

- ソフトメーターとは、タイヤの回転数ではなく、GPS情報を基に走行距離を計測し、運賃を算出するもの。
- 今般の実証実験は、ソフトメーターの正確性を確認するとともに、運用上の課題を抽出することで、今後の制度化に向けた検討の材料とするもの（現在、実証実験の結果を取りまとめ中）。

1. 実証実験の参画企業(8グループ)

- ①二葉計器(株) ②(株)ニシベ計器製造所 ③岡部メーター製造(株) ④矢崎エナジーシステム(株)
- ⑤(株)Mobility Technologies ⑥(株)JVC ケンウッド&(株)ゼンリン ⑦第一交通産業(株)
- ⑧ソフトバンク(株)&ALES(株)

2. 実証実験の概要

(1) 各社における実験

- ・令和3年10月～11月の間、各社で適宜実施し、国交省にて結果を取りまとめ。

(2) 国交省における実験

- ・令和3年11月18日（木）、各社の作成したソフトメーターを国交省が手配した車両に設置し、同一条件下で走行。
- ・これにより、各社の作成したソフトメーター相互の誤差を含めて正確性を確認。

（補足）国交省が手配した車両は、GPSの受信が困難と想定される条件（例：トンネル、山道等）も走行する。



【トンネル内】



【ループ区間】



【山間部エリア】

ソフトメーターの実証実験の様相（国土交通省における実証（11/18開催））

① 8台の車両にソフトメーターをそれぞれ設置し、同様のルートを行く（新宿駅西口付近）



② ソフトメーターを設置している様子（新宿駅西口付近）



③ ソフトメーターの設置例



④ 隊列を組んで走行する様子（高尾山付近）



ソフトメーターの制度設計について

1. 今後の作業方針

- 令和3年の実証実験では、ソフトメーターのデモ機を作成し、以下の項目の実績を提出するよう事業者に依頼している。

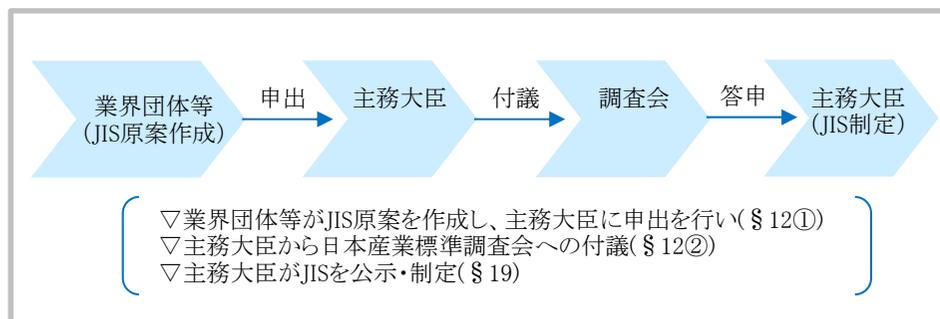
①走行距離 ②時速10km以下の走行時間・走行距離 ③運賃

- 現在、実証実験の実績の取りまとめを進めているが、今後、(1) 現行のタクシーメーターとの誤差の割合、(2) 各ソフトメーター間の誤差の割合、(3) これらの誤差が生じている原因の分析を実施していく。
- 実証実験による検証結果も踏まえ、ソフトメーターとして備えるべき必要な基本仕様について、引き続き検討を進めていく。
- さらに、実装機を作成するため、今後、運賃表示システムの検討を進めるほか、自動日報など、他の機能もソフトメーターに搭載できないか併せて検討を行う。

2. 制度設計の方向性

- 現行のタクシーメーターは、日本産業規格（JIS）を取得することで正確性を担保しており、ソフトメーターについても、JISの取得といった制度上の措置について引き続き議論を進める。

（参考①）JISの制定プロセス



（参考②）ソフトメーターの基本仕様の項目（イメージ）

①GPS情報・車速パルスの活用方法

- ・GPS情報を基に、電子地図上に位置情報をプロットして、移動距離を推定。
- ・車速パルスは、計量法との関係で、GPS情報の取得状況の判断、また、GPS情報を取得できない場合における位置情報の補足手段としてのみ利用。

②地図情報の管理機能

- ・地図情報が定期的に更新される機能の装備。

③改ざんの防止機能

- ・改訂履歴の保存など、改ざんの防止に必要な機能の装備。

事前確定型変動運賃の実証実験の概要（本年10～12月に実施）

- 事前確定型変動運賃とは、乗車前に確定する運賃を、需給に応じ、一定の条件下で変動するもの。
- 今般の実証実験は、運用上の課題を抽出することで、今後の制度化に向けた検討の材料とするもの（現在、実証実験中）。

1. 実証実験の参画企業(2グループ)

① 株式会社Mobility Technologies

- [提供方法] 配車アプリ (GO)
- [日 時] 令和3年10月11日 (月)
～同年11月30日 (火)
- [場 所] 東京都特別区、武蔵野市及び三鷹市
- [事 業 者] タクシー事業者5社 (約8100両)

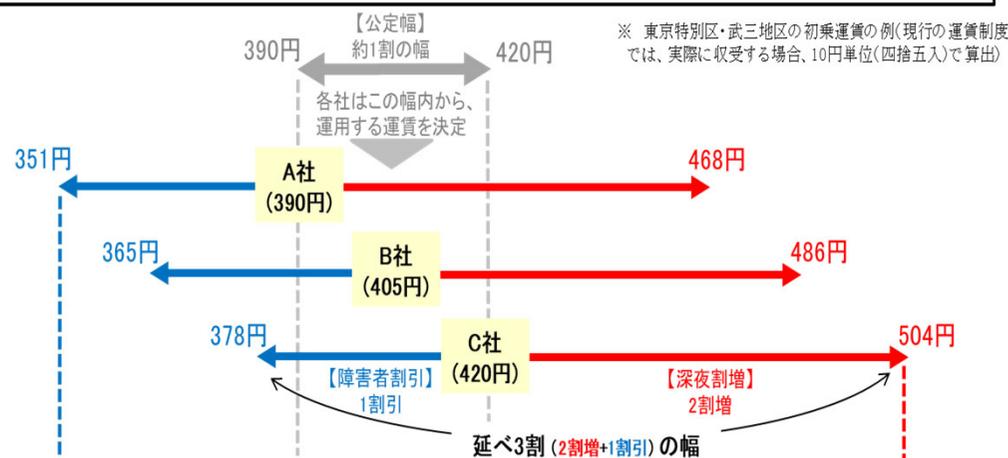
② Uber Japan株式会社

- [提供方法] 配車アプリ (Uber)
- [日 時] 令和3年10月19日 (火)
～同年12月13日 (月)
- [場 所] 東京都特別区
(北区、板橋区及び練馬区を除く。)
- [事 業 者] タクシー事業者12社 (約1000両)
- [備 考] 令和3年10月19日 (火)
～同年11月1日 (月) までは変動せず運用

2. 実証実験の概要

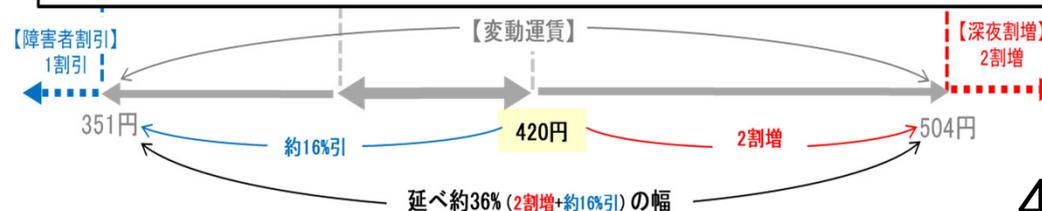
【1.現行の運賃制度】

- 各タクシー会社は、公定幅の範囲内(390円～420円)で運用する運賃を決定し、更に、当該運賃に2割増・1割引することができる。



【2.実証実験する事前確定型変動運賃】

- 現行制度下で各タクシー会社を取り得る最大・最小の範囲内(351円～504円)で運賃を変動させ、その変動させた運賃の平均単価が、公定幅の範囲内(390円～420円)に収まることを条件とする。



事前確定型変動運賃の制度の在り方について

1. 実証実験により確認すべき内容

■ 実証実験に参加したアプリ会社に対して、主に以下の項目について確認する。

[①] 変動運賃の推移

- ・ 実証実験期間中の変動運賃の推移や、その平均単価

[②] 変動運賃がタクシー事業者の経営に与える影響

- ・ 変動運賃の有無による日車營收の変化や、流し営業の利用件数の推移

[③] 利用者・運転者の意向調査

- ・ 変動運賃を利用した利用者及びその運転者に対して、アンケート調査を実施

2. 今後の作業方針

■ 事前確定型変動運賃の導入に当たっては、タクシーが公共交通機関としての役割を損なうことなく、タクシーの生産性・利便性の向上に資するものとなることが重要な課題。

■ 今後、有識者からなる検討会を新たに設置し、実証実験による検証結果も踏まえながら、制度の在り方について議論を深めていく。

IT点呼の対象拡大に向けた検討

IT点呼の対象拡大

点呼に必要な運転者の情報の提供が可能な高度な点呼機器を使用することを条件に、他営業所の運転者に対するIT点呼を行うことができるようにすることを検討



(令和3年前半)

高度な点呼機器を使用した**IT点呼の実証実験**を実施

(令和3年後半)

実証実験の結果を踏まえ、使用する**機器に求められる要件等の内容**を検討

検討状況

- 「運行管理高度化検討会」を本年3月に設置し、本年4月から実証実験を実施
- 現在実施中のパブリックコメントの意見も踏まえ、**本年末までに、使用する機器に求められる要件等の内容をとりまとめ、IT点呼の対象拡大に係る規定を策定予定**