

新型コロナウイルス感染症

COVID-19 と 国際クルーズ<中間的調査報告>**(将来の観光立国ニッポンのクルーズのポジションを、少しばかり考える)**

NEANET(北東アジア輸送回廊ネットワーク)新 OOA・鈴木勝

(大阪観光大学名誉教授/元桜美林大学教授)

[目次]**1. はじめに**

新型コロナウイルス感染症

2. COVID-19 と“痛手”の国際クルーズ**3. “痛手”の国際クルーズ「主な事例と各国の対応」**

3-1. 日本(ダイヤモンドプリンセス号・コスタアトランチカ号)

3-2. アメリカ(グランドプリンセス号・コーラルプリンセス号)

3-3. オーストラリア(ルビープリンセス号)

4. ^{あぶり}炙り出された国際クルーズの問題点

4-1. 各国クルーズ事件を取り巻くメディアと政府

4-2. クルーズ船籍(旗国主義)とマネジメント

4-3. クルーズ船の寄港拒否現象とクルーズ産業

4-4. WHO による国際クルーズ「コロナ感染者」の偏向的取扱い

5. 今後の国際クルーズの方向性と日本が取り組むべき課題

5-1. 今後の国際クルーズ復活の方向性

5-2. 日本が取り組むべきクルーズ分野の課題 —復活へのヒント—

6. まとめ**1. はじめに**

COVID-19が中国・武漢で発生し、その直後、横浜港のダイヤモンドプリンセス号は、“感染一大クラスター”として世界の耳目を集めた。何と云っても、その拡大要因は日本政府の「初期動作の拙さ」に加えて、「情報発信の不明確さ」ではなかろうか。特に、国内外のメディアから批判の集中砲火を浴びる一方、船籍国イギリスやクルーズ・マネジメントに責任を負うアメリカに加えて、関係諸国の“傍観者的姿勢”にも起因していた。その後、感染は欧州、アメリカ、カナダ、アフリカ、南アメリカと現在、拡大しつつある。

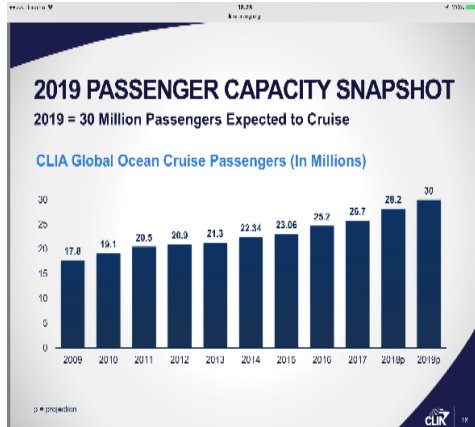
ところで、初期段階のダイヤモンドプリンセス号の“遅れた船内隔離”対応は、日本での大量感染を未然に防いだことを考えれば、“結果オーライ”と言えそうだ。その後、クルーズ船感染者に関して、アメリカやオーストラリアで同様な事例が発生したが、横浜の経験がうまく生かされたとは言いがたい。それらに対し、海外メディアなどから日本のように厳しい批判を浴びているわけでもない。本稿では、「クルーズ船を取り巻く COVID-19」を中心に、日本と海外の事例を急遽、調査した次第である。なぜならば、近年、伸び行く「日本のクルーズ船」について、従来思い描かなかった問題が多々あり、これらの解決がなされない限り、我が国のクルーズの活性化は難しいと考えたからである。

2. COVID-19と“痛手”の国際クルーズ

[世界の現状] 2019年現在、世界では400隻以上のクルーズ船が運行され、クルーズ人口は2,780万人をかぞえるようになり、カリブ海や地中海に加えて、近年はアジア地域の伸びが著しい。

2019 CRUISE TRENDS &

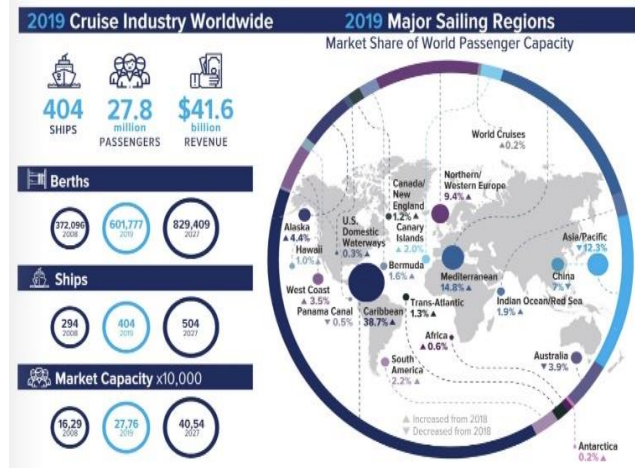
INDUSTRY OUTLOOK (CLIA)



<https://cruising.org/news-and-research/-/media>

[/CLIA/Research/CLIA-2019-State-of-the-Industry.pdf](https://CLIA/Research/CLIA-2019-State-of-the-Industry.pdf)

Cruise Industry News Annual Report 2020

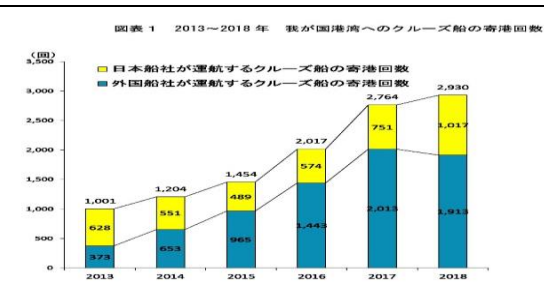


<https://www.cruiseindustrynews.com/annual>

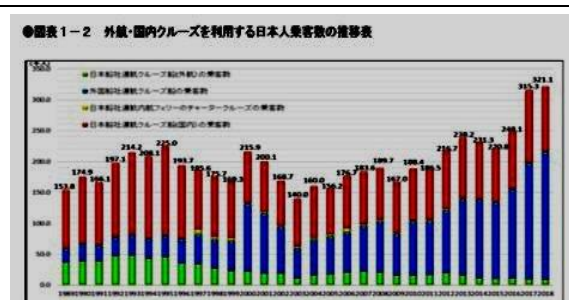
[-cruise-industry-report.html](https://cruise-industry-report.html)

[日本の現状]「日本人のクルーズ人口(2018年は過去最多 32.1万人)」 国土交通省によれば、「外航クルーズが21.5万人(前年比9.1%増)、国内クルーズ人口は、長期の外航クルーズが増加したことにより、相対的に国内クルーズが減少した結果、10.6万人(前年比10.2%減)となり、合計は過去最多の32.1万人(前年比1.8%)」となった。また、「我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数は、外国船社運航のクルーズ船が1,913回、日本船社のクルーズ船が1,017回となり、合計は過去最多の2,930回(前年比6.0%増)」で、「訪日クルーズ旅客数は約245.1万人(前年比3.1%減)」であった。

(上記のように「世界」にしても「日本」にしても、輝けるクルーズ産業の未来が期待されたが、COVID-19禍で、逆風の中に立たされてしまった。回復まで、かなり時間がかかる予測が出始めている。)



https://www.mlit.go.jp/report/press/kajiji02_hh_000243.html



3. “痛手”の国際クルーズ「主な事例と各国の対応」 本年2月のダイヤモンドプリンセス号から始まり、全世界にCOVID-19禍は拡大した。中でもアメリカやオーストラリアでは、感染者も多くそれらの対応には問題もあった。また、外務省は「海外安全情報」で「新型コロナウイルスの感染拡大に伴う海外のクルーズ船に関する注意喚起」を発出した(3月13日)。

3-1. 日本 (事例1)「ダイヤモンドプリンセス号の集団感染」(横浜)

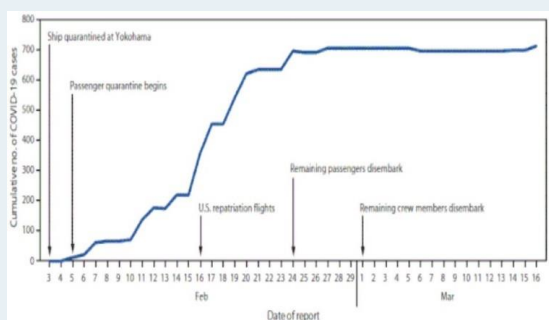
国立感染症研究所 HP から抜粋[背景]

ダイヤモンドプリンセス号は、2020年1月20日、横浜港を出発し、鹿児島、香港、ベトナム、台湾、および沖縄に立ち寄り、2月3日に横浜港に帰港した。この航行中の1月25日に香港で下船した乗客が、1月23日から咳をみとめ、1月30日に発熱し、2月1日に新型コロナウイルス陽性であることが確認された。そのため、日本政府は2月3日横浜港に入港したクルーズ船に対し、その乗員乗客の下船を許可しなかった。2月3日からの2日間、全乗員乗客の健康診断が検疫官により行われ、症状のある人、およびその濃厚接触者から新型コロナウイルスの検査実施のために咽頭ぬぐい液が採取された。2月5日に検査結果より COVID-19 陽性者が確認されたことから、クルーズ船に対して同日午前7時より14日間の検疫が開始された。この時点でクルーズ船には、乗客 2,666 人、乗員 1,045 人、合計 3,711 人が乗船していた。<https://www.niid.go.jp/niid/ja/usage-contract.html>

ダイヤモンドプリンセス号船内で発生した感染者の国籍⁽⁵⁾
(乗客2666人、乗員1045人、計3711人中)

国/地域	感染	備考
合計	634	
● 日本	270	
アメリカ合衆国	88	
カナダ	51	
オーストラリア	49	
アルゼンチン	2	
イギリス	6	
フィリピン	54	
ウクライナ	2	
香港	30	うち1人は米国国籍を有する。 香港保安局発表・李家超によると 53人の香港住民がいる ⁽⁶⁾ 。
台湾	6	うち1人は米国国籍を有する。
ニュージーランド	3	
中国大陸	28	うち5人は中国香港国籍を有する。
インド	11	
ポルトガル	1	
タイ	3	
北マケドニア	1	
ルーマニア	2	
フランス	3	
ドイツ	2	
キルギス	1	
イスラエル	4	
チリ	1	
イタリア	2	
インドネシア	4	
コロンビア	1	
ロシア	3	
マレーシア	2	
スロベニア	2	

資料) 2019 年新型コロナウイルス感染症の流行状況 <https://ja.wikipedia.org/wiki/>



新型コロナウイルス感染症
COVID-19 感染者 (累計)

(参考) COVID-19 PANDEMIC on DIAMOND PRINCESS

https://en.wikipedia.org/wiki/COVID-19_pandemic_on_Diamond_Princess

(事例2) [コスタアトランチカ号の集団感染] (長崎) 2020年4月～5月、長崎市の三菱重工業長崎造船所に停泊中のコスタアトランチカの乗組員 623 人のうち、149 人の感染が確認された。

3-2. アメリカ (事例1) [グランドプリンセス号における集団感染] (サンフランシスコ)

バミューダ船籍のグランドプリンセス号がサンフランシスコを出発し、メキシコ経由 戻った。検査の結果、21 人の乗客乗員に陽性反応が出た。オークランド港に入港し、乗客約 2,400 人全員の下船が開始。アメリカ在住者は同国内各所の米軍基地に移送して、14 日間の隔離措置を実施、外国人数百人は各々の国に送還され、1100 人の乗員は船内に待機。日本を反面教師としたが完璧な方法ではなかったと言える。


(事例2)[コーラルプリンセス号における集団感染](フロリダ) マイアミ入港。陽性 12 人の内訳は乗客 7 人・乗組員 5 人。マイアミ着岸時には、乗客 1020 人と乗組員 993 人が船内におり、キャビンに隔離状態で待機させていたが、うち 2 人が死亡した。

3-3. オーストラリア(事例1)[ルビープリンセス号の集団感染](シドニー) 「オーストラリアの警察当局は 3 月にシドニーに到着したルビープリンセスに体調不良の乗客がいたにもかかわらず、新型コロナウイルスの検査結果が出る前に乗客を下船させた。豪メディアによると、下船後(乗客約 2700 人)、600 人以上の乗客が新型コロナの検査で陽性となり、これまでに 11 人が死亡した。(日経新聞 2020/4/5)

4. ^{あぶり}炙り出された国際クルーズの問題点

4-1. 各国クルーズ事件を取り巻くメディアと政府

世界のクルーズ船感染の中で、「ダイヤモンドプリンセス号」事例を掲げる。同船の対応は、世界中から非難されて仕方がない点もあったが、それにしても酷いもの。その後、同様の事態が発生し、アメリカやオーストラリアでは大量感染者や死者を招いている。世界のメディア、特に、当該クルーズの船籍や経営を担う国々であるイギリスやアメリカの反省を促したい。同時に、各々、自国の感染状況(5月下旬)のコメントを聞きたい。

[ダイヤモンドプリンセス号(DP)の対応に関して]		
	国・組織	内容
1	イギリス	<ul style="list-style-type: none"> ●ザ・サン:ダイヤモンドプリンセス号を「疫病船」と見出しに掲げ「隔離計画にしくじり中国本土以外で最大の感染拡大を引き起こした」と日本の対応を非難(2月18日)。 ●ガーディアン:「(DPは)感染で煮え立っている鍋だ」と専門家の言葉を紹介(2月18日) ●BBC:日本政府の対応に厳しい批判がある中、「検査で陰性となった乗客の下船が続いている」(2月20日)
2	アメリカ	<ul style="list-style-type: none"> ●ウォール・ストリートJ:船内感染が拡大した点に「2週間も船内に大勢を押し込めた日本政府の方針に、日本国外の専門家からは疑問の声が上がっている」と指摘した(2月17日) ●NYタイムズ:「『ダイヤモンドプリンセス』は今や海に浮かぶ小型版の武漢だ」(2月10日) ●ブルームバーグ「(日本が)世界で最も危険な場所の一つになりつつある」(2月19日)
3	カナダ	●カナダ放送協会:「選択肢は限られていた分、日本政府はもっと迅速に！」
4	ロシア	タス通信:「(ザハロワ外務省情報局長の発言)ロシア人を含めたクルーズ船の隔離について「混乱している。問題を引き起こしている」と非難した。(2月11日)
5	CDC 米疾病対策センター	<ul style="list-style-type: none"> ●「船内の人々の間で感染を防ぐには不十分だったかもしれない」 ●「隔離のための日本政府の途方もない努力を称賛する」と評価した。
6	米国立アレルギー感染症研究所	●「隔離は失敗した」と断言。「船の中でどんどん感染した。船内で隔離が甘かったからだ」と批判した。(2月17日・アメリカ紙USAトゥデー)(アンソニーファウチ所長)
7	チェコ	●プラハ・ポスト:「船は巡航途中で感染が蔓延していた」船籍国のイギリス、所有法人の国籍であるアメリカは何もしなかった「日本政府は乗客のウイルス検査と管理対策の実施に最善を尽くした」と評価。 https://www.praguepost.com/world-news/coronavirus-diamond-princess-debacle
8	中国	●環球時報:「最初は見て見ぬふり、その後自国民を帰国させる際に混乱を生んだ。しかも、帰国過程で日本に責任を押し付けた」と米政府の対応を非難(2月21日) https://www.excite.co.jp/news/article/Recordchina_20200222004/
9	一般読者	<ul style="list-style-type: none"> ① 「英紙は、船籍が自国でありながら、何もしていないことをまず恥じるべき」 ② 「英国、米国クルーズ会社、船長からは何のコメントもない」など多数。
	クルーズ会社	イルミネーション「ARIGATO JAPAN」(facebook3月25日)
資料)		https://www.jiji.com/jc/article?k=2020022000889&g=int& https://www.sankeibiz.jp/econome/news/200330/ecb2003300655001-n1.htm
		

[アメリカ・グランドプリンセス号に対する一般読者コメント抜粋]

「コメント1」 「グランドプリンセス対応に関して」「早く入港させて、発症者を入院させないと船内から死人が出るよ。クルーズ船って「浮かぶ養老院」で、乗客のほとんどは高齢者なんだから。それにしても日本がダイヤモンドプリンセス号の船内隔離を決めた時は、「クルーズ船の隔離は最も愚かなアイデア」とまで言ったのに、船内隔離どころか入港も認めずに、病人の入院より検査が先で、どこまで冷酷なんだよ？ 客のほとんどはアメリカ人なのに」(<http://yomouni.blog.fc2.com/blog-entry-6917.html>)。

4-2. クルーズ船籍（旗国主義）とマネジメント

[日本・ダイヤモンドプリンセス号]旗国主義とは、公海・公空にある船舶や航空機は、その旗国が管轄権を有するという原則。「国連海洋法において船籍国が公海上の主権・保護等を担うと定められており、運航会社の判断等が尊重されることから、クルーズ船内での感染予防措置やウイルス検査等が複雑化した」(20年2月19日) (<https://www.bookservice.jp/2020/02/19/post-41373/>)「旗国主義の壁もあり、感染者が下船後、横浜へ2/5に寄港するまでの間、普通に営業していた船内(イベント、buffet、カジノ等)、せめて感染者の確認がされた2/1にイベントを中止、最低限の移動体制を作っていればもう少し抑えられていたかもしれない」。ところで、近年、船舶の管理する権利と旗国主義の考え方が変化しつつある。「船舶が寄港する国」「航行する沿岸の国」が、船舶の管理する「寄港国管轄権」「沿岸管轄権」が拡大しつつある。

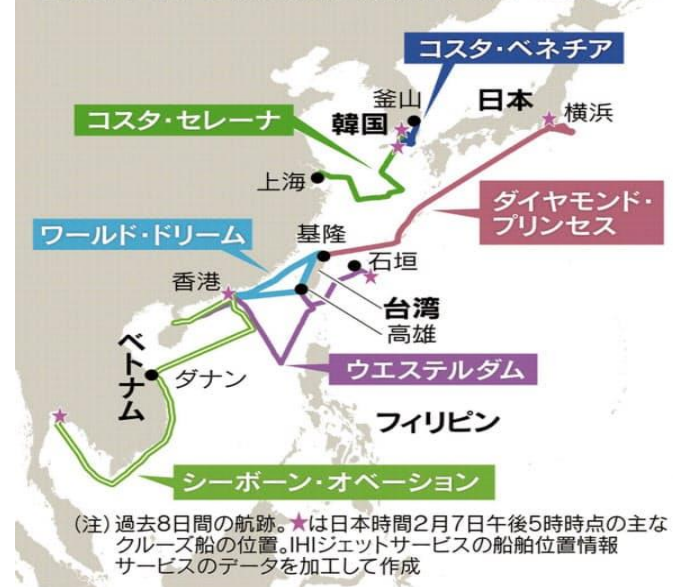
4-3. クルーズ船寄港拒否現象とクルーズ産業

[拒否現象①東アジア] 「新型肺炎、さまざまクルーズ船 入港拒否相次ぐ」
「横浜に到着した船の乗客多数が感染していたことを受け、日本やアジアの国や地域で入港を拒否する動きが広がっているためだ。1月以降に中国を訪れた大型船21隻は全てアジア・オセアニア地域にとどまり、うち複数の船が次の寄港地が決まっていない。向かう先で入港できず、次でも断られ、行き場を失う船が出てきた。
(日本経済新聞 2020/2/7)

(<https://www.nikkei.com/article/>

[DGXMZ055373830X00C20A2EA2000/](https://www.nikkei.com/article/DGXMZ055373830X00C20A2EA2000/)

東アジア近海では受け入れ港のないクルーズ船がさまよっている(太文字は入港拒否する国・地域)



[拒否現象②アメリカ] 「漂流のコーラルプリンセス号、米フロリダ州に入港 新型コロナで2人死亡」
「コーラルプリンセスは先月5日にチリを出発。当初の予定では同19日にアルゼンチンのブエノスアイレス着となっていたが、航海中に新型ウイルス感染が世界規模で拡大した。運航会社は2日、呼吸器症状のある小人数のグループを3月31日に検査した結果、乗客7人と乗員5人の感染が確認されたと発表。4日には乗客2人が死亡したことを明らかにしていた。(2020.04.05) CNN(<https://www.cnn.co.jp/usa/35151879.html>)

[拒否現象③オーストラリア] [ルビー・プリンセス号]「(同船の親会社、英米企業のカーニバル・コーポレーション社について)「NSW 州警察長官が NSW 州沖合に集まっているクルーズ船について、『彼らはオーストラリアに税金を払っていない。オーストラリアを母港にすることもない。しかも船籍はカリブ海とかのどこかの島だ。もう、帰ってもらった方がいい』」の発言がある。(2020 年 4 月 9 日 NICHIGO PRESS)

[拒否現象④オーストラリア] 「クルーズ船の乗客数万人、下船許されず豪州沖に 14 隻」「オーストラリアでシドニーなどへ戻ってきた 10 隻以上の乗客の下船が許されない事態になっている。船内には計数万人がいる。」(朝日新聞 3 月 27 日) <https://www.asahi.com/articles/ASN3W5DZPN3WUHB1015.html>)

●[クルーズ関係者コメント①] 多くのクルーズ船がオーストラリア沖合に、寄港港を求めている時に、ある TV で、クルーズ関係者の発言が耳に入った。「クルーズは、オーストラリア人のライフスタイルに大いに貢献している」、同時に、「オーストラリア経済に年間〇〇〇ドルをもたらし、〇〇〇人の雇用も生み出している重要産業だ(具体的な数値は聞き取れなかったが・・・)」という言葉が強く印象に残っている。

●[クルーズ関係者コメント②] (日本のある地域のクルーズ関係者の意見)「クルーズ船誘致でセールス活動に同行した某議員は、寄港獲得に向けてあんなに頭を下げていたのに、新型コロナウイルスの関係でクルーズ船がニュースのネタになると、手のひらを返したように批判的な言動をする。」(みなと総研(http://www.wave.or.jp/cruise/cruisenews_2020/20200228.8.html))

4-4. WHO による国際クルーズ「COVID-19 感染者」の偏向的取扱い

WHO は欧米の多くのクルーズ感染者数を隠しているように思える。なぜ、日本の「ダイヤモンドプリンセス号」の数字だけを掲載しているのか。

「ECDC(欧州疾病予防管理センター)では、“Other: International conveyance in Japan (696).”という表記でダイヤモンドプリンセス号の死亡者と感染者数が表示されています。これは日本国内の死亡者数、感染者数とは別個に分けられています。しかし、他のクルーズ船の数字はありません。WHO も世界各国・地域の感染者数、死亡者数をまとめています。“International conveyance (Diamond Princess): 712 cases”という数字が見つかりますが、他のクルーズ船の数字はありません。ジョンズホプキンス大学のページは新型コロナウイルスの感染者数の数字を把握する民間のサイトとして有名です。ここでも“712 Diamond Princess”という表記でダイヤモンドプリンセス号の数字がありますが、他のクルーズ船の数字はありません。では、他のクルーズ船は感染者は出ていないのでしょうか？まったくそんなことはありません。現在検疫中のクルーズ船は10隻以上、感染者数も100人以上のものがあります。しかし、ほとんど報道されません。」(時事通信 <https://www.jijitsu.net/entry/corona-cruiseship>)

その他事例:「アメリカ・グランドプリンセス号(陽性 103 名、死者 2 名)」、「アメリカ・コーラルプリンセス号(陽性 12 名、死者 2 名)」、「オーストラリア・ルビープリンセス号(陽性 622 人、死者 11 名)」などの記載はない。

(ところで、日本のクルーズ船感染者発表は下記2表がある。なお、長崎の事例は、クルーズ船の中に記載されていず、日本全体数の中で数えられており、この修正を WHO に申し出る必要がある。)

7:10 感染者 1万6310人(+57) 死亡 748人(+19)

東京	5050(+14)	茨城	168	高知	74	香川	28
大阪	1770(+2)	広島	165	静岡	73	青森	27
神奈川	1261(+12)	岐阜	150	愛媛	70	岡山	25
北海道	1006(+7)	群馬	147	山形	69	島根	24
埼玉	981(+5)	沖縄	142	和歌山	63	長崎	17
千葉	892(+8)	福井	122	栃木	60	宮崎	17
兵庫	699(+1)	滋賀	99(+1)	大分	60	秋田	16
福岡	657	奈良	90	山梨	57	鹿児島	10
愛知	509(+2)	宮城	88	熊本	48	徳島	5
京都	358	新潟	82	佐賀	47(+1)	鳥取	3
石川	286(+1)	福島	81	三重	45	山口	37
富山	225(+1)	長野	76	岩手	0		
検疫で確認	317	チャーター機	14	退院	1万1153人		

資料: NHK ニュース(2020.5. 17 朝 07:00)
注) 横浜&長崎の例を混同した“誤り”の表と言える。

国内での確認例 1万6279人(+56) 748

北海道	995 (+7)	74	福井	122	8	山口	36
青森	27	1	山梨	57		徳島	5
岩手	—		長野	76		香川	28
宮城	88	1	岐阜	150	7	愛媛	70
秋田	15		静岡	73	1	高知	74
山形	69		愛知	503 (+2)	34	福岡	655
福島	81		三重	44	1	佐賀	45
茨城	168	9	滋賀	99 (+1)	1	長崎	17
栃木	60		京都	358	14	熊本	47
群馬	147	18	大阪	1770 (+2)	70	大分	60
千葉	980 (+5)	48	兵庫	699 (+1)	38	宮崎	17
茨城	894 (+8)	42	奈良	86	2	鹿児島	10
神奈川	1260 (+12)	64	和歌山	63	3	沖縄	142
新潟	82		鳥取	3		空港検疫など	168 (+2)
富山	225 (+1)	18	島根	24		コスタアトランチカ	149
石川	286 (+1)	21	岡山	24		(長崎クルーズ船)	
			広島	164	2	チャーター機	14

ダイヤモンド・プリンセス (横浜クルーズ船) 712人 13
退院・療養解除 1万1806人(+344) [16日午前0時現在] 計 1万6991人(+56)
()内は前日からの増加、■内の数字は死者、●は緊急事態宣言を継続、再陽性として重複発表したケースを除く 死者 761人(+19)

資料: 東京新聞(2020.5. 17)
注) 横浜&長崎の例を WHO 規則に沿い、一応区別。

5. 今後の国際クルーズの方向性と日本が取り組むべき課題

5-1. 今後の国際クルーズ復活の方向性

次の予測があった。「2020年の世界のクルーズ人口は、2,950万人に達するであろう」。しかしながら、UNWTO(国連世界観光機関)は最新のニュースで大きな下落を予測。「COVID-19の影響によって、今年の国際観光は前年比60~80%減少」としたうえで、「(世界クルーズ人口)は600万~1200万人に減少する可能性がある」と「本格的なスタートは2021年になりそうだ」(Cruise Industry News 2020.05.12)。

<https://www.cruiseindustrynews.com/cruise-news/22924-2020-six-to-12-million-cruise-passengers-forecast.html>

5-2. 日本が取り組むべきクルーズ分野の課題—復活へのヒント—

ダイヤモンドプリンセス号が、日本人のクルーズに極めて強烈な印象を与え、今後のクルーズ活性化の足を引っ張ることは疑いない。復活のヒントをいくつか述べたい。

[その1] 「船客の安全」と「衛生管理」: まずは、クルーズ船社は衛生基準や検査基準をより強化し、船客の安全を守る体制を訴えること。船内の清掃と消毒の衛生管理を徹底し乗船時の健康の厳格化。

[その2] 「産官学の広域連携推進」: 「日本外航客船協会」「日本旅客船協会」「日本旅行業協会クルーズ部会」「国土交通省港湾局、観光庁」「都道府県」「みなと総研(クルーズ研究所)」「大学・観光学会などの学術分野」などとの連携。これにより、国民によるクルーズ・海洋分野の重要性の認知拡大を図る。

[その3] 「その他・クルーズ関連推進」: 「カボタージュ」(外国船籍の客船が日本発着クルーズを実施する場合、必ず1回は海外の港に寄港する制度)の解除。

[追] 「海洋周辺地域における訪日観光の充実・開拓及び魅力向上事業」実施(国交省2020年4月募集)(筆者は委員として参画)。https://www.mlit.go.jp/report/press/port06_hh_000188.html 6. まとめ (略) (了)