

7.2 提供データについて

本モデル実験では、交通事業者から提供されたデータを一旦、公共交通情報XML1.0 フォーマットに変換するための中間フォーマットである規定出力型フォーマットに変換を行う。

本章では、本モデル実験の対象交通事業者が実際に提出したデータを規定出力型フォーマットと比較するとともに、本モデル実験の対象交通事業者がデータを提供するために要した稼働について述べる。

7.2.1 規定出力型フォーマットデータの内容について

規定出力型フォーマットで定めたデータの種類とそのデータ項目について、「表7.26 規定出力型フォーマットデータ一覧」に示す。

表7.26 規定出力型フォーマットデータ一覧

項番	データ種類名	参照先
1	駅・バス停データ	7.2.1(1)
2	世代管理データ	7.2.1(2)
3	路線データ	7.2.1(3)
4	系統データ	7.2.1(4)
5	系統並びデータ	7.2.1(5)
6	特定運行日データ	7.2.1(6)
7	編成データ	7.2.1(7)
8	料金データ	7.2.1(8)

なお、路線図については、本モデル実験の対象交通事業者は保有していないため、交通事業者からの提出データの対象とはしない。

(1) 駅・バス停データ

駅・バス停の識別番号、名称等についてのデータである。

表 7.27 駅・バス停データ

項番	項目	内容
1	駅・バス停の識別番号	それぞれの駅・バス停を識別するユニークな番号 # 上りバス停、下りバス停は区別する。 # 駅の場合は上下同一とする。
2	駅・バス停の名称	駅・バス停の名称 # 共同バス停の場合は、共通のバス停名称とする。
3	ひらがな読み	駅・バス停のひらがな読み
4	ローマ字読み	駅・バス停のローマ字読み
5	英語読み	駅・バス停の英語読み
6	駅・バス停の経度	駅またはバス停の経度
7	駅・バス停の緯度	駅またはバス停の緯度

(2) 世代管理データ

路線・系統、ダイヤの編成及び料金の世代の識別番号等についてのデータである。

表 7.28 世代管理データ(路線・系統)

項番	項目	内容
1	世代の識別番号	それぞれの世代を識別する一意な番号
2	世代の開始年月日	路線・系統の世代開始年月日
3	世代の終了年月日	路線・系統の世代終了年月日

表 7.29 世代管理データ(ダイヤ編成)

項番	項目	内容
1	世代の識別番号	それぞれの世代を識別する一意な番号
2	世代の開始年月日	路線・系統の世代開始年月日
3	世代の終了年月日	路線・系統の世代終了年月日

表 7.30 世代管理データ(料金)

項番	項目	内容
1	世代の識別番号	それぞれの世代を識別する一意な番号
2	世代の開始年月日	路線・系統の世代開始年月日
3	世代の終了年月日	路線・系統の世代終了年月日

(3) 路線データ

系統を任意にまとめた路線データである。

表 7.31 路線データ

項番	項目	内容
1	路線の識別番号	一意な番号
2	路線の名称	路線の名称
3	ひらがな読み	路線のひらがな読み

(4) 系統データ

起点、終点及び途中停車する駅・バス停の並びが同じものとして定義した系統データである。

表 7.32 系統データ

項番	項目	内容
1	系統の識別番号	それぞれの系統を識別する一意な番号
2	系統の名称	系統名称 例:(* *ウォーカー 右まわり)など
3	運行種別	特急、急行、普通等の運行種別
4	路線テーブルとリンク	路線データとのリンク情報 #この系統が属する路線名称等
5	世代テーブルとリンク	世代管理データ(路線・系統)とのリンク情報 #世代管理データ(路線・系統)中の該当する世代の識別番号等
6	ひらがな読み	系統のひらがな読み

(5) 系統並びデータ

系統内の駅・バス停の順序の系統並びデータである。

表 7.33 系統並びデータ

項番	項目	内容
1	系統の識別番号	系統テーブル中の該当するIDを記述する。
2	駅・バス停の識別番号 1 #	駅・バス停データ中の駅・バス停識別番号を始発から順に記述する。
-	}	
-	駅・バス停の識別番号 n	

: 駅・バス停識別番号の代わりに、駅・バス停名称を用いることも可である。

(6) 特定運行日データ

ダイヤ編成に特定の運行日がある場合、その特定の期間を入力して特定運行日を設定するデータである。[例：夏休み特別期間列車・バス 等]

表 7.34 特定運行日データ

項番	項目	内容
1	特定運行日の識別番号	それぞれの特定運行日を識別する一意な番号。
2	特定運行日の開始年月日 1	特定運行日の開始及び終了年月日 (必要に応じて複数記述する。)
3	特定運行日の終了年月日 1	
-	}	
-	特定運行日の開始年月日 n	
-	特定運行日の終了年月日 n	

(7) 編成データ

個々の系統について曜日別、世代別、特定運行日別のダイヤ編成データ(着発時刻並び)である。

表 7.35 編成データ

項番	項目	内容
1	系統データの識別番号 または系統の名称	系統データ中の該当する識別番号又は系統名称を記述します。
2	曜日の文字列	系統が運行される曜日 例:平日、土曜、休日、1・3・5 土曜、2・4 土曜など
3	世代管理(路線・系統)データの 識別番号	世代管理(路線・系統)データで定義した期間の該当する 識別番号
4	特定運行日データの識別番号	特定運行日データ中の該当する識別番号
5	発時刻(始発)	始発の駅・バス停は発時刻が必須である。 # 着時刻は、設定不要である。
6	着時刻 1	駅・バス停の着時刻及び発時刻 # 発時刻は必須である。
7	発時刻 1	
-	}	
-	着時刻 n	
-	発時刻 n	
-	着時刻(終点)	終点の駅・バス停は着時刻が必須である。 # 発時刻は、設定不要である。

(8) 料金データ

系統ごとの全ての駅・バス停の組合せについての駅・バス停間の区間定額料金データである。

表 7.36 料金データ

項番	項目	内容
1	系統データの識別番号または系統の名称	系統データ中の該当する識別番号又は系統の名称
2	駅・バス停データの識別番号または駅・バス停の名称	駅・バス停データの該当する駅・バス停の識別番号又は駅・バス停の名称 # 区間の発駅・バス停
3	駅・バス停データの識別番号または駅・バス停の名称	駅・バス停データの該当する駅・バス停の識別番号又は駅・バス停の名称 # 区間の着駅・バス停
4	運賃	各駅・バス停間の運賃 # 定額料金を記述する。乗り継ぎ等の諸条件によって適用される割引は考慮しない。
5	世代管理データ(料金)の識別番号	世代管理データ(料金)の該当する識別番号

7.2.2 事業者提出データと規定出力型フォーマットデータとの比較

本モデル実験の対象交通事業者の提出データについて、その提出データの名称と種類、規定出力型フォーマットデータとの比較、差分を以下に整理する。

なお、規定出力型フォーマットのデータ種類のうち、世代管理データについては、本モデル実験期間を有効期限とするためデータ整備の対象外とした。

(1) 名古屋市交通局(地下鉄)データ

表 7.37 名古屋市交通局(地下鉄) 提出データと規定出力型フォーマットデータの比較

提出データ	提出データの内容	規定出力型フォーマット適用データ分類名	規定出力型フォーマットの不足データ項目名
路線、運行種別単位での時刻表データ(紙データ)	路線、運行種別での駅表示時刻表のデータ	駅・バス停データ	駅の識別番号 駅の経度 駅の緯度
		路線データ	路線の識別番号
		系統データ	系統の識別番号 運行種別 路線テーブルとリンク ひらがな読み
		系統並びデータ	系統の識別番号 駅の識別番号
		特定運行日データ	-
		編成データ	着時刻
料金三角表(紙データ)	全ての駅の組合せについての料金データ(いわゆる料金三角表データ)	料金データ	-

(2) 名古屋市交通局(バス)データ

表 7.38 名古屋市交通局(バス) 提出データと規定出力型フォーマットデータの比較

提出データ	提出データの内容	規定出力型フォーマット適用データ分類名	規定出力型フォーマットの不足データ項目名
通過系統.xls	系統別のバス停並びのデータ	駅・バス停データ	バス停の識別番号 バス停の経度 バス停の緯度
停留所順台帳(紙データ)	系統単位でのバス停名の一覧	路線データ	路線の識別番号 ひらがな読み
JR方式時刻表(紙データ)	系統単位でのJR方式での発着時刻表データ	系統データ	系統の識別番号 運行種別 路線テーブルとリンク ひらがな読み
		系統並びデータ	系統の識別番号 バス停の識別番号
		特定運行日データ	-
		編成データ	-
料金制度.xls	料金計算の説明資料	料金データ	-

(3) 名古屋鉄道(鉄道)データ

表 7.39 名古屋鉄道(鉄道) 提出データと規定出力型フォーマットデータの比較

提出データ	提出データの内容	規定出力型フォーマット適用データ分類名	規定出力型フォーマットの不足データ項目名
資料.doc	鉄道時刻フォーマット、データ例等について解説している資料	駅・バス停データ	バス停の識別番号 ひらがな読み
データフォーマット.xls	鉄道運賃、駅の位置情報フォーマットについて解説している資料	路線データ	路線の識別番号
EKI_name.xls	駅コード、駅名、カナ名称のデータ	系統データ	系統の識別番号 系統の名称 運行種別 ひらがな読み
位置.csv	駅の緯度経度データ	系統並びデータ	系統の識別番号
列車情報.csv	列車番号単位の行先、種別等のデータ	特定運行日データ	-
時刻情報.csv	列車番号、駅コード単位の発着時刻データ	編成データ	-
データフォーマット.xls	鉄道運賃、駅の位置情報フォーマットについて解説している資料	料金データ	-
運賃.csv	各駅間の普通運賃データ		

(4) 名古屋鉄道(バス)データ

表 7.40 名古屋鉄道(バス) 提出データと規定出力型フォーマットデータの比較

提出データ	提出データの内容	規定出力型フォーマット適用データ分類名	規定出力型フォーマットの不足データ項目名
バスフォーマット.xls	停留所、路線、系統、運行、ダイヤ情報フォーマットについて解説している資料	駅・バス停データ	バス停の識別番号 ひらがな読み
路線.csv	路線コード、名称等のデータ	路線データ	ひらがな読み
系統.csv	系統コード、名称等のデータ	系統データ	運行種別 ひらがな読み
ダイヤ.csv	停留所ポール、発時刻単位の路線、系統、ダイヤ番号等のダイヤ情報データ		
停留所.csv	停留所コード、名称等のデータ	系統並びデータ	-
運行.csv	路線、系統単位の停留所ならびデータ	特定運行日データ	-
位置.csv	停留所の緯度経度データ	編成データ	曜日種別 着時刻
運賃.csv	路線単位の停留所間普通運賃データ	料金データ	-

(5) 南海電気鉄道(鉄道)データ

表 7.41 南海電気鉄道(鉄道) 提出データと規定出力型フォーマットデータの比較

提出データ	提出データの内容	規定出力型フォーマット適用データ分類名	規定出力型フォーマットの不足データ項目名
駅データ.xls	駅コード、駅名、駅よみ かなデータ	駅・バス停データ	駅の経度 駅の緯度
路線、運行種別時刻表データ(text)	路線、運行種別での発着時刻表データ	路線データ	路線の識別番号 ひらがな読み
列車種別と停車駅案内(紙データ)	列車種別での停車駅順のデータ	系統データ	系統の識別番号 ひらがな読み
		系統並びデータ	系統の識別番号
		特定運行日データ	-
		編成データ	-
		旅客運賃表(紙データ)	駅総当たりでの料金三角表データ

(6) 関西空港交通(リムジンバス)データ

表 7.42 関西空港交通(リムジンバス) 提出データと規定出力型フォーマットデータの比較

提出データ	提出データの内容	規定出力型フォーマット適用データ分類名	規定出力型フォーマットの不足データ項目名
エアポートリムジン時刻表(時刻表部分)(紙データ)	系統単位でのバス停発時刻表データ	駅・バス停データ	バス停の識別番号 ひらがな読み バス停の経度 バス停の緯度
エアポートリムジン時刻表(乗り場周辺図部分)(紙データ)	系統単位でのバス停の乗り場地図データ	路線データ	路線の識別番号 ひらがな読み
		系統データ	系統の識別番号 運行種別 ひらがな読み
		系統並びデータ	系統の識別番号
		特定運行日データ	-
		編成データ	着時刻
		エアポートリムジン時刻表(料金部分)(紙データ)	系統単位での料金一覧表データ

7.2.3 事業者提供データ出力までの稼働について

本モデル実験の対象交通事業者が実際に保有データを出力・提供する際に要した稼働について調査した結果を以下に示す。

(1) 名古屋市交通局(地下鉄)データ

表 7.43 名古屋市交通局(地下鉄) データ提供稼働

提出データ	データ提供までのフェーズ	フェーズ単位での稼働・費用	小計
路線、運行種別単位での時刻表データ(紙データ)	時刻表作成システム調査	3 人日	6 人日
	時刻表作成システムからデータ出力するマスターの作成	2 人日	
	時刻表データから列車番号別時刻表を作成	1 人日	
料金三画表(紙データ)	既存資料からコピー	0.5 人日	0.5 人日
合計			6.5 人日

(2) 名古屋市交通局(バス)データ

表 7.44 名古屋市交通局(バス) データ提供稼働

提出データ	データ提供までのフェーズ	フェーズ単位での稼働・費用	小計
通過系統.xls	ダイヤ作成システムからデータ出力	1 人日	1 人日
停留所順台帳(紙データ)	ダイヤ作成システムからデータ出力	4 人日	4 人日
JR方式時刻表(紙データ)	ダイヤ作成システムからデータ出力	4 人日	4 人日
料金制度.xls	既存資料からコピー	0.5 人日	0.5 人日
合計			9.5 人日

(3) 名古屋鉄道(鉄道)データ

表 7.45 名古屋鉄道(鉄道) データ提供稼働

提出データ	データ提供までのフェーズ	フェーズ単位での稼働・費用	小計
資料.doc	提出データ全体構成の説明文書作成	4 人日	4 人日
データフォーマット.xls	提出データ単位での説明文書作成	1 人日	1 人日
EKI_name.xls	既存システムから出力	1 人日	1 人日
位置.csv	既存システムから出力	2 人日	2 人日
列車情報.csv	既存システムから出力	1 人日	1 人日
時刻情報.csv	既存システムから出力	2 人日	2 人日
運賃.csv	既存システムから出力	1 人日	1 人日
合計			12 人日

(4) 名古屋鉄道(バス)データ

表 7.46 名古屋鉄道(バス) データ提供稼働

提出データ	データ提供までのフェーズ	フェーズ単位での稼働・費用	小計
バスフォーマット.xls	提出データ単位での説明文書作成	2 人日	2 人日
路線.csv	既存システムから出力	1 人日	1 人日
系統.csv	既存システムから出力	1 人日	1 人日
ダイヤ.csv	既存システムから出力	2 人日	2 人日
停留所.csv	既存システムから出力	1 人日	1 人日
運行.csv	既存システムから出力	2 人日	2 人日
位置.csv	既存システムから出力	1 人日	1 人日
運賃.csv	既存システムから出力	1 人日	1 人日
合計			11 人日

(5) 南海電気鉄道(鉄道)データ

表 7.47 南海電気鉄道(鉄道) データ提供稼働

提出データ	データ提供までのフェーズ	フェーズ単位での稼働・費用	小計
駅データ.xls	紙データよりパンチ作業	0.5 人日	0.5 人日
路線、運行種別時刻表データ(text)	ダイヤシステムからファイル出力処理	2 人日	2.5 人日
	ホスト上に作成された上記データをダウンロード	0.5 人日	
列車種別と停車駅案内(紙データ)	既存資料からコピー	0.5 人日	0.5 人日
旅客運賃表(紙データ)	既存資料からコピー	0.5 人日	0.5 人日
合計			4 人日

(6) 関西空港交通(リムジンバス)データ

表 7.48 関西空港交通(リムジンバス) データ提供稼働

提出データ	データ提供までのフェーズ	フェーズ単位での稼働・費用	小計
エアポートリムジン時刻表(時刻表部分)(紙データ)	時刻表(時刻表部分)を提出	0.5 人日	0.5 人日
エアポートリムジン時刻表(乗り場周辺図部分)(紙データ)	時刻表(乗り場周辺図部分)を提出	0.5 人日	0.5 人日
エアポートリムジン時刻表(料金部分)(紙データ)	時刻表(料金部分)を提出	0.5 人日	1.5 人日
	不明個所の説明	0.5 人日	
	別途地図を作製	0.5 人日	
合計			2.5 人日

7.3 公共交通情報XML1.0 データ整備稼働・費用の算出

本モデル実験において実施した公共交通情報XML1.0 データ整備のメリットを示すとともに、全工程に要した稼働・費用を算出する。

データ流通モデルに基づくデータ整備について、本モデル実験の対象交通事業者ごとにデータの保有状況や、その整備の方法に応じた稼働・費用を算出する。

今回算出した作業の範囲を、「図 7.1 データ流通モデル図」に示す。

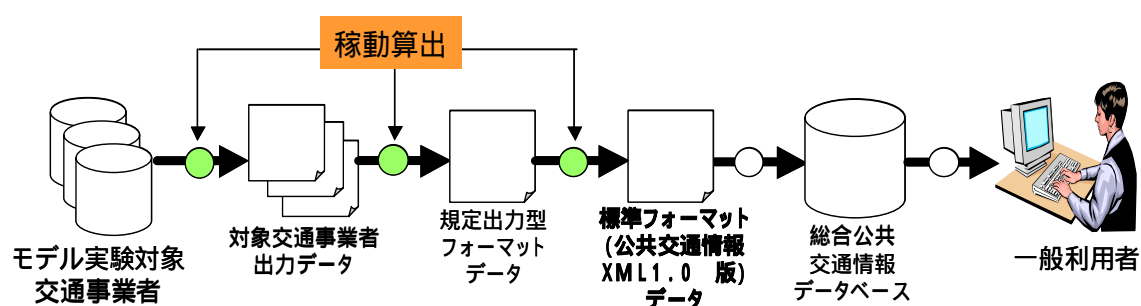


図 7.1 データ流通モデル図

本節においては、本モデル実験の対象交通事業者ごとに、「7.1.4 公共交通情報1.0 データ項目整備稼働の事前見積算出」における算出結果を踏まえて、それぞれの交通事業者のデータ保有状況により費用が最小となるデータ整備方法を選択した。具体的なデータ整備作業の手段及び費用を以下に示す。

7.3.1 データ整備のメリット

各交通事業者が、公共交通情報XML1.0 データを整備することによって、公共交通情報の流通促進が期待されるが、データ整備の実施によって各交通事業者が享受できるその他のメリットとして以下の点があげられる。

(1) 社内システムへの適用

公共交通情報XML1.0 は汎用性の高いデータ言語であるため、情報提供システムだけでなく、業務系システムも含めた全社的な適用が可能である。XMLベースでのシステム構築が実現すれば、データ整備及び維持管理における総合的な費用削減が期待できる。

(2) 整備データの活用

本モデル実験におけるデータ整備では、手作業でのデータ入力に際し、Excel上で動作する「入力ツール」を使用する。この「入力ツール」は時刻表をイメージした様式にデータを入力する形を取っているため、これに沿って整備したデータは、一般利用者向け時刻表の自動作成等にも活用が可能になると考えられる。

(3) 維持管理費用の削減

データの初期整備以降のメンテナンスについては、基本的に初期整備時の実施作業内容に則った、改正部分のみの対応になると考えられ、稼働・費用を抑えたメンテナンスが可能になると考えられる。

(4) 保有データの価値向上

公共情報提供事業者にとっては、一定のデータ標準に則って整備されたデータを交通事業者から収集できれば、従来の整備稼働・費用を削減することが可能となる。したがって、公共交通情報XML1.0 フォーマットがデータそれ自体に価値をもたらすものとなり、交通事業者としては、今後、公共交通情報提供事業者に対して有償で提供することも検討することができる。

7.3.2 データ整備手段について

本モデル実験では、「7.1.2 モデル実験対象交通事業者選定及びデータ保有タイプ区分」において、対象交通事業者のデータ保有状況を調査し、以下の3つのデータ保有タイプに区分した。

タイプA：保有データを全て電子データで出力可能な交通事業者

- 名古屋鉄道(鉄道事業)
- 名古屋鉄道(バス事業)

タイプB：保有データを電子データもしくは紙データで出力可能な交通事業者

- 名古屋市交通局(地下鉄事業)
- 名古屋市交通局(バス事業)
- 南海電気鉄道(鉄道事業)

タイプC：保有データを紙データでのみ出力可能な交通事業者

- 関西空港交通(リムジンバス事業)

このうち、タイプBの対象交通事業者については、事業者内システムから抽出される電子データが、本モデル実験実施者側で行なう規定出力型フォーマットへの変換に適した形式でなかったため、「7.2.2 事業者提出データと規定出力型フォーマットデータとの比較」にて示した通り、実際には大部分のデータを紙媒体で出力し、提供する形となった。

したがって、対象交通事業者から提供された実際のデータ形態は、紙媒体と電子媒体に分かれ、それぞれ、データ整備の手段を講じた。

(1) 交通事業者からの提供データが紙媒体の場合

(A) データ入力ツールを用いた入力作業

本作業は、交通事業者から紙媒体で公共交通情報の提供があった場合に、本モデル実験の中で開発した「入力ツール」を使用して、手作業によって規定出力型フォーマットデータを整備する作業である。

(B) 外部委託での入力作業

本作業は、交通事業者から紙媒体で公共交通情報の提供があった場合に、外部の事業者に委託して規定出力型フォーマットデータに変換する作業である。

(2) 交通事業者からの提供データが電子媒体の場合

(A) 外部委託での変換ツール開発による整備作業

本作業は、交通事業者から電子媒体で公共交通情報の提供があった場合に、外部の事業者へ委託して開発した変換ツールを用いて、交通事業者が保有する公共交通情報データを規定出力型フォーマットに変換する整備作業である。

(3) 共通

(A) データの購入

本作業は、規定出力型フォーマットのデータ項目に対して交通事業者から提供されたデータが不足している場合に、コンテンツプロバイダ等から不足データを購入する作業である。

以上について、「図 7.2 データ整備手段のフローチャート」に示す。

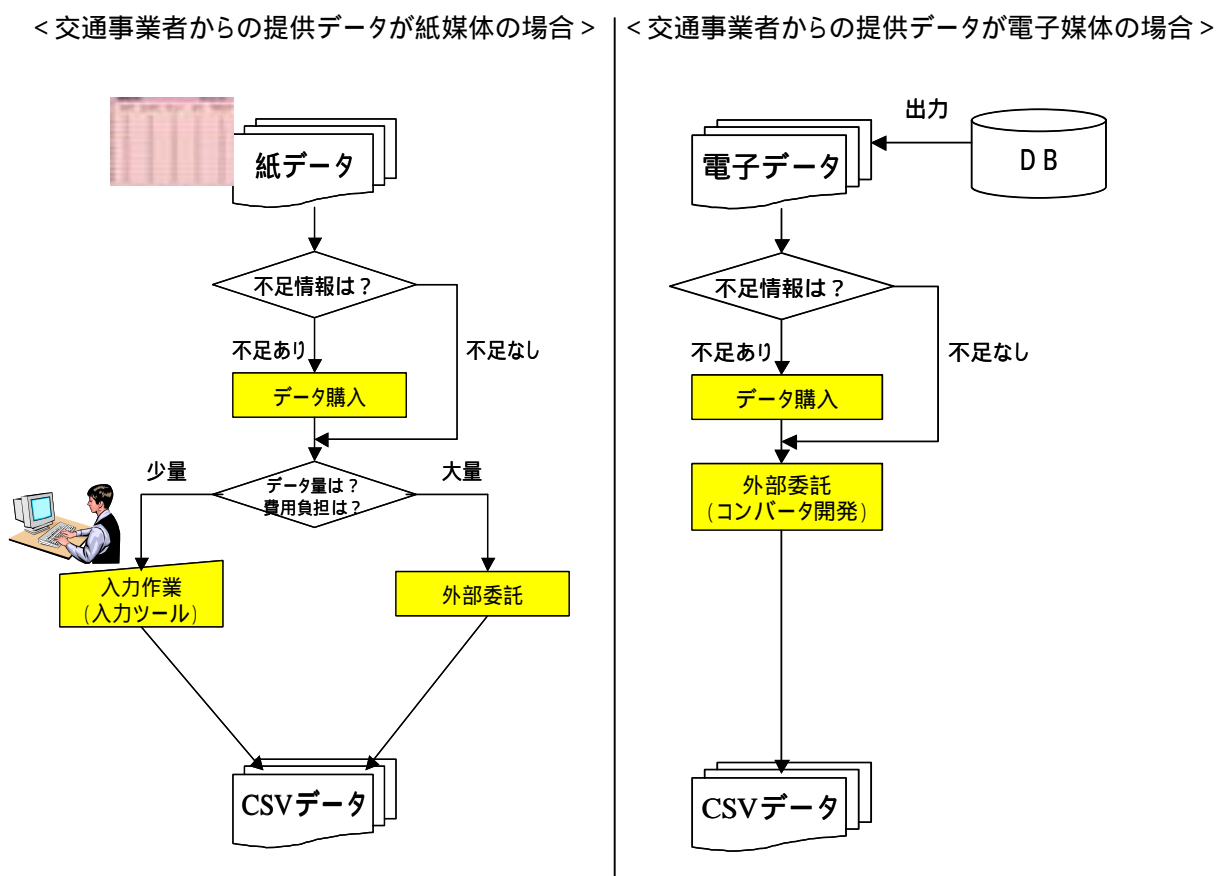


図 7.2 データ整備手段のフローチャート

7.3.3 対象交通事業者別の稼働・費用の算出

(1) 名古屋市交通局(地下鉄)の場合

本交通事業者のデータ提供は、大部分が紙媒体によるものである。この場合手作業によるデータ入力とデータ購入との組み合わせによるデータ整備となる。

本モデル実験におけるデータ整備範囲は、「6.1.2(1)(A) 名古屋市交通局(地下鉄)」に示した通りであり、データ整備条件は以下の通りとなる。

< データ整備条件 >

- 路線数=5
- 系統数=32
- 駅数=76
- 編成数=5412

上記のデータ整備条件における、本交通事業者のデータ整備稼働・費用を「表 7.49 名古屋市交通局(地下鉄) データ整備稼働・費用」に示す。

なお、「事業者データ提供」以外の工程については、本交通事業者ではなくモデル実験実施者が行っていることから、これらの工程に要した稼働・費用は本実験実施者による作業実績に基づいて算出する。

表 7.49 名古屋市交通局(地下鉄) データ整備稼働・費用

工程	データ整備内容	小計
事業者データ提供	7.2.3(1)にて示した稼働	6.5 人日
規定出力型フォーマット データ作成	1. 不足データ購入 駅の経度、緯度	¥34,000
	2. 調査稼働 7.2.2(1)にて示した不足データに関する調査 (上記の購入データを除く)	0.5 人日
	3. 外部委託費用	¥794,500
公共交通情報XML 1.0 変換作業	規定出力型フォーマットからコンバータにて一括変換	0.5 人日
合計		7.5 人日 +¥828,500
合計(1人日=¥50,000として換算)		¥1,203,500

(2) 名古屋市交通局(バス)の場合

本交通事業者のデータ提供は、大部分が紙でのデータとなる。この場合、手作業でのデータ入力作業とデータ購入との組み合わせによるデータ整備となる。

本モデル実験におけるデータ整備範囲は、「6.1.2(1)(B) 名古屋市交通局(バス)」に示した通りであり、データ整備条件は以下の通りとなる。

< データ整備条件 >

- 路線数=56
- 系統数=217
- バス停数=1685
- 編成数=14248

上記のデータ整備条件における、本交通事業者のデータ整備稼働・費用を「表 7.50 名古屋市交通局(バス) データ整備稼働・費用」に示す。

なお、「事業者データ提供」以外の工程については、本交通事業者ではなくモデル実験実施者が行っていることから、これらの工程に要した稼働・費用は本実験実施者による作業実績に基づいて算出する。

表 7.50 名古屋市交通局(バス) データ整備稼働・費用

工程	データ整備内容	小計
事業者データ提供	7.2.3(2)にて示した稼働	9.5 人日
規定出力型フォーマット データ作成	1. 不足データ購入 バス停の経度、緯度	¥615,000
	2. 調査稼働 7.2.2(2)にて示した不足データに関する調査 (上記購入データを除く)	2 人日
	3. 外部委託費用	¥1,470,000
公共交通情報XML 1.0 変換作業	規定出力型フォーマットからコンバータにて一括変換	0.5 人日
合計		12 人日 + ¥2,085,000
合計(1 人日=¥50,000 として換算)		¥2,685,000

(3) 名古屋鉄道(鉄道)の場合

本交通事業者のデータ提供は、大部分が電子データである。この場合は、外部委託によるデータ変換ツールの開発によるデータ整備が最も効率的となる。

本モデル実験におけるデータ整備範囲は、「6.1.2(1)(C) 名古屋鉄道(鉄道)」に示した通りであり、データ整備条件は以下の通りとなる。

< データ整備条件 >

- 系統数=649
- 駅数=357
- 編成数=14940

本交通事業者の路線数については、路線と系統を関連づけるキーが無かったため、系統数と同一内容として定義した。そのため路線数はデータ整備条件外とする。

上記のデータ整備条件における、本交通事業者のデータ整備稼働・費用を「表 7.51 名古屋鉄道(鉄道) データ整備稼働・費用」に示す。

なお、「事業者データ提供」以外の工程については、本交通事業者ではなくモデル実験実施者が行っていることから、これらの工程に要した稼働・費用は本実験実施者による作業実績に基づいて算出する。

表 7.51 名古屋鉄道(鉄道) データ整備稼働・費用

工程	データ整備内容	小計
事業者データ提供	7.2.3(3)にて示した稼働	12 人日
規定出力型フォーマット データ作成	1. 不足データ購入 なし	-
	2. 調査稼働 7.2.2(3)にて示した不足データに関する調査	3 人日
	3. コンバータ開発費	¥720,000
	4. コンバータツールにてデータコンバート稼働	1 人日
公共交通情報XML 1.0 変換作業	規定出力型フォーマットからコンバータにて一括変換	0.5 人日
合計		16.5 人日 + ¥720,000
合計(1 人日=¥50,000 として換算)		¥1,545,000

(4) 名古屋鉄道(バス)の場合

本交通事業者のデータ提供は、大部分が電子データである。この場合は、外部委託によるデータ変換ツールの開発によるデータ整備が最も効率的となる。

本モデル実験におけるデータ整備範囲は、「6.1.2(1)(D) 名古屋鉄道(バス)」に示した通りであり、データ整備条件は以下の通りとなる。

< データ整備条件 >

- 路線数=101
- 系統数=302
- バス停数=2022
- 編成数=9837

上記のデータ整備条件における、本交通事業者のデータ整備稼働・費用を「表 7.52 名古屋鉄道(バス) データ整備稼働・費用」に示す。

なお、「事業者データ提供」以外の工程については、本交通事業者ではなくモデル実験実施者が行っていることから、これらの工程に要した稼働・費用は本実験実施者による作業実績に基づいて算出する。

表 7.52 名古屋鉄道(バス) データ整備稼働・費用

工程	データ整備内容	小計
事業者データ提供	7.2.3(4)にて示した稼働	11 人日
規定出力型フォーマット データ作成	1. 不足データ購入 なし	-
	2. 調査稼働 7.2.2(4)にて示した不足データに関する調査	5 人日
	3. コンバータ開発費用	¥560,000
	4. コンバータツールにてデータコンバート稼働	1 人日
公共交通情報XML 1.0 変換作業	規定出力型フォーマットからコンバータにて一括変換	0.5 人日
合計		17.5 人日 + ¥560,000
合計(1 人日=¥50,000 として換算)		¥1,435,000

(5) 南海電気鉄道(鉄道)の場合

本交通事業者のデータ提供は、大部分が紙相当のデータとなる。データ量も少ないことからマニュアルでの作業とした。

本モデル実験におけるデータ整備範囲は、「6.1.2(2)(A) 南海電気鉄道(鉄道)」に示した通りであり、データ整備条件は以下の通りとなる。

< データ整備条件 >

- 路線数=2
- 系統数=27
- 駅数=30
- 編成数=993

上記のデータ整備条件における、本交通事業者のデータ整備稼働・費用を「表 7.53 南海電気鉄道(鉄道) データ整備稼働・費用」に示す。

なお、「事業者データ提供」以外の工程については、本交通事業者ではなくモデル実験実施者が行っていることから、これらの工程に要した稼働・費用は本実験実施者による作業実績に基づいて算出する。

表 7.53 南海電気鉄道(鉄道) データ整備稼働・費用

工程	データ整備内容	小計
事業者データ提供	7.2.3(5)にて示した稼働	4 人日
規定出力型フォーマット データ作成	1. 不足データ購入 なし	-
	2. 調査稼働 7.2.2(5)にて示した不足データに関する調査	1 人日
	3. 入力ツールにてデータ投入稼働	4 人日
公共交通情報XML 1.0 変換作業	規定出力型フォーマットからコンバータにて一括変換	0.5 人日
合計		9.5 人日
合計(1 人日=¥50,000 として換算)		¥475,000

(6) 関西空港交通(リムジンバス)の場合

本交通事業者のデータ提供は、全てが紙データとなる。データ量も少ないことからマニュアルでの作業とした。

本モデル実験におけるデータ整備範囲は、「6.1.2(2)(B) 関西空港交通(リムジンバス)」に示した通りであり、データ整備条件は以下の通りとなる。

< データ整備条件 >

- 路線数=24
- 系統数=77
- バス停数=175
- 編成数=954

上記のデータ整備条件における、本交通事業者のデータ整備稼働・費用を「表 7.54 関西空港交通(リムジンバス) データ整備稼働・費用」に示す。

なお、「事業者データ提供」以外の工程については、本交通事業者ではなくモデル実験実施者が行っていることから、これらの工程に要した稼働・費用は本実験実施者による作業実績に基づいて算出する。

表 7.54 関西空港交通(リムジンバス) データ整備稼働・費用

工程	データ整備内容	小計
事業者データ提供	7.2.3(6)にて示した稼働	2.5 人日
規定出力型フォーマット データ作成	1. 不足データ購入 なし	-
	2. 調査稼働 7.2.2(6)にて示した不足データに関する調査	3 人日
	3. 入力ツールにてデータ投入稼働	2.5 人日
公共交通情報XML 1.0 変換作業	規定出力型フォーマットからコンバータにて一括変換	0.5 人日
合計		8.5 人日
合計(1 人日=¥50,000 として換算)		¥425,000