

第1回 GTFS-JPに関する検討会

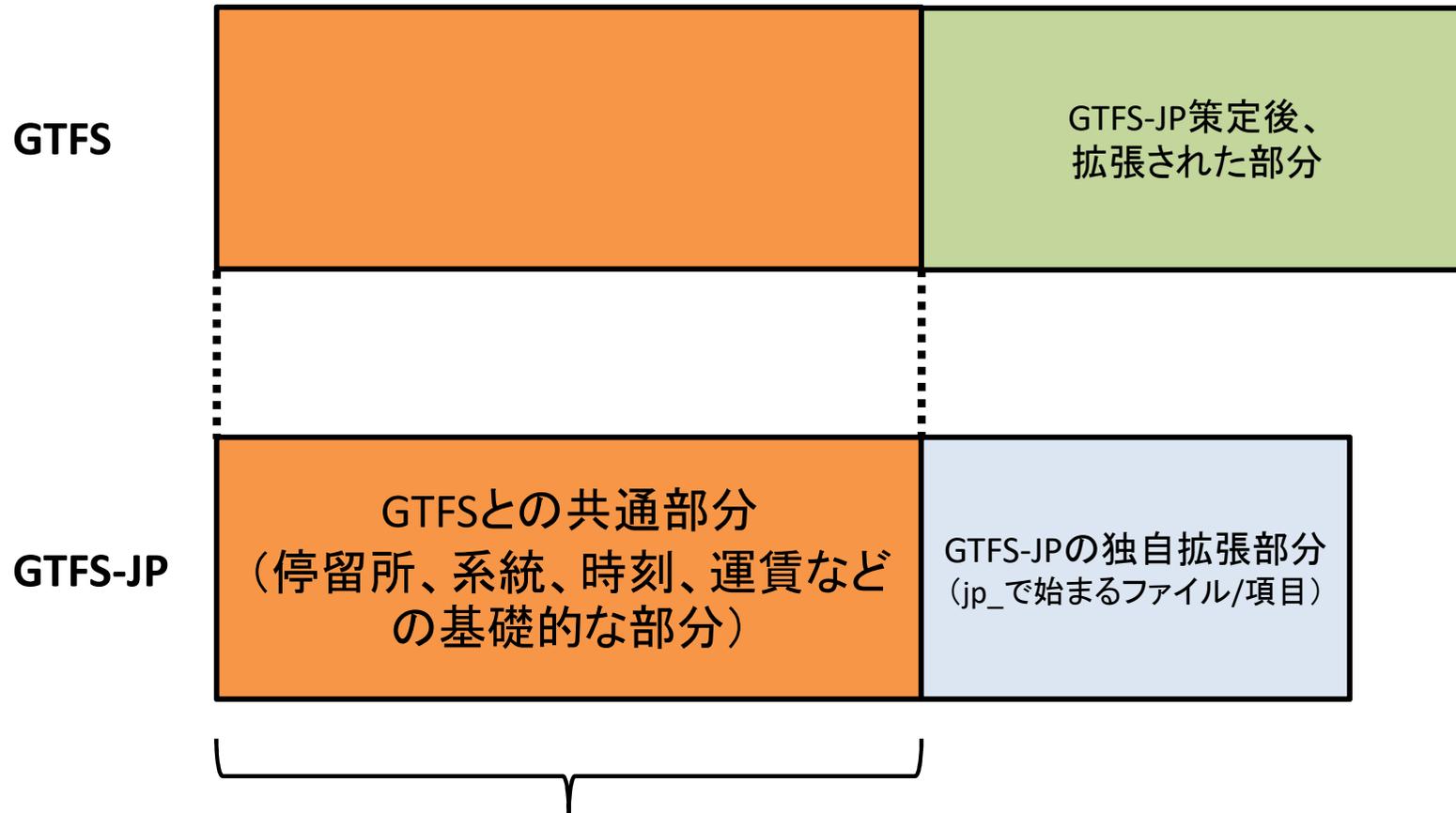
# GTFSとGTFS-JPの 現状の運用について

2020/8/5



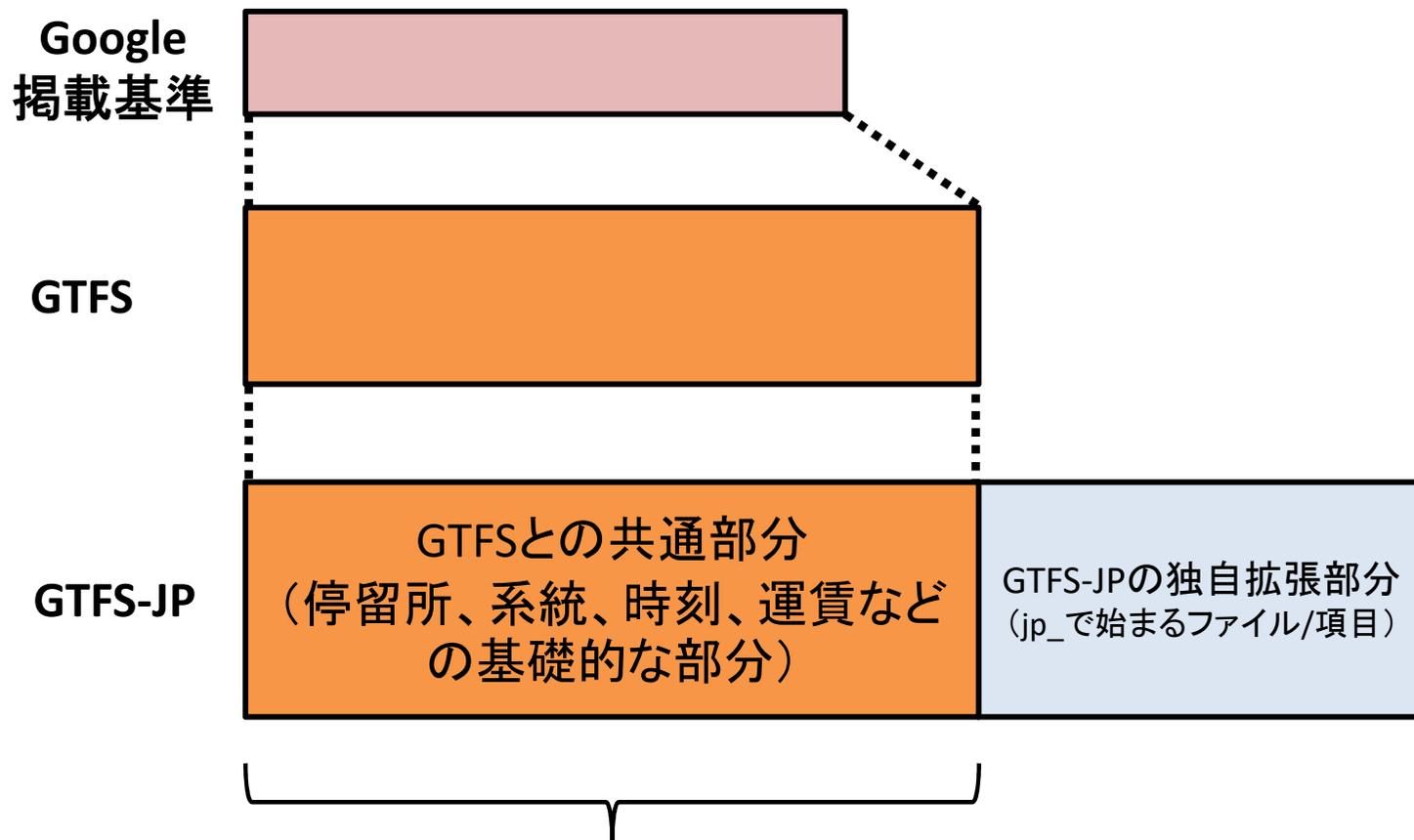
Jorudan Co.,Ltd. All Rights Reserved.

基本的には同じものであり、互換性を有する



ここが充足していれば、  
Googleには掲載される

GTFS仕様の柔軟性・曖昧性を解消すべくGTFS-JP仕様としてリファレンス・ガイドを作成

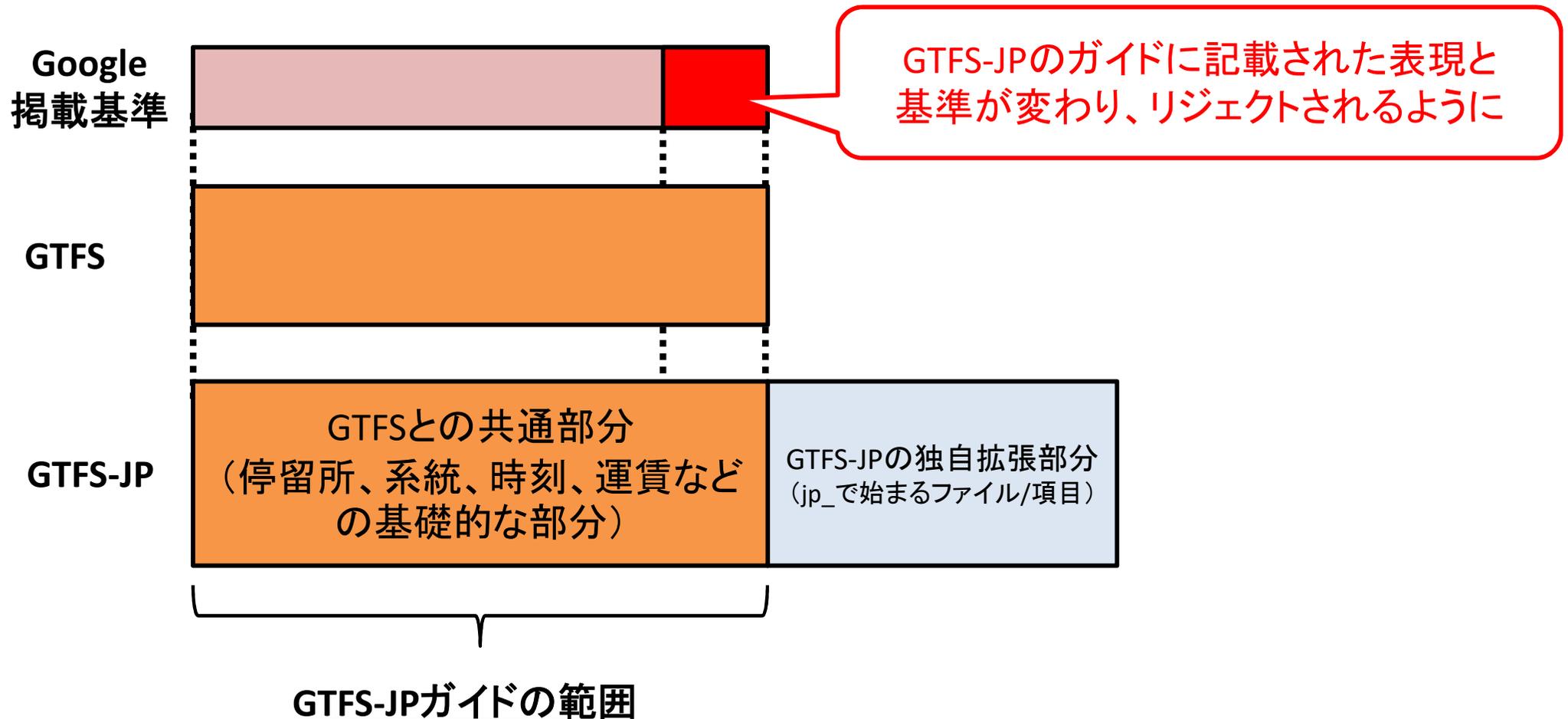


GTFS-JPで作り方をガイド  
(経路の分け方、標柱の定義の仕方など)

=

当時のGoogleの掲載基準を  
クリアしている状態

Googleの掲載基準が変化し、GTFS-JPの作り方では掲載されなくなってきた



平成29年3月に第一版作成時の目的( <https://www.mlit.go.jp/common/001178827.pdf> )

## 「標準的なバス情報フォーマット」の概要等について



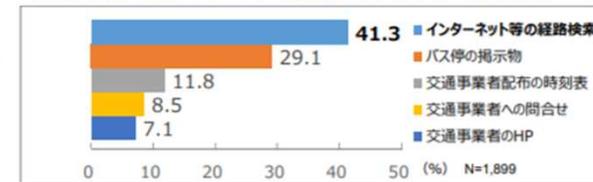
別添

### 経路検索の現状

#### 【経路検索の現状】

- インターネット等の経路検索は広く利用されているが、鉄道や大手バス事業者はほとんどが検索対象となっている一方、中小バス事業者は対象から外れているケースが多いのが実情。

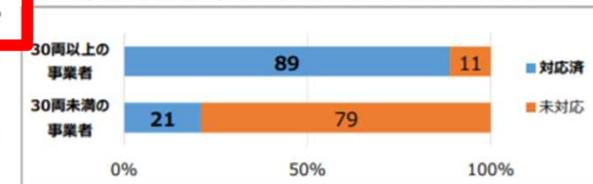
路線バスの経路等を調べる際の情報取得先 (平成28年12月内閣府世論調査)



#### 【中小バス事業者が対象から外れている要因】

- ①時刻表等の情報が電子データ化されていない場合も多く、データ化作業が必要。
- ②情報の受渡しをするためのフォーマットが定まっていなかったため、データの作成に多大な手間が発生。
- ③大手と比較し検索される頻度が少ないため、経路検索事業者によるデータ収集が進みにくい。

バス事業者の経路検索対応状況 (平成28年4月公共交通政策部調べ)



### 「標準的なバス情報フォーマット」の整備により、経路検索に資する情報の受渡しを効率化

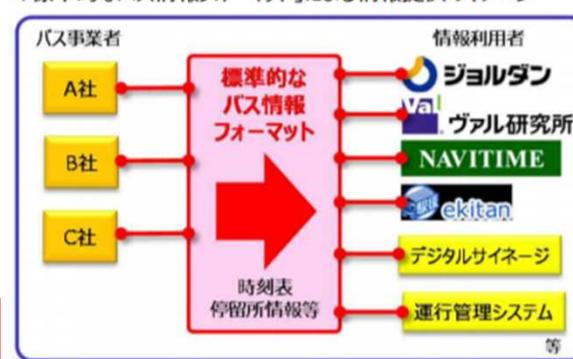
#### 【「標準的なバス情報フォーマット」の概要】

- データ形式は、他のシステムで活用しやすいCSV形式。
- データ項目は、停留所の位置や通過時刻表等一般路線バスの基本的な案内に必要な項目
- 北米や欧州で広く普及するフォーマットと互換性を確保。
- 事業者や自治体が「標準的なバス情報フォーマット」を利用するための「解説書」をあわせて作成。

#### 【情報フォーマット整備による効果】

- 中小バス事業者等と経路検索事業者等との情報の受渡しが効率化されることで、経路検索におけるバス情報の充実が期待される。

「標準的なバス情報フォーマット」による情報提供のイメージ



## 当初の目的と現状の比較

	当初目的	現状
目的	CPとのデータ受け渡しの効率化	Googleへの提供
利用範囲	CPへの提供	CPへの提供、サイネージ、紙の時刻表作成、分析(研究、ダイヤ改善)
対応範囲	バス数社	260社(2020年6月時点)
リアルタイム	なし(第二版で追加)	拡大しつつある
データ整備	事業者が主体で進める	事業者が進めているが、CPや代行業者による対応も多い
CPの対応	Google他、海外CP	Google他、海外CP、国内CP各社
ベンダー対応	なし	ダイヤ管理システムベンダーも対応

## 当初の目的と現状の比較

	当初目的	現状
バージョン	当時のバージョンをベース	変更が激しく追従できていない
GTFS 改訂主体	オープンコミュニティ	MobilityData.orgを中心としたコミュニティ
社会情勢	オープンデータ 官民データ活用 推進基本法	MaaSの勃興、災害・コロナ

## GTFS-JPの現状の課題

- 独自仕様、ガイドラインの齟齬
  - グローバルなGTFSコミュニティのガイドライン (Best Practice)とのずれ
    - Google掲載基準もBest Practiceが基
- バージョン変更についていけない
  - 2018年:1件
  - 2019年:3件
  - 2020年:8件

## GTFS-JPの現状の課題

- 「事業者自身の整備/活用の推進」
  - CPがデータ整備⇒GTFS化する流れがまだ多い
- CPも活用しきれていない
  - 事業者から提供されるGTFSの品質がまちまち
  - RTの活用が進んでいない
  - 豪雨災害、新型コロナ等でのデータ対応の遅れ