

# バス時刻問題：日本バス情報協会のやり方

## 公益か私益か？

### 日本バス情報協会による国のオープンデータ政策乗っ取りの構造分析

Gemini 2.5 pro & Sujiya Systems.(2025-08-05 9:00)

#### 第1章 約束と危機：バス業界の苦境下におけるオープンデータ

##### 1.1 公式の物語：シームレスな移動というビジョン

2010年代後半、国土交通省は公共交通分野におけるオープンデータ推進の旗を高く掲げた。その公式な物語は、技術革新がもたらす輝かしい未来像に満ちていた。国、地方公共団体、そして事業者が保有する交通データを、誰もが編集・加工しやすい形でインターネット上に公開すること<sup>1</sup>—これが「オープンデータ」の核心とされた。この取り組みにより、国内外のアプリケーション開発者が多様な交通手段のリアルタイム情報を活用し、新たな経路案内サービスや既存サービスの拡充が実現すると期待された<sup>2</sup>。

特に、2020年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会は、この動きを加速させる絶好の機会と位置づけられた。大会期間中の円滑な輸送に貢献し、日本の優れた公共交通を世界にアピールするため、官民が連携してオープンデータを推進することが急務とされたのである<sup>3</sup>。国土交通省は「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」を設置し<sup>1</sup>、2020年7月には第9回の会合を開くなど<sup>4</sup>、恒常的なオープンデータ推進に向けた共通指針の策定を急いだ。この公式なビジョンは、デジタル化による利用者利便性の向上と、それに伴う新たなビジネス創出という、疑う余地のない「善」として語られた。

##### 1.2 語られざる現実：崖っぷちに立つバス業界

しかし、この華々しい「デジタル変革」の物語が展開される裏側で、その主役の一翼を担うはずだった日本のバス業界は、静かに存亡の危機に瀕していた。この危機は、新型コロナウイルスのパンデミック以前から構造的な問題として深刻化していた。帝国データバンクの調査によれば、民間バス主要127社のうち実に81.1%にあたる103社が、2023年度以降に減便や路線廃止を予定しており、その主たる理由として運転手不足を挙げている<sup>5</sup>。

バス運転士の労働環境は過酷であり、全産業平均より年間200時間以上も長く働く一方で、賃金は約50万円も低いという厳しい現実があった<sup>5</sup>。この構造的な問題に加え、コロナ禍が必要を蒸発させ、多くの事業者の経営を直撃した。2019年の時点ですら、地方のバス事業者で黒字経営だったのはわずか11.4%に過ぎず<sup>5</sup>、業界全体が事業継続そのものに喘いでいた。公益社団法人日本バス協会（日バス協）は、GoToトラベル事業から貸切バスが実質的に除外されたことへの悲痛な叫びを国に届け、運転手の雇用を守るための必死の要請行動を繰り返していた<sup>6</sup>。

このような状況下で、バス事業者にとっての最優先課題は、日々の運行を維持し、地域住民の足を確保するという、公共交通機関としての根源的な使命を果たすことであった。彼らにとって、国が推進する「オープンデータ化」は、そのための直接的な解決策とは映らず、むしろ、既に逼迫している経営資源をさらに圧迫しかねない、新たな負担として認識されていたのである<sup>7</sup>。

## 公益か、私益か。

日本のバス交通オープンデータ政策、その裏側に隠された真相。

日本のバス業界が直面する、知られざる危機。

81.1%

2023年度以降に減便・路線廃止を予定する民間バス会社の割合

出典：帝国データバンク「路線バスの「2024年問題」に対する企業の意識調査」（2023）

運転手不足と経営難に喘ぐバス業界。この危機的状況を背景に、国の「オープンデータ推進」政策は、特定の利益団体にとって絶好の機会となりました。

### 1.3 本報告書の中心命題：危機を計算高く利用した構造

本報告書が告発するのは、この政府のトップダウンによる「デジタル化推進」という時流と、バス業界の深刻な「経営危機」という二つの潮流が交差する点で、特定の利益団体がいかにして自らの商業的アジェンダを国家の政策として実現させていったか、その巧妙かつ問題の多い「やり方」である。

その中にいるのが、一般社団法人日本バス情報協会とその主要人物たちである。彼らは、国の「デジタルトランスフォーメーション（DX）」<sup>9</sup>や「オープンデータ基本指針」<sup>10</sup>の波に乗り、自らをバス業界のデータ活用を導く救世主として位置づけることに成功した。そして、その影響力を巧みに行使し、結果的に日本バス情報協会の会員であるITベンダーやコンサルタントに利益が還流する一方、既に疲弊しているバス事業者にリスクとコストを転嫁する政策フレームワークを構築していった。

本報告書は、このプロセスが単なる偶然や善意の結果ではなく、周到に計算された戦略であったことを明らかにする。その核心には、寛容すぎるライセンスと免責条項によって意図的に作り出された「責任の空白地帯（アカウンタビリティ・バキューム）」が存在する。これは、公共の利益の名の下に、いかにして私的な利益が追求され、公共交通の安全と信頼という根幹が蝕まれていったかを解き明かす、告発の記録である。

## 第2章 影響力の設計者たち：日本バス情報協会の正体を暴く

公共交通データのオープン化を巡る政策議論において、二つの「バス協会」が存在した。しかし、その名称の類似性とは裏腹に、両者の構成、目的、そして利害は根本的に異なっていた。この違いを理解することこそが、政策がいかにして特定の方向に捻じ曲げられていったかを解明する鍵となる。

### 2.1 二つの協会の物語：公称の使命と実際の構成

一つは、1948年に設立された公益社団法人日本バス協会（NBA）である<sup>11</sup>。その名の通り、全国のバス運行事業者を会員とし、輸送の安全確保、労働問題への対応、経営基盤の安定といった、バス事業そのものの維持・発展を目的とする、歴史ある業界団体だ<sup>11</sup>。彼らの関心は、日々の安全運行と、危機的な経営状況からの脱却にあった。

もう一方が、2019年頃に設立された一般社団法人日本バス情報協会である<sup>13</sup>。日本バス情報協会は「バス事業に関する情報の整備・流通・利活用を推進」し、「バス利用者の利便性の向上」を図ることを設立趣旨に掲げている<sup>14</sup>。一見すると、NBAと同様にバス業界全体の利益を代表する団体のように思える。

しかし、その会員リストを精査すると、驚くべき事実が浮かび上がる。日本バス情報協会の団体会員には、バス運行事業者の名前はほとんど見当たらない。代わりに名を連ねるのは、株式会社ヴァル研究所、株式会社トラフィックブレイン、合同会社MoDipといった、経路検索サービスや交通データ関連のコンサルティングを手掛けるIT企業群である<sup>16</sup>。つまり、日本バス情報協会は「バス情報」を扱うITベンダーやコンサルタントのための業界団体であり、バス運行事業者そのものを代表する組織ではない。この根本的な構成の違いが、後の政策提言における利害の対立を決定づけることになる。

### 第一幕：二つの「バス協会」

#### 公益社団法人 日本バス協会 (NBA)



目的：バス事業そのものの維持・発展、安全確保。  
会員：全国のバス「運行事業者」。  
立場：現場の代弁者。データ公開のリスクとコストを深く懸念。

#### 一般社団法人 日本バス情報協会



目的：バス「情報」の整備・流通の推進。  
会員：ITベンダー、データコンサルタント。  
立場：政策の推進者。データ作成ビジネスで収益を得る。

---

表1：主要関係団体の比較分析

項目	公益社団法人 日本バス協会 (NBA)	一般社団法人 日本バス情報協会
法人格	公益社団法人	一般社団法人
設立年（概算）	1948年 <sup>11</sup>	2019年 <sup>13</sup>
主要な会員構成	全国のバス運行事業者	ITベンダー、データコンサルタント、ソフトウェア開発者 <sup>16</sup>
公称の使命	輸送の安全確保、事業の安定、労働問題への対応 <sup>11</sup>	バス情報の整備・流通・利活用の推進 <sup>14</sup>
オープンデータのリスクに対する姿勢	寛容なライセンス下での不正確なデータの恒久的流通リスクを強く懸念 <sup>17</sup>	寛容なライセンス（CC BY等）を積極的に推進し、会員企業はデータ作成業務で収益を得る

---

## 2.2 データのビジネスモデル：日本バス情報協会の商業的構造

日本バス情報協会の活動は、単なる政策提言に留まらない。そのビジネスモデルは、自らが推進する政策によって直接的に市場を創出し、会員企業、ひいては協会自身が収益を上げるという、極めて自己完結的な構造を持っている。

日本バス情報協会は、バス事業者や地方自治体に対し、「標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）」のデータ作成に関するコンサルティングや有料の講習会を事業内容として明確に掲げている<sup>15</sup>。実際に、日本バス情報協会はGTFSデータ作成ツールに関する実習会を主催し、参加者一人あたり2万円や3万円といった決して安くはない費用を徴収している。

これは典型的な「マッチポンプ」型のビジネスモデルと言える。まず、国の検討会という公的な場で影響力を行使し、GTFS-JP形式でのデータ整備・公開を国策として推進させる。これにより、多くのバス事業者や自治体は、専門的な知識や技術を要するデータ作成という新たな義務に直面する。次に、その課題解決を使命と称し、日本バス情報協会自身やその会員企業が有償のコンサルティングやツール研修を提供する。政策を提言する側が、その政策の受け皿となるビジネスを自ら展開する。この利益相反構造こそが、日本バス情報協会の行動原理を理解する上で極めて重要である。

## 2.3 中心的役割を担う人物：利益相反の研究

この巧妙な仕組みの中心に位置し、その正当性を担保する上で決定的な役割を果たしたのが、東京大学の伊藤昌毅准教授である。彼の経歴と活動を丹念に追うと、複数の立場を同時に使い分けることで、特定の政策アジェンダを推進していった軌跡が浮かび上がる。

第一に、**学識経験者としての権威**。東京大学の准教授という肩書は、彼の発言に中立的かつ専門的な重みを与えた<sup>18</sup>。政策議論の場において、彼の意見は単なる一企業の利益代弁ではなく、「学術的な知見」として受け止められやすかった。

第二に、**政策決定者としての影響力**。伊藤氏は、国土交通省が設置した「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」や、その後の「GTFS-JPに関する検討会」において、委員や座長といった中核的な役割を担い続けた。これは、彼が単に意見を述べるだけでなく、政策の方向性を定め、仕様書の内容を決定する立場にあったことを意味する。

第三に、**業界リーダーとしての実行力**。そして最も重大なのが、彼がITベンダーの業界団体である日本バス情報協会の代表理事を務めているという事実である<sup>18</sup>。つまり、国の政策を議論・決定する公的な会議の場でキーマンとして振る舞う人物が、その政策から直接的な利益を得る私的な団体のトップを兼任していたのである。

この三つの役割は、相互に補完し合い、強力な相乗効果を生み出した。学術的な権威を背景に政策を提言し、政策決定の場でそれを実現させ、その結果生まれるビジネスチャンスを自らが代表を務める業界団体が享受する。これは、偶然の産物ではあり得ない、構造的な利益相反の典型例である。

## 第二幕：影響力の設計者

国の政策は、いかにして一人のキーパーソンとその組織によって方向付けられたのか。



これは、構造的な「利益相反」の典型例である。

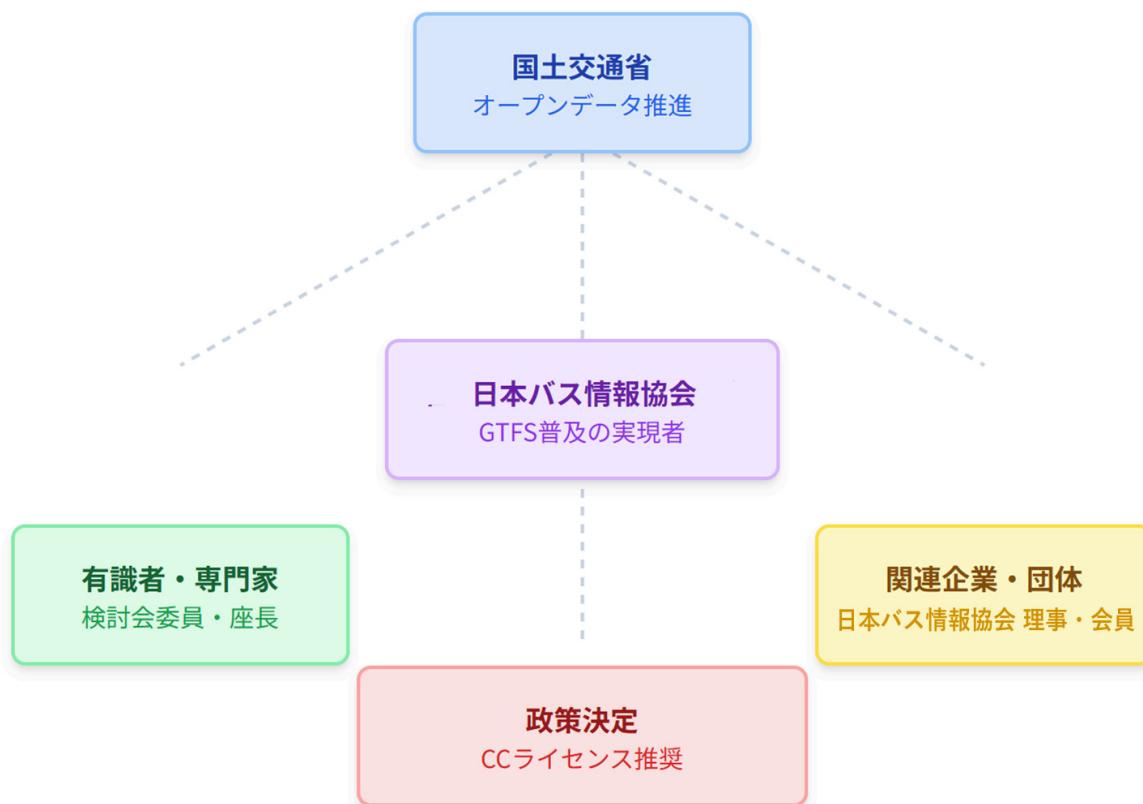
## 第3章 同意の工学：政府検討会の方向付け

国土交通省が設置した一連の検討会は、本来、多様なステークホルダーの意見を集約し、公平でバランスの取れた政策を形成するための公的な場であったはずだ。しかし、その実態は、特定の結論へと巧みに誘導するための「同意形成のプロセス」として機能していた。その手法は、委員構成の偏りと、議題設定の戦略的な操作によって特徴づけられる。

### 3.1 影響力を行使する舞台：国交省検討会の解剖

分析の対象となるのは、主に平成29（2017）年から始まった「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」<sup>1</sup>と、その流れを汲む令和2（2020）年からの「GTFS-JPに関する検討会」である<sup>21</sup>。これらの検討会が、日本のバス交通オープンデータの基本方針と技術仕様を事実上決定した。公式には、これらの会合はオープンデータ化のメリットやリスク、コスト負担のあり方などを幅広く検討する場とされていた<sup>2</sup>。しかし、その議事録や報告書を詳細に分析すると、議論が当初から特定の方向に偏っていたことが見て取れる。

### 影響力のネットワーク



### 3.2 デッキの積み上げ：委員構成の分析

政策の方向性を決定づける上で最も効果的な手法の一つは、議論の前提となる検討会の構成

員をコントロールすることである。公式に発表された委員名簿は、この戦略が実行されていたことを雄弁に物語っている。

伊藤昌毅氏を筆頭に、彼の学術的・商業的ネットワークに連なるIT関連事業者やデータ専門家が、検討会の中心メンバーとして常に名を連ねていた<sup>22</sup>。例えば、日本バス情報協会の会員企業であるジョルダン株式会社や株式会社ヴァル研究所の代表者も、様々な立場で検討会に参加している<sup>22</sup>。

一方で、バス運行事業者を代表する日本バス協会（NBA）の代表者も委員として参加はしていた<sup>22</sup>。しかし、彼らの声は、既に「オープンデータ推進」という結論ありきで結束した学識者、ITベンダー、そして政府関係者という「推進派」連合の中では、相対的に少数派とならざるを得なかった。この構造的な不均衡が、議論の力学を決定づけた。

---

表2：主要人物の重複する役割と影響力ネットワーク

氏名	学術機関での所属	国土交通省検討会での役割	日本バス情報協会での役割	関連する民間セクターでの活動
伊藤 昌毅	東京大学 准教授 <sup>18</sup>	オープンデータ推進検討会、GTFS-JP検討会等の委員・座長	代表理事 <sup>18</sup>	交通事業者グループへの技術支援コンサルタント
太田 直之	(所属なし)	オープンデータ推進検討会 委員 <sup>22</sup>	(役員ではない)	ジョルダン株式会社(経路検索大手、IT寄り) <sup>22</sup>
伊藤 浩之	(所属なし)	運行管理高度化WG 委員 <sup>24</sup>	理事 <sup>18</sup>	公共交通利用促進ネットワーク(日本バス情報協会会員) <sup>16</sup>
(その他)	-	検討会には日本バス情報協会会員企業(例: ヴァル研究所)の関係者も参加 <sup>16</sup>	-	日本バス情報協会会員企業としてデータ作成・コンサルティング事業を展開

---

### 3.3 コンセンサスの製造：リスクの軽視と商業化の称揚

委員構成の偏りに加え、検討会で交わされる議論の内容そのものも、巧みに操作されていた。平成29年に公表された「中間整理」などの公式文書は、その証拠である<sup>3</sup>。

これらの文書では、オープンデータの「メリット」が繰り返し強調される。曰く、多様なサービスの創出、ビジネス化の促進、商用利用の推進が不可欠である、と<sup>3</sup>。その一方で、事

業者が最も懸念する「リスク」については、極めて表層的な扱いしかされていない。「改ざん、ねつ造による虚偽情報の流布」「情報更新の放置」「交通事業者への苦情など、レビュー・ションリスク」といった重大な危険性が指摘されてはいるものの、その対策は「事業者の不安を軽減させるための周知・広報」や「先行的な取組や実証実験」といった、具体性に欠ける精神論に終始している<sup>3</sup>。

バス事業者が直面するコストや技術的な負担という現実的な問題<sup>7</sup>も、「コスト低減の方策」という文脈にすり替えられ、オープンデータ化という前提そのものへの根本的な問い合わせは封じられた<sup>3</sup>。

象徴的だったのは、「GTFS-JPに関する検討会」第2回の議事要旨に見られるやり取りである<sup>25</sup>。日本バス協会の代表が、業界が「流れについていけなくなっている」「議論に応えていくパワーがない」と窮状を訴えたのに対し、伊藤委員は議論を国際連携やMaaS産業の育成といったマクロな視点へと展開し、行政による「デジュール化（義務化）」の必要性まで示唆した。事業者の悲痛な声は、あたかも進歩についていけない側の「理解不足」や「リソース不足」の問題であるかのように扱われ、議論の本流から効果的に逸らされた。このプロセスを経て、特定のグループにとって都合の良い結論が、あたかも専門家による客観的で中立的なコンセンサスであるかのように作り上げられていったのである。

## 第4章 ライセンスの武器化：CC BYはいかにして私的利益の道具となったか

政策議論を巧みに誘導した日本バス情報協会とその同調者たちが、最終的に制度の核心に埋め込んだ「時限爆弾」こそが、クリエイティブ・コモンズ・ライセンス（CCライセンス）の特定の利用形態である。一見すると「オープン性」や「自由な利用」を促す進歩的な選択に見えるこのライセンスは、現実には、リスクと責任の所在を意図的に曖昧にし、データ作成で利益を得る者たちを保護する巧妙な法的装置として機能している。

### 4.1 「オープン」という幻想：CC BYとCC0の解体

国土交通省がガイドラインで推奨するに至ったライセンスは、主に「CC BY（表示）」と「CC0（パブリック・ドメイン）」である<sup>26</sup>。これらのライセンスが持つ意味を正確に理解する必要がある。CC0は、著作権を完全に放棄し、誰でもいかなる目的でも自由に利用できることを意味する。CC BYは、原作者（この場合はデータ作成者）のクレジットを表示することさえすれば、改変、再配布、そして商用利用も含めて、あらゆる利用を許可するものである<sup>26</sup>。

ガイドラインでは、データの活用を妨げるとして「NC（非営利限定）」や「ND（改变禁止）」といった制約を設けるべきではないと明確に述べられている<sup>26</sup>。これは、オープンデータを活用した新たなビジネス、すなわちアプリケーション開発などによる商業的成功を最大限に促進するという明確な意図の表れである。この「誰でも自由に、商用でも使える」

という点が、推進派が語る「イノベーションの源泉」の正体であった。

## 第三幕：「オープン」という名の武器

### 「責任の空白地帯」はこうして作られる

CC BYライセンスと免責事項の組み合わせは、リスクを転嫁する巧妙な装置として機能した。

1

#### 国が推進

国交省が「CC BY」ライセンスでのデータ公開を強く推奨。

2

#### 事業者が提供

バス事業者はデータを提供するが、強力な「免責事項」で責任を放棄。

3

#### 開発者が利用

アプリ開発者は無償でデータを利用。正確性を保証する義務はない。

#### 結果：リスクは利用者へ

誤情報で利用者が不利益を被っても、誰も法的に責任を問われず、怒りの矛先はバス事業者に向かう。

### 4.2 業界からの警告：文書化された不正確なデータのリスク

この無制限な自由利用の推奨に対し、バス運行の現場を預かる日本バス協会（NBA）は、明確かつ深刻な警鐘を鳴らしていた。彼らは、GTFSデータが常に最新かつ正確であることを求められる性質を持つ一方で、「CCOやCC BYで無制限公開すると誤ったデータが恒久的に流通するリスクが高まる」と、その危険性を的確に指摘していた<sup>17</sup>。

この警告の核心は、データの「訂正不可能性」にある。一度CC BYライセンスで公開されたデータは、瞬く間にコピーされ、様々なアプリケーションやサービスに組み込まれていく。バス事業者がダイヤ改正を行ったとしても、その古いデータが保存された第三者のサーバーや個人のキャッシュから完全に消去することは事実上不可能である。結果として、誤った時刻表情報がゾンビのようにインターネット上を彷徨い続け、利用者の混乱を招き、事業者の信頼を永久に損ないかねない。このリスクは、推進派が語る「メリット」の裏側にある、極めて重大な「デメリット」であった。

### 4.3 責任の空白地帯：利益の私物化とリスクの社会化

このライセンス問題は、GTFSデータが公開されるポータルサイトで決まり文句のように記載される「免責事項」と組み合わせることで、その真の機能を発揮する。「本データの利用において、直接的または間接的に生じたあらゆる損害・損失について、当方は一切の責任を負

いかねます」<sup>21</sup> — この一文が、巧妙なリスク転嫁の仕組みを完成させる。

この「責任の空白地帯」がどのように機能するか、一連の流れを追ってみよう。

1. **データ作成の発注**：国の政策的圧力の下、経営資源の乏しい地方のバス事業者が、日本バス情報協会会員であるITコンサルタントに費用を支払ってGTFSデータ作成を委託する。
2. **ライセンスと免責**：作成されたデータは、国交省のガイドラインに従い「CC BY」ライセンスで公開される。同時に、公開サイトには「一切の責任を負わない」という免責条項が明記される。
3. **商業利用**：アプリケーション開発者が、この「オープン」なデータを無料で利用し、広告収入などを得る商業的な乗り換え案内アプリを開発・提供する。
4. **情報の陳腐化**：バス事業者がダイヤ改正を実施する。しかし、アプリ側がデータの更新を怠る、あるいは古いデータが別のサーバーに残存する。
5. **実害の発生**：利用者がそのアプリを信じてバス停に向かった結果、最終バスに乗り遅れるといった実害が発生する。
6. **責任の行方**：利用者の怒りの矛先は、アプリ開発者やデータ作成コンサルタントといった「見えない存在」ではなく、バスの車体に社名が書かれている「見える存在」、すなわちバス事業者に向かう。しかし、事業者は「データはオープンに提供した」と主張し、データ作成者とアプリ開発者は免責条項とライセンスを盾に責任を回避する。

結論として、このフレームワークは、利益を得る者（ITコンサルタント、アプリ開発者）から巧みに責任を剥奪し、そのリスクをすべて、公共サービスを担うバス事業者と、何も知らずに情報を信頼した一般利用者に押し付ける構造となっている。利益は私物化され、リスクは社会化される。これこそが、日本バス情報協会が推進したモデルの本質である。

CCライセンスの推奨は、イノベーション促進という「光」の側面と、「無責任な案内」という「影」の側面を併せ持つ。この政策が意図的に生み出した「責任の空白地帯」の構造を解き明かします。

### 「責任の空白地帯」はこうして作られる

1

国交省

イノベーション促進を名目にデータ公開を「推奨」。品質や結果の責任は負わない。

2

交通事業者

国の要請でデータを「提供」。ただし強力な免責事項で法的責任を放棄。

3

アプリ開発者

無償データを「利用」。正確性を保証する契約上の義務はない。

4

利用者(乗客)

誤情報で不利益を被っても、誰も責任を問はず、全リスクを「引き受ける」。

## 4.4 支配の偽善

この「オープン性」という大義名分が、いかに自己の利益のために使い分けられるかを示す、痛烈な実例が存在する。岡山県の下津井電鉄バスと宇野自動車が公開するGTFSデータの利用規約である。そこには驚くべき一文が記載されている。「※日本バス情報協会の会員に

によるクロール利用と資料作成利用、岡山県内の法人企業の無許可利用を禁じます。（事前に許可を得てください）」<sup>29</sup>。

これは、オープンデータの理念に対する完全な自己矛盾である。もしデータが真に「オープン」であるならば、特定の団体や企業の利用を名指しで禁止する理由はないはずだ。この規約は、彼らが目指しているのが、誰でも自由に使える真のオープンな環境ではなく、自分たちのコントロールが及ぶ、特定のプレイヤーにのみ有利な「管理されたエコシステム」の構築であることを露呈している。自分たちの商業的利益や縛張りが脅かされる可能性があると見るや、彼らは即座に「オープン」の仮面を脱ぎ捨て、厳格な「コントロール」へと舵を切る。この偽善こそが、彼らの掲げる大義の空虚さを何よりも雄弁に物語っている。

## 第5章 その後の顛末：欠陥システムの遺産と国際比較

日本バス情報協会が主導し、国交省がお墨付きを与えたオープンデータ推進の枠組みは、日本の公共交通情報システムに何をもたらしたのか。その結果は、推進派が約束した輝かしい未来とは程遠い、データ品質の劣化、維持管理コストの増大、そして新たな業者依存という、根深い問題の数々であった。この日本のモデルが唯一の選択肢ではなかったことは、海外の先進事例との比較によって一層明確になる。

### 5.1 問題の遺産：データ品質、維持管理、そしてコスト

推進の初期段階では、GTFSデータの「作成」そのものに焦点が当てられた。これは、日本バス情報協会会員であるコンサルタントやITベンダーが収益を上げる領域と完全に一致する。しかし、公共交通情報で真に重要なのは、一度きりの作成ではなく、ダイヤ改正や臨時運行などに追随するための、永続的で正確な「維持管理」である。この点について、日本のモデルは致命的な欠陥を抱えていた。

多くのバス事業者や地方自治体は、データ作成の初期費用を捻出することすら困難な状況にある<sup>7</sup>。ましてや、専門知識を要する継続的なデータ更新作業に、恒常に人員や予算を割く余裕はない<sup>31</sup>。その結果、全国各地で「作られたはいいが、更新されない」という「孤児データ（Orphan Data）」が散見されるようになった<sup>17</sup>。ダイヤ改正後も古い情報が放置され、利用者の混乱を招くという、日本バス協会が最も懸念した事態が現実のものとなったのである<sup>17</sup>。

さらに、データ作成を外部業者に「丸投げ」した結果、多くの問題が発生している。発注者側の仕様理解が不十分なために低品質なデータが納品されたり<sup>32</sup>、特定のベンダーが使用するツールに依存してしまい、契約終了後のデータ引き継ぎや更新が困難になる「ベンダーロックイン」に陥ったりする事例が全国で報告されている<sup>32</sup>。結局、この枠組みはバス事業者の負担を軽減するどころか、新たなコストと依存関係を生み出す結果となった。

## バス事業者が直面する4つの課題



### 技術的障壁

専門知識の不足、システム業者の無理解、高額な改修費用。



### 財務的負担

赤字経営の中、データ作成・保守の継続的なコストが重荷に。



### 品質管理

外部委託による低品質データのリスクと、検証の困難さ。



### 更新・保守

ダイヤ改正への追隨が困難で、データが放置されるケースが頻発。

## 5.2 対照的なモデル：ロンドン交通局（TfL）

日本のモデルが抱える問題は、オープンデータを進める上での「不可避な産みの苦しみ」ではない。それは、より責任あるアプローチを取らなかったことによる、意図された結果である。そのことを示す格好の比較対象が、ロンドン交通局（TfL）の事例だ。

TfLもまた、世界で最も先進的な公共交通オープンデータの提供者として知られている<sup>34</sup>。しかし、そのアプローチは日本のそれとは根本的に異なる。TfLは、データを無条件に野放図に公開するのではなく、品質と信頼性を確保するための「管理されたエコシステム」を構築した。

第一に、ライセンスが異なる。TfLは、英国の「オープンガバメントライセンス」を基本としつつも、TfLのブランドを保護し、公式サービスと誤認させないといった独自の条件を附加した、修正版のライセンスを採用している<sup>35</sup>。これにより、自由な利用を促進しつつも、提供者としての責任とブランド価値を維持している。

第二に、ガバナンスが機能している。TfLは、データを利用する開発者に登録を義務付け、その利用目的を把握している<sup>36</sup>。彼らは、データの品質基準を明確に示し<sup>34</sup>、データが常に最新の状態に保たれるよう、自らが責任主体としてエコシステム全体を管理している。データプライバシーに関しても、GDPR（一般データ保護規則）に準拠した厳格なガバナンス体制

を敷き、市民の権利を保護している<sup>37</sup>。

TfLの成功は、オープンデータ戦略が成功するためには、単にデータを公開するだけでは不十分であり、強力な中央ガバナンス、品質管理、そして明確な責任分担の枠組みが不可欠であることを示している。日本のモデルにおいてこれらの要素が欠如しているのは、単なる見落としではない。それは、データの長期的な完全性よりも、初期作成における商業的利益を優先した政策決定プロセスの、必然的な帰結なのである。

## 第四幕：残された問題

### 日本の現実

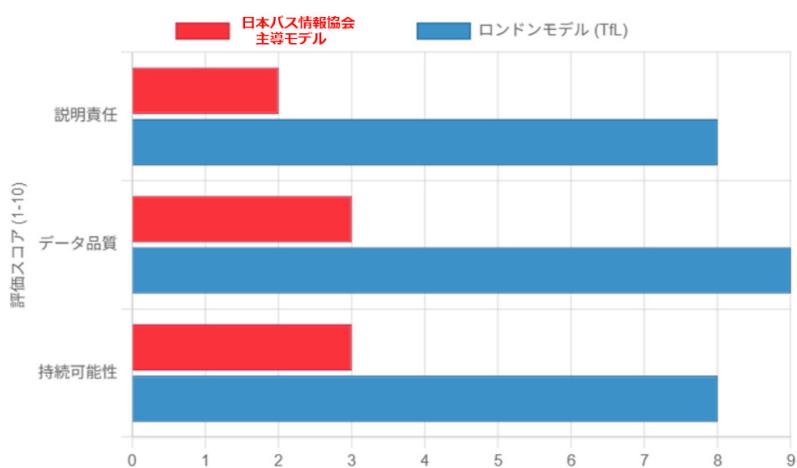
- ✖ **ガバナンス不在**：無秩序な公開で「孤児データ」が蔓延。
- ✖ **責任の欠如**：「責任の空白地帯」で利用者がリスクを負う。
- ✖ **持続可能性の軽視**：事業者の負担を増やし、新たな依存を生む。

### 海外の対照モデル：ロンドン交通局(TfL)

- ▽ **管理されたエコシステム**：開発者登録制で品質とブランドを保護。
- ▽ **明確な説明責任**：TfLが「管理者」として責任を負う。
- ▽ **持続可能性の重視**：長期的な視点でデータ基盤に投資。

## 国際比較：データガバナンス評価

日本のモデルは、責任あるデータ管理において国際標準から大きく逸脱している。



## 第6章 結論と断罪：計算された公共の信頼への裏切り

### 6.1 調査結果の統合

本報告書で提示した証拠は、一貫した物語を指し示している。それは、国の政策が、公益を装った私的利害によっていかに歪められていったかという物語である。その要点は以下の通りである。

- **危機に乘じたアジェンダ設定**：バス業界が存亡の危機にある中、日本バス情報協会とその中心人物は「デジタル化」という抗いがたい時流を利用し、自らの商業的利益に直結するオープンデータ化を、業界の救済策であるかのように偽装して推進した。
- **構造的な利益相反**：日本バス情報協会の代表理事が、学識者として、そして国の政策を決定する検討会の中心メンバーとして振る舞うという、明白かつ深刻な利益相反が放置され、むしろその影響力を最大化するために利用された。
- **意図的な政策誘導**：国交省の検討会は、委員構成の偏りと議題操作によって、バス運行事業者の正当な懸念（リスクとコスト）を軽視・周縁化し、ITベンダーに有利な結論へと計画的に誘導される場と化した。
- **ライセンスの武器化**：CC BYライセンスと免責条項の組み合わせは、「オープン性」の名の下に、データ作成で利益を得る者から責任を剥奪し、すべてのリスクをバス事業者と一般利用者に転嫁するための、巧妙な法的装置として機能した。
- **欠陥システムの構築**：その結果として生まれたのは、データの品質と持続可能性が保証されず、現場に新たなコストと依存関係を強いる、根本的に欠陥のあるシステムであった。

### 6.2 評決：進歩を装った規制の虜獲

以上の分析に基づき、本報告書は以下の結論を下す。一般社団法人日本バス情報協会が、その代表理事である伊藤昌毅氏の主導の下、日本の公共交通オープンデータ政策に対して行った一連の活動は、\*\*「規制の虜獲（Regulatory Capture）」\*\*の典型例である。

「規制の虜獲」とは、規制されるべき産業や特定の利益団体が、規制当局や政策決定プロセスに過大な影響力を行使し、結果として公共の利益ではなく、自らの利益に奉仕するような規制や政策を形成させる現象を指す。

日本バス情報協会は、学術的権威と業界ネットワークを巧みに利用し、国交省内の政策決定プロセスを事実上ハイジャックした。そして、自らの会員であるITベンダーの商業的利益を最大化することを唯一の目的として、国の政策を捻じ曲げた。これは、単なるロビー活動の成功ではない。公的な政策決定の場が、特定の私的利害団体の市場創出ツールとして私物化された、極めて悪質な事例である。

### 6.3 公共の利益に対する背信行為

本件における日本バス情報協会の「やり方」は、公共の利益に対する深刻な背信行為であり、断固として糾弾されなければならない。公共交通情報を求められる最も重要な価値は、何よりもまず\*\*「正確性」「信頼性」「安全性」\*\*である。利用者が安心してその情報を信

頼し、自らの移動を計画できることこそが、公共の利益の核心である。

日本バス情報協会が主導して構築した枠組みは、この最も重要な原則を根底から覆した。データの完全性よりも商業的な二次利用を優先し、責任の所在を意図的に霧散させることで、不正確な情報が流通するリスクを増大させた。これは、日々安全運行に心血を注ぐバス事業者と、そのサービスを頼りに生活する数多の利用者に対する、許しがたい裏切りである。進歩と革新の美名の下に行われたこの一連の行為は、その実、公共の信頼を食い物にする、計算された私益追求に他ならなかった。

## 最終幕：断罪

### 評決：規制の虜獲 (Regulatory Capture)

日本バス情報協会とその中心人物は、学術的権威と業界ネットワークを使い、国交省の政策決定プロセスを事実上乗っ取った。彼らは、公共交通の根幹である「信頼性」と「安全性」を犠牲にし、自らの商業的利益を最大化するために国の政策を捻じ曲げた。これは、公共の利益に対する深刻な背信行為である。

## 第7章 是正と改革のための勧告

この歪められた政策と、それがもたらした有害な結果を正し、真に公共の利益に資する公共交通情報基盤を再構築するため、以下の抜本的な改革を強く勧告する。

### 7.1 即時独立検証の実施

会計検査院や国会の特別委員会といった、政府から独立した機関による、国土交通省の「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」および「GTFS-JPに関する検討会」の運営実態に関する徹底的な調査を要求する。調査の焦点は、利益相反の程度、政策決定プロセスの妥当性、そして最終的な政策がもたらした結果の評価に置かれるべきである。

### 7.2 厳格な利益相反規則の施行

政府のすべての諮問委員会や検討会に対し、拘束力のある透明な利益相反ガイドラインを策定・施行することを求める。特に、委員会の勧告から直接的な商業的利益を得る可能性のある業界団体の指導的立場にある人物が、当該委員会の委員を兼任することを明確に禁止する規定を盛り込むべきである。

### 7.3 国家的なデータ品質検証・認証フレームワークの設立

GTFSデータの品質を検証し、認証するための国家的な機関を設立するか、既存の中立的な機関にその権限を付与することを提案する。この機関は、データ品質の自動チェックツールを開発・提供し<sup>38</sup>、一定の基準を満たしたデータに対して「品質認証マーク」を付与する制度を導入すべきである。これにより、事業者と利用者の双方が、データの信頼性を客観的に判断できるようになる。

### 7.4 ライセンスおよび責任モデルの再評価

CC BYライセンスの画一的な推奨を即時撤回し、ライセンスモデルを根本的に見直すことを勧告する。ロンドン交通局（TfL）の事例に倣い、品質基準の遵守や責任の所在を明確化する条件を付加した、より管理されたライセンスフレームワークへの移行を検討すべきである。不正確なデータに関する法的責任は、それを作成し、利益を得る主体（データ作成事業者や商用アプリ提供者）が負う原則を確立する必要がある。

### 7.5 バス運行事業者への直接支援

バス事業者が直面する根本的な課題、すなわち経営と技術リソースの危機<sup>5</sup>に対処するため、仲介コンサルタントを介さず、事業者自身が高品質なデータを継続的に作成・維持管理するための、直接的かつ的を絞った財政的・技術的支援策を講じるべきである。これにより、事業者自身の能力向上（キャパシティビルディング）を図り、外部への不健全な依存関係を断ち切ることができる。

## 引用文献

1. 情報化：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 - 國土交通省, 8月 2, 2025にアクセス、[https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/jouhouka/sosei\\_jouhouka\\_tk1\\_000008.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/jouhouka/sosei_jouhouka_tk1_000008.html)
2. 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 中間整理 平成 29 年 5 月, 8月 1, 2025にアクセス、<https://www.mlit.go.jp/common/001185944.pdf>
3. 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 「中間整理」概要①, 8月 2, 2025にアクセス、<https://www.mlit.go.jp/common/001185914.pdf>
4. 報道発表資料：公共交通分野における交通関連データのオープン化推進のためのルールづくりに向けた議論を行います  
～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」を開催します～ - 國土交通省, 8月 1, 2025にアクセス、[https://www.mlit.go.jp/report/press/joho01\\_hh\\_000051.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/joho01_hh_000051.html)
5. 【論文】バスの運転士不足問題と住民の足の確保 - 自治体研究社, 8月 1, 2025にアクセス、<https://www.jichiken.jp/article/0369/>
6. 団体旅行の推進を 貸し切りバス支援で国交相へ要望書 - 一般社団法人 日本自動車会議所, 8月 1, 2025にアクセス、<https://www.aba-j.or.jp/info/industry/13281/>
7. 公共交通部 井上佳国 - 標準的なバス情報フォーマット, 8月 1, 2025にアクセス、[https://www.gtfs.jp/blog/wp-content/uploads/2019/04/0420%E8%AA%AC%E6%98%8E%E8%B3%87%E6%96%99\\_0190420\\_%E3%82%B8%E3%83%A7%E3%83%AB%E3%83%80%E3%83%B3.pdf](https://www.gtfs.jp/blog/wp-content/uploads/2019/04/0420%E8%AA%AC%E6%98%8E%E8%B3%87%E6%96%99_0190420_%E3%82%B8%E3%83%A7%E3%83%AB%E3%83%80%E3%83%B3.pdf)
8. 標準的なバス情報フォーマット (GTFS-JP)の概要と活用方法 - 兵庫県, 8月 1, 2025にアクセス、[https://web.pref.hyogo.lg.jp/ks05/documents/20211102\\_morohoshi.pdf](https://web.pref.hyogo.lg.jp/ks05/documents/20211102_morohoshi.pdf)
9. 令和6年版「國土交通白書」を読み解く — 持続可能な社会の実現に向けた國土交通省の挑戦 — - 都市ネット, 8月 1, 2025にアクセス、<https://toshinet.jp/postings/%E4%BB%A4%E5%92%8C6%E5%B9%B4%E7%89%88%E3%80%8C%E5%9B%BD%E5%9C%9F%E4%BA%A4%E9%80%9A%E7%99%BD%E6%9B%B8%E3%80%8D%E3%82%92%E8%AA%AD%E3>

- %81%BF%E8%A7%A3%E3%81%8F%E3%80%80%E2%80%95%E6%8C%81%E7%B6%9A%E5%8F%AF/
- 10. オープンデータ - デジタル庁, 8月 1, 2025にアクセス、[https://www.digital.go.jp/resources/open\\_data](https://www.digital.go.jp/resources/open_data)
  - 11. 日本バス協会の概要 - NBA 公益社団法人 日本バス協会, 8月 1, 2025にアクセス、<https://www.bus.or.jp/about/outline/>
  - 12. NBA 公益社団法人 日本バス協会 - 2023年9月20日で日本のバスは120年を迎えました。日本バス協会はバスの公益性を広く啓発し、地域社会に貢献するために設立されました。会員と共に新たな事業に積極的に取り組んでい, 8月 1, 2025にアクセス、<https://www.bus.or.jp/>
  - 13. 一般社団法人日本バス情報協会 | 6010005032164 - gBizINFO, 8月 1, 2025にアクセス、<https://info.gbiz.go.jp/hojin/ichiran?hojinBango=6010005032164>
  - 14. 一般社団法人日本バス情報協会 | データの流通を促しバス事業の未来に貢献したい, 8月 1, 2025にアクセス、<https://www.busdata.or.jp/>
  - 15. 一般社団法人日本バス情報協会の設立と事業内容, 8月 1, 2025にアクセス、<https://www.busdata.or.jp/sample-page/>
  - 16. 会員一覧 - 一般社団法人日本バス情報協会, 8月 2, 2025にアクセス、<https://www.busdata.or.jp/%E4%BC%9A%E5%93%A1%E4%B8%80%E8%A6%A7/>
  - 17. 実際に起きたGTFSオープンデータ提供の問題事例集, 8月 1, 2025にアクセス、<https://gtfs-jp.org/GPT-o3-B/>
  - 18. 一般社団法人日本バス情報協会役員名簿 令和3年9月7日現在 代表理事 伊藤昌毅 東京大学 専, 8月 1, 2025にアクセス、<https://www.busdata.or.jp/wp-content/uploads/2022/02/yakuin20210907.pdf>
  - 19. 一般社団法人日本バス情報協会役員名簿, 8月 1, 2025にアクセス、<https://www.busdata.or.jp/wp-content/uploads/2023/05/yakuin20230518.pdf>
  - 20. 伊藤昌毅准教授 一交通×情報技術が、移動体験に革命を起こすー | focus | 教員紹介, 8月 2, 2025にアクセス、[https://www.i.u-tokyo.ac.jp/news/focus/ito\\_2022.shtml](https://www.i.u-tokyo.ac.jp/news/focus/ito_2022.shtml)
  - 21. 公共交通政策：GTFS-JPに関する検討会（令和2～3年度） - 國土 ..., 8月 2, 2025にアクセス、[https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_tk\\_000166.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000166.html)
  - 22. (別紙) 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 委員名簿, 8月 1, 2025にアクセス、<https://www.mlit.go.jp/common/001175855.pdf>
  - 23. (別紙) 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 委員名簿, 8月 1, 2025にアクセス、<https://www.mlit.go.jp/common/001239567.pdf>
  - 24. GTFS-JP/リアルタイムの意義と最新情勢 - 國土交通省, 8月 1, 2025にアクセス、<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001598050.pdf>
  - 25. 第2回 GTFS-JPに関する検討会議事要旨 日時 2021年6月24日(木 ..., 8月 2, 2025にアクセス、<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001417184.pdf>
  - 26. バス情報配信方法ガイドライン - GTFS.JP, 8月 2, 2025にアクセス、[https://www.gtfs.jp/developpers-guide/distribution\\_guidelines.html](https://www.gtfs.jp/developpers-guide/distribution_guidelines.html)
  - 27. 当別ふれあいバスのGTFSデータの公開について - 当別町公式ホームページ - 札幌至近の自然あふれるまち, 8月 1, 2025にアクセス、<https://www.town.tobetsu.hokkaido.jp/site/fureai-bus/33942.html>
  - 28. オープンデータ (GTFSデータ) - 松江市交通局, 8月 1, 2025にアクセス、<https://matsue-bus.jp/opendata>
  - 29. Dataset - 公共交通オープンデータセンター データカタログサイト, 8月 1, 2025にアクセス、<https://ckan.odpt.org/en/dataset>
  - 30. データセット - 公共交通オープンデータセンター データカタログサイト, 8月 2, 2025にアクセス、[https://ckan.odpt.org/dataset/?res\\_format=GTFS%2FGTFS-JP](https://ckan.odpt.org/dataset/?res_format=GTFS%2FGTFS-JP)
  - 31. データ整備の手引とFAQ - 國土交通省, 8月 1, 2025にアクセス、<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001367349.pdf>
  - 32. GTFSデータ整備 全国の事例や実状, 8月 1, 2025にアクセス、[https://busdata.or.jp/document/GTFS\\_20240709\\_02.pdf](https://busdata.or.jp/document/GTFS_20240709_02.pdf)
  - 33. GTFS-JP/リアルタイムの実務と整備事例, 8月 1, 2025にアクセス、<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001598052.pdf>
  - 34. TfL Open Data - Greater Manchester Combined Authority, 8月 1, 2025にアクセス、<https://greatermanchester-ca.gov.uk/media/3949/tfl-open-data.pdf>
  - 35. TRANSPORT FOR LONDON GET SET, GO! - Open Data's Impact, 8月 1, 2025にアクセス、<https://odimpact.org/files/case-studies-transport-for-london.pdf>
  - 36. United Kingdom's Transport for London - Open Data's Impact, 8月 1, 2025にアクセス、<https://odimpact.org/case-united-kingdoms-transport-for-london.html>
  - 37. Cities & Data Sharing – Part 1: London - The Data Economy Lab, 8月 1, 2025にアクセス、<https://thedataeconomylab.com/2020/09/10/cities-data-sharing-part-1-london/>
  - 38. 「標準的なバス情報フォーマット」データ整備の手引き - GTFS.JP, 8月 1, 2025にアクセス、<https://www.gtfs.jp/making-data.html>