

第9回公共交通分野におけるオープンデータ推進に関する検討会  
議事概要

1. 日時：令和2年7月15日（水）13：00～15：00
2. 場所：合同庁舎2号館低層棟1階共用会議室2AB
3. 議事概要（委員からの主な意見）：

（実証実験の結果、考察について）

○実証実験を重ね、応募されたアプリが大分洗練されてきている。こういうクオリティは急に上がることはなく、徐々に上がってくるものである。どんどんレベルが上がっていているということが大変重要で、実際実用になるようなものが出てきているので良かったと思う。東京オリンピック・パラリンピックに向けてということであるが、最終的にどうレガシーにしていくかというのが非常に重要。

○この検討会がスタートしたときに、時刻や位置情報、駅の構内等いろいろ一般的に不便だなと思うことが、やはりオープンになっていなかったというのは非常に驚いた。実証実験を重ねて、随分整備され、問題点も整理され、本当に進んできていると思うが、やはりまだまだ足りないという気がする。主催者側がデータの整理をして提供したことが非常に良かった。これは実証実験だが、こういう方向性で今後、実際に活用を推進していけると良い。

（共通指針案全体について）

○データドリブンエコノミーの議論の中では、4つのステップ（①欲しいデータに手が届く、②データが標準化され使えるようになる、③データを活用した経済が回る、④データの使われ方が社会的に容認される）があり、この共通指針によって①②がクリアできるのではないかと。ただ、大きなフレームワークとして多様な関係者の間で③④を議論する必要がある。

○公共交通オープンデータ協議会や交通事業者のこれまでの取組を踏まえ、この共通指針をボトムアップ的な共通指針だと考えると、非常に良く出来ている。2年後に実行させようとする、そのイメージも湧きやすい。当面、とにかく実行に移せる共通指針を作っておいて、それを色々な要素を加味して枠を広げていくやり方はまとめやすいと思う。

○今進める上ではプラクティカルなところからやっていくことが重要だと思う。

○交通事業者は、データ提供者であると同時にデータ利用者と考えることもできる。交通関連データと防災や気象のデータ、道路の混雑や人流データ等を組み合わせて安全安心、便利な鉄道の利用ができるようになる等が考えられるが、これらのデータへのアクセスが簡単にでき、活用できるようになると本当の意味でのオープンデータになるのではないかと。このような視点も共通指針に盛り込めると良い。

○交通事業者の持つデータの中から、どのデータをオープンにしていくかという点について、交通事業者内でもルール化が必要だという議論がある。こういう経済状況の中で事業者ごとに色々悩みがあると思うが、共通指針があることによって、データを出すにあたって各社が共通指針に基づいて判断をするという筋道が出来るのではと考えられる。

（オープン化の意義・目的について）

○この検討会が始まって3年が経過したが、その間で様々な社会環境の変化があった。最初

は東京オリンピック・パラリンピックをターゲットに利便性を向上させることを主眼に始めたと思うが、現在のコロナ感染拡大予防の観点でデータの活用がクローズアップされている。データの新たな役割、目的が発生してきている中で、公共交通というインフラの役割の中にこの情報の取扱いや活用をどう考えるかというのが求められる。国民に対してデータを活用することの有効性や効果、必要性といったものを説明することが必要で、それがあればコスト負担やルールづくり、財源等の話につながっていく。そういう制度的な位置付けも今後視野に入れながらこの話を進めていくことが望ましいと考える。そういう話につながっていくような形でこの共通指針が発展的に使われることを期待している。

○公共としての交通をどうやって支えていくか、その一環としてデータを誰がどう扱うべきかという観点で、行政におけるデータ活用やデジタル化の推進とか危機災害発生時のデータ活用といった点に言及があるのは非常に良いことだと思う。

(対象とする地域や交通モードについて)

○地方ではバスを中心にGTFSを活用したオープンデータの推進が進んでいる。毎年倍々で事業者が増えており、今は273くらいの事業者からデータが出ている。なぜ地方で進んでいるかというと、検索結果に載るとか、問合せ対応の手間が減るなどの情報提供のメリットがかなり大きい。直接的に利用者が増えたという数字はあまり出てきていない苦しい状況ではあるが、地方の交通の努力の1つとしてオープンデータに自主的に取り組むという流れが出来てきている。ターゲットは東京の鉄道ということではあるが、東京と地方では状況が大きく異なるものの、地方においても鉄道のデータは出てこないというようなことがあるので、地方の状況に対しても配慮いただきたい。

○東京や大都市圏を中心として、共通指針を策定し、そこに地方も参加するような格好の方が全体としてはまとまりやすいのではないかと。地方の交通事業者が集まってガイドラインなり指針なりを作ってそれを大きくまとめるのは難しいのではないかと。

○地方は地方で重要であり、難しさの質も東京と地方では違う。そういう意味で今回東京の鉄道と絞ったのは進める上では非常に重要で良いことだと思う。絞ることにより考えやすくなった一方で、そこに閉じてしまわないようにしなければならない。データは連携して意味があるので、他のモードや他のデータときちんと連携できることを念頭に置きながら検討することが重要。もちろん、東京都が取組んでいるように官と民の連携も非常に重要である。

(コスト負担の考え方について)

○データを作るのに非常にコストがかかるというのは、現状のコンピューターシステムからするとまさにそのとおりである。一方で、オープンデータを推進する目標として、利用者の利便性が高まり、利用者が増えて交通事業者に還元されるというゴールを1つ共有するという観点が抜けているように思う。

○有償のデータは正確だが無償のデータは不正確といった状況になることは望ましくない。また、行政や研究での活用においてはその検証に対してある程度オープンである必要がある。そういった環境を作ることも必要。

○公共交通をインフラとして見ると、日本のインフラは長く民営化という方針でやっており、データの公共性が高いということに対して、公共交通だけでなく道路、電力、ガス等も同様に問題を抱えている。共通する問題については、ビジネスも含めて他の議論も参考になるかと思う。

○コロナ禍で鉄道利用者が大きく減っている中、事業者は少しでも利益を上げなければなら

ないという状況に置かれている。一部有償データという考えが示されているが、事業者が置かれている状況を理解した上で議論を進めることがサステナビリティにもつながるのではないか。

- コロナ禍でバスのダイヤも非常に頻繁に変更になっている。その際、全バス停に紙を貼りに行く必要がある。例えばオープンデータ化してスマホアプリやホームページで表示される場合はこれらの手間を省くことが出来るようになるのであれば、事業者にはそういったメリットも出てくる可能性がある。

(データの提供方法(仕組み、条件等)と形式について)

- データの形式や書式を揃えるところにコストがかかることがよくある。ここは苦労するところだが、コスト負担を工夫して、利用しやすい形になれば、ビジネス的に利用も進むと考えられるので、がんばっていただきたい。

- ワンストップというキーワードがあるが、オープンデータの議論が始まった時に、まずライセンスを決め、次にデータ形式を使いやすいものにし、その次に使いやすい配布方法にするといった段階的な議論になっていた。そういう意味では、まずライセンスの議論がちゃんとなされるべきで、政府標準利用規約やCC BYなどの形を交通データに関しても利用したらよいのではないか。

- 公正な取引という観点では、例えば競合路線があるところで安くデータ販売する代わりに検索順位を操作するといった公平性を損なうような提供条件はよろしくない考える。

- 標準フォーマットのようなデータ形式を定める場合、その形式が変更される際に交通事業者のシステム変更等のコスト負担が大きくて標準化に対応しきれないといったことにならないよう検討すべき。

- データを提供する事業者にとって過大なリスクとならないよう、提供条件に関する事項も共通指針の中で定めておく必要があるのではないか。

- コロナ禍で時刻表が頻繁に変わる中、公式を含めほとんどのアプリが追従できていない状況にある。オープンデータで考えなければいけないのは、やはり交通の正確な情報をどうやったら伝えていけるか、何十年に一度のような災害が毎年起きている中で、この利便性を確保するための情報流通の仕組みをいかに作っていくか。いざというときにちゃんと使える持続的な公共交通という視点を共有して進めていって欲しい。

(各ステークホルダーの役割について)

- 交通事業者がデジタルトランスフォーメーションを推進して、データがもう少し自然に出てくるようにならないといけない。そのための事業者に対する支援も必要ではないか。

- データの品質や正確性は、事業者から出てくるデータが市場でだんだん劣化して伝わっていくというイメージが先行するが、実際は流通の過程で誤りが発見されて修正されることにより正確性が増すといったことが普通に起きている。関係者全員が協力する形でより正確な使いやすいものを作っていくというイメージを共有しながら推進できると良い。

以上(文責 事務局)