

## —要 旨—

- ・ 近年、会員同士で車を共同利用する「カーシェアリング（以下、カーシェアと略）」が東京、大阪など首都圏を中心に急速に普及している。沖縄県内においてもその動きは同様で、2023年12月末時点のステーション数（179箇所）、車両台数（425台）は、ともに過去最高となった。
- ・ カーシェアは、自動車保有コストの削減や環境負荷低減等、経済的・社会的メリットが大きい新たな交通手段として注目を集めているが、県内においては「観光需要」と「ビジネス需要」という全国とは異なるニーズの下で市場が拡大傾向にあり、2023年の市場規模は5億900万円に上ることが確認された。また、それと同時に、県民の認知や利用は広がっていない状況もみられた。
- ・ 沖縄県は、様々な交通課題の解決を目的とした「TDM（交通需要マネジメント）施策」を展開している。過度な自家用車の利用抑制、公共交通への利用転換という観点からカーシェアの利用促進を謳っており、自動車交通の適正化に資する交通サービスとして県民の認知向上及び利用促進を図ることは重要である。
- ・ 県民の利用促進にあたっては、沖縄県の地域特性を理解するとともに、カーシェアの有用性や期待される効果についての理解を深める必要があることから、（1）カーシェアの認知度向上、（2）自動車保有台数からみた地域特性という二つの視点から「セカンドカー」としてのカーシェアの利用可能性について考察した。
- ・ 本レポートを通して、カーシェアの認知が高まり、“本当に必要なモノだけを所有し、そうでないモノはシェアする”というシェアリングエコノミーの輪が広がっていくことに期待したい。

## —目 次—

1. はじめに.....	1
2. カーシェアリングの概要.....	2
(1) カーシェアリングとは.....	2
(2) カーシェアリングとレンタカーのビジネスモデル比較.....	3
3. カーシェアリングの市場動向.....	4
(1) 全国の動向.....	4
(2) 沖縄県の動向.....	7
4. 県内におけるカーシェアリング需要要因.....	10
(1) 観光需要.....	11
(2) ビジネス需要.....	11
5. カーシェアリング市場拡大に向けた課題.....	12
(1) 認知度向上.....	12
(2) 自動車保有台数からみた地域特性.....	13
6. おわりに.....	13

# 1. はじめに

世界的に環境への関心が高まり、シェアリングエコノミー<sup>1</sup>が広がりを見せつつあるなか、会員同士で車を共同利用する「カーシェアリング（以下、カーシェアと略）」が増加している。カーシェアは東京、大阪など首都圏を中心に急速に普及しているが、沖縄県においてもステーション数、車両台数ともに増加している。

カーシェアは、自動車保有コストの削減や環境負荷低減など、経済的・社会的メリットの大きい新たな交通手段として注目を集めており、また、鉄軌道のない当県においては、モノレールやバス、タクシーなど公共交通の補完的・結節的サービスとしての利用可能性を秘めている。しかしながら、その利用実態は主に観光やビジネス利用であり、県民の認知や利用は広がっていないという実態がある。

沖縄県においては、一般的に自動車での移動が日常でありマイカーへの依存度が高く、一世帯あたりの自動車保有台数は全国平均を上回る<sup>2</sup>。長期的な視点では、カーシェア利用者が拡大することで、自動車保有台数の抑制ならびに過度な自家用車の利用抑制など、自動車交通の適正化に寄与していくものと考えられる。

こうした状況を踏まえ、本レポートでは、カーシェア市場の動向について把握するとともに、カーシェアの有用性や期待される効果について考察し、普及拡大に向けた課題や展望について検討した。

なお、本レポート作成にあたっては、カーシェアについての統計データが不十分なこともあり、カーシェア事業者への定性的なヒアリングの結果をもとに作成した。

図表1：シェアリングエコノミーの概要



(出所)消費者庁「シェアリングエコノミー利用ガイドブック」

<sup>1</sup> シェアリングエコノミーとは、インターネットを介して個人と個人・企業等との間で活用可能な資産(場所・モノ・スキル等)をシェア(売買・貸し借り等)することで生まれる新しい経済の形(消費者庁HP)

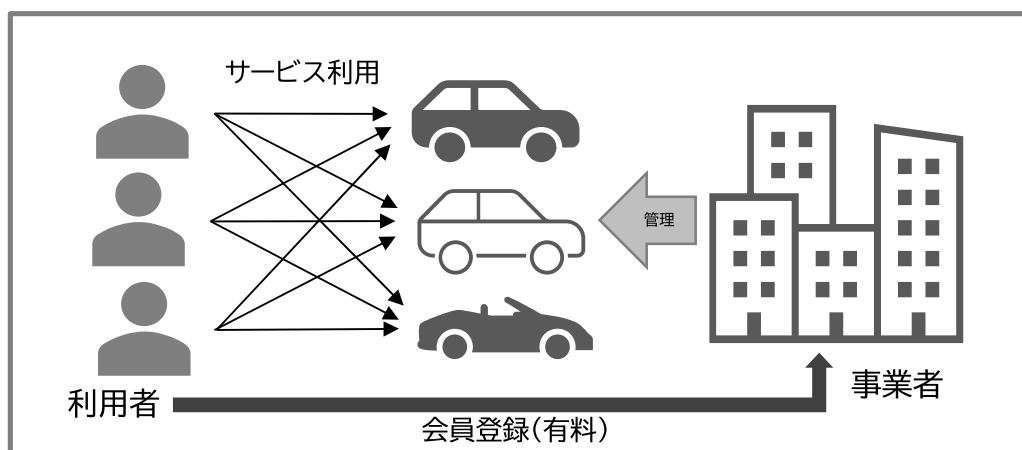
<sup>2</sup> 自動車検査登録情報協会「1世帯あたりの自動車保有台数」

## 2. カーシェアリングの概要

### (1)カーシェアリングとは

カーシェアとは、「1台の自動車を複数の会員が共同利用する自動車の新しい利用形態」<sup>3</sup>と定義されており、コインパーキングの一角などに設けられた「カーシェアステーション」に配備された車両を会員同士が共有する仕組みである。マイカーと比較すると、自動車取得にかかる購入費やガソリン・税金などのランニングコストが不要であり、消費者にとってメリットの多いサービスである<sup>4</sup>。カーシェアには個人間で貸し借りをを行う CtoC 型のサービスも存在するが、本レポートでは、BtoC 型のレンタカー型カーシェアリングを念頭に考察する(図表 2)。

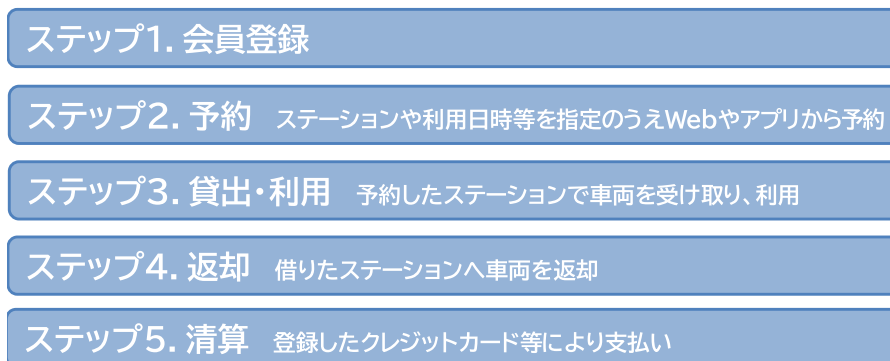
図表2:BtoC 型カーシェアリングのイメージ図



(出所)りゅうぎん総合研究所

カーシェアの一般的な利用の流れは図表 3 の通りである。会員登録後、利用したいステーションや日時を指定して予約し、車両を利用する。料金は利用した分だけが請求され、事前に登録したクレジットカード等で決済される仕組みである。

図表3:カーシェアリングの利用ステップ



(出所)りゅうぎん総合研究所

<sup>3</sup> 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団

<sup>4</sup> 環境省「移動のクールチョイス」

## (2)カーシェアリングとレンタカーのビジネスモデル比較

### ①利用者目線での比較

カーシェアと類似した交通手段であるレンタカーとの差異について、利用者目線における主な特徴を図表4に示した。カーシェアは料金体系が15分単位であり、短時間利用を前提としている点や、24時間利用可能かつ利用直前の予約・キャンセルが可能である点がレンタカーとの主な違いとして挙げられる。また、レンタカーは主に観光やビジネスにおいて長時間の利用が想定されているのに対し、カーシェアは観光やビジネスはもとより、送迎や買い物等の短時間での日常利用など幅広い利用が想定されている。

図表4:カーシェアとレンタカーのビジネスモデル比較(利用者目線)

	カーシェア	レンタカー
利用時間	15分単位	最低6時間から
初期費用	要(不要な場合もあり)	不要
基本料金(会費)	要	不要
従量料金(時間)	単位:分 220円/15分~	単位:時間(繁忙によって変動あり)
貸出返却対応時間	24時間対応可能	営業時間内
ガソリン補充	任意	満タン返却
保険料	事業者により異なる 例:A社:料金に含まれる/B社:1利用330円	オプション
清掃	なし(2週間に1回程度)	あり(利用の都度)
乗り捨て	原則不可	可能(別途料金)
主な利用シーン	ビジネス、日常、観光など	主に観光
手続き	非対面(ネット完結)	対面
キャンセル料	利用開始の直前までキャンセル可能	予約、利用予定日数日前から発生

※一般的な特徴であり、事業者により異なる。(出所)カーシェア・レンタカー事業者HP、ヒアリングをもとに琉球銀行まとめ

### ②事業者目線での比較

カーシェア事業は、レンタカーと同様「自家用自動車有償貸渡業」の許可が必要となるが、運営形態が大きく異なる(図表5)。貸渡や清掃など人手を要する業務フローが多いレンタカーに対し、カーシェアは無人運営であるため少ない人員での事業運営が可能である。また、カーシェアは会員制のサービスであるため、ある程度の拠点数や会員数を確保する必要があるほか、拠点(事業用地)や収益性などにも違いがある。

事業者へのヒアリングによると、カーシェアとレンタカーはビジネスモデルやターゲット層が異なるため、直接的な競合関係にはならず、短期的には補完し合う関係が続くとみられる。しかし、中長期的にみると、労働力人口の減少に伴う省人化の流れなどにより、徐々にサービスの垣根が小さくなり、ボーダレスになっていく可能性がある。

図表5:カーシェアとレンタカーのビジネスモデル比較(事業者目線)

	カーシェア	レンタカー
許認可	自家用自動車有償貸渡業	自家用自動車有償貸渡業
運営	・無人運営	・貸出・返却、車両の清掃等の業務フローが多く人手を要する
拠点	・コインパーキングの一角など狭小スペースでの運営が可能	・まとまった敷地を要する
車両	・新車もしくはレンタアップ車を運用 ・無人運営であるため、車両の状態維持が難しい(収益圧迫要因)	・貸し渡しの都度、車両を確認するため車両の状態を維持しやすい
収益性	・繁閑や地域差なく一律の料金設定 ・高稼働が見込める立地は地代が高く、収益確保は容易ではない	・繁閑の需給に合わせた単価でレンタル可能であり、収益を確保しやすい ・新車調達後1~2年程度運用したのち、売却による利益確保が見込める

(出所)カーシェア・レンタカー事業者HP、ヒアリングをもとに琉球銀行まとめ

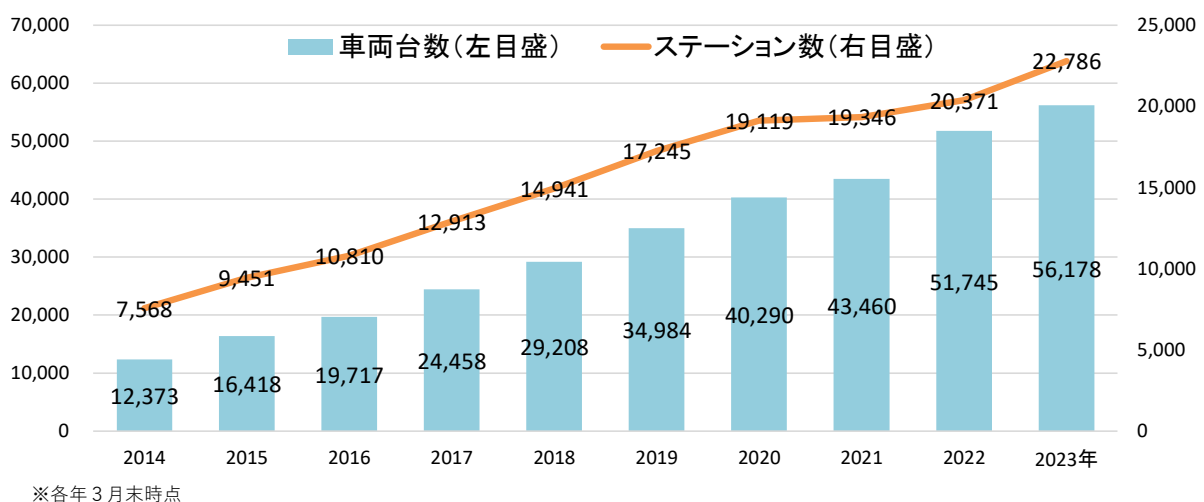
### 3. カーシェアリングの市場動向

#### (1) 全国の動向

##### ① 車両台数・ステーション数の推移

カーシェアの市場動向について、まず全国の動向を確認する。公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団による 2023 年 3 月の調査では、車両台数は 5 万 6,178 台（前年比 8.6%増）、ステーション数は 2 万 2,786 箇所（同 11.9%増）となっている(図表6)。コロナ禍の 20 年から 21 年にかけては伸び率が縮小したものの、車両台数、ステーション数ともに右肩上がり増加している。

図表6:全国のカーシェアリング車両台数とステーション数の推移

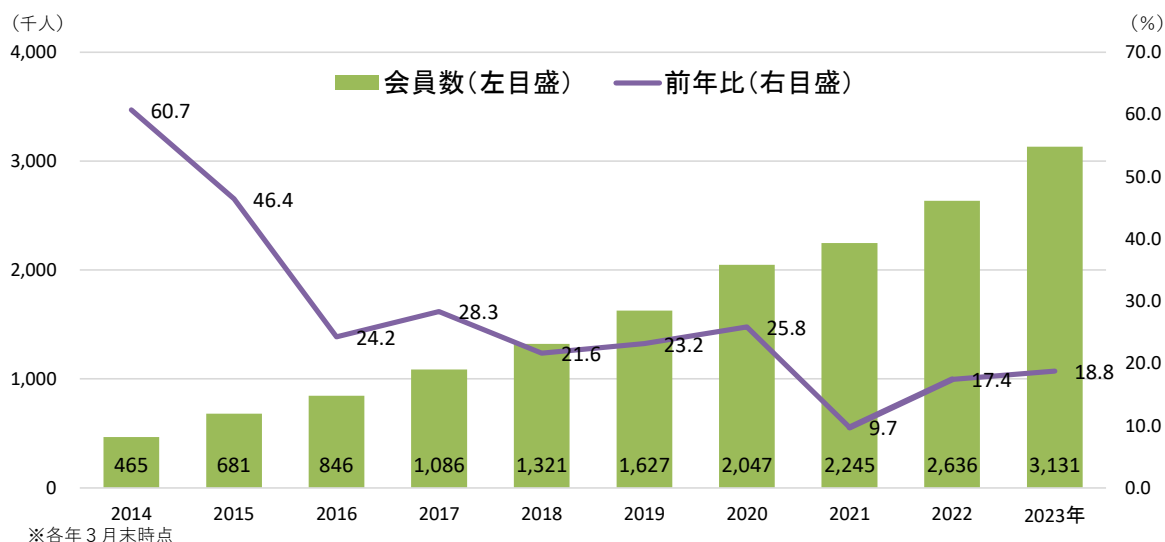


(出所)公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団資料よりりゅうぎん総合研究所作成

## ②会員数と家計消費支出の推移

全国の会員数の推移をみると、2023年は313万1,000人（前年比18.8%増）となっている（図表7）。シェアリングエコノミー市場が拡大する下で、カーシェアがより身近なサービスとなりつつあり、利用者が増加していると考えられる。

図表7: 全国のカーシェアリング会員数の推移



（出所）公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団資料よりりゅうぎん総合研究所作成

続いて、需要側である家計調査（二人以上の世帯）で、1世帯あたりの「レンタカー・カーシェアリング」への支出額（名目値）の5年間の推移を確認すると、コロナ禍の2020年を除き増加傾向で推移している（図表8）。交通費全体に占めるレンタカー・カーシェアリングの支出割合は僅かであるものの、物価変動の影響を取り除いた実質増減率においても、コロナ禍を除き増加基調が継続していることから、カーシェアに対する消費者の需要は増加していると考えられる。

なお、同数値はレンタカーと一括りになっており、レンタカーとカーシェアの支出割合が不明である点については考慮の必要がある。

図表8: 1世帯あたり「レンタカー・カーシェアリング」への消費支出額(全国、二人以上世帯)

	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
年間支出金額(円)	2,741	1,951	2,272	2,624	4,024
対前年名目増減率(%)	46.7	▲ 28.8	16.5	15.5	53.4
対前年実質増減率(%)	46.0	▲ 28.8	16.8	12.1	47.7

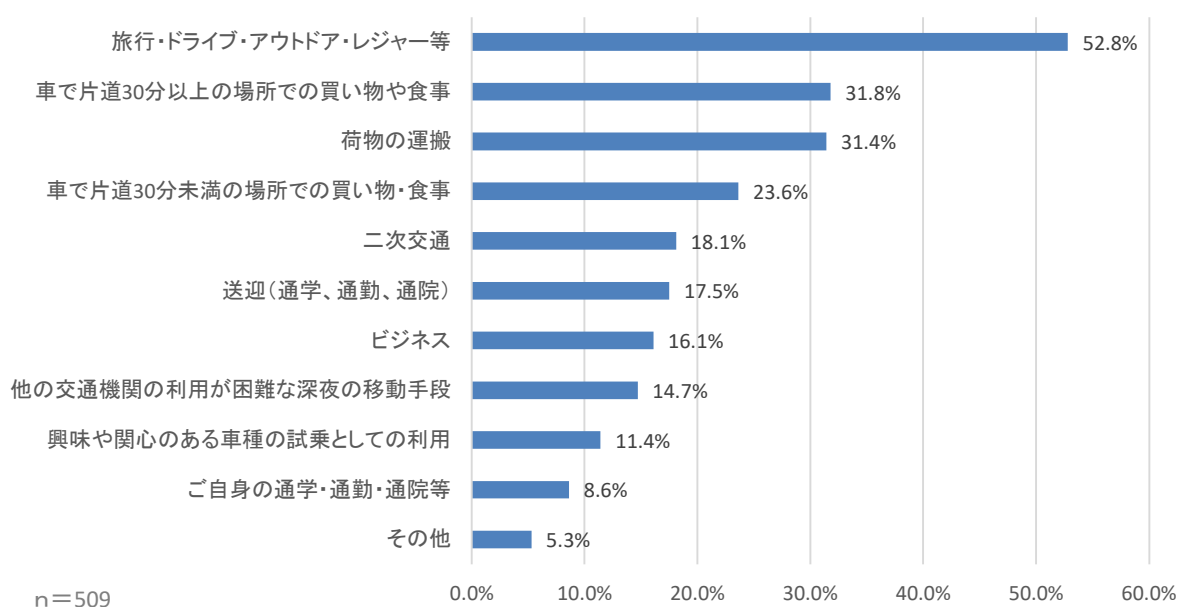
（出所）総務省「家計調査」、「消費者物価指数」よりりゅうぎん総合研究所にて分析

### ③カーシェアの利用目的からみた需要要因

消費者庁によるカーシェアの利用状況に関する調査から、全国におけるカーシェアの需要要因を確認すると、「旅行・ドライブ・アウトドア・レジャー」に次いで、「買い物や食事」、「荷物の運搬」、「送迎」などの個人による需要が高いことが確認できる(図表9)。

事業者へのヒアリングにおいても、都市部の利用者は送迎や買い物等での日常利用が多く、ファミリー層などの個人利用が主であることが分かった。また、コロナ禍においては人混みなど密を回避できる移動手段としても注目を集めたほか、公共交通が発達している首都圏を中心に、マイカーからカーシェアへシフトする動きなどもみられている。

図表9:個人会員へのカーシェア利用目的調査の結果(複数回答)



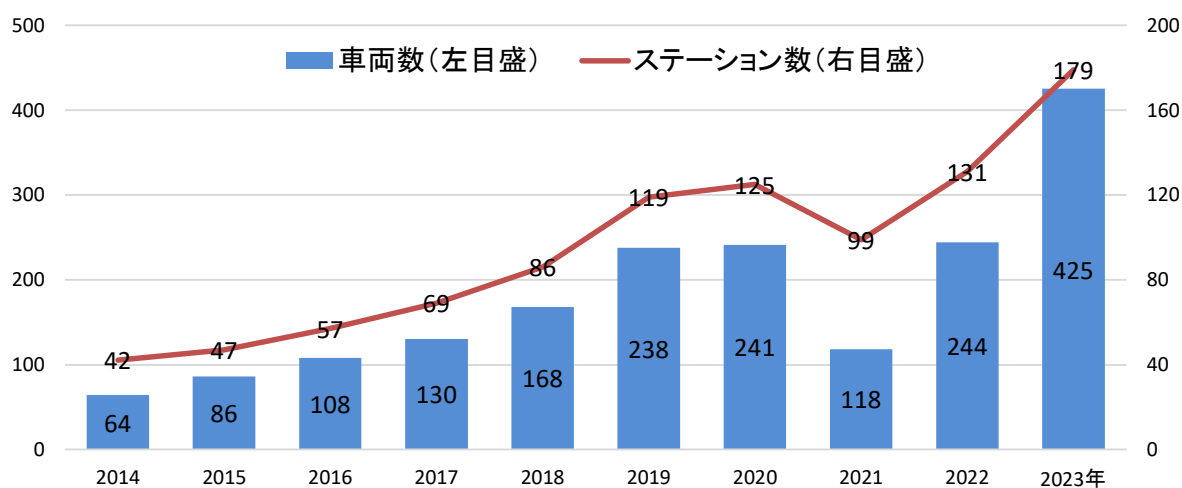
(出所)消費者庁「カーシェアリングサービスの利用状況に関するアンケート結果 2023年3月」

## (2) 沖縄県の動向

### ① 車両台数・ステーション数の推移

沖縄県内の動向について、ステーション数および車両台数（主要5社）の推移をみると、2020年まで増加が続いたものの、コロナ禍で車両を減車する事業者がみられたことなどにより、21年は減少に転じた(図表10)。その後、行動制限が解除され人流回復が顕著となった22年以降は再び増加に転じた。直近のデータ(23年12月末時点)では、ステーション数(179箇所)、車両台数(425台)ともに過去最高となった。ヒアリングによると、22年以降、観光需要回復に伴うレンタカー不足などに起因して、観光客によるカーシェア利用の増加がみられた。

図表10:カーシェア車両数・拠点数の推移(沖縄県、主要5社)



※各年12月末時点。

(出所)カーシェアリング比較360° (<https://www.carsharing360.com/>) よりりゅうぎん総合研究所が作成

また、図表11、12に示した車両台数及びステーション数の都道府県別ランキングをみると、沖縄県は47都道府県中13位(23年12月現在)となっている。東京、大阪などの首都圏をはじめ、首都圏周辺に位置する都府県に並び上位15県に名を連ねており、全国的にみても県内のカーシェア需要の高さが伺える。



図表 11:カーシェア車両台数の都道府県別ランキング上位 15 県(23 年 12 月現在)

順位	都道府県名	2019年12月	2020年12月	2021年12月	2022年12月	2023年12月
1	東京都	12,790	12,798	13,287	15,955	18,350
2	大阪府	5,015	4,957	4,856	4,845	6,111
3	神奈川県	3,761	3,836	3,983	4,517	5,255
4	千葉県	1,669	1,715	1,616	1,713	2,456
5	埼玉県	1,521	1,549	1,791	1,786	2,327
6	兵庫県	1,765	1,757	1,992	1,838	2,194
7	愛知県	1,650	1,633	1,596	1,657	2,083
8	福岡県	1,298	1,339	1,250	1,319	1,620
9	京都府	939	902	886	932	1,147
10	北海道	779	788	534	695	964
11	宮城県	559	544	451	525	668
12	広島県	624	610	538	564	637
13	沖縄県	238	241	118	244	425
14	静岡県	334	306	251	219	329
15	岡山県	265	269	197	232	289

(出所)カーシェアリング比較 360° (<https://www.carsharing360.com/>) よりりゅうぎん総合研究所が作成

図表 12:カーシェアステーション数の都道府県別ランキング上位 15 県(23 年 12 月現在)

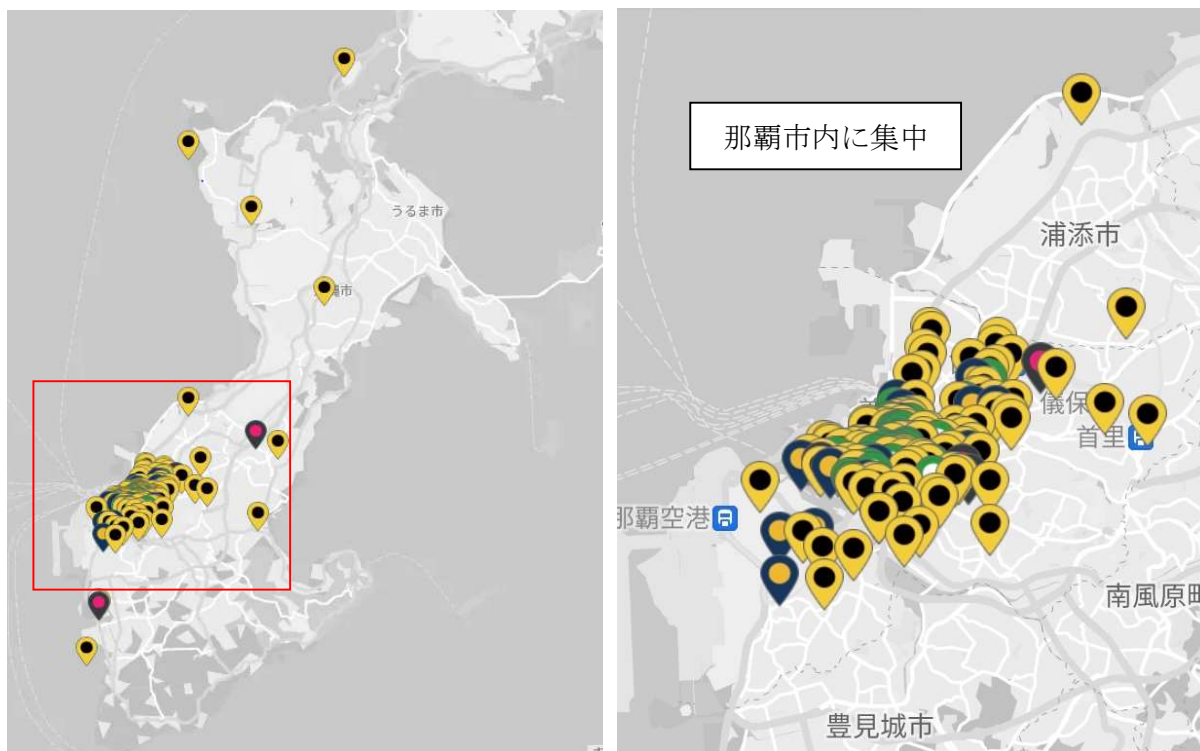
順位	都道府県名	2019年12月	2020年12月	2021年12月	2022年12月	2023年12月
1	東京都	6,564	6,704	6,916	7,779	9,078
2	大阪府	2,669	2,745	2,783	2,865	3,107
3	神奈川県	1,817	1,849	1,925	2,168	2,561
4	愛知県	985	984	943	979	1,131
5	兵庫県	904	927	969	944	1,069
6	千葉県	762	774	799	811	961
7	埼玉県	607	631	794	767	913
8	福岡県	569	592	638	651	753
9	京都府	497	498	481	494	546
10	北海道	371	382	317	385	467
11	広島県	323	327	305	315	337
12	宮城県	231	246	236	266	312
13	沖縄県	119	125	99	131	179
14	静岡県	107	101	99	106	135
15	岡山県	122	123	96	110	134

(出所)カーシェアリング比較 360° (<https://www.carsharing360.com/>) よりりゅうぎん総合研究所が作成

## ②普及地域

続いて、県内のカーシェアステーションの分布をみると、那覇市内に集中していることが確認できる(図表 13)。カーシェア事業は、車両の稼働が事業の収益性に直結するため、ニーズが高く高稼働が見込まれる都市部に集中する傾向があり、県内においてもその動きは同様である<sup>5</sup>。また、県内においては、ホテルや役所などの駐車場にステーションが設置されている例などもみられている。

図表 13:カーシェアステーションの分布(2023年12月時点)



(出所)カーシェアリング比較 360° (<https://www.carsharing360.com/>)

## ③市場規模の推計

カーシェア普及を図るにあたり、県内のカーシェア市場規模がどの程度かを把握することは必要不可欠である。そこで、先に示したカーシェア車両台数及びヒアリングデータを用いて市場規模を試算し、直近5年間の推移を確認する(図表 14)。市場規模試算にあたっては、平均利用単価に稼働率を乗じて1台あたり利用料金を求め、そこに車両台数を乗じて算出した。

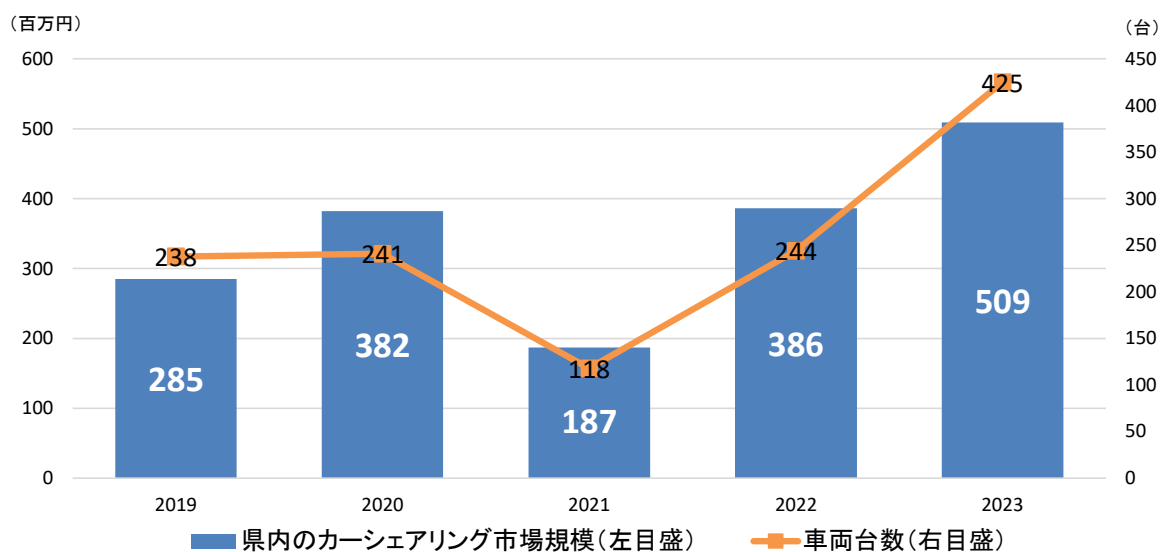
県内のカーシェア市場規模は2019年より2億円を超える水準で推移し、コロナ禍の21年には車両の大幅な減少に伴う落ち込みがみられた。その後、人流回復が鮮明となった22年以降は再び増加基調がみられ、23年は5億900万円と試算された。

なお、算出した市場規模以外に、事業者による車両調達や維持コスト、カーシェアの周遊

<sup>5</sup> カーシェア事業者へのヒアリングより

性の高さがもたらす消費支出等を勘案すると経済効果はさらに大きくなるものと考えられる。

図表 14: 沖縄県内のカーシェアリング市場規模(利用金額ベース)

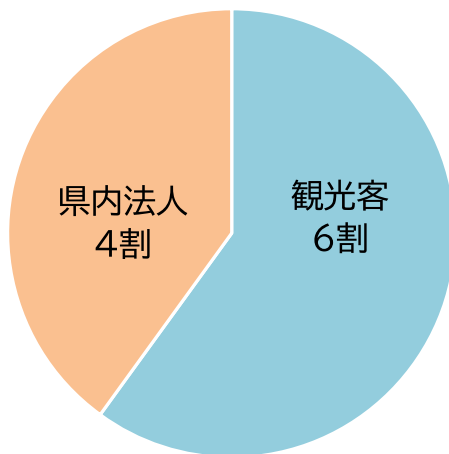


(出所)りゅうぎん総合研究所

#### 4. 県内におけるカーシェアリング需要要因

前項で、全国、そして沖縄県内においてもカーシェア市場が拡大傾向にあることが確認された。全国では個人による日常利用が増加する一方、事業者へのシェアリングによると、県内での市場拡大の背景として(1)観光需要(約6割)、(2)ビジネス需要(約4割)という全国と異なる利用実態がみられている(図表 15)。以下、これら二つの需要要因について考察する。

図表 15: 沖縄県内のカーシェア需要要因のイメージ



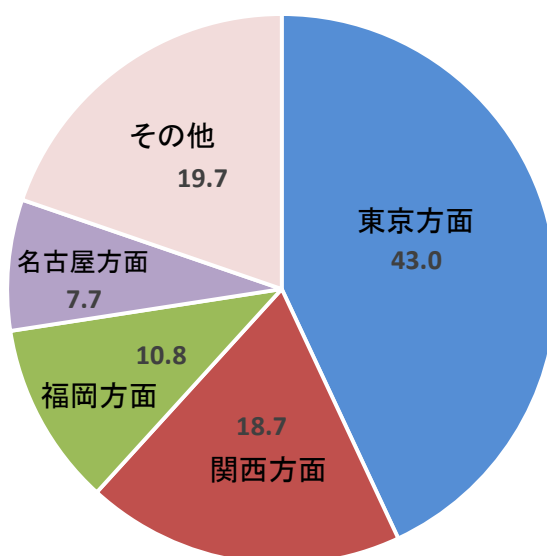
(出所)シェアリングをもとにりゅうぎん総合研究所作成

## (1)観光需要

県内においては、観光客の移動手段としてレンタカーの利用が約6割を占める<sup>6</sup>が、移動の選択肢としてカーシェアの需要が高まっている。カーシェアは利便性や柔軟性が高いことに加え、バスやタクシー、モノレールなどの公共交通と比べて周遊性が高い点も需要が高まる要因と考えられる。先にも触れたが、コロナ禍以降のレンタカー不足を受けて、レンタカーの代替としてカーシェア利用者の増加もみられた。

また、沖縄県を訪れる観光客は都市部からの来訪者が多くを占め、東京が約4割、関西が約2割と続く(図表16)。都市部ではカーシェアが普及しているため、旅行中の移動手段としてカーシェアが選択される可能性は今後さらに高まっていくものと考えられる。

図表16:国内客・地域別入域観光客の構成(2023年)



(出所)沖縄県「入域観光客数」よりりゅうぎん総合研究所作成

## (2)ビジネス需要

那覇市内を中心に、社用車の代わりにカーシェアを利用する法人が増加傾向にある<sup>7</sup>。県内のカーシェアステーションは那覇市を中心に普及していることから、社用車を増やしたくても駐車スペースの制約などにより増やせないといった法人のニーズに対してカーシェアの活用が進んでいる。法人利用によるメリットは、駐車場代の削減や社用車の維持コスト削減等、個人利用と同等のメリットがある。また、事業者により異なるが、法人会員は月額基本料金がなく、月々の支払いは利用料金(時間料金+距離料金)のみであるなど、費用負担が少ない点もカーシェア利用のメリットである。

<sup>6</sup> 沖縄県「R3年版観光要覧」

<sup>7</sup> 事業者へのヒアリングより

## 5. カーシェアリング市場拡大に向けた課題

県内におけるカーシェアの需要要因は主に観光やビジネスであるなか、カーシェア市場の更なる拡大にあたっては、沖縄県の地域特性を理解するとともに県民の認知度向上、利用を促進する必要がある。カーシェア市場拡大に向けた課題について整理した。

### (1) 認知度向上

街中でステーションを見かける機会も増え、カーシェアという移動手段への認知が広がりつつあるものの、実際の利用方法やメリットは、まだレンタカーのように理解されていないのが現状である。

カーシェアの費用効果について、カーシェアとマイカーを比較すると、カーシェアは自動車購入費用や保有にかかる駐車場代やガソリン代、保険・税金など維持コストの負担がなく、マイカー保有に比べ大幅な支出削減が期待できる(図表 17)。後述するが、県内における自動車の世帯保有台数は1台超と、一般的にマイカー複数台保有がスタンダードであるため、自動車保有にかかる支出は大きいと想定される。

また、交通エコロジー・モビリティ財団による調査<sup>8</sup>では、カーシェア利用による環境負荷軽減効果が定量的に検証されている。県内のカーシェア事業者においても、積極的に電気自動車(EV)を導入する動きがみられており、二酸化炭素排出削減への寄与が期待できる。

このように、カーシェア利用による経済的・社会的メリットについての認知を図ることで、利用者層の拡大へとつながるものと考えられる。

図表17:カーシェアとマイカーの年間費用比較(概算) 単位:円

仮 定 条 件	カーシェア 利用頻度 平日:3時間、休日:6時間	マイカー 新車※1を5年ローンで購入、 年間 5,000 km走行
車 両 代	不要	344,448
税 金	不要	10,800
保 険 ※2	不要	50,065
ガソリン代 ※3	不要	40,972
駐 車 場 代 ※4	不要	111,396
車 検 代 ※5	不要	21,475
月 額 料 金 ※6	10,560	不要
利 用 料 金 ※6	336,000	不要
年 間 費 用 計	346,560	579,156

※1 排気量 660 cc、燃費 21.6Km/L、新車価格 165 万円の軽自動車を想定

※2 損害保険料率算出機構「2022 年度統計 自動車保険の概況—軽自動車の年間平均保険料」

※3 経済産業省資源エネルギー庁「給油所小売価格調査」2024 年2月5日時点で算出

※4 月極駐車場どっとこむ「沖縄県那覇市の月極駐車場料金の平均」

※5 楽天カー車検「全国平均車検価格」を参照

※6 軽クラスを利用した場合。県内カーシェア事業者の利用料金を参照

<sup>8</sup> 「カーシェアリングによる環境負荷低減効果が及び普及方策検討」

## (2)自動車保有台数からみた地域特性

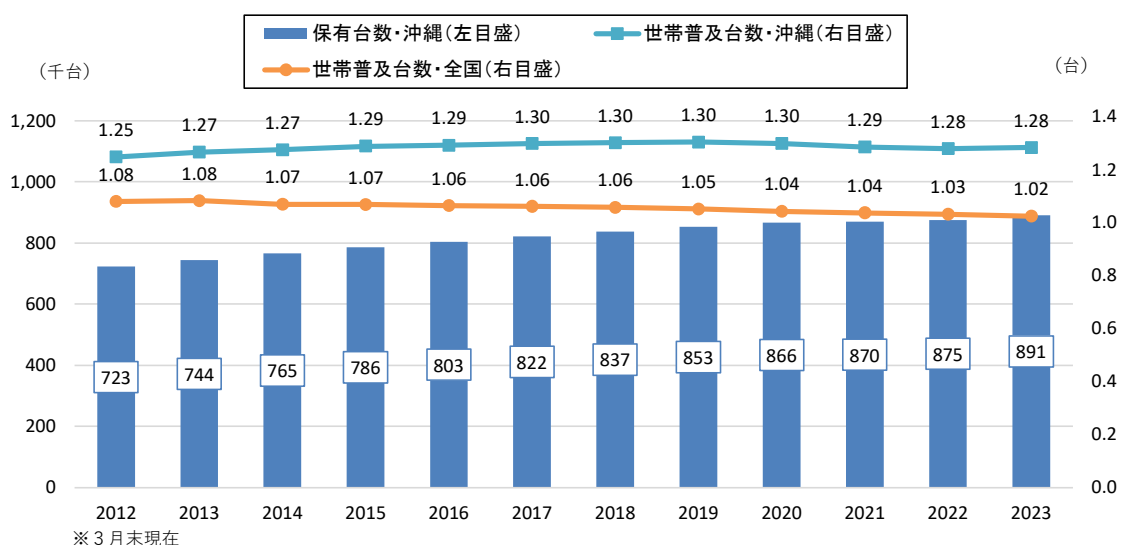
沖縄県は、公共交通が不十分であることからマイカーへの依存度が高く、自動車での移動が日常であることから、一般的に県民のカーシェアニーズは低いと考えられる。

自家用乗用車の1世帯あたり普及台数の推移をみると、県内は概ね横ばいの動きが継続しており、直近では1.28台と、全国平均(1.02台)を上回る(図表18)。全国をみると、減少傾向で推移しており、東京(0.416台)や大阪(0.623台)では1台に満たない。

鉄軌道が整備されていない県内においては、自動車を保有しないという選択は現実的ではないものの「セカンドカー」としてのカーシェアの利用可能性は高いと考えられる。この場合、那覇市内に集中しているカーシェアステーションの各市町村への展開がポイントとなる。

前述したように、カーシェアはマイカー保有に比べ大幅な支出削減が期待できる。そのため、世帯で複数台の自動車を保有している場合や利用頻度が少ない場合には、セカンドカーとしてカーシェアを利用することで、自動車保有にかかるコスト削減へとつながる。また、長期的な視点では、カーシェア利用者層が拡大することで、自動車保有台数の減少や過度な自家用車の利用抑制など、さまざまな効果が連鎖的に波及していくものと考えられる。

図表 18:1世帯あたり自動車保有台数の推移



(出所)自動車検査登録情報協会統計をもとにりゅうぎん総合研究所が作成

## 6. おわりに

本レポートでは、沖縄県内におけるカーシェア市場の動向及び利用可能性について確認した。カーシェアは、自動車保有コストの削減や環境負荷低減等、経済的・社会的メリットが大きい新たな交通手段として注目を集めているが、県内では、観光とビジネスという全国とは異なるニーズの下で市場が拡大傾向にあり、2023年の市場規模は5億900万円に上ることが確認できた。

沖縄県は、様々な交通課題の解決を目的に、自家用車のスマートな使い方や公共交通等の

利用を促進する「TDM（交通需要マネジメント）施策」<sup>9</sup>を展開している。そのなかで、過度な自家用車の利用抑制や、自家用車から公共交通への利用転換という観点からカーシェアの利用促進が謳われている。カーシェアは、自動車交通の適正化に資する交通サービスとして位置付けられており、県民の認知向上及び利用促進を図ることは重要である。

また、近年、自動車メーカーにおいてもカーシェア市場へ参入する動きがみられているほか、県や市町村等では公用車をカーシェアとして一般に貸し出す取り組みなどもみられている。地域の持続可能性やモノの有効活用という社会課題解決に向けた取り組みであり、注目に値する。本レポートを通して、カーシェアの認知が高まり、“本当に必要なモノだけを所有し、そうでないモノはシェアする”というシェアリングエコノミーの輪が広がっていくことに期待したい。（以上）

りゅうぎん総合研究所 研究員 米須 唯  
琉球銀行 法人営業部 調査役 安田 賢吾

（写真）上：タイムズカーシェア、下：オリックスカーシェア（筆者撮影）



<sup>9</sup> 沖縄県交通政策課「R4年 TDM 施策推進アクションプログラム」