

浦添市地域公共交通会議
第 1 回委員会議事要旨

日時：令和元年 9 月 27 日（金）

14：20 ～ 16：20

場所：浦添市役所 9 階 講堂

■報告②：これまでの浦添市地域公共交通会議の会議内容振り返り（資料 2）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
浦添市社会福祉 協議会 又吉委員	① ルート 1 及び 2 は健常者が対象の走行実験だったのか。車いすの方々の乗り降りも考慮したのか。	（事務局） ① 実験としては、今後実施する予定である。車両は基本として低床タイプのバスを使用したいと考えている。なお、実証実験では市側でのバス購入やリースが困難であるため、バス事業者の保有している車両を活用して実証実験を実施することになる。その際に準備できる車両が低床であるかは今後やりながら考えていく。
沖縄総合事務局 南部国道事務所 川崎委員	① 資料 2 の 1 頁目の全体工程において、2019 年に支線公共交通実証実験、2020 年も支線公共交通実証実験となっているが、何か変えてやるのか。それとも同じことをやるのか。	（事務局） ① 実証実験期間の設定については、平成 20 年に実施した実証実験の期間が 3 ヶ月と短かったため、それを踏まえ、実証実験は繰り返しでも 1 年程度実施することを想定している。その中で利用促進に繋がるよう、ルートや時間帯の変更も検討して 2020 年以降は続けて行きたいという意味合いになる。
沖縄県土木建築部 中部土木事務所 真栄里委員	① 来年までにこの実証実験は実施出来るのか。 ② 資料の作り方としては大きなストーリーを示して、振り返りを行った方が新し委員には分かりやすいと思う。	（事務局） ① 手続きを踏めば出来る予定となっている。 ② 今後、資料の作り方は検討する。

■報告④：コミュニティバス実証実験について（資料４）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
一般社団法人 沖縄県バス協会 慶田委員	① 乗合バス事業者は切迫した状況に追い込まれているというのが現状にある。そのため浦添市が計画した実証実験についても入札が不調になり大変申し訳ない。バス協会としてもお詫び申し上げる。乗務員不足については全国的に大きな問題となっている。他府県に限らず沖縄県でも数年前から浸透している。なお、バス協会のトップを代表して、沖縄県の交通政策課に何回も足を運んで、どうにか乗務員の確保に対する支援をお願いした。４社バス事業者が新規で雇用した乗務員に対して、今年 20 名、来年・再来年 40 名、合計 3 年計画で 100 名の 2 か月分の給与について補償するという取り組みが今年度から始まる。また、沖縄総合事務局運輸部企画室においてもその P R 活動施策を打ってきているので行政の力を借りて、バス事業の運営を次代に引き継いでいくために努力をしている。ご理解をお願いしたい。	
浦添市老人クラブ 連合会 金城委員	① 資料中で、浦添市が運転手募集中とあるが、雇い主は誰になるのか。紹介した事業者が雇うのか確認したい。	（事務局） ① 運転手募集に関しては、浦添市都市計画課に運転手応募の連絡が入った後、バス運行事業者に紹介するという流れとなる。

沖縄県土木建築部 中部土木事務所 真栄里委員	① 乗務員確保に関しては、やはり給料が安いというのが問題。給料を上げる仕組みとか何か考えないといけないのではないかと思う。ある一定の儲からないバスは公営バスとしてはどうかと考える。難しいことであるが、浦添市のバスの職員がいたら若干給料が上がって良いのではと考える。	(事務局) ① 次の議題の中で回答したい。
沖縄総合事務局 運輸部 小谷委員	① 国土交通省の方でもその認識は前からあって、平成 26 年 7 月頃から旅客自動車運送事業の運転者不足に対する施策という形で全国的に取り組んでいる。国としては直接的に地域等に踏み込めない部分があるのでそれを動かす形であったり、方法で説明をする。県の方でも様々な施策を打って頂いているということなので、国としては県と連携して支援していくつもりである。	
私鉄沖縄県労働組合連合会 喜屋武委員	① 私たちは乗務員で構成している組織だが、今回消費税が上がる中で、乗務員の賃金待遇に改善できるかまだまだわからない所ではあるが、なんと言っても、交通産業というのは長時間労働、不規則労働といった中で募集しても人材が来ない、若い人が免許を取得しない、ということがあるので、県内でも、免許取得は 8 割方が 60 歳以上である。沖縄県の公共交通路線を如何に維持するかというのは補助制度等も含め今後考えていければと思う。	

■議案①：仮称：てだこシティー・AI オンデマンド型乗合サービスについて（資料5）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
沖縄県土木建築部 中部土木事務所 真栄里委員	① 資料の最後のページに本会議での承認事項があって、承認事項のタイトルが「仮称：てだこシティー・AI オンデマンド型乗合サービス」とあるが、この会議ですずっとやっていたのは、ルートが2つあって、その実証実験の話であったが、昨年度計画した実証実験のルートでバスをジャンボタクシーに替えるという話なのか、それとも AI オンデマンド型乗合サービスで実施するという事で承認を得ようとしているのかわからないので教えて欲しい。 ② タクシー協会に確認したいが、1 点目として、このAI システムというのは新たに開発するのではなく既存システムを使うのか、2 点目に実現に向けた課題はあるのか。3 点目にいつ頃できるのか教えてほしい。	（事務局） ① 今回のてだこシティー・AI オンデマンド型乗合サービスというのは、先程の補助メニューの中で、ハイヤー協会と浦添市も一緒になって、この内容でエントリーしたいという方向性でいる。結論から言うと、昨年度計画したバスルートを走らせるのではなくて、浦添市全域を運行するという内容である。市内全域 300 円という形で、車両はジャンボタクシーを使って、オンデマンド型のサービスを使ってやっていきたいという内容の趣旨で、ルート 1、ルート 2 とは別と考えてもらいたい。これも将来的にはバス事業者の運転手確保に向けての取組等を当然市も一緒に取り組んでいく。その辺も見据えながら、コミュニティバスについても考えて行きたい。 （津波古委員） ② 結論から言うと、浦添業者間（11 業者）で、非常に意欲的に今実現に向けて取り組んでいるところである。協会としても、何らかの形でタクシーもお役に立てることができないかというところで話をしてきた。ちょうど、モノレールの延長が 10 月から始まるということで、結節も含めて、バスの実証と別の形で浦添の事業者がこういう形ができないかということを以前から検討してきたことが、現在、バス事業者の方も厳しいというような状況になったので更に意欲的に進めたいと思っている。

		ご質問があったシステムについては、イメージとしてはタクシーの配車アプリのイメージで更にA I 機能を使って配車予約を行う。なお、システムは開発がほぼ進んでいる状況にある。補助金等については国の方ともいろいろなメニューをご紹介して頂きながら取り組んでいるところである。課題としては、高齢化ということもあるが、実はバスと同様にタクシーの方も乗務員が不足している。 (オブザーバー：沖東交通 東江) ② 時期については、システム自体は函館の未来シェアという会社が作成しており、実際に熊本県の荒尾市で、9月1日から今も実証実験中であることから、運行自体は可能である。ただ課題としては、車両の準備等が、浦添業者会で持っている車両だけでは間に合わない。ジャンボタクシーを保有している台数も限られているので、その準備や現金収集するための運賃箱を改造する等を考えると時期は今すぐにとはいかないが、それらを改善できるようなことがあれば、すぐにでもできると思っている。
--	--	---

一般社団法人 沖縄県バス協会 慶田委員	① バス事業者が大変ご迷惑をおかけしたというのは先程も申し上げたが、事前に「仮称：てだこシティー・AI オンデマンド型乗合サービスについて」の内容を資料として配布してあったのかどうか教えてほしい。また、AI システムというのは、タクシー事業者会が浦添に 11 業者あると、各社がそれぞれお金を導入してやるのか。浦添市内全域を 300 円でカバーすると、その中には当然路線バス事業者が運行しており、運賃 300 円となると 56 番線、58 番線より安い運賃区間設定になる可能性がある。それはバス事業者からすれば、大きな問題だという気がする。 ② 具体的にいつから始めるのか。今日決定したらすぐに取り組んでいこうという考えなのか。 ③ 以前、中城村でもタクシーを利用した交通空白地帯における取組がなされていて、これはあくまでもバスが通っていない空白地域のための運行であった。これ見ると、浦添市全域をカバーすると書いてある。ということは路線バスが運行しているエリアについてもこれでカバーするということになると、当然既存の路線に影響が出るものだろうと我々は考える。空白地帯を運行する形態であれば反対はしないが、我々と競合してやるような形態については協会としては反対と言わざるを得ない。それが答えになると思う。	(事務局) ① 資料の事前送付には実施している。なお、デマンドの導入については、実証実験においてバスでカバーできない場所はデマンド交通を検討するという考えは昨年度からある。今年度の実証実験においてバス事業者の乗務員不足の課題もあり実験実施の見通しが立っていない中で、タクシーハイヤー協会が国の補助金を民間枠でエントリーすることから、浦添市もバックアップして一緒にやっていきたいというのが今回の考えである。 ② まだ「仮称：てだこシティー・AI オンデマンド型乗合サービス」の実施は決まった訳ではない。こういう方向性でやっていきたいということで本会議ではお話を頂きたい。
------------------------------------	--	---

沖縄県土木建築部 中部土木事務所 真栄里委員	① 運輸部に聞くが、今回私としては「仮称：てだこシティー・AI オンデマンド型乗合サービス」はいい案だと思った。なお、運賃 300 円という金額は平均した場合、安いだろうなと思った。なお、バス事業者との競争の話になった場合、反対という意見は重いのか。あるいは、タクシー事業者がやりたいのならバス事業者が反対しても実施可能な話なのかこの辺が分からない。 ② 感想であるが、今後は I T の進化で 5 G 等に時代が変わったらコンピューターも変わるという話があり、自動車は 50 年後、60 年後の将来自動運転になるかもしれない。その時には運転手は不要で、車が家の前に迎えに来てもらってという世の中になると考えられるため自分としてはそういう部分も見据えたシステムだと思う。資料から、将来は電気自動車等、先を踏まえて自動運転技術の導入も考えていくという話なので、未来に向けた第一歩として良いシステムであると思った。	(小谷委員) ① バス事業者やタクシー事業者において運転手不足等、様々な要因で交通空白地帯が出ている。これを補完しないといけない。これは国、県の政策もみんな一緒である。そのため、一事業者に任せるのではなく国としてきちんと補完していく。なお、運賃が適正かどうかというのは本会議の中で決めることである。その中で、バス協会が反対した場合一方的にタクシー協会が手を上げたからできるという訳ではない。この場の合意形成が必要だということは言えると思う。 (オブザーバー：しまたて協会 上間) ① 今回、承認事項という形でデマンド交通の話をさせて頂いているが、まず、公金、補助金の申請をさせて頂きたいという意味での承認事項である。実際にエリア、運賃等がこれで良いのかということは、バス事業者、タクシー事業者の合意形成が必要である。例えば糸満市では、タクシー事業者に配慮して、フルデマンドのドア to ドアでどこでも乗れるが、それではタクシーと全く一緒になるということで、バス停をわざわざ設けてそこでしか乗り降りできないという差別化を図った。例えば今日この内容で合議を頂いて、最終的には合議証明書をつけて運行申請を出す、その意味での承認ではない。実際補助金が下りた時には改めて話し合いをして、解決策を見つけていきながら、合議を得て、運行申請して実証実験に持っていくという形になると考えられる。
---------------------------------------	---	--

一般社団法人 沖縄県バス協会 慶田委員	① この議事に関しては規約で見ると過半数の議決をもって承認されるとなっている。我々バス協会及び事業者は人数が少ないため当然過半数で可決されると思っているが、申請にあたっては浦添市内全域、これを謳ったうえで申請を出すことになるのか。我々としては路線バスに競合しないような空白地帯でのデマンド交通については反対する理由は全くない。しかし、厳しい中で路線を維持している事業者のことを考えれば、やはり競合することについてはある程度ダメージがあるだろうという認識のもとに先程から反対と申し上げているだけで、市内全域とは書かずにどうにか表現を変えて申請はできないものか。今一度再考できないか。 ② 路線バス事業者がどんどん減ってきているのは事実だが、しかしそれは県とも国とも一緒になってどうにか底上げしようと、公共交通を展開しようという努力はしている。しかしそこで競合することによって、それ以上に減るのも事実。国土交通省の通達か何かでコミュニティバスを走らせる場合には、既存の路線バスと競合してはいけないと定められている。既存路線バスと繋げるような路線の切り方なら良いが、競合してはいけない。既存の路線バスに影響が出ないように配慮してデマンド交通を実施して頂きたい。浦添を運行している４事業者、琉球バス、那覇バス、沖縄バス、東洋バス含めてこれを事前にもう一度説明をして頂きたい。それから次の段階に進めて頂きたい。	(事務局) ① そのようなご意見が出てくると思っていたが、現実問題、公共交通利用者そのものが減少している。この現実が赤字を招いているということが考えられ、これはバス事業者、タクシー事業者がそれぞれ公共交通を展開することによって市民が公共交通を利用し、これをもってバス停に行って乗ってもらえるよう、複合的に公共交通利用者が増えていくようにしなければ、問題解決も厳しいのではと考えている。新聞報道でもあったが、市内を走っている路線バスが減便になっていると、バスに乗れない人たちが多く発生してしまう。このような方々を拾わないといないとなった時に、デマンドタクシーでカバーするという方法も考えられる。現在、タクシー事業者が検討しているデマンド交通の計画においては、市内のみでの運行であるため、もし那覇に行きたい場合、那覇を通る路線バスに市民が行けるような仕組みづくりをこれから一緒になって検討していくということ大事なのではないかと考えている。料金、区域も踏まえて、事業者も一緒に丁寧に検討していきたい。
------------------------------------	--	---

沖縄県土木建築部 中部土木事務所 真栄里委員	① 本会議での承認事項は、バスでの実証実験は厳しいという現状を踏まえて、まずはタクシー協会からエントリーのあった方法で実証実験の実施を目指すということである。しかし、実証実験であるが運行エリアを浦添市全域と書いてしまったらバス協会の立場があるから、言葉を替えて浦添市の空白地帯のカバーやモノレールとの結節等、言葉をもう少し替える方向で検討した方が良いのではと思う。	
沖縄総合事務局 運輸部 小谷委員	① バス協会の方から色々提案はあると思うが、国の許認可する立場としては、もちろん公共交通機関はどうしても必要である。公共交通機関の確保という意味では国の政策をきちんとやって、先程も説明したように、交通弱者、交通空白地帯等々の解消に向けて国も努力していく。そのため、先程も言ったように、コミュニティバスとして、公共交通空白地帯に白ナンバーのバス、もしくは路線デマンド型を導入してはどうかと考える。この基本になっているのは何かというと、交通弱者、交通空白地帯の補完である。協会が言う競合はできるだけ避けて欲しいというのも充分わかる。それをどう踏まえて、事業に発展していくのかというのは、浦添市側が提案をされて、その中でベストな状況が出てくるのだろうと思う。こちらとしては、できるだけトラブルは無い方がいいので、上手くやっていけるように説明を頂きたいという部分もわかるし、浦添市も減便になってどんどん交通弱者が増えているといった	

	中でどうにか改善しないといけないというのも両方分かるので、その中で国も含めてご相談に乗ればと思っている。	
浦添市都市建設部 下地委員	① 公共交通会議の中で、これまでモノレールが10月1日にいよいよ来ますよというところがあり、補完する意味で市内をコミュニティバスが22年に実験した頃から市民の方から期待されていて、動いてきたところである。競合してはいけないという意見も踏まえながら昨年度まで皆さんの意見を聞きながら進めてきた。今回新たなデマンドの話も出ているがコミュニティバスについて、それをやめるということではない。やはりそれは必要だということは認識している。現在、運転手不足をどのような形で市の方から提案することができるのかと事務局と一緒に考えていく所なので、バス協会の方とも一緒に考えながらやっていく。ただ、現状として、モノレールはきたけど駅から移動できないという課題や、もともと空白地域においては高齢化も進んでおり免許返納者も増えてきてその中で移動ができないという課題から、早めにコミュニティバスを動かして欲しい等いろいろ意見として挙がってきている。そのような中で今できるところを解決していく必要があり、今回の提案もあるので、ただコミュニティバスを辞めるというのではなくてそこも含めて一緒に考えていきたいところ。その辺は皆さんのご意見を聞きながら一緒にやっていければと思う。	

沖縄県土木建築部 中部土木事務所 真栄里委員	① 承認事項とあるが、予算要求するための日程は大丈夫であるのか。承認は本日の会議で決めないといけいいのか次回までに時間があるのか。タイムスケジュールが分からない。 ② タクシー協会に確認したいが、浦添市全域と書いてあるが、浦添市の公共交通空白地帯ではよろしくないのか。	(事務局) ① 国の補助メニューで、民間がエントリーできるという枠の方にハイヤー協会がエントリーしたいというお話を頂き、本来ならコミュニティバスを進めることと、この事業を一緒に出来ればベストだったが、少しコミュニティバスが足踏み状態の中であることから、公共交通会議の場で合議を諮り、一緒になってエントリーしたいということである。本議案の内容で承認を頂きたい。ただし、決まらない場合、予算はつかない。 (津波古委員) ② 資料5の7頁の中で目指すところのお伝え不足があると思うが、コミュニティバスが運行できないからといって、全域をやりたいということではなく、システムの運用上で、その区域内の中でリクエストがあれば、相乗りして頂いて目的地まで行くという関係上、どうしても重複する所が出てくるといことが考えられる。その辺り調整が必要だと思う。 (オブザーバー：しまたて協会上間) ② デマンドという手段をどこにあてていくか、地域全域なのかもしれない、公共交通空白地域にするのかという内容については本来はここで議論をして、みんなで決めてやっていく所である。よって、その話をタクシー事業者に聞くのではなく、どこがいいのというのは皆さんとこの場で議論させて頂きたい。本日の会議では、申請をするというところに重きをおいて考え
---------------------------------------	--	---

		て頂いて、バス事業者と今後も話し合いを進めながら、事業としてのすみわけも当然考え、その影響の度合いも見つつ進めていくべきではないかと考えている。
沖縄総合事務局 運輸部 三宅委員	① 先程、慶田委員から交通会議は過半数でという話が出たがその部分に関しては、先程お話もあったようにきちんとその地域の交通事業者も含めて議論して頂きたいと我々も思っている。もう一つ先程から承認事項でもめているが、今回補助申請するにあたって、内容まで決まっていけないのは当たり前だと思う。区域、運賃にしてもここで今決めるなんていうのはできる話ではないので、あくまでも運行条件は案であって、申請にあたってはそこまで細かいところまで求められてないのではないかと思う。それで言うと、ここで承認して頂かないといけないのは、内容を検討して良いですかというところだけなのではないか。例えば運行エリアを浦添の区域にしておき、このような形の方向性で少し検討を始めても宜しいですかというので良いのではないかと思う。	(事務局) ① そのとおりである。あくまでも今回はこういった案がハイヤー協会から出てきたので、市としても補助したいということでエントリーするにあたって、どういう風にやるのか方向性を示しておくべきだろうということである。情報提供ではないが、一つの方針を示させて頂いた。実際、本案が通ったあかつきにも、公共交通会議をやらないといけないという話は市の方でもやっているの、バス事業者をおいてけぼりにするつもりは全くない。この辺りはこの会議の中で調整していくべき案件だと考えている。

沖縄総合事務局 南部国道事務所 川崎委員	① 基本的なシステムだが、3 頁目に絵で描いてあるが、2 人の方が一緒に乗車することで2 人とも 300 円を支払うということで良いのか。また、予約するということだが、1 人が予約して、誰も相乗りする方がいなかったらこの方は 300 円でそこに行けるということなのか。その場合タクシーよりも安くなるが。 ② 時間は乗りたい人が希望した時間で予約することができるのか。	(事務局) ① 今おっしゃった通りで、基本的には乗合をされた方々で、乗車は最大 9 人可能であるが、1 人乗っても 9 人乗っても一人一人は 300 円という形である。デマンドの一つの課題として、相乗り率をいかに上げるかということが大切な条件となってくる。よって、市としても相乗り率、一番いいのは 9 人であるが平均 5～6 人を目指すことが運行には必要だと考えている。 ② 基本はシステムや場所にもよるが、30 分前であったり、1 時間前、2 時間前の予約であったり等もあり得ると思う。
浦添市社会福祉 協議会 又吉委員	① バスの場合は障害者割引価格になっているが、この乗合の場合は一律 300 円で障害のある方からも徴収になるのか。	(事務局) ① 今の段階ではとりあえず一律 300 円で考えている。ただ今後の利用状況等も含めて、運賃は検討していく必要があると考えている。
浦添市副市長 大城会長	① 本日はオンデマンド型の乗合システムについて、タクシー協会の方が手を上げたいということで、委員の承認を頂くということでよろしいか。バス協会からもあったように、ルートの件等があるため、それについてはまた今後調整させて頂く。とりあえずは補助メニューがあるので、そこに浦添市の現状を考えた場合、コミュニティバスの運行がなかなか難しい状況である。その中で、市として交通弱者の方をいかに減らすかという観点からも、タクシー協会が手を上げているのでエンターリーするというについて如何であるか承認を本会議で諮りたい。	(各委員) ① 異議無し。 ※バス事業者（4 社）及びバス協会は除く

	② 過半数以上の方が手を上げているため、応募を承認するということが確認できた。事務局を中心に調整についてはしっかりとやっていただきたいと思う。	
--	---	--

■その他：交通エコロジー・モビリティ財団による助成金採択について（資料6）

発言者	主な指摘・意見	回答・対策方針など
浦添市老人クラブ 連合会 金城委員	① 運転手不足の件だが、最初からコミュニティバスをやるのに 20 人集まるか懸念していたが、やはり運転手がいなければ実証実験は頓挫するのではないかなと思う。以前から考えていたが、高齢者、子育て中の女性等をどうやって就労させるかを考えてほしい。浦添市の自治会長は結構バスの免許を持っている人が多い。リタイアした人も地域で運転していた人もいるので、この人たちをどうにか取り込めないか。コミュニティバスについて路線バスよりはこれは楽しそうだなと思った。浦添市内を回るから私も立候補してみようかという思いもあった。周遊することによって、孫たちにじいじはこういう仕事をしている姿を見せられる。もう一つはこうして地域のパトロールも兼ねることができる。しかし、新聞にもあったがネックなのは重労働である。タクシーもそうだと思うが、私としては朝から夕方までやるのはきつくてダメ。事業者の方も皆さん考えてほしい。バス、タクシーの事業者だけでなく働き方、どのようにして就業してもらうか。運転に関しては自動運転、AI もあるので将来これが出てくると若い女性でもできるだろう。運転手	(大城会長) ① 実は市の中でもどうしたらコミュニティバスを運行できるかどうかというところで、例えば市役所のOBにも資格を持った方がいるので、その先輩たちに浦添市のために一肌脱いでほしいということで、一本釣りをするのはどうかと今考えている。

	の就業形態のイノベーションもやった方が発展していくのではないかな。例えば朝、午後の少しの時間に働かせてもらえればいける。仕事をしたい人がいっぱいいると思う。給料はそんなになくてもいいと思う。運転手をどういう風に育てるか考えないといつまでたっても確保できないのではないかな。確保したところで離職するのではないかなと思う。運転手の話は一番重要だと思うので、行政も事業者と一緒に就就業形態を考えていかないといけないと思う。	
浦添市副市長 大城会長	① コミュニティバスの運行に際して乗務員が 20 人必要であるという話があるが、1 ルートで 10 人必要であると思うが、これは 10 人以下の場合無理なのか。10 人というのは絶対条件なのか。金城委員が言うように時間を区切ってというのも方法として考えられるのかどうか教えて頂きたい。	(バス協会：慶田委員) ① 20 人というのはバス事業者に照会をしたうえで 20 人必要だという事業者からの回答である。運行開始から終了時間まで交代運転手や休憩を入れながら 10 人、10 人必要というのは事業者が算出した数字である。具体的には事業者が詳しい。 (那覇バス：仲間委員) ① 今回 10 人、10 人となっているのは車両自体が各ルート 4 台ずつ必要であり、運転手は 1 台あたり 2 人と交替補助として各ルートにプラス 1 人必要ということで 10 人ずつで算出している。1 ルートにつき運転手 10 人と車両 4 台を使用する事にこだわらないということであれば、その必要な人員をある程度抑えることができると思う。その中でお話を頂ければ前向きに検討させて頂く考えでいる。

		(事務局) ① 浦添市も乗務員募集のぼりを作成している。なお、乗務員を引き受けても継続してもらわないと意味がない。人材不足となると事業者だけにお任せする訳にはいかなくて、市の方で集めるぐらいの努力をしないと継続はできないと当然思っている。高齢者の方や主婦層等、柔軟な働き方改革が色々出てくるのであれば、当然行政も事業者も一緒になって取り組んでいくのが大前提になっていくと思う。
私鉄沖縄県労働組合連合会 喜屋武委員	① 1 ルートにつき人員が 20 人というのは厳しいということなので、仮に 10 人は確保できるという場合、ルート案は空白地帯を一気に埋めるのではなくて可能な範囲で実施してはどうかと考えるが、如何であるか。	(事務局) ① これまでの会議の中でバスの運行本数は 1 時間に 2 本は欲しいということが大前提にあった。仮に、実証実験時のバス運行時間を、18 時までとすると乗務員の人数を抑えて実証実験ができる可能性は出てくるため、検討して行きたいが、会議の場でまた諮る必要がある。 (大城会長) ② 引き続き事務局側で内容を検討し、案が固まった後、委員の皆様に報告して承認を得るという流れで進めさせて頂く。