

九州運輸局GTFS-JPデータ 作成サポート事業について

九州運輸局交通政策部交通企画課

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

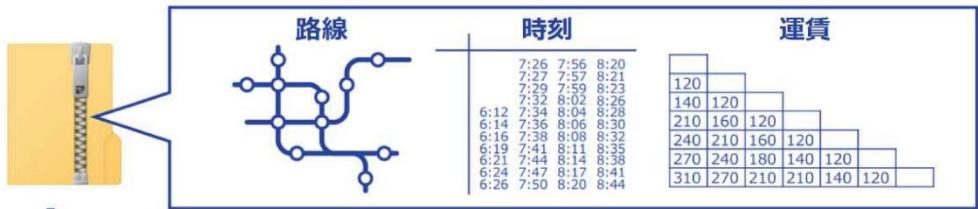
「標準的なバス情報フォーマット」制定の目的

- 1
- バス情報を利用者ニーズに合わせて提供
- データ化されていないバス事業者によるデータ整備の促進
 - バス事業者と情報利用者との情報受渡しの効率化・迅速化
 - 乗換案内等での他のモードとのシームレス案内の実現
- 2
- バス事業者の経営基盤強化
- 蓄積されたデータの活用による事業改善
 - MaaS※(マース)への戦略的参画

※MaaS:Mobility as a Service

「標準的なバス情報フォーマット」の構成

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しています。



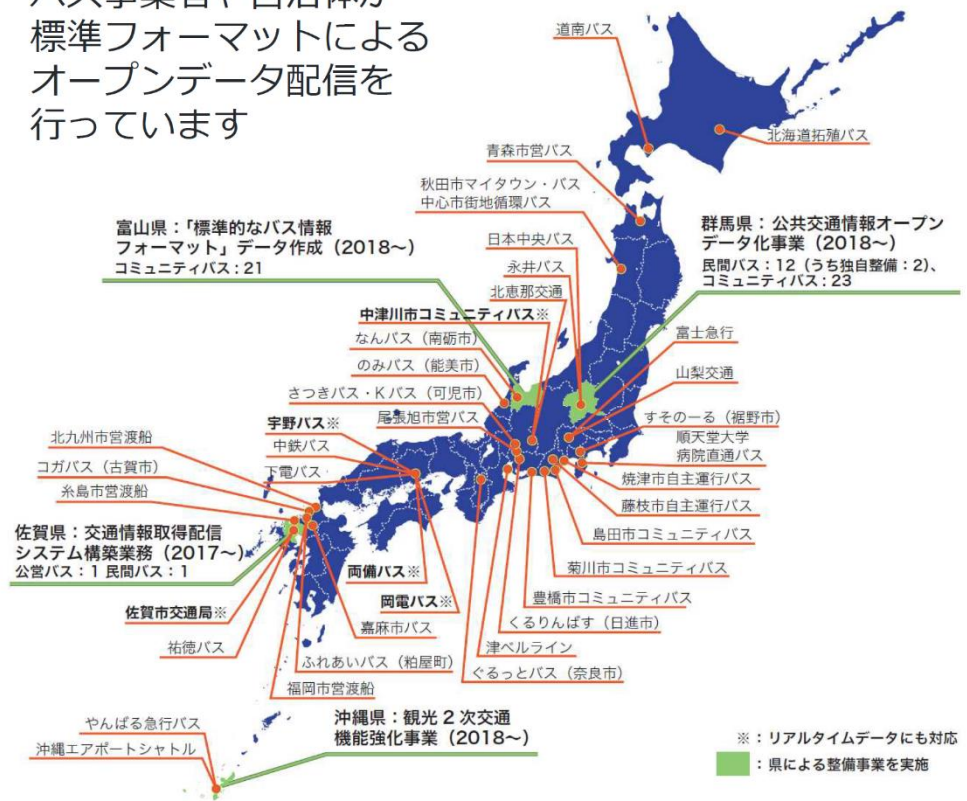
情報提供や交通分析に利用、バスロケとも連携可能(GTFS Realtime)

区分	フォーマット名	対象とする情報
静的データ	GTFS-JP	停留所、路線、便、時刻表、運賃 等
動的データ	GTFSリアルタイム 略称:GTFS-RT	遅延、到着予測、車両位置、運行情報 等

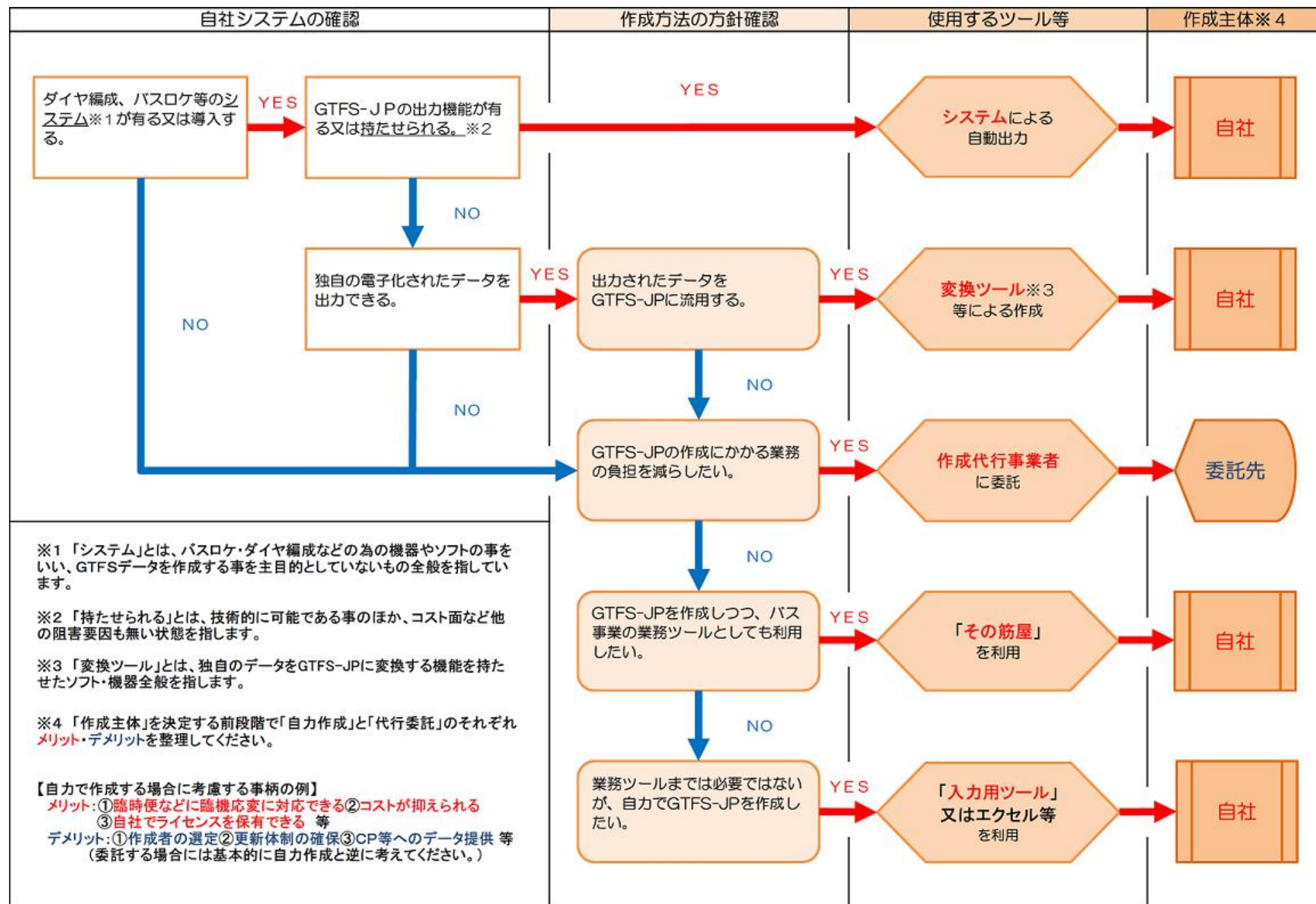
いずれも国際的に広く利用されている「GTFS」(General Transit Feed Specification)を基本としているため、整備した情報が迅速に世界中の経路検索サービスに反映されるという特長があります。

「標準的なバス情報フォーマット」による公共交通オープンデータ一覧

全国90社(2019年2月時点)のバス事業者や自治体が標準フォーマットによるオープンデータ配信を行っています



GTFS-JPデータ作成方法検討のためのフローチャート



1. マニュアル

標準的なバス情報フォーマット (GTFS-JP) 作成方法検討マニュアル

GTFS-JPデータの特性、データ作成方法の考え方、作成に必要なデータの種類、自力で作成する場合に有用なツール等について解説。GTFS-JPデータの整備に興味を持った者が、整備を検討するに当たりまず考えるべき点は何かという観点に重きを置いている。

作成者：九州運輸局交通政策部交通企画課
<http://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/content/000101467.pdf>

GTFS作成マニュアル

GTFS-JPデータ作成に関し、具体的なツールの使い方を含めて解説。Googleへの掲載までの工程が多くのサンプル画面とともに示されている。

作成者：名古屋大学情報学研究科 浦田研究室
<http://mdg.si.i.nagoya-u.ac.jp/~urata/2019/08/19/253.html>

※ 網羅的な技術基準については、国土交通省総合政策局公共交通政策部作成の「静的バス情報フォーマット (GTFS-JP) 仕様書」を参照のこと。

2. ツール

その筋屋

無償のダイヤ編成支援システム。GTFS-JPデータの作成のみならず、バス運行業務全般のIT化が可能。動的データの運行情報 (GTFSリアルタイムのAlert) の作成も可能。

提供者：Sujiya Systems
<http://www.sinjidai.com/sujiya/>

標準的なバス情報フォーマット出力ツール

通称「西沢ツール」と呼ばれる、Excelマクロを利用した無償の出力ツール。GTFS-JPデータの作成に特化しており、セキュリティ制限の多いPCでも比較的簡易に導入可能。

提供者：東京大学 西沢明 特任教授
<https://home.csis.u-tokyo.ac.jp/~nishizawa/gtfs/>

見える化共通入力フォーマット

Excelマクロを利用した無償の出力ツール。西沢ツールと類似しているが、同ツールより視覚的に理解しやすい様式であることが特徴。

提供者：公共交通利用促進ネットワーク
<https://www.rosenzu.com/net/mieru/fm/>

1. 事業内容

① 作成に必要なデータの取得方法の案内

- ・ GTFS-JPに基づくデータの作成のために必要な元データの有無の確認。
- ・ 不足しているデータがあれば、適切な取得方法を紹介・提案。

② 作成方法の説明（職員派遣）

- ・ 九州運輸局の職員を派遣し、作業工程に沿って作成方法を説明。
- ・ 原則として、1～2日間に集中して作業を行っていただきます。

※都合により派遣が行えない場合もありますので、あらかじめ御相談ください。

③ Google マップ への実装作業や国内検索事業者へのデータ提供の補助

- ・ Google乗換案内パートナーとの契約手順などについて説明。
- ・ 国内検索事業者へのデータ提供に関する紹介・仲介。

2. 応募条件

サポート事業への御応募に当たっては、以下の条件を満たしていただく必要があります。

- ・ 一般乗合（路線定期）又は路線定期的運行の自家用有償運送を運行していること。
 - ・ 作成したデータは検索事業者へ提供又はオープンデータ化を行うこと。
 - ・ 今後、ダイヤ改正が生じた場合に継続してデータの修正・提供を行うこと。
 - ・ データ作成代行業者等に依頼する予定がないこと。
- ※ データ作成代行業者等へ依頼する場合には、別途補助制度（訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金、地域公共交通確保維持改善事業補助金）が活用可能な場合あり。
- ・ 九州運輸局の指定するツールを使うこと。

3. 連絡先

サポート事業への御応募、御相談は、以下の連絡先へ御連絡ください。

九州運輸局交通政策部交通企画課
・ 092-472-2315

Q1. サポート事業への応募の検討に当たり、質問事項がある場合にはどこに問い合わせれば良いですか。

A1. 九州運輸局交通政策部交通企画課へ電話・メール等にて御連絡ください（連絡先は前頁に掲載しています。）

Q2. サポート事業を受けるために費用はかかりますか。

A2. サポート事業に係る費用（例：職員派遣のための旅費、九州運輸局が指定するツールの使用料）はかかりません。

Q3. 全路線のGTFS-JPデータを作る必要がありますか。

A3. 必要とする路線だけでも構いません。

Q4. 自治体職員ではなく、コミバスを受託している交通事業者が事業に応募することは可能ですか。

A4. 可能です。人事異動の問題など、今後の継続性を考えると交通事業者の方が適しているとも言えます。

Q5. サポート事業への応募条件にある、ダイヤ改正時のデータ修正・提供の継続は義務ですか。

A5. 九州運輸局としてサポートする以上、ダイヤ改正後にデータが更新されないことで利用者が混乱するような事態は認められないため、条件として設定しています。

Q6. ダイヤ改正時のサポートはありますか。

A6. 電話・メール等によりデータの改正方法の説明等を行うことが可能です。

Q7. 応募条件に「データ作成代行事業者等に依頼する予定がないこと」とあるが、サポート事業に参加してみた結果、自力で作成することや継続することが無理だと感じた場合に、代行業者に依頼することは許されないでしょうか。

A7. 当該条件は民業圧迫を避ける趣旨のもので、本事業への参加自体により、その後の代行業者への依頼を妨げるものではありません。

Q8. 応募条件に「九州運輸局が指定するツールを使うこと」とあるのは何故ですか。

A8. データ作成のためには派遣する運輸局職員自身が学習・習熟する必要があるところ、ツールが多岐にわたるとその負担が重くなるため、指定させていただいています（派遣中の限られた時間での説明・作成に適しているツールを指定しています。）。

Q9. オープンデータ化は義務ですか。

A9. 作成したデータを経路検索事業者に提供するのであれば、オープンデータ化までは必須としません。なお、オープンデータ化について懸念があれば、当課において随時お答えいたします。

Q10. Googleへの提供は義務ですか。

A10. 義務ではありません。

Q11. 経路検索事業者にデータを提供すれば、必ず反映されますか。

A11. 「見える化共通フォーマット」により作られたデータであれば、駅すばあと及びYahoo!には反映されます。その他の事業者も、GTFS-JPデータであれば原則として反映の対象ですが、各社の基準（たとえば運賃データが必須等）があり、それを満たせない場合には反映されないこともあります。

Q12. Googleにデータを提供すれば、Google マップに反映されますか。

A12. 運行事業者がGoogleとの間でパートナー契約を締結した上で、同社が審査を行い、問題がなければ反映されます（審査時に問題があっても、Googleの指示に従って修正をすれば反映されます。）。

Q13. サポート事業やGTFS-JPデータ整備に関する勉強会は継続して行われますか。

A13. 電話・メールによる対応は今後も継続的に行う予定ですが、職員派遣及び勉強会については、永続的に行う予定はありません。