

# 新型インフルエンザ・パンデミック対策としての 都市交通輸送人員抑制策の有効性の検討 及び実施シミュレーションに関する 調査研究について

国土交通省 国土交通政策研究所

## 課題設定(背景)

### 新型インフルエンザの発生

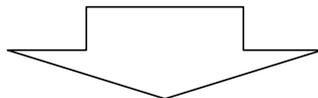
感染の拡大を抑止しつつ **最低限の  
社会経済活動を維持**していくことが必要

高度な都市鉄道ネットワークに支えられた  
首都圏の鉄道輸送をどうするか？

東京都23区には平日500万人が鉄道により流入  
他方、通勤ラッシュ時は特に乗客同士の接触の  
機会が多いので、感染拡大の温床のおそれ

飛沫感染防止のため、各乗客間に1~2mの間隔を確保

しかし、鉄道会社は乗車制限をすることができない



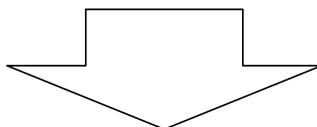
社会全体として不要不急の外出自粛や  
企業等の事業活動の絞込と自主的な通勤対策

都市経済活動の縮小に  
対応した企業活動

- ・ 鉄道輸送人員抑制により、都心流入昼間人口が縮小
- ・ 夜間人口の縮小も見込まれる

自主的な通勤対策

- ・ 時差通勤
- ・ 在宅勤務等



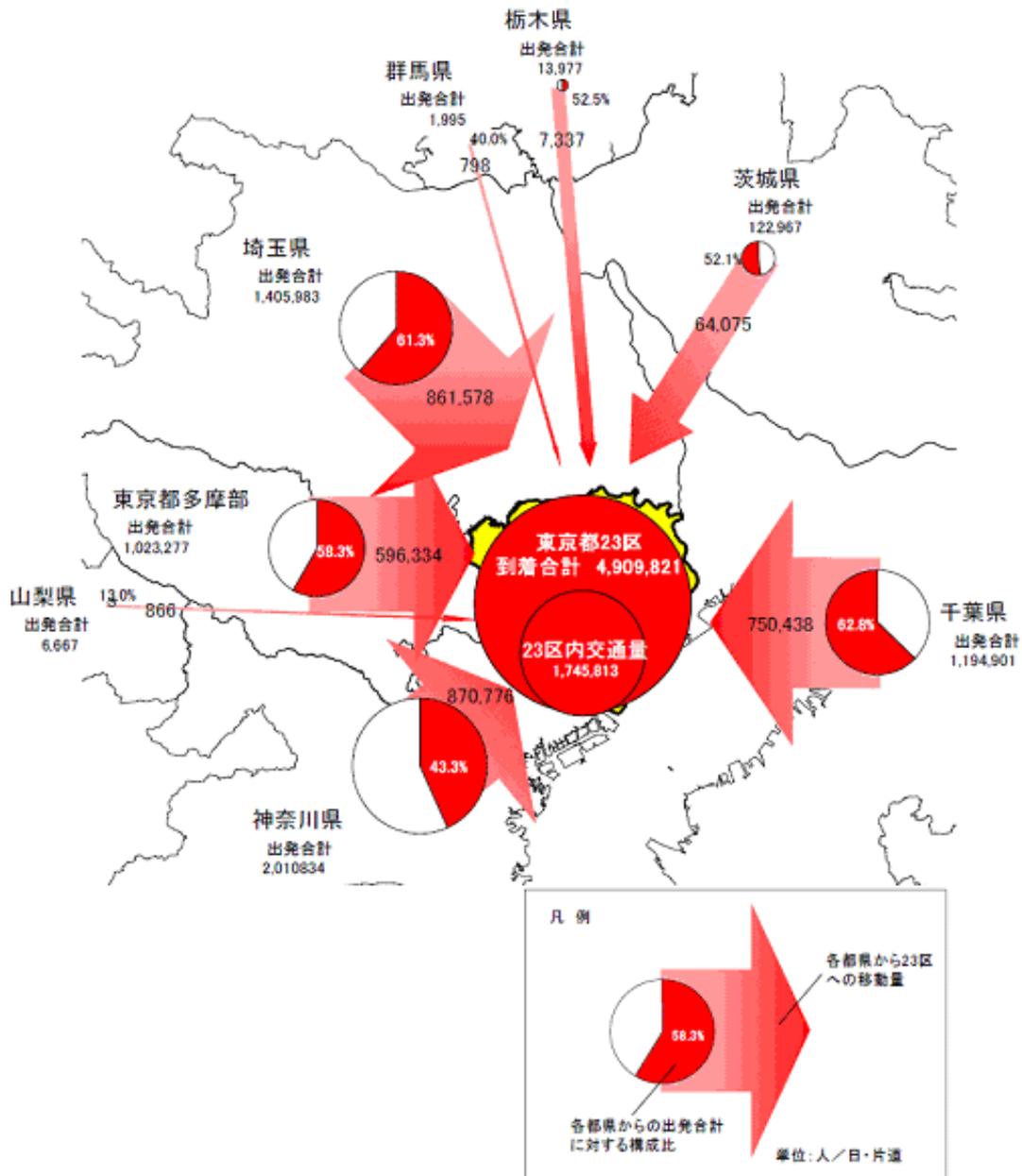
企業等の対策策定に役立つデータの提供を目的とする調査

- ◎路線別・区間別・時間帯別の輸送人員と抑制輸送人員との差を算出（現在作業中）
- ◎インターネットアンケート調査（近日中に実施）も踏まえて、首都圏への流入・流出人口、昼夜間人口を予測（今後の予定）
  - ・ 担当行政機関、交通事業者、経済関係団体等に結果を提示
  - ・ アンケート調査により、社会全体としての実施可能性を検証

《調査体制》

- 調査協力機関 国立感染症研究所感染症情報センター、警察大学校警察政策研究センター
- アドバイザー 日本経済団体連合会、東京商工会議所、リスクマネジメントコンサルティング会社、交通事業者、(財)鉄道総合技術研究所 等
- オブザーバー 国(内閣官房、厚生労働省、国土交通省(参事官(危機管理担当)、鉄道局)関係自治体(東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、横浜市、川崎市、さいたま市、千葉市の8都県市の代表)等

# 500万人が流入する東京都23区（平日）

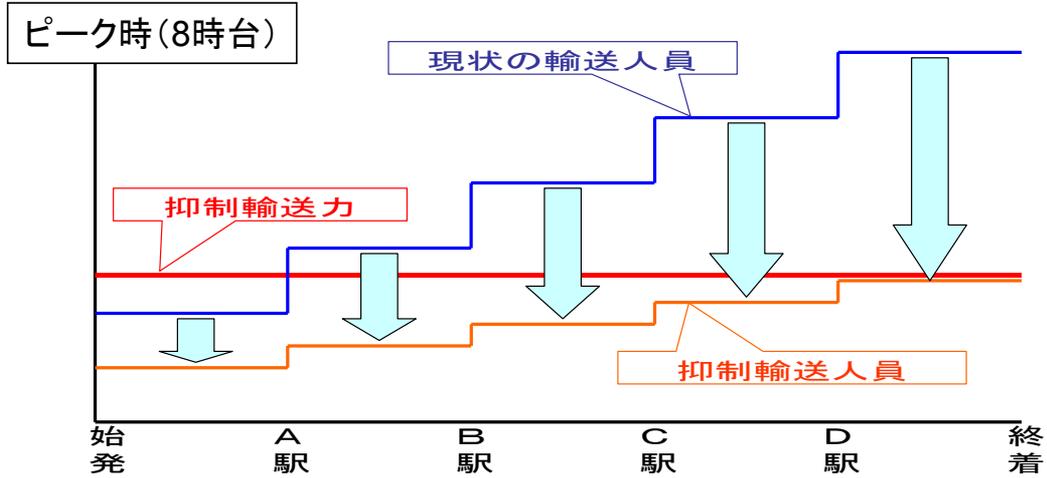


注)「鉄道定期券・普通券等利用者調査」より集計。

東京 23 区を着地とした周辺県等からの通勤・通学流動（平成 17 年）

出所：『平成17年大都市交通センサス首都圏報告書』

路線別・区間別・時間帯別の現行の輸送人員と抑制輸送人員との差  
(イメージ図)



注)

抑制輸送力: 各乗客間に1~2mの間隔を確保したときに輸送できる容量の限界

抑制輸送人員: 路線全体で抑制輸送力に応じた輸送をするための各駅間での輸送人員パターン

