加者、  
梅田2丁目振興町会、西阪神桜橋商店会、  
福島連合町会、東天満1・2丁目振興町会

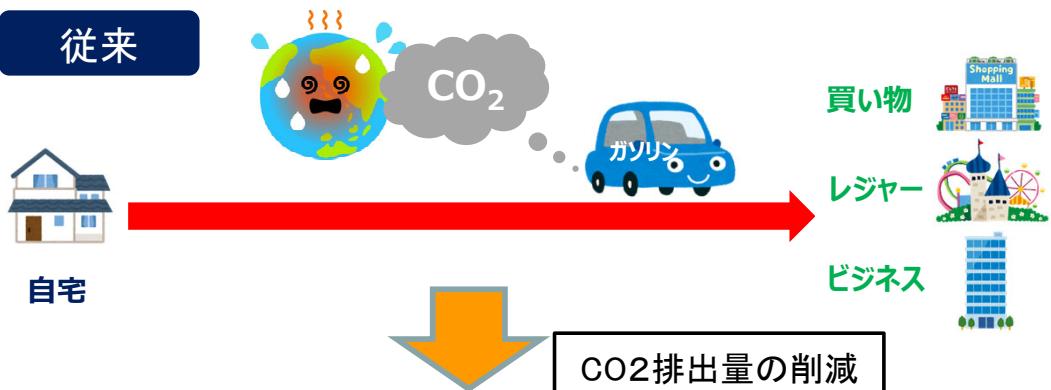
○実験参加者:タイムズモビリティ株式会社

○カーシェアリング利用方法:タイムズモビリティ株式会社が運用する  
「タイムズカー」にて予約し、利用。

※1車を借りた場所と返す場所が同じ方式

## レール×EV路上カーシェアリング

### 従来



### EV路上カーシェアリング



＜延伸理由＞ 災害時の活用(鉄道運休時(大規模)のタクシー利用の代替手段)の検証サンプル不足のため

※現在の効果検証計画では、災害発生後に利用者にインタビューを行う計画

## 2. 社会実験(Ⅱ期)の効果検証内容(主な追加項目)

- 社会実験での災害時の利用は、「鉄道運休時のタクシー利用の代替手段」を想定する。社会実験(Ⅰ期)では、実際の運休時にEV路上カーシェアリングの利用者に対して、インタビュー調査を計画していたが、社会実験(Ⅱ期)では、アンケート調査でも災害時の有効活用の検証を行う。
- EV路上カーシェアリングより路外カーシェアリングの利用件数が多いため、路外カーシェアリングに比べ、EV路上カーシェアリングの利用件数が少ない要因をアンケート調査で確認する。

### 災害時の利用(鉄道運休時(大規模)のタクシー利用の代替手段)

#### ■利用イメージ



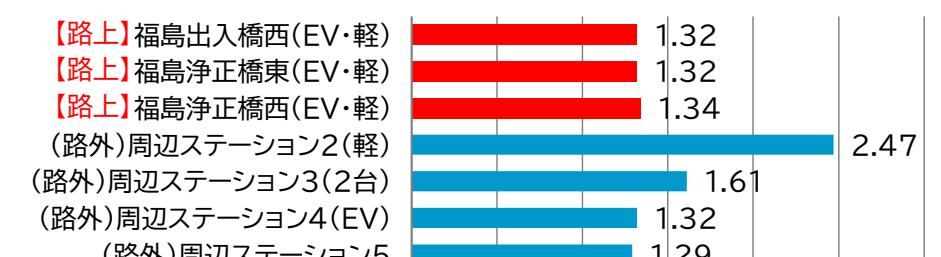
災害時のカーシェアリング利用意向についてアンケート項目を追加

### 路外カーシェアリングの利用件数比較

#### ■西梅田地区



#### ■福島地区



#### ■東天満地区



(事業者提供データを集計)  
2025年2月～10月

※グラフ中のステーション名末尾に(EV)：EV車のステーション。  
それ以外はガソリン車・ハイブリッド車のステーション。  
※グラフ中のステーション名末尾に(軽)：軽自動車(4人乗り)のステーション。  
それ以外は5人乗り車両のステーション。  
※グラフ中のステーション名末尾に(2台)：2台貸出可能のステーション。  
なお、利用件数・稼働時間は1台当たりに換算した。

EV車の特性を踏まえた利用意向等のアンケート項目を追加

### 3. 効果の評価について（検証項目と手法） 視点①～③

- 検証項目については、社会実験（I期）から変更せずに実施する。
- 事業者提供データ、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する。

【検証事項】	【分析等の視点】	【検証項目】	【手法】（詳細記載ページ）				
			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					○ (P.15)
		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	○ (P.7,8)				○ (P.15)
■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	○ (P.8,9)				
		②-2:CO2排出削減量の検証（予測検討）	○ (P.8)				○ (P.15)
		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	○ (P.8)				
		②-4:交通利便性向上の評価	○ (P.8,9,10,13)				
	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					○ (P.15)
		③-2:道路上へのST設置の評価（設置数、立地等）	○ (P.9,10,11)				
		③-3:道路上STの増設ニーズの確認	○ (P.10,11)				
		③-4:複数人の乗車ニーズの確認	○ (P.8,11)				
		③-5:利用目的の確認（路外駐車場との関連、目的の多様性）					○ (P.15)
		③-6:多様なモビリティの有効性の確認（킥보드、自転車、カーシェアリング他）	○ (P.8,11,12)				

※ST:EV路上カーシェアリングステーションの略

### 3. 効果の評価について（検証項目と手法） 視点④～⑥

- 検証項目については、社会実験（I期）から変更せずに実施する。
- ⑥-5: 災害時の活用については、アンケート調査においても、検証を行う。

【検証事項】	【分析等の視点】	【検証項目】	【手法】（詳細記載ページ）				
			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	④ST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	○ (P.12)				
		④-2: ST入出庫時のヒヤリ経験の確認	○ (P.12)				
		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	○ (P.12)				
		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				○ (P.15)	
		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				○ (P.15)	○ (P.15)
		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）	○ (P.12)			○ (P.15)	
	⑤ST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	○ (P.12)				
		⑤-2: チーンゲートの使いやすさ	○ (P.12)				
		⑤-3: 設置すべき施設ニーズの確認	○ (P.12)				
■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: 路上カーシェアリング利用のきっかけの確認	○ (P.10,13)				
		⑥-2: 運営方式（ラウンドトリップ方式）の確認	○ (P.13)				
		⑥-3: 路上カーシェアリングの認知度	○ (P.13)				
		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)					○ (P.15)
		⑥-5: 災害時の活用（公共交通機関の補完）	○ (P.14)	○ (P.6)			

※ST:EV路上カーシェアリングステーションの略

# 4. 利用者意見の把握に関する調査 (1)社会実験(Ⅰ期)からの変更点

- 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、社会実験(Ⅰ期)の調査・利用状況を踏まえて、**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する。
- :社会実験(Ⅱ期)での変更内容

## (1) アンケート調査 アンケート内容変更(調査手法や頻度の変更なし)

番号	調査方法	調査対象	調査手法	票数
①	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	90票 (R7.9.30時点)
②-1	タイムズ会員への メール配信	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	7,944票 (R7.9.30時点)
②-2		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)	64票 (R7.9.30時点)
③	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	1,200票 (R7.9.30時点)

▼現地QRコード



## (2) インタビュー調査 災害時利用のインタビューのみ実施

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

▼歩行者への配布アンケート



## (3) 歩行者へのアンケート調査 安全性評価のインタビューを実施しないため、実施しない。

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	安全性評価のインタビュー 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

※ST:EV路上カーシェアリングステーションの略

EV路上カーシェアリングについて  
あなたの意見をお聞かせください

沿道分野におけるカーボンニュートラルの取り組みとして、JR大阪線などJR  
道頓堀駅周辺の道路1号および道2号の間にEV路上カーシェアリングステー  
ションを設置する予定です。EV車の走行によるCO<sub>2</sub>排出量を削減するため、CO<sub>2</sub>排出  
の削減等、交換や充電など、災害時の移動手段の検討を行っています。  
このEV路上カーシェアリングの実験について、  
みなさんの意見をお聞かせください

阪神J大新大阪梅田(EV)L-Dステーション

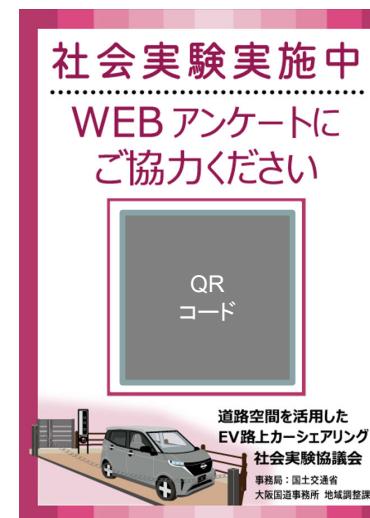
# 4. 利用者意見の把握に関する調査 (2)社会実験(Ⅱ期)の調査計画

- 社会実験(Ⅰ期)において、EV路上カーシェアリングの利用意向のサンプルを多数取得した。
- 社会実験(Ⅱ期)では、アンケート調査を「EV路上カーシェアリングの利用状況・設備・安全性」と「EV路上カーシェアリングの利用状況・災害時の利用意向」に分けて実施する。(アンケート内容は、次ページ以降に記載。)

## ①アンケート調査 以下の3つの手法でアンケート調査を実施

▼現地QRコード

番号	調査方法	調査対象	調査手法	調査内容
①	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	・EV路上カーシェアリングの利用状況・設備・安全性
②-1	タイムズ会員へのメール配信	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 ※調査内容(A)と(B)を交互に配信	(A) EV路上カーシェアリングの利用 状況・設備・安全性 (B) EV路上カーシェアリングの利用 状況・災害時の利用意向
②-2		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)	・EV路上カーシェアリングの 利用状況・設備・安全性
③	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	・EV路上カーシェアリングの利用状 況・災害時の利用意向



## ▼アンケート配信スケジュール(案)

● :EV路上カーシェアリングの利用状況・設備・安全性

● :EV路上カーシェアリングの利用状況・災害時の利用意向

調査方法	R8年1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	R9年1月	2月	3月
① 現地QR ※配信なし	●														
②-1 タイムズ会員	●			●		●		●		●		●	●		
②-2 利用者	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
③ 一般の方	●		●	●		●		●		●		●	●		

## ②インタビュー調査 EV路上カーシェアリング利用者を対象に、インタビュー調査を実施

調査項目	調査対象	調査時期	調査手法	票数
災害時利用	EV路上カーシェアリング利用者	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

# 5. アンケート調査 設問 ①利用者属性・行動特性

- 社会実験(I期)で実施したアンケート設問を修正した。
- 利用者属性・行動特性に関する検証項目と対応する設問を追加した。

設問	回答	① QR	②-1-A 会員	②-1-B 会員	②-2 利用者	③ 一般	対応する検証項目
Q1-1: あなたの年代を教えてください。(1つだけ)	・10代 ・20代 ・30代 ・40代 ・50代 ・60代 ・70代 ・80代	○	○	○	○	○	①-2: 利用者の属性の把握
Q1-2: あなたの性別を教えてください。(1つだけ)	・男性 ・女性 ・回答しない	○	○	○	○	○	①-2: 利用者の属性の把握
Q1-5: あなたのお住まいを教えてください。 <small>※「業務上の移動」での利用の方は、出発地(会社等)の所在地を教えてください。</small>	( ) 都・道・府・県 ( ) 市・区・町・村	○	○	○	○	○	①-2: 利用者の属性の把握
【追加】: あなたの職場・通学先を教えてください。	( ) 都・道・府・県 ( ) 市・区・町・村 ・該当なし	○	○	○	○	○	①-2: 利用者の属性の把握
【追加】: 通勤・通学の交通手段を教えてください。(いくつでも)	・電車 (JR・近鉄・京阪・阪急・阪神・南海など) ・地下鉄 (大阪メトロ) ・バス・自転車・徒歩・自家用車 ・その他 (記述: ) ・該当なし			○		○	①-2: 利用者の属性の把握
【追加】: あなたの職場はテレワークを活用できますか。(最も近いものを1つだけ)	・テレワークを活用できる ・テレワークを活用できない ・その他 (記述: )			○		○	①-2: 利用者の属性の把握
【追加】: カーシェアリングの利用頻度を教えてください。(最も近いものを1つだけ)	・頻繁に利用する(週1回以上) ・時々利用する(月1回以上～週1回未満) ・たまに利用する(年2回以上～月1回未満) ・ほとんどない(年1回以下) ・利用したことない		○	○	○	○	①-2: 利用者の属性の把握
【追加】: 深夜帯(22時～翌5時)にカーシェアリングを利用したいと思いますか。(1つだけ)	・利用したいと思う ・利用したいと思わない			○		○	①-2: 利用者の属性の把握

②-1-A会員: EV路上カーシェアリングの利用状況・設備・安全性

②-1-B会員: EV路上カーシェアリングの利用状況・災害時の利用意向

■: 設問追加 ■: 設問削除 赤字: 設問・回答選択肢の変更箇所

※△: EV路上カーシェアリングを利用された方のみ対象、▲: EV路上カーシェアリングを利用していない方のみ対象 7

# 5. アンケート調査 設問 ①利用者属性・行動特性

➤ カーシェアリングでの車両の選択時に重視する項目を把握するための設問等を追加した。

設問	回答	① QR	②-1-A 会員	②-1-B 会員	②-2 利用者	③ 一般	対応する検証項目
【削除】Q1-3：EV路上カーシェアリングを利用したことがありますか。（1つだけ） ※EV路上カーシェアリングの取組みについて説明を挿入。	・利用したことがある ・利用したことがない						①-2：利用者の属性の把握
【追加】：EV路上カーシェアリングをこれまで何回利用しましたか。（最も近いものを1つだけ）	・利用したことがない（0回） ・今回はじめて（1回） ・2回 ・3回 ・4回以上	○	○	○	○	○	①-2：利用者の属性の把握
Q1-4：EV路上カーシェアリングの利用目的を教えてください。（最も近いものを1つだけ） ※利用していない方は、EV路上カーシェアリングを利用したい移動目的をお聞きする。	・ショッピング ・レジャー ・業務上の移動 ・通勤 ・通院 ・その他（記述： ）	△	△		○		①-2：利用目的
Q1-6：出発地（自宅・会社等）からEV路上カーシェアリングステーションまでは、どの交通手段で来ましたか。（いくつでも）	・鉄道（どの駅からですか： ） ・タクシー ・自転車 ・徒歩 ・バス（どのバス停からですか： ） ・その他（記述： ）	△	△	△	○		①-2：公共交通機関（鉄道/バス）の利用 ②-2：CO2排出削減量の検証（予測検討） ※カーシェアリング利用前後の公共交通利用率を算定し、CO2排出削減量の試算に活用。 ②-3：公共交通機関と組合せたST利用実態 ②-4：交通利便性向上の評価 ③-6：多様なモビリティの有効性の確認
Q1-7：利用した（現在いる）EV路上カーシェアリングステーションはどこですか。（いくつでも）	※5箇所を地図で示す	○	△		○		①-2：利用場所
Q1-8：どなたとEV路上カーシェアリングを利用しましたか。（1つだけ） ※利用していない方は、誰と利用したいかをお聞きする。	・一人で ・家族と（乗車人数を入力） ・友達と（乗車人数を入力） ・仕事の関係者で（乗車人数を入力） ・その他（乗車人数を入力）	△	△		○		①-2：利用者の属性の把握 ③-4：複数人の乗車ニーズの確認
【追加】：EV車のカーシェアリングは、利用開始時に満充電になっています。この特徴は利用頻度の向上につながると思いますか。（最も近いものを1つだけ）	・つながると思う ・つながらないと思う ・分からない	○	○		○		①-2：EVカーシェアリングの利用ニーズの把握 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
【追加】カーシェアリングで自動車を借りる際に重視することを教えてください。 ※右記の条件一つ一つに対して、「重視する」「重視しない」で回答。	・車種（デザイン・自動車メーカー） ・車種区分（軽・普通車・ワンボックスなど） ・大人数が乗車できること ・自宅・職場からカーシェアリングステーションまでの距離 ・燃料残量 ・CO2排出量が少ないこと ・乗り心地 ・安全性能（人感センサー、バックモニターなど） ・カーシェアリングステーションの入出庫のしやすさ ・使い慣れているカーシェアリングステーションであること		○	○	○	○	①-2：利用者の属性の把握

②-1-A会員：EV路上カーシェアリングの利用状況・設備・安全性

②-1-B会員：EV路上カーシェアリングの利用状況・災害時の利用意向

■：設問追加 ■：設問削除 赤字：設問・回答選択肢の変更箇所

※△：EV路上カーシェアリングを利用された方のみ対象、▲：EV路上カーシェアリングを利用していない方のみ対象 8

# 5. アンケート調査 設問 ②カーボンニュートラル、交通利便性向上の機能

- 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）に関する検証項目と対応する設問を作成した。
- EV車のカーシェアリングを利用しない理由を把握するための設問等を追加した。

設問	回答	① QR	②-1-A 会員	②-1-B 会員	②-2 利用者	③ 一般	対応する検証項目
Q2-1：EV車のカーシェアリングを選択した理由を教えてください。（いくつでも）	・走行中にCO <sub>2</sub> が発生しない（環境にやさしい）から ・騒音や振動が小さいから ・エネルギーコスト（燃料費）を抑えられるから ・すみやかに加速できるから ・試しに乗りたかったから ・その他（記述： ） ・特に車両にこだわりはない	△	△	△	○		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
Q2-2：EV車のカーシェアリングを今後利用したいと思いますか。（最も近いものを1つだけ）	・利用したい ・利用したくない ・分からぬ	○	○	○	○	○	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
【追加】：[前問で「利用したくない」と回答した方限定] EV車のカーシェアリングを利用したくない理由を教えてください。（いくつでも）	・ガソリン車に乗り慣れているから ・EV車は出発時に時間がかかるから（充電器を外し、収納することに時間を要するなど） ・EV車の利用に慣れていないから ・EV車は長距離走行ができないから ・EV車の充電スポットが少なく、充電したいときに充電できるか不安だから ・その他（記述： ）	○	○	○	○	○	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
Q2-3：今回乗車されたEV車と普段乗車されているガソリン車両と比較して感じたことを教えてください。（いくつでも）	・ガソリン車よりも加速がよい ・ガソリン車よりも長時間運転しやすい ・ガソリン車よりも騒音が気にならない ・ガソリン車よりも振動が気にならない ・普段からEV車に乗車している	△	△	△	○		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
【追加】：会社や法人がガソリン車からEV車に転換するなど、脱炭素に関する取り組みを行うことは、社会貢献につながると思いますか。（最も近いものを1つだけ）	・社会貢献につながると思う ・社会貢献につながらないと思う ・分からぬ	○	○	○	○	○	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
Q2-4：EV路上カーシェアリングが無かった場合に、出発地（自宅・会社等）から目的地までの今回の外出は、どの交通手段を利用したと思いますか。（いくつでも）	・鉄道・バス・タクシー・自家用車・自転車・徒歩 ・通常のカーシェアリング ・外出をしていない（EV路上カーシェアリングを利用できるので、外出しようと思った） ・その他（記述： ）	△	△	△	○		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
Q2-5：[公共交通を利用した方限定] 公共交通機関との乗り換えは便利でしたか。（最も近いものを1つだけ）	・便利だった ・不便だった ・分からぬ	△	△	△	○		②-4：交通利便性向上の評価 ③-2：道路上へのS-T設置の評価（立地等）
Q2-6：EV路上カーシェアリングの普及により、交通モードの選択肢が増えたと思いますか。（1つだけ）	・新たな選択肢が増えたと思う ・新たな選択肢が増えたと思わない		○	○	○	○	②-4：交通利便性向上の評価

②-1-A会員：EV路上カーシェアリングの利用状況・設備・安全性

②-1-B会員：EV路上カーシェアリングの利用状況・災害時の利用意向

■：設問追加 ■：設問削除 赤字：設問・回答選択肢の変更箇所

※△：EV路上カーシェアリングを利用された方のみ対象、▲：EV路上カーシェアリングを利用していない方のみ対象 9

# 5. アンケート調査 設問 ③道路上にSTを設置する必要性

- 道路上にSTを設置する必要性に関する検証項目と対応する設問を作成した。
- EV路上カーシェアリングを利用した、利用しなかった理由をより詳細に把握するための設問を追加した。

設問	回答	① QR	②-1-A 会員	②-1-B 会員	②-2 利用者	③ 一般	対応する検証項目
【削除】Q3-1：EV路上カーシェアリングステーションの設置数（5箇所）は適切だと思いますか。（最も近いものを1つだけ）	・適切である ・足りていない ・多すぎる						③-2：道路上へのST設置の評価
【削除】Q3-2：[足りていないと回答した方限定]どの地域に増やしてほしいですか。（いくつでも）	・大阪市内（具体名を記述： ） ・大阪府内（具体名を記述： ） ・大阪府外（具体名を記述： ）						③-3：道路上STの増設ニーズの確認
Q3-3：路上カーシェアリングステーションが増えたら、自宅か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。（最も近いものを1つだけ）	・増えると思う ・変わらない ・分からぬ		○	○	○	○	③-3：道路上STの増設ニーズの確認 ②-4：交通利便性向上の評価
【削除】Q3-4：一般的な駐車場等に設置されているカーシェアリングステーションに比べ、路上カーシェアリングステーションでカーシェアリングを利用できることは、便利だと思いますか。（最も近いものを1つだけ）	・便利だと思う ・変わらないと思う ・不便だと思う ・分からぬ						③-2：道路上へのST設置の評価（立地等）
Q3-5：一般的な駐車場等に設置されているカーシェアリングステーションではなく、EV路上カーシェアリングステーションを利用した理由を教えてください。（いくつでも）	・路上にあり、幹線道路へのアクセスが良いから ・路上にあり、カーシェアリングステーションの場所が分かりやすいから ・電気自動車（EV車）を利用できるから ・駅やバス停に近いから ・自宅に近いから ・職場に近いから ・新しい取組だから ・レール＆カーシェア優待が利用できるから（鉄道事業者等のポイントが付与されるから） ・その他（記述： ）	△	△	△	○		②-4：交通利便性向上の評価 ③-2：道路上へのST設置の評価（立地等） ⑥-1：利用のきっかけ
【追加】：EV路上カーシェアリングを利用しようと思わない理由を教えてください。（いくつでも）	・自宅や職場の近くにEV路上カーシェアリングステーションが無いから ・ガソリン車を利用したいから ・チェーンゲートの操作が必要だから ・充電器の操作が必要だから ・人通りが多く目立つから ・社会実験の取組内容をよく知らないから ・その他（記述： ）	▲	▲	▲			③-2：道路上へのST設置の評価（立地等）

②-1-A会員：EV路上カーシェアリングの利用状況・設備・安全性

②-1-B会員：EV路上カーシェアリングの利用状況・災害時の利用意向

# 5. アンケート調査 設問 ③道路上にSTを設置する必要性

- 道路上にSTを設置する必要性に関する検証項目と対応する設問を作成した。
- EV路上カーシェアリングの潜在的なニーズを確認するための設問等を追加した。

設問	回答	① QR	②-1-A 会員	②-1-B 会員	②-2 利用者	③ 一般	対応する検証項目
Q3-6：路上カーシェアリングステーションの立地として、どの施設に近接していることが望ましいと思いますか。（いくつでも）	・駅・バス停・市役所/区役所・病院 ・スーパー・マーケット・コンビニエンスストア ・ショッピングセンター・宿泊施設・空港 ・その他（記述：）		○	○	○	○	③-2：道路上へのST設置の評価（立地等）
Q3-7：路上カーシェアリングステーションで借りられる車両は日本サクラ（定員4名）に限定されていました。車両の乗車定員についてお考えを教えてください。（最も近いものを1つだけ）	・軽自動車（定員4名）が良い ・普通自動車（定員5名）が良い ・超小型の軽自動車（定員1～2名）が良い		○	○	○	○	③-4：複数人の乗車ニーズの確認
【追加】：EV路上カーシェアリングを利用しようとした際、空きがなく、予約ができなかった経験はありますか。（最も近いものを1つだけ）	・ある・ない ・利用しようと思ったことがない	○	○	○	○	○	③-3：道路上STの増設ニーズの確認
【追加】：大阪市中心部でEV路上カーシェアリングステーションが増えたら、あなた自身のカーシェアリングの利用頻度は多くなると思いますか。（1つだけ）	・多くなると思う・変わらないと思う	○	○	○	○	○	③-3：道路上STの増設ニーズの確認
Q3-8：他のシェアリングサービス（シェアサイクル、電動キックボード等）ではなく、カーシェアリングを利用される理由を教えてください。（最も近いものを1つだけ）	・自動車の方が速いから ・自動車の方が安全だから ・荷物が多いから・複数人で乗車できるから		○		○		③-6：多様なモビリティの有効性の確認

②-1-A会員：EV路上カーシェアリングの利用状況・設備・安全性

②-1-B会員：EV路上カーシェアリングの利用状況・災害時の利用意向

# 5. アンケート調査 設問 ④STの安全性・快適性⑤STに設置した設備・施設等の妥当性

- STの安全性・快適性、設備・施設等の妥当性に関する検証項目と対応する設問を作成した。
- チェーンゲートの操作方法を把握する設問等を追加した。

設問	回答	① QR	②-1-A 会員	②-1-B 会員	②-2 利用者	③ 一般	対応する検証項目
Q4-1：EV路上カーシェアリングステーションから車道に出入りする際、スムーズに出庫することができましたか。（いくつでも）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スムーズに出入りできた</li> <li>・ハンドルを切るタイミングの判断が難しかった</li> <li>・柵や縁石等との接触が気になった</li> <li>・路上駐車があり、出入りしにくかった</li> <li>・カーシェアリングステーションから出る際に、車道を走る車両を確認しづらかった</li> <li>・カーシェアリングステーションに入る際に、後続車との追突が気になった</li> <li>・その他（記述： ）</li> </ul>	△	△		○		④-1：ST形状の出し入れのしやすさの確認
Q4-2：EV路上カーシェアリングステーションの出入りの際、安全に出入りできましたか。（最も近いものを1つだけ）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全に出入りできた</li> <li>・ヒヤリとする場面があった（どのような状況か記述： ）</li> <li>・分からぬ</li> </ul>	△	△		○		④-2：ST入出庫時のヒヤリ経験の確認
Q4-3：路上カーシェアリングステーションの横を自動車等で走行する場合、路上カーシェアリングステーション設置に伴う自動車の出入りにより、走行の安全性に影響があると思いますか。（最も近いものを1つだけ）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ほとんど安全性に影響は無いと思う</li> <li>・やや安全性に影響があると思う</li> <li>・大いに安全性を損なうと思う</li> <li>・分からぬ</li> </ul>	○	○		○		④-3：道路利用者から見たST入出庫時の影響確認
Q4-4：EV路上カーシェアリングステーション付近での歩行者や自転車の走行に問題はなかったですか。（1つだけ）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特に問題ない</li> <li>・問題があると感じる（どのような点に問題があるか記述： ）</li> </ul>	○					④-6：歩行者動線の阻害
Q5-1：充電器の使い方は分かりやすかったですか。（最も近いものを1つだけ）	・分かりやすい・普通・分かりにくい	△	△		○		⑤-1：充電機器の使いやすさ・設置位置
【追加】：[Q5-1で普通、分かりにくいと回答した方限定] EV充電器の操作について、感じたことを教えてください。（最も近いものを1つだけ）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・慣れればスムーズにできそう</li> <li>・慣れても時間がかかりそう</li> <li>・操作手順を覚えることが難しそう</li> </ul>	△	△		○		⑤-1：充電機器の使いやすさ・設置位置
Q5-2：充電器の設置位置は、利用しやすかったですか。（最も近いものを1つだけ）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の位置（車両後方）が良い</li> <li>・車両前方にあつた方が良い</li> <li>・車両の真横にあつた方が良い</li> </ul>	△	△		○		⑤-1：充電機器の使いやすさ・設置位置
Q5-3：充電コードの長さは、利用しやすかったですか。（最も近いものを1つだけ）	・ちょうど良い・長い・短い	△	△		○		⑤-1：充電機器の使いやすさ・設置位置
Q5-4：チェーンゲートのリモコン操作等は、使いやすかったですか。（1つだけ）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・使いやすかった</li> <li>・使いにくかった</li> </ul>	△	△		○		⑤-2：設備の使いやすさ
【追加】：車両返却時に、チェーンゲートを操作するために道路上で一時停止しましたか。（1つだけ）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一時停止した</li> <li>・一時停止していない</li> </ul>	△	△		○		⑤-2：設備の使いやすさ ④-2：ST入出庫時のヒヤリ経験の確認
【追加】：車両の返却時、チェーンゲートはどのように操作しましたか。（最も近いものを1つだけ）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自分で操作した・同乗者が操作した</li> <li>・その他（記述： ）</li> </ul>	△	△		○		⑤-2：設備の使いやすさ
Q5-5：どのような設備があれば、もっと便利になると思いますか。（最も近いものを1つだけ）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電動キックボードのシェアポート</li> <li>・駐輪場・上屋（屋根）・Wi-Fiスポット・特に無い</li> </ul>	△	△		○		⑤-3：設置すべき施設ニーズの確認 ③-6：多様なモビリティの有効性の確認

②-1-A会員：EV路上カーシェアリングの利用状況・設備・安全性

②-1-B会員：EV路上カーシェアリングの利用状況・災害時の利用意向

■：設問追加 ■：設問削除 赤字：設問・回答選択肢の変更箇所

※△：EV路上カーシェアリングを利用された方のみ対象、▲：EV路上カーシェアリングを利用していない方のみ対象 12

# 5. アンケート調査 設問 ⑥利用者の拡大

- 利用者の拡大に関する検証項目と対応する設問を作成した。
- ワンウェイトリップと利用頻度の関係性を把握する設問等を追加した。

設問	回答	① QR	②-1-A 会員	②-1-B 会員	②-2 利用者	③ 一般	対応する検証項目
【削除】Q6-1：EV路上カーシェアリングステーションを選択した理由は何か？（いくつでも）	・公共交通機関との乗継が便利だから ・場所が分かりやすい・新しい取組だから ・EV車が使えるから ・自宅から近い						⑥-1：利用のきっかけ ②-4：交通利便性向上の評価
Q6-2：EV路上カーシェアリングステーションを知ったきっかけを教えてください。（最も近いものを1つだけ）	・タイムズカーナビで地図に表示された ・大阪国道事務所のホームページ ・EV車が停まっているのを見た ・路上カーシェアリングの案内看板を見た ・その他（記述：）	△	△	△	○		⑥-1：利用のきっかけ
【削除】Q6-3：[EV路上カーシェアリングを利用したことがある方限定]「ミヤクミヤク」が描かれたEV路上カーシェアリングの車両に乗ったことがありますか。（1つだけ）	・乗ったことがある ・乗ったことがない						※万博デザイン車の認知度
【削除】Q6-4：[EV路上カーシェアリングを利用したことがない方限定]「ミヤクミヤク」が描かれたEV路上カーシェアリングの車両を見たことがありますか。（1つだけ）	・見たことがある ・見たことがない						※万博デザイン車の認知度
【削除】Q6-5：写真に示すように、「ミヤクミヤク」が描かれていることでEV路上カーシェアリングの車両に乗りたくなると思いますか。（最も近いものを1つだけ）	・乗りたくなる ・乗りたくない ・どちらでもない（デザインは気にしない）						※施策に対する評価
【削除】Q6-6：[乗りたくなると回答した方限定]乗りたくなる理由を教えてください。（いくつでも）	・ミヤクミヤクが好きだから ・ラッピングがある車両が好きだから ・子どもが喜ぶから ・大阪・関西万博のPRになるから ・その他（記述：）						※万博デザイン車のデザインの妥当性
【削除】Q6-6：[乗りたくない回答した方限定]乗りたくない理由を教えてください。（いくつでも）	・ラッピングが無い車両を使いたいから ・官公庁の名前が書いてあるから ・目立つ車両だから ・ミヤクミヤク以外のキャラクター・デザインが良い（具体的にどのようなデザインが良いかお書きください） ・その他（記述：）						※万博デザイン車のデザインの妥当性
【削除】Q6-7：今回はラウンドトリップ方式でしたが、どのようにお考えですか。（最も近いものを1つだけ）	・ラウンドトリップ方式（車を借りた駐車場と返す駐車場が同じ方式）で問題ない ・ワンウェイトリップ方式（車を借りた駐車場以外の駐車場でも返すことができる方式）が良い ・分からない						⑥-2：運営方式（ラウンドトリップ方式）の確認
【追加】：今回はラウンドトリップ方式（車を借りた駐車場と返す駐車場が同じ方式）でしたが、ワンウェイトリップ方式（車を借りた駐車場以外の駐車場でも返すことができる方式）を導入した場合、EV路上カーシェアリングの利用頻度は高くなると思いますか。（最も近いものを1つだけ）	・高くなると思う ・変わらないと思う ・分からない	○	○		○		⑥-2：運営方式（ラウンドトリップ方式）の確認
Q6-8：EV路上カーシェアリングの取り組みを知っていましたか。（1つだけ）	・知っていた ・知らなかった					▲	⑥-3：路上カーシェアの認知度

②-1-A会員：EV路上カーシェアリングの利用状況・設備・安全性 ②-1-B会員：EV路上カーシェアリングの利用状況・災害時の利用意向

# 5. アンケート調査 設問 ⑥災害時の活用

- 利用者の拡大に関する検証項目と対応する設問を作成した。
- 鉄道運休時のカーシェアリングの利用ニーズがあるかを把握するための設問等を追加した。

設問	回答	① QR	②-1-A 会員	②-1-B 会員	②-2 利用者	③ 一般	対応する検証項目
【追加】：過去に鉄道運休や大雨で通勤・帰宅が困難になった経験はありますか。（1つだけ）	・ある ・ない			○		○	⑥-5：災害時の活用（公共交通機関の補完）
【追加】：[前問であると回答した方限定]帰宅困難時に他路線（鉄道・バス等）への迂回や振替輸送を利用できましたか。（1つだけ）	・利用できた ・利用できなかった			○		○	⑥-5：災害時の活用（公共交通機関の補完）
【追加】：[前問で利用できなかったと回答した限定]その際に利用した代替手段を教えてください。（いくつでも）	・タクシー ・徒歩 ・レンタサイクル（シェアサイクル） ・カーシェアリング ・レンタカー ・帰宅を断念した ・その他（記述：）			○		○	⑥-5：災害時の活用（公共交通機関の補完）
【追加】：[前々問で利用できなかったと回答した限定]その代替手段を選択した理由を教えてください。（いくつでも）	・料金 ・時間 ・安全性 ・その他			○		○	⑥-5：災害時の活用（公共交通機関の補完）
【追加】：鉄道運休で通勤・帰宅困難となった場合にカーシェアリングを利用したいと思いますか。（1つだけ）	・思う ・思わない			○		○	⑥-5：災害時の活用（公共交通機関の補完）
【追加】：[前問で思わないと回答した方限定]カーシェアリングを利用しようと思わない理由を教えてください。（いくつでも）	・料金が高いから ・時間 ・安全性 ・自宅最寄駅周辺にカーシェアリングステーションがない ・職場/学校周辺にカーシェアリングステーションがない ・自宅周辺にカーシェアリングステーションがない ・自宅または自宅周辺に駐車場やコインパーキングがない ・利用できる車両が無かった ・乗り捨て利用ができないから ・その他（記述：）			○		○	⑥-5：災害時の活用（公共交通機関の補完）
【追加】：大雨警報時に短距離移動でカーシェアリングを使いたいと思いますか。（1つだけ）	・思う ・思わない			○		○	⑥-5：災害時の活用（公共交通機関の補完）
【追加】：鉄道駅周辺のカーシェアリングステーション設置数が増えたら、鉄道が運休した際にタクシーの代替手段として利用すると思いますか。（1つだけ）	・思う ・思わない			○		○	⑥-5：災害時の活用（公共交通機関の補完）
【追加】：次のような条件が整っている場合、鉄道運休時や大雨警報時の帰宅手段としてカーシェアリングを利用したいと思います。 ※右記の条件一つ一つに対して、「利用したいと思う」「特に変わらない」で回答。	・最寄り駅の近くにカーシェアリングステーションがある場合 ・職場/学校の近くにカーシェアリングステーションがある場合 ・自宅近くにカーシェアリングステーションがある場合 ・乗り捨て利用（貸出ステーションとは別のカーステーションに返却）ができる場合 ・軽自動車（小回りの利く車両）が利用できる場合 ・ナイトパック（例：18時～翌朝9時）料金が利用できる場合			○		○	⑥-5：災害時の活用（公共交通機関の補完）
【追加】：鉄道運休時や大雨警報時に、早朝（5～8時）の通勤手段にカーシェアリングを使う可能性はありますか。（最も近いものを1つだけ）	・高い ・低い ・ない			○		○	⑥-5：災害時の活用（公共交通機関の補完）

②-1-A会員：EV路上カーシェアリングの利用状況・設備・安全性 ②-1-B会員：EV路上カーシェアリングの利用状況・災害時の利用意向

# 6. データ分析の調査 社会実験(Ⅱ期)の調査予定

- 社会実験(Ⅰ期)の調査・利用状況を踏まえて、データ分析として、調査を実施する。  
■:社会実験(Ⅱ期)での実施内容

## ①ビデオ調査

ST内にビデオカメラを設置し、以下の3項目について検証。

- a. ST内の車両挙動

→ST内の事故が発生していないことから実施しない。

- b. ST出入庫に伴う車道の走行性の変化

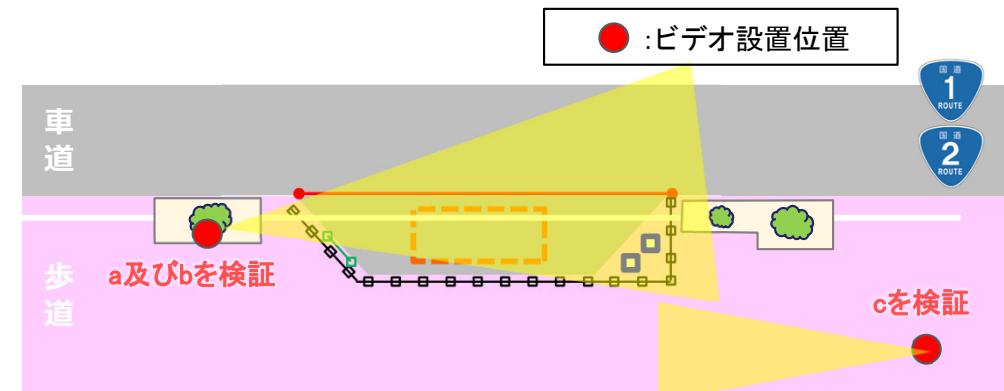
→ETC2.0調査での急ブレーキ率増加箇所で実施。

- ①大阪西梅田ST
- ②福島出入橋西ST
- ③福島浄正橋東ST
- ⑤東天満ST

- c. 歩行者動線の阻害有無

→社会実験(Ⅰ期)でのビデオ調査結果により、歩行者・自転車等の対向者回避等のために減速・停止が増加している箇所で実施。

- ④福島浄正橋西ST



## ②ETC2.0調査 社会実験(Ⅰ期)と同様に実施。

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出入庫に伴う車道の走行性の変化を評価。

- ・旅行速度の評価

⇒実験期間中において、ST出入庫があった時間帯の平均旅行速度と、  
ST出入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出入庫があった時刻とST出入庫がなかった時刻の急挙動発生頻度を比較。

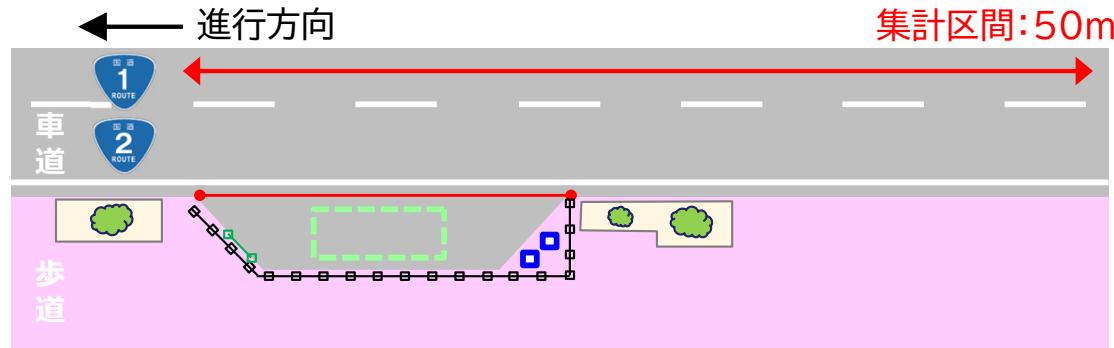
## ③事業者提供データの分析 社会実験(Ⅰ期)と同様に実施。

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。

# 6. データ分析の調査 急ブレーキ発生確率、歩行者等の動線阻害

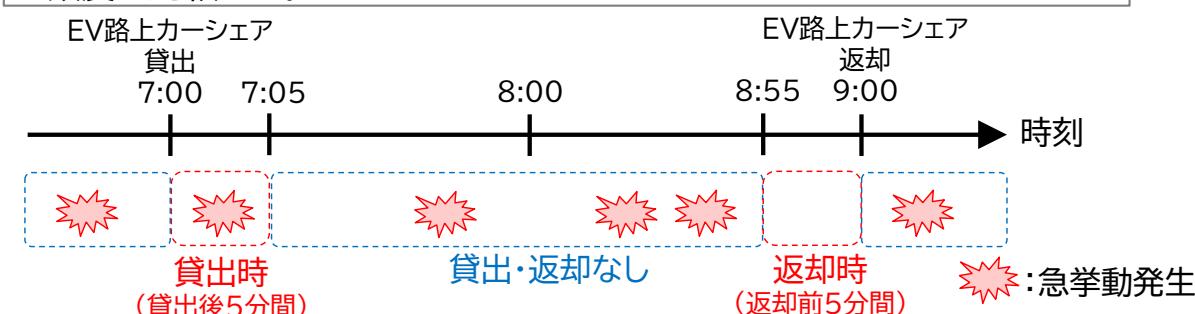
## 急ブレーキ発生確率

STの先端から後方へ50m内で発生した急拳動発生頻度を集計。

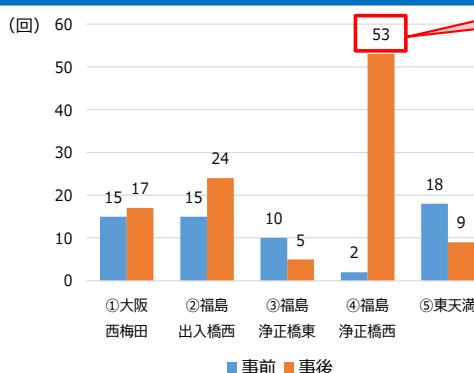


STの貸出後5分以内、及び返却前5分以内は、ST入出庫による影響があると考えられる。

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拳動発生頻度を比較した。



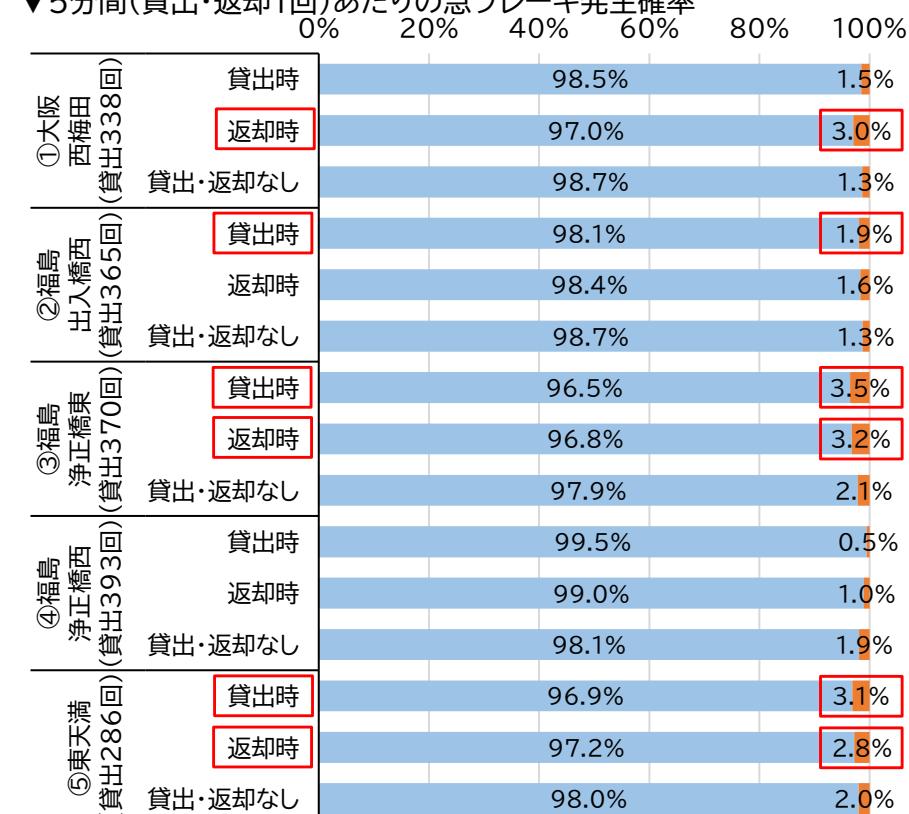
## 歩行者等動線の阻害有無



・コンビニ付近で立ち止まる人によって歩道が塞がることがあり、減速・停止の回数が増加



## ▼5分間(貸出・返却1回)あたりの急ブレーキ発生確率



■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～2025年7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。

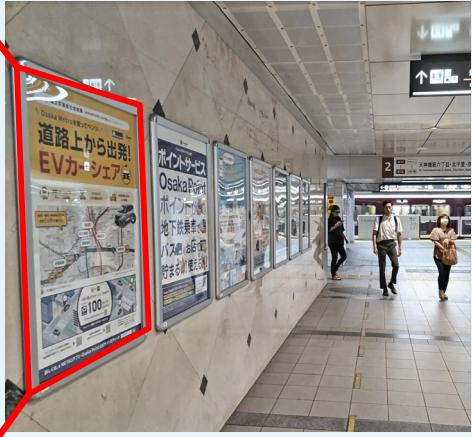
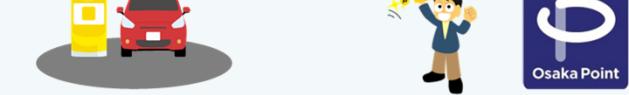
## ビデオ調査

歩行者・自転車等が対向者回避等のために減速・停止した回数を確認

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): ①～⑤2024年11月22日 各日7時～19時

# 7. 実験参加者での利用促進取組について

- 社会実験(Ⅱ期)においても、実験参加者のタイムズモビリティ(株)が、鉄道事業者と連携し、社会実験の利用を促進する。

内容(案)	社会実験(Ⅰ期)での実施例
<p><u>EV路上カーシェアリングの告知活動</u></p>	  <p>駅舎内のポスター掲示状況 (南森町駅)</p>
<p><u>EV路上カーシェアリングを利用した会員に 鉄道事業者でのポイント等の特典を付与</u></p>	<p>①Osaka Metro Osaka Point</p> <p>①取組に事前登録</p> <p>②EV路上カーシェアリングを利用</p> <p>③Osaka Point 付与！</p>  <p>②JR西日本 WESTERポイント</p> <p>①事前に TimesCARマイページへ WESTER IDを登録</p> <p>②ICOCAでJR西日本路線に乗車</p> <p>③同日に EV路上カーシェアリングを利用</p> <p>④WESTERポイント付与！</p> 