

個人株主の皆さまにお届けする情報誌

NYK plus

NYKプラス
vol.5 2009 Spring

[特集] モノはこび最前線・生鮮食品をはこぶ
南国の実りを届ける
リーファーキャリア



©JAIFS / JPF
救援物資を積んだコンテナが被災地に到着（ミャンマー）



©JPF ©JEN / JPF
米の配給（左）と毛布を受け取った子ども（パキスタン）



パキスタン地震の救援物資を載せたコンテナ船

スマトラ沖地震の被災地で
救援物資を運ぶ人々



©AAR / JPF

Partner Interview

特定非営利活動法人
ジャパン・プラットフォーム

代表理事
長 有紀枝 さん



ジャパン・プラットフォームは、外務省や経済界からお預かりした資金を加盟31団体に助成し、緊急支援の際の後方支援を行うという、全く新しい仕組みを持つNGOです。日本郵船グループからは資金だけでなく、継続的な輸送支援をいただいています。日本郵船の取り組みは、政府と企業とNGOが連携して緊急支援を行うという、私たちの理想形を体現していると言えます。

○ジャパン・プラットフォームとは…

政府、経済界、NGOの三者を対等なパートナーシップでつなぐ国際人道支援組織。地域紛争の難民支援や自然災害時の緊急支援を、迅速かつ効果的に実施するための、国内唯一の仕組みを構築しています。

インドネシアジャワ島中部地震（2006年）、ミャンマーサイクロン、インド水害（2008年）で、水や医薬品、食糧、日用品など、20フィートコンテナ換算で合計73本分を輸送しています。

Corporate Citizenship 日本郵船の社会貢献活動

自然災害の被災者に 救援物資を運ぶ

日本郵船グループJPF物資協働輸送プロジェクト

大規模な自然災害が発生した際の被災者支援活動として、日本郵船グループは特定非営利活動法人ジャパン・プラットフォーム（JPF）と協働で「日本郵船グループJPF物資協働輸送プロジェクト」を立ち上げてきました。

このプロジェクトでは、被災者が本当に必要とする救援物資をJPFの参加NGOが綿密に事前調査します。こうした調査に基づいて用意された物資は、日本郵船グループが運航するコンテナ船で被災地に最も近い港まで無償で輸送され、そこからさらにJPFの参加NGOによって被災者の手元に届けられます。

これまでにスマトラ沖地震（2004年）、パキスタン地震（2005年）、イ

モ|ノ|は|こ|び
最 | 前 | 線

Vol.5



生鮮食品
をはこぶ

南国の実りを届ける

リーファーキャリア



冷凍船（リーファーキャリア）は果物、魚、肉などの生鮮食品を新鮮な状態で輸送するための冷凍・冷蔵機能を備えた船。ストックホルムに本社を置く日本郵船グループのNYK Cool社は最新鋭の冷凍船50隻以上を世界中で運航。南国産の果物などを運んでいる。

上/バナナの収穫(エクアドル)
下/ NYK Cool社の冷凍船

北 欧 を 拠 点 に 世 界 中 に サ ー ビ ス 網 を 構 築

世界で最も美しい都市の一つといわれるスウェーデンの首都ストックホルム。バルト海に浮かぶ14の島から成る水の都で、中世から続く古い建物が立ち並ぶ。その景観から「北欧のベネチア」と呼ばれる。

日本郵船のグループの海運会社「NYKCool」はその街に本社を構える。スタッフ数は約50人。本社ビルは水辺に立ち、席に居ながらにしてストックホルムの美しい景色を展望できるという、うらやましい職場環境だ。

NYKCool社が運航しているのは、冷

の半分以上は果物。中でもバナナが大きな割合を占める。日本では輸入するバナナのほとんどがフィリピン産だが、世界的にはエクアドル、コスタリカ、コロンビアなどのラテンアメリカが最大の生産地となっている。NYKCool社は中米から欧州、北米、日本など向けにバナナを輸送している。

凍船（リーフアーキヤリア）と呼ばれる専用船。果物や野菜、冷凍肉、鮮魚などの生鮮食品を低温で輸送する特殊な船だ。果物や野菜など常温に近い状態で輸送するものから、マイナス50度という超低温が必要な冷凍マグロまで、さまざまな貨物に対応できるよう船倉内の温度を広範囲に設定できる。いわば動く巨大な冷凍・冷蔵庫だ。

同社の冷凍船は自動温度制御機能を備え、外気温に左右されず船倉内の温度を一定に保ち続けることができる。生鮮食品を運ぶため、航海速度は一般

の貨物船よりも速い20ノット（時速約37キロ）。荷役設備のない港湾でも荷役ができるよう、船上クレーンを備えているのも冷凍船の特徴。

NYKCool社は冷凍船の運航で世界最大級の船社。船倉容積が38〜76万立方メートル（約1〜2万立方メートル）の冷凍船50隻以上を世界中で運航している。世界に広がるサービス網を支えるために、チリ、ニュージーランド、米国、南アフリカで支店や冷蔵倉庫を持っている。

NYKCool社が輸送する貨物のうちにする黄色いバナナになる。バナナは13度を超えると熟成が始まるが、温度が低すぎても傷んでしまうため13度で輸送する。輸送中の最適温度は果物ごとに異なり、レモンが4〜7度、オレンジが4〜6度、マンダリンが3〜6度、グレープフルーツが8度、リンゴ・ナシが1〜2度、ブドウが1度。NYKCool社の冷凍船は輸送する貨物の性質に合わせて細かに温度設定ができる。

冷凍船の貨物倉は4層構造になっている。各層ごとに異なる温度設定が可能。このため、最適温度が異なる種類の貨物を同時に運ぶことができる。

航海日数が伸びると食品の鮮度が落ちたり熟し過ぎたりしてしまうため、



左 / 産地でのバナナの洗浄作業
上 / バナナは熱帯原産の多年生の草で、1本に10〜15房の美がなる



冷凍船のデッキ上にはコンテナも積める

上・左・下/バナナの荷役風景。パレットに乗せ48箱をひとまとめにし、船上クレーンで船倉内へ



右/バルバライン港(チリ)に入港するNYK Cool社の船
左/黄色く熟成したバナナ



輸送貨物の性質に合わせ細かに温度調整



上・下/冷凍船の船倉。中甲板で4層に仕切られ、輸送温度の異なる貨物を積み分けて運べる

やグレーの「ガンダロ」がほとんどです(笑)、冷凍船はホワイトカラーの船が多いです。これは、冷凍船が清潔さを重視していることの一つの証でもあります」と増田さんは話す。

果 物はダンボールで梱包され、パレット

ために単位数量に取りまとめて載せる荷役台)に乗せ数箱をひとまとめにし

て船積みされる。大型の冷凍船が積めるパレット化貨物は最大6000個で、1パレットは48箱分。1箱あたりのバナナの本数は1000~1200本(20房程度)なので、冷凍船が一度に輸送できるバナナは実に3000万本ということになる。

生鮮食品は冷凍船だけでなく、冷凍・冷蔵機能を備えた「リーファーコンテナ」に入れてコンテナ船でも運ばれている。冷凍船、リーファーコンテナのどちらで運ぶのがいいかは、貨物の種類や航路によって異なる。日本郵船グループでは世界中にリーファーコンテナのネットワークも構築しているので、荷主のニーズによってどちらの輸送方法にも対応できる。



船の位置を表示するモニター

船の動きは常に頭の中にある

ハンディーバルカー“GLOBAL VANGUARD”



2002年に日本郵船の100%出資
子会社として設立されたNYKグローバル
バルク。現在、2〜5万重量トン級バル
クキャリア約100隻を運航する世界最
大級のハンディーバルカー専業会社だ。
高橋さんは、このうちハンディーマッ
クス型と呼ばれる4〜5万重量トン級約
50隻の配船を一手に引き受けている。
ハンディー型は、貨物を積み降ろしす
る荷役装置を船に装備しているので、さ
まざまな港に立ち寄ることができる。
積載する貨物も鋼材、石炭、穀物、肥料、
木材製品など多岐にわたるのが特徴だ。
これらの貨物の荷主(顧客)が求める船
型、積み揚げ地を条件に、荷物と港と船
をいかに組み合わせ、採算を向上させる
か。それが高橋さんの最大の任務になる。

担当者は高度な知識と経験が必要と
する反面、微妙な「さじ加減」が採算を
左右する。毎日、「あらゆる情報をいち
早くキャッチし、即決しなければなら
ない。緊張の連続です」と言うが、不定期
船会社のキーマンといわれるポジションだ
けに「やりがいがあります」とも。
この仕事を担当してから1年余り。着
任して間もなく、世界金融危機に直面。
荷動きは激減し、海運市況も急落した。
100年に一度の市況暴騰のあと、10
0年に一度の大暴落。今は先がまったく
読めない状況から何とか脱出したが「従
来の考え方は変えなければなりません。
経験を積み重ねて、商売につながるノウ
ハウを養っていききたい」と、新しい状況に
即した方策を模索している。

50隻のブッキングを 一手に引き受け



高橋慶典さん

NYKグローバルバルク 営業第一グループ
営業第一チーム兼営業支援グループ 主任

世界初、太陽光を本格利用 “NYK Cool Earth Project”

大海原を走る船に降り注ぐ太陽光。このエネルギーを利用しない手はないと、多くの船会社が太陽光パネルの利用に踏み切りましたが、電力利用は船内照明など限定的。日本郵船は世界で初めて本格利用に踏み出しました。

太陽エネルギーで推進動力用電力賄う自動車専用船誕生

日本郵船は新日本石油と共同で、船舶の推進動力用電力の一部を太陽エネルギーで賄い、CO₂排出量を削減するというプロジェクトに取り組んでいます。その第1弾となったのが、2008年12月に竣工した日本郵船の大型自動車専用船“Auriga Leader”です。乗用車6200台を運ぶことができるこの船の甲板上には328枚の太陽光パネルが並んでいます。太陽光パ

ネルを設置した船自体は珍しくありませんが、通常の船の太陽光発電量が数千ワット程度なのに対し、“Auriga Leader”の発電量は40キロワットにのびます。しかも、その電力を動力源の一部として使用している点が、世界初といわれる理由です。電力はエンジン制御、機関室補機、カーゴホールドファン、スラスタなどに供給しています。

この世界初の取り組みは

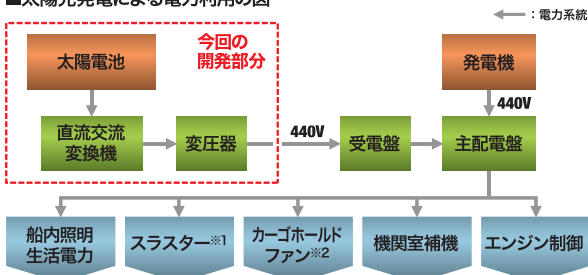


太陽光パネルを搭載した“Auriga Leader”

今後、さらに進化します。日本郵船は船に蓄電池を搭載する研究を進めています。蓄電機能を備えることで、太陽光発電への依存度を高めることができるからです。

2010年の発注を目指して開発中の自動車専用船は、蓄電池を配備し、甲板全面を太陽光パネルで被うことで発電量を250キロワットに増大、航海中の動力に占める割合を本船の0.3%から最大1.9%にまで引き上げる計画です。

■太陽光発電による電力利用の図



“Auriga Leader” 船上での太陽光パネル通電式

● 2008年10月～2009年4月 ●

■ 地球環境会議が選ぶ優秀企業賞を受賞

フジサンケイグループが主催する「第18回地球環境大賞」で「地球環境会議が選ぶ優秀企業賞」を受賞しました。地球環境大賞は、「産業の発展と地球環境との共生」を目指し、フジサンケイグループが、環境保全活動に貢献している企業、自治体、大学、市民グループなどを表彰するものです。当社は第14回(2005年)の「日本経済団体連合会会長賞」、第16回(2007年)の「国土交通大臣賞」の受賞に続き、3度目の受賞。

■ ヘイエルダール記念事業、3年間で2,500万円助成

3月27日、「日本郵船・ヘイエルダール記念事業」の2009年度から2012年度の助成事業に対する助成金目録授与式を開催しました。研究・プロジェクト9件に計2,500万円を助成します。式には、本事業に賛同いただいているノルウェーのアルネ・ウォルター駐日大使およびノルウェー総領事兼DNV日本地区総支配人のヨハン・ペター・トゥウーレン氏がご臨席されました。また、式に先立ち、2006年度より2008年度までの助成事業5件の研究実績発表会も開催しました。

■ 「クリスタル・シンフォニー」、環境賞を受賞



米国関連会社であるクリスタル・クルーズ社の客船「クリスタル・シンフォニー」がスウェーデンのストックホルム港より環境賞を受賞しました。同賞は、ストックホルム港がバルト海に入港する客船とその乗組員を対象に、環境問題への取り組みを評価するため2000年に設立しました。クリスタル・クルーズ社の受賞は3回目。「クリスタル・シンフォニー」は2009年も6～8月のバルト海・北欧クルーズでストックホルムに寄港します。

■ 工藤泰三代表取締役社長、就任挨拶

工藤泰三社長は4月1日の就任挨拶で「創意・工夫には熱意が必要です。また、一人では達成できません。達成するにはお客様、仲間のサポートが欠かせません。それを支えるものは誠意です。皆さん、誠意・創意・熱意を持って宜候(ようこそ)プロジェクト完遂に向け、私と一緒に努力してください」と述べました。



■ インドで自動車専用ターミナル建設

当社はインド西部にあるムンドラ港経済特別区、ノルウェーに本社を置く海運会社ワレニウス・ウィルヘルムセン・ロジスティクスと3者合同でムンドラ港に自動車ターミナルを建設するための調査・研究を行うことで合意、覚書を締結しました。ムンドラ港はインドの北部、西部にある自動車メーカーの工場から近距離に位置し、インドにおける自動車輸出のハブ港としての役割が期待されています。

■ 香港ハチソン社とターミナル事業で提携

当社とハチソン・ポート・ホールディングス(以下、HPH社という)は、オランダのコンテナターミナル事業で提携することで合意しました。今回の合意により、当社はオランダ・アムステルダム港で所有・運営するセレスコンテナターミナルの株式を一部売却する一方、HPH社が同国・ロッテルダム港を中心にコンテナターミナル事業を展開するヨーロッパコンテナターミナルの株式を一部取得します。

■ 「メンテさん」、適合証明書を取得

当社グループのMTI (Monohakobi Technology Institute)とNYKグローバルバルクは名阪船舶と、ばら積み船の船倉内点検設備「メンテさん」を開発しました。また、海上人命安全条約で要求される固定点検設備を代替する設備として日本海事協会から「適合証明書」を取得することになりました。「メンテさん」の特長として設置が簡単であることと、足元の安全性を十分に確保した点が挙げられます。



■ 3年連続で「最も持続可能な世界の100社」に

米国のイノベスト社とカナダのコポーレート・ナイツ社は2005年から共同で、環境、社会、ガバナンス、リスクマネジメントなど非財務面の企業価値に焦点を当てた分析手法により優れた企業を選出し、その中から上位100社を「Global 100 Most Sustainable Corporations in the World」として発表しています。当社は3年連続で選出されました。発表は毎年、世界経済フォーラムの年次総会(ダボス会議)で行われ、今年は1月28日開催の同会議で公表されました。



NYKのある街 ◆◆◆

Yokohama

横浜 神奈川県



横浜ランドマークタワーから見た横浜みなとみらい21地区

1858年の日米修好通商条約締結によって、1859年に世界への扉を開いた横浜港。今年6月に開港150周年を迎え、横浜市内各所で記念テーマイベント「開国博Y150」が開催されている。

横浜と日本郵船との縁は深い。日本郵船は1896年、横浜発の欧州定期航路を開設し、日本の会社が保有する初の大型貨客船「土佐丸」を就航させた。現在、山下公園に錨を下ろす「日本郵船氷川丸」は、1930年に横浜～シアトル航路に就航した“氷川丸”。当時流行したアールデコの船内は、古き良き時代の船旅を想像させてくれる。1936年に横浜支店として竣工した横浜郵船ビルも「日本郵船歴史博物館」として一般公開されている。



日本郵船歴史博物館

海事用語 A to Z

本誌の中でご紹介した記事の中から、わかりにくい専門用語を解説します。

【ノット(knot)】〈のっと〉

→5ページ

船が1時間に1海里を進む速度の単位。1海里=1852mで、1ノット=時速1.852km。航海速度が速い代表格のコンテナ船は最速で24ノット程度(時速50km弱)出る。ノットはひもなどの結び目を指す言葉。一定間隔に結び目を付けた綱を水中に投下し、一定時間に船が通過した結び目を数えることで速力を測ったことに由来。

【バルクキャリア】〈ぼるくきやりあ〉

→10ページ

鉄鉱石や石炭、穀物などの固体のばら積み貨物(ドライバルク)を運ぶ船で、バルカーともいう。大きさによって、最大のケーブサイズ型から中型のパナマックス型、小型のハンディー型などに分類される。特定航路を決められたスケジュールで運航する定期船(コンテナ船など)に対し、輸送需要に応じて配船される不定期船に属する。

【自動車専用船】〈じどうしゃせんようせん〉

→11ページ

自動車を専門に輸送する船で、PCC(=Pure Car Carrier)ともいう。貨物である自動車を専門のドライバーが運転し、船に積み込む。船内は立体駐車場のような構造で、普通乗用車を6500台積める最大級の船では13層のデッキを持つ。大型車両を積むためのデッキは、車高に合わせて高さを変えることができる。

【スラスター】〈すらすたー〉

→11ページ

船は前後に進むだけでなく、真横に動いたり、その場で回ることができる。これを可能にしている装置がスラスター。水面下にあるので通常見ることはできないが、進行方向と直角に筒状の穴が船底に空いており、中にプロペラが仕込まれている。離着岸時や運河など狭い場所でこのプロペラが回転し、船の向きや動きを微調整する。

【ハブ港】〈はぶこう〉

→13ページ

中心、中核を意味する「hub」の言葉どおり、複数の航路が集中する、地域の中心となる港を指す。例えばシンガポール、上海などは、世界の主要トレードである欧州、北米航路のほか、多数のサービスが就航する世界を代表するハブ港。ハブ港に貨物を集中させることで輸送効率の向上を目指す。

【海上人命安全条約】〈かいじょうじんめいあんせんじょうやく〉

→13ページ

海上人命安全条約はIMO(国際海事機関)が定め、通称SOLAS条約と呼ばれる。1912年の沈没で史上に名をとどめる、タイタニック号の海難事故をきっかけに同条約が生まれた。その名のとおり、安全にかかわる取り決めを明記し、船舶への救命艇の設置や消防、船体、構造、機器、点検などあらゆる項目を規定している。

飛鳥II クルーズスケジュール (2009年11月～2010年7月)

■ 横浜発着 秋のA-styleクルーズ《横浜発着》	●●●
2009年11月21日 日～23日 日・夜	旅行代金 110,000円～400,000円
■ 錦秋の西国 漫遊クルーズ《横浜・神戸発着》※区間設定あり	●●●
2009年11月23日 日・夜～12月6日 日	旅行代金 550,000円～2,400,000円
■ Xmas 横浜・神戸ワンナイトクルーズA《横浜発着／神戸着》	●●●
2009年12月6日 日～7日 日	旅行代金 49,000円～150,000円
■ Xmas 神戸・横浜ワンナイトクルーズ《神戸発着／横浜着》	●●●
2009年12月8日 日～9日 日	旅行代金 49,000円～150,000円
■ Xmas 横浜・神戸ワンナイトクルーズB《横浜発着／神戸着》	●●●
2009年12月10日 日～11日 日	旅行代金 49,000円～150,000円
■ Xmas 神戸発着 瀬戸内海クルーズ《神戸発着》	●●●
2009年12月11日 日～13日 日	旅行代金 100,000円～280,000円
■ Xmas 名古屋ワンナイトクルーズ《名古屋発着》	●●●
2009年12月14日 日～15日 日	旅行代金 49,000円～150,000円
■ Xmas 横浜・清水クルーズ《横浜発着》※区間設定あり	●●●
2009年12月16日 日～18日 日	旅行代金 96,000円～278,000円
■ Xmas 横浜ワンナイトクルーズA《横浜発着》	●●●
2009年12月18日 日～19日 日	旅行代金 49,000円～140,000円
■ Xmas 横浜ワンナイトクルーズB《横浜発着》	●●●
2009年12月19日 日～20日 日	旅行代金 52,000円～180,000円
■ Xmas 鹿児島・別府クルーズ《横浜発着》※区間設定あり	●●●
2009年12月20日 日～25日 日	旅行代金 250,000円～700,000円
■ Xmas 横浜ワンナイトクルーズC《横浜発着》	●●●
2009年12月25日 日～26日 日	旅行代金 47,000円～138,000円
■ 年末年始 グラム・サイバークルーズ《横浜発着》	●●●
2009年12月26日 日～2010年1月4日 日	旅行代金 480,000円～1,800,000円
■ 2010年 アジアグランドクルーズ《横浜・神戸発着》	●●●
2010年1月30日 日～3月9日 日	旅行代金 1,700,000円～9,200,000円
■ 神戸発着 春の薩摩・土佐クルーズ《神戸発着》	●●●
2010年3月10日 日～3月13日 日	旅行代金 150,000円～540,000円
■ 春の神戸・博多 瀬戸内海クルーズ《神戸発着／博多着》	●●●
2010年3月13日 日～15日 日	旅行代金 100,000円～360,000円
■ 名古屋発着 春の高知 ころしおクルーズ《名古屋発着》	●●●
2010年3月17日 日～3月19日 日	旅行代金 100,000円～360,000円
■ 名古屋・横浜ワンナイトクルーズ《名古屋発着／横浜着》	●●●
2010年3月19日 日～20日 日	旅行代金 49,000円～180,000円
■ 横浜発着 春のA-styleクルーズ《横浜発着》	●●●
2010年3月20日 日～22日 日・夜	旅行代金 110,000円～400,000円
■ 春うらら・南西諸島クルーズ《横浜発着》※区間設定あり	●●●
2010年3月22日 日・夜～4月1日 日	旅行代金 470,000円～2,000,000円
■ 2010年 世界一周クルーズ《横浜・神戸・鹿児島発着／横浜・神戸着》	●●●
2010年4月4日 日～7月16日 日	旅行代金 4,350,000円～25,000,000円

- アスカスイートキャンペーン
- ロイヤルスイートリニューアル
- スイートルーム体験キャンペーン
- お試しキャンペーン
- バルコニー体験キャンペーン
- 熟年割引
- ハッピーファミリークルーズ50
- 早期申込割引

※●●●を適用の場合、株主優待割引券はご利用いただけません。ご了承ください。



お問い合わせ

郵船クルーズ

TEL 03-3284-6001 FAX 03-3284-6005
http://www.asukacruise.co.jp/三つの世界遺産と
二名湯に会う秋の飛鳥II

桜島と飛鳥II (撮影・中村庸夫)

2009年秋、特におすすめの飛鳥IIクルーズが、世界遺産と名湯、そして紅葉の名所をめぐる「錦秋の西国漫遊クルーズ」です。

海に浮かぶように立つ厳島神社、2007年に世界遺産に登録された石見銀山遺跡、「壁のない博物館」とも称される新羅の古都・慶州(韓国)の三つの世界遺産を探訪。さらに、砂むし温泉が人気の鹿児島県の指宿温泉、日本書紀にも登場する愛媛・道後温泉の二名湯を満喫できます。そしてハイライトは、大分・耶馬溪の息をのむような見事な紅葉。急峻な奇峰と紅葉とが織り成す錦秋の絶景をお楽しみください。さわやかな秋風を受けてのクルージングは、きつと心に残る旅になるはずですよ。

※いずれもオプションツアーでお楽しみいただけます。

2009 Spring NYKplus 17



NYKと パルプのはなし

毎日の暮らしに欠かせない紙。紙を作るには、まず木材チップから繊維を抽出し半製品のパルプを作ります。カナダや米国、ブラジル、ニュージーランドで作られたパルプは、NYKのオープンハッチバルカーで日本に運ばれ、紙の原料として利用されています。



日本郵船