

第2回京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化特定地域協議会 議事概要

○日時 平成28年9月23日(金) 14時00分～15時23分

○場所 神交共ビル9階大会議室

○出席 京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化協議会委員名簿、配置図参照

○資料

<資料>

資料1：京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化特定地域協議会設置要綱(案)

資料2：京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化特定地域協議会特定地域計画(案)

資料3：特定地域及び準特定地域の協議会に関する国土交通省としての考え方について

資料4：特定地域計画の認可基準について(公示)

資料5：事業者計画の認可基準について(公示)

資料6：特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法に基づく営業方法の制限に関する取扱いについて(公示)

参考資料1：各事業者の削減車両数の算出方法

参考資料2：供給削減実施までの流れ

○開会

【会田専務】・開会 ・司会者自己紹介 ・協議会成立報告(京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化特定地域協議会設置要綱第5条第16項) ・協議会は原則として公開とする規定と報道関係者終了まで入室可の説明(京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化特定地域協議会設置要綱第5条第15項) ・報道陣の冒頭のみ写真撮影のお願い ・資料過不足の確認 ・新メンバーの紹介：土生委員(設置要綱第4条(2)タクシー区分)、人事異動等により変更となった方々の紹介：神奈川県県土整備局都市部交通企画課長 福島委員、本日は、所用のため、代理で金岡主査様ご出席、横浜市道路局計画調整部企画課交通計画担当課長 井上委員、本日は、所用のため、代理で鹿島 様ご出席、横浜市都市整備局都市交通課長 松井委員、本日は、所用のため、代理で遠藤 様ご出席、神奈川個人タクシー協同組合理事長 橋本委員、横浜商工会議所専務理事 荻島委員、神奈川県警察本部交通部交通規制課長 渋谷委員、本日は所用のため、欠席、神奈川労働局労働基準部監督課長 田沼委員
それでは早速議事に入りたいと思います。ここからの進行は、会長にお任せ致します。岡村会長よろしくお願い致します。

【岡村会長】 それでは、議事に入ります。昨年9月30日に第1回の「特定地域協議会」を開催し、1年が経とうとしております。この間、本協議会の下部組織であります分科会におきまして、「特定地域計画(案)」の検討を4回にわたり行い、計画案が固まったことから、本日は皆様にお集まり頂いたところであります。限られた時間ではありますが、特定地域計画(案)に対する忌憚のないご意見を頂くとともに、議事の円滑な進行にご協力を賜りますようよろしくお願い致します。それでは「議事次第」にしたがって進行させていただきます。

議題(1) 京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化特定地域協議会設置要綱の改正について、

を事務局より説明をお願い致します。

【会田専務】 それでは、資料 1「京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化特定地域協議会設置要綱（案）」をご覧ください。変更内容についてご説明させていただきます。変更内容については、赤字で示してございます。第 4 条第 1 項「(2) タクシー事業者等」の区分におきまして、⑩「関東中央交通株式会社 常務取締役」と⑱「株式会社クワハラ 常務取締役」より構成員からの脱退の申出がありましたのでご報告致します。また、先程ご紹介致しました「神奈中ハイヤー横浜株式会社 代表取締役」より加入の申出がありましたので重ねてご報告致します。

以上、設置要綱の改正について、説明させていただきました。

【岡村会長】 ただいま事務局より「設置要綱の改正について」説明がありましたが、本件につきましては、新たな構成員の加入・脱退でございます。設置要綱第 4 条第 2 項の規定によりまして、任意に加入又は脱退することが出来るとなっておりますので、特段ご意見はないという事でよろしいでしょうか。

***** 異議無しの発言 *****

それでは、設置要綱の改正につきましては、原案のとおり承認とさせていただきます。

次に、議題 (2) **京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化特定地域協議会特定地域計画（案）の議決について**、を事務局から説明をお願い致します。

【会田専務】 それでは、「京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化特定地域協議会特定地域計画（案）の議決について」をご説明致します。冒頭、会長からもお話しがあったとおり、昨年の第 1 回協議会以降、4 回の分科会を開催し、特定地域計画の案が作成されましたので、本協議会において、ご承認頂きたいと思っております。特定地域計画（案）につきましては、事前に資料配付をさせて頂いておりますが、改めて計画（案）につきまして、ご説明させていただきます。特定地域計画（案）の構成としては、前半後半に分かれています。前半部分は、1 ページから 5 ページ目がタクシーの現状等を記載しております。例えばタクシーの需要の減少があり、平成 13 年度は、年間 9 千万人、1 日当たり 25 万人を輸送していました。しかし平成 27 年度では、年間 6,640 万人、1 日当たり 18 万人で 26%の減少となっております。平成 14 年の規制緩和により車両が増加したため、当時 92%あった実働率が、現在では、78%と約 2 割減となっております。運送収入は、隔日勤務で、1 日当たり 44,000 円の売り上げが、現在では、38,000 円と下がっています。また実車率は当時 44%だったものが、現在 41%程度と実車率が下がっています。運転者の労働条件が下がっているとありましたが、厚生労働省の賃金構造基本統計調査によりますと神奈川の運転者の年収は平成 4 年の 480 万円がピークで、平成 27 年度は 400 万円程度であり、神奈川県全産業と比べますと 130 万円ほど少なくなっております。また高齢化の進捗により昭和 51 年当時は、平均年齢は 39.3 歳でしたが、平成 27 年は、60.1 歳であり 60 歳を超えています。その中でも 65 歳以上が約 4 割を占めている状況です。1 から 5 ページまでは、そのような内容を記載しております。6 から 10 ページは特定地域計画の目標の内容です。6 ページ①「タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり」は、東京中心で進んでいる IT 技術を駆使したスマートアプリの導入でタクシーを呼び易くするとか、初乗り距離短縮の取り組みはどうか、また、神奈川では、全

国的に先駆的に行っておりますが、ユニバーサルデザインタクシーの導入促進、ユニバーサルドライバー研修の拡大が提案されています。②「安全性の維持・向上」は、軽井沢のスキーバス転落事故があり交通事業でありますので大事です。③「環境問題への貢献」も大事で、少ないのですが電気自動車タクシーで環境の貢献をしています。④「交通問題、都市問題の改善」は、車の供給輸送力が多いので、客待ちタクシーによる渋滞発生の交通環境の悪化を改善しなければなりません。⑤「総合交通ネットワークの一員としての機能の向上」では、タクシー事業者が、自治体の認識が薄いのではないかとこのところ、タクシーの位置づけを高めてタクシーの活躍を自治体と連携して行くべきとの内容です。⑥「観光立国実現に向けた取組み」は、京浜地区中心から取り組んでいる観光タクシー認定ドライバー制度とともに羽田空港との関係で多くの荷物を載せる事が出来るワゴンタクシーの拡大を進める。⑦「防災・防犯対策への貢献」、⑧「タクシー運転手の労働条件の悪化の防止、改善・向上」は、先ほど申しましたとおり、年収が低いので、いかに上げて行くか、また、女性運転者を雇用出来る環境づくりが必要ではないか。⑨「事業経営の活性化、効率化」は、そのような計画を取り組んで行くという内容になっています。ただし、最終的にそれを実現するには、タクシーの供給輸送力が多すぎるので供給過剰状態の解消及び諸般のタクシー問題の改善に努めるべきであるという内容で括っております。後半の部分になります。特定地域計画

(案) 11 ページに入ります。削減方法につきましては、全日、同一車両を休車させる営業方法の制限となります。休車の方法は、12 ページ②「供給輸送力の削減の方法」の3つ目の黒ポツに記載されています平成 28 年 4 月 11 日付けに一部改正されました資料 6 の「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法に基づく営業方法の制限に関する取扱いについて」の通達第 2. の規定により保険料、車検代等のコストが掛からないナンバーを切ってしまう休車とナンバーを切らない単なる休車を事業者が選択出来る内容となっております。次に個人タクシー事業者の削減車両数についてですが、個人タクシー事業者は許可等を受けた際に条件が付されております。この条件の内、「月に 2 日以上定期休日を定めること。」とされておりますので、年間の最大稼働日数が 341 日となります。この日数に適正車両数との乖離率 7.4%を乗じると、年間 25.2 日となり、月当たり換算（切り捨て）で 2 日となりますので、先程申し上げました条件に付された月当たりの定期休日 2 日に加えて、休車を 2 日実施するということとなります。法人タクシーでは、運行可能なタクシーにステッカーを貼付する事とし、個人タクシーでは、休車日を記載した統一規格の表示板を車外から見やすい位置に掲出することにより、供給輸送力の削減を担保していくこととしております。法人の供給削減内容が後回しになってしまいましたが、説明させていただきます。法人タクシーの適正化は、11 ページの 3. ①により削減目標を国が定めた適正車両数の上限値に向けて、取り組んで行くこととしております。法人タクシー事業者の削減車両数については、同じく 11 ページの①-1 以降に記載しておりますが各事業者の 20 年 7 月、21 年 10 月、26 年 1 月の各時点において最多となる車両数を各事業者の基準車両数とし、その合計が京浜交通圏全体の基準車両数としますと 7,743 両となります。国が定めた適正車両数の上限値 6,379 両に対して、京浜交通圏全体の基準車両数 7,743 両との乖離率が 17.62%となり、その乖離率から各事業者が今までに実施してきた削減率を差し引いた率

を各事業者の基準車両に乗じて算出した車両数（切り捨て）が各事業者における削減車両数としております。具体的には、参考資料をご覧ください。この資料は、各事業者の削減車両数の算出方法となっております。例えば、右上の枠は、基準車両数が80両、現在の保有者両数が70両とした場合の算出方法を示しております。今までの削減率は、10両削減しておりますので、 $10 \div 80$ で12.5%実施済みとなり、先程申しましたとおり全体で17.62%の削減を目標としておりますので、17.62%から実施済みの12.5%を差し引いた5.12%をこの事業者の削減率とし、基準車両数の80両に5.12%を乗じて切り捨てた4両を削減していく事になります。なお、13ページの「タクシー事業者が各々削減すべき供給輸送力及び供給輸送力の削減方法」の2つ目の黒ポツ、なお書き以降に記載しているとおり、法人タクシー事業者各社が具体的に削減する車両数の一覧表を本特定地域計画（案）の最後に添付しております。この一覧表に記載している基準車両数及び削減車両数は、本年6月30日現在のものでありまして、それ以降の減車や、譲渡譲受等により基準車両数及び削減車両数が既に変更となっている事業者がございますので、予めご了承願います。そうした事業者の情報につきましては、運輸支局から情報提供して貰うことで、事務局においても変更のあった事業者と共通認識のもと、一覧表を適切に管理するとともに、協議会開催時には皆さまに情報提供して行きたいと思っております。以上が適正化に関する計画案であります。次に活性化についてですが、活性化は本特定地域計画の目標を達成・実現するため、適正化と相まってタクシー事業者が主体となり取り組むべきものであります。特定地域計画（案）の13ページ以降に特定地域計画の目標の項目ごとに活性化措置を記載しておりますが、本計画（案）につきましては、平成22年3月23日（一部改正：平成25年3月8日）に定めた旧計画の活性化措置を土台とし、現状に合わせて加筆修正等を行ったものでございます。特に今回新たに加えた項目としましては、13ページの①「タクシーサービスの活性化と良質なサービスが選ばれる環境づくり」においては、「初乗り距離を短縮した運賃の検討」、15ページの「SNSによるタクシー業界PRのための動画配信」、16ページ②「安全性の維持・向上」においては、「デジタルタコグラフの導入」、「映像型ドライブレコーダーの導入」、18ページの④「交通問題、都市問題の改善」においては、「客待ちタクシーによる道路混雑防止のための対策（ショットガン方式の導入）の構築と徹底」、「鉄道駅等の混雑防止のための対策としたナンバープレートによる乗り入れ自主規制の導入、拡充」、19ページの⑤「総合交通ネットワークの一員としての機能の向上」においては、「高齢化社会に対応したオンデマンド型乗り合いタクシー等の幹線輸送を補完する支線的輸送の体制の構築」、20ページの⑥「観光立国実現に向けての取組み」においては、外国人対応のアプリ、かながわ観光タクシー認定ドライバーで国内外の需要を果たす。ワゴン型タクシーの導入、21ページの⑦「防災・防犯対策への貢献」においては、タクシー協会作成の「タクシー災害対策マニュアル」を活用した運転者教育の実施をして頂きたい内容です。こうした適正化及び活性化の取組みについて、タクシー事業者をはじめとする関係者が積極的に実施する事により、タクシーの諸問題が改善されるとともに、利用者利便の向上が図られるものと考えております。以上、特定地域計画（案）の説明となります。

【岡村会長】 ありがとうございます。ただいま事務局から説明のありました特定地域計画（案）につきまして、何かご意見等はございますか。

【関委員】 川崎タクシーの関です。川崎市の加藤課長が欠席ですので、私の方から活性化の1つの例として、UDタクシーに係わる川崎市と私どもの取り組みについてお話し致します。超高齢化社会の到来により、国も補助金で後押しして頂きUDタクシーの必要性が叫ばれています。しかし、なかなか導入が進まなかったのは、街を流しても手を上げてくれない為に、ドライバーがUDタクシーに乗りたがらなかった事が大きな理由です。それを解決するため川崎市では、駅の乗り場ではUDタクシーが先頭に付けるように、業界がルールを作り、その上で市内の主要駅の乗り場を整備していただく様に、3年前の平成25年7月に川崎市市長とタクシー協会川崎支部長と協定書を結びました。一方私どもは、5年以内にUD車を全車両数の10%導入する事を約束しました。その結果、川崎駅東西、新川崎駅、武蔵小杉駅、溝の口駅、登戸駅が整備されております。残っているのは、新百合ヶ丘駅ですが、来年早々に工事に入ると聞いております。東京オリンピック、パラリンピックの開催決定通知が追い風となり、自動車メーカーも既に、日産自動車は、タクシー用セダン車は造らずにUD対応車に切り替えておりますし、トヨタ自動車も来年の秋から同様な対応をとると発表しています。更に川崎市は去年1月に、売り込み中の工場夜景にUDタクシーを使って障がい者、高齢者の30組を川崎市が招待するという企画を実施し、大反響となりました。これは究極のUD社会のあり方を川崎市が先取りしていると感じています。即ち、障がい者、高齢者の方々が家に閉じこまらずに、買い物や旅行等に出掛け、健康寿命を延ばして元気に老後を過ごす事を考えている訳です。そして今月の11日の日曜日には、飛び地で山坂が多く、路線バスも走っていない川崎市の麻生区岡上西地区において、小田急線鶴川駅までの全国初のUD車を使ったコミュニティ交通の出発式を行いました。7つの停留所を設置して400円（障がい者、高齢者300円）でデマンド型乗り合いタクシーの実験を3カ月間行います。ドアツードア更にはベットツーベットのUD車を生かし、隠れた需要を掘り起こしつつ、地域社会に貢献して行く事が私どもの考えるところです。今後も全国に先駆けて取り組んでいる川崎市と手を携え乍ら、進んでいく所存です。以上報告です。

【岡村会長】 ご紹介ありがとうございました。ご質問、ご意見、ご紹介ありますでしょうか。

【金岡代理(福島委員)】 神奈川県交通企画課の金岡と申します。最終的に450台削減になると思いますが、同じ横浜の中でも削減を多くする地域、少なくする地域と事業者の方が選んで行くと利用者の方が地域によってはタクシーが少ないという事が発生しないのか、どなたがどの様に確認をするのですか教えて頂ければと思います。

【会田専務】 先ほど、申した通り上限下限の適正車両数があるのですが、国の方も上限、削減の少ない方でやってもらうと言っておりますので供給輸送力の影響を考慮しているという事があります。京浜交通圏の場合は、本来515台の削除ですが、450台を削除しますので、輸送力には影響がないと考えております。

【岡村会長】 地域的な偏りがあるかは、特別なチェックはしないが、懸念のあった問題は、生じないと考えているというお答えですか。

【会田専務】 その通りでございます。

【金岡代理(福島委員)】 そのような意見が、県や市町村に入った場合は、この場を通じて利用者の不便さをお話しさせて頂いて、見直しをして頂けるのですか。

【会田専務】 元々、特定地域というのは、車が供給過剰すぎるので削減する事が目的です。急な雨等で、旅客が集中して車が足りなし事があるかと思いますが、一時の需要に合わせてタクシーを増やしたら、他の時間帯にタクシーの余剰状態となってしまいます。これは、適正なタクシー車両数の場合でも同じ事が言えます。特定地域とは、最低限の車両を削除して、適正を図る事が目的です。

【吉原専務】 A3資料の各事業者は、京浜交通圏でどこでも営業が出来ますので、運転手さんは、車がない効率のいいところに流れると、我々は、判断しています。

【金岡代理(福島委員)】 分かりました。県としては、利用者の不便の無い事が一番重要ですので、そこだけは、きちんとして頂ければいいと思います。情報提供ですが、UDタクシー等、福祉タクシー車両を新車で購入された場合は、自動車取得税、自動車税が一部減免となる制度がありますので、自動車税管理事務所へお問い合わせ下さい。よろしくお願ひいたします。

【岡村会長】 ありがとうございます。地域によっては、車がつかまり難い状況があるかもしれませんが、駅に待ち空間がなくタクシーが入れない事があれば、活性化の話になると思いますが、利用者に使い易く、タクシードライバーも旅客をつかまえ易いような環境をつくる事も重要な事です。駅までの道が狭くタクシーを乗りたくても乗れないという状況は活性化の施策で取り上げて欲しいと思います。他は、いかがでしょうか。

【岡村会長】 それでは議決に入る前に、議決方法について事務局よりお願ひ致します。

【会田専務】 議決方法についてご説明致します。資料1の設置要綱4ページ下段第5条第11項(3)をご覧ください。特定地域計画の作成の議決方法が記載されております。議決要件を要約しますと、①地方公共団体の構成員すべての合意、②京浜交通圏内のタクシー協会の構成員の配置車両数の過半数の合意、③労働組合構成員の過半数の合意、④地域住民(商工会議所)構成員の過半数の合意、⑤京浜交通圏内のタクシー事業者配置車両数の2/3以上の合意、⑥京浜交通圏内のタクシー事業者区分ごとの配置車両数の過半数の合意、⑦関係行政機関すべての合意、⑧設置要綱第4条第1項(5)の構成員の内、関係行政機関を除く構成員の過半数の合意、⑨設置要綱第4条第1項(5)の構成員の内、特定地域計画に定められた事業の実施主体とされたものの合意、以上が議決の要件となります。なお、本日、欠席となっております「川崎市まちづくり局交通政策室担当課長の加藤達也 様」及び「全神奈川ハイタク労働組合連絡会議議長の石渡伸治 様」並びに「神奈川県警察本部交通部交通規制課長の渋谷秀悦 様」からは一切の権限を協議会会長へ委任する旨の委任状をいただいておりますので、会長の判断と同様の扱いとさせていただきたいと思ひます。

【岡村会長】 ありがとうございます。それでは議決を行います。まず始めにタクシー事業者の意向について事務局より報告をお願いします。

【会田専務】 はい。それではタクシー事業者の意向についてご報告致します。事前に京浜交通圏内の法人タクシー事業者及び個人タクシー事業者に対し、書面にて特定地域計画(案)の合意に対する意向調査を実施したところ、全事業者の車両数8,993両中、7,804両(86.8%)が合意となっております。また、事業者区分ごとの合意状況は、大規模事業者2,442両中、2,254両(92.3%)が合意、中規模事業者3,282両中、3,120両(95.1%)が合意、小規模事

業者 1,170 両中、956 両（81.7%）が合意、個人タクシー事業者 2,099 両中、1,474 両（70.2%）が合意となっております。以上の結果により、タクシー事業者の議決要件であります②京浜交通圏内のタクシー協会の構成員の配置車両数の過半数の合意、⑤京浜交通圏内のタクシー事業者配置車両数の 2/3 以上の合意、⑥京浜交通圏内のタクシー事業者区分ごとの配置車両数の過半数の合意すべてにおいて、要件が整っておりますことをご報告致します。

【岡村会長】 ただいま事務局より報告がありましたが、タクシー事業者の意向としては、議決要件のすべてがクリアされており、特定地域計画（案）に合意するとの判断となりました。それでは、次にタクシー事業者の構成員以外のすべての構成員の皆さまにご確認をさせていただきます。特定地域計画（案）について、合意と判断される構成員の方は、挙手をお願い致します。

***** すべての方の挙手を確認、合意 *****

ありがとうございました。すべての構成員の皆さまが合意ですので、特定地域計画（案）につきましては、本協議会において承認されました。今後、本協議会名で関東運輸局長あて認可申請を行うこととなりますので、よろしくお願い致します。ここで、特定地域計画の承認を受けて、当協議会の事務局長であり、タクシー協会の会長でもあります伊藤事務局長より、今後の適正化及び活性化に向けた取り組み等について、一言お願い出来ますか。

【伊藤事務局長】 事務局長の伊藤でございます。昨年、8月1日の特定地域の指定を受けまして、一年前の9月30日に特定地域協議会を開催致しました。早いもので一年が経過しようとしています。その間、先ほど、ご承認を頂きました特定地域計画につきまして、分科会を開催し法人、個人、組合の皆様共々、4回の分科会を開催致しまして、特定地域計画を練って参りました。本日、改めて構成員の皆様の承認を頂きまして、ありがとうございます。今後につきましては、法律に従って計画を進めて参りたいと考えております。法人、個人の事業者は、事業者計画の認可申請、その後、供給削減の実施という事で、まだ、実際には、クリアしなければならない責任がある訳で、少なくとも平成30年7月31日には、特定地域の指定が満了となりますので、時間がありそうでないのが現状です。スピーディーに手続きを進めて頂いて、法律の趣旨に乗っ取ったタクシーの適正化、活性化の方向に進んで頂きたいと思っております。また、構成員の皆様におかれましては、引き続き協議会に対しまして、ご支援頂きますようお願いいたしまして、簡単ではございますが、事務局長の挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

【岡村会長】 ありがとうございました。タクシーが公共交通機関としての役割をしっかりと果たして行くための諸問題の解消に向け、社会に必要なタクシーとして適正化及び活性化を確実に推進して頂きたいと思っております。次に、議題（3）その他、ですが、事務局から何かありますか。

【会田専務】 特定地域計画のご承認ありがとうございました。その他についてですが、先ほど、岡村会長からも認可申請の話がありましたが、今後のスケジュールについて、オブザーバーである神奈川運輸支局から説明して頂きたいと思っております。

【岡村会長】 それでは、ご説明をお願いします。

【三上首席】 はい。神奈川運輸支局の三上です。それでは今後のスケジュールについて、説明させていただきます。参考資料2をご覧ください。この資料は供給削減の実施までの流れをまとめたものであります。本日、特定地域計画が承認されましたので、まず来月上旬頃には、本特定地域計画の認可申請を協議会名で関東運輸局長あて申請して頂きます。特定地域計画の認可基準において審査期間が3ヶ月となっておりますので、最長でも来年1月上旬頃には本特定地域計画が認可となり、同時に本計画が公表される事になります。本計画が公表されますと合意したタクシー事業者は、事業者計画の認可基準の規定により、公表後6ヶ月以内に本特定地域計画に基づく、事業者計画の認可を受ける必要があります。事業者計画の認可にかかる審査期間につきましても認可基準により3ヶ月となっておりますので、遅くとも来年3月末頃までには合意事業者各社から申請して頂き、来年6月末頃までには認可を受ける事になります。事業者計画認可後におきましては、供給輸送力削減の実施を担保するためにも本特定地域計画に記載されているとおり、事業者計画の認可後、6ヶ月以内に供給削減を実施する事になりますので、合意するタクシー事業者すべての供給輸送力の削減時期につきましても、審査期間や実施時期等を最長で捉えても、来年12月末頃までには完了するものと考えております。また、その後におきましては、一定期間の経過後に適正化及び活性化の取り組み状況につきまして、本協議会でフォローアップをして頂くこととなりますので、よろしくお願い致します。今後の流れにつきましても以上でございます。

【岡村会長】 ありがとうございます。以上ですべての議事が終了しました。本日は円滑な議事進行にご協力頂きまして誠にありがとうございました。それでは進行を事務局にお返し致します。

【会田専務】 岡村会長、議事進行ありがとうございました。また、委員の皆様方には、業務多忙の中、ご出席を頂き誠にありがとうございました。心より厚く御礼申し上げます。それでは以上をもちまして「第2回 京浜交通圏タクシー事業適正化・活性化特定地域協議会」を閉会と致します。本日は誠にありがとうございました。