

- 班長 矢野 周作 平成 9 年度報告書
- 厚生科学特別研究「検疫所における総合医学研究」(班長 小竹久平) - 出血熱等の新興感染症および再興感染症と検疫に関する研究 - 分担研究者 横田 勉 平成 10 年度報告書
- 厚生科学研究「侵入動物及び侵入ベクターのサーベイランスシステム構築に関する研究」
- 班長 内田幸憲 平成 11~13 年度 総括報告書:2002 年 3 月

③ 専門家の確保、育成、集約

媒介動物調査に係る専門家の確保と育成を行うため、媒介動物専門家ネットワークの構築、フィールドの提供、研修制度の確立を図る。検疫所の職員で媒介動物の検査が可能な者の集約的な配置(ベクターセンターの設置)とそれらの者による調査チームの編成による広域な調査を実施する。調査結果については、自治体等が実施したものも含めて基幹検疫所(後述参照)において一元管理し、当該チームによる解析、公開するシステムを構築する。

(6) 検疫港、無線検疫対象港の指定基準はこのままでよいか

〈現状〉

平成 17 年の船舶検疫実績は 76,233 隻、検疫港(検疫法第 3 条に基づき検疫法施行令第 1 条の 2 に定める港)及び無線検疫指定港(検疫港ではない無線検疫対象港(昭和 45 年 12 月 11 日付け衛発第 871 号厚生省公衆衛生局長通知「無線検疫制度の運用について」に定める無線検疫による入港を認める港)の検疫実績は図表 14 のとおりであり、無線検疫審査で入港を認められた船舶は全検疫船舶の 99%以上である。また、臨船検疫(検疫区域及び岸壁等での検疫)実績は船舶検疫実績の約 1% (714 件)で、検疫感染症の発見はなかった。

海港検疫港 91 港のうち、職員の常駐しない無人検疫港は 52 港(57%)、港湾衛生調査、港湾衛生管理を実施している検疫港はそれぞれ 42 港(46%)、36 港(40%) (平成 17 年)である。

検疫港には検疫法第 8 条第 4 項の規定による検疫区域(検疫錨地)が定められているが、無線検疫指定港(検疫港でない無線検疫対象港)には検疫区域(検疫錨地)の指定はなく、検疫感染症の流行地域から一定期間(潜伏期間内)に來航する船舶の一次港としての無線検疫審査による入港は認められていない。一方、無線検疫指定港は検疫法上の規定はないものの、港湾区域衛生管理の実施及び港湾区域等衛生

管理運営協議会(以下、「港湾衛生協議会」)の設置が実質的な指定の条件ともなっている。

(図表 15)

〈検討の方向性〉

検疫港には、検疫感染症の流行地域から(一定期間内に)來航する船舶に対し検疫感染症病原体の存在を疑い、○臨船検疫を行えること、そのためには検疫区域(検疫錨地)を有すること、また、○乗客のある船舶(客船・フェリー(貨客船))については、航空機検疫と同様に对人審査が重要であり、その審査体制が整備されていること、○港湾衛生調査結果に基づき、港湾衛生管理の実施が必要となること、○一定以上の検疫実績を持つことを前提として、地理的条件を踏まえ、検疫港を指定し、有人とすること、○衛生証明書が発給できること、が重要となる。

現行検疫港のうち、上記条件を満たさない港については、無線検疫対象港とするが検疫港としない。また、無人検疫港は無線検疫対象港とする。

また、ねずみ族駆除免除証明書(船舶衛生管理免除証明書)を所持していない船舶については無線検疫審査による入港も認められていないが、汚染地域を發航・寄航していても、コンテナなどの普及により検疫感染症及びそれに準ずる感染症を媒介する動物の侵入を全く防止することは不可能であり、たとえ無線検疫指定港であっても港湾区域の媒介動物生息状況調査を定期的実施することが必要不可欠である。無線検疫指定港についても一定以上の入港実績に加え、港湾衛生調査及び衛生措置の実施を指定条件とすることを明確にすべきである。

(7) 大規模空海港と小規模空海港のあり方、均一の対応でよいか

- i) 検疫港及び検疫飛行場 108 港のうち 56 港(52%)が無人化されており、他に無線検疫指定港 27 港がある。計 135 港中 82 港(61%)は検疫官が不在であり、主要港での配置人員は希薄である。
- ii) 無人検疫所や 2 人出張所等では、検疫感染症等の検査能力も検査委託システムもない。
- iii) 検疫官の基礎的能力の不足、低下がある。
→ 検疫官試験制度の導入が必要ではないか。
- iv) マンパワーの主要空海港への集約化及び、中・小検疫所業務の自治体(保健所)への委託は可能か。
→ 組織再編制上の重要検討事項

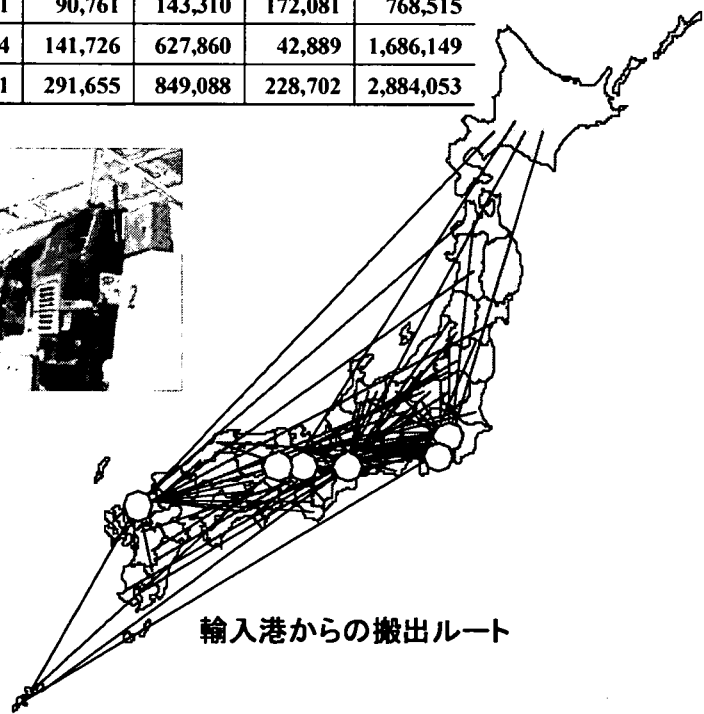
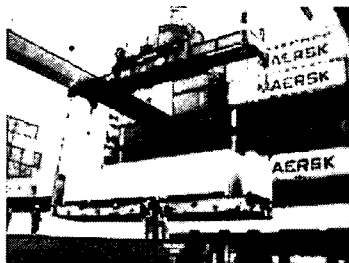
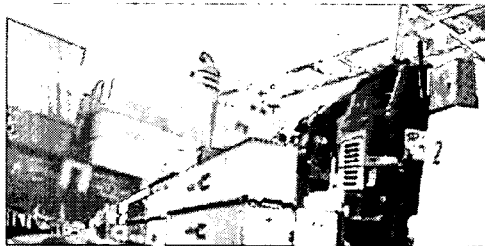
(8) 重要港湾とそれ以外の港湾のあり方、均一の対応でよいのか

- ・前項目(7)のi)～iv)に加えて、
 - v) 無線検疫制度の法制化と拡大導入が必要ではないか。
 - vi) 病人(感染症)と死者の申告制度を整理する。
 - vii) 抜き打ち検疫を導入する。
 - viii) 検疫区域(検疫錨地)は現状のまま残す。
- 以上、現行検疫法の問題点の整理を行い、新たな方向性を示した。

図表 10. 主要港からの輸入貨物のコンテナ搬出状況

(1992年10月1～31日の調査状況)

搬出先\輸入港	東京	横浜	名古屋	大阪	神戸	博多	計
市区内	176,656	40,759	6,156	59,168	77,918	13,732	429,389
県内	74,709	51,423	236,231	90,761	143,310	172,081	768,515
県外	399,776	324,854	149,044	141,726	627,860	42,889	1,686,149
計	651,141	417,036	446,431	291,655	849,088	228,702	2,884,053



輸入港からの搬出ルート

図表 11. ねずみ族駆除(免除)証明書国(地域)別発給港数(1998年)

国名・地域名	駆除	免除	国名・地域名	駆除	免除
日本	72	90	セントクリストファー・ネイビス	0	2
アイスランド	2	5	セントビンセント・グレナディーン	0	1
アイルランド	4	21	ソロモン諸島	0	5
アゼルバイジャン	1	1	タイ	1	8
アメリカ合衆国	16	15	大韓民国	9	11
アメリカ領ヴァージン諸島	2	2	タンザニア	1	2
アラブ首長国連邦	6	9	チャネル諸島	0	1
アルジェリア	2	4	中国	44	44
アルゼンチン	15	15	チュニジア	7	7
アルバニア	1	1	朝鮮民主主義人民共和国	6	6
アンゴラ	2	6	チリ	3	7
アンチグア・バーブーダ	0	7	デンマーク	11	11
イエメン	1	1	ドイツ	32	32
イギリス	66	82	トーゴ共和国	0	1
イスラエル	3	3	ドミニカ共和国	0	1
イタリア	20	31	トリニダード・トバゴ	6	9
イラン	0	5	トルコ	2	14
インド	4	8	ナイジェリア	4	4
インドネシア	28	45	ナミビア	0	1
ウクライナ	19	19	ニューカレドニア	1	1
ウルグアイ	1	1	ニュージーランド	9	24
エクアドル	12	12	ノルウェー	8	31
エジプト	3	5	バーレーン	0	5
エストニア	1	1	パキスタン	1	1
エリトリア	0	2	パナマ	0	2
エルサルバドル	0	1	バハマ	2	2
オーストラリア	35	43	バブアニューギニア	2	12
オマーン	3	3	バミューダ諸島	0	3
オランダ	10	15	バルバドス	0	1
オランダ領アンティル	6	6	ハンガリー	3	3
ガーナ	2	2	バングラディッシュ	1	2
カーボベルデ	0	1	フィジー	1	3
ガイアナ	1	3	フィリピン	2	9
カタール	1	1	フィンランド	9	10
カナダ	7	7	プエルトリコ	1	1
カメルーン	1	1	フェロー諸島	0	1
カンボジア	2	2	フォークランド諸島	0	2
ギニアビサウ	1	1	ブラジル	51	51
キプロス	3	3	フランス	13	26
キューバ	20	35	フランス領ポリネシア	1	1
キリバツ	0	1	ブルガリア	2	2
グアム	1	1	ブルンジ	1	1
クウェート	0	4	ベトナム	3	13
クック諸島	1	1	ベナン	1	1
グ्रीース	4	25	ベネズエラ	9	9
クリスマス島	1	1	ベリーズ	0	1
クオアチア	9	11	ペルー	1	2
ケニア	1	1	ベルギー	1	3
コートジボワール共和国	1	1	ポーランド	4	6
コロンビア	2	3	ポルトガル	9	11
コンゴ民主共和国	2	3	マダガスカル	1	4
サントメ・プリンシペ	1	1	マルタ	1	1
ジブチ	0	1	マレーシア	4	17
ジブラルタル	0	1	南アフリカ共和国	5	5
ジャマイカ	1	1	ミャンマー	1	1
シンガポール	1	1	メキシコ	9	14
スウェーデン	57	57	モーリシャス	1	1
スーダン	1	1	モザンビーク	2	3
スペイン	25	25	モロッコ	8	11
スリナム	1	1	ユーゴスラビア	2	2
スリランカ	1	1	ラトビア	3	3
スロバニア	1	1	リベリア	0	1
セーシェル	3	3	ルーマニア	5	7
赤道ギニア	2	2	レバノン	0	3
セネガル	1	1	ロシア	21	27

(出典:WHO/EMC/PORTS/98 及びフリー百科事典「ウィキペディア」)

図表 12. ねずみ族駆除(免除)証明書発給数及び不合格件数(検査所別)

検査所名	平成 13 年			平成 14 年			平成 15 年			平成 16 年			平成 17 年		
	免除	駆除	不合格	免除	駆除	不合格	免除	駆除	不合格	免除	駆除	不合格	免除	駆除	不合格
小 樽	46			17			23			26		1	18		1
函 館	21			18			13			15			15		
苫小牧	28			36			37			31			42		
室 蘭	24			26			21			27			19		
釧 路	30			11			26			18			14		
稚 内	48			41			45			90			94		
留萌・石狩	6			3			2			2			15		
花 咲	55			61			61			44			36		
紋 別	14			15			21			13			11		
網 走	9			6			10			9		1	4		
仙 台	43			39			47			43			54		
青 森	6			5			3			4			8		
八 戸	66			54	1		48			47			48		
宮 古	11			15			14			8			10		
釜 石	1			3			4			2			2		
大船渡・気仙沼	61			39			31			35			27		
石 巻	45			39			41			34			38		
酒 田	3			5			2			2			3		
秋田船川	10			9			11			11			13		
小名浜	34			30			24			31			25		
東 京	73			62			63			57			68		
鹿 島	64			77			63			58			63		
日 立	5			5			2			1			0		
千 葉	172			142			157			123			105		
木更津	47			37			44			43			33		
川 崎	89			91			81			90			95		
横須賀・三崎	93			80			71			60			56		
横 浜	205			201			200			190			179		
新 潟	37			23			24			25			23		
直江津	6			4			1			4			3		
伏木富山	16			16			15			24			15		
金沢・七尾	10			8			12			6			8		
名古屋	157			165			148			166			137		
清 水	141			121			118			94			86		
四日市	57			48			44			42			44		
焼 津	125			128			135			115			113		
豊 橋	52			58			49			51			51		
蒲郡・福江	5			5			3			6			4		
衣 浦	30			29			32			28			30		
尾鷲・勝浦	11			4			3			1			0		
大 阪	115			108			96			80			85		
和歌山下津	30			29			29			25			35		
敦 賀	5			3			6			8			4		
内 浦	0			0			0			0			0		
舞 鶴	12			13			11			13			16		
岸和田	4			4			9			0			5		
神 戸	159			146			157			158			138		
広 島	71			56			66			62			64		
境	15			20			14			17			22		
浜 田	1			3			0			2			3		
水 島	131			129			120			113			120		
福 山	134	1		130	1		112	1		137	1		120	1	
呉	57			53			57			56			58		
徳山下松・岩国	78			73			63			84			85		
宇 部	15			10			6			18			9		
徳島小松島	20			8			12			14			9		

検疫所名	平成13年			平成14年			平成15年			平成16年			平成17年		
	免除	駆除	不合格	免除	駆除	不合格	免除	駆除	不合格	免除	駆除	不合格	免除	駆除	不合格
坂出	54			53			66			65			62		
三島川之江	30			32			25			18			19		
新居浜	10			8			11			18			11		
松山	101			103			115			113			120		
高知	22			18			28			31			24		
福岡	63			60			69			42			63		
門司	87			82			79			84			85		
長崎	88			89			92			89			95		
鹿児島	47			42			36			42			41		
佐世保	105			71			70			78			94		
厳原・比田勝	8			7			5			2			1		
大分・佐賀関	77			58			55			56			66		
佐伯	15			10			6			20			19		
志布志	17			14			14			18			7		
三池	9			9			8			11			9		
唐津	5			8			8			12			9		
伊万里	15			17			12			10			15		
三角	4			1			1			0			0		
水俣・八代	4			8			5			4			7		
細島	12			13			10			9			10		
串木野・喜入	35			30			27			28			22		
那覇	27			32			20			23			29		
金武・中城	9			7			11			7			10		
石垣	5			4			6			3			4		
平良	0			1			0			0			2		
合計	3,652	1	0	3,338	2		3,286	1	0	3,246	1	2	3,206	1	1

(出典：検疫所業務年報)

図表 13. コンテナヤード・コンテナの衛生調査

海港	コンテナヤードの衛生調査		コンテナ内の計画的な衛生調査		コンテナ内の臨時の衛生調査	
	実施港数	%	実施港数	%	実施港数	%
本所 (11)	4	36.4%	0	0%	7	63.6%
支所 (7)	3	42.9%	0	0%	2	28.6%
出張所(有人) (21)	1	4.8%	0	0%	0	0%
出張所(無人) (52)	1	1.9%	0	0%	11	21.1%
無線検疫指定港 (27)	0	0%	0	0%	0	0%

図表 14. 平成 17 年検疫等実績別でみた検疫港及び無線検疫指定港
(平成 17 年検疫所業務年報による)

H17 年検疫実績	港湾調査	港数		検疫港 (有人)	港数		検疫港 (無人)	港数		無線検疫指定港
		有	無		有	無		有	無	
10 隻以上/日 (3650 隻以上 /年)	有	5	4	京浜(47)、大阪(9)、 関門(34)、博多(32)	0	0		0	0	
	無		1	石垣(37)						
5 隻以上/日 (1825 隻以上 /年)	有	5	4	名古屋(4)、千葉(7)、 神戸(55)、稚内(39)	0	0		0	0	
	無		1	水島(8)						
3 隻以上/日 (1095 隻以上 /年)	有	6	3	小樽(24)、鹿島(6)、 花咲(76)	1	1	伏木富山	0	0	
	無		3	福山(6)、大分(6)、 徳山下松(7)						
2 隻以上/日 (730 隻以上 /年)	有	4	4	新潟(13)、清水(61)、 紋別(9)、四日市	1	0		0	0	
	無		0							
1 隻以上/日 (365 隻以上 /年)	有	9	6	広島(2)、那覇(19)、 長崎(8)、苫小牧(4)、 秋田船川(1)、松山 (12)	8	1	小名浜	4	0	
	無		3	坂出(3)、巖原(31)、 境(23)、						
3 隻以上/週 (157 隻以上 /年)	有	5	4	仙台塩釜(4)、鹿児島 (7)、釧路(6)、函館 (9)	19	4	室蘭(1)、石巻(2)、 八戸(4)、石狩湾(5)	2	1	三田尻中関
	無		1	高知(1)						
1 隻以上/週 (53 隻以上 /年)	有	2	1	焼津(8)	16	5	阪南、留萌(5)、酒田、 宮古、大船渡	11	2	橋、今治
	無		1	金沢(1)						
1 隻未満/週 (53 隻未満 /年)	有	1	1	青森(1)	7	2	気仙沼(2)、釜石	8	3	竹原、三隅、柳井
	無		0							
計			37		52			25		

- * ()の数字は着・臨船検疫数。実績のない港は()を付けていない。
- * 下線は港湾調査で、H17 年は実施、H18 年は未実施の港。斜体字は H17 年は未実施、H18 年は実施の港であり、敦賀のみ。
- * 無線検疫指定港の港湾調査の有無は H18 年実績に基づく。
- * 検疫港;二見港(小笠原)の H17 年実績は 9 隻で、すべて着岸検疫を小笠原総合事務所が実施した。
- * 無線検疫指定港である田子の浦港及び田辺港の H17 年の実績記載はなし。

図表 15. 現行制度上からみた検疫港と無線検疫指定港の相違

現行制度上の要件	検疫港	無線検疫指定港
検疫錨地の指定	○	×
汚染地域から発航・寄航した船舶の入港	○	×
洋上接触等のあった船舶の入港	○	×
船舶衛生管理免除証明書不所持での入港	○	×
港湾衛生調査及び衛生措置の実施	○	△

V. 空港における新たな検疫は具体的にどのようなものか

航空機は船舶と比較して、検疫機（船舶）数で2倍以上、検疫人員で約15倍、また、1検疫機（船舶）当たりの検疫人員を平均すると航空機は約7倍であり、現在、わが国においては、航空機を利用して高速かつ多量の乗客等が海外より入国している状況にある。

平成18年の検疫実績（平成18年検疫所業務年報より）（図表16）

航空機：機数 165,181 検疫人員 30,716,320
 船舶：隻数 75,911 検疫人員 2,066,514

船舶と航空機に対する検疫は、原則として同じ考え方にに基づき、「検疫済証」または「仮検疫済証」を交付することで乗客・乗務員（以下「乗客等」という）及び貨物を含めた船舶または航空機の検疫を終了したこととしている。

しかし、航空機は船舶と比較して非常に高速で移動するとともに、航空機内は居住するため

の十分なスペースや設備がないため、元来、検疫法において想定している移動手段内（航空機内）での隔離・停留は不可能であることから、「航空機」と「船舶」に対する検疫、すなわち「空港」と「海港」における検疫は、それぞれの特徴を踏まえ、別個に考えるべきである。

また、乗客等を乗船させていない船舶では乗組員と船体は一体的に検疫を行うことが可能であるのに対し、航空機では、乗客等には降機後に検疫ブースで検疫を行っていることから、特に複数機の乗客等が同時に検疫ブースを通過する大規模空港においては、『乗客等全員の検疫の終了を見込んだ』時点で「仮検疫済証」等を交付し、その後、必要に応じて「隔離」「停留」等の措置を行っているのが現状である。

従って、今後の空港における「新たな検疫」のあり方を考える際、「航空機（機体）」「乗客等（人）」のそれぞれに分けて整理するとともに、海外からの感染症の持ち込みを防止する観点からは、「乗客等（人）」に対する検疫を確実に実施することを主眼とした対応に転換するべきである。

図表 16. 検疫実績（過去5力年間）

(1) 航空機

年次別	検疫施行					
	航空機		搭乗者		1機当たり平均搭乗者	
	機数	指数	人数	指数	人数	指数
平成14年	135,267	100	27,151,515	100	201	100
15年	133,011	98	23,774,189	88	179	89
16年	151,408	112	28,811,692	106	190	95
17年	161,162	119	30,145,037	111	187	93
18年	165,181	122	30,716,320	113	186	93

(2) 船 船

年次別	検疫施行					
	船舶		乗船者		1船当り 平均乗船者	
	隻数	指数	人数	指数	人数	指数
平成 14 年	71,199	100	1,856,328	100	26	100
15 年	74,353	104	1,846,684	99	25	96
16 年	76,068	107	1,998,333	108	26	100
17 年	76,233	107	2,044,039	110	27	104
18 年	75,911	107	2,066,514	111	27	104

1. 空港における検疫の現状

本研究班においては、空港検疫の現状と問題点を抽出、整理するため、全国の検疫所の協力を得て調査を実施した。

【調査の概要】

方 法：

全(13)検疫所に対し、本所及び管轄内の支所・出張所において検疫実績のある空港、ヘリポート、米軍空港基地等(以下「空港」という)における状況をアンケート形式で調査した(アンケート結果資料 1、4)。

内 容：

平成 19 年 7 月 1 日～9 月 30 日までの状況(定期便に関する詳細は、平成 9 月 1 日～30 日の実績)

全国で 62 空港(図表 17)において国際便が就航している。検疫法における検疫飛行場はそのうち 27 カ所が指定を受けている。しかし、その他の空港においては、空港整備法における対応がなされているとは言えない。

また、空港によって検疫実績数には大きな差があり、検疫実績(以下「① 検疫実績」参照)で、大きく『大規模空港』、『中規模空港』、『小規模空港』と分類した場合、『小規模空港』、『中規模空港』においては、十分な検疫実施体制が整備されていると言い難い状況も認められた。一方、『大規模空港』、『中規模空港』においても有症者対応の率に差があり、それぞれの規模に応じた体制の整備状況に課題があると考えられた。

① 検疫実績(図表 18)

- 平成 19 年 7 月 1 日～9 月 30 日までの検疫実績は、

検疫機数：43,944 機

検疫人員：8,265,149 人であった。

- このうち、空港別の実績では、おおよそ以下のように分類される。

ア) 1 日当たり(平均)100 機以上の空港・・・2 空港

→ 成田国際空港、関西国際空港
国内の検疫実績からみると、

- 成田国際空港は、
検疫機数で約 51%、検疫人員で約 59%
- 関西国際空港は、
検疫機数で約 24%、検疫人員で約 19%

イ) 1 日当たり(平均) 10 機以上 100 機未満の空港・・・2 空港

→ 中部国際空港、福岡空港

- 中部国際空港は、
検疫機数で約 11%、検疫人員で約 9%
- 福岡空港は、
検疫機数で約 5%、検疫人員で約 4%

ウ) 1 日当たり(平均) 5 機以上 10 機未満・・・2 空港

→ 東京国際空港、新千歳空港

エ) 1 日当たり(平均) 1 機以上 5 機未満・・・10 空港

→ 広島空港、那覇空港(*)、仙台空港、新潟空港、岡山空港、富山空港、函館空港、小松飛行場、鹿児島空港、旭川空港

オ) 1 日当たり(平均) 1 機未満

→ その他 45 空港

(千歳飛行場は、新千歳空港と一体的に利用されているので除く)

なお、以上のような空港毎の対応数は、アジア便に限定した場合においてもほぼ同様の傾向にある。

上記の状況を踏まえ、

- 検疫の実施体制の観点から考えると 1 日 5 機以上に対応するためには、常時人員を配

置する必要があると考えられること、
・上記分類ア～ウの空港では検疫機数で約93%、検疫人員で約95%を占めていること
(*)那覇空港を加えると、検疫機数で約94%、
検疫人員で約96%を占める

等を考慮し、以下、ア～ウの6空港を『大規模空港』、エの10空港を『中規模空港』、オの45空港を『小規模空港』と記載する。

② 検疫の実施体制 (マンパワー)

検疫対応職員の勤務形態 (常駐・出張) (図表19) について、

『大規模空港 (6 空港)』においては、全て常駐職員により対応しているが、

『中規模空港 (10 空港)』では、常駐対応が5空港、出張対応が5空港、(*)那覇空港は常駐対応

『小規模空港 (45 空港)』では、2空港を除いて出張により対応を行っている。

『中規模空港』

常駐対応：広島空港、那覇空港(*)、仙台空港、岡山空港、富山空港

出張対応：新潟空港、函館空港、小松飛行場、鹿児島空港、旭川空港

『小規模空港』

常駐対応：福島空港、宮崎空港

(千歳飛行場、仙台航空基地は、それぞれ新千歳空港、仙台空港と一体的に利用されているので除く)

一方、検疫所同様に入国管理業務を行う国の機関である税関、入国管理局の状況を見ると、検疫が常駐対応する空港の全てについて、税関は常駐対応、入国管理局は2空港 (富山空港、福島空港) について非常駐 (出張) 対応している一方、検疫が出張対応している4空港 (新潟空港、小松飛行場、鹿児島空港、旭川空港) については、税関が常駐対応している。

(注) 那覇空港は、税関、入国管理局ともに常駐対応

医師の配置については、

『大規模空港』においては全てに配置されているものの、東京国際空港、新千歳空港は非常勤医師で対応を行っている。

『中規模空港』においては、仙台空港を除いて、本所医師の出張または非常勤医師により業務を行っている。

『小規模空港』では、有症者対応として地域の医師と契約を行っているところもあるが、医師の配置について「無し」または「未回答」が約半数である。

③ 検査体制 (図表20)

平成19年7月1日～9月30日までの間に各空港で把握した有症者数は15,315名で、全検疫人員における発生頻度は約0.2%であるが、各空港別でみると必ずしも発生頻度は一定しておらず、比較的検疫人員の多い空港であっても「有症者なし」となっている空港がある。

また、有症者のうち検査を実施した件数は186件で、全有症者数における約1.2%であるが、検査を実施しているのは3空港 (成田国際空港、関西国際空港、中部国際空港) のみであった。

検査の空港内で実施状況については、

『大規模空港』では、東京国際空港 (本所に搬送し実施) 以外は全時間帯「可」

『中規模空港』では、那覇空港(*)は「可」であるが、それ以外は「不可」で、「不可」の空港では、富山空港 (検疫所以外の機関で実施) を除いて本所に搬送して実施している。

『小規模空港』では、神戸空港、大阪国際空港が全時間帯「可」とする以外は、全て「不可」であった。

④ 関係機関との連携体制

平常時より健康危機管理対応事例が発生した際の協力体制の構築を目的として検疫所が主体となって設置する協議会等については、6空港のみが「有」と回答している。

図表 17. 調査空港一覧

番号	検査所	空港・飛行場名	所轄検査所名	検査飛行場 (検査法)	空港の種別 (空港整備法)
1	小樽	新千歳空港	千歳空港(支)	○	2 第2種空港
2		函館空港	函館空港(出)	○	2 第2種空港
3		中標津空港	花咲(出)		3 第3種空港
4		稚内空港	稚内(出)		2 第2種空港
5		帯広空港	釧路(出)		2 第2種空港
6		千歳飛行場	千歳空港(支)		4 その他
7		女満別空港	紋別(出)		4 その他
8		釧路航空基地	釧路(出)		4 その他
9		釧路空港	釧路(出)		2 第2種空港
10			旭川空港	旭川空港(出)	○
11	仙台	青森空港	青森空港(出)	○	3 第3種空港
12		仙台空港	仙台空港(支)	○	2 第2種空港
13		仙台航空基地	仙台空港(支)		4 その他
14		三沢空港	青森空港(出)		4 その他
15		花巻空港	仙台(本)		3 第3種空港
16		山形空港	仙台(本)		2 第2種空港
17		秋田空港	秋田空港(出)	○	2 第2種空港
18		福島空港	福島空港(出)	○	3 第3種空港
19	成田空港	成田国際空港	成田空港(本)	○	1 第1種空港
20	東京	東京国際空港	東京空港(支)	○	1 第1種空港
21		百里飛行場	鹿島(出)		4 その他
22		信州まつもと空港	東京(本)		2 第2種空港
23		自衛隊入間基地	東京(本)		4 その他
24		米軍横田基地	東京(本)		4 その他
25	横浜	自衛隊厚木基地	横浜(本)		4 その他
26	新潟	新潟空港	新潟空港(出)	○	2 第2種空港
27		富山空港	富山空港(出)	○	3 第3種空港
28		小松飛行場	小松空港(出)	○	4 その他
29		能登空港	金沢・七尾(出)		3 第3種空港
30		石川県警ヘリポート	金沢・七尾(出)		4 その他
31		七尾港場外ヘリポート	金沢・七尾(出)		4 その他
32	名古屋	中部国際空港	中部空港(支)	○	1 第1種空港
33		県営名古屋空港	名古屋(本)		4 その他
34		自衛隊浜松基地	清水(支)		4 その他
35	大阪	大阪国際空港	大阪(本)		1 第1種空港
36		南紀白浜空港	和歌山下津(出)		3 第3種空港
37		福井空港	敦賀(出)		3 第3種空港
38	関西空港	関西国際空港	関西空港(本)	○	1 第1種空港
39	神戸	神戸空港	神戸(本)		3 第3種空港

番号	検査所	空港・飛行場名	所轄検査所名	検査飛行場 (検査法)	空港の種別 (空港整備法)
40	広島	岡山空港	岡山空港(出)	○	3 第3種空港
41		広島空港	広島空港(支)	○	2 第2種空港
42		米子空港	境(出)	○	4 その他
43		高松空港	高松空港(出)	○	2 第2種空港
44		松山空港	松山空港(出)	○	2 第2種空港
45		徳島空港	坂出(出)		2 第2種空港
46		石見空港	広島(本)		3 第3種空港
47		高知空港	高知(出)		2 第2種空港
48		鳥取空港	境(出)		3 第3種空港
49		出雲空港	境(出)		3 第3種空港
50		山口宇部空港	徳山下松・岩国(出)		2 第2種空港
51	福岡	福岡空港	福岡空港(支)	○	2 第2種空港
52		大分空港	大分空港(出)	○	2 第2種空港
53		新北九州空港	新北九州(出)	○	2 第2種空港
54		長崎空港	長崎空港(出)	○	2 第2種空港
55		佐賀空港	福岡(本)		3 第3種空港
56		熊本空港	熊本空港(出)	○	2 第2種空港
57		宮崎空港	宮崎空港(出)	○	2 第2種空港
58		鹿児島空港	鹿児島空港(出)	○	2 第2種空港
59		谷山ヘリポート	鹿児島(支)		4 その他
60		自衛隊鹿屋基地	鹿児島(支)		4 その他
61	那覇	那覇空港	那覇空港(支)	○	2 第2種空港
62		石垣空港	石垣(出)		3 第3種空港

図表 18. 検査実績 (H19.7.1.~9.30 の検査機数、検査人員)

検査所名	空港・飛行場名	7~9月合計					
		検査機数 (1日平均)	貨物・チャーター 以外	貨物	チャーター	検査人員	
合計		43944	37194	5713	1037	8265149	
成田空港(本)	成田国際空港	22445	244.0	19234	3204	7	4876413
関西空港(本)	関西国際空港	9832	106.9	7822	1962	48	1587378
中部空港(支)	中部国際空港	4867	52.9	4327	473	67	756401
福岡空港(支)	福岡空港	2048	22.3	1997	4	47	308042
東京空港(支)	東京国際空港	870	9.5	817	0	53	242068
千歳空港(支)	新千歳空港	726	7.9	598	27	101	121404
広島空港(支)	広島空港	444	4.8	433	0	11	48585
那覇空港(支)	那覇空港	339	3.7	250	0	89	43834
仙台空港(支)	仙台空港	285	3.1	253	0	32	48731
新潟空港(出)	新潟空港	271	2.9	259	0	12	31812
岡山空港(出)	岡山空港	257	2.8	231	0	26	32332
富山空港(出)	富山空港	215	2.3	171	0	44	19279
函館空港(出)	函館空港	179	1.9	59	0	120	18690
小松空港(出)	小松飛行場	133	1.4	92	38	3	10913
鹿児島空港(出)	鹿児島空港	116	1.3	74	5	37	13264
旭川空港(出)	旭川空港	106	1.2	54	0	52	15454

(次頁へ続く)

検疫所名	空港・飛行場名	7～9月合計					
		検疫機数 (1日平均)	貨物・チャーター 以外	貨物	チャーター	検疫人員	
合計		43944	37194	5713	1037	8265149	
福島空港(出)	福島空港	79	0.9	63	0	16	12904
青森空港(出)	青森空港	77	0.8	65	0	12	10436
松山空港(出)	松山空港	70	0.8	67	0	3	7443
宮崎空港(出)	宮崎空港	70	0.8	39	0	31	7781
長崎空港(出)	長崎空港	67	0.7	52	0	15	5493
新北九州(出)	新北九州空港	64	0.7	36	0	28	5567
熊本空港(出)	熊本空港	46	0.5	37	0	9	5649
境(出)	米子空港	43	0.5	41	0	2	4180
釧路(出)	帯広空港	41	0.4	0	0	41	5846
秋田空港(出)	秋田空港	40	0.4	39	0	1	4365
高松空港(出)	高松空港	40	0.4	37	0	3	4312
釧路(出)	釧路空港	35	0.4	0	0	35	5813
大分空港(出)	大分空港	32	0.3	27	0	5	4083
名古屋(本)	県営名古屋空港	27	0.3	0	0	27	403
福岡(本)	佐賀空港	12	0.1	0	0	12	1489
紋別(出)	女満別空港	10	0.1	0	0	10	1365
金沢・七尾(出)	能登空港	8	0.1	0	0	8	607
徳山下松・岩国(出)	山口宇部空港	7	0.1	0	0	7	696
鹿島(出)	百里飛行場	6	0.1	6	0	0	7
青森空港(出)	三沢空港	5	0.1	5	0	0	125
高知(出)	高知空港	5	0.1	0	0	5	406
仙台(本)	花巻空港	4	0.0	0	0	4	432
神戸(本)	神戸空港	3	0.0	0	0	3	298
境(出)	出雲空港	3	0.0	0	0	3	260
鹿児島(支)	谷山ヘリポート	3	0.0	3	0	0	25
石垣(出)	石垣空港	3	0.0	1	0	2	107
千歳空港(支)	千歳飛行場	2	0.0	0	0	2	39
仙台(本)	山形空港	2	0.0	0	0	2	172
清水(支)	自衛隊浜松基地	2	0.0	2	0	0	40
境(出)	鳥取空港	2	0.0	0	0	2	182
釧路(出)	釧路航空基地	1	0.0	1	0	0	8
仙台空港(支)	仙台航空基地	1	0.0	1	0	0	8
金沢・七尾(出)	石川県警ヘリポート	1	0.0	1	0	0	8
花咲(出)	中標津空港	0	0.0	0	0	0	0
稚内(出)	稚内空港	0	0.0	0	0	0	0
東京(本)	信州まつもと空港	0	0.0	0	0	0	0
東京(本)	自衛隊入間基地	0	0.0	0	0	0	0
東京(本)	米軍横田基地	0	0.0	0	0	0	0
横浜(本)	自衛隊厚木基地	0	0.0	0	0	0	0
金沢・七尾(出)	七尾港場外ヘリポート	0	0.0	0	0	0	0
大阪(本)	大阪国際空港	0	0.0	0	0	0	0
和歌山下津(出)	南紀白浜空港	0	0.0	0	0	0	0
敦賀(出)	福井空港	0	0.0	0	0	0	0
坂出(出)	徳島空港	0	0.0	0	0	0	0
広島(本)	石見空港	0	0.0	0	0	0	0
鹿児島(支)	自衛隊鹿屋基地	0	0.0	0	0	0	0

図表 19. 検疫対応職員の勤務形態(常駐・出張)

常駐職員により検疫を実施している空港

成田国際空港
関西国際空港
中部国際空港
福岡空港
東京国際空港
新千歳空港
広島空港
那覇空港
仙台空港
岡山空港
富山空港
福島空港
宮崎空港
千歳飛行場(新千歳空港と一体)
仙台航空基地(仙台空港と一体)

(税関、入国管理局の状況)

- * とともに常駐
- * とともに常駐
- * とともに常駐
- * とともに常駐
- * とともに常駐
- * とともに常駐
- * とともに常駐
- * とともに常駐
- * とともに常駐
- * 税関:常駐、入管:非常駐
- * とともに常駐
- * 税関:常駐、入管:非常駐
- * とともに常駐

■	『大規模空港』
□	『中規模空港』
□	『小規模空港』

出張により検疫を実施している空港

新潟空港 ※1	花巻空港
函館空港	神戸空港
小松飛行場 ※2	出雲空港
鹿児島空港 ※2	谷山ヘリポート
旭川空港 ※2	石垣空港
青森空港	青森港
松山空港	山形空港
長崎空港	自衛隊浜松基地
新北九州空港	鳥取空港
熊本空港	釧路航空基地
米子空港	石川県警ヘリポート
帯広空港	中標津空港
秋田空港	稚内空港
高松空港	信州まつもと空港
釧路空港	自衛隊入間基地
大分空港	米軍横田基地
県営名古屋空港	自衛隊厚木基地
佐賀空港	七尾港場外ヘリポート
女満別空港	大阪国際空港
能登空港	南紀白浜空港
山口宇部空港	福井空港
百里飛行場	徳島空港
三沢空港	石見空港
高知空港	自衛隊鹿屋基地

(税関、入国管理局の状況)

- ※1 とともに常駐
- ※2 税関:常駐、入管:非常駐

図表 20. 有症者対応の件数 (H19.7.1~9.30 実績)

空港・飛行場名	検疫実績 7~9月合計	合計(7~9月)										
		有症者					検査					
	検疫人員	合計	検疫人員に 対する発生 頻度(%)	発熱	下痢	その他	合計	有症者に対 する実施頻 度(%)	マラリア	デング熱	H5N1	その他
成田国際空港	4876413	7455	0.15	1601	4197	1657	136	1.82	28	29	0	79
関西国際空港	1587378	3813	0.24	573	1411	1829	39	1.02	18	21	0	0
中部国際空港	756401	2809	0.37	497	704	1608	11	0.39	6	5	0	0
福岡空港	308042	874	0.28	158	347	369	0	0	0	0	0	0
那覇空港	43834	164	0.37	24	46	94	0	0	0	0	0	0
広島空港	48585	111	0.23	23	44	44	0	0	0	0	0	0
仙台空港	48731	47	0.10	30	5	12	0	0	0	0	0	0
新千歳空港	121404	15	0.01	5	5	5	0	0	0	0	0	0
東京国際空港	242068	8	0.003	2	3	3	0	0	0	0	0	0
福島空港	12904	6	0.05	3	1	2	0	0	0	0	0	0
岡山空港	32332	3	0.01	1	1	1	0	0	0	0	0	0
熊本空港	5649	3	0.05	1	1	1	0	0	0	0	0	0
鹿児島空港	13264	2	0.02	1	0	1	0	0	0	0	0	0
宮崎空港	7781	1	0.01	0	0	1	0	0	0	0	0	0
高松空港	4312	1	0.02	0	0	1	0	0	0	0	0	0
自衛隊浜松基地	40	1	2.50	0	0	1	0	0	0	0	0	0
仙台航空基地	8	1	12.50	0	0	1	0	0	0	0	0	0
新潟空港	31812	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
富山空港	19279	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
函館空港	18690	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
旭川空港	15454	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
小松飛行場	10913	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

2. 今後の空港検疫のあり方

(1) 「航空機(機体)」から「乗客等(人)」に対する検疫への転換

前述のように、大量の人間が高速に狭い機体で移動する航空機の特性を踏まえると、今後、空港における「新たな検疫」は、「航空機(機体)」より「乗客等(人)の検疫」を確実にを行う対応に転換するべきである。

特に、「乗客等(人)の検疫」については、原則として検疫官が各乗客等に対して対面で行い異状がない場合に終了(済み)とし、航空機からの確実な検疫前通報が行われるように徹底し、有症者に対しては濃厚接触者を含めた適切な対応が確実にされる必要がある。

具体的には、以下のような方法が考えられる。

①ハイリスク者集団への検疫対応の重点化

- ・特に大規模空港では、世界各地からほぼ同時期帯に到着する複数機に搭乗している大量の乗客等に対して限られた人員で効率的・効果的に検疫を実施することが求められるため、特に感染症を持ち込む可能性の高い者の集団(ハイリスク者集団)には確実に検疫を実施できるよう、検疫の実施対象を重点化する。
- ・このため、検疫対象感染症毎・国(地域)別にリスクを適宜評価し、航空機の発航国(地域)によって検疫の実施方法(A,B,C)を選択すること(図表 21)により配置人員を集約する。

A 機内での検疫

(例 第1級検疫感染症の発生・流行国からの航空機)

B 機内での質問票の配布・記載及び機側での全回収

(例 第2級検疫感染症の発生・流行国、第1級検疫感染症の発生危惧国からの航空機)

C ブースで体調不良者(発熱等の有症状者)の発見及び該当者への健康相談(または、入国管理局等から通報があった者への健康相談)

- ・A及びBにより入国しない者(他国への乗り継ぎ者)で隔離・停留等の措置を要する場合は、わが国において必要な措置が行えるよう、政府(関係省庁が連携して)として当該者の国籍のある国とあらかじめ協議しておく。

- ・航空機(機体)に対する検疫は、引き続き、現在の「仮検疫済証」的な書類を交付して次の目的地への出発、乗客等の搭乗を許可することとし、A,Bの場合は、全ての乗客等のチェックを終えて有症者がいないことを確認、または有症者がいた場合は必要な消毒措置が終了したことをもって交付する。

※上記A,Bの対応を行う場合も、これから多発する可能性のある種々ウイルス感染症の発見には、サーモグラフィーでの検出や時には一人一人の体温測定が必要となる。明確に汚染国を発航した航空機にはA,B対応(機内・機側検疫)が最優先されるべき対応方法であるが、トランジット客が紛れ込んでいるときには検疫ブースでの申告受付、医学的援助、健康相談室への誘導などの機能を行行使する上で、Cのブース検疫機能は残し、これからも改良を加えるべきである。

※また、第3国を経由して入国する者については、自主申告の徹底、入国管理局との連携(A,Bの該当国に滞在した者が、A,Bの対応を受けていない場合は、検疫官に通報する等)により、確実にその者に対する検疫を実施する体制を整備することが必要である。

【参考資料】

厚生科学特別研究『検疫所における総合医学研究』(主任研究者:小竹久平)の分担研究「出血熱等の新興感染症及び再興感染症と検疫に関する研究」(分担研究者 横田勉 平成10年度報告書)

②自治体等との連携

航空機の乗客等に対しては、感染症の潜伏期間内に検疫を終了せざるを得ない(全ての者を一定期間「停留」等で経過観察をすることができない)ことを前提とし、入国後も自治体をはじめとする関係機関との連携・協力を構築する。詳細は、「Ⅷ自治体との連携・協力のシステム化」を参照

(2) 国が検疫を行う空港の範囲及びその他の空港での検疫実施主体の一部変更

政府においては、アジア・ゲートウェイ構想をはじめとする自治体レベルでの国際交流を推進し、自治体も地域振興の観点から各自自治体内の空港への国際路線の設置に積極的であることから、検疫を要する空港数の増加、分散化が進んでいるが、検疫を実施する人員や検査等の資源は限られており、便の増加や対象空港の分散化に応じた機能強化は進んでいない。

感染症が国内に持ち込まれるリスクの高さは、乗客等の人数（多いこと）と滞在地・発航地（流行国であるか）によるところが大きく、これらのリスクの高い空港においては重点を置いて検疫業務の精度を上げること（前述「i）ハイリスク者集団への重点化」参照）が必要である一方、その他の空港でもリスクは低いながらゼロではないため最低限の検疫を実施することが必要である。

このため、空港における検疫の実施者について、以下①②に示すように、「国」が直轄で検疫を実施する空港と、地域振興という観点から自治体としての責任やメリットを踏まえ「自治体」が検疫を実施する空港とに分類し、人的資源の有効活用や機能の集約を図るべきである。

ただし、現在、検疫所においては、空港検疫の他、「海港検疫」「輸入食品監視」及び「検査」を行っており、空港検疫業務以外の業務量が多い所もあることから、以下は、これらとの関係にも留意することが必要である。

①国が直接検疫を実施する空港（第1種検疫空港(仮称)）

海外から感染症が持ち込まれるリスクが相対的に高い検疫実績の多い空港及び地理的に国内の拠点的な役割を有する空港においては、検疫にかかわる人員、検査機能等の強化を図り、国が直轄で検疫を実施する。

●第1種検疫空港（仮称）

特に機能強化を図る『大規模空港』：7空港
成田国際空港、関西国際空港、中部国際空港、福岡空港、東京国際空港、新千歳空港に、地理的条件と検疫機数、検疫人員の現状（中規模空港の上位）を勘案して那覇空港を加える。

※ なお、

- ・ 東京国際空港は、国土交通省において、首都圏空港として成田国際空港と一体的に24時間対応空港として運用し、今後、発着便の増便についての構想がある
- ・ 新千歳空港は、北海道の拠点空港であることにも留意する。

●集約・強化すべき機能

- ・ 検疫の実施方法（前述）の変更・強化及びその実施人員
- ・ 出国者への情報提供機能
- ・ 平時のセンチネルポイント^(注)としての機能
- ・ 自治体との連絡・調整機能
- ・ 検体の検査機能

(注) センチネルポイント

海外から侵入するおそれのある感染症を海外との接点で監視すべき感染症として位置づけした上で、検疫所に定点観測点（センチネルポイント）として機能させる。

→このために

- ・ 対象とすべき感染症の選択とそれに対応した検査能力の整備
- ・ 感染症の診断能力を含めた人材育成
- ・ 集積したデータの自治体等へ提供するシステムを整備する。

これらの空港においては、税関・入管等の関係機関との協議会の設置、医師の配置、搬送車両の整備等、感染症対応を行う際に必要な最低限の体制整備を図る。

②自治体との連携に基づいて検疫を実施する空港（第2種検疫空港(仮称)、第3種検疫空港(仮称)）

上記、第1種検疫空港(仮称)以外の空港については、自治体との連携協力に基づいて以下のような体制を整備する。

●第2種検疫空港(仮称)

- ・ 那覇空港を除く『中規模空港』は、海港検疫の実施体制（距離、人員配置）や自治体との役割分担を踏まえ、国が実施主体となりつつ、業務の一部または全部を自治体に委託することで検疫の実施体制を整備する。

<対象空港>

広島空港、仙台空港、新潟空港、岡山空港、富山空港、函館空港、小松飛行場、鹿児島空港、旭川空港

●第3種検疫空港(仮称)

- ・ 『小規模空港』においては、原則、検疫の実施主体を自治体とし、国はその適切な実施の支援及び指導を行う。

ただし、検疫業務を自治体に委託または変更するためには、法整備及び財政措置等が必要となる。

(3) 空港検疫所間の役割分担に基づく連携及び機能の集約

空港において検疫を実施する際に使用する実施要領や乗客等に対する啓発資料や説明資料、装備や検査等の備品整備については、地域の特性により異なるものもあるが、多くは共通であ

り、空港によって齟齬がないことも重要であり、これらを一元的に検討・作成することも必要である。

また、国内の健康危機管理組織や情報収集組織と密接に連携することができ、感染症危機管理のための詳細な戦略を樹立計画し、自治体等との連携、危機への準備が行える機能を集約化することも必要である。

このため、これらの機能を有する中央組織（ヘッドクォーター）の設立が、マンパワーの有効活用から有用であると考えられる。

また、上記の業務にかかる機能に加えて本来は国として一定水準を維持して実施すべき業務であることから、他空港検疫所、自治体職員への研修機能を新たに付与することも必要である。
※この際、

- ・ 空港検疫において共通に使用するものの作成や検疫所職員の研修は、取扱機数や対象者の多い1～2の第1種検疫空港（仮称）が担当する
- ・ 自治体が行う検疫業務への支援、指導については、距離的・地域的特性等に鑑み、それぞれの自治体に近い空港が担当することが考えられる。

（４）空港における「検疫区域」の指定

現在の検疫法においては、空港での「検疫区域」は「空港エプロン」と規定されており、航空機に対しては、検疫所が必要と考える場合においても船舶と異なり、検疫を行う場所（ゲー

ト・スポット）を指定する法的根拠がない。

施設・設備の汚染防止等の観点から、感染症に罹患した患者が確実に搭乗している航空機やその乗客等に検疫対応を行う場合、これらを孤立化して行うことが必要であるため、航空機に対して「危機管理専用区域（仮称）」の指定を行うことや、空港内施設において患者や濃厚接触者の占有使用する場所や搬送ルート確保を含めた施設の使用指定、通行制限等が行える法的整備を行うことが必要である。

（５）空港での入国者への予防投薬・予防接種について

これまでの空港での検疫は、有症者の発見とその濃厚接触者等への対応を主眼とした事後であり、潜伏期間内にある感染者への発症防止等については手段を有していない（検疫法第14条に予防接種の記載はあるが、予防投薬はない）。

しかし、感染している可能性がある者に対して、近年では、潜伏期にある者に対する有効な発症防止手段についての知見も集まってきており、これらの手段を活用できる制度的、法的整備も検討することが必要である。

- （例）・ 新型インフルエンザに対する抗インフルエンザ薬の予防投薬や点鼻タイプの生ワクチン（現在、開発中）接種
・ 天然痘（バイオテロを含めて）に対する天然痘ワクチンの接種 等

図表 21. 感染症毎・国(地域)別にリスクの評価と検疫の実施方法

発航地の状況	感染症が持ち込まれるリスク(注1) (発航国での流行の程度)	高い	高い	低い	低い
	国内での感染拡大のリスク(注2) (感染性、国内での蔓延の程度)	高い	低い	高い	低い
	感染症の重篤性(注3) (致死率等)	高い	高い (低い)	高い (低い)	低い
感染症の特性、国内での状況					
	検疫の実施方法	A	B	C	

(注1)「感染症が持ち込まれるリスク(発航国での流行の程度)」について

WHOや当該国政府機関・研究機関(CDC等)の情報をもとに、感染症患者の数、罹患率、当該国内での対応状況等を分析し、当該国からの入国する者が感染しているリスクを評価する。

※「高い」と判断する国・地域の例

【新型インフルエンザの場合】

ヒト-ヒト感染が確認されている国・地域

【ウイルス性出血熱の場合】

複数の患者が同時発生し、新規患者が増加している国・地域

(注2)「国内での感染拡大のリスク(感染性、国内での蔓延の程度)」について

①感染様式による因子

→ ヒト-ヒト感染の場合、空気感染、飛沫感染、血液感染 等
ベクターを介する場合、ベクターの種類・生息状況 等

②国内発生による因子

→ 国内での罹患率、当該感染症に対する免疫保有の程度 等

※「高い」と判断する感染症の例

【天然痘】ヒト-ヒトの飛沫感染であり、若年者の免疫保有率が低い 等

※「低い」と判断する感染症の例

【デング熱】ベクター(蚊)を介する感染

【麻疹】ヒト-ヒトの空気感染であるが、国内での罹患率が高い 等

(注3)「感染症の重篤性(致死率等)」について

感染した場合に重症となる傾向が強く、治療法が確立されていない。

※「高い」と判断する感染症の例

【ウイルス性出血熱】、【高病原性鳥インフルエンザ】 等

VI. 海港における新たな検疫は具体的にどのようなものか

1. 海港の現状

本研究班においては、海港検疫の実態を把握するため、全国の検疫所の協力を得て調査を実施した。

[調査の概要]

方法:

成田国際空港、関西国際空港を除く 11 検疫所に対し、本所及び管轄内の支所・出張所の検疫港、無線検疫指定港における状況をアンケート形式で実施した。

内容:

平成 19 年 7 月 1 日～9 月 30 日までの状況

その結果、全国で 89 検疫港、27 無線検疫指定港について回答を得た。なお、検疫港である二見港の検疫業務は国の行政機構を総合した小笠原総合事務所において行われているため、今

回の調査対象には含まれていない。また、平成 19 年 12 月 1 日には港湾法の改定により大阪港、神戸港等が一つになり、阪神港となった。

(1) 検疫等実績 (図表 22, 23)

① 検疫実績

平成 19 年 7 月 1 日から 9 月 30 日までの検疫実績は、検疫隻数：18,442 隻、検疫人員：617,302 人であり、新型インフルエンザ対応として臨船した定期客船を除く臨船(含着岸)検疫は 161 隻(全検疫隻数の 0.87%)であった。

検疫船舶の地理的特徴としては、

- ・台湾・中国からの寄航船(クリアランス船)の多い石垣港は 434 隻/月
- ・北海道、東北、日本海地域の検疫港ではロシアからの船舶が多く、名古屋以南の検疫港では中国、韓国からの船舶の比率が高い
- ・新型インフルエンザ対応の定期客船を除いた臨船(含着岸)検疫は、国境近くに位置していたり、遠洋・北方漁業の基地となる海港において高い傾向がある

などがあげられる。

臨船検疫の理由としては、

- ・免除証明書関係 73 隻 (45.3%) ; (期限切れ 69、不所持 2、疑義 2)
- ・検疫前通報関係 33 隻 (20.5%) ; (RPM 不備 5、無線設備なし 13、事前通報確認 1、故障による緊急入港 1、通過船 1)
- ・傷病者関係 21 隻 (13.1%) ; (有症者発生 14、負傷者搬送 7)
- ・一類感染症流行地域発航及び客船関係 20 隻 (12.4%)
- ・洋上接触 (含密航者 2) 14 隻 (8.7%)

であったが、結果的には、健康監視・隔離・停留等の措置例はなかった。また、無線検疫対象船舶について通報内容、船舶衛生状態の確認を目的とした臨船又は着岸でのモニタリング検疫と考えられる例が 1 例含まれていた。検疫所が実施したこれら臨船検疫実績のほか、保健所が検疫対応した事例が 1 件あり、急病人発生のため検疫前船舶から海上保安部により救急搬送されたためのものであった。

検疫感染症については、平成 11 年 4 月 1 日の感染症法の施行に伴い、検疫法も改正され、感染症法の一類感染症がそのまま法第 2 条の第 1 項に規定されることになり、その後の検疫感染症の変遷は図表 24 のとおりであるが、この 3 ヶ月間に実施した病原体検査は、90 検疫港 (小笠原の二見港を除く) 中、1 港 (川崎) のみで、マラリアを対象とするものであった。なお、平成 17、18 年の船舶検疫に係る病原体検査は、それぞれ 17、14 件であったが、検疫感染症の発見はなかった。

②船舶衛生管理 (免除) 証明書の発給にかかる衛生検査 (図表 25)

平成 19 年 6 月 15 日に IHR2005 が発効し、日本においてもこれまでのねずみ族駆除 (免除) 証明書に替わり、船舶衛生管理 (免除) 証明書が発給されることになり、平成 19 年 7 月から 9 月までの 3 ヶ月間に 940 隻が船舶衛生検査を受けていた。

③港湾衛生調査

平成 18 年の港湾衛生調査の実施状況は、本所 11 及び支所 7 の所在地の検疫港では 100%、出張所 (有人) の所在地の検疫港で 47.6% (10/21)、出張所所在地外の検疫港で 23.0% (12/52)、無線検疫指定港で 22.2% (6/27) であった。

政令区域内のコンテナヤードの衛生調査を実施していた港は 11 であり、本所 4 (36.4%)、支所 3 (42.9%)、出張所は有人、無人とも各 1 で、全体としての実施率は 9.9% であった。ま

た、コンテナ内の計画的な衛生調査について実施した港は報告されていないが、臨時の衛生調査については本所 7、支所 2、出張所 (有人) 0、出張所 (無人) 11 で、実施率は 22.0% であった。

(2) 検疫等の実施体制と問題点

① 検疫

i) 検疫対応職員の勤務形態

検疫衛生業務に従事する職員数は検疫所の規模により違いがあり、本所・支所で 3~9 人、出張所で 1~3 人である。また、本所・支所は事務官、技官ともに配置されているが、出張所は 21 所のうち技官が配置されているのは 4 所のみである。

常駐職員のいる検疫所 (以下、「有人検疫所」) の所在地にある検疫港 (以下、「有人検疫港」) は 39 (本所 11、支所 7、出張所 21) であり、職員がいらないため出張により対応している検疫港 (以下、「無人検疫港」) は 52 である。このうち、港の所在地の港湾合同庁舎等に検疫所出張所が配置されている (以下、「無人検疫所 (または無人出張所)」) のは 41 港であり、残り 11 港の所在地には出張所もない。

ii) 無人検疫所への移動時間 (図表 26)

回答のない 2 港を除く 50 港のうち、往復の移動時間に 4 時間以上要する検疫港は 26 港 (52%) と半分以上であり、2 時間以上を要する検疫港は 16 港を加えると 42 港となり、全体の 8 割以上を占めていた。

iii) 異なる対象への検疫対応

海港にある有人検疫所 39 のうち、近傍の検疫飛行場での航空機検疫のため空港にある無人出張所に出張対応しているのは、14 検疫所 (小樽→旭川、新潟→新潟、福岡→熊本、門司→新北九州、長崎→長崎、鹿児島→鹿児島、函館→函館、境→米子 (美保飛行場)、青森→青森、秋田船川→秋田、金沢→小松 (小松飛行場)、坂出→高松、松山→松山、大分→大分) であった。

無人検疫港 52 のうち、49 港については、海港にある有人検疫所が検疫対応しているが、残りの 3 検疫港については、空港にある有人検疫所 3 所 (福島空港→小名浜、富山空港→伏木富山、宮崎空港→細島) からそれぞれ管轄する検疫港に出張しての船舶の検疫や、各々の空港事務所において管轄検疫港の無線検疫審査を行っていた。

iv) 土日対応

土日の勤務体制 (有人検疫所 39) につい

ては、土日とも当番勤務が、16（本所 5、支所 2、出張所 9）、空港勤務者対応が 4（本所 1、出張所 3）、緊急時電話対応が 15（本所 2、支所 5、出張所 8）、土曜日のみ当番勤務で、日曜日は緊急時電話対応するのが 4（本所 3、出張所 1）であった。

v) 無線検疫審査とその問題点

全検疫の約 99%は入港予定 36 時間（土日休日はカウントしない）以内に打電等された事前（検疫前）通報の審査結果により入港しているが、無線検疫制度については、39 有人検疫所のうち一部未回答（1 所）はあるものの、殆どが有効と評価している。

有効と評価する理由としては、「人員数、担当港の範囲からすべてを臨船検疫できない」、「無人出張所において効率的な検疫ができる」、「入港時に交通の制限が解除されているため物流がスムーズに行える」、「臨船検疫と同様に船長からの報告に基づいて実施しており、同等である」、「処理時間が短時間で入港手続きの簡素化、スピード化が図れている」、「入港前の健康状態等の確認及び当該船舶の履歴などを勘案して総合判断が可能であり、感染症の流行期以外は、効率性が高い」があげられていた。

一方、役立っていない理由としては、「船長申告制の信憑性に問題がある」、「船舶の長があまり制度を理解していない」などがあげられた。

また、無線検疫の有効性を認めつつも、その制度の基本が定められている「無線検疫大綱」については、約 7 割の検疫所が「問題あり」と回答をしていた。その問題点としては、「36 時間以内の電文となっているが、土日祝日をカウントしないために、入港前の健康状態を把握しているとは言い難い」17（45.9%）、「有症者の申告がほとんどなく、正直に申告しているかが疑わしい」11（35%）、「検疫港、無線検疫指定港の指定基準が明確でない」13（35.1%）、「無線検疫指定港が検疫法において規定されていないのはおかしい」11（29.8%）、「通過船検疫の取り扱いが各所で違いがある」6（16.2%）、「地理的な理由で発航後入港までの時間が短く、無線審査が 24 時間開庁なくしては通常の無線審査が適用できない事例が考えられる」5（13.5%）などがあげられていた。

また、「無線検疫の審査については基幹検疫所を設け広域対応により効率化を図る」などの意見もあった。さらに、無線検疫制度を役立てるための方策として、「土日休日の無

線検疫審査の実施」、「（流行地域以外の船舶に対する）無作為による臨船（着岸）検疫等の実施」、「虚偽申告に対する罰則等の強化と監視部門等の設置による法遵守体制の整備」、「広域対応できる基幹検疫所による審査の効率化」などが提案されている。

② 試験検査

平成 19 年 6 月の検疫法改正により検疫感染症からコレラが削除され、下痢を中心とする消化器症候群への対応根拠がなくなり、試験検査体制の見直しを図る必要が生じたとも考えられる。現時点において病原体検査ができるのは、本所 13 の検査センター、検査課、試験検査室及び空港支所の一部（中部、福岡）であり、検疫港において検体を採取した場合には、本所等検査可能な施設まで自動車又は検疫艇で搬送することが必要となる。無人検疫港で検体採取をした場合には、(2) ①-ii) で示した「無人検疫所への移動時間」にあるように、2 時間以上の長距離搬送が必要となるのが全無人検疫港の 8 割以上であり、緊急を要するものには検査対応の遅れや、その後の対応に支障をきたすおそれがある。

感染症の検査に関し地方衛生研究所と「連携がある」と回答した検疫港は全検疫港の 30%（27/90）であるが、「連携がない」と回答した検疫港でも「必要」と回答したのは 46.9%（29/63）であり、全体の 62.2%（56/90）が「連携の必要」と考えていた。

③ 船舶衛生管理（免除）証明書発給に係る衛生検査

IV-4-（4）で前述したように、船舶衛生管理（免除）証明書の国別発給港数は、我が国が最も多く 90 港におよび、海岸線の長さ、貿易頻度を加味してもあまりにも多すぎる。一方、世界を航行する船舶の衛生状態は近年大きく改善しており検疫所業務年報によれば船舶衛生検査年間件数 3000 件余の中で不合格は 1~2 隻にすぎず、世界の船舶の衛生状況は良好となっている。（図表 11, 12）（前掲）

平成 19 年 6 月 15 日に発効した IHR2005 による船舶衛生管理（免除）証明書は検査項目数も増え、船舶の衛生確保はさらに高まることが期待される。しかしながら検査にかかる専門的職員も不足し、検査所要時間も以前より増大している。本研究の中で行ったアンケート調査においても船舶衛生検査の問題点として、「無人出張所での衛生検査は時間と人、旅費等がかかるので廃止すべき」、「職員数が少なく、管轄