



前厚労政務官が見た 「ダイヤモンド・プリンセス号」での 新型コロナ対応

次の健康危機に備えるための教訓とは

自見はなこ氏

参議院議員 医師 / 前厚生労働大臣政務官

取材：和田 耕治（国際医療福祉大学医学部公衆衛生学 教授） ライター：下部純子 制作：grapestone works 2021年2月発行

2020年2月、約3700人を乗せたクルーズ船「ダイヤモンド・プリンセス号」内で新型コロナウイルス感染症の集団感染が発生。前月30日にWHO（世界保健機関）が国際的な緊急事態を宣言した直後であり、ウイルスや症状の実態が掴めていない中で日本は船内の感染拡大をどう食い止めるのか、乗員乗客の命を守った上でどう下船させるのか、世界中の注目を集めた。当時、厚生労働省政務官として現地対策本部で指揮を執った自見はなこ氏に事態の経緯と教訓を聞いた。

感染を食い止め、乗員乗客を下船に導く

ダイヤモンド・プリンセス号（以下、DP号）は2月3日に横浜港に入港。その数日前に香港で下船した乗客に新型コロナウイルス陽性が確認されたため、那覇検疫所が仮検渡済証の失効を船長に通告し、横浜港に到着後、横浜検疫所がすぐに検疫を開始した。乗員乗客の有症状者と濃厚接触者31名のうち10名が陽性と判明した検査結果は、検疫を担当する厚労省に衝撃を与え、体制を一気に「危機管理モード」に変えさせた。

2月10日の朝、自見氏は副大臣2名と他の政務官1名とともに大臣室に呼ばれ、「橋本副大臣と自見政務官を船内に派遣する」と任務を言い渡されると、その日から3月1日まで現場の指揮にあたることとなった。未曾有の事態で船内の状況把握もままならない中、現状を確認し、船長や船内で活動する医療チーム、本省との間で情報を擦り合わせ、必要に対応を行う役割を担った。

実際、副大臣と自見氏が現場入りするまで、本省では船内の状況がなかなか把握できなかった。船は港に24時間停泊した後、生活排水処理のため48時間は外洋に出てしまい、再び港に戻る

まで電波も届かない海の孤島と化した。クルーズ船という空間でどのように感染を抑え、3700人もの乗員乗客と日本側の感染防御チームの命を守り、無事に下船に導くのか、対応すべきことは山積みだった。

船内で自見氏は毎朝7時半からの定例ミーティングと9時からのキャプテンミーティング（船長を交えたミーティング）に副大臣、審議官、秘書官とともに参加した。最初のミーティングで船長の第一声は「我々を助けて欲しい。どのようなことでも協力するので、この苦難と一緒に乗り切りたい」。このイタリア人の船長には3700名の命の総責任者であるという明確な自覚があり、新型コロナウイルスがその時点で中国の武漢とDP号の2カ所でしか発生しておらず、船内で感染拡大を防がなくてはならないという認識がすでに共有できていた。

船長について自見氏は、「計画的な行動、情報把握、情報分析、課題解決などにおいて大変素晴らしい能力を持ち、長年の訓練と経験から物事をシステムティックに動かすことに長けている人物」であったと語る。船長は、船会社

の本社と頻回に連絡を取り、自社のメディカルチームからの提案も踏まえて日本側との会議に参加していた。検体採取の際の防護具の使い方まで確認や提案があり、「当時は我々のやり方よりも細かく適切な意見が出され、助けられたところも多かった」という。

DP号での集団感染は、現在に至るまで災害認定を受けていない。災害認定を受ければ、内閣官房に災害危機管理の対策本部が設置され、必然的にオールジャパン体制となるが、今回は厚労省主導の検疫業務を「厚労省から他の省庁に協力を依頼する」という形で進めていかなくてはならなかった。その制約において、国土交通省、総務省、自衛隊など、関係各所の協力を得た。乗員乗客の国籍は50カ国以上にわたるため、各国大使館との調整には外務省の連携があった。船内との通信にLINEを活用することとなった際には、総務省を介してソフトバンク社から電波基地局の設置と携帯電話2000台の提供があるなど、企業の協力もあった。そうしたやり取りを含めて、自見氏は「副大臣や審議官と一緒に現場で関係者に泥臭くお願いをしながら進めた」。

DP 号の対応で見た 3 つの教訓

DP 号での対応を通じて得た教訓として、自見氏は 3 つの重要な対策を挙げる。1 つ目は、リーダーシップ。現場では、多くの関係者が同時並行的に活動する中で、所管の割り振りが難しい業務が数多く発生する。今回の DP 号のように、船長との信頼関係のもとで、現場で直接判断できる責任者、すなわち副大臣や政務官、審議官がいたことはミッションを遂行する上で大きな機能を果たした。

船長のリーダーシップも重要だった。1 日単位での乗降者の名簿管理や検体数のリスト化が船長の強いリーダーシップによって徹底された。また、感染リスクを負いながら仕事を続けなければならないクルーに「私の誇らしい仲間たちよ」と声をかけて鼓舞し続けた。乗客をできる限り安心させられるよう船内アナウンスも頻繁に行っていた。

船内では日々、様々なトラブルシューティングがあり、その都度、現場での判断が求められる。急に船長に呼ばれて相談に応じることもあれば、自殺企図の患者がいるという報告に対応することもあった。臨機応変に対応しながら全体を動かすために、リーダーシップを発揮できる人材が現場に存在することは今後のケースにおいても重要な教訓と言える。

2 つ目は、広報。危機管理において情報開示は重要な要素だ。不安や誤解を与えず、正しい状況理解を促すためにも、乗員乗客とその家族をはじめ、日本国内外に向けて、活動の方向性や具体的な内容について十分な情報発信を行う必要があった。しかし、自見氏は「今回は仕方がない状況ではあったが、残念ながら十分な広報が行えなかった。多くの人に向けて説明する広報官のような専属的な担当者がいなかったことは課題」と振り返る。十分な広報活動がなされない中、マスコミが個々の乗客による Twitter やオンラインインタビューを取り上げ、船での活動が過度に好奇の目に晒されることもあった。

国内の感染対策への利点

日本の感染対策の観点において、DP 号での対応がもたらした利点もある。1 つは、イタリアや米国ニューヨークの感染状況と異なり、日本では市中感染が本

3 つの教訓

1. リーダーシップ

現場で直接判断ができるリーダーシップのある人材をおくこと

2. 広報

国内外に適切な情報発信を行う広報担当者をおくこと

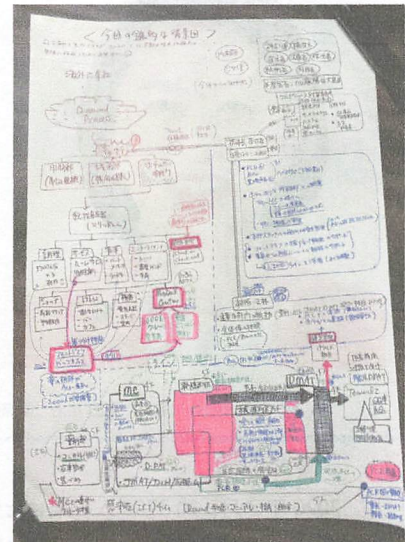
3. 派遣時の体制整備

予備役の確保とスタッフが事前に保険に加入してから参加できるようにすること

インターネットやテレビから、そうした情報に触れる乗員乗客も多く、不安を増大させる要因になった。

一方、船内では船長が 1 日 3 ～ 4 回、「我々は今日こういう活動をします」、「高齢者の優先的な下船が始まり、何名が和光市の宿泊療養施設に移動しました」、「残念ながらお客様が亡くなりました」、「下船まであと 4 日だから頑張りましょう」などのアナウンスを行っていた。本来、日本側が説明すべき情報もあったが、クルーズ船の業務の一環として組み込まれた「お客様を安心させるためにきちんと情報を提供する」というサービスマンシップによって補われていた。

また、一時的に乗船した感染症専門家の 1 人が独断で、船内での感染対策や日本側の対応がずさんであると指摘する動画を配信する出来事が起きた。実際には、当初より日本環境感染学会 DICT をはじめとした感染症の専門家チームが乗船して対応していたが、船内で感染者が増える中、同時期に検疫官 1 名が感染したというニュースが広まったこともあり、予定していた DMAT が数日間来られない状況にも繋がった。下船に向けて健康調査を急ぐ上で大きな痛手だったが、その間も含



活動の概要を解説する自見氏自筆のメモ

め 10 日間にわたり JMAT が延べ 200 名体制で健康調査にあたって推し進めることができた。動画は結果的に削除されたが、自見氏は「正しくない情報が許可なく放送されたことによる社会的な影響は大きく、多くの乗員乗客とその家族を不安に陥れ、国益をも損なう行為」として、今後の教訓にしなければならないと考えている。

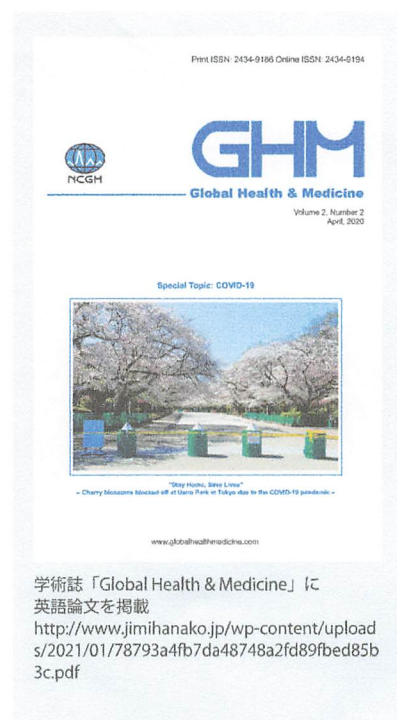
3 つ目の教訓は、スタッフの派遣時の体制整備だ。具体的には、予備役の確保と保険に加入してから参加できるようにすること。現場入りする JMAT は、活動中に万が一感染した場合の休業等を補償する保険に全員が事前に加入した。DMAT からも事前に保険に関する問い合わせがあった。保険加入に関しては、新型コロナウイルスが未知の感染症に該当するかどうか、定款を含めて保険会社との協議が必要となる。自見氏も保険会社との調整に携わり、結果として、JMAT は全員が日本医師会の支払いによる保険に加入してから参加することになったが、DMAT に対しては整わない部分があった。災害による派遣かどうかで保険の内容は変わってくるが、「きちんと保険に加入してから参加してもらう体制づくり」が教訓として挙げられる。

だ。重症化すると治療に通常の 3 倍の医療従事者が必要になることもこの時に分かった。DP 号を受け入れた神奈川県においても 47 都道府県に先んじて多くを

経験し、「神奈川モデル」と称した感染対策の体制づくりにつながっている。

もう1つは、一元的に情報を取り扱う名簿管理の仕組みの構築が国内の保健所で必要となるという知見を得たこと。先に触れたが、船では乗降者を記録した名簿管理や検体数のリスト化が徹底されており、自見氏は、その日に乗船する者、船を降りる者、検査を受けた者、陽性者、有症状者の名簿のほか、船外に搬送された検体数、処理中の検体数、結果が出た検体数の一覧を、毎朝のキャプテンミーティングで報告するよう求められた。しかし、自見氏によると「きちんと報告できた日の方が数えるほどで作成には課題があった」という。名簿管理は常に困難で、下船の48時間前に提出が必要な名簿も、明け方まで作業してもスムーズに揃えることはできなかった。この経験が、HER-SYSやG-MISの構築による名簿管理の仕組みの改善につながった。

また、3つ目として、クルーズ船の感染対策という知見の集積と他国へのアドバイスがある。自見氏は下船後の3月1日、アメリカ西海岸の沖合で集団感染が疑われていたクルーズ船（DP号と同じ船会社）の検疫に関して、CDC（米国疾病予防管理センター）と遠隔会議を行った。その際に、DP号での経験を踏まえ、「持参薬がなくなるので薬を用意すること、乗客を客室に隔離待機させること、クルーがしばらく船内で働けるような感染対策をした環境を作ること」などのアドバイスを全て伝えた。結果的にアメリカは早期に全員を下船させる選択をしたが、このようなアドバイスが他国に提供できたこと、日本の知見として集積できたことには価値があった。こうした知見を世界で共有するために、自見氏は学術誌「Global Health & Medicine」に橋本岳 厚生労働副大臣（当時）と連名で英語論文を掲載した。「各国での対策に役立てたなら、大変嬉しい」と語る。



学術誌「Global Health & Medicine」に
英語論文を掲載
<http://www.jimihanako.jp/wp-content/uploads/2021/01/78793a4fb7da48748a2fd89fbed85b3c.pdf>

今後の危機管理に向けた示唆

教訓に加えて、自見氏から今後の危機管理の示唆となる点についても聞くことができた。今回のような大規模なパンデミックなどの危機管理におけるNPOなど民間団体の活用について、自見氏は「民間団体の活用は有効だと考えるが、誰が参加するのか、どのような情報の取り扱いにどのような権限を付与するのか、守秘義務は徹底されるかという3点は最低限、担保される必要がある」と話す。

DP号では、最初は日本側の参加者に検疫官の身分を示す証票が発行されていたが、人数が増えるに連れて発行されなくなり、身分証明書を持って現場入りするようになった。その後、船が

元々持っている仕組みを使って、毎日、入り口で参加者の顔写真を撮り、IDとパスワードを発行するようになった。自見氏は「本来は我々が入り口でやらなければならないこと」だと言う。また、参加した医師が学術資料の目的で現場の写真を撮っていたが、撮影に関して特に明確なルールはなかったため、自見氏は現場での判断で学術用に限定して許可した。今後のケースにおいては、検疫という行政検査の場で適切な対応がなされるよう、参加者のリスト化や、権限、ルールなどの課題の整理をした上で進めるべきだと指摘する。

DP号での集団感染への対応は、2月19日に開始された乗員乗客の下船が3

月1日に完了し、船内を消毒して終了した。最後に下船した船長とクルー、自見氏は、その後2週間ほど別々の宿泊療養施設での隔離期間を経て、船長の帰国前日に再会を果たし、互いの健闘を称え合って別れた。

活動期間を振り返り、自見氏は最後に「皆が共通認識として持っておくべき事実」として、国際的な取り決めがない中でのDP号の受け入れは「人道的に立派な判断だった」と付け加えた。当時は検査体制も十分ではなく、乗員全員の検査や下船までに時間を要したが、船内で関連死が出なかったのは、「搬送に当たったDMATや自衛隊の協力の賜物」だと話す。

また、下船後も保健所の健康フォローアップによりDP号由来のクラスターは発生しておらず、終息したことが国立感染症研究所のゲノム解析から判明している。乗客の個室管理や、乗員の手指消毒等の衛生管理を徹底した上で業務を行うなどの「新しい生活様式」を実践すれば、感染拡大を防げることも分かった。

新型コロナウイルスの感染拡大はまだ収束の目処が立たないが、クルーズ船でのパンデミックという未曾有の危機対応で得た教訓は、今後の危機管理や国内の感染対策の様々な場面で活かされていくだろう。



DP号船内で感染防御チームメンバーと（前列左が自見氏）