



〈連載(349)〉

## 船旅の安全性をアピールしよう



大阪府立大学 名誉教授  
池田 良穂

時々、マスコミから新型コロナ禍におけるクルーズに関するインタビューを受けるが、なかなか話がかみ合わないことが多い。その原因はクルーズに対する認識の違いからくることが多い。インタビューする側は、船は密閉された空間で、換気も悪く、人も多くて密集状態にあるという基本認識をもっているのだから、こちらの話をなかなか理解してもらえない。1時間近く話して、ようやく理解してもらえらるが、紙面に出たときには短い1行のコメントだったりする。体験していない人には、クルーズやフェリーの旅の実際の姿をなかなか想像できないのは当然で、巷に流れている風評を前提でのインタビューになることもいたしかたのない所であろう。

筆者の所属する造船技術者の学会である日本船舶海洋工学会に「アフターコロナ禍特別検討委員会」が設置され、「クルーズ・ワーキンググループ」に参加する機会に恵まれた。そこで、改めて、クルーズ客船の三密問題を調査しなおし、同グループのウェブ会議で報告した。

まず、代表的なクルーズ客船について船内スペースの調査をした。すべての船に、乗客には個室が用意されており、基本的には2人部屋。中には4人部屋の家族用の部屋もあるが、知らない人との相部屋になることはない。いずれもシャワーまたは浴槽、そしてトイレと洗面台のあるユニット型のバスルームがあり、完全なプライベート空間となっている。

このキャビン以外の自由に使える空間はパブリックスペースと呼ばれているが、そのデッキ面積を測ってみると、凡そ1人当たり30~40平米となった。この中にはレストランなどの時間外には使えないスペースも含まれてはいるが、それにしても意外に広い空間がとられていることが分かった。筆者も、超大型クルーズ客船から小型クルーズ客船まで、いろいろのクルーズ客船に乗った経験があるが、大定員の15万総トンを超えるカジュアル船でも、船内であまり「密」になったという体験はない。各自に個室のキャビンもあり、しかも1人あたり30~40平米のパブリックスペースがあるので当然ではあるが、一応確認のために、これ

まで乗船した100隻を超えるクルーズ客船乗船時の写真アルバムを出してきて、「密状態」の写真を探してみた。

しかし、それがなかなか見つからない。ようやく見つけたのが、夕食後のショータイムの劇場、船長主催のカクテルパーティ、プロムナードでのパレード、バーゲンセール時の免税スペースくらいだった。いつも

は意外に閑散としている船内が、この時だけは一齐に人が集まってきて、これだけたくさんの方が乗船しているのだと再認識させたことは、確かに記憶に残っている。

こうしたある時間帯の局所的な場所での密さえ解消すれば、クルーズは「密」とは無縁の安全なレジャーと言えそうだ。



大型クルーズ客船で乗客が密になるのは、ウェルカムパーティの船長スピーチの時などに限られる。

2020年2月の横浜港でのクルーズ客船「ダイヤモンド・プリンセス」での新型コロナの集団感染の影響が、未だに、「クルーズが危険だ」という風評を定着させてしまっている。この事例についてはいくつもの調査・検証が行われていて、未知の感染症の対応としては成功事例との評価が多いようだ。すなわち、大型クルーズ客船だからこそ、乗員乗客合わせて4000名に近い集団隔離が可能となり、ウイルスの国内侵入を完全に防ぐことができたとの評価である。まさに船のもつ自立機能が遺憾なく発揮されたベストプラクティスであり、今後の未知の感染症発生時の貴重な参考とな

ることが、外務省の調査・報告でも明らかになっている。このことも、積極的に広報していきたい。

「船は換気が悪い」というフレーズも何度もマスコミで流され、風評として定着してしまったが、これには科学的根拠が全くない。船の空調では、多くの場合に外の新鮮な空気を取り込まれていて、病院と遜色ない程度の換気が行われている。一部の大型クルーズ客船で、省エネの観点から複数の客室と廊下を空気が循環しているのは事実だが、「ダイヤモンド・プリンセス」では、隔離開始時にこの循環が止められている。

また、最近建造されているクルーズ客船では複数の客室を空気が循環することはないという。

新型コロナ禍においてクルーズ客船がたくさん国の港から寄港拒否となり、洋上で長期にわたって寄港地を探して漂うという事例が発生したこともクルーズにとってネガティブな情報になっている。国連海洋法では、寄港を許可するかは各国のもつ権利になっているが、感染症が船内で発生した時には寄港拒否はできないことがWHOの規則で規定されている。今回のクルーズ客船「ウェステルダム」の場合には、船上での感染者がでていない状況だったので、寄港拒否をできないわけではないが、各港は感染症の侵入を恐れて寄港拒否をしたわけなので、ある面WHOの規則に抵触しているとも言える。今後、このような事態が起らないような仕組み作りが必要となる。

現代クルーズでは、クルーズ期間が1週間程度と短いクルーズが多いので、航海する水域は限られる。今後は、そのクルーズ水域の中に感染症の医療体制の整った港をいくつか整備しておくことが必要となろう。また、前述の「ダイヤモンド・プリンセス」のコロナ禍では乗客乗員の医療費を日本政府が負担したが、このような負担が難しい国もあり得る。こうした国が入港拒否をしないために、受益者負担の原則において、クルーズ客もしくは業界が保険として支払い積み立てておくようなシステムが必要となろう。

いよいよ2022年からは、世界中で外航クルーズが再開される。みんなが安心して高質なレジャーであるクルーズを満喫できるようになることを大いに期待したい。



新型コロナ禍の影響を受けて、寄港拒否が相次ぎ、3週間余り洋上を漂流することになった大型クルーズ客船「ウェステルダム」。このような事態を再び起こさないための対策が必要となる。