

災害対策には海からのアプローチが不可欠 実現に期待がかかる「病院船」

日本は海洋国家といながら、海からものを見る視点にあまりにも欠けている。海上からのア



スペインの病院船「JUAN DE LA COSA」
(MH I 提供)

離島に住んだことがある人なら「船の有難味」をよく知っている。ところが日本の本土も島なのに、島としては大きいせいか船の有難味は至極高はずなのに、実感する人は少ない。

船の有難味は一旦事が起こったときに痛感する。特に災害時や物資欠乏時には、孤立した被災地に避難所機能をもった病院船が駆けつけたら、人々はこれだけ頼もしく思うだろう。

モバイル・ホスピタル・インターナショナルは、日本における病院船の研究と推進に取り組む公益社団法人。理事長の砂田尚言博士が編者を務めた『「病院船」が日本を救う「海洋国・災害多発国 日本に今必要なもの」』（くろす出版）と砂田博士の話から、病院船の存在価値を考えてみた。

ロイチを活用すれば、我々にもできることの可能性はもつと広がる。このように考えが砂田の根底にはある。

さまざまな可能性を考察する中で、最も優先すべき事柄は何か。人命である。目下緊急の課題とは何か。災害対策と疾病対策である。

そこで考え出される結

論が「病院船」である。

「災害列島」といっても過言ではない日本。病院や官公庁、防災拠点、避難所などの重要施設が

災害で使えなくなったらどうするか。首都直下型地震が警告される中、枢要機能は東京に集中して

いる。周辺に救援を求めるとしても道筋が寸断されていたらどうするか。誰がどうで、どうやって指揮を執るのか。

最悪の事態を想定し、最良の対策を考えておかないと、救える命も救えなくなる。

「想定外」という言葉は英語にはないという。起こってしまったこととは起こらないうちから思考、起こったことは仕方がないから水に流そうという日本の考えは無責任——『「病院船」が日本を救う』の中で日本政策投資銀行の蛭間芳樹氏は指摘する。

幸い、日本は四面環海。船があれば全国からアプローチできる。その船に

病院機能、避難所機能として災害対応のセンター機能をもたせれば、非常に大きな力となる。災害必然の列島であれば、むしろその備えはあって当然だろう。

海事関係者なら知っているが、これまでも大規模災害発生時の船の価値は証明済みだ。

スイスの再保険会社の調査では、「自然災害リスクの高い都市ランキング」で東京・横浜圏は世界1位に、4位に大阪・神戸圏、6位に名古屋圏が挙げられている。都心南部直下型地震が発生した場合の想定死者数は2万3千人。

国民の生命について責任をもって考えるならば、病院船が待望されないうちはかえって不自然かもしれない。

モバイル・ホスピタル・インターナショナル(MHI)は、この病院船について、ノウハウを累積し研究を重ね、実現に向けた活動を行っている。

語外国ではすでに病院船は実績をあげている。その一隻、アメリカ海軍の「マーン」の日本寄港をMHIは2018年に実現、船内見学会を開催している。このときに呼んだ中高生からの「日本にも病院船が必要で、私たちが力になります」という決意と感想を、砂田氏は活動の原動力にしている。

病院船はその規模により、国内だけでなく海外でも人尊支援にも力を発揮できる。日本の国際貢

献の幅も広がるのだ。同書では中国の病院船によるアメリカ・南米への医療支援や、インドネシアの津波被害に米軍が高速輸送船をリースして駆けつけた事例が紹介されている。同書によると、現在スペイン・アメリカ、中国、ロシアなどが比較的大きな病院船を保有している。

病院船(災害時多目的船)の機能としては、手術ができる設備や一定の病床、避難所機能、司令部機能をもつことが望まれる。性能としては、被災地に迅速に駆けつける高速性、ヘリポートの設置、水陸両用車の搭載などが想定される。中古船の改造でもいいと砂田氏はいう。「マーン」もタンカーからの改造だ。

必要性は高まる一方で、ハードルも高い。法の壁、資金の壁……。制度設計と制度を持続させる仕組みが必要となる。砂田氏は同書の中で「新しい組織を立ち上げるというの

は、日本人の一番得意とするところだと思えます」「病院船が来たぞ!」と困っている人たちが拍手をする光景。それをスマートフォンで撮影する政治家が現れてほしいですね」と語っている。氏は「超党派・災害時医療等船舶活用推進議員連盟」のこの月の発足に尽力、議員立法(推進法)の早期成立を求めている。

「船のアロである海運業界の皆さんの助力にも大いに期待したい」と砂田氏は語る。

暮らしを支える につぼん海運

