

(港)が複数有り、有人・無人の出張所での実施は困難」、「管轄区域は広範囲であり、他の業務への支障が顕著であるため船舶衛生検査の実施場所を集約することが望ましい」、「衛生管理(免除)証明書発給のための基準となる詳細なマニュアル等がないため、検査全般において全国統一基準の検査結果が得られない」、「検査を行う検疫官の養成ができていない」、「有効な証明書の所持だけが判断基準となっている現行では衛生検査は意味がない」などが指摘されている。

これらのことから、証明書発給港を整理縮小すること、専門的知識・技術を持った技官(検疫官)を育成すること、二次対策として港湾衛生調査を拡充することが強く望まれる。

④ 港湾衛生調査

指定された検疫感染症及びそれに準ずる感染症の変遷はあるものの、汚染した船舶等を介して病原体、若しくは病原体の媒介動物であるネズミや蚊などが国内に侵入・定着することを防ぐことは上記検疫感染症の国内まん延防止の観点からも重要であり、検疫法第27条においても水際としての検疫港等の衛生状態を明らかにすることが「できる」と規定されている。また、「港湾区域及び空港区域の衛生対策について」(平成11年9月30日付け生活衛生局長通知)により、対象疾病の流行地域からの来航船舶の入港実績等に基づき、調査実施対象港のリスク設定が行われている。今回のアンケート調査結果では、一部未回答はあるものの、本所(10/10)100%、支所(6/7)85.7%、有人出張所(15/20)75%、無人出張所(35/50)70%、平均すれば(66/87)75.8%の検疫所が「港湾衛生調査は必要である」とした一方、残り(21/87)24.2%の検疫所が「港湾衛生業務は実用ではない」と回答している。

港湾衛生業務実施が困難な理由としては、「職員数が少なく、管轄港が複数あり、有人・無人出張所での実施は困難」、「無人出張所が遠隔地で事務所に検査室がない」などが、また、港湾衛生業務は不要である理由としては、「過去(ここ数十年)において感染症の侵入は無く、患者の発生のない感染症の媒介動物調査は必要ない」、「調査の結果がどう活用されているのか不明」などがあげられていた。

港湾衛生業務が必要である場合の今後の方向性については、「現状の調査の継続でよい」、「自治体との連携や捕獲等の作業のアウトソーシングにより効率化を図る」、「調査結果の基幹検疫所への集約・分析、ベクターセンター(仮

称)等へのマンパワーの集約化により広域対応とする」との3つの意見が示され、ほぼ3分の1ずつの割合であった。その他、現行調査方法の再検討、業務の自治体への移管、今後における駆除の必要性の増加などの意見もあった。

港湾区域の衛生対策の効率的かつ総合的な運用を図るために関係機関の代表者等で構成される港湾衛生協議会については、本所100%(11/11)、支所85.7%(6/7)、有人検疫港14.3%(3/21)、無人検疫港7.7%(4/52)、無線検疫指定港51.9%(14/27)、平均32.2%(38/118)であり、無線検疫対象港でも設置されているところもあるが、総会の開催や報告書の発行など何らかの活動を行っているのは設置港の63.1%(24/38)であった。

⑤ 国の関係出先機関(CIQT)の配置状況

海港業務に関係の深い国の出先機関としては、入国管理局、税関、動物検疫所、植物防疫所、海上保安部があり、その設置状況は図表27のとおりである。検疫所の本所、支所、有人出張所の所在する検疫港での設置状況は、税関はすべての港で、海上保安部(署)は有人検疫所1カ所を除くすべてに、植物防疫所は有人出張所7カ所以外の港に事務所が設置され常駐職員が配置されているが、入国管理局、動物検疫所については全有人検疫所のそれぞれ約3割(9/39)、約7割(25/39)の港に事務所が設置されていなかった。しかし、近隣地域に検疫飛行場がある場合には空港内に事務所が設置されている所もあった。

⑥ 自治体との連携

上述したことと一部重複するが、自治体との連携についてまとめた。

- i) 検疫: 海上保安部が緊急搬送した事例で保健所に検疫を依頼した。(1件)
- ii) 病原体検査: 感染症検査について地方衛生研究所との「連携あり」とした検疫所は約30%で、「ない」とした検疫所でもその約半数が「連携は必要である」としていた。
- iii) 医療機関: 検疫感染症患者等を発見した場合に、検疫法第14、15条に基づき隔離、停留の措置ができる感染症指定医療機関として、公立病院と委託契約していることが多かった。
- iv) 医師: 常勤医師がいない支所及び出張所では公立病院・保健所等の医師に委嘱して、有症者対応を含む検疫措置や患者発生時等における電話での相談対応などを行っていた。

2. 新たな海港検疫のあり方

(1) 「船舶（船体）」から「乗客等（人）」、「コンテナ」に対する検疫への転換

① 必要性

船舶については貨物船と客船、そして、その両方を載せる貨客船（フェリー）があり、近年中国、韓国等の近隣国の間に定期便として運航するケースも増えている。船舶は一般に航空機に比し、客室など船内移動空間は広いものの、航行時間も長く客同士の接触頻度も多いため、感染源が存在すれば感染確率は高いと考えられるため、今後「乗客等（人）」の多い船舶、すなわち、客船及び貨客船に対しては、「航空機検疫」に準じて「船舶検疫」についても「乗客等（人）」の検疫を確実に行う必要がある。また、船舶への積上げ・下ろしが短時間で可能な「コンテナ」の船舶輸送が増え、コンテナ内への媒介動物等の混入リスクも増えつつあり、貨物船に対する検査もその方法を再検討する段階にあるといえる。

② 「乗客等（人）」の検疫

「乗客等（人）」の検疫では、病原体に感染した、若しくはそのおそれのある者としての有症者対応が重要である。具体的には、

- ・ 検疫対象感染症及び流行地域リスクに基づき、的確な流行情報等の把握により発航地・寄航地のリスク評価を行う。
- ・ 無線検疫制度を有効に活用して検疫前通報を徹底させるとともに、高リスク地域発航船舶に対してはその船内での質問票の配布・記載・回収も含め臨船検疫を実施する。
- ・ 低又は無リスク地域発航船舶の入港が認められる客船及び貨客船については、出入国管理及び難民認定法（入管法）により感染症法に定める一類感染症等の患者である外国人については本邦に上陸することができないことになっていることを踏まえ、日本人も含め入国を目的とする者に対しては入国審査時の質問及び対面審査を入管対応でスクリーニングし、必要に応じ、検疫専門スタッフ対応とする。

③ 「コンテナ」の検疫と港湾区域等衛生対策の充実強化

国際物流拠点整備の活発化、全日稼働埠頭の増加等により、益々「コンテナ」輸送へのウエイトは高まっている。また、検疫感染症の流行地域を有する国々との物流も増えつつある。このため、病原体の媒介動物の侵入リスクは増加

しているにもかかわらず、コンテナヤード等港湾区域の調査は不十分である。さらに、コンテナを直接開梱することのある内陸保税場所の調査は法的根拠もないため全く実施されていない。無線検疫審査を含む検疫の実施、船舶衛生管理（免除）証明書の発給など制度の内容の充実強化はあっても病原体すべての侵入を防止することは不可能であり、媒介動物の定着防止を図ることは、汚染地域の拡大動向監視と併せ重要なことである。

具体的には、

- i) 検疫感染症の流行地域のリスク設定とコンテナのモニタリング検査
- ii) 調査対象とする港湾区域等の選定
- iii) ベクター調査手法・検査技法の開発
- iv) 中核機関（ベクターセンター（仮称））の設置を含む調査・検査体制の整備
- v) 自治体等の関係機関との連携

を骨格とする港湾衛生対策を充実強化することの必要性を強く認識すべきである。

④ 無線検疫を効率的に運用するための基盤の充実強化

船舶に対する無線検疫制度については、

- i) 土日休日ノーカウントの廃止
- ii) 入港の定義の明確化
- iii) 入港予定 36 時間以内の通報時間の短縮
- iv) 通過船舶取り扱い基準の明確化
- v) 通報内容変更の連絡基準の明確化

など無線検疫制度内容を見直し、法的根拠を明確にするとともに、船舶の入港履歴の一元的管理を導入し、船舶衛生管理（免除）証明書等の確認方法（システム）が確立した時点で、無線検疫審査時や入港時に提示要求されることの多い船舶衛生管理免除証明書についてはフリーとすることもできる。

また、入港時の通報については実態として一次港のみとなっているが、「乗客等（人）」や「コンテナ」に重点化されるにつれ、二次港以降の通報も重要となる。媒介動物由来の検疫対象疾病の侵入・まん延防止のためには流行地域別リスク設定に基づく港湾衛生調査の実施が必要となる。調査結果の判断基準の明確化と併せ、24 時間体制での検疫前通報の審査管理（無線検疫審査管理センター（仮称））、港湾衛生調査の企画・集計・分析・評価等を一元的に管理できる体制の構築が検疫審査精度の向上に必要不可欠なものであると考える。

入管法により感染症患者の入国を拒否できるため、入国審査時にスクリーニングも併せて実施し、問題のあるケースを検疫専門スタッフ

が対応する方が効果的・効率的であるので、入国管理官と連携できるシステムを構築する。

(2) 国が検疫を行う海港の範囲及びその他の海港での検疫実施主体の一部変更

検疫対象港をこれまでの検疫実績を目安として、第一種、第二種、第三種（仮称）に分け、第一種と第二種を検疫港とする。

- ・ 第一種（大規模海港）；定期便客船対応や近隣県に多くの乗客の移動が見込まれる港：京浜、阪神、博多、関門、名古屋の5港
- ・ 第二種（中規模海港）；1日1隻以上を目安とするが、国境近くに位置し一定以上の入港実績がある港（稚内、花咲、厳原、石垣など）も対象とする。
- ・ 第三種（小規模海港）；1隻/日未満を目安とし、無線検疫指定港とする。

第一種は国が直接検疫を実施する。第二種のうち地政学的対応が必要な港については国が実施主体となるが、その他の港における必要に応じての検疫確認と港湾衛生調査は自治体が行う。第二種及び第三種の港の無線検疫審査は基幹検疫所（地方拠点）又は国の無線検疫審査管理センターが行う。

また、第三種の港における港湾衛生調査、必要に応じての検疫確認は、原則として自治体を実施主体とする。さらに、船舶衛生管理免除証明書の発給港については第一種と、第二種のうちの地政学的対応が必要な港とする。

図表 22. 平成 19 年 7 月 1 日～9 月 30 日までの無線検査対象港を管轄する有人検査所の検査実績(アンケート調査結果による)

検査所名	船舶数	(随検査)	船舶検査人員	無線検査対象港		航空機数	航空機検査人員	検査実施飛行場		備考
				検査港	無線検査指定港			検査飛行場	検査飛行場以外	
小樽検査所	295	8	6519	小樽 219(4)、留萌 24(1)、石狩湾 52(3)		106	15454	旭川空港		
稚内	567	8	8970	稚内		10	1365		女満別	
紋別	307	1	4461	紋別 258(1)、網走 49		77	11667		帯広 41、釧路 35、釧路基地 1	
花咲	173	4	1437	花咲	十勝 2					
釧路	97	6	1996	釧路 95		179	18690	函館空港 179		
苫小牧	217	2	7417	苫小牧 151(2)、室蘭 66						
函館	51	13	1797	函館						
仙台検査所	169	1	2945	仙台塩釜 69、宮古 15、釜石 3、大船渡 14、気仙沼 6、石巻 62(1)		6	604		花巻 4、山形 2	
青森	69	2	1359	青森 8(1)、八戸 61(1)		82	15061	青森空港 77	三沢 5	
秋田船川	134	1	2447	秋田船川 110(1)、酒田 24		40	4365	秋田空港		
福島空港	132	0	2558	小名浜 104	相馬 28	79	12904	福島空港		
東京検査所	815	14b	17737	京浜(東京)						
川崎支所	330	2	6609	京浜(川崎)(2)						
千葉支所	798	2	18243	千葉 595(2)、木更津 203						
鹿島	358	1	6425	鹿島 295(1)、日立 29	常陸那珂 32	6	7	百里飛行場		
横浜検査所	952	9	25758	京浜(横浜)913(8)、横須賀 26、三崎 13(1)						
新潟検査所	289	3	7177	新潟 208(2)、直江津 81(1)		271	31812	新潟空港		
金沢	84	1	2551	金沢 42(1)、七尾 40		142	11528	小松飛行場 133(含貨物便 38)	能登 8、石川県警へ1本 -11	
富山空港	326	0	12546	伏木富山		215	19279	富山空港		
名古屋検査所	1150	2	21966	名古屋 821(2)、三河(豊橋、蒲郡)213、福江(不明)、衣浦 116		27	403		県営名古屋	
清水支所	224	17	3700	清水 200(17)	田子の浦 24	2	40		浜松基地	
四日市支所	205	0	4654	四日市 192、尾鷲 1、勝浦 2	新宮 10					
焼津	31	0	504	焼津 12	御前崎 19					

検査所名	船舶数	(臨検数)	船舶検査人員	無検検査対象港		航空機数	航空機検査人員	検査実施飛行場		備考
				検査港	無検検査指定港			検査飛行場	検査飛行場以外	
大阪検査所	1618	4#	65383	井阪神(大阪)1251(4)、和歌山下津161、敦賀35、内浦10、舞鶴84、阪南37	福井32、宮津8、田辺0					#:2隻/週
神戸検査所	1024	4#	24404	井阪神(神戸)673(4)	東播磨202、姫路149	3	298	神戸		#:3隻/2週
広島検査所	338	0	5865	広島139、浜田55、呉120	三隅8、竹原16	48	4622	美保飛行場43	出雲3、鳥取2	
境	90	3	1536	境						
水島	617	5	9549	水島	尾道糸崎30	7	696		山口宇部	
福山	435	1	6622	福山405(1)		40	4312	高松空港		
徳山下松・岩国	569	3	4842	徳山下松302(2)、岩国71、宇部136(1)	三田尻中関53、柳井7	70	7443	松山空港		
坂出	223	0	3402	坂出151 徳島小松島32	橘40	5	406		高知	
松山	407	1	6400	松山125(1)、三島川之江95、新居浜118	菊間59、今治10	58	7138	熊本空港46	佐賀12	#:4隻/週
高知	69	2	1137	高知		64	5567	新北九州空港		#:13隻/7~9月
福岡検査所	1197	8	131912	博多1112(8)、三池49、唐津14、三角9	熊本13	67	5493	長崎空港		
門司支所	1304	1#	51812	井関門1193(1)	苅田111	119	13289	鹿児島空港116(含貨物5)	谷山(ハ)ホト3	
長崎支所	297	6#	22693	井長崎89(2)、佐世保38(3)、伊万里58(1)	三重式見48、松島13、松浦51					
鹿児島支所	339	6	12570	鹿児島65(4)、志布志111(1)、水俣28、八代62、串木野1(1)、喜入47	油津12、川内10、枕崎3					
蔵原	161	13	19550	蔵原117(13)、比田勝44		32	4083	大分空港		
大分・佐賀関	480	2	8110	大分389(2)、佐賀関58、佐伯33		70	7781	宮崎空港		
宮崎空港	49	0	753	細島49		3	107		石垣	#:1隻/週
那覇検査所	149	3#	11891	井那覇107(3)金武中城42						
石垣	1307	2	55667	石垣1304(2)、平良3						

#; 記載数字に加えて、インフルエンザ対応定期客船に対する検査実績あり。

b; 「免除証明書期限切れ1隻と、ベトナムから6日以内に來航する船舶がほぼ週1回ありとの記載に基づき推定。

() 内は臨船(含岸)検査数

図表 23. 平成 19 年 7 月 1 日から 9 月 30 日の 3 ヶ月間における検疫実績でみた無線検疫対象港
(アンケート調査結果による)

検疫船舶数 (隻)	有人検疫港	無人検疫港	無線検疫指定港	備考
1 日あたり 15 隻(1,380 隻 / 3 ヶ月)以上	京浜 (24)、(阪神 (8))			京浜、阪神 ; 20 隻 / 日以上 (1840)
1 日あたり 15 隻未満 10 隻 (920 隻 / 3 ヶ月) 以上	大阪 (4)、関門 (1)、博多 (8)、石垣 (2)			
1 日あたり 10 隻未満 5 隻 (460 隻 / 3 ヶ月) 以上	(横浜 (8))、(東京 (14))、名古屋 (2)、千葉 (2)、神戸 (4)、稚内 (8)、水島 (5)			
1 日あたり 5 隻未満 3 隻 (276 隻 / 3 ヶ月) 以上	鹿島 (1)、(川崎(2))、福山 (1)、大分 (2)、徳山下松 (2)	伏木富山		
1 日あたり 3 隻未満 2 隻 (184 隻 / 3 ヶ月) 以上	小樽 (4)、新潟 (2)、清水 (17)、紋別 (1)、四日市	三河、木更津	東播磨	
1 日あたり 2 隻未満 1 隻 (92 隻 / 3 ヶ月) 以上	釧路 (6)、花咲 (4)、苫小牧 (2)、秋田船川 (1)、広島、那覇 (3)、松山 (1)、坂出、厳原 (13)	小名浜、和歌山下津、宇部 (1)、呉、新居浜、衣浦、志布志 (1)、三島川之江	姫路、荻田、	
1 週あたり 7 隻未満 3 隻 (39 隻 / 3 ヶ月以上) 以上	仙台塩釜、鹿児島 (4)、長崎 (2)、函館 (13)、境 (3)、高知 (2)、金沢 (1)	室蘭、石巻 (1)、八戸 (1)、石狩湾 (3)、舞鶴、直江津 (1)、岩国、八代、伊万里 (1)、佐賀関、浜田、網走、三池、細島、喜入、比田勝、金武中城、七尾	菊間、三田尻中関、松浦、三重式見、橘、	
1 週あたり 3 隻未満 1 隻 (13 隻 / 3 ヶ月) 以上		阪南、敦賀、徳島小松島、水俣、留萌 (1)、酒田、宮古、大船渡、佐世保 (3)、佐伯、日立、横須賀、唐津、三崎 (1)	常陸那珂、福井、尾道糸崎、相馬、田子の浦、竹原、御前崎、松島、熊本	
1 週あたり 1 隻未満	焼津、青森 (1)	気仙沼、釜石、内浦、三角、平良、勝浦、尾鷲、串木野、(福江)	今治、油津、新宮、川内、三隅、柳井、宮津、枕崎、十勝、田辺	田辺は 0 隻、福江は実績記載なし
計 (港数)	37	52	27	

* () は 3 ヶ月の調査期間における臨船 (含着岸) 検疫隻数

図表 24. 検疫法第 2 条に定める検疫伝染病及び検疫感染症の変遷

施行年月日	検疫伝染病			準ずる伝染病
昭和(S)27.1.1	発疹チフス、コレラ、ペスト、痘瘡、黄熱を指定 (5種)			
S31.7.1	回帰熱を追加 (6種)			
S46.1.1	発疹チフス、回帰熱を削除 (4種)			日本脳炎、マリアを指定
平成(H)8.6.26	痘瘡を削除 (3種)			
施行年月日	検疫感染症 (検疫法第 2 条)			これに準ずる政令指定感染症 (検疫法第 27 条)
	一類感染症	一類感染症以外	政令感染症	
H11.3.31 以前	ペスト	コレラ、黄熱		日本脳炎、マリア
H11.4.1	エボラ出血熱、クリミア-コンゴ出血熱、マールブルグ熱、ラッサ熱の追加			腎症候性出血熱、デング熱、ハンタウイルス肺症候群を追加
H15.11.15	SARS、痘瘡を追加		デング熱、マリアを指定	웨스트ナイル熱を追加し、デング熱、マリアを削除
H18.6.12			インフルエンザ(H5N1)を追加	
H19.4.1	南米出血熱を追加し、SARSを削除			
H19.6.1		コレラ、黄熱を削除		
現在	7種	なし	3種	4種

図表 25. 平成 19 年 7 月 1 日から 9 月 30 日の 3 ヶ月間における船舶衛生管理免除証明書の発給に係る衛生検査実施船舶数(アンケート調査結果による)

本所検疫所名	隻数	有人検疫港	無人検疫港	無線検疫指定港
小樽	46	小樽 6、稚内 10、花咲 5、紋別 0、釧路 4、苫小牧 12、函館 3	石狩湾 2、留萌 0、網走 0、室蘭 4	
仙台	60	仙台塩釜 12、青森 2、秋田船川 4、	八戸 11、釜石 1、気仙沼 9、石巻 14、酒田 0、宮古 0、大船渡 0、小名浜 7、	
東京	124	京浜(東京) 28、京浜(川崎) 20、千葉 39、鹿島 23	木更津 13、日立 1	
横浜	66	京浜(横浜) 47	横須賀 12、三崎 7	
新潟	13	新潟 5、金沢 1	直江津 1、伏木富山 3、七尾 3	
名古屋	131	名古屋 39、清水 25、四日市 11、焼津 17、	三河 25、衣浦 12、勝浦 0、尾鷲 0、福江(不明)	新宮 2
大阪	49	阪神(大阪) 31	和歌山下津 12、敦賀 2、舞鶴 3、阪南 1、内浦 0	
神戸	43	阪神(神戸) 43		
広島	225	広島 4、境 6、水島 40、福山 41、徳山下松 23、坂出 11、松山 44、高知 7	浜田 1、呉 23、岩国 8、宇部 4、徳島小松島 5、三島川之江 4、新居浜 4	
福岡	177	博多 23、関門 29、厳原 1、大分 11、長崎 29、鹿児島 13	三池 3、唐津 4、比田勝 1、佐賀関 1、佐伯 6、佐世保 40、細島 6、喜入 4、志布志 1、八代 0、伊万里 5、水俣 0、三角 0、串木野 0	
那覇	6	那覇 4、石垣 1	金武中城 1、平良 0	
計	940	674	264	2

図表 26. 有人検疫所が管轄する無人検疫港との往復に要する時間

往復時間 (h) 区分	10 以上	9	8	7	6	5	4	3	2	1	1 未満	不明	計
検疫港数	1	2	0	10	2	6	14	7	9	7	1	2	52

図表 27. CIQTの配置状況(アンケート調査結果による)

検疫所	入管			税関			動検			植防			保安部		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
本所	8		3	11			8		3	11			11		
支所	5		2	7			4	2	1	7			7		
出張所 (有人)	15	2	4	21					21	14		7	20		1
出張所 (無人)	8	3	41	44	2	6	1		51	20	2	30	45		7
計	36	5	50	83	2	6	13	2	76	52	2	37	83		8

* 1. A : 職員が常駐している。

B : 事務所は配置されているが、無人である。

C : 配置されていない(事務所がない)。

* 2. C : Customs (税関) / I : Immigration (入国管理局 (以下、「入管」)) / Q : Quarantine (検疫所) / 動検 : 動物検疫所 (Animal Quarantine) / 植防 : 植物防疫所 (Plant Protection) / T : Transport (港湾) / 保安部 : 海上保安部 (Coast Guard)

Ⅶ. 自治体とはどのような連携・協力が 必要か

1. 検疫所と自治体との連携・協力に関する基本的な考え方

感染症危機管理対応において、検疫所は主に検疫法に基づく海外から国内への持ち込みの防止対応を、自治体(都道府県感染症危機管理部局、保健所、衛生研究所等)は主に感染症法に基づく国内での感染拡大の防止対応を行っているが、感染症対応全体の観点からは、これらは連続的かつ一体的な対応が求められる。

これまで検疫所は、海港・空港における点対点(ピンポイント)の水際対策として特化した「検疫」を行っているが、人間・物が大量かつ

高速に移動する現在の社会状況に対応するには、海港・空港における点対点と地域との連携に基づく面対点を組み合わせることが必須であり、今後、検疫所と自治体との連携・協力を強化し、感染症の海外からの持ち込みの防止、持ち込まれた後の危機管理対応を行えるよう体制整備を行うことが必要である。

具体的な連携・協力としては、検疫所は、海港・空港において、海外から持ち込まれる感染症を効率的・効果的に防止するため、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)への検疫に重点を置いた対応を強化するとともに、万が一持ち込まれた際にも適切な危機管理対応を行うために、以下のような連携・協力をを行う。

● 検疫所において明らかな感染症患者とは判断されないが、今後の発症等の可能性が否定できない者については、自治体と速やかに情報を共有し、連携・協力に基づく対応を行う。

● 自治体において感染症が海外から持ち込まれた可能性を察知した場合、検疫所と速やかに情報を共有し、連携・協力に基づいて対応を行う。

加えて、

● 国が検疫業務（検査を含む）を実施する海港、空港を集約化し、それ以外の海港、空港においては自治体の資源を有効に活用した体制整備を行うこととし、自治体とのノウハウの共有化を図る。

今後、それぞれが連携・協力するために必要な情報共有・伝達及び業務・機能的連携に関し、法改正や財政措置も含めた体制を整備することが必要である。

2. 情報の共有・伝達情報の内容について

① 検疫所においては、船舶・航空機の運行者への要請及び検疫の実施により、

- ・ 船舶・航空機及びその乗客・乗務員（以下「乗客等」という）の滞在地や船舶・航空機内における座席配置等
- ・ 乗客等の船舶・航空機等及び帰国直後における健康状態

② 自治体においては、

- ・ 乗客等の日本国内での居住地における生活環境や医療資源等
- ・ （入国後は）乗客等の直近の健康状態

の把握が可能である。

上記はともに、海外からの帰国者が感染症を発症した際の本人及びその接触者等に対する対応において重要な情報であり、必要に応じて迅速に情報を共有・伝達することが適切な対応につながるが、これまでは検疫所と自治体との情報交換は、検疫法に基づく健康監視対象者が発症した場合、感染症法における届出感染症の患者を発見した際に検疫所から当該者の居住地の自治体に対する書面による届出以外は、実質的にはほとんど行われていない。

一方、第169回国会に提出されている「感染症の予防及び感染症の患者に対する医療に関する法律及び検疫法の一部を改正する法律案」においては、新型インフルエンザ等感染症については、検疫所長（あるいは厚生労働大臣）と都

道府県知事間の情報提供のルールが明記され、法施行の準備として現在、各自治体に整備されているNESID（感染症サーベイランスシステム 疑い症例調査支援システム）の改変による検疫所・自治体間の情報提供システムが構築されつつある。

今後、新型インフルエンザ等感染症以外の感染症についても、情報共有・伝達すべき感染症の種類や情報の内容、方法等についてルール化し、必要に応じた法整備や情報システムの整備による円滑な実施の支援を行うことが必要である。

（1）検疫所から自治体への情報

検疫所から自治体への情報提供の内容及び対応としては、以下のようなものが考えられる。

● 全検疫所から全自治体（全都道府県）レベルへの情報提供

< 平時・緊急時 >

- ・ 国際的な感染症の発生状況
- ・ 発航地別の検疫所において把握した感染症患者等の発生状況速報

● 各検疫所から該当自治体（都道府県・保健所）レベルへの情報提供

< 平時 >

・ 感染症疑い者（明らかな患者とは判断されないが、検査結果待ちあるいは、今後発症する可能性が否定できない者等）に関する情報

→ 自治体における感染症法に基づくフォローアップを要請

< 危機時 >

・ 検疫法に基づく隔離・停留者、及び同乗者等に関する情報

→ 隔離・停留者：発生報告

同乗者等：（必要に応じて）

自治体における感染症法に基づくフォローアップを要請

・ その他、感染性の高い感染症患者（結核、麻疹等）の把握に関する情報

→ 自治体における感染症法に基づく積極的疫学調査の実施等の要請

（2）自治体から検疫所への情報

自治体から検疫所への情報提供の内容及び対応としては、以下のようなものが考えられる。

- 各自治体（都道府県・保健所）から該当検査所レベルへの情報提供
 - ＜危機発生時＞
 - ・感染症法に基づく積極的疫学調査実施対象者に関する情報（渡航歴がある場合）
 - 検査所に対して帰国時の使用船舶・航空機等の情報把握を要請
 - ・感染性の高い感染症患者の発生に関する情報（渡航歴がある場合、積極的疫学調査を実施しない場合も）
 - 検査所（全検査所共有）において海外からの感染症持ち込みリスクの判断・検査業務の実施方法の変更等に活用する。

（3）自治体及びその他の国内保健機関との情報の共有・伝達

地域との連携に基づく面対応の体制を整備するためには、検査所と自治体との連携・協力が重要であることはいうまでもないが、自治体以外の国内保健機関も含めた情報共有・伝達のためのネットワークを構築することも、今後の課題である。

すなわち、検査所と厚生労働省関係部局及び国立感染症研究所間、自治体（都道府県、保健所、衛生研究所）間、検査所間の連携・協力を円滑かつ確実にを行うための基盤整備として、それぞれの機関間で迅速な意思疎通や情報共有を行うためのシステムの整備が有用であるが、現在、国内の多岐にわたる健康危機管理機関が情報共有するための「健康危機管理支援ライブラリーシステム」が存在するものの、検査所間あるいは検査所が複数の国内保健機関と業務連携や情報共有を支援することを目的としたシステムはない。

＜参考＞

「健康危機管理支援ライブラリーシステム（H-CRISIS）」

（アドレス）<http://h-crisis.niph.go.jp/hcrisis/index.jsp>

（内容）健康危機管理の事例集と模擬事例に対する遠隔教育に資するデータを掲載

（運営管理）国立保健医療科学院

このため、前述の「改変版 NESID」をさらに改良することにより、厚生労働省－国立感染症研究所－都道府県（県庁等の関係部局、保健所、衛生研究所）間の業務連携のためのネットワークシステムを早急に整備するとともに、「FORTH（海外旅行者のための感染症情報）」

のホームページ等を活用した検査所間あるいは検査所と国内保健機関が平時より情報共有を行うことができるシステムを構築することが必要である。

3. 業務連携・協力

政府においては、現在、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ており、自治体も地域振興の観点から各自治体内の海港、空港への国際路線の設置に積極的であるが、感染症対策の観点から実施する検査については、実質上、国際路線の設置にあたって検査所の同意や十分な体制整備等はあまり考慮されないまま、各国際路線の乗客等への対応を行わざるを得ない状況にある。

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、リスクの高い海港・空港に重点を置いて検査業務の精度を上げることが効率的・効果的であるが、リスクは低いながらゼロではない以上は最低限の検査を実施することが必要である。

このため、国が検査業務（検査を含む）を実施する海港、空港を集約化し、その他の海港、空港においては、

- ・自治体における地域振興という観点からの責任の分担を行う
- ・保健所、地方衛生研究所等の感染症対応の資源を有効に活用することを踏まえ、自治体が検査を実施することとし、その実施にあたっては、検査所との連携・協力体制を構築することが考えられる。

（1）検査の実施に関する連携・協力

①検査の実施

現在、検査法においては、航行不能等の緊急事態の場合に限り、船舶等から保健所長への通報及び保健所長による検査の実施を可能としているが、検査所による検査実施頻度が低い海港・空港については、検査所からの委託等の方法論について十分に検討した上で、保健所長が実施して必要な対応を行いその結果を検査所に報告すること、あるいは、保健所長が実施主体として自治体の責任で行うことを検討すべきである。

※「V. 空港における新たな検査」の章を参照

②健康監視の実施

現在法案審議中の新型インフルエンザ等感染症を除いては、現在、健康監視の措置を行っ

た乗客等は検疫所においてフォローアップしているが、当該乗客等は既に居住地等に戻っており、居住地等が利用した海港・空港から遠距離である場合もあることから、これらの者については、検疫所から自治体に情報提供することにより、自治体が健康監視の実施責任者となることについて、法改正や財政措置等を検討すべきである。

(2) 検査業務に関する連携・協力

① 平常時における検査

検疫所における検査は、原則、検疫感染症について検疫所内で実施する体制となっており、支所や出張所により検査を行う場合も本所または輸入食品・検疫検査センター（横浜、神戸）において実施しているが、検査報告の迅速化、検体搬送の効率化等を踏まえ、検疫所から地方衛生研究所や自治体が行政検査を委託している検査機関への検査委託を可能にすべきである。

また、検疫感染症以外についても、鑑別診断に有効な検査については検疫所から地方衛生研究所や自治体が行政検査を委託している検査機関への検査委託を可能にするよう検討すべきである。

② 危機発生時における検査

検疫所が検査能力を有している検査については、自治体における検査能力が不足した場合等において、検疫所は自治体からの依頼を受けて実施できるよう手続き等の整備を検討すべきである。

4. 研修・人的交流等の推進

上記の情報共有・伝達、業務連携・協力を円滑に実施するためには、自治体の感染症担当職員と検疫所職員とのノウハウの共有、意思疎通の推進を図ることが有効であり、検疫業務に関する研修や自治体から検疫所への人的交流を実施することをシステムとして定着させることを検討すべきである。

さらに、保健所長が検疫を実施する場合、その実施内容を検疫所が監査・指導する体制を整備すべきである。

また、自治体においては、感染症対策の専門的な教育を受けている者が不足していることから、検疫所職員が国立感染症研究所で実施している実地疫学専門家養成コース（FETP-J）の研修を受けることを推進して各検疫所に計画的に配置し、自治体からの要請に基づくスーパー

バイザーあるいはアドバイザーとして支援できるようにすることも考えられる。

< 参 考 >

実地疫学専門家養成コース
(Field Epidemiology Training Program
Japan (FETP-J)) について

〔国立感染症研究所 HP より
(<http://idsc.nih.gov/jp/fetpj/index.html>)〕

平成 11 年 4 月に施行された「感染症の予防及び感染症の患者に対する医療に関する法律」のもと、都道府県レベルでの感染症対策に関する責務がますます重要となっており、感染症の発生動向調査（サーベイランス）をより充実させるとともに、突発的な健康障害が集団発生した場合に、現地で迅速に積極的疫学調査を行うための健康危機管理に対応できる人材の養成が必要である。

このため、国立感染症研究所に実地疫学専門家養成コースを設置し、感染症の流行・集団発生時に迅速、的確にその実態把握及び原因究明に当たり、かつ平常時には質の高い感染症サーベイランス体制の維持・改善に貢献できる実地疫学専門家を養成することとしている。

本コースは国際的な実地疫学専門家（Field Epidemiologist）の養成コースに準拠した、厚生労働省の認定する研修である。

なお、感染症に関する情報を正確に提供するための研修、関係機関と相互の訓練への参加、講演や講義等の実施については、検疫所によって差があることから、今後は、全検疫所における業務の一環として、これらの積極的な開催・参加を行うことも必要である。

【参考資料】

「検疫所における感染症情報の収集・提供等と職員研修等について」を参照（アンケート結果資料 2）

5. 情報交換・意志決定の場の確保

上記の情報共有・伝達、業務連携・協力を円滑に実施するためには、日頃から定期的な情報交換とネットワークの確認を行うことが必要である。

(1) 協議会等の設置

現在、各検疫所では、局長通知に基づき港湾

区域等衛生管理運営協議会等の設置が行われているが、設置されていない検疫所や必ずしも有効に機能していない検疫所があり、感染症法における協議会の設置規定同様、検疫法等においても制度化することを検討すべきである。

協議会等の設置については、

- ・海港、空港が所在する市町村や地域レベルの関係団体の代表によるもの
- ・海港、空港が所在する都道府県や全県レベルの関係団体の代表によるものを置くことが必要である。

(2) その他の国内保健機関を含む情報交換・意志決定の場の確保

自治体を含むブロックレベルでの情報交換の場としては、現在、各地方厚生局が健康危機発生時における広域連携システム構築の一環として管内自治体の相互応援の協定の締結調整等をすすめている「健康危機管理連絡協議会」や近畿ブロックで活動実績のある「阪神地区感染症懇話会」があるが、ブロックにより活動の内容に差があり、今後、全ブロックにおいて、ブロック単位でブロック内の情報交換の活性化を図ることが必要である。

また、全国レベルでは、現在、厚生科学審議会感染症部会の構成員に自治体の代表は入っているが、検疫所は入っていないため、今後は、検疫所を当部会の構成員として加え、施策審議の場で関係機関との意見交換を行うことも必要である。

VIII. 新たな検疫業務のためには他にどのような見直しが必要か

1. 検疫港の指定と無線検疫制度の効率的活用

(1) 無線検疫対象港の検疫等実績

平成 19 年 12 月に大阪港、神戸港等が一つになり阪神港となったため、無線検疫対象港は平成 20 年 3 月現在、検疫港 90 港と無線検疫指定港 27 港の計 117 港である。

平成 17 年の船舶検疫実績は 76,233 隻、検疫人員 2,044,039 人であり、有人検疫所の検疫・衛生検査実績は、図表 28 のとおりであった。また、検疫実績別に検疫港・無線検疫指定港をみれば表 8 のとおりであった。

無線検疫制度は昭和 45 年 12 月の局長通知によりその運用の基本となる「無線検疫業務大綱」が定められており、制度発足当時の昭和 46 年には 38,933 隻の検疫船舶の 8.3% (3,229 隻) がその対象であったが、平成 17 年には全

船舶数の 99.1% (75,519 隻) が無線検疫審査により入港していた。(図表 29)

(2) 検疫港の機能と人員配置

検疫港の機能の基本は、検疫感染症の流行地域から来航する船舶に病原体をもつ人や動物が存在していることを確認することができるかどうかであり、そのための具体的要件としては、

- ① 水際での確認の場所としての検疫区域（錨地）があること
 - ② 臨船（含着岸）検疫を行い、その際に病原体の存在の有無を確認試験検査できる人体制が整備されていること
 - ③ 病原体やそれを保有または媒介する動物による港湾区域の汚染を管理（調査・駆除）する体制が整備されていること
- が考えられ、これらの要件が満たされた上で、
- ④ 船舶衛生管理免除証明書の発給のための衛生検査を行うことができること

上記②、③、④を実施するためには、専門的な知識や技術を有する人員の配置が必要不可欠であるが、検疫感染症や、IHR2005 に対応した船舶衛生検査、ベクター等を中心とする港湾衛生調査など危機管理としての近年の検疫衛生対応を熟知した職員は少なく、また、その育成にもある程度の現場経験が必要とされるため、配置人員の確保には限界がある。一定の検疫衛生レベルを確保するためにも、効率的な人員配置が求められる。

(3) 検疫港の指定要件

検疫港の機能水準を維持するためには、一定以上の検疫実績があることが重要である。検疫港指定にあたっては、

- A：Ⅷ－1－（2）の①、②、③の条件を満たし、一定以上の検疫実績をもつこと
- B：上記 3 条件のうち、②は満たさないが、一定以上の検疫実績があり、A の検疫港から一定の時間内に移動できる距離内にあること
- C：B の条件を満たさないが、国境に近い、或いは隣の検疫港までが遠いなどの地政的条件を満たして、かつ、一定以上の実績に準ずる検疫実績があることを指定の条件とすべきである。

IHR2005 に対応した船舶衛生管理免除証明書の発給に伴う衛生検査については、専門的知識と一定以上の現場経験を必要とするものと考えられるので、上記の A に属する検疫港のみと

することが望ましい。

(4) 無線検疫制度の問題点と今後の方向性

1) 運用と問題点

無線検疫制度の運用にあたっては、船舶の長やそのオーナーの代行として港湾手続きを行っている船舶代理店の役割は重要である。検疫所に対しても入港予定船舶の検疫手続きや無線検疫手続きもその殆どを船舶代理店が行っている。その際の検疫前通報の内容については、発航前にオーナーが船舶に指示した予定内容が変更になっているにもかかわらず変更前の内容がそのまま代理店を通して連絡してきた事例や、航行の途中で代理店が通報内容についての確認が必要となった場合に、船舶への連絡がとれないため、未確認のまま通報内容を代理店が独自に作成し入港するといった事例があり、無線検疫の通報内容の信憑性に疑問が呈されている。また、入港予定時間の変更があっても通報されないまま入港・着岸する事例も多く、その場合の事後処理を含む対応については、検疫所、担当者により相違がみられる。

さらに、無線検疫通報は入港予定 36 時間以内からと規定されているが、その時間に土日祝日は含まれないなど、36 時間の根拠も明確に示されていない。

2) 今後の方向性

上記のように無線検疫制度は様々な問題はあるものの、アンケート調査結果においても殆どの検疫所が無線検疫対象港での効率的検疫の実施、入港手続きの簡素化・迅速化、円滑な物流などに、その有効性を認めている。VI-(1)-④にも示したが、土日休日ノーカウント、36 時間以内通報、船舶履歴管理などを見直し、入港前健康状態の把握、発航後入港までの短い船舶の取り扱い、申告内容の信憑性の確保など、現行無線検疫制度上の問題点の解決を図ることができれば、無線検疫制度の有用性はいつそう高まるものと考えられる。

(5) 検疫精度の向上と効率化の具体的方策

船舶における検疫感染症の発見状況（H17 年なし）を踏まえ、EDI など IT の普及や海港検疫所の職員の非常駐化などによる遠隔地審査の増加、コンテナ荷物増加等による 24 時間稼働埠頭の出現に伴う短時間停泊船舶の増加、IHR2005 の施行による船舶衛生管理免除証明書発給に伴う船舶の衛生管理水準の向上への

期待などを背景として、乗組員が大幅に変更する確率の少ない貨物船舶に対する検疫手続きが簡素化されることも可能である。このためには、基幹検疫所での昼間審査なども含め 24 時間無線検疫審査が行える無線検疫審査管理センター（仮称）；オペレーションセンター（略称）など無線検疫審査管理体制の整備を行い、無線検疫審査の一元化による審査基準の統一化、優良船舶の検疫手続きのさらなる簡素化を図る。また、問題のあった船舶についての検疫所間での情報交換は現在殆どないことから船舶履歴管理による問題船舶のフォローを行い、無線検疫審査の精度管理や問題船舶への対応のためにも、モニタリング検疫の実施や一部検疫港の自治体管理などを行うことが必要である。

(6) 新たな検疫の具現化

貨物船については上述のように船舶衛生管理免除証明書の所持を前提として検疫手続きの簡素化を図ることができる。一方、乗客のいる客船や貨客船については「人」に対する検疫を確実にを行う対応を踏まえ航空機検疫と同様の対応をすることとする。

港湾の設置・管理は自治体が行っており、港湾衛生調査の企画、立案、分析・評価はリスク管理の観点からも国が行うが、周辺も含めての調査については、自治体が行うこととする。無線検疫審査は判断基準の統一、運営の効率化の観点から基幹検疫所、或いは無線検疫審査管理センターが、場合によっては、自治体が必要な検疫確認を行うこととする。

2. 検疫官の業務と資格

(1) 検疫官の業務

検疫官は検疫法第 28 条において「この法律に規定する業務に従事させるため、厚生労働省に検疫官を置く」と規定され、その所属は検疫所本所の検疫（衛生）課、支所、あるいは出張所、さらに海港又は空港に分れる。その業務は第 12 条（質問）、第 13 条（診察及び検査）、第 14 条（汚染し、又は汚染したおそれのある船舶等についての措置）、第 18 条（仮検疫済証の交付）、第 27 条（検疫所長の行う調査及び衛生措置）、第 29 条（立ち入り権）、第 34 条の 2（新感染症に係る措置）などである。感染症、疫学、微生物、衛生害虫、衛生管理、法制度、危機管理、外国語も含むコミュニケーションなどに関する知識や技術、そして一部医療に係る専門資格を必要とするもの等、検疫衛生

に係る幅広い知識と経験をベースにして迅速かつ的確に判断することができる能力が求められているものといえる。

(2) 検疫官の資格要件と教育研修の現状

検疫官の任命は、医師、獣医師、薬剤師、看護師、臨床検査技師などの国家資格を有するものは任官と同時に、これらの資格を持たず事務官として採用された者は、2年間の現場経験を経て行われている。このため、検疫業務に従事するに先立っての教育研修は重要であるが、初任者への2～3週間の講義と見学のみである。そしてその後の配置部署内での On the Job Training (OJT) により業務遂行能力の修得が図られるということになるが、その際の配属先の教育研修力、特に直属の上司の考え方、教育研修力次第というのが現状である。

また、対象となる検疫感染症を直接経験することなく、海港検疫における無線検疫審査や空港検疫、特に地方空港におけるブース検疫は書類や自己申告に基づく審査を中心とするものであり、問題事例との遭遇も稀である。このような状況は、問題を見抜く力や問題発生時の現場対応力の形成の点からも極めて問題が大きいといえる。また、諸外国との連携により、若手の検疫研修者を現地（修羅場）に送り込み、実質的な対応力を身につけることが必要であると考えられる。

(3) 検疫官の資質とその向上

検疫官に求められる能力は、

- ① 検疫官すべてに求められる基礎的なもの
- ② 診療など資格に基づく業務遂行が必要なもの
- ③ 資格は必要でないが、高い専門的知識と技術を必要とするもの

の3つに分けられると考えられる。

検疫官の資質の向上のためには、①については検疫官の業務を明確化するとともに、試験制度を導入するなどして、検疫官の任命を厳格化する。現在任命されている検疫官に対しては、不足する能力を賦与できる再教育研修プログラムを作成し、レベルの向上を図る。②については、維持すべき知識・技術・レベルを明確化し、必要に応じて人事交流等で教育研修を受けられるプログラムを作成する。また、③の高度の専門的能力を必要とするものについては、検疫感染症を直接経験しうる海外現場等での教育研修プログラムにより、実務経験を積ませたり、類似の業務等を経験できる機関との人事交流を行うなどし、技術の向上・維持に努める。さらに、これらの者を日本国内でこれら検疫感

染症等に遭遇する可能性のより高い職場に配置するなどする。それとともに、他のリスクの低い職場に従事する者に対するスーパーバイザー制度の導入も検討する。

とりわけ、港湾衛生分野については、媒介動物（ベクター）の生態等が十分解明されていないことに加え、分類同定技術、ベクターの新たな侵入地域での適応等のフィールド調査技術、現場経験に裏打ちされた管理ノウハウなどに基づく地味で根気の必要な対応を要する一方、一定のまとまった成果を得るまでには長い期間がかかるため、その人材の確保、そして人材育成のための指導者の確保は極めて困難となっている。コンテナ輸送の増加、輸送時間の短縮、検疫感染症等の流行地域との交流の活発化などにより、媒介動物（ベクター）の侵入リスクが高まりつつある現状においては、この分野の技術者（専門家）の確保・育成は喫緊の課題である。検疫衛生対応において、人への感染を直接効果として評価可能な検疫部門の重要性については認識しやすいが、ベクターという人への感染の媒介的存在として間接評価対象として評価される衛生部門については広く認識されていないと考える。しかしながら、この分野についても、本来、病原体の侵入・まん延防止のために基本的役割を担うものであるため、これら従事者の教育研修をはじめ、ベクター関係情報の収集・解析・評価、ベクター調査・検査手法の開発、中核機関（ベクターセンター）の設置を含む調査・検査体制の整備、スーパーバイザー制度の導入などを内容とするベクター技術者育成システムを早急に構築することは必要不可欠である。

3. 主要海空港へのマンパワーの集約と中小規模海空港業務の自治体へ的一部委譲

(1) 検疫所の設置と職員配置

全国の検疫港等の指定状況は、平成19年12月現在、検疫港89、検疫飛行場27、無線検疫対象港114であり、常駐職員の配置状況は、図表30、31のとおりである。

検疫所は108あるが、海港検疫所81で職員が常駐するのは、36検疫所（44.4%）、空港検疫所27のうち13検疫所（48.1%）である。職員の常駐しない検疫所での検疫業務については、近隣接する検疫所から原則として出張、又は常駐事務所における通信手段（電話、FAX、メール、EDI等）にて対応している。

これら検疫業務の遂行については、

- ① 検疫港には必ずしも職員を常駐させなくて

も通信手段の活用により可能な業務が増えたこと

- ② 海港業務に比べ、空港業務は土日も含め時間的制約が多いため、同時に空港対応も行う必要のある検疫所では、空港対応を優先せざるを得ないこと
- ③ 地方での空港と海港とは、遠距離にあることが多く、業務移動のためには時間が掛かり、さらに航空機対応に際しても一日当たりの便数が少なく効率が悪いこと
- ④ 海港業務は、港湾調査など事務所の立地条件や担当者の専門的知識と考え方に、また、無線検疫審査、臨船（着岸）検疫、船舶衛生検査などのように担当者の裁量による部分も多いこと

などの特徴がみられる。

現状の検疫衛生業務について、本所、支所、出張所等の検疫所の類型別に整理してみると、図表 32、33 のとおりである。

また、検疫所の業務には検疫業務のほか食品監視業務があり、食品衛生監視員がその任にあたっている。検疫港等での現場確認が必要な場合もあり、輸入食品等を扱う中小規模検疫所においては、業務量の関係から検疫業務と併せて行っている。

（2）検疫業務の質的变化

この 10 年間の検疫対象の動向をみると、

- ① 日本人帰国者はほぼ変わらないが、外国人入国者は約 2 倍となったこと
- ② 船舶数は微増だが、無線検疫審査入港数は約 1.7 倍となったこと
- ③ 航空機数は約 1.5 倍となったこと
- ④ 検疫対象疾病がコレラ、黄熱以外は平成 17 年 1 月に感染症法の一類感染症となり（図表 24）（前掲）、この 2 疾病も平成 19 年 6 月には検疫感染症でなくなったこと
- ⑤ IHR2005 の平成 19 年 6 月施行により、船舶衛生管理（免除）証明書の内容がこれまでのねずみ族駆除に加えて船舶の衛生一般にまで広がったこと

などがあげられる。

平成 17 年の検疫実績は船舶 76,233 隻、2,044,034 人、航空機 161,162 機、30,145,037 人で、総検疫人員は 32,189,076 人であった。平成 17 年の出入国管理統計によれば、外国人入国者は 7,450,103 人、日本人帰国者は 17,326,149 人、合計 24,776,252 人であり、このほか、特例上陸許可に該当する入管法第 16 条（乗員上陸の許可）、14 条（寄港地上陸の許可）の外国人がそれぞれ 2,026,106 人、74,714

人ある。この他に上陸拒否などによる 1 万余人おり、検疫人員との差は 537 万人程度ある。この殆どは検疫船舶、航空機数 232,305 の乗（組）員であり、検疫終了後船内や機内に滞り、入国していないことによるものと推定される。

現行検疫感染症においては、一類感染症患者の発生・発見は少なく、我が国での発見はラッサ熱患者発生事例（1987 年）以来、この 20 年間はゼロであり、水際としての検疫対応も WHO の流行状況等の勧告により対応強化が時々図られるに過ぎない。また、新型インフルエンザを除けば、政令感染症である Dengue 熱、マラリアはヒト・ヒト感染ではなく、国内で発見されたとしても、国内感染症ネットワーク等の追跡による対応措置や常日頃からの媒介動物の生息状況監視等を行うことにより対応できていると考えられる。

船舶に係る検疫、検査については、無線検疫審査が通信手段（FAX、TEL、EDI など）を通じて行うことができるため、遠隔地においても可能なものとなっている。一方、検疫港現地にての実施が必要なものは、臨船（含着岸）検疫、船舶衛生管理免除証明書発給のための衛生検査であり、航空機検疫と同等の対応を必要とするものは、客船、貨客船のみである。

（3）地域の活性化と検疫所のポテンシャル

成田国際、関西国際、中部国際、福岡、（新千歳、東京国際）を除けば、国際線から国内線への一定数の乗り継ぎがある空港は少ない。地方空港はアジア・ゲートウェイ構想等での外国人乗客の増加はあるものの、地元からの出入国が大多数を占め、その地方で完結するものが多い。また、地方海港では、貨物船が多いといえる。

地域でほぼ完結する地方海空港を拠点とし、地域の活性化を目指し、近隣諸国との交流を推進する自治体においては、①保健所、病院等の専門職種の確保や、②地方衛生研究所という地域における検査機関の存在、③汚染環境となりうる港湾周辺地域環境の一体的把握等の地域における感染症対策を実施するポテンシャル、すなわち、検疫衛生業務の質的量的確保という面が、横浜、神戸、成田国際空港、関西国際空港（中部国際空港、福岡空港）の 4 又は 6 大海空港を除けば、検疫所より高いと考えられる。

また、地域の振興や地方分権の推進が図られ、通信手段の進歩により、必要な書類審査の一元的管理が技術的に可能となった現在、地方海空港における検疫衛生対応については、緊急時を含め、感染症対応（地域の感染症対策）の効率性の観点からも感染症法との連携が重要なた

め、その遂行主体を自治体とする方が効果的・効率的と考えられる。

(4) 集約（国直轄）の考え方と検疫所の機能

空港については、検疫実績も国内線への乗り継ぎ客も多い成田国際、関西国際、中部国際、福岡、（新千歳、東京国際）を、海港については、新たな検疫港指定基準をクリアした、検疫実績や大型客船の多い京浜、阪神、博多、関門、名古屋を国直轄とする。また、大型客船以外の船舶や国内線への乗り継ぎの利便性がよくない航空機については、地域経済、地域振興など地元とも深い繋がりを持つと考えられるため、出入国管理業務との関係を整理した上で、国内法である感染症法との連携及びそれによる措置を、即ち、地元自治体が検疫業務を行う方がはるかに効果的・効率的と考える。

国境に近い検疫港については国家安全保障の観点からも国直轄であることが必要であり、検疫と入管との一体化も検討することが重要である。一方、検疫港が北方・遠洋漁業の基地である場合や、発電、紙パルプ、鉄鋼、化学工業、造船など工場等の立地と関係が深い場合には、地方経済等地方との繋がりが深いので、自治体に検疫衛生業務を移管することとする。

以上を踏まえ検疫所が行う業務を整理すると、

- ① 乗客等の検疫（検疫区域）：地理的条件を加味して設置された地方拠点で検疫の監査・指導業務を行う。
- ② 無線検疫審査：昼間は基幹検疫所が、夜間は無線検疫審査管理センターが行う。
- ③ 船舶衛生管理免除証明書発給のための衛生検査（航空機は今後の課題）：地方拠点に限定して行うが、衛生管理免除証明書の発給については公的機関への委託も視野に入れる。
- ④ 港湾衛生調査・港湾区域調査
- ⑤ 試験検査
- ⑥ 情報提供：流行・汚染地情報について地域における出国者、入国者の特性を踏まえ、中央情報センターより提供された情報を地域に発信する。（自治体との連携も重要）

となり、対面検疫にあたっては、地方海空港での人材面の確保の点からも、入管審査の段階での一次スクリーニングを視野に入れるなど他機関のポテンシャルを積極的に活用することが重要である。段階的には、現在の海港事務所常駐を空港事務所に移転することもあり、また、場合によっては、国境付近に位置するものは入管との一体化、或いは地方公共団体との連携も考える。

これを基本として、検疫所を機能的側面から整理してみると、第一種の大海空港に設置されている検疫所のうちで情報の収集・解析・発信、港湾区域等衛生調査の企画立案・管理の業務データの集計・解析、専門的知識・技術を有する試験検査、教育研修の企画立案・実施などを行いつつ、ヘッドクォーター的役割を果たす中核検疫所、大海空港を所管し、試験検査、審査管理などの機能を有する主要検疫所、審査管理などブロック単位で対応するほうが効率的である審査管理などの機能を有する基幹検疫所（地方拠点）、国境など地政学条件などにより設置が必要である地域検疫所の4つの類型とすることができる。（図表34）

1) 海港における検疫衛生業務

- ① 無線検疫審査（昼間）
- ② 無線検疫審査（24時間審査管理）
- ③ 臨船検疫のみ
- ④ 臨船検疫（モニタリング監査・指導）
- ⑤ 港湾区域調査・管理
- ⑥ 港湾区域調査の企画・立案・解析・評価
- ⑦ 船舶衛生検査（検査及び証明書発給）
- ⑧ 試験検査（媒介動物（ベクター））
- ⑨ 試験検査（病原微生物）
- ⑩ 教育研修
- ⑪ 情報提供
- ⑫ 情報の収集・整理・分析・評価
- ⑬ スーパーバイズ機能
- ⑭ 業務統計

2) 空港における検疫衛生業務

- ‘①’ 検疫（ブース、機側、機内）
- ‘②’ 検疫（監査・指導）
- ‘③’ 空港区域調査・管理
- ‘④’ 空港区域調査の企画立案・解析・評価
- ‘⑤’ 試験検査（媒介動物（ベクター））
- ‘⑥’ 試験検査（病原微生物）
- ‘⑦’ 教育研修
- ‘⑧’ 情報提供
- ‘⑨’ 情報の収集・整理・分析・評価
- ‘⑩’ スーパーバイズ機能
- ‘⑪’ 業務統計

- 中核検疫所；(①～⑭)（‘①’～‘⑪’）
- 主要検疫所；(①～⑤、⑦、⑨、⑪)
（‘①’～‘③’、‘⑥’、‘⑧’）
- 基幹検疫所；(①～⑤、⑦、⑨、⑪)
（‘①’～‘③’、‘⑥’、‘⑧’）
- 地域検疫所；(①～③、⑤、⑦、⑪)
（‘①’～‘③’、‘⑧’）

集約にあたっては、中小規模の海空港が近隣地域にある場合には原則として空港に事務所を置く方が効率的であり、検疫所業務の2本柱の1つである食品監視業務の業務量も勘案し、検疫所を配置することが重要である。

また、検疫業務の試験検査における食品監視分野は近年化学物質が中心に、検疫衛生分野は微生物が中心となっているが、遺伝子検査技術の進歩により、両分野とも徐々にその手法を取り込んだ検査法を採用するケースが増えており、今後のセンターの再配置にあたっては十分留意することが必要である。その際、空港については貨物もあるものの、人を中心として動いていると見てよく、微生物検査の結果判明までの時間がその後の検疫対応に大きく影響することも十分念頭におくべきである。

一方、海港は港数も多く、貨物を中心として動いており、港湾区域調査の対象となる港も多いため、港湾区域調査の企画立案・解析・評価を中核となって行う機関の配置にあたっては、ベクター検査対応も含め十分考慮すべきである。

(5) 集約後の主要（特に中核）検疫所機能— 集約と機能強化

集約されたマンパワーを主要海空港検疫所の不足する機能の充実強化に際し、どのように活用するかを再整理してみると、

- ① 情報機能（センターの充実強化）：危機管理上の要と考え、感染症情報の収集、整理、分析、評価、編集、発信などを行うとともに危機管理上必要なリスク設定・管理を行う。
- ② 無線検疫審査管理機能（オペレーションセンター）：無線検疫審査を一元化し、船舶・航空機の履歴管理を行う。
- ③ 試験検査機能（センター）
- ④ 港湾衛生管理機能：港湾衛生調査の企画立案・分析・評価、データ管理、リスク設定
- ⑤ 業務統計機能：各所（自治体も含む）の日常業務の入力データのチェック・集計・解析・評価
- ⑥ 教育研修（人材育成）機能：検疫官の資質向上のための教育・研修を行う。（衛生検査・臨船検疫・対人検疫技術など）
- ⑦ スーパーバイズ機能：専門スタッフの相談・指導、特に航空機等で感染症が疑われる者への対応について専門的判断を必要とする場合

の7つの機能が重要となり、なかでも⑦のスーパーバイズ機能については、大海空港は今後ともグローバル化の進展により、ヒト、モノの移動が活発となり、リスクが高い地域からの渡

航者数が増加することに伴い、検疫対象母集団も大きくなることによって、問題事例への対応が増えることが予想されるため、専門スタッフを大海空港に重点的に配置し、これらに対応するとともに、自治体が行う地方海空港の検疫衛生業務をこれらの高度の知識・技術を有する専門スタッフがスーパーバイズできるシステムを構築することが業務遂行の効率・効果の向上を図る観点からも重要である。

特に中核検疫所は①～⑦までの機能の中核機関として、これら機能の有機的連携を強化することにより、リスク管理・危機管理機能の向上を図ることができる。また、中核検疫所の設置にあたっては海港と空港の西日本と東日本の特性を踏まえ、全国1～2カ所とする。とりわけ、情報機能についてはリスク設定・危機管理上、そして、検疫業務のヘッドクォーター的役割を果たす上で、重要なものであり、その設置にあたっては現場業務に十分反映できる部署に設置すべきものと考えている。

図表 28. H17 年における無線検査対象港を管轄する有人検査所の検査及び衛生検査実績(平成 17 年検査所業務年報による)

検査所名	無人検査所		検査船舶 (臨船)数	衛生検査 査数	検査対象港		検査航空 機数	航空機検査 人員	検査実施飛行場		備考
	海港	空港			検査港	無線検査指定港			検査飛行場	検査飛行場以外	
小樽検査所	留萌・石狩	(旭川空港)	1507(34)	34	小樽 1174、留萌 138、 石狩湾 195		245	39592	(旭川空港 210)	帯広 35	* H18.6.8 より検査飛行場 * 旭川空港 237
稚内			2486(39)	94	稚内		17	2832		旭川 16、稚内 1	
紋別	網走		1156(16)	15	紋別 846、網走 310		8	1261		旭川 1、女満別 7	
花咲			1133(76)	36	花咲		5	151		根室中標津 5	
釧路			343(6)	14	釧路 318	十勝 25	293	47816		釧路 159、釧路基地 3、帯広 131	
苫小牧	室蘭		859(5)	42	苫小牧 620、室蘭 259		1	11		帯広 1	
函館		函館空港	163(9)	15	函館		740	80358	函館空港 740		
仙台検査所	宮古、釜石、 大船渡・気仙 沼、石巻		788(4)	131	仙台塩釜 296、宮古 83、 釜石 15、大船渡 57、 気仙沼 12、石巻 325		74	11628		花巻 69、山形 5	
青森	八戸	青森空港	331(5)	56	青森 48、八戸 283		269	31903	青森空港 253	八戸 1、三沢 15	
秋田船川	酒田	秋田空港	678(1)	16	秋田船川 525、酒田 153		200	19890	秋田空港 196	庄内 4	
福島空港	小名浜		501(0)	25	小名浜 501	相馬 86	324	35583	福島空港 324		
東京検査所			3262(19)	68	京浜(東京)		7	894		松本 4、入間基地 2、横田基地 1	
川崎支所			1291(8)	95	京浜(川崎)						
千葉支所	木更津		3241(11)	138	千葉 2572、木更津 669						
鹿島	日立		1370(6)	63	鹿島 1252、日立 118	常陸那珂 93	12	30		百里基地 12	
※ 小笠原			9(9)		二見						
横浜検査所	横須賀・三崎		4015(24)	235	京浜(横浜) 3821、横須賀 85、三崎 109		7	144		厚木基地 7	
新潟検査所	直江津	新潟空港	1208(14)	26	新潟 881、直江津 327		1159	127128	新潟空港 1148	能登 11	
金沢・七尾		小松空港	307(6)	8	金沢 151、七尾 156		611	56651	小松飛行場 575	能登 34、七尾へ ホ→2	
富山空港	伏木富山		1118(0)	15	伏木富山		708	70601	富山空港 691	能登 17	
名古屋検査所	豊橋・蒲郡・ 福江、衣浦		4459(5)	222	名古屋 3235、三河 771 (豊橋 663、蒲郡・福江 108)、衣浦 453		71	1582		小牧基地 4、泉 名古屋 67	
清水支所			966(61)	86	清水 966	田子の浦					
四日市支所	尾鷲・勝浦		833(0)	44	四日市 732、尾鷲 93、 勝浦 8	新宮 81					
焼津			149(8)	113	焼津 81	御前崎 68					

検査所名	無人検査所		検査船舶 (臨時)数	衛生検査 査数	検査対象港		検査航空 機数	航空機検査 要人員	検査実施飛行場		備考
	海港	空港			検査港	無線検査指定港			検査飛行場	検査飛行場以外	
大阪検査所	和歌山下津、 敦賀、内浦、 舞鶴、岸和田		6599(12)	145	阪神(大阪)4947、和歌 山下津 607、敦賀 240、 内浦 35、舞鶴 634、阪南 136	福井 51、宮津 31、 田辺	8	357	美保飛行場 176	大阪国際 7、舞鶴 へいホー1	* H19.12.1より 大阪港、神戸港 は阪神港
神戸検査所			3984(55)	138	阪神(神戸)2757	東播磨 654、姫路 573					
広島検査所	浜田、呉		1322(5)	125	広島 567、浜田 270、呉 485	三隅 29、竹原 27	196	21411	美保飛行場 176	鳥取 10、出雲 10	
境		米子空港	624(23)	22	境						
水島			2208(8)	120	水島	尾道糸崎 100					
福山			1587(6)	121	福山 1478	三田尻中関 257、 柳井 22	8	984		山口宇部 8	
徳山下松・岩国	宇部		2368(9)	94	徳山下松 1569、岩国 267、宇部 532	橋 99		26338	高松空港 201	徳島 3	
坂出	徳島小松島	高松空港	911(3)	71	坂出 623、徳島小松島 288		204	29629	松山空港 280		
松山	三島川之江、 新居浜	松山空港	1398(14)	150	松山 822、三島川之江 254、新居浜 322	菊間 155、今治 97	280	3207			
高知			279(1)	24	高知		30			高知 30	
福岡検査所	三池、唐津、 三角、熊本空 港		5588(33)	81	博多 5141、三池 177、 唐津 66、三角 85	熊本 119	192	25555	熊本空港 192	佐賀 8	* 熊本港は熊本空 港出張所所管 * H18.3.26より 検査飛行場
門同支所		(新北九州 空港)	5660(34)	85	関門 5270	苅田 390	14	513	(新北九州空 港)	北九州 14	
長崎支所	佐世保、伊万 里	長崎空港	1548(12)	205	長崎 962、佐世保 252、 伊万里 334	三重式見 539、松島 32、松浦 147	314	34546	長崎空港 314		
鹿児島支所	志布志、水 俣・八代、串 木野・喜入	鹿児島空港	1588(11)	77	鹿児島 478、志布志 476、水俣 184、八代 250、串木野 1、喜入 199	油津 66、川内 62、 枕崎 53	332	37099	鹿児島空港 330	谷山へいホー1・2	
厳原・比田勝			550(31)	1	厳原 407、比田勝 143						
大分・佐賀関	佐伯	大分空港	166(17)	85	大分 1386、佐賀関 143、 佐伯 132		202	18690	大分空港 202		
宮崎空港	細島		185(0)	10	細島		256	30725	宮崎空港 256		
那覇検査所	金武中城 平良		635(22)	39	那覇 475、金武中城 160		15	674		石垣 15	
石垣			5345(53)	6	石垣 5256、平良 89						

※ 二見港(小笠原)は無線検査対象港ではない。また、国の行政機構を統合した小笠原総合事務所が検査業務を実施。

図表 29. 船舶及び航空機の検疫実績の推移

	船 舶			航空機		備 考	
	(隻数計)	臨船隻数	無線隻数	(機数)	(検疫人員)		
昭和 26 年	9,965			807,871	7,642	156,202	無線検疫開始
昭和 30 年	9,724			685,949	3,504	106,320	
昭和 35 年	16,281			855,373	5,684	261,478	
昭和 40 年	25,577			1,115,772	11,227	784,704	
昭和 45 年	37,435			1,428,063	27,884	2,133,609	
昭和 46 年	38,933	35,704	3,229	1,416,398	33,745	2,385,364	
昭和 50 年	29,602	29,602	11,864	1,188,813	32,881	4,270,644	
昭和 55 年	44,957	26,618	18,339	1,171,177	40,613	6,697,985	
昭和 56 年	43,623	25,313	18,310	1,124,727	39,455	7,192,380	
昭和 60 年	44,676	21,929	22,747	1,126,584	46,476	9,479,699	
平成 2 年	49,678	17,561	32,117	1,260,021	77,752	17,421,878	
平成 7 年	64,009	18,771	45,238	1,481,492	105,528	22,520,016	
平成 12 年	71,321	2,839	68,482	1,851,149	125,882	27,701,767	
平成 13 年	72,266	2,374	69,892	1,877,741	126,374	26,078,025	
平成 14 年	71,199	2,065	69,134	1,856,328	135,267	27,151,515	
平成 15 年	74,353	1,585	72,768	1,846,684	133,011	23,774,189	
平成 16 年	76,068	774	75,294	1,998,333	150,353	28,679,080	
平成 17 年	76,233	714	75,519	2,044,039	161,162	30,145,037	
平成 18 年	75,911	893	75,018	2,066,514	165,181	30,716,320	

図表 30. 常駐職員の有無でみた検疫港等(アンケート調査結果による)

検疫港・検疫飛行場	常駐職員がいる			常駐職員がいない	
	所在地の本所	所在地の支所	所在地の出張所 (有人)	所在地の出張所 (無人)	他に所在地がある複数 港を所管する出張所
検疫港	11(8)	7(7)	21(21)	41+1(小笠原)	11
検疫飛行場	2	7	4	14	0
計	13	14	25	56	11

※()内の数字は検疫港の数

※複数の検疫所で管轄する検疫港は、京浜港(東京、川崎、横浜)、阪神港(大阪、神戸)、三河港(蒲郡・福江、豊橋)の3港

※2 検疫港を管轄する検疫所出張所は 11