

個人株主の皆さまにお届けする情報誌

NYK

plus

NYK プラス
vol.15 2014 Spring

【特集】新中期経営計画

More Than Shipping 2018

差別化戦略が次のステージへ
山本企画グループ長にインタビュー



テントは1張り30kgにも及ぶ



配布されたテント（設営時）



上・左／古着の支援にも多くの被災者が訪れた
（©UNIQLO）

Partner Interview

公益社団法人
Civic Force

プログラムコーディネーター
中川 ふうみ さん



フィリピンを襲った台風30号は史上最大規模といわれています。暴風に加え高潮による水害がひどく、沿岸部の町では特に大きな被害が出ました。Civic Forceは、かねて用意していた1張りで10名まで収容可能な避難用の大型テント960張りを、日本郵船の協力の下、コンテナ船を利用して被災地に輸送しました。これらテントは、高潮によって家をなくした被災者が多い、フィリピン東部のレイテ島とサマル島の町に配布しました。被災者にとって雨露をしのげるテントは、復興への活力を担うものとなっています。

○ Civic Forceとは…

国内の大規模災害時に迅速で効果的な支援を行うためのNPO / NGO・企業・政府・行政の連携組織。災害時支援に必要な情報、人、資金、モノが組織内で共有・活用されることで円滑で効果的な支援を可能としています。特定非営利活動法人ジャパン・プラットフォーム(JPF)に加盟する公益社団法人。

（写真協力：Civic Force）



配布された避難用テントは住宅を失った被災者の大きな支えとなっている

Corporate Citizenship 日本郵船の社会貢献活動

避難用テントや飲料水 救援物資を海上輸送

フィリピン台風緊急支援

日本郵船グループは2013年11月に台風被害を受けたフィリピンの被災地支援に取り組んでいます。支援金の寄付とともに、特定非営利活動法人ジャパン・プラットフォーム、一般社団法人日本船主協会と連携して、救援物資の海上輸送に協力しました。

台風30号に襲われたフィリピンは、中部レイテ島などで甚大な被害が出ました。依然として避難生活を余儀なくされる人が多く、復興には10年かかるとの見通しもあります。

当社はこれまでに緊急避難用テント960張り、飲料水（2ℓペットボトル）7万8000本、古着165トンの海上輸送協力を行いました（2014年3月10日現在）。

当社はフィリピンで現地企業とともに商船大学を運営し、フィリピン人船員の育成を行うなど、同国とは強い結びつきがあります。日本郵船グループでは、今後とも災害発生時の緊急輸送支援に積極的に取り組んでいきます。

More Than Shipping 2018

～ Stage 2 きらり技術力～

経営企画本部 企画グループ

山本昌平 グループ長にインタビュー

More Than Shipping 2013

運賃安定型
事業の積上げ

技術関連案件の
実現・進化

Volatilityの高い事業に
おけるライトアセット化

海運業+αの取り組みを
活かした差別化

More Than Shipping 2018 ～

(基本戦略はMore Than Shipping 2013を踏襲)

Volatilityの
高い事業における
ライトアセット化

財務規律の明確化
事業ポートフォリオ
の入れ替え

LNG・
海洋事業への
重点投資

運賃安定型
事業の積上げ

海運業+αの
取り組みを
活かした差別化

「技術力」によるサポート

技術関連案件の実現・進化

科学的分析力の強化・活用

差別化戦略が次のステージへ

新中期経営計画、
安定型事業に重点投資



日本郵船は2014年度以降5カ年の中期経営計画「More Than Shipping 2018～Stage 2 きらり技術力～」を3月27日に発表しました。その策定を担当した当社経営企画本部 企画グループの山本昌平グループ長に新中計のポイントを聞きました。

差別化戦略を踏襲

——新中期経営計画のタイトルを前の計画と同じ「More Than Shipping」としました。

基本的な事業戦略については前中計を踏襲しました。その底流にあるのは伝統的な海運業だけでは差別化できないという強い認識です。海運がコモディティ化(ある製品カテゴリーで、品質、機能、ブランド力などの差別化特性が失われること)しているといわれて久しいですが、そのことは数値にも出ています。過

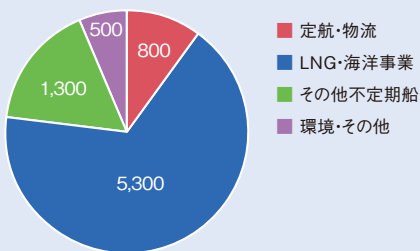
去10年間のBDI(ボルチック乾貨物運賃指数)の動きと当社の営業利益の動きを比べると非常に高い相関関係があります。

一方でこの間のBDIの標準偏差を平均で割った値は約60%と非常に変動性の大きい動きを見せました。それほど振れ幅が大きいマーケットと会社の業績が連動してしまおうというのは非常に問題です。そのような状況の中で、前中計では従来(の)海運業プラス・アルファを掲げ、これまでの海上輸送だけでなく、陸上輸送なども含めた物流業でバリエーションを広げたり、高度な技術が求められるLNG船や海洋事業を強化するなど、一般の海運会社には真似できないところを伸ばしていく戦略を打ち出し

今後5年間の経営方針

1 アセット戦略	<ul style="list-style-type: none"> ■事業ポートフォリオの見直し・修正 <ul style="list-style-type: none"> ▷ LNG・海洋事業への重点投資 ▷ コンテナ船・ドライバルカーのライトアセット化 ■資産効率化
2 事業の差別化戦略	<ul style="list-style-type: none"> ■技術力による差別化 (LNG・海洋事業、他) ■3M (ムダ・ムラ・ムリ) 削減活動を通じた現場レベルでの効率化
3 負債・資本戦略	<ul style="list-style-type: none"> ■総資産の増加抑制 ■負債と資本のバランスを常に考慮 (DER 1.0倍を目安/国際的格付けにおいて BBB格以上)
4 配当方針	<ul style="list-style-type: none"> ■安定配当 (投資と配当のバランスを考慮、配当性向 25%以上)
5 コンプライアンス徹底	<ul style="list-style-type: none"> ■法令順守 (独禁法等) ■Globalな遵守体制の整備

2014-2018年度 投資総額：7,900億円



——コンテナ船とドライバルクは規模を縮小せずにライトアセット化するということですか。
運航船をすべて自社保有船や

ました。高い技術力が必要な事業には参入障壁があり、それが超過利潤発生の源泉になります。われわれはその差別化戦略は正しかったと考えていますので、基本的にこれを踏襲します。

少し違うのは、海運マーケットは変動性が大きい状態が続くという認識がより強まったことです。例えば世界の新造船の発注動向を見ると、海運不況下で発注量が減少し供給圧力は今後弱まっていくと予想しましたが、金融緩和によるマネーが船舶建造資金として流入しているためか、昨年1年間だけで発注残が急激に積み上がってしまいました。マーケットそのもののリスクが上がっている中で財務規律をより考える必要があります。

投資にメリハリ

——新中計ではLNG船、海洋事業への重点投資を打ち出しました。前中計以上に投資にメリハリを付けたという印象です。

当社はこれまで事業の多角化がリスクヘッジになるという考え方でやってきましたが、資本効率が悪いと取られてしまった面もあると思います。今回の中計では、総資産を膨らますことなく中身を入れ替えていくということを強調しました。

LNG船・海洋事業に重点投資するのは、成長分野であり、かつ収益が安定しているからです。当社の事業全体を見渡すと、ドライバルクの一部のように変

動性が大きいがもうかるときはもうかるといふハイリスクハイリターン、ポートフォリオがいくつつかある一方で、ローリスクローリターンのものがあります。リスクとリターンのバランスを是正するという方向で考えると、今はLNG船・海洋事業を伸ばすということになります。

物流事業は、歴史的に見ると海運業ほど振れ幅は大きくありません。そういった事業を全体のポートフォリオの中で増やしていきます。

ただし、コンテナ船やドライバルク事業などを縮小するというものではありません。中期的にみればそういった分野のリスクの方が大きいとと思っているので、少し比率を下げたいということです。

長期用船にすると、コスト・負債サイドが固定されます。これに対して収益サイドには市場の変化で必ず波があります。コストが収益に追いついて変動しなければ

業績目標

(億円)	2014年度 計画	2016年度 計画	2018年度 計画
売上高	23,000	25,000	25,000
営業損益	700	1,000	1,200
経常損益	700	1,200	1,600
当期純損益	350	800	1,200
営業キャッシュフロー	1,200	1,700	2,200
投資キャッシュフロー	▲1,600	▲1,600	▲1,300
有利子負債	13,000	12,000	10,000
自己資本	7,500	8,600	10,000
総資産	26,000	26,000	26,500
DER	1.7倍	1.4倍	1.0倍
自己資本比率	29%	33%	38%
ROE	5%	9%	12%
配当性向		25%	
為替レート (\$1)	¥100	¥100	¥100
燃料油価格 (1トン)	\$640	\$640	\$640

※2014年3月27日発表時点の数値です



阿部企画チーム長

小田企画グループ長代理

山本企画グループ長

垂石企画チーム課長代理

新中期経営計画、ここに注目してほしい

- ▶ **山本昌平 企画グループ長**
財務規律を持ちながらあまり全体の規模を膨らませず、中身を変えることで企業価値の最大化を目指していくところだ
- ▶ **小田良一 企画グループ長代理**
More Than Shippingのステージ2と謳っているように、前中計の3年間と新中計の5年間を通して戦略方向性がぶれずに一貫しているというのが一つのポイントです
- ▶ **阿部健一郎 企画グループ企画チーム長**
今回各部署をヒアリングし、実海域での航海情報などわれわれがさまざまな情報と技術を持っていることを改めて認識しました。それを活用していくということもアピールしたい点です
- ▶ **垂石和正 企画グループ企画チーム課長代理**
資料全般の作成を担当しましたが、専門性と分かりやすさの両立を意識して作成に当たりました。もしできたものが分かりやすいと思っただけなら嬉しいですよ

——ビッグデータの活用も掲げました。コンテナ船事業のEAGLEプロジェクトが一つの例で、アパレルや食品など顧客業界のトレンドが変化していく中で、数カ月先のトレンドを予測してコンテナを最適に配置するという考え方です。また、船舶の性能は実海域の気象海象条件によって変わりますが、その膨大なデータを船陸間でやり取りして分析すればより高度な運航が可能になります。さらに、海運マーケットの分析力や対応力の強化にもそのデータを生かさないかと考えています。他にもわれわれは多くのデータを持っていきますので、それを生かしてできることはまだまだたくさんあると思います。

ば、市況が上がったときには超過利潤が出ますが、逆に下落すると損失が生じてしまいます。そこで短期用船などをうまく使えば資本コストの変動費化が達成でき、超過利潤は望めない代わりに下振れリスクを減らすことができます。

——新中計では18年度の経常利益目標を1600億円としましたが、リーマン・ショック前の07年度に達成した過去最高益(1984億円)にはまだ届きません。

リーマン・ショック前のピーク時の大きな利益は、非運賃安定型事業の大幅な上振れによるものです。これからはあえてそのような上振れを期待せず、その代わりリーマン・ショック後のような大きな赤字は出さないようにしたいと考

技術力を生かす

——副題を、きりり技術力としたように、前中計と比べて今回は技術を強調しています。

ここで言っているのは広義の技術力です。運賃安定型事業を積み上げていきます。非安定型事業の市況耐性を強化し、リーマン・ショック前とは収益構造を変えていきます。

LNG船や海洋事業への投資が本格的に収益に貢献してくるのは19年度以降のため、中計期間中に安定利益はそれほど大きくは伸びませんが、19年度以降に利益をさらに積み上げられると期待しています。

で、資産を持つばかりではなくもつと頭を使って何かできないかということですから。技術力を生かした取り組みには、改善活動を通じてコスト削減につながるものもあります。当社の工藤泰三社長が3M(ムダ・ムラ・ムリ)削減活動を打ち上げたのがそもその発端で、各部門の自主的な取り組みを推奨した結果、色々なアイデアが出てくるようになりました。

その代表例がコンテナ船事業のIBISやEAGLEのプロジェクトです。その他にも管理部門の業務プロセスの合理化などに取り組んでいます。一方で、技術力を生かしてわれわれが力を入れている LNG 船や海洋事業などに展開していきます。海洋事業は新規分野になり



LNG 船 "Grand Elena"



船底も入念にチェックする



NYK LNG シップマネージメント株のオフィス

日本郵船のLNG船舶管理会社NYK LNG シップマネージメント(株)で、貨物の液化天然ガス(LNG)の積み降ろしや船体の修繕工事の現場監督を務めるのが船舶管理監督(SI)の大橋宏明さん。

「船舶という資産を適切に使用できるよう、安全運航、船質の維持、経済合理性という3点で最適解を導き出し、船主にサービスを提供するのが船舶管理。SIはその主役です。本船の状況把握が肝要で、SIは本船とのコミュニケーションに業務時間のほとんどを費やしているといっても過言ではありません」。機関長としての乗船勤務を経てSIとして経験を積んだ大橋さんは、今はSIを束ねる立場として業務に当たっています。

LNG船は2年半に1度、シンガポールやカタールで修繕を行います。修繕工事がSIの一番の腕の見せ所。

「しかし工事が始まってから悪い部分が見つかることがあります。人間の手術と似ていますね。想定外の不具合にどう対処するかSIが判断します。その結果、本船の安定サービスに寄与できた時は最も達成感がありますね」

LNG船は新造船が200億円もする高価な船で、「船舶管理にも多額の費用がかかります。そのコストに責任を持つSIには、自らの判断の妥当性と経済合理性を説明できる素養が大事です」。

日本郵船グループでは、このような能力と経験を備えたSIが活躍しています。

現場で汗かく船舶管理の主役



大橋宏明さん

NYK LNG シップマネージメント株式会社
デビュティゼネラルマネジャー
第一フリート フリートマネジャー
船舶管理監督 (SI)

日本初、燃料にLNGを使った船舶

重油を使う船舶燃料の常識を覆し、日本郵船は日本で初めて液化天然ガス（LNG）を使うタグボートを建造します。環境にやさしい燃料に切り替え、船舶の環境負荷低減を推進します。

新造タグボートで採用、環境にやさしく

環境に配慮した船舶への関心が近年高まっています。日本郵船グループは日本の海運会社として初めて、LNGを燃料としたタグボートの建造を決定しました。これは重油とLNGの2種類の燃料（三元燃料）を使用できる「デュアル・フュエル・エンジン」を搭載したLNG燃料タグボートで、当社グループのタグボート建造ヤード、京浜ドック(株)に発注しています。

このタグボートの竣工予定は2015年中で、当社グループの(株)ウイングマリタイムサービスが運航し、東京湾内のタグ業務に使用されます。LNGを燃料として使用した場合には、排ガス中の硫黄酸化物（SOx）がゼロになることに加え、従来の重油使用時と比べてCO₂排出量を約30%、窒素酸化物（NOx）を約80%削減でき、船舶に起因する環境負荷を大幅に低減できます。

LNG燃料船は、排ガス規制が厳しい欧州を中心にすでに活用されており、特に排ガス低減ニーズが高い港湾や近距離航路で、中小型船を中心に多数が就航しています。

一方で、日本でのLNG利用は限定的です。日本ではLNG運搬船が輸送中に気化したLNGを燃やし、その熱で蒸気を発生させ蒸気タービンを動かす動力源としていることを除いては、LNGを燃料とする船

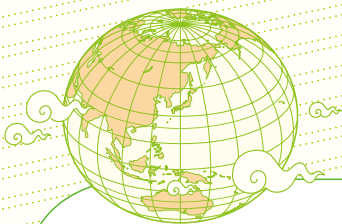
船が建造されたことはありません。LNGを燃料にした船舶が建造されるのは、LNG船を除き、外航船・内航船を通じて

て今回が初めてとなります。

タグボートの燃料であるLNGの供給は東京ガス(株)の協力を得て東京湾内で行う予定です。同社の支援を元に船舶への安全なLNG供給体制を整えます。他の船種にもLNG燃料船を今後展開していくかは現時点では未定ですが、そうした新たな展開にも備え、今回の建造・運航を通じて積極的に知見を蓄えていく考えです。

当社グループは2011年に燃料グループ内に専任チームを設置し、重油に代わる次

世代燃料の研究に取り組んできました。この中で、従来の燃料に比べて排ガス中の大気汚染物質を大幅に低減できるLNGを燃料とした船舶の実用化を検討。今回、日本海事協会の支援や、鉄道建設・運輸施設整備支援機構の調査成果を踏まえて日本初の建造に着手することになりました。今回の事業は経済産業省、国土交通省の今年度「省エネ型ロジスティクス等推進事業」の補助対象事業としても支援を受けています。



LNGを燃料に採用したタグボート。外観イメージ図（上）と主機イメージ図

● 2013年10月～2014年3月 ●

■ LNG輸送の長期輸送契約を締結

当社は、東京ガス株式会社の100%出資会社である東京エルエヌジータンカー株式会社と、新造LNG船1隻の共同保有および20年間の長期定期用船契約の基本協定を締結しました。同時にジャパン マリンユナイテッド株式会社 (JMU) と16万5,000 m³型新造LNG船1隻の造船契約締結を行いました。同船は株式会社IHIとJMUが開発した自立角形タンク方式 (SPB方式) を採用しています。2017年の竣工後、主に米国コーポイントプロジェクトからのLNG輸送に投入される予定です。(2014年2月)

SPB方式:内部に構造部材が配置されたタンクで、スロッシング (容器内の液体が振動すること) が発生しないことやタンク形状の自由度が高いなどの特徴がある



■ 海運業で初、東証「なでしこ銘柄」に選定

当社は、東京証券取引所 (東証) と経済産業省が共同で選定する2013年度「なでしこ銘柄」に海運業で初めて選定されました。「なでしこ銘柄」は、東証一部上場企業の中から「女性活躍推進」に優れているなど厳格な基準で選ばれる銘柄。当社は2001年に「総合職・一般職」といった職種区分を廃止して人事制度を一本化するなど、男女の区別なく活躍できる制度や環境づくりを進めています。東証では昨年度から「なでしこ銘柄」の選定が行われ、今回は26社が選ばれました。当社では今後も、社員のワーク・ライフ・バランス推進に向けた活動に積極的に取り組んでいきます。(2014年3月)

■ 世界初のLNG燃料自動車船を建造へ

当社は、LNG燃料で航行可能な世界初の自動車専用船の建造を進めています。この船はLNGと重油を燃料として使用可能な二元燃料エンジンを採用しており、二酸化炭素 (CO₂) や窒素酸化物 (NO_x) の排出が重油と比べて大幅に減少するとともに、粒子状物質 (PM) と硫黄酸化物 (SO_x) の排出量をほぼゼロとすることができます。当社関連会社United European Car Carriers社 (UECC、本社:ノルウェー・オスロ) が、川崎重工業株式会社と2隻の造船契約を締結しました。(2014年3月)



LNG燃料自動車船の完成予想図

■ 塩輸送用特殊ばら積み船、15年の定期用船契約

当社グループのNYKバルク・プロジェクト貨物輸送株式会社は、塩輸送用の6万3,000重量トン型新造特殊ばら積み船で15年間の定期用船契約を、三菱商事株式会社とメキシコ政府の共同出資会社であるBaja Bulk Carriers, S.A. (本社:米国カリフォルニア州) と締結しました。就航予定は2014年8月頃となっています。同船は最新式のエコシップデザインになっています。(2014年3月)

■ 「日経地球環境技術賞」で最優秀賞受賞

当社は、船舶省エネ技術「空気潤滑システム」の開発と運用が高く評価され、株式会社日本経済新聞社が選ぶ「2013年日経地球環境技術賞」で最優秀賞を受賞しました。一連の技術は、株式会社大島造船所、当社グループの株式会社MTIと共同開発したものです。今回受賞した「空気潤滑システム」は、空気を船底に送り込み、泡を発生させることによって、船体と海水の摩擦抵抗を低減させ二酸化炭素 (CO₂) 削減効果を得るものです。当社グループは、2010年に三菱重工株式会社との共同開発で、ブロー (送風機) 式空気潤滑システムをモジュール船2隻に搭載。2012年には株式会社大島造船所との共同開発で、掃気式空気潤滑システムを石炭運搬船に搭載し、実運用を開始しています。(2013年10月)

■ 大型LPG船の定期用船契約を締結

当社は、アストモスエネルギー株式会社と、大型LPG船 (Very Large Gas Carrier=VLGC) の定期用船契約を締結しました。同船は三菱重工株式会社で2015年の竣工予定で、共栄タンカー株式会社から用船しアストモスエネルギーとの契約に投入します。この契約で本社向けVLGCは10隻目となります。アストモスエネルギーは今後成長分野として期待されるLPG事業を担っており、当社は引き続き、本社との関係を強化するとともに、当社LPG船隊の整備と輸送力強化を図っていきます。

(2013年12月)

■ KNOT子会社が最大12年のFSO用船契約

クヌッツェン・エヌワイケイ・オフショア・タンカーズ社 (Knutsen NYK Offshore Tankers AS、本社:ノルウェー・ハウゲスン、当社50%出資、以下KNOT社) の100%出資子会社であるKNOT FSO 1 AS社は、Total E&P Norge AS社 (本社:ノルウェー・スタバンゲル、以下Total社) とFSOの建造および用船契約を締結しました。FSOは、北海のMartin Linge油田に据え付けられ、オイルの貯蔵と積み出しに従事します。2016年末の竣工予定で、完成後はTotal社に最長12年のチャーターサービス (リースと運転・保守点検等のオペレーション) を提供します。

(2013年12月)

■ 当社LNG船で初、フィリピン人船長・機関長が誕生

当社運航のLNG船で初となるフィリピン人船長1人・機関長1人が誕生しました。当社のLNG船をはじめとするハイリスク船の船長や機関長職はこれまで、日本人や東欧人などが務めていましたが、当社独自のプログラム「NYKマリタイムカレッジ」を通じて船員の人材育成を行っていることが今回の成果につながりました。今後増加が予想されるLNG輸送需要の高まりに備え、質の高い船員の育成に努めることで、安定したエネルギー輸送に貢献していきます。(2014年1月)



NYKのある街 ◆◆◆

Manila
マニラ
フィリピン



フィリピンのビジネスの中心地とされるマカティ地区

好調な経済成長を続けるフィリピン。首都マニラは、マニラ市と周辺17行政地域を合わせ「メトロマニラ(マニラ首都圏)」と呼ばれています。この街は、16世紀にスペイン人が入植し都市を築いて以来、フィリピンの中心地として発展してきました。近年では、マニラ近郊にプリンタなどのエレクトロニクス関係の産業が集積しつつあり、さらなる経済発展も予想されています。

日本郵船はマニラ近郊に商船大学「NYK-TDG MARITIME ACADEMY」を現地企業トランスナショナル・ダイバーシファイド・グループと共同運営しており、質の高い船員育成を図っています。



商船大学「NYK-TDG MARITIME ACADEMY」

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。

【EAGLEプロジェクト】(いーぐるぶろじえくと) ▶7ページ

コンテナ1本当たりのラウンド(往復)の収支を改善する取り組み。ITシステムを通じてコンテナ運用を細かく管理し、不必要な空コンテナ輸送の削減や最も効率的なコンテナ運用プランを策定。これによりコンテナ運用の全体最適化を行い、コスト削減や採算性の向上を目指す。

【FSO】(えふえすおー) ▶13ページ

Floating Storage and Offloading system(浮体式海洋石油・ガス貯蔵積出設備)の略称。石油・ガスの生産を行う設備を持たず、洋上での貯蔵・積出を専門に行う設備。生産設備で生産された原油などを受け入れてタンク内に貯蔵し、船舶への積み出しを行う。タンカーを改造してFSOとする場合が多い。

【大型LPG船】(おおがたえるびーじーせん) ▶13ページ

プロパンやブタンを中心とするLPGを約8万m³積載できる大型のガス輸送船。VLGC(Very Large Gas Carrier)とも呼ばれる。油田やガス田の随伴ガスから抽出されるLPGは中東やシェール革命が起こる米国などで増産され、貿易量が増加する見通し。このため、世界に約160隻あるVLGCは昨年より新造発注が増えている。

【タグボート】(たぐぼーと) ▶11ページ

曳船(えいせん)。他の船舶を引っ張ったり、押ししたりする小型の船舶。船舶が港湾内で安全に離着岸できるように補助したり、自力で航行できない筏や海上構造物を移動する際にも使われる。大きな船を動かすために大馬力のエンジンを搭載している。

【二元燃料】(にげんねんりょう) ▶11ページ

2種類の燃料を使い分けられる特殊なエンジンを「二元燃料(Dual Fuel)」エンジンと呼ぶ。船舶のエンジンは通常、重油を燃料に使用するが、最近は天然ガスも焚ける二元燃料の船が少しずつ登場している。環境配慮が必要な特定の海域では、排出ガスの少ない天然ガスを燃料として使うことで、環境に優しい運航を行う。

【ボルチック乾貨物運賃指数(BDI)】

(ぼろちっくかんかもつうんちんしすう) ▶4ページ

ロンドンのボルチック海運取引所が毎日公表しているばら積み船の代表的な運賃・用船料指数。同取引所が選定した世界の海運ブローカーから運賃・用船料の実勢レートを収集し、一定の計算式を当てはめて算出する。中国の資源輸入急増でばら積み船の需給が逼迫した2003年以降に記録的な高水準で推移したが、リーマン・ショック後に暴落。最も変動が激しいマーケット指数の一つと言われている。

■名古屋発 秋のせとうちクルーズ

2014年10月18日(土) 名古屋発～20日(日) 水島着 旅行代金 103,000～514,000円

■鹿児島発 那覇・日南クルーズ

[Aコース] 2014年11月7日(金) 鹿児島発～11日(月) 神戸着
旅行代金 206,000～1,028,000円
[Bコース] 2014年11月7日(金) 鹿児島発～10日(日) 日南着
旅行代金 154,000～771,000円

■神戸発着 日本一周・韓国慶州クルーズ

[Aコース] 2014年11月11日(月) 神戸発～20日(日) 神戸着
旅行代金 440,000～2,197,000円
[Bコース] 2014年11月11日(月) 神戸発～14日(金) 函館着
旅行代金 155,000～771,000円

※この他に函館～神戸のコースもございます。詳しくはお問い合わせください。

■HULA ON ASUKA II

2014年11月21日(金) 横浜発～24日(日) 横浜着 旅行代金 155,000～771,000円

■南西諸島・台湾クルーズ

[Aコース] 2014年11月27日(木) 横浜発～12月10日(日) 横浜着
旅行代金 600,000～3,050,000円
[Cコース] 2014年11月28日(金) 名古屋発～12月9日(日) 名古屋着
旅行代金 510,000～2,580,000円

※この他に横浜～石垣、名古屋～石垣などのコースもございます。詳しくはお問い合わせください。

■大相撲クルーズ

2014年12月10日(日) 横浜発～12日(火) 横浜着 旅行代金 115,000～520,000円

■Xmas A-styleクルーズ

2014年12月12日(火) 横浜発～14日(木) 横浜着 旅行代金 110,000～514,000円

■スペシャルクリスマス ON ASUKA II

2014年12月21日(日) 横浜発～23日(火) 横浜着 旅行代金 105,000～514,000円

■ニューイヤー グラム・サイパンクルーズ

2014年12月26日(金) 横浜発～2015年1月4日(日) 横浜着
旅行代金 495,000～2,313,000円

■A-styleクルーズ～冬彩～

2015年1月10日(土) 横浜発～12日(日) 横浜着 旅行代金 105,000～514,000円

■2015年 南太平洋グランドクルーズ

[Aコース] 2015年1月30日(金) 横浜発～3月20日(日) 横浜着
早期申込割引代金:1,887,000～10,995,000円 通常代金:2,109,000～12,280,000円
[Bコース] 2015年1月31日(土) 神戸発～3月20日(日) 神戸着
早期申込割引代金:1,850,000～10,771,000円 通常代金:2,066,000～12,038,000円

Xmasワンナイトクルーズ

■名古屋ワンナイトクルーズ

2014年12月16日(日) 名古屋発～17日(月) 名古屋着
旅行代金 51,500～225,000円

■神戸・横浜ワンナイトクルーズ

2014年12月20日(木) 神戸発～21日(金) 横浜着
旅行代金 51,500～257,000円

■名古屋・神戸ワンナイトクルーズ

2014年12月17日(日) 名古屋発～18日(月) 神戸着
旅行代金 47,000～225,000円

■横浜ワンナイトクルーズA

2014年12月23日(日) 横浜発～24日(月) 横浜着
旅行代金 51,500～257,000円

■神戸ワンナイトクルーズ

2014年12月18日(日) 神戸発～19日(月) 神戸着
旅行代金 51,500～225,000円

■横浜ワンナイトクルーズB

2014年12月24日(日) 横浜発～25日(月) 横浜着
旅行代金 51,500～225,000円

- =AGE65が設定されています(※)
 - =フル得キャンペーンが設定されています
 - =アスカクラブ特別割引(20%)が設定されています(※)
 - =ハッピーファミリークルーズ お得な子供代金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 | 0570-666-154 FAX 045-640-5366
<http://www.asukacruise.co.jp/>

飛鳥IIで行く新コース 「AGE65」キャンペーンも



慶良間諸島を航行する飛鳥II(撮影:中村庸夫)

2014年秋から2015年冬、飛鳥IIのクルーズラインナップは個性豊かなコースがそろいました。

日本が寒い季節に暖かな沖縄・台湾をめぐる人気の「南西諸島・台湾クルーズ」では、初めて名古屋発着コースを設定。「神戸発着 日本一周・韓国慶州クルーズ」では、韓国・慶州への無料招待ツアーを実施します。

さらに初めての試みとして、「AGE65」キャンペーンを実施。1947年、49年生まれのお客さまを対象に、「神戸発着 日本一周・韓国慶州クルーズ」と「南西諸島・台湾クルーズ」の全区間乗船のお客さまは20%割引になります(Kステートを除く)。この機会にぜひ、飛鳥IIでクルーズデビューをご検討ください。



NYKと 飼料のはなし

日本は、牛や豚、鶏などの家畜飼料となる穀類の約9割を輸入に頼っています。その輸入量は1400万トン(2012年)。NYKが運航するばら積み船で運ばれています。NYKの“モノ運び”は、日本の畜産にも生かされているのです。

日本郵船グループは環境に配慮した取り組みの一環として、印刷物のペーパーレス化を進めています。皆様に年2回お届けしております「NYKplus」についても、当社ホームページ上での掲載のみにすることを検討しております。つきましては株主の皆様からご意見・ご要望をお聞かせいただきたく存じます。下記URLから受け付けております。ご協力をよろしくお願いいたします。

<http://www.nyk.com/ir/investors/plus/survey.htm>



日本郵船