

個人株主の皆さまにお届けする情報誌

NYK

plus

NYK プラス
2019 Spring

Vol.
25

【特集】未来の船
「NYKスーパーエコシップ2050」

脱炭素化への挑戦



楽しみながらボランティア

社員有志の活動「ゆうせんよみきかせ隊」

2005年から続く当社グループ社員有志によるボランティア活動「ゆうせんよみきかせ隊」は、毎年夏と冬に高齢者施設で絵本や紙芝居の朗読、歌や楽器の演奏などを披露しています。毎回10〜30人、13年間で延べ450人が参加しました。

設立メンバーの一人で、隊長を務める川口浩ドライバルク輸送品質グループ長は「ボランティア活動に参加したことはありませんでしたが、思い立って仲間へ声を掛け、この活動を始めました。当時社内で社会貢献活動の機運が高まっていたこと、プライベートでも子供を授かり、仕事以外で何か社会のために役に立てることはないかと考えるようになったのがきっかけです」と話します。

保育園での読み聞かせからスタートし、朗読の練習や合宿、懇親会などの活動にさまざまな部署から年齢の異なる社員が参加。川口隊長が2008〜11年にインドに赴任した間は、酒井祐次郎副隊長を中心に活動を読み聞かせる活動を行いました。

隊員の石井真理子さんは「参加していつも思うのは、入居者の方々と共に私たち自身もすごく楽しいということ。決して無理はせず、楽しもうという気持ちを隊員たちが共有しています」と話します。

現在の活動の中心である横浜市内の高齢者施設の訪問は計21回を数え、毎回最後に「ふるさと」を全員で大合唱します。「童謡や唱歌などを歌うと、一緒に口ずさんだり手拍子をしてくださります。入居者の方々も毎回楽しみにしてくださっているそうです」と川口隊長。最近では家族での参加者も増えており、ちびっ子隊員も活躍しています。

「楽しくなければ長続きしません」。社会貢献活動だと身構えずに、まずは「自分たちも楽しむこと」が一番大切であり、それが充実した活動の源となっています。



上／川口隊長（写真右）と2008年から活動に参加する石井隊員（広報グループ社会貢献チーム）

右／昨年6月に横浜市内の高齢者施設を訪問した時の様子



未来の船 「NYKスーパーエコシップ2050」 脱炭素化への挑戦



SES2050

当社は2018年11月14日、新たな環境コンセプトシップ「NYKスーパーエコシップ2050 (SES2050)」を発表しました。水素燃料を採用するほか、複合材の使用などによる船体重量の軽量化、フィン(ひれ)型推進装置などの新技術の採用により、CO₂(二酸化炭素)排出ゼロと、燃料由来の必要エネルギーの67%削減(2014年建造船比)を目指します。

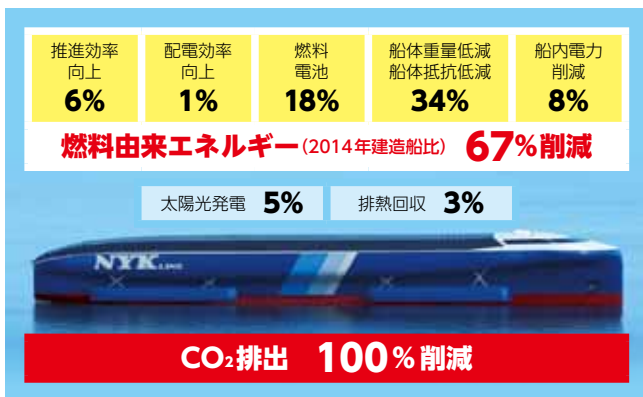
船舶技術開発の未来予想図 必要エネルギーが1/3に

当社は、環境技術開発の青写真を一隻の船として表現した「NYK SES2050」を発表しました。これは実際に建造することを想定したものではありませんが、個々の要素技術の実

用化に向けて、造船所や機器メーカーなどと協力しながら研究開発を進めていくものです。SES2050に採用した新技術のうち、船に限らず世の中で既に実用化されていると思われるものは3割程度なので、残りはチャレンジです。

SES2050には、さまざまな新技術を盛り込みました。まず船体は、自然界の生物・植物の構造や形態から発想を得て設計されたバイオニックデザインなど、数学的・力学的に最適化された形状を採用するほか、複合材などの素材にもこだわり、デザインと素材の両面で軽量化を実現します。

軽量化によって損なわれる船体の安定性を確保するため、船体の左右にはポンツーンと呼ばれる「浮き」を設置します。これは通常は摩擦



SES2050のエネルギー削減の内訳

アルタイムで分析し、事故や不具合を未然に防ぐ最適な整備計画を立案します。

当社は2009年に、2030年を目標とした初代環境コンセプトシップ「NYKスーパーエコシップ2030（SESS2030）」を発表しました。船の種類はコンテナ船で、船体の軽量化やLNG燃料電池、太陽光・風力エネルギー利用などで、1コンテナ当たりのCO₂排出量を2006年建造船比69%削減するというものでした。当社はその後10年間の技術の進展を調査し、それを踏まえた2050年の船舶構想として

SESS2050を策定しました。

先代のSESS2030はLNGを燃料としていましたが、SESS2050は再生可能エネルギー由来の液化水素燃料電池を採用し、これによってCO₂排出量をゼロにします。SESS2050の必要エネルギーは2014年建造船比で41%です。このうち5%を太陽光発電、3%を排熱回収で賄うため、化石燃料由来の必要エネルギーは33%となります。

SESS2050の策定では、SESS2030にも関わったフィンランドの船舶技術コンサルタント会社工口マティックを起用しました。今回



フラッピング・foil
(ヒレ型推進装置)



自動船底洗浄ロボット

停泊中には自動船底洗浄ロボットが船底に付着したフジツボなどを除去し、摩擦抵抗の増大を防ぎます。このロボットは船底の汚れを全て吸い取る仕組みで、寄港地の生態系を保

護します。

港湾設備の進歩によって自動着岸・自動係船が可能になり、また船陸間の荷役と同時進行で別の船への貨物の載せ替えを行うことで停泊時間を短縮します。停泊時間が短くなれば、その分航行速度を落とす余裕ができるため、燃費効率が向上します。

船の安全・効率運航に欠かせない保守整備には「デジタルツイン」（物理的なモノだけでなく、現実世界で起こっていることもデジタル空間上に忠実に再現する技術）を利用します。陸上の専門家が本船の状況をし

抵抗削減のため水面上に上げて格納しますが、荒天時・非常時には水面に下ろして安定性を高めます。さらに、回転するコマが倒れない原理を利用して船が傾くことを防ぐ、コンピュータ制御のジャイロスタビ

ライザーを船底部に設置します。推進装置には従来のプロペラではなく、イルカの尾びれのように動作させる「フラッピング・foil」を採用することで、従来よりも10%高い理想推進効率を実現します。

最適な船を最適コストで造る



郵船エンジニアリング株式会社

新造船部 アシスタントテクニカルマネージャー

芥 幸史さん



本社1階で展示中のSES2030模型

は自動車運搬船をモデルに未来の船舶を構想しましたが、SES2030と同様に技術要素は全船種への活用を想定しています。なお、SES2030に盛り込んだ風力利用は、その後の研究の結果、技術的・経済的合理性が認められず、実現可能性は低いと判断し、SES2050には採用しませんでした。このため、SES2030の外見上の大きな特徴だった羽がなくなり、全体的にすっきりとしたデザインになりました。

SES2050の策定を指揮した北山智雄経営委員（当時）は、「当社は長年環境対策に取り組んできま

したが、これをもう一段高みにもってきたい。それは全く新しいことではなく、これまで積み上げてきたもののさらにもう一歩先と考えています。ハードとデジタルイゼーションなどのソフト面の取り組みを組み合わせることで、GHG（温室効果ガス）の削減目標を達成します。当社はIoT（モノのインターネット）の活用で業界の先頭集団にいたいと思っていますが、データを利用した効率運航や衝突防止、故障予防などを目指すとともに、サプライチェーン全体の効率化に取り組みます」と語りました。

「日本郵船は海洋資源開発分野にフィールドを広げていますので、いつか海洋構造物の建造にも関わってみたいですね」



船舶の設計図面。現場で仕様書通りに建造されているか確認したり、営業部門からの仕様の問い合わせなどの際に広げる。



休日は出掛けることが多く「友人との食事や買い物、ゴルフやスキー、バレーボールなどでリフレッシュしています」



あくだ こうじ
芥 幸史さん

大学院の修士課程を修了後、2015年に日本郵船入社。技術グループに着任したのち、100%子会社の郵船エンジニアリング(株)に出向し、日本国内の造船所で1万4000個積みコンテナ船やLNG船の建造監督業務を経験。現在は同社本社の新造船部に所属している。

常に謙虚に、
伝えるべきことはしっかりと

■新造船建造監督

建造監督は船舶が船主の注文どおりに建造されているか、品質が定められた基準を満たしているかを現場でチェックするほか、現場の安全管理や完成後の海上試運転の立ち会いなども担当します。建造監督の派遣人数は船舶の種類などによって変わり、難易度が高い案件は1隻で10人を越えることも。海外の造船所で建造する場合は外国人の監督とチームを組むこともあります。

理系の大学から日本郵船を就職先に選んだ理由は。

大学では化学を専攻していましたので、周りはメーカーや研究者の道に進む人がほとんどでした。ただ私は、ナノやミクロの世界よりも、やった結果が目に見えて、人々が生活していく上で欠かせない業種という観点から貿易に興味を持ちました。面接官の方の印象がとても良かったことも決め手になりました。

郵船エンジニアリング(株)はどのような会社ですか。

本社の社員は日本郵船からの移籍・出向者を中心に約15人、各造船所には業務を委託する建造監督が約40人います。建造監督には社員もいますが日本郵船や造船所からのOBが中心で、60歳以上の方も活躍されています。私が所属する本社の新造船部は主に建造監督を統括する部署で、日本郵船の営業および工務部門と造船所間の調整業務のほか、造船所や船用機器メーカーの調査を行っています。また、建造の前段階の図面承認作業も行っています。

建造監督の仕事の難しさは。

監督の中では私が圧倒的に若く、まだ経験も知識もありませんが、立場が強い発注者側にいるのでどうしても生意気だと思われるかもしれませんが、

てしまいがちです。そうならないよう、常に謙虚に物事を進めることを心掛けましたが、一方で発注者側として伝えるべきことはしっかりと伝える必要があります。

ベテランの建造監督と共に仕事をして、いかがでしたか。

船体の壁はどうしてもわずかに歪みます。これを基準内に抑える必要がありますが、ベテランの方は遠くから見ただけで歪みが基準内かどうか気付きます。尊敬するとともに、そういったベテランの方々と渡り合えるよう成長したいと感じました。

今後の目標は。

日本郵船の技術系社員の最大の使命は、最適な船を最適なコストで造ることです。我々は直接お金を稼ぐわけではありませんが、就航後のトラブルをなくすことができれば、コストが減り、利益に貢献できます。もっとコスト意識を身につけるために、就航後の船舶管理業務も経験したいですし、いずれは営業部門でお客様の最新のニーズにも直接触れたいです。営業部門からの指示で建造中に仕様を変えることもありますが、ニーズを前もって把握し、自分から提案できるように考えています。

着岸操船支援システムを開発

当社はグループ会社の(株)MTI、(株)日本海洋科学とともに、船舶の着岸時の操船を支援するシステムを開発しました。岸壁接触のリスクを可視化して知らせることで、操船者の負担を軽減し、人的要因による接触事故の防止を図ります。

さまざまな情報を解析し事故リスクを可視化

船舶が港湾の岸壁に横付けする際は、タグボートという小型の高馬力船に押したり引いたりしてもらいながら、岸壁に衝突しないよう慎重に移動させます。着岸時の操船作業では、「岸壁からの距離が何メートルの時は何ノットまで速度を落とす」といった指針があり、操船者はこの指針に従って風、潮流等の気象・海象の影響を加味し、複数のタグボートに指示を出しながら舵やエンジンを操ります。ただ、刻々と変わる情報を基に自船が置かれた状況を把握しつつ複数の人に指示を行う必要があるため、その業務負荷は重く、人的要因によって岸壁接触事故が引き起こされるケ

ースがあります。

岸壁接触事故は、停止予定地点を超えたり異常接近などのニアミスに近いものから、本船の損傷や港湾側の係留・荷役設備の損壊、桟橋の破損などの重大事故に至るケースもあります。

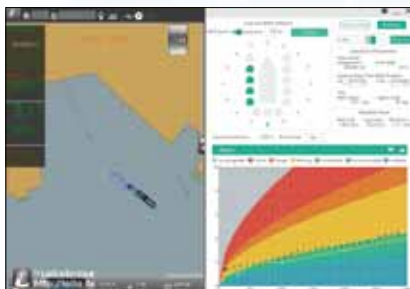
このような岸壁接触事故をゼロにすることを目指して、当社グループは岸壁までの距離、船舶の力や船体性能に関する数値、タグボートの配置や気象データ等の情報を解析して現在の接触事故リスクを評価し、可視化するソフトウェアを開発しました。操船者はタブレット端末等で岸壁との相対位置関係や接近速度を確認し、自船

の事故リスクを把握することができます。

これによって操船者の負担を軽減するとともに、接触リスクが高くなったことを操船者に知らせることで誤判断による接触事故を防止します。すでに実船でのトラ

イアルを終え、今後は当社管理船への導入を順次進めていく予定です。

このシステムで採用した技術は、当社が取り組んでいる有人自律運航船の自動着岸システムへの応用が期待されます。



着岸操船支援システムの画面



(株)日本海洋科学の操船シミュレーターによるシミュレーションの様子

NYKニュース

シンガポールで潮流発電の実証試験に参加

当社および当社グループの(株)MTIは、MAKO Energy Pte. Ltd., Sentosa Development Corporationが実施する「シンガポール・セントーサ島における潮流発電装置の実証試験」に共同研究パートナーとして参加します。シンガポール初の潮流発電技術の実用化に向けて、シンガポールとセントーサ島をつなぐ橋の橋脚にMAKO Energy社の潮流発電タービンを設置し、2年間の実証試験を通して発電効率や蓄発電コストの試算、蓄電装置の検証等を進めます。

(2018年11月)



船舶管理業務の共通プラットフォーム「NiBiKi」始動

当社グループは船舶管理業務の共通プラットフォーム「NiBiKi (ニビキ)」システムを開発し、運用を開始しました。「NiBiKi」は、安全管理マニュアルの書式や申請・承認ワークフローを電子システム化したものです。船員はガイドに従い所定のフォームに入力するだけで、正しい手順で報告や承認依頼を行うことができます。それらの情報が自動で記録・共有される仕組みにより、短時間で正確な報告業務の遂行が可能となります。また、本船から報告された情報を当社および当社グループの船舶管理会社、その管理船舶約260隻の間でデータ共有し、活用していきます。(2018年12月)

バイオ燃料での試験航行に成功

当社のばら積み船「FRONTIER SKY」は1月30日、世界的な鉱業会社BHP Billiton Limitedとバイオ燃料の製造会社GoodFuelsの協力のもと、ロッテルダム港でバイオ燃料を補油し、欧州域内で同燃料を使用した試験航行を実施しました。バイオ燃料とは、再生可能な生物由来の有機性資源(バイオマス)を原料に、発酵、搾油、熱分解などによって作られた燃料です。燃焼時に二酸化炭素(CO₂)を排出するものの、原料作物の成長過程においてCO₂を吸収しているため、その排出量はゼロとカウントされ、石油燃料の代替物として世界中で注目されています。(2019年1月)



郵船クルーズ(株)が投資会社と共同で客船事業を運営

当社は、連結子会社である郵船クルーズ(株)の株式の50%を、船舶投資ファンドを運営するアンカー・シップ・パートナーズ(以下ASP)に譲渡し、郵船クルーズ(株)は持分法適用関連会社となりました。これからは飛鳥クルーズのさらなるブランド向上と高品質の成長の持続のため、ASPと共同して客船事業を展開していくことになります。(2019年3月)

海運業界ニュース

日本船主協会、業界の環境保全への取り組みと課題を紹介



四面を海に囲まれ資源の乏しい日本において、海運は原材料の輸入や製品の輸出等、産業活動や市民生活を支えるために大きな役割を担っています。また、海上輸送は他の輸送手段に比べて単位輸送当たりの環境負荷が小さく、環境にやさしい輸送手段でもあります。しかし、世界経済の成長を背景に海上輸送の需要は今後も増加傾向にあることから、環境負荷の一層の低減に大きな役割を担うことが期待されています。

これを踏まえて、一般社団法人日本船主協会は2018年10月、海運に馴染みのない一般の方にも地球・海洋環境の保全に向けた取り組みや今後の課題を広く知っていただくための環境広報パンフレットを発行しました。

パンフレットでは、海洋汚染対策から始まった海運業界の取り組みが今では地球環境保全にまで広がっていることを「海運業界の挑戦」として取り上げているほか、「次の挑戦」として大気汚染物質の排出抑制対策についても紹介しています。国連の専門機関IMO(国際海事機関)や各国政府が定める環境規制は年々強化されており、中でも、来年1月から始まるSOx(硫黄酸化物)排出規制への対応は喫緊の大きな課題です。

この規制への対応には、①硫黄分が少ない燃料油の使用 ②排気ガス洗浄装置(スクラバー)の船上への設置 ③代替燃料(LNG、LPG等)の使用の三つの選択肢がありますが、規制開始直後は①を選択する船舶が圧倒的に多いと言われていました。ただ、硫黄分の少ない燃料油(適合油)は、従来の燃料油と比べてかなり高額になる見通しで、新たな適合油への切り替えによって、世界全体で年間3兆円以上の追加コストが発生するとの試算もあります。

この試算を踏まえてパンフレットでは、地球規模の取り組みである環境対策のコストを社会全体で負担することへの理解と支援を求めています。

青い空と青い海、そして人々の健康を守るため、海運業界はステークホルダーの皆様と連携しながら、より一層環境にやさしい輸送手段へと進化を目指し、挑戦していきます。

環境広報パンフレットは以下からご覧いただけます。

<https://www.jsanet.or.jp/data/pdf/challenge.pdf>

「氷川丸」が 第2回ふね遺産に



当社所有の「氷川丸」が2018年7月、昭和初期の技術を今に伝える現存貨客船として、第2回ふね遺産に認定されました。

「氷川丸」は1930年、シアトル航路向け貨客船として竣工しました。戦時中は海軍特設病院船となり、終戦までに3度機雷に接触しながらも当社の大型船で唯一沈没を免れました。戦後も病院船のまま復員輸送に従事。1947年に改装されて貨客船に戻り、その後シアトル航路にも復帰しました。1960年に引退するまで、太平洋を横断した回数は254回、運んだ船客数は約2万5000人に上ります。

引退後は、2008年に「日本郵船氷川丸」として竣工当時の姿に近い形で復原され、横浜港のシンボルとして多くの人々に親しまれています。

ふね遺産認定とは

公益社団法人日本船舶海洋工学会が、歴史的で学術的・技術的に価値のある船舶類およびその関連設備を社会に周知し、文化的遺産として次世代に伝えることを目的として、2017年に創設。都内で開催された第2回認定式では、「氷川丸」の金谷範夫船長が認定書を受け取りました。

日本船舶海洋工学会の柏木正会長(右)から認定書を受け取る金谷船長



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。

【コンテナ船】(こんてなせん)

6ページ

輸送用の鉄製の箱「コンテナ」を輸送する船舶。コンテナのサイズは国際的に統一されており、長さは20フィート(6.096メートル)と40フィートが主流です。貨物は日用雑貨や工業機械などの製品や部品が中心ですが、原料や特殊なタンク型のコンテナで液体貨物も運びます。コンテナ船は通常、あらかじめ決められた港湾に決められたスケジュールで寄港する定期船サービスに投入されます。

【国際海運の温室効果ガス削減】

7ページ

(こくさいかいゆんのおんしつこうかかへさくけん)

国際海事機関(IMO)によると、外航船舶から排出される温室効果ガス(GHG)の二酸化炭素排出量は約8億トン(2012年)で、世界全体の総排出量の約2.2%を占めます。IMOは、2030年までに単位輸送当たりの排出量を2008年比40%以上削減、2050年までに総排出量を50%以上削減し、今世紀中の可能な限り早期に排出をゼロにするという長期目標を打ち出しました。

【船舶管理】(せんぱくかんり)

10ページ

船舶を動く状態にするための業務。船員配乗業務や船舶保守管理業務などがあり、陸上で勤務する船舶管理監督を中心に行います。通常は船主が自ら行いますが、船舶を借りる備船者や、船主から船舶管理を請け負う専門会社(船舶管理会社)が行うこともあります。船舶管理の品質は船舶航行の安全性と効率性に直結します。

【タグボート】(たぐぼーと)

11ページ

他の船を押ししたり引いたりして移動させる仕事に従事する、馬力の高い小型船。大型船は小回りが効かないため、港湾の岸壁や棧橋に横付けしたり離れる際には、タグボートと無線で連絡を取りながら押ししたり引いたりしてもらいます。複数のタグボートが同時に支援することもあります。また、自力で航行できない舢(はしけ)と呼ばれる船を引っ張って貨物を運ぶ業務でも活躍します。

【客船事業】(きゃくせんじぎょう)

14ページ

宿泊・エンターテインメント施設が充実した客船(クルーズ船)を運航し、単なる交通手段ではなく、船旅そのものの楽しさを提供する事業。日本でもクルーズに対する注目は年々高まっており、国土交通省が発表した2017年の日本人のクルーズ人口は前年比27%増の31.5万人で過去最多を記録しました。

■ 2019年 ハワイ・アラスカ グランドクルーズ ●

2019年6月3日(日) 横浜発～7月12日(金) 横浜着 旅行代金 1,965,000～9,975,000円

区間乗船パッケージツアーもご用意しています。詳細はお問い合わせください。

AAコース 横浜乗船～ヒロ下船 BBコース ビクトリア乗船～横浜下船

旅行代金 888,000～1,913,000円

■ 名古屋／横浜発 爽秋の仙台・函館クルーズ

Aコース 2019年10月2日(日) 名古屋発～7日(金) 横浜着 旅行代金 226,000～1,135,000円

Bコース 2019年10月3日(日) 横浜発～7日(金) 横浜着 旅行代金 191,000～962,000円

■ 長崎発 濟州島クルーズ

2019年10月10日(日) 長崎発～12日(日) 博多着 旅行代金 85,000～427,500円

■ 博多発着 A-styleクルーズ

2019年10月12日(日) 博多発～14日(月) 博多着 旅行代金 106,000～534,000円

■ 秋の博多・横浜クルーズ ●●

2019年10月22日(火) 博多発～24日(日) 横浜着 旅行代金 90,500～427,500円

■ 秋の休日 ウィンスタイル クルーズ

2019年11月1日(日) 横浜発～4日(月) 横浜着 旅行代金 152,000～761,000円

■ 熊野・小豆島オータムクルーズ ●

2019年11月9日(日) 横浜発～13日(木) 横浜着 旅行代金 202,000～1,015,000円

■ ザ・グレン・ミラーオーケストラ クルーズ

2019年11月13日(日) 横浜発～15日(金) 横浜着 旅行代金 101,000～507,500円

■ 2019年 ディスカバー・アジアクルーズ ●●●●

Aコース 2019年11月18日(日) 横浜発～12月7日(日) 横浜着

早期全額支払割引適用代金 748,500～3,741,000円 / 旅行代金 998,000～4,988,000円

Bコース 2019年11月19日(日) 神戸発～12月7日(日) 横浜着

早期全額支払割引適用代金 709,500～3,544,500円 / 旅行代金 946,000～4,726,000円

区間乗船パッケージツアーもご用意しています。詳細はお問い合わせください。

AAコース 横浜・神戸乗船～上海下船 BBコース 横浜・神戸乗船～香港下船

CCコース 横浜・神戸乗船～高雄下船 DDコース 上海乗船～横浜下船

EEコース 香港乗船～横浜下船 FFコース 高雄乗船～横浜下船

旅行代金 328,000～1,917,000円



小宮悦子さんが語る「アジアの魅力」動画が見られます▲

■ ニューイヤー グラム・サイパンクルーズ ●●●●

2019年12月26日(日) 横浜発～2020年1月5日(日) 横浜着

旅行代金 557,000～2,804,000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
- = シニア割引
- = 早期全額支払割引
- = バルコニー体験キャンペーン
- = 早期申込割引
- = ファミリー割引10%
- = 스위트体験キャンペーン
- = 子供代金キャンペーン
- = 스위트トリプルキャンペーン
- = ベビーシッタールーム・キッズルーム

※ 記載の旅行代金は2名1室利用時のお一人様の代金です。

※ 株主優待割引は他の割引(早期申込割引等)と重複してご利用いただくことはできません。ご了承ください。
その他のコース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
https://www.asukacruise.co.jp/

TEL 045-640-5301
FAX 045-640-5366
営業時間 / 9:30～17:00
土・日・祝を除く

コンパクトに20日間で アジアの奥深さを探求



2019年11月、飛鳥IIは「ディスカバー・アジアクルーズ」へと出発します。日本を出発し海外を周遊するクルーズとしてはコンパクトな20日間の日程で、上海、香港、ハイフォン、高雄、那覇、鹿児島と個性豊かな都市をめぐる。最初の寄港地・上海では1泊し、クルーズ特典として乗客の皆さまを上海雑技団観覧ツアーにご案内いたします。船上では、ゲストとして数々のヒット曲を持つゴダイゴのスペシャルステージが開催されるほか、「チャイニーズオペラ」とも呼ばれる伝統京劇「新潮劇院」の特別公演もお楽しみいただけます。

2019年5月31日までには全額お支払いいただくと、25%割引となる早期全額支払割引を設定しております※。

\ plus /

NYKとオリーブオイルのはなし

健康に良いとされる「オレイン酸」を豊富に含むオリーブオイル。日本でも、日常の食生活に欠かせない万能調味料として、近年輸入量が増えています。主にスペインとイタリアからの海上輸送による輸入が中心で、約95%を占めています。2018年4月に開催されたOLIVE JAPAN国際エキストラバージンオリーブオイルコンテストでは、郵船商事株が輸入している「プリモ・フルット」と「ラウデミオ」が金賞と銀賞を受賞しました。

出典：横浜税関資料「オリーブオイルの輸入」



金賞の「プリモ・フルット」(写真左)と銀賞の「ラウデミオ」



日本郵船