

第 1 回 GTFS-JP に関する検討会 意見書

2020 年 8 月 5 日

東京大学 生産技術研究所 伊藤昌毅

1. 標準化の推進という方向性の再確認

2017 年の GTFS-JP 策定以来、路線バスにおいては GTFS 形式の標準データをオープンデータとして公開するという方向性が広がっており、バス事業者、自治体、運輸局などの尽力で全国で 270 を越える事業者のデータが公開されているほか、フェリー・旅客船データの整備においても標準化、オープン化の方向性を共有しております。改めて、今回の議論の前提として、オープン化を強く意識して標準化を推進するという方向性を確認頂きたいと思えます。

2. 本検討会のスコープについて

資料 1、3 で強調される Google に掲載を拒否されるというのは、変化が激しい IT 業界の標準規格を扱う上で今後も頻繁に起こりうる問題の一つと考えております。そのため、「フォーマットや関連ドキュメントをどう改訂するか」という直近の課題に加えて、フォーマットの継続的な検討体制の構築や、データ作成者とデータ利用者のコミュニケーションの確立などを課題として議論して頂きたいと思えます。また、検討の中で GTFS を国際的に議論する団体 MobilityData ともコミュニケーションをとるよう考慮頂ければと思えます。

3. 資料 2 「標準的なバス情報フォーマット」整備状況の数値や認識について

ここで取り上げている数字は、どのようなデータを集計したものでしょうか。「バス事業者が自ら使うことが出来る形での GTFS-JP データ整備」とすると、乗合バスはかなり少なくなるはずですが。現状認識としても、「コミュニティバスにおいては県の主導などで整備が進みつつあるが、乗合バスにおいては、特に大都市圏を中心に整備が遅れている」と認識しております。

4. 混雑情報を含む GTFS リアルタイムについて

全体を通してスタティックデータの議論が多いですが、第 2 版より追加した規格である GTFS リアルタイムの重要性は、遅れを避けられないというバスの特性においても、また現在の混雑情報が求められる状況でも重要です。GTFS リアルタイムのデータ整備をどう拡げるかという観点での議論を頂けたらと思えます。

5. 実務者による技術検討会議の設置

GTFS-JP のこれまでの策定では、関連する事業者の技術者を東大の会議室にお呼びし、膝を突き合わせて各項目ごと議論を繰り返し、合意してきた経緯があります。今回も、乗換案内事業者やダイヤシステムメーカー、バスロケメーカーなどを合わせた議論の場を、数回は作って頂きたいと思っています。

6. 既存の GTFS-JP 関連システムへの配慮

これまでの GTFS-JP に基づいてデータを整備した事業者、また GTFS-JP に合わせてシステム開発を行った IT 企業や開発者への配慮をお願いします。具体的には、旧フォーマットでの受入期間の設定や、項目廃止を行う場合はその方法の共有などが必要です。改訂の議論には関連企業に幅広く声を掛けるほか、検討資料をなるべく公開し、フォーマット改定の経緯を誰でも確認できるようにして頂きたいです。