

令和3年8月20日  
自動車局旅客課

## タクシーの利便性向上に関する実証実験 に参画する事業者の募集を行います！

タクシーの利便性向上のため、『①運賃を算出するための装置に、GPS情報を活用して走行距離を推定するソフトメータを導入すること、②乗車前に確定する運賃(事前確定運賃)を変動させるダイナミックプライシングを運用すること』について、本年10～11月(予定)に実証実験を開始いたします。

- 別紙1・2のとおり、タクシーの利便性向上のため、①ソフトメータ及び②ダイナミックプライシングについて、本年10～11月(予定)に実証実験を開始いたします。
- 実証実験への参画を希望する事業者におかれては、本年9月10日(金)までに、以下に記載する担当者にそれぞれ別紙様式のご提出をお願い致します(①・②の両方の実証実験に参画いただく必要はなく、いずれか一方の参画でも可能です)。
- ご提出をいただいた後、担当者より実証実験の内容や効果の検証に必要な作業(輸送実績等の報告や公表、アンケート調査等)についてご連絡をさせていただきます。

※ なお、実証実験については、国土交通省が委託する事業者を通じて行う場合があります。

### 【提出・問い合わせ先】

自動車局旅客課 村瀬、土肥、山本(実)  
(代表)03-5253-8111(内線 41242、41243)  
(直通)03-5253-8569(FAX)03-5253-1636  
(メール)hqt-taxi.koubo@gxb.mlit.go.jp

## ソフトメータの実証実験について

### ①実証実験の背景・目的について

- ・ 現在、タクシーの運賃は、タイヤの回転数(車速パルス)に基づき走行距離を計測する「メータ」を活用して算出している。
- ・ 他方で、タイヤの回転数ではなく、GPS情報を基に電子地図上の走行距離を推定し、運賃を算出するシステム(ソフトメータ)を実用化できないか、国土交通省において議論を進めているところ。
- ・ ソフトメータの導入により、タクシー事業者の経費削減に繋がることや、多様な運賃・料金サービスの導入が容易になり、利用者の利便性向上にも資することが期待される。
- ・ この実証実験により、ソフトメータの正確性を確認し、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。

### ②実証実験に用いるソフトメータについて

- ・ 走行距離は、GPS情報を活用して、電子地図上の推定走行距離を算出する方式とする。なお、車速パルスやジャイロセンサーについては、走行距離を推定するために補足的に用いることも可能とする。
- ・ 事業者の希望に応じて、時間距離併用制運賃(時速10km以下時に時間分の運賃が加算)も算出し、データとして取得できることとする。
- ・ 利用者からは、ソフトメータにより算出した運賃ではなく、現行メータにより算出した運賃を収受することとする。
- ・ GPS情報を全く取得できない場合を想定し、予めソフトメータ内に地図情報を組み込み、オフラインでも運賃を算出できるようにする等、運賃を算出できる代替手段を装備するものとする。

### ③実証実験の内容について

- ・ 実際にタクシーにソフトメータを備え付けて、以下の実証実験を行うことで、各種実績を計測する。

- 〔(1) 同一の道路・距離を、各社のソフトメータを備え付けた車両で走行し、ソフトメータ間の推定走行距離等の誤差を確認する。
- 〔(2) 各社において、その作成するソフトメータを備え付けた車両を走行し、現行のメータとの推定走行距離等の誤差を確認する。

### ④実証期間・地域について

- ・ 本年10～11月(予定)の間で実施する。実証地域については、応募状況も踏まえて別途決定する。

## ダイナミックプライシング(変動運賃制度)の実証実験について

### ①実証実験の背景・目的について

- ・ 現在、各タクシー会社は、行政が定めた一定の幅(公定幅)から、自社で運用する運賃を決定しており、更に、当該運賃に障害者割引(1割引)や深夜早朝割増(2割増)を行うことができるが(次頁の図参照)、需給に応じて運賃を変動させ、減額・増額をすることはできない。
- ・ そこで、「もう少し安い値段で利用したい」、「混んでいるときにタクシーがつかまりづらい」といった利用者のニーズに応える選択肢として、需給に応じて、一定の幅内で運賃を変動させることができないか、国土交通省において議論を進めているところ。
- ・ ただし、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すことができるよう、利用者が受け入れられない高額な運賃となったり、事前に利用者が支払う運賃がわからないまま変動しないよう、条件を設定する必要がある。
- ・ この実証実験により、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。

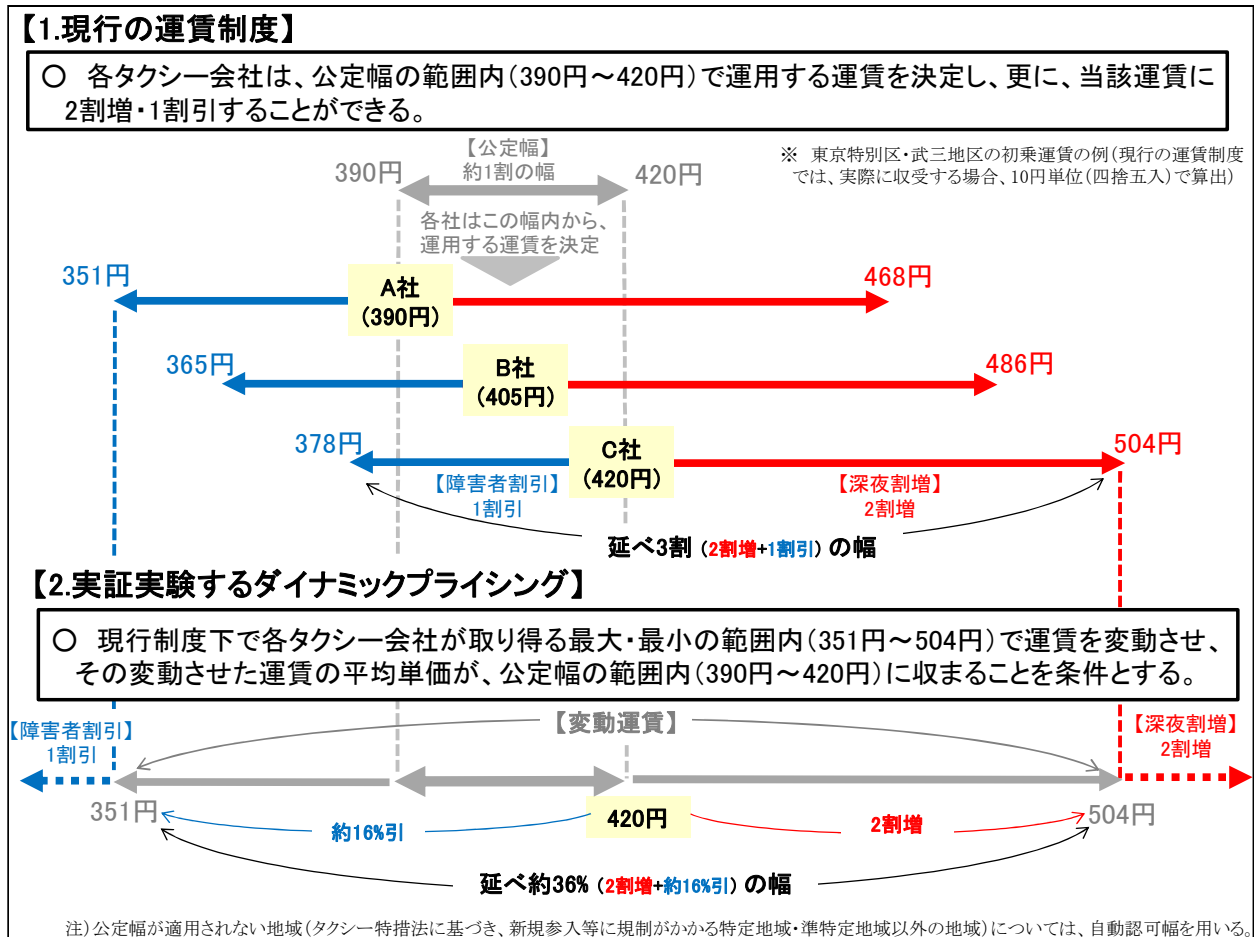
### ②実証実験の導入に向けた課題の抽出と制度設計について

(運賃の変動方法及び変動幅)

- ・ 天候や最寄りのイベント等の需給に応じて、各社の創意工夫により運賃を変動させることとする(変動要件は要公表)。なお、リアルタイムでの変動のほか、予め設定したとおりに運用する変動方法により運賃を収受することも可能とする。
- ・ 変動運賃は、配車アプリを通じて、乗客がタクシーに乗車する前に確定することとし(事前確定運賃の一環として運用)、流し営業では利用できないこととする。

- ・ 変動運賃の幅は、公定幅の上限から2割増した額と、公定幅の下限から1割引した額の範囲内とする(下記図の場合、351円～504円に相当)。その上で、変動運賃に対し、深夜割増や障害者割引等を別途上乘せできるものとする。

<参考図>



(運用条件)

- ・ 変動運賃の平均単価が、公定幅の範囲内となるよう変動方法を設定すること(ダイナミックプライシングによる需要喚起によって、総収入が増加することは問題ない)。実証実験期間中は、おおむね2週間ごとに状況を精査し、当該条件を満たさない場合は変動方法を変更することとする。

※ 例えば、上記図において、360円と370円の2回のみ運送した場合、平均単価は365円となり、公定幅の下限を下回るので、変動方法の変更が必要。

※ 平均単価を計算する際には、深夜割増や障害者割引等を除くものとする。

※ 実証実験では、平均単価について、各事業者単位ではなく、配車アプリ全体(各事業者の変動運賃合計)を単位として算出することも認める。なお、今後の制度化の検討の材料とするため、各事業者単位の平均単価も必要な実績値として集計・提出を求めることとする。

(配車アプリの仕様)

- ・ 実証実験の期間中は、事前確定運賃は原則としてダイナミックプライシングのみ運用すること。

### **③実証期間・地域について**

- ・ 本年10～11月(予定)の間で実施する。実証地域については、応募状況も踏まえて別途決定する。