

## 「不要不急」の移動を再考する

—COVID-19と観光とクルーズ

森 本 泉  
(明治学院大学)

### 1. はじめに

日本で新型コロナウイルス感染症 (COVID-19) の感染拡大が報道され始めた頃、中国武漢市に次ぐ感染者集団 (クラスター) の発生例として横浜港で隔離措置がとられた大型クルーズ船、ダイヤモンド・プリンセス号<sup>(1)</sup>に注目が集まっていた。平時であれば、大黒埠頭に係留されたその瀟洒で巨大な外観に羨望のまなざしが向けられるが、この時は連日船内で増加していくCOVID-19の感染者数が報道され、世界各地から不安と恐怖に満ちたまなざしが向けられた<sup>(2)</sup>。感染症拡大の例としてクルーズ船に注目が集まったのは、まったくの偶然ではない。これまでも船舶は感染症の感染源・経路として危険視されてきた。1918年に世界的に感染拡大したスペイン風邪は、アメリカ合衆国を出発しフランスに到着した兵員輸送船が感染源と考えられており、また近年ではクルーズ船の閉鎖的な環境と、世界各地から乗り込んでくる旅客が船内で接触することで感染症が集団発生する危険性が指摘されている<sup>(3)</sup>。ただし、イタリアにおいてCOVID-19患者を収容するために病院施設の代替にされた旅客／ローロー船、スプレンドイッド号のように、船舶であっても感染症防止対策を講じることは不可能ではない。その空間で感染症が感染拡大しやすい状態になることに問題

があることを、確認しておきたい<sup>(4)</sup>。

さて、ダイヤモンド・プリンセス号が横浜港での2週間の検疫期間を終えようとしていた頃に、筆者は和歌山で行われた国際学会に参加した。その際、外国からの参加者に横浜から来たことを告げると、ダイヤモンド・プリンセス号の名前が挙がり、この地名がCOVID-19の話題に移るとば口となった。その場で筆者が横浜市民であることを理由に区別／差別されるようなことはなかったが<sup>(5)</sup>、その当時、横浜という場所がいかに認識されているのか実感する機会になった。今回の新型コロナウイルスを「中国ウイルス」と呼ぶ人がいるように、感染症をひきおこす病原体は特定の場所に関連づけて語られることがある。場所という用語は曖昧でありながら物理的にも意識的にも境界線を引くことが可能な概念であり、その結果、場所に由来する偏見や差別が助長される。越境して入ろうとする他者に対して抱く不安や恐怖感が排他意識と接続していることは、近年特に先進国で高まっている自国中心主義の傾向や、移民・難民排斥の動きからも明白である。今回、COVID-19を理由とした中国人やアジア人に対する嫌がらせが横行したように、COVID-19はこうした傾向をさまざまな空間スケールで助長することになった<sup>(6)</sup>。

「COVID-19と現代の課題」の小特集に寄せる

本小論では、COVID-19により甚大な影響を受けることになった観光を通して、この出来事を契機に顕在化した問題について、特にクルーズ船に着目して、考察することを目的とする。クルーズ船に着目するのは、日本でCOVID-19の感染拡大初期に注目が集まったことに加え、それが「不要不急」の移動のために造られたモバイル空間であり、どこかに移動する手段というよりも、移動すること自体が目的化した観光のための空間だからである<sup>(7)</sup>。本稿の後半では、このように観光用に開発された空間をめぐって、日本で自粛を求めながらも推奨されてきた「不要不急」の移動についても考えたい。

## 2. COVID-19感染拡大以前一拡大する観光現象

観光は、人びとの「不要不急」の移動を前提に成立する現象である。近年、観光客の急増を背景に、世界的に知られた観光地では収容能力を超える観光客が訪れ、オーバーツーリズムが問題化し、持続可能な観光地をいかに創っていくのかということが喫緊かつ大きな課題となっていた<sup>(8)</sup>。本章では、オーバーツーリズムに至るほど国境を越える観光客が増大した経緯と、その背景にある新自由主義的政策—その典型的な過程としてのオフショア化—に着目し、COVID-19発生直前までにいかに観光現象がグローバルに展開していたのか概観する。

### 2.1 拡大する観光—オーバーツーリズム

オーバーツーリズムとは、観光客数が観光地の収容能力を超えることによって、地域住民の生活の質が著しく損なわれ、同時に観光客の体験の質にも負の影響が過度に及ぶ状況を意味する用語である。オーバーツーリズムという用語自体は21世紀に入ってから流布するようになったが、問題の本質は観光地の収容能力を越す観光客の集中と、

それに対する観光地における適切な管理の欠如、および無秩序な開発であり、これらはマストゥリズムが展開するようになった1960年代以降、観光地が直面してきた問題でもあった。いわば、古くて新しい問題といえる。

1960年代にジェット旅客機が就航したのを契機に、マストゥリズムの時代を迎えた。航空産業をはじめとした交通産業の発展を背景に、近隣諸地域への移動に加えて、とりわけ大西洋を挟んだ移動や、旧宗主国から旧植民地への移動が増大するようになった。境界を越えて他所に移動することを前提とする観光産業は、当初は経済的に豊かな欧米先進国で発展し、地中海やカリブ海地域が格好のリゾート地として開発されるようになった。特に温暖な気候に恵まれた地方や旧植民地、中でも島嶼部・海岸地域で大規模なリゾート開発が進められてきた。オール・インクルーシブ型のリゾート等、効率的に経済的利益を上げる観光形態が開発される一方で、観光地における深刻な環境破壊や経済的搾取、文化変容などが問題化するようになった。このような問題は、観光をめぐる地域住民であるホストと、招かれざる客であるゲストの対等ではない関係性<sup>(9)</sup>や、またグローバルな観光の地理的不均衡発展の構図で捉えられ、とりわけ第三世界における観光開発はポストコロナリズムの観点から批判されてきた<sup>(10)</sup>。

このような問題をはらみつつ、観光現象はグローバルにますます拡大してきた。かつては欧米を中心に拡大してきた国際観光市場において、やがて新興国の経済成長を背景に新中間層が増大し、20世紀末からアジア・太平洋の割合が増すようになった。他方で、観光は経済開発の手段のみならず、人びとのライフスタイルとしても重要な部分になっていった<sup>(11)</sup>。1980年代になると先進国では産業構造の転換に伴い、観光産業を含む第三次産業が重要視されるようになった。世界各地で観光を前提とした都市化や地域再編が行われる

ようになり、先進国の都市部も例外ではなく、観光は新たな局面に入った<sup>(12)</sup>。つまり、かつての南北構図において北から南への一方的な観光客の流れが、対等ではないにしても部分的に可逆的なものとなり、先進国においてもインバウンド観光客誘致が主要な経済開発手段として掲げられるようになったのである。

近年の観光現象の拡大の要因に、LCC（格安航空会社）の台頭やクルーズ船の大型化による移動費の低廉化、ICT（情報通信技術）産業による情報アクセスや旅行手続きの簡便化が挙げられる。これらの動きと連動して、観光開発のための諸規制緩和・整備、新たなサービスの構築が進められた。例えば入国査証発給要件の緩和<sup>(13)</sup>や、市街地における建物規制緩和、また増加し続ける観光客を受け入れるための宿泊施設に関する規制緩和、そして観光客を宿泊施設とつなぐAirbnbのようなプラットフォームが構築された。こうして市街地にホテルやレストラン等の観光関連施設が増加するだけでなく、地域住民が暮らす住宅地にも民泊が増加し、Airbnbを利用した観光客が身近に「暮らす」ようになった<sup>(14)</sup>。観光客にとって、旅先で現地の人びとの生活を間近に見ることができるのは魅力であろう。しかし、日常的に観光客の好奇のまなざしに晒され、ゴミ投棄等により居住空間を破壊・汚損され、騒音等によって生活環境が悪化した地域住民の中には、観光客を嫌悪して引越したり、地価が高騰し退去を余儀なくされる人も出てきた。これらの問題が深刻化し、地域住民が反観光運動を展開するようになっていた<sup>(15)</sup>。これがオーバーツーリズムと呼ばれる現象の概要である。

オーバーツーリズムの典型的な例として取り上げられるヴェネツィアでは、観光客の近年の急激な増加と、旧市街地の人口減少が同時に進行している。2003年に約621万人だった宿泊客数は、2015年には約1,018万人に増加し、B&Bに加えて

最近では民泊も増加している。さらにクルーズ船の人気上昇により、日帰り観光客も増加している<sup>(16)</sup>。一度に数千人単位で訪れるクルーズ客は、日中は市街地観光を楽しむが、食事や宿泊のためにクルーズ船に戻ることが多い。これらの観光客は、都市のインフラを享受するだけで、現地への経済的還元は少ない。そのため、反観光を掲げたり、より良い観光の在り方を求める住民組織による運動が展開され、観光の発展を都市の再生と接続させる政策的対応が試みられている<sup>(17)</sup>。具体的には、大型クルーズ船の市街地への入港を規制し、一部地域を住民以外原則立ち入り禁止とする施策が実験的に行われるようになった。また、宿泊施設の宿泊税に加えて、宿泊しなくても市街地に入るすべての観光客に訪問税を課すことにした<sup>(18)</sup>。これは、一時滞在であっても、来訪者に地域維持の責任の一端を担わせるための措置である。

## 2.2 オフショア化する観光—クルーズ産業の発展

上述のように、クルーズ船はオーバーツーリズムを惹起する要因として問題視されているが、近年、観光産業の中でも成長分野として注目されている<sup>(19)</sup>。20世紀半ば過ぎまで、長距離移動は船舶によるものが中心であった。しかし、ジェット旅客機が就航するようになった1960年代以降、人びとの移動手段としての船舶利用が減少し、大西洋横断航路に就航していた船をクルーズ用に転用、カリブ海のクルーズ観光が発展するようになった。また、クルーズ会社がカリブ海の島嶼を買い取り、リゾート開発を行い、出発から帰着まで自社のコントロール下にクルーズ客を置くことも可能になった。つまり、海上に浮かぶゲーテッドコミュニティ—クルーズ船—は、島嶼部のオール・インクルーシブ型のリゾートを含め、その排他的な空間における過剰な消費をめぐり慎重に組織化されているのである<sup>(20)</sup>。ここでは、働く現

地の労働者を除いて外部世界から遮断され、閉じられた空間そのものを楽しむことが可能になっている。こうして移動するクルーズ船の経路と島嶼が結ばれ、クルーズ船による移動空間が創出される。ここでは、この空間の創造主クルーズ会社が人びとの入域や行動を管理することができる。しかし、こうした空間の在り方は、グローバルな重要課題として国連が掲げるSDGs（持続可能な開発目標）の対極にあるといえる。

クルーズ観光は、その利用者のうち北アメリカ出身者がほぼ半数を占め<sup>(21)</sup>、また周遊地域としてカリブ海が多いように、地域的な偏りがみられる（図1）。クルーズ客は、船でゆったり過ごす時間に価値をおく傾向があるが、3～4日の短期間の安価な商品を好む<sup>(22)</sup>。これまでクルーズ商品は高所得層（中高年層）をターゲットにしてきたが、女性や若者、またアジア・太平洋地域を視

野に入れ、新規顧客獲得のために商品の低廉化、サービスの向上を図り、他方でリピーター獲得のために新しい船を投入し、新たなアクティビティや施設を導入してきた。2018年には、5千人以上の乗客を収容できる巨大客船が登場した<sup>(23)</sup>。こうした客船には、レストランやバー、カジノ、フィットネス・ジム、プール、スパ、アイスリンク、ゴルフ、ロッククライミング、サーフィン等の施設が用意され、日本人をターゲットにするクルーズ船であれば、ダイヤモンド・プリンセス号のように大浴場や展望風呂が設えられている。文字どおりクルーズ船はオフショアを回遊し、海に浮かぶリゾート、洋上の楽園と形容される。こうしたクルーズ船は収容能力を上げ効率を高めるために大型化が進み、モビリティゆえに特定の場所に由来する場所性をもたず、無個性空間、場所性の不在を特徴とする<sup>(24)</sup>。このようなクルーズ船

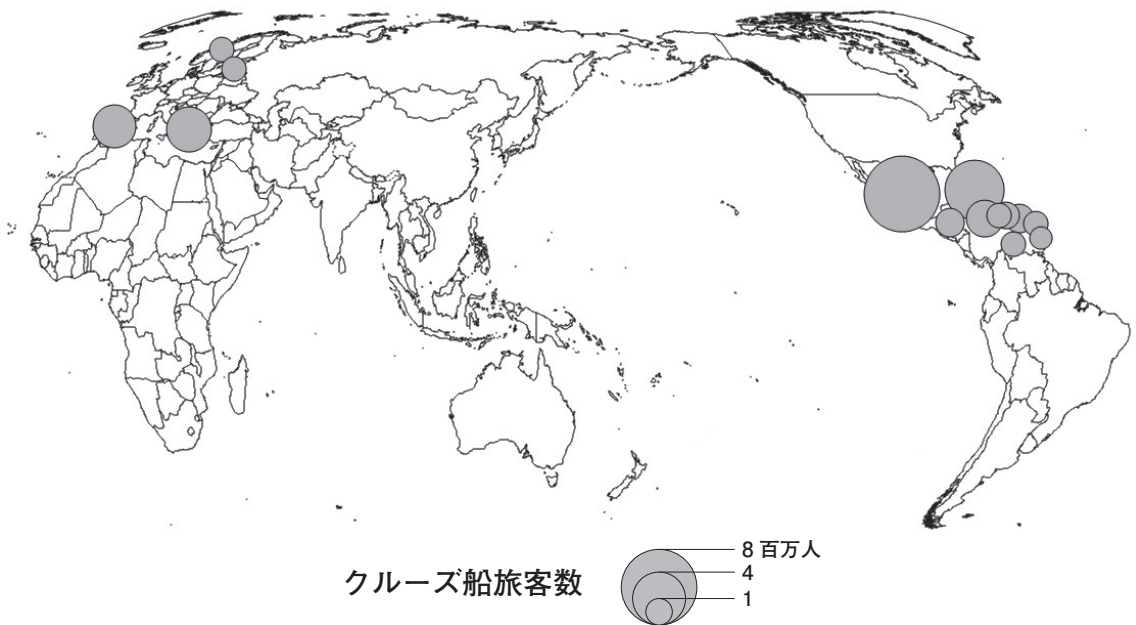


図1 クルーズ船による到着者数上位国・地域（2018年）

資料 World Tourism Organization, *Compendium of Tourism Statistics*, Madrid, UNWTO, 2020.



は、特定の国家領域内に常時固定されないオフショア化された巨大な娯楽的消費のための空間といえる<sup>(25)</sup>。そして、それ自体が目指される場所となり、観光地化<sup>(26)</sup>するようになった。

クルーズ船が島嶼のリゾートと大きく異なる点は、そのモビリティである。本来は移動手段であるから、根が生えたように地表上に固定されることは通常ない。他方で、クルーズ船は、寄港地を必要とする。移動経路に必要な場所一寄港地一は、主に現地負担で造られる。近年のクルーズ産業の発展とともに生産・再編されてきた観光空間は、新自由主義の典型的な存在であり、クルーズ先は経済的、社会文化的、環境的に周縁化されていく<sup>(27)</sup>。具体的には、船内で生じる排水を含む廃棄物の海洋放棄問題や、クルーズ船を動かし、運営するために生じる大気汚染やパラスト水排水問題、そして船舶観光上陸許可制度を利用した上陸後の失踪、これらに加えてオーバーツーリズムの問題や地元への還元が少ないことが、寄港地における問題として指摘されている<sup>(28)</sup>。

また、クルーズ船で働く上級乗員は先進国出身者であるが、給仕や掃除等の低賃金部門は発展途上国出身者で占められており<sup>(29)</sup>、最近ではフィリピン人やインドネシア人が多く雇用されている<sup>(30)</sup>。この構図の背景に、船舶の便宜置籍化が挙げられ、パナマやリベリア、マーシャルに船籍を置く船が総船籍の5分の2を占めている。極端な例として、内陸国であるモンゴル船籍の船も100隻以上存在する<sup>(31)</sup>。これらの便宜置籍国では、登記の手続きが通常迅速に行われ、非課税で規制が少ない。船員の国籍要件等に関する規制が緩やかであれば、船舶では旗国主義の原則が適用されることから、低賃金で働く外国人乗員を雇うことが可能になる。低賃金といえども、フィリピンやインドネシア等の平均賃金よりも高く、就労希望者は少なくない。この便宜置籍化が、船舶運航の責任の所在を曖昧にする要因となっている。その

結果、船が適切に建造され、整備され、耐航性を維持していることを明確にし、保証することがほぼ不可能になった<sup>(32)</sup>。アメリカ合衆国のクルーズ会社であっても、乗員の最低賃金や安全基準はリベリアやパナマ、バミューダのような便宜置籍国のスタンダードになっており、船内で乗員が労働賃金上昇のストを起こしたとき、乗員をアメリカ合衆国の港に上陸させ、その場で入国管理局に引き渡したこともあったという<sup>(33)</sup>。こうした海上で働く船員とは誰にも捕捉されない労働者であり、複雑化された船の所有権によって、所有者が果たすべき義務や所有者が受けるべき監視と検査、所有者が確保すべき適正な労働条件、所有者が支払うべき適正な税といったものをうやむやにする<sup>(34)</sup>。このような船舶の便宜置籍化は、国民国家の枠組みを揺るがすようになる。例えば、プリンセス・クルーズの親会社であり、世界最大のクルーズ会社であるカーニバル社の社長は、クルーズ船の便宜置籍化によって「節税」し、本人もアメリカ国籍を離脱することで相続税を「節約」してきた。この傾向は特殊なものではなく、アメリカの大クルーズ会社は超領域的な状況を利用して、つまり便宜置籍化を通して、アメリカの税制から逃れているという<sup>(35)</sup>。

こうした国家の法支配や税制、国や地域の呼びとへの道徳上の責務等から逃れる極端な例として、レジデンス型豪華客船ザ・ワールドが挙げられる。これは富裕層の恒常的なオフショア生活のために設計された客船であり、世界中を漂いながら回避し続ける場所のようなものと考えられる<sup>(36)</sup>。富裕層がこうしたさまざまな規制や責務から逃れて海上を移動する船を住まいとし、世界各地の秘境を訪ねて知的好奇心を刺激する優雅でモバイルな生活をする一方で、このような生活を支えるために働く乗員は、収入を得るために自らのホームを離れて移動し続けなければならない。かつては北アメリカとカリブ海の島嶼を結んでいた

移動空間が、グローバルに、かつ常時展開するようになり、そこに人びとが住まうようになったのである。なお、このザ・ワールドは、COVID-19の影響を受け、2020年5月30日にサービスを停止し、2021年4月にサービス再開を目指している<sup>(37)</sup>。

ところで、日本では、本格的なクルーズ客船が登場したのは1989年のことであった<sup>(38)</sup>。欧米諸国に比べると、だいぶ遅れてクルーズ産業に本格参入したといえる。国土交通省海事局（外航課）の発表によると、2019年のクルーズ人口は、外航クルーズが23万8千人であり、このうち日本船社運航は8,200人、また国内クルーズが11万8千人となっている<sup>(39)</sup>。大型外国船のチャータークルーズ、および欧米系外国クルーズ船を中心としたクルーズが、日本のクルーズ産業の主体となっていることがわかる。日本におけるクルーズ商品として外国船に人気が集まる大きな理由は、料金設定である。例えば、2010年代からコスタ・クルーズやプリンセス・クルーズが日本発着便を導入したが<sup>(40)</sup>、外国船では1泊1万円程度であるのに対し、日本船では1泊平均3～4万円という設定になっている<sup>(41)</sup>。外国のクルーズ船は便宜置籍化することで人件費のコスト圧縮が可能であり、また船舶の大型化による効率化・合理化によって商品の価格が低く抑えられている。外国クルーズ船人気のまた別の理由は、日本発着便でも日本の領海の外であれば、カジノが合法的に楽しめることである<sup>(42)</sup>。このカジノの船上消費からの収益が見込めることも、価格競争の強みになっている<sup>(43)</sup>。外国クルーズ船は、グローバル・スタンダードのエンターテインメントを満載し、娯楽を消費するためのモバイル空間として、いわば日本まで迎えに来てくれ、オフショアで日本では禁じられているカジノ等の非日常を楽しむ空間となっている。

世界的なクルーズ産業の発展を背景に、日本でも「訪日クルーズ旅客2020年500万人」を目標に掲げ、「官民連携による国際クルーズ拠点の形成」

が目指されている。2019年時点で9港が選定され、クルーズ船受け入れのための係留施設や旅客施設といった港湾整備が計画されている<sup>(44)</sup>。また、2012年に全国クルーズ活性化会議が設立され<sup>(45)</sup>、地域の活性化・活力維持に寄与することを目的にクルーズ振興・海洋観光の基盤整備・事業支援が行われている<sup>(46)</sup>。ここで確認しておきたいのは、これらの港湾が訪日クルーズ旅客のための国際クルーズ拠点と位置づけられていることである。つまり、クルーズ船を利用して日本を訪れたいという訪日外国人乗客をターゲットとしているのである。外国クルーズ船の日本への寄港要請は、日本国内の需要もあるが、近年中国・東南アジア方面に新規開拓をするための足掛かりともなっている。クルーズ船の拠点寄港地に選定されている横浜港を擁す横浜市で、IR（総合型リゾート）誘致が進められているのも、こうしたクルーズ産業による空間再編の過程で起こっていることにほかならない。

他方、クルーズ船はモバイル空間である特性を生かし、宿泊施設としても期待されている。2020年に開催される予定であった東京オリンピックでは、ホテル不足を補うために外国のクルーズ船をホテルシップとして受け入れることが決定していた<sup>(47)</sup>。

### 3. COVID-19による観光への影響

前章でみたように、観光現象がグローバルに拡大し、場所によってはオーバーツーリズムが深刻化していた状況は、COVID-19によって、人びとの「不要不急」の移動が世界規模で強制的に停止されたことによって一変した<sup>(48)</sup>。本章では、COVID-19が浮かび上がった観光に内在する問題を、冒頭で取り上げたダイヤモンド・プリンセス号に立ち戻って考察する。

### 3.1 「不要不急」の移動をめぐる

COVID-19の世界的拡大を受け、各地で「Stay home, Stay safe」「おうちにいてください」という呼びかけのもと、人びとの「不要不急」の移動が制限・自粛された。「不要不急」の移動を前提とする観光地・産業は、致命的な打撃を受けた。これまでも観光客が世界的に減少する危機が幾度かあった。観光客数が危機発生以前の水準に回復するまでに、2001年の9.11では14か月、2003年のSARS（重症急性呼吸器症候群）では11か月、2009年以降広がったグローバルな金融危機では19か月を要したが、COVID-19はこれらよりも回復に時間がかかると予測されている<sup>(49)</sup>。それは、グローバルな移動がかつてないほど増大し、移動を前提に社会が大きく再編されてきたため、移動の制限がこれまで以上に広く深く影響を及ぼすことになったからである。世界的に前例のない規模でモビリティが制限されたとき、グローバルな観光の新自由主義的市場メカニズムは著しく混乱させられる事態になった<sup>(50)</sup>。

観光地の持続可能性という観点から、オーバーツーリズムを惹起する諸規制の緩和は、COVID-19の感染拡大防止のために世界各地で実施された移動規制と、表裏一体の問題にみえてくる。ヨーロッパでは、シェンゲン協定によって加盟国間の往来が促進され、通常境界は移動を促すものとして機能していたが、感染拡大を防止するために、国境線が顕在化し、人びとの移動を遮断するものとして機能するようになった。国境に限らず、都市単位でロックダウンが行われ、こうした行政区画が改めて意識化されるようになった。国境や行政境界が閉ざされ、旅客機もクルーズ船も就航を停止し、観光地から人影が消えたとき、オーバーツーリズムの問題は一気に解消されるかに思われた。しかし、この観光客の減少・消散は持続可能性を念頭に置いた脱成長のための計画的な観光縮小ではなく、観光地は新たな危機に直面することに

なった<sup>(51)</sup>。オーバーツーリズムとは逆の状況、つまり観光客不在により、地域を維持できない事態に陥った。人びとの「不要不急」の移動は、観光地にとって必要不可欠な前提であり、観光地が観光地としてあり続けるためには、直接的には観光客の消費活動が必要であるが、本質的には適切な観光客の流れの管理が必要なのである。

そもそも観光とは、人びとの非日常性への欲望によって開拓されてきた。つまり、日常／非日常、また自／他の境界を越えることで成立する現象である。観光客誘致のために地域性が創出され、他所との差異化が図られてきた。自／他の間に引かれた境界を越えることが禁じられたことで、観光産業が外部要因の影響を受けやすい、いや、外部があってはじめて成立する産業であったことが再認識された。こうした外部依存的で脆弱な側面のある観光産業は、季節変動等により不安定であることから他産業に比べて非正規雇用が多く、第三世界出身者や女性の割合が高い。また、こうした労働市場は流動的で、需要がある時期・場所に人びとは雇用機会を求めて移動し続けなければならない。「不要不急」の移動によって引き起こされる必要不可欠な移動であり、こうした労働力に依存して観光現象はグローバルに展開してきた。その典型的な例として、先述したようにクルーズ船が挙げられる。洋上で隔離されたこのモバイル空間は、どの国から制約を受けるのか、保護を得られるのか曖昧で、危険が潜んだ環境で、クルーズを楽しむ富裕層と、サービスを提供する人びとが一定期間ともに過ごす。ここにみられる既存の社会的境界がCOVID-19を契機に顕在化し、格差がさらに拡大することが懸念されている<sup>(52)</sup>。こうした懸念は、隔離されたダイヤモンド・プリンセス号においても確認された。

### 3.2 隔離されたダイヤモンド・プリンセス号

国内外から注視されたダイヤモンド・プリンセ

ス号は、2004年に長崎造船工場で日本最大の客船として建造された<sup>(53)</sup>。外国のクルーズ船の売りであるカジノやバー、複数のプールにジャグジー、フィットネス・センター、ミニゴルフコース等を備え、2014年横浜発着クルーズ投入を機に、大浴場や露天風呂などの施設が増設された<sup>(54)</sup>。当初はバミューダ船籍であったが、2014年に船籍をイギリスに変更している。また、ダイヤモンド・プリンセスの運航会社はアメリカ合衆国のプリンセス・クルーズであるが、親会社は英米両国に籍を置くカーニバル・コーポレーションである。このようなクルーズ船をめぐる複雑な責任の所在、すなわち船の所有会社や運航会社、船籍が異なることは、上述したように珍しいことではない。

2020年1月20日に横浜を出港したダイヤモンド・プリンセス号は、鹿児島、香港、ベトナム、台湾、沖縄に立ち寄り、2月4日に横浜に帰港する予定であった。しかし、1月25日に香港で下船した乗客がCOVID-19の検査で陽性が判明したとの報告を受け、速力を上げて予定よりも1日早く2月3日に帰浜した。横浜に到着したとき、ダイヤモンド・プリンセス号には、乗客2,666人と乗員1,045人の合計3,711人が乗っていた。2月5日に最初に検査した31人のうち10人が陽性であったことが判明し、4千人近い乗船者数に見合うような、しかも感染の可能性のある人びとを適切に受け入れられる施設がないため、船内で14日間の検疫が行われることになった。厚生労働省に呼ばれた災害派遣医療チーム（DMAT）や国立感染症研究所（NIID）等の専門家達が、検疫業務に従事した。隔離期間が終了した2月19日の時点で、厚生労働省は二次感染はないと発表し、下船した日本在住者の多くは一中には帰宅前に自主隔離した人もいたが一公共交通機関を利用し家路についた。隔離期間終了前の2月18日時点では531人が陽性と確定されていたが、その後、陽性が判明した人もおり、合計で712人が陽性判定を受け、13

人が亡くなる事態となった。この一連の日本政府の対応は、必ずしも適切でなかったとして国内外から批判されることになった<sup>(55)</sup>。

この当時、日本が中国に次ぐクラスター発生国として注目されていたことに対し、日本政府は日本国とは別にダイヤモンド・プリンセスの項目を立てるようWHOに要請した。その結果、この横浜港で隔離されたダイヤモンド・プリンセス号でCOVID-19に感染した人は、国籍に関係なく、日本の項目ではなくダイヤモンド・プリンセスの項目で数えられることになった。冒頭で触れたように、隔離期間中、ダイヤモンド・プリンセス号という船は横浜という地名を伴って説明されていたが、その中で起きていたことは日本国内のこととしてみなそうとしなかったといえる。このような曖昧な一国と同等のカテゴリーとしてクルーズ船が扱われるような一状況が生じたのは、上述のようにクルーズ船を特徴づけるモビリティや、その所有・運航をめぐる複雑な責任関係と無関係ではなからう。

このダイヤモンド・プリンセス号のツアーは日本発着であったことから、2,666人の乗客のうち日本人が半数近くを占めていた。日本に次いで多かったのが、アメリカ合衆国であり、続いて香港、カナダ、オーストラリアが続き、太平洋を取り巻く国・地域出身者が多く（図2左）、36か国・地域からツアーに参加していた<sup>(56)</sup>。アメリカ合衆国やカナダのように、このクルーズの寄港地ではない他国・地域からの参加者は、事前に飛行機で日本、あるいは寄港地に入国しておく必要がある。いわゆるフライト&クルーズと呼ばれるパッケージツアーである。飛行機で日本に渡航して、アメリカ合衆国のクルーズ会社が運航する船に乗り、東南アジアを周遊するというグローバルなパッケージ商品であるが、このツアーの中でクルーズ船は移動手段というより目的地、ないし消費対象となっている側面がうかがえる。



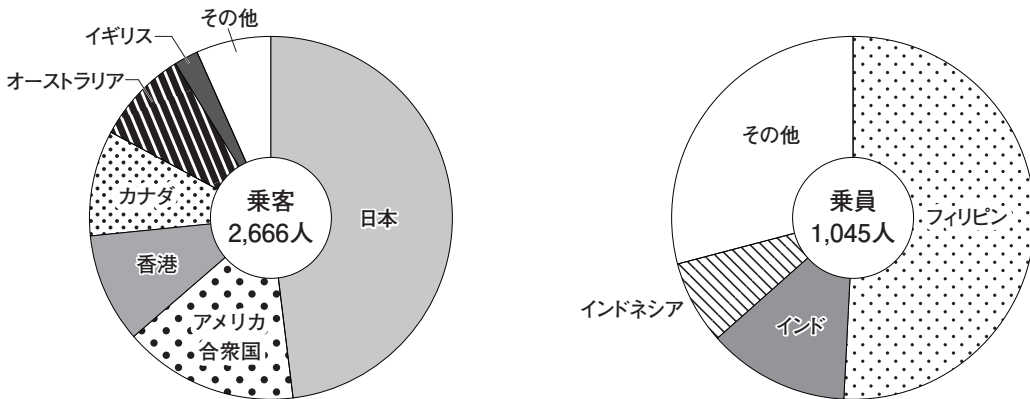


図2 ダイアモンド・プリンセス号の乗客・乗員国籍・地域別内訳

資料 Moriarty, LF, Plucinski, MM, and Marston, BJ, et al. *Public Health Responses to COVID-19 Outbreaks on Cruise Ships*—Worldwide, February–March 2020.

ダイヤモンド・プリンセス号の乗客は主に先進国・地域出身者で占められていたが、乗員は、1,045人のうちフィリピン出身者が半数、そしてインドおよびインドネシア出身者をあわせると約7割を占めていた(図2右)。その他の乗員の出身地を合わせると48か国・地域に上る<sup>(57)</sup>。両者の内訳を比較すると、優雅にクルーズを楽しむ乗客と、サービスを提供する乗員の出身地の関係は、2章で述べたようなポストコロナリズムと批判されてきた構図と重なる。また、このときの乗客の平均年齢は69歳であるのに対し、乗員の平均年齢は36歳であったように<sup>(58)</sup>、年齢格差も顕著であった。洋上の楽園と形容されるクルーズ船内は、指摘するまでもなく乗客にとっての楽園であり、楽園を運営する人びとの存在なしには成立しない。検疫期間中も限定的ではあるが、一部の乗員はクルーズ船の運航を維持するために業務に従事しており、乗客ほど完全に隔離措置は取られていなかったことが報告されている<sup>(59)</sup>。乗員は、どこにウイルスが付着しているかわからない船内で乗客の世話をし、クルーズ船という空間を維持し、

また同僚と相部屋で生活するなど、感染の可能性が高い状態に置かれていたのである。

乗客乗員は、2週間の検疫が終了する2月19日より前から、アメリカ合衆国を皮切りに、カナダ、韓国、香港、イギリス等各国・地域の政府が派遣したチャーター機でそれぞれ帰国し、感染拡大防止のために自国でさらに隔離された。やや遅れて2月末にフィリピンやインド、3月1日にインドネシアからチャーター機が派遣され、クルーズ船で働いていた乗員も帰国していった。一方、乗員の中には自国・地域からチャーター機が派遣されてこない人びともいた。例えばスリランカ人やネパール人はインドのチャーター機に同乗してデリーに向かった。このように、乗船者の帰国時期・方法は、乗船者の出身国・地域によって異なっていた。このような非常時に、関係者の背景にある国・地域の間にある境界線がより明確に浮かび上がってくる。

#### 4. おわりに

COVID-19の感染が世界中に拡大する過程で、「不要不急」の移動が強制的に停止された。航海中のクルーズ船も例外ではない。ダイヤモンド・プリンセス号の初報以降、航海中のクルーズ船の中には、旗国であっても感染拡大を警戒して寄港を拒否され、受け入れ先を求めて航海し続けねばならない船もあった。COVID-19発生直前まではクルーズ船を誘致するべく国際クルーズ拠点開発が世界各地で進められていたが、一転してクルーズ船はCOVID-19の感染源として恐れられる存在となり、招かれざる客となった。

クルーズ船は、半永久的に漂い続けることは不可能である。クルーズ船を運航するために必要な物資を積み込む寄港地が不可欠である。他方で、大黒埠頭に係留されていたダイヤモンド・プリンセス号が数日おきに埠頭を離れ、真水精製等のために沖に行かねばならなかったように、寄港地に逗留し続けることもできない。クルーズ船は、観光客やその関係する国民国家、港湾管理者、その先にある観光地や、それを構成する観光事業者など、多様な要素をつなぎ、再編する契機となっている。クルーズ船によって生産・再編された観光空間は、COVID-19によってモビリティが弱点となることが露呈した<sup>(60)</sup>。クルーズ船が来なくなった寄港地では、観光需要があったバス会社が廃業し、運転手の大量解雇が始まったように<sup>(61)</sup>、関係するすべてのものが影響を受けている。

COVID-19によって甚大な影響を被った観光地とそれに関連する経済を立て直すために、日本政府はGo Toキャンペーン事業を打ち出した<sup>(62)</sup>。8月に開始予定であったGo Toトラベルを前倒しし、まずは感染者の多い東京発着の旅行を除外して7月22日から開始した。COVID-19の感染拡大防止を最重要課題として掲げながら、人びとの「不要不急」の移動を奨励するという、一見矛盾して

いるようにみえるが、上述したように、移動を前提に再編されてきた社会において、「不要不急」の移動は必要不可欠なものとなっており、移動を止め続けることは想定されていない。パンデミックが起きた世界を維持するには、クルーズ船がクルーズ船であり続けるのと同様、「不要不急」の、しかも大規模な移動が必要なのである。

2月以来停止していたクルーズ船の運航が、10月末から、国内に限ってであるが再開された。日本外航空船が保有するクルーズ船である郵船クルーズの飛鳥Ⅱ、商船三井客船のにっぽん丸、および日本クルーズ客船のぱしふいっくびいなすのクルーズ商品は、本来は観光地における消費を喚起するための制度であるが、Go Toトラベルの補助対象に含まれ、船内でも地域共通クーポン券が利用可能とされている。これらのクルーズ商品は高齢者の需要が多く、感染した際のリスクが高いため、定員を大きく下回る乗客数制限を設けるなど、COVID-19感染防止のための万全な安全対策が特に重要となる。乗客がいれば、クルーズ船が稼働し、そうすれば関連する雇用機会が創出される。クルーズ船一般に植え付けられた恐怖心を一かに払拭していくかが大きな課題となるが、クルーズ船の創出する観光空間をその創造主のコントロール下に置いて理想の空間として創出することは、その特性から容易かもしれない。国際クルーズ会社が創出してきたグローバルな観光空間が、国家の枠組みをすり抜けながら発展してきたように。

他方、観光地の場合、それが不動産であり、島嶼でなければ他所と連続していることから、常に他所からの不適切な越境者に対して警戒・注意が必要となる。見えないウイルスによって可視化されたのは、人びとが大量に、高速に、さまざまなところに移動している世界のありようであった。そして、「不要不急」の移動を制限することでさまざまな境界線も、文字どおり顕在化した。安全／

危険を確認する各国・地域別感染者数を示す世界地図や、都道府県別感染者数を示す日本地図を、私たちはどれだけ目にしてきただろうか。感染者数が、現代の地域性を示す指標に加えられたともいえよう。ただし、こうした境界は、人びとの行動様式や移動範囲と必ずしも合致しているとは限らない。

境界線は、行政区画以外にも無数に引かれるようになった。安全と想定される諸施設に入るためには、検温やマスク着用、手指消毒が要求され、管理・監視体制の強化を実感するようになった。施設内に入っても、床には社会的距離の確保を促すテープが貼られ、隣席との間にアクリル板が設置されるようになった。他所との差異化を通じて唯一無二の場所をつくることで発展してきた観光地に、不可欠な付加価値として、このような安全性が加えられた今日、現場はことさらに感染症対策に力を入れねばならなくなった。そして、それに加えて、観光客の急増を招いたGo Toキャンペーン—しかも制度が頻繁に変更される—への対応に追われ、嬉しい悲鳴という声もあるだろうが、一部の疲弊する観光地の様子は、既視感のある風景に思われてならない。他方、観光客で賑わいを取り戻した一方で、Go Toキャンペーンに参加しない／できない人びとの存在も、看過してはならないだろう。

## 付記

本稿の内容は脱稿時（2020年10月）の状況に基づいている。

本稿のもととなる研究は、科学研究費補助金基盤研究B（2020年度／課題番号20H04410 研究代表者・森本泉）、および同（2020年度／課題番号18H03460 研究代表者・加藤久美）の助成を受けて行った。

## 註

- (1) ダイヤモンド・プリンセス号は、アメリカ合衆国カリフォルニア州に本社を置くクルーズ会社、プリンセス・クルーズによって運行されている。
- (2) 海外メディアの中には、ダイヤモンド・プリンセス号を、「海に浮かぶ細菌を培養するペトリ皿」になぞらえるものもあった。例えば‘We’re in a Petri Dish’: How a Coronavirus Ravaged a Cruise Ship, *The New York Times*, Feb. 22, 2020等。[<https://www.nytimes.com/2020/02/22/world/asia/coronavirus-japan-cruise-ship.html>（2020年10月25日参照）]
- (3) Turvold, Wade and McMullin, Jim, “Ships Become Dangerous Places During A Pandemic”, *Daniel K. Inouye Asia-Pacific Center for Security Studies*, 21, 2020. [<https://apcss.org/ships-become-dangerous-places-during-a-pandemic/>（2020年10月26日参照）]
- (4) 日本でCOVID-19感染拡大初期に屋形船が感染源として注目を浴びたのは、ダイヤモンド・プリンセス号の影響が指摘されている。2020年1月18日にお台場沖の屋形船内で行われた新年会参加者・関係者にCOVID-19のクラスターが発生した一件について、東京都福祉保健局長は「屋形船がきっかけとなって感染が拡大した」と説明している。屋形船という空間ではなく、新年会の「三密」状態が問題視されるべきだったが、この発言により都内の屋形船業界は甚大な影響を受けることになった。後日、都知事は都議会で「屋形船が発生源でないことは明白」と断言し、屋形船は「水の都である東京を彩る重要な観光資源でもある」と発言している。令和2年予算特別委員会速記録、

2020年3月12日 都議会議事録参照。  
[<https://www.gikai.metro.tokyo.jp/record/budget/2020/3-04.html> (2020年10月25日参照)]

- (5) 2月半ば、和歌山県内の病院や学校ですでにクラスターが発生しており、学会の開催が危ぶまれていた。中国からの参加予定者は2月に入ってから段階的に日本への渡航が制限されていたため来日できなかったが、日本への渡航が制限されていなかった中国以外からの参加予定者や国内の参加予定者でも、自主的に学会参加を取りやめた人は少なくなかった。
- (6) 例えば、日本国内でもCOVID-19の感染拡大防止のため都道府県をまたいだ移動の自粛が呼び掛けられ、他都道府県ナンバープレートを付けた自動車に対する嫌がらせ行為が問題化した。こうした嫌がらせは福島で起きた原発事故後にも問題化しており、いずれも自他の間に境界線を想定し、それを行政境界に重ねた自己（場所）中心的な排他意識を裏づけるものと考えられる。
- (7) 北米に拠点を置くクルーズ会社などの団体であるCruise Lines International Associationの加盟社のクルーズ船乗客数は、1970年に50万人であったのが2017年に1,761万人に増加しており、急成長中の分野である。
- (8) UNWTO（世界観光機関）は、オーバーツーリズムに関する調査を行い、2018年および2019年に次の報告書を出している。‘Overtourism’? *Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions*, 2018, UNWTO; ‘Overtourism’? *Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions Volume2: Case Studies*, 2019, UNWTO. また、オーバーツーリズムを主題に取り上げた観光に関する学術書が

2019年に複数出版された。例えば、Dodds, Rachel and Butler, Richard ed. *Overtourism: Issues, Realities and Solutions*, De Gruyter Oldenbourg, 2019; Pechlaner, Harald ed. *Overtourism: Tourism Management and Solutions*, Routledge, 2019; Milano, C. ed. *Overtourism: Excesses, Discontents and Measures in Travel and Tourism*, CABI, 2019。これらの文献で引用されているように、2016年にアメリカ合衆国の観光専門メディア会社スキフトのHPに「世界的に知られた観光地に潜む危険を認識する概念」としてオーバーツーリズムという用語が提起されて以来、この語が流布し、研究が蓄積されるようになった。また、日本でも2019年に日本交通公社の機関紙『観光文化』240号において特集「観光客急増で問われる地域の“意思”」においてオーバーツーリズムが取り上げられた。自治体問題研究所の月刊誌『住民と自治』685号では、特集『『観光立国』政策下のオーバーツーリズム、そして新型コロナ禍の教えること』が生まれ、オーバーツーリズムから一転して観光地から人影が消えた時点で、オーバーツーリズムの問題が再考されている。

- (9) 文化人類学者バーレーン・スミスによって編集された観光研究の嚆矢とされる『ホストとゲスト』(Smith, Valene L. ed. *Hosts and Guests: The Anthropology of Tourism*, Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 1977) では、観光現象をホスト／ゲストの相互作用として捉える試みがなされ、観光客との関係が、受け入れる側の地域や住民の文化変容の契機となっていることが具体的事例を通じて提示されている。本書は、その後、文化の生成論等活発な議論が生じるきっかけになったが、今日では



観光現象をホストとゲストの二項対立的構図で捉えることの問題が指摘されており、観光現象に関わる多様な主体—ホスト／ゲストの他、地域住民や観光事業者・従事者、行政等—の複雑な関係を考慮することが重要とされる。

- (10) 例えばLea, John P., *Tourism and Development in the Third World*, London and New York, Routledge, 1988; Shaw, Gareth and Williams, Allan M., *Critical Issues in Tourism A Geographical Perspective*, Oxford, UK and Cambridge, USA, Blackwell, 1994.
- (11) 例えばWilliams, Stephen, *Tourism Geography*, London and New York, Routledge, 1998. pp.42-68.
- (12) 註11。Williamsは、1980年代以降世界が縮小すると同時に地平が広がり、時空間の圧縮が進むことにより、観光現象が空間的に拡大し、従来とはまた別のありよう、すなわち新自由主義的な資本主義の再編による「新たな観光」の様相を呈するようになったことを指摘している。
- (13) 入国するための査証手続きが、通常の手続きから電子ビザ（eVISA）やアライバル・ビザに簡略化される傾向があるが、2018年の時点で、世界総人口の半数は従来どおりの査証手続きが必要とされている。World Tourism Organization, *International Tourism Highlights 2019 Edition*, Madrid, UNWTO, 2019. p.4.
- (14) Airbnbは自らを「暮らすように旅できるユニークなお部屋と体験が集まった世界最大級のマーケットプレイス」と紹介している。[<https://news.airbnb.com/ja/about-us/> (2020年10月26日参照)]
- (15) オーバーツーリズムに関する書籍（註8参照）で取り上げられている事例には、ヨーロッパの都市が多い。この傾向は、「新たな観光」の時代に浮上してきた問題の特徴として指摘できよう。
- (16) UNWTO; *'Overtourism'? Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions Volume2: Case Studies*, Madrid, UNWTO, 2019. p.76.
- (17) 阿部大輔、「オーバーツーリズムに苦悩する国際観光都市」、『観光文化』、240、2019年、pp.8-14.
- (18) 佐滝剛弘、『観光公害—インバウンド4000万人時代の副作用』、祥伝社、2019年、pp.148-152.
- (19) 1980年代以降、最も成長している観光分野である。Petrick, James F. and Durko, Angela, "Cruise Tourism", in Jahari, Jahar, Xiao, Honggen ed. *Encyclopedia of Tourism*, Springer, 2016, pp. 206-208. クルーズ産業の近年の著しい発展に着目し、UNWTOは2003年からクルーズ産業の調査を行っている。UNWTO, *Cruise Tourism*, Madrid, UNWTO, 2010.
- (20) Elliot, Anthony and Urry, John, *Mobile Lives*, Routledge, a member of the Taylor & Francis Group, 2010. エリオット、アンソニー・アーリ、ジョン、遠藤英樹監訳、『モバイル・ライブズ 「移動」が社会を変える』、ミネルヴァ書房、2016年、pp.168-169.
- (21) 2017年実績で、2,850万人の乗客のうち、北アメリカ出身者が1,420万人、ヨーロッパが717万人、アジア・太平洋が570万人と続く。[[https://cruising.org/-/media/research-updates/research/clia-2019-state-of-the-industry-presentation-\(1\).ashx](https://cruising.org/-/media/research-updates/research/clia-2019-state-of-the-industry-presentation-(1).ashx). (2020年10月26日参照)]

- (22) UNWTO, *Cruise Tourism*, Madrid, UNWTO, 2010.
- (23) 2019年時点で、2018年に就航したロイヤル・カリビアン社のシンフォニー・オブ・ザ・シーズが最大級とされる。総トン数23万トン、全長362m、最大幅66m、乗客定員5,494名で、乗員を合わせると最大8千人以上が乗船できる。
- (24) アーリは、「非場所」の最たる例として空港空間を挙げ、無個性空間、場所性の不在をその特徴として挙げている。Urry, John, *Mobilities*, Cambridge, 2007. アーリ、ジョン、吉原直樹・伊藤嘉高訳、『モビリティーズ 移動の社会学』、作品社、2015年、p.217. 本稿では、クルーズ船を、アーリの指摘する空港空間に、さらにモビリティが備わった「非場所」として捉えている。
- (25) Urry, John, *Offshoring*, Cambridge, 2014. アーリ、ジョン、須藤廣・濱野健監訳、『オフショア化する世界 人・モノ・金が逃げ込む「闇の空間」とは何か?』、明石書店、2018年、p.130.
- (26) Weaverは、クルーズ船という乗り物が旅の目的地になることを、船の観光地化 *destinization* と名づけた。Weaver, Adam, "Spaces of Containment and Revenue Capture: 'Super-Sized' Cruise Ships as Mobile Tourism Enclaves", *Tourism Geographies*, Vol.7, No.2, 2005. pp.165-184.
- (27) Renaud, Luc, "Reconsidering Global Mobility - Distancing from Mass Cruise Tourism in the Aftermath of COVID-19", *Tourism Geographies*, 2020. [https://doi.org/10.1080/14616688.2020.1762116]
- (28) 池田豊、「外需、外国依存のクルーズ船観光の危険性」、『住民と自治』、5、2020年、pp.22-24.
- (29) 江口信清、「クルーズ船観光の人類学に向けて一島国ドミニカとクルーズ船観光の関係を例に」、『民族学研究』、66/1、2001年、pp.106-121.
- (30) 註25、p.247.
- (31) モンゴル籍の船の会社は、シンガポールにある。註25、p.247.
- (32) アーリは、船で働くほとんど顧みられないことがない、目に見えない労働力となった船員達が、少なくとも年に2,000人は死亡していると考えられ、かかる出来事の大半は便宜置籍船で生じていると指摘する。註25、p.247.
- (33) Murphy, Tim, "Cruise Control", *Mother Jones*, July + August, 2020. pp.35-39 + 68.
- (34) 註25、p.68.
- (35) 註27。トランプ大統領はこのようなクルーズ産業と癒着しているとの指摘があり、COVID-19の緊急事態宣言を出したタイミングもクルーズ会社社長への配慮があったという。註33
- (36) 註25、p.89.
- (37) <https://www.cruiseindustrynews.com/cruise-news/22620-the-world-residence-ship-also-lays-up.html> (2020年6月参照)。  
<https://aboardtheworld.com/journey/2021-journey/> (2020年11月3日参照)。
- (38) 植村史久、「日本のクルーズ産業に活路はあるのか」、『観光文化』、142、2000年、pp.2-7.
- (39) 一般社団法人日本外航客船協会による報告を参照。[<http://www.jopa.or.jp/news/202010/news05.html> (2020年10月25日参照)]
- (40) 香港に本社を置くクルーズ会社、ゲンティン香港が運営するスタークルーズが2000年に外国クルーズ船として初めて日本に進出

- したが、採算が取れずに撤退、2017年に再開した。
- (41) 臺純子、「観光と船」、白坂藩他編著、『観光学事典』、朝倉書店、2019年、p.53。
- (42) 日本では、カジノは賭博罪（刑法185条）で禁じられている。日本の基線からその外側12海里の線を領海とし、日本の領海内にある外国クルーズ船にも日本刑法が適用される。註41、p.53。
- (43) 黒澤武邦、富士修、「インバウンド観光促進における外国クルーズ船誘致の課題に関する一考察 船上カジノ規制について」、『日本国際観光学会論文集』、26、2019年、pp.15-22。
- (44) 2019年時点で国土交通省によって選定されたのは、横浜港（港湾管理者：横浜市）、清水港（静岡県）、佐世保港（佐世保市）、八代港（熊本県）、本部港（沖縄県）、平良港（宮古島市）、鹿児島港（鹿児島市）、下関港（下関市）、那覇港（那覇港管理組合）である。以上の国際クルーズ拠点として国が指定した港湾において、民間による受け入れ施設整備を促す計画が進められている。
- (45) <https://www.mlit.go.jp/common/001285398.pdf>。（2020年10月25日参照）。現在、横浜でIR（総合型リゾート）の誘致を目指している横浜市長が会長となっている。
- (46) <https://www.mlit.go.jp/common/001052833.pdf>（2020年10月25日参照）。
- (47) ロンドン2012、リオデジャネイロ2016でも宿泊施設としてクルーズ船が導入された実績がある。日本では、横浜港にプリンセス・クルーズのサン・プリンセス号、東京港にコスタ・クルーズのコスタ・ベネチア号、川崎港にドリーム・クルーズのエクスペローラー・ドリーム号の入港が予定されていた。
- (48) UNWTO, *World Tourism Barometer May 2020 Special focus on the Impact of COVID-19*, Madrid, UNWTO, 2020. 4月20日時点で全世界において観光目的の入国が制限されていた。
- (49) 註48
- (50) Ioannides, Dimitri and Gyimothy, Szilvia, 'The COVID-19 Crisis as an Opportunity for Escaping the Unsustainable Global Tourism Path', *Tourism Geographies*, 2020. [<https://doi.org/10.1080/14616688.2020.1763445>]
- (51) Romagosa, Francesc, 'The COVID-19 Crisis: Opportunities for Sustainable and Proximity Tourism', *Tourism Geographies*, 2020. [<https://doi.org/10.1080/14616688.2020.1763447>]
- (52) 註48。；森本泉、「COVID-19による観光への影響を考える—地理の視点から」、『ニューサポート 高校社会』、34、東京書籍、2020年、pp.6-7。
- (53) 総トン数115,875トン、全長290m、全幅37.5mの大型客船で、三菱重機械工業株式会社によって建造された。 [<https://www.princesscruises.jp/ships/diamond-princess/>（2020年10月25日参照）]
- (54) <https://www.princesscruises.jp/cruise-life/entertainment/japanbath/>（2020年10月25日参照）
- (55) 例えば、岩田健太郎、『新型コロナウイルスの真実』、ベスト新書、2020年
- (56) <https://www.cdc.gov/mmwr/volumes/69/wr/pdfs/mm6912e3-H.pdf>（2020年6月参照）。
- (57) 註56
- (58) 註56

- (59) 国立感染症研究所による報告書「現場からの概況：ダイヤモンドプリンセス号におけるCOVID-19症例」（2020年2月19日掲載）を参照。[<https://www.niid.go.jp/niid/ja/diseases/ka/corona-virus/2019-ncov/2484-idsc/9410-covid-dp-01.html>（2020年10月25日参照）]
- (60) 註27
- (61) 池田豊、「外需，外国依存のクルーズ船観光の危険性」、『住民と自治』、5、2020年、pp.22-24.
- (62) 2020年12月に入ってから、COVID-19感染拡大が深刻化していることを受け、重症化リスクの高い65歳以上の高齢者や、基礎疾患を持っている人に対し、Go Toトラベルを利用した東京発着の旅行自粛が呼びかけられた。その後も刻一刻と状況が変わり、Go Toトラベルは12月28日から2021年1月11日まで全国で一斉停止され、1月8日時点で2月7日まで全国一斉停止が延期されることになった。