

# GTFS-JP普及促進・データ連携

---

令和5年1月25日

国土交通省総合政策局

モビリティサービス推進課

課長補佐 栗井勇貴

## 設置趣旨

- GTFS-JPは、交通政策基本計画等において、中小のバス事業者も含めた経路検索の実現に向けた取組が強く求められたことを踏まえ、バス事業者と経路検索事業者等の情報利用者との間で簡易に情報の受け渡しを可能とするために、「標準的なバス情報フォーマット」として定められた。
  - GTFS-JPは、データフォーマットとしては、国際的に幅広く使用されているフォーマットであるGTFSに、国内事業者の使いやすさを考慮した事項を加えて制定されている。
  - 事業者は、GTFS-JP形式でデータを整備することで、Google Map等の経路検索サイトへの円滑な掲載を行ってきたが、その後の経路検索事業者の掲載基準変更等により、GTFS-JPでデータ整備を行っても、一部に経路検索事業者に掲載を拒否され、データの補正等を必要とする事例が複数発生している。
- 本検討会では、GTFS-JPの「仕様書」等について検討を行い、GTFS-JPをより使いやすいものとする事で、GTFS-JPのさらなる普及を図ることとする。

## メンバー

### 【有識者】

- 越塚 登 東京大学大学院情報学環 教授（座長）  
伊藤 昌毅 東京大学大学院情報理工学系研究科附属ソーシャルICT研究センター  
准教授  
落合 孝文 渥美坂井法律事務所・外国法共同事業パートナー弁護士  
豊田 哲也 国際教養大学アジア地域研究連携機構 機構長・教授

### 【オブザーバー】

#### [民間事業者等]

- 一般社団法人日本バス協会（IT 情報化特別委員会）  
株式会社ヴァル研究所 株式会社駅探 Google 合同会社  
シヨルダン株式会社 株式会社ナビタイムジャパン  
伊藤 浩之（公共交通利用促進ネットワーク） 西澤 明（地域・交通データ研究所）

#### [行政等]

- 総合政策局：モビリティサービス推進課（事務局）、総務課政策統括官付、情報政策課  
自動車局：総務課、旅客課  
海事局：内航課

## 開催概要

### 第1回：2020年8月5日

- GTFS及びGTFS-JPについての現状整理
- GTFS-JP及びGTFS-JP「仕様書」等の問題点の整理

### 第2回：2021年6月24日

- GTFS-JPまたはGTFS-JP「仕様書」等の改訂内容についての整理

## MaaS推進も見据えたバス事業者の申請のオンライン化及びGTFS-JPの普及・促進

a 国土交通省は、バス事業に係る許認可申請のオンライン化に向け、バス事業者（一般旅客自動車運送事業者）の申請作業及び受理に係る地方運輸局の業務の簡素化（BPR）を実現するための工程表を定めるとともに、**バス事業者が国土交通省に対して書面で行っている許可申請と事業計画の変更申請について、GTFS-JP**（General Transit Feed Specification Japan：標準的なバス情報フォーマット）**の活用可能性を検討**する。

b 国土交通省は、MaaS（Mobility as a Service）推進も見据え、GTFS-JPの果たす役割が大きいことに鑑み、その普及が進んでいる地域における取組などから得られる知見について、引き続き地方公共団体やバス事業者に広く周知する。

- ポストコロナにおける回復する移動需要を公共交通等で取り込むためには、
  - コロナ禍や社会経済情勢の変化により変容した利用者のニーズに的確に対応する
  - 移動の利便性を向上させる ことが重要。
- 一方、移動需要自体がコロナ前の水準に戻らない予測もされているなか、地域の公共交通を維持していくためには、
  - デジタル化を通じた移動サービス全体の効率化、高度化を図ることも重要。

## 公共交通等の面的な利便性向上

- 積極的に面的な移動サービスの利便性向上、高度化に取り組む事業者への支援
- 新モビリティサービス事業計画の策定、評価に取り組む事業者への支援
  - ✓ 地方公共団体、事業者が密接に連携して面的に高度なMaaSの取組について、官民が連携して取組を実施することで、移動の高度化やスーパースイッチ/スマートシティを実現

### 【参考】ウィーンの事例

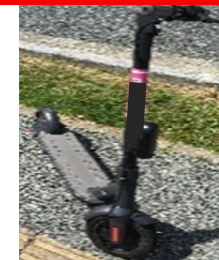
- ・ WIENER LINIEN（ウィーン市交通局）が、U-Bahn（地下鉄）、トラム、バスを一体的に運営。
- ・ 年間定期券により、近郊鉄道も含めた乗り放題サービスを提供。
- ・ デジタルチケット管理機能を持ったMaaSアプリも存在。



出典:2021/4時点 WIENER LINIEN HP

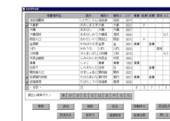
## 変容した利用者のニーズへの対応 デジタル化を通じた移動サービスの効率化

- ICカードやQRやタッチ決済、顔認証等の新たな決済手段の導入支援
  - ✓ 決済データ蓄積によりサービスの高度化を可能にし、接触を回避するという変容したニーズに対応
- シェアサイクルや電動キックボード、グリーンスローモビリティ等の新しいモビリティの導入支援
  - ✓ カーボンニュートラルに資するほか、ラストワンマイルの移動ニーズにきめ細やかに対応可能。パーソナル性の高い移動を求めるニーズに対応
- AIオンデマンド交通の導入支援
  - ✓ 地域において導入されているデマンド交通に対して、AIを用いたシステム導入によりルートや配車、さらには経営を合理化
- 交通情報のデータ化、混雑情報を提供するシステム等の導入支援
  - ✓ DXによる経営やサービスの効率化、高度化

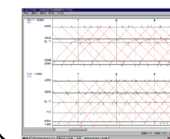


## 概要

○交通事業者と経路検索事業者等との間のデータの受け渡しを容易にする、「標準的なバス情報フォーマット」、「標準的なフェリー・旅客船航路情報フォーマット」等のGTFS(General Transit Feed Specification)形式でデータを作成し、出力を可能とするシステムの整備を支援



基礎データ登録画面



山ダイヤ自動生成画面



仕事ダイヤ自動生成画面

システム導入

○システム化・データ化による、MaaS基盤の構築

## 補助対象事業者

○公共交通事業者(鉄道事業者、軌道経営者、一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者、一般旅客定期航路事業者)、地方公共団体又はこれらを構成員とする協議会

## 補助対象経費

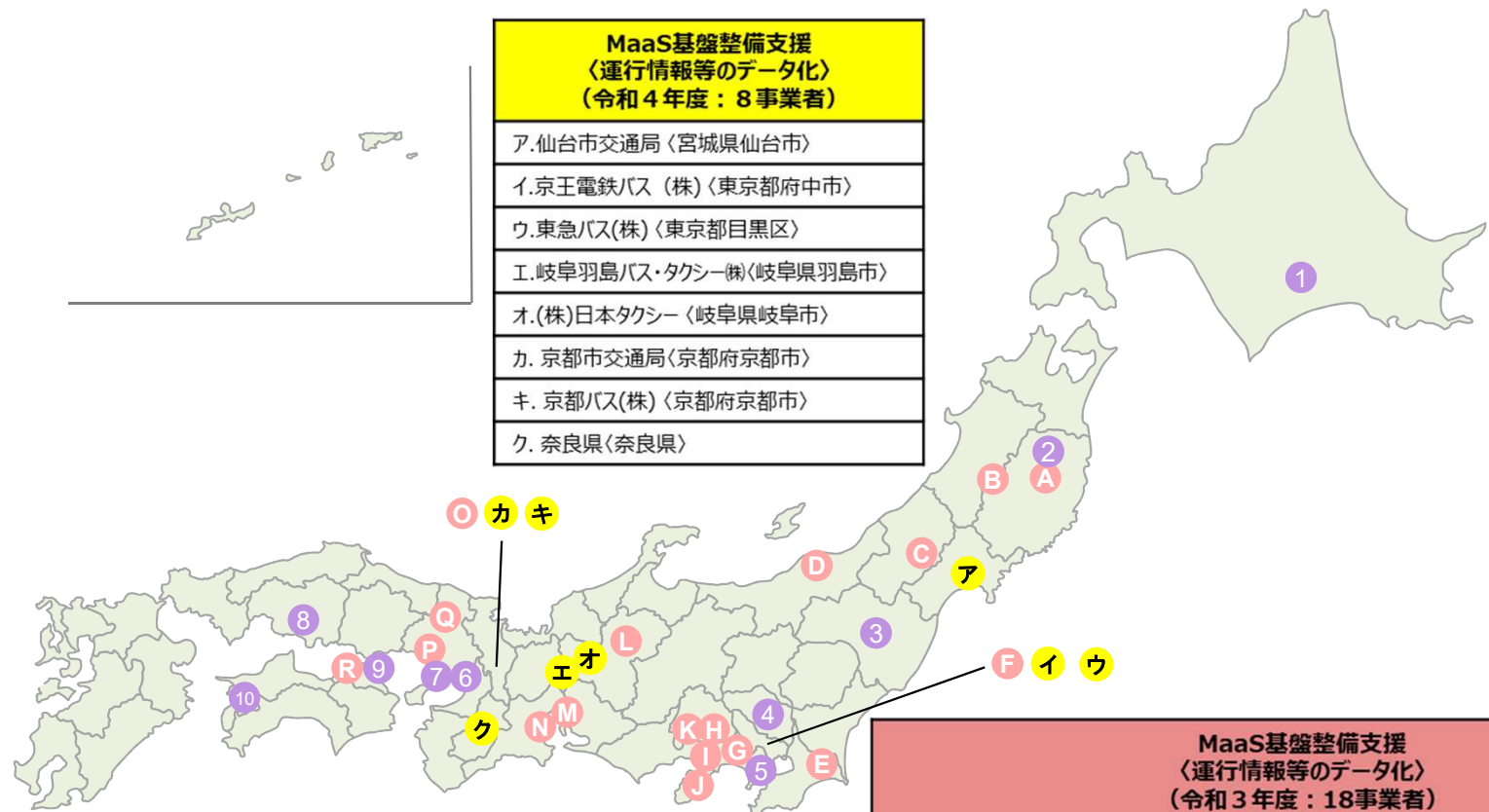
○交通事業者と経路検索事業者等との間のデータの受け渡しを容易にする特定のデータ形式でのデータ出力を可能とするシステム構築に要する経費

※「MaaS関連データの連携に関するガイドライン」に準拠すること。

## 補助率

○最大1/2





MaaS基盤整備支援 〈運行情報等のデータ化〉 (令和4年度：8事業者)	
ア	仙台市交通局〈宮城県仙台市〉
イ	京王電鉄バス(株)〈東京都府中市〉
ウ	東急バス(株)〈東京都目黒区〉
エ	岐阜羽島バス・タクシー(株)〈岐阜県羽島市〉
オ	(株)日本タクシー〈岐阜県岐阜市〉
カ	京都市交通局〈京都府京都市〉
キ	京都バス(株)〈京都府京都市〉
ク	奈良県〈奈良県〉

MaaS基盤整備支援 〈運行情報等のデータ化〉 (令和2年度：10事業者)	
1. 北海道拓殖バス(株)〈北海道帯広市〉	6. 兵庫県地域公共交通MaaS推進協議会 〈兵庫県神戸市〉
2. 岩手県北自動車(株)〈岩手県盛岡市〉	7. みなと観光バス〈兵庫県神戸市〉
3. 福島交通(株)〈福島県郡山市〉	8. (公社) 広島県バス協会〈広島県広島市〉
4. 川越観光自動車(株)〈埼玉県川越市〉	9. ことでんバス(株)〈香川県高松市〉
5. 横浜市交通局〈神奈川県横浜市〉	10. 宇和島自動車(株)〈愛媛県宇和島市〉

※カッコ内は主な対象地域

MaaS基盤整備支援 〈運行情報等のデータ化〉 (令和3年度：18事業者)	
A. 岩手県交通(株)〈岩手県盛岡市〉	J. 富士急シティバス(株)〈静岡県沼津市〉
B. 岩手県西和賀町〈岩手県西和賀町〉	K. 富士急静岡バス(株)〈静岡県富士市〉
C. 山交バス(株)〈山形県山形市〉	L. 濃飛乗合自動車(株)〈岐阜県高山市〉
D. 新潟県内高速バスネットワーク協議会 〈新潟県新潟市〉	M. 名鉄バス(株)〈愛知県名古屋〉
E. 千葉交通(株)〈千葉県成田市〉	N. 三重交通(株)〈三重県津市〉
F. 東京BRT(株)〈東京都中央区〉	O. 京都市交通局〈京都府京都市〉
G. 富士急湘南バス(株)〈神奈川県足柄上郡〉	P. 兵庫県地域公共交通MaaS推進協議会 〈兵庫県明石市〉
H. 富士急バス(株)〈山梨県南都都留郡〉	Q. 全但バス(株)〈兵庫県養父市〉
I. 富士急モビリティ(株)〈静岡県御殿場市〉	R. 香川県三豊市〈香川県三豊市〉

## 背景・必要性・概要

- これまでの取組により、全国各地で課題解決のためのMaaSの取組が進展・継続中。
- 今後は、エリアや事業を超えた、よりシームレスで快適性・利便性の高い交通サービスの実現を目指すため、各地のMaaSの取組の連携、各地域内における交通事業者のみならず他分野の事業者の連携等の促進を図る。

## MaaSの実装・連携

### ● エリアや事業を超えたシームレスな移動を実現するMaaSの実装

- 広域での連携を目指す取組や、マイナンバーカードの活用等幅広い事業者の連携を可能とする取組を重点的に支援。
- エリアや分野を跨いだ連携基盤の構築を目指し、必要な前提条件や要件・機能等を整理。

### ● 新モビリティサービス事業計画の策定、評価に取り組む事業者への支援

#### 九州における広域MaaS（同一PF/アプリ基盤の導入）



#### <取組事例>

左：九州全域において、同一PF・アプリ基盤を導入することで、シームレスなMaaSサービスを広域で提供。

右：前橋市において、マイナンバーカードと交通系ICカード連携による市民認証機能を実装し、公共交通の市民割引等を提供。

## MaaS実装に不可欠な交通事業者のデジタル化等の促進

### ● 交通情報データ化、混雑情報提供システム導入支援

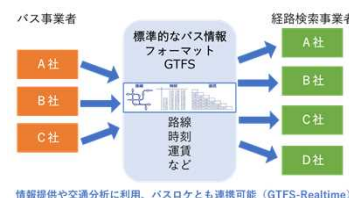
- 地域内・広域でのデータ連携を実現するため、デジタル化が進んでいない中小事業者等の底上げ
- DXによる経営やサービスの効率化、高度化

### ● ICカードやQRやタッチ決済、顔認証等の新たな決済手段の導入支援

- 決済データ蓄積によりサービスの高度化を可能にするとともに、キャッシュレスによるシームレスな移動の実現

### ● AIオンデマンド交通の導入支援

### ● シェアサイクルや電動キックボード、グリーンスローモビリティ等の新しいモビリティの導入支援



## 設置趣旨

- 公共交通の維持・活性化、訪日外国人旅客の移動利便性の向上、公共交通等によるシームレスな移動の実現のためには、**更なるデータの連携・利活用を推進し、高度化することが必要**ではないか。
- **特に、リアルタイムに変化する運行情報や、予約・決済情報等の動的なデータ**について高度化を推進し、**予約・決済さらにはサービスを利用するまでシームレスにすることの意義や課題、解決の方向性等について検討**する。

## メンバー

### 【有識者】

- 越塚 登 東京大学大学院情報学環教授  
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

### 【オブザーバ】

交通事業者：JR東日本、JR東海、JR西日本、民鉄協、小田急電鉄、東急、南海、日本バス協会、全国ハイヤー・タクシー連合会、日本旅客船協会、定期航空協会、日本航空、全日本空輸等

関係事業者：経路検索事業者（ヴァル研究所、NAVITIME、ジョルダン、駅探）

省内外の関係部局 等

## 検討項目

- 事業者からの発表を踏まえながら、
  - ・ データ連携・利活用の高度化の意義
  - ・ 高度化に向けた課題整理
  - ・ 課題解決の方策、国の関与の必要性
  - ・ 今後の動的データやチケットの方向性を検討し、データガイドラインなどを改訂



鉄道におけるQR乗車券



# 取りまとめ概要

## 取りまとめのポイント

- ① チケット・リアルタイムデータの連携高度化の意義や留意点等が不明確であることなどから、連携高度化が進展しにくい状況。  
⇒ **令和4年度中に、連携高度化の意義や留意点等を「MaaS関連データの連携に関するガイドライン」に反映・改訂し、データ連携高度化の方向性を提示。**
- ② 全国単一データ連携基盤の構築が望ましいとの意見もあるが、データ形式・連携方法の共通化・標準化には、民間事業者等の既存取組への影響を考慮した検討が必要。他方、**中小・地方部事業者等を含め、データ連携希望者を取り残さないことが重要。**  
⇒ **令和4年度より、広域に複数事業者が連携可能な一定のエリア/グループにおいて、データ連携基盤の実証事業を展開。**

### 背景

#### 望まれる姿

経路検索により遅延情報等を確認しながら、デジタルチケットを購入・乗車

ギャップが存在

連携高度化の意義や課題等を整理

### 現状

- 経路検索結果からデジタルチケットを購入できない場合がある
- リアルタイムな運行情報が一元的に手に入りづらい 等

## “シームレスな移動”の実現に向けた連携高度化の意義

### チケット：公共交通や移動サービスを“利用”するための手法

- 連携範囲の拡大・利便性の高いチケットにより、**一層の移動需要を喚起**
- 発券手続等のデジタル化により、**窓口対応等の省力化・省人化を推進**

### リアルタイムデータ：時々刻々と変化するリアルタイムの情報

- 適時・適切な情報提供により、**移動における乗継等を効率化**
- 遅延・運休時の代替手段を早期確認でき、**問合せ対応等の省力化・省人化を推進**

## “シームレスな移動”の実現に向けた連携のあり方

### データ連携基盤：連携高度化を後押しする土台となる仕組み

- ① **一定のグループ内**（デジタル化が進んでいない事業者も含む）**で利用できる連携基盤**
- ② **上記基盤と、他グループが利用する基盤を連携するための基盤** をそれぞれ構築・普及

- 将来的には全国において全事業者が利用する単一のデータ連携基盤を構築することが望ましいとの意見も寄せられたが、民間企業等による様々なシステムが既に存在していることを踏まえると、現時点において、即時に当該方向性を追求することは現実的ではない。
- まずは、以下のように、①一定のグループ内（デジタル化が進んでいない事業者も含む）でデータを連携するための基盤、及び②当該基盤と、他のグループで利用されている基盤とを連携するための連携基盤を、それぞれ構築又は普及していくことが考えられる。

