

乗降実績データ標準仕様書 (配車アプリ) (案) ガイダンス



2026年3月
国土交通省 総合政策局 公共交通政策部門 モビリティサービス推進課

文章管理情報

項目	内容
文書名称	乗降実績データ標準仕様書（配車アプリ）（案）ガイダンス
文書ID	commmons_doc_006
発行元	国土交通省 総合政策局 公共交通政策部門 モビリティサービス推進課
最新版数	v1.0
制定日	2026年3月
適用範囲	地域交通（公共ライドシェア配車アプリ）における乗降実績データの作成・交換
備考	本ガイダンスは2025年度の地域交通DX推進プロジェクト「COMmmONS」における「配車アプリ乗降実績データ標準化プロジェクト」により作成されました。

改訂履歴

版数	年月日	改訂内容
v1.0	2026/03/23	初版制定

目次

1. プロジェクトの概要

- 1.1. はじめに
- 1.2. 乗降実績データ（配車アプリ）について
- 1.3. 乗降実績データ（配車アプリ）における現状課題
- 1.4. 乗降実績データ（配車アプリ）の標準化による課題解決
- 1.5. 標準化（案）策定までのプロセス
- 1.6. 標準化がもたらす便益

2. 標準ドキュメントの読み方

- 2.1. 標準ドキュメントの構成
- 2.2. ERDの読み方
- 2.3. 定義項目の読み方
- 2.4. データ型とフォーマット規定
- 2.5. 用語集

3. 標準ドキュメントの解説

- 3.1. 想定する配車アプリのデータベース構造
- 3.2. 乗降実績データ標準仕様（配車アプリ）
（案）データ項目一覧
- 3.3. データ構造のコンセプト
- 3.4. 主要データ項目の解説
- 3.5. ユースケース・分析メニューの集計方法
- 3.6. 詳細仕様の参照先

4. データ提供のために必要な契約

- 4.1. データ提供のために必要な契約
- 4.2. 公共交通空白地有償運送事業における
データ提供に関する特約（テンプレート）



1. プロジェクトの概要

- 1.1. はじめに
- 1.2. 乗降実績データ（配車アプリ）について
- 1.3. 乗降実績データ（配車アプリ）における現状課題
- 1.4. 乗降実績データ（配車アプリ）の標準化による課題解決
- 1.5. 標準化（案）策定までのプロセス
- 1.6. 標準化がもたらす便益



1.1. はじめに

本ガイドスは、国土交通省が推進する地域交通DX推進プロジェクト「COMmmmONS (コモンズ)」における、2025年度「配車アプリ乗降実績データ標準化プロジェクト」の成果を解説するものです。

プロジェクトの目的

国土交通省では、地域交通DX推進プロジェクト「COMmmmONS (コモンズ)」として、2025年度に「配車アプリ乗降実績データ標準化プロジェクト」を実施しました。

このプロジェクトは、配車アプリから取得される公共ライドシェアの乗降実績データの標準仕様等の策定を通じ、データ取得・利用環境の整備および地域交通におけるデータ活用の促進を図ることを目的としています。

具体的には、システムごとに異なる乗降実績データの標準となるデータモデルを策定し、配車アプリ事業者への普及を図ることで、地方公共団体等におけるデータ変換・統合コストを削減するとともに、データ活用システムの高度化等を目指します。

本ガイドスの構成

本ガイドスは、プロジェクトの背景と意義を説明する「プロジェクトの概要（第1章）」、技術資料の読み方を解説する「標準ドキュメントの読み方（第2章）」、標準仕様（案）の内容を説明する「標準ドキュメントの解説（第3章）」、データ提供に関して必要な契約を踏まえたテンプレートの内容を説明する「データ提供のために必要な契約（第4章）」の4章により構成されています。

第1章	第2章	第3章	第4章
プロジェクトの概要	標準ドキュメントの読み方	標準ドキュメントの解説	データ提供のために必要な契約
本プロジェクトの目的や標準化の意義を説明	標準ドキュメントの読み方を解説	標準ドキュメントの内容を説明	データ提供に必要な契約を説明の上、テンプレートを解説

本ガイドスの対象読者

本ガイドスは、乗降実績データ等の活用を検討される地方公共団体担当者様および運行事業者様、データ提供を検討される配車アプリ事業者様、標準仕様対応を検討される開発担当者様に向けた資料となります。



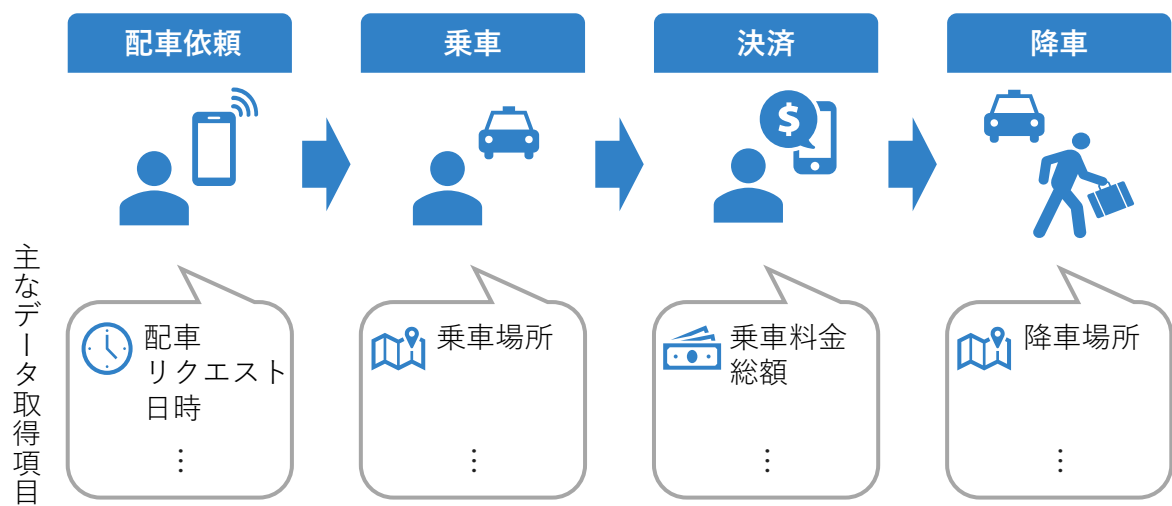
1.2. 乗降実績データについて

本ガイドンスにおける「乗降実績データ」とは、公共ライドシェア等の配車アプリから出力される、ユーザーが配車リクエストを行った際の乗降実績を記録したデータをいいます。

本年度（2025年度）においては、大分県別府市における公共ライドシェアの実証運行を題材とし、乗降実績データ標準仕様書（配車アプリ）の標準仕様（案）を策定しました。

概要

配車アプリは、利用者がスマートフォン等を通じて公共ライドシェア等の配車を依頼し、車両の手配から乗車、降車、決済までを行うシステムであり、ユーザーの利用するアプリと配車アプリ事業者で管理するバックエンドを含めたシステム全体のことを指します。配車アプリの利用によって、いつ配車を行い、どこからどこまで乗車し、どの程度の運賃がかかったかといった、乗降実績に関する情報が記録されます。



データフィールド	概要
配車リクエスト日時	利用者が配車アプリを利用し、配車リクエストを行ったタイミングのタイムスタンプ
乗車場所	公共ライドシェア等に乗車した地点
乗車料金総額	公共ライドシェア等の乗車によって発生した料金の総額
降車場所	公共ライドシェア等を用いて移動し、降車した地点

1.3. 乗降実績データにおける現状課題

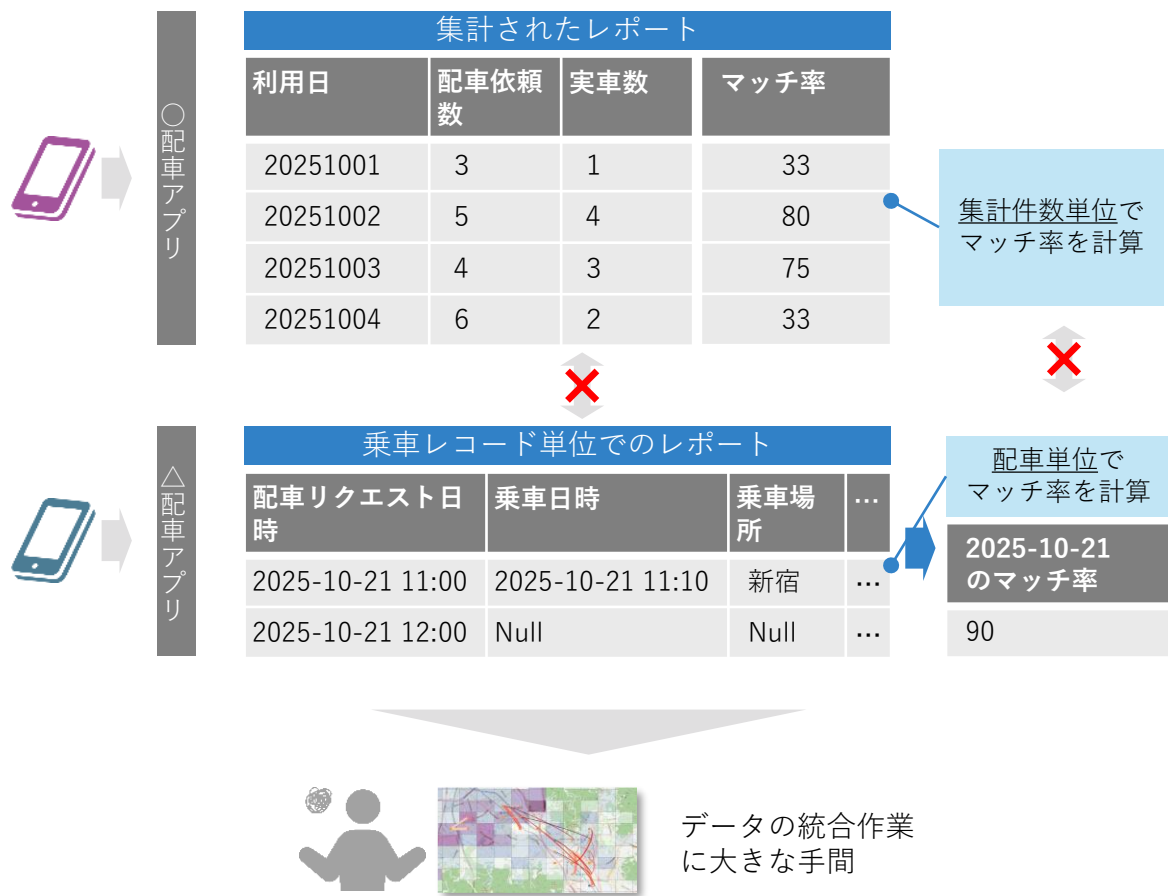
現在、我が国には配車アプリの乗降実績を表現するデータの標準仕様は存在しません。このため、地方公共団体や運行事業者等が複数の配車アプリ事業者を統合した乗降実績の分析等を行おうとする際は、データ統合や変換等の処理をその都度行う必要があり、コスト増大の原因となっています。

解決すべき課題

配車アプリの乗降実績データのフォーマットやレイアウトの標準が存在しないことにより、以下の課題が生じています。

- ① 地方公共団体や運行事業者等のデータ利用者が、複数の配車アプリ事業者から乗降実績データを収集して統合分析する際に、フォーマットの調査やデータの加工・統合など個別の調査検討と変換作業が必要となる。
- ② 配車アプリ事業者等のデータ提供者は、地方公共団体等へデータ提供を行う際に、地方公共団体が求めるデータのニーズ調査を都度実施し、共有の対象となるデータやそのフォーマットについて個別の検討および討議が必要となる。

例) マッチ率の求め方



1.4. 乗降実績データの標準化による課題解決

「配車アプリ乗降実績データ標準化プロジェクト」では、既存の配車アプリが持つシステムやデータの仕様調査を行ったうえで、データ利用のユースケースを踏まえ、乗降実績データの標準仕様（案）を策定しました。

標準仕様（案）の策定に当たっては、既存システムとの整合性を重視し、各システムに存在するデータフィールドを特定の上、物理名やデータ型など利用シーンにおけるコスト削減につながる最低限度のルールを決めることで、データ提供者とデータ利用者の双方の手間の削減を目指しています。

課題解決のアプローチ

- ① 公共ライドシェアで利用されている配車アプリの事業者に対し、現行システムで利用されている乗降実績データの仕様調査を行う。また、②でヒアリングしたデータの活用方法を満たすためのデータについても、保有有無の使用調査を行う。この際、可能な限りサンプルデータを受領する。
- ② データの利用者である地方公共団体に対し、データの活用方法をヒアリングし、活用方法踏まえた必要データフィールドを検討する。
- ③ 受領したサンプルデータを基礎に、現行の運用システムと整合的な配車アプリの乗降実績データの標準仕様案を作成する。
- ④ 標準仕様案を用いて再度前述のステークホルダーへのヒアリングや意見照会を行い、標準仕様案の実現性や実用性に関するフィードバックを得る。また、データ利用者となる地方公共団体からニーズサイドの意見も収集し、同様にフィードバックを得る。
- ⑤ 得られたフィードバックを標準仕様案に反映し、最終的な標準仕様（案）として策定する。



2025年度の調査の射程について

2025年度の「配車アプリ乗降実績データ標準化プロジェクト」では、大分県別府市をフィールドとして、地域内で標準的に利用可能なデータ仕様を策定しました。このような地域的な限定のある標準仕様であることを示すため、「標準仕様（案）」としています。

2026年度では、本仕様（案）をベースに全国で汎用的に利用可能な標準仕様を策定する予定です。

1.5. 標準化（案）策定までのプロセス

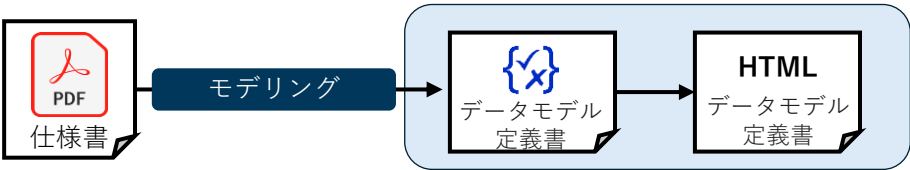
本プロジェクトにおける「乗降実績データ標準仕様（配車アプリ）（案）」の策定プロセスについて解説します。

データモデル定義の流れ

① 現状の配車アプリ事業者保有フィールドの特定	既存データ仕様の取得	配車アプリ事業者（別府市において公共ライドシェア向け配車アプリを提供しているGO株式会社及びUber Japan株式会社。以下同じ。）と連携し、既存システムの乗降実績データの仕様を取得する。
	受領データの調査	配車アプリ事業者と連携し、既存システムの乗降実績データのサンプルデータを取得する。
② 地方公共団体の分析に必要なフィールドの特定	データ活用方法の調査	地方公共団体（別府市）が政策立案に向けてどのように乗降実績データを利用したいか、分析ユースケースを整理する。
	活用方法に基づくデータの整理	データの活用方法に応じて、地方公共団体（別府市）が必要なデータフィールドを抽出する。
③ 標準化対象フィールドの検討	標準化対象データの検討	配車アプリ事業者保有フィールドと分析ユースケースから導かれたデータフィールドを補足し、標準化対象となるデータフィールドを整理する。
	一覧作成	配車アプリ事業者で保有していないデータフィールドや標準化対象として不適切な（例：分析上不要なシステム固有情報）データフィールドを除外し、一覧を作成する。
④ 標準仕様（案）の策定	データの分類	整理したデータフィールドの名称やデータ型、入力規則の形式を定義し、構造を整理する。
	データの統合	同義のフィールド(乗務員の番号、ドライバーID等)を統合し、最終的な標準仕様（案）を整理する。

仕様書
作成

策定した仕様書及びデータモデル（JSON Schema）から成り立つ「乗降実績データ標準仕様（配車アプリ）（案）」としてまとめました。



1.5. 標準化（案）策定までのプロセス

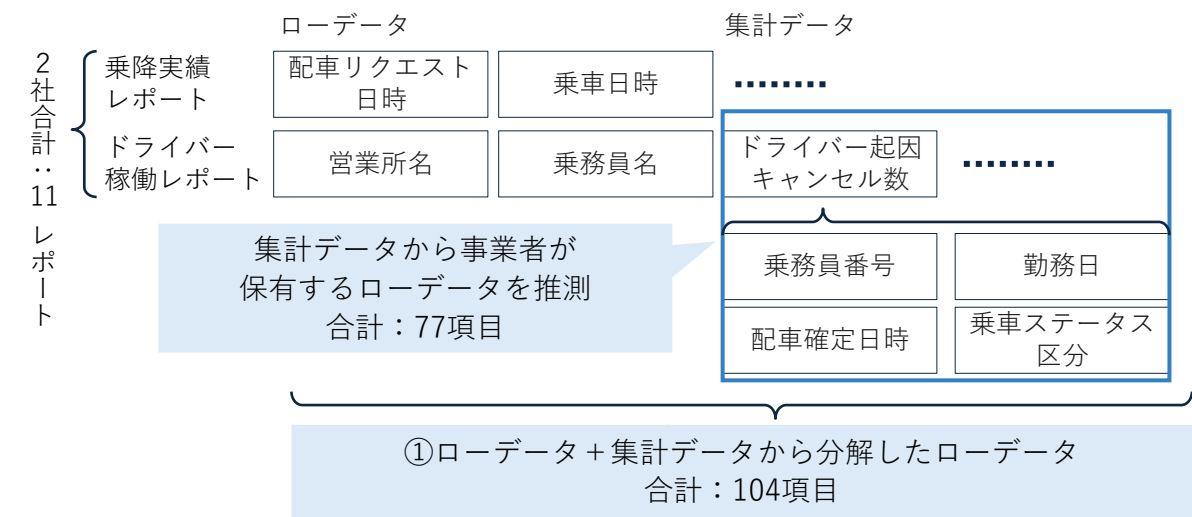
大分県別府市における公共ライドシェア実証運行に参画している配車アプリ事業者の協力のもと、乗降実績データの仕様及びサンプルデータを受領しました。

各社より受領したデータの11レポートに含まれる187データ項目を確認し、同一配車アプリ事業者内の重複を整理した結果、22件のデータ項目に絞込みました。

Step ① 現状の配車アプリ事業者保有フィールドの特定

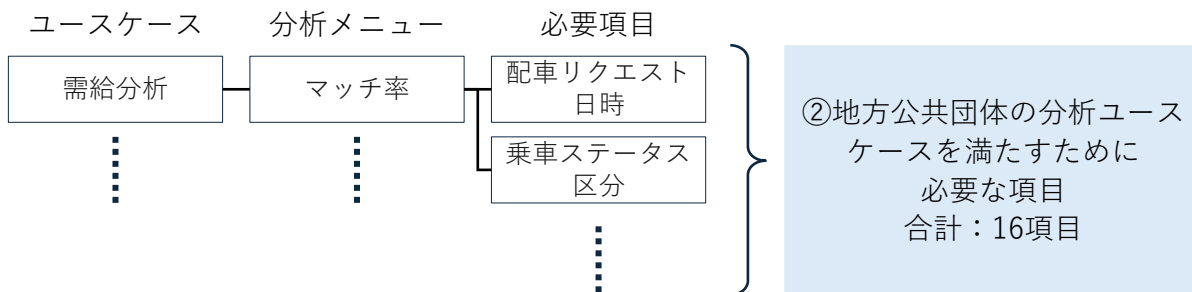
配車アプリ事業者2社から地方公共団体に提供されている11種のレポートを受領し、データ構造を調査しました。

受領したデータおよび受領したデータから推定される配車アプリ事業者内で保有しているデータ（77項目）を整理し、合計104項目のデータフィールドを特定しました。



Step ② 地方公共団体の分析ユースケースおよび必要なデータフィールドの特定

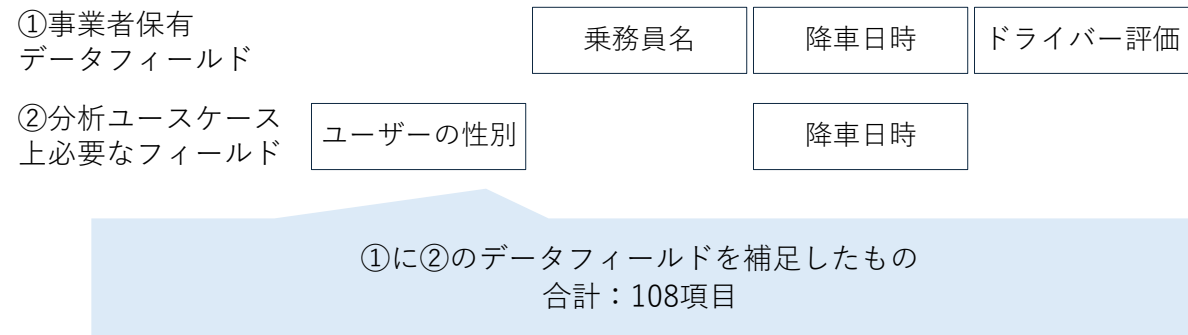
地方公共団体の分析ユースケース（例：公共ライドシェアの需給分析）を整理し、それらを満たすために必要な分析メニューとそれに必要な項目を特定した結果、16項目あることが判明しました。



1.5. 標準化（案）策定までのプロセス

Step ③ 標準化対象とするデータフィールドの検討

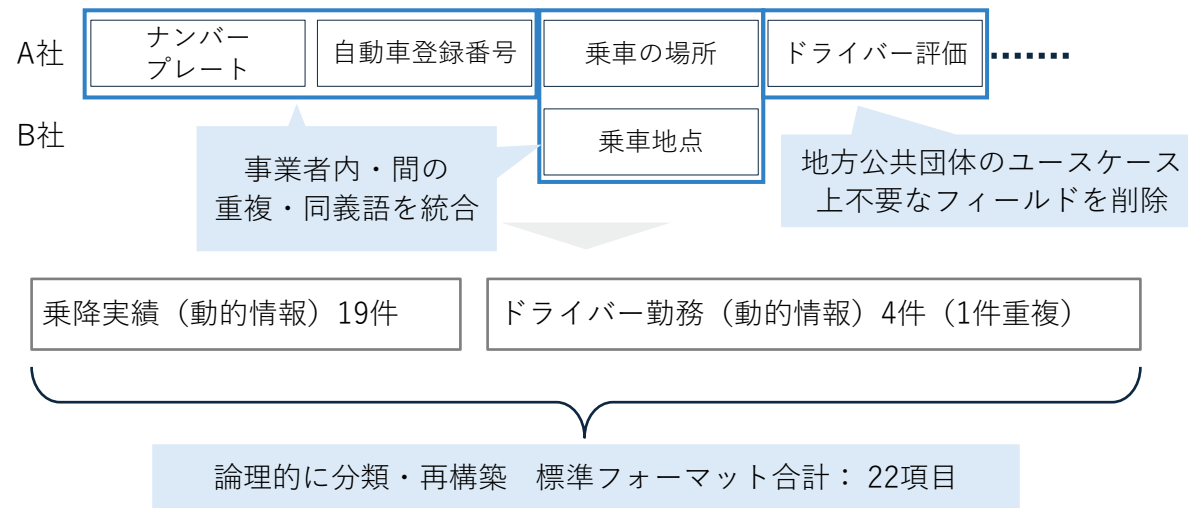
配車アプリ事業者保有データフィールドを踏まえ、分析ユースケースから導かれたデータフィールドを補足した、108項目を標準化対象とするデータフィールドとして抽出しました。



Step ④ データフィールドの形式定義および構造化

整理した108項目のデータフィールドから、配車アプリ事業者内の重複（例：「ナンバープレート」と「自動車登録番号」）や事業者間の同義語（例：「乗車の場所」と「乗車地点」）を統合しました。また、地方公共団体のユースケース上不要なフィールドを削除する等しました。

これらの整理を行った結果、データ項目は22項目に集約され、各項目に対して名称（フィールド名・物理名）、データ型、入力規則等の形式を定義しました。さらに、22項目を標準仕様（案）として「乗降実績」と「ドライバー勤務」の2テーブルに整理しました。



1.5. 標準化（案）策定までのプロセス

「乗降実績データ標準仕様（配車アプリ）（案）」の策定にご協力頂いた事業会社・団体は以下の通りとなります。

ご協力頂いた調査対象企業・団体（2026年3月時点）

調査領域	社名・団体名（順不同）	選定理由
配車アプリシステム （公共ライドシェア）	GO株式会社	本年度の検討題材である大分県別府市での公共ライドシェアの実証運行に参画している配車アプリ事業者であり、公共ライドシェアデータの有識者としてヒアリング先に選定
	Uber Japan 株式会社	本年度の検討題材である大分県別府市での公共ライドシェアの実証運行に参画している配車アプリ事業者であり、公共ライドシェアデータの有識者としてヒアリング先に選定
データ分析要求	大分県別府市	公共ライドシェアの実証運行実施主体であり、配車アプリデータの分析における当事者としてヒアリング先に選定
	一般社団法人 別府市産業連携・協働プラットフォーム B-biz LINK	公共ライドシェアの実証運行を行っている運行事業者であり、運行データを基にした運行事業の改善等、配車アプリデータの分析における有識者としてヒアリング先に選定
	一般社団法人全国自治体ライドシェア連絡協議会	公共ライドシェアの実証運行を専門的見地からサポートしており、配車アプリデータの分析における有識者としてヒアリング先に選定

1.6. 標準化がもたらす便益

標準仕様（案）策定により、分析前工程の工数削減効果が期待されます。ヒアリングでは、データ処理コストが最大で9割程度削減することが見込まれました。

乗降実績データ標準化による便益

乗降実績データ仕様の標準化により、従来データ分析に必要だった個別のフォーマット調査や仕様分析などの業務が不要となり、データ分析工数が削減されます。

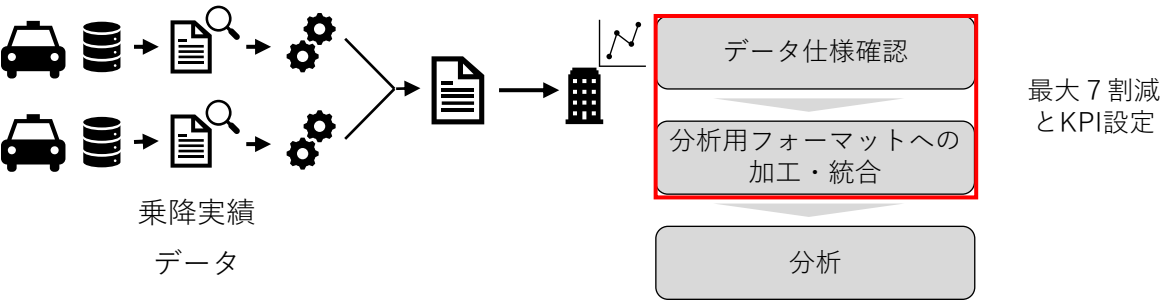
ヒアリングによる調査では、データフォーマットの解析やデータ加工・統合等に要していた分析前の処理コストの最大90%を削減する余地が示されました。また、地方公共団体における主要分析メニューに必要なデータ項目の不足数は0件であることが確認されました。

有用性の検証結果

検証仮説

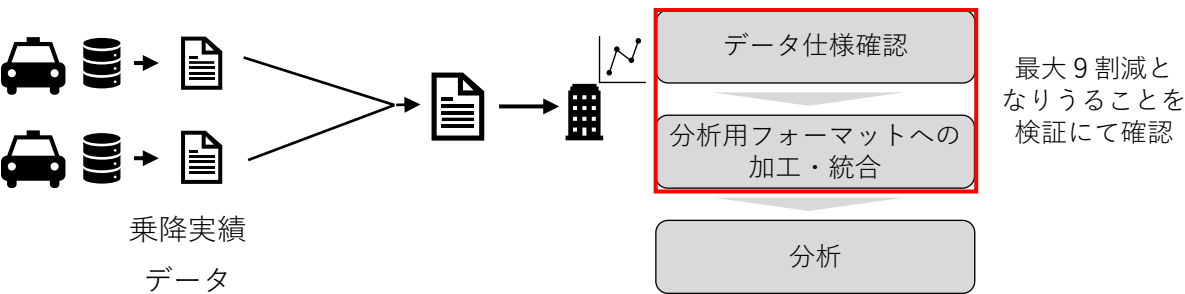
乗降実績データの受領後、分析を行うには分析前の工程として、データの仕様を確認し、分析のための加工・統合が必要でした。標準仕様を利用することで、それら仕様確認やフォーマット変換が不要になります。

本プロジェクトでは、標準仕様（案）の有用性を測るKPIとして、分析前工程の業務工数削減効果を最大7割減と設定し、ヒアリングによる検証を行いました。



調査内容・検証結果と便益

ヒアリングの結果、乗降実績データの標準仕様（案）を活用することで、データの仕様確認や分析のための加工・統合に要していた分析前の処理が最大9割削減する余地が確認されました。実務レベルで約1か月かかっていた作業が1-2日程度の確認作業のみとなる見込みが示されました。





2. 標準ドキュメントの読み方

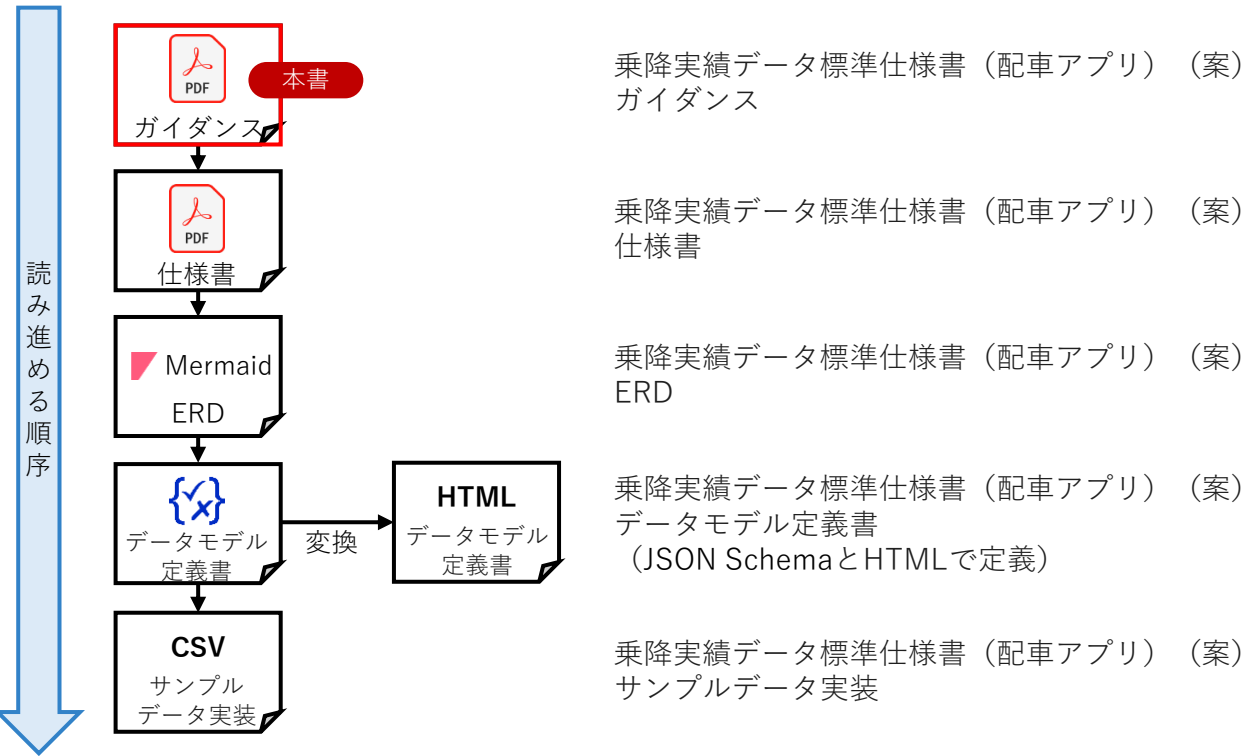
- 2.1. 標準ドキュメントの構成
- 2.2. ERDの読み方
- 2.3. 定義項目の読み方
- 2.4. データ型とフォーマット規定
- 2.5. 用語集



2.1. 標準ドキュメントの構成

標準ドキュメントである「乗降実績データ標準仕様書（配車アプリ）（案）」は、「仕様書」、「ERD」、「データモデル定義書」、「サンプルデータ実装」の4種類のドキュメントから成り立ちます。

標準ドキュメント



分類	名称	ファイル形式	想定読者	内容
本書 ガイドンス	乗降実績データ標準仕様書（配車アプリ）（案）ガイドンス	pdf	地方公共団体担当者 運行事業者 配車アプリ事業者 開発担当者	現状の課題や標準化の意義、仕様策定プロセスなど、標準仕様（案）の背景や文脈（コンテキスト）の解説をする。 「標準ドキュメント」を読むための前提知識を提供する。
標準ドキュメント	乗降実績データ標準仕様書（配車アプリ）（案）	pdf	地方公共団体担当者 運行事業者 配車アプリ事業者 開発担当者	データの物理名、型、桁数、必須条件などの技術的詳細を網羅的に定義する。
	乗降実績データ標準仕様書（配車アプリ）（案）ERD	mmd svg	開発担当者	標準仕様（案）で定めるデータ構造の関係性を定義する。
	乗降実績データ標準仕様書（配車アプリ）（案）データモデル定義書	json html	開発担当者	開発者がデータのバリデーション（検証）実装等に利用するJson形式の技術定義（JSON Schema準拠）と json-schema-for-humans を利用しJSON Schemaを人が読み易いHTMLに変換したものの2点。
	乗降実績データ標準仕様書（配車アプリ）（案）サンプルデータ実装	csv	開発担当者	具体的な実装イメージを持つためのCSVファイル群。

※ドキュメントのダウンロードURL(<https://www.mlit.go.jp/commmons/document/006/>)

2.2. ERDの読み方

ERDは、システム開発やデータベース設計において、データの構造と関係性を可視化する図面です。その中で標準的に使われる「IE記法」は、線の端につく記号（鳥の足や丸印など）の組み合わせで、「1対1」「1対多」といったデータの関係（カーディナリティ）を表現します。

テーブル定義とIE記法

テーブル定義

①			
m_user・ユーザー台帳マスタ			
string	user_id	PK	ユーザーID
string	user_phone_name		ユーザー登録電話番号
string	user_gender		ユーザー性別
integer	user_age		ユーザー年齢
...	...		
② ③ ④ ⑤			

四角い箱は1つのデータ管理単位(テーブル)を表します。
左から順に以下の要素で構成されています。

- ① テーブル名(ユーザー台帳マスタ)
 - データベース上の物理テーブル名(英字)と、その内容を表す論理名(日本語)が併記されています。
- ② データ型(string等)
 - データの種類とサイズ。
- ③ 物理名(user_id等)
 - システム(データベース)上で実際に使われるアルファベットの列名。
- ④ キー(PK, FK)
 - PK (Primary Key / 主キー) : その行を特定するための唯一のID。重複しない。
 - FK (Foreign Key / 外部キー) : 他のテーブルと紐付くためのID。
- ⑤ 論理名(ユーザID等)
 - 人間が理解しやすいように付けられた日本語の項目名。

IE記法

基本表記

—○	0
—+	1
—<	多

- 基本となる3つの表記
以下の3つの基本形状の組み合わせで成り立っています。
丸(○) : 0 (ゼロ / 存在しない可能性がある)
縦棒(|) : 1 (イチ / 単一)
鳥の足(<) : 多 (タ / 複数)
- オプションを含んだ表記
オプションを含んだ表記では、以下の意味を有します。

オプション表記

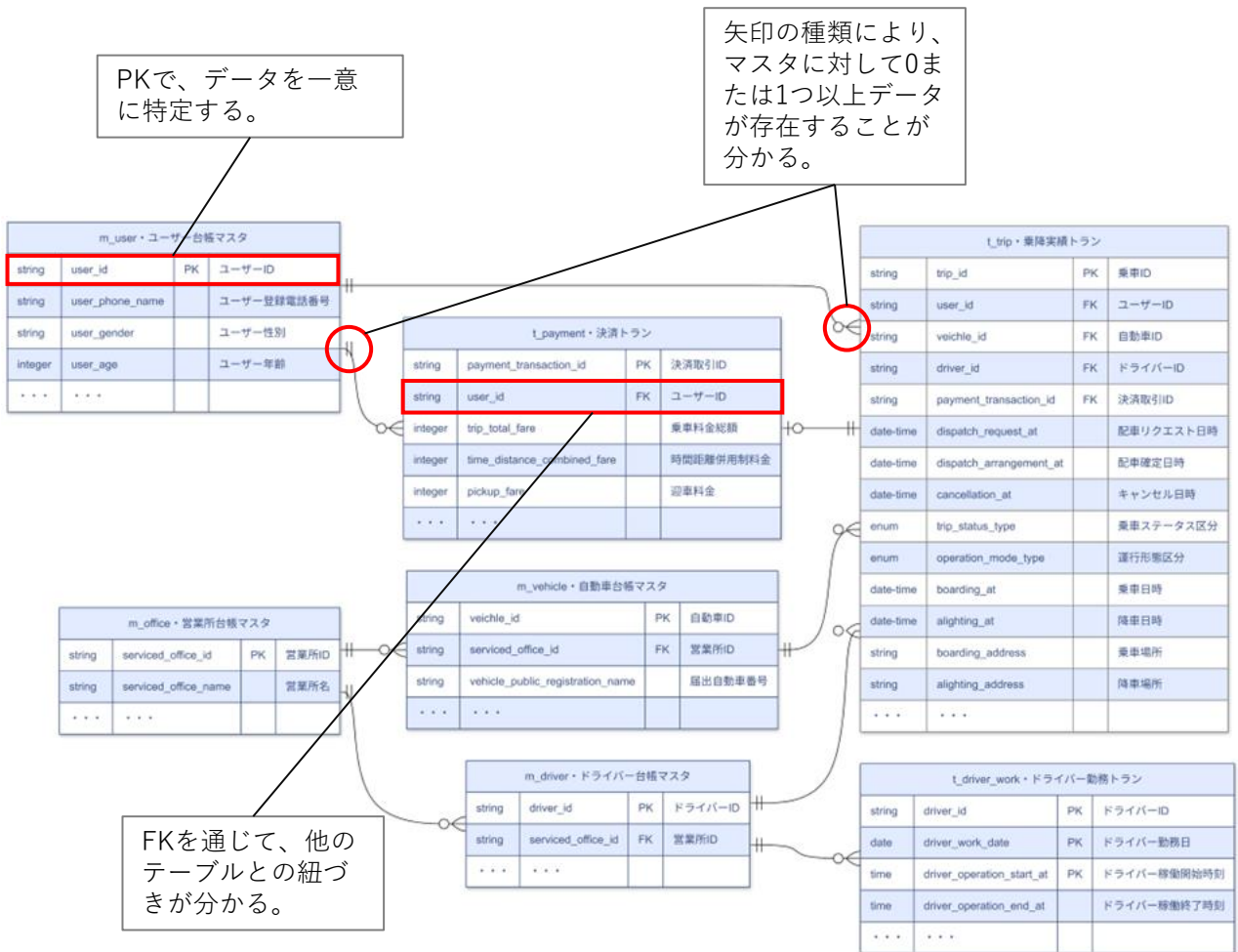
—<	1:1以上
—○<	1:0以上
—○+	1:0 or 1
—<	1:多
—	1:1

名称	意味・解説
1:1以上	「少なくとも1つは必ず必要で、複数あってもよい」 ※本件においては存在しない。
1:0以上	「なくてもよいが、複数あるかもしれない」 (例: ドライバーは、乗降実績が0件かもしれないし、多数あるかもしれない)
1:0 or 1	「なくてもよいが、あるとしても1つだけ」 (例: 乗降実績に対して、決済は0つもしくはあるとしても1つのみ)
1:多	「多数」 ※これは少し簡略化された表記で、通常は上の「0以上」か「1以上」を明確にして使います。
1:1	「必ず1つだけ存在する」 ※本件においては存在しない。

2.2. ERDの読み方

ERDはシステムが扱うデータのつながりを表す設計図です。四角い箱（テーブル）は記録・保管されている単位ごとのデータの棚であり、中に管理項目が定義されています。箱を結ぶ線はデータ同士の関係性（リレーション）を示し、線の端の記号で「1対1」や「1対多」といった結びつきのルールを表現しています。中心となる箱から線を辿ることで、情報の流れや依存関係を読み解くことができます。

ERDの読み方



2.3. 定義項目の読み方

「乗降実績データ標準仕様書（配車アプリ）（案）」が定める標準仕様の読み方を説明します。

仕様の説明

「乗降実績データ標準仕様書（配車アプリ）（案）」より抜粋

	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
No	フィールド名	物理名	ユニークキー	必須 (※1)	データ型 (※2)	サンプルデータ	入力規則
1	乗車ID	trip_id	○		string	999a999z	<ul style="list-style-type: none">当該乗車を一意に識別するための識別ID1事業者の中で重複なく配賦

No	名称	内容
①	フィールド名	データ項目を人が理解するため論理名。
②	物理名	コンピュータシステムがデータを識別するために用いる英数字の名称。 CSVファイルのヘッダ行に使用される。 日付は_date、タイムスタンプは_at、IDは_id、区分は_type、名称は_name、性別は_gender、年は_age、アドレスは_address、料金は_fareを末尾に付与。
③	ユニークキー	CSVファイル全体でユニーク（一意）となるデータ。
④	必須	以下の二つの条件の両方に当てはまるフィールドは必須フィールドとして定義。 - 現行システムからそのまま出力できるデータ - ユースケースを踏まえた分析メニューに必要なデータ
⑤	データ型	区分（enum）のリストは配車アプリ事業者の定義を利用する。 データ型はJson Schemaの型を採用し、以下のルールで設定する。 <ul style="list-style-type: none">日付をdateタイムスタンプをdate-time時刻をtime区分値をenum数値をinteger上記以外をstring
⑥	サンプルデータ	仕様（案）に沿ったサンプルデータ。
⑦	入力規則	値の入力ルールを記載。

※1:配車アプリ事業者等が出力できない、提出できないデータの出力は不要とする。
※2:区分（enum）のリストは各配車アプリ事業者で定義を作成し共有する想定。
※3:個人情報又は個人関連情報に該当する場合は個人情報保護法等の法令に従った適切な取扱いが必要となる。

2.4. データ型とフォーマット規定

「乗降実績データ標準仕様書（配車アプリ）（案）」で利用するデータ型を掲載します。
詳細なデータ型の[Json Schema](#)の仕様に準拠します。

標準仕様（案）に含まれるデータ型・フォーマット

データ型	説明	フォーマット規定	CSV出力値の例
string(文字列)	一般的なテキストデータ。 文字コードはUTF-8とする。	特になし (ダブルクォート(")で囲むことを推奨)	大分県別府市XXX1丁目 1番地1号XXコープ
integer(整数)	0 以上の整数値。	半角数字のみ ※3桁区切りのカンマ(,)は含めない	500
date(日付)	年月日を表す日付データ。	YYYY-MM-DD ※セパレータはハイフン(-)を使用 ※ゼロパディング (0埋め)を行う ※RFC 3339に準拠	2025-12-31 2026-01-05
date-time(日時)	年月日と時刻（時分秒）を表すデータ。 日本標準時（JST）とする。	YYYY-MM-DDThh:mm:ss ※日付と時刻の間はTを入れる ※セパレータはハイフン(-)と コロンの(:) ※RFC 3339に準拠	2025-10-10T10:00:00 2025-10-10T09:05:00
time（時刻）	時刻（時分秒）を表すデータ。 日本標準時（JST）とする。	hh:mm:ss ※セパレータはコロンの(:) ※RFC 3339に準拠	10:00:00 09:05
enum(区分値)	あらかじめ定義されたコード値 (文字列) から選択して設定する項目。	定義済みのコード値 ※コードリストは標準仕様書 (案) 記載の各データフィールドの項を参照	降車完了, キャンセル (ユーザー)

2.5. 用語集

分類	用語	読み方	定義・解説
プロジェクト・背景	COMmmONS	コモンズ	国土交通省が推進する「地域交通DX推進プロジェクト」の名称。 地域交通のサービス、データ、マネジメント、ビジネスプロセスの各領域におけるデジタル活用のベストプラクティス創出と標準化を推進する。 ウェブサイト： https://www.mlit.go.jp/commmmons/
	ODデータ	オーディーデータ	Origin（出発地）とDestination（到着地）が紐づいた移動データ。 本仕様（案）においては、「乗車（Origin）」と「降車（Destination）」を1つのレコード（行）としてまとめたデータ形式を指す。
データ構造・形式	標準仕様	ヒョウジュンシヨウ	異なる配車アプリ事業者やシステムから出力されるデータを、統一的な形式で扱うために策定された。 CSV形式での出力を基本とする。
	物理名	ブツリメイ	コンピュータシステムがデータを識別するために用いる英数字の名称。 CSVファイルのヘッダ行に使用される（例：trip_id）。
	論理名	ロンリメイ	人間が理解しやすい日本語の名称。 仕様書や分析レポート等で使用される（例：乗車ID）。
	JSON Schema	ジェイソンスキーマ	JSONデータの構造やデータ型（文字列、数値、日付など）を定義するための仕様記述言語。 本プロジェクトでは、データの技術的なバリデーション（検証）ルールに使用している。 公式（ https://json-schema.org ）の仕様に準拠する。
	enum	イーナム	列挙型（enumeration）。 あらかじめ決められた選択肢の中から値を設定するデータ型。 例えば「乗車ステータス区分」における「降車完了」「キャンセル（ユーザー）」「キャンセル（ドライバー）」などがこれに該当する。
業務・運用概念	乗降実績情報	ジョウコウジッセキジョウホウ	「実際の移動」に関する動的（可変）な情報。 乗車・降車の日時、場所、精算金額など、利用のたびに発生する事実情報。
	ドライバー勤務情報	ドライバーキンムジョウホウ	「ドライバーの勤務」に関する動的（可変）な情報。 ドライバーID、ドライバー勤務日、ドライバー稼働開始・終了時刻の、ドライバーの勤務のたびに発生する事実情報。



3. 標準ドキュメントの解説

- 3.1. 想定する配車アプリのデータベース構造
- 3.2. 乗降実績データ標準仕様（配車アプリ）（案）
データ項目一覧
- 3.3. データ構造のコンセプト
- 3.4. 主要データ項目の解説
- 3.5. ユースケース・分析メニューの集計方法
- 3.6. 詳細仕様の参照先



3.1. 想定する配車アプリのデータベース構造

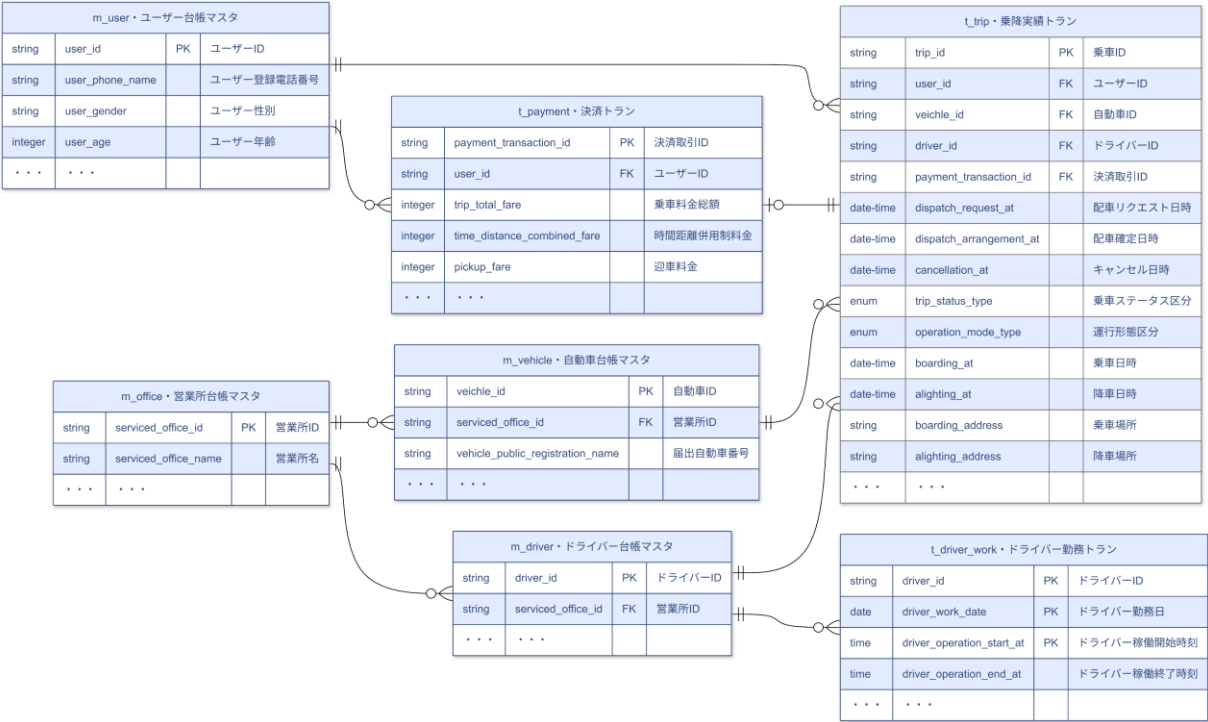
「乗降実績データ標準仕様（配車アプリ）（案）」で想定する配車アプリのデータベース構造を示します。本ERDにおけるテーブル間の関係は以下を前提としています。

- ドライバー勤務テーブルを除く全てのテーブルは、乗降実績テーブルと1対多、または1対0もしくは1の関係で紐づくこと
- ドライバー勤務テーブルは、乗降実績テーブルとは直接紐づかず、ドライバー台帳テーブルと1対多の関係で紐づくこと

本ERDは、各配車アプリ事業者が保有するデータ構造の一例を示したものであり、本仕様（案）において各事業者に対して当該テーブル構造そのものの採用を求めるものではありません。

各テーブル内に記載している「…」は、事業者ごとに本仕様（案）の対象外となる追加のデータ項目を保有している可能性があることを示しています。

データ項目間の関係性（※データ構造の一例）



3.2. 乗降実績データ標準仕様（配車アプリ）（案）データ項目一覧

「乗降実績データ標準仕様（配車アプリ）（案）」のデータ項目一覧を掲載します。

乗降実績データ標準仕様（配車アプリ）（案）データ項目一覧

乗降実績データ						
No	分類	フィールド名	物理名	ユニークキー	必須 (※1)	データ型 (※2)
1	乗降実績	乗車ID	trip_id	○	○	string
2	乗降実績	ユーザー登録電話番号	user_phone_name			string
3	乗降実績	ユーザー性別	user_gender			string
4	乗降実績	ユーザー年齢	user_age			integer
5	乗降実績	配車リクエスト日時	dispatch_request_at		○	date-time
6	乗降実績	配車確定日時	dispatch_arrangement_at		○	date-time
7	乗降実績	キャンセル日時	cancellation_at			date-time
8	乗降実績	乗車ステータス区分	trip_status_type		○	enum
9	乗降実績	運行形態区分	operation_mode_type			enum
10	乗降実績	乗車日時	boarding_at			date-time
11	乗降実績	降車日時	alighting_at			date-time
12	乗降実績	乗車場所	boarding_address			string
13	乗降実績	降車場所	alighting_address			string
14	乗降実績	届出自動車登録番号	vehicle_public_registration_name			string
15	乗降実績	営業所名	served_office_name			string
16	乗降実績	ドライバーID	driver_id			string
17	乗降実績	乗車料金総額	trip_total_fare			integer
18	乗降実績	時間距離併用制料金	time_distance_combined_fare			integer
19	乗降実績	迎車料金	pickup_fare			integer

ドライバー勤務データ						
No	分類	フィールド名	物理名	ユニークキー	必須 (※1)	データ型 (※2)
1	ドライバー勤務	ドライバーID	driver_id	○		string
2	ドライバー勤務	ドライバー勤務日	driver_work_date	○		date
3	ドライバー勤務	ドライバー稼働開始時刻	driver_operation_start_at	○		time
4	ドライバー勤務	ドライバー稼働終了時刻	driver_operation_end_at			time

※1:配車アプリ事業者等が出力できない、提出できないデータの出力は不要とする。
※2:区分（enum）のリストは各配車アプリ事業者で定義を作成し共有する想定。
※3:個人情報又は個人関連情報に該当する場合は個人情報保護法等の法令に従った適切な取扱いが必要となる。

3.3. データ構造のコンセプト

「乗降実績データ標準仕様書（配車アプリ）（案）」のデータ構造を解説します。
詳細はデータ仕様書（案）を参照ください。

本標準仕様（案）で扱う情報の範囲

本標準仕様（案）は、公共ライドシェア等のための配車アプリが扱う乗降実績データを対象としています。具体的には、「乗降実績」に関するデータと、これに関連する「ドライバー勤務」に関するデータを標準化の対象とします。

「乗降実績」データでは、「いつ」「どこで乗って」「どこで降りたか」「どの程度 of 金額を支払った」といった1トリップで扱われる情報に加え、「誰が（ドライバーID）」運転したかといった供給サイドの情報を含みます。ドライバーに関するテーブルと連携することで、供給サイドのデータを合わせて分析可能とし、地域の需給状況等を分析することを目的としています。

この観点から、「ドライバー勤務」データでは、「誰が（ドライバーID）」に加え、ドライバーの稼働状況を把握するための「いつ」「稼働を開始し」「稼働を終了したか」といった項目を定義しています。

いずれのテーブル定義も地方公共団体による需給状況の把握を目的としており、配車アプリ事業者が持つ固有情報（個人情報やシステム固有の情報など）は標準化の範囲外としています。

乗降実績データ

1トリップに関する情報		供給サイドに関する情報			付加情報
乗降実績情報	決済情報	営業所情報	自動車情報	ドライバー情報	ユーザー情報
乗車日時、場所など	乗車料金など	営業所名など	自動車番号など	ID情報など	居住国など

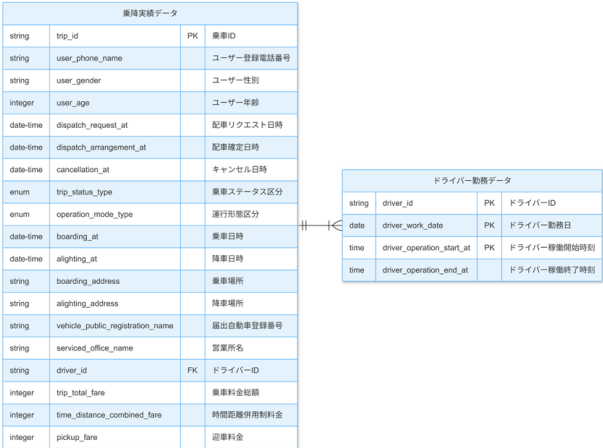
ドライバー勤務データ

ドライバー勤務に関する情報

ドライバー勤務情報

ID情報、稼働開始時刻など

本仕様（案）に含まれる、「乗降実績データ」と「ドライバー勤務データ」の2データの関係性（リレーション）を示したものが右のERDです。



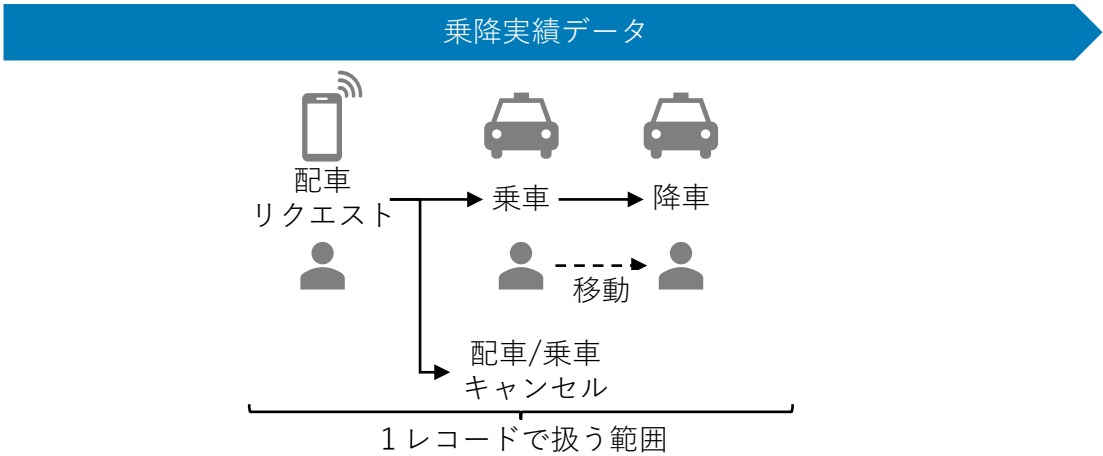
3.3. データ構造のコンセプト

「乗降実績データ標準仕様書（配車アプリ）（案）」のデータ構造を解説します。
詳細な仕様は「乗降実績データ標準仕様書（配車アプリ）（案）」を参照ください。

「乗降実績データ」として扱う1レコードの粒度

現行システムでは、乗降実績を配車リクエストから降車またはキャンセルまでを1レコードとして扱うケースが一般的といえます。

このため、乗降実績データ標準仕様書（配車アプリ）（案）における「乗降実績データ」では、配車リクエストから降車まで、またはキャンセルまでの一連の流れを1レコードとして扱います。



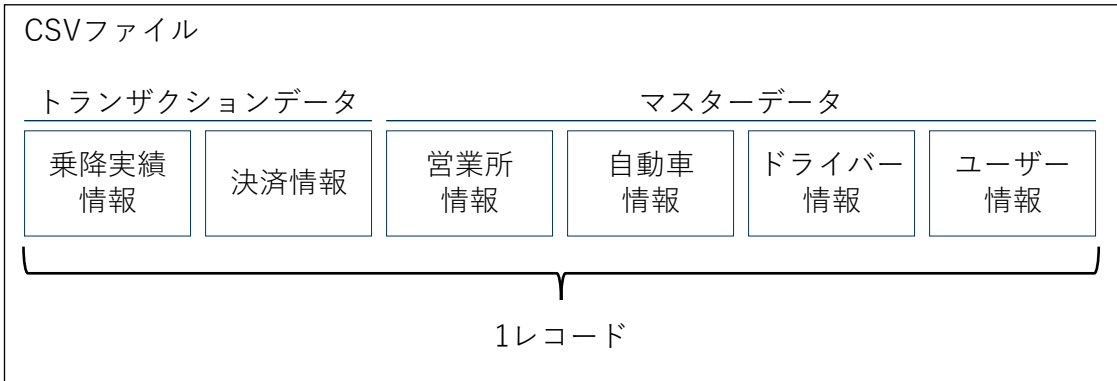
「乗降実績データ」のデータ構造とファイル形式

通常、「乗降実績情報」は決済を伴わないキャンセルされたリクエスト処理を含むため、「決済情報」とは粒度が異なる情報です。

また、「乗降実績情報」や「決済情報」などの乗降に応じた動的なデータ（トランザクションデータ）と「自動車情報」や「ドライバー情報」等の静的なデータ（マスターデータ）は性質が異なる情報です。

しかし、配車アプリ事業者が扱う乗降実績情報はこれらの粒度や性質の異なるデータ間で紐づけ（リレーション）がされていることが多いことと、地方公共団体におけるデータ利用シーンにおける取り回しの良さを重視する観点から、本標準仕様（案）における「乗降実績データ」ではこれら複数の情報を1つのレコードとして扱います。

また、ファイル形式は広く普及しているCSVを採用します。



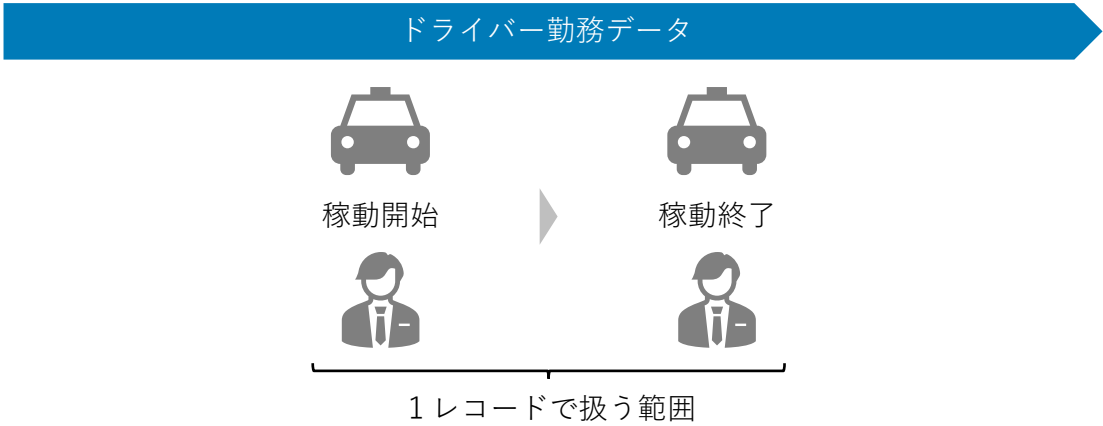
3.3. データ構造のコンセプト

「乗降実績データ標準仕様書（配車アプリ）（案）」のデータ構造を解説します。
詳細な仕様は「乗降実績データ標準仕様書（配車アプリ）（案）」を参照ください。

「ドライバー勤務データ」として扱う1レコードの粒度

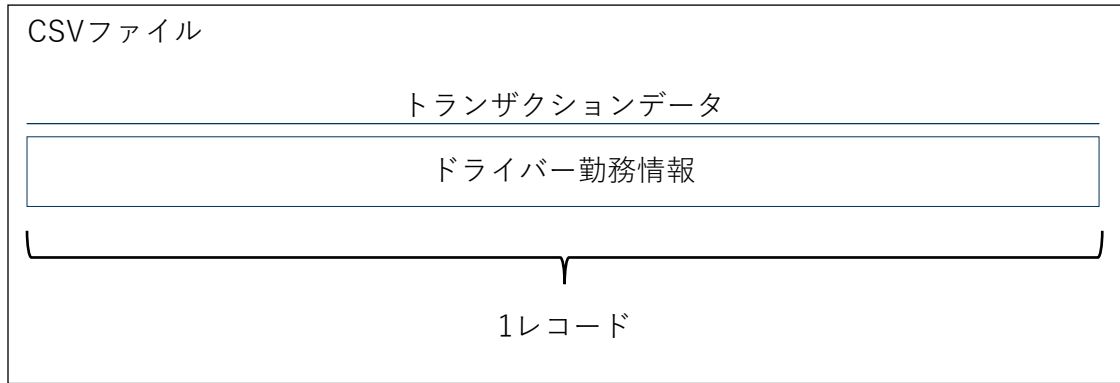
公共ライドシェア等の勤務形態では、日勤/夜勤など1日の稼働時間が複数に分割されることが一般的のため、システムにおいてもドライバー勤務を勤務日、稼働開始時間、稼働終了時間を一つの勤務データの単位として扱うケースが一般的といえます。

このため、乗降実績データ標準仕様書（配車アプリ）（案）の「ドライバー勤務データ」では、ドライバーの稼働開始（配車受付を開始したタイミング）から稼働終了（配車受付を終了したタイミング）のデータを1レコードとして扱います。



「ドライバー勤務データ」のデータ構造とファイル形式

「ドライバー勤務データ」は、ドライバー勤務に関する情報です。
ドライバーを一意に特定するドライバーIDや稼働日、稼働開始/終了時間からなります。
ファイル形式は広く普及しているCSVを採用します。



3.4. 主要データ項目の解説

本標準仕様（案）のうち、特に重要となる「データの追跡性」、「マッチ率算出に係る分析情報」、「乗降実績のODに関する分析情報」、「乗降実績の利用者に関する分析情報」について解説します。

データの追跡性（トレーサビリティ）

複数の配車アプリ事業者やシステムからデータを収集・統合する際、データの重複を防ぎ、正しく紐づけるために以下のID定義が重要となります。

分類	フィールド名	物理名	役割	運用のポイント
乗降実績	乗車ID	trip_id	乗降実績データにおいて、1回の乗降イベントをシステム内で一意に識別するためのIDです。	データの再送や修正が発生した場合、このIDをキーにしてデータの差し替え（Update）や重複チェックを行います。 出力するシステム側で採番するユニークな値となります。
ドライバー勤務	ドライバーID	driver_id	ドライバー勤務データにおいて、ドライバーを識別します。同一ドライバーによる複数の稼働実績を紐づけるためのキーとなります。	稼働状況や業務実態の把握に利用します。配車アプリ事業者のシステム内で一意に管理されているドライバー識別子を設定しますが、プライバシー保護の観点から、必要に応じてハッシュ化処理などを行い、個人が特定できない形式での運用も検討してください。

追跡イメージ

乗降実績		ドライバー勤務	
乗車ID	…(その他)	ドライバーID	…(その他)
レコード単位に一意となる値		ドライバー固有の値	
1	↓	AAA	●
2		BBB	●
3		AAA	●
4	↓	BBB	●

3.4. 主要データ項目の解説

本標準仕様（案）のうち、特に重要となる「データの追跡性」、「マッチ率算出に係る分析情報」、「乗降実績のODに関する分析情報」、「乗降実績の利用者に関する分析情報」について解説します。

マッチ率算出に係る分析情報

公共ライドシェアの需給分析の基礎となるマッチ率を算出するための項目です。

ユーザー都合キャンセルのマッチ率への影響を避けるため、乗車ステータス区分フィールドを用いてユーザー都合でのキャンセルとなった配車リクエストを特定した上で分析・検証を行うことを想定しています。

分類	フィールド名	物理名	役割	運用のポイント
乗降実績	配車リクエスト日時	dispatch_request_at	配車を依頼した日時を記録します。	配車アプリから配車リクエストが発出された日時とするなど、データ作成時のルールを明確にしてください。
	配車確定日時	dispatch_arrangement_at	配車が確定した日時を記録します。	配車確定前にキャンセルとなった場合には空欄とするなど、データ作成時のルールを明確にしてください。
	乗車ステータス区分	trip_status_type	降車完了、キャンセル（ドライバー）、キャンセル（ユーザー）などの乗車ステータス区分を表します。	ユーザー都合のキャンセルかどうかの把握に活用されます。

属性確認のイメージ

乗降実績			
配車リクエスト日時	配車確定日時	乗車ステータス区分	…(その他)
配車リクエストの日付・時刻	配車確定の日付・時刻	レコード単位に一意となる値	
2/1 11:04	2/1 11:18	降車完了	
2/1 11:05	2/1 11:43	降車完了	
2/1 11:34	2/1 11:54	キャンセル (ユーザー)	
2/1 11:56	2/1 12:22	キャンセル (ドライバー)	

3.4. 主要データ項目の解説

本標準仕様（案）のうち、特に重要となる「データの追跡性」、「マッチ率算出に係る分析情報」、「乗降実績のODに関する分析情報」、「乗降実績の利用者に関する分析情報」について解説します。

乗降実績のODに関する分析情報

交通計画の基礎となるOD（出発地・到着地）データを構成する項目です。

配車アプリでは乗車場所・降車場所の固定IDが存在しないため、住所情報を起点として扱われ、後段の分析処理においてエリアコード化を行うことで分析・検証を行うことを想定しています。

分類	フィールド名	物理名	役割	運用のポイント
乗降実績	乗車場所	boarding_address	移動の「起点」を特定します。	OD（出発地・到着地）分析や、エリア別の需要把握、地図上での可視化に活用されます。地図上での可視化の際は、エリアコード化を前提とした利用を想定します。
	降車場所	alighting_address	移動の「終点」を特定します。	
	乗車日時	boarding_at	ユーザーが実際に車両に乗車した日時を特定します。	ピーク時間帯の分析に活用されます。
	降車日時	alighting_at	ユーザーが実際に車両に降車した日時を特定します。	

属性確認のイメージ

乗降実績				
乗車場所	乗車日時	降車場所	降車日時	…(その他)
乗車場所	乗車時刻	降車場所	降車時刻	
大分県別府市 XX1-1-1	2/1 11:04	大分県別府市 □□3-3	2/1 11:18	
大分県別府市 △△	2/1 11:05	大分県別府市 〇〇5-5-501	2/1 11:43	
大分県別府市 〇〇5-5-5-501	2/1 11:34	大分県別府市 △△	2/1 11:54	
大分県別府市 □□3-3	2/1 11:56	大分県別府市 XX1-1-1	2/1 12:22	

3.4. 主要データ項目の解説

本標準仕様（案）のうち、特に重要となる「データの追跡性」、「マッチ率算出に係る分析情報」、「乗降実績のODに関する分析情報」、「乗降実績の利用者に関する分析情報」について解説します。

乗降実績の利用者に関する分析情報

単純な利用者数だけでなく、交通計画の策定や施策効果の分析を行うため、属性情報が不可欠となります。

分類	フィールド名	物理名	役割	運用のポイント
乗降実績	ユーザー登録電話番号	user_phone_name	配車アプリのユーザーの電話番号を表す属性情報です。	個人情報の観点から、国番号のみにする処理を行った上で提供を行います。 国番号を用いて居住国を判別し、観光施策やインバウンド需要の把握を目的とした分析に活用されます。
	ユーザー性別	user_gender	配車アプリのユーザーの性別を表す属性情報です。	性別による利用傾向の違いや、特定の施策・時間帯・エリアにおける利用特性の分析に活用されます。 なお、性別の表現（例：男性／女性／未回答等）は、配車アプリ事業者の管理実態に応じて定義し、stringとして提供することを想定します。
	ユーザー年齢	user_age	配車アプリのユーザーの年齢を表す属性情報です。	年齢層別の利用傾向や、特定の年代（例：高齢者・子育て世代等）を対象とした施策の効果検証に活用されます。

属性確認のイメージ

乗降実績			
ユーザー登録電話番号	ユーザー性別	ユーザー年齢	…(その他)
レコード単位に一意となる値	レコード単位に一意となる値	レコード単位に一意となる値	
+81	女性	31	
+1	男性	45	
+2	男性	23	
+61	その他	53	

3.5. ユースケース・分析メニューの集計方法

標準仕様（案）のデータを用いて指標を出す場合、下記の方法で求めることができます。

データの集計方法

メニュー
分析

1. 地域全体/場所ごとのマッチ率

定義

利用者の配車リクエストのセッション数※1に対し配車が確定した割合
※1 「利用者の配車リクエスト数」全体から「ユーザーによる配車キャンセル数※2」を除いた数
※2 配車リクエストの需要が過大に見積もられないよう、ユーザー起因によるキャンセルを配車リクエストの総数から除外する

計算式

マッチ率 = $\frac{\text{A 時間や場所ごとの乗降実績データ} \times \text{B 乗車場所} \times \text{C 配車確定数}}{\text{D 配車リクエスト数} - \text{E ユーザー起因による配車リクエストキャンセル数}}$

集計・
計算方法

計算式での項目	フィールド名（標準仕様書（案）で定義）	対象のレコード	集計方法
A 時間ごと	乗降実績データ #5 配車リクエスト日時	分析したい時間のレコード	分析したい時間のデータレコードを選択する
B 場所ごと	乗降実績データ #12 乗車場所	分析したい場所のレコード	分析したい場所のデータレコードを選択する
C 配車確定数	乗降実績データ #6 配車確定日時	値を持つ全レコード	データレコード件数を合計する
D 配車リクエスト数	乗降実績データ #5 配車リクエスト日時	値を持つ全レコード	データレコード件数を合計する
E ユーザー起因による配車リクエストキャンセル数	乗降実績データ #6 配車確定日時 乗降実績データ #8 乗車ステータス区分	値を持たない全レコード “キャンセル（ユーザー）”	配車確定日時が記録されていないかつ“キャンセル（ユーザー）”が記録されたデータレコード件数を合計する

分析イメージ

時間×場所ごとのマッチ率			
10/1水	○エリア	△エリア	...
0700-0730	85%	89%	...
0730-0800	88%	76%	...
0800-0830	99%	98%	...
⋮	⋮	⋮	...
2330-2400	89%	93%	...

他フィールド（例：乗車場所）と組み合わせることで、エリアによりマッチ率低下の時間が異なる、といった分析が可能に

配車時間や乗車場所等のフィールドと組み合わせることで、時間帯別マッチ率や地域別マッチ率などにより解像度の高い分析が地方公共団体主導で可能となります。
また、乗車ステータス区分を用いることで、ユーザー起因キャンセルを除いてマッチ率を算出可能となり、マッチ率の精度を上げることができます。

地域全体のマッチ率（公共ライドシェア導入前）				地域全体のマッチ率（公共ライドシェア導入後）			
	10/1水	10/2木	...		10/1水	10/2木	...
7時	98%	99%	...	7時	98%	99%	...
8時	83%	88%	...	8時	85%	89%	...
9時	76%	69%	...	9時	88%	76%	...
10時	81%	87%	...	10時	99%	98%	...
⋮	⋮	⋮	...	⋮	⋮	⋮	...
23時	91%	95%	...	23時	89%	93%	...

運行形態（公共ライドシェア・その他）が異なるデータを受領した場合は、公共ライドシェアがその他の運行形態を補完する形で機能しているかといった分析等が可能に

3.5. ユースケース・分析メニューの集計方法

標準仕様（案）のデータを用いて指標を出す場合、下記の方法で求めることができます。

データの集計方法

メニュー
分析

2. 地域全体/場所ごとの非マッチ数

定義

利用者の配車リクエストのセッション数※1から配車が確定した件数を引いた件数
※1 「利用者の配車リクエスト数」全体から「ユーザーによる配車キャンセル数※2」を除いた数
※2 配車リクエストの需要が過大に見積もられないよう、ユーザー起因によるキャンセルを配車リクエストの総数から除外する

計算式

非マッチ数 =
$$\left(\begin{matrix} \text{A} & \text{B} \\ \text{時間や場所ごとの、} & \end{matrix} \right) \left(\begin{matrix} \text{C} & \text{D} \\ \text{配車} & \text{ユーザー起因による} \\ \text{リクエスト数} & \text{配車リクエスト} \\ & \text{キャンセル数} \end{matrix} \right) - \begin{matrix} \text{E} \\ \text{配車確定数} \end{matrix}$$

集計・
計算方法

計算式での項目	フィールド名（標準仕様書（案）で定義）	対象のレコード	集計方法
A 時間ごと	乗降実績データ #5 配車リクエスト日時	分析したい時間のレコード	分析したい時間のデータレコードを選択する
B 場所ごと	乗降実績データ #12 乗車場所	分析したい場所のレコード	分析したい場所のデータレコードを選択する
C 配車リクエスト数	乗降実績データ #5 配車リクエスト日時	値を持つ全レコード	データレコード件数を合計する
D ユーザー起因による配車リクエストキャンセル数	乗降実績データ #6 配車確定日時 乗降実績データ #8 乗車ステータス区分	値を持たない全レコード “キャンセル（ユーザー）”	配車確定日時が記録されていないかつ“キャンセル（ユーザー）”が記録されたデータレコード件数を合計する
E 配車確定数	乗降実績データ #6 配車確定日時	値を持つ全レコード	データレコード件数を合計する

分析イメージ

時間×場所ごとの非マッチ数			
10/1水	○エリア	△エリア	...
0600-0630	1件	1件	...
0630-0700	1件	1件	...
0700-0730	3件	2件	...
0730-0800	3件	5件	...
0800-0830	1件	1件	...

他フィールド（例：乗車場所）と組み合わせることで、エリアによりマッチングの非成立件数が多い時間が異なる、といった分析が可能に

配車時間や乗車場所等のフィールドと組み合わせることで、時間帯別の非マッチ数や地域別の非マッチ数などにより解像度の高い分析が地方公共団体主導で可能となります。
また、乗車ステータス区分を用いることで、ユーザー起因キャンセルを除いて非マッチ数を算出可能となり、精度を上げることができます。

地域全体の非マッチ件数（公共ライドシェア導入前）				地域全体の非マッチ件数（公共ライドシェア導入後）			
	10/1水	10/2木	...		10/1水	10/2木	...
6時	1件	1件	...	6時	1件	1件	...
7時	1件	1件	...	7時	1件	1件	...
8時	4件	3件	...	8時	3件	2件	...
9時	4件	7件	...	9時	3件	5件	...
10時	3件	2件	...	10時	1件	1件	...
⋮	⋮	⋮	...	⋮	⋮	⋮	...

運行形態（公共ライドシェア・その他）が異なるデータを受領した場合は、公共ライドシェア導入前後で地域全体の非マッチ数が増減しているといった分析が可能に

3.5. ユースケース・分析メニューの集計方法

標準仕様（案）のデータを用いて指標を出す場合、下記の方法で求めることができます。

データの集計方法

メニュー
分析

3. 地域全体/場所ごとの配車依頼数

定義

利用者の配車リクエストのセッション数※1
※1 「利用者の配車リクエスト数」全体から「ユーザーによる配車キャンセル数※2」を除いた数
※2 配車リクエストの需要が過大に見積もられないよう、ユーザー起因によるキャンセルを配車リクエストの総数から除外する

計算式

配車依頼数 = 時間や場所ごとの、配車リクエスト数 $\frac{A}{B}$ - ユーザー起因による配車キャンセル数 $\frac{C}{D}$

集計・
計算方法

計算式での項目	フィールド名（標準仕様書（案）で定義）	対象のレコード	集計方法
A 時間ごと	乗降実績データ #5 配車リクエスト日時	分析したい時間のレコード	分析したい時間のデータレコードを選択する
B 場所ごと	乗降実績データ #12 乗車場所	分析したい場所のレコード	分析したい場所のデータレコードを選択する
C 配車リクエスト数	乗降実績データ #5 配車リクエスト日時	値を持つ全レコード	データレコード件数を合計する
D ユーザー起因による配車リクエストキャンセル数	乗降実績データ #6 配車確定日時 乗降実績データ #8 乗車ステータス区分	値を持たない全レコード “キャンセル（ユーザー）”	配車確定日時が記録されていないかつ“キャンセル（ユーザー）”が記録されたデータレコード件数を合計する

分析イメージ

時間×場所ごとの配車依頼件数			
10/1水	○エリア	△エリア	...
0600-0630	5件	10件	...
0630-0700	8件	15件	...
0700-0730	30件	25件	...
0730-0800	15件	35件	...
0800-0830	20件	25件	...
⋮	⋮	⋮	...
2330-2400	10件	15件	...

他フィールド（例：乗車場所）と組み合わせることで、エリアにより配車依頼数が多い時間が異なる、といった分析が可能に

配車時間や乗車場所等のフィールドと組み合わせることで、時間帯別の配車依頼数や地域別の配車依頼数などにより解像度の高い分析が地方公共団体主導で可能となります。
また、乗車ステータス区分を用いることで、ユーザー起因キャンセルを除いて配車リクエスト数を算出可能となり、公共ライドシェア需要分析に関する精度を上げることができま

3.5. ユースケース・分析メニューの集計方法

標準仕様（案）のデータを用いて指標を出す場合、下記の方法で求めることができます。

データの集計方法

メニュー
分析

4. ある時点における稼働車両数

定義

ある時点において、配車が可能な状態にある車両の台数
※迎車中・実車中も含む

計算式

ある時点における稼働車両数 = (ある時点において、)^Aドライバーが配車受付可能状態※^Bとなっている^Cドライバー数の合計
※ドライバー稼働開始時刻が打刻されてからドライバー稼働終了時刻が打刻されるまでの時間

集計・
計算方法

計算式での項目	フィールド名（標準仕様書（案）で定義）	対象のレコード	集計方法
A ある時点	ドライバー勤務データ #2 ドライバー勤務日	分析したい日付のレコード	分析したい日付のデータレコードを選択する
A ある時点/ B 配車受付可能状態	ドライバー勤務データ #3 ドライバー稼働開始時刻	分析したい時間内に値を持つ全レコード	分析したい時間のデータレコードを選択する
A ある時点/ B 配車受付可能状態	ドライバー勤務データ #4 ドライバー稼働終了時刻		
C ドライバー	ドライバー勤務データ #1 ドライバーID	値を持つ全レコード	データレコード件数を合計する

分析イメージ

時間別の稼働車両数			
	10/1水	10/2水	...
0600-0630	5 台	10 台	...
0630-0700	7 台	14 台	...
0700-0730	10 台	20 台	...
0730-0800	20 台	26 台	...
0800-0830	20 台	25 台	...
⋮	⋮	⋮	...
2330-2400	9 台	14 台	...

ドライバーが配車可能となっている時間を把握することで、時間ごとの車両が何台稼働しているか、といった分析が可能に

日ごとや時間ごとに集計を行うことで、日時ごとの過不足車両数の把握など供給量に関する詳細分析が行え、公共ライドシェア運営に関わる改善検討や、地域公共交通計画策定等の検討を行うことが可能となります。
また、時系列の分析も可能となるため、季節ごとや時間ごとの稼働車両数の推移も把握でき、（供給目線での）詳細分析が可能となります。

3.5. ユースケース・分析メニューの集計方法

標準仕様（案）のデータを用いて指標を出す場合、下記の方法で求めることができます。

データの集計方法

メニュー
分析

5. ODごとの乗降実績

定義

特定の乗車地を組み合わせたODトリップの件数

計算式

ODごとの乗降実績 = A乗車場所で“XX地点※”が記録され、かつ、B降車場所で“XX地点※”が記録された件数の合計
※分析したい乗車場所/降車場所を選択

集計・計算方法

計算式での項目	フィールド名（標準仕様書（案）で定義）	対象のレコード	集計方法
A 乗車場所	乗降実績データ #12 乗車場所	分析したい場所のレコード	分析したい地点のデータレコードを選択する
B 降車場所	乗降実績データ #13 降車場所	分析したい場所のレコード	分析したい地点のデータレコードを選択し、組み合わせの件数を合計する

分析イメージ

ODごとの乗降実績				
2月		乗車地		
		別府駅	北浜	鉄輪
降車地	別府駅		5件	30件
	北浜	7件		25件
	鉄輪	40件	20件	
	⋮	⋮	⋮	⋮

OD情報を組み合わせることで、どの地域からどの地域への利用者が多いか、といった分析が可能に

乗車日時等のフィールドとOD情報のフィールドを組み合わせることで、日ごと・時間ごとにどの地域への移動が多かったか、といった詳細分析が行え、より解像度の高い移動需要の分析が地方公共団体主導で行うことが可能となります。需要の多い地域を特定することで、より需要の多い地域へ配車が行えるよう車両を差配することも可能となります。また、OD情報を住宅地や観光地等と分類分けすることで、どの用途で公共ライドシェアが利用られることが多いかといった利用動態に関する詳細分析も可能となります。

3.5. ユースケース・分析メニューの集計方法

標準仕様（案）のデータを用いて指標を出す場合、下記の方法で求めることができます。

データの集計方法

メニュー
分析

6. 地域全体/場所ごと/時間帯別のキャンセル理由の割合

定義

キャンセルを行った主体・理由の割合

計算式

キャンセル理由の割合 = (時間や場所ごとの、) $\frac{C \text{ XX (ユーザー/ドライバー) のキャンセル数}}{D \text{ キャンセル数合計}}$

集計・
計算方法

計算式での項目	フィールド名 (標準仕様書 (案) で定義)	対象のレコード	集計方法
A 時間ごと	乗降実績データ #5 配車リクエスト日時	分析したい時間のレコード	分析したい時間のデータレコードを選択する
B 場所ごと	乗降実績データ #12 乗車場所	分析したい場所のレコード	分析したい場所のデータレコードを選択する
C XX (ユーザー/ドライバー) のキャンセル数	乗降実績データ #8 乗車ステータス区分	ユーザー/ドライバー (分析したいキャンセル主体)	分析したいキャンセル主体のデータレコードを選択し、合計する
D キャンセル数合計	乗降実績データ #8 乗車ステータス区分	キャンセルを示す値を持つ全レコード	キャンセルを示す値が記録されたデータレコード件数を合計する

分析イメージ

期間ごとのキャンセル理由の割合		
10/1水	キャンセル主体	
	ドライバー	ユーザー
6 時	0%	0%
7 時	0%	100%
8 時	30%	70%
⋮	⋮	⋮

他フィールド（例：キャンセル日時）と組み合わせることで、日時単位でドライバーによるキャンセルが増加している等の発見が可能に

キャンセル日時や乗車場所等のフィールドと組み合わせることで、時間帯別や場所別で誰がキャンセルしたといった、より解像度の高いキャンセル理由の分析が地方公共団体主導で可能となります。

キャンセル・非キャンセル別の配車・乗車待ち時間						
		配車確定までにかかった平均時間 (配車待ち時間)		配車確定後から乗車までにかかった 平均時間 (乗車待ち時間)		...
		キャンセル	非キャンセル	キャンセル	非キャンセル	...
10/1水	6 時	5 分20秒	2 分10秒	10分30秒	5 分30秒	...
	7 時	4 分50秒	1 分50秒	8 分50秒	5 分50秒	...
	8 時	3 分30秒	1 分00秒	6 分30秒	4 分30秒	...
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	...

また、配車リクエスト日時や配車確定日時、キャンセル日時等のフィールドと組み合わせることで、待ち時間の増加によるキャンセル理由の推計も可能となります。

3.5. ユースケース・分析メニューの集計方法

標準仕様（案）のデータを用いて指標を出す場合、下記の方法で求めることができます。

データの集計方法

メニュー
分析

7. 地域全体/場所ごと/時間帯別の平均配車確定時間

定義

配車リクエストがなされてから配車が確定するまでまたは配車キャンセルが行われるまでに要した平均時間

計算式

平均配車確定時間 = (時間や場所ごとの、) ^A ^B ^C 配車確定日時 ^E 配車リクエスト日時 ^F の平均 ^D キャンセル日時

集計・計算方法

計算式での項目	フィールド名（標準仕様書（案）で定義）	対象のレコード	集計方法
A 時間ごと	乗降実績データ #5 配車リクエスト日時	分析したい時間のレコード	分析したい時間のデータレコードを選択する
B 場所ごと	乗降実績データ #12 乗車場所	分析したい場所のレコード	分析したい場所のデータレコードを選択する
C 配車確定日時	乗降実績データ #6 配車確定日時	値を持つ全レコード	レコードごとに配車確定日時またはキャンセル日時と配車リクエスト日時の差分を計算する
D キャンセル日時	乗降実績データ #7 キャンセル日時		
E 配車リクエスト日時	乗降実績データ #5 配車リクエスト日時	計算に利用したレコード	計算に利用したレコード数を足し、合計時間で割る
F 平均	乗降実績データ #6 配車確定日時 乗降実績データ #7 キャンセル日時		

分析イメージ

キャンセル・非キャンセル別の配車待ち時間					
		配車確定までにかかった平均時間 (配車待ち時間)		...	
		キャンセル	非キャンセル	...	
10/1水	6時	5分20秒	2分10秒	...	
	7時	4分50秒	1分50秒	...	
	8時	3分30秒	1分00秒	...	
⋮	⋮	⋮	⋮	...	

許容されうる配車待ち時間がキャンセル有無から推測可能に

キャンセル日時と配車リクエスト日時、配車確定日時、乗車ステータス区分等を組み合わせることで、配車完了までに時間が遅いと感じる時間帯を特定することが可能となり、必要な供給量と現状のギャップに関する検討や、運行時のKPI設定等に利用可能となります。

3.5. ユースケース・分析メニューの集計方法

標準仕様（案）のデータを用いて指標を出す場合、下記の方法で求めることができます。

データの集計方法

メニュー
分析

8. 地域全体/場所ごと/時間帯別の平均乗車待ち時間

定義

配車が確定してから車両が到着するまでまたは配車キャンセル（配車確定後）が行われるまでに要した平均時間

計算式

平均乗車待ち時間 = (時間や場所ごとの、) ^A ^B ^C 乗車日時 ^E 配車確定日時 ^F の平均 ^D キャンセル日時

集計・計算方法

計算式での項目	フィールド名（標準仕様書（案）で定義）	対象のレコード	集計方法
A 時間ごと	乗降実績データ #6 配車確定日時	分析したい時間のレコード	分析したい時間のデータレコードを選択する
B 場所ごと	乗降実績データ #12 乗車場所	分析したい場所のレコード	分析したい場所のデータレコードを選択する
C 乗車日時	乗降実績データ #10 乗車日時	値を持つ全レコード	レコードごとに乗車日時またはキャンセル日時と配車確定日時の差分を計算する
D キャンセル日時	乗降実績データ #7 キャンセル日時		
E 配車確定日時	乗降実績データ #6 配車確定日時		
F 平均	乗降実績データ #10 乗車日時 乗降実績データ #7 キャンセル日時	計算に利用したレコード	計算に利用したレコード数を足し、合計時間で割る

分析イメージ

キャンセル・非キャンセル別の乗車待ち時間				
		配車確定後から乗車までにかかった平均時間（乗車待ち時間）		...
		キャンセル	非キャンセル	...
10/1水	6時	10分30秒	5分30秒	...
	7時	8分50秒	5分50秒	...
	8時	6分30秒	4分30秒	...
⋮	⋮	⋮	⋮	...

許容されうる乗車待ち時間がキャンセル有無から推測可能に

キャンセル日時と配車確定日時、乗車日時、乗車ステータス区分等を組み合わせることで、車両到着までに時間が遅いと感じる時間帯を特定することが可能となり、必要な供給量と現状のギャップに関する検討や、運行時のKPI設定等に利用可能となります。

3.5. ユースケース・分析メニューの集計方法

標準仕様（案）のデータを用いて指標を出す場合、下記の方法で求めることができます。

データの集計方法

メニュー
分析

9. 利用者属性（居住国・性別・年齢）

定義

登録電話番号の国番号から推測される利用者の居住国および、利用者の性別・年齢の属性情報

計算式

ー（分析をA行いたい居住国（推測）B・性別C・年齢別にデータを集計する）

集計・
計算方法

計算式での項目	フィールド名（標準仕様書（案）で定義）	対象のレコード	集計方法（例）
A 居住国（推測）	乗降実績データ #2 ユーザー登録電話番号	分析したい国番号のレコード	分析したい国番号のデータレコードを選択し合計する
B 性別	乗降実績データ #3 ユーザー性別	分析したい性別のレコード	分析したい性別のデータレコードを選択し合計する
C 年齢	乗降実績データ #4 ユーザー年齢	分析したい年齢のレコード	分析したい年齢のデータレコードを選択し合計する

分析イメージ

属性踏まえた利用動向分析					
ユーザー登録電話番号※1	ユーザー性別	ユーザー年齢	配車リクエスト日時	乗車場所	降車場所
+81	女性	26	2025-10-01T12:00:00	大分県別府市●● 1-1-1 XXコープ	大分県別府市●● 2-2-2 YYコープ
+1	その他	31	2026-02-23T15:00:00	大分県別府市△△ 5-5-5 □□ハウス	大分県別府市△△ 6-6-6 ○○ハウス
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮

電話番号の国番号から居住国等を推測し※1、性別・年齢と組み合わせることで、詳細利用動向が分析可能に

登録電話番号から、ユーザーの居住国を判別し、配車リクエスト日時等と組み合わせることでインバウンド需要分析が可能となります。
また、性別や年齢といった属性と組み合わせることで、より利用動態の解像度が上がり、プロモーション施策等への活用が可能となります。

※1：提供時には、国番号だけにする処理を行い共有されることを想定

3.5. ユースケース・分析メニューの集計方法

標準仕様（案）のデータを用いて指標を出す場合、下記の方法で求めることができます。

データの集計方法

メニュー
分析

10. 期間別の売上計

定義

ある特定の期間における、売上の合計

計算式

期間別の売上計 = ^A（特定の期間ごとの、）^B 売上の合計

集計・
計算方法

計算式での項目	フィールド名（標準仕様書（案）で定義）	対象のレコード	集計方法
A 特定の期間ごと	乗降実績データ #11 降車日時	分析したい時間のレコード	分析したい期間のデータレコードを選択する
B 売上	乗降実績データ #17 乗車料金総額	値を持つ全レコード	値を合計する

分析イメージ

期間別の売上計			
	10/1水	10/2水	...
0600-0630	5,000円	8,000円	...
0630-0700	1,000円	3,000円	...
0700-0730	6,000円	10,000円	...
0730-0800	2,000円	4,000円	...
0800-0830	5,000円	2,000円	...
⋮	⋮	⋮	...
2330-2400	12,000円	15,000円	...

売上の多い時間や期間を発見する等が可能に

降車時間等のフィールドと組み合わせることで、期間別の売上計やその変動など、より解像度の高い分析が地方公共団体主導で可能となります。
また、季節ごとや時間ごとの売上の変動などの単位で分析・活用が可能となります。

3.5. ユースケース・分析メニューの集計方法

標準仕様（案）のデータを用いて指標を出す場合、下記の方法で求めることができます。

データの集計方法

メニュー
分析

11. ドライバー別の売上

定義

ある特定の期間における、ドライバーごとの売上の合計

計算式

ドライバー別の売上 = ^A（特定の期間ごとの、）^B（ドライバーIDごとの、）^C売上の合計

集計・
計算方法

計算式での項目	フィールド名（標準仕様書（案）で定義）	対象のレコード	集計方法
A 特定の期間ごと	乗降実績データ #11 降車日時	分析したい時間のレコード	分析したい期間のデータレコードを選択する
B ドライバーIDごと	乗降実績データ #16 ドライバーID	分析したいドライバーのコード	分析したいドライバーのデータレコードを選択する
C 売上	乗降実績データ #17 乗車料金総額	値を持つ全レコード	値を合計する

分析イメージ

期間別のドライバーごとの売上計				
	10/1水	10/2木	10/3金	...
ドライバーA	5,000円	8,000円	10,000円	...
ドライバーB	3,000円	5,000円	—	...
ドライバーC	—	4,000円	12,000円	...
ドライバーD	7,000円	—	6,000円	...
ドライバーE	—	10,000円	8,000円	...
⋮	⋮	⋮	⋮	...

売上の多い時間や期間を発見する等がドライバー単位で可能に

降車時間等のフィールドと組み合わせることで、期間別のドライバー売上計やその変動など、より解像度の高い分析が地方公共団体主導で可能となります。
また、ドライバーごとの売上を把握することで、公共ライドシェア事業におけるドライバー登録の促進施策の検討に活用する等も可能となります。

3.5. ユースケース・分析メニューの集計方法

標準仕様（案）のデータを用いて指標を出す場合、下記の方法で求めることができます。

データの集計方法

メニュー
分析

12.ドライバー別の待機時間

定義

ドライバーごとの、配車が可能な状態において、実車および迎車に従事していない時間の合計

計算式

ドライバー別の待機時間 = ^A(ある期間ごとの、) ^B(ドライバーIDごとの、)
稼働時間合計 (^C稼働終了時刻 - ^D稼働開始時刻)
－ 実車・迎車時間の合計 (^E降車日時 - ^F配車確定日時)

集計・
計算方法

計算式での項目	フィールド名（標準仕様書（案）で定義）	対象のレコード	集計方法
^A ある期間ごと	乗降実績データ #2 ドライバー勤務日	分析したい期間のレコード	分析したい期間のデータレコードを選択する
^B ドライバーIDごと	乗降実績データ #16/ドライバー勤務データ #1 ドライバーID	分析したいドライバーのレコード	分析したいドライバーのデータレコードを選択する
^C 稼働終了時刻	ドライバー勤務データ #4 ドライバー稼働終了時刻	値を持つレコード	ドライバー稼働終了時刻からドライバー稼働開始時刻を引く
^D 稼働開始時刻	ドライバー勤務データ #3 ドライバー稼働開始時刻		
^E 降車日時	乗降実績データ #11 降車日時	分析したい期間に値を持つ全レコード	1レコードごとに降車日時から配車確定日時を引き、足し合わせる
^F 配車確定日時	乗降実績データ #6 配車確定日時		

分析イメージ

期間別のドライバーごとの待機時間計				
	10/1水	10/2木	10/3金	...
ドライバーA	1時間5分	35分	45分	...
ドライバーB	1時間30分	50分	—	...
ドライバーC	—	20分	25分	...
ドライバーD	55分	—	50分	...
ドライバーE	—	35分	40分	...
⋮	⋮	⋮	⋮	...

ドライバーが迎車・乗車に従事していない時間が長く、供給過剰が発生している期間を発見する、といったことが可能に

ドライバー稼働開始時刻、ドライバー稼働終了時刻や降車日時、配車確定日時といったフィールドを組み合わせることで、稼働している車両の余剰時間の詳細分析が可能となり、公共ライドシェアに関わる改善施策検討等を地方公共団体主導で行うことができます。

また、ドライバーごとの売上計と組み合わせることで、待機時間と売上の相関等、より詳細な稼働・供給に関する分析を行うことも可能となります。

3.5. ユースケース・分析メニューの集計方法

標準仕様（案）のデータを用いて指標を出す場合、下記の方法で求めることができます。

データの集計方法

メニュー
分析

13. 期間別の利用件数

定義

一定期間における実車数の合計

計算式

期間別の利用件数 = ^A（特定の期間ごとの、）^B 降車日時のレコード数 の合計

集計・
計算方法

計算式での項目	フィールド名（標準仕様書（案）で定義）	対象のレコード	集計方法
A 特定の期間ごと	乗降実績データ #11 降車日時	分析したい時間のレコード	分析したい時間のデータレコードを選択する
B 降車日時	乗降実績データ #11 降車日時	値を持つレコード	データレコード件数を合計する

分析イメージ

期間別の利用件数				
	10/1水	10/2木	10/3金	...
0600-0630	17件	10件	15件	...
0630-0700	9 件	14件	21件	...
0700-0730	13件	15件	20件	...
0730-0800	19件	23件	31件	...
0800-0830	18件	26件	28件	...
⋮	⋮	⋮	⋮	...

日付ごと、時間ごと等で、公共ライドシェア等の利用件数を把握することが可能に

期間を切った降車日時のフィールドを用いることで、日別・時間別の利用件数が集計でき、公共ライドシェアの利用状況を詳細に把握できます。季節ごとや時間ごとの利用件数の変動など、適切な単位で分析・活用が可能となります。

3.6. 詳細仕様の参照先

本ガイドンスにおける各種参照先を掲示します。

参照先

カテゴリ	資料・リソース名称	形式	役割・主な内容	参照先・入手方法
外部仕様	JSON Schema Specification	Web	本仕様（案）のバリデーション（必須チェック、型定義）記述言語の公式仕様。データモデル定義書（JSON Schema）の技術的な解釈のために参照します。	https://json-schema.org/
外部仕様	文字コード (UTF-8)	Web	世界的な文字エンコーディング標準。本仕様（案）におけるCSVファイルの文字化けを防ぎ、システム間相互運用性を担保するために採用しています。	https://home.unicode.org/
外部ツール	json-schema-for-humans	Python Lib	JSON SchemaからHTML形式のドキュメントを生成するための変換ツール。	https://github.com/coveooss/json-schema-for-humans



4. データ提供のために必要な契約

- 4.1. データ提供のために必要な契約
- 4.2. 公共交通空白地有償運送事業における
データ提供に関する特約（テンプレート）



4.1. データ提供のために必要な契約

公共ライドシェアの運行では、地方公共団体、運行事業者及び配車アプリ事業者といった関係者が想定されます。このうち、多くの場合運行事業者と配車アプリ事業者の間ではアプリケーション提供契約が、地方公共団体と運行事業者の間では業務委託契約が、それぞれ締結されています。

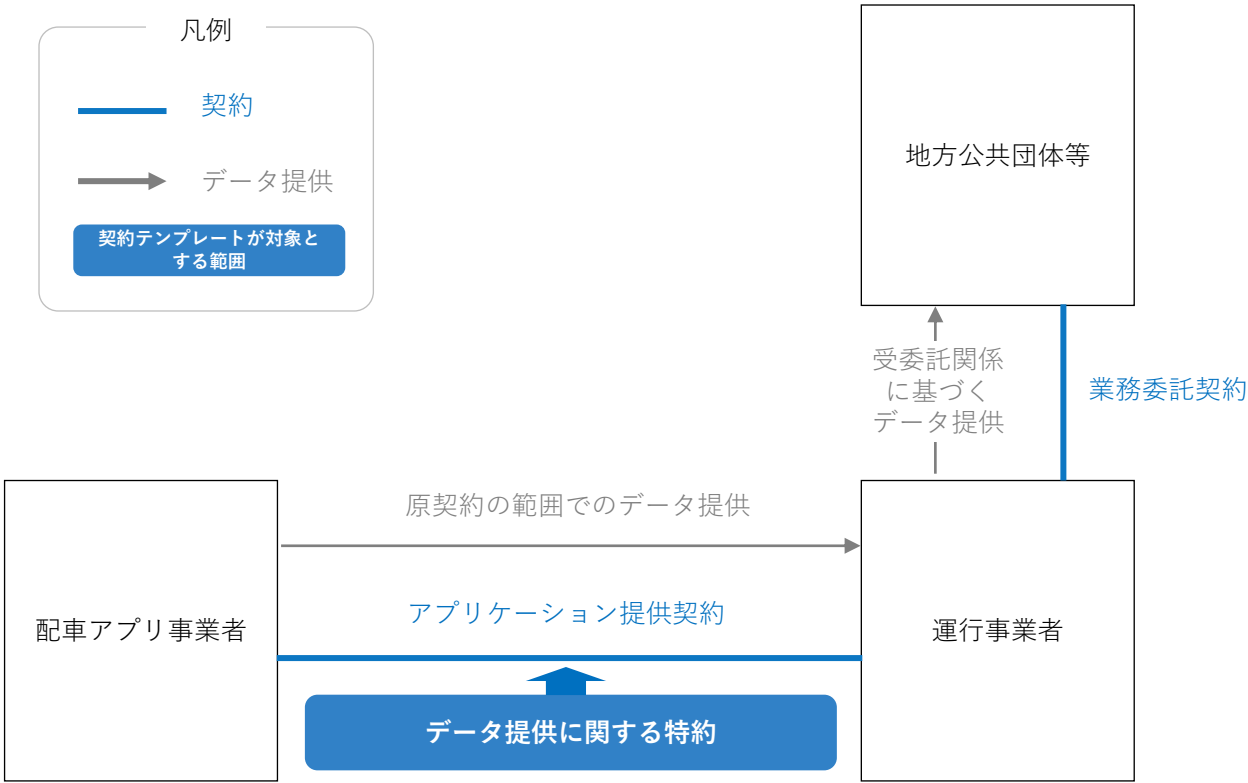
現状、これらの契約関係を根拠として配車アプリのデータが地方公共団体へ提供されている場合もありますが、データ提供に係る契約としては、必ずしも十分な内容となっていない場合があります。

本ガイドンスでは、これら既存契約を基本とし、データ提供に関して一般的に求められる条項を補完した特約として、データ提供のための契約テンプレートを提供します。関係者の契約締結時や年度毎の更新の際に参照してください。

契約テンプレートの位置づけ

公共ライドシェアにおいては、配車アプリ事業者と運行事業者との間で既にアプリケーション提供契約が締結されている場合が多いため、本契約テンプレートでは、アプリケーション提供契約を原契約とした特約として、データ提供に関する事項を定めます。

公共ライドシェア運行にあたっての関係者、契約の関係性



4.2. 公共交通空白地有償運送事業におけるデータ提供に関する特約 (テンプレート)

契約テンプレートは、データ提供のために一般的に必要なとされる条項を中心に構成しています。実際に使用する際は、地域や配車アプリ事業者等の個別事情を踏まえ、必要に応じて条項を調整した上で活用することを想定しています。

なお、契約テンプレートは、データの帰属を配車アプリ事業者とするか運行事業者とするかに応じて、第6条（データの帰属、利用権限）について2パターンから選択可能としています。地域の実態に即したパターンを使用してください。

契約テンプレート文例 1/2

以下に、契約テンプレートの文例を示します。テンプレートのWordファイルは、「[垂隆実績データ標準仕様書（配車アプリ）（案）](#)」より取得ください。

公共交通空白地有償運送事業におけるデータ提供に関する特約

第1条（適用範囲）

●●アプリ事業者（以下「甲」という。）及び○○運行事業者（以下「乙」という。）は、「xxxアプリケーション提供契約」（以下「原契約」という。）に関して、データ提供に関する特約（以下「本特約」という。）を締結する。本特約は原契約と一体をなすものであり、原契約の一部を構成する。なお、本特約に規定のない事項については、原契約が適用される。
2 本特約と原契約が矛盾する場合は、本特約を優先する。

第2条（目的）

交通空白地における自家用有償旅客運送事業（以下「本事業」という。）の改善や事業評価等のため、甲及び乙が本事業に基づいて創出、取得又は収集されたデータを適切に管理することを目的とする。

第3条（定義）

本特約における用語の意義は、次の各号に定めるとりとする。

（1）「データ」：媒体及び手段（専用回線による通信、光磁気ディスク、印刷物等）を問わず、甲が乙に提供した、若しくは将来において提供される一切の情報を意味する。

（2）「派生データ」：乙が、共有データを加工、分析、編集、統合等することによって新たに生じたデータをいう。

2 前項各号において定めのない用語については、甲乙間で協議して定めることとする。

第4条（データの範囲）

甲が提供するデータの範囲は、別紙「データ一覧」に定めるとりとする。

第5条（データの提供方法）

本特約の有効期間中、甲は乙に対し、別紙「データ一覧」に定める方法でデータを提供する。ただし、甲は、データ提供の●日前までに乙に通知し、乙の書面による承諾を得ることで仕様及び提供方法を変更することができる。

2 甲は、又は乙から書面により、追加のデータ提供を求められた場合において、甲乙の協議が整った場合は、当該データは、本特約に準じて取り扱うものとする。

【A型の場合、第6条は以下を使用。】

第6条（データの帰属、利用権限）

本事業に基づいて創出、取得又は収集されたデータの利用、開示、譲渡（利用許諾を含む）及び処分を含む当該データにかかる一切の利用権限は、乙が保有する。

2 乙は、前項の規定にかかわらず、本事業の改善や事業評価等のため、国の機関若しくは地方公共団体又はその委託を受けた者が法令の定める事務を遂行することに対して協力する必要がある場合（以下「本目的」という。）には、本目的の範囲内で、第三者に対してデータを提供し、かつ当該第三者によるデータの利用を許諾する。

3 乙は、第1項の規定にかかわらず、本目的以外の目的（本事業の遂行にあたり法令上必要となる対応を実施する場合を除く）において、データを利用し、又はデータを第三者に提供する場合、甲の事前の書面による承諾を得なければならない。

4 乙は、甲に対して、乙が本事業を推進するため、甲が乙に提供するアプリケーションの適正な運用を確保するものとして、予め甲乙間で合意が行われた範囲において、データを利用することを許諾する。

【B型の場合、第6条は以下を使用。】

第6条（データの帰属、利用権限）

甲は、本事業に基づいて創出、取得又は収集されたデータを所有し、これらにおける知的財産権を含むすべての利用権限を保有する。

2 甲は、乙に対して、データを、本事業の遂行にあたり法令上必要となる対応（道路運送法に基づく記録及び報告を含むが、これらに限らない。）を実施する範囲内でのみ利用することを許諾する。

3 乙が、国の機関若しくは地方公共団体又はその委託を受けた者が法令の定める事務を遂行することに対して協力する必要がある場合（以下「本目的」という。）であって、本目的の範囲内で前項の許諾を受けたデータを第三者に提供し、かつ当該第三者による当該データの利用を許諾しようとする際は、甲は、当該データ提供及び許諾について異議を述べないものとする。

本契約テンプレートが、アプリケーション提供契約を前提とした特約であることを示します。

対象データは50ページに示す別紙にて一覧化します。

データの帰属・利用許諾については、下記2パターンから実態に即したものを選択して利用します。

- ・A型（帰属を運行事業者とし、アプリ事業者に利用を許諾）
- ・B型（帰属を配車アプリ事業者とし、運行事業者に許諾を与え、地方公共団体への報告を目的とする等、特定の条件下で第三者提供も可能とする）

4.2. 公共交通空白地有償運送事業におけるデータ提供に関する特約 (テンプレート)

契約テンプレート文例 2/2

第7条 (派生データ等の取扱い)
派生データに関しては、当事者間で別途合意した場合を除き、乙のみに一切の権利が帰属し、乙が一切の利用権限を有する。
2 乙による派生データの利用に基づき生じた発明、考案、創作及び営業秘密等に関する知的財産権は、乙に帰属する。
3 乙は、前2項の定めにかかわらず、派生データを公表又は第三者に提供する場合には、予め甲の承諾を得るものとする。

提供されたデータを加工して生じた派生データは、加工者に帰属します。

第8条 (両当事者の役割)
本特約に基づいて提供されるデータの利用に係る役割は、次の各号に掲げるとおりとする。
(1) 乙はデータを利用し、必要な事業評価及びより実効性のある事業運営、改善を行う。
(2) 甲は、自らの有する専門的な知見に基づき、データを利用した事業評価及び事業の改善にあたって必要な関与を行う。

第9条 (データの保証)
甲は、データが、適法かつ適切な方法によって取得されたものであることを表明し、保証する。
2 甲は、提供データの正確性、完全性、安全性、有効性(目的への適合性)、提供データが第三者の知的財産権その他の権利を侵害しないことを保証しない。

第10条 (データの管理)
乙は、データ及び派生データを他の情報と明確に区別して善良な管理者の注意をもって管理・保管しなければならない。適切な管理手段を用いて、自己の営業秘密と同等以上の管理措置を講ずるものとする。
2 甲は、データ及び派生データの管理状況について、乙に対していつでも書面による報告を求めることができる。この場合において、データ及び派生データの漏えい又は喪失のおそれがあると甲が判断した場合、甲は、乙に対してデータ及び派生データの管理方法・保管方法の是正を求めることができる。
3 前項の報告又は是正の要求がなされた場合、乙は速やかにこれに応じなければならない。

第11条 (データの公開)
乙は、甲から提供されたデータを、外部に公開する資料等に掲載する場合には、予め甲の承諾を得るものとする。

第12条 (損害賠償)
甲及び乙は、故意又は過失により、本特約に定める条項に違反し、相手方に損害を与えた場合には、相手方に対し通常生ずべき損害に限り賠償の責めを負うものとする。但し、当該損害賠償は、原契約に基づくアプリケーション利用に関する1年間の対価を上限とする。

第13条 (有効期間・存続条項)
本特約は、本特約締結の日から●年間が経過する日又は甲と乙が別途合意するまで有効とする。
2 前項の規定にかかわらず、第7条及び第14条の規定は、本特約の有効期間満了後も効力を有するものとする。

本特約の締結を証するため、両当事者は本特約書2通を作成し、記名押印のうえ、各1通を保管する。

年 月 日

甲：(住所)
(氏名)
(所属)
(役職)

乙：(住所)
(氏名)
(所属)
(役職)

4.2. 公共交通空白地有償運送事業におけるデータ提供に関する特約 (テンプレート)

契約テンプレート（別紙）対象データ記載様式

データ提供に関する契約を締結する際には、具体的に提供を受ける対象のデータを書面で合意する必要があります。以下に示すテンプレートは、前ページまでに解説した契約テンプレートとセットで活用されることを想定した、対象データを記載する様式のテンプレートです。

配車アプリ事業者等で独自の様式やカタログ等を持っている場合は、それらを活用することも可能です。なお、データ項目名については、円滑な理解共有のため、別紙「乗降実績データ標準仕様書（配車アプリ）（案）」で示す名称を用いてください。

(別紙)対象データ一覧

本特約で提供を求めるデータは下記の通り。

記入例

データ名称	データ項目	形式	提供方法	対象期間	備考
乗降実績	乗車ID、配車リクエスト日時、乗車場所、降車場所、乗車料金	csv	メール	20xx年xx月xx日～20xx年xx月xx日	乗降実績データ標準仕様書（配車アプリ）（案）に準拠したデータを提供
乗降実績	乗車ID、配車リクエスト日時、乗車場所、降車場所、乗車料金	csv	管理画面からダウンロード	20xx年xx月xx日～20xx年xx月xx日	乗降実績データ標準仕様書（配車アプリ）（案）に準拠したデータを提供

提供するデータの一覧は、運行事業者及び地方公共団体から、配車アプリ事業者に提供を希望するデータを提示し、協議の上で書面化します。その際、本「乗降実績データ標準仕様書（配車アプリ）（案）」に準拠する場合は、準拠する仕様名を備考欄に明記します。



乗降実績データ標準仕様書（配車アプリ）（案）ガイダンス

発行日：2026年3月

発行元：国土交通省 総合政策局 公共交通政策部門 モビリティサービス推進課

受託者：アクセンチュア株式会社