

質疑記録

東京大学 伊藤昌毅 特任講師

静的GTFS だと留意事項や緊急情報などを表示させるのは難しいのでしょうか。

↓

事務局) GTFSリアルタイムのAlertを使えば可能です。

バスロケのような大掛かりなシステムが無くても、Googleの管理画面上や、その筋屋からデータ作成が可能です。

GTFSの情報を多言語対応させることはできるのでしょうか？

↓

事務局) 可能です。翻訳用のデータ[translations.txt]を作成してください。

Sujiya Systems 高野孝一氏

「その筋屋」を利用し、GTFSデータの作成に取り組んでいるが、循環線におけるデータの作成など、細かい部分の操作方法がわかるような資料があれば提供していただきたい。

↓

高野) 詳細な資料は作成中。群馬県用の資料ができれば公開する予定。

車両から取得した位置情報(GPSデータ)をどうやってGTFS-rtデータに変換するのかご教授願いたい。

↓

事務局) バスロケシステムにGTFS-RTへの変換機能を追加する。

西沢ツールでの校正は連動しておらず、シート別に管理するようですが、その筋屋では連動した校正が可能でしょうか。

例えば、西沢ツールにおいて停留所名を更新した場合、別シート(例:運賃シート)においても同様に更新する必要があるようですが、その筋屋では、いずれかの画面において更新した場合、当該更新データが連動するかということです。

↓

高野) データは一元管理なので、すべて連携します。

西沢ツールで作成されたデータは、もちろんその筋屋に取り込み可能ですよね。

↓

高野) 西沢ツールのシートも、ある程度、読み込み可能にはなっています。(あんまり需要が無いので、止まってる)

永井運輸 水野羊平氏

初期のデータ作成やデータ更新において「手間」に関わることに時間を割く際に、どのようにして**社内で理解**を得たかを教えてください。「効率化・省力化されます」だけで理解いただけるものでしょうか

↓

水野) 開始時は何もわからない状況で、合間の時間で徐々に作業していった。まず1路線整備して、作業工程・ボリュームを把握していった。

GTFS、GTFSリアルタイムを運用していく上での導入コスト、管理コストの実例が知りたい。具体的なボリュームが掴めず二の足を踏んでいる事業者は多いのではないのでしょうか。

↓

事務局) ダイヤシステムそのもの、バスロケシステムそのもの、GTFSのための追加分の費用と手間がある。

水野) GTFSのためだけの費用はかかっていない。手間としては、データ調整にかかわる部分で調査・検討が必要になる。お困りの際は、可能な範囲でノウハウ共有・お手伝いします。

みちのり HD 浅井様

GTFSからDXに至る浅井さんのお話、業界全体が目指すべき方向性を示しているお話でとても勉強になりました。ありがとうございました！

手引き・全体を通じて

実証実験等でGoogle mapに情報公開したい場合、短期実験や予約制といった事象が妨げとなつて公開が出来ないことがある。先日のGTFSに関する海外のセミナーで予約制についても触れられていたが、GTFS-JPで実装されるものなのか。

↓

事務局) 現在のGTFS-JPでは、予約制の扱いが十分でない。

モビリティサービス推進課) 現在国交省でGTFS-JPの仕様改訂の検討をしている。予約制その他新たな拡張についてどのように対応していくか検討している段階。

GTFSS作成には、GTFSS作成専門業者に作成委託をする方法と無料作成ツール等を用いた自力作成をする方法の主に2通りの方法があると認識しております。後者の場合Google（MAP）の度々ある仕様の変更には対応できない可能性があり、そのためGoogleMAPへのバス路線情報の掲載数が減少傾向にあると聞いたことがあります。そのような事例はありますでしょうか。また、そのような事例がある場合、Googleへの掲載を主目的としたGTFSSデータの作成は、専門業者委託しかないのでしょうか。

↓
事務局）Googleの受入基準は2019年に大きな変化があり、今まさに対応が検討・実装されている。審査のやり取りは増えているが、掲載数自体は増えている。専門業者でなくとも、ツールをアップデートしていけば多くは対応できる。

自治体の職員が主体となったGTFSS作成は、西沢ツールやその筋屋など、善意で作成いただいたツールに依存しています。一方で、コンテンツプロバイダの審査が厳格化するに従い、ツールの修正を自治体からお願いしなければなりません。

直近では、無償で修正いただき大変助かりましたが、今後いつまで無償ツールが提供、保守管理されるのか不安があります。自治体でGTFSSの配信を始めた場合、半永久的に更新を続けなければなりません。いずれは有償のツールに切り替えるか、作成業務の外注となることが想定されます。国や有識者の皆様はどういった方向性を描いていらっしゃるのでしょうか。

↓
モビリティサービス推進課）半永久的にデータ更新が必要なのはその通り。仕様や審査基準の変化についていく必要があるのは、自作・外注どちらも共通。変化についていく体制を国交省としても検討している所。

個人的な意見ですが、国交省が運営するウェブアプリ上でGTFSS作成ができ、運送法に係る申請届出手続き、警察や道路管理者の照会、認可後のGTFSSオープンデータ配信の全てが一元化されることが理想形かと思います。

↓
モビリティサービス推進課）これが実現すれば便利だが、実現には様々な壁がある。ただ、GTFSSが単にGoogleに載るだけでなく、幅広く便利に使えるようにするのは目指す方向性なので、あり方を検討し続けたい。

まだ導入していないバス事業者に、国が支援する制度はありますか？

↓
モビリティサービス推進課）今年度、観光振興事業費補助金（公共交通利用環境の革新等）で公共交通機関の運行情報等のデータ化を支援。（今年度募集は終了）

各CP社との契約手順

↓

事務局)

国内CP中心：国交省「経路検索事業者等へのデータ提供の手引き」

<https://www.mlit.go.jp/common/001283241.pdf>

Google中心：標準的なバス情報フォーマット広め隊「標準的なバス情報フォーマットコンテンツプロバイダへのデータ提供」

<https://www.gtfs.jp/blog/datarelese/>

GTFSリアルタイムの導入にかかる課題や導入市町村の状況

↓

事務局) 市町村のコミュニティバスでは、バスロケ導入自体が進んでいないので、GTFSリアルタイム対応もまだこれから。

ただしバスロケ自体の導入費用もかなり下がってきており、GTFSリアルタイムも標準機能化が進んでおり追加費用は少ない。

費用面でバスロケ導入を断念した市町村も、再検討の余地はあるだろう。

静的GTFS から GTFS-RT へのアップグレードの道筋

↓

事務局) 方法は大きく分けて2つある。

- 1.バスロケシステムに静的GTFSをダイヤ改正ごとにインポート
- 2.バスロケシステムから静的GTFSも合わせて新たに出カ

整備したデータの活用方法

↓

事務局) 経路検索以外に増えているのは、デジタルサイネージ、地域交通計画のベースデータ活用である。