GTFS-JPの活用と国の支援策

令和６年２月２９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

「標準的なバス情報フォーマット」（GTFS-JP）とは

国土交通省

「標準的なバス情報フォーマット」
＝ バス事業者と経路検索等の情報利用者との、情報の受渡しのための共通フォーマット

制定の背景

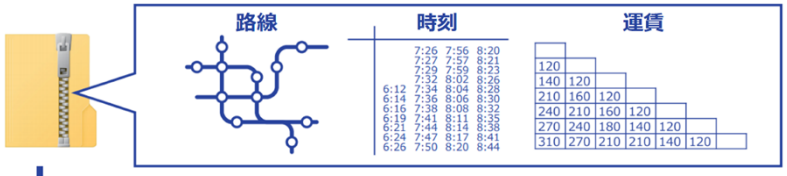
・「交通政策基本計画」および「明日の日本を支える観光ビジョン」にて、**中小のバス事業者も含めた経路検索の実現に向けた取り組み**が強く要請

・国土交通省に「バス情報の効率的な収集・共有に向けた検討会」を設置し、経路検索に資する交通に関する情報の受け渡しを効率的に行うための「標準的なバス情報フォーマット」を制定（2017年３月）

構成

・静的データ**「GTFS-JP」**と動的データ**「GTFS Realtime」**の2種類のフォーマットを包含

・北米や欧州等、国際的に広く利用されている「GTFS」(General Transit Feed Specification)と互換性を確保



↳ 情報提供や交通分析に利用、**バスロケとも連携可能**(GTFS Realtime)

普及に向けて

・GTFS形式によるデータ整備・出力を可能とするシステムを導入する事業者に対し、費用の一部を支援（2021年度：18事業者、2022年度：14事業者）

・経路検索事業者の掲基準の変更等、昨今の情勢を踏まえ、「GTFS-JPに関する検討会」を開催、「静的バス情報フォーマット（GTFS-JP）仕様書」［第３版］を策定（2021年７月）

・GTFSの導入を企図する事業者・自治体に対し、本省・運輸局にて講習会を複数実施

活用状況

全国634のバス事業者や自治体で活用
（2023年3月時点、国土交通省調べ）

→2025年度末目標： **900** 事業者・自治体
（第２次交通政策基本計画より）

【参考】2020年度：382　2021年度：510

許認可申請における活用

国土交通省

規制改革実施計画（令和4年6月閣議決定）

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。

交通事業者における活用事例（熊本共同経営推進室）

国土交通省

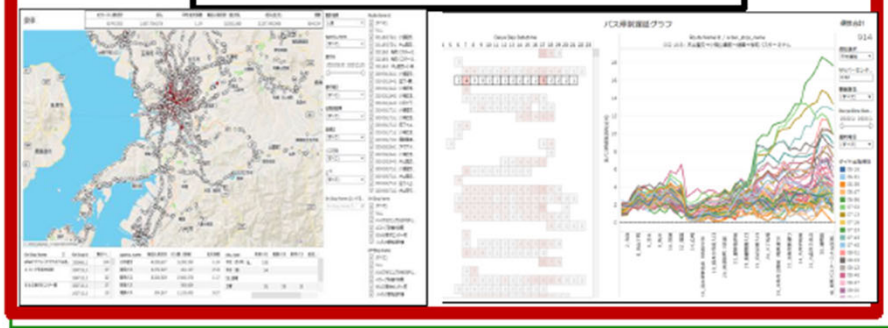
バスで取得できるデータを集計時間を軽減するため分析システムを導入し活用。
外部データも組み合わせながらエビデンスを示すことに挑戦。

バスデータ

- ICカードデータ
- バス運行実績データ

GTFS-JPを活用した紐づけ

分析システム



外部データ

- パーソントリップデータ　熊本県提供
- プローブデータ　有償
- 断面交通量情報（トラフィックカウンター）　オープンデータ JARTIC
- 人流データ　有償

出典：地域の公共交通リ・デザイン実現会議第4回資料（熊本共同経営推進室）

交通事業者における活用事例（熊本共同経営推進室）

国土交通省

施策実施前は実行計画をデータを使って作成し、
施策実施後は効果測定を全ての施策においてルーティン化

路線再編に活用

輸送人員と運行本数　※輸送人員90%で検証（新型コロナウィルス影響）

	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時以降	計
車内人員	85	288	175	171	119	104	106	74	86	75	117	147	101	54	29	18	10	1954
旧便数	6	10	11	8	7	7	8	7	7	7	9	8	6	4	4	3	2	114
便平均	14.2	28.8	15.9	21.4	17.1	14.8	13.3	10.5	12.2	10.6	13.0	18.4	16.9	13.5	7.3	5.9	4.9	17.1
新便数	5	9	8	8	7	7	7	7	7	8	8	8	6	4	4	3	1	107
便平均	17.0	32.0	21.9	21.4	17.1	14.8	15.2	10.5	12.2	9.3	14.6	18.4	16.9	13.5	7.3	5.9	9.9	18.3

注）輸送人員は2019年10～12月時点データをベースとして使用（輸送人員は90%で乗じたもの）

運行時分適正化に活用

会社・時間帯別最大遅延

運行曜日 / 事業者名

平日

	九州産交	熊本バス	産交バス	電鉄バス	都市バス
05	4.3	4.0	5.3	4.7	2.9
06	6.5	5.2	4.5	6.8	3.8
07	10.3	9.4	5.3	6.4	7.3
08	7.3	6.8	4.8	6.1	5.7
09	7.0	5.5	4.9	5.6	4.3
10	6.4	5.6	4.8	5.7	4.0
11	6.0	5.6	4.8	5.6	3.9
12	5.6	5.0	4.5	5.5	3.9
13	5.6	5.2	4.4	5.3	3.6
14	6.3	5.2	4.4	5.4	4.0
15	7.7	6.4	4.5	6.0	4.5
16	8.0	6.2	4.6	5.9	5.6
17	10.1	8.6	5.1	6.6	6.5
18	8.2	7.5	4.2	5.3	5.5
19	6.1	4.3	4.0	6.0	4.0
20	4.4	4.1	3.4	4.5	3.0
21	3.9	3.4	3.6	3.8	2.6
22	4.0	3.1		3.4	2.1

	九州産交	熊本バス	産交バス	電鉄バス	都市バス
中央値	6.4	5.5	4.5	5.6	4.2
5分以内率	33%	44%	58%	42%	61%

その他効果検証

- 路線再編の実施効果確認
- 共通定期実施による利用者増推計
- 運行時分適正後の状況
- 均一運賃の利用者予測と効果検証

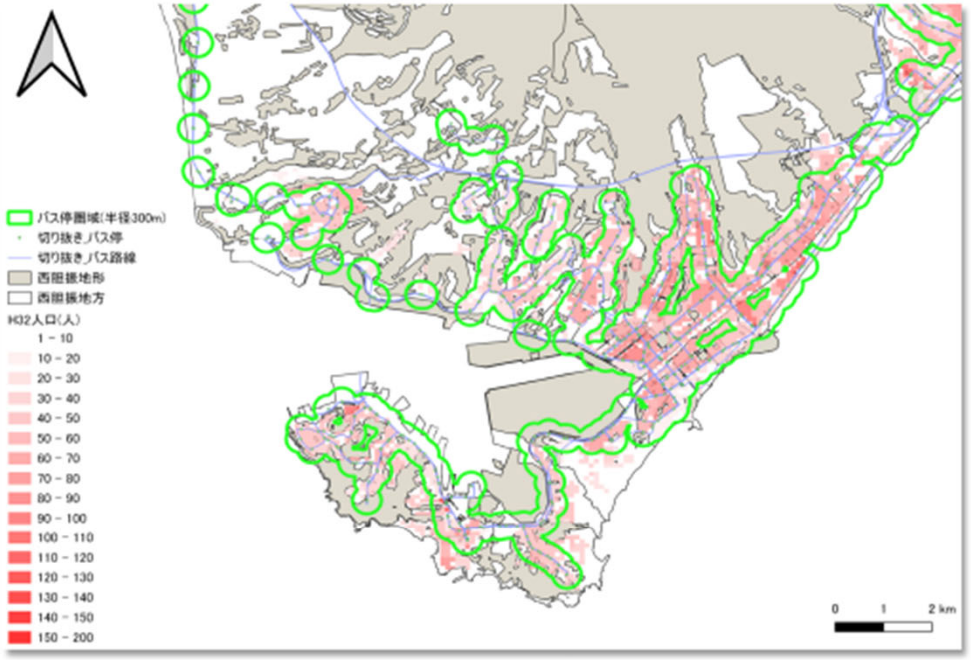
出典：地域の公共交通リ・デザイン実現会議第4回資料（熊本共同経営推進室）

自治体における活用事例（室蘭市）

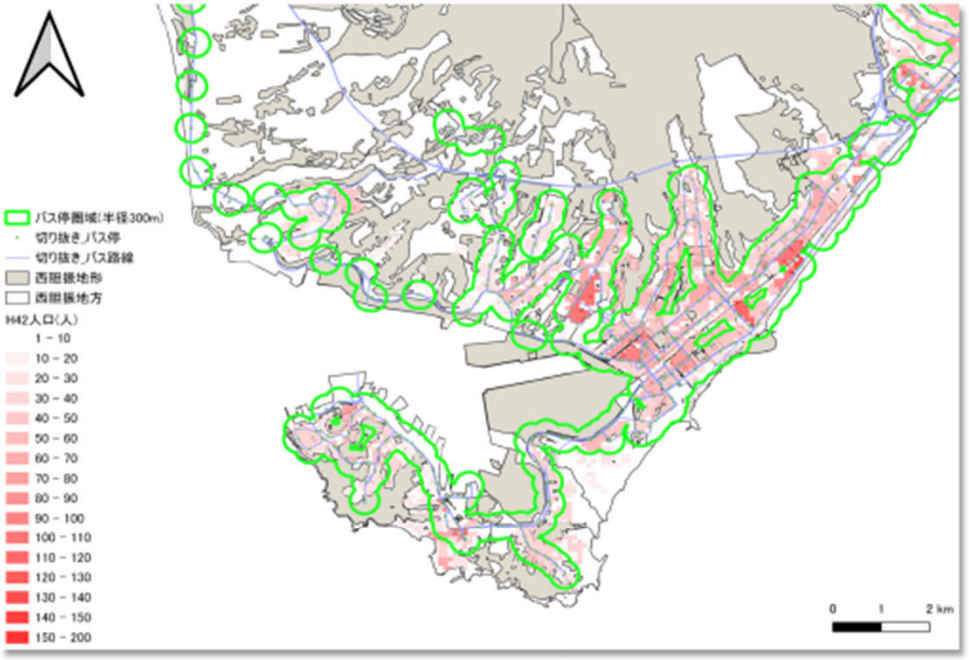
国土交通省

令和３年度室蘭MaaSプロジェクト：データ活用事例

①オープンデータを用いたバス停圏域人口の将来変化



2020年



2030年

国立社会保障人口問題研究所100mメッシュ将来人口データ及びGTFS-JPから作成．　QGIS使用．

空間的人口減少傾向とバス交通サービスのカバー率の変化を把握

出典：地域の公共交通リ・デザイン実現会議第4回資料（室蘭工業大学有村教授）

自治体における活用事例（室蘭市）

国土交通省

令和３年度室蘭MaaSプロジェクト：データ活用事例
②マクロ交通シミュレーションを用いた路線別将来バス利用者数の推定

バス乗車人数（日）

バス停圏域人口から路線別将来バス利用者数を推定
室蘭市地域公共交通活性化協議会に提出

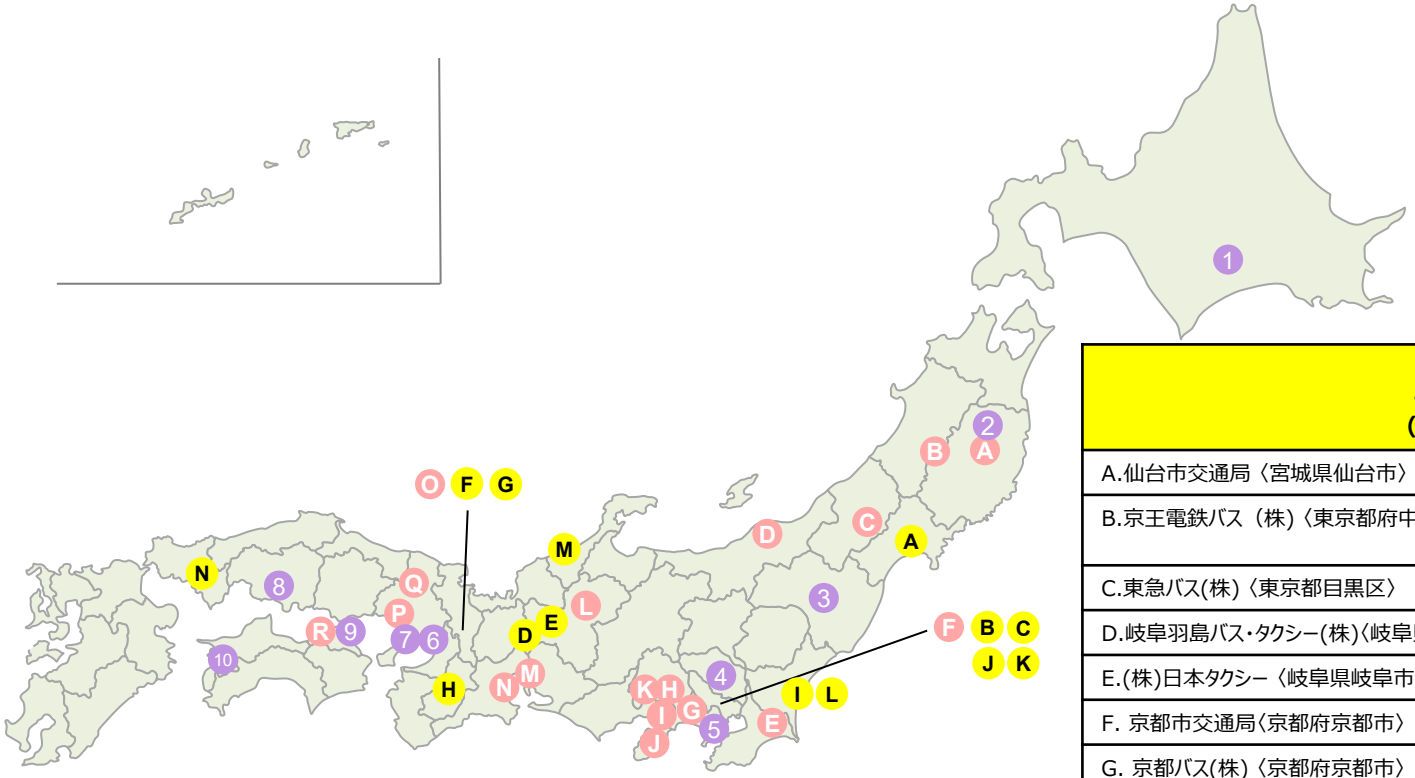
将来的なネットワーク再編の必要性を可視化
新しい取り組みの意義・必要性に関する合意形成を支援

人口減少に伴うバス利用者数の変化

出典：地域の公共交通リ・デザイン実現会議第4回資料（室蘭工業大学有村教授）

地域交通データ化推進事業による支援（令和2年度～4年度）

国土交通省



MaaS基盤整備支援 〈運行情報等のデータ化〉 （令和4年度：14事業者）	
A.仙台市交通局〈宮城県仙台市〉	H. 奈良県〈奈良県〉
B.京王電鉄バス（株）〈東京都府中市〉	I.土浦市地域公共交通活性化協議会 〈茨城県土浦市〉
C.東急バス(株)〈東京都目黒区〉	J.国際興業(株)〈東京都中央区〉
D.岐阜羽島バス・タクシー(株)〈岐阜県羽島市〉	K.関東バス(株)〈東京都中野区〉
E.(株)日本タクシー〈岐阜県岐阜市〉	L.つちうらMaaS推進協議会〈茨城県土浦市〉
F. 京都市交通局〈京都府京都市〉	M.北陸鉄道(株)〈石川県金沢市〉
G. 京都バス(株)〈京都府京都市〉	N.いわくにバス(株)〈山口県岩国市〉

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)〈愛知県名古屋市〉
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〉

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

日本版MaaSの推進に向けた施策について（令和6年度事業）

国土交通省

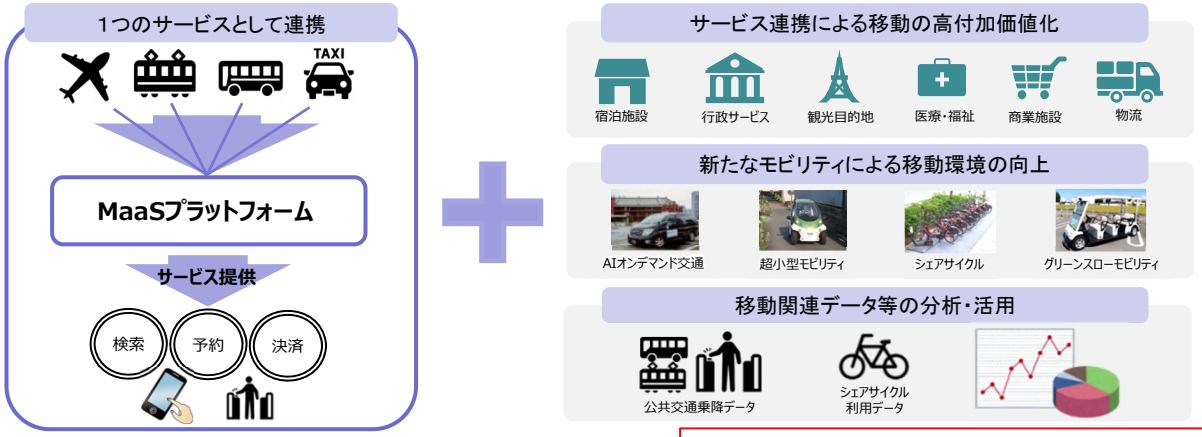
背景・必要性

○「デジタル田園都市国家構想実現会議」のもとに設置された**「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」**における議論を踏まえ、地域交通の活性化と社会的課題解決を一体的に推進するため、**MaaS等のデジタルを活用**しつつ、持続可能な公共交通の実現を目指す。

共創・MaaSプロジェクト

○地域の多様な関係者の**MaaS等のデジタルを活用した「共創」（連携・協働）**に係る取組について支援を実施。

- **日本版MaaS推進・支援事業**
  - MaaSを活用した広域連携・他分野連携の取組みを支援し、交通事業者間や他分野事業者間の「共創」を推進する。
- **新しいモビリティの導入支援（AIオンデマンド交通やグリーンスローモビリティ、シェアサイクル、電動キックボード等）**
- **マイナンバーカード活用型交通サービス導入支援**
- **新モビリティサービス事業計画策定支援**



※赤枠：今回の公募対象

交通DX（MaaSの実装に向けた基盤整備）

●キャッシュレス決済の導入支援（ICカードやQRコード・タッチ決済、顔認証等）

- キャッシュレスによるシームレスな移動の実現により、決済データ蓄積によるサービスの高度化を可能にするとともに、交通分野における人手不足などの課題解決を図る。（クラウド型キャッシュレス決済システムの導入について支援重点化）

●データ化の支援（GTFSによるバス情報標準化、混雑情報提供システム）

- 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として、DXによる経営やサービスの効率化、高度化を図る。

QR読取機能付き改札機

バス情報標準化

地域交通データ化推進事業

国土交通省

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

○ 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

○ 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並びにこれらの者に車両を貸与する者
○ 一般旅客定期航路事業を営む者及びこれらの者に船舶を貸与する者
○ 地方公共団体
○ 上記いずれか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

地域交通キャッシュレス決済導入支援事業

国土交通省

概要

○ 公共交通事業者においてキャッシュレス決済（QRコード、交通系ICカード、非接触型クレジットカード決済、顔認証等）に対応するための、所要の設備やシステムの導入を支援

補助対象事業者

○ 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並びにこれらの者に車両を貸与する者
○ 一般旅客定期航路事業を営む者及びこれらの者に船舶を貸与する者
○ 地方公共団体
○ 上記いずれかを構成員とする協議会

補助対象経費

○ 公共交通においてキャッシュレス決済の利用を可能とするシステム導入費及びシステム改修費
○ 公共交通においてキャッシュレス決済の利用を可能とする端末費（旅客施設又は車両内・船内に決済端末機器（読み取り機等）を設置する費用）

補助率

○ 最大1／3 （ただし、クラウド型キャッシュレス決済の導入に要する経費については最大1／2）

混雑情報提供システム導入支援事業

国土交通省

概要

○オーバーツーリズム対策や感染症の拡大を踏まえ、公共交通機関の混雑緩和・利用分散を図るため、車内の混雑状況の情報をwebやスマートフォンアプリ等で提供することを可能とする機器・システムの導入を支援

補助対象事業者

○　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並びにこれらの者に車両を貸与する者
○　一般旅客定期航路事業を営む者及びこれらの者に船舶を貸与する者
○　地方公共団体
○　上記いずれかを構成員とする協議会

補助対象経費

○　カメラやセンサー、乗務員等による車内のリアルタイムな混雑状況の把握や、利用実績を踏まえた予測により、混雑情報を利用者に提供する機器やシステムの導入に要する経費

※バスにおける混雑情報の提供方法等については「公共交通機関のリアルタイム混雑情報提供システムの導入・普及に向けたガイドライン（バス編）」に準拠すること。

補助率

○最大1／2

「共創・MaaS実証プロジェクト」（令和6年度）について

国土交通省

地域の多様な関係者の「共創」により地域交通の維持・活性化に取り組む実証プロジェクト等を支援します！

1.共創モデル実証運行事業

※運行（次年度に運行する場合や既存運行を活用する場合を含む）を伴う実証事業が対象となります。
運行の交通モード（鉄道・路線バス・デマンド交通・自家用有償旅客運送・タクシー・航路など）は問いません。

交通を地域のくらしと一体として捉え、地域の多様な関係者の「共創」(連携・協働)※によりその維持・活性化に取り組む実証事業

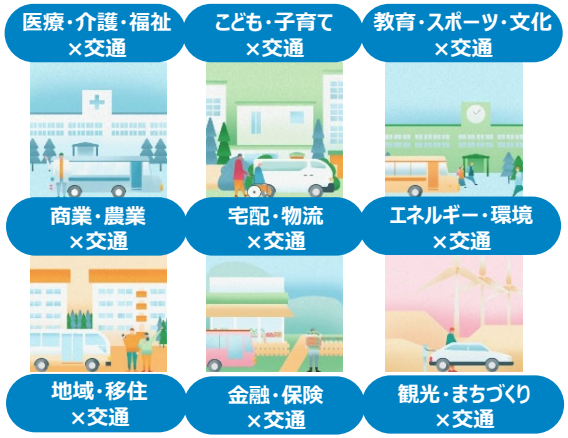
【補助対象事業者】 交通事業者等を含む複数の共創主体で構成される協議会や連携スキーム等（「共創プラットフォーム」）

【補助対象経費】
- 事業実施のための基礎データ収集・分析、協議会開催に要する経費等
- 事業実施にあたり必要となるシステム構築、車両購入・改造に要する経費
- 実証事業に要する経費

＜補助率＞ 地域の類型に応じて、メリハリをつけた支援を展開します！（補助上限額：１億円）

A 中小都市、過疎地など 【人口10万人未満の自治体】	B 地方中心都市など 【人口10万人以上の自治体】	C 大都市など 【東京23区・三大都市圏の政令指定都市】
500万円以下は**定額** 500万円超部分は**２／３**	補助率**２／３**	補助率**１／２**

※「官民共創」、「交通事業者間共創」、
「他分野共創(交通と他分野の垣根を越えた連携)」



2.モビリティ人材育成事業

地域公共交通のリ・デザインを推進するため、モビリティ人材（交通に関する知見・データ活用のノウハウ・コーディネートのスキル等を有する人材）の育成に関する仕組みの構築や運営を行う事業

【補助対象事業者】 地域における交通やまちづくりに取り組む人材の育成を行う、**都道府県・市町村・交通関係団体・まちづくり団体等の民間事業者・ＮＰＯ法人等**

【補助対象経費】 地域交通分野におけるモビリティ人材の育成に関する取組実施経費

【補助率・上限額】 定額（上限３千万円）

※「日本版MaaS推進・支援事業」については、令和６年４月以降に別途公募します。

上記１及び２の応募にあたっては、実施地域の自治体等から推薦を得ていることを要件とします。

募集期間（１次公募） **令和６年２月27日 ～ ４月５日**16:00
※４月下旬以降、２次公募を予定

問合せ先 **事務局（パシフィックコンサルタンツ株式会社）**
各地方運輸局交通政策部交通企画課 等

応募方法の詳細・**問合せ先**は**特設ウェブサイト**へ！
採択審査のポイント等は**「公募要領」**をご確認ください。
【URL】https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/kyousou/

地域交通 共創 **検索**