

個人株主の皆さまにお届けする情報誌

NYK

plus

NYK プラス
vol.14 2013 Autumn

【特集】モノ運び最前線・重量物を運ぶ
特殊な船舶で巨大貨物を輸送
高度な技術力とノウハウ駆使





スワンベーカリーの従業員の皆さん



人気のパンは販売早々に売り切れてしまうことも



夏休みには「親子パン作り教室」も開催 焼き立てのロールパン



毎月2回の販売会を心待ちにしている社員も

Corporate Citizenship 日本郵船の社会貢献活動

菓子パンや総菜パン 郵船社内で販売会

スワンベーカリー

日本郵船グループは「障がいのある人もない人も、共に働き、共に生きていく社会の実現」を掲げるスワンベーカリーの理念に賛同し、2006年から同社の菓子パンや総菜パンなどの社内販売会を行っています。

郵船本社の社員食堂で毎月2回、昼食に合わせて、合計400個ほどのパンを販売しています。また、本社だけでなく、NYK Containiner Line(株)などのグループ会社や郵船不動産(株)が管理する主要ビルの入居テナントへの販売会も行っています。

スワンベーカリーの販売会は、毎回楽しみにしている常連の社員もいるほどで、販売開始早々に売り切れるパンもあります。主な人気商品は「シヨコラ」モッ

ツアレバジルトマト」など。

販売会のほかに夏休みには、スワンベーカリー店舗で社員の子供向けに「親子パン作り教室」を開いています。

当社グループでは今後ともスワンの理念に賛同した取り組みを行っていきます。

Partner Interview

スワンカフェ&ベーカリー
赤坂店



副店長
渡邊 亮太さん

スワンでは、健常者と障がい者の仕事の分け隔ては基本的にありません。できることは誰にでもなんでも任せるというスタンスです。日本郵船グループの社内販売会は、障がい者の社員が多くの人と触れ合うきっかけとなり、彼らが社会に溶け込んでいくための大事な要素であると考えています。

○スワンとは…

ヤマト福祉財団などが1998年に設立したベーカリー。多くの障がい者の自立と社会参加を支援しています。国内各地に約30店舗(2013年11月現在)を展開するとともに、インターネットショップも運営しています。



特殊な船舶で巨大貨物を輸送 高度な技術力とノウハウ駆使

ボクシングなどのように、船舶が輸送する海上貨物にも“ヘビー級”や“スーパーヘビー級”があるのをご存知でしょうか。プラントを構成する機器や部品などには、たった1個で数百トン、中には1,000トンを超えるものがあります。こういった貨物の海上輸送には、「重量物船」と呼ばれる特殊な船舶と、経験に裏打ちされた高度な技術力が必要となります。今回は海運の中でも特に特殊な分野といわれる重量物輸送を紹介します。

機器や配管などあらかじめ組み立てたもの
(モジュール)を運ぶ
(写真はモジュール船[^]Yamatai.)

高難度輸送を可能にする技術力

海

上輸送される貨物の重量がどれぐうか。鉄鉱石や石炭、原油などは1航海当たり20万〜30万トンもの貨物を運ぶことがありますが、こういったばら積み貨物は細かい粒や液体の状態では運べないので、1個当たりの重さという考え方は相応しくありません。数えられる海上貨物の代表がコンテナ貨物ですが、40フィート・コンテナに荷物を詰めた状態で1個当たり最大約30トンです。自動車専用船で輸送される完成車は1台当たり1〜2トンになります。これでも日常生活

クレーンを動かすスピードや積み上げ中の貨物の姿勢などを事前にシミュレーションしておく、重量物の輸送を専門とする技術者が現場で監督します。海上航行中に、船体の動揺で貨物が動いたりその重さで船体が傾いたりしないよう、積み方を考える必要もあります。

重量物はコンテナ貨物などとは違って形状や大きさが毎回異なるため、船積みのために検討を行い、貨物の積み付けプランを作成します。NBPには、積み付けプランの作成や現場での荷役監督などを行う技術者が約25人在籍しています。

重量物輸送に不可欠な技術は一朝一夕には身に付かず、長年にわたる経験と知識の蓄積が必要とされます。NBPの

の中では十分に重い貨物ですが、海上輸送される貨物の中には1個当たりの重量が数十トンから数百トンに及ぶものがあります。建設機械や鉱業・農業用機械、発電所や石油・ガス精製プラントの部品、鉄道車両などがそれに該当します。

このような重い貨物の海上輸送には、「重量物船」と呼ばれる特殊な船舶が使われます。日本郵船グループで重量物輸送を手掛ける「NYKバルク・プロジェクト貨物輸送株式会社」（NBP）は、最大で450トンまでの貨物を吊り上げることができるクレーン等の特殊装備を



重量物を積むスペースや積んだ船への荷重など、船の図面やコンピュータを使って事前にシミュレーションする。貨物が予定と異なる場合もあり、現場で積載方法をアレンジするときもある

前身は100年以上前の1912年に設立された日之出汽船という会社で、同社は1935年に日本で初めて本格的な重量物船を就航させるなど、重量物

持つ重量物船を運航しています。

重量物輸送は運上輸送の中でも非常に特殊な分野で、重量物船を持つだけでは重量物を輸送することはできません。貨物を安全に船積みし、ダメージなく海上輸送するには専門的なノウハウや技術が必要になります。

重量物をクレーンで船積みする際は重心が貨物側に大きく片寄るため、船体が傾かないよう重りとして積んでいるバラスト水の量を調整しながら慎重に積み降ろしを行います。クレーンで吊っている間に貨物を船につけたりしないよう、

輸送のパイオニアとして活躍してきました。重量物輸送技術の伝承のためNBPは定期的に新卒採用を行うなど若手技術者の育成にも力を入れています。

最

後に、海上貨物の「スーパーヘビー級」に登場してもらいます。陸上プラント設備向け重量物の中には、1個で1000トン以上、最大で8000トンにもなる超巨大貨物が存在します。石油やガスなどを生産・精製するプラントは、世界中から集めた機器や部品を現地で組み立てて建設しています。プラントを構成する機器や配管類をあらかじめ工場で組み立てたもの（プラント・モジュール）を建設国に海上輸送する場合があります。これはモジュール工法とい



1

① 巨大なモジュール貨物を台車に載せて、着岸中のモジュール船の船尾から慎重に積み込む。船が沈まないよう、舷側ではバラスト水を排出して重量を調整している。② 台車を外してモジュール船の甲板上に貨物を降ろす。③ モジュール貨物は航海中に動かないよう溶接して甲板にしっかりと固定する。あまりに大きいため船の一部に見える

2



3



天然ガスの陸上液化プラントイメージ図
(豪州イクシスLNGプロジェクト)
画像提供：国際石油開発帝石

LNGプロジェクト向けのモジュール輸送に従事しています。2隻はその輸送が終わった後、国際石油開発帝石(株)と仏トタル社が豪州北部で進めているイクシスLNGプロジェクト向けのモジュール輸送に2014年から従事する予定です。

「あるプロジェクトにとって非常に重要な機器が万が一無事に届かなければ、プロジェクト全体のスケジュールが遅れてしまいます。われわれはこの世界に一つしかない、そのプロジェクトだけのためのものを運んでいるという意識で輸送に当たっています」(NBPの杉内克己執行役員)。

NBPは最新鋭の船舶と長年の経験で培った高度な技術力を駆使し、オンリーワンの貨物を安全に輸送しています。

日本で唯一のモジュール船を運航

うもので、現地での建設作業を減らすことができます。プラント建設地での労働力確保の問題や環境問題などから今後この工法は増えていく見通しです。

NBPではプラント・モジュールなどの超巨大貨物を輸送できる「モジュール船」と呼ばれる特殊な重量物船を2隻(「Yamato」、「Yamatatai」)運航しています。船上クレーンで貨物を吊り上げる重量物船とは異なり、モジュール船は貨物を載せた台車を自走させて本船のオンデッキに船積みするロール・オン・ロール・オフと呼ばれる荷役方式を採用して

います。

一見すると、モジュール船の船積みは容易に思えますが、一般的な重量物船が数百トンの貨物を積むのに対して、モジュール船がその10倍もの重さの貨物を扱うことを考えると、一概に容易とは言えません。貨物が重くなればなるほど、貨物を船積みしていくタイミングや、バラスト水の調整をさらに慎重に行うことが必要となり、これまでの重量物輸送で培ってきたノウハウがものを言います。

さらに海上輸送中も気は抜けません。船は絶えず海象・気象の影響を受けるの

で、貨物が船上で動いたりしないよう安定させなければなりません。船体に溶接して貨物を固定しますが、数千トンもの貨物による荷重は相当なものです。一般的な重量物と比べて、さらに緻密で慎重な積載方法を考える必要があるのです。

NBPが運航するモジュール船は、クレーン式の重量物運搬船では運ぶことができない巨大重量貨物の輸送で活躍しています。

NBPのモジュール船2隻は現在、豪州北西部パロー島にLNG(液化天然ガス)生産プラントを建設するゴーゴン



地球深部探査船「ちきゅう」

(画像提供: (独) 海洋研究開発機構)



DPSの情報に基づき推進器の方向が変わる



船橋でDPSの監視・操作を行う

船であり、掘削機であり、研究施設でもある地球深部探査船「ちきゅう」は全長210m。海洋での掘削作業を確実に進めるためには船を定点にとどめることが不可欠で、水深約1000m程度を超え、鉤による船の固定が困難な大水深で力を発揮するのが自動船位保持装置(DPS^(注2))、この装置を監視・操作するのがDPオフィサー(DPO)です。

DPOの資格取得に向けて乗船経歴を積み日本郵船の航海士、中園さんは必要な素質を「変化に気づくこと」と話します。「DPSは船が受ける外力に対して最も効率よく船をとどめるように推進器に指令を送り、自動で制御する装置です。DPOは自動では制御できない部分を微調整しつつ、外力の向きが変われば船の向きを変更し、最小限の力で推進器が稼働するようにします。船橋でDPSの稼働状況を常に監視。同時に海や空の状況も注意深く観察。船はすぐには動かせないので先を読むことが大

事です」。

風、波、潮流の影響を常に受ける船を定点保持するのは容易ではありません。「パイプを直径約40cmの掘削孔に入れるときには船の位置の微調整が必要。腕のよいDPOであれば気象・海象に対する船の動きや癖を把握しているので、このような難しい作業もスムーズに進む。経験がものをいいます」。

「また定点保持できなくなる限界もあります。安全を考えて掘削作業の中止につながるその限界を判断するのもDPOの役目です」。

日本郵船が開発する海洋事業の原点が「ちきゅう」。「海底の石油や天然ガスの生産工程から関わるFPSO^(注3)やシャトルタンカー^(注4)もDPSを搭載し、この技術を活かせる分野が広がっています」。今、「ちきゅう」のような大型掘削船に対応できる日本人DPOは郵船グループの約20人のみ。資源開発や研究のフィールドが大水深に広がるほど、DPOの技術が活きてくるでしょう。

(注1) 日本マントル・クエスト(株): 独立行政法人海洋研究開発機構所有の「ちきゅう」。に関わる運用: 管理サービスを提供する会社で、日本郵船グループで40%の株式を保有する

(注2) DPS:

Dynamic Positioning System

(注3) FPSO:

海底の油田・ガス田から原油・ガスを生産・貯蔵する浮体式設備

(注4) シャトルタンカー:

洋上の原油生産設備などから船位を一定に保持したまま陸上の精製・貯蔵基地までピストン輸送するタンカー

船を「とどめる」技術、 海洋事業に活きる



中園 敦さん

日本マントル・クエスト株式会社^(注1)
一航航海士

LNG 船員の船上訓練ソフト導入

環境に優しいエネルギーとして天然ガスの需要が高まる中、日本郵船は液化天然ガス（LNG）を輸送するLNG 船の船隊整備を進めています。その船を運航する船員の育成を強化するため、船上教育ソフトを開発しました。

CG多用、視覚的に分かりやすく

船というハードを造る以上に大変なのが、運航や荷役を担う船員の育成です。これから船隊が拡大するLNG 船に乗船する優秀な船員を安定的に確保・育成するため、船員の教育・訓練ツールを充実させました。

今年導入したのが「LNG・シッポボード・トレーニング・アンド・アクセスメント・レコーディング・システム」。その英文頭文字を取って「LNG・STARS」、エルエヌジー・ス

冷却し液化するLNGは船上の巨大なタンクに積載し輸送されます。コンテナ貨物や自動車のように荷役や輸送の途中で貨物を見ることはできません。そこで訓練マニュアルのほか、CG画像やアニメーションを多用して関連する映像を収録し、LNG 船特有の荷役作業、貨物の管理方法、蒸気タービンや荷役機器のオペレーションを分かりやすく解説しています。これによって、目視できないタンク内の状態や、積み降ろしのときにLNGがどのように流れているのかを視覚的に把握でき理解が深ま

ターズ」と読みます。航海士、機関士の船上訓練、評価、その結果を記録するソフトです。

船内のLANにつながった複数のパソコンからLNG 船上での荷役や機関の取り扱いや整備作業を学習でき、船上の実務訓練を補完します。これまでもLNG 船の船員訓練は実務訓練やシミュレータ訓練のほか、研修資料を用いて行ってきましたが、「LNG・STARS」は「ビジュアル化」が特徴。マイナス162℃まで

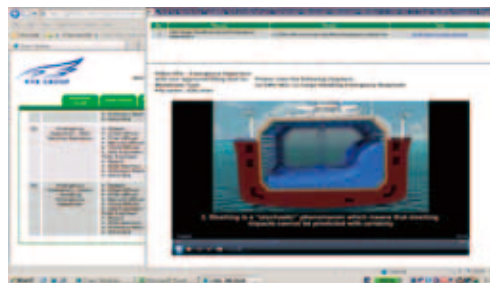
ります。

船員の職位階級に応じて理解度を測定するテスト機能も付いています。結果は日本郵船グループで船舶や船員の管理を行う会社へ送られるので、陸上側で各船員の理解度を把握し、個々人に必要な追加的な研修を特定しやすくなります。本ソフトは船上以外でも、陸上の研修で利用することも可能。乗船前にオペレーション実務を確実に身に付けることで、事故・トラブルを防止します。

日本郵船グループのLNG 船隊は現在66隻で当社グループが管理する船が38隻。2020

年頃には船隊1000〜1100隻、管理船65〜70隻を目指します。高度な技量が必要とされるLNG 船の船員の増員が必要になる中、「LNG・STARS」は船員育成の効率化にも役立つでしょう。

LNG 船のほか、大型原油タンカーや自動車専用船などの様々な船種や、これから船員を目指す訓練生向けにも同様のソフトを導入しています。このような教育ソフトも活用しながら行う絶え間ない訓練で船員の習熟度を高め、安全で効率的な運航、環境保全を確かなものにしていきます。



「LNG-STARS」では、タンク内の状態などをビジュアルで表現

● 2013年4~9月 ●

■ 安全運航の重要性再確認、重大事故対応訓練を実施

当社はこのほど、安全推進キャンペーン「Remember Naka-no-Se」の一環として、当社グループが運航管理するLNG船で重大事故が発生したとの想定で対応訓練を行いました。事故発生時の情報収集や関係者の連携はもとより、プレスリリースや記者会見を通じた社会への迅速かつ正確な事故の説明の重要性を再確認しました。当社グループでは1997年に発生した大型タンカーの油流出事故を教訓に毎年7月1日から2カ月間、すべての社員に安全運航の重要性を再認識させるキャンペーン「Remember Naka-no-Se」を実施しています。当社は引き続き、安全運航と環境保全を最優先した企業活動を行っていきます。(2013年7月)

■ ブラジル・ペトロブラス向けFPSO 2隻を受注

三菱商事株式会社との合弁会社を通じて、ブラジル国営石油会社Petroleo Brasileiro S.A. (ペトロブラス社)を開発オペレーターとするコンソーシアムとの間で2隻の用船と操業を請け負うオペレーション・サービスの契約を締結しました。これにより当社のFPSO(浮体式海洋石油・ガス生産貯蔵積出設備)事業が合計3隻に拡大しました。用船期間は20年。同事業は、すでに原油生産を開始している「FPSO Cidade de Paraty」に次ぐ、2隻目、3隻目となります。この2隻は大型原油タンカーを改造して建造。主な能力は、原油生産1日当たり15万バレル、ガス生産1日当たり600万m³、原油貯蔵160万バレルです。(2013年7月)

■ シップ・オブ・ザ・イヤー2012、“SOYO(双洋)”が受賞

当社所有の石炭船“SOYO(双洋)”が、公益社団法人日本船舶海洋工学会が選ぶ「シップ・オブ・ザ・イヤー2012」を受賞しました。“SOYO”には、主機掃気バイパスを利用した空気潤滑システムを搭載しており、今回の受賞では、このシステムを世界で初めて実船に搭載し、二酸化炭素(CO₂)削減効果を実証した取り組みが高く評価されました。主機掃気バイパス式の空気潤滑システムは、喫水の深い大型船舶でもCO₂削減効果が得られるシステムとして、今後多くの船舶への適用拡大が期待されています。(2013年7月)



■ NYKバルク・プロジェクト貨物輸送株が発足

日本郵船株式会社の連結子会社、日之出郵船株式会社とNYKローバルバルク株式会社が合併し、NYKバルク・プロジェクト貨物輸送株式会社が10月1日付で発足しました。新会社は、両社がこれまで培ってきた経験やノウハウを活かし、プラント・重量物貨物はもちろん、多岐にわたるバルク貨物に対応したサービスを提供していきます。(2013年10月)



■ KNOT Offshore Partners LP設立、NY証取に新規上場

当社が50%の株式を取得し、経営参画したクヌツェン・エヌワイケイ・オブショア・タンカーズ社(Knutsen NYK Offshore Tankers AS、本社:ノルウェー・ハウゲスン、KNOT)は、シャトルタンカーを保有、運航する子会社ケイエヌオーティー・オブショア・パートナーズ社(KNOT Offshore Partners LP)を設立し、米ニューヨーク証券取引所へ新規上場しました。今回の上場で、今後も成長が期待されるシャトルタンカー事業を拡大していくためのより柔軟な資金調達が可能となりました。(2013年5月)



■ 米キャメロンLNGプロジェクト参画に向け、三菱商事と合弁会社設立

当社は米国ルイジアナ州のキャメロンLNGプロジェクト(米センプラ・エナジー社、仏GDF SUEZ社、三井物産株式会社、三菱商事株式会社の4社が推進)への参画に向け、三菱商事株式会社と合弁会社Japan LNG Investment社(以下JLI社)を設立しました。当社はJLI社を通して、同プロジェクトの天然ガス液化事業会社キャメロンLNG社に16.6%の出資を予定しています(最終決定は2014年初め)。同プロジェクトの年間生産量は約1,200万トンで、2017年後半のLNG生産開始を目指しています。(2013年5月)



■ 日本・チリ友好のモアイ像を無償輸送

当社は東日本大震災の被災地復興支援の一環として、チリから日本に向けてモアイ像の無償輸送を行いました。日本・チリ友好のシンボルとして南三陸町には、1990年にモアイ像が寄贈されましたが、震災で倒壊してしまいました。震災後同地を訪れたチリのピネラ大統領により、今回の新たなモアイ像が寄贈されました。モアイ像の大きさは、高さ約3m、重さ約2トン。当社のコンテナ船で輸送しました。(2013年5月)





NYKのある街 ◆◆◆

Moscow モスクワ ロシア連邦



クレムリンを中心に広がるモスクワの街並み

大統領府があるクレムリンを中心に同心円状に広がる街で、12世紀に当時の為政者が砦を築いたのが、モスクワの起源とされています。ロシアは資源大国であるため、市内には国際的な資源開発系企業が進出しています。欧州の中にあって新興国として経済は安定的で、2012年の新車販売台数は欧州第2位を誇ります。2014年のソチ冬季五輪を控え、内需拡大を見込んだ企業の活動も活発です。

日本郵船はこの街に「NYK Line (Rus) LLC」などの拠点を置き、海上輸送はもとより、物流事業、完成車物流事業なども手掛けています。



NYK Line(Rus)LLCのオフィスが入居するビル

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。

【 オンデッキ 】 〈おんでっき〉

▶7ページ

船の甲板(デッキ)に貨物を積むこと。ばら積み船やコンテナ船などの貨物船は蓋(ハッチ)の付いた貨物倉(ホールド)内に貨物を積み込むが、甲板上にも貨物を積めるように設計されている。貨物倉に入らない大きな貨物も甲板上であれば積むことができる。本冊子に登場するモジュール船は貨物倉がなく、全ての貨物を甲板上に積む。

【 空気潤滑システム 】 〈くうきじゆんかつしすてむ〉

▶14ページ

船の底に空気を送り込み気泡で覆うことで、船体と海水の間の摩擦抵抗を減らし、船舶の燃費を削減する技術。冷戦時代には米国とソ連が開発競争を進めたが実現できなかった技術で、日本が共同プロジェクトにより近年、実用化を果たした。ちなみにベンギンの高速泳法は、羽毛の間に蓄えた泡のおかげで、これと同じ仕組みだ。

【 地球深部探査船“ちきゅう” 】 〈ちきゅうしんぶたんさんせん“ちきゅう”〉

▶10ページ

独立行政法人海洋研究開発機構が所有するドリルシップ。洋上で定点保持して地球深部の地層を採掘し、そのサンプルを採取・分析することで、巨大地震の発生メカニズム、将来の環境変動、新たな海底資源の解明などを目的とする。日本郵船が出資する日本マントル・クエスト(株)が運航管理、掘削作業、機器の保守管理、資機材の補給や乗組員のロジスティクスを実施する。

【 積み付けプラン 】 〈つみつけぷらん〉

▶6ページ

鋼材や製材などのコンテナに積載できない大型の個品貨物や、プラント部品、機械、鉄道車両などの重量物の海上輸送では、効率的かつ安全に船積みするため貨物をどう配置で積むか、何箇所を固定するかといった積み付け方の計画を事前に立てる。その計画は、専門知識を持った技術者が貨物の性質や船舶の性能などを考えながら作成する。

【 モジュール船 】 〈もじゅーるせん〉

▶7ページ

大型の海上貨物の中でも、特に巨大な貨物を輸送するために建造された特殊な重量物運搬船。モジュールというのは、プラントを構成する機器や配管類をあらかじめ工場を組み立てたもの。モジュール船はこれを分解しないでそのまま船積みし、プラント建設地に輸送することができる。プラント貨物の他に、港湾の荷役設備の輸送などでも活躍する。

【 ロール・オン・ロール・オフ 】 〈ろーる・おん・ろーる・おふ〉

▶7ページ

海上貨物の荷役方法は、港湾や船上に設置されたクレーンで吊るリフト・オン・リフト・オフ方式が一般的だが、自動車専用船やフェリーなどはランプウェイから貨物の自動車が船内に走り込んで船積みする。この荷役方式をロール・オン・ロール・オフ、略してROROという。車輪が付いていない貨物でも、台車に乗せればこの方式で船積みできる。

D ハイライト・フィヨルドクルーズを楽しむ
コース リスボン乗船→レイキャビク下船(27日間)

2014年4月26日(国)～5月22日(国)

成田(または羽田)→リスボン(ホテル泊) / シェルブール / サザンプトン / アントワープ / グディニア / サンクトペテルブルク(停泊) / タリン / ストックホルム(停泊) / ベルゲン / (ガイランゲルフィヨルド通航) / レイキャビク(停泊) → 成田(または羽田)

旅行代金: 1,896,000円(Kステート)～4,171,000円(Aスイート)

★全ヨーロッパ区間乗船コース ★ストックホルムでノーベルディナーにご招待

★ノルウェーではフィヨルドクルーズも

E 西欧から北欧を巡る
コース リスボン乗船→ストックホルム下船(19日間)

2014年4月26日(国)～5月14日(国)

成田(または羽田)→リスボン(ホテル泊) / シェルブール / サザンプトン / アントワープ / グディニア / サンクトペテルブルク(停泊) / タリン / ストックホルム(停泊) → 成田(または羽田)

旅行代金: 1,373,000円(Kステート)～2,889,000円(Aスイート)

★リスボン～ストックホルム間の8寄港地へ ★ストックホルムでノーベルディナーにご招待

F バルト海クルーズを堪能
コース リスボン乗船→サンクトペテルブルク下船(17日間)

2014年4月26日(国)～5月12日(国)

成田(または羽田)→リスボン(ホテル泊) / シェルブール / サザンプトン / アントワープ / グディニア / サンクトペテルブルク(停泊・ホテル泊) → 成田(または羽田)

旅行代金: 1,284,000円(Kステート)～2,516,000円(Aスイート)

★リスボン～サンクトペテルブルク間の6寄港地へ ★サンクトペテルブルクでは下船後、1泊観光

K フィヨルドやアイスランドの大自然を満喫
コース サザンプトン乗船→レイキャビク下船(23日間)

2014年4月30日(国)～5月22日(国)

成田(または羽田)→ロンドン(ホテル泊) / サザンプトン / アントワープ / グディニア / サンクトペテルブルク(停泊) / タリン / ストックホルム(停泊) / ベルゲン / (ガイランゲルフィヨルド通航) / レイキャビク(停泊) → 成田(または羽田)

旅行代金: 1,657,000円(Kステート)～3,553,000円(Aスイート)

★ロンドンへ直行便 ★英国の2つの世界遺産へ ★ストックホルムでノーベルディナーにご招待

★ノルウェーではフィヨルドクルーズも

L コンパクトな日程でヨーロッパを航く
コース サザンプトン乗船→ストックホルム下船(15日間)

2014年4月30日(国)～5月14日(国)

成田(または羽田)→ロンドン(ホテル泊) / サザンプトン / アントワープ / グディニア / サンクトペテルブルク(停泊) / タリン / ストックホルム(停泊) → 成田(または羽田)

旅行代金: 1,243,000円(Kステート)～2,380,000円(Aスイート)

★ロンドンへ直行便 ★英国の2つの世界遺産へ ★ストックホルムでノーベルディナーにご招待

M お忙しい方におすすめの短い日程
コース サザンプトン乗船→サンクトペテルブルク下船(13日間)

2014年4月30日(国)～5月12日(国)

成田(または羽田)→ロンドン(ホテル泊) / サザンプトン / アントワープ / グディニア / サンクトペテルブルク(停泊・ホテル泊) → 成田(または羽田)

旅行代金: 1,119,000円(Kステート)～1,972,000円(Aスイート)

★ロンドンへ直行便 ★英国の2つの世界遺産へ ★サンクトペテルブルクでは下船後、1泊観光

※旅行代金には航空会社の燃油サーチャージ、海外空港諸税、日本国内の空港施設使用料、旅客保安サービス料を含みます。

※上記コース以外にも区間乗船パッケージツアーをご用意しています。

※上記コースでは株主優待割引をご利用いただけます。

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II 2014年世界一周 フライ&クルーズで区間乗船



ストックホルムの飛鳥II (撮影・中村庸夫)

通算19回目となる2014年の飛鳥II世界一周クルーズは、五つの大陸を112日間かけてめぐる、飛鳥クルーズ史上最大規模のコースです。今回は飛行機利用で一部区間のみ乗船できる「区間乗船パッケージツアー」をご用意いたしました。ゴードンウィークを含む13日間のコースからご用意していますので、長期休暇が取りにくい現役世代の方にもおすすめです。

飛行機を利用して、人気の地中海や北欧へ。ストックホルムでは市庁舎でのノーベルディナーにご招待いたします。下船後、ホテルに宿泊して観光できるコースもあります。

この機会にぜひ、飛鳥IIで海外クルーズをお楽しみください。



NYKと モアイのはなし

モアイ像は、南三陸町（宮城県）とチリの友好と復興のシンボル——。東日本大震災の津波被害で倒壊したモアイ像に代わり、今年新たなモアイ像がチリから寄贈されました。NYKは被災地復興支援の一環として、モアイ像の無償輸送に協力しました。



日本郵船