

個人株主の皆さまにお届けする情報誌

NYK

plus

NYK プラス
vol.8 2010 Autumn

【特集】モノはこび最前線・鉄鋼原料をはこび
大型船投入で輸送効率向上
世界経済の発展支える動脈





ダンスを披露する子どもたち



左/宮原会長が寄付金贈呈
上/アグリバダ地区の学校に通う子ども



「My Country India」の人形劇

Partner Interview

NGO 団体
Mumbai Mobile Creches
(MMC)

CEO
ブルシャリ・ビスパティさん



私たちMMCは、子どもたちに学びの場を提供し、幸せな幼年時代を送ってもらうことを目的に活動しています。ただ、問題もあります。親の出稼ぎに付いてきている子どもが多く、わずかの間に再び引越してしまうケースがほとんどなのです。このためMMCの75%の子どもは平均で3カ月しか学校にいません。継続的な教育が困難な状況にはありますが、引き続き「子どもたちにやさしい場」の運営に励んでいきたいと思えます。

○MMCとは…

ムンバイ市内で活動するNGOで、その活動資金の9割は企業や個人からの寄付金でまかなっています。市内26カ所の建設現場に仮設学校を設置し、3~8歳くらいまで合計約6000人の子どもの預かっています。

(写真協力:MMC)

子どもたちと「大きな葉の
木の下で」を合唱



Corporate Citizenship 日本郵船の社会貢献活動

安全な教育の場を提供 建設現場の学校支援 ムンバイの子ども支援

日本郵船は国内だけでなく、海外でも社会貢献活動に励んでいます。インド・ムンバイでは、現地NGO(非政府組織)の「Mumbai Mobile Creches(MMC)」を通して、子どもたちの教育支援に協力しています。

高層ビルやマンションなどの建設ラッシュに沸くムンバイでは、地方から一家そろって出稼ぎに来るケースが多く、その中には教育を受けられない子どもたちがたくさんいます。

このようなムンバイの現況を受けMMCでは、建設現場の仮設住宅近くに仮の学校を設置し、子どもたちに教育の場を提供しています。建設現場は重大事故に巻き込まれかねない危険な場所であり、学校はそこで暮らす子どもたちを守る受け皿ともなっています。

今年2月、インド現地法人の社員らが仮設学校の一つを訪れ、子どもたちと交流するとともに、おもちゃや絵本、寄付金を贈りました。

大型船投入で輸送効率向上 世界経済の発展支える動脈



鉄鋼原料を
はこぶ

鉄は建物や鉄道などのインフラ、自動車、家電などさまざまな製品のもとになる文明社会の基幹材料。「産業の米」ともいわれ、国家が発展する過程では必ず鉄鋼生産量が増えることとなります。今回は、中国など新興国の経済成長で需要が急増する鉄鋼原料の海上輸送を追います。



100隻超の船隊で拡大する需要に対応

今

年3月、日本郵船が運航する載貨重量30万トンの鉄石運搬船「大分丸」がユニバーサル造船津事業所(三重県)で竣工しました。全長327メートル、幅55メートルの同船は鉄石専用船としては世界最大クラスです。船は大きさによって舵の効き方などの操船性能が変わるため、ベテランの船員でも初めは戸惑うことがあります。日本郵船は30万トン鉄石船の操船訓練シミュレーターを開発し、「大分丸」に乗船予定のフィリピン人幹部船員の研修を実施。安全運航に万全を期して竣工の日を迎えました。日本郵船が1960年に投入した最

初の鉄石専用船は、載貨重量2万トンでしたから、鉄石専用船の大きさは半世紀で15倍に大型化したことになりました。世界鉄鋼協会(WSA)の統計では、2000年の世界の粗鋼生産量は8億5000万トンでしたが、09年には12億2000万トンに増加しました。この間、世界には大きな構造変化が起こりました。中国を初めとする新興経済国の台頭です。

日本、米国など先進国の粗鋼生産量はこの10年の間それほど大きく変化していませんが、中国は2000年の1億3000万トンから09年には5億7000万トンと爆発的に増加しました。中国はこれまで原料の鉄鉱石を主に国内産で賄っていましたが、国内需要の急増で海外からの輸入を大幅に増やすことになりました。日本、韓国などアジアの国々は主に豪州から鉄鉱石を輸入してきましたが、中国の輸入急増を背景に近年はブラジルなど遠隔地からの輸入も増やしています。ブ



30万トン鉄石船用の操船訓練シミュレーター

ラジルから日本までの鉄鉱石の海上輸送日数は1カ月強で、豪州から輸送する場合と比べておよそ3倍かかります。これは、同じ量の鉄鉱石を輸送するために同じ大きさの船が3倍要ることを意味します。鉄鉱石の輸送量増加と輸入先の遠隔地化によって、一度に大量輸送できる「大分丸」のような超大型船が必要とされるようになったのです。

製鉄では鉄鉱石だけでなく大量の石

炭を使用します。鉄鉱石の中の鉄分は酸化鉄として存在するため、酸素を除去する還元剤として石灰から造るコークスが使われるためです。製鉄の主要原料の鉄鉱石と石灰は、原油やコンテナなどとともに、海上輸送される貨物の中で大きな割合を占めています。

日本郵船では現在、鉄鋼原料を輸送する大型のばら積み船を約100隻運航しています。23万〜30万トンの鉄石専用船と、「ケープサイズ型」と呼ばれる鉄石・石灰輸送兼用の15万〜20万トン級のばら積み船の2種類。鉄石専用船は14隻を運航し、このなかには「大分丸」など30万

トンの超大型船が3隻含まれています。

日本郵船が2009年に輸送した鉄鋼原料は、鉄鉱石5155万トン、石灰2857万トンの計8012万トン。このうち日本向けの鉄鉱石は2791万トンで、これは日本の全輸入量の約4分の1に相当します。現在は日本向けの輸送が半分を占めていますが、中国、インドなどの新興国、欧州などの海外の鉄鋼会社向けの輸送が年々増えていて、この傾向は今後も続く見通しです。また、鉄鋼原料の世界的な需給逼迫を背景に、英豪系のBHPピリトンとリオテイント、ブラジルのヴァーレの三大資源会社の力が増してきて、彼らが自ら輸送船を調達する鉄鉱石の販売契約が増えていきます。日本郵船は三大資源会社すべてと長期の



上・下／鉄鉱石は、船積み前に一時的にストックヤードに置かれる

用船と、「ケープサイズ型」と呼ばれる鉄石・石灰輸送兼用の15万〜20万トン級のばら積み船の2種類。鉄石専用船は14隻を運航し、このなかには「大分丸」など30万



上／グラブ式の荷役装置での荷揚げ作業
左／貨物から染み出した水分の排出口
下／鉄鋼原料輸送に携わる陸上スタッフ



上・下／ベルトコンベアを使い鉄鉱石を船積み
左／貨物倉に積み込まれる鉄鉱石



安全効率輸送のためスタックが日々努力

輸送契約を結んでいます。

それでは、鉱石専用船を使って実際に見ていきましょう。鉄鉱石はその名称から塊状の姿が連想されますが、細かい粉状のものが大半です。鉱山で採掘された鉄鉱石は鉄道などで港に輸送され、陸上のベルトコンベア式の荷役装置を使い

船の貨物倉に直接積み込みます。貨物が倉内の左右どちらかに片寄ると本船が航海中に不安定になるため、本船と陸上の作業員が連携してバランスよく積んでいきます。また、貨物を積み過ぎたり積み足りなかつたりしないよう事前に積み付けプランを立てたうえで、ベルトコンベアの重量計と本船の喫水をチェックし

ながら慎重に積み込みます。積み荷役には通常1〜2日かかります。ちなみに、ブラジル産鉄鉱石は水分が多く含まれ泥状になっていますが、そのままの状態では排出口が付いていて、鉄鉱石から染み出した水分を航海中に排出していません。鉄鉱石は塩分に非常に弱いため、航

海中はハッチカバーのすき間などから海水が浸入しないよう注意します。本船が目的地に到着したら、貨物をつかみとるグラブ式、または小さなバケットがいくつも付いた回転式の荷役装置で貨物を

陸に上げていきます。揚げ地は1カ所だけでなく2、3カ所にまたがる場合もあり、すべて揚げ切るのにいたい1週間かかります。

鉄鋼原料輸送では実際に本船を動かす船員だけでなく、陸上でも多くのスタックが働いています。鉄鋼会社などから貨物を集める営業、本船や陸上関係先と連絡を取りながら運航を管理するオペレーション、臨時船の手配や運航船の余ったスペースの貸し出しなど他の海運会社と船を貸し借りするチャーターリングが陸上スタッフの主な仕事です。日本郵船の本社で鉄鋼原料輸送を担当するスタックは総勢56人で、各担当が緊密に連携しながら安全で効率的な輸送のため日々努力しています。

日本郵船の礎を築いた大実業家

岩崎弥太郎

写真提供：日本郵船歴史博物館
三菱史料館



NHKの大河ドラマ「龍馬伝」で時の人になった観がある岩崎弥太郎。テレビの演出では龍馬の引き立て役に回り印象を損じているが、実際は後英、克己、志が高く、「世界に雄飛する」という龍馬の夢、遺志を實踐してのけた実業家、大人物だった。

弥太郎は1835年1月9日（天保5年12月11日）、土佐国（現在の高知県安芸市）で生まれた。ちなみに龍馬はその翌年の生まれ。弥太郎が世に出るきっかけとなったのは1867年（慶応3年）。弥太郎は、土佐藩が長崎に設立していた土佐商會主任を後藤象二郎から命じられた。その土佐商會で弥太郎、龍馬の二人が出会った。酒を酌み交わす仲だったと記録に残っている。当時の龍馬は亀山社中から海援隊と名を変えた貿易結社の隊長だった。そして海援隊を支援する窓口となった

のが弥太郎。ここで大事件が起きた。海援隊は伊予大洲藩から蒸気船、いろは丸を借り受け初航海に出るが、紀州藩の、明光丸と衝突、沈没してしまう。そこで後藤象二郎、龍馬、弥太郎の3人は紀州藩を相手に賠償を求めて交渉に臨み、激しい攻防の末に8万3000両（後に7万両に減額）の賠償金を獲得した。これが後に有名となった『いろは丸事件』だが、弥太郎が勝訴の知らせを聞いた頃、龍馬は近江屋で暗殺され、この世になかったという。弥太郎と龍馬の交流はまさに一瞬、儚いものだった。しかし、彼らが描いた壮図は弥太郎とその後継者たちに引き継がれ、現実のものとなった。維新後、九十九商會が設立され、土佐藩から船3隻が払い下げられた。三川商會への改称を経て、弥太郎を社主とする三菱商會が誕生する。この三菱商會は飛躍的な成長を遂げ、三菱汽船会社さらに郵便汽船三菱会社と改称を重ね、やがて反三菱勢力が1882年（明治15年）に設立した海運会社の共同運輸会社と2年間に及ぶ運賃競争を展開することになる。その最中の1885年（明治18年）、弥

太郎は逝去する。享年50歳。

死後、郵便汽船三菱会社と共同運輸会社は合併し、日本郵船が誕生するわけだが、弥太郎の経営理念はその後も光り続け、遂に歴史的な瞬間を迎えることになる。それが1896年（明治29年）3月8日の欧州航路開設祝典。同日、横浜港のイギリス波止場、現在の大桟橋には3月15日出港予定の欧州航路第1船、土佐丸が繫留されていた。また、桟橋を挟んで反対側には、威海丸が繫留され、2隻の船上と桟橋におよそ1千人もの招待客が詰め掛け、祝典は賑やかに開催された。威海丸、船上で来賓への挨拶に立った当時の社長、近藤廉平（日本郵船第3代社長）は言葉をしぼし詰まらせたという。生前、弥太郎は「日章旗が地球横断のときこそ」をよく口にしていた。そうした弥太郎の熱い思いが蘇り、近藤は万感胸に迫るものがあったに違いないと識者は想像している。なお、日本郵船はこの年、欧州航路だけでなく北米航路、豪州航路も開設し、「世界を網羅する日本郵船」の礎を築いた。

環境に優しいバラスト水処理装置

海洋環境を保全するため、日本郵船はバラスト水処理装置の国産1号機を自動車専用船「エメラルドリーダー」(4,750台積み)に搭載しました。日本の海運会社のなかで、既存船に同システムを実用化したのは初めてです。

国内初、既存の自動車船に設置

船舶は一定量の貨物を積んだ状態でバランスするように設計されているため、空荷になると、船体が浮き上がり、不安定になります。バラスト水とはタンカーや貨物船が貨物を積んでいない時に船のバランスを保つため、船底にあるバラストタンクに注水される海水のことです。

通常荷揚げした港でタンクに注水し、荷積みする港で排水しますが、その際にバラスト水とともに海洋生物も移動するた

め、生態系への影響が近年問題視されてきました。例えば東京湾で積まれた海水が米国のニューヨーク港で排水されると、日本固有の海洋生物が米国内東岸で異常発生するという事態も考えられるのです。

そこで2004年に国際連合の下部機関、国際海事機関で「船舶のバラスト水および沈殿物の規制および管理のための国際条約」が採択され、近い将来船舶にバラスト水処理装

置の設置が義務付けられることになりました。

日本郵船が今回自動車船に採用するバラスト水処理装置は、フィルターと薬剤、ベンチュリー管と呼ばれる攪拌装置を組み合わせた処理します。

設置には配管や計装に大掛かりな工事が必要です。日本郵船は2009年10月に専門のタスクフォースを設置。社内横断の設計検討に7カ月以上をかけ、装置メーカーや造船所と協力してきました。

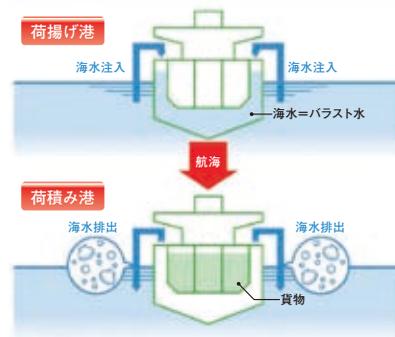
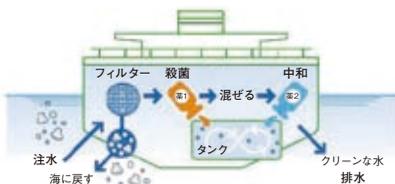
国内ではまだ既存船への改

造・設置実績はありません。ですが日本郵船は環境先進企業としていち早く課題に向き合い、今回の自動車船への搭載プロジェクトの立ち上げとなりました。

国内で既存船に初めてバラスト水処理装置を搭載した自動車船「エメラルドリーダー」は9月に改造工事を完了しました。今後、今回の経験を生かして他の船にも順次設置していく予定です。



エンジンルーム内に設置された装置の構成機器。海水のバイパスラインと制御ユニットが見える



● 2010年4月～9月 ●

■ 米ロス港の貨物ターミナルで太陽光発電

米ロサンゼルス港の自営ターミナルであるYusen Terminalsは、同港で初めて太陽光発電システムを導入、稼働を開始しました。同システムは、次世代型太陽電池として期待されるCIS薄膜太陽電池を採用し、当社グループの郵船商事(本社:東京都港区)と共同で、96枚のパネルを設置しました。年間発電量は約1万1800キロワット時で、約2万3000㎡の植樹に相当する二酸化炭素排出量の削減になります。



■ 船員配乗会社が「プレジデンシャルアワード」受賞

当社のグループ会社であるフィリピンのNYKフィル・シップマネジメントは、同国の海外派遣労働者の雇用拡大への継続的な貢献を評価され、アロヨ大統領から「プレジデンシャルアワード」を受賞しました。同賞は、フィリピンのマンニング(船員配乗)会社の中で、フィリピン海外雇用庁から高い評価を得た企業に授与される「エクセレンスアワード」を、過去5年間連続して受賞した企業だけに贈られる名誉ある賞です。

■ チリ大地震、被災地に義援金送付と無償輸送

当社グループは、2010年2月27日に発生したチリ大地震の被災地支援で、義援金送付やトラックの無償輸送支援を行いました。義援金は、被災された方々へ特定非営利活動法人アムダ(AMDA)を通して、196万294円を寄付しました。グループの役員・社員有志から集まった義援金合計98万147円に当社が同額のマッチングギフトを上乗せしました。また、建設用クレーンなどの製造・販売メーカー、タダノが復興支援に寄贈するブームトラック3台の無償海上輸送を実施しました。

■ 物流現法が英国倉庫協会環境賞を受賞

英国物流現地法人NYK Logistics (UK) (NLUK)は、英国倉庫協会(UKWA)が選定する環境賞を受賞しました。UKWAは、英国の倉庫・物流業の代表的な事業者団体で、同賞は全英で環境面において優秀な実績を残したサード・パーティー・ロジスティクス業者を表彰することを目的に設けられました。同賞は、1年間を通して最も環境に配慮した取り組みを行った企業に贈られる賞で、今回は62社の候補の中から、NLUKが唯一選ばれました。NLUKの同賞受賞は、日系企業としては今回が初めてです。



■ 砂鉄輸送に世界唯一の特殊専用船投入

当社は、ニュージーランド(NZ)の資源大手ニュージーランドスチールマニングと、NZ産砂鉄の長期航海輸送契約を更改し、新たに15年間延長することで合意しました。本契約は、2012年より15年間にわたって年間約120万トンの砂鉄をNZから中国と日本へ輸送するもの。三菱重工業に発注した世界唯一の特殊船、17万5000トン型スラリー式砂鉄運搬船を専用船として投入予定です。

■ BHPビリトンと初の長期輸送契約締結

当社は、英豪系の鉱山資源会社大手BHPビリトンと12年にわたる鉄鉱石の長期輸送契約を締結しました。当社がBHPビリトンと10年以上の長期輸送契約を締結するのは今回が初めてになります。本契約は、豪州西部で産出する鉄鉱石を中国へ2013年から12年間にわたり25万トン級鉄鉱石専用船で輸送するものです。年間輸送量は270万トンを予定しています。

■ 郵船ロジスティクス誕生

郵船航空サービス(YAS)とNYKロジスティクスジャパンは10月1日付で物流事業を統合し、「郵船ロジスティクス」として新たなスタートを切りました。YASの強みである航空フォワーディング、NYK LOGISTICS (NL)の強みである海上フォワーディングやコントラクトロジスティクスを組み合わせ、顧客目線の最適物流を提案していきます。世界トップレベルの規模とサービス品質を持った真のグローバル企業を目指します。

■ NYK シップマネジメントジャパン設立

当社は4月1日付で、NYK シップマネジメントジャパン(NYKSM JP)を設立しました。NYKSM JPは、当社と100%子会社の太平洋海運(10月1日付で当社が吸収合併)が保有する船舶管理会社ティ・エム・エムを当社の100%子会社とした上で社名変更することにより設立したものです。今後は、中小型タンカーなどの船舶管理をはじめ、当社グループへの船員派遣、海技支援を行います。

■ クリスタル・クルーズ、15年連続で世界最高賞

当社グループのクリスタル・クルーズは、米国の権威ある旅行雑誌トラベル・アンド・レジャー誌の読者投票で「ワールド・ベスト・ラージシップ・クルーズ・ライン」に15年連続で選出されました。読者投票開始以来、15年連続受賞はリゾートホテルなども含めた施設・サービス部門で同社のみです。





NYKのある街 ◆◆◆

Shanghai
上海
中国



上海万博の中国館（赤い屋根）と上海の街並み

写真提供：ロイター／アフロ

2010年の国内総生産（GDP）が、日本を抜き世界2位となる見通しの中国。上海はその象徴ともいえ、高度経済成長を牽引する街です。10月末に開幕した上海万博の開催は、リーマン・ショック後の内需主導による中国の大躍進を代弁するものとなりました。

当社と上海のかかわりは古く、約140年前には、横浜—上海間で日本初の海外定期航路を就航させています。

日本郵船は、中国最大の経済都市であるこの街に、当社のグループ会社「NYK Line (CHINA) Co.,Ltd.」などの本社機能を置き、顧客へのきめ細かなサービスの提供に努めています。



NYK Line (CHINA) Co.,Ltd.が入るビル

海事用語 AtoZ

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。

【オペレーション】〈おべれーしょん〉

▶8ページ

海運会社の主要業務の一つで、陸上の担当者が本船、寄港地の代理店など陸上関係先と連絡を取りながら運航を管理する。担当者は本船に航海スケジュール、貨物、契約内容、燃料油の補油などを指示。日本郵船ではオペレーション担当者の能力向上を目的に、2009年度から同業務の社内資格「運航マイスター制度」を導入している。

【ケープサイズ型】〈けーぶさいずがた〉

▶6ページ

主に鉄鉱石、鉄鋼原料用石炭を輸送する大型ばら積み船のこと。一般的には載貨重量10万トン以上のばら積み船を指し、標準船型は15万～20万重量トン。現在世界で約1000隻のケープサイズが運航されている。中国の鉄鋼原料輸入量増加などで近年需要が急増している。

【自営ターミナル】〈じえいたーみなる〉

▶14ページ

船社自身が運営するコンテナターミナルのこと。自社のコンテナ船運航サービスに適した、柔軟で効率性の高い運営が可能になる。かつてはコンテナ船運航を支援するインフラとしてコストセンターという意味合いが強かったが、最近ではより多くの顧客（船社）を誘致することで、ターミナル事業として成長を目指す動きも出てきている。

【スラリー式砂鉄運搬船】〈すらりーしきさてつうばんせん〉

▶13ページ

砂鉄を輸送する特殊な専用船。陸側と本船をパイプラインで結び、水と砂鉄を混ぜて陸側からポンプの圧力で本船に送り込む荷役方式を採用。積み荷役終了後には、船倉内の水を排出して出航する。運航・荷役には高度な技術が要求される。日本郵船は同船を運航する世界唯一の船社で、ニュージーランドから中国、日本に輸送している。

【チャーターリング】〈ちゃーたりんぐ〉

▶8ページ

海運の世界では国際的な用船マーケットが確立されており、この中で海運会社は追加の船腹を他社から1航海だけ借りたり、余った船を他社に貸し出したりする。海運会社の中で用船マーケットを相手に船の貸し借りを行う業務をチャーターリングという。用船料は船の種類によっては短期間に大きく変動するため、船を貸し借りするタイミングが重要になる。

【マンニング会社】〈まんにんぐがいしゃ〉

▶14ページ

船員の確保・育成、船舶への供給を専門に行う会社。日本の商船隊はほとんどがフィリピン人やインド人などの外国人船員で運航されている。日本企業はフィリピンなど現地のマンニング会社から船員の派遣を受けたり、現地企業と合弁会社を設立したりして、船員を確保している。

Aコース〈横浜発着〉2012年4月2日(月)～7月7日(土) 97日間

Bコース〈神戸発着〉2012年4月3日(火)～7月8日(日) 97日間

月日(曜日)	寄港地	国名	
4月2日 月	横浜	日本	
4月3日 火	神戸	日本	
4月7日 土	香港	中国	OP
4月11日 水	シンガポール	シンガポール	OP
4月13日 金	プーケット	タイ	OP
4月17日 火	コーチン	インド	OP
4月19日 木	マーレ(錨泊)	モルディブ	OP
4月24日 火	ポートルイス	モーリシャス	初 OP
4月29日 日	ポートエリザベス	南アフリカ	初 OP N
4月30日 月			
5月2日 水	ケープタウン	南アフリカ	OP N
5月3日 木			
5月13日 日	ブエノスアイレス	アルゼンチン	OP N
5月14日 月			
5月15日 火	モンテビデオ	ウルグアイ	初 OP
5月18日 金	サントス	ブラジル	初 OP N
5月19日 土			
5月20日 日	リオデジャネイロ	ブラジル	OP N
5月21日 月			
5月24日 木	サルバドール	ブラジル	OP
5月28日 月	ベレン(錨泊)	ブラジル	OP
6月2日 土	アルーバ	オランダ領	
6月4日 月	カルタヘナ	コロンビア	初 OP
6月6日 水	(パナマ運河通航)	パナマ	
6月8日 金	プンタレナス	コスタリカ	OP
6月11日 月	アカプルコ	メキシコ	OP
6月16日 土			
6月17日 日	サンフランシスコ	アメリカ	OP N
6月20日 水	バンクーバー	カナダ	OP
6月24日 日	ジュノー(錨泊)	アメリカ	OP
6月25日 月	スキヤグウェイ	アメリカ	OP
6月28日 木	スワード	アメリカ	OP
7月7日 土	横浜	日本	
7月8日 日	神戸	日本	

初 = 初寄港 飛鳥クルーズ初寄港です。

OP = オプショナルツアー 各寄港地の、半日または1日観光ツアーです。

N = オーバーナイスティ 1泊停泊しますので、寄港地の魅力をつたっぷりお楽しみいただけます。

(早期申込割引旅行代金) 3,800,000円～22,000,000円
 (通常旅行代金) 4,250,000円～24,500,000円

※早期申込割引代金は2011年10月31日(月)までにお申し込みの場合に適用となります。
 ※早期申込割引適用の場合、株主優待割引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/>

※2011年1月17日以降移転いたします。新しい電話番号はホームページにてご確認ください。

2012年の世界一周は さらなる冒険を目指し南半球へ

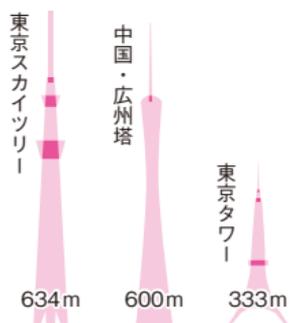


リオデジャネイロ(ブラジル)の町を見守るように立つキリスト像

飛鳥IIの2012年世界一周クルーズは、赤道を越え、南半球を中心にめぐるコースです。南半球一周クルーズは、2001年に初代「飛鳥」が行って以来11年ぶりとなります。

日本を出航後、アジアから赤道を通過し、インド洋経由でアフリカ大陸へ。さらに喜望峰を回り、南米を目指します。日本のほほ真裏にあたるアルゼンチン東岸を航行し、アルゼンチン、ウルグアイ、ブラジルから再び赤道を越えてカリブ海、パナマ運河へ。アラスカ経由で日本へと帰る、97日間のクルーズです。

世界有数の国立公園や氷河など、世界中の雄大な自然を訪ねるクルーズは、冒険に満ちた旅になることでしょう。



NYKと 東京スカイツリー® のはなし

省エネと美観のライティングを目指す東京スカイツリーの照明には、LEDが使われています。一般電球と比べ消費電力を大幅削減するLEDは、「日本郵船氷川丸」内装にも採用しており、氷川丸の消費電力は従来の7割削減を実現しました。(表紙写真は第一ホテル両国から撮影)



日本郵船