



〈 連載 (334) 〉

新型コロナウイルスと客船事業の持続モデル



大阪経済法科大学・客員教授
池田 良穂

5月に入って新型コロナウイルス感染の勢いも止まりつつあり、ようやく経済活動の再開の動きもでてきた。全国民に10万円の給付金が配布されることとなり、年金生活の筆者は辞退することも考えたが、やはりコロナウイルス禍によって疲弊した海運業界への応援のために、船に乗ることに使いたいと考えなおして、受け取ることにした。支給前のフライングではあるが、5月上旬に、神戸から新門司まで阪九フェリーの新造船「せつつ」に乗船してみた。ターミナルでは、チェックインの前に検温が行われていて、発熱者は乗船できないシステムになっていた。ゴールデンウィークにもかかわらず乗客は少なく、聞くところによれば乗組員よりも少ない数だったが、船内施設の中で「3密」の可能性のある施設が閉鎖されていたものの、船内サービスはいつもと変わらずしっかりとしていて、筆者らは、六甲山に沈む夕日と神戸の夜景を見ながらの夕食を楽しみ、露天風呂に浸かりながらイルミネーションに飾られた明石海峡大橋を眺めて、船旅を満喫した。もちろん、レ

ストランでは消毒用のアルコールが用意され、buffetの料理には一皿ずつラップで覆って唾などの飛沫がかからないような対策がとられていた。

長距離フェリーの場合には、トラック輸送が経営の根幹なので、コロナウイルス禍による悪影響は比較的少ないものの、それでも瀬戸内海航路船は旅客の比率が大きいので相当の打撃にはなっているはずだ。

また、離島航路等で旅客輸送を中心とする運航会社はさらにダメージは大きい。特に、政府と地方自治体による「移動の自粛要請」は旅客需要を完全に蒸発させている。こうした航路には、公的な経済的援助をきめ細かく行って欲しい。そしてユーザーである私たちにもできる貢献としては、各個人の10万円の給付金の一部を活用してぜひ船に乗って欲しいと思う。

さて、2月の「ダイヤモンド・プリンセス」船内の集団感染から、日本国内の新型コロナウイルス騒動は始まり、かれこれ3ヶ月が経過した。政府は4月7日に緊急事態宣

言を発令し、4月17日には対象地域を日本全国に拡大した。国民には外出自粛が求められる、「外出自粛」、「特定業種の営業自粛」、「三密の回避」、「接触の80%減」といったワンフレーズの掛け声が続く中、多くの経済活動が制限された。

そして経済的な打撃が現実味を帯びてきている。企業の倒産・廃業の増加だけでなく、個人的な視点に立てば、新卒者の内定取り消し、派遣切りが広がり、そして家庭内暴力といった社会問題までが取り沙汰されている。さらに自殺者の増加も懸念される。感染症の拡大防止と同時に、経済の失速防止さらに社会の安定性をいかに保つかが問われている。

地震や津波、そして噴火といった自然災害が多い日本にあっては、被災地以外の地域は、しっかりと経済を回して失速をさせず、被災地を外部から経済的に支えるという役割分担が重要だった。すなわち突然の大災害時には、日本全体で支え合って災害地の復旧・復興を強力に推し進めるシステムだ。しかし、この機能が、今回のウィルス禍では機能せず、日本全体が機能不全に陥っているように見える。本来は、感染が深刻な所は強権を発してでも感染の抑え込みを行い、他の所はできるだけ感染侵入をさせない対策をとりながら、経済を回すことが必要だったのではないか。

行政は、みんなに分かりやすくするために「ワンフレーズ」を多用しているが、これが個々人の科学的思考を止めてしまい、錦の御旗の「ワンフレーズ」に反した人や事業へのバッシングを誘起している。

ここでは、やはり感染メカニズムの根本

に立ち戻ってリスクを科学的に考えることが必要だ。今回のウィルスでは、飛沫接触による感染が主であり、アルコールで死滅することが分かっている。すなわち、感染者の飛沫を浴びないこと、付着した飛沫に触らないこと、手で触ってもアルコール等で消毒をすれば感染の確率は極めて低くなる。この基本的特性をベースにして、感染リスクを正しく評価することが必要だ。

感染リスクは、①感染者との遭遇確率と、②感染者からの飛沫への接触確率の掛け算なので、①②のいずれかをゼロにできれば感染リスクはなくなる。

「接触者80%減」の要請は、①の感染者との遭遇確率を減らすひとつの対策だ。しかし、「接触者」は、感染者も非感染者もひっくるめたものであり、実際の感染者と遭遇する確率は、国内では感染の進んだ地域でも1/10000程度である。すなわち1万人に出会って、そのなかで1人が感染者という低い確率である。この数字は、自動車事故に会うリスクよりは小さく、飛行機事故のリスクよりは大きい。

感染拡大を早期に抑え込んだ韓国では、感染者の移動履歴をスマホで追跡して地図上に表示して、汚染の可能性のあるレッドゾーンをだれでも見られるようになっていく。ここに近づかなければ「感染者との遭遇」の確率は大きく下がる。このような科学的な対策をとればレッドゾーン以外での経済活動は続けることができる。

また②の「感染者からの飛沫感染」のリスクについては、個人的にはマスク、手洗い、社会的距離等の対策がとれるし、観光や飲食の事業者側でも様々な飛沫防御対策でリスクを激減させることができる。すなわち

事業を持続させながら、「接触者80%減」と同じ程度のリスク低減効果を上げることは可能なのだ。ワンフーズに踊らされずに、科学的にリスク対策をたてることが必要とされる。

さて、完全収束までには2年はかかるといった論評まででており、この新型ウィルスとの共生も必要との専門家の意見も聞く。一旦収束しても、感染爆発が2度、3度と繰り返される可能性も大きい。ただし、長期的にみれば、対応できる薬やワクチンが開発されて、一般的な季節性インフルエンザと同等の対応ができるようになると思われる。この状況が早く確立されるのを期待したい。

また、今後、同様の新感染症が現れたときに、客船事業の持続的な発展をどう維持するかに知恵を絞っておくことが必要となる。比較的長期間の旅であるクルーズについては、船内で新感染症患者がでた時の船内隔離体制およびヘリコプター等での陸上への輸送体制、船内感染拡大の防止体制などが必要となろう。また、離島航路客船にあっても、島内に感染者を運ばない対策と同時に、島内で発病した人の安全な輸送体制も必要となるように思われる。



レストランでは、しっかりとラップされた料理が提供されていた。



「せつつ」船上では六甲山に沈む夕日を見ながら夕食を楽しむことができた。



離島航路では外出自粛、来島自粛要請で旅客需要が蒸発している。写真は八幡浜港と大島を結ぶ旅客船棧橋の様子。



チェックイン前に体温測定をする阪九フェリーのターミナル(六甲アイランド)。