

個人株主の皆さまにお届けする情報誌

NYK

plus

NYK プラス
2018 Spring

Vol.
23

[特集] 新中期経営計画

Staying Ahead 2022

with Digitalization and Green

山本昌平経営委員と読む



ベルギーの 完成車ターミナルで風力発電

環境 に優しいサプライチェーン構築

当社の子会社「International Car Operators N.V. (ICO)」が保有・運営するベルギー・ゼーブルージュ港の完成車ターミナルに、風力発電機11機を設置することを決定し、2019年半ば頃から稼働する予定です。

これは、ICOがゼーブルージュ港湾局と電気・ガス事業者Engie Electrabel社との共同出資で特別目的会社(SPC)を設立し、SPCは発電した電力を全てEngie Electrabel社に売電して収入を得るという事業です。周辺環境に配慮した上でターミナル内の風力発電に適した一面に発電機を設置し、ターミナルの運営に支障を来すことなく効率的な発電を行います。この事業は再生可能エネルギーの活用を積極的に進めるベルギーの政策にも沿つものとなっています。

当社グループの自動車輸送事業は、自動車運搬船による海上輸送にとどまらず、船舶から積み降ろしする港湾ターミナルの運営や、トラックや鉄道による陸上輸送などの総合的な完成車物流サービスを提供しています。

当社グループの完成車ターミナルでは太陽光発電パネルの設置、港湾用LED照明の導入、洗車用水の100%再利用などの環境に配慮した運営を行っています。サプライチェーン全体での環境負荷低減に向けて、「グリーンターミナル」のグローバル展開を積極的に推進する方針で、他のターミナルでも風力発電機設置の可能性を調査しています。

International Car Operators N.V. (ICO)

当社100%出資のベルギー現地法人で、本社はベルギーのゼーブルージュ。欧州の完成車輸出入のゲートポートとしてゼーブルージュ港やアントワープ港で完成車専用ターミナルの運営を行っています。完成車の荷役サービスだけでなく、PDI (Pre Delivery Inspection) と呼ばれる納車前点検やアクセサリ類の取り付けといった付加価値サービスも提供します。



上/発電用風車(イメージ)
右/ICOの完成車ターミナル



Staying Ahead 2022

with Digitalization and Green

山本昌平経営委員と読む

「半歩先」の精神で

新たな価値を創造



日本郵船は2018年度から5年間の中期経営計画「Staying Ahead 2022 with Digitalization and Green」を発表しました。その作成にあたった山本昌平経営委員（企画、グループ経営推進、客船事業各グループ担当）に、今回の中計のポイントを解説してもらいました。

「D&G」で差別化

——前の中期経営計画「More Than Shipping 2018 ~ Stage2 さらなる技術力～」を振り返るべき反響点。

期間中、想定以上に海運マーケットが悪化した影響で巨額の減損を計上しました。最終年度の2018年度の業績目標をとっても達成できない状況になったため、大変遺憾ながら取り下げざるを得ませんでした。

ただ、重点課題としていた事業ポートフォリオの入れ替えについては、コンテナ船事業の邦船3社統合や、郵船ロジスティクス(株)(YLC)の完

全子会社化、米国の客船事業や冷凍船事業の売却など、やるべきことはやれたと評価しています。

「さらに技術力」の取り組みも、コンテナ船のIBSやEAGLEをはじめとするソリューションを開発し一定の成果を上げました。「More Than Shipping」の戦略自体は間違っていないかっと思えますので、新中計も基本的にその考えを踏襲しています。

——新中計の表題の意味は。

「Staying Ahead」は将来を見据えて愚直に事業に取り組んでいく姿勢と、常に他社よりも半歩先を

行く精神を示しています。また、新たな価値を創造する切り口として

「Digitalization and Green」を打ち出しました。ちよつと長いので以下では「DとG」とします。海運業界は競争の激化による投資対比率の低下に直面していて、これをどのように引き上げるかが課題です。単なる海上輸送だけでは差別化を図るのは難しく、高いリターンも期待できません。そこで我々は「DとG」で差別化を図り、収益率の低下に歯止めをかけたいと考えています。

——今回の中計の基本テーマを「ポリティティへの耐性強化、事業成

長と収益力向上」としました。

海運市況の変動に対する耐性の強化は前回の中計でも取り組みましたが、あれだけマーケットが悪化してしまうと用船解約料などの構造改革費用が非常に大きくなってしまいます。そこで我々はマーケットの底ではなく、少し正常化したところで負の遺産の整理に取り組んだ方がいいと考えました。もちろん用船解約は一方的にできるものではなく、船主の理解を得ながら進めていきます。特別損失が発生しますが、政策保有株を中心とする非営業資産を活用して財源に充てる予定です。

新中期経営計画の基本戦略

市況耐性の高い事業ポートフォリオの確立

- ▶ ドライバルク事業の抜本的見直し
- ▶ コンテナ船事業統合会社(ONE)の成功

STEP 1

ポート
フォリオの
最適化

ポラティリティへの耐性強化
事業成長と収益力向上

運賃安定型
事業の
積み上げ

STEP 2

安定的な収益構造の確立

- ▶ YLK完全子会社化後の物流事業強化
- ▶ 自動車船・自動車物流事業の強化
- ▶ LNG・海洋事業の強化

STEP 3

技術力・情報力・
ネットワーク力にさらに
磨きをかけ、次世代の
成長分野を切り拓く

- ▶ Digitalization and Greenへの取り組み

物流をグループの中核事業と再定義し、完全子会社化したYLKを中心にこの分野を強化します。物流事業を意味のあるサイズで持つ海運会社は世界でも限られるので、それを生かしていきたいですね。D&GとD&Gで現在計画しているプロジェクトの

この二つは、設備投資額の大きさが違うだけで、力を入れていく分野ということに変わりはありません。LNGはエネルギーミックスの中で需要の伸びが見込まれていますし、海洋事業は差別化できる分野なので一定の利益率を確保できると期待しています。

——ドライバルク事業を縮小するということですか。

規模の縮小が目的ではなく、長期固定船腹を減らすことでマーケットが悪化しても大きな損失を出さない収益構造に変えるのが趣旨です。貨物契約と船腹の期間のバランスをきちんと管理していけば、長期保有船隊は減っても我々が運航に参与する船隊は増やせると思っています。

——前中計からの変更点とより強化した部分は。

前中計ではエネルギー・資源価格の高止まりなどを前提に5年間で7900億円という大きな投資を計画

してしました。今回は5年間で5200億円と比較的控え目で、また部

門別の投資額の開示をやめました。その意味は、営業キャッシュフローと設備投資を均衡させるということと、世界経済の不確実性が増して先が見通せない中で、より柔軟かつ機動的に投資を行っていくということです。我々が力を入れるDとGの分野はそれほど大きな投資が伴わないということもあります。現在の固定資産の水準を維持するだけでも、5年間で4000億円規模の投資が必要で、最低限のリプレイスはいいつつ、成長投資もメリハリをつ

けながら行っていきます。

デジタルイゼーションと言うと業務の効率化やコスト削減が中心になりますが、事業化による新たな収益源の創出にも取り組みます。掛け声に終わってしまわないよう、定量的な目標を立てて取り組みます。例えば、我々が開発した船舶のオペレーションに関するアプリはこれまでに12種類ですが、40種類に増やします。

LNG・物流などに重点

——物流・自動車船・自動車物流を「成長促進事業」、LNG・海洋事業を「重点投資事業」に位置付けました。

沢山の人に支えられた分、
人のためになることをしていきたい



広報グループ 社会貢献チーム

田口 亜希さん

利益・財務目標

	2017年度 実績	中期目標 (2022年度めど)
経常損益	280億円	700～1,000億円
ROE(自己資本利益率)	3.8%	min 8.0%
自己資本比率	27%	min 30%
DER(負債資本倍率)	1.78倍	1.5倍以下
為替レート(1USドル)	¥111.19	¥105
燃料油価格(1トン)	\$341.41	HSFO \$320 LSGO \$620

* HSFO=高硫黄燃料油 LSGO=低硫黄燃料油

多くが物流と自動車物流で、大きな変化が見込まれる分野なので事業機会が非常に多いと思います。

——2022年度の経常利益目標を700億～1000億円としましたが、この数字の根拠は。

決して理想ではなく達成可能な数字ということで出しました。単純計算ではコンテナ部門とドライバルク部門のマイナスがなくなれば、既に700億円程度の利益を出せる実力があります。加えて2019年度からLNGの上中流権益など、さらなる収益貢献が始まります。

——財務面のポイントは。

ROE(自己資本利益率) 8%という目標は、PBR(株価純資産倍率)を正常な水準に戻すために最低限達成すべきです。これ以上財務レバレッジを大きくするわけにはいきませんので、利益率と総資産回転率を上げてROEを改善させます。利益率の向上は言うまでもありませんが、総資産回転率を高めるために政策保有株などの非営業資産や収益率の高くない保有不動産の売却や活用などに取り組みます。これらによって追加のキャッシュフローを生み出し、負債の削減や株主還元に戻したいと考えています。

「休日も射撃の合宿や遠征の手配などで動くことが多いですが、時間が出来ると料理やドライブをしています」



射撃練習時の田口さん。「ライフルはスコープがあると思っている人が多いのですが、実は裸眼で見ているんです」



エアライフルの標的。「これが10メートル先にあり、真ん中の0.5ミリの点を狙って撃ちます。小数点で勝敗を決するほど、選手の技術も年々向上しています」



■パラスポーツ普及に向けての活動履歴

2016年の五輪招致活動では最終プレゼンターを務め、2020年東京大会の招致においても国際オリンピック委員会（IOC）評価委員会の前でプレゼンテーションを行った。現在は、東京オリンピック・パラリンピック競技大会組織委員会アスリート委員のほか、特定非営利法人日本障害者スポーツ射撃連盟理事、一般社団法人日本パラリンピアンズ協会理事などを務め、パラスポーツの普及に尽力している。



たぐちあき 田口 亜希さん

1993年に郵船クルーズ株に入社。25歳の時、脊髄の血管の病気を発症し、車いす生活になる。退院後、友人の誘いでビームライフル（光線銃）射撃を始め、その後実弾を使用するライフル射撃に転向。アテネ、北京、ロンドンと3大会連続でパラリンピックに出場。アテネでは7位、北京では8位入賞。2016年4月から日本郵船株広報グループ社会貢献チームに勤務。

2020年以降もパラスポーツが普及し
持続していけるような活動を

「飛鳥」に乗船されていたんですね。

父の仕事の関係で客船に乗る機会があり、客船の仕事に興味を持ちました。大学卒業後「飛鳥」にパーサーとして勤務し、1997年の初世界一周クルーズにも乗船しました。発病後は、日本郵船に移籍し、関西支店でコンテナ業務に携わっていましたが、「飛鳥II」の就航を機に東京へ転勤、郵船クルーズ株に出向となり、2016年まで、再び「飛鳥」の仕事をしていました。

現在の業務内容や役割を教えてください。

東京オリンピック・パラリンピックの組織委員会活動や、パラスポーツ普及のための活動が主な仕事です。以前は、有給休暇を取って個人的に行っていました。当チームに異動後は業務として行っています。パラスポーツを知ってもらうために、社員向けにビームライフルの体験会も行ったりしています。

射撃競技の魅力とは何でしょうか。

私が出場した種目は50分間で60発の弾を撃ちますが、現在の世界レベルは60発全て標的の中心にある10点圏を撃たないとファイナルには残りません。繊細な競技ですが、銃の設定や撃

つ姿勢をきちんとつくとすると当たるようになります。技術はもちろんです。集中力が必要な競技です。私は、練習によって出来ることが増えていく楽しさや、全力を尽くした時の達成感がありました。

田口さんが目指す東京パラリンピックとは。

パラリンピック会場が満員になることです。日本国内で2020年までに世界大会等が行われるので、沢山の方々ルールやマナー、選手のことを知ってもらい、パラスポーツの楽しさを知ってもらいたい。また2020年以降も、パラスポーツが文化・スポーツの一つとして認められ、持続できるようにしていきたいです。世の中全体がユニバーサルデザインやバリアフリーなど、多様性を考えるきっかけになればと思います。

今後の目標はありますか。

自分がこれまで沢山の方々を支えられてきた分、私も人のためになることをしていきたいです。その思いは社会貢献チームでの仕事を通じて、NPO、NGOなどさまざまな団体やそこで働く方々と関わる中で、さらに強く感じています。

船舶の衝突リスク判断と自律操船に関する研究

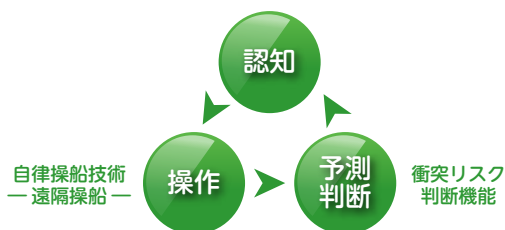
当社と子会社の(株)MTI、(株)操船に関する研究」の一部の船用機器メーカーの東京の衝突事故を減らすために度の実船試験を目指してい

日本海洋科学は2017年12月26日、「船舶の衝突リスク判断と自律内容を、国土交通省、一般財団法人日本海事協会、共同研究者であ計器(株)、日本無線(株)、古野電気(株)の同席のもと公開しました。船舶輻輳海域で操船者を支援する技術を開発する取り組みで、2019年です。将来的に自律航行船につながる研究開発になります。



研究開発の概要

コンピュータビジョンを利用した航海支援ツール



従来 経験をもとに各操船者が予測・判断

将来 経験豊富な操船者の判断基準で予測・判断

者を支援するシステムの開発を進めています。

船舶の大型化や隻数の増加、航路の輻輳化で操船者の精神的な負担が増えたことで船舶の衝突リスクが高まっている可能性ががあります。その中で操船者の負担を軽減し、安全・効率・安定運航を強化するのが、この研究開発の目的です。

操船の際には、本船や周囲の状況把握(認知)、衝突リスクの判断(予測・判断)、実際の操作——を繰り返します。研究開発ではこれらの各段階にアプローチし、認知段階でAR(拡張現実)技術を活用した航海支援ツール、操作段階で陸上から運航を支援する自律操船技術(遠隔操船)の確立を目指しています。

現場とメーカーの知見で安全運航支援

当日は、この中の船舶の衝突リスク判断に関する研究過程を公開しました。(株)日本海洋科学の大型操船シミュレーターを用いて、大型商船の操船経験を積んだ船長が、どのように他船の接近を危険として予測し、衝突回避の判断を行うかをデータ化し、当該データを集積するプロセスです。

これまでは操船者がそれぞれの経験をもとに衝突リスクを予測・判断していたため、リスクに対する感覚に個人差がありました。操船者の判断をサポートするため、経験豊富な船長などのリスク判断の「肌感覚」を定量化し、これに基づいて操船時にリスク段階に応じて警報を出すことで操船



船長の衝突回避判断をデータ収集するシミュレーションルーム

NYKニュース

国内における船舶向けLNG燃料供給事業の検討を開始

当社は川崎汽船(株)、中部電力(株)、豊田通商(株)と、中部地区における船舶向けの液化天然ガス(LNG)燃料供給の事業化に向けた検討を開始しました。LNG燃料は重油に比べて大気汚染物質や温室効果ガスの排出を低減でき、国際的に強化される船舶の排出ガス規制への対応としても、重油に代わる有力な燃料と位置付けられています。今後、4社は共同して、LNG燃料の供給事業開始に向けて具体的な供給先や供給方法について検討を進めます。(2018年1月)

郵船ロジスティクスを完全子会社化

当社は、国際物流事業を手掛けるグループ会社の郵船ロジスティクス(株)(YLK)の株式公開買付を実施し、2018年2月に同社を完全子会社化しました。これによって、YLKは東京証券取引所1部上場廃止になりました。物流事業を当社グループの中核事業と位置付けて、さらに強化するのが目的です。YLKとの連携強化によって、グループの物流事業に関する経営資源の有効活用、事業戦略の一元化、意思決定の迅速化などを図ります。(2018年2月)

メタノールを燃料とするケミカルタンカーの長期備船契約を締結

当社グループのNYK Bulkship (Asia) Pte. Ltd. (シンガポール)は、Waterfront Shipping Company Limited(WFS社)と新造メタノール専用船1隻の長期備船契約を締結しました。本船は重油などの燃料油だけでなく、メタノールも燃料として使用できるエンジンを搭載する当社初のケミカルタンカーです。



2019年に現代尾浦造船(韓国)で竣工後、世界最大のメタノール生産会社Methanex Corporationが100%出資するWFS社に貸し出される予定です。(2018年2月)

実海域データを活用した高効率プロペラの開発

当社は(株)MTI、ジャパンマリンユナイテッド(株)と、実航海における船舶のプロペラの作動状況を分析し、より高い効率を持つプロペラを共同開発しました。実航海におけるプロペラの作動状況を分析した結果、シミュレーションとよく一致し、シミュレーション技術の信頼性の高さが確認されました。2019年竣工予定の新造コンテナ船2隻に搭載し、燃費効率の改善により二酸化炭素(CO₂)排出量を1.2%削減する見込みです。(2018年3月)

海運業界ニュース

[ONE]4月に事業開始、コンテナ船事業は新ステージへ



CG予想図(提供:Ocean Network Express Pte. Ltd.)

当社が川崎汽船(株)、(株)商船三井とともに3社で出資・設立した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4月、事業を開始しました。これにより、当社を含む邦船大手のコンテナ船事業は、コンテナ船運航規模で世界第6位、マーケットシェア7%を有する「ONE」として、新たなステージに入りました。効率化と同時にスケールメリットを追求する戦略へと転換したことで、より一層優れたサービス提供と収益の安定化が期待されます。

当社を含む邦船3社はこれまで、アライアンスによるサービス網拡充や船・コンテナの効率運用、技術力の向上・進化などを通じてコンテナ船事業の競争力を高めてきました。「ONE」では、こうした3社の強みをベスト・プラクティスとして継承しつつ、統合によるスケールメリットを掛け合わせることでコンテナ船事業における競争力(収益力)強化を図ります。これにより、「ONE」は大手コンテナ専門船社の一角として、世界のメガキャリアと伍して競争を繰り広げていくことのできる体制が整いました。

ただ、規模追求と同時に、サービス品質のさらなる向上も「ONE」設立の狙いの1つです。全世界を網羅する広範なサービス網を持つことで、激しい競争を勝ち抜くだけの強さを持ちつつ、一方で個々の顧客へのケアを疎かにしないだけの柔軟性やきめ細かさも兼ね備える。メガキャリアとしての「規模」、そして顧客の細かなニーズに対応する「柔軟性」を併せ持つハイブリッド的な船会社。それが「ONE」の目指す新しい姿です。

このため事業開始初年度となる今年、新たに10万本の新造コンテナを投入する計画です。単なる港間の海上輸送だけでなく、きめ細かなサプライチェーン構築が「ONE」の強みですが、それに加えてコンテナそのものの品質や安定供給においても差別化を図っています。またサービス面では、「ONE」として週当たり85ループのサービスを運航し、このうち日本には20ループ以上で直接寄港し、主要な港を網羅。北米や欧州、アジアなど世界各地と日本との間をコンテナ船サービスで結んでいます。

切手になった社船



写真提供：一般財団法人 切手の博物館

切手にはさまざまなデザインがありますが、その中に当社の船舶が使用されたものがあります。

日本の各時代の船を図柄にした切手「船シリーズ全6集」は1975年～76年にかけて発行されました。遣唐使船や御朱印船など、歴史的な船が並ぶ中、当社の3隻の船が船名入りで切手になりました。日本で初めて無線電信局を備えた商船として話題を呼んだ「天洋丸」、太平洋の女王と呼ばれた客船「浅間丸」、そして70年代を代表する大型フルコンテナ船「鎌倉丸」です。

また2002年には、日米フルブライト交流*50周年を記念し、「冰川丸」をモチーフとした80円切手「留学生の旅立ち」も発行されました。いずれも、文化交流や産業の振興に大きく貢献した船が描かれています。

*日米フルブライト交流=1945年にJ.ウィリアム・フルブライト米上院議員が中心となって作った留学制度。1953～60年にかけて「冰川丸」は、2500人に及ぶ日米交換留学生を運びました。

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。

【IBIS】(あいびす)

4ページ

「Innovative Bunker & Idle-time Saving」の略で、当社グループが2012年度にコンテナ船で開始した船舶の最適経済運航プロジェクト。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します。

【EAGLE】(いーぐる)

4ページ

国際海上コンテナは輸出と輸入の量が一致しないため、どの地域でも余剰・不足が発生します。この不均衡を解消するため、多くの費用と手間をかけて空コンテナを拠点間で回送しています。EAGLEは需要予測を基にコンテナ運用の最適化を目指す当社のプロジェクト。イールドマネジメント（需要予測を基に最適なタイミング・価格で商品を販売し、採算性を向上させる管理手法）によって、コンテナ1本1本の採算性を追求します。

【操船シミュレーター】(そうせんしみゅれーたー)

11ページ

操船を行う船橋（ブリッジ）を再現した装置で、スクリーンに映るCGで臨場感のある仮想現実を提供します。当社子会社の株日本海洋科学は、国内最大のフルミッション型操船シミュレーターを有し、船員の教育訓練だけでなく、安全で効率的な港湾の建設支援などの海事コンサルティング業務に使用しています。また、国内外の船員教育機関や海運会社向けに操船シミュレーターを制作・販売しています。

【船舶の排出ガス規制】(せんぱくのはいしゅつつかきせい)

14ページ

重油などの石油燃料を燃やして動力源とする船舶は、CO₂（二酸化炭素）、NO_x（窒素酸化物）、SO_x（硫黄酸化物）などを排出しますが、環境負荷低減に向けて国際条約や各国の法制で排気ガス規制が年々強化されています。2020年に始まるSO_x排出規制では、燃料中の硫黄分の上限が現在の3.5%から0.5%に引き下げられます。この規制に対応するには、硫黄分が低い燃料油やLNG・LPGなどの燃料に切り替えるか、排気ガスから硫黄分を取り除く装置を搭載する必要があります。

【ケミカルタンカー】(けみかるたんかー)

14ページ

プラスチックや化学繊維などの原料となる石油化学品を運ぶタンカー。さまざまな種類の貨物を積み合わせるため多くのタンクを持ち、それぞれの貨物が混ざることなく荷役できるようになっています。また、化学品による腐食や貨物同士の汚染を防ぐため、タンクにステンレスを用いたり、特殊な塗装が施されています。

■ 夏の神戸・横浜ゆったりワンナイトクルーズ ●
2018年7月6日(金) 神戸発～7日(土) 横浜着 旅行代金 58,000～289,000円

■ サマークルーズ ●●●●●
2018年8月1日(日) 横浜発～3日(金) 横浜着 旅行代金 120,000～604,000円

■ 函館発 夏の日本海クルーズ
2018年8月22日(日) 函館発～24日(金) 伏木着 旅行代金 84,000～420,000円

■ 金沢発着 釜山・境港クルーズ ●●
2018年8月28日(日) 金沢発～31日(金) 金沢着 旅行代金 111,000～591,000円

■ 仙台発着 函館秋紀行クルーズ
2018年9月11日(日) 仙台発～14日(金) 仙台着 旅行代金 117,000～591,000円

■ 秋の仙台・横浜ワンナイトクルーズ
2018年9月14日(金) 仙台発～15日(土) 横浜着 旅行代金 42,000～210,000円

■ A-styleクルーズ ～秋彩～
2018年9月15日(土) 横浜発～17日(日祝) 横浜着 旅行代金 108,000～479,000円

■ 秋の日本三景クルーズ ●●
Aコース 2018年9月17日(月祝) 横浜発～28日(金) 横浜着 旅行代金 572,000～2,882,000円
Bコース 2018年9月17日(月祝) 横浜発～23日(日祝) 金沢着 旅行代金 312,000～1,572,000円
Cコース 2018年9月18日(日) 名古屋発～28日(金) 横浜着 旅行代金 520,000～2,620,000円
Dコース 2018年9月18日(日) 名古屋発～23日(日祝) 金沢着 旅行代金 260,000～1,310,000円
Eコース 2018年9月23日(日祝) 金沢発～28日(金) 横浜着 旅行代金 260,000～1,310,000円

■ 文楽クルーズ ●
2018年9月28日(金) 横浜発～30日(日) 横浜着 旅行代金 104,000～524,000円

■ 秋の九州・隠岐クルーズ ●
Aコース 2018年9月30日(日) 横浜発～10月5日(金) 鹿児島着 旅行代金 195,000～920,000円
Bコース 2018年9月30日(日) 横浜発～10月2日(日) 博多着 旅行代金 84,000～420,000円
Cコース 2018年10月2日(日) 博多発～5日(金) 鹿児島着 旅行代金 126,000～630,000円

■ 博多発着 済州島クルーズ
2018年10月9日(日) 博多発～11日(日) 博多着 旅行代金 68,000～342,000円

■ ウェスタンカーニバル クルーズ
2018年11月1日(日) 横浜発～3日(土祝) 神戸着 旅行代金 84,000～420,000円


■ 秋の週末 神戸ワンナイトクルーズ ●●
2018年11月3日(土祝) 神戸発～4日(日) 神戸着 旅行代金 52,000～262,000円

■ 神戸発着 ザ・グレン・ミラーオーケストラ クルーズ
2018年11月4日(日) 神戸発～6日(日) 神戸着 旅行代金 98,000～494,000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
- = ベビーシッタールーム
- = スイートトリプルキャンペーン
- = 50代特別割引 (客室S・F・Kは対象外)
- = フリードリンクキャンペーン
- = アスカクラブ20%特別割引※ (客室K・S、区間コースは対象外)
- = D・Eバルコニー体験キャンペーン
- = K3キッズキャンペーン
- = 子供代金キャンペーン
- = グループ割引※

※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)

文楽クルーズが再び 50代特別割引の設定も



文楽公演イメージ(撮影:青木信二)

2018年9月、飛鳥II船上で文楽の世界を堪能する「文楽クルーズ」を実施します。約2年前、文楽ファン、初心者の方から人気を博したクルーズ第2弾です。今回も、文楽に親しみ、学ぶイベントを多数用意しています。

人形遣いの名手・二代目吉田玉男を筆頭に演じ手らが多数乗船。演じ手による文楽の基礎や歴史を学べる文楽講座、吉田玉男によるトークショーを実施するほか、2日目夜には文楽2作品を上演します。見どころの解説もあるので、初心者でも十分に楽しむことができます。

現役世代の方にもご乗船いただきやすい週末3日間の日程で、50代のお客様を対象とした「50代特別割引」を設定しています。

\ plus /

NYKとブロッコリーのはなし

最近、天候不順による国産野菜の価格高騰の影響で、冷凍野菜の輸入が増えています。その中で、輸入量が急増しているのがブロッコリー。手軽に調理できる食材として家庭での消費が伸びているようです。主にエクアドルから輸入しており、コンテナで海上輸送しています。



日本郵船