

第1回 GTFS-JPに関する検討会

GTFSとGTFS-JPの乖離状況

2020/8/5



Jorudan Co.,Ltd. All Rights Reserved.

GTFS-JPとの仕様解釈のずれが発生している

リジェクト内容の事例：

項目	GTFS-JP	Google掲載基準
経路の分け方	運行パターンごと 往路、復路を分ける 運賃が変わる場合に分ける	系統単位 (路線図の案内単位)
運賃	系統均一か系統内の全停留 所間	乗継割引の考慮も必要
停留所	複数回停車や運賃が異なる 場合の複製を認める	停留所の実体単位
停留所間距離	時刻表に距離を入れることを 許容(国内CPが使いやすい)	シェープを出さないのであれば、 距離を入れるのはNG

日本のバス業界の状況がGoogleの想定を超えた複雑なものであった

リジェクト内容の事例：

項目	バスでありえること	Google掲載基準
標柱	道路片側にのみ標柱がある	「止まるのに標柱がないのはおかしい」
停留所	認識的には1つの停留所だが、標柱が広範囲に広がっていることがある (渋谷など)	「一つの停留所に対してあまりに離れすぎた標柱が存在するのはおかしい」
所要時間	ダイヤ上、所要時間0分の停留所がある	「所要時間0分はおかしい」

単純なデータ整備の不足

リジェクト内容の事例：

項目	データ整備	Google掲載基準
標柱	国土地理院等の地図サービスでだいたいの位置から座標取得	「Streetviewと位置が合わないのでNG」
標柱	事業者公式の座標（バスロケ等から取得）	同上
系統番号	系統番号と系統名を併せて管理または、まったく別に管理	「それぞれ分けて定義してほしい」
行先	循環系統などで、行先が発発を指してしまう	「行先を途中で変更する定義(stop_headsign)が必要」

明文化されていない、あるいは探しづらい掲載基準

項目	データ整備
標柱	標柱単位のデータ整備が現在は必須とされているが、明文化されていない https://support.google.com/transitpartners/answer/6377423?hl=ja&ref_topic=6377359
乗車/降車区分	「交通機関に電話が必要」、「運転手への事前連絡」という区分が用意されているが、対応の必要性が不明 →現在は対応しないが主流
品質基準	GTFSのリファレンスからリンクされておらず、探しづらい https://support.google.com/transitpartners/answer/6377351?hl=ja&ref_topic=6377359
品質基準	対応が必須な品質基準と、必須ではないが対応してほしい推奨のレベル差が不明 →結果、「できる範囲でデータ作成してレビューに出し、戻ってきたら対応」という非効率な状況も発生している。