

公共交通機関における新型インフルエンザ等対策に関する 調査研究(報告)

前総括主任研究官	長谷 知治
研究官	中尾 昭仁
前研究官	菊地 香織
前研究官	加藤 賢

1. はじめに

本調査研究では、新型インフルエンザ等対策特別措置法に基づく新型インフルエンザ等対策政府行動計画を踏まえ、新型インフルエンザ等発生時の公共交通機関における対応策の方向性について、「感染予防策」及び「混雑緩和策」の両面から調査検討を実施した。

「PRI Review」第51号¹では、本調査研究の背景と目的、調査研究の内容と進め方について報告したところである。

今般、本調査研究の結果を、報告書「国土交通政策研究第116号公共交通機関における新型インフルエンザ等対策に関する調査研究—公共交通機関における感染予防策に関する検討—²」にて取りまとめたので、その報告書の概要を本稿にて紹介する。

2. 要旨

本調査研究の概要は以下のとおりである。

- ・新型インフルエンザ等発生時における対応の検討状況につき、公共交通事業者、一般企業へアンケートを実施した。
- ・実際の路線のデータをもとに、感染ピーク時における想定ダイヤを設定し、その混雑状況についてシミュレーションを実施した。
- ・学識経験者（交通工学、公衆衛生学、事業継続・危機管理専門家）、旅客鉄道及びバス事業者、当省関係部局等から構成する検討会を開催し、感染予防策及び混雑緩和策について、アンケート結果及びシミュレーション結果を踏まえた検討を実施した。

以上により、新型インフルエンザ等発生時の公共交通機関における対応策の方向性について整理を行った結果は以下の通りである。

¹ 国土交通省 国土交通政策研究所「PRI Review 第51号」
http://www.mlit.go.jp/pri/kikanshi/pdf/pri_review_51.pdf

² 国土交通省 国土交通政策研究所 国土交通政策研究第116号「公共交通機関における新型インフルエンザ等対策に関する調査研究—公共交通機関における感染予防策に関する検討—」
<http://www.mlit.go.jp/pri/houkoku/gaiyou/pdf/kkk116.pdf>

【感染予防策】

- ・咳エチケットの呼びかけは、新型インフルエンザ等発生時のみならず平常時においても実施すべき対策である。特に咳症状のある利用者にマスクの着用を呼びかけることが適当である。その上で、新型インフルエンザ等が実際に発生した場合の咳エチケットの呼びかけについては、感染の状況、車両等の混雑の状況、マスクの供給状況、地域の特性等を十分考慮し、呼びかけの方法、内容等を工夫することが望ましい。
- ・車両等の消毒は、頻繁に実施できるものではなく、その感染予防効果も不明であることから、現段階では優先順位の高い対策ではなく、各事業者の判断により可能な限り可能な範囲で実施する対策とする程度が適当である。

【混雑緩和策】

- ・新型インフルエンザ等の感染拡大に伴い、朝の通勤時間帯には乗車できない利用者が駅に溢れる状況が数時間に及ぶ可能性がある。社会機能を維持するためにも、公共交通事業者は円滑な輸送を可能な限り確保するための具体的な運行計画の検討を進めることが必要である。
- ・一般企業においても、新型インフルエンザ等の感染拡大に伴い、従業員の通常どおりの出勤が困難になることも想定し、出勤体制、勤務体制の検討が必要である。

3. 公共交通事業者、一般企業へのアンケート

3.1 公共交通機関における感染予防策

公共交通機関における感染予防策に関して、公共交通事業者（25 鉄道事業者、23 バス事業者、計 48 公共交通事業者）に対してアンケートを実施した結果の概要は以下の通りである。

(1) 咳エチケット、マスク着用への協力要請

新型インフルエンザ等が流行している時期（以下、感染期という）において、利用者へのマスク着用、咳エチケットの呼びかけをポスター掲示により実施可能な公共交通事業者は 30 事業者、車内放送・駅構内放送により実施可能な公共交通事業者は 25 事業者であった。平時においては、政府や自治体が呼びかけることで 46 事業者が実施可能としている。

(2) 感染期における利用者に対するマスクの提供等

利用者へ有償・無償を問わずマスクを提供する公共交通事業者はなく、発熱症状の認められる利用者に対して、政府からの供給がなくても無償でマスクを提供する公共交通事業者は 2 事業者であった。

(3) 症状のある者の利用抑制

感染期において、発熱症状のある利用者に対する自宅待機等を呼びかける公共交通事業者は

5 事業者であり、政府や自治体が要請することで放送によって呼びかけを実施可能とする公共交通事業者は 39 事業者であった。

(4) 車両、駅施設等の消毒の実施

感染期において車内や駅施設等の消毒を実施とした公共交通事業者は 12 事業者であった。仮に感染期において車内や駅施設等の消毒を実施することとした場合、消毒実施箇所を利用者の手指が多く触れる場所に限定しても、消毒実施頻度は 1 日 1 回程度以下が想定されている。

(5) 手洗い実施の呼びかけ

感染期における下車後の手洗い実施の呼びかけを実施可能としている公共交通事業者は 4 事業者であった。

(6) 手指消毒薬の提供

感染期において、利用者に対し駅及びバスターミナルにおいて手指消毒薬の提供を実施した公共交通事業者は 2 事業者であった。

3.2 新型インフルエンザ等の流行のピーク時における運行計画

(1) 結果の概要

新型インフルエンザ等の流行のピーク時の運行計画について、公共交通事業者へのアンケート結果の概要は以下の通りである。

1) 鉄道事業者

朝ラッシュ時の運行本数を、概ね通常時の 2～5 割程度に抑える運行計画を検討している鉄道事業者が多い。

2) バス事業者

バス路線については、減便するが全路線を運行するバス事業者が多い。

(2) 公共交通事業者の運行計画について

以下では、公共交通事業者からのアンケート結果を示す。

1) 鉄道事業者(回答事業者数 25 事業者)

① 流行のピーク時における朝ラッシュ時の運行本数(回答 17 事業者)

流行のピーク時(最大 40%程度が欠勤する状況)の朝ラッシュ時の運行本数を、平時の 2～5 割と回答した路線が半数以上(12 路線)を占める。

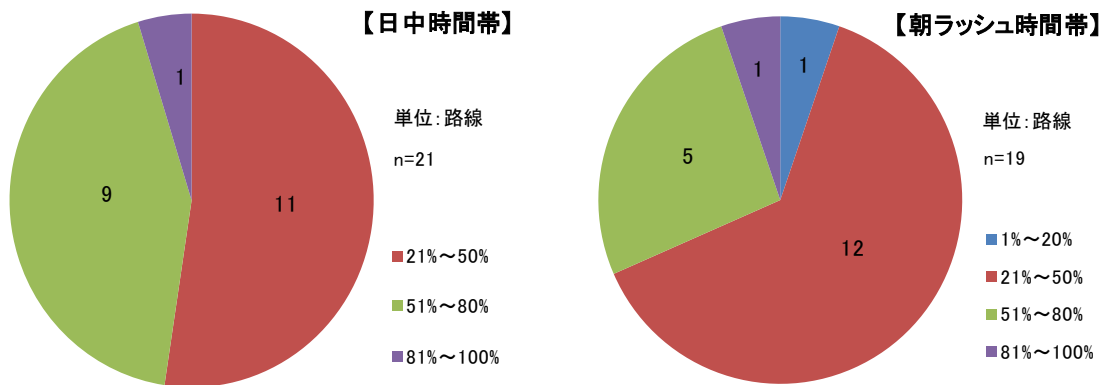


図 1 平時と比較した流行のピーク時の運行本数の割合(鉄道事業者)

② 平日ダイヤを維持可能な乗務員の欠勤率(回答 20 事業者)

乗務員の欠勤率が1割程度となったとき、平日ダイヤを維持できない鉄道事業者は半数以上(13 事業者)を占める。

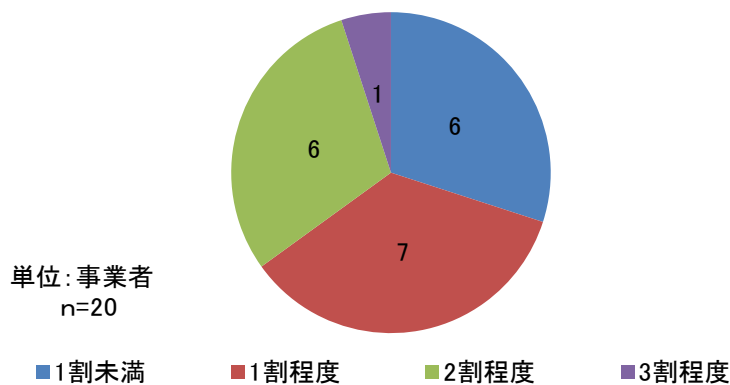


図 2 平日ダイヤを維持可能な乗務員の欠勤率(鉄道事業者)

③ 列車を増発するための課題(回答 23 事業者、複数回答可)

列車を増発するための課題として「乗務員の勤務時間 (16 事業者)」や「運行の安全確保 (運行指令) (11 事業者)」を挙げた鉄道事業者が多い。その他の回答としては、「要員・乗務員・社員の確保 (8 事業者)」、「相互直通運転の調整 (1 事業者)」、「未検討 (2 事業者)」となっている。

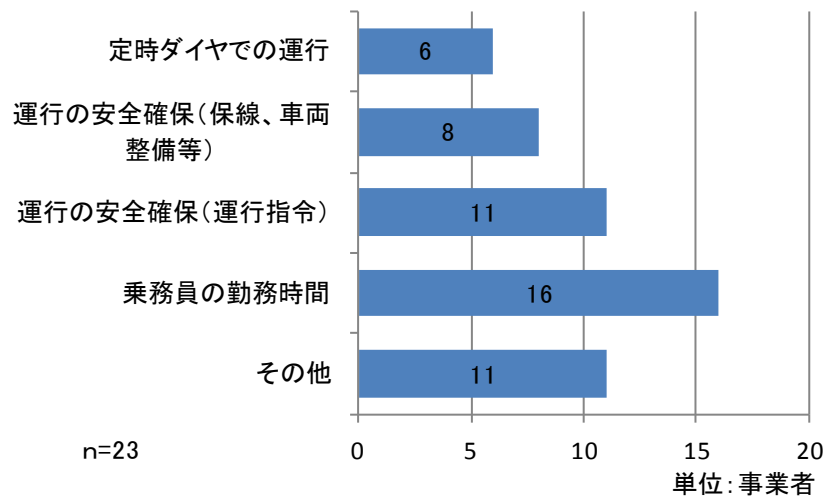


図 3 列車を増発するための課題(鉄道事業者)

2) バス事業者(回答事業者数 23 事業者)

① 流行のピーク時における朝ラッシュ時の運行本数(回答 3 事業者)

流行のピーク時の朝ラッシュ時の減便率を検討しているバス事業者は少なく、「乗務員の欠勤率が 40%の場合、運行は 0%」、「全従業員の 1 割がり患した恐れがある場合、運行は通常の 33%」、「乗務員の出勤率が 34%の場合、運行は通常の 50%」との回答が 1 事業者ずつあった。

② 平日ダイヤを維持可能な乗務員の欠勤率(回答 19 事業者)

乗務員の欠勤率が 1 割程度となった場合に、平日ダイヤを維持できないバス事業者は半数以上 (14 事業者) を占める。

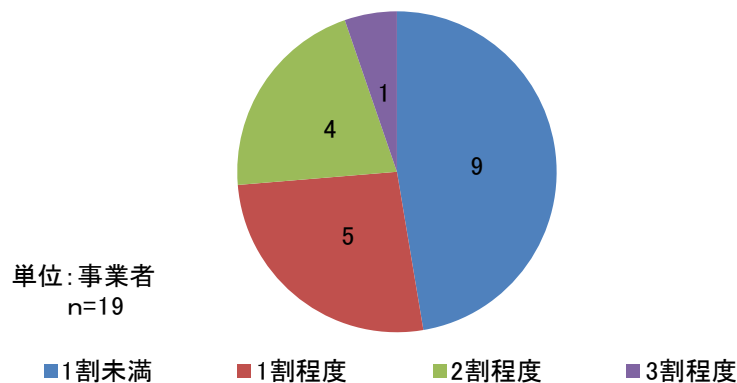


図 4 平日ダイヤを維持可能な乗務員の欠勤率(バス事業者)

③ バスを増発するための課題(回答 22 事業者、複数回答可)

バスを増発するための課題として「乗務員の勤務時間 (20 事業者)」や「運行の安全確保 (運

行指令) (12 事業者)」を挙げたバス事業者が多い。その他の回答としては、「乗務員・要員の確保 (3 事業者)」、「職員の欠勤状況 (1 事業者)」、「路線が多い (1 事業者)」となっている。

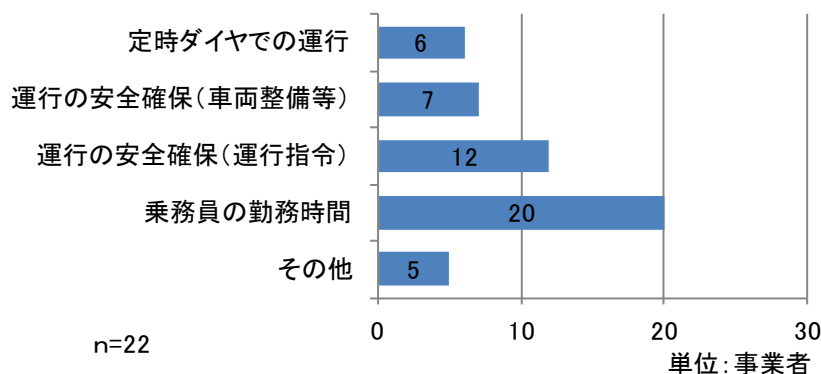


図 5 バスを増発するための課題(バス事業者)

3.3 新型インフルエンザ等の流行のピーク時における混雑への対策

新型インフルエンザ等の流行のピーク時における対応の検討状況を把握するため、都内企業アンケートを以下の通り実施した。

第 1 回：都内企業のうち、全国の従業員数 100 人以上の企業を対象 (回答企業数：96 社)

第 2 回：都内企業のうち、東京 23 区内における従業員数 300 人以上の企業を対象

(回答企業数：153 社)

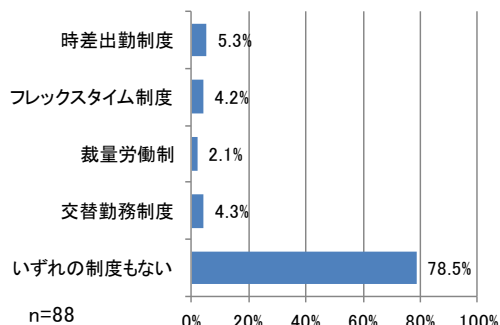
アンケート調査結果の概要は以下の通りである。

① 平時における時差出勤等の実施状況(第 1 回のみ複数回答可)

第 1 回では、有効回答 88 社のうち、「いずれの制度もない」と回答した企業が 78%と多い。

第 2 回では、有効回答 151 社のうち、「時差出勤」を実施している企業が 26%となっており、第 1 回に比べて多くなっている。

(第 1 回)



(第 2 回)

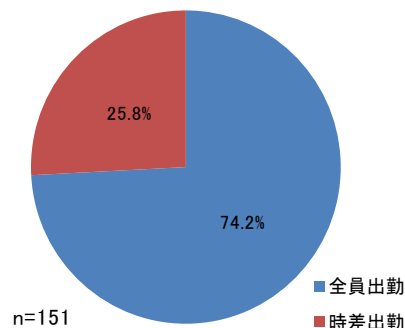


図 6 平時における時差出勤等の実施状況

② 流行のピーク時における時差出勤制度等の計画

第1回では、通常時に時差出勤制度を実施している企業（8社）の中で、流行のピーク時に特有の時差出勤制度を有している企業はない。

平時と同様の時差出勤制度がある：8社

新たな体制の時差出勤制度がある：0社

第2回では、流行のピーク時に通常時とは別に始業時間を設定している企業が4社あり、最大で3時間の変更を考えていた。

③ 流行のピーク時における鉄道やバスの混雑の想定

流行のピーク時において、鉄道やバスが混雑することをあらかじめ想定している企業は半数に満たない。第1回、第2回ともほぼ同じ傾向である（有効回答 第1回：90社、第2回：152社）。

想定している： 第1回：42.2%、第2回：28.9%

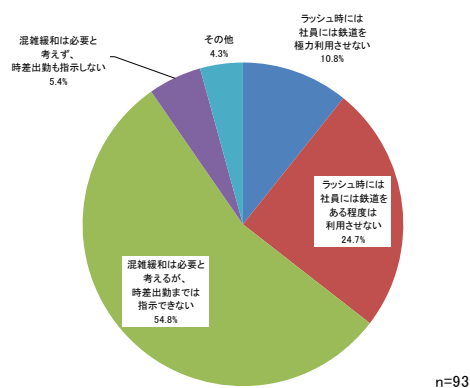
想定していない： 第1回：57.8%、第2回：71.1%

④ 流行のピーク時における混雑緩和への協力

第1回では、有効回答93社のうち、「混雑緩和は必要と考えるが、時差出勤までは指示できない」と回答した企業が半数を上回り55%であった。

第2回では、有効回答153社のうち、対策を検討していない企業は34%にとどまり、時差出勤、在宅勤務等が検討されている。

（第1回）



（第2回）

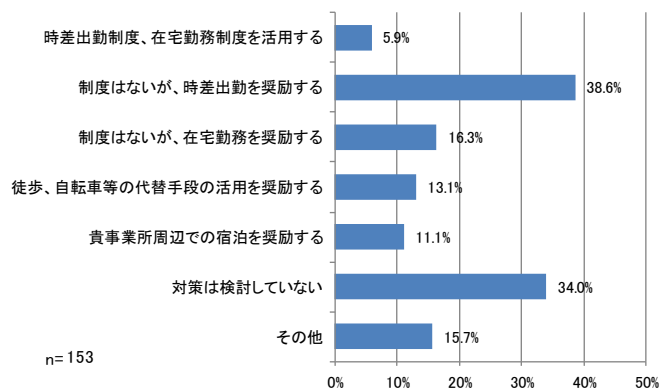


図7 混雑緩和への協力に対する姿勢

⑤ 流行のピーク時における在宅勤務制度の有無

流行のピーク時において在宅勤務制度のある企業は、第1回では2%、第2回では3%と少ない。（有効回答 第1回：94社、第2回：153社）

在宅勤務制度はない： 第1回：97.9%、第2回：96.7%

在宅勤務制度がある： 第1回：2.1%、第2回：3.3%

4. シミュレーションによる新型インフルエンザ等の流行のピーク時の鉄道における混雑問題の把握

(1) シミュレーションの目的

- ①流行のピーク時における鉄道事業者の従業員の欠勤により、鉄道の輸送力が低下した場合、朝ラッシュ時の車両内混雑や駅での積み残しがどの程度になるかを把握する。
- ②その結果をもとに、出勤抑制や時差出勤がどの程度実施されれば、混雑状況を一定程度に抑えられるかを把握する。

(2) 前提条件

1) モデル路線

実在する郊外から都市部に伸びる路線とする。

2) 鉄道利用者数【政府の想定】

政府想定に基づき、平時の6割の利用者数となるケースを想定する。

3) 輸送力【国土交通省の想定】

時間帯を問わず、一律10分間隔（6本/時間）と想定する^{3,4}。

4) 車両内混雑率【国土交通省の想定】

車両内混雑率の上限は250%⁵と想定する。

（250%を超える場合は駅で積み残しが発生すると想定する。）

(3) シミュレーションの内容

平成22年大都市交通センサスの調査結果をもとに、駅間移動人数が政府想定（平時の6割⁶の利用者数）になるものと想定し、駅間移動人数から各駅間断面交通量を算出して輸送力（1列車定員）×運行本数（6本/時）で除して混雑率を算出する。混雑率が250%を超えないよう、乗り切れない旅客は積み残し人数として次の時間帯の駅間移動人数に計上する。この計算を繰り返し、駅間混雑率が250%である状態がどの程度継続するか、また各駅でどの程度積み残し人数が生じるかを把握する。

³ 平時の鉄道の日中の運行間隔が平均して約5分であることから、人員や車両の都合により運行本数が5割減になるものとして想定した（朝ラッシュ時の増発は想定しない）。

⁴ 平時の朝ラッシュ1時間において、民鉄線や地下鉄線では30本程度の列車が運行されていることから、この想定は、朝ラッシュ時においては、平時の2割程度の輸送力となっている。

⁵ 車両内混雑率250%とは、列車が揺れるたびに、体が斜めになって身動きができない状況（手も動かせない状況のことである）。〈参考：日本民営鉄道協会鉄道用語辞典〉

⁶ 通勤需要を抑制することにより、利用者数が平時の5割、4割、3割となった場合についても、同様に計算を行う。

(4) シミュレーション結果

① 車両内混雑や駅での積み残し人数

政府の想定（平時の6割の利用者数）では、車両内や駅施設等において、朝ラッシュ時に平時を大きく超える混雑が発生する結果となった。シミュレーション結果の概要は以下の通りである。

- 特定の駅間では、最大で約4時間半にわたり混雑率が250%の状態が続いた。
- 特定の駅間では、積み残し人数が1,000人（最大で約8,300人）を超える駅が多数発生した。

② 利用者数の抑制を行ったケース

朝ラッシュ時における各駅での積み残し人数を大幅に低下させるには、利用者数を平時の4割程度まで抑制する必要があるという結果となった。シミュレーション結果の概要を次の表に示す。

表 1 特定の駅間において車両内混雑率が250%となる時間長

利用者数	250%となる時間長	時間帯
平時の6割	3時間半	7:00～10:29
平時の5割	2時間	7:30～9:29
平時の4割	30分	8:00～8:29
平時の3割	発生しない	

表 2 特定の駅における最大積み残し人数

利用者数	最大積み残し人数	時間帯
平時の6割	4,152人	9:00～9:29
平時の5割	2,045人	8:30～8:59
平時の4割	498人	8:00～8:29
平時の3割	発生しない	

5. 公共交通機関における対応策の方向性

公共交通機関における新型インフルエンザ等の感染予防策の方向性について、検討会における議論を踏まえ、以下のとおりまとめた。

5.1 感染予防策

(1) 咳エチケットの呼びかけ

咳エチケットは、平時においても推奨されるべき対策である。人の行動変容は困難であるこ

とから、有事に備えて、平時より咳エチケットを啓発することが公衆衛生上大事である。

また、公共交通事業者の多くが、感染期には咳エチケットの呼びかけを車内放送や駅構内放送、ポスター掲示等により実施することは可能であるとしているほか、平時においても政府や自治体からの呼びかけがあれば実施可能と回答している。

こうしたことから、咳エチケットについては、公共交通事業者において、感染期のみならず平時の段階から、例えば季節性インフルエンザの流行期を中心に、車内放送や駅構内放送やポスター掲示等を活用した呼びかけを図っていくことが適当である。

そして、実際に新型インフルエンザ等が発生した際には、呼びかけを強化するとともに、感染の状況、車両内等の混雑の状況、マスクの供給の状況、地域の特性等を考慮して、呼びかけの方法、内容を工夫することが必要である。

(2) 不織布製マスクの着用

不織布製マスクを着用することで、ある程度飛沫は捕捉されることから、咳（くしゃみを含む。以下同じ。）症状がある人がマスクを着用することは飛沫感染予防に効果があると考えられる。感染していても発熱等の症状が出ない場合もあるので、咳症状がある人については、発熱がなくとも、公共交通機関を利用する際にはマスクを着用することが望ましい。咳症状がある人が車内等でマスクを着用することは、利用者同士のトラブルを防止する効果も期待される。

一方、マスクを着用することにより飛沫を完全に吸い込まないようにすることはできず、感染していない人がマスクを着用することによる感染予防効果については十分な根拠がない。また、公共交通機関を利用するすべての人にマスクの着用を求めた場合、それを確保するために駅等におけるマスクの配布を求められる可能性があるが、これは要員の確保やコストの観点等を勘案すると現実的に困難であるうえ、マスクの供給が不足し、公共交通以外の分野も含めて必要な人にいき渡らなくなるおそれがある。更に、検討会においては、マスクの供給に制約がある中で、利用者全員にマスクの着用を求めてしまうと、マスクの着用をしていない人が乗車した場合に利用者同士の車内トラブルを誘発することになるのではないかという意見もあった。このほか、混雑率が 250%程度の状況においては、マスクという手段以外では咳エチケットの履行が困難となることも想定しておくべきではないか、という意見もあったところである。

こうしたことから、公共交通機関を利用する際のマスクの着用については、社会全体の問題として考える必要があるが、現段階で、マスクの供給に限界があると考えられる中でとるべき対策としては、公共交通事業者や政府・自治体が、咳エチケットの呼びかけと併せて、特に、咳が出るときはマスクを着用してください等の呼びかけをすることが適当と考えられる。

なお、この呼びかけについても、上記(1)で述べたように、感染の状況、車両内等の混雑の状況、マスクの供給状況、地域の特性等を十分考慮し、呼びかけの方法、内容等を工夫することが望ましい。例えば、マスクの供給が問題ない状況であって、混雑が激しく、車内トラブ

ルが多発している状況では、トラブル対策の観点からもマスクの着用を重点的に呼びかけるといったことが挙げられる。

併せて、咳症状がある人のマスク着用を促進するため、公共交通事業者においては、保管場所の問題等はあるものの、可能な限り売店での販売を行うこと等により、咳症状がある利用者のマスク着用が推進されるよう努めることが望ましい。

(3) 感染者、症状のある者の利用抑制

感染源がなければ感染は発生しないことから、感染期において、感染者、症状のある者の公共交通機関の利用を抑制することは、一般的には、公共交通機関における感染予防のために一定の効果はあると考えられる。しかし、公共交通機関の利用抑制は企業活動や市民生活を抑制することにもなり、社会的影響が大きいことに加え、公共交通機関を利用する人の中から感染者、症状のある者を特定することは、現実的には難しい。また、現在のところ、症状のある者の公共交通機関の利用を抑制することでその地域における流行をどの程度抑制できるかも不明である。こうしたことから、現段階においては、感染予防上の効果を根拠に一定の旅客に公共交通機関の利用をしないよう強制力のある対策を行うこととすることは困難である。

従って、現段階において考えられる公共交通機関においてとるべき対策としては、新型インフルエンザ等対策ガイドラインに記載のある、インフルエンザの症状（発熱）のある方については公共交通機関の利用を御遠慮いただくよう放送、ポスター等で呼びかけを行う程度ではないかと考えられる。

なお、呼びかけの実施に当たっては、医療体制⁷や社会全体の動きに十分留意しなければならない。

このほか、同ガイドラインの「Ⅷ 事業者・職場における新型インフルエンザ等対策ガイドライン」において、企業は「38度以上の発熱、咳、全身倦怠感等の症状があれば出勤しないこと」を従業員に対し注意喚起を行うよう記載されているところ、各企業においても、従業員に対し、同ガイドラインに沿った対応を求めていくことが必要であるため、行政から各企業に対し呼びかけを行うことも求められる。

(4) 車両、駅施設等の消毒の実施

接触感染予防の観点から、公共交通事業者において、鉄道・バスの車内や駅施設等を消毒することについては、その感染予防効果について現段階でははっきりした根拠が存在しない。一方で、車内や駅施設等を消毒するためには多くの要員が必要であり、消毒を行う場所を限定し

⁷ 医療体制に関するガイドラインにおいては、インフルエンザ等症状の患者を集約して診療する可能性について言及されているところ、こうした状況では、症状がある者が診療を受けるために公共交通機関を利用することがやむを得ない場合もあるのではないかと考えられる。こうした場合においても症状のある者の公共交通機関利用を控えるよう呼びかけるべきかどうかについては慎重な検討を要する。

たととしても1日1回程度実施することが限界であると考えられるところ、それによりどの程度感染予防効果があるかも不明である。

こうしたことから、人的資源の配分の観点等も考慮し、現段階では、車内や駅施設等の消毒については優先順位の高い対策ではなく、各事業者の判断により可能な範囲で行う対策と位置づけるにとどめることが適当と考えられる。

(5) 手洗い、手指の消毒(消毒薬の提供)

手洗いや手指の消毒は、基本的な感染予防策であり、推奨される対策である。不特定多数の集まる場から出た際に手洗いを行うことは、理にかなっている。

一方で、公共交通機関においては、駅等において手洗いができる場所は限られるため、公共交通事業者の管理する施設内で全ての利用者が手を洗うこととするのは困難であると思われる。公共交通事業者へのアンケート調査においても、下車後の手洗い実施を呼びかけ可能と回答した公共交通事業者は少数であった。

また、手指消毒薬を駅等に配置することについても、実施コスト、配置場所の問題、消毒薬の備蓄・供給の問題等から、手洗い同様、公共交通事業者の管理する施設内で、全ての利用者に手指消毒薬を利用できる環境を整えるのは困難と言える。

上記を踏まえると、手洗い、手指の消毒について、現段階で考えられる公共交通において行うべき対策としては、公共交通事業者や政府・自治体等から、咳エチケットの呼びかけにあわせて、公共交通機関利用の前後には自宅や職場等においてこまめに手洗いを行うよう、一般的に呼びかける、といったことになるのではないかと考えられる。

5.2 車両内等の混雑の緩和策

新型インフルエンザ等の流行のピーク時における公共交通機関の運行本数については、従業員の出勤が6割程度となる(4割が欠勤する)場合には、平時の5割程度という説明がなされてきたところである。

ただし、5割の運行といっても、朝ラッシュ時において平時の同時間帯の半分の本数が運行されるのか、朝ラッシュ時においては平時の同時間帯の本数の半分を下回るものの、1日を通算すると全体の本数の半分が運行されるということなのか、あるいは終日にわたって昼間の本数の半分の運行するのかなど、具体的な運行については公共交通事業者により見解が異なっている状況であることが、公共交通事業者へのアンケート調査から明らかとなった。

流行のピーク時においては、乗務員だけでなく車両の保守に関する人員等も減少することが予想される。こうした中で、最低限の輸送を確保していくために、1日に運用する車両数を減らして対応していくことも一つの方策として考えられるが、このような運行方法をとった場合には、朝ラッシュ時には平時を大きく下回る運行本数しか確保できないことも十分想定される場所である。

「4. シミュレーションによる新型インフルエンザ等の流行のピーク時の鉄道における混雑問題の把握」において述べたように、仮に朝ラッシュ時も含めて終日、日中の半分程度の本数で運行することとした場合の車両内の混雑や駅の積み残しについてのシミュレーションを、実在する郊外から都市部に延びる路線をモデルに実施したところ、相当な混雑や駅での積み残しが長時間発生する、という結果となり、これは他線においても、仮にそうした運行本数となる事態となれば、同様の結果となることが十分想定される場所である。このような事態となれば、車両内や駅施設等での大きな混乱やトラブルが起こることも想定され、各企業において事業継続に必要な従業員の出勤に大きな影響が発生し、その結果社会機能の維持に影響を及ぼすおそれもある。

車両内等の混雑を緩和することが、感染拡大防止にどの程度効果があるかについての医学的根拠は、はっきりしたものがなく、現時点では不明であるため、感染拡大防止という観点から車両内等の混雑の緩和策のための措置を強く求めることは現段階では難しい状況であると考えられるが、いずれにせよ、上記シミュレーションの状況を踏まえれば、混雑そのものから生ずる事態について適切な対処を図り、社会機能の維持を図ることが必要であると考えられる。こうしたことから、以下の2点について対応していくことが必要であると考えられる。

(1) 公共交通機関における円滑な輸送の確保に向けた検討

各公共交通事業者においては、特に新型インフルエンザ等の流行のピーク時における円滑な輸送を可能な限り確保することが求められる。このため、運行の在り方について、路線ごとに公共交通事業者間での連携を図り、具体的な運行計画の検討を進めることが必要である。

(2) 車両内の混雑の緩和にむけた企業・組織・団体等に対する呼びかけ

新型インフルエンザ等発生時に、今回のシミュレーションのような状況が発生する可能性も否定できないことを踏まえると、利用者側においても、特に通勤で公共交通機関を利用する企業において、新型インフルエンザ等が発生し、公共交通機関の輸送力が低下する場合には、通勤時間帯の需要を大幅に抑制することが必要である。

現在のところ、都内企業に実施したアンケート結果からみても、時差通勤の実施を考えている企業の割合、想定している時差通勤の時差の大きさ、在宅勤務の実施を考えている企業の割合いずれをとっても、十分な対策が取られているとはいえない状況である。このため、各企業においては、特に新型インフルエンザ等の流行のピーク時において従業員の通勤に支障が生じうることを十分考慮し、自らの事業継続のための対策という観点から、通常の時差出勤のみならず、休日シフト、夜間シフト、在宅勤務、テレワーク、特別休暇等の実施により車両内の混雑緩和に協力していただく必要がある。そして、新型インフルエンザ等対策ガイドラインにおいて、「まん延を防止する観点から、継続する重要業務を絞り込むとともに、可能な範囲で業務の縮小・休止や、在宅勤務等人との接触を減ずる方策の実施を検討することが望まれる」と

記載されているところ、その主旨をふまえた事業継続計画等の適切な検討が行われるようにしていく必要がある。

さらに、こうした検討が適切に行われるよう、企業・組織・団体等に対して、今回の調査結果等を活用し、働きかけを行うことが必要である。この働きかけについては、国土交通省はもちろんのことであるが、他省庁も含めて政府全体で取り組む必要があると考えられる。

5.3 今後の課題

(1) 更なる検討の必要性について

上記は、現段階において明らかになっている公衆衛生上のエビデンスや、公共交通事業者の見解等も踏まえ、公共交通機関における新型インフルエンザ等対策に関する当検討会の見解をまとめたものであるが、公共交通機関における新型インフルエンザ等への対応は、当然ながら社会全体の対応と整合がとれたものである必要があり、感染の状況、車両内等の混雑の状況、マスクの供給状況、地域の特性等についても十分考慮したものでなければならない。

特に、本検討会における検討は、新型インフルエンザ等発生の際、公共交通機関は、国民生活及び国民経済の安定の確保のために、可能な限りの運行を行うことが求められるという前提で行われており、仮に社会全体として、国民生活等の安定よりも感染の拡大の防止のための対策がより求められる状況あるいは考え方となるのであれば、公共交通機関においてとるべき対策も違ってくると考えられる。

こうしたことから、今後、公共交通機関における対応については、社会全体の対応についての検討が行われる中で、更に検討をされていくことが望ましい。

(2) 利用者等への呼びかけについて

感染予防策等に関する公共交通機関の利用者への呼びかけの実施に当たっては、より利用者の協力を得られやすくするため、公共交通事業者から行うだけでなく、政府や地方自治体による国民への呼びかけが併せて行われることが望ましく、こうした行政の動きとの連携も十分図っていくことが望ましい。

(3) 企業・組織・団体等における実際の検討について

車両内等の混雑の緩和策の各企業における検討については、一般的な働きかけも重要であるが、個別の企業で適切な検討が行われるようにするためには、企業の担当者が必要な情報を得られる場を確保していくことも重要である。例えば企業・組織・団体等において情報提供の場を設けていただき、関心のある企業に参加いただくこと等も挙げられる。さらに、検討会の各委員においても、必要に応じ、それぞれの知見を活かして企業における検討を支援することも考えられる。