

池田 良穂

(大阪経済法科大学)
客員教授

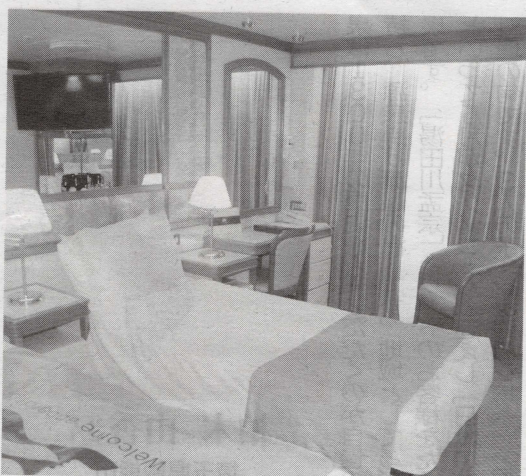
新クルーズ学

▶ 26 ◀

新型コロナウイルス感 可能かどうかという点が染病がなかなか収まらない最大のポイントである。当初は、飛沫感染と一部マスコミでは「換間接触感染が主と言われてきたが、「換気が大」というフレーズから始まり、「面に出てきたこともあって、空気感染対策まで話題になるようになった。」

筆者が事務局長を務める日本クルーズ&フェリー 1学会でもクルーズ客船の換気についての検討をすることとなり、専門家を招いた勉強会を実施した。クルーズ客船の中で患者の隔離、健常者への感染防止などの対策が

クルーズ客船内の換気は客室が1時間に8回、公室が1時間に10〜15回行われているとの造船所からの報告があった。ここの1回とは部屋の体の積分の空気が完全に入れ替わるということを意味



ダイヤモンドプリンセスの客室

2倍の換気が行われていることが確認できた。「密閉された空気のように船内」というイメージは、まさに風評被害そのものだった。早い段階で専門家が正しい情報の発信をすべきであったと反省する次第である。

している。病院の一般病室の基準が1時間に6回以上なので、クルーズ客船ではかなりの換気が行われていることになる。新鮮な外部空気の取り入

陽圧室がある。また、軍艦では、核、バイオ、化学物質で汚染された環境の中で任務遂行を目的に、船内区画内の圧力を上げて汚染物質の侵入を防ぐ対策がとれるようになっていく。

この時のポイントは、室内圧力の調整とともに、吸気口または排気口へのフィルター設置、二重の玄関口、部屋への物資供給が安全にできるパスポックス機能などが必要だということ。こうした機能をクルーズ客船の中

でも採用できれば、船内での発病者の隔離と、健常者の安全を確保できて、新感染症の船内感染時の対応ができることも、臨時的な病院船への転用も可能となる。

クルーズ客船の換気

平時には平和的な観光事業を行い、非常時には臨時病院機能を担えるようになること、社会全体としてのコストパフォーマンスは高いはずだ。

クルーズ客船の感染防止へ提言

提言している。

また、新造船または

日本クルーズ&フェ

ス等感染防止につい

提言している。

また、新造船または

リー学会（梅田直哉会

社、乗客に公表するこ

でない場合と二分化。

独立させ、船室の気密

長川大阪大学教授）は

とで、クルーズ客船に

後者については、船内

性を高めるほか圧力セ

4月2日、新型コロナ

対する懸念を払しょく

循環の排気リターンラ

ンサーを船室内に設け

ウイルス感染によりク

する。また、最高レベ

インを遮断する方法の

ることなどを勧めた。

ルーズ客船のイメージ

ルの適合船は病院船と

マニユアルを常備する

乗船の目安としてクル

が著しく低下したこと

して用船できることを

ことなどと提言した。

認証制度も設けて、

を受け、「クルーズ客

船の新型コロナウイル

日本クルーズ&フェリー学会

ーズ船の競争力に反映

船の新型コロナウイル

数値化するというのが

日本クルーズ&フェリー学会

させることも促した。