

個人株主の皆さまにお届けする情報誌

# NYK

plus

NYK プラス  
2017 Autumn

Vol.  
22

[特集] 最新鋭コンテナ船「NYK BLUE JAY」

シップ・オブ・ザ・イヤー2016  
大型貨物船部門賞を受賞



# 海運の歴史と浪漫に触れる

## 日本郵船歴史博物館

四方を海に囲まれた日本の近代化の歴史は、国際海運の歴史でもあります。私たちの生活に密接に関わる海運から総合物流につながる歴史を広く一般の方々に伝え、未来に引き継いでいくことは、1885年創業の当社の大切な使命であると考えています。

日本郵船歴史博物館は1993年の開館以来、常設展では、近代日本海運の黎明期から今日に至るまでを当社の社史を通して紹介。分かりやすくまとめられた映像を中心に、貴重な写真や客船パンフレット、絵葉書、モデルシップなどを展示し、近代日本の海運史を多角的にご覧いただけるようになっていきます。また、海や船に関する企画展や講演会、コンサートなどのイベントを多数開催しています。当館の入館者数は、のべ約47万人に達しました。「日本郵船氷川丸」などと共に、横浜港の近代化産業群を形成しています。

2017年7月17日の「海の日」には、天皇、皇后両陛下が、当館をご訪問されました。両陛下は、近代日本海運業を興した岩崎彌太郎やインドのタタ商会と共同で開設したボンベイ航路、戦前の豪華客船に乗船した数々の著名人、戦禍での壊滅、唯一残った大型貨客船氷川丸から始まった復興から現在に至るまでの歴史の展示を熱心にご覧になっていました。

当館は今後も、歴史的資料の散逸防止や保存に努めるとともに、「モノ運び」が人々の生活にどのように関わってきたかを伝え、多くの方々に海や船への親しみを深めていただける展示やイベントを行っていきます。

### 横浜郵船ビルについて

横浜郵船ビルは1936年、関東大震災で倒壊した旧横浜支店ビル（1888年竣工）の跡地に建てられました。外観はルネッサンス様式内観はアールデコの建物で、正面に並ぶ16本のコリント式円柱が大きな特徴。戦後連合国軍に接収されましたが、1954年全面返還されました。その後、再び日本郵船横浜支店として使用され、現在は一階部分が日本郵船歴史博物館になっています。

構造：鉄筋コンクリート3階建  
床面積：2440平方メートル  
設計：和田順顕 建築事務所  
施工：大林組  
起工：1935年 7月1日  
落成：1936年 10月1日



上／「海の日」にご来館された天皇、皇后両陛下  
右／横浜郵船ビル外観



最新鋭コンテナ船「NYK BLUE JAY」

# シップ・オブ・ザ・イヤー2016 大型貨物船部門賞を受賞

「シ」 ップ・オブ・ザ・イヤー」は、公益社団法人日本船舶海洋工学会が日本国内で竣工した船舶と海洋構造物の中から特に優れたものを表彰するもので、1990年から毎年実施されています。

当社グループではこれまでに、1990年に客船「クリスタル・ハーモニー」（現在の「飛鳥II」）、2013年に石炭船「SOYO」が大賞を受賞し、2010年にモジュール船「YAMATAI」「YAMATO」が特殊船舶部門賞、2016年にLNG燃料タグボート「魁（さきがけ）」が技術特別賞を受賞しています。

今回、大型貨物船部門賞を受賞した「NYK BLUE JAY」は、当社とシヤパンマリンユナイテッド(株)が開発した1万4000TEU型コンテナ船シリーズの1番船に当たります。そのコンセプト

## 最大船と同等の省エネ性能を実現



「NYK BLUE JAY」

当社が運航する1万4000TEU（20フィートコンテナ換算積載能力）型コンテナ船「NYK BLUE JAY（エヌワイケイ・ブルー・ジェイ）」が、公益社団法人日本船舶海洋工学会の「シップ・オブ・ザ・イヤー2016」で、大型貨物船部門賞を受賞しました。当社が15隻建造する1万4000TEU型コンテナ船シリーズの第1船で、高水準の省エネルギー・環境負荷低減性能が評価されました。

トは、「最もエコでコンパクトな1万4000TEU型コンテナ船」です。

コンテナ船はこの数年で急速に大型化が進んでいます。コンテナ1個当たりの輸送コストを下げ、国際的な海運会社間の競争に勝ち抜くため、他社の運航船では2万TEU型のコンテナ船も登場しています。

当社の1万4000TEU型は大きさという意味では目新しさはありません。ただ同船は、世界初の新技術の採用や、必要な積載能力を確保した最小寸法を追求し、2万TEU型に引けを取らない単位輸送当たりの省エネ性能を実現しました。

費量は積載量が多いほど少なくなりませんが、それは満載が前提で、消費率（本船積載能力に対する実際の積載貨物量の割合）が下がれば、その分燃費効率も悪化します。貨物を集めにくい不況時には、1万4000TEU型の方が2万TEU型よりも燃費効率が良い場合があります。

他の1万4000TEU型コンテナ船では横幅が51mを超えるものが多いのに対して、「NYK BLUE JAY」は同等の積載能力を確保しつつ横幅を50・6mに抑えました。全長も同型船のほとんどが365mを超えるのに対して364・15mにとどめました。

## 世

界初の新技術として、船舶の心臓部に当たる主機関に、高速と低速運航時のそれぞれに最適な2種類の出力レンジを選択できる「デュアル・レーティングシステム」を採用しました。このシステムによって、一つのエンジンで性能の異なる2種類のエンジンを搭載すると同等の効果が得られます。

当社の試算では、従来の1万3000TEU型のコンテナ船と比較して、1TEU当たりの燃料消費量が高速運航時に17%減、低速運航時に22%減となり、同24%減の2万TEU型と比べても低速運航時にはほとんど差がありません。

コンテナ船の1TEU当たりの燃料消

大きさをコンパクトに抑えることによつて港滞費用を節約できる上に、より多くの港湾に入港できるというメリットがあります。2016年に開通したパナマ運河の新レーンの通航も可能です。

また、コンテナを貨物倉内に18列×11段、甲板上に20列×9段置くことができ、機関室のスペースを最小に抑えるなどして積載効率を極限まで高めました。

通常のコンテナ船の船橋（ブリッジ）は船尾の機関室の直上に配置されることが多いのですが、超大型コンテナ船では船体の中央付近に配置される方式が一般的です。コンテナ船は上部が大きく空いた開放構造であるため、船体がねじれ



デュアル・レーティングシステムを採用した主機



## 海事三学会合同表彰式



シップ・オブ・ザ・イヤー表彰式

## 運航データをタイムリーに共有

やすいという弱点がありますが、船尾の機関室と居住区を分離して配置することで、機関室と居住区の2カ所でねじりを押さえる効果があります。

その一方で、船体中央部の船橋と船尾のファンネル下の機関室との距離が遠くなり、連携が取りにくくなるというデメリットがあります。これを解消するのが、集中監視制御装置（ディスプレイビュー・コントロール・システム）です。この装置によって船内のさまざまな作業の確認を一つの画面で行えるようになる

ともに、機関士と航海士がデータを効率良く共有することができます。

## 運

航の効率性や安全性の研究に役立てるため、ビッグデータも活用します。当社グループの(株)MTIが開発した運航状態や燃費に関するデータを船陸間でタイムリーに共有できる装置「S-Ms (Ship Information Management System) 2」を搭載し、航海中の推進性能を把握して省エネ運航につなげます。

安全運航のために、**船内融和**で  
より良いチームをつくりたい



海務グループ

調査役・船長 小西 智子さん



帽子の装飾や袖章で、階級や職務がわかります。「船長の袖章は、金筋が4本あります。当社の制服は、飾りループが菱形なのが特徴です」



船長として最も大切にしたいのが“船内融和”。「同じご飯を食べて同じ船で眠る者同士、皆と一緒に進んでいきたいです」



海図を広げて打ち合わせ。「旅行が好きなので、航海中に海図を見て興味をひかれた国へ、オフに出掛けることも多いですね」

## ■日本郵船の日本人船員の歴史

1885年の創業から約10年後の1896年、ボンベイ航路「廣島丸」で初めての日本人船長（島津五三郎）が誕生。1920年には船長、機関長、通信長、事務長など約1400人の高級船員全てを日本人で占める。2004年に業界他社に先駆けて女性海技者を採用し、2006年から一般大学卒業生を海技者として採用する自社養成を開始。2017年4月、会社設立以来132年目で初の女性船長が誕生。現在は海技者約600人を抱え、うち19人が女性となっている。



小西 智子さん

2004年に鳥羽商船高等専門学校を卒業し、初の女性海技者（航海士）として日本郵船に入社。女性海技者の先駆者としてコンテナ船、自動車専用船、LNG船などで乗船経験を積み、自動車船グループでの陸上勤務を経て、2017年4月1日付で当社初の女性船長に。現在は海務グループに所属している。

後輩の女性海技者が後に続き、活躍できる道づくりを

航海士を志したきっかけは。

父親がヨットに乗っていたので、小さい頃から海が好きでした。小学生の時に機雷を排除する掃海艇を見学してから海上自衛官に憧れ、海での仕事を調べていくうちに、航海士という職業を知りました。貨物船を動かして日本の経済を支えている。こう聞いて、誰かの役に立っていることが実感できそうな仕事だなと魅力を感じ、商船学校に進みました。

実際になってみていかがでしたか。

想像どおりでした。例えば、自動車船に乗って日本で生産した車を中近東まで運ぶと、これが砂漠を走るんだな、とイメージが湧きます。日本の貿易の一端を担っているという実感が持てる瞬間は、特に充実感がありますね。

航海士・船長の業務を教えてください。

当社の外航船は20人前後の乗組員が乗船しています。業務はさまざまですが、4時間交代の航海当直に加えて、例えば一等航海士は船全体の整備と貨物のケア、二等航海士は海図を使った針路の策定、三等航海士は救命艇など装備のメンテナンスと

いった役割もあり、船長は全体指揮を執っています。仮に急病人が出て火災が起きてても、自分たちで何とかしなければなりませんので、チームワークが大事です。

初の女性船長になった感想は。

船長として活躍されている女性は世界に多くいらっしゃいますが、船長になるハードルは男性より女性の方が高いという認識が、世界でもまだ一般的だと思います。当社は私が初の女性海技士として採用された2004年以降、女性海技士を毎年採用しています。今回、私が船長になったことで、後輩が後に続いてくれる道ができたのは嬉しいです。

目指す船長像はありますか。

船に乗る皆が、安全運航という目的に向かって、一緒に進んでいけるような雰囲気をつくっていききたいです。船長の仕事は、何かあった時に決断し、責任をとることだと思っています。また、船内の一体感を率先してつくる。船内融和も大きな役割だと思います。皆が家族から長く離れて仕事をしますので、船を下りるときに笑顔で帰ってもらえるようにしたいですね。

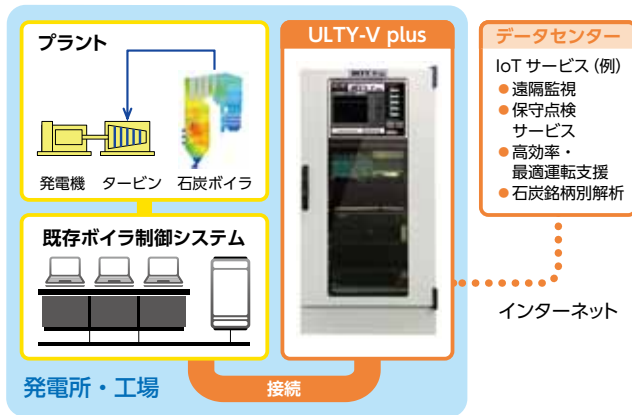


## ボイラ最適化システムにAI・IoT機能

当社グループの技術力  
同社の陸上部門の主力  
適化するシステム。こ  
機能を追加搭載した新

を支える商社が、船舶用の燃料や機器などを扱う郵船商事(株)です。  
製品の 하나가、発電所などで使用される石炭ボイラの燃焼制御を最  
の進化版として、AI(人工知能)とIoT(モノのインターネット化)の  
型「ULTY-V plus」を出光興産(株)、当社との3社で共同開発しました。

### 「ULTY-V plus」の機能イメージ



## 環境負荷低減など多様な技術サービスを展開

発電所や工場で使用されているボイラは、さまざまな要因で運転状態が変化し、投入する燃料の一時的な過不足によって制御が不安定になります。既存の「ULTY-V (アルティヴィイ)」はそのボイラの燃焼制御の最適化を図り、安定したプラント運転で燃料消費を削減するシステムです。

今回、郵船商事(株)、出光興産(株)、当社が共同開発した「ULTY-V plus」(アルティヴィイプラス)には、「自己計測」「自己分析」「自己判断」の一連の動作を行えるAI機能を導入。これによりボイラの微妙な変化を捉え、内部に蓄積したデータに基づいて、より高精度のボイラ制御を行え

るようになっています。

またIoT機能の搭載により、ボイラの遠隔監視システムや現場カメラ、各種データを記録する装置をネットワークで連携することも可能になりました。ここでは出光興産(株)の石炭高効率燃焼技術、石炭の銘柄別解析技術を活用し、リアルタイムで集積されるボイラデータとプラントの最適化制御の運用状況を診断。さらなる燃焼効率改善や経済性向上、環境負荷低減のための運転指導など、多様な技術サービスを展開していく計画です。

「ULTY-V plus」の燃料削減率はAIとIoT機能の搭載により、1〜1.5%だった既存システムから0.3%程度向上しました。「ULTY-V plus」の導入メリットには、AI機能の活用により、発電所や工場に人間の関わることを極限まで減らせることもあります。またIoT機能では、例えば海外のプラントに設置した同システムを通じ、プラントの稼働状況をデータセンターで常時把握でき、メンテナンス能力の向上が図れます。

「ULTY-V plus」はこれまで国内に導入してきましたが、「ULTY-V plus」は量産化を可能とし、販売先を積極的に海外に拡大します。導入対象となるボイラの市場規模は、国内で150〜170基、アジアでは2000〜3000基。当社グループの技術力で、新市場の開拓を目指しています。

## NYKニュース

## 2年連続「攻めのIT経営銘柄」に選定

当社は、東京証券取引所と経済産業省が共同で選定する「攻めのIT経営銘柄2017」に、船舶IoTの活用深化などITへの積極的な取り組みおよびIT政策に関する適正なガバナンスを確保している社内体制が高く評価され、2年連続で選ばれました。「攻めのIT経営銘柄」は、東京証券取引所の上場会社の中から、新たな価値の創造、経営革新、収益水準・生産性の向上をもたらす積極的なIT利活用に取り組んでいる企業を選定・公表するものです。(2017年5月)

## ベトナムの完成車物流会社が同国政府から設立認可取得

当社とVietnam Ocean Shipping Agency Corporationの合弁会社である完成車物流会社NYK Auto Logistics (Vietnam)社(以下NALV社)が、6月16日にベトナム政府から設立に係る正式認可を取得し、近くサービスを開始する見通しとなりました。当社は現在、世界18カ国の自動車物流事業会社に出資しており、ベトナムは19カ国目となります。RORO船による完成車の海上輸送事業と内陸陸送を連携させた総合的なサービスを提供しており、今後はベトナム国内においても、NALV社を中心として高品質なサービスを積極的に展開します。(2017年6月)

## フィリピン商船大学NTMAが開校10周年

当社は、フィリピンのトランスナショナル・ダイバーシティ・グループ(以下TDG)と共同運営する商船大学NYK-TDG MARITIME ACADEMY(以下NTMA)の開校10周年を記念して、7月8日にフィリピン・マニラ近郊カラバタ市カンルーパンの同校で創設10周年記念式典を開催しました。式典には、ローランド・ゲバラ・アルバラード在比パナマ大使ら多数の来賓を迎え、TDGのロベルトC.デルガド会長、当社相談役の宮原耕治、在校生・卒業生や関係者など約2200人が出席しました。(2017年7月)



## 安全荷役ガイドライン「Essential-15」をデジタル化

当社はドライバルク貨物の輸送品質向上のための安全荷役ガイドライン「Essential-15」を紙媒体からアニメーションを含むデジタル媒体へと刷新し、船主・船舶管理会社を通じて当社が運航するバルカー約180隻に配布しました。「Essential-15」は、鉄鉱石や石炭を輸送するバルカーの荷役中の重大事故を未然に防ぐため、乗組員が最低限守るべき15項目。刷新した「Essential-15」では、知識と経験のレベルや母語が異なる船長・航海士などに広く浸透し、知識の深度化や船陸間のコミュニケーションツールとしての寄与が期待できます。(2017年8月)



## 海運業界ニュース

## コンテナ船統合会社「ONE」、来年4月に事業開始へ



右から、当社社長 内藤忠顕、Ocean Network Express Pte. Ltd. ジェレミー・ニクソンCEO、株商船三井 池田潤一郎社長、川崎汽船株 村上英三社長

当社が川崎汽船株、株商船三井とともに3社で出資するコンテナ船事業の統合会社「オーシャン・ネットワーク・エクスプレス (ONE)」が7月7日、設立されました。これまでコンテナ船事業は3社個別に展開してきましたが、統合で事業規模を飛躍的に拡大するとともに、3社が培ってきたノウハウとベストプラクティスを結集します。コンテナ船事業において、3社はこれまで業界中堅という位置付けでしたが、今回の統合で新会社「ONE」は世界第6位の規模を持つコンテナ船社として誕生しました。事業開始は来年4月1日を予定しています。

「ONE」には当社が38%を出資し、さらに川崎汽船株と株商船三井の2社がそれぞれ31%を出資しています。東京に持株会社を設立するとともに、主体となる事業運営会社「Ocean Network Express Pte.Ltd.」をシンガポールに設立。この事業運営会社のトップには、当社出身のジェレミー・ニクソン氏がCEOとして就任しました。

「ONE」設立に至った背景には、コンテナ船業界における環境の急激な変化があります。コンテナ船業界では近年、船社間の買収・合併など再編が進み、規模を持った大手船社が収益性の面でより優位となる傾向が目立つようになってきました。当社を含む3社は、これまで個別にコンテナ船事業を展開し、徹底したコスト削減や効率的な事業運営を武器に大手コンテナ船社と競ってきましたが、将来にわたって競争力を維持していくためには、やはり規模を持つことも必要となってきたのです。3社のコンテナ船事業を統合することで、大手船社と競うための規模を手にし、さらに強みである効率性・コスト競争力を掛け合わせることで、コンテナ船業界での勝者を目指す。これが「ONE」設立の狙いです。

業界内における3社の現在のシェア順位は、当社が11位、株商船三井が10位、川崎汽船株が15位。統合により生まれる新会社「ONE」の事業規模はコンテナ船運航規模で約240隻・140万TEU。世界約90カ国に拠点を持つ業界第6位のコンテナ船社となります。統合で手にした規模と、3社それぞれが持ち寄る知見を武器に、「ONE」が世界に挑みます。



## 海の玄関口「横浜港駅」



横浜港駅のプラットフォームと臨港列車



現在のプラットフォーム跡

「横浜港駅」はかつて横浜港と東京駅をつないだ臨港列車の駅の一つで、埠頭を出入りする客船の乗下船客だけでなく、送迎の人々も大勢利用する駅でした。臨港列車の第一号は、1920年7月23日に発航した当社のシヤトル航路「香取丸」向けに運行されました。1960年「氷川丸」が最後の航海を終え、臨港列車もその歴史の幕を閉じましたが、横浜赤レンガパーク内に臨港列車の線路と、かつての「横浜港駅」プラットフォームの一部が残っています。その上から横浜港や赤レンガ倉庫を眺めると、当時の人々と同じ景色に思いを馳せることができます。

臨港列車の運行は、戦争により16年間中断したものの、1957年に「氷川丸」出帆のために再開されました。2年後に同船で宝塚歌劇団がアメリカ公演に出発する際には5000人もの見送りの人びとが詰め掛けました。



## 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。

### 【日本郵船氷川丸】(にっぽんゆうせんひかわまる)

1ページ

貨客船「氷川丸」は1930年に横浜船渠\*で建造され、北米シヤトル定期航路に就航した。戦時中は海軍特設病院船、終戦直後は復員船、引揚船として使用された。1961年から山下公園に係留され、横浜の観光振興と海事思想の普及に貢献。2016年に海上で保存されている船舶で初めて重要文化財に指定された。

※横浜船渠：1935年に三菱重工業と合併し、三菱重工業横浜船渠となる。後の三菱重工業横浜造船所。

### 【シップ・オブ・ザ・イヤー】(しっぷ・おぶ・ざ・いヤー)

3ページ

公益社団法人日本船舶海洋工学会が授賞するシップ・オブ・ザ・イヤーは、日本で建造された船舶の中から、技術的・芸術的・社会的に優れた船を選考して与えられる。1990年から毎年開催されており、「シップ・オブ・ザ・イヤー」大賞のほか大型貨物船、大型客船など7つの部門賞がある。

### 【SIMS (Ship Information Management System = シップ・インフォメーション・マネジメント・システム)】(しむす)

7ページ

当社とグループ会社の(株)MTIが共同で開発した、船上のさまざまなデータを船陸でモニタリングし、最適運航に活用するためのシステム。船上のデータを計測・表示・送信するための船側システムと、陸上で船上データを閲覧・分析するための陸側システムの二つのシステムで構成されている。今後は船舶ビッグデータ活用の基盤システムとなることが期待されている。

### 【海技者】(かいぎしゃ)

9ページ

国家資格の海技士資格を取得して主に大型船舶に乗り組む船舶職員の総称。運航、荷役に関する業務を担当する航海士と、エンジンなど船内の機器を管理する機関士の2種類の職種があり、1隻の船に船長・機関長と一等から三等までの航海士・機関士が乗船する。日本の海運会社が運航する船舶でも、近年はフィリピンなど外国人の海技者が多くを占めている。日本人海技者は、船上勤務だけでなく船舶管理や営業支援などの陸上業務でも活躍している。

### 【商船高等専門学校】(しょうせんこうとうせんもんがっこう)

9ページ

商船に関する学科を置いている高等専門学校(高専)のこと。旧商船大学の東京海洋大学、神戸大学海事科学部などと共に日本の主要な船舶職員養成機関。現在全国に富山、鳥羽、弓削、広島、大島の5つの商船高専(いずれも独立行政法人国立高等専門学校機構)が置かれている。高専の修業年限は通常5年だが、商船に関する学科は5年6カ月(座学4年6カ月、航海実習1年)。

■ 初春クルーズ ●

2018年1月5日(金) 横浜発～8日(月祝) 横浜着 旅行代金 156,000～786,000円

■ 新春の博多・横浜クルーズB ●●

2018年1月23日(日) 博多発～25日(日) 横浜着 旅行代金 104,000～524,000円

■ 2018年オセアニアグランドクルーズ ●

【Aコース】 2018年1月28日(日) 横浜発～3月7日(日) 横浜着

【Bコース】 2018年1月29日(日) 神戸発～3月8日(日) 神戸着

旅行代金 1,925,000～9,550,000円

区間乗船パッケージツアー

【Eコース】 2018年2月11日(日) 成田・羽田発～28日(日) 成田・関空着

旅行代金 1,880,000～2,911,000円

【AAコース】 2018年2月7日(日) 成田・羽田発～21日(日) 成田・関空着

旅行代金 1,498,000～2,321,000円

【BBコース】 2018年2月7日(日) 成田・羽田発～21日(日) 成田・関空着

旅行代金 1,100,000～2,261,000円

【CCコース】 2018年2月11日(日) 成田・羽田発～21日(日) 成田・関空着

旅行代金 1,180,000～2,000,000円

【DDコース】 2018年1月28日(日) 横浜発～2月21日(日) 成田着

旅行代金 1,380,000～3,384,000円

2018年1月29日(日) 神戸発～2月21日(日) 関空着

旅行代金 1,330,000～3,261,000円

【EEコース】 2018年2月11日(日) 成田・羽田発～3月7日(日) 横浜着

旅行代金 1,598,000～3,543,000円

2018年2月11日(日) 成田・羽田発～3月8日(日) 神戸着

旅行代金 1,670,000～3,667,000円

■ 神戸発着 日向ウィークエンドクルーズ

2018年3月9日(金) 神戸発～11日(日) 神戸着 旅行代金 94,000～472,000円

■ 春の神戸・横浜クルーズ

2018年3月11日(日) 神戸発～13日(日) 横浜着 旅行代金 84,000～420,000円

■ 春うらら 熊野・四日市クルーズ

2018年3月13日(日) 横浜発～16日(日) 横浜着 旅行代金 117,000～590,000円

■ A-styleクルーズ～春彩～  
はるいろ

2018年3月16日(日) 横浜発～18日(日) 横浜着 旅行代金 104,000～524,000円

■ 陽春の土佐・薩摩クルーズ ●

2018年3月18日(日) 横浜発～23日(日) 横浜着 旅行代金 260,000～1,310,000円

下記の各種キャンペーンや割引などが設定されています。

- = 区間コース販売
- = アスカクラブ20%特別割引※  
(Kステート、Sロイヤルスイートは対象外)
- = フリードリンクキャンペーン
- = グループ割引※
- = A・Cスイート体験キャンペーン

※アスカクラブ20%特別割引、グループ割引を適用の場合、株主優待割引はご利用いただけません。ご了承ください。その他のコース、割引などの詳細は下記までお問い合わせください。

お問い合わせ



郵船クルーズ株式会社

TEL 045-640-5301  
FAX 045-640-5366  
<https://www.asukacruise.co.jp/>

(営業時間 / 9:30～17:00 土・日・祝を除く)

# オセアニアグランドクルーズ 区間乗船パッケージ登場



オークランドに停泊する飛鳥II(撮影:中村庸夫)

2018年1月、5年ぶりの実施となる「オセアニアグランドクルーズ」に区間乗船パッケージツアーが登場しました。10～25日間の全6コースで、幅広いプランから選択が可能です。

「プレミアムプラン」ではヌーメアでの下船後、ニューカレドニアのイルデパンで5つ星リゾートに滞在します。他にも、乗船前に世界遺産エアーズロックを訪ねるツアーやフィヨルド通航のハイライト区間を楽しむプランなど充実のラインナップです。乗船前後の飛行機での移動や観光には、添乗員が同行します。

いずれのツアーでもフルクルーズと同様、シドニー停泊中にオペラハウスで行う「オペラ・リアアコンサート」へご案内するクルーズ特典が付いています。

\ plus /

## NYKとぶどうのはなし

ぶどうの輸入量が、近年急増しています。ほぼ全量が海上輸送されており、皮ごと食べられる品種が多いようです。オーストラリア産は2014年、低温処理による消毒を条件として輸入解禁されました。オーストラリア内の施設または海上輸送中のコンテナで低温処理を行っています。

出典：東京税関資料「生鮮ぶどうの輸入」



**日本郵船**