

新型ウイルス大国 「中国」からもっとも近い場所とは

2009年の新型インフルエンザ騒動時に、成田で色々とご指導をいただいた、上昌広先生（医療ガバナンス研究所理事長）から、今回の新型コロナウイルス感染を受けて、その道のプロが指し示すこれからの成田について特別寄稿をいただきました。 宇都宮高明

我々は、今回のケースから学ばねばなりません。新型コロナウイルスの発生が確認され、日本で検疫が開始されたのは1月23日です。この時点では、日本国内に新型コロナウイルスは入っていないと考えられていきました。ところが、その後の研究で12月半ばには中国でヒトヒト感染が生じておらず、1ヶ月以上のブランクがあります。

新型コロナウイルスの感染症がヒトに感染しやすく、時にヒトヒト感染を起こすようになり、大流行へと発展することもあります。今後も繰り返すでしょう。

1ヶ月以上のブランク

1990年以降、中国からは4回新型ウイルスが発生しています。2回のトリインフルエンザ、SARS、そして今回です。人と動物の距離が近い中国では、動物由来の感染症がヒトに感染しやすく、時にヒトヒト感染を起こすようになり、大流行へと発展することもあります。今後も繰り返すでしょう。

自分たちで考えるこれからの成田 最前線の国際空港

今回の経験が意味するのは、新型ウイルスの発生がわかつたとき、すでに事態は相当進行していることです。そして、その最前線に立つのは国際空港を有する成田です。これからも、同じようなことが起ころう。幸い、今回の新型コロナウイルスは毒性が弱く、現時点では大きな被害をもたらしません。ただし、次もそうとは限りません。どうすれば、適切に対応できるのか自分たちで考える必要があります。今回の経験とともに皆で議論できればと考えています。

上昌広（かみまさひろ）

1968年兵庫県生まれ。東京大学医学部卒業、1999年東京大学大学院医学系研究科修了。

2010年7月より東京大学医科学研究所特任教授などを経て、2016年の4月より特定非営利活動法人・医療ガバナンス研究所 理事長

2017年
成田市に提案

国際医療都市「成田」を目指して

宇都宮高明

私は、2017年に渋谷健司先生（前東京大学大学院教授）、上昌広先生のご指導を頂き、成田市に「日本及びアジアにおける防災・人道支援ハブ構想」の成田への整備を提案させて頂きました。その柱のひとつが「国際保健ハブ」であり、大学病院設立に合わせ、高度な国際保健能力を備えた「国際医療都市」になることをうたっています。

新型コロナウイルス騒動の真っ只中にいる今こそ、上先生がご指摘されているように、日本最大の国際空港を有する成田として、今後も繰り返されるであろう「ウイルス」の「脅威」に備える必要があります。

そのためには、「国際保健ハブ」をはじめ防災・人道支援ハブ構想の整備を着実に進めなければなりません。4月1日の国際医療福祉大学成田病院の開院はその第一歩です。

日本及びアジアにおける防災・人道支援ハブ構想

Humanitarian Response Hubs in Japan

- A 国際保健ハブ** ➤➤➤➤➤➤➤➤➤➤
- B 支援物資統制ハブ**
- C 防災・人道支援
人材(育成) ハブ**
- D 情報ハブ**
- E 防災ビジネスハブ**

国際保健ハブの柱

大学病院設立にあわせた施設整備

- ① 空港における緊急事態への対策整備
- ② パンデミック即応体制の整備
- ③ 國際的な保健医療人材の育成

国際医療の専門機関設置

- ① 国際保健・熱帯病関係の研究施設の整備
- ② 国内外の学会の開催誘致
- ③ 研究領域と企業とのマッチング機会提供

製薬・医療関連産業の投資促進



新型コロナウイルスの発生は11月以前に遡ることが分かっています。武漢で新型コロナウイルスの流行が始まってから、日本が対策を取るまで1ヶ月以上のブランクがあつたことになります。



2020年3月29日から

成田空港のアメリカ路線

0が並ぶ衝撃！

この現実を糧に、エアポート都市・国際医療都市づくりへの第一歩を踏み出そう



アメリカ路線の他、ヨーロッパ、オセアニア、
アジアなど、週176便が羽田空港へ移管！

航空会社	方面	路線	成田の路線数	成田から羽田へ 移管される路線数
日本航空	北米	ニューヨーク	0	7
		ダラス	0	7
		ホノルル	14	14
		シカゴ	0	7
	アジア	デリー	0	7
		シドニー	0	7
	ヨーロッパ	モスクワ	0	7
		ヘルシンキ	0	7
全日本空輸	北米	ワシントン	0	7
		サンノゼ	0	7
		ヒューストン	0	7
		ロサンゼルス	7	7
		シアトル	0	7
	アジア	デリー	0	7
		ホーチミン	7	7
ユナイテッド航空	北米	シカゴ	0	7
		ワシントン	0	7
デルタ航空	北米	アトランタ	0	7
		デトロイト	0	7
		ポートランド	0	5
		シアトル	0	7
		ホノルル	0	7
アメリカン航空	北米	ダラス	7	7
		ロサンゼルス	0	7
		シカゴ	0	3
移管想定数の合計				176便／週

羽田空港国際線増枠による3月29日(夏ダイヤ)からの成田空港の状況

●日本航空は、2020年3月29日よりサンフランシスコ線、ベンガルール線(+7便/週)が就航を予定しグアム線も2020年7月1日より増便(+7便/週) 2020年夏ダイヤより運休したシカゴ線は2021年2月15日より(+7便/週)再開予定 ●全日本空輸は、2020年11月26日より、ハノイ線(+7便/週)が就航予定

【NAA IR 資料を元に作成】



宇都宮高明

国の責任において、 成田エアポート都市構想の実現を

この表は、2019年8月に日米で合意された「羽田空港国際線増枠」による3月29日の夏ダイヤからの成田空港の状況です。これまで飛んでいたアメリカの各都市への便が、ほとんど0、0、0、という現実は、石や火炎瓶が飛びかう中で空港公団職員として空港づくりに参加していたひとりとして、さすがに何とも云えない気持ちです。

3月29日以降の成田、羽田の姿は、国の政策で決められたものです。これまで半世紀に渡る国の航空政策の下で色々な苦労を背負いながら国に協力してきた地元成田として、国の政策を非難するのではなく、成田に飛んでくる魅力をより高めるために国家戦略特区成田のより一層の実現を、国に強く求める時でもあります。

私はこれまで成田特区に掲げるエアポート都市構想の「土地利用規制の緩和や自由貿易地域の実現」を提案してきていますが、「国は、特区の趣旨にそぐわない等々」で実現していません。そこで、3月29日以降の現実をしっかりと見据え、特区の趣旨にそぐわないなら、別の法を駆使しても、国の責任において成田エアポート都市構想を実現させることが、三里塚闘争から始まる成田半世紀に対する国のおもとであると考えます。

ディズニーと羽田を直結へ

2月9日の新聞各紙は「ディズニーと羽田を直結へ」を大きく報じていました。JR東日本では、この羽田空港アクセス線をはじめ、長野、山梨方面から羽田への西山手ルート、茨城、栃木、群馬と羽田を結ぶ東山手ルートも検討に入ったと報じられていました。実現性の高いJR東日本構想に対して、見通しの立たない都心直結線と、成田空港と都心を結ぶ鉄道路線に単線区間がある現実に、今の成田を感じています。2029年3月に完成を見込んでいる成田空港の第3滑走路完成時までには、せめて単線区間の解消だけは、実現させなければなりません。