

GTFS-JPシリーズ データ仕様書案修正の概要

2026年1月28日 第2回GTFS-JPアップデート検討会

国土交通省総合政策局モビリティサービス推進課

GTFS-JPシリーズ データ仕様書案修正の概要

1. GTFS-JP標準データ仕様書素案への意見照会・意見募集の結果
2. GTFS Schedule 日本標準仕様書案修正の概要
3. GTFS Realtime 日本標準仕様書案修正の概要
4. GBFS 日本標準仕様書案修正の概要

GTFS-JPシリーズ データ仕様書案修正の概要

1. GTFS-JP標準データ仕様書素案への意見照会・意見募集の結果

- 2025年10月1日 GTFS-JPアップデート検討会委員へ意見照会
- 2025年10月4日 一般へ意見募集

箇所	意見・質問件数
GTFS-JPシリーズの概要	26
第1部 GTFS Schedule日本標準仕様書	274
第2部 GTFS Realtime日本標準仕様書	41
第3部 GBFS日本標準仕様書	7
計	348

- 
- これらのご意見及びGTFS-JPアップデート勉強会(11/12開催)でのご意見を参考にして仕様書の修正案を作成
 - すべてのご意見・ご質問への回答および修正内容については、エクセル表にまとめて、別途、委員の方に送付
 - 2025年12月25日 GTFS-JPアップデート検討会委員へ修正案の意見照会



箇所	意見・質問件数
GTFS-JPシリーズの概要	3
第1部 GTFS Schedule日本標準仕様書	15
第2部 GTFS Realtime日本標準仕様書	4
計	22

- すべてのご意見・ご質問への回答および修正内容については、エクセル表にまとめて、別途、委員の方に送付

GTFS-JPシリーズ データ仕様書案修正の概要

1. GTFS-JP標準データ仕様書素案への意見照会・意見募集の結果
2. GTFS Schedule 日本標準仕様書案修正の概要
3. GTFS Realtime 日本標準仕様書案修正の概要
4. GBFS 日本標準仕様書案修正の概要

GTFS-JPシリーズ データ仕様書案修正の概要

2. GTFS Schedule 日本標準仕様書案修正の概要

(1) 2025年9月、10月に国際標準仕様に追加されたフィールド、フィールドタイプ(データ型)を追加

ご意見	Chan委員 (MobilityData)、別所委員 (東洋大学)、伊藤浩之委員 (公共交通利用促進ネットワーク)	GTFS国際仕様に追加されたstop_accessを追加すべき。
-----	---	----------------------------------

● stop_accessフィールドを追加 [stops.txt] (修正案33p表中)

- 乗り場が道路から直接アクセスできるかどうかを示すフィールド。
[列挙型]

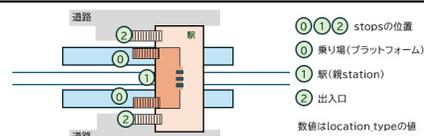
0:乗り場は道路から直接アクセスできない

1:乗り場は道路から直接アクセスできる

- これまで、親station(location_type=1)がある乗り場は道路から直接アクセスできず、道路→親station→乗り場のルートで移動するとみなされた。このため、屋外バスターミナルや道路上の停留所(バス停、電停)については、親stationを設定すると適切でないルートとなるため親stationを設定してはならないこととされていた。

- しかし、stop_accessの追加により、屋外バスターミナル、道路上の停留所について、乗り場が道路から直接アクセスできることを表現できるようになったため、親stationを設定できるように

なった。



鉄道駅の設定例

stop_id	stop_name	stop_lat	stop_lon	location_type	parent_station	platform_code	stop_access
101	大山	35.123456	139.123456	1			
101_1	大山	35.123485	139.123406	0	101	1	0
101_2	大山	35.123427	139.123427	0	101	2	0
101_3	大山駅北口	35.123515	139.123436	2	101		
101_4	大山駅南口	35.123387	139.123436	2	101		



屋外バスターミナルの設定例

stop_id	stop_name	stop_lat	stop_lon	location_type	parent_station	platform_code	stop_access
51	大山駅前	35.123456	139.123456	1			
51_1	大山駅前	35.123506	139.123416	0	51	1	1
51_2	大山駅前	35.123506	139.123466	0	51	2	1
51_3	大山駅前	35.123456	139.123516	0	51	3	1



道路上の電停の設定例

stop_id	stop_name	stop_lat	stop_lon	location_type	parent_station	platform_code	stop_access
151	市役所前	35.123456	139.123431	1			
151_1	市役所前	35.123485	139.123406	0	151		1
151_2	市役所前	35.123427	139.123456	0	151		1

GTFS-JPシリーズ データ仕様書案修正の概要

2. GTFS Schedule 日本標準仕様書案修正の概要

(1) 2025年9月、10月に国際標準仕様に追加されたフィールド、フィールドタイプ(データ型)を追加

ご意見	Chan委員 (MobilityData)	10月にcemv_supportフィールドが追加された。GTFS-JP v4への検討も可能。 10月に新しいデータ型「Local Time」が追加された。
-----	-----------------------	--

- **cemv_support**フィールドを追加
[agency.txt、routes.txt]
(修正案29p表中、41p表中)

- 乗客が非接触型EMV(Europay、Mastercard、Visa)カードまたはモバイルデバイスを使用して運賃の決済を行い交通サービスを利用できるかどうかを示すフィールド。
- agency(事業者)単位、route(ルート)単位で設定できる。

[列挙型]

- 0または空:cEMV情報がない
1:cEMVが利用できる
2:cEMVが使用できない

- なお、Fares V2では、ICカード運賃、非接触カード運賃を設定することができる。
fare_media.txtでICカード、非接触カード(fare_media_id)を設定しておき、fare_products.txtのfare_media_idフィールドにそのIDを設定し、amountフィールドにICカード、非接触カードを使用する場合を運賃を設定する。

- フィールドタイプに **Local time(現地時刻)** を追加。
[第1部 4.データ型 4.9 現地時刻]
(修正案10p 274行)

- 現地時間で表示される時刻を示すフィールドタイプ。
- Fares V2では時間帯別に異なる運賃(オフピーク運賃など)を設定できるが、その時間を現地時間で設定することを明確にするため、「現地時間」のフィールドタイプを追加。
- timeframes.txtのstart_time(時間枠の開始時刻)とend_time(時間枠の終了時刻)のフィールドで用いる。

GTFS-JPシリーズ データ仕様書案修正の概要

2. GTFS Schedule 日本標準仕様書案修正の概要

(2) ファイル、フィールドの必須等の区分の見直し

- 国際標準仕様の論理的な必須等区分に揃える(A)
- 値の設定方法に即した必須等区分とする(B)
- データ作成上の必要性、データ利用者のニーズを踏まえた必須等区分とする(C)

ファイル

修正案ページ	ファイル	国際区分	素案区分	修正案区分	修正理由
15p表中	calendar.txt (運行区分情報)	条件付必須	必須	条件付必須	A すべての運行日をcalendar_dates.txtで表現する場合は設定しなくてもよいため。 【必須の条件】 すべての運行日をcalendar_dates.txtで表現する場合以外は必須。
15p表中	shapes.txt (経路形状情報)	任意	推奨	条件付必須	B フリー乗降が可能なルートや便がある場合は必須であるため。 【必須の条件】 routes.txtまたはstop_times.txtの continuous_pickup もしくは continuous_drop_offでフリー乗降を設定している場合は必須。それ以外で定路線のルートがある場合は推奨。
16p表中	levels.txt (階層情報) <Pathway拡張>	条件付必須	任意	条件付必須	A pathways.txtの構内通路にエレベーターがある場合は必須であるため。 【必須の条件】 pathways.txt で構内通路の種類にエレベーターを設定した場合は必須。

GTFS-JPシリーズ データ仕様書案修正の概要

2. GTFS Schedule 日本標準仕様書案修正の概要

(2) ファイル、フィールドの必須等の区分の見直し

フィールド

()内は公開されているGTFSデータのうち、当該フィールドが設定されているデータの割合

修正案ページ	フィールド	国際区分	素案区分	修正案区分	修正理由
31p表中	location_type (駅・停留所・港の区分) [stops.txt]	任意	任意	必須 (92%)	C stop_accessの追加、Pathways拡張の追加により、プラットフォーム・乗り場以外のstopsを設定するケースが増えると想定され、location_type(stopsの種類)の設定の必要性が高まっているため。
41p表中	network_id (ルートネットワークのID) [routes.txt] <Fare V2拡張>	条件付禁止	不要	条件付禁止 (0%)	A 素案ではnetworks.txt、route_networks.txtで設定することを推奨していたが、routes.txtで設定したほうが簡単な場合があるため、国際標準仕様と同じとする。 【禁止の条件】 networks.txt、route_networks.txtが設定されている場合。
49p表中	arrival_time (到着時刻) [stop_times.txt]	条件付必須	必須	条件付必須 (99%超)	A 素案ではFlex拡張を用いたオンデマンド型交通のGTFSデータ作成は、当面少ないとみて、このフィールドが定時定路線では必須であるため必須としていたが、国際標準仕様と同じとする。 【必須の条件】 始発・終着の駅・停留所・港と発着時刻が定まっている駅・停留所・港(timepoint=1)では必須。
49p表中	departure_time (出発時刻) [stop_times.txt]	条件付必須	必須	条件付必須 (99%超)	A 同上
49p表中	stop_id (駅・停留所・港のID) [stop_times.txt]	条件付必須	必須	条件付必須 (99%超)	A 素案ではFlex拡張を用いたオンデマンド型交通のGTFSデータ作成は、当面少ないとみて、このフィールドが定時定路線では必須であるため必須としていたが、国際標準仕様と同じとする。 【必須の条件】 デマンド型交通のlocation_group_id(乗降場グループ)、location_id(乗降エリア)のいずれもが設定されていない場合は必須。

GTFS-JPシリーズ データ仕様書案修正の概要

2. GTFS Schedule 日本標準仕様書案修正の概要

(2) ファイル、フィールドの必須等の区分の見直し

フィールド

()内は公開されているGTFSデータのうち、当該フィールドが設定されているデータの割合

修正案ページ	フィールド	国際区分	素案区分	修正案区分	修正理由
60p表中	agency.id (事業者のID) [fare_attributes.txt]	条件付必須	必須	条件付必須 (34%)	A agency.idがないとValidatorで警告が表示されることから必須としていたが、データセット内のagency(事業者)が1つの場合はベストプラクティスでも推奨となっているため、国際標準仕様と同じとする。 【必須の条件】 agency.txtで複数のagency(事業者)が設定されている場合は必須。
60p表中	ic_price (IC運賃) [fare_attributes.txt] <Google拡張>	(Google 独自拡張 のためなし)	任意	推奨 (2%)	C GTFSデータ利用者(経路検索サービス事業者)からIC運賃情報はニーズが高いとの意見があったため。
102p表中	transfer_count (乗換ルールが適用される連続乗換の数) [fare_transfer_rules.txt] <Fares V2拡張>	条件付禁止	条件付必須	条件付禁止 (0%)	A from_leg_group_idがto_leg_group_idが異なる場合は禁止、等しい場合は必須であり、素案では条件付必須としていたが、国際標準仕様と同じとする。 【禁止の条件】 from_leg_group_idがto_leg_group_idが異なる場合は禁止、等しい場合は必須。

GTFS-JPシリーズ データ仕様書案修正の概要

2. GTFS Schedule 日本標準仕様書案修正の概要

(3) 参考扱いとしていたJP拡張のフィールドを本則に変更する

- 使用実績が乏しいと思われたJP拡張フィールドは参考扱いとしていたが、使用している例があり必要性があるものを本則とした

ご意見	矢野委員（小田原機器）	jp_parent_route_idは、車載器において複数の経路を束ねた方面名を表示するために使用しているため残してほしい。
-----	-------------	--

フィールド

()内は公開されているGTFSデータのうち、当該フィールドが設定されているデータの割合

素案ページ	修正案ページ	フィールド	国際区分	素案区分	修正案区分	素案の記載場所	修正案の記載場所	修正理由
94p 1254行	41p 表中	jp_parent_route_id (ルートを束ねる場合の方面を識別するID) [routes.txt] <JP拡張>	(JP拡張のためなし)	任意	任意 (10%)	参考	本則	車載器メーカーにおいてこのフィールドを使用しており必要性があるため。

GTFS-JPシリーズ データ仕様書案修正の概要

2. GTFS Schedule 日本標準仕様書案修正の概要

(4) 準拠の基準を追加、IDの設定方法を「必須」から「推奨」に変更

- GTFS Schedule仕様書への準拠の基準を追加した。

ご意見	古谷委員 (NECネクサソリューションズ)	GTFS Realtime仕様書ではGTFS Realtimeへの準拠の基準が記載されているが、GTFS Scheduleでは記載されていない。基準を示すことが望ましい。
-----	-----------------------	---

素案ページ	修正案ページ	追加箇所	記載内容
(なし)	19p 482行	I GTFS Scheduleの基本事項 9.本仕様への準拠方法 (追加)	<ul style="list-style-type: none"> ● データセットが本仕様準拠しているかどうかの基準は、次の条件の全てを満たしていることである。 <ul style="list-style-type: none"> ➢ ファイル及びフィールドの「必須」「条件付必須」「条件付禁止」の区分に従っていること。 ➢ 各フィールドの値の設定方法において「必須」(7p「2.2文章表現の意味」の規定区分の「必須」に該当する文章表現をしているもの)である記載に従っていること。

- 素案ではIDの設定方法が「必須」の記載となっていたが、準拠の基準とするには厳しすぎるため「推奨」の記載とした

(例)trip_id

素案ページ	素案の「値の設定方法」	修正案ページ	修正案の「値の設定方法」
39p表中	<ul style="list-style-type: none"> ・ルートID、運行日ID、始発時刻、系統番号、便番号等を組み合わせてIDを設定する。[JP] (例)「平日_0815_01001」 (service_id_始発時刻_系統番号) 	45p表中	<ul style="list-style-type: none"> ・ルートID、運行日ID、始発時刻、系統番号、便番号等を組み合わせてIDを設定することを推奨する。[JP] (例)「平日_0815_01001」 (service_id_始発時刻_系統番号)

GTFS-JPシリーズ データ仕様書案修正の概要

2. GTFS Schedule 日本標準仕様書案修正の概要

(5) 値の設定方法の見直し

- ご意見等を踏まえて、フィールドの「値の設定方法」を見直した

ページ	ファイル	フィールド	素案の「値の設定方法」	ご意見	修正の概要	修正案の「値の設定方法」
素案 22p 表中 修正案 22p 表中 補足3は 26p 608行	feed.info	feed_start_date	<ul style="list-style-type: none"> ・日付はYYYYMMDD形式で設定する。[国際] ・ダイヤ改正等によりデータセットを更新する場合は、ダイヤ改正日を設定する。[JP] ・<u>現行ダイヤにお盆ダイヤ等の特別ダイヤを追加する場合には、追加前のデータセットのfeed_start_dateから特別ダイヤの開始日までの間の任意の日付を設定する。[JP]</u> 	「追加前のデータセットのfeed_start_date から特別ダイヤの開始日までの間の任意の日付を設定する」とする理由は何か。データ利用時にデータセットの切り替えの時間を減らすため、「追加前のデータセットのfeed_start_date」を推奨するとよいのではないか。 [一般の方]	<ul style="list-style-type: none"> ・既存のデータセットにお盆ダイヤ等短期間のダイヤを追加する場合は、追加前のデータセットのfeed_start_dateと同じにすることに修正。 ・例外となる場合の説明を補足に追加。 	<ul style="list-style-type: none"> ・日付はYYYYMMDD形式で設定する。[国際] ・ダイヤ改正等によりデータセットを更新する場合は、ダイヤ改正日を設定する。[JP] ・<u>現行ダイヤにお盆ダイヤ等の特別ダイヤを追加する場合には、追加前のデータセットのfeed_start_dateを設定することを原則とする。[JP](補足3参照)</u> ・データセットの誤りを修正するためデータ更新を行う場合は、元のデータセットのfeed_start_dateと同じとすること。[JP] <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> (補足3) ・ただし、更新データを作成した日より前に別の短期間ダイヤ(例えば、ゴールデンウィークダイヤやイベントに伴う臨時ダイヤ)があった場合には、これらの短期間ダイヤのデータを削除して、feed_start_dateを削除した短期間ダイヤの終了日以降に設定してもよい。(すでに期間が過ぎているservice_idをデータセットに含めるとValidatorで警告が表示される。) </div>

GTFS-JPシリーズ データ仕様書案修正の概要

2. GTFS Schedule 日本標準仕様書案修正の概要

(5) 値の設定方法の見直し

- ご意見等を踏まえて、フィールドの「値の設定方法」を見直した

ページ	ファイル	フィールド	素案の「値の設定方法」	ご意見	修正の概要	修正案の「値の設定方法」
素案 27p 表中 修正案 28p 表中	agency	agency_name	<ul style="list-style-type: none"> 自治体の場合は、自治体名を設定する。コミュニティバス等の名称は記載しない。都道府県名は省略する。[JP] (例)〇〇市、△△町 交通事業者の場合は、乗客が交通機関を識別しやすい名称を設定する。事業者の正式名称である必要はない。株式会社等の法人格は省略する。[JP] (例)〇〇バス、△△電鉄、××フェリー 複数のグループ会社で運行しているが同一名称で案内している場合は、同一名称を設定する。[JP] 	<ul style="list-style-type: none"> サービスが自治体によって運営されていると宣伝されている場合は問題ないが、交通事業者や特定のブランド名(例:八王子市の「はちバス」)で宣伝されている場合は、そちらを交通機関名として使用するのがよい。 [Google合同会社] 乗客からの分かりやすさの観点で、agency_nameを「自治体名(コミュニティバスの名称)」のように設定した事例がある。 [別所委員] 大阪府の4市町村のコミバスや一般路線を複数自治体で運行する場合があります、具体的な例示を拡充してほしい。 [太田委員(ヴァル研究所)] 	<ul style="list-style-type: none"> 自治体の場合、agency_nameにコミュニティバス名を入れてもよいように修正。 地方公営企業の場合の設定方法、複数自治体が運営する場合等の例示を追加。 	<ul style="list-style-type: none"> 自治体の場合は、自治体名を設定する。市町村の場合、都道府県名は省略すること。コミュニティバス名を追記してもよい。[JP] (例)「〇〇市」、「△△町民バス」、「××村(ふれあいバス)」 地方公営企業が運行する場合で、乗客に分かりやすい交通機関名がある場合は、その名称とする。 (例)「都バス」、「名古屋市バス」 複数の自治体が共同で運行している場合は自治体名を併記して設定する。地域の協議会等が運行している場合は協議会名を設定する。 (例)「〇〇市・△△市共同運行コミュニティバス」 (例)「××地域公共交通活性化協議会」 交通事業者の場合は、乗客が交通機関を識別しやすい名称を設定する。事業者の正式名称である必要はない。株式会社等の法人格は省略する。[JP] (例)「〇〇バス」、「△△電鉄」、「××フェリー」 複数のグループ会社で運行しているが同一名称で案内している場合は、同一名称を設定する。[JP]

GTFS-JPシリーズ データ仕様書案修正の概要

2. GTFS Schedule 日本標準仕様書案修正の概要

(5) 値の設定方法の見直し

- ご意見等を踏まえて、フィールドの「値の設定方法」を見直した

ページ	ファイル	フィールド	素案の「値の設定方法」	ご意見	修正の概要	修正案の「値の設定方法」
素案 29p 表中 修正案 30p 表中	stop	stop_name	<ul style="list-style-type: none"> ・駅・停留所・港等の名称を設定する。WEBサイトの時刻表や現地にて記載されている名称と一致している必要がある。[国際] ・乗り場(location_type=0 または空)の場合、乗り場番号を含めてはならない(乗り場番号はplatform_codeに記載する)。 [Google] ・乗り場に副名称が使用されている場合は記載する。[JP] (例)「紙屋町(ひろしまゲートパークプラザ前)」 	<ul style="list-style-type: none"> ・副名称は「岩本町」に対する「秋葉原」のように駅・停留所・港等に対してつけられるものであり、乗り場を区別するものは副名称ではないのではないか。 [一般の方] 	<ul style="list-style-type: none"> ・紙屋町の例は交通事業者が副名称としているものの例である。 ・ただし、近年、ネーミングライツ的な副名称が増えていることから、副名称は必ず設定するのではなく、「乗客の案内に必要な場合には副名称も含める」と変更。 ・鉄道の例示を追加。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅・停留所・港の名称を設定する。ウェブサイトの時刻表や現地にて記載されている名称と一致している必要がある。[国際] ・乗り場(location_type=0 または空)の場合、乗り場番号を含めてはならない(乗り場番号はplatform_codeに記載する)。 [Google] ・乗り場に副名称が使用されており、乗客への案内に必要な場合には、副名称も含めて設定する。[JP] (例)「明治神宮前(原宿)」、「紙屋町(紙屋町東電停前)」
素案 34p 表中 修正案 39p 表中	routes	route_long_name	<ul style="list-style-type: none"> ・路線名を設定する。あるいは、経由地や目的地等を含んだルートに関する詳細な情報を設定する。[国際] (例)「〇〇線」、「〇〇～△△～××線」 ・車両や駅・バス停に表示される、または、WEBで案内している表記と一致させる。[Google] ・「右回り」等の語や行先を含めてはならない。[Google] 	<ul style="list-style-type: none"> ・「右回り」等の語や行先を含めてはならないは「車両や駅・バス停に表示される、または、WEBで案内している表記と一致させる」と矛盾することがある。 [一般の方] ・「右回り」等の語や行先を含めてはならない。」はGoogle固有の項目ではない。 [Google合同会社] 	<ul style="list-style-type: none"> ・車両、駅・停留所・港、ウェブサイトで案内している路線名を設定することを第一の要件とし矛盾が生じないように修正。 ・[Google]の表示は削除。 	<ul style="list-style-type: none"> ・車両、駅・停留所・港、ウェブサイトで案内されている路線名を設定する。「右回り」等の語や行先など、案内されていない語を追記してはならない。[JP]

GTFS-JPシリーズ データ仕様書案修正の概要

2. GTFS Schedule 日本標準仕様書案修正の概要

(5) 値の設定方法の見直し

- ご意見等を踏まえて、フィールドの「値の設定方法」を見直した

ページ	ファイル	フィールド	素案の「値の設定方法」	ご意見	修正の概要	修正案の「値の設定方法」
素案 35p 表中 修正案 40p 表中	routes	route_type	<p>交通機関の種類について次のうち1つを設定する。[国際]</p> <p>0:路面電車、ライトレール 1:地下鉄 2:鉄道 3:バス 4:フェリー、船舶 5:ケーブルトラム(ケーブルが車両の下を通る路面電車) 6:ロープウェイ(ケーブルにより空中を移動するもの) 7:ケーブルカー(急傾斜の軌道をケーブルで走行するもの) 11:トロリーバス 12:モノレール</p> <p>・Google乗換案内ではこれ以外のタイプも設定されているが、他のサービスでは利用できない可能性がある。[Google]</p>	<p>・路面電車、ライトレール、地下鉄、ケーブルトラム、ロープウェイ、ケーブルカー、モノレールは鉄道的一种なので、route_typeは2でもよいのか。・トロリーバスはバス的一种なので、route_typeは3でもよいのか。</p> <p>・路面電車、地下鉄、鉄道が直通している場合、route_typeはどうすればよいか。 [一般の方]</p>	<p>・「鉄道」に「(他に属するものを除く)」を追記する。</p> <p>・「バス」は定時定路線のものとして定義し、デマンド運行のものには「デマンド型交通」と定義しているため、「バス」を「バス、デマンド型交通」とし、「(トロリーバスを除く)」を追記する。</p> <p>・複数の種類に該当する場合の設定方法を追加。</p>	<p>・交通機関の種類について次のうち1つを設定する。[国際]</p> <p>0:路面電車、ライトレール 1:地下鉄 2:鉄道 (他の種類に該当するものを除く) 3:バス、デマンド型交通(トロリーバスを除く) 4:フェリー、船舶 5:ケーブルトラム(ケーブルが車両の下を通る路面電車) 6:ロープウェイ(ケーブルにより空中を移動するもの) 7:ケーブルカー(急傾斜の軌道をケーブルで走行するもの) 11:トロリーバス 12:モノレール</p> <p>・Google乗換案内ではこれ以外のタイプも設定されているが、他のサービスでは利用できない可能性がある。[Google]</p> <p>・ルートが複数の種類に該当する場合(路面電車の区間と鉄道の区間がある場合など)は、<u>主な種類を1つ選んで設定する。[JP]</u></p>

GTFS-JPシリーズ データ仕様書案修正の概要

2. GTFS Schedule 日本標準仕様書案修正の概要

(5) 値の設定方法の見直し

- ご意見等を踏まえて、フィールドの「値の設定方法」を見直した

ページ	ファイル/	フィールド	素案の「値の設定方法」	ご意見	修正の概要	修正案の「値の設定方法」
素案 45p 表中 修正案 50p 表中 51p 表中	stop_times	pickup_type	<ul style="list-style-type: none"> ・駅・停留所、乗降場グループ、乗降エリアにおける乗車の可否を次のいずれかで設定する。[国際] 0または空:常に乗車可能 1:乗車不可(停車するが降車専用) 2:乗車するためには事業者に予約が必要 3:乗車するためには運転手に連絡が必要 ・<u>現在、Google乗換案内では2、3を設定したGTFSデータは受け付けられない。[Google]</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降とも不可の場合もあるため、「停車するが降車専用」の語は不適切。 [一般の方] ・Googleでは、「2」、「3」を設定したデータでも受け入れるための作業を進めており、GTFS-JP v4のリリースまでに提供できるよう調整中。 [Google合同会社] 	<ul style="list-style-type: none"> ・「降車専用」の語は削除。 ・「Google乗換案内では2、3を設定したGTFSデータは受け付けられない。」は削除。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅・停留所・港、乗降場グループ、乗降エリアにおける乗車の可否を次のいずれかで設定する。[国際] 0または空:常に乗車可能 1:乗車不可 2:乗車するためには事業者に予約が必要 3:乗車するためには運転手に連絡が必要
		drop_off_type	<ul style="list-style-type: none"> ・駅・停留所、乗降場グループ、乗降エリアにおける降車の可否を次のいずれかで設定する。[国際] 0または空:常に降車可能 1:降車不可(停車するが乗車専用) 2:降車するためには事業者に予約が必要 3:降車するためには運転手に連絡が必要 ・<u>現在、Google乗換案内では2、3を設定したGTFSデータは受け付けられない。[Google]</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降とも不可の場合もあるため、「停車するが乗車専用」の語は不適切。 [一般の方] ・Googleでは、「2」、「3」を設定したデータでも受け入れるための作業を進めており、GTFS-JP v4のリリースまでに提供できるよう調整中。 [Google合同会社] 	<ul style="list-style-type: none"> ・「乗車専用」の語は削除。 ・「Google乗換案内では2、3を設定したGTFSデータは受け付けられない。」は削除。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅・停留所・港、乗降場グループ、乗降エリアにおける降車の可否を次のいずれかで設定する。[国際] 0または空:常に降車可能 1:降車不可 2:降車するためには事業者に予約が必要 3:降車するためには運転手に連絡が必要

GTFS-JPシリーズ データ仕様書案修正の概要

2. GTFS Schedule 日本標準仕様書案修正の概要

(5) 値の設定方法の見直し

- ご意見等を踏まえて、フィールドの「値の設定方法」を見直した

ページ	ファイル	フィールド	素案の「値の設定方法」	ご意見	修正の概要	修正案の「値の設定方法」
素案 87p表中	fare_leg_join_rules	from_network_id	<ul style="list-style-type: none"> ・networks.txtで設定したnetwork_idで設定する。[国際] ・逆向きの乗換を表現するため、from_network_idとto_network_idを入れ替えたレコードも作成する必要がある。[国際] 	<ul style="list-style-type: none"> ・現時点では、国際仕様ではfrom_network_idとto_network_idは同一のIDでなければならないと制限されている。[Chan委員 (MobilityData)] 	<ul style="list-style-type: none"> ・同一IDとするよう修正。 	<ul style="list-style-type: none"> ・networks.txtで設定したnetwork_idを設定する。[国際] ・to_network_idにも同じnetwork_idを設定する。[国際]
修正案 100p表中		to_network_id				

GTFS-JPシリーズ データ仕様書案修正の概要

2. GTFS Schedule 日本標準仕様書案修正の概要

(6) フェリー・旅客船特有のIDの設定方法の削除

ご意見	別所委員（東洋大学）	stops.txtのstop_idの値の設定方法に「・フェリー・旅客船では、港名を含めて分かりやすいIDを設定する。」とあるが、可読性のあるIDであることに現実的な意味はないと考えられ、これを機に削除すべきではないか。 (他のIDについても同意見)
-----	------------	---

- 標準的なフェリー・旅客船航路情報フォーマット仕様書では、stop_idに港名を含めるなど、特有のIDの設定方法を規定しており、素案ではそれを踏襲していたが、鉄道、バス、オンデマンド交通と統一した仕様とするため、削除した。

フェリー・旅客船特有のID等の設定方法を削除したフィールド

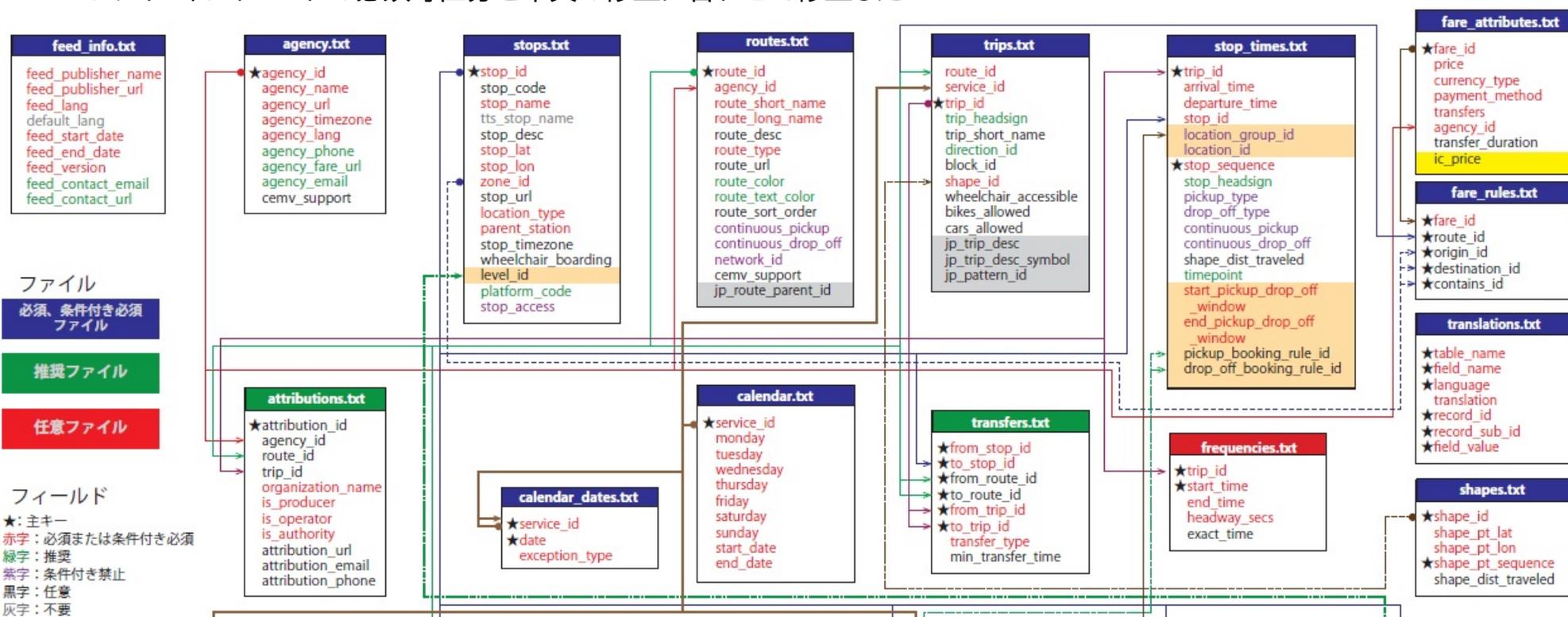
素案ページ	修正案ページ	ファイル	フィールド
29p	30p	stops.txt	stop_id
34p	39p	routes.txt	route_id
39p	45p	trips.txt	trip_id
49p	56p	calendar.txt	service_id
56p	60p	fare_attributes.txt	fare_id
60p	71p	shapes.txt	shape_id

GTFS-JPシリーズ データ仕様書案修正の概要

2. GTFS Schedule 日本標準仕様書案修正の概要

(7) ER図の変更(素案18p、修正案18p)

- ER図でファイル間でフィールドを結ぶ線が分かりにくかったため、線色、線種を分けて作成した
 なお、線色は分かりやすさのために設定しており、色に意味はない
- ファイル、フィールドの必須等区分を本文の修正に合わせて修正した



GTFS-JPシリーズ データ仕様書案修正の概要

2. GTFS Schedule 日本標準仕様書案修正の概要

(8) 説明の追加

- 説明の追加を求める意見があったため、できるだけ分かりやすく、明確な仕様書とするよう説明を追加した

素案ページ	修正案ページ	箇所	項目	追加の概要	修正案で追加した説明
I GTFS Scheduleの基本事項					
11p291行	11p 302行	4. データ型	4.17 緯度・経度	<ul style="list-style-type: none"> ・WGS84とJGD2024の関係の説明を追加 ・緯度経度の小数点以下の桁数の規定の理由を追加 [一般の方、別所委員(東洋大学)からのご指摘により追加]	<ul style="list-style-type: none"> ・JGD2024(JGD2011を含む)の緯度・経度とWGS84の緯度・経度の差は実用上無視できる範囲であることから、JGD2024の緯度・経度を使用して差し支えない。 ・駅・停留所・港の位置情報は4m以内の精度が求められていることから、小数点以下の桁数は5桁以上とすること。
(なし)	13p 383行	6. データセットに含むべき情報(新規追加)		<ul style="list-style-type: none"> ・仕様書の素案では、GTFSデータでどこまでカバーしなければならなかったかが分からなかったため、データセットに含むべき情報の説明を追加 [古谷委員(NECネクサソリューションズ)からのご指摘により追加]	<ul style="list-style-type: none"> ・データセットには次の情報を含めなければならない。 <ul style="list-style-type: none"> - データセットに含まれるルート(路線)において、データセットに含まれる交通事業者がデータセットの有効期間内に運行する予定であるすべての便の情報。臨時便や迂回運行についても予定されているものはできるだけデータセットに含める。ただし、GTFS Realtimeデータで情報提供する場合は含めなくてもよい。 - それらの便が停車船するすべての駅・停留所・港についての情報。 - それぞれの便が停車船するすべての駅・停留所・港の発着時刻の情報。 - すべての乗車地と降車地の組についての運賃が分かる情報。ただし、本仕様書の運賃情報の設定方法によっては表現できない複雑な運賃がある場合、その運賃はデータセットに含める必要はない。

GTFS-JPシリーズ データ仕様書案修正の概要

2. GTFS Schedule 日本標準仕様書案修正の概要

(8) 説明の追加

素案ページ	修正案ページ	箇所	項目	追加の概要	修正案で追加した説明
II フィールドの値の設定方法					
(なし)	29p 669行	agency.txt	(補足2) データ更新時のagency_idの継承	・データ更新時に、できるだけagency_id、stop_id、route_idを変えないようにすることの説明を追加	(stop_idの継承の説明) ・データ更新時には、自治体名や企業名が変更となった場合でもできるだけ更新前データのagency_idを変えないようにする。 ・ただし、法人の合併、分割等により法人番号が変わった場合はagency_idを変更してもよい。
(なし)	37p 761行	stops.txt	(補足2) データ更新時のstop_idの継承	[太田委員(ヴァル研究所)からのご指摘により追加]	・データ更新時には、駅・停留所・港の名称、位置座標が変更となった場合でもできるだけ更新前データのstop_idを変えないようにする。 ・ただし、新旧ダイヤを含むデータセットを作成する場合で、ダイヤ改正時に駅・停留所・港の名称変更や位置の移動等の属性が変化する場合は、新旧2つのレコードを作成する必要がある。このとき新しいレコードには従前と異なるstop_idを設定する。実際に駅や標柱等は移動しないが、位置座標を修正する場合にはstop_idを変えずに修正後の座標の駅等のデータだけを設定する。
(なし)	43p 842行	routes.txt	(補足5) データ更新時のroute_idの継承		・データ更新時には、ルートの名称、経由地、起終点等が変更となった場合でもできるだけ改正前データのroute_idを変えないようにする。 ・ただし、新旧ダイヤを含むデータセットを作成する場合で、ダイヤ改正時にルートの名称、ルート色等の属性データが変化する場合は、新旧2つのレコードを作成する必要があることから、新しいレコードには従前と異なるroute_idを設定する。

GTFS-JPシリーズ データ仕様書案修正の概要

2. GTFS Schedule 日本標準仕様書案修正の概要

(8) 説明の追加

素案 ページ	修正案 ページ	箇所	項目	追加の概要	修正案で追加した説明																										
II フィールドの値の設定方法																															
33p 600行	35p 733行	stops.txt	(補足1) 駅・停留所・港[stops] (4)バス及びデマンド型交通の停留所	・共同運行路線等で複数の事業者が標柱を共用しているときは、座標が一致するよう事業者間での調整を推奨することを追加 [古谷委員(NECネクサソリューションズ)からのご指摘により追加]	・共同運行路線等において複数の事業者が1つの標柱を共用しているときは、それぞれのGTFS データで座標が一致するよう、事業者間で調整することを推奨する。																										
38p 655行	44p 861行	routes.txt	(コラム) 共同運行路線	・各社のGTFSデータにそれぞれ自社便を掲載するか、代表する社のGTFSにまとめて掲載するか等に関係者間で調整することを追加 [同上]	・同じ便が重複しないよう各社のGTFS データに自社便を含めるか代表する社のGTFS データにまとめて掲載するかどうかを関係社間で調整する。また、ルート名等の統一、共用する標柱の座標の統一等についても関係社間で調整することが望ましい。																										
59p 846行	65p 1185行	fare_rules.txt	(補足) 運賃の種類別の fare_attributes.txt、 fare_rules.txtの設定例 (例6) block_idで結合された便	block_idで結合された便の運賃について、fare_rules.txtに記述された運賃の解釈の方法の説明を追加。 [同上]	・データ利用者が2つのルートにまたがる運賃を求めるときには、それぞれのroute_idが設定されfare_idが共通なレコードをさがす。そのfare_idの運賃が2ルートにまたがる運賃となる。fare_idが共通なレコードがない場合は、ルート1001の運賃とルート1002の運賃を合計した金額となる。 ・fare_rules.txtでルート1001とルート1002のfare_idを分けておかないと、ルートをまたぐ運賃はそのfare_idの運賃となる。 (下例のfare_rules.txtでルート1002のfare_idの300_2を300_1とすると、ルートをまたぐ区間の運賃もfare_id=300_1の運賃(300円)と解釈される。)																										
			1つの便が終点に着いた後、その車両がそのまま別の便として出発し、乗客も引き続き乗車できる場合、trips.txtのそれぞれの便に同じblock_idを設定して、その2つの便が結合されていることを表現する。		fare_rules.txt⇐ <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>fare_id⇐</th> <th>route_id⇐</th> <th>origin_id⇐</th> <th>destination_id⇐</th> <th>contains_id⇐</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>F300_1⇐</td> <td>1001⇐</td> <td>⇐</td> <td>⇐</td> <td>⇐</td> </tr> <tr> <td>F300_2⇐</td> <td>1002⇐</td> <td>⇐</td> <td>⇐</td> <td>⇐</td> </tr> <tr> <td>F500⇐</td> <td>1001⇐</td> <td>⇐</td> <td>⇐</td> <td>⇐</td> </tr> <tr> <td>F500⇐</td> <td>1002⇐</td> <td>⇐</td> <td>⇐</td> <td>⇐</td> </tr> </tbody> </table>		fare_id⇐	route_id⇐	origin_id⇐	destination_id⇐	contains_id⇐	F300_1⇐	1001⇐	⇐	⇐	⇐	F300_2⇐	1002⇐	⇐	⇐	⇐	F500⇐	1001⇐	⇐	⇐	⇐	F500⇐	1002⇐	⇐	⇐	⇐
fare_id⇐	route_id⇐	origin_id⇐	destination_id⇐	contains_id⇐																											
F300_1⇐	1001⇐	⇐	⇐	⇐																											
F300_2⇐	1002⇐	⇐	⇐	⇐																											
F500⇐	1001⇐	⇐	⇐	⇐																											
F500⇐	1002⇐	⇐	⇐	⇐																											

GTFS-JPシリーズ データ仕様書案修正の概要

2. GTFS Schedule 日本標準仕様書案修正の概要

(8) 説明の追加

素案ページ	修正案ページ	箇所	項目	追加の概要	修正案で追加した説明																					
II フィールドの値の設定方法																										
54p 793行	69p 1247行	translations.txt	(設定例)	・field_valueを用いる例を追加	・field_valueを用いる例 <table border="1" data-bbox="800 630 2007 748"> <thead> <tr> <th>table_name</th> <th>field_name</th> <th>language</th> <th>translation</th> <th>record_id</th> <th>record_sub_id</th> <th>field_value</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>stops</td> <td>stop_name</td> <td>ja-Hrkt</td> <td>しゃくしょまえ</td> <td></td> <td></td> <td>市役所前</td> </tr> <tr> <td>stops</td> <td>stop_name</td> <td>en</td> <td>Shiyakushomae</td> <td></td> <td></td> <td>市役所前</td> </tr> </tbody> </table> [伊藤委員(公共交通利用促進ネットワーク)からのご指摘により追加]	table_name	field_name	language	translation	record_id	record_sub_id	field_value	stops	stop_name	ja-Hrkt	しゃくしょまえ			市役所前	stops	stop_name	en	Shiyakushomae			市役所前
table_name	field_name	language	translation	record_id	record_sub_id	field_value																				
stops	stop_name	ja-Hrkt	しゃくしょまえ			市役所前																				
stops	stop_name	en	Shiyakushomae			市役所前																				

素案ページ	修正案ページ	箇所	項目	追加の概要	修正案で追加した説明
II フィールドの値の設定方法					
84p 1121行	98p 1624行	fare_leg_rules.txt	(補足3) ルートネットワーク [network]	・networksが運賃の設定に使用される旨の説明を追加 [清水委員(ジョルダン)からのご指摘により追加]	・1つまたは複数のルート(routes.txtファイルで設定されるルート)をグループにしたものであり、運賃区間の判定条件としてルートを設定するときに使用する。Fares V1のfare_rules.txtファイルでルートによる運賃を設定するときにはルートごとに行を作成する必要があるが、Fares V2ではルートネットワークを設定しておけばfare_leg_rules.txtで1つのルートネットワークの行を作成するだけで、それに含まれる全ルートについての設定を行うことができる。

GTFS-JPシリーズ データ仕様書案修正の概要

1. GTFS-JP標準データ仕様書素案への意見照会・意見募集の結果
2. GTFS Schedule 日本標準仕様書案修正の概要
3. GTFS Realtime 日本標準仕様書案修正の概要
4. GBFS 日本標準仕様書案修正の概要

GTFS-JPシリーズ データ仕様書案修正の概要

3. GTFS Realtime 日本標準仕様書案修正の概要

(1) Google利用状況の記載(修正案120p~127p)

Google 社からの利用状況の回答をもとに、messageの仕様表にGoogle利用項目のカラムを追記

Google利用項目	定義
必須	TripUpdate, VehiclePosition, Alertのそれぞれを利用する際に設定が必須な項目
推奨	設定が推奨される項目
使用	使用される項目
未使用	使用されない項目

 記載例
(StopTimeEvent)

フィールド	データ型	区分	Google	個数	定義	値の設定方法
delay	int32	条件付必須	使用	1	当該停留所における遅延時間(秒単位)	当該停留所の実績値または予測値が不明な場合(StopTimeUpdate.schedule_relationshipがNO_DATAの場合)を除き、必須。[JP] 分単位などの丸め処理(例:143秒を120秒にする)や、一定時間未満の切り捨て(例:1分未満を0秒にする)を行わず、正確な秒数を設定する。[JP] delayとtimeの少なくともどちらかは設定を推奨。[Google]
time	int64	条件付必須	使用	1	予測または実績の日時(POSIX時間)	当該停留所の実績値または予測値が不明な場合(StopTimeUpdate.schedule_relationshipがNO_DATAの場合)を除き、必須。[JP] delayと整合させるため、stop_times.arrival_time(departure_time)にdelayを加えた値を設定する。[JP] delayとtimeの少なくともどちらかは設定を推奨。[Google]
scheduled_time	int64	条件付	未使用	1	予定の日時	TripUpdateがNEW、REPLACEMENT、またはDUPLICATEDの場合は任意。それ以外の場合は禁止。

(2) ファイル、フィールドの必須等の区分の見直し

ご意見	太田委員 (ヴァル研究所)	feed_versionの設定を推奨してほしい。RealtimeとマッチングさせるScheduleのバージョンが明確になるため。
-----	---------------	--

素案ページ	修正案ページ	フィールド	国際区分	素案区分	修正案区分	修正理由
106p 1454行	120p 1992行	feed_version [FeedHeader]	任意	任意	推奨 (0%)	RealtimeとマッチングさせるScheduleのバージョンが明確にするため有用性がある。しかし2024年11月に追加されたばかりの項目であり、国内の対応状況が0件のため、必須ではなく推奨とする。
112p 1501行	126p 2038行	direction_id [TripDescriptor]	条件付必須	条件付必須	任意	trip_idが無い場合にtripを特定するために必須な項目だが、国内ではtrip_idを必須としたため、本項目は任意とする。

GTFS-JPシリーズ データ仕様書案修正の概要

3. GTFS Realtime 日本標準仕様書案修正の概要

(3) 配信時のキャッシュの利用

ご意見	別所委員(東洋大学)	Google・経路検索サービス等からキャッシュシステムを用いないことを明示的に求められたことはない。
ご意見	古屋委員(NECネクサソリューションズ)	データ提供者への負担を考慮すると、キャッシュシステムを用いないことが望ましい、という記載は行わない方がよいのではないかと。
ご意見	Google	データの鮮度を損なわない限り、キャッシュが使用されることに特段問題はない。

8.2 データ更新のリードタイム

素案ページ	修正案ページ	素案規定	修正規定	修正理由
103p 1381行		Google・経路検索サービス等への提供の場合、キャッシュシステムを用いないことが望ましい。	(廃止)	Google・経路検索サービス等への提供の際に、キャッシュシステムを用いたとしても、全体のリードタイムが短く保たれば問題がないため。
103p 1378行	117p 1921行	オープンデータ配信の場合、配信負荷抑制のため、CDN(Content Delivery Network)や公共交通オープンデータセンター等をキャッシュシステムとして用いることがあるが、そのデータ更新間隔は5秒以内、もしくはプッシュ型とすること。	配信負荷抑制のため、CDN(Content Delivery Network)や公共交通オープンデータセンター等をキャッシュシステムとして用いることがあるが、そのデータ更新間隔は5秒以内、もしくはプッシュ型とすること。	オープンデータ配信以外にも、キャッシュシステムを使うことを想定するため。

GTFS-JPシリーズ データ仕様書案修正の概要

3. GTFS Realtime 日本標準仕様書案修正の概要

(4) 配信時のリードタイム・更新間隔【修正案】

8.2 データ更新のリードタイムの説明図(素案103p、修正案117p)

一般的なロケーションシステムのフローとリードタイムの規則 ○ 橙文字が規則の概要
RT:GTFS Realtime

システム	処理・待機時間	規則概要・備考
車載器	測位	基本的には瞬時。
	発着判定時間 (TripUpdateの場合)	音声合成等に連動し車載器で行う場合はゼロ。 GPS等に基づき車載器またはロケーションサーバで発着判定する場合は、 発着判定を行う間隔 が加算される。
	位置情報送信待ち時間	即時送信の場合はゼロ。
ロケーションサーバ	RT更新間隔	30秒以内とすること。15秒以内を推奨する。 定期更新ではなく位置情報受信時に更新の場合はゼロ。
	RT更新処理時間	
(Option) キャッシュシステム	キャッシュ更新間隔	CDN、公共交通オープンデータセンター等をキャッシュシステムとして用いることがあるが、 更新間隔は5秒以内、もしくはプッシュ型とすること。
情報提供サーバ	RT取得間隔	プル型の場合、RT更新間隔と同程度のことが多い。 プッシュ型の場合、ゼロ。
	交通情報更新処理時間	
情報提供端末	交通情報取得間隔	スマホアプリ、Webサイト等。 (サイネージ等では情報提供サーバと一体)

測位から、GTFS Realtimeの提供までのリードタイムは、通信時間を除き30秒以内を推奨する。

測位・発着判定から、情報提供端末の交通情報取得までの時間が、交通情報利用者にとってのリードタイムになる。
上記は最低限の規定であり、ユーザー体験を向上させるためには、**より短いリードタイムとすることを推奨する。**

赤枠が主な修正事項

素案ページ	修正案ページ	項目	素案	修正案
103p 1375 行	117p 1916 行	各車載器における測位・発着判定から、GTFS Realtime提供までのリードタイム(通信時間除く)	20秒以内	30秒以内を推奨
103p 1377 行	117p 1919 行	GTFS Realtimeのファイル全体のデータ更新間隔	15秒以内	30秒以内とする 15秒以内を推奨

GTFS-JPシリーズ データ仕様書案修正の概要

3. GTFS Realtime 日本標準仕様書案修正の概要

(4) 配信時のリードタイム・更新間隔【現状の確認】

■ 現行版の規定(動的バス情報フォーマットガイドライン)

- 「データ更新間隔は30秒以下としてください。これは最低限の既定であり、より短い更新間隔であることが望ましいです。」

■ 国際標準(BestPractice)

- 少なくとも 30 秒に 1 回、またはフィード内に表示される情報(車両の Position)が変更されるたびに、どちらかの頻度が高いほう
- VehiclePositions は他のフィード エンティティよりも頻繁に変更される傾向があるため、できるだけ頻繁に更新する

■ データ利用システムの取得間隔

- [Google](#): 通常は 30 秒ごとに
- 国内CP: 最短15秒、フィードにより違いがある(ヴァル研究所、ジョルダン)
- サイネージ: 「その看板」では15/30秒から選択

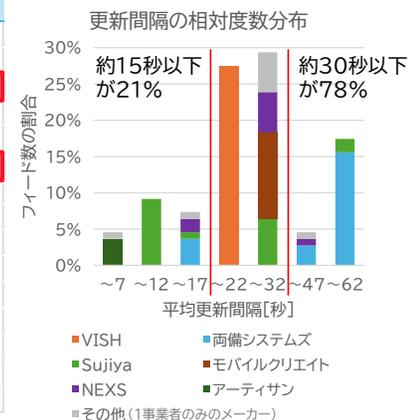
■ 海外の更新間隔の例

- 遅い例([ニューヨーク市 MTA](#)): 30秒ごとに生成
- 早い・厳密な例([オレゴン州 ODOT](#)): 測位からRT生成までは8秒未満(測位間隔は10秒以下)。
- アクセス制限の例(ノルウェー:Entur): 4回/分(実質15秒間隔)に制限
※GTFSではなくSIRI

■ 更新間隔の分布

- 約15秒以下はメーカー数の40%(6/15)、フィード数の21%
- 約30秒以下はメーカー数の93%(14/15)、フィード数の78%
- 同一メーカーであってもフィードによって異なり、約60秒のフィードもある。

メーカー	フィード数	最小	最大
アーティサン	4	5	5
タウンクリエーション	1	5	5
Sujiya (横浜市営地下鉄)	20	9	57
NEXS	10	15	36
両備システムズ	24	15	62
VISH	30	20	22
ユニットランド	1	26	26
モバイルクリエイト	13	28	31
ジョルダンクラウド (都営地下鉄)	1	30	30
YRP	1	30	30
NTTテクノクロス	1	30	30
アチピレーションテクノロジー (京王バス)	1	30	30
	1	45	45



2025年12月24日の15時台に5秒間隔で2分間取得したTripUpdate 全109フィード毎の、FeedHeader.timestampの更新間隔の平均値から集計

GTFS-JPシリーズ データ仕様書案修正の概要

3. GTFS Realtime 日本標準仕様書案修正の概要

(4) 配信時のリードタイム・更新間隔【委員等からの意見】

リードタイムへの意見

メーカー	ご意見	別所委員(東洋大学)	Googleは30秒ごとの更新、90秒以上古くあってはならないとしていたが、20秒とした理由は何か？
	ご意見	前川委員(両備システムズ)	様々なデータプラットフォームを介する場合、数分後といった間隔が空く場合があると聞く。20秒以内を「推奨」の方が実態に即しているのでは。

更新間隔への意見

メーカー	ご意見	古谷委員(NECネクサソリューションズ)	台数が多いと15秒間隔は厳しいのではないかと。15秒以内は、必須ではなく推奨または努力目標の位置づけとしていただきたい。
	ご意見	前川委員(両備システムズ)	交通事業者によっては位置更新契機が1分の場合がある。15秒以内を「推奨」が実態に即しているのでは。バスロケの通信頻度は15秒以内に上げること といった前提が必要にもなる。
利用者	勉強会	諸星委員(Modip)	デジタルサイネージにおいては即時性が重要。60秒だと実用的ではない。30秒でも遅れは目立つ。
	勉強会	伊藤浩之委員 (利用促進ネットワーク)	サイネージ等で、通過後の車両が見えないほど離れても表示され続けるのは良くない。全体のリードタイムを30秒以内に抑えるには、更新間隔はそれより短い必要がある。既存システムの改修を迫るものではなく、今後の導入時の指針なので、15秒間隔で問題ないのではないかと。徐々に品質がよければよい。
	勉強会	太田委員(ヴァル研究所)	経路検索サービスでは15秒以上の間隔で取り込んでいて、フィードにより違いがある。
	勉強会	長岡委員(ジョルダン)	経路検索サービスでは15秒以上の間隔で取り込んでいて、フィードにより違いがある。

メーカーからは即時性の条件緩和、利用者(特にサイネージ)からは即時性の向上を求める意見。

3. GTFS Realtime 日本標準仕様書案修正の概要

(4) 配信時のリードタイム・更新間隔【論点整理】

■ 基準の必要性

- 更新間隔について、現行のガイドラインにおいて30秒以内を推奨としているが、**必ずしも守られていない**。
- ➔ **更新間隔の準拠を必須要件**にする。ただし、既存導入先における改修を迫るものではなく、今後の導入時の指針である。
- 音声合成等を用いずGPS単独で発着判定を行う場合、**発着判定の時間**が生じる。
- 10秒以上の更新間隔の**キャッシュシステム**を間に挟むケースが出てきている。
- 一方で、バスロケシステムのアーキテクチャが標準化されておらず、測位からRTデータ提供までのリードタイムを必須要件とするには時期尚早。
- ➔ 測位からRTデータ提供までの**リードタイムを推奨要件**とする

■ データ利用側のニーズ

- CPやサイネージによっては**15秒**間隔でデータを取得している。汎用形式であるGTFS-RTを挟むことで即時性が損なわれるのは避けるべき。
- **デジタルサイネージ**の普及が進み、リードタイム30秒未満での即時性の高い案内のニーズが高まっている。
 - ・ 秒速10m(時速36km)で走行する場合、30秒で300m進む(およそ1バス停分)
- 表示までには、**アプリ・サイネージ等の更新間隔**等も追加されるため、RTデータ提供までのリードタイムは30秒よりも短いことが望ましい。

■ データ提供側の実態・意見

- **15秒以内**に対応しているメーカーは**40%**(6/15社)。バスロケメーカーからは更新間隔が15秒では厳しいという意見がある。
- メーカーの**93%**(14/15社)が**30秒以内**には対応している。

■ 国際標準・Googleの状況

- 国際標準では**30秒**以内のデータ更新、Googleでは**30秒**ごとのデータ取得を基準としている。

以上を総合的に鑑みて

- ➔ 測位からRTデータ提供までの**リードタイムは30秒以内を推奨**する。**更新間隔は30秒以内**とし、利用者ニーズを踏まえ**15秒以内を推奨**する。

GTFS-JPシリーズ データ仕様書案修正の概要

1. GTFS-JP標準データ仕様書素案への意見照会・意見募集の結果
2. GTFS Schedule 日本標準仕様書案修正の概要
3. GTFS Realtime 日本標準仕様書案修正の概要
4. GBFS 日本標準仕様書案修正の概要

GTFS-JPシリーズ データ仕様書案修正の概要

4. GBFS日本標準仕様書案修正の概要

(1) 説明文、説明図の充実

- リージョンに関する補足を追加

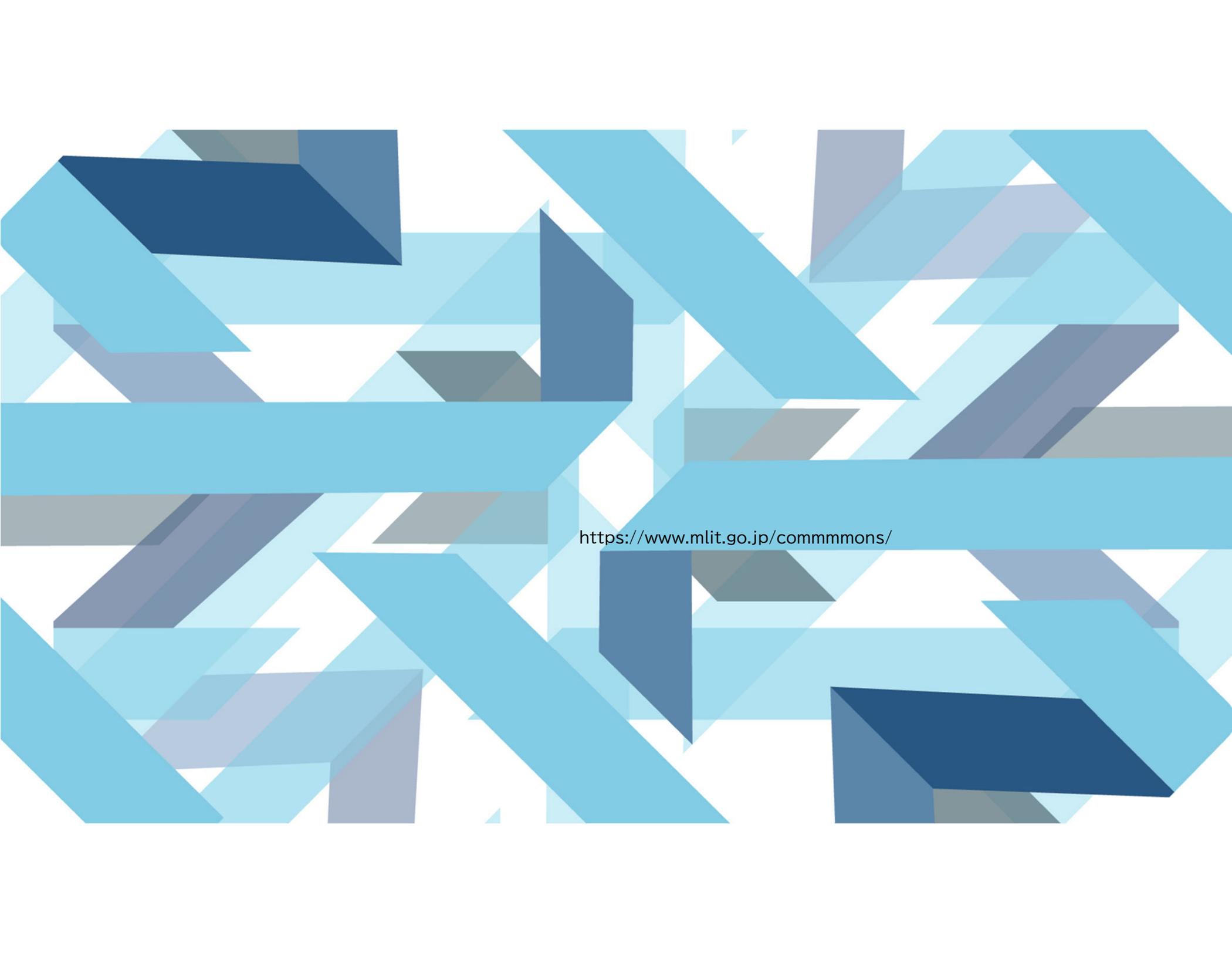
ご意見	鈿先委員 (駅探)	リージョンについて物理的なエリアに複数の異なる region_id が混在している国内の実例に合わせた説明を記載してはどうか。また1つの事業者で借りるステーションと返すステーションとの間で互いに行き来できない場合についての説明を記載してはどうか。
-----	--------------	---

素案 ページ	修正案 ページ	箇所	項目	追加の概要	修正案で追加した説明
139p 1656行	154p 2202行	II ファイル仕様詳細 9. system_regions.json	補足1	リージョンについての説明を国際標準仕様に従って追記	(補足1)リージョンについて リージョンはサービスの対象エリアを分割する地域を表す概念である。あくまでステーションの位置などを表すための地理的な区分けであり、行政区域、地区、経済圏など、あらゆる目的で定義できる。 例. サービスの対象エリア: 東京エリア、リージョン: 東京都新宿区、東京都渋谷区
139p 1656行	154p 2207行	II ファイル仕様詳細 9. system_regions.json	補足2	1つの事業者が複数のサービスを提供しているケースを、国際標準仕様に従って追記	(補足2)複数のサービスの場合 1つの事業者が複数のサービスを提供する場合には、相互に移動できないステーションを同じデータセットに含めることはできない。その場合は、サービス毎の複数のデータセットを作成する必要がある。

(2) 設定例の充実

- 日本の運行実態に即した設定例へ変更

素案 ページ	修正案 ページ	箇所	項目	変更の概要	修正案で変更した設定例
122p 126p 132p 139p 142p 143p	136p 140p 146p 154p 156p 158p	II ファイル仕様詳細 4. system_information.json 5. vehicle_types.json 6. station_information.json 9. system_regions.json 10. system_pricing_plans.json 11. system_alerts.json	設定例	日本の運行実態に即した日本語の設定例へ変更	・vehicle_types.jsonの設定例(抜粋) "description": [{ "text": "特定小型原動機付自転車です。16歳以上であれば免許不要で利用できます。歩道走行モード(6km/h)搭載。", "language": "ja" },]



<https://www.mlit.go.jp/commmons/>