

経済活動再開後も苦境、旅客海運業界

碓 知子 Crossborder Research Pte Ltd

新型コロナウイルスの感染拡大対策で、空の旅が止まったが、海の旅も止まった。旅客海運の中でもメディアを賑わせたのはクルーズ業界だ。つい数ヶ月前までは順調に市場を拡大させ、ASEAN でもフィリピンやインドネシア等はクルーズターミナル建設を計画、シンガポールは多額のプロモーションをクルーズ誘致に充てていた。ほぼ世界中でクルーズ船が運航停止となるような事態になると誰が予想できただろう。現在進行中の悪夢の終わりはまだ見えていないが、現状をまとめてみる。

1. クルーズ船での感染状況

クルーズ業界の悪夢が始まったのは2月上旬。ダイヤモンド・プリンセス号の集団感染だ。日本でも報じられているので内容は割愛するが、「海に浮かぶ培養皿」とまで言われ、その時点では感染発祥地中国以外では最悪の事態となった。同時期、香港でも乗客乗員およそ3,600人を乗せたワールド・ドリーム号が4日間の隔離の後、下船した。ワールド・ドリーム号では1月の航海の参加者に感染者が出ていた。ダイヤモンド・プリンセスの集団感染が各国で報道される中、アジアではクルーズ船の受け入れを拒否する国が続発。2月13日、ホーランド・アメリカラインのクルーズ船、ウェステルダム号が日本、フィリピン、台湾、タイ、グアムで寄港を拒否された。ようやくカンボジアでの寄港が認められ、シアヌークビル港に着岸し、熱などの症状のあった乗客以外は、発熱の有無などを書式で自己申告するだけで下船した。しかしその後、乗客の1人がマレーシアから出国の際に検査で陽性となり、カンボジア政府などは他の乗客の追跡調査に追われた。幸い、他の乗客乗員からは陽性者は検出されず、マレーシアで陽性となった乗客もその後の検査では陰性だったようだ。しかし、アジア諸国の寄港拒否をするのを見て、クルーズ会社は2月末にはアジア諸国への寄港を停止した。

3月に入ると感染は世界に拡散。クルーズ船での集団感染も再発生した。オーストラリアでは、3月19日にシドニーに入港したルビー・プリンセスの乗客約2700人が下船したが、その後3月24日までに130人が検査で陽性が確認された。乗客や濃厚接触をした人たちを含む900人以上が感染したこのクルーズ船は、オーストラリア最大のクラスターとなってしまった。船内に体調不良者がいたにも関わらず、検査結果を待たずに下船させたことが大きな問題となり、オーストラリア警察が刑事事件として捜査に乗り出している。ルビー・プリンセスを所有するプリンセス・クルーズの親会社、カーニバル・コーポレーションに対しては、乗客が集団訴訟を起こす構えだ。既に米国在住の死亡した乗客の家族がプリンセス・クルーズを訴えている。5月28日現在、ニューサウスウェールズ州による特別調査委員会が関係者へのヒアリングを実施中で、調査報告書は8月に州知事に提出されることになっている。米国でも集団感染は発生。3月7日にプリンセス・クルーズが運航するグランド・プリンセスで陽性者が確認され、3月27日までに103人の感染が確認された。最大の感染者数を出したカーニバル・コーポレーションに対しては、米国下院の運輸委員会が5月初旬に調査を開始した。マイアミ・ヘラルド紙によると、5月22日現在、63隻のクルーズ船で感染が確認され、感染者数は3047人、そのうち1630人が乗客、1139人が乗員で、死亡者は78人（乗客61人、乗員16人）となったとされる。

こうした現状の中、5月31日現在、ほとんどのクルーズ船は停泊したままとなっている。フロリダ州やバハマで停泊中のクルーズ船もあるが、一部は多くの船員を供給しているフィリピンのマニラ沖でも停泊し、再開を待っている。5月14日付けのロイター通信によると、マニラ沖には20隻ほどが停泊しており、その数は増えるとみられている。

陸上での隔離施設の不足に対応するため、急遽、隔離施設として利用されている例もある。密集した寮住まいの外国人

労働者の感染が拡大したシンガポールでは、2隻を隔離施設として利用。フィリピンでも長距離フェリー運航の2GO社のフェリーが隔離施設として使われている。

50名以上の感染者が発生したとされるクルーズ船

会社名	船名	出航国	出航日	感染者数
Carnival Corporation	Ruby Princess	オーストラリア	3月8日	807
Carnival Corporation	Diamond Princess	日本	1月21日	712
Royal Caribbean Cruises Ltd.	Celebrity Apex	フランス	NA	224
Carnival Corporation	Costa Atlantica	不明	NA	149
Carnival Corporation	Grand Princess	米国	2月21日	144
Aurora Expeditions	Greg Mortimer	7月21日	3月15日	128
Royal Caribbean Cruises Ltd.	Ovation of the Seas	オーストラリア	3月12日	109
MSC Cruises	MSC Seaview	ブラジル	3月19日	86
Phoenix Reisen Cruises	Artania	ドイツ	12月21日	81
Royal Caribbean Cruises Ltd.	Celebrity Eclipse	7月21日	3月2日	78
Carnival Corporation	Costa Luminosa	米国	3月5日	66
Carnival Corporation	Costa Favolosa	不明	3月9日	58
Royal Caribbean Cruises Ltd.	Voyager of the Seas	オーストラリア	3月7日	53

出典：マイアミ Herald 紙^{注1}、その他の報道より作成



(写真) クルーズ船が停泊していない
マリーナ・ベイクルーズセンター



(写真) マリーナ・ベイクルーズセンターには現在、感染から回復した外国人労働者の隔離用のクルーズ船が停泊中

(いずれも筆者友人が撮影)

2. 取り残された乗組員

感染拡大を受け、米国の疾病予防管理センター(CDC)も3月14日に運航禁止措置を発表。イタリア(3月19日)やスペイン(3月27日)もそれに続いた。ASEANではマレーシアが3月8日から、シンガポールとベトナムは3月13日から、クルーズ寄港の全面禁止を発表した。CDCが運航禁止を決めた時点で、約25万人を乗せた120隻のクルーズ船がまだ航海中だったという。アジアではクルーズ会社が2月末から寄港のほとんどを停止していたので、残るクルーズ船の多くは米国やオーストラリアだったとみられる。しかし、アジアは無関係、とはならない。1隻のクルーズ船には数百人から1000人以上の多国籍の乗組員が乗船している。プリンセス・クルーズの場合、乗組員の国籍は100カ国に上る。その中にはフィリピンやインドなどのアジア諸国出身者も多い^{注2}。乗客は徐々に下船し、4月中旬にほとんどが帰国したが、隔離や送還手配の遅れなどから多くの乗員がクルーズ船に取り残された。報道によれば、5月初旬の段階で世界中で約10万人の乗組員が船内に残っていたという。各国でのロックダウン、国境封鎖により、航空便もキャンセルされていたためだ。インド等、自国の国民でもロックダウン中は入国を認めない国もある。ダイヤモンドクルーズでも問題になったが、乗員のための防護服やマスクの不足、大部屋での共同生活といった問題。乗客が下船した後は客室に移った乗組員もいるが、1人になれば孤独による精神的苦痛に襲われる。洋上に浮かんだままで、食料も生活必需品の供給もなく、掃除もできない、といった状況に置かれた乗組員もいた。長期間、クルーズ船に拘束された乗組員の自殺も起きており、5月だけでも6人がコロナウイルス以外の要因で亡くなった。そのうち5人は明らかな自殺だという。さらに、クルーズ船の所有会社がタックスヘブンの国に設立され、船は便宜置籍国での登録も多いため、船に取り残された船員は雇用主の国からの支援が受けられないという問題もある。

インドでは国に対して、早期の乗組員の送還を要求している。これを受け、インド海運省はインド人船員の帰国の手順書を策定した。通常健康チェックと入国審査を経た上で、コロナウイルスの検査を行う。ムンバイ港には2000人を収容できるクルーズ船を浮体式隔離施設として用意した。陰性者には電子パスが渡され、それをもって、州をまたぐ移動のための許可書を取得する。それをもって自宅のある州まで陸路移動する。

クルーズ各社は共同でチャーター便を手配したり、カーニバル・コーポレーションの場合はパハマ沖に9隻を集め、そ

ここで乗組員を帰国地別に乗り換えさせて（陸上での乗組員交代に制限があるため）、船で母国に送り届ける手配を始めているが、道のりは長い。帰国した乗組員はそこでまたそれぞれの国の規則に従い隔離生活や検査を経なければならないことは明白で、身体的、精神的負担が続く。オーストラリアで集団感染が発生したルビー・プリンセスは5月7日、フィリピン人乗組員と共にマニラ湾に到着したが、他のクルーズ船もマニラ湾に到着し、検査を待っているため、乗組員はすぐには検査を受けることができず、船内で待機する必要があるという。

3. クルーズ再開の見通し

経済活動の再開と共に、クルーズ会社の運航再開の動きは始まっている。ロイヤル・カリビアンは中国以外では7月31日まで運航停止とするが、中国のクルーズは7月に再開すると発表。米国CDCが7月24日まで米国での運航を停止しているため、8月からの運航再開を検討しているクルーズ会社が多いようだ。しかし、運航してもこれまでとは異なる運営体制が必要となる。香港のクルーズ会社でシンガポール港を母港とするクルーズ船も運航する、ゲンティン・クルーズラインによると、運航するにしても、消毒作業を増やすほか、定員の5〜7割しか乗船させない、buffetは提供しない、70歳以上は医師の許可が必要、チェックインから船内のアクティビティに至るすべての場所で社会的距離を保つ、などの対応が必要になるだろうという。クルーズ会社の業界団体、The Cruise Lines International Association (CLIA)によると、業界では医療専門家、保健省の協力により、スクリーニング、消毒、医療プロトコルなどの安全なクルーズのための枠組みの刷新に取り組んでいる。

クルーズ各社は2020年中の業績回復は見込めない。ロイヤル・カリビアンは2020年第1四半期、14.4億ドルの純損失を計上した。前年同期は2億4970万ドルの黒字だった。これからクルーズ再開まで船を停泊させるにしても、ウォームレイアップ（船をいつでも再稼働できる状態で停泊しておくこと）の場合、1隻あたり月200〜300万ドルかかるといい、これらのコストものしかかってくる。訴訟の費用も出てくるだろう。大手は資金力が十分にあり、運航停止が長引いても倒産はしない、というアナリストもいるが、大手の一角を占めるノルウェジャン・クルーズは5月初旬に倒産の可能性を示唆している。

4. 国内、地域内の旅客フェリーも苦難

船内感染リスクはクルーズ船だけには限らない。ASEAN域内では移動のための旅客船も運航している。特に島嶼国のインドネシアやフィリピンでは、フェリーでしかアクセスのない島もある。格安航空会社でも割高という庶民もいて、島嶼間移動のフェリー需要は多い。場合によっては2,000kmを超える移動に要する航路もあり、旅程日数はクルーズ旅行より長いこともある。しかも乗客であってもクルーズ船のような個室を使う乗客はごくわずか。個室がない船もあるだろう。

インドネシアでは、ジャカルタ首都特別州や西ジャワ州等では3月中旬から学校の休校や職場の休業等、大規模な社会制限措置が導入されていたが、地方への移動が禁止されていたわけではなかった。ジャカルタから約2,400km西のマルク諸島をめざしたフェリー、ドロロンダ号による南スラウェジなどへの感染拡大が確認されている。乗員の感染が確認されたのは4月17日だが、下船した人の多くが他州や他の島に渡ってしまったため、乗客を探し、検査するのに1か月を要した。5月26日報道によると南東スラウェジの感染者数は183人に上り、ほとんどはドロロンダ号が感染経路である。地方は病床数も少ない。ウィドド大統領は4月24日に不要不急の旅行を禁止し、島嶼間フェリーサービスは6月まで運航停止となった。しかし、ある調査によると、ジャカルタ首都圏から地方に移動した人は4月5日から5月1日までで170万人にのぼるといふ。

フィリピンでは島嶼間フェリーでの感染についての報道は見当たらないが、厳しいロックダウンで旅客フェリーは運航できなくなった。フィリピン政府は徐々にロックダウンを解除しているが、運航が始まっても感染防止策のため、コストがかかる。フィリピン海事産業庁(MARINA)はフェリー運航の規定を発表したが、それによると、建物や船の入り口等には消毒剤等を備えた手洗い場の設置、医療従事者の船上と陸上の各1人の配置、新型コロナ感染の疑われる乗客の隔離場所の設置、船内やターミナル内に社会的距離の遵守を求める掲示板の設置などが求められる。突然の運航停止、収益の大幅減、さらに会社によっては新造船調達の融資返済があり、資金的には厳しくなる場所も出てくるだろう。フェリー運航業者の国際業界団体、インターフェリーは、各国の政府に新型コロナウィルスで大きな打撃を受けたフェリー会社に金融支援を実施するよう、呼びかけている。

5. シンガポール、海運業界支援策を策定

シンガポールにも数は多くないが、南部のセント・ジョンズ島やクス島などにハーバークラフトと呼ばれる小型船や、沖合に停泊中の大型船向け乗組員送迎船の運航業者がある。インドネシアやマレーシアの近場向けのフェリー運航業者もある。状況は他国と同じで、運航停止で大きな打撃を受けている。



閉鎖中のフェリー出発ロビー
(シンガポール・クルーズ・センター)



チケット売り場も閉鎖中
(いずれも筆者撮影)

もちろん、クルーズとそれに付随する業界への打撃も大きい。3月18日の報道によると、2020年1月23日から81のクルーズ船寄港がキャンセルされ、クルーズ訪問者数は前年比52%減少。その後は感染拡大防止のためにクルーズの寄港が禁止になった。こうした打撃を受けた海運業界に対する支援策が発表されている。

シンガポールではこれまでに4つの2020年予算案を発表して、新型コロナウイルス対策を拡充している。海運業界については、シンガポール海事港湾庁(MPA)は2020年4月29日、海事企業や船員向けに「Maritime SGTogether」と名付けた2700万Sドルの支援策を発表した。2月、3月の予算案で

示された支援策も含み、海事企業は次のような支援が受けられる。

(1) 割引、減免等

①港湾使用料の減免

2020年5月1日から12月31日まで、寄港日数が5日以内の外航船、ハーバークラフト(非旅客輸送)の港湾使用料30%減免、オフショア支援船、旅客船(個人用のプレジャーボートを除く)については50%減免(既に3月から35%の減免を導入しているが5月から50%に減免)

②域内フェリーオペレーター向けのレンタル料等減免

2020年5月1日から12月31日まで、域内フェリーオペレーターが使うカウンターレンタル及び停泊料の50%減免

③公共サービスライセンス料免除

3つの旅客ターミナルを運営するシンガポール・クルーズセンターと、マリーナ・ベイ・クルーズセンターを運営するSATS-クルーズ・クルーズ・サービスに対して、2019年度の公共サービスライセンス料を100%免除

④賃貸料免除

MPAのビルのテナントの賃貸料4カ月免除

(2) 与信管理を柔軟化

①MPAへの支払いについて、期限の猶予(ケースバイケースで交渉)

②5月~12月の間に契約改訂となるテナント等について、MPAに支払う保証金額を凍結

(3) 人材育成

①インターン手当補助:シンガポール国民と永住者の学生にインターンの機会を提供するための支援。具体的には、海事企業がインターンに支払う手当の50%をMPAが補填する。

インターン1人につき1カ月の補填額上限は500Sドルで、期間は6カ月。

②トレーニング・技能取得コースの授業料補助:海事企業の従業員の技能やデジタルスキルの習得を奨励するため、90%を補助する。等

(4) 船員向け

MPAとシンガポール海技士協会(SMOU)が、シンガポール人船員約500人を支援するため、船員支援金を創設。5月1日から12月31日までの雇用を失った船員は、月額800Sドルまでの支援金が支給される。

MPAは年間15万Sドルを船員向けに福祉活動などを行う組織に支援しているが、5月はさらに5万Sドルを提供する。

MPAと雇用・雇用能力研究所、シンガポール船員組織も合

同で、対象船員へ1万Sドルを支援する。対象船員はクラス1の資格を持ち、2020年1月から12月まで最低6ヶ月間一等航海士か二等機関士の経験があることが条件とされる。

このほか、業種に関わらず、シンガポール人とシンガポール永住権保持者の従業員の給与を12月まで補助するJobs Support Scheme (JSS)や税金の還付などもある。JSSによる給与補助率は業界により異なるが、新型コロナウイルスのインパクトが大きかったエアライン、旅行業者の他、域内フェリーオペレーター、旅客ターミナルオペレーター等には、給与月額4600Sドルを上限に、75%が補助される。

6. 需要のリバウンドには時間が必要

コロナ禍による経済へのインパクトは相当大きく、各国、2020年は軒並みマイナス成長を予測している。感染の拡大が鈍化している国も多いが、第2波、第3波の懸念もある中、

経済活動を再開しても、当分の間は感染防止策が必須で、コストもかかる。また、旅客輸送の場合、事業を再開しても顧客がすぐに戻ってくるとは限らない。景気後退による消費マインドが冷え込み、さらに感染リスクを恐れてクルーズやフェリーでの移動は敬遠される可能性もある。ある近距離フェリーオペレーターは、需要の復活には24カ月要するだろうとみている。こうした中、業界再編に動くのか、倒産が増えていくのか、いずれにしても、経済活動再開後も厳しい状況が続きそうだ。

注

注1) miamiherald.com/covid-cruises

注2) インドの船主船舶管理者代理店海事協会(MASSA)によると、インド人のクルーズ乗組員は約2万5000人。フィリピンの国際海事協会のホゼ・アルバー・カトー氏によると、1隻につき乗組員の3~4割がフィリピン人。