

標準的なバス情報フォーマット/GTFS オンラインセミナー

YouTube
配信

日時 令和2年 9月29日(火) 14:00~16:00

費用 無料

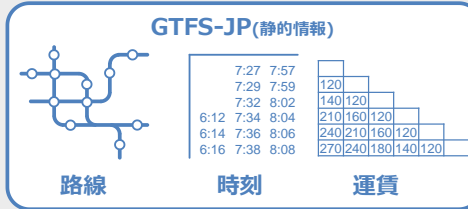
主な対象

バス事業者の幹部およびダイヤ・システム担当者
経営と現場の共通理解を目的としています。
都道府県・市区町村の交通政策担当者
交通情報システム関係者 など

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の情報の受け渡しのための共通フォーマットです。次の2種類で構成されています。

- 1.GTFS-JP…路線/時刻表/運賃等の静的情報
- 2.GTFSリアルタイム…バスロケ/混雑/運行状況等の動的情報



勉強会の趣旨

標準的なバス情報フォーマットは、平成29年3月に国土交通省にて制定され、**全国で276事業者**がオープンデータとして公開しています。
本セミナーでは、さらなる普及・活用に向けて、第一人者からの最新状況紹介を通じて、データを整備する意義や方法について、事業者のシステム導入状況に合わせて具体的に学びます。

こんな疑問にお答えします！

- 意義**
- ✓ 経路検索やGoogleに既に載っているがやる意味は？
 - ✓ 導入の効果は？ 社内をどう説得すればよい？
- 方法**
- ✓ システム未導入だがどうすればよい？ 費用は？
 - ✓ 既存のダイヤ/バスロケシステムをどう改修？
 - ✓ コロナ対策の混雑情報も配信できるの？
- 発展**
- ✓ MaaSにどう発展する？
 - ✓ オープンデータ提供による発展の可能性は？

次第	講演者	内容
挨拶	国土交通省 モビリティサービス推進課 土田宏道 企画官	
基調講演	東京大学 伊藤昌毅 特任講師	フォーマットの概要、活用方法・効果、MaaSへの発展
事例紹介1	Sujiya Systems/宇野自動車 高野孝一氏	無償で使えるダイヤシステム「その筋屋」、サイネージ、混雑情報付きバスロケ等の最新開発状況
事例紹介2	永井運輸 水野羊平氏	小規模事業者による自家製データ整備、運行情報配信、バスロケ/サイネージ実験
事例紹介3	みちのりホールディングス 浅井康太氏	大手事業者グループにおけるデータ整備、MaaSへの発展
システム紹介	NECネクサソリューションズ (調整中)	ダイヤ編成システム・バスロケシステムからのデータ出力
導入の手引き	トラフィックブレイン 太田恒平氏	事業者の状況別のデータ整備方法、留意点・FAQ

●お申し込み方法● 【9月29日(火) 13時締切】 資料は後日公開します



【推奨】左記QRコードまたは【<http://bit.ly/gtfsjp2020>】のフォームからお申し込みください。

【上記にアクセスできない場合】Eメールに必要事項を記入し、下記お問い合わせ先へご送付ください。
必要事項：①氏名 ②所属 ③部署名・役職 ④連絡先メールアドレス（複数名同時に申込可能です）

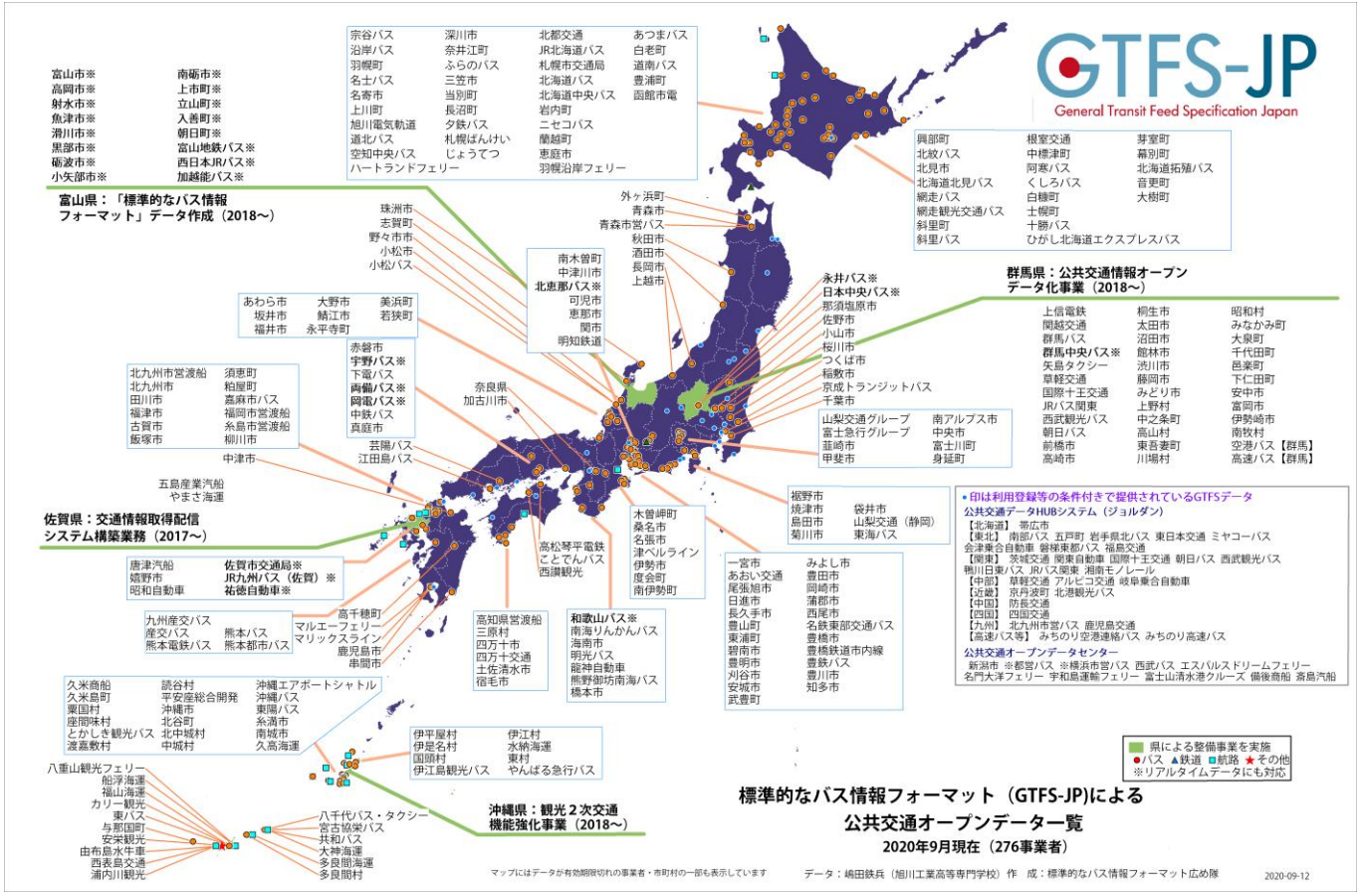


メールおよび申し込みサイトからYouTubeのURLをご連絡します。

主催：国土交通省（担当：総合政策局モビリティサービス推進課）

事務局：(株)トラフィックブレイン お問い合わせ：gtfs-seminar@t-brain.jp

全国に広がるバスオープンデータ



参考資料) 国土交通省 標準的なバス情報フォーマットのページ

<http://bit.ly/gtfs-jp>

以下の情報について掲載しています。

- ・データ整備の意義と効果
- ・データの整備方法及び提供方法
- ・技術資料 (仕様書、ガイドライン)

本勉強会の事前情報としてご覧ください。

「標準的なバス情報フォーマット」のメリット

国土交通省

Q. なぜ、経路検索サービスが大事?

経路検索サービスは、バスを調べる手段 No.1

路線/バスの経路等を調べる際の経路取得率 (平成28年12月内閣府世論調査)

インターネット等の経路検索	41.3%
バス停の掲示物	29.1%
交通事業者配布の時刻表	11.8%
交通事業者への問合せ	8.5%
交通事業者のHP	7.1%

居住地域別では大都市、年代別では50歳代までの回答者でその割合が高く、経路検索を日常的に利用する来訪者にとっては、経路検索が情報が表示されないことは公共交通が存在しないことと同義と認識されつつあります。

インターネット等の経路検索サービスを通じて情報提供することで、

- ・来訪者や外国人にバスを認知してもらえる
- ・他社線・鉄道・徒歩ともシームレスに案内できる

といった効果も期待できるため、交通事業者にとっては、いわば

「掲載費がかからないPR手段」とみることもできます。

Q. なぜ、このフォーマットで?

共通化したフォーマットに沿ってデータを整備することで、バス事業者や自治体には次のようなメリットがあります。

- 1 小規模バス事業者やコミュニティバスも経路検索サービス等に掲載される**
これまで経路検索サービスに載りづらかったバスについても、より多くの経路検索サービスに掲載されやすくなります。
- 2 バスルート情報が経路検索に掲載される**
大手事業者を含めても現状ごく限定的なリアルタイムのバスルート情報を、経路検索サービスを通じて簡易に行えるようになります。
- 3 運行情報が経路検索に掲載される**
災害時やイベント開催中の、運休、迂回、増発等の情報を利用者に伝えることができます。
- 4 多様な活用ができる (ワンソース・マルチユース)**
経路検索以外の情報提供 (デジタルサイネージ等) や交通分析も可能になります。
- 5 事業者自身が案内の正確さを向上できる**
特別ダイヤや運休を反映し、バス停情報より正確に多言語で整備できます。
- 6 業務の効率化ができる**
経路検索事業者等へのデータ提供の一括化や、業務のIT化に繋がります。

「標準的なバス情報フォーマット」データ整備の手引き

国土交通省 平成31年3月27日版

本手引きには、「標準的なバス情報フォーマット」に沿ったバスデータを整備・提供するにあたっての、計画の流れや留意点について記載しています。

本手引きは、「標準的なバス情報フォーマット」を用いたバスデータの具体的な整備方法として、民間事業者や自治体 (コミュニティバス) の担当職員、並びに必要なに応じて委託契約を締結する情報処理技術者を主な対象読者として作成しています。

1. 整備対象の検討

1.1. 対象事業者・路線

- ・コミュニティバス等の自治体と民間事業者が協力して運行している場合、自治体と民間事業者のどちらがデータを整備するか明確にします。民間事業者が整備しているデータの中に、コミュニティバス等が含まれている場合があるので留意してください。(参考：静的バス情報フォーマット(GTFS-JP)仕様書 [2-1-1. コミュニティバス等における設定方法])
- ・共同運行路線の場合、全事業者のデータが揃うかどうか、揃わない場合の対応方針について確認します。
- ・一般路線/バスを基本としています。高座/バス等のデータを整備してもかまいません。
- ・オンデマンドバスについては、フリー乗降方式や、立ち寄りにより時刻が変わる場合など、データの作成や取込が困難な場合があることに留意してください。(参考：静的バス情報フォーマット(GTFS-JP)仕様書 [2-6-1. オンデマンドバスの設定例])

3. 効果測定事例

「標準的なバス情報フォーマット」のデータ整備や、関連する取組の効果測定結果としては下記の事例があります。

3.1. 観光・生活路線における利用促進効果

中津川市 アンケート調査

- ・「標準的なバス情報フォーマット」に基づき、静的・動的データを整備し、Google Mapsに掲載。病院の待合室にサイネージを設置。
 - 北恵那バス馬籠線の外国人乗客の割合がGoogle検索でバスの存在を認知
 - <http://www.city.nakatsugawa.gifu.jp/page/081195.html>
 - 北恵那バス馬籠線の日本人利用者の17%がGoogle検索でバスの存在を認知 (中津川市Webサイト、口コミに次いで3番目に多い)
 - <http://www.city.nakatsugawa.gifu.jp/page/082603.html>
- ・病院の待合室に設置されたサイネージによって、画面表示について65%が「わかりやすい」、バスが利用しやすくなるかについて79%が「思う」と回答
 - <http://www.city.nakatsugawa.gifu.jp/page/083350.html>