

政務官が語る「ダイヤモンド・プリンセス」の真実 -自見はなこ・厚労政務官に聞く◆Vol.1

第一報から危機を意識、世界が注目する未曾有の事態に

インタビュー 2020年7月6日 (月)配信 聞き手・まとめ：橋本佳子 (m3.com編集長)

中国・武漢で最初に大流行した**新型コロナウイルス感染症 (COVID-19)**。対岸の火事ではなく、日本にとっての大きな課題として捉えるきっかけとなったのが、2月3日に横浜港に寄港したクルーズ船「ダイヤモンド・プリンセス」での**集団感染**だ。乗員乗客3711人のうち、感染者は712人。

厚生労働省の現地対策本部として対応の指揮を執ったのが、橋本岳・厚労副大臣と自見はなこ・厚労政務官（『**「未曾有の事態だった」、クルーズ船対応の橋本副大臣が会見**』を参照）。自見氏をファーストオーサーとして Global Health & Medicineに4月29日、クルーズ船対応の総括を掲載した論文を掲載した（**Global Health & Medicine. 2020; 2(2):63-65.**）。5月1日には、厚生労働省の現地対策本部が報告書をまとめた（**厚生労働省のホームページ**）。小児科医でもある自見氏に、クルーズ船対応の概要と教訓などについてお聞きした（2020年5月から6月にかけて複数回インタビュー。全5回の連載）。



橋本岳厚生労働副大臣と共に、クルーズ船「ダイヤモンド・プリンセス」の対応にあたった（提供：厚生労働省）

——自見先生は2月10日から、「ダイヤモンド・プリンセス」の対応に当たられました。その時の最初の受け止めは。

乗客の中に、**新型コロナウイルス感染症 (COVID-19)** の陽性者がいたというIHR（国際保健規則）通報が入ったのは2月2日で、翌3日には厚生労働省内で議論を始めました。乗員乗客は3711人に上り、クルーズ船という閉鎖空間。かつ香港で下船された陽性者は長らく船に乗っていた。**発熱などの有症状者が31人いると聞いた段階で、私は、「船の中で、かなり感染が広がっている。全然楽観視はできない状況である」と直感的に思いました。**続いて4日の深夜に、31人中、10人が**PCR検査陽性**という結果が出ました。そして正林審議官（厚生労働省新型コロナウイルスに関連した感染症対策に関する**厚生労働省**対策推進本部事務局長代理の正林督章氏）が5日の明け方、まず船に向かったのです。

その時点で、相当な現場対応が求められることから、仮に指示があれば現地にてクルーズ船対応をする覚悟はできていました。2019年9月就任時の政務官としての担務は労働、年金、子ども子育てでしたが、1月下旬に厚生労働省内に設立された「新型コロナウイルスに関連した感染症対策に関する**厚生労働省**対策推進本部」では本部長代理を拝命し、その時に大臣からは担務にかかわらず、全省庁挙げて取り組むように指示を受けていました。

結局、**感染拡大**の様子が次第に明らかになるにつれ、新型コロナの流行は、当時は「武漢か、ダイヤモンド・プリンセスか」と言われるほど、世界的に注目される未曾有の事態になりました。そして2月10日に大臣より橋本副大臣と自見政務官とで対応するよう指示がありました。

——船内を見た時の第一印象は。

「なんでもあって、なんて広い一つの街みたいなんだろう」というのが第一印象。びっくりしましたね。クルーズ船に今まで乗ったことがなかったので。一つの街、社会に必要なものが船内メディカルセンターを含めて、全て揃っていたのです。

ただ一方で、「乗員も検疫対象者なのに、なぜ働かせるのか」とも思ったのです。本来だったら、乗員も感染あるいは感染拡大のリスクを防ぐために、個室隔離しなければならなかった。でも、船内に足を踏み入れた瞬間に、これは無理なんだ、とすぐに分かりました。3711人分の朝、昼、夕の3食全てを作らなければならなかった。シーツやタオルの交換、そしてそれを洗濯する人。お掃除をする人……。それだけでなく、電気関係の工事やエレベーターの保守などのさまざまな技術者もいました。これらの乗員がいなければ船内での乗員、乗客の生活は維持できなかったのです。

「3711人をまず船から降ろすことはできなかったのか」とも後から批判されましたが、現実的には無理でした。当時、中国・武漢からのチャーター便の帰国者で、政府が当時用意できた宿泊施設は全て埋まっていたからです。ただ11日以降は、宿泊施設が空いたり、別に用意したりして、順次下船してもらっています。

——乗客の様子はどうでしたか。

「ダイヤモンド・プリンセス」には、3711人の生活排水を貯めるタンクがありますが、それがいっぱいになると毎日毎に公海まで航海し、処理していました。私が行った時には、大量の生活水処理のために、横浜港から離岸する直前でした。既に持参薬がなくなりつつある乗客もおり、離岸している間に、新型コロナ以外の疾患で急変してお亡くなりになることがその時は一番懸念されました。3711人中、乗客が約2700人、うち約2000人が糖尿病や高血圧など、何らかの基礎疾患を持ち、薬を服用していたのです。圧倒的に高齢者が多く、80代、90代の方もおられました。

船長には、正林審議官から、「この船には、有症状者のうち、新型コロナウイルス感染症の陽性者が約3分の1。個室管理をしてもらいたい」とお願いして、個室管理が既に始まっていました。今まで船内を自由に歩くことができたのに、船室から出られなくなり、血栓症を来す可能性もありました。今後の見通しが立たず、不安を抱えていた方も多かったと思います。

——2月10日の時点で、約2000人が基礎疾患を持っているなど、アセスメントは終わっていたのですか。

はい。大まかなアセスメントになりますが、横浜検疫所の先発隊らが不眠不休で全員に対して問診を行っていただきましたが、それ以外にも船内にはメディカルセンターがあり、乗員乗客には、ID番号があり、電子カルテが既に作成されており、航海中の診療体制を整えていました。有床診療所の設備を備え、入院ベッド、人工呼吸器などもありました。常勤の医師がもともと2人おり、看護師が3人程度。私が行った時には応援が既に入っており、医師3人程度、看護師4～5人の体制でした。普段は、乗員の産業医としての役割と、乗客が症状があった場合にかかる船内メディカルセンターですが、その医師たちは、高齢者が大半を占める3711人のかかりつけ医に突然なったのと同然でした。どれほど当初は特に大変なことだったかと思えます。

まず体温計を配布し測ってもらい、PCR検査は症状がある人、年齢が高い人や基礎疾患がある人などから、開始していました。処方箋については、医師が一人一人を診察して書くわけにはいかず、乗員が乗客の各個室のポストに船内で使用している処方フォーマットを入れて、手書きで書いてもらい、それを集めるという人海戦術でした。57カ国の方が乗っていたので、薬の名前は、英語などで、しかも海外の商品名も交じっている中での作業。規格、用量等の違いもあるので、乗客に渡す際にはトリプルチェックするなど、大変な苦勞をされていました。薬自体、船内にはほとんど在庫がなかったので、まず日本薬剤師会や医薬品卸の方の応援を得て、大至急で取り寄せていたのです。

メディカルセンターにある電話も、鳴り止まない状態でした。「いつ下船できるのか」「いつ薬が届くのか」「私も熱が出ている」といった内容で、大変混乱していました。そこで感染が疑われる発熱者からの連絡を確実に受けて、検査や搬送につなげていけるように、まず正林審議官とDMAT、メディカルセンターとホテルのフロント部門の方々とで相談し、熱が出た時に対応する窓口用の電話回線として「fever line」を急ぎよ、ホテルにひいてもらったのです。

——自見先生の「ダイヤモンド・プリンセス」での典型的な1日はどんなスケジュールだったのですか。

船内にいたのは、毎朝7時くらいから午前0時くらいまで。朝7時30分から8時までは、厚労省、JMAT、DMAT、DPAT、AMAT、日赤チーム、自衛隊など、現地スタッフによる約25人のミーティング。朝8時から8時30分までは、厚労省の本省と連絡を取っていました。9時からは「ダイヤモンド・プリンセス」のキャプテンとの「キャプテン・ミーティング」が約1時間。そこで確認したさまざまなオペレーションを昼間に実行する。会議としては午前のサイクルと、同じサイクルで夜の同時間帯にミーティングがありました。それ以外にも、厚労省と船会社本社とのミーティングがあり、そこでの連携・調整役を果たしていました。明け方までかかったこともありました。

それ以外は、まさしく現場のマネジャー。日々発生する仕事について、誰が担当し、どう進めるか、そのマネジャー役です。

日々の仕事として、乗員乗客の健康確認のほか、PCR検査の実施と結果の連絡、陽性者の医療機関への搬送がありました。健康確認を担っていただいたのが、JMAT。JMATの1チームの構成は、医師と看護師各1人。多い時は、同時に午前と午後、それぞれ10チーム入ってもらい、全乗客の船室のドアをノックしては、健康チェックに回ってくださった。

PCR検査の検体採取は、自衛隊の方の担当でしたが、高齢者などリスクの高い乗客の部屋を訪ねて検体採取を行っていただいた後に、全乗客の部屋を回っていただきました。乗客の下船の目処がついた頃からは、乗員の検体採取を行いました。乗員の場合の検体採取は、現在医師会などに行っていたPCRセンターの運用の原型です。広い船内のどの場所で、どんな順番で検体採取を行うかなどを日々、調整する必要がありました。

ある日のこと、船会社の米国の本社にもアジア担当の産業医がおり、船長を介して連絡を取っていましたが、自衛隊の方々と一緒に乗員の検体採取をしようと実行に移そうとしたら、船会社から「その場所ではなく、もっと手洗いができる場所を確保するのでそこを使用するように」と厳しく指摘されたこともあります。すごい剣幕で、キャプテンのところと呼ばれたので驚きましたが、船内の整備を知り尽くしている船会社には本社の産業医もおり、船の構造についても教えていただきました。

現場では、議論を積み重ねながら、その時のベストオペレーションを必死で模索しながら実行していました。関係者の努力を惜しまない姿勢には本当に助けられました。陽性者の搬送は、DMATの役割。船内と船外に事務局を置いて、消防や民間救急を駆使し、また患者の状態をアセスメントしながら、誰をどこに搬送するかについて、名簿を作成しながら搬送先と調整していました。

途中から外国在住の方については、外務省や厚労省の国際課が在京大使館や諸外国の政府と連携し、チャーター便などで母国への帰国も始まりました。チャーター便の日時が決まれば、帰国者リストを作り、下船の24時間前から準備。クルーズなので荷物も多く、それぞれに荷物のタグを配布し、部屋の前に出しておいてもらい、それをクルーが時には夜を徹して運んでいました。乗員も濃厚接触者や症状が少しでもあれば個室隔離となっていたことから、欠員も多かったと思うのですが、本当によくしていただきました。もちろん、自衛隊からも多大なる協力が得られ、船を出た後の空港へ移送するところからは、在京大使館を中心に外務省のリエゾンにも合わせて対応していただきました。

本省から来た指示や各国の大使館からの問い合わせへの対応も、重要な役割。ソフトバンクから約2000台のiPhoneを無償提供いただき、LINEヘルプスクアによる薬の相談や心の相談も途中から開始しました。こうした新しい取り組みが始まる際には打ち合わせの段階から参加。その他、「検査の結果がまだ出ない」「自分の妻と連絡が取れない」——など、クレームなどの個別対応も多々あったのです。

【自見はなこ厚労政務官に聞く】（2020年5月から6月にかけて複数回インタビュー）

- Vol.1 政務官が語る「ダイヤモンド・プリンセス」の真実
- Vol.2 感染制御は成功、船由来のウイルス国内流行せず
- Vol.3 「誤解」と「根拠ない批判」、差別や偏見も
- Vol.4 「ダイヤモンド・プリンセス」の教訓、国内対応に生きる
- Vol.5 新型コロナ対応、都道府県格差が鮮明に

新型コロナウイルス 特設ページ

COVID-19

最新コロナ情報を確認



読み込み中