

個人株主の皆さまにお届けする情報誌

NYK

plus

NYK プラス
vol.12 2012 Autumn



【特集】モノ運び最前線・砂鉄を運ぶ

世界でオンリーワンの特殊船
ニュージーランドからの
長期輸送契約



授業を受ける子どもたち



学用品の入ったカバンと傘が支給された



上／支援金で建設された教室
左／教室に付けられたNYKの文字が入ったプレート



乗船客からのメッセージが書かれたカードを手に、新しい教室で記念撮影する子どもたち(中央の当社社旗は「飛鳥II」乗組員からの寄せ書き入り)

Corporate Citizenship 日本郵船の社会貢献活動

教室や給水設備の建設で教育が受けられる環境へ

フィリピンの子ども支援

日本郵船グループは、公益財団法人プラン・ジャパンを通じて、フィリピンの子どもたちの教育支援に貢献しています。

当社は2011年に実施した「飛鳥II」チャリティクルーズの売り上げから10万米ドルを、フィリピン北東部オクシデンタル・ミンドロ州にある小中学校の子どもたちの支援に寄付しました。

フィリピンでは、教室の不足や老朽化など劣悪な環境で学習する子どもがたくさんいます。当社の支援により、2012年6月までに、小学校3校に4教室が完成し、別の小学校2校でもトイレや給水設備が設置されました。さらにノートや筆記用具などの学用品、教師向けの教授法のトレーニング、教師用教材等の支給も行われました。

現地で支援活動に携わった担当者からは、子どもたちが安全で快適な環境で学習できるようになったとの声をいただいています。

当社グループでは、今後も子どもたちの教育支援に貢献していきます。

Partner Interview

NGO団体
Plan Philippines

Technical Officer for Learning
マリチータ・ラモネスさん



オキシデンタル・ミンドロ州は、美しい自然に囲まれた緑豊かな地域ですが、子どもたちの学習環境は適切ではありませんでした。教室が少ないため長時間かけて通学する児童がいたり、老朽化した危険な教室での学習を余儀なくされていました。今回の支援は、願ってもない機会でした。近隣に清潔な教室ができたことで、遠方の学校に通学する必要がなくなりました。親にとっても安心して学校に行かせることができるようになりました。

○Plan Philippinesとは…

途上国50カ国で子どもとともに地域開発を進める国際NGOプランの一組織。フィリピンでは子ども支援のために、教育、保健衛生、子どもの保護と参加、災害リスク軽減などの分野を中心に活動しています。

(写真協力:プラン・ジャパン)

世界でオンリーワンの特殊船 ニュージーランドからの 長期輸送契約



砂鉄を
運ぶ



“TAHAROA DESTINY”

全長：290.40メートル
全幅：45.00メートル
満載喫水：18.20メートル
総トン数：90,267トン
載貨重量：175,522トン



鉄やチタンの原料となる砂鉄。ニュージーランド北部にある世界有数の産地タハロアから、中国や日本に年間約120万トン超の砂鉄が運ばれています。この輸送を担うオンリーワン企業が日本郵船。これまで長きにわたりタハロア産の砂鉄を輸送してきましたが、今年5月、世界に1隻しかない特殊な設備を備えたスラリー式砂鉄運搬船が竣工しました。世界でも例を見ない砂鉄の輸送を追います。

荷役や操船ノウウハウ、世界にここだけ

二 ユーゼーランド北島西岸の町、タハロア。この町の海岸には、真っ黒い砂浜が数十キロにもわたって続いている。す。ブラックサンド」と呼ばれるこの砂の正体は、砂鉄。子どもどころ、砂場に磁石を入れて砂鉄を吸い着ける遊びをした経験がある人も多いでしょうが、この海岸にある砂はほとんど全てが砂鉄なのです。約250万年前の火山の噴火で鉄を含んだ溶岩が流れ出し、長い年月をかけて砂鉄海岸が生まれたといわれています。

人口わずか200人のタハロアにとって、この砂鉄の生産と輸出が、町の経済を支える唯一の産業です。かつて砂鉄は、製鉄原料として広く利用されてきましたが、現在は鉄鉱石にその地位を譲っています。しかし、天然の砂鉄はいまでも世界各地で製鉄やチタンの原料鉱として需要は根強いのです。タハロア産の砂鉄の輸出先は、中国や日本など。日本郵船はいま世界で唯一、このタハロア産砂鉄の海上輸送を担っています。

タハロアの砂鉄を船に積み込む上で、大きな問題が一つあります。この地域の海岸は3キロにも及ぶ遠浅で、大規模な

の状態に戻して運ぶのです。

どのように砂鉄が船に積み込まれるのか、もう少し詳しく見ていきましょう。

まず船では、係留ブイのホースと船上のパイプラインが接続され、次いで水と混ぜたスラリー状の砂鉄が陸側のポンプの圧力で船の貨物ホールド内（＝船の貨物艙内）に送り込まれます。スラリー砂鉄の積み込みと同時に並行で、ホールド内の排水作業も行われます。砂鉄は水に比べて比重が重く、ホールド内で自然に分離して底部に沈積するので、複数のバルブによって、順次上澄み水を排水します。さらにホールド底部の排水設備を通じて、砂鉄の隙間に残った水の排出も行います。

一つのホールドの積み付けにかかる時



タハロア地域の海岸線には砂鉄を多く含んだ黒い砂浜が広がる

間は二十数時間。全部で6つのホールドがあり、2ホールドずつ作業を行うため、全ての荷役作業が完了するには3日半かかります。砂鉄がホールド内で動かなくなるまで排水が完了するのを待つてから、船は出航します。

スラリー荷役には、特殊なノウウハウが必要になります。最も大変なのが、荷役時

の船の姿勢制御。ホールドには、水と砂鉄が混ざった黒い半液体状のスラリー状態で入ってくるため、底部にどのような形で砂鉄が沈積しているのかが見えません。もし偏つていると船が傾いてしまい、港の喫水制限に抵触しかねません。荷役中に砂鉄の山を平らにできるかどうか

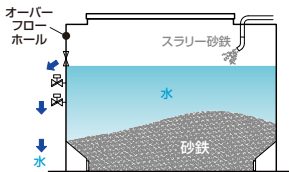
がカギになるわけですが、これは自動化できない作業。船員が船の傾きなどから判断して、砂鉄が平らになるようノズルの位置を手動で調整していきます。船員の経験とノウウハウによる作業なのです。

また、タハロアでの貨物の積み込み作業は、湾に浮かぶ係留ブイで行われるのですが、この湾にはタグボートがありません。15万トン超の大型船がタグの支援なしで小さなブイに接近・荷役中に着漂

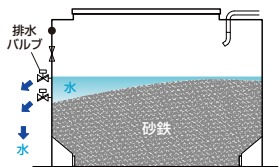
港湾設備がなく、大型船が着岸できません。通常ならば積み貨物は岸壁からクレーンやベルトコンベアを使って積み揚げされ、砂鉄も揚げ港では船を岸壁に接岸して陸上の設備で荷役されますが、ここでは、それができないのです。そこでタハロアの砂鉄の積み込みには、ここにしか存在しない特殊な方式が使われています。タハロアのプラントで精製された砂鉄を近隣のタハロア湖の湖水と混ぜ合わせて「スラリー状」と呼ばれる半液体状にし、沖で係留中の船に海底パイプラインを通じて送り込み、船の中で水を抜いて砂鉄

スラリー砂鉄の積み込み手順

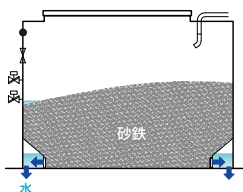
スラリー砂鉄の積み込みと水の排水開始



スラリー砂鉄の積み込み完了
排水は継続



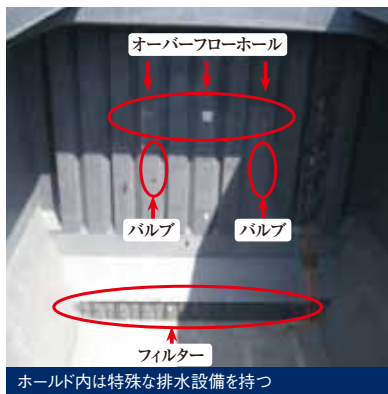
貨物ホルドの底部からも排水



荷役はタハロア沖のブイに係留して行う



砂鉄を船に積み込むには専用のホースを使う



ホールド内は特殊な排水設備を持つ

新鋭船がタハロア地域の経済を支える

し続けるには、高度な操船技術が必要です。これ以外にも、貨物の水分コントロールや、空の状態での運航中の貨物ホールド内の砂鉄の清掃など、本船独特の作業は多岐にわたります。このため日本郵船では、砂鉄輸送に専門のスキルを持った船員を張り付けで乗船させています。

日本郵船ではこのような特殊な荷役と操船技術が必要なタハロアからの砂鉄運搬をしてきましたが、今年5月、この特殊な荷役や操船に対応した最新鋭のスラリー式砂鉄運搬船「TAHARA DESTINY」が竣工しました。老齢となり役割を終えたこれまでのスラリ

ー式の砂鉄運搬船は、ばら積み船を改造した船でした。新しい船は、日本郵船が造船を担当した三菱重工工業(株)とともに、使い勝手を高め新しく造り上げた世界唯一の専用船です。

かに効率良く砂鉄を運ぶか、「TAHARA DESTINY」には細部にわたって工夫が凝らされています。例えば、排水設備のメッシュの粗さ。砂鉄による目詰まりを起こしにくく、十分な排水速度を得られるように調整されています。貨物を流し込むノズルや排水口の位置も含めて、過去の荷役と運航から得られた知見を生かしています。バ

ルブは特注品。一般的に船舶で使われているバルブは金属製ですが、細かい砂鉄が入り込むとバルブが閉まらない可能性があるため、ゴムを使った専用バルブを製作しました。さまざまな工夫を取り入れたこの船は、荷役中や貨物の積み込み後の排水も速くなり、船の姿勢制御も改善されました。

タハロアからの砂鉄輸出は最盛期の1970年代には年間200万トン以上に達していました。当時はスラリー式の砂鉄運搬船が3隻就航しており、複数の海運会社が輸送を手がけていました。しかし今、世界でも砂鉄運搬船はこの1

隻のみ。特殊な砂鉄運搬のノウハウを保持しているのは日本郵船だけです。

専用船と、荷役・運航のノウハウはいつでもかけがえのないもので、船名の「TAHARA DESTINY」が示すように、砂鉄鉱山で成り立つタハロアという地域経済の命運(DESTINY)を握るといっても過言ではありません。その分、地元への期待は大きなものがあります。同船は、タハロアの砂鉄産出を手がけるニュージブラント・スチールマイニング社の長期輸送に従事し、今後15年間にわたって、一航海約15万トンの砂鉄を中国と日本に輸送します。荷主との信頼関係に基づいた長期の輸送契約を重視する日本郵船にとって、オンリーワンの砂鉄運搬は、象徴的な存在といえます。

貨物の集荷支える運賃戦略を立案



吹井奈津季さん

NYK Container Line 株式会社
営業本部マーケティング部アジアグループ



日本郵船のコンテナ船



営業本部のあるフロア



航路ごとの貨物・運賃は常に把握

日本郵船グループの日本での定期船事業を担うNYK Container Line(株)。洋服や自動車部品をはじめ、コンテナの形で運べるあらゆる貨物を世界中に運んでいます。

営業本部マーケティング部の吹井奈津季さんは、日本からインドや中東諸国向けに出荷されるコンテナ貨物の運賃を決める「プライシング」という仕事をしています。

「外に出てお客様と直接やりとりすることはありませんが、貨物を集荷するために重要な仕事です。航路ごとにどんな貨物がどのくらいの運賃で動いているかを把握し、最大限の利益を出すための運賃戦略を考えます。また、日本国内の新しい寄港地や航路を検討する『航

路企画』も業務の一つです」。

「日本郵船では2010年以降、定期船事業の本社機能をシンガポールに移管しており、シンガポールに情報が集まる体制をとっています。運賃戦略も日々シンガポール側と頻繁にやりとりをし、業務に当たっています」。

吹井さんの所属するマーケティング部では航路ごとに担当が分かれるため、「今の私の担当はアジア域内だけですが、他航路にも視野を広げていきたいです」と意気込みも。

プライシングの仕事に就いて1年半余りの吹井さん。「より利益の上がる運賃戦略を立てることができるように日々の業務に邁進しています」。

津波対応ガイドライン策定

日本郵船グループは、2011年3月に発生した東日本大震災の教訓を踏まえ、津波来襲時の入港中船舶の津波対応ガイドラインを策定しました。津波警報が発令された場合の現場の判断基準として、自社運航船舶に配布し、活用していきます。

そのとき、現場はどう対応するか

一般の外航商船を対象としたこのガイドラインは、人命保護を最優先に、船体及び港湾施設への被害を最小限に抑えることを目的としています。入港停泊中に津波来襲の一報を受けた船長が、状況を踏まえて適切な判断を下すための指針として、津波の高さを「3m以上」「1～3m」「1m未満」の3パターンに分け、港内で想定される現象や本船の対応を示しています(表参照)。

入港中の本船の対応については、さらに細かく具体的な行動を定めています。係留対応の場合は、「エンジン、スラストアーのスタンバイ」「係留索の巻き締め」「各所との通信手段、情報収集手段の確保」などの対応をします。緊急出港時には、「係留索切断準備」「陸上関係者への緊急出港通知」などの事前準備について明記するとともに、その際の操船例も挙げています。漂流状

態になる可能性があるときの対応方法も盛り込んでいます。緊急時に欠かせないこのガイドライン策定に当たっては、海上保安庁の「津波防災情報図」(中央防災会議2003年12月公表の断層モデルで計算)を基に、停泊中に津波の襲来を受けた船舶の挙動をシミュレータで再現しました。これにより、係留を継続できる津波の高さの限界を3mに定めました。また、実際に東日本大震災時に

船長として津波に対応した社員を策定メンバーに加え、より実用的な現場で使えるガイドラインの策定に努めました。船舶の安全運航の確保は、当社グループの最重要課題と位置付けており、今後も安全運航体制のより一層の強化を図っていきます。



係留索で岸壁に固定された船舶

入港中の津波来襲時の対応ガイドライン

津波の高さ 港湾の状況	3m以上	1～3m	1m未満	
	【大津波警報】 「避難勧告」発令	【津波警報】 「避難勧告」発令	【津波注意報】	
想定される現象	海面、港湾 ・港内で強い揺れ発生、岸壁水没、付近構造物・小型船舶が漂流 ・停電または混雑で陸上と通信不通、住民避難 ・荷役設備の収納不可 係留船舶 ・係留不可、最大波来襲中は操船も困難	海面、港湾 ・数十分程度で水面が上下動 ・場所により2～3ノット程度の流れが発生 ・停電または混雑で陸上と通信不通、住民避難 ・低い岸壁の場合は、浸水の可能性あり 係留船舶 ・係留索が滑り出す可能性あり ・押波・引波で船体に前後主体の揺れ	海面、港湾 ・わずかな水位変動 係留船舶 ・わずかな船体移動	
	入港中の本船の対応	津波来襲までに 出航不可	係留、漂流対応	係留対応
	津波来襲までに 出航可	緊急出港	係留対応	係留対応

● 2012年4～9月 ●

■ 豪ウィートストーンLNGプロジェクトに共同参画

米シェブロン社 (Chevron Corporation) などがオーストラリアで推進するウィートストーンLNGプロジェクトに、当社は三菱商事(株)及び東京電力(株)と共同で参画することを決定しました。今回の参画は、新たに設立されたPE Wheatstone社 (本社:オーストラリア西豪州パース市)を通じて同プロジェクトの事業権益 (ガス田鉱区開発権益10%、LNGプラント事業権益8%)と生産される液化天然ガス(LNG)の一部を取得するものです。このようなLNGバリューチェーンの上流への参画により、共同参画者と共にお互いのノウハウと経験を活かすことで、信頼性の高いLNG供給体制を構築し、本邦向けのエネルギー資源の長期安定確保に貢献します。(2012年6月)

■ 空気潤滑システム、6%の省エネ効果／搭載船は3隻に

当社グループがモジュール船2隻に搭載してきた船舶と海水の摩擦を減らす独自の空気潤滑システムは、約2年の実証実験の結果、実航海時で平均約6%のCO₂削減効果があることが確認されました。7月には空気潤滑システムを搭載したバルカー「SOYO」が竣工し、搭載船は3隻目となりました。モジュール船は運航喫水が浅く、空気潤滑システムに適した船ですが、より大きく喫水の深いバルカーに搭載し効果を検証することで、地球温暖化の抑制に向けて、商船への適用範囲が広がるものと期待されます。(2012年7月)



■ 石巻港の荷揚げ能力が回復、復興祝い船上懇親会

当社グループ会社のNYKグローバルバルク(株)は東日本大震災で大きな被害を受けた石巻港に新たに機械式アンローダー (荷役装置) が導入されたことを祝い、船上懇親会を開きました。新アンローダー導入により、同港の1日当たりの荷揚げ能力は震災前の状態に戻る見込みです。懇親会を開いた船舶は、アンローダーの本格稼働後に入港した初の大型船で、トウモロコシなど畜産用の飼料穀物3万トン荷揚げしました。船上懇親会には亀山石巻市長も出席し、「東北の畜産の発展は石巻港の発展なくしてありえない」と述べました。当社グループは本業である「モノ運び」で被災地の経済復興に貢献していきます。(2012年7月)



■ ロシアの完成車物流会社に51%出資

当社は、ロシアの完成車輸入販売最大手であるROLFグループ傘下の物流会社ROLF SCSに51%出資する合弁契約を締結しました。ロシアでは自動車産業が急成長を遂げており、複数の自動車メーカーがロシアへの新規進出や工場増設を計画しています。ロシア国内の旺盛な輸送需要に対応するため、ロシア内陸物流に強みを持つROLFグループと共同で、海上輸送から内陸物流まで総合的な輸送サービスをお客さまに提供していきます。(2012年9月)

■ 南米西岸やハワイ、アジアと米州結ぶサービス強化

当社は、(株)商船三井、川崎汽船(株)と共同で展開するアジア／南米西岸航路を改編・大型化しました。既存の週2便サービスを、5,600～6,500TEU型の大型コンテナ船11隻によるウィークリーサービスに統合。成長市場である南米地域で増加するお客さまのニーズに対応したサービスを提供していきます。この改編に伴い、新たにアジアとハワイを結ぶシャトルサービスAHXを開始しました。これは当社単独運航サービスで、700TEU型のコンテナ船3隻を投入しています。(2012年4月)

■ 最適経済運航プロジェクト

「IBIS(アイビス)」、着々と前進



当社が今年度からコンテナ船で実施している「IBIS (Innovative Bunker & Idle-time Saving) プロジェクト」は、気象・海象予測、海流データや各船の運航状態 (速度、エンジン回転数など)、航海計画などの情報を陸上と本船間でリアルタイムに共有し、最適経済運航を実現するもので、燃料節減、CO₂削減に繋がります。この為に海上ブロードバンド通信装置を導入してインフラを整備し、専用ポータルサイト「NYK IBIS Portal」では、船長、運航担当者、船舶代理店などの関係者が情報を更新・共有し、集約することで、迅速に意思決定することが可能となっています。同サイトの活用は5月からコンテナ船全船で順次始まっています。Ibis (コウノトリ) が青い地球を運んでいるデザインの同プロジェクトのロゴマークは、燃料節減とCO₂削減活動を無限に続け、青い地球を守ろうとの思いを込めています。(2012年4月)

■ ハイブリッド過給機船内電源供給システムに日本船舶海洋工学会賞

当社と(株)MTI、ユニバーサル造船(株)、三菱重工業(株)が世界で初めて実船に搭載した「ハイブリッド過給機を用いた船内電源供給システムの開発」が、公益社団法人日本船舶海洋工学会の平成24年同工学会賞 (発明考案等) に選ばれました。このシステムは、排気ガスの余剰エネルギーを効率的に利用する排熱回収システムの一つ。ディーゼル発電機の使用を減らすことで、CO₂の排出削減につながります。(2012年5月)

■ エヌワイケイ・シップマネジメント社がマニラ事務所開設

当社グループ会社のエヌワイケイ・シップマネジメント社 (NYK Shipmanagement Pte. Ltd.)、本社:シンガポール) は、フィリピン・マニラに新事務所を設立しました。船舶管理業務を主目的とした事務所、管理船舶の拡大はもちろん、当社で最も大きな割合を占めるフィリピン人船員が陸上業務に従事することで、当社グループ内で海技者として幅広いキャリアを積むことができるようになります。これにより、海陸相互のさらなる円滑なコミュニケーションや機動的なフィードバックを促し、本船の安全運航をより確実にする体制を構築します。(2012年6月)





NYKのある街 ◆◆◆

Jakarta ジャカルタ インドネシア



ジャカルタの中心街は高層ビルが立ち並ぶ

東南アジア諸国連合（ASEAN）の中で群を抜く勢いで経済成長を続けるインドネシア。石炭やパームオイルに代表される天然資源に加えて、自動車産業が経済成長を牽引しています。国内の新車販売台数は、2013年までに100万台規模に達するとの予想もあります。同国の首都ジャカルタは、16世紀ごろ香辛料貿易の主要港として栄え、その後も発展を続けてきました。

日本郵船グループは液化天然ガス（LNG）などの天然資源輸送に加え、ジャカルタにある「PT.NYK Line Indonesia」を拠点として、海上だけでなく陸上も含めた、完成車やその部品の輸送サービスを展開しています。



PT.NYK Line Indonesiaが入居するビル

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。

【喫水】〈きつゝい〉 ▶4.6.14ページ

「喫水（ドラフト）」とは、水上に浮かんでいる船体のうち、水面下に沈んでいる部分の深さ（船底から水面までの垂直距離）。同じ船でも、貨物や燃料油等の積載量や船体の傾き具合などによって変わる。世界各地の港や湾、海峡、運河はそれぞれ水深が違うので、航行可能な喫水は潮の干満も考慮して時間により個別に定められている。港などの喫水制限を超えると座礁する恐れがあるので、積み込む貨物などの量を調整したり、満潮を待って航行する。また、港などの喫水制限がなくても、船が安全に航行できる最大の喫水を満載喫水と言って、各船はそれぞれの満載喫水を越えて貨物などを積んではならない。

【係留】〈けいりゅう〉 ▶5.6.8.11.12ページ

船を港湾に停泊させるために、つなぎとめることを「係留」と呼ぶ。船には「係留索」と呼ばれるロープやワイヤーが装備されており、岸壁や棧橋などの陸地に係留する場合は、これを陸側の突起に引っ掛けて固定する。沖や港湾内の洋上に船が停泊する場合は、「ブイ（浮標）」と呼ばれる浮体式の係留施設に係留索などをかけることもある。

【スラスター】〈すらすたー〉 ▶11ページ

船舶は船尾部のプロペラで前進するが、離・着岸時には横方向の推力も必要。そこで船底近くに船体を横方向に貫通するトンネルを設け、内部にプロペラを取り付けた装置。船首に装備のものをバウスラスター、船尾ならスターンスラスターと呼ばれる。

【船舶管理】〈せんぱくかんり〉 ▶13ページ

船舶の修繕や船員の手配、船上の業務や生活に必要な船用品などの調達を行う業務。船主は自社内あるいはグループ会社を通じて船舶管理を行うほか、第三者の船舶管理専門会社に業務委託することがある。安全運航を維持するための高品質な船舶管理を維持することが、荷主や傭船者から選ばれるための重要な要素になる。

【タグボート】〈たぐぼーと〉 ▶6ページ

港湾で小回りの利きにくい大型船に接触して押したり、ロープで引いたりすることで大型船のスムーズな離・着岸を支援する小型船。河川や運河では、はしけを牽引するために使われることも多く、曳船や押船とも呼ばれる。大型船を動かすために船のサイズに比べて大出力のエンジンを搭載しており、機動性にも優れている。

【バルカー】〈ぼるかー〉 ▶14ページ

鉄鉱石、石炭、穀物やその他のばら積み貨物を運ぶ「バルクキャリアー（ばら積み船）」の略称。載貨重量（船に積める貨物や燃料の重量合計）が12万トン以上で主として鉄鉱石を積むケーブサイズから、6万トン以下のハンディサイズまでさまざまなサイズがあり、輸送する貨物に合わせて使用する船の大きさが異なる。

Xmas 横浜・神戸ワンナイトクルーズ
2012年12月14日(金)横浜発～15日(土)神戸着 旅行代金 49,000～250,000円

Xmas 神戸ワンナイトクルーズA
2012年12月15日(土)神戸発～16日(日)神戸着 旅行代金 49,000～250,000円

Xmas 神戸ワンナイトクルーズB
2012年12月16日(日)神戸発～17日(月)神戸着 旅行代金 49,000～250,000円

Xmas 名古屋ワンナイトクルーズ
2012年12月18日(火)名古屋発～19日(水)名古屋着 旅行代金 49,000～250,000円

Xmas A-styleクルーズ
2012年12月21日(金)横浜発～23日(日)横浜着 旅行代金 98,000～500,000円

Xmas 横浜ワンナイトクルーズA
2012年12月23日(日)横浜発～24日(月)横浜着 旅行代金 49,000～250,000円

Xmas 横浜ワンナイトクルーズB
2012年12月24日(月)横浜発～25日(火)横浜着 旅行代金 49,000～250,000円

ニューイヤー グラム・サイパンクルーズ ●
2012年12月26日(火)横浜発～2013年1月4日(金)横浜着
旅行代金 480,000～2,250,000円

初春クルーズ
2013年1月7日(日)横浜発～12日(土)横浜着 旅行代金 270,000～1,270,000円

A-styleクルーズ～冬彩～
2013年1月12日(土)横浜発～14日(日)横浜着 旅行代金 90,000～400,000円

みなと横濱・長崎クルーズ
2013年1月14日(日)横浜発～16日(火)長崎着 旅行代金 90,000～400,000円

2013年オセアニアグランドクルーズ
2013年1月31日(火)神戸発～3月12日(火)神戸着
2013年2月1日(金)横浜発～3月13日(火)横浜着 旅行代金 1,720,000～9,770,000円

春うららクルーズ～源氏物語クルーズ絵巻～ ●●
2013年3月19日(日)横浜発～22日(水)横浜着 旅行代金 150,000～750,000円

A-styleクルーズ～春彩～
2013年3月29日(金)横浜発～31日(日)横浜着 旅行代金 100,000～500,000円

2013年世界一周クルーズ
2013年4月3日(火)横浜発～7月16日(日)横浜着
2013年4月4日(火)神戸発～7月17日(日)神戸着 旅行代金 4,350,000～25,500,000円

2014年世界一周クルーズ ●
2014年3月12日(日)横浜発～7月1日(日)横浜着
2014年3月13日(日)神戸発～7月2日(日)神戸着
早期全額支払割引代金 4,312,000～24,362,800円
早期申込割引代金 4,400,000～24,860,000円

- =早期申込割引が設定されています。※
- =レディース割引(20%)が設定されています。※
- =ハッピーファミリークルーズ50が設定されています。
- =区間コース販売が設定されています。

※の割引を適用の場合、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 045-640-5301 FAX 045-640-5366
http://www.asukacruise.co.jp/

飛鳥クルーズ史上最大規模 5つの大陸をめぐる世界一周



ケープタウン沖を航行する飛鳥II(撮影・中村庸夫)

飛鳥クルーズ通算19回目となる2014年飛鳥IIの世界一周クルーズ。今回はオーストラリア大陸、アフリカ大陸、ユーラシア大陸、北米大陸、南米大陸の5つの大陸を112日間かけてめぐる、飛鳥クルーズ史上最大規模のクルーズとなっています。

さらに今回は、全区間乗船されるお客様に一人当たり10万円分の船上クーポンを進呈。初寄港のコモド島での招待ツアーや、ストックホルム市庁舎でのノーベルディナーへの招待といった特典もあります。

5つの大陸をめぐる世界一周クルーズは、まさに「大航海」といえる旅になりそうです。



NYKと バナナのはなし

バナナの日本への輸入量は年間約100万トンに上ります。NYKでは日本向けには温度管理のできるリーファーコンテナを使ったコンテナ船での輸送が主で、エクアドルから年間を通じて輸送があります。輸送温度は13.7度。店頭に並ぶタイミングで、おいしく熟するための最適温度に設定しています。



日本郵船