



「見たり、聞いたり、探ったり」No.244

通算 No.396

青 木 行 雄

時代を見つめて

新型コロナウイルスが発症の初期

日本へもたらした「ダイヤモンド・プリンセス号」の実態を探る

2020年(令和2)1月20日、2,666人の乗客と乗員1,045人を乗せた「ダイヤモンド・プリンセス号」は横浜の岸壁を後にした。航路は中国・香港、ベトナム、台湾などへの旅であったが、その時中国武漢から日本にきた発熱中だったのではといわれる観光客がこのクルーズ船に横浜から乗船し香港で下船した事が判明した。このたった1人の乗客が115,000t、大型客船の運命を決める事になる。

その後にこのクルーズ船が2月3日横浜港に着岸し、新型コロナウイルス客船といわれ、大問題になり、世界の注目を集め、この新型コロナウイルス大流行の先端を切る運命のクルーズ船になったのである。

「ダイヤモンド・プリンセス号」(客船)とはどんな船なのか、なぜ横浜港に関係することになったのかなど調べることに。

この船はイギリスP&O社が所有し、アメリカのプリンセス・クルーズ社によって運航されている外航クルーズ客船であるが、建造所が日本の三菱重工業長崎造船所で造られていたクルーズ船であった。

このたびこの「ダイヤモンド・プリンセス号」が新型コロナウイルスとかかわる事になったのは、このクルーズ船誕生の足取りを探って見ると幾多の運命を背負うような出来事が見えてくる。



豪華客船「ダイヤモンド・プリンセス号」。115,875トン。
乗客・乗員合わせて、約4,000人乗りの大型客船



このクルーズ船、全長290m、幅37.5mあり、高さ54m
(水面上) 18階もあり、どでかい客船である



横浜の大黒埠頭に着岸するクルーズ船、多くの横浜市民が協力された



客室総数1,337室もある豪華客船で、全ての興行施設が整い、プールやゴルフ施設も整っている

まず、この豪華客船の規模を先に記して見ると、総トン数が115,875トンあって、全長が約290m、全幅が37.50m、高さ54m（水面上）18階もあるどでかい船である。旅客定員、2,706人乗で、乗組員1,238人、定員計3,944人も乗る超大型船である。それに客室総数1,337室、その内72%の960室が窓が外に面している部屋、いわゆる「オーシャンビュー」であり、56%の748室には専用バルコニーを備え、バリアフリーに配慮した客室が29室ある。レストランは乗客の好みに応じるため7室もあり、24時間営業の部屋もあるという。

環境規制の厳しいアラスカ水域でも運航するために、ガスタービン発電機も設置し、また最新鋭の排水処理システムも採用しているという。

2014年（平成26年）に日本マーケット向けに大規模なリノベーションを行い、展望浴場や寿司バーなどが新設され、船籍をバミューダから英国（ロンドン）へと変更している。2017年（平成29年）にはドライドックにて、船体前方部にプリンセスのロゴマークである「シーウィッチ」の塗装が追加されたようである。

竣工は2004年（平成16年）2月26日

就航は2004年（平成16年）3月13日 初航海

建造費 5億米ドル（日本円約535億円）

建造所 三菱重工業長崎造船所

姉妹船 サファイア・プリンセス号

建造時の運命

現在「新型コロナウイルス」を日本に運んだと問題のこの「ダイヤモンド・プリンセス」と呼ばれている船体は、もともとは「サファイア・プリンセス」という名で建造開始されたものである。運航会社は対外的に「ダイヤモンド・プリンセス」という名の船をまず運航する予定だと発表し、それに基づいて様々な段取りをつけていて、2つの船体が（ダイヤモンド・プリンセス号が先行し、サファイア・プリンセス号が後追いする形で）同時並行的に建造されていたのだが、当時「ダイヤモンド・プリンセス」と呼ばれていた船体の方で三菱重工業が火災事故を起こしてしまい、修復作業や作業再開に日数がかかりすぎ納期が大幅に遅れ、運航会社にとって支障が出ると判明したため、仕方なく姉妹船で無事に建造中だった「サファイア・

プリンセス」と呼んでいた船体の方を「ダイヤモンド・プリンセス」という名前に変更し、火災事故が起きた船体(当初「ダイヤモンド・プリンセス」と呼ばれ、先行するはずだった船体)の方の完成は後になってしまうことは受け入れ、同船体の名称を「サファイア・プリンセス」へと変更した、という経緯がある。

こんな運命を背負った「ダイヤモンド・プリンセス号」は7ヶ月遅れながら、2004年(平成16年)2月26日納入にこぎつけたといわれる。そして今度は、「新型コロナウイルス」という大変な難題を日本へ持ち込むことになってしまった。

新型コロナウイルスの集団感染船内の実体

2020年(令和2年)1月20日に横浜港を出発した「ダイヤモンド・プリンセス号」(以下、クルーズ船)は乗客2,666人、乗組員1,045人を乗せ、1月22日に鹿児島に寄港、1月25日に香港に到着した。その後、ベトナムや台湾を巡り、2月1日に那覇を経て、2月4日に横浜港へ帰る行程であった。1月20日に横浜から乗船した中国の男性は香港で下船した。この男性は乗船中の1月23日から咳の症状を呈した。乗船前から熱があったともいわれている。香港で下船後の1月30日に発熱、2月1日に新型コロナウイルス陽性が確認された。このクルーズ船は香港出発後、那覇への寄港を2月1日に終え、(この時那覇にての発生はこのクルーズ船かも知れない)次の寄港地の東京エリアに向っていたため、関東域で検疫の体制に入ることになった。行程を早めて2月3日に横浜に戻り、2月4日に横浜港沖にて273人に再検疫を行っている。2月5日には、検査結果が判明した31人のうち、10人に陽性反応が確認され、神奈川県内の医療機関へ搬送された。2月5日早朝まで船内での行動は制限されておらず、ショーなどのイベントは通常通り開催されていたという。2月5日早朝以降、症状が発生していない乗員・乗客合わせて約3,700人は14日間、船内で待機することとなったのである。



豪華客船の補助救命艇が見える。4,000人近くの人が乗船する建造物はすごい

乗客のうち330人のアメリカ人については、当初は日本政府が早期下船と帰国を提案したもののアメリカ政府が船内に留めることを要請し、2月15日になってアメリカ政府が帰国方針に変更したことが明らかになっている。

乗客は基本的に船室待機で、2月6日より7階や15階のデッキ左舷側に1時間ほど交代で出られるようになったという。2月9日、運航会社プリンセス・クルーズは全乗客の旅行代金等を払い戻し、無



船室待機の人達が2月6日よりデッキに1時間交代で出られ、一息つく風景である

料とするコメントを発表したようである。

法的には、多国間を移動する船舶の船上は各寄港地の「国内」とは見なされず、WHOはダイヤモンド・プリンセス船内で発生した感染者について、日本国内で発生した感染者として計上していない。

当初乗船していた約3,700人は、船長を含めて全員が3月1日までに下船したという。この時点での乗客・乗員の感染者数は延べ706人、うち4人が死亡していた。

3月25日午後、消毒を終えて横浜港を出港し、改修のために本牧埠頭にある工場に向かった。この時、このクルーズ船は船室の照明を利用して「ARIGATO、JAPAN」のイルミネーションを点灯している。4月3日、アメリカのジョセフ・ヤング駐日臨時代理大使は「ダイヤモンド・プリンセス号の米国人乗客は最高のケアを受けました」「これは優秀な地域医療だけでなく日本の素晴らしい“おもてなし”の心を映し出すものです」謝意を述べられたという。

※たまたまこのクルーズ船に乗り合わせた、1人の日本人乗船客の手記を読んだ。長文でもあり、前文と重なる所もあるがいかいつまんで記してみた。

最初に、この「ダイヤモンド・プリンセス号」は長崎で造られた船で、大きくて大変すばらしい船であった。乗船客は世界中から集まる、大変人気の高いクルーズ船である。

乗船客は約2分の1は外国の人達で、日本人は40～50%ぐらいはいただろうか。外国人は親日家の方達が大変多く、船内イベントでは日本語講座や日本文化を知るためのレクチャーや、「着物体験」イベントにも大変人気があった。

最初の寄港地、鹿児島では地元の方達の温かい歓迎を受け、ここまでは順調なクルーズであった。

嫌な予感がしたのは次の寄港地「香港」であった。船外に観光へ出ると香港市民のほぼ全員がマスクをし、電車の車内テレビが新型コロナウイルスに関するニュースばかりが流れ、想像以上に緊迫した様子が伝わってきた。香港で予定していた観光を全てキャンセルし船へ戻った。ところが香港で下船した男性と、その時乗船してきた中国人が大勢いて大変不安に思った。

一抹の不安を抱えながら、船は次の寄港地ベトナム、台湾へと航海を続け、最終地沖縄へと到着した。

沖縄に着いた時点で、船側は新型コロナウイルス陽性患者が乗船していた事を把握していたようだが、乗船客には知らされていない。そして沖縄入国審査がいつもは簡単だが、質問に最近武漢に行ったかとか、体温チェックが行なわれ、下船に時間が大変かかった。

この時既に、この船の運命を決定づける重大な出来事が起きていたのです。



船内のロビーや社交空間、豪華、見事である



パーティ会場か？

そして沖縄を出航した船は、予定より大幅にスピードを上げ全速力で横浜を目指したのである。

そして予定より1日早く2月3日夜横浜港に到着したが、乗船客にはこの件は知らされていなかった。

その夜、全員の夕食後、検疫官による検疫があるので自室にて待機するようアナウンスがあり、検疫官が来たのは午前0時過ぎたようだ。乗客だけでも約2,700人、時間がかかるのは当然であろう。

下船は2～3日後になりそうだとのがわさが流れたがアナウンスされていなかった。

船内では相変わらずイベントが継続され、シアターではショーが、バーやメインフロアーでは生演奏とまるでいつもと変わらない光景だったが、あちこちで手摺などの消毒を行うクルーの姿が目についた。

船内は、表向きは平静を保ち、裏では重大な事態が進行していたのである。

そしてその翌日から船内隔離生活が始まった。

時間が経つたびに深刻さが重なり、不安も増して来た。

「薬が無い、体調が酷く悪い！」とSOSを出す乗船客がだんだん増えていった。

日に日に発表される陽性患者の数が膨大に増えてゆき、朝から晩まで救急車の搬送される光景を見るようになった。とにかく不安で不安の毎日を数日過した。

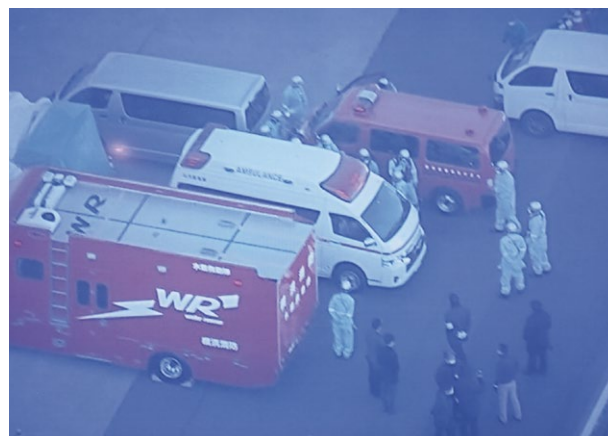
隔離期間も中盤に差し掛かり、外ではメディアの報道もいよいよ加熱して、まるで「死の船」のように呼ばれる中で、相変わらず私の部屋の中は特別な不満も無く過せた。

それには日本の総力を挙げてこの船を支援したということ。

厚労省から派遣された医療支援チームの他、中には無償のボランティア、自衛隊の医療チーム、船内から出た陽性患者600人以上を受けてくれた全国の病院、また、日本の支援のおかげで、3,700人分もの大量の食料や必要物資がほぼ毎日船内に届けられた。



船内から感染者が運び出され病院へ



救急車や報道車など慌ただしい毎日であったようだ



豪華な客室の廊下、この船内で新型コロナウイルスの感染者が増加した



医療支援チームの方達。大変な活躍である。大勢の命を救った

一度は各国も自国民を帰国させる方向で動いたものの船内にとどまった方が良いとのことで、外国籍の乗船客達は引き続き船内で検疫を継続した。

そして数日後、「本日は〇〇国の方々が帰国されます。皆様のご多幸をお祈りします」といったお見送りの言葉と共に、下船グループ番号を呼び出すアナウンスが一晩中鳴り響き、それはほぼ毎晩続いた。

外国人乗船客達の下船が一段落したところで、いよいよ日本人乗船客達の下船準備が始まった。

全員のPCR検査を受け最終下船が何日かかるか未定の通達が厚労省からあり、「14日間症状がなければ陰性である」の根拠が未知であった。検疫終了日に大量の下船客達を一気に公共交通機関で帰宅させ、世間の大きな不安を招いてしまった。案の定、陰性で下船した後、数日後に陽性となり国内に拡大した一因ともなったのである。

今日か明日かと待ち続けた私は、不安な気持ちのまま下船最終日21日の朝、やっとPCR検査「陰性」の結果が記された上陸許可証が発行され、下船が決まった。

そして下船の準備が終り、長時間お世話になった部屋にお別れし、下船口に到着した。船を降りると、乗員だけではなく、大勢の自衛隊の方達もお見送りしてくれた。

下船の際に自衛官の方より

「本当にご苦勞様でした」と声をかけられたので「長いことお世話になりました。ありがとうございます」と感謝の気持ちを込めて直接お礼をお伝えする事が出来て良かったです。

表にはほとんど知られていないが多くの自衛隊員が活躍され、船内活動を行った自衛隊員からは1人の罹患者も出なかった。その完璧な任務を遂行された姿に改めて敬意を払い、感謝の心でいっぱいである。

そして外国乗船客のひとりが言った言葉

「受け入れてくれたのが、日本で良かった」と、「そして横浜市の皆様には心からお礼を。」

今回のこの「ダイヤモンド・プリンセス号にて客船感染が発生したが、国際ルールが不備の為、日本政府は大変苦慮したようである。そこで政府は、クルーズ船で感染症が発生した場合の国際ルール作りに向け、調査・研究を開始することになったという。

令和2年の1月20日に横浜港を出港したこのダイヤモンド・プリンセス号では、下船の感染者の感染が判明した2月1日以降も、パーティやレストラン営業などが続けられていた。同3日に横浜港に到着し、5日から政府が乗客の個室待機を要請したが、700人以上の感染者を出した。米国の船会社の所有だが、船舶を登録する船籍国(旗国)は英国で、56か国・地域からの乗員・乗客が乗っていた。どの国が検疫や感染拡大防止の責任を負うか、国際的な取り決めはないといい、今回このクルーズ船の対応が遅れる一因となったという。

別船にその後、船の修繕作業のために長崎市の長崎港に停泊中の大型クルーズ船「コスタ・アトランチカ」(乗員623人のうち、乗員148人の感染が判明した。イタリアの運航会社所有で船籍国も同じと言うが、乗員の国籍は30か国以上に及んでいるという。1月29日に入港し作業を受けていた。

国連海洋法条約では「旗国主義」に基づき、公海上の船舶では船籍国が排他的な管轄権を持つ、ただ関連する税の安い国に登録するため、船籍国と船会社の所属国が異なる「便宜置籍船」も多く、船籍国が当事者として対応しない場合もあるという。日本の領海内でも管轄権は船籍国と日本で競合し、感染防止目的でも船内でどこまで権限を及ぼせるかは明確ではないという。ダイヤモンド・プリンセスでは、日本政府は「船の中は全て船長がコントロールし、我々はアドバイスする」(加藤厚生労働相)という立場から、船長の許可を得ながら対応を進めたようである。

こんな大問題をかかえながら今回のクルーズ船に対して進めた日本政府も、外で見ているわけにはいかなかった苦勞がよくわかる。

最終的には3,711人の乗船人数に対して、感染者、下船最終日時点では	感染者	706人
	死者	4人

だったが、その後下船し、追加して、5月10日には米ジョンズ・ホプキンス大の集計によると、

ダイヤモンド・プリンセス感染者 712人

死 者 13人

になっていた。乗船者が下船後6人の発病と9人の死亡増となったようだ。

多くの問題をかかえた「ダイヤモンド・プリンセス号」、今後の運命はどうなるのか？

たまたまこの船に乗り合せ、感染やお亡くなりになられた方々に心からお見舞と御冥福をお祈り申し上げます。

参考資料 ウィキペディア

日経新聞

読売新聞

NHK

令和2年5月6日記



ダイヤモンド・プリンセス号

出典：news.1242.com