「一般乗用旅客自動車運送事業者が運賃及び料金の額を事業用自動車内において事業用自動車を利用する旅客に表示する方法を定める告示」及び
「特定運賃収受ソフトウェア認定要領」の制定に関する意見募集に対していただいたご意見と国土交通省の考え方

〇パブリックコメント意見提出総数：46件

〇意見募集期間：令和６年11月14日～令和６年12月14日

〇とりまとめの都合上、内容を適宜要約させていただいております。

〇制定にかかる内容と直接の関係がないため掲載しなかったご意見についても、今後の施策の推進に当たって、参考にさせて頂きます。

ご意見の概要		国土交通省の考え方
賛成意見		
	賛成である。 〇理由（一例） ・DX化が進んでいく時代において、ソフトメータ化は必要不可欠である。また法人事業者の負担も抑えることで、新規投資に回すことができると考える。 ・本意見の導入案について賛成いたします。	ご賛同いただきありがとうございます。
制度内容について		
性能	許容差はマイナスニパーセントからプラスニパーセントとするのが妥当と思います。これをあえてマイナス四パーセントから〇パーセントとしたのは現行のハードメーターに合わせたということでしょうか。	距離計測にかかる許容差は、特定計量器である現行のハードメーターと同値としています。
	ソフトメーターへの切り替えの目的が、タクシー事業全体のＤＸ化を図り、タクシーメーターにかかるタクシー事業者の負担を低減することである趣旨を踏まえると、ソフトメーターのハードウェアへの依存を出来るだけ少なくなるよう技術開発が進められることが望ましい。その目的を達成するためには、距離・時間測定、またそれに基づく運賃計算の正確性のみが要件とされるべきであり、その測定に用いる技術の種類まで特定されるべきではない。	今回意見募集を行ったソフトメーターの機能や性能等にかかる要件、実装後に行う精度担保を確認するための使用中検査の内容等は、現在進行中の日本産業規格（JIS）制定に向けた検討の一環として行われた実証実験結果を基にしたものとなっており、有効性の観点から、必要不可欠と判断します。
	使用中検査は、全車につき３か月に１度実施するとあります。３か月に１度の頻度となると、計量法の１年に１度の検定に比して大幅な負担増をタクシー業者に強いることにならないか。	使用中検査は、特定運賃収受ソフトウェアの開発事業者に義務付けるものであり、また、認定時の精度が担保されているかどうかを判断するため、不可欠なチェックと捉えています。

検査	ソフトメーター取付直後は“タイヤの外形の変化に応じて補正する”ことが成されていないため、距離精度が保たれないと考えます。 ソフトメーター取付直後に1台1台調整の必要があると考えますが、いかがでしょうか。	ソフトメーターの精度の担保状況については、開発事業者等が認定申請前に実施する各種の試験結果および実装後に定期的に行う使用中検査等から、国土交通省が厳格にチェックします。
	使用中検査の対象データがマルチパスの影響を受けていた場合、基準となる距離が正しくなく、検査とならないと考えます。	
	当該ソフトメーターが、告示及び認定要領が要求している機能、性能を満たしているかどうかの確認をどのように行うのかを明らかにしていただきたい。	
	衛星測位システムの位置情報には誤差があるため、精度の確保ができているのかを「衛星測位システムの専門家」による検証が必要ではないかと考えます。	
	当該ソフトメーターが、告示及び認定要領に則った機能、性能を満たしているかの確認は、どのように行われるものか明示いただきたい。	
運送実績	実施した運送に関するデータは、タクシー会社の営業データ（会社情報）の位置づけとなるため、全てのタクシー会社様が開発事業者へ提供することは難しいと考えております。 本項の記載を認定開発事業者等、または　特定運賃収受ソフトウェアを導入する一般乗用旅客自動車運送事業者とする必要があると思います。	データ管理については、開発事業者等とタクシー事業者との間の契約によるものと考えますが、ソフトメーターの精度の担保状況を国土交通省が厳格にチェックするために必要なデータの管理・提出等は、認定開発事業者等が責任を持って実施していただく必要があると判断します。
	一般乗用旅客自動運送事業者の知財であるデータを開発事業者に提供することが前提となっていることについて疑問を感じます。 本来、旅客事業者の運送データを知財として開示する権限は、旅客事業者側の判断に委ねられます。 旅客事業者が開発事業者に開示した運行データが不適切な利用をされるリスクを回避できる制度設計にすべきと考えます。	
	ハードメーターとソフトメーターの両方を備えているタクシーについて、どちらにより運行するかを利用者は選べますか。また、乗る前にどちらで運行しているか判別できるようになりますか。 利用者が選択できるよう、利用者が容易に判断できるような表示の設計をお願いします。	ソフトメーターは、距離、時間距離併用機能を有する場合の時間および切換速度について、ハードメーターと同値の許容差を性能要件として求めていますが、利用者が混乱することのないよう、表示のあり方についても検討の上、対策を講じてまいります。

利用者利便	今回の制度は初めての導入であることを考えると先行導入・検証をしたうえで全面導入という制度も考えられるが、今回初めから全面導入とする理由を教示いただきたい。 利用者利便性の確保という行政上の要請の観点から、国土交通省として、利用者からみた不具合がおこっていることをどのように適切に把握し必要な改善措置を適時適切にとりうるということが今回の新制度の中でどのように担保されるのかをより明確に対外的に説明する必要がある。	ソフトメーターを導入するかどうかは、あくまでもタクシー事業者の経営判断に拠るものと考えています。タクシー事業者の判断により、例えば、一定期間はソフトメーターを導入するタクシー車両数を限定して運用したのちに本格導入することもあり得るものと考えております。国土交通省としては、タクシー事業者と連携して安心安全なタクシーサービスをご利用いただける環境の整備に努めてまいります。 いずれにしましても、国土交通省としては、認定申請時の試験結果や実装後の使用中検査のデータ等から、精度の担保状況を厳格にチェックしてまいります。
	諸外国での導入事例を見ても、認証制度の導入後は、まず少数の車両に導入し、一定数の乗車を達成して問題がなければ一定数台数を増やす、といった段階的な導入が行われている。認定制度に、運賃の計算を含む実装試験を追加する、あるいは上述のような段階的な導入方法を採用することを検討いただきたい。	
競争性	ソフトメーター供給の市場での適切な競争環境の確保（先行開発事業者と後発開発事業者との間等での適正な競争への配慮）を講ずることが必要であり、端末に複数のソフトメーターを稼働させられることを確保できるように、機能要件としての要求事項に追加することを検討すべきである。また、タクシー事業者における実装の場面で上記の競争関係が阻害されていないかどうかを公正取引委員会とも連携して検証していくことや独禁法違反になるおそれがある行為について明示をしておくことも必要である。	開発事業者等が認可を受ける際に、他のシステム等との連携を排除しないよう周知してまいります。
	今後の運用にあたって、特定の事業者や特定の技術仕様・システム・ソフトウェアのみが優先され、他の事業者、技術仕様・システム・ソフトウェアが合理的な理由がなく排除されることがないように、認定制度の認定基準と運用が技術中立性を確保していることを、対外的に理解できるように明示・公表すること。	
	仮に一つのソフトメーターをインストールした後であっても、追加で別のソフトメーターをインストールすることを可能とするために、一つのソフトメーター用端末で、複数のソフトメーターをインストール及び稼働させることができる仕様であることを機能要件に追加いただきたい。	
	計量法第十六条で計量器でないものを取引における法定計量単位による計量に使用することは禁じられていますが、このソフトメーターは計量器に位置付けられるのでしょうか。適正な計量の実施を確保するためにその構造又は器差に係る基準を定める必要があるのだとすれば、特定計量器に位置づけるべきなのではないでしょうか。	ソフトメーターは、ハードメーターのように、車両から得られた走行に対する信号（走行信号）を計数して距離を計測することは行わないため、計量器には該当しないと認識しています。
	ソフトメーターについて、ＪＩＳを制定される予定はありませんか。 今後もＪＩＳを制定しないとすると、ソフトメーターの正確性・信頼性の担保はどのようにされるのか不安が残ります・ また、将来的にＪＩＳが制定されるとした場合、制定後に告示案で示されている認定要領も改正がされるのでしょうか。改正されるとして、改正前後で正確性等の担保に差が生じることを心配しています。	

その他	先行して進めて来ております「ソフトメーターJIS原案作成委員会」が未だ検討中の段階であります。 その検討が終わったのちに、その結果を告示に入れ込み、公布とすべきと考えます。	ソフトメーターは、国土交通省が運用する認定制度の下、早期の実装を図るものですが、別途検討が進んでいるJISが制定された際には、今般制定する国土交通大臣告示への引用も含め、適宜内容の改正を検討する方針です。
	ＪＩＳにおけるソフトメーター認証制度の検討は引き続き行われると認識しており、当該認証が作られた暁には、国土交通省による認定制度とＪＩＳ認証の関係をどのように整理される予定か、お示しいただきたい。	
	国土交通省の認定制度とＪＩＳでの制度の関係がどうなるのか明確でないと、関係者がどのように受け止め行動していいかわからないことから、今後どうするのかご教示いただきたい。	
	今回の認定制度の検討経緯と提案内容を結論とするにいたった議論経過と理由につき、審議途中の資料の公開と併せて、明確に対外的に説明すること。	ソフトメーター認定制度は、ダイナミックプライシング等の柔軟な運賃設定をはじめ、利用者の利便性促進やタクシー事業の安定した事業運営を維持させる目的から構築するものであり、国土交通省では、本年8月、学識経験者、消費者団体、労働組合、タクシー事業者等から構成される検討会を立ち上げ、関係省庁・関係事業者のご協力も仰ぎながら、制度内容（スキーム、告示案、認定要領案の策定等）について検討を進めてきたところですので、特段検討会の資料を明示する予定はありません。
	２０２４年８月から開催されている国土交通省ソフトメーター認定制度検討会の資料や議論状況は非公開となっており、本意見募集においても機能要件、性能要件、及び試験方法の詳細について、その決定に至る技術的根拠や検討の過程が開示されていない。これらについて開示いただいたうえで、改めて意見募集を実施していただきたい。	