Kobe University Repository : Kernel

PDF issue: 2025-08-02

東京国際空港（羽田空港）の再拡張について

永田，充生

(Citation)
神戸大学医学部神緑会学術誌,26:61-63

(Issue Date)
2010-08

(Resource Type)
departmental bulletin paper

(Version)
Version of Record

(JaLCDOI)
https://doi.org/10.24546/81006756

(URL)
https://hdl.handle.net/20.500.14094/81006756

行政だより

東京国際空港（羽田空港）の再拡張について

東京検疫所東京空港検疫所支所
永　田　充　生（山口大，平成４年卒）

現在私が勤務している東京検疫所東京空港検疫所支所（以下，羽田検疫所支所）は東京の空の玄関，東京国際空港（羽田空港）の国際線ターミナルビルの一画に存在します．

既に空港の所管である国交省大臣による種々のアピールもあり，マスコミ等を通じてご承知の方も多い事かと思いますが，本年の10月21日に新しい国際線ターミナルビルの供用が開始されます．また，この国際線新ターミナルビルのオープンと同時に，新しい滑走路（2500m）も出来上がり，東京国際空港（羽田空港）の処理能力も格段にアップする事となります．この羽田空港の再拡張事業に併せて，羽田検疫所支所においても，その体制強化が図られる事となっており，再拡張事業の概要と併せて本稿でご紹介させて頂こうと思います．

検疫所の業務としては，大きく検疫業務と輸入食品の検査や輸入動物の届け出，湾港の衛生検査などがあります．羽田検疫所支所ではその立地特性上，空路による渡航者に対する検疫を主たる業務として行っています．空港検疫の様子については，2009年春の新型インフルエンザ（H1N1）禍の成田空港や関西国際空港での様子が幾度となくテレビでも流れていたので，ご記憶の方も多いのではないかと思います．検疫の対象となる疾患は検疫法において定められており，現在のところ，エボラ出血熱，マールブルク熱，クリミア・コンゴ熱，ラッサ熱，南米出血熱，痘瘡，ペスト，マラリア，デング熱，鳥インフルエンザ（H5N1）及び新型インフルエンザ（H1N1）が対象となっています．

本稿を執筆している時点では，羽田においては韓国・中国からの東アジア路線を中心とした，便数にして一日20便弱，おおよそ４～5000名程度の旅客の検疫を行っています．通常の流れでは，乗客が機から降りて最初に通る関所として検疫ブースが存在します．医療職の皆さんには，海外からの旅客が最初に検疫ブースでのチェックを受ける事になっている，その理由や必要性について説明は要しないと思います．が，

医学的な知識の無い一般の方からすれば，その存在意義がそもそもよく判らないし，検疫所の存在そのものを知らない人の方が恐らく大多数なのが現状なのではないかと思います．幸か不幸か，古くはSARS，最近は新型インフルエンザのおかげで，検疫所の存在を知ることになった人も多いのではないでしょうか．

我々の主たる業務である「検疫」は入国エリア内に設けられたブース周辺で行われており，そのブースに設置されたサーモグラフィによるチェックと係員による目視でもって行っています．実際に有熱，或いは旅行中に嘔吐や下痢何らかの症状が出現し体調を崩した旅客がいた場合，同一区画内にある健康相談室に来ていただき，医官が健康状態の聞き取り及び必要に応じて簡単な検査を含めた診察を行うこととなっています．これらは「ブース検疫」と称され平時の対応となります．

対して，有事の対応として「機側検疫」と「機内検疫」があります．これらは「待ち」の対応ではなく謂わば「攻め」の対応となり，文字通り検疫の対象となる飛行機の“側”，或いは“内”に，防護服を着込み，N95マスクやゴーグルを着けて乗り込んでの対応となります．

こちらの検疫では，予め機内からの情報で上述の検疫感染症に罹患している可能性の高い旅客がいることが判明している場合での対応となるため，日常的に行われている訳ではありません．ブース検疫と異なり，機側や機内だと現地まで複数の職員が出向く必要があるほか，一時的とはいえ旅客の足を止める事となり，余程の事情がない限り簡単に行う事が出来ないのが実情です．

サーモグラフィが導入されたのは2003年のSARS流行の頃の話しで，それ以前は発熱に関しては自己申告があった場合に初めて検温を行っていました．導入の為のコスト問題や機器の精度の観点でサーモグラフィの導入に対して否定的な意見も存在しますが，実際に検疫の現場に立ってみると，非接触型とはいえ客観的な指標となる計測データを元に検疫業務を行えるようになったことは，画期的な出来事だったのではないかと思います．それ以前は，検疫の主なターゲットはコレラ等の消化器系の疾患群でしたが，呼吸器系の疾患が主たるターゲットになったという点では，2003年のSARS流行というのは，検疫における対象や方法論における，一つの大きな転換点であったように思います．

10月末の国際線の再拡張に際して，検疫業務については，旅客数の増加に対応するために検疫担当官を増やす事となっているほか，設定される航空機の路線がアジア以外にも米国，欧州にも拡大される事となっており，実質的にチェック対象となる疾患が従来に比べて幅広くなってくる事になります．今後，量的な変化に対しては増員で，質的な変化に対しては資質の向上を目指した研修の強化等で対応することとしています．

また，現時点では開始時期は未定ではありますが，検疫能力の強化に併せて従来羽田検疫所支所で持ち合わせていなかった機能，予防接種業務を新たに行う予定となっています．当初は黄熱病ワクチンの単独接種のみで事業を開始し，機を見て複数の予防接種の取り扱いへと範囲を広げていく予定です．

最後に，羽田空港の再拡張の概要について簡単に触れておこうと思います．まずは国際線のターミナルビルですが，現行の国際線ターミナルビルは地上２階建て，延床面積約10,000平方メートルであるのに対して，新ターミナルビルでは，地上５階建て，床面積はその約16倍，約159,000平方メートルと大幅に拡張されることになります．航空機との架け橋となるボーディングブリッジ数においても現行の２基に対し，新ターミナルでは10基を要することになります．滑走路については前述の通り，従来からある３本の滑走路に加え，2500m級の新滑走路が供され，3000m級２本，2500m級２本の総計４本で運用を行うことになります．また，世界第３位となる高さ115.7mの新管制塔も，既に本年の１月から稼働し始めています．これらの構造的な拡張に伴い，従前は１時間に31便，年間にして30.3万回（H19. 9．1時点）であった発着容量が，１時間当たり40便，年間にして40.7万回にまで増強される予定です．

就航路線についても，昼間時間帯には従来存在する中国，韓国，香港の他，台湾等アジア各国からの便が，深夜早朝時間帯にはアジア圏では中国，韓国，香港，タイ，マレーシア，シンガポールが，欧州ではドイツ，オランダ，フランス，イギリスが，米州ではアメリカ，カナダといった国々からの便が定期便として就航し，13の都市と結ばれる予定となっています．

羽田空港は，都心からの利便性も高いことから，新ターミナルが本格的に稼働し始めれば，旅客のみならず物流においても大きな需要が見込まれます．従来は輸入食品の届出も年に数件程度でしたが，今後は届け出数も飛躍的に伸びるであろう事が予想されています．事実この半年を見ても，輸入にかかる相談件数が

着実に増えてきています．羽田検疫所としても，検疫業務以外にも強化充実を図らなければならない機能・事業がたくさんありますが，それらに関してはまたの機会があればご紹介させて頂きたいと思います．

以上，非常に簡単にではありますが検疫所での仕事についてご紹介させて頂きました．神戸にも兵庫区遠矢浜に神戸検疫所があり，船舶検疫を中心とした検疫業務及び輸入食品の検査（こちらは食品検査を行う，西日本の拠点センターがある．）等を行っています．本稿をお読み頂いた先生で，検疫について少しでも興味を持って頂けたのであれば，是非一度見学にお越し頂ければ幸いです．勿論，遠くではありますが，新しくなった羽田検疫所支所にもお越し頂ければ望外の幸せです．

臨床とはちょっと異なった「医」の仕事にも，先生方のご理解とご支援を賜りたく，よろしくお願い申し上げます．