

# 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7回協議会

## 効果検証(中間報告)

令和8年10月

近畿地方整備局 大阪国道事務所

# 1. 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。

※ST=カーシェアリングステーションの略。

## 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                         | 社会実験Ⅰ期票数(R7.12月末時点)           | 社会実験Ⅱ期票数(R8.6月末時点)               |
|----------------|------------------------------|------------------------------|-------------------------------|----------------------------------|
| 現地QRコード        | ・ EV路上カーシェアリング利用者<br>・ 沿道利用者 | STに設置したQRコードを読み取り            | 98票                           | 【通常時】11票                         |
| 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 | 10,223票                       | 【通常時】2,294票<br>【災害時】1,984票       |
|                | 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)        | 77票<br>(12月末までに利用した方の回答数)     | 【通常時】23票<br>(6月末までに利用した方の回答数)    |
| 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         | 1,500票<br>(1回あたり300票回収、計5回実施) | 【災害時】600票<br>(1回あたり300票回収、計2回実施) |

▼現地QRコード



## 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                                                         |
|-------|-----------------|-------------|-----------------------|------------------------------------------------------------|
| 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<br>・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 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 |

# 1. 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

- 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。

## 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

| 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<br>・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<br>※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<br>(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                                    |

### ▼現地QRコード



### ▼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 |

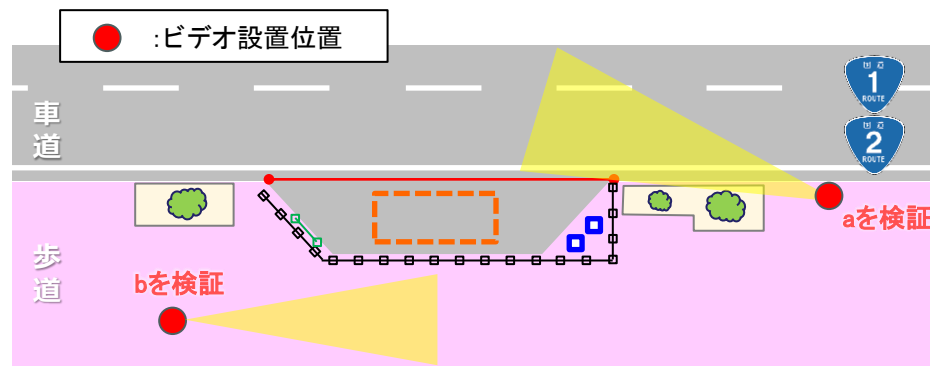
# 1. 道路空間を活用したEV路上カーシェアリング社会実験 調査概要

- 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付近にビデオカメラを設置し、以下の項目について検証

- a. ST入出庫に伴う車道の走行性の変化
- b. 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、利用実態等进行分析

# 2. 検証結果概要

➤ 社会実験（Ⅰ期）検証結果を踏まえ、社会実験（Ⅱ期）で検証を行った内容を中心に報告する。

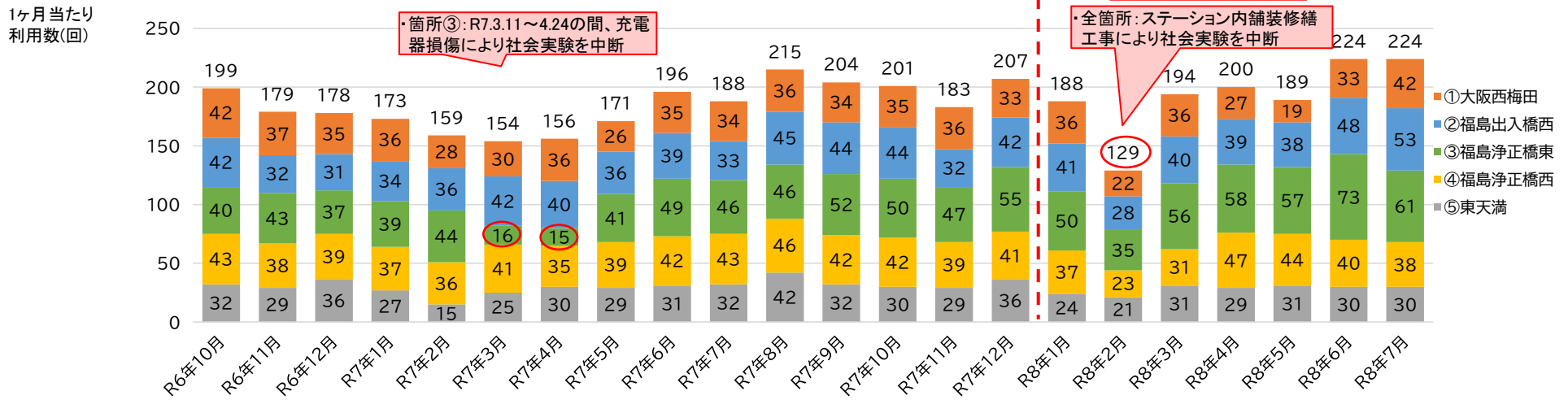
| 社会実験（Ⅰ期）検証結果のまとめ ※第6回協議会にて報告                                                                                                                                                                        | 効果検証・分析等の視点                | 中間報告事項                                                                        |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| (1) 社会実験の目的であった「 <u>鉄道とEVカーシェアリングの組み合わせによるCO<sub>2</sub>排出の削減や、交通利便性向上</u> 」は、 <u>一定の効果を</u> 確認。                                                                                                    | (1) カーボンニュートラル、交通利便性向上の機能  | ・社会実験（Ⅱ期）でのカーシェアリング利用状況<br>・CO <sub>2</sub> 排出削減量の算定結果                        |
| (2) 「 <u>災害時の有効活用等の検証</u> 」は、大規模な鉄道運休が発生しなかったため、 <u>災害時のカーシェアリング利用意向を把握するアンケート設問を追加し、社会実験（Ⅱ期）にて引き続き調査を実施</u> する。（鉄道終電後の深夜帯に、路上STを出発し住宅地に滞在、翌日返却する利用を確認できたため、深夜帯の突発的な代替交通ニーズの受け皿となる可能性がある。）          | (2) 災害時の活用                 | ・アンケート調査より把握した「 <u>災害時のカーシェアリング利用意向</u> 」について<br>・2026年6月の台風接近に伴う大雨警報発令時の利用実績 |
| (3) EV路上カーシェアリングは、路外ステーションと比較すると、遠方からの利用者が多いため、鉄道等の公共交通との組み合わせによる利用が多いと想定され、 <u>カーシェアリングSTを「道路上」かつ「鉄道駅周辺」に設置したことによる一定の効果を</u> 確認。ただし、遠方利用率が低い鉄道駅も確認されたため、遠方利用が多く想定される鉄道駅の周辺にEV路上カーシェアリングを設置する必要がある。 | (3) 公共交通機関と組み合わせたST利用実態の確認 | ・鉄道等の公共交通との組み合わせによる利用状況のモニタリング結果                                              |
| (4) ただし、路外ステーションに比べて、 <u>EV路上カーシェアリングの稼働率が低い</u> ことが明らかとなった。<br>利用実績より、EV車両の充電時間確保の影響と推定しているが、EV車両の利用を回避している等 <u>利用者側の意向</u> を把握していく必要があるため、 <u>社会実験（Ⅱ期）にて調査を実施</u> する。                             | (4) 道路上へ設置することの有効性・EVの有効性  | ・路外ステーションとの利用状況の比較<br>・アンケート調査より把握した「 <u>利用者側の意向（EV車両に対する抵抗感等）</u> 」について      |
| (5) 道路空間の再編に伴うEV路上カーシェアリングST設置による道路利用者への影響は、軽微であるが、沿道条件等により、道路利用者への影響が悪化することも想定されるので、 <u>社会実験（Ⅱ期）にて調査を実施</u> する。                                                                                    | (5) STの安全性・快適性             | ・ETC2.0調査結果（旅行速度、急ブレーキ）<br>・R8年6月に実施したビデオ調査結果                                 |

# **（１）カーボンニュートラル、 交通利便性向上の機能**

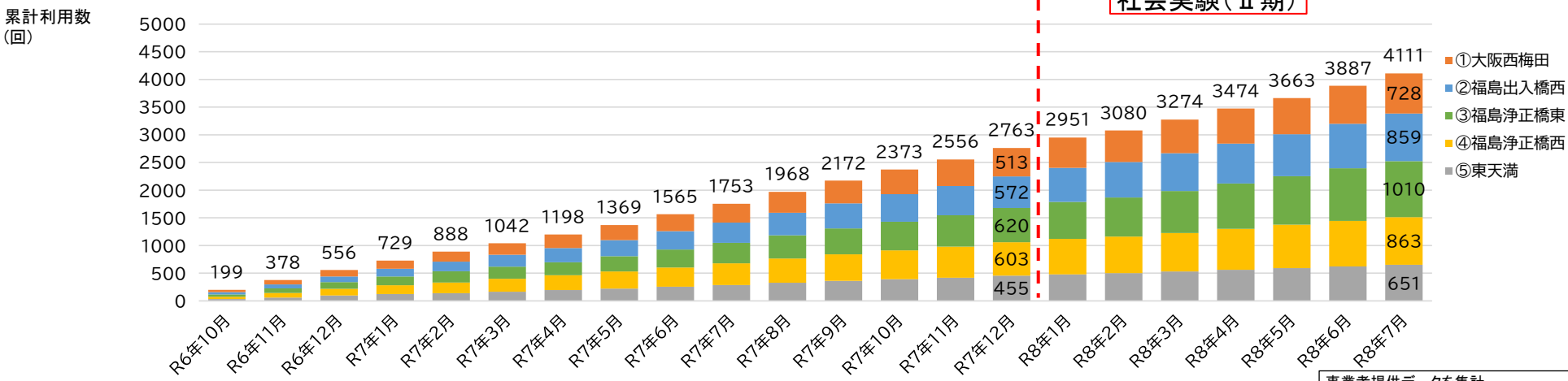
# 3. 検証結果 (1)-1: 利用実績(R6.10~R8.7)

- 令和6年10月～令和8年7月での利用回数は、合計4,111回であった。
- 令和8年2月は、全箇所ですテーション内舗装修繕工事の影響で、利用件数が減少した。

利用数(月別推移)



累計利用数(月別推移)

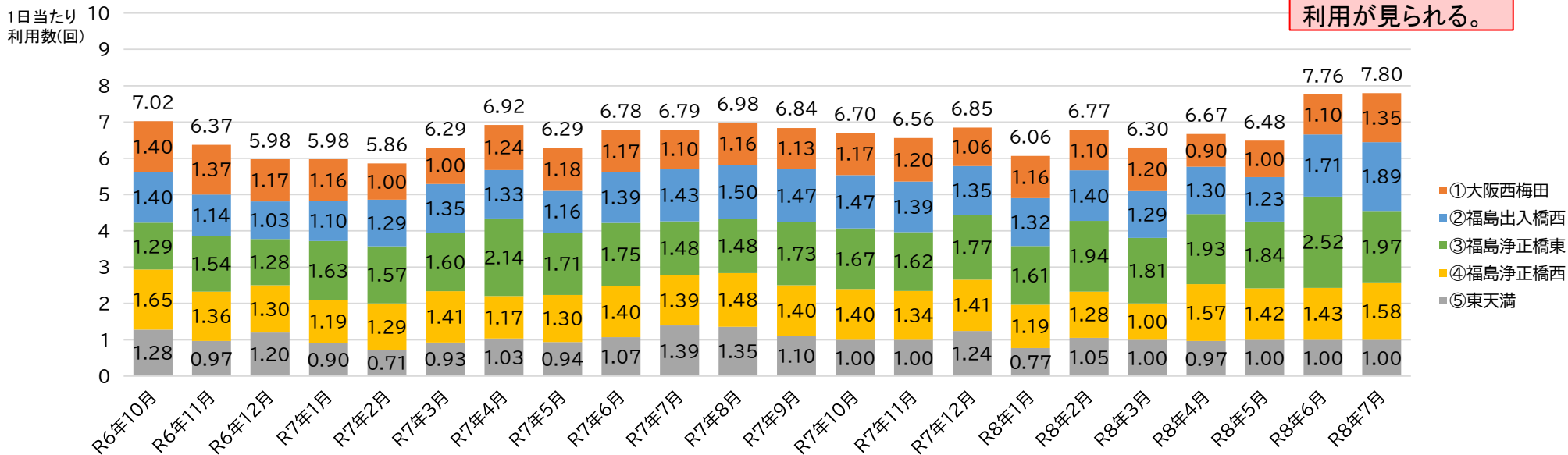


事業者提供データを集計  
(R6(2024)年10月～R8(2026)年7月)

### 3. 検証結果 (1)-2: 利用実績(R6.10~R8.7)

- 概ね1日あたり1回以上の利用になっている。
- 1日平均利用数は令和6年12月～令和7年2月にやや減少している(5箇所合わせた利用数が1日当たり6回を下回る)。

1日平均利用数(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  | 38         |
| ②福島出入橋西 | 36         |
| ③福島浄正橋東 | 77         |
| ④福島浄正橋西 | 34         |
| ⑤東天満    | 43         |

# 3. 検証結果 (1)-3: CO<sub>2</sub>削減効果の試算 その1

➤ 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「12.1%」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(526人)の目的地までの行動変容まとめ

回答者数 n=526 (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1期開始～社会実験Ⅱ期(2026年6月時点)の人数)

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

173人

 or 

カーシェアリング 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

131人

 or  +     

カーシェアリング 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

210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

12人

社会実験中

本社会実験がなければ外出しなかった方(12人)を除く  
514人のうち、62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 12.1%

<1> 鉄道とEV路上カーシェアリングの組合せ

55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

7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

111人

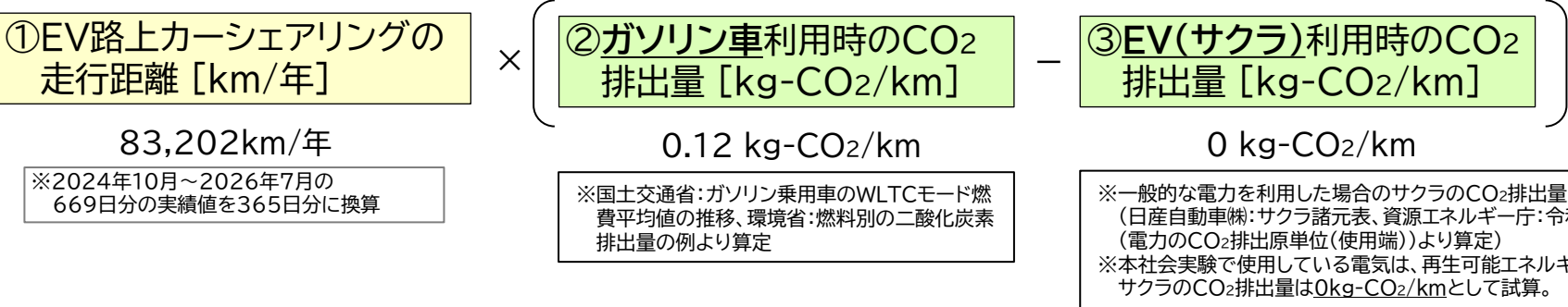
### 3. 検証結果 (1)-4: CO<sub>2</sub>削減効果の試算 その2

➤ CO<sub>2</sub>削減効果の試算: 1年間で約 10.1 t(トン)のCO<sub>2</sub>削減が見込まれる。

#### EV車利用によるCO<sub>2</sub>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

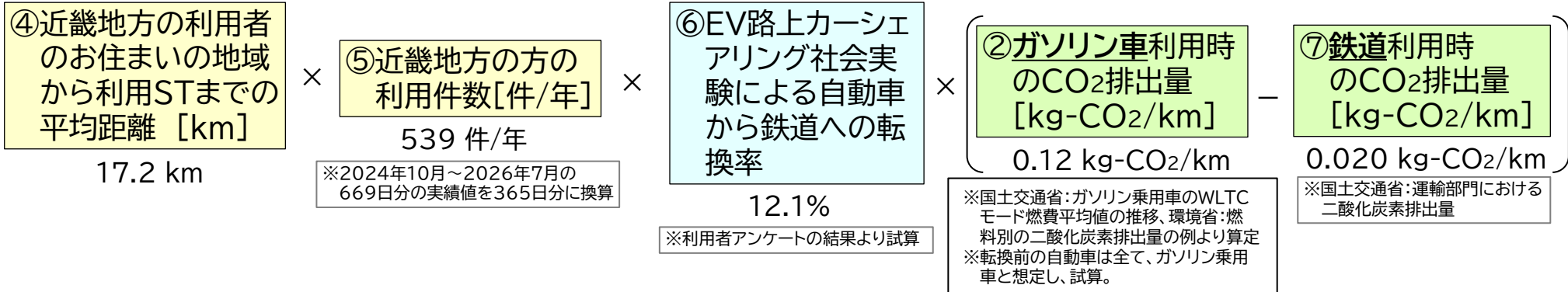
カーシェアリングを利用した移動時に、ガソリン車からEVに転換したことによるCO<sub>2</sub>削減効果を算定。 ➔ **10.0 t/年**



#### 交通手段変更によるCO<sub>2</sub>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CO<sub>2</sub>削減効果を算定。 ➔ **0.13t/年**

※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。



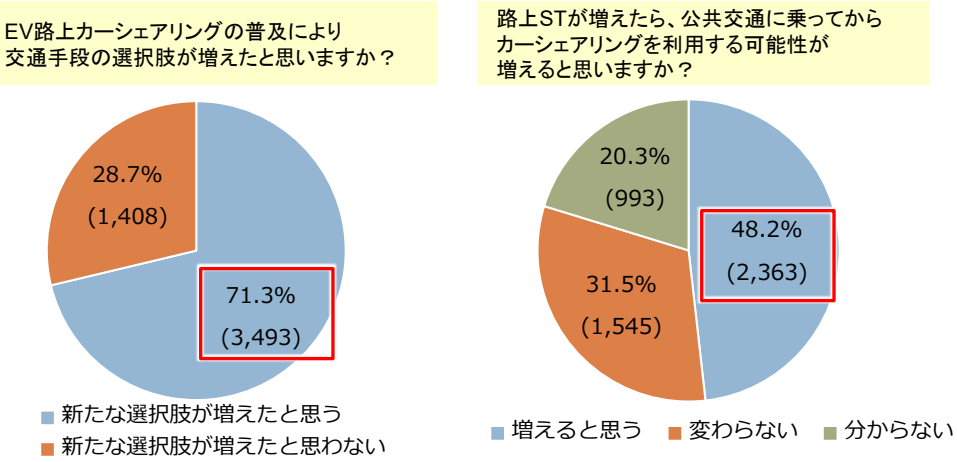
**【合計】約10.1 t/年 CO<sub>2</sub>を削減**

- ・約1.15ha(テニスコート44面分)の森林の年間CO<sub>2</sub>吸収量に相当
- ・家庭(1世帯)での約3.9年分のCO<sub>2</sub>排出量に相当

# 3. 検証結果 (1)-5: 交通利便性向上の評価

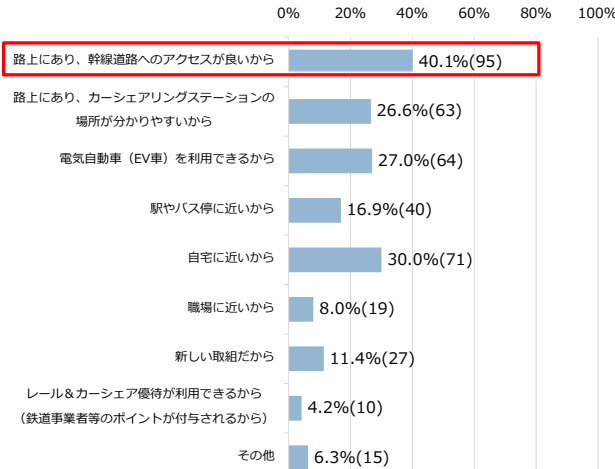
➤ アンケート調査では、公共交通との乗継利便性や、路上に設置したことなど、交通利便性について利用者からの評価は高い。

## 交通手段としての評価



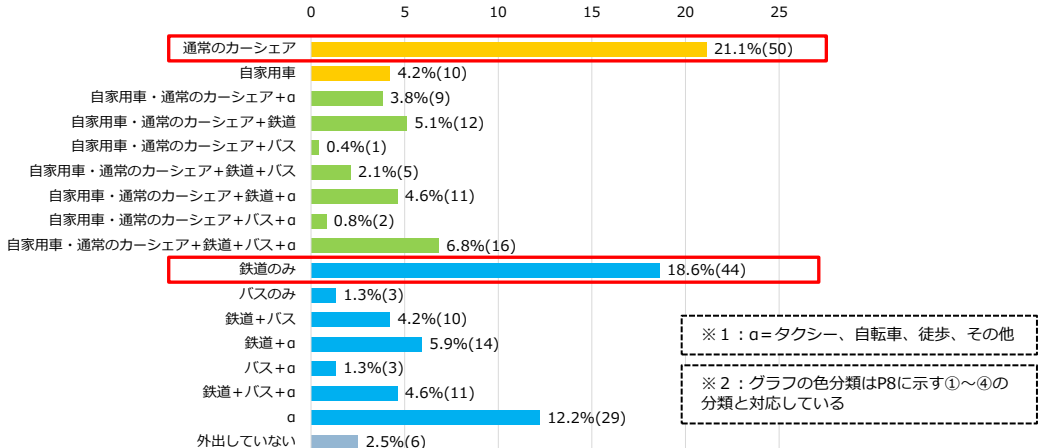
Webアンケート調査 回答者数 n=4901  
[アンケート回答者(現地QRコード読み取りの方を除く)が対象]【単一回答】(社会実験Ⅱ期(2026年1月～6月末)を集計)

## 一般的なカーシェアリングではなく、路上STを利用した理由



Webアンケート調査 回答者数 n=237  
[アンケート回答者が対象]【複数回答可】(社会実験Ⅱ期(2026年1月～6月末)を集計)

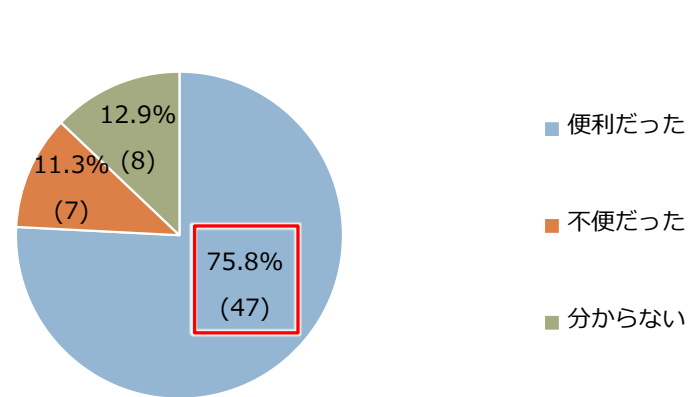
## EV路上カーシェアリングが無かった場合の目的地までの交通手段



※ 1 : α=タクシー、自転車、徒歩、その他  
※ 2 : グラフの色分類はP8に示す①～④の分類と対応している

Webアンケート調査 回答者数 n=237  
[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】(社会実験Ⅱ期(2026年1月～6月末)を集計)

## 公共交通機関との乗換利便性の評価

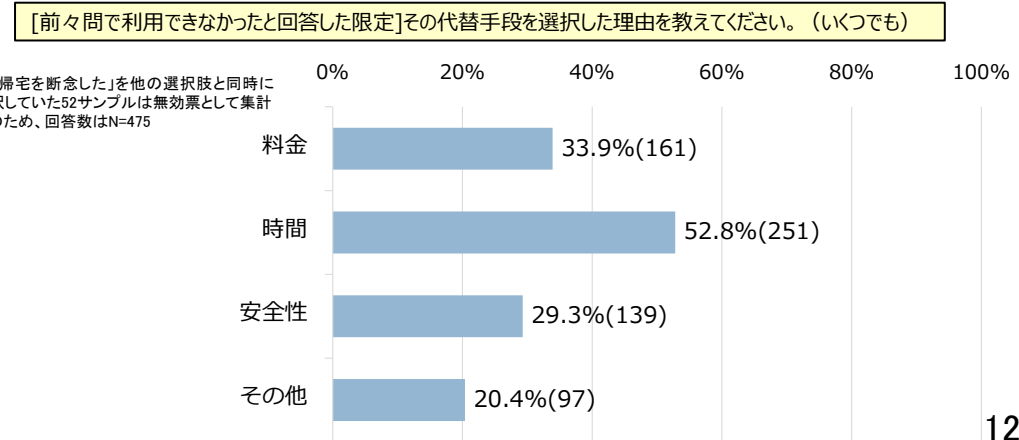
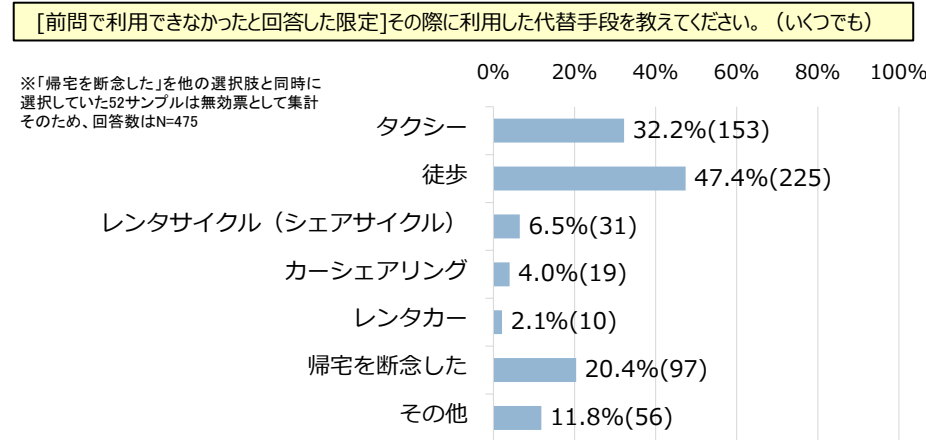
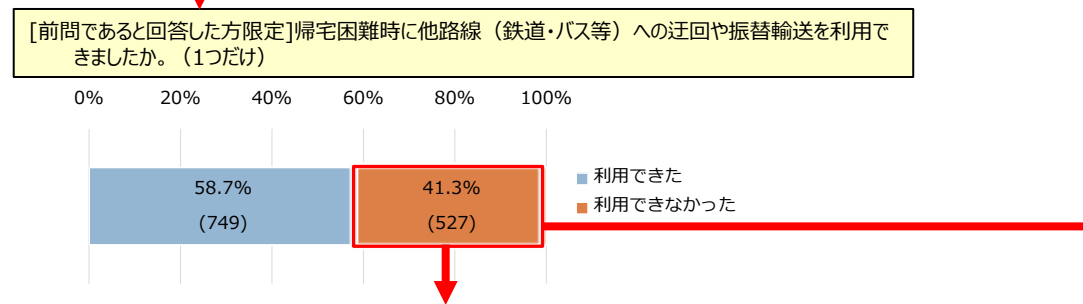
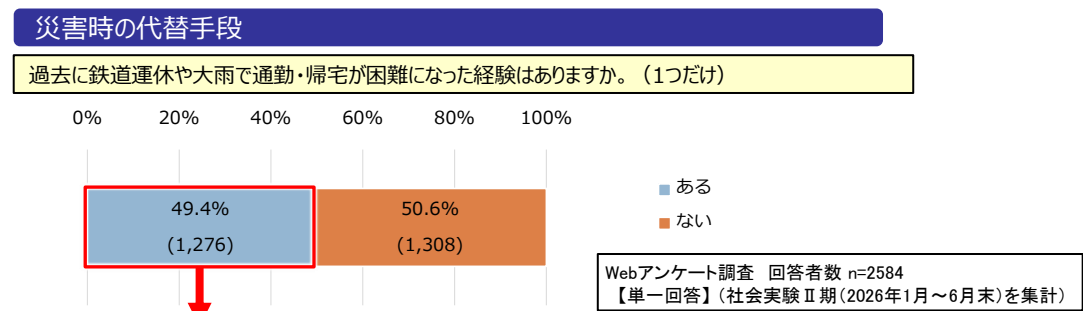


Webアンケート調査 回答者数n=62  
[EV路上カーシェアリング利用者(タイムズカー会員、一般の方)のうち、公共交通を利用してSTに来た方が対象]【単一回答】(社会実験Ⅱ期(2026年1月～6月末)を集計)

## **(2) 災害時の活用**

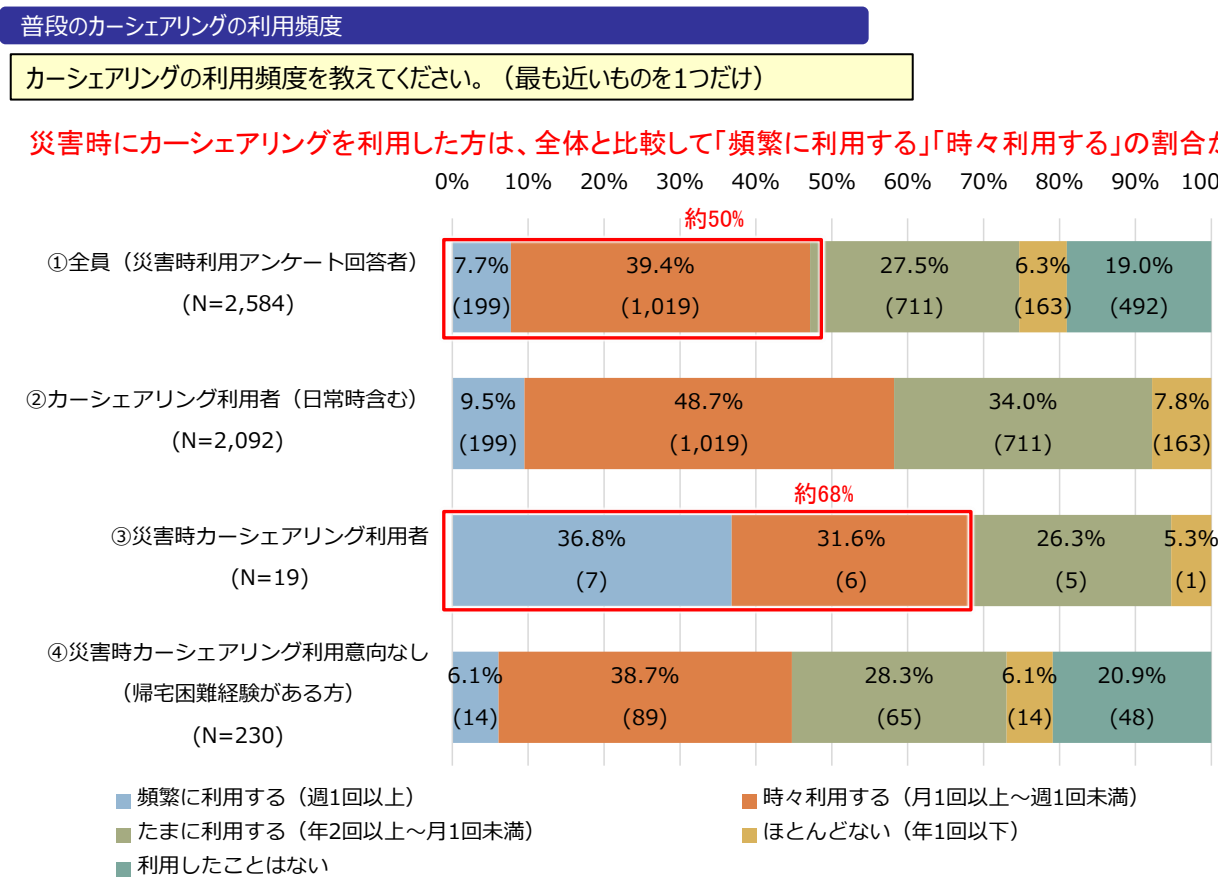
# 3. 検証結果 (2)-1: 過去の災害経験

- アンケート回答者のうち、鉄道運休や大雨で通勤・帰宅が困難になった経験がある方(災害経験がある方)は約5割を占める。そのうち、振替輸送を利用できなかった方は約4割を占める。
- 振替輸送を利用できなかった方のうち、代替手段は「徒歩」が最多、次いで「タクシー」となった。また、代替手段を選択した理由では、時間、料金、安全性の順で多い。



# 3. 検証結果 (2)-2: 属性ごとの特徴

- 災害時の利用に関するアンケート項目を4つの属性で整理した。
  - ①全員(災害時利用アンケート回答者) [N=2,584]
  - ②カーシェアリング利用者(日常時含む) [N=2,092]
  - ③災害時カーシェアリング利用者 [N=19]
  - ④災害時カーシェアリング利用意向なし(帰宅困難経験がある方) [N=230]
- 「③災害時カーシェアリング利用者」は日常も含むカーシェアリングの利用頻度が他の属性より高い。災害時における利用に対する抵抗も少ないと想定される。



# 3. 検証結果 (2)-3: 今後の利用意向

- 今後の災害時における、各場面での利用可能性に関して調査した。
- 立地に関する設問からは、職場／学校と比較して最寄り駅近くにSTを設置することのニーズが高いことが読み取れる。現在のSTは駅近くに設置されており、災害時利用の観点からもニーズを満たしたものとなっている。
- 運用形態に関する設問より、乗り捨て利用のニーズが高い。乗り捨て利用のニーズは平常時でも高くなっており、平常時、災害時問わず乗り捨て利用のニーズの高さが読み取れる。

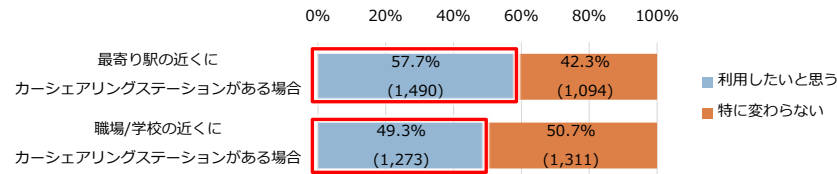
## 今後の利用意向

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せんか。

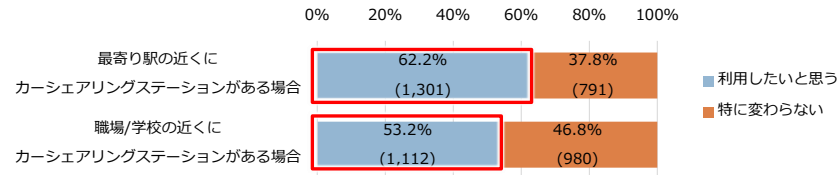
### 【立地に関する設問】

職場／学校と比較して、駅への近接ニーズは10%程度高い。

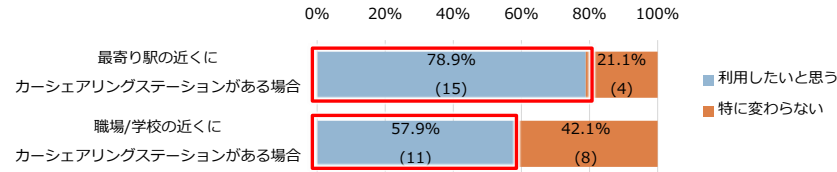
#### ■ ①全員（災害時利用アンケート回答者） [N=2,584]



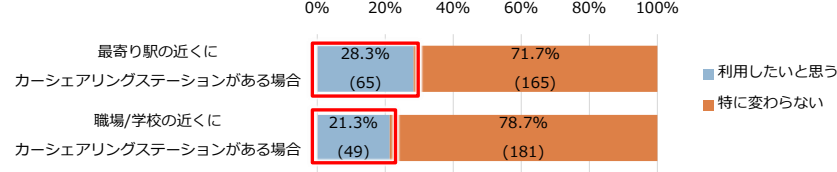
#### ■ ②カーシェアリング利用者（日常時含む） [N=2,092]



#### ■ ③災害時カーシェアリング利用者 [N=19]



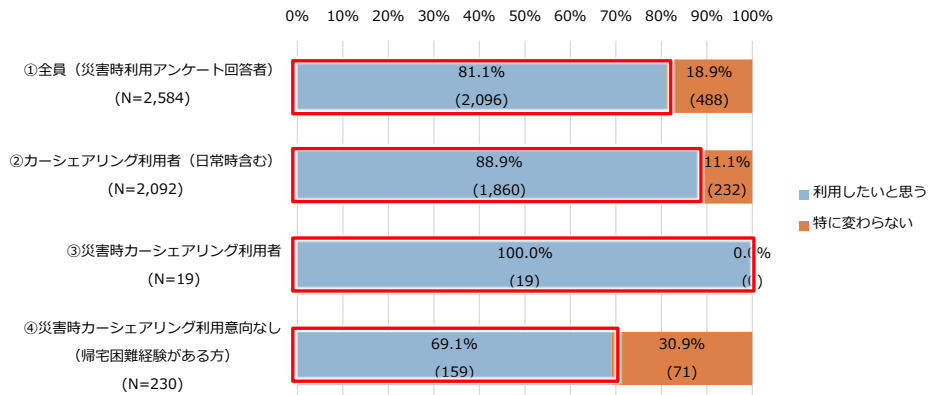
#### ■ ④災害時カーシェアリング利用意向なし（帰宅困難経験がある方） [N=230]



### 【運用形態に関する設問】

全ての属性で、70%以上が「利用したいと思う」と回答している。特に、③（災害時にカーシェアリングを利用した方）は全員が「利用したいと思う」を選択している。

#### ■ 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



Webアンケート調査 回答者数 n=2584

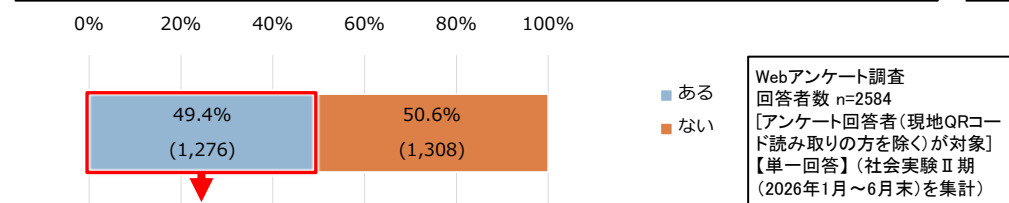
[アンケート回答者（現地QRコード読み取りの方を除く）が対象]【単一回答】（社会実験Ⅱ期（2026年1月～6月末）を集計）

# 3. 検証結果 (2)-4: 料金に関する考察

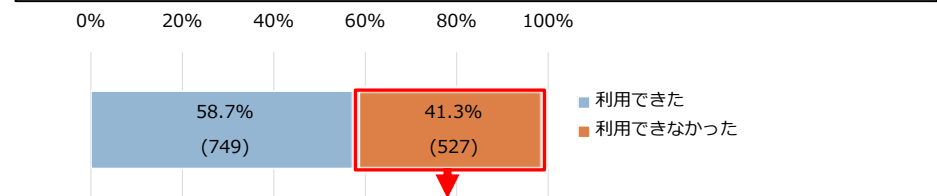
- 過去に災害等で通勤・帰宅困難になった経験がある方のうち、代替手段を選択する理由として、料金を挙げる方が一定数見られる。
- また、帰宅困難時にカーシェアリングを利用しようと思わない理由として、乗り捨て利用ができないこと、料金が高いことがネックとなっている。
- ➡ 災害時カーシェアリング利用者は選択した理由として料金や時間を挙げた割合が多いことから、カーシェアリングの夜間割引などのサービスについて認識しているためと想定される。また、カーシェアを利用しない方は料金が高いという認識を持たれており、利用されていないと想定される。

## 災害時の代替手段

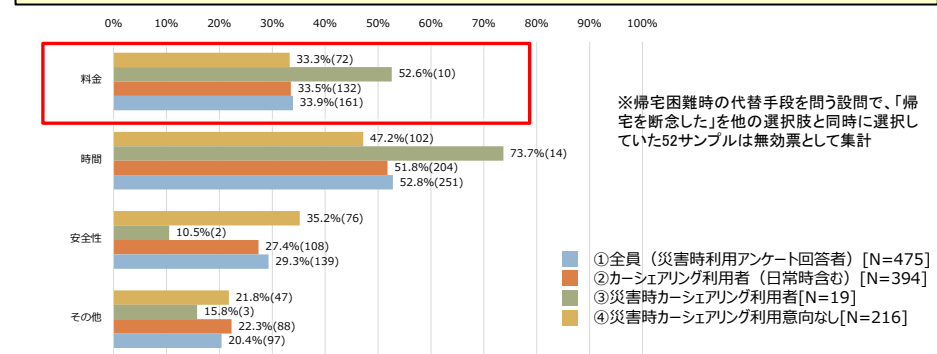
過去に鉄道運休や大雨で通勤・帰宅が困難になった経験はありますか。(1つだけ)



[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)

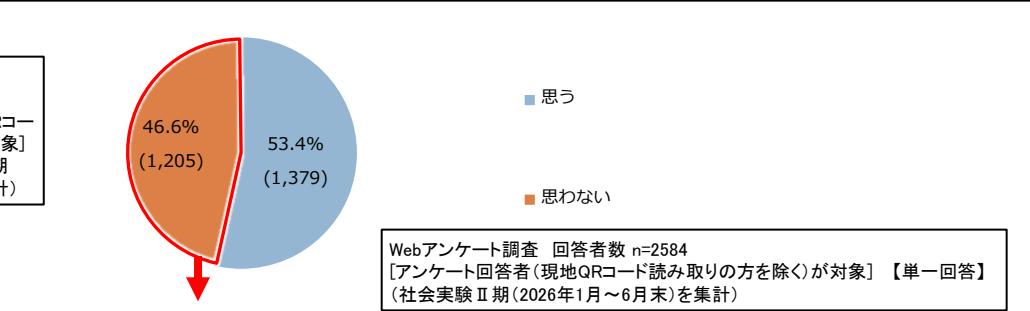


[前々問で利用できなかったと回答した限定]その代替手段を選択した理由を教えてください。(いくつでも)

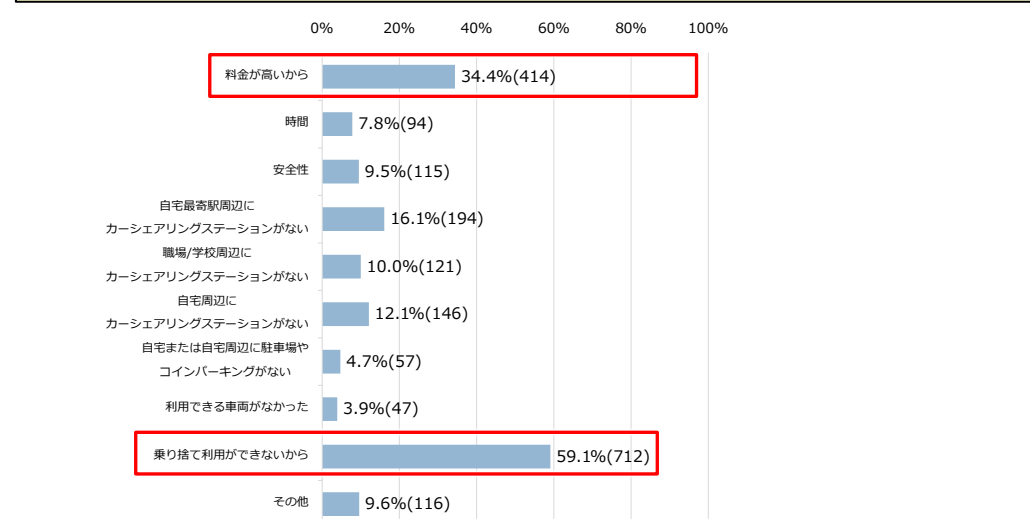


## 今後の利用意向

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)



[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)



### 3. 検証結果（2）-5： 警報発令日・鉄道運休時の利用実績

- 2026年6月26日（金）に奈良方面で鉄道運休が発生した。同日、EV路上カーシェアリングの利用が10件あったが、運休路線沿線への利用は見られなかった。
- ただし、警報未発令時において、「終電後に路上ST」⇒「住宅地」⇒「翌朝返却」の利用があり、鉄道運休時の代替交通となる可能性は確認できた。

#### 警報発令日

※社会実験（Ⅱ期）期間中に大阪市に大雨・洪水警報が発令された日。

| 年月日          | 警報    | 鉄道の運行状況                                  |
|--------------|-------|------------------------------------------|
| 2026/6/26(金) | 大雨・洪水 | 奈良方面の鉄道路線（JR大和路線、JR学研都市線、近鉄奈良線等）が運転見合わせ。 |
| 2026/7/2(木)  | 大雨・洪水 | 警報に伴う運休等は無し。                             |
| 2026/7/18(土) | 大雨    | 警報に伴う運休等は無し。                             |

#### 警報発令日のEV路上カーシェアリング利用実績

| 利用開始時刻          | 返却時刻            | 利用ステーション | 主な目的地                         |
|-----------------|-----------------|----------|-------------------------------|
| 2026/6/26 6:45  | 2026/6/26 7:14  | 福島出入橋西   | なし（大阪市西区などを走行）                |
| 2026/6/26 8:49  | 2026/6/26 9:44  | 福島浄正橋西   | 大阪市福島区                        |
| 2026/6/26 9:03  | 2026/6/26 12:36 | 福島出入橋西   | 堺市堺区（最寄駅から800m以上離れた箇所）        |
| 2026/6/26 13:01 | 2026/6/26 14:14 | 福島浄正橋西   | 大阪市此花区（最寄駅から800m以上離れた箇所）      |
| 2026/6/26 7:52  | 2026/6/26 16:11 | 福島浄正橋東   | 大阪市生野区（最寄駅から800m以上離れた箇所）      |
| 2026/6/26 11:59 | 2026/6/26 16:29 | 大阪西梅田    | 大阪府枚方市、寝屋川市（最寄駅から800m以上離れた箇所） |
| 2026/6/26 11:19 | 2026/6/26 16:44 | 東天満      | 滋賀県竜王町、草津市（最寄駅から800m以上離れた箇所）  |
| 2026/6/26 18:54 | 2026/6/26 19:24 | 福島浄正橋東   | なし（大阪市西区などを走行）                |
| 2026/6/26 21:38 | 2026/6/26 22:04 | 福島出入橋西   | なし（大阪市西区などを走行）                |
| 2026/6/26 23:05 | 2026/6/27 1:49  | 福島浄正橋東   | 大阪市生野区（最寄駅から800m以内）           |

### 3. 検証結果 (2)-6: 鉄道運休日の利用状況

- 終電時間帯(22時以降)の鉄道の運休発生: 社会実験(Ⅱ期)中に10日間発生した。
- 当日のEV路上カーシェアリングの利用実績: 運休中に利用予約・貸出を行った実績が1件見られた。

#### 終電時間帯(22時以降)の運休発生

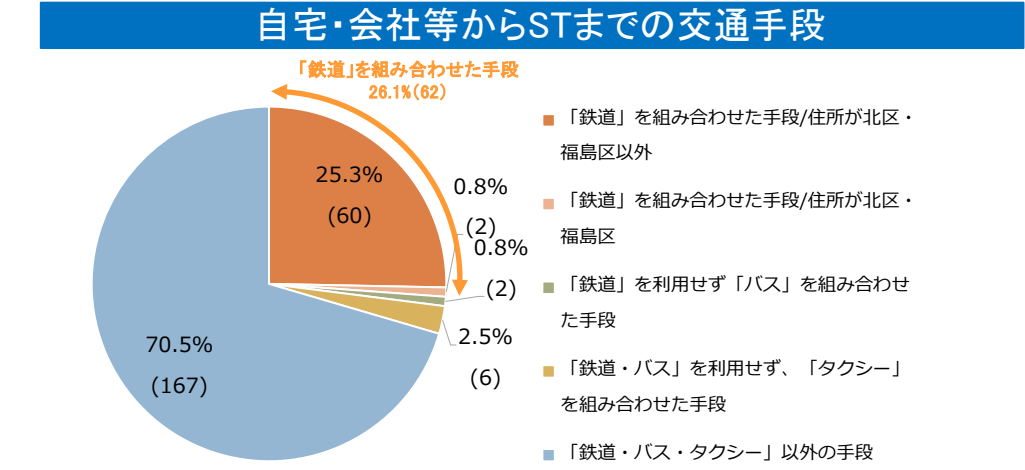
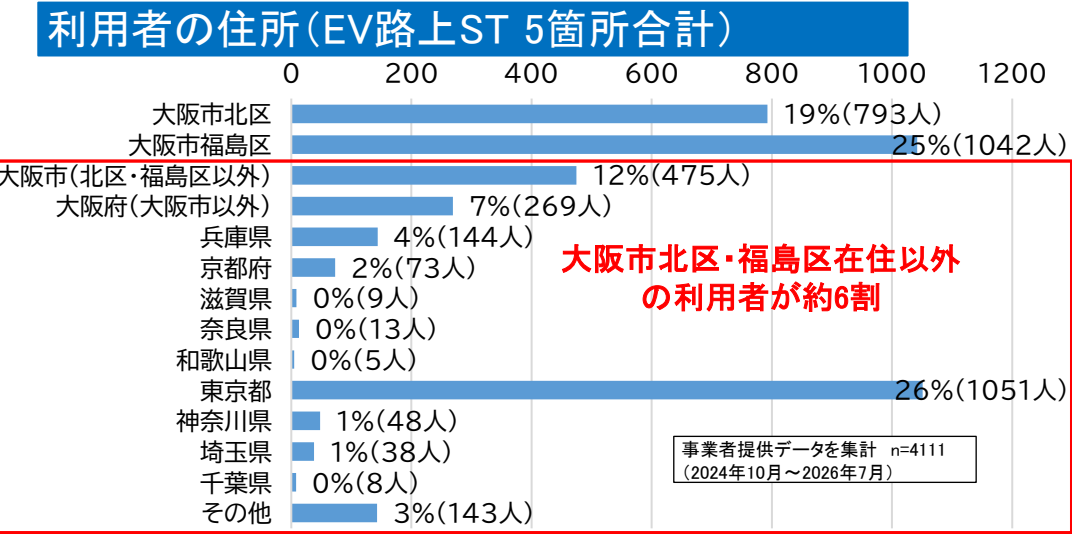
| 年月日          | 運休時間        | 鉄道の運行状況                        | EV路上カーシェアリング利用実績有無※                                                        |
|--------------|-------------|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| 2026/1/14(水) | 22:36～翌0:00 | 阪急京都線運転見合わせ。                   | 無                                                                          |
|              | 23:14～翌0:45 | JR神戸線(大阪～姫路)運転見合わせ。            | 無                                                                          |
| 2026/3/11(水) | 23:26～翌2:30 | 阪急京都線運転見合わせ。                   | 無                                                                          |
| 2026/3/22(日) | 21:25～23:40 | 阪急神戸線運転見合わせ。                   | 無                                                                          |
| 2026/3/31(火) | 23:23～翌1:39 | JR宝塚線(尼崎～新三田)運転見合わせ。           | 無                                                                          |
| 2026/4/13(月) | 20:06～22:25 | 阪急京都線運転見合わせ。<br>※翌0:31頃まで遅れが発生 | 有:④福島浄正橋西STにて貸出、南茨木駅付近の住宅地に到着、翌朝返却<br>※貸出時刻は、阪急梅田駅～南茨木駅を公共交通で迂回する場合の最終列車後。 |
| 2026/5/13(水) | 23:32～翌1:31 | Osaka Metro御堂筋線運転見合わせ。         | 無                                                                          |
| 2026/5/24(日) | 21:41～22:15 | 阪急宝塚線運転見合わせ。                   | 無                                                                          |
| 2026/6/2(火)  | 20:51～22:45 | 阪急京都線運転見合わせ。                   | 無                                                                          |
| 2026/6/20(土) | 22:09～23:30 | 阪急宝塚線運転見合わせ。                   | 無                                                                          |
| 2026/7/25(土) | 22:55～23:43 | Osaka Metro堺筋線運転見合わせ。          | 無                                                                          |

※警報(気象災害)以外の原因により、22時以降に鉄道の運休が生じたものを記載。  
※2026年1月1日～2026年7月31日の鉄道運行状況を調査。  
※運行状況の出典:鉄道各社SNS  
JR西日本([https://x.com/jrwest\\_kinki\\_a](https://x.com/jrwest_kinki_a)、[https://x.com/jrwest\\_kinki\\_op](https://x.com/jrwest_kinki_op)、[https://x.com/jrwest\\_kinki\\_hg](https://x.com/jrwest_kinki_hg))  
阪急電鉄([https://x.com/hankyu\\_traffic](https://x.com/hankyu_traffic))、阪神電鉄([https://x.com/hanshin\\_unkou\\_](https://x.com/hanshin_unkou_))、Osaka Metro(<https://x.com/osakatransport>)  
※運休時間中に、利用予約と貸出を行った利用実績の有無を記載。  
鉄道の事故・トラブル等は予期できないため、鉄道運休によりEV路上カーシェアリングを利用する場合は、運休発生時刻以降に利用予約することが想定されるため。

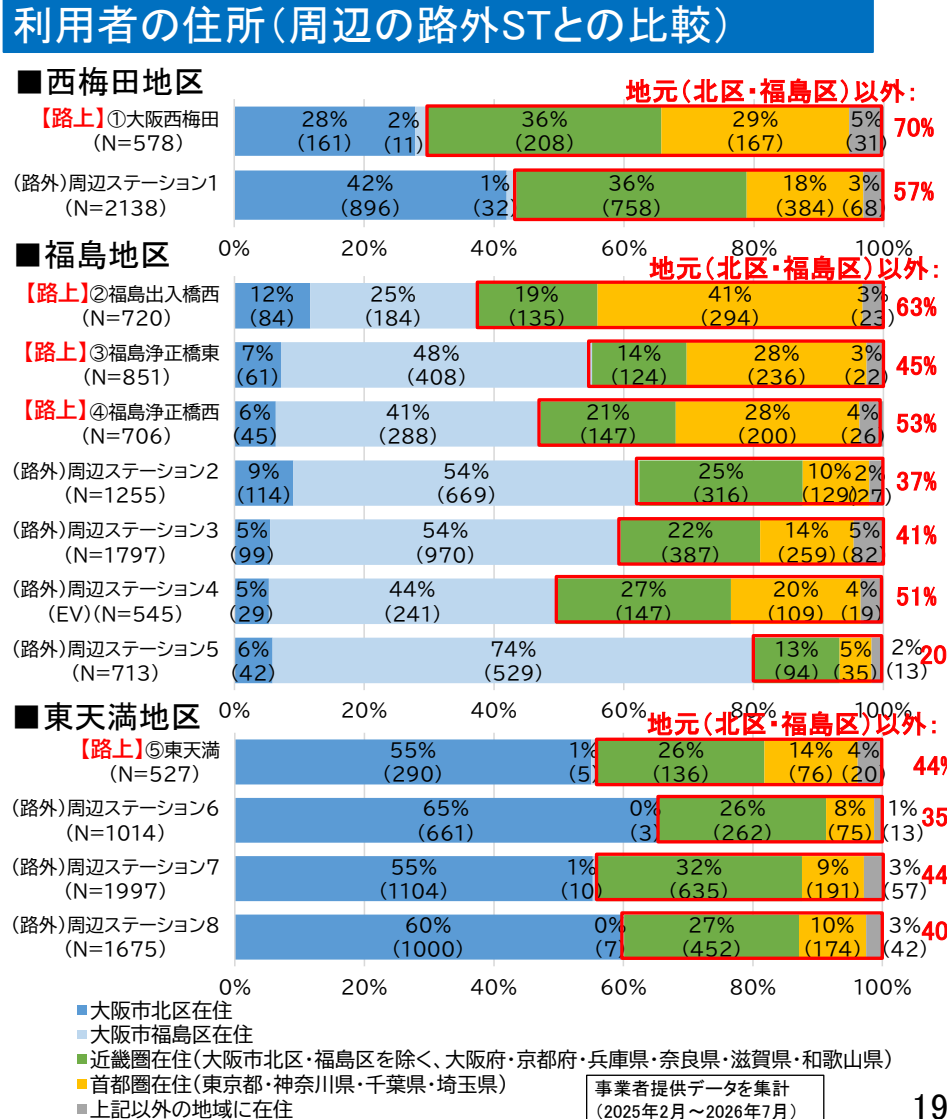
# **（３） 公共交通機関と組み合わせた ST利用実態の確認**

### 3. 検証結果（3）鉄道とEV路上カーシェアリングの組み合わせ

- 路上STの大阪市北区・福島区在住以外の利用者は約6割であり、周辺の路外STに比べて高い傾向である。
- 鉄道とEV路上カーシェアリングを組み合わせた利用が約3割を占め、そのほとんどは北区・福島区以外の利用者である。鉄道駅に近い路上STを設置したことで、鉄道×EVカーシェアの利用を喚起できた。



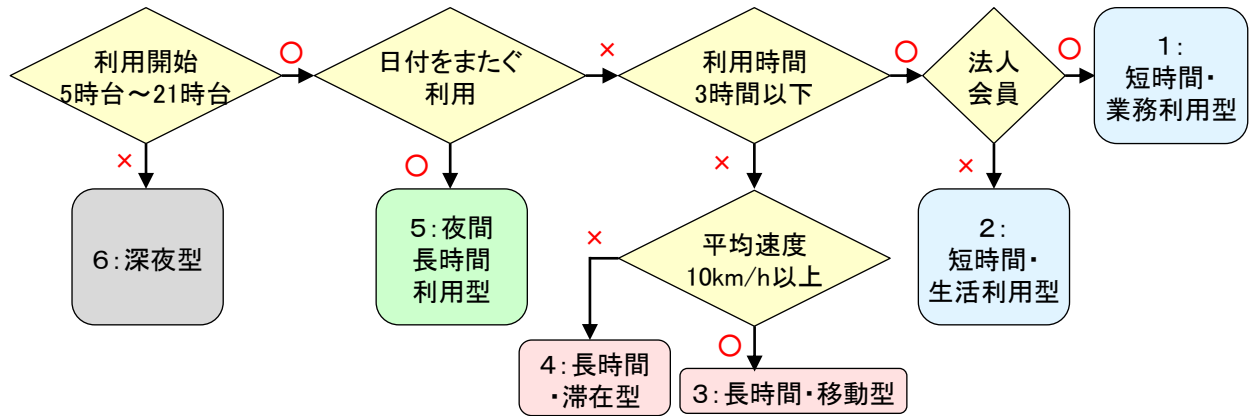
Webアンケート調査 回答者数 n=237  
[EV路上カーシェアリング利用者(現地QRコード読み取りの方、タイムズカー会員)が対象]  
(社会実験Ⅱ期(2026年1月～6月末)を集計)



### 3. 検証結果 (3) ST別の利用特性

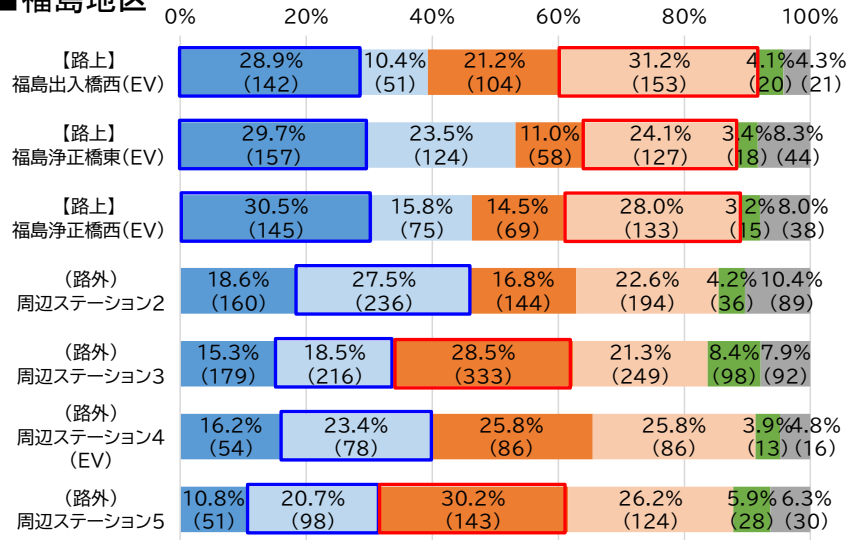
- 利用実績データには、「利用開始時刻」、「利用時間」、「移動距離」、「会員区分(個人・法人)」等の項目があることを踏まえ、ST別の利用特性をフローに基づき分類した。
- 路上STでは、短時間(3時間未満)の場合には業務利用、長時間(3時間以上)の場合にはSTから近い目的地への利用(ラストワンマイルの交通手段と推定)が多い傾向が見られる。

#### 利用特性の分類フロー

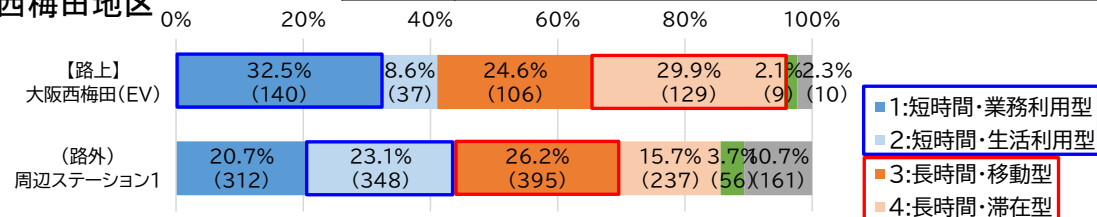


| 類型 | 利用特性                                          |
|----|-----------------------------------------------|
| 1  | 利用が3時間以内の法人会員                                 |
| 2  | 利用が3時間以内の個人会員                                 |
| 3  | 貸出時間中の移動時間割合が高い利用(STから遠い目的地への利用等)             |
| 4  | 貸出時間中の目的地等での滞在時間割合が高いと考えられる利用(STから近い目的地への利用等) |
| 5  | 利用時間に深夜が含まれる長時間の利用                            |
| 6  | 深夜に貸出された利用                                    |

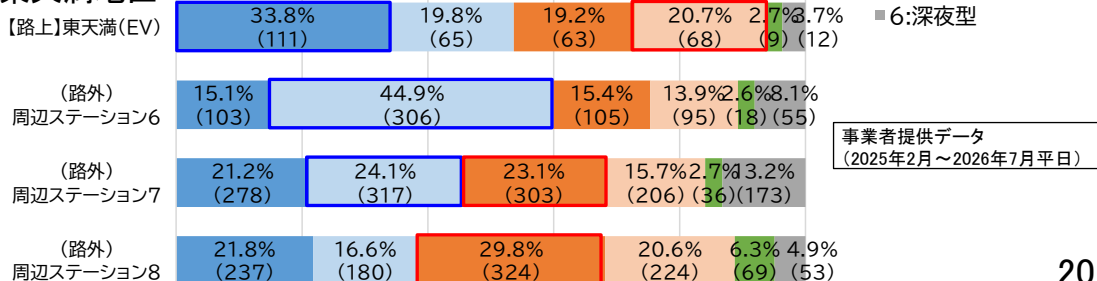
#### ■福島地区



#### ■西梅田地区



#### ■東天満地区



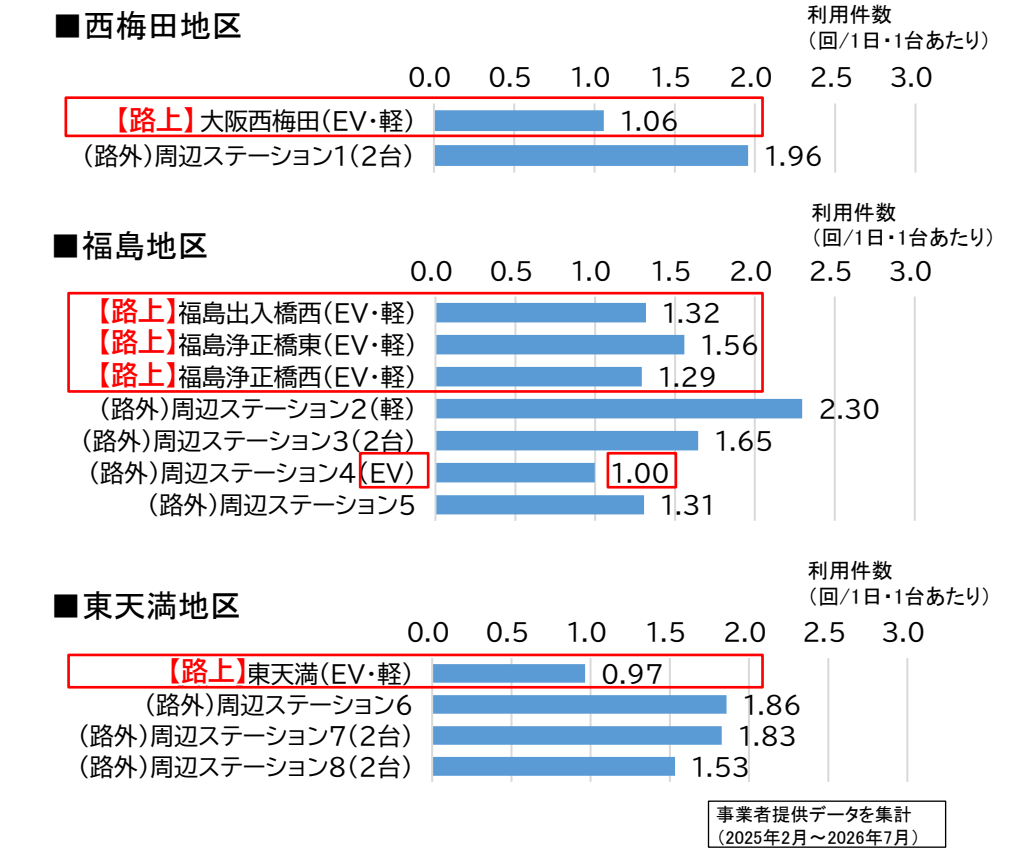
事業者提供データ  
(2025年2月～2026年7月平日)

## **（４） 道路上へ設置することの 有効性・EVの有効性**

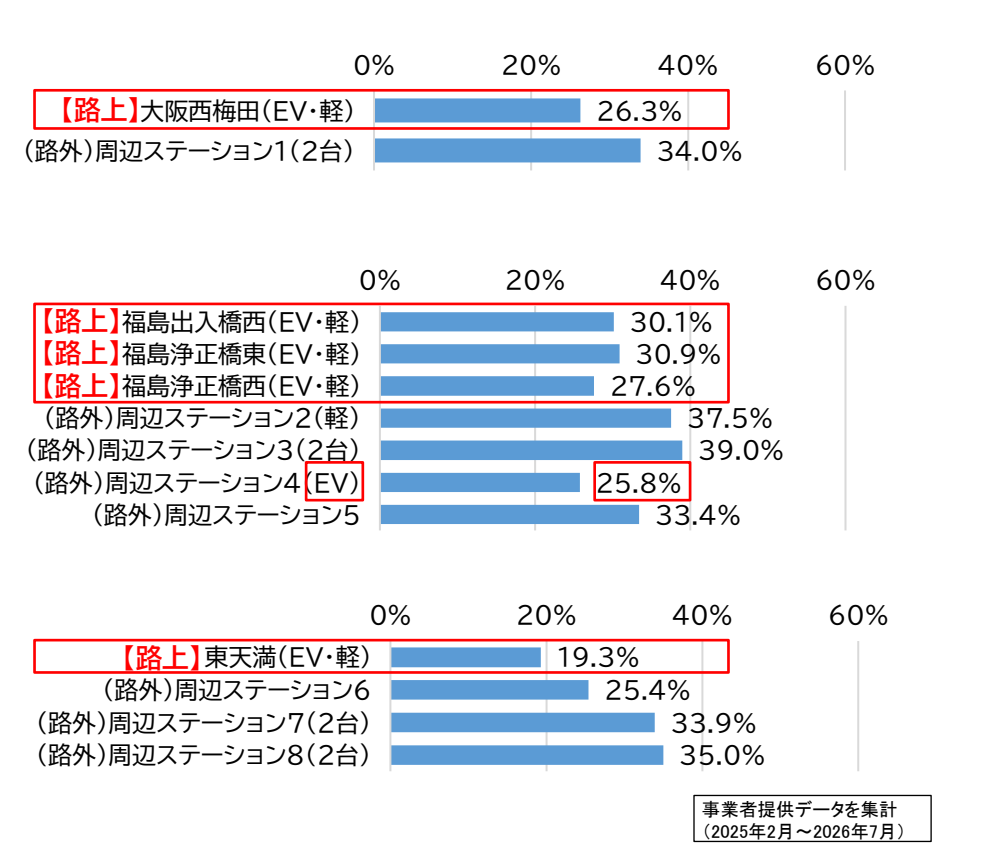
# 3. 検証結果 (4)-1: 利用件数・稼働率 路外ステーションとの比較

- 路上カーシェア(EV)の利用件数は、路外カーシェア(ガソリン車)の半分程度となった。
- 稼働率は路外カーシェア(ガソリン車)を約10ポイント下回る。福島地区の路外カーシェア(EV)と同程度となった。
- ➡EVカーシェアの利用件数がガソリンカーシェアよりも少ない要因を社会実験(Ⅱ期)のアンケート調査で確認する。

利用件数(1日・1台あたり)



稼働率(稼働時間／利用可能時間)



※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台貸出可能なステーション。なお、利用件数・稼働率は1台あたりに換算した。

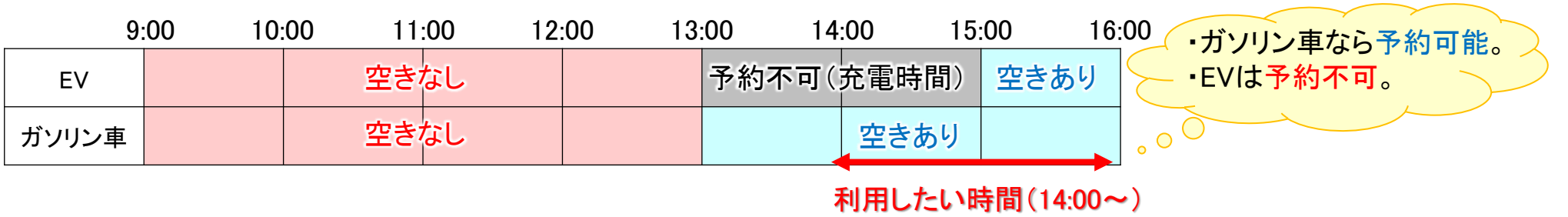
※稼働時間:カーシェアサービスが利用された時間(貸出から返却までの時間を合計したもの)。  
※利用可能時間:ガソリン車・ハイブリッド車の場合、24時間×日数。EV車の場合は充電時間を控除。路上ステーションでは車両や設備の不具合による利用不可時間を控除。  
※充電時間:「1回の利用時間の半分」と「2.5時間(2025.8.25以前は4時間)」のうち小さいほうの時間として算定。

### 3. 検証結果 (4)-2: EV車の充電時間確保による影響 その1

➤ EVカーシェア(路上・路外)での利用が低調である理由として、充電時間の影響により、希望時間に予約が取れないことが考えられる。

#### 希望時間に予約が取れないケース(想定)

▼事前予約ができない場合  
(例)既に9時～13時に利用予約が入っている状態で、新たに14時～の利用をしたい場合



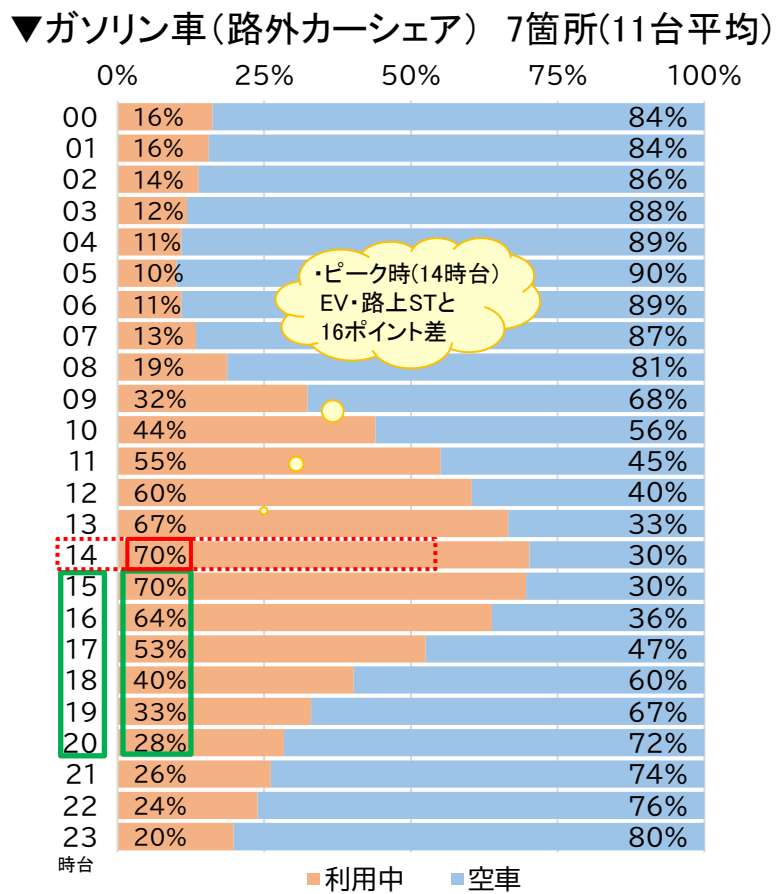
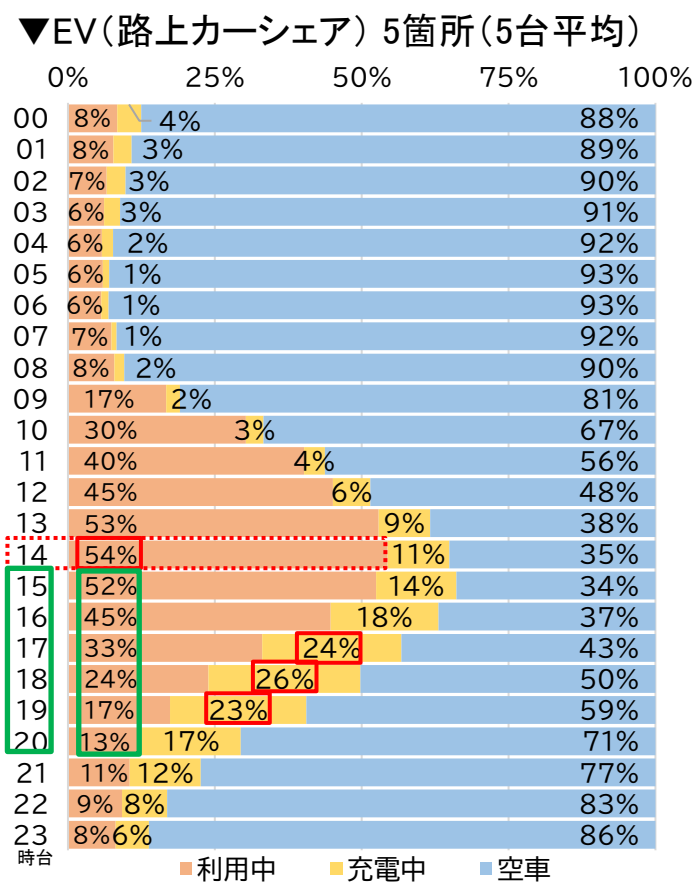
▼直前予約ができない場合  
(例)既に13時～利用予約が入っている状態で、新たに9時～12時の利用をしたい場合



### 3. 検証結果 (4)-3: EV車の充電時間確保による影響 その2

- 15～20時台に利用開始したいニーズが一定数存在しているが、EV(路上カーシェア)は充電中(予約不可時間)の割合が高く、ガソリン車(路外カーシェア)に利用が集中している可能性がある。
- 利用者がカーシェア車両を選択する際にEV車を回避している可能性も考えられるため、社会実験(Ⅱ期)のアンケート調査で分析を行った。

#### 時間帯別利用状況



※充電中: 充電時間確保のため予約を受け付けない状態。充電時間は、「1回の利用時間の半分」と「4時間(2025.8.26以降は2.5時間)」のうち小さいほうの時間として算定。  
※空車: 利用予約はできるが、利用が無かった状態。  
※EV・路上カーシェアリングステーションは利用不可時間(故障等の影響で予約を受け付けない状態)を除外して算定。

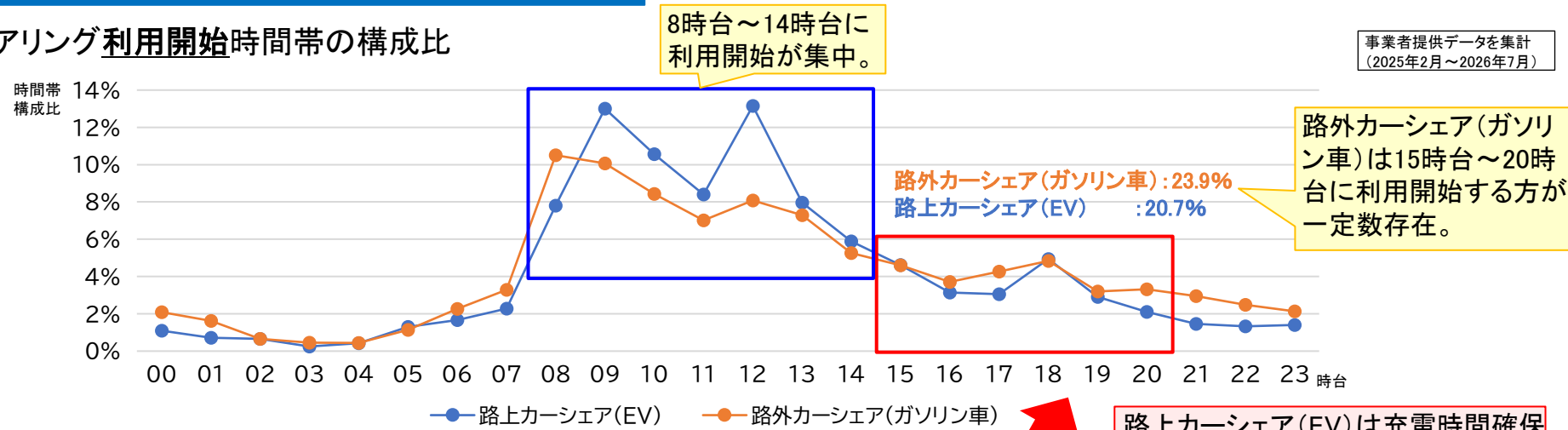
事業者提供データを集計  
(2025年2月～2026年7月)

### 3. 検証結果 (4)-4: EV車の充電時間確保による影響 その3

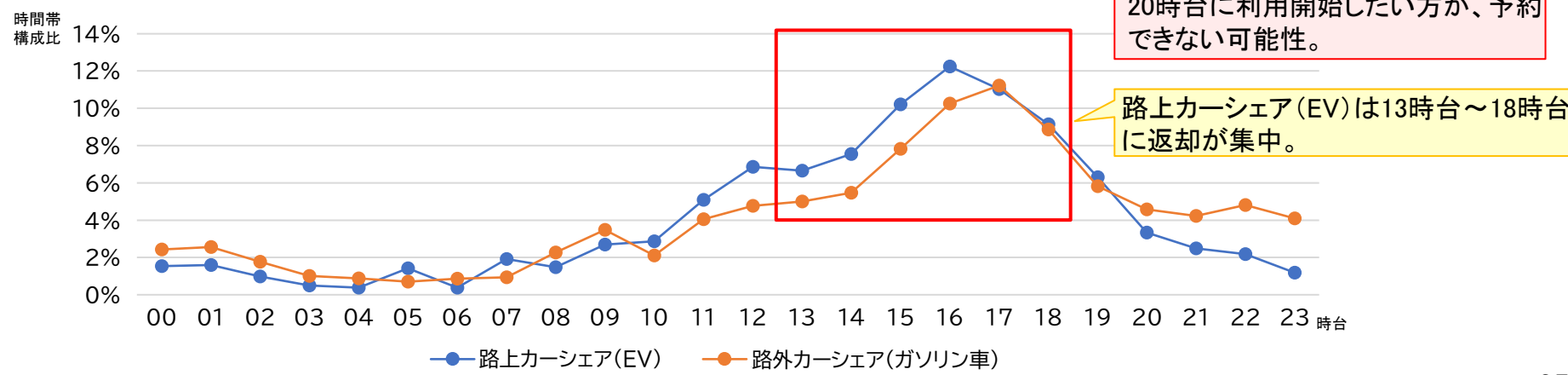
- 路外カーシェア(ガソリン車)での利用開始時間は、8～14時台に集中しているが、15～20時台にも利用開始する方が一定数存在する。
- ➡ 15～20時台にカーシェアリングの利用ニーズが一定数存在しているが、EVカーシェアは充電時間確保(予約不可時間)の影響により、13～18時台で返却される場合、15～20時台に利用開始したい方が、予約できない状況が生じていることが考えられる。

#### 時間帯別貸出返却状況(構成比)

##### ▼カーシェアリング利用開始時間帯の構成比



##### ▼カーシェアリング返却時間帯の構成比

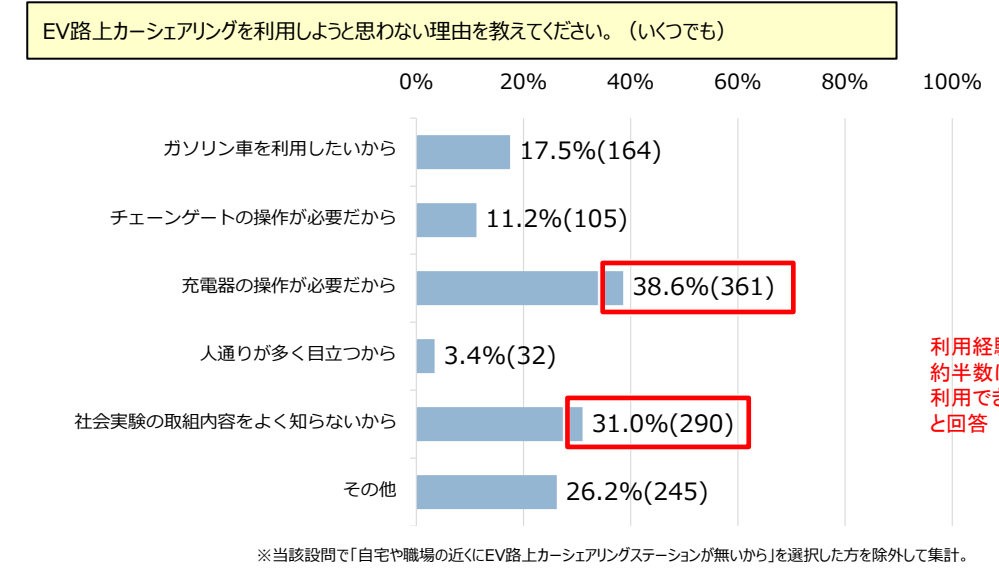


※路上カーシェア(EV)は、本社会実験で運用している5台の平均値。路外カーシェア(ガソリン車)は、路外ステーション(7箇所)11台の平均値。

### 3. 検証結果 (4)-5: EVが選択されにくい理由(充電時間確保の影響)

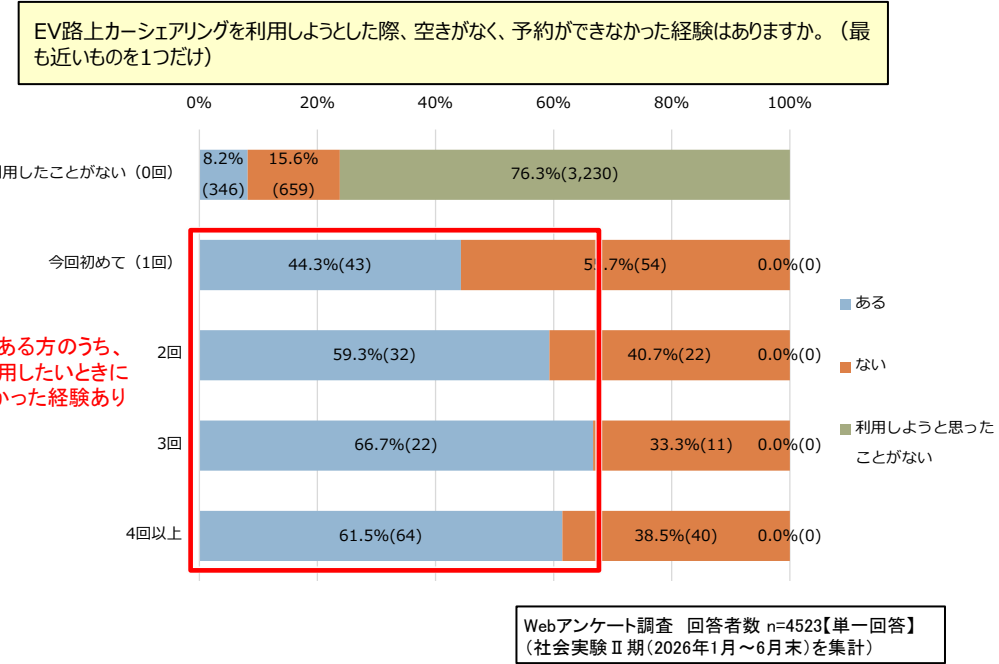
- EV路上カーシェアリングを利用しようと思わない理由として、充電器操作が必要であること、社会実験の取組内容をよく知らないことが挙げられた。
- EV路上カーシェアリング利用者のうち、約半数は利用したいときに利用できなかった経験があると回答しており、充電時間の確保がEV利用の妨げとなっている可能性がある。

仮説①  
EV特有の設備である充電器の操作が、EV路上カーシェアリングの利用を妨げる一因となっている可能性がある。



Webアンケート調査 回答者数 n=936  
[EV路上カーシェアリング未利用者(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】  
(社会実験Ⅱ期(2026年1月～6月末)を集計)

仮説②  
EV路上カーシェアリングは、充電時間の確保のため、特に15～20時台に予約ができない状況が発生している可能性がある。



Webアンケート調査 回答者数 n=4523【単一回答】  
(社会実験Ⅱ期(2026年1月～6月末)を集計)

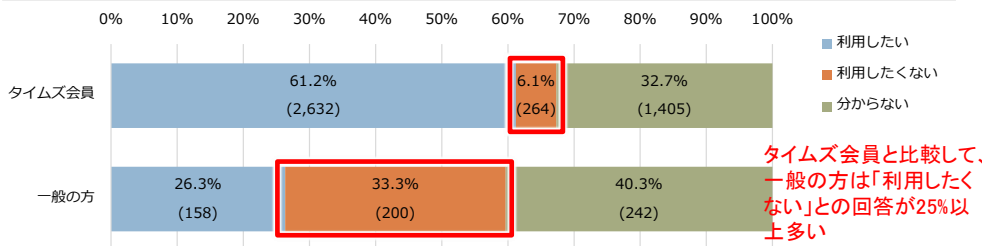
#### 仮説に対する検証結果

- 仮説①: 「充電器の操作が必要だから」が最多となった。充電器操作に対する手間や不安が、EV選択の妨げとなっていることが考えられる。  
なお、「社会実験の取組内容をよく知らない」の回答も多い。通常のステーションと同様に利用可能であることのPRも必要と考えられる。
- 仮説②: 利用した経験がある方のうち、半数以上が利用しようとしたときに利用できなかった経験があることが確認された。  
充電時間の確保が利用機会の低下につながっている可能性がある。

# 3. 検証結果 (4)-6: EVが選択されにくい理由(車両特性について)

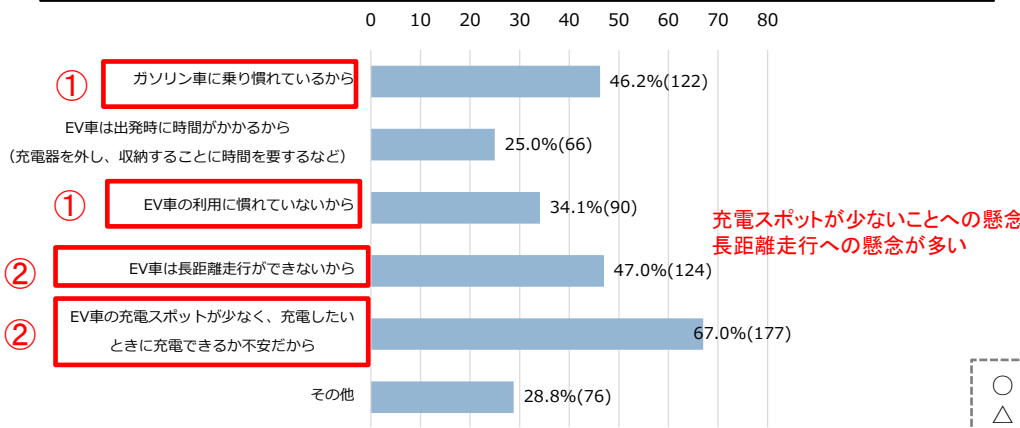
- 充電時間以外の要因として、車両特性に関する5つの仮説について検証した。
- EV路上カーシェアリングが選択されにくい主要因として、長距離走行に支障があること、車種が軽自動車であることが考えられる。

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)

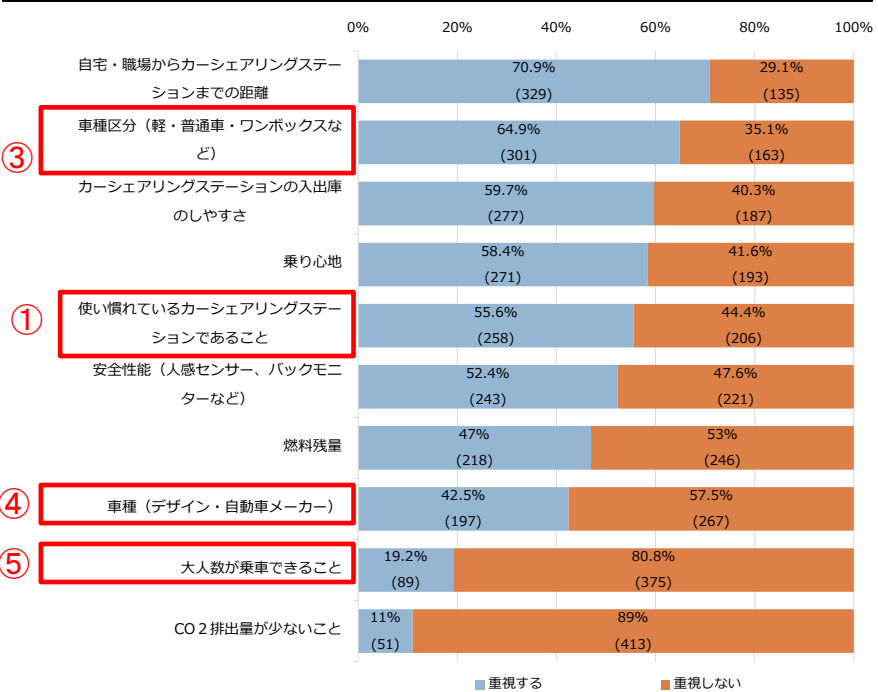


Webアンケート調査 回答者数 n=4901【単一回答】(社会実験Ⅱ期(2026年1月～6月末)を集計)

「利用したくない」と回答した方に限定した設問  
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)  
※上記の設問で「利用したくない」を選択した方のうち、タイムズ会員のみ表示 (n=264)



「利用したくない」と回答した方に限定して集計  
カーシェアリングで自動車借りる際に重視することを教えてください。  
※左記の設問で「利用したくない」を選択した方のみ回答 (n=464)



○ : EV路上カーシェアリングが選択されにくい主要因となっている。  
△ : EV路上カーシェアリングが選択されにくい要因の一つとなっている。  
× : EV路上カーシェアリングが選択されにくい要因の一つとして挙げられるものの、影響は限定的である。

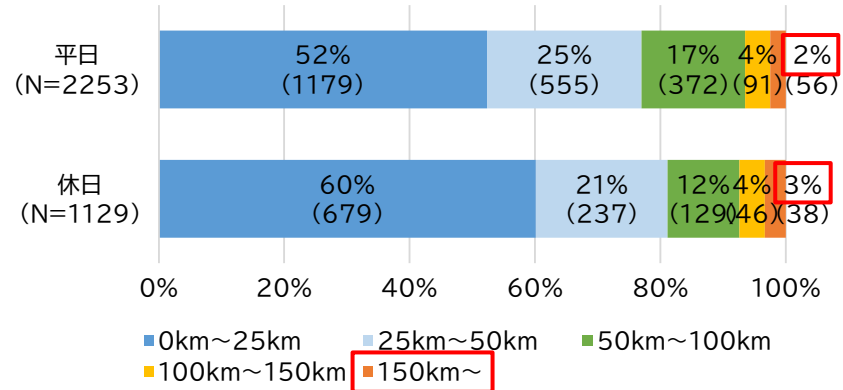
| 【回避する理由(仮説)】            | 【結果】                                                          |
|-------------------------|---------------------------------------------------------------|
| ① 利用に慣れていないから           | ⇒ △ : ガソリン車に乗り慣れているから(5割程度)、使い慣れているカーシェアリングステーションであること(5割程度)等 |
| ② 長距離走行に支障があるから         | ⇒ ○ : 充電スポットが少ないことへの懸念(7割程度)、長距離走行への懸念(5割程度)                  |
| ③ 車種が軽自動車であるから          | ⇒ ○ : 車種区分を重視する方は6割程度                                         |
| ④ 利用できる車両がサクラに限定されているから | ⇒ △ : 車種を重視する方は4割程度                                           |
| ⑤ 定員が4名に限定されているから       | ⇒ × : 大人数が乗車できることを重視する方は2割程度                                  |

### 3. 検証結果 (4)~7: EVが選択されにくい理由(長距離走行について)

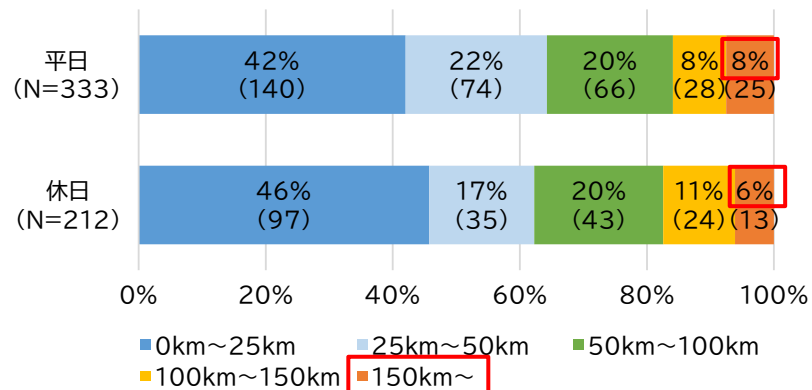
- EV・ガソリン車いずれも、普通車より軽自動車で150km以上の長距離利用の割合が低い傾向が確認された。
- 利用者心理としてはEVの航続距離に対する懸念も確認されたものの(前頁参照)、EV路上カーシェアで長距離移動の利用が少ない要因は、EVであることよりも、軽自動車であることによる影響が大きいと考えられる。

#### 利用距離

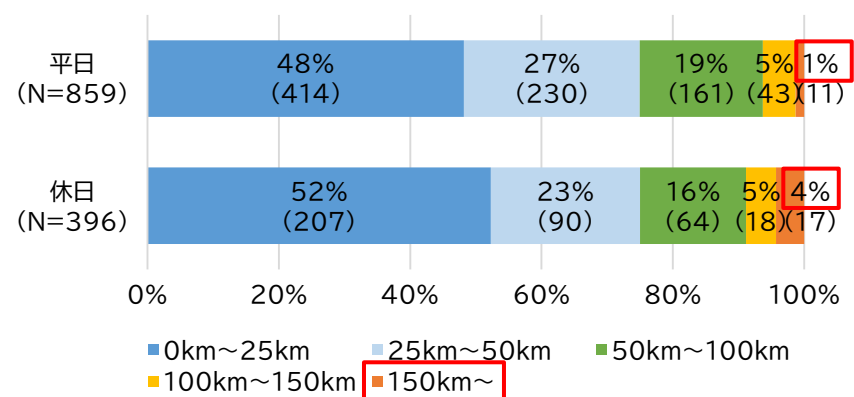
▼路上カーシェア(EV)(5箇所) ※軽自動車(日産サクラ)



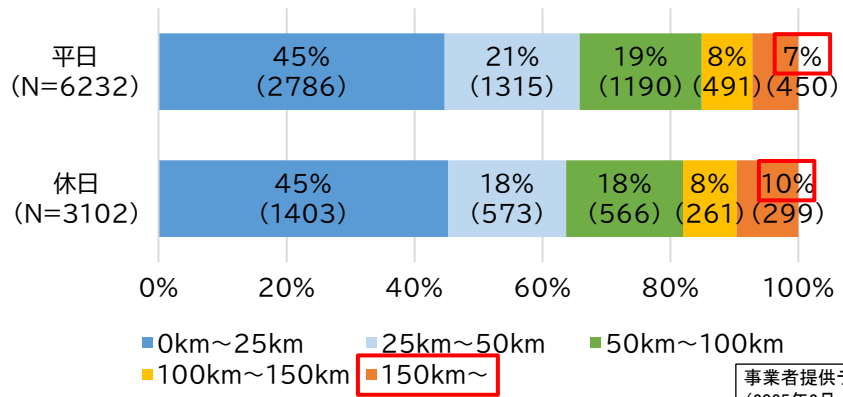
▼路外カーシェア(EV)(1箇所) ※普通車(日産リーフ)



▼路外カーシェア(ガソリン車)(1箇所) ※軽自動車



▼路外カーシェア(ガソリン車)(6箇所) ※普通車



#### EV車の航続距離

| 車種            | 航続可能距離     |
|---------------|------------|
| 日産 サクラ        | 約160km     |
| 日産 リーフ        | 約270km     |
| トヨタ bZ4X      | 約410km     |
| (参考)一般的なガソリン車 | 約500~800km |

※タイムズカーで利用可能なEV車種を記載。  
※航続距離は満充電時・ガソリン満タン時の目安。

事業者提供データを集計  
(2025年2月~2026年7月)

## **(5) STの安全性・快適性**

### 3. 検証結果 (5)-1: 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。

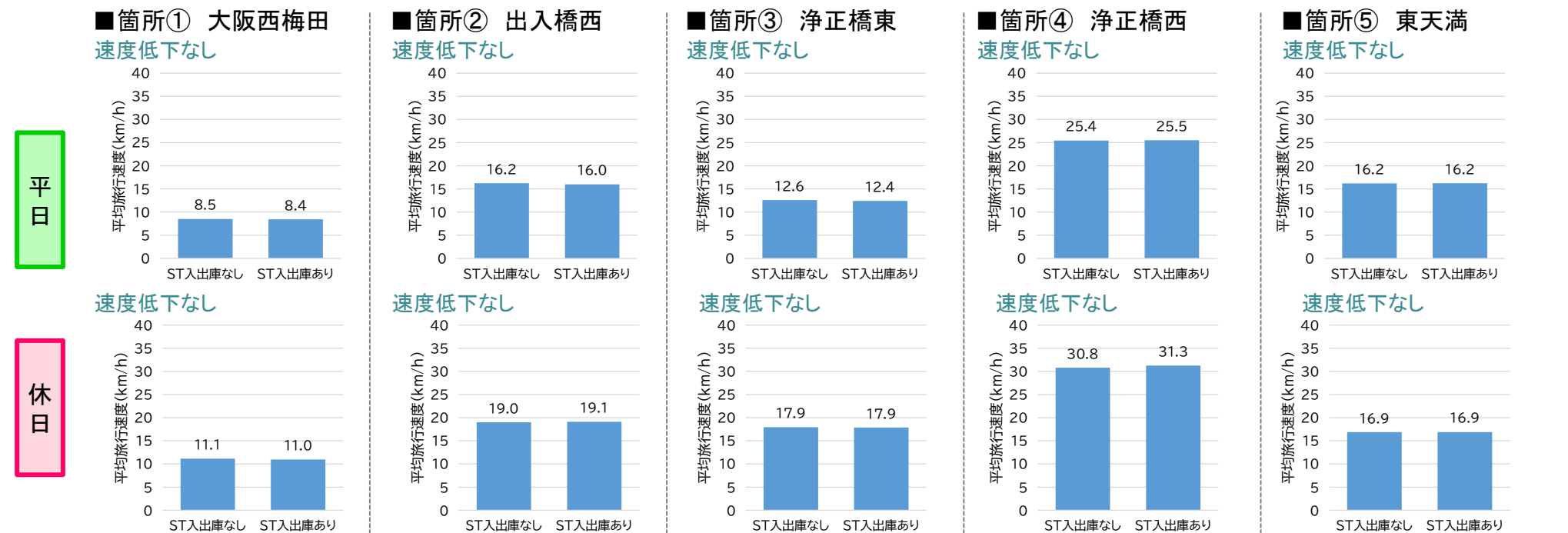
#### 集計方法

※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 | ... | 昼間12時間平均          |
|--------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----|-------------------|
| 2024/10/1(火) | 18 km/h   | 19 km/h   | 15 km/h   | 15 km/h   | 15 km/h   | 16 km/h   | ... | ※7時台～18時台<br>の平均値 |
| 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   | ... | 16.0 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   | ... | 16.5 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

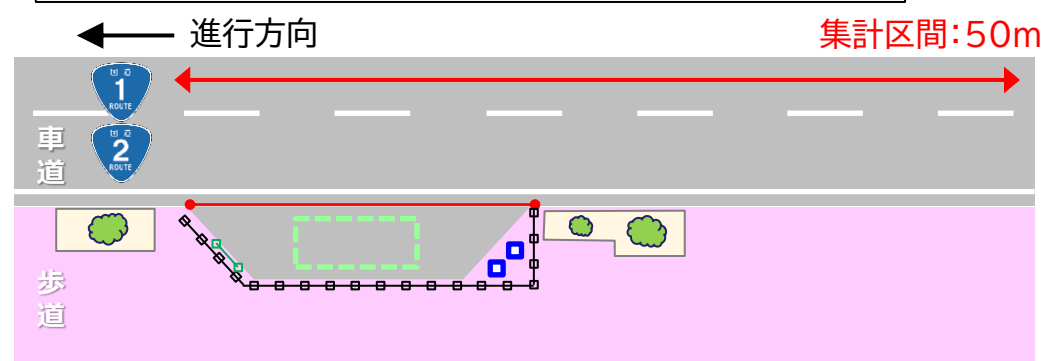


### 3. 検証結果 (5)-2: STの安全性・快適性(車道の走行性の変化)

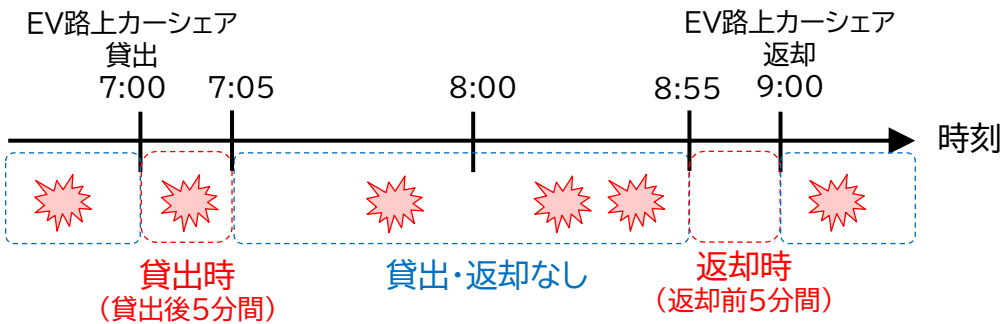
- 急ブレーキ発生確率は貸出・返却時ともに5%以内であり、貸出・返却がなかった時と同程度の発生である。
- 箇所①・②・③・⑤にて貸出時及び返却時に、急ブレーキ発生確率がやや増加した(貸出・返却なしに比べ+1.0%以上)。

#### 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。



★: 急挙動発生

#### 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<br>西梅田<br>(貸出686回)  | 貸出時     |    |     |     | 98.8% |     | 1.2% |
|                         | 返却時     |    |     |     | 97.5% |     | 2.5% |
|                         | 貸出・返却なし |    |     |     | 99.8% |     | 0.2% |
| ②福島<br>出入橋西<br>(貸出806回) | 貸出時     |    |     |     | 97.1% |     | 2.9% |
|                         | 返却時     |    |     |     | 97.8% |     | 2.2% |
|                         | 貸出・返却なし |    |     |     | 99.8% |     | 0.2% |
| ③福島<br>浄正橋東<br>(貸出949回) | 貸出時     |    |     |     | 96.9% |     | 3.1% |
|                         | 返却時     |    |     |     | 96.7% |     | 3.3% |
|                         | 貸出・返却なし |    |     |     | 99.7% |     | 0.3% |
| ④福島<br>浄正橋西<br>(貸出825回) | 貸出時     |    |     |     | 99.0% |     | 1.0% |
|                         | 返却時     |    |     |     | 99.2% |     | 0.8% |
|                         | 貸出・返却なし |    |     |     | 99.8% |     | 0.2% |
| ⑤東天満<br>(貸出621回)        | 貸出時     |    |     |     | 96.9% |     | 3.1% |
|                         | 返却時     |    |     |     | 97.1% |     | 2.9% |
|                         | 貸出・返却なし |    |     |     | 99.7% |     | 0.3% |

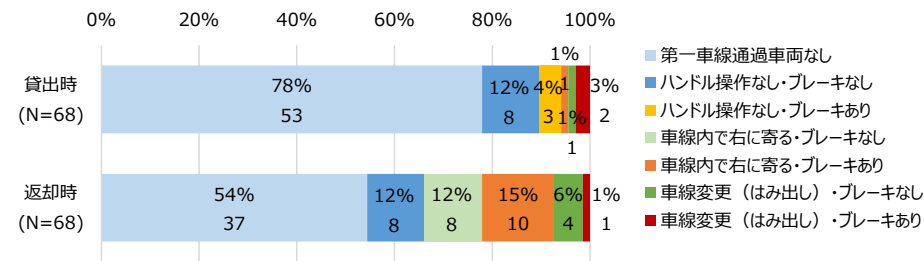
■急ブレーキなし ■急ブレーキあり

出典: ETC2.0プローブデータ(2024年10月~2026年6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。

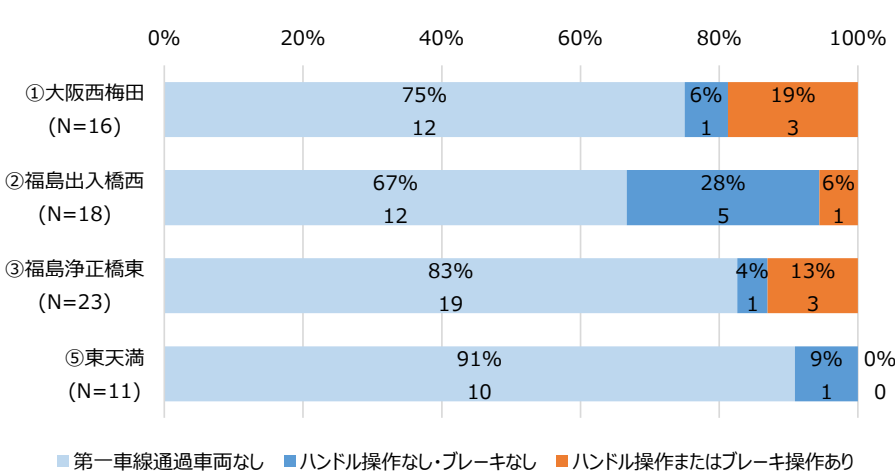
### 3. 検証結果 (5)-3: STの安全性・快適性(車道の走行性の変化)

- 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。
- ①大阪西梅田や③福島浄正橋東で後続車への影響が発生する割合が高い傾向がある。

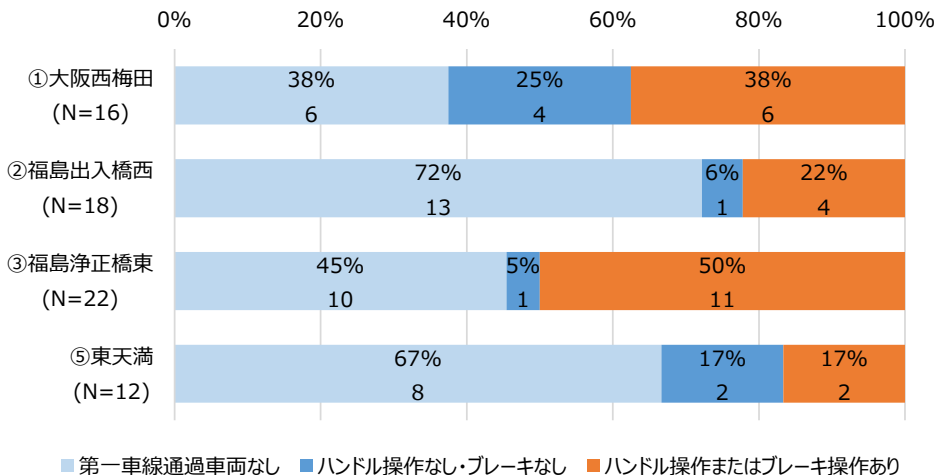
#### 4箇所合計(事象別)



#### 貸出時(箇所別)



#### 返却時(箇所別)



ビデオ調査(箇所①⑤):2026年6月4日~6月15日、箇所②③:2026年6月15日~6月26日)  
※6月4日・15日・26日はビデオカメラ設置・撤去作業を実施したため、1件の利用での貸出・返却のうち片方の撮影となった場合がある。

# 3. 検証結果 (5)-4: STの安全性・快適性(車道の走行性の変化)

- ETC2.0調査により急ブレーキの増加が確認された箇所と、ビデオ調査(車道部)にて後続車への影響があった箇所について道路状況を整理した。第1車線交通量が多いほど影響を受けやすいことが確認された。
- ①大阪西梅田ST、③福島浄正橋東STではST直後の交差点での左折車が多く、第1車線交通量が多いことが想定される。

|         | ST名                                                      | ①大阪西梅田                            | ②福島出入橋西                            | ③福島浄正橋東                            | ④福島浄正橋西                           | ⑤東天満                               |
|---------|----------------------------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|
| 車両挙動    | ETC2.0<br>急ブレーキ                                          | ▲やや増加                             | ▲やや増加                              | ▲やや増加                              | ○変化なし                             | ▲やや増加                              |
|         | 返却時の後<br>続阻害状況<br><small>上段：Ⅰ期、下段：Ⅱ期</small>             | ▲多い<br>55%(11回中6回)<br>38%(16回中6回) | △中程度<br>20%(10回中2回)<br>22%(18回中4回) | ▲多い<br>47%(17回中8回)<br>50%(22回中11回) | ○少ない<br>13%(15回中2回)<br>－(Ⅱ期は調査なし) | △中程度<br>26%(23回中6回)<br>17%(12回中2回) |
| 道路・交通状況 | 路肩                                                       | ○広い                               | ○広い                                | △やや狭い                              | ▲狭い                               | ▲狭い                                |
|         | 第1車線<br>交通量<br><small>17時台(1時間)観測<br/>( )は大型車混入率</small> | ▲多い<br>356台 (10%)                 | △中程度<br>141台 (10%)                 | ▲多い<br>260台 (2%)                   | ○少ない<br>53台 (2%)                  | △中程度<br>137台 (11%)                 |
|         | 路上駐停車<br>の有無                                             | ▲多い<br>52%<br>(60分中31分で駐停車あり)     | ▲多い<br>78%<br>(60分中47分で駐停車あり)      | ○なし<br>0%<br>(60分間、駐停車なし)          | ▲非常に多い<br>100%<br>(60分中60分で駐停車あり) | △中程度<br>25%<br>(60分中15分で駐停車あり)     |

■第1車線交通量、路駐影響の調査日・時間帯・箇所①②:2024年11月19日(火) 17時台・箇所③④⑤:2024年11月12日(火) 17時台



・EVが路肩内に停止している場合も、後続車が安全のため走行位置の変更やブレーキを踏むことがある。

撮影日: 2024年11月19日 大阪西梅田ST



・④福島浄正橋西STでは、路上駐車を避けるため第1車線の交通量が少ない。

撮影日: 2024年11月15日 福島浄正橋西ST

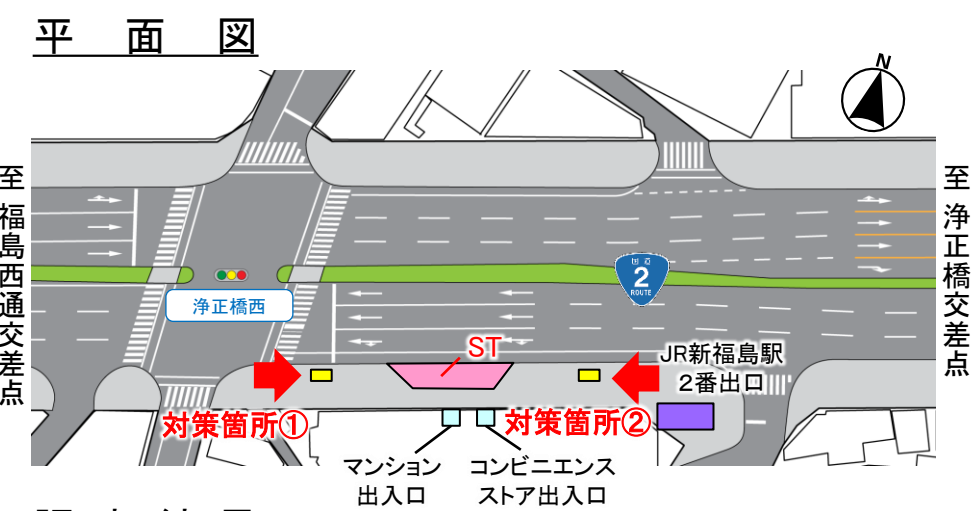


・⑤東天満STでは路肩が狭いため、第1車線の後続車は車線変更等の対応が必要となる。

撮影日: 2024年11月15日 東天満ST

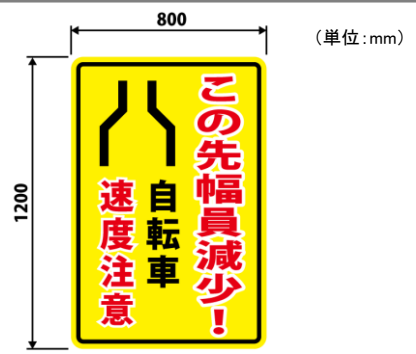
# 3. 検証結果 (5)-5:STの安全性・快適性(自転車通行対策)

➤ 箇所④(福島浄正橋西ST)では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確認、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。設置後、減速・停止回数はやや減少した。



対策内容

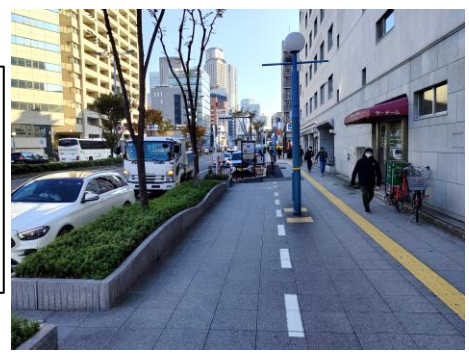
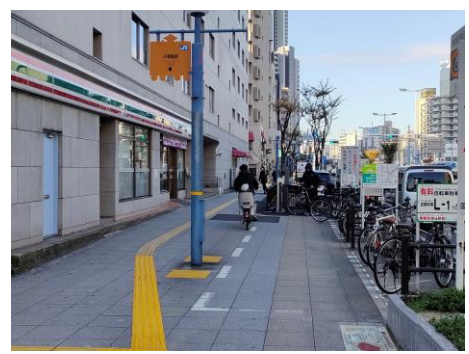
歩道路面に注意喚起シールを設置



## 対策状況

対策前

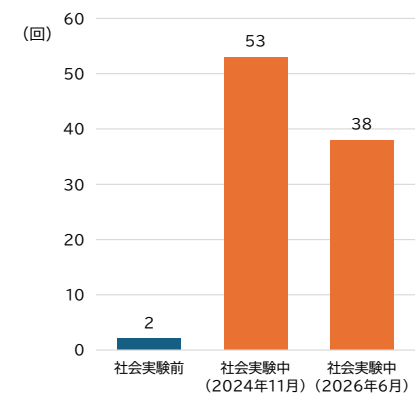
対策後



## 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



対策箇所①

対策箇所②

ビデオ調査 (事前): 2024年7月5日、(社会実験中): 2024年11月22日、2026年6月18日 各日7時~19時

## 4. 効果検証(中間報告)のまとめ

- ① 社会実験の目的であった「鉄道とEVカーシェアリングの組み合わせによるCO<sub>2</sub>排出の削減や、交通利便性向上」は、一定の効果を確認した。
- ② 「災害時の有効活用等の検証」について、最寄駅近くにSTを設置することで災害時のカーシェアリング利用可能性が高まるため、駅近くにSTを設置することは有効であると考えられる。また、災害時にカーシェアリングを利用した経験がある方は、日常的にカーシェアリングを利用している傾向があり、ナイトパック料金等の割引サービスを認識している可能性が高い。一方で、災害時のカーシェアリング利用意向がない方は、料金が高いという認識があることが確認された。
- ③ EV路上カーシェアリングは、路外ステーションと比較すると、遠方(大阪市北区・福島区以外)からの利用者が多いため、鉄道等の公共交通との組み合わせによる利用が多いと想定される。また、EV路上カーシェアリングはラストワンマイルの交通手段としての利用が多いと想定される。
- ④ 路外ステーションに比べて、EV路上カーシェアリングの稼働率が低い。EV車両の充電時間確保の影響で「利用したいのに予約ができなかった」方がいることや、EVは長距離走行に支障があること、車種が軽自動車であることで、EV路上カーシェアリングを選ばない利用者も存在することが確認された。
- ⑤ 道路空間の再編に伴うEV路上カーシェアリングST設置による道路利用者への影響は、軽微であるが、沿道条件等により、道路利用者への影響が悪化することも想定される。特に、福島浄正橋西STでは、歩行者や自転車が一時的に集中する際に、自転車が減速して通行する状況が見られた。