

内閣府 規制改革推進会議 経済活性化ワーキング・グループ

経団連

「2021年度規制改革要望 ―DXと規制改革の循環を確立する―」
No.75. 交通関連データの集積に向けた共通フォーマットの活用

2021年12月8日

経団連 行政改革推進委員会 委員

アジェンダ

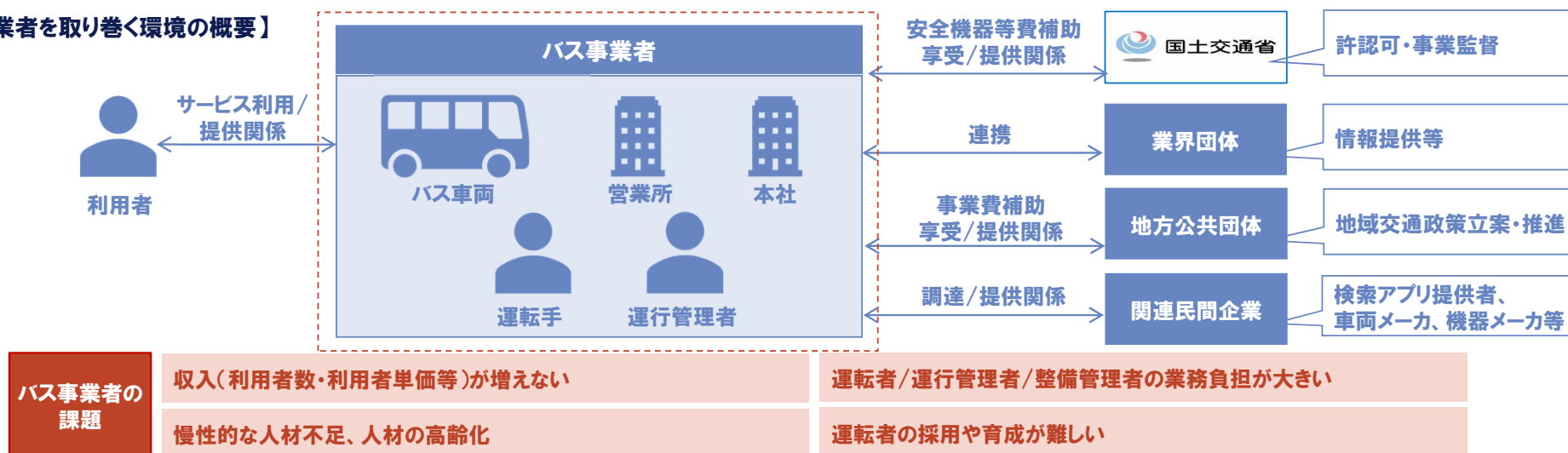
1. はじめに：近年のバス産業について
2. 今回の要望内容
3. 要望の背景
4. バス事業に関連するステークホルダ概況
5. 【参考】標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）とは
6. 【参考】標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）の導入状況
7. 現在の、乗合バス事業者から国交省への手続き
8. 【参考】乗合事業の許認可申請・届出一覧
9. 【参考】申請書類の内容
10. 国交省への手続きにおける課題とあるべき姿
11. 提言によって目指したい姿
12. 提言によって目指したい姿（ITシステム連携観点）
13. 今後の検討課題
14. 【参考】業務負荷軽減効果
15. 終わりに：バス産業への働きかけを切り口にした経済活性化

はじめに：近年のバス産業について

- バス事業者は公共交通分野の中核であり、地域を支える基盤。
- COVID-19流行以前より収支改善や日常業務負担改善が課題。自助での解決が極めて難しい状況。
- この状況への対策として、行政の立場から国土交通省も、バス事業者の中長期的なデジタル化を推進中であると理解。(2021年度上期にデジタル化推進調査を実施。下期から事業者との実証を実施予定。)
- また、「国土交通省デジタル・ガバメント中長期計画」(2020年3月策定)に基づき、「一般旅客自動車運送事業の事業計画の変更の届出」を含む手続きの添付書類撤廃・省略が目指されていると理解。

➡これら国土交通省における取組に資する事項の1つとして、今回提言させていただく。

【バス事業者を取り巻く環境の概要】



今回の要望内容

旅客自動車運送事業における国交省への申請に関して、以下を提言させていただいた。

- ① 事業許可申請および変更認可申請手続きを電子化すること
- ② 申請内容をマシンリーダブル、かつGTFS-JP（共通フォーマット）を活用した形式とすること

今回の要望で特に重要なポイント（単なる手続き電子化ではない）

No. 75. 交通関連データの集積に向けた共通フォーマットの活用

<要望内容・要望理由>

モビリティ分野においては、MaaS（Mobility as a Service）をはじめとして、交通データを駆使した新たなサービスの登場が期待されており、その実現に向けた交通関連データの集積・共有が喫緊の課題となっている。

これに関連して、国土交通省では、2016年に「標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）」を導入し、バス運行各社が有する路線図や時刻表、運賃、運行情報等のデータを共通フォーマットで公開するように推進してきた。しかし、これらバス運行各社ははじめ一般旅客自動車運送事業者が国土交通省に対して許可申請や事業計画の変更申請を行う際には、このGTFS-JPは活用されておらず、申請手続は現在も書面で行われている。また、「デジタル・ガバメント実行計画」（2020年12月25日閣議決定）では、変更申請のみ汎用受付システム上でのオンライン化対象とされているが（手続ID35941）、同受付システムはGTFS-JPに対応していない。

そこで、交通関連データの集積に向けて、一般旅客自動車運送事業者の許可申請および事業計画の変更申請について、GTFS-JPによるデータ添付が可能な形での電子申請を早期に実現すべきである。

これにより、GTFS-JPの普及が促進されるとともに、国土交通省にGTFS-JPデータを集積することが可能となり、将来的な交通データプラットフォームの基盤になることが期待できる。

<根拠法令等>

道路運送法第5条、第15条

デジタル・ガバメント実行計画（2020年12月25日閣議決定）

【補足】 なお、GTFS-JPの活用促進には繋がらないため今回の要望には含んでいないが、将来的には「輸送実績報告書」（旅客自動車運送事業等報告規則 第2条に基づく）に係る行政手続きについても電子化できると良い。

要望の背景

現状、バス事業者側、行政側の双方に大きな業務負担が生じている。バス事業者側ではデジタル化が進みつつあるため、その機運に合わせ、行政手続きのデジタル化を行うことは有益と考えられる。

バス事業者

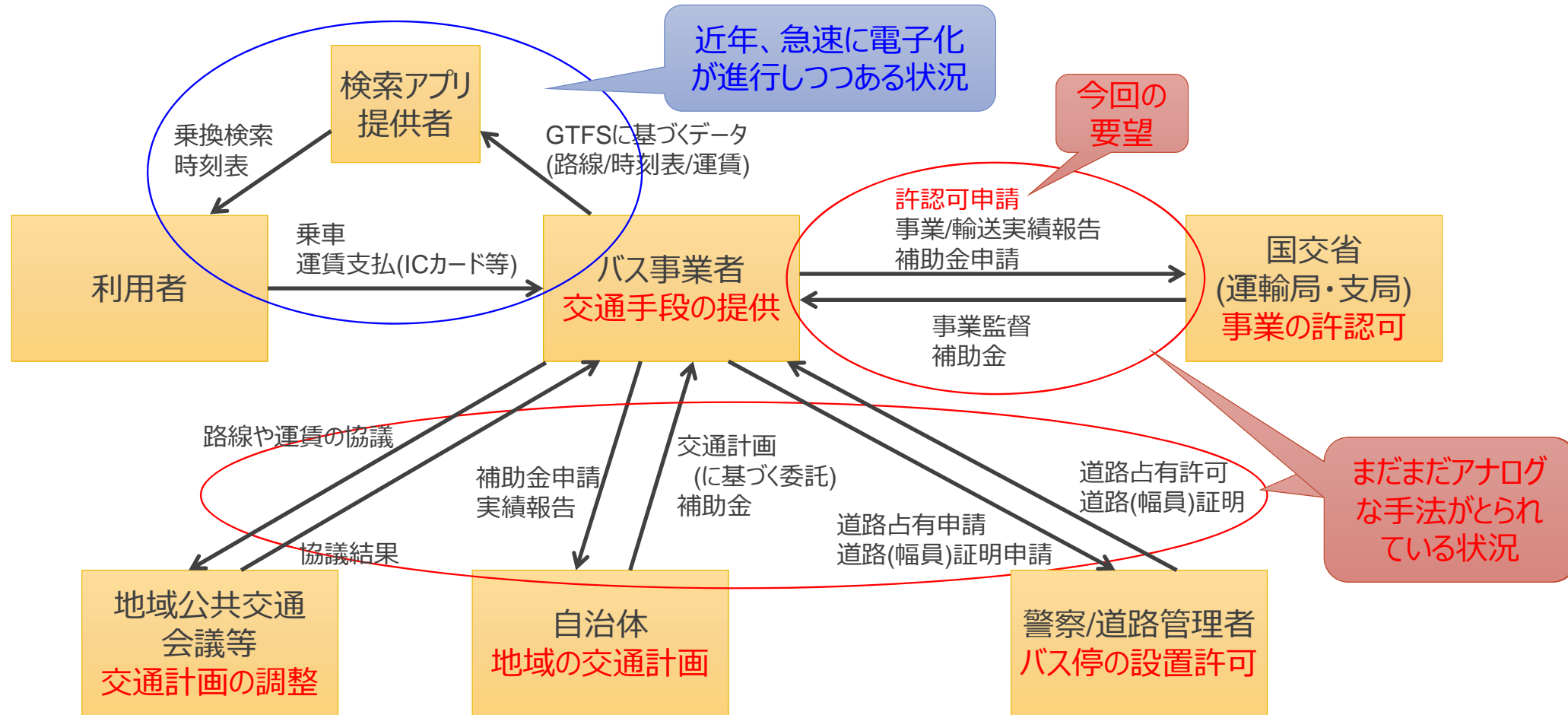
- 事業規模の違いに関わらず、申請手続きに係る負担が大きい
（例）前橋市の永井運輸のH30実績
 - ・申請件数：年間31件
 - ・提出紙量：200枚×6部（※申請内容による）
 - ・申請に係る業務時間：年間700時間
- 事業者内では、デジタル化を伴う経営・業務改革、利用者サービス向上が進みつつある（経営・業務の可視化、GTFS-JP活用、キャッシュレス対応等）

国交省 （各地の運輸局・運輸支局）

- バス事業者から提出される膨大な数の申請について、様式を目視確認することは職員にとって負担
- 審査を完了させるまでに相当日数を要してしまう

バス事業に関連するステークホルダ概況

バス事業に関連するステークホルダを俯瞰した場合、行政接点についてはまだまだアナログな状況。



【参考】標準的なバス情報フォーマット(GTFS-JP)とは

GTFS (General Transit Feed Specification) -JPで整備・公開できるデータには、路線、時刻、運賃が含まれる。このデータに基づき、バス利用者にとって使いやすい、わかりやすい経路検索サービス等が提供されている。

標準的なバス情報フォーマットのオープンデータ整備が進行中

バス業界において「標準化」「オープン化」が同時に進行中

GTFS-JPの範囲
GTFS-RTの範囲

「標準的なバス情報フォーマット」(世界標準のGTFS互換)でデータ整備

乗換案内・MaaS

サイネージ・印刷物等

交通分析・計画

図の典拠：地域公共交通の制度財源検討会（第14回）東京大学伊藤昌毅准教授資料より
 参考：2019年10月16日 国土交通省総合政策局 モビリティサービス推進課 「標準的なバス情報フォーマット」について”より
 2020年8月5日 第1回 GTFS-JPに関する検討会 公共交通利用促進ネットワーク 伊藤浩之氏講演資料より

GTFS-JP利用によるバス事業者への主なメリット

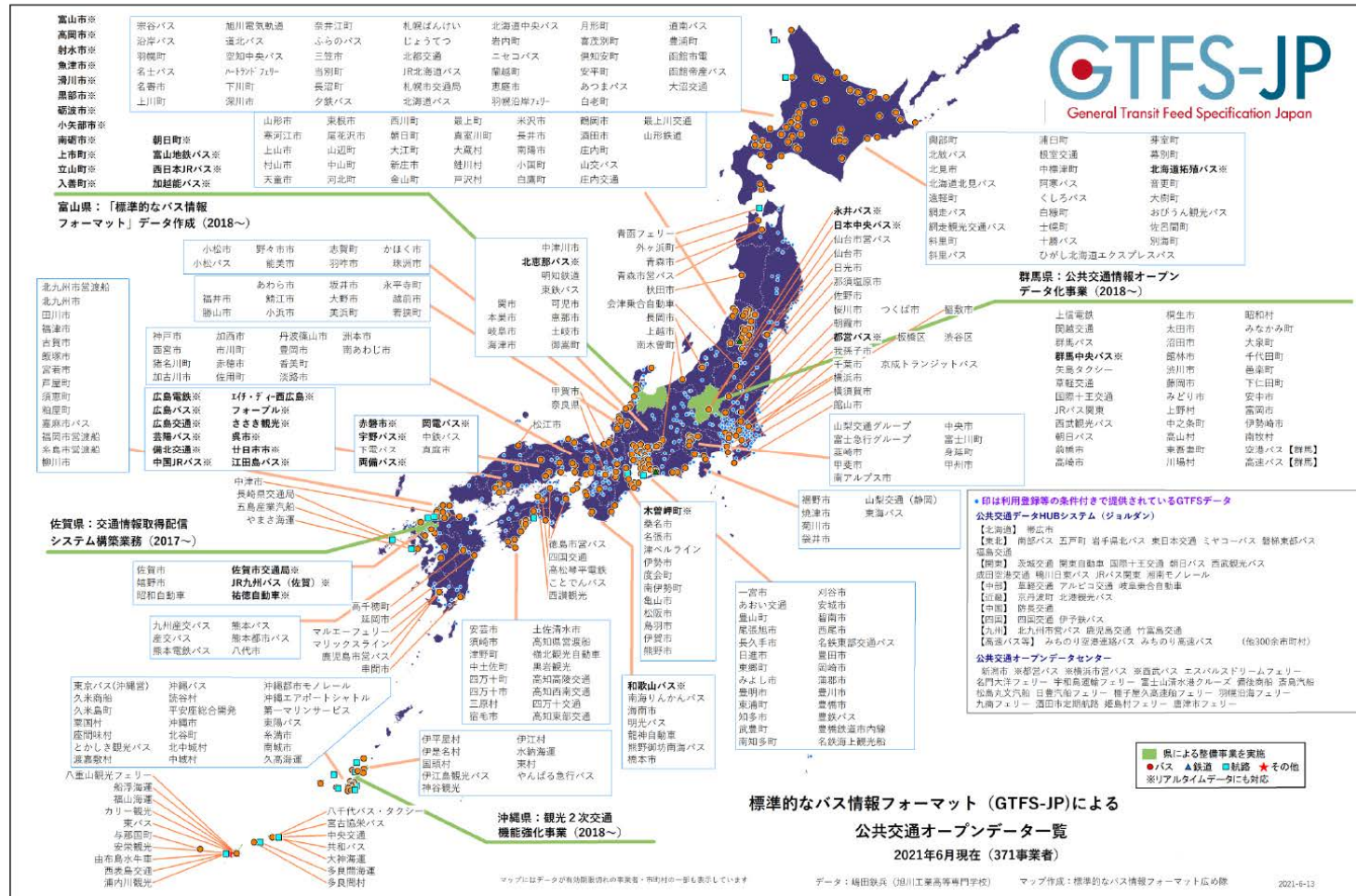
- オープンデータを通じ、より多くの経路検索サービス等に掲載されやすくなる
 - 小規模バス事業者やコミュニティバスも対象
- バスロケや運行状況といったリアルタイム情報を経路検索時に追加掲載するための下地を作ることができる
- 外部へのデータ提供方法の一本化、デジタル化促進による事業者業務の効率化

経緯

- 世界標準の公共交通データフォーマット (GTFS) と互換性を確保するとともに、日本のバス事業者固有事情も加味して整備。(2017年)
- バス事業者自身が簡単に情報設定できるように、シンプルなテキストファイル群で構成。
- 将来的に国土交通省への申請にも活用できるよう、拡張仕様を設計。

【参考】標準的なバス情報フォーマット(GTFS-JP)の導入状況①

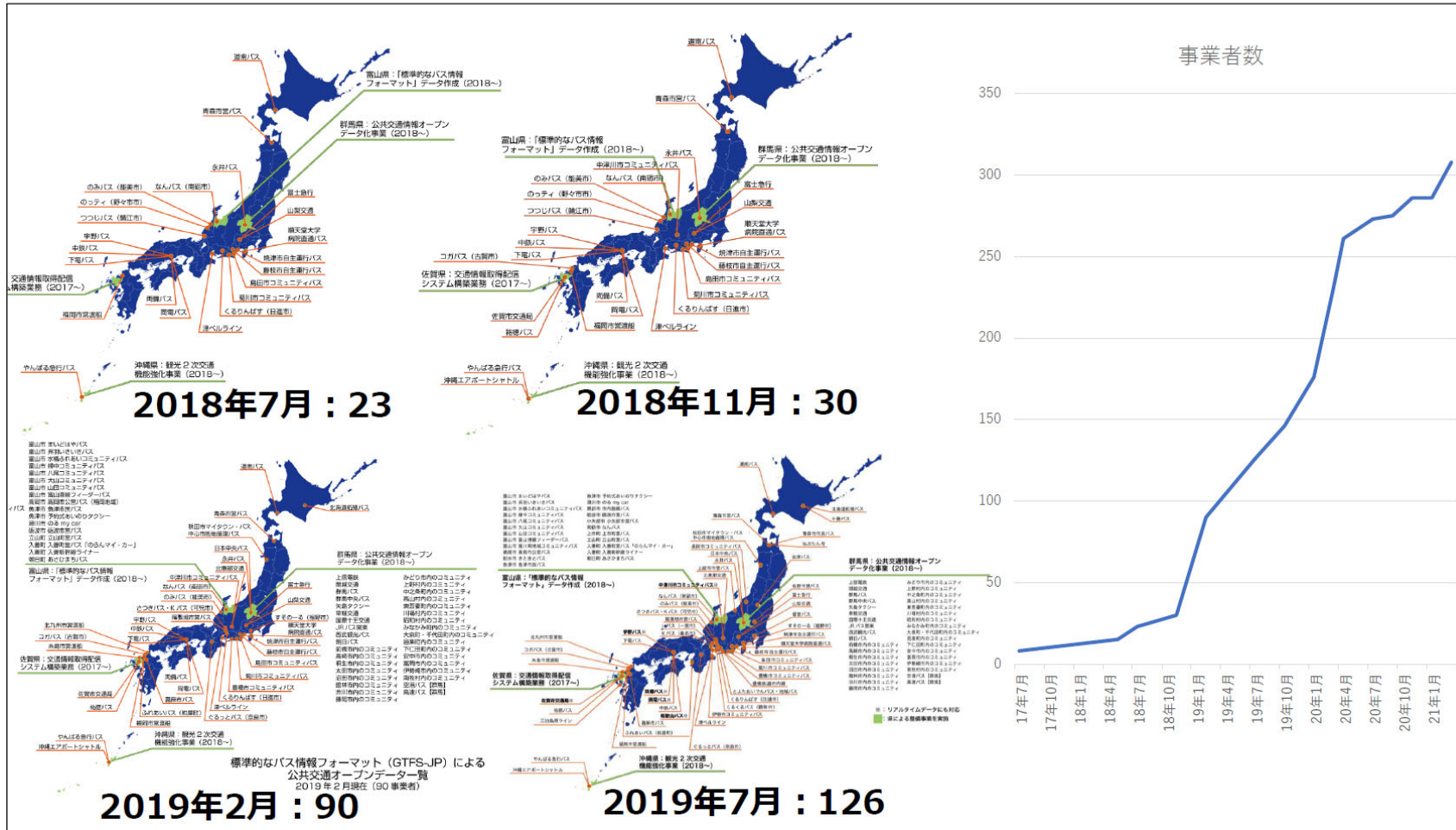
2021年6月時点で371事業者が導入している。(※乗合バス事業者に限らない)



出典：
地域公共交通の制度財源検討会 (第14回)
東京大学伊藤昌毅准教授資料より

【参考】標準的なバス情報フォーマット(GTFS-JP)の導入状況②

近年、乗換検索対応による利用者利便向上を目的に、急速にGTFS-JP対応が進んでいる。



出典：
地域公共交通の制度財源
検討会（第14回）
東京大学伊藤昌毅准教授
資料より

現在の、乗合バス事業者から国交省への手続き

今回の要望範囲

GTFS-JPに基づくデータで代替できと思われる情報(赤書き)

No.	事業区分	提出書類	提出時期	提出先	提出方法	標準事務処理時間
1	事業許可申請 (道路運送法 第5条)	申請書 ✓ 事業者の情報 (名称・住所等) 事業計画 ✓ 路線 (起終点・キロ程・経過地) ✓ 停留所の名称、位置、停留所間の距離 ✓ 主たる事務所及び営業所の名称、位置 ✓ 営業所に配置する事業用自動車の数 ✓ 自動車庫の位置及び収容能力 ✓ 資金/経費計画 ✓ 路線図 運行計画 ✓ 運行系統/回数/時刻/運賃 ✓ 運行管理/整備管理体制 ✓ 運転者/勤務体制	新規に事業を行う際	管轄の運輸支局	紙	3か月
2	変更認可申請 (道路運送法 第15条)	(内容は事業許可申請と同じ)	変更が生じた際	管轄の運輸支局	紙	路線の新設：3か月 運賃上限：3か月 それ以外：2か月
3	実績報告 (旅客自動車運送事業等報告規則 第2条)	事業報告書 ✓ 事業概況報告書 ✓ 一般旅客自動車運送事業損益明細表 ✓ 一般旅客自動車運送事業人件費明細表 ✓ 固定資産明細表 ✓ 損益計算書 ✓ 貸借対照表	毎事業年度の 経過後100日以内	管轄の運輸支局	紙または e-gov (Excel)	—
4		輸送実績報告書 <路線定期運行、路線不定期運行> ✓ 一般乗合旅客自動車運送事業輸送実績報告書 ✓ 運行系統別輸送実績報告書 ✓ 運行系統図 <区域運行> ✓ 一般乗合旅客自動車運送事業 (区域運行) 輸送実績報告書 ✓ 営業区域別輸送実績報告書	前年4月1日から3月31日までの 期間に係るものを5月31日まで ※事業者によっては月次で輸送 実績等を報告	管轄の運輸支局	紙または e-gov (Excel)	—
5		要素別原価報告書 (対象の事業者のみ)	前年4月1日から3月31日までの 期間に係るものを6月末日まで	バス協経由で 管轄の運輸支局	Excel	—
6		移動等円滑化実績等報告書	No.4に同じ	管轄の運輸支局	紙	—

【参考】乗合事業の許認可申請・届出一覧①

種別	内容		道路運送法	道路運送法 施行規則	宛先	道路運送法施行令	部数	提出期限	標準 処理期間
許可	事業経営許可	許可	第4条第1項		局長※	第1条第1項第1号	3	—	3ヶ月 (協議事案等 2ヶ月)
運賃	上限運賃等	認可	第9条第1項	第8条	局長※	第1条第1項第2号	3	—	3ヶ月 (停留所新設・変更 による事案1ヶ月)
運賃	運賃等設定・変更 ・実施運賃 ・上限認可運賃の範囲内の運賃	届出	第9条第3項	第9条	局長	第1条第1項第3号	3	30日前 (他社路線競合等 の場合はあらかじめ)	—
運賃	運賃等設定・変更 ・協議運賃	届出	第9条第4項	第9条	局長	第1条第1項第3号	3	30日前 (他社路線競合等 の場合はあらかじめ)	—
運賃	運賃等設定・変更 ・軽微運賃(定観、高速、路線不定期、区域運行)	届出	第9条第5項	第10条	局長	第1条第1項第3号	3	30日前 (高速・定観は7 日前、一時的需 要増等の場合は あらかじめ)	—
約款	運送約款の設定及び変更	認可	第11条	第11、12条	局長	第1条1項第5号	3	—	1ヶ月
事業計画	事業計画の変更 ・路線の新設 ・営業区域の新設・変更・廃止	認可	第15条第1項	第14条	局長※	第1条第1項第6号	3	—	3ヶ月 (軽微事案2ヶ月、 協議事案等1ヶ月)
事業計画	事業計画の変更 ・最大値変更、・車庫の位置及び 収容能力・路線不定期運行の路 線廃止	認可	第15条第1項	第14条	支局長	第1条第4項第1号	2	—	2ヶ月 (協議事案1ヶ月)
事業計画	事業計画の変更 ・車両数 ・運行系統、発地の発車時刻、着 地の到着時刻(路線不定期運行) ・運送の区間、発地の発車時刻、 着地の到着時刻、運行間隔時間 (区域運行)	届出	第15条第3項	第15条	支局長	第1条第4項第1号	2	あらかじめ	—

出典：中部運輸局ホームページ 令和3年3月 乗合事業申請書作成の手引き

(<https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/jikou/noriai/shinseisho-sakuseitebiki.pdf>)

【参考】乗合事業の許認可申請・届出一覧②

種別	種別2		道路運送法	道路運送法 施行規則	宛先	道路運送法施行令	部数	提出期限	標準 処理期間
事業計画	事業計画の変更 ・主たる事務所の名称及び位置 ・営業所の名称及び位置 ・停留所名称・位置、停留所間の キロ程	届出	第15条第4項	第15条の2	支局長	第1条第4項第1号	2	事後延滞なく	—
事業計画	事業計画の変更 ・路線の休止・廃止(路線定期運 行)	届出	第15条の2	第15条の5	局長	第1条第1項第6号	3	6ヶ月前 (旅客の利便を阻 害しない場合は3 0日前)	—
運行計画	運行計画の設定 ・運行系統、時間帯ごとの運行回 数、始発の時刻の設定(時間 帯ごとの運行回数15回以下の場 合は、加えて運行時刻の設定)	届出	第15条の3 第1項	第15条の 12、13	支局長	第1条第4項第2号	2	30日前 (高速・定観及び 一時的な需要の 場合は7日前)	—
運行計画	運行計画の変更 ・運行系統、時間帯ごとの運行回 数の変更	届出	第15条の3 第2項	第15条の 13	支局長	第1条第4項第2号	2	30日前 (高速・定観及び 一時的な需要の 場合は7日前)	—
運行計画	運行計画の変更 ・時間ごとの運行回数が現行16回 以上あり、公示で定める範囲内 の運行回数の変更 ・回数に変更がなく、始発終発時 刻変更だけの場合 ・運行回数が15回以下の系統に おける運行回数、運行時刻の変 更	届出	第15条の3 第3項	第15条の 14	支局長	第1条第4項第2号	2	事後延滞なく	—
休止廃止	事業の休止・廃止 (路線定期運行)	届出	第38条	第25条	局長	第1条第1項 第27号	3	6ヶ月前 (旅客の利便を阻 害しない場合は3 0日前)	—
休止廃止	事業の休止・廃止 (路線不定期運行、区域運行)	届出	第38条	第25条	局長	第1条第1項 第27号	3	30日前	—

※地方的な路線の基準(施行規則 67 条)に該当しないもの等は大臣権限のものあり

【参考】申請書類の内容

3. 事業計画：(1) 路線に関する事項

別紙 1

路線番号： 起点及び終点の地名及び地番、キロ程、主たる経過地

1. 起点(地名及び地番)：
 終点(地名及び地番)：
 キロ程： km
 主たる経過地：
 道路管理者：

2. 起点(地名及び地番)：
 終点(地名及び地番)：
 キロ程： km
 主たる経過地：
 道路管理者：

3. 起点(地名及び地番)：
 終点(地名及び地番)：
 キロ程： km
 主たる経過地：
 道路管理者：

停留所の略図(参考)

No.	1.	停留所名	〇〇〇〇	関係系統	〇〇〇線
位 置	往	〇〇駅方向	〇〇〇〇	〇〇市〇〇町1丁目1番地	〇〇警察署
	復	〇〇団地方向	〇〇〇〇	〇〇市〇〇町1丁目2番地	〇〇警察署
隣接停留所との距離		(〇〇橋) ~ 当停留所 ~ (〇〇団地)	記事		
		(略 図)	1.5 キロ 0.5 キロ		

縮尺 1:10,000

Copyright © 2004 DENKIN CO., LTD.



運 行 系 統 表 (東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県)

〇〇交通株式会社

新 旧 系 統 番 号	起 点	主たる経過地	終 点	キ ロ 程	期 間・曜 日 等	運行時間帯及び運行回数				総運行 回数	始発時間	終発時間	系統の新設 / 系統の廃止
						平日	土 休 日	往	復				
〇〇	〇〇駅	〇〇市役所	〇〇営業所	往 〇〇〇〇知 復 〇〇〇〇知	1月~12月	6:00~9:59	10:00~15:59	16:00~21:59	22:00~5:59	往 復 往 復 往 復 往 復	時 分	時 分	系統の新設 / 系統の廃止
					平日	往	復	往	復				
					土 休 日	往	復	往	復				
〇〇	〇〇駅	〇〇市役所	〇〇営業所	往 〇〇〇〇知 復 〇〇〇〇知	1月~12月	6:00~9:59	10:00~15:59	16:00~21:59	22:00~5:59	往 復 往 復 往 復 往 復	時 分	時 分	系統の新設 / 系統の廃止
					平日	往	復	往	復				
					土 休 日	往	復	往	復				
〇〇	〇〇駅	〇〇市役所	〇〇営業所	往 〇〇〇〇知 復 〇〇〇〇知	1月~12月	6:00~9:59	10:00~15:59	16:00~21:59	22:00~5:59	往 復 往 復 往 復 往 復	時 分	時 分	系統の新設 / 系統の廃止
					平日	往	復	往	復				
					土 休 日	往	復	往	復				

注1. 主たる経過地間に記載する地名等については、当該系統の主要な経過地(空港、鉄道駅、病院、学校その他施設等利用者が集中する箇所。)を記載する。

注2. 運行回数の欄には、上段に往路の回数、下段に復路の回数を指定された時間帯ごとにそれぞれ記載する。

注3. 当該運行系統の運行回数が運輸局長が指定した1日における総運行回数が15回以下のため、全ての運行時刻を記載する場合には、運行回数記載欄の上段に往路の出発地における発時刻を、下段に復路の出発地における発時刻をそれぞれ記載する。

注4. 運行回数を記載する場合の時間帯及び運行時刻を記載する場合の運行時刻をどの停留所(発地、着地等)のもので捉えて記載するかについては、運行系統の往路及び復路のそれぞれの出発地における発時刻に基づいて記載する。

注5. 上記事例で「平日」「土休日」とあるのは、あくまでも一例であり、平日の(運行回数、始発・終発時刻)と土休日の(運行回数、始発・終発時刻)と休日の(運行回数、始発・終発時刻)が異なる場合等については区別して記載区分して記載する。

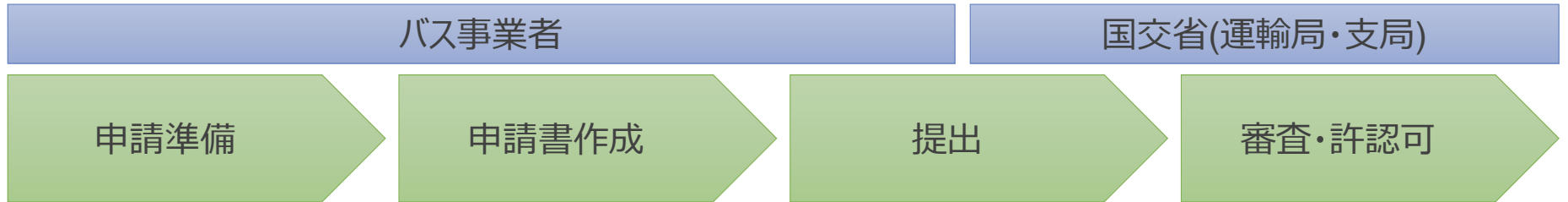
注6. 総運行回数欄には、平日及び土休日ごとの往路運行回数と復路運行回数の合計運行回数を按分した回数を記載する。(合計回数が奇数の場合は、端数が0.5となる。)

注7. 複数の駅間を跨ぐ運行系統については、当該運行系統の起点となる駅を運行する運行系統として扱うものとする。

出典：
 関東運輸局ホームページより

国交省への手続きにおける課題とあるべき姿

GTFS-JPを活用しながら許認可/変更認可申請をデジタル化するにあたっては、**バス事業者、国交省それぞれの業務プロセスを連携させて、改善を図っていく必要がある。**



現状
(課題)

- 証憑書類の収集
 - ✓ 道路占有許可(バス停)
 - ✓ 道路証明書(幅員)
- 公共交通会議で協議
 - ✓ 協議結果証明書

- 申請書作成
 - ✓ Excelなどで手作り
- 添付書類作成
 - ✓ 図面は画像 + 手書き

- 運輸局に持参
(変更は郵送可能)
- 書類で提出
 - ✓ 数百ページ×数部

- 目視確認
- 形式的確認が中心
- リードタイム3か月(新規)

あるべき姿
(提言内容
実現後)

- 【参考】
- 道路関係の電子化
 - ✓ 実現には道路インフラのデータ化がまず必要
(実現には時間がかかる可能性)
 - ✓ 必要性を改めた方が早いか

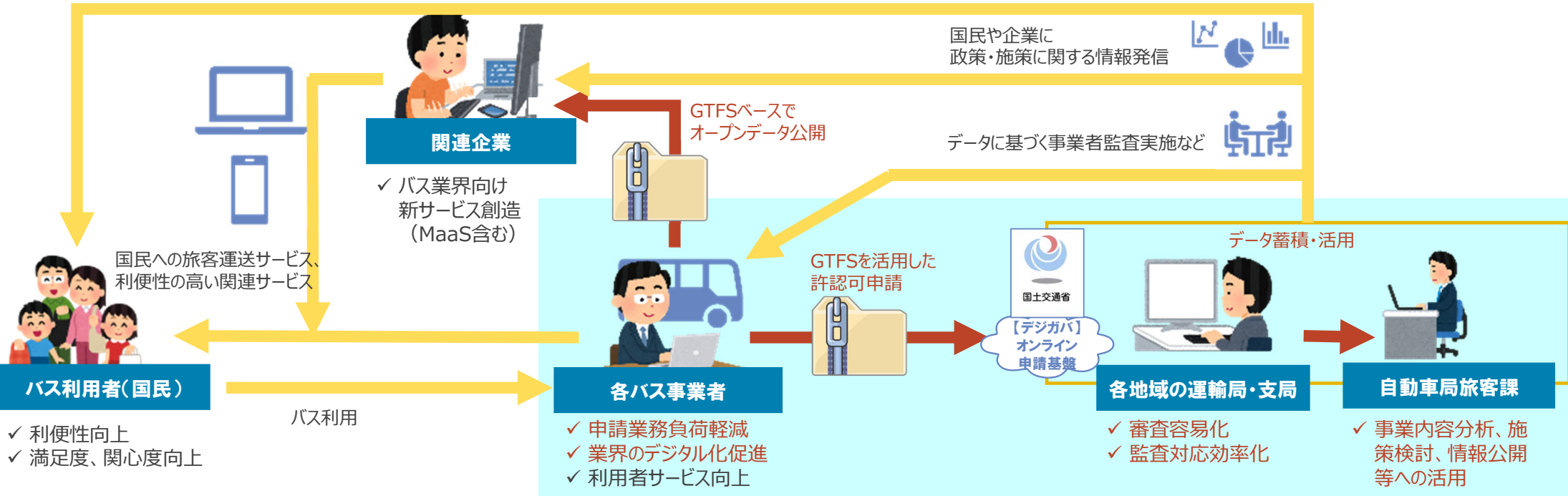
- 申請内容の電子化
 - ✓ GTFSフォーマットの活用
 - ✓ その他情報もマシンリーダブルな形式に
- 申請内容の見直し
 - ✓ 電子化を前提とした場合に真に必要な情報は何か

- 電子申請
 - ✓ 単に提出をオンラインにしたい訳ではない

- 審査の電子化
 - ✓ システムによる審査
 - ✓ 審査基準の明確化
 - ✓ リードタイムの短縮
- GTFSでのデータ公開
 - ✓ GTFSの普及/利活用促進

要望によって目指したい姿

本要望の実現により、バス事業者や国交省だけでなく、利用者や自治体などの関連ステークホルダにも間接的に価値を生じさせることができる。

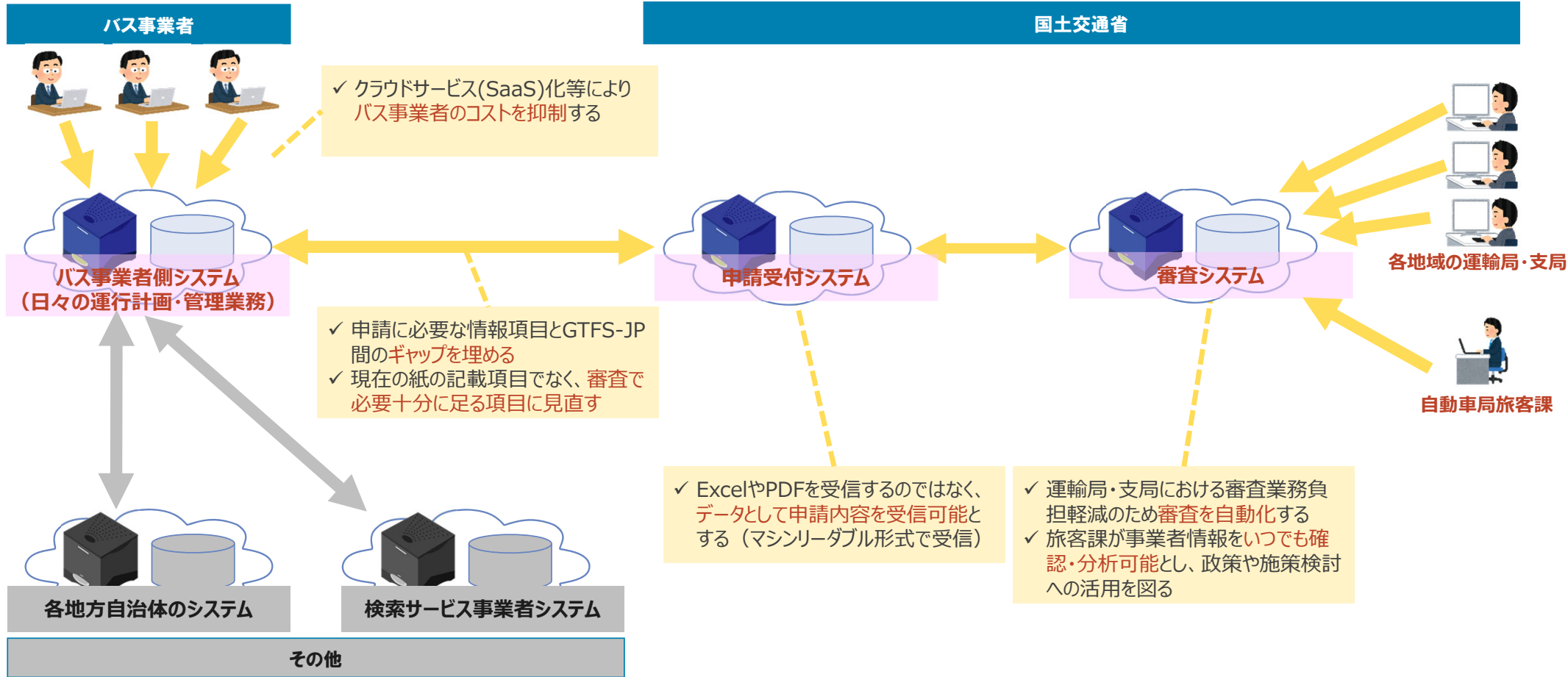


上記に加えて期待できる波及効果	各地方自治体
	警察 / 道路管理者

- ✓ バス事業者に求める手続きのオンライン化 + GTFS活用を採用 (自治体の交通計画策定・改善の効率化、補助金支給業務の効率化・透明化等に寄与)
- ✓ バス停の設置許可を得る際、バス事業者に求める手続きのオンライン化 + GTFS活用を採用

要望によって目指したい姿（ITシステム連携観点）

目指す姿を実現するにあたっては、ITシステムの整備も重要である。その効果を最大化するためには、**国交省とバス事業者双方の現行業務プロセスおよび申請に必要な情報項目の見直し**が課題となる。



今後の検討課題

要望によって目指したい姿を実現していくには、国土交通省の取組と同期していくことは重要である。それを念頭に、現状業務分析等を行い、将来必要な対応事項を設計・実施していく必要がある。

1.現状業務分析

現状業務分析を行い、
費用対効果を勘案して
対象範囲を特定

- ✓ 許認可申請に係る一連の業務プロセス可視化、分析
→ 分析対象：バス事業者内(準備)、バス事業者と国交省接点(申請・受付)、国交省内(審査、分析・活用)
- ✓ 添付書類を含め、申請時に真に必要な情報項目の特定、要否判断
- ✓ 上記2点を踏まえ、国交省が関わる業務プロセスのうち、優先的に業務プロセス改革（BPR）を行う範囲を特定
→ 国交省内に閉じる業務だけでなく、バス事業者にも影響を与える業務を含めて特定する

2.ロードマップ策定

段階的かつ継続的な対応を
前提にロードマップ化

- ✓ BPRの進め方をロードマップ化
→ 誰が、何を（どの部分を）、どういったスケジュール感で、どのような方法(デジタル化含む)で進めるか等
- ✓ 段階的かつ継続的なロードマップにできるように、必要要素を分解したうえで策定する
→ 通達での対応など現行法内で行える内容/法改正を伴う内容の切り分け、
許認可に係る「申請」(複雑)/「届出」業務(比較的簡素)の区別、等

3.対応事項の実施

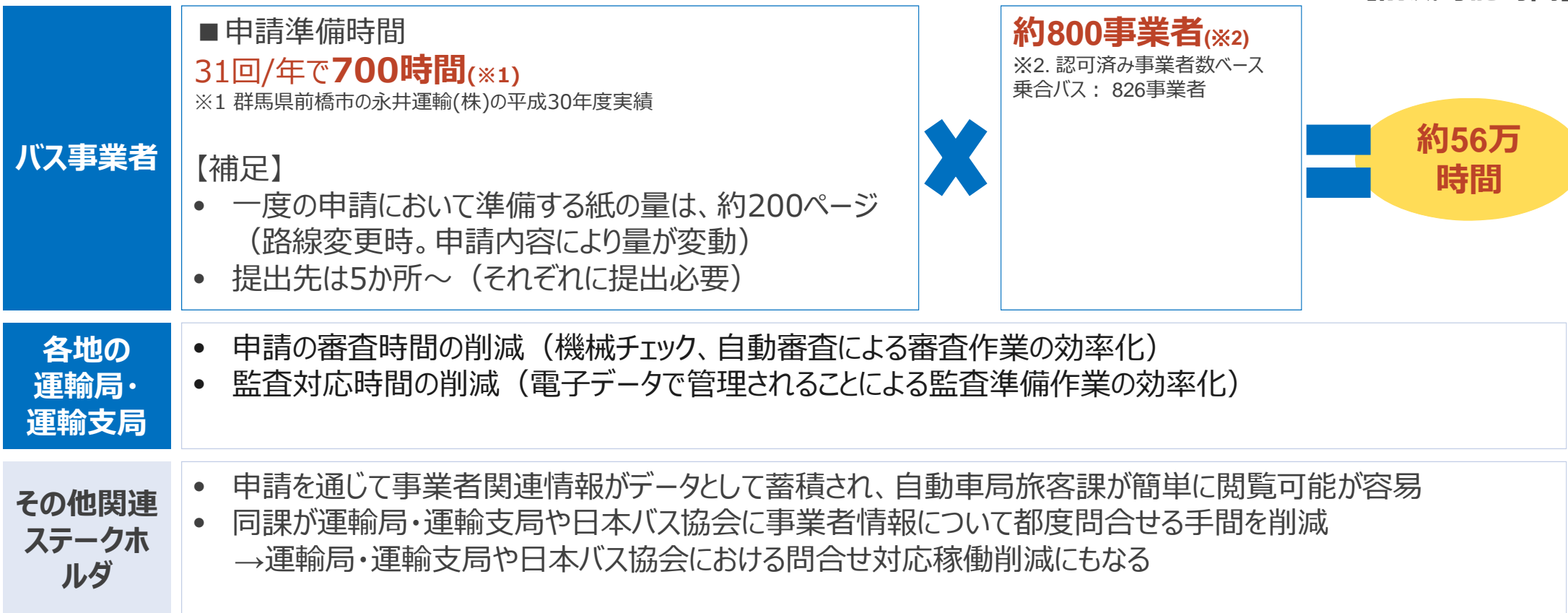
国交省BPRと
バス事業者デジタル化
を連動

- ✓ ロードマップを踏まえながら、国交省が関わる業務プロセスのBPR実行
-BPRの中で、事業者からの申請「形式」も検討 → マシンリーダブル、かつGTFS-JP活用という形式にできるか
-同じく、申請「手段」も検討 → 現行の国交省汎用オンライン申請システムで対応できるのか、別のITシステムが必要か
- ✓ 引き続き、バス事業者におけるデジタル化促進
- ✓ 引き続き、GTFS-JPの普及促進

【参考】業務負荷軽減効果

本要望内容が実現した場合、バス事業者側と行政側に大きな業務負荷軽減効果が見込まれる。

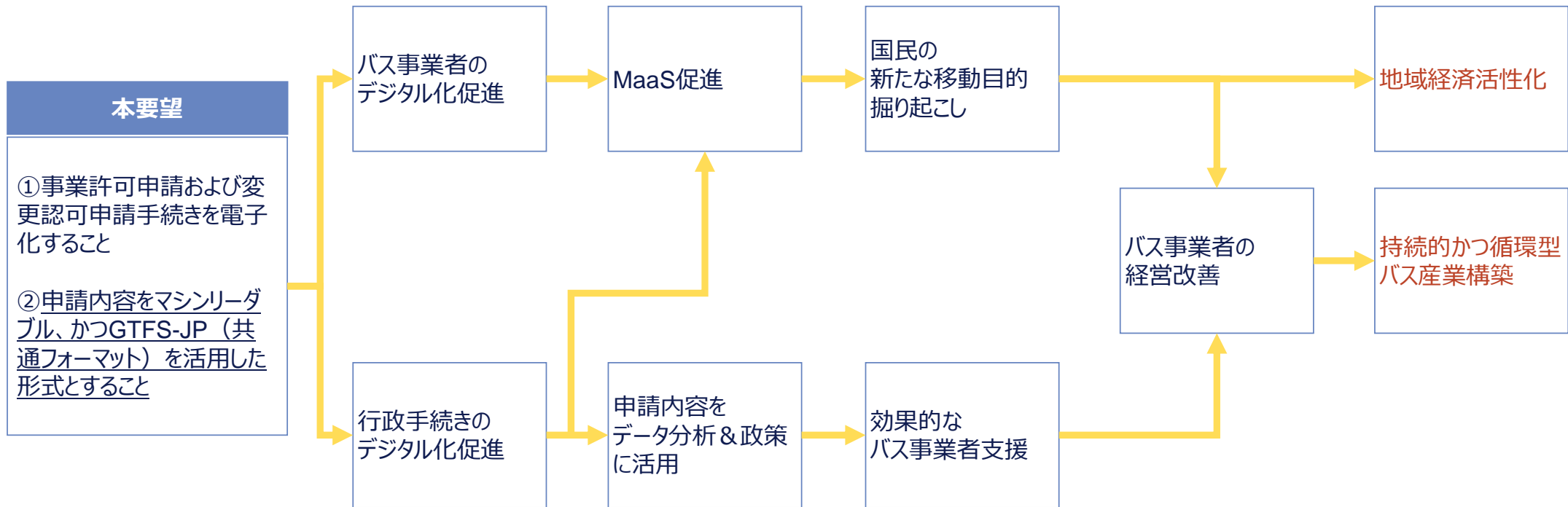
【削減可能時間】



参考：地域公共交通の制度財源検討会（第14回）東京大学伊藤昌毅准教授資料より

終わりに：バス産業への働きかけを切り口にした経済活性化

本要望実現により、バス事業者のさらなるデジタル化促進に繋がり、MaaS活性化にも貢献が可能。その結果、国民が新たな移動目的を掘り起こすことで地域経済が活性化されるとともに、持続可能性のある循環型バス産業構築にもなる。



ご清聴ありがとうございました。