

**平成 12 年度**  
**交通事業者における交通情報の管理、**  
**提供等の実態に関する調査報告書**

**平成 13 年 3 月**

**国土交通省総合政策局情報管理部**

## はじめに

近年のインターネットや携帯電話の急速な普及といった情報通信技術の発展・普及等を背景として、ダイヤ・時刻表、運賃、路線・系統、乗継・乗換案内、運行状況、沿線情報等、公共交通機関の利用に関する情報（公共交通情報）を、インターネットや携帯電話等を通じて、利用者のニーズに応じた形で常時提供することに対するニーズが高まっている。

こうした状況を踏まえ、運輸省では平成12年度に札幌において「総合交通情報提供システム」を構築し、地域のほぼ全てのバス、鉄道及び路面電車を対象としたダイヤ・時刻表、乗換案内や、一部バス路線のリアルタイム運行状況等、網羅的な公共交通情報を利用者に提供する実証実験を実施し、利用者から高い評価を受けた。

今後、このような公共交通情報提供システムの全国展開を推進するにあたっては、現在各交通事業者が個別に保有している公共交通情報を、相互流通できるように活用していくことが重要であるが、そのためには各交通事業者においてそれらの公共交通情報が適切な形で電子化されることが必要である。

本報告書は、このような問題意識に基づき、各公共交通機関における公共交通情報の保有状況、提供状況について、全国の各交通モードの事業者を対象に行った調査結果をとりまとめたものであり、今後の公共交通情報提供システムの普及に資することが期待される。

また、国土交通省では「電子政府」プロジェクトとして、2003年度までに行政手続をオンライン化するための基盤を構築することとしているが、本調査は、運輸分野における当該オンライン化推進の円滑化にも資するものと考えている。

平成13年3月

国土交通省総合政策局情報管理部

# 目 次

序章	1
1) 本調査の背景	1
2) 本調査の目的	1
第1章 本調査の概要	2
1) 調査の方法	2
A. プリサーベイ	2
B. アンケート調査	2
C. ヒアリング調査	2
2) 回答状況	3
A. バス事業者	3
B. 鉄道事業者	3
C. 船舶事業者	4
D. 航空事業者	4
第2章 交通情報の保有・管理・提供の現状	5
1) 提供情報の種類と提供手段	5
A. 提供情報の種類	5
B. 事業規模別提供情報の種類	8
C. 提供手段	11
D. 事業規模別提供手段	13
E. 事業者別主要情報の提供手段の比較	16
2) 利用者が望む情報の種類と提供手段	20
A. 利用者が望む情報の種類	20
B. 事業規模別利用者が望む情報の種類	22
C. 利用者が望む提供手段	24
D. 事業規模別利用者が望む提供手段	26
E. ニーズの高い提供手段	28
3) 交通情報の保有・管理状況	30
A. 情報保管形態	30
B. 事業規模別情報保管形態	33
C. 情報の更新頻度	36
D. 更新日までの期間	38
4) 他社連携の情報提供の現状	40
A. 乗り継ぎ・乗り換え情報の連携状況	40
B. 事業規模別の乗り継ぎ・乗り換え情報の連携	42

C．他社との情報連携状況 -----	4 4
D．放送メディアによる提供状況 -----	4 6
<b>5 ) 現状の問題点 -----</b>	<b>4 7</b>
<b>第3章 交通事業者以外による情報提供の現状 -----</b>	<b>5 0</b>
<b>1 ) ポータルサイトによる情報提供 -----</b>	<b>5 0</b>
A．民営ポータルサイト -----	5 0
B．自治体ポータルサイト -----	5 3
<b>2 ) パッケージソフトによる情報提供 -----</b>	<b>5 7</b>
<b>3 ) 紙媒体による情報提供 -----</b>	<b>5 9</b>
<b>4 ) 放送媒体による情報提供 -----</b>	<b>6 1</b>
<b>第4章 今後の情報提供 -----</b>	<b>6 4</b>
<b>1 ) 今後提供する情報の種類と提供手段 -----</b>	<b>6 4</b>
A．提供情報種類 -----	6 4
B．提供手段 -----	6 7
C．今後の規模別提供情報種類 -----	6 9
D．今後の規模別提供手段 -----	7 1
<b>2 ) 今後注力したい情報の種類と提供手段 -----</b>	<b>7 3</b>
A．今後注力したい情報の種類 -----	7 3
B．今後注力したい提供手段 -----	7 5
<b>3 ) 今後の情報提供の問題と課題 -----</b>	<b>7 7</b>
A．今後想定される問題と課題 -----	7 7
B．新たな情報提供計画 -----	8 0
<b>第5章 共同システム事業の推進 -----</b>	<b>8 2</b>
<b>1 ) 共同システムへの期待 -----</b>	<b>8 2</b>
A．事業者別 -----	8 2
B．事業者規模別 -----	8 3
C．情報保管形態別 -----	8 6
D．他社との連携状況別 -----	8 8
E．営業形態別 -----	9 0
<b>2 ) 交通事業者の共同システムへの参画の考え方 -----</b>	<b>9 2</b>
A．共同システムへの参画 -----	9 2
B．規模別参画の可能性 -----	9 3
C．情報保管形態別参画の可能性 -----	9 6
D．他社連携状況別参画の可能性 -----	9 8
E．営業形態別参画の可能性 -----	1 0 0

F . 参画の内容 -----	1 0 2
G . 事業規模別提供可能な情報 -----	1 0 5
H . 営業形態別提供可能な情報 -----	1 0 7
<b>3 ) 交通事業者の共同システムへの参画における問題と課題 -----</b>	<b>1 1 0</b>
A . 期待できない理由 -----	1 1 0
B . 参画できない理由 -----	1 1 2
C . 参画への課題 -----	1 1 2
<b>4 ) 共同システム事業の推進における行政の役割 -----</b>	<b>1 1 4</b>
A . 事業者の参画条件 -----	1 1 4
B . 事業規模別の参画条件 -----	1 1 5
C . 営業形態別の参画条件 -----	1 1 7
D . 参画にあたっての行政への期待 -----	1 1 9
<b>第 6 章 行政情報化推進における交通行政への期待 -----</b>	<b>1 2 0</b>
<b>1 ) 共同システムへの期待と要望 -----</b>	<b>1 2 0</b>
A . 共同システムへの期待度 -----	1 2 0
B . 共同システムへの要望 -----	1 2 1
C . 共同システム導入にあたっての行政への要望 -----	1 2 2
<b>2 ) 交通行政への要望 -----</b>	<b>1 2 3</b>
A . 行政情報化への要望 -----	1 2 3
B . 交通行政全般への要望 -----	1 2 3
<b>第 7 章 調査結果のまとめ -----</b>	<b>1 2 5</b>
<b>1 ) 交通情報提供や保有・管理・提供の実態と今後の課題 -----</b>	<b>1 2 5</b>
<b>2 ) 共同システム構築への期待度と今後の課題 -----</b>	<b>1 2 6</b>
<b>3 ) 行政情報化への対応 -----</b>	<b>1 2 7</b>
<b>付録 アンケート票 (バス・鉄道・船舶・航空) 原紙</b>	

# 報告書の要旨

## 第1章 本調査の概要

### 1) 調査の方法

本調査は調査項目の洗い出し、アンケート調査及びヒアリング調査から成る。まず初めに、東京のバス、鉄道事業者各1社に対しインタビューを行い、適切な調査項目の洗い出しを行った。それに基づき作成したアンケートを全国のバス、鉄道、船舶、航空の交通関係事業者702社に郵送し、うち386社から回答を得た。更にアンケートを補足するため大阪、名古屋の15団体18部門にヒアリング調査を行った。

### 2) 回答状況

運送旅客人数による規模別（以下、「事業規模別」という。）に見ると、バス事業者では有効票211社のうち100万人以上1,000万人未満の事業者からの回答が最も多く、鉄道事業者では有効票127社のうち100万人以上1億人未満の事業者が半数を超えた。また船舶事業者では有効票45社のうち、50万人未満の小規模な事業者の割合が過半数を占めた。営業形態別に見ると民営の事業者の回答が全体の8割を占め、公営の事業者は1割強となった。

なお航空事業者は、5社に対してアンケートを送付したが、回答は3社のみであったため、本報告書では、一部分のコメントにのみ反映した。

## 第2章 交通情報の保有・管理・提供の現状

### 1) 提供情報の種類と提供手段

- 事業者別に見た提供情報の種類 -

バス・鉄道では「時刻表・ダイヤ」と回答した比率が高かった。船舶では各種情報に対する提供の割合にあまり差がなく、「時刻表・ダイヤ」「運

賃」「乗り場（港）案内」に関しては全ての回答者が情報を提供していた。

- 事業規模別に見た提供情報の種類 -

バス・鉄道では「時刻表」「路線」「乗り継ぎ・乗り換え情報」「運賃」等の情報に関し事業規模による提供量の差は見られなかった。また「所要時間」「最短ルート」「列車接近情報」「路線沿線情報」等付加的情報については、事業規模が大きくなるほどその提供量が増えている。

- 事業者別に見た情報の提供手段 -

どの事業者においても「掲示板・看板」「係員による電話応答」「紙媒体」等従来型の手段が継承されていることがわかった。またホームページによる提供も新しい提供手段として定着してきている。なお船舶では「ホームページ（PC向け）」「TV・CATV」「新聞」「ラジオ」による提供の割合が高くなっている。

- 事業規模別に見た情報の提供手段 -

バス・鉄道においては、事業規模が大きくなるほどホームページを活用する割合が高い。また船舶ではアンケート回答者が50万人未満の規模に集中していたため、事業規模別の比較ができなかった。

- 事業者別に見た主要情報の提供手段 -

「時刻表・ダイヤ」「路線図」「乗り継ぎ・乗り換え情報」「運賃」の各情報について、事業者ごとに提供手段を比較した結果、各事業者とも「紙媒体」「掲示板・看板」および「係員による電話応答」、次いで「ホームページ（PC向け）」による提供の割合が高かった。

以上のことから、各事業者ともに事業規模が大きくなるほど、付加情報を提供する割合が多くなり、またホームページ等新しい手段で情報提供が行われる傾向があることが明らかとなった。

## 2) 利用者が望む情報の種類と提供手段

- 事業者別に見た利用者が望む情報の種類 -

どの事業者からも「時刻表・ダイヤ」が最も望まれているという回答結果が得られた。

- 事業規模別に見た利用者が望む情報の種類 -

船舶では事業規模に関わりなく「運航時刻表・ダイヤ」情報が最も望まれているとの結果となったが、事業規模が大きくなるほどバスでは「次バス接近情報」、鉄道では「運行状況」が望まれているという特色が見られた。

- 事業者別に見た利用者ニーズの高い情報の提供手段 -

情報の提供手段として、利用者ニーズの高いものについて聞いたところ、どの事業者においても「係員による電話応答」を1位に挙げているところが最も多いという結果が得られた。

- 事業者別に見た現在未導入だが利用者ニーズの高い情報の提供手段 -

現在提供手段とはなっていないが、利用者から望まれている提供手段を聞いたところ、どの事業者からも「ホームページ（PC向け・モバイル向け）」との回答が得られた。

以上のことから、利用者からは、「時刻表・ダイヤ」が一番望まれているが、バス・鉄道では事業規模が大きくなるほど、「接近情報」、「運行状況」等のリアルタイム情報も望まれていることが判明した。さらにそれら情報の提供手段としては、従来の「係員による電話応答」に加え、利用者ニーズの多様化を反映し、ホームページの活用等の新たな手段が望まれてきている現状がうかがえた。

### 3) 交通情報の保有・管理状況

- 事業者別に見た交通情報の保管形態 -

交通情報の保管形態は、全事業者とも9割以上が「紙ベース」と回答しており、現状は紙による保管が一般的である様子が見える。

また、電子データで「時刻表・ダイヤ」を保管する場合の保管形態の割合について聞くと、バス・鉄道では「社内に構築した専用システム」で保管し、船舶では「市販ソフトウェア」で保管する割合が多いとの回答結果となった。

- 事業規模別に見た交通情報の保管形態 -

事業規模に関わらず「紙ベース」による保管が最も多いが、事業規模が大きくなるほど「社内に構築した専用システム」による保管の割合が高くなっている。

- 事業者別に見た情報の更新頻度 -

情報の更新頻度については、各事業者とも「随時更新する」という回答が最も多い。

- 事業者別に見た変更内容確定から実施日までの猶予 -

変更情報を開示するにあたっての時間的余裕を把握するため、変更内容の確定から実施日までどの程度の猶予があるかを聞いた。「時刻表・ダイヤ」については、バスでは7割以上が「1週間超～6ヶ月」の猶予があると回答している。鉄道では3割が「1週間超～1ヶ月」、船舶では2割が「1ヶ月～3ヶ月」猶予があると回答しており、これらの割合が最も多い。

情報の種類毎に見てみると、各事業者ともに、運行管理や運賃という交通機関の基本的な情報に関しては、どの程度猶予があるかを明言しているが、「予約サービス情報」と「沿線（周辺）情報」については、「不明」の回答が多い。

#### 4) 他社連携の情報提供の現状

- 事業者別に見た乗り継ぎ・乗り換え情報の連携状況 -

バス・船舶については他社の種々の交通機関情報も含んだ情報を提供しているとの回答が最も多く、鉄道では「他社の鉄道路線」も含んだ情報を提供しているとの回答が最も多かった。

- 事業規模別に見た乗り継ぎ・乗り換え情報の連携状況 -

事業規模別では、バス事業者は事業規模に関わらず「他社のバス以外の交通機関情報」を最も多く提供し、鉄道・船舶では、事業規模が100万人未満の事業者で「他社路線も含んだ情報」を提供していると回答する比率が高い。

- 事業者別に見た他社との情報連携状況 -

利用者に提供される情報は、他社の交通機関情報を含んだものであることが判明したが、それらの情報をどのように入手、提供しているかを各事業者に聞いたところ、バス・鉄道では他社との連携をとっていないという回答が多い反面、船舶では他社への情報提供を行っているという回答が多かった。このことから、各事業者とも利用者には他社情報も含めた提供を行ってはいるものの、他社との連携はとっておらず、情報は自身で収集していることがわかった。

- 事業者別に見た放送メディアに対する情報提供状況 -

船舶・鉄道事業者のほぼ4割が情報提供を行っており、バスは、約1.5割に留まっている。また情報提供の受け渡しには「電話」次いで「FAX」との回答が多かった。

- 事業規模別に見た放送メディアに対する情報提供状況 -

鉄道・船舶で、事業規模が100万人未満の事業者が、情報の連携を行っている、あるいは必要としていると見ることができる。小規模事業者の方が、他と連携した提供方法を採用することで、事業規模による弱みを補っている様子がうかがえる。

## 5) 現状の問題点

各事業者ともに利用にあたっての必要最低限の情報として、時刻表・路線図・運賃等を提供している。ところが、乗り継ぎ・乗り換え等の他社との連携が必要なものや、座席予約情報・路線周辺情報等のものについては不十分であるとの認識も持っている。

利用者に望まれてはいるが提供していない情報として、バス事業者が位置情報や次バス接近情報を挙げている。現在、先進自治体におけるバスロケーションシステムの実験評価を注目している状況がうかがえる。

放送メディアや交通事業者以外のサービスへの情報提供は、どの事業者も提供の要請に応じるといったケースが多く、積極的な協力はそれほど多くは行われていないのが現状である。

ホームページや携帯端末による情報提供を進めている事業者が増加の傾向にあるが、各種媒体に情報提供を行うことによるコスト増を懸念する声も聞かれた。

現状では、交通情報の電子化が浸透してきてはいるものの、その形態は専用システムであるケースが多く、実際には、データの流用や共有化は難しい状況にある。各社必要最小限の情報は提供していると回答しているが、これも紙ベースのウェイトが高く、電子情報の交換や共有化を進めるにはいましばらくの時間を要すると思われる。

## 第3章 交通事業者以外による情報提供の現状

### 1) ポータルサイトによる情報提供

近年、インターネット利用者が最初にアクセスする情報提供サイト（以下、「ポータルサイト」という。）で交通関連情報を提供するケースが増加してきており、その情報内容の豊富さからアクセスの件数も相当量にのぼっている。

交通情報をメニューに掲げているポータルサイトでは、乗り換え案内や路線・運賃情報を提供し、また地図情報とリンクして周辺施設情報を提供している。自治体によるホームページでは、公営交通機関の情報を載せていたり、該当自治体の観光案内とリンクして、そこに行く場合の使用交通機関情報を掲示していたりする場合が多い。

### 2) パッケージソフトによる情報提供

交通事業者以外による交通情報の提供手段として、パッケージソフトウェアによる情報提供が知られている。利用者はそのソフトを購入し、パソコン等にインストールして利用する。

人気の高い5製品を抽出し、機能や提供情報について調査したところ、各製品ともJR・私鉄等の国内鉄道を検索対象としており、ダイヤ情報や路線図の表示が可能である。また5製品中4製品までがモバイル機器（携帯情報端末）に対応しており、バージョンアップもこまめに行われている。また、近年はバス、航空等の情報も取り込んでいる。

### 3) 紙媒体による情報提供

紙媒体による交通情報の提供に関し、本文では交通情報が定期的に更新・提供されるものを対象として各社の時刻表を調査した。

代表的なものには「JTB時刻表」と「JR時刻表」があり、主要な鉄道・バス・航空・船舶の発着時刻が網羅され、加えて路線図や主要駅の見取り図、宿泊施設の案内等が掲載されている。

## 4) 放送媒体による情報提供

テレビを通じた交通情報の提供について、政令指定都市 12 都市と、中核市 27 市のうち、人口の多い上位 10 都市、合計 22 都市のNHK地方放送局に対し電話ヒアリング調査を実施した。

番組「おはよう日本」の中で提供される交通情報は、道路の渋滞情報が主で、交通機関の運行状況は、番組の中では一部である。調査対象の 22 局中 8 局では、事故や悪天候時等の特別な状況による運休や遅延が発生した際には報道するが、定期的な放送は行っていないとのことであった。

NHKの交通情報の内容を見ると、全ての交通機関の情報を網羅して提供している放送局はなく、地域特性に応じたいくつかの交通機関情報を組み合わせて放送している。

アンケート調査では、放送メディアへの情報提供手段としては、電話、FAXといった非電子情報によるものであることがわかった。今後、システムから直接画面に情報を提供するような仕組みが構築されれば、テレビという慣れ親しまれた媒体により、いつでも、何処でも、誰でも情報を得ることができるようになると思われる。

## 第4章 今後の情報提供

### 1) 今後提供する情報の種類と提供手段

- 事業者別に見た今後提供する情報の種類 -

バスでは、「次バス接近情報」の回答が最も少なく、これは設備投資コスト面や技術面での課題が解決していないためと思われる。鉄道では、現状の情報提供にほぼ満足していることがわかり、また船舶では「予約サービス情報」「航路(図)」「運賃」「運航時刻表・ダイヤ」の順で今後提供したいという回答があった。

- 事業規模別に見た今後提供する情報の種類 -

バスでは事業規模に関わらず「時刻表・ダイヤ」「路線（系統）図」「運賃」を提供する意向が強い。

- 事業者別に見た今後の情報提供手段 -

バス・鉄道では「ホームページ（PC向け・モバイル向け）」「紙媒体」の順となっており、船舶では「ホームページ（モバイル向け）」「紙媒体」の順であった。

- 事業規模別に見た今後の情報提供手段 -

バスでは「係員による電話応答」「電話自動応答サービス」という回答が、事業規模が小さくなるほど多くなる傾向がうかがえる。

## 2) 今後注力したい情報の種類と提供手段

- 事業者別に見た今後注力したい情報の種類 -

各事業者に、今後注力したい情報の順位を聞くと、各社とも第1位に「時刻表・ダイヤ」を挙げている。

- 事業者別に見た今後注力したい情報提供手段 -

各社とも第1位に「ホームページ（PC向け）」を挙げているものの、第3位には「掲示板・看板」「紙媒体」等従来型の媒体が挙げられており、新しい媒体のみならず従来型の拡充も視野に入れられていることが読み取れる。

## 3) 今後の情報提供の問題と課題

今後利用者へ交通情報を提供するにあたり想定される問題や課題について自由回答形式で聞くと、総じてリアルタイム情報に対する提供方法や質への不安を述べる回答が多く、また特にバス事業者では、コスト負担を懸念する回答も多く見られた。ヒアリング対象の交通事業者からは、ホームページ等新たなメディアに対する情報提供による、コスト、セキュリティ、職員の負担増を懸念する意見が聞かれた。

近い将来新たな計画がある事業者に対しその内容を聞いたところ、自社ホームページに関する計画が最も多かった。バス事業者ではバスロケーシ

ョンシステムに関するものが多く、現在進行中である事業者もあった。鉄道では時刻表及び路線図を提供する計画が比較的多く見られた。ヒアリング対象の交通事業者からは、ホームページの充実、携帯端末への情報提供、情報のリアルタイム性を意識する意見が多く聞かれた。

## 第5章 共同システム事業の推進

### 1) 共同システムへの期待

- 事業者別に見た共同システムへの期待 -

各事業者とも「かなり期待できる」及び「まずまず期待できる」の合計が9割を超える結果となった。

- 事業規模別に見た共同システムへの期待 -

各事業者とも事業規模が大きくなるほど、期待度が高いとの回答が寄せられた。

- 情報保管形態別に見た共同システムへの期待 -

「市販ソフトウェア内」に情報を保管している業者において最も期待度が高く、また「社内に構築した専用システム内」と回答した事業者においても、かなりの期待を寄せていることがうかがえた。

- 他社との連携状況別に見た共同システムへの期待 -

バス・鉄道では、「未だ他社との共同または連携した情報提供は行っていない」事業者において、「かなり期待できる」及び「まずまず期待できる」の合計が最も多かった。船舶では、連携状況に関わらず期待度が高い結果となった。

- 営業形態別に見た共同システムへの期待 -

バス・鉄道事業者では民営の方が公営よりやや期待を持っており、船舶についてはサンプル数が少ないものの、公営の方が民営より期待を持っているという結果となった。

## 2) 交通事業者の共同システムへの参画の考え方

### - 事業者別に見た共同システムへの参画の可能性 -

各事業者ともに「できる」及び「条件付きでできる」の合計が9割を超えたが、「条件付きでできる」の回答比率の方が高く、各事業者とも協力は惜しまないが、参画に対し慎重な姿勢である様子が見てとれた。

### - 事業規模別に見た共同システムへの参画の可能性 -

バス事業者においては、事業規模が大きいほど情報提供の可能性につき慎重な姿勢を見せている。また鉄道では、事業規模が1,000万人以上の事業者では「条件付きでできる」との回答が多く、事業規模が1,000万人未満の事業者では「できる」との回答が多かった。

### - 情報保管形態別に見た共同システムへの参画の可能性 -

どの保管形態をとっている事業者でも、おおむね可能と答えている。ただし、情報提供コストがかからないという前提に基づいての回答と思われる。

### - 他社との連携状況別に見た共同システムへの参画の可能性 -

バス・鉄道では、連携状況に関わらず、「条件付で情報提供ができる」との回答が最も多かった。船舶については、他社との連携を行っている事業者で「できる」との回答が多く、連携していない事業者では「条件付きでできる」との回答が多くなっている。

### - 営業形態別に見た共同システムへの参画の可能性 -

公営よりも民営で「できる」の回答が多かった。

### - 事業者別に見た共同システムに提供可能な情報 -

共同システムに参画が可能と回答した事業者を対象として、提供できる情報の種類を聞いたところ、バス・鉄道では「時刻表・ダイヤ」が最も多く、船舶では「時刻表・ダイヤ」と「運賃」の回答が同率で最も多かった。

### - 事業規模別に見た共同システムに提供可能な情報 -

各事業者とも事業規模に関わらず「時刻表・ダイヤ」「運賃」を挙げる者が多かった。

- 営業形態別に見た共同システムに提供可能な情報 -

バス・鉄道においては、全体的に公営の方が提供可能な情報が多かった。しかし、バスは「運行状況」「所要時間」「予約サービス」、鉄道は「最短ルート」「イベント電車」「路線沿線」について、民営の方が提供可能とする回答が多かった。また船舶では総じて民営の方が各種情報を提供可能とする回答が多く、特に「寄港地間所要時間」「船内サービス情報」「乗り場(港)案内」等付加価値的な情報について公営より民営の方が情報提供の意向が強いことがうかがえた。

### 3) 交通事業者の共同システムへの参画における問題と課題

アンケート結果では、共同システムに対し期待できない理由として、利用者が共同システムをあまり利用しないのではないかと、システム構築や参画についての費用負担を求められるのでは、といった点が挙げられている。

またヒアリング結果では、共同システム自体に目新しさを感じていなかったり、情報の正確性やリアルタイム性が求められることに対し実現の可能性に疑問を唱えるものもあった。

参画できない理由を聞くと、自社データと共同システムとのデータ互換性につき未だ不明であることから、その共通化の作業を担当することや、作業に関わるコストを負担することはできないとの回答が寄せられた。

参画への課題を聞くと、情報更新の頻度やリアルタイム情報の提供の限界、トラブルのクレームに対する迅速な対応、システム構築のスペシャリストの確保等の課題があるという意見が聞かれた。また、新たに共同システムを構築するのではなく、各社のホームページへのリンクを検討してみてもどうかとの意見もあった。

### 4) 共同システム事業の推進における行政の役割

- 事業者別に見た共同システム事業への参画条件 -

各事業者とも「提供コストの軽減」や、「技術的支援」が必要となるとの回答率が高かった。

- 事業規模別に見た共同システム事業への参画条件 -

「提供コストの軽減」「技術的支援」では事業規模別の違いは見られなかったが、「全社的な認知」については、バスでは1億人以上の事業者、鉄道では50万人以上100万人未満の事業者が条件として重視している。

- 営業形態別に見た共同システム事業への参画条件 -

民営より公営の方が総じて条件をつけるところが少なく、公営の方が共同システムに対する認識や導入への参画意識が高いことがうかがえる。

参画にあたっての行政への期待をヒアリングにより聞いたところ、データフォーマットの変換等事業者が負担を強いられることがないような配慮を求める声が多く聞かれた。

## 第6章 行政情報化推進における交通行政への期待

### 1) 共同システムへの期待と要望

アンケート調査において、共同システムに対する期待度と要望を自由回答形式で聞いたところ、各事業者とも共同システムによる情報の公開により、公共輸送機関への利用者の拡大を図れるのではないかと期待を持っていることが読みとれた。

要望としては、経費負担の軽減、利用者への周知と広報、宿泊・観光情報との組み合わせ等が挙げられた。

また、導入にあたり行政に対して技術的・財政的支援を求める声が多かった。

### 2) 交通行政への要望

交通行政全般への要望としては、申請書や報告書の電子化に加え、施設設置基準の緩和を求める声も聞かれた。またヒアリング調査では、情報化以前に行政手続自体の簡素化が必要だという意見も示されており、現行の申請手続に煩雑さを感じている様子がうかがえた。

そして、行政の情報化施策への要望をあわせてたずねたところ、交通行政への要望と同様、手続きの電子化を歓迎する意見が挙がる一方、電子化のみが全ての問題の解決策ではないという意見もあった。