

個人株主の皆さまにお届けする情報誌

# NYK

plus

NYKプラス  
vol.16 2014 Autumn



[特集] モノ運び最前線・海運+ $\alpha$ で運ぶ

“More Than Shipping”を体現  
成長市場「海洋」に重点投資



間伐材を林道まで引き出す



燃料として間伐材を薪に加工



上・右／被災地の課題をもとに、社会貢献の意味も考えたワークショップ



間伐材を運び出す作業に取り組む新入社員

## Partner Interview

一般社団法人  
おらが大槌夢広場

代表理事  
白沢 和行さん



ボランティアの受け入れは、普段メディアに露出しない地域を広く知っていただくためのチャンスと捉えています。ボランティアや支援者と被災地の住民が交流することは、被災者の心の癒やしとなり、住民の復興への意識向上にも寄与しています。日本郵船の新入社員の皆さんは感受性が豊かで、頭だけでなく心でも被災地を受けとめていただきました。

### ○おらが大槌夢広場とは…

震災後、町民により初めて立ち上げられた、町づくりのための団体。一般社団法人として2011年11月に設立された。週刊大槌新聞の発行や資料館などの運営を行うとともに、被災地視察や企業研修の受け入れを行っています。大槌町民が外部の人と触れ合い多様な考え方やアイデアを吸収することで、「人」として成長し、それがいずれ「町」の成長に貢献すると考えています。

(写真協力：一般社団法人 おらが大槌夢広場)

## Corporate Citizenship 日本郵船の社会貢献活動

# 被災地で新入社員研修 社会貢献を考える機会に

## ボランティアやワークショップ実施

日本郵船グループは、東日本大震災の被災地支援に取り組んでいます。当社はこれまで、社員や役員、OBのボランティアを被災地に派遣してきました。今年度はその延長として、2014年度4月入社の新入社員研修に、ボランティア研修を組み入れました。

被災地での活動を通して、新入社員が企業の社会貢献の意味を考えると、業務以外にも視野を広げることが目的としています。

研修には34人の新入社員が参加。岩手県上閉伊郡大槌町と釜石市で、2グループに分かれ、それぞれ4泊5日の研修に取り組みました。

研修では「現地語り部ガイドによる大槌町視察」「菜種刈りや農地整備、間伐作業などのボランティア活動」「被災地の課題をテーマにしたワークショップ」などを実施しました。

当社は引き続き、ボランティアを含めた被災地支援に取り組んでいきます。

# “More Than Shipping”を体現 成長市場「海洋」に重点投資

海運  
+α  
で  
運ぶ



FSO “Jorunn Knutsen”

日本郵船が重点投資分野の一つとしているのが海洋事業です。これは、中期経営計画のタイトル「More Than Shipping 2018～Stage2 きらり技術力～」の「More Than Shipping」を体現する取り組みになります。成長市場である海洋のフィールドでどのような事業を展開しているのか、また、船会社である私たちが海洋へと活動範囲を広げた背景をご紹介します。

## 油・ガス輸送に加え上流・下流へ

## 伝

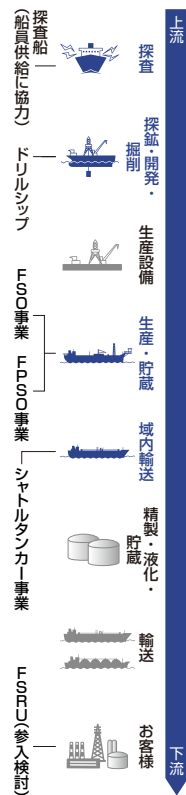
伝統的な海運業だけでは差別化できない——。このような強い思いから、郵船は2008年10月、海洋事業を進める組織として海洋事業グループを設置しました。

海洋事業と聞いてどのようなを想像するでしょうか。日本近海に眠るメタンハイドレートなどの資源の開発、あるいは海底油田の掘削でしょうか。広大な海と同様に海洋事業も広範囲にわたります。その中でわれわれが現在取り組んでいるのが、油とガスのサプライチェーンに関わる分野です。

エネルギーになる油やガスが私たちの手元に届くまでを見てみると、まず、油田・ガス田を探索・探査から始まり、掘削のステージに入ります。そして、油やガスを実際に生産し、一時的な貯蔵や精製などを経て、油・ガス会社などに輸送されます。われわれはこのエネルギーのバリエーション全体に取り組んでいこうとしています。それも、陸上ではなく、北海やブラジル沖、西アフリカ沖、メキシコ湾などが主戦場です。油やガスの海上輸送は従来か

ら主力事業ですが、これに加えて、輸送の前後にある上流と下流にも参画します。上流とは油やガスの生産など、下流は、例えば、海上輸送した液化天然ガス(LNG)を再びガスに戻す作業です。郵船で既に稼働しているプロジェクトは、海底油田などの掘削を行うドリルシップと、油・ガスを生産、貯蔵し、積み出しを行う浮体式の設備FPSO※1の保有・オペレーション事業。ドリルシップは地球深部探査船「ちきゅう」と、2012年にブラジル沖で操業を開始した「Elesco Takatsugu」の2隻があり

エネルギーのバリエーションと日本郵船グループが展開する海洋事業



ます。FPSOは昨年6月にブラジル沖で1隻が稼働を開始しており、2016年までに2隻が加わり3隻体制になります。

また、当社は50%出資するクヌッツェン・エヌワイケイ・オフショア・タンカーズ(Knutzen NYK Offshore Tankers AS=KNOT)で、2010年からシヤトルタンカー事業を展開しています。シヤトルタンカーとはFPSOなど浮体

式設備で生産された油を直接海上で受け取り、陸上の製油所や原油貯蔵基地へと輸送する船。船隊は新造船を含め30隻となっています。

われわれが海洋事業に取り組む理由の一つはこの分野が成長市場であることです。原油やLNGの価格の高止まりによって世界で海底油田・ガス田の開発が加速しています。例えば、FPSOは世界に新規発注が決まっているものを含め

て200隻以上ありますが、さらにこれとほぼ同数のFPSOなどの生産設備が必要になる可能性があります。また、シヤトルタンカーもFPSOの増加に付随して需要が高まっていくでしょう。長期で安定的な収益が期待できることも海洋事業に取り組む理由です。海運業は経済情勢などによる市況変動に収益が左右されやすいため、海運の中でさまざまな船種を扱うことで、ある事業が悪くても別の事業で補う体制を構築してきましたが、更に、従来の海運業とは異なる分野で新たな安定収益を創出しようとしているのです。

さらに、海洋事業はタンカーやLNG船などの海運事業でわれわれが長年培ってきた技術を生かすこともできます。



海底油田などの掘削を行うドリルシップ“Etesco Takatsugu J”



写真・上/  
洋上で生産された油を貯蔵基地へ輸送するシャトルタンカー  
“Carmen Knutsen”

写真・左/  
FSO(手前)とドッキングするシャトルタンカー“Hanne Knutsen”

## 次の展開へ 新たな技術

今後の展開としては、FPSOやシャトルタンカー事業の拡大を図っていくとともに、新たな分野を開拓します。数年以内に参入したいと考えているのがFSRU<sup>※2</sup>。海上輸送されたLNGを受け取り、再ガス化して陸上に届け、洋上のターミナルとして機能する設備です。新興国でもLNGの需要が高まっています。陸上設備と比べて低コストかつ短期間にLNGの受け入れ体制を整えられるFSRUの需要拡大が見込まれます。LNG船事業での経験や知見を生かせる分野として注目しています。同様に、海底ガス田から取り上げ

たガスの液化を洋上で行うFLNG<sup>※3</sup>への参入も目指します。海 洋は新しい事業分野だけに苦労もありです。海洋事業グループの伴野拓司グループ長代理はこう話します。「日本郵船の約130年の歴史の中で培われた知見や経験を生かしながら、収益を上げられ、かつ社会に貢献できる取り組みを模索しています。新しい分野なので手探りで進める部分が多いですが、紆余曲折を繰り返しながら前に進んでいます」。海洋事業を通じて新たな技術を習得することもできます。

## 身につける

ノルウエーのKNOTでは、北海で産出される油の貯蔵とシャトルタンカーへの積み出しを行うFSO<sup>※1</sup>を、シャトルタンカーを改造して建造し、その設計・資機材の調達・建造(EPC<sup>※5</sup>)と呼ばれる)までを一括して石油開発会社に提供します。KNOTでは郵船の社員が8人勤務しており、そのうちの3人がこのFSOのEPCプロジェクトチームに参加しているところでは、海洋事業の世界ではEPCから竣工後のオペレーションまでを一括して提供するのが一般的であり、造船所がやるような業務をわれわれが主体的に行うという

新たな取り組みになります。

FPSO事業ではブラジルのセントスに生産設備の管理やメンテナンスの支援を行う事務所があり、そこに社員を1人派遣しています。今後、FPSOが3隻体制になるので、派遣者を2人に増やす計画です。

このように海洋事業という新しいフィールドで得た経験と技術を持ち帰り、次の展開に生かしていきます。

中期経営計画のタイトル「きらり技術力」には、持っている技術を磨くという意味もあります。海洋事業を通じて、新たな技術を身につけることもできるのです。海洋事業のように高度な技術を求められる分野を伸ばすことは他社との差別化につながると考えています。



多目的在来船“Kurobe”



プラント用の貨物など巨大貨物運ぶ



NBPのオフィス

# 世界をつなぐ 新しい航路にチャレンジ

日本郵船グループで、石炭や穀物などのばら積み貨物と、プラント・モジュール、重量物、鋼材などの多岐にわたる貨物の輸送を担っているのがNYKバルク・プロジェクト貨物輸送株式会社。在来船・プロジェクト貨物輸送本部は、DWT8千トンから3万トンの多目的在来船を運航しています。

同本部で営業第一グループ長を務める小杉桂子さんは、欧州、アフリカ、米国、南太平洋の航路を運営しています。「欧州／西アフリカ間のシャトルサービスや米州航路、南太平洋のサービスは開設・改編したばかりで、世界中の輸送ニーズに添えるためにチャレンジを続けています」。小杉さんが担当する欧州航路やアフリカ航路は、海賊が多発する海域を通りまです。ソマリア沖の海賊被害が最も悪化した時期にスエズ運河海峡を取り止めたこ

ともありましたが、「本船に安全対策を施しスエズ経由のルートに戻したときは、ほっとしました。海賊の発生は一時より下火になりましたが、最近では西アフリカのエボラ出血熱の影響もあり、気が抜けません」。

1996年に郵船で女性初の海外駐在員としてシンガポールに赴任。その2年半後にはロンドンにも駐在しており、「これらの海外駐在の経験は現在の業務に生きています」。

女性が働き続けられる環境を整備し、「業務面で特別扱いしない」（小杉さん）郵船は、役員・管理職を含む多くの女性が活躍しており、性別に関係なく働き続けられる環境を整備しています。郵船は本年、経済産業省と東京証券取引所が選定する「なでしこ銘柄」に海運業で初めて選ばれました。



## 小杉桂子さん

NYKバルク・プロジェクト貨物輸送株式会社(NBP)  
在来船・プロジェクト貨物輸送本部  
営業第一グループ長

## 超省エネ自動車運搬船が竣工

自動車の環境性能が飛躍的に高まる中で、それを運ぶ自動車運搬船も環境に優しくなければなりません。日本郵船が開発を進めてきた超省エネ自動車運搬船が竣工しました。

## 輸送能力強化と最新技術導入で環境配慮

日本郵船グループは二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)排出量の削減を目指す「環境特命プロジェクト」を2008年に立ち上げ、この中で超省エネ自動車運搬船の開発を進めてきました。その第1船ポストパナマックス型「Aries Leader」(アリエス・リーダー)が今年、新来島どつく大西工場(愛媛県今治市)で竣工しました。2015年までにさらに同型船5隻を建造する計画です。



多数の環境配慮技術を導入した自動車運搬船「Aries Leader」

船舶の大きさは、太平洋と大西洋を結ぶパナマ運河の幅や港湾設備などによって制限されます。当社の自動車運搬船はこれまで6500台を積み込むことができる船が最大でした。今回の新型の自動車運搬船は2016年に開通する見通しの新パナマ運河の規格に合わせて船の幅を広げ、これによって自動車の積載能力を7000台に増やしています。1航海で運べる台数を増やす

です。

燃料の燃焼効率を高める「水エマルジョン燃料」への対応や、エンジンの燃焼効率を向上させる「電子制御エンジン」の採用と組み合わせること、CO<sub>2</sub>排出量の大幅な削減を見込んでいます。

これらに加えて、船体デザインには、環境に優しいイメージを付加しています。当社の自動車運搬船は船体に青色を基調としたグラデーショナルイン「オーロラカラー」をペイントしていますが、環境フラッグ

ことで、自動車1台当たりの燃料消費量とCO<sub>2</sub>排出量を減らすことができます。

さらに、この自動車運搬船には最新の環境技術を多数導入しています。

船底に空気を送り込み、泡を発生させて海水との摩擦を減らす「空気潤滑システム」やエンジンからの排気ガスのエネルギーを有効利用する「ハイブリッド過給機」の導入は、自動車運搬船で世界初の試み

シップに位置付けたこの「Aries Leader」には特別に「グリーンカラー」を配色しました。

また、こうした地球環境への対応だけでなく、安全面への配慮も怠っていません。貨物倉の床に自動車スリップしにくい樹脂を使用したほか、港に停泊中の視野を広げるための外側に突き出した操舵室(ブリッジ)、泡方式の新型消火装置など、輸送中の貨物の安全と作業効率を高める工夫を施しています。



● 2014年4～9月 ●

## ■ エコタグボート「翼」が マリン・エンジニアリング・オブ・ザ・イヤー受賞

当社グループの株式会社ウイングマリタイムサービス(本社:神奈川県横浜市)が所有する環境配慮型タグボート(エコタグボート)「翼」が、公益社団法人日本マリンエンジニアリング学会が選ぶ「マリン・エンジニアリング・オブ・ザ・イヤー2013」を受賞しました。船舶用ハイブリッド推進システムを搭載した同船の卓越した環境負荷低減と省エネルギー性能が高く評価されました。当社グループが受賞するのは3度目となります。



(2014年7月)

## ■ 熊本にコンテナ船積み付けプランニングセンター新設

当社は株式会社構造計画研究所(本社:東京都中野区)と、コンテナ船積み付けプランニングセンターを熊本構造計画研究所内に新設しました。アジア地域の当社運航コンテナ船の積み付けプラン作成業務および寄港地のコンテナターミナルとの連携業務の中心的な役割を担います。同センターは、当社のシンガポールの積み付けプラン作成業務を同研究所に完全移管することを目的として設立しています。



(2014年9月)

## ■ ブラジル沖油田向けシャトルタンカー2隻用船

当社が50%出資するクヌツェン・エヌワイケイ・オフショア・タンカーズ社(Knutzen NYK Offshore Tankers AS、本社:ノルウェー・ハウゲスン、以下KNOT)は、英国のガス事業会社であるブリティッシュ・ガス社(British Gas)の子会社であるブラジル・ SHIPPING・ワン・リミテッド社(Brazil Shipping 1 Limited)とシャトルタンカー2隻の定期用船契約を締結しました。用船期間は2016年第4四半期から最長で20年間となります。今回の契約締結によりKNOTグループ傘下のシャトルタンカー船隊は発注残を含め、合計30隻となりました。

(2014年9月)

## ■ キャメロン LNG 向けに定期用船契約

当社は、米ルイジアナ州のキャメロン LNG プロジェクト向けに、三井物産株式会社(本社:東京都千代田区)と新造の液化天然ガス(LNG)船1隻の長期定期用船契約を締結しました。投入するLNG船は、メンブレン型の174,000m<sup>3</sup>新造船で、2018年の竣工予定。用船期間は最長25年となっています。新造船は当社100%子会社が保有し、当社グループ会社の船舶管理の下、本プロジェクトのLNG輸送に従事する予定です。

(2014年9月)

## ■ 新船型コンテナ船8隻を定期用船

当社は、ジャパン マリンユナイテッド株式会社(本社:東京都港区)呉事業所で建造予定の14,000TEU型コンテナ船8隻の定期用船契約を締結しました。2016年2月から2018年1月までに順次就航予定で、船体形状や機関部など随所に工夫を凝らした新船型となります。同クラスの既存船と比べて、積載数が増えることに加え、業界最高水準の燃費効率を発揮することが期待されます。就航後は、現在OOCL社(Orient Overseas Container Line、本社:香港)から用船している13,000TEU型コンテナ船4隻と既存船の代替船として、アジア・欧州航路に投入する予定です。

(2014年4月)

## ■ メキシコの完成車物流会社に出資

当社は、メキシコの完成車物流会社であるCSI(Consorcio de Servicios Internacionales S.A. de C.V.、本社:メキシコ・モンテレー)グループに30%出資しました。メキシコは自動車産業の集積地として完成車輸出が年々増大しており、自動車メーカーによる工場の新設や増設が計画されています。また、国内販売のマーケットも好調で、今後も大きな成長が見込まれています。当社は、同国の旺盛な輸送需要に対応するため、完成車内陸物流に強みを持つCSIグループと共同で、内陸物流から海上輸送までの総合的な輸送サービスをお客さまに提供していきます。

(2014年6月)

## ■ 世界初の LNG 燃料供給船建造へ

当社は、液化天然ガス(LNG)を燃料とする船舶への燃料供給を目的とした世界初のLNG燃料供給船の造船契約を韓進重工業(Hanjin Heavy Industries & Construction Co., Ltd.、本社:韓国)と締結しました。同船は2016年竣工予定。LNG燃料の供給について当社は、GDFスエズ社、三菱商事株式会社との3社共同事業を進めており、LNG燃料供給船の建造と欧州域内でのLNG燃料販売事業へ参画することに合意しています。

(2014年7月)



## ■ 豪華客船で史上初の北極圏クルーズ

当社グループのクリスタル・クルーズ社(Crystal Cruises, Inc.、本社:米国・ロサンゼルス)は、ラグジュアリー船で世界初となる北西航路を横断する北極圏クルーズを発表しました。北西航路は100年前、探検家ロアール・アムンセンが初めて航海を成功させた航路。本船は米アンカレッジを出航し巨大な氷河やそびえ立つフィヨルドなど手つかずの大自然の中を約1,670キロにわたり航行、32日間かけてニューヨークに入港します。

(2014年7月)





AUSTRALIA

シドニー

## NYKのある街 ◆◆◆

Sydney  
シドニー  
オーストラリア



南半球経済の中心地シドニー

ほぼ半数以上の住民が海外出身者といわれるシドニーは、国際色豊かで活気のあるオーストラリア最大の都市。1788年に英国からの移民船が到着したのが、この街のはじまりといわれています。シドニー中心部はCBDエリアといわれ、ビジネスの中心地として知られています。オーストラリアの主要な企業や数多くのグローバル企業がこの街に拠点を置いています。

日本郵船はこの街に「NYK Line (Australia) PTY., LTD」を置いて、海上輸送や海洋事業などオーストラリア全域の事業を手掛けています。



NYK Line (Australia) PTY., LTD 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。

### 【FPSO】〈えふびーえすおー〉 ▶5ページ

浮体式海洋石油・ガス生産貯蔵積出設備。浮体式 (Floating)、生産 (Production)、貯蔵 (Storage)、積出 (Offloading) の頭文字を取ってこう呼ばれる。洋上で石油やガスを生産し、これを船上のタンクに貯蔵、タンカーに積み出しを行う。ちなみに生産設備を持たないものをFSO (Floating Storage and Offloading system) と呼ぶ。

### 【多目的在来船】〈たもくてきざいらいせん〉 ▶10ページ

液体ばら積み貨物を除くほとんどの海上貨物を運ぶことができる、最も汎用性が高い貨物船。コンテナ船やRORO (自走式荷役) 船などの革新荷役船に対して在来船と呼ばれる。外航貨物船としては比較的小ぶり、船上クレーンを装備しているため、港湾の整備が進んでいない発展途上国向けの輸送などで強みを持つ。

### 【新パナマ運河】〈しんぱなまうんが〉 ▶11ページ

パナマ運河の通航量増加と船舶の大型化に対応するため、現行水路の隣に建設中の新水路。現行水路を通航できる船の幅は最大32.2メートルだが、新水路は幅49メートルまで通航可能。より大型のコンテナ船やばら積み船などが通航できるようになり、米国産シェールガスの日本向け輸送ルートとしても期待されている。

### 【ハイブリッド過給機】〈はいぶりっどかきゅうき〉 ▶11ページ

エンジンの過給機 (ターボチャージャー) は、排気ガスの力でエンジンに空気を送り込み燃費効率を高める装置。これに発電機を組み込み、発電できる機能を持たせたのがハイブリッド過給機。過給機自体の効率を向上させ、その余力で発電する。排ガスエネルギーから船内で使用する電力を生み出し省エネにつなげる。

### 【水エマルジョン燃料】〈みずえまるとんねんりょう〉 ▶12ページ

窒素酸化物 (NOx) は酸性雨の原因となる大気汚染物質で、海運業界は船舶からのNOx排出削減に取り組んでいる。NOxは燃焼温度が高いほど多く発生するという特性がある。船舶燃料 (重油) に微細な水を混ぜた水エマルジョン燃料を使用することで、燃焼温度を低下させ、排気ガス中のNOxを減らすことができる。

### 【LNG燃料供給船】〈えるえぬじーねんりょうきょうきゅうせん〉 ▶13ページ

LNG (液化天然ガス) を燃料とする船舶の普及に向けての大きな課題が、LNG燃料の供給体制。現在は陸上からの燃料供給が主流だが、タンクローリー1台のLNG積載量は最大で25トンしかなく、陸上タンクからパイプラインで供給する方法も供給場所などの制約がある。このため、今後就航する見通しの大型のLNG燃料船には、大量のLNGを積載できる燃料供給船が不可欠と考えられている。

**M** エーゲ海からパリまで  
コース ビレウス乗船→ルーアン下船(24日間)

2015年5月6日(木)～5月29日(金)

成田(または羽田)→アテネ(ホテル泊) 船内 ビレウス/ドブロヴニク/スプリット/ベニス/メッシーナ/リボルノ/バルセロナ/リスボン/ビーゴ/オンフルール/ルーアン 船内 ヴェルサイユ 船内 パリ(ホテル泊)→成田(または羽田)

旅行代金:1,792,000円(Kステート)～2,840,000円(Cスイート)

**N** 地中海ハイライト乗船コース  
コース ビレウス乗船→バルセロナ下船(15日間)

2015年5月6日(木)～5月20日(金)

成田(または羽田)→アテネ(ホテル泊) 船内 ビレウス/ドブロヴニク/スプリット/ベニス/メッシーナ/リボルノ/バルセロナ(ホテル泊)→成田(または羽田)

旅行代金:1,314,000円(Kステート)～1,890,000円(Cスイート)

**P** ベニスからパリへ  
コース ベニス乗船→ルーアン下船(20日間)

2015年5月10日(日)～5月29日(金)

成田(または羽田)→ベニス(ホテル泊) 船内 メッシーナ/リボルノ/バルセロナ/リスボン/ビーゴ/オンフルール/ルーアン 船内 ヴェルサイユ 船内 パリ(ホテル泊)→成田(または羽田)

旅行代金:1,645,000円(Kステート)～2,483,000円(Cスイート)

**Q** コンパクトな日程の西地中海ハイライト  
コース ベニス乗船→バルセロナ下船(11日間)

2015年5月10日(日)～5月20日(金)

成田(または羽田)→ベニス(ホテル泊) 船内 メッシーナ/リボルノ/バルセロナ(ホテル泊)→成田(または羽田)

旅行代金:1,174,000円(Kステート)～1,540,000円(Cスイート)

**プレミア** 憧れの豪華列車“オリエント・エクスプレス”と  
プラン 優雅なクルーズでめぐるヨーロッパの旅  
コース ビレウス乗船→ルーアン下船(28日間)

2015年5月2日(日)～5月29日(金)

羽田→ロンドン(ホテル泊) 船内 オリエント・エクスプレス乗車(車中泊) 船内 ベニス(ホテル泊)→アテネ(ホテル泊) 船内 ビレウス/ドブロヴニク/スプリット/ベニス/メッシーナ/リボルノ/バルセロナ/リスボン/ビーゴ/オンフルール/ルーアン 船内 ヴェルサイユ(ホテル泊) 船内 パリ→羽田

旅行代金:3,679,000円(Kステート)～4,727,000円(Cスイート)

- ★全ヨーロッパ乗船コース
- ★羽田往復はビジネスクラス直行便利用
- ★ヴェルサイユ宮殿にて特別ディナーにご招待

※旅行代金は大人お1人様(2名1室ご利用の場合)の料金です。  
※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(プレミアプランは割引対象外)。

お問い合わせ | 郵船クルーズ | 0570-666-154 FAX 045-640-5366  
<http://www.asukacruise.co.jp/>

# フライ&クルーズでかなう 飛鳥II 2015年世界一周



ドブロヴニク沖を航行する飛鳥II(撮影:中村庸夫)

通算20回目となる2015年飛鳥II世界一周クルーズは、ヨーロッパ周遊が充実した104日間のコースです。

飛行機利用で一部区間に乗船できる「区間乗船パッケージツアー」をご用意いたしました。エーゲ海やアドリア海など、地中海のハイライトをめぐる12のコースで、最短11日間からご参加いただけます。株主優待割引対象コースもごさいます。

寄港地では世界遺産などを訪れる多彩なおブシヨナルツアーをご用意しております。フランスのルーアンでは、ヴェルサイユ宮殿での特別ディナーに、乗客の皆さまをご招待いたします。

この機会にぜひ、飛鳥IIでヨーロッパクルーズをお楽しみください。



コンテナで輸送される人工衛星

## NYKと 衛星のはなし

地球の周囲には、3,500個以上もの人工衛星があると言われています（JAXA、2013年）。NYKグループは、その一つ「GPM主衛星」を、種子島宇宙センターまで運びました。この衛星は、地球全体の降水状況を観測するプロジェクトの要となります。

表紙：NASA 提供／裏表紙：JAXA 提供

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。皆さまに年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さまからご意見・ご要望をお聞かせいただきたく存じます。下記URLにて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**