

第1回交通分野におけるデータ連携の高度化に向けた検討会  
議事概要

1. 開催日時・場所

- ・開催日時：令和3年12月17日（金） 15:15～16:45
- ・開催場所：Web 会議

2. 出席者

【有識者】

越塚 登	東京大学大学院情報学環教授（座長）
落合 孝文	渥美坂井法律事務所パートナー弁護士
神田 佑亮	呉工業高等専門学校教授
坂下 哲也	一般財団法人日本情報経済社会推進協会常務理事
日高 洋祐	一般社団法人JCoMaaS理事・事務局長

【民間事業者】

東日本旅客鉄道株式会社  
東海旅客鉄道株式会社  
西日本旅客鉄道株式会社  
一般社団法人日本民営鉄道協会  
小田急電鉄株式会社  
東急株式会社  
南海電気鉄道株式会社  
公益社団法人日本バス協会  
株式会社みちのりホールディングス  
一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会  
一般社団法人日本旅客船協会  
定期航空協会  
日本航空株式会社  
全日本空輸株式会社  
株式会社ヴァル研究所  
株式会社駅探  
ジョルダン株式会社  
株式会社ナビタイムジャパン

## 【行政】

内閣府 科学技術・イノベーション推進事務局 スマートシティ担当  
デジタル庁 国民向けサービスグループ モビリティ班  
経済産業省 製造産業局 自動車課  
観光庁 外客受入室  
国土交通省 総合政策局 交通政策課・地域交通課・情報政策課  
都市局 都市計画課  
道路局 企画課 評価室  
鉄道局 総務課 企画室  
自動車局 総務課 企画室・旅客課  
海事局 総務課 企画室・内航課 旅客航路活性化推進室  
航空局 総務課 政策企画調査室  
交通規制部 管制課・運用課・交通規制企画課  
航空技術課 空港国際業務推進室

## 【事務局】

国土交通省 総合政策局 モビリティサービス推進課

### 3. 議事

#### 3.1. 開会

※事務局より開会を宣言。

#### 3.2. 討議

##### 【データ連携の高度化の意義について】

・MaaS 等を進めるうえでデータの連携は必要不可欠であり、令和2年3月にMaaS 関連データガイドラインを策定し、現在はバージョン 2.0 へ更新したところ。すでに日本においては、高度に発達した公共交通が展開され、20年前のSuica 登場を皮切りに全国の相互利用や、交通だけでなく日常的に交通系ICカードが使われている。昨今事業者による様々な取組が行われている中で、今後の構想や方向性について情報をストックし、共有することが重要である。

・MaaS における検索、予約、決済、利用のうち利用の場面において、デジタルチケット等において人の手間をかけずに利用でき、インバウンドの観点では自国で購入したチケットを日本の窓口で引き換えすることなく利用できる環境が望ましい。

・デジタル化が進むことで、都市部の利便性のみならず地方部も含めて横断的に利活用の促進や、ユースケース含め交通事業者や利用者双方にメリットが生まれる。

・公共交通の利用者視点で考えると、全国の鉄道・バスがそれぞれある程度網羅されたリアルタイムデータが一元的に提供されることでリアルタイムデータの価値が高まる。

### 【データ連携の高度化の課題について】

・デジタルチケットの表示について標準化の必要性を含めて検討すべく、必要なデータの種類やフォーマット等の検討の他、国や行政の関与の具合、各交通事業者の現状について整理する必要がある。

・運行情報等のデータの連携コストは大きくかかる。また、日常的な場面と事故や災害等のイレギュラー時に分けてそれぞれ検討する必要がある。

・デジタルチケットの不正利用リスクについて、セキュリティを含めて対策を検討する必要がある。また、チケット提示型においては係員の目視に頼ることになり、DX に逆行している。さらに、デジタルチケットやクレジットカード決済については発着の管理が難しく、柔軟な運賃設定の対応ができないという課題がある。

・リアルタイムデータと検索エンジンデータの整理における工数が大きな負担である。事業者間の連携は通常数か月を要し、年間5社程度の連携が限界であるとされ、広範囲の連携の場合はさらに多くの工数・年数を要してしまう。また、運行情報等の生成費用やデータレイク費用が課題となる。

・バスにおいては GTFS-RT 形式によるリアルタイムデータ配信を行う事業者が増えているものの、計画ダイヤについては旧来の個別の方法で交通事業者から検索事業者に渡されているケースが多く、データの紐づけ作業が別途必要となっている。ただし、リアルタイムデータ等はデータの紐づけ用の ID を整えるコーディネーターが不在であることが多く、リアルタイムデータの流通を可能とする中立的な機関について検討する必要がある。

### 【今後の議論の方向性】

#### (委員コメント)

・MaaS や DX の観点でモードの垣根を超えて技術やスキームを強化することが公共交通全体の大義である。

・DX は価値創造とコストダウンの両面があり、全体最適に基づいた理想について整理することが望ましい。

・利用者メリットとともに、事業者側のメリットについても着目することが望ましい。

・平常時の利便性とイレギュラー時の対応のそれぞれを念頭に置いてリスクマネジメントの観点で検討することが求められる。

・事業規模や都市と地方等の環境に応じて、データの標準化のみならずインターフェイスについても検討することが望ましい。

・データレイクの費用を考慮し、ビジネスモデルの見直しも検討することが望ましい。

・ETC の中央や航空の管制など、公共交通関連データにおいてもデータ管理の主体となる組織があってもよい。

・流通開発センターによる JAN コードの仕組みを参考にすることが可能である。

・電気通信事業法における電気通信役務利用者情報が公共交通のチケット部分にも関わる可能性があるため、動向を整理することが必要である。

(事業者コメント)

・バス事業者の立場で、自らアプリを作るのは難しく、鉄道アプリ等と連携させてもらって、そこで自社のチケットを販売できると魅力的であるものの、その場合の管理コストが心配である。アプリ間でフォーマットが異なることで、どれかの仕様に合わせると他の仕様に合わせられないという不都合が生じ得る。相互連携できるように販売データ自体を相互流通できるような形にすることが望ましい。

・多くの方に公共交通を利用いただくためには、モードを横断してシームレスに使ってもらうことが重要であると思う。バスの世界から見たデータ連携のあり方について検討したい。

### 3.3. 閉会

(以上)