

個人株主の皆さまにお届けする情報誌

NYK plus

NYK プラス
2020 Autumn

Vol.
28

[特集] 初の自社養成船長が誕生

多様な人材が安全運航支える



「ESGデータブック」発行開始

当社グループのパフォーマンスをこの一冊に

当社は、グループのESG（環境・社会・ガバナンス）に関する詳細なパフォーマンスデータを記載した「ESGデータブック2019」（日本語版）を発行しました。

当社グループは2018年に策定した中期経営計画「Staying Ahead 2022 with Digitalization and Green」でESGを経営戦略に統合し、事業活動を通じて社会の持続的な発展に貢献するとともに、企業価値を向上していくことを目指しています。

その取り組みをステークホルダーの皆さまに分かりやすくお伝えするツールとして、昨年度末から「ESGデータブック」を作成することにしました。

本データブックは、「NYSEレポート2019」やウェブサイトで開示しているESG関連のパフォーマンスデータを集約するとともに、「気候変動に対する取り組み・体制の充実化」「ガバナンス体制における意思決定プロセスの見直し」等の最新情報を盛り込み、開示情報を補完するレポートとして詳細なESG関連情報をご報告しています。

本データブック冒頭でも掲げていますとおり、当社グループのCSR経営では、ESG課題やステークホルダーとの関係を考慮しながら、当社グループと社会の利益を同時に最大化していく統合思考の経営を志向しています。その方針の下での「環境」、「社会」、「ガバナンス」それぞれの考え方や目標、体制、取り組みなどを本誌では紹介しています。

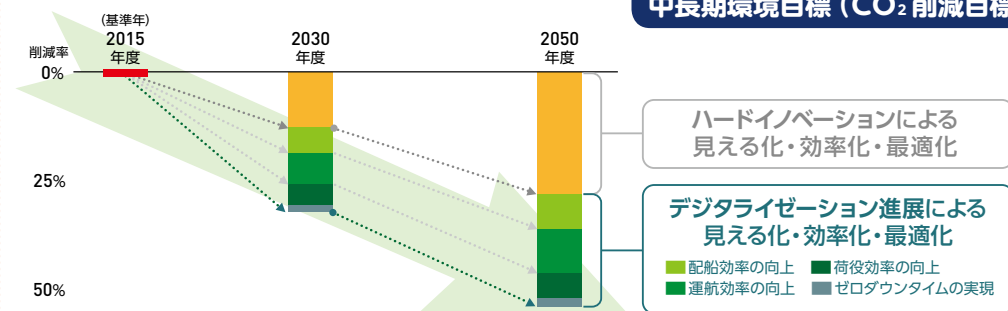
環境の分野では、当社グループの環境経営ビジョンを説明した上で、「気候変動」、「汚染防止」、「生物多様性」などの課題別に詳細に報告を行っています。

社会の分野では、労働慣行、人権などに対する当社グループの基本的な考え方や体制、また具体的な取り組みを当社の育児休業取得者数の推移などのデータを交えながら紹介しています。

ガバナンス分野は当社のコーポレートガバナンスやコンプライアンス、リスクマネジメントの体制などを掲載しています。



中長期環境目標 (CO₂ 削減目標)



※基準年2015

2030年度

2050年度

船舶・海上輸送

-30%

-50%

サプライチェーン全体

-40%

-70%

本データブックは以下のURLからダウンロードできます
https://www.nyk.com/ir/pdf/2020_nykreport_12.pdf



採用ソースを広げる

船舶を運航する船員は海技士の国家資格を取得して航海士や機関士として勤務する「船舶職員」と、資格取得を必要としない「部員」で構成されます。船舶職員である航海士や機関士になるためには、日本の場合、国土交通省による国家試験に合格し、まずは二等海技免状（航海もしくは機関）を取得します。その後、海上勤務や陸上勤務で経験を積みながら、昇進試験を受けて、二等海技士、一等海技士へと進みます。そして、船を操縦したり積み荷を管理

したりする航海士は船を統括する船長を、エンジンをはじめ船内の機械の専門家である機関士は機関長を指します。

航海士や機関士となるためのルートとして一般的なのは、船員教育に特化した大学や高等専門学校で学び、海技士の免状取得に必要な12カ月の乗船訓練を受けた上で、海技士となるものです。これに加えて、当社は一般の大学や高専などを卒業した人材を、入社後に一から海技士に育成しています。当社はこのルートを「自社養成」と呼んでいます。定期採用する海上職社員は毎年約20

人で、一般大・高専と船員教育機関の出身者はおおよそ半々です。

自社養成の海上職社員は、入社した後初めて船員教育を受ける点が特徴です。入社後に独立行政法人海技教育機構が運営する海技大学校で2年にわたり、海上技術の基礎知識を学び、乗船訓練を受けた上で、海技資格を取得します。

海上技術者になってからのキャリアパスは、船員教育機関出身者と区別していません。入社後15〜16年目をめどに船長・機関長に登用するのがモデルコースです。

特集

初の自社養成船長が誕生 多様な人材が安全運航支える

森 映宏 船長



2020年4月、当社初の自社養成船長が誕生しました。一般大学などの卒業生を採用し、自社で一から海上技術者を養成する制度を開始してから14年。このほど辞令を受けた森映宏（もり・あきひろ）船長は、日本の海運会社で初めての一般大学卒の船長となりました。多様なバックグラウンドを持った人材が、当社の発想力や技術力を高めています。



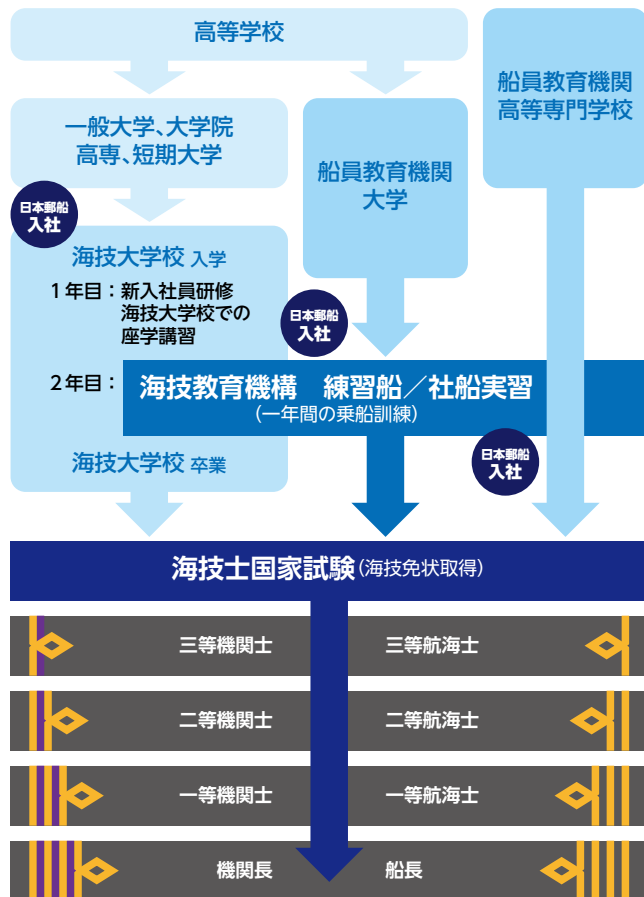
でも海上で培った専門性を生かして幅広い分野で活躍してきました。現在は、海務グループで陸上勤務をしており、数年後には初めて船長として実職に就く予定です。

森船長は一般大学から海上技術者を目指した理由について、「グローバルな企業に身を置きたいという意識が強く、船を用いた物流の現場で地球を舞台に活躍できる点が魅力でした。現場経験を糧に陸上のさまざまな部門に活動の場が広がっているところにも引かれました」と語ります。

当社には海技免許を持った日本人社員が約600人おり、このうち

約100人が自社養成の社員です。一般大・高専出身の海上技術者は既に当たり前の存在となってきました。森船長は「グローバルに企業活動を展開する当社が多様なメンバーで構成されていることは健全なことだと思えます。専門性を持った仲間とともに顧客のニーズに応え、また、環境保全による地球社会の実現を目指す上で中心的な立場を担っていきたくです」と話します。

当社は今後も、多様で豊富な知識、経験を持った人材の育成を続け、安全で環境に優しい海上輸送サービスを提供していきます。



外航船の航海士、機関士になるためのルート

600人中100人が
自社養成

当社は、船員志望者の減少に対応するとともに、多様な人材を集めることを狙いとして、2006年に自社養成制度を他社に先駆けて導入しました。

自社養成の第一期生である森船長は、入社後に海技大学校の課程などを修了し、2008年に三等海技免許を取得しました。その後、航海士として自動車船、LNG船、ドライバルク船などで経験を積み、陸上勤務におい

社会・経済支える船員、 コロナ禍で再認識

大型船の入出港を安全にサポート



株式会社 新日本海洋社

海務部課長 中里 良介さん



コロナ禍で「エッセンシャルワーカー」としての船員の重要性が再認識されています。

貨物船の乗組員は3～6カ月の周期で定期的に交代することで、絶え間なく船を動かします。ところが、新型コロナウイルス感染防止のため、各国が人の移動を制限したことで、船員交代が滞る事態となりました。乗船予定の船員が交代地に移動できなかったり、下船した船員が帰宅できなかったりする状況となっています。

船員の心身の健康維持のためには定期的な交代は必須です。このサイクルが崩れると、人々の生活と経済を支える国際海上輸送に支障が生じ、最悪の場合、物流が途絶えかねません。

このため、当社は乗船前のPCR検査や自主隔離、船上での保護具の着用、船上で感染者が発生した際の対応指針の策定などさまざまな感染防止対策を行いながら、刻々と変わる各国の移動制限に応じた手配を行い、船員交代を進めています。荷主・用船者の協力を得て、通常の航路から一時的に離れてフィリピンなど船員の居住国に船を寄港させて交代を行うといった工夫もしています。

当社は世界の物流とライフラインを支える社会的使命を再認識し、新型コロナウイルスとの共存を前提に引き続き円滑な船員交代に努めます。

本社に設置している操船シミュレーター。乗組員のスキルアップに活用するだけでなく、来社されたお客さまにも体験してもらっている。



船を押ししたり引いたりすることで、船の離着岸を安全かつ迅速にサポート。大型船でも数センチ単位で操ることが可能。



先輩からもらった二つのお守りは今でも大切に持っている。「応援の言葉とともに、後輩にも受け継いでいきたいです」



なかざと りょうすけ
中里 良介さん

国立清水海員学校（現・国立清水海上技術短期大学校）を卒業後、2001年に宝洋海運産業（現・株新日本海洋社）へ入社。入社後は十数年間、タグボートに乗船し、2018年からは海務部に配属。現在は、陸上で乗組員の配乗や海務関連の業務を担当している。

下積みを経て、操船に誇り

■東京湾でタグ・エスコートボートを運航

株新日本海洋社は東京湾内で、大型船舶が入出港する際に欠かせないタグボートとエスコートボートを運航しています。同社のタグボートの目印は赤マスト。湾内で自由な操船が難しくなった大型船舶をロープで牽引したり、いくつかのタイヤがついた船首で押ししたりすることで、舵や推進器のような役割を果たし、安全な入出港をサポートします。エスコートボートは、タグボートの作業場所までの進路を警戒し、衝突事故を防ぐ役割を担っています。

—— 曳船業の醍醐味を教えてください。

タグボートは操船できるようなことになるまでに長い下積みが必要です。誰もがができるわけではないので、実際に操船できた時は嬉しかったですし、今も誇りに思っています。

—— 下積み時代の思い出はありますか。

乗組員の食事作りや船体のサビ落としなど大変なことも多かったです。下積み時代の経験は操船にも生きました。タグボートは、船の入出港にあわせて出動するため、仕事の時間が不規則です。夜間に急遽、出動することもあります。そのため、状況に応じて柔軟に対応しつつ、先を見越して効率的に準備しなければなりません。食事ひとつとっても曳船作業を行う時間が読めない中で、先を見ながら短時間で効率よく美味しいものを作ることが求められます。どちらも「先を見通して行動する」という点では同じで、成長につながりました。

—— 仕事をやる上で大切にしていることはありますか。

たとえ荒天でも、タグボートは出動しなければなりません。時化が来た時の揺れはすごいものがあります。一緒に乗船する仲間

に怪我がないよう安全を第一に考えていました。今は、陸上で配乗（乗務員の割り当てや配置）などを考える仕事をしていますが、可能な限り訪船して、乗組員と直接対話することを大切にしています。電話やメールでは伝わらないことも多くあるため、実際に顔を合わせて配乗の意図や会社の思いを伝えていきます。

—— 新日本海洋社の良いところは。

人に恵まれている点です。甲板員から航海士に昇進した時、当時の船長から「頑張れよ」という言葉とともに、お守りをもらったことが良い思い出です。陸上職に異動した際にも、機関長の先輩からお守りをいただき、今でも大事に持っています。自分も同じように後輩へ声をかけていきたいと思っています。

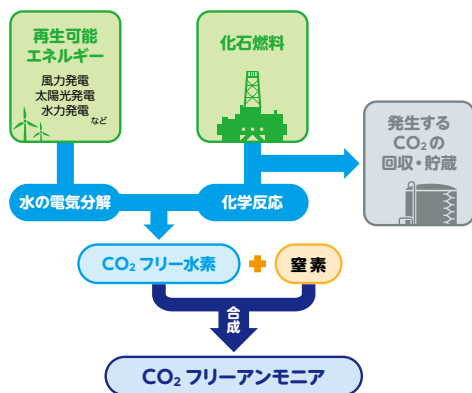
—— 今後の目標は。

タグボートを多くの人に知ってもらいたいことです。来社されたお客さまに操船シミュレーターを触ってもらったり、「海洋都市横浜つみ博」では体験乗船を実施しています。特に子どもたちに喜ばれますが、大人の方でも胸が躍る内容になっています。これからも海事普及に向けて地道に取り組んでいきたいです。

アンモニア燃料の普及へ向け 研究開発本格化

当社は環境にやさしいアンモニア燃料の普及に向けた研究開発に本格的に乗り出します。世界初の取り組みとして、アンモニア運搬船と浮体式貯蔵ガス化設備、アンモニア燃料で推進するタグボートの実用化に向けてパートナーと共同研究開発を開始しました。

CO₂を排出しないアンモニア製造の流れ



も行います。浮体式設備の活用により、発電所などへのアンモニア燃料の普及促進に貢献します。

アンモニアは燃焼してもCO₂（二酸化炭素）を排出しない環境にやさしい燃料です。アンモニアの原料となる水素の製造過程で風力などの再生可能エネルギーを利用したり、化石燃料を使用する場合でも発生するCO₂を回収・貯蔵すれば、サプライチェーン全体で排出をゼロにすることができます。

国連の専門機関であるIMO（国際海事機関）は、国際海運からのGHG（温室効果ガス）排出量を2050年までに半減させ、今世紀中、早期にゼロにする目標を掲げています。その達成に向けて、アンモニアは有望な代替船舶燃料の一つとして期

専用船と浮体式貯蔵ガス化設備で大量輸送確立

待されています。

アンモニア燃料を普及させるためには、これを大量に輸送する方法を確立する必要があります。アンモニアの大量輸送・供給方法の確立を目指して、当社はジャパンマリンユナイテッド(株)(JMU)、一般財団法人日本海事協会(NK)と共同で液化アンモニアガス運搬専用船の共同研究開発を開始しました。この船舶は積み荷のアンモニアを燃料として使用するため、輸送中の環境負荷も減らすことができます。

3社は専用船が運んできた液化アンモニアを貯蔵し、気体の状態に戻して（再ガス化）供給する湾内浮体式設備の研究開発

さらに当社は、(株)H-原動機、NKとアンモニアを燃料とするタグボート（曳船）の実用化に向けた共同研究開発契約を締結しました。3社は2015年に竣工した日本初の液化天然ガス(LNG)燃料船であるタグボート「魁(さきがけ)」の共同開発メンバーであり、「魁」プロジェクトで培った知見を活用してアンモニア燃料タグボートに関する研究開発を技術と運航の両面から進めます。

2020年度は船体、機関、燃料供給システムを含む技術開発、安心・安全な運航手法の開発といったテーマに取り組み、今後、研究開発の成果に基づく実用性評価を踏まえてアンモニア燃料タグボート建造に関する検討に着手します。

横浜で国内初の自営完成車ターミナル運営

当社は国内で初となる自営完成車ターミナル「横浜港大黒C-3ターミナル」（横浜市鶴見区）の運営を8月から開始しました。同ターミナルは、完成車や建設機械等の輸出・輸入における荷役作業や蔵置、トランシッブ（積み替え）などの多様なニーズに対応することが可能で、当社運航船以外の利用も受け入れています。作業員にとって働きやすく環境にやさしい「グリーンターミナル」を目指し、その一環で峰浜風力発電所（秋田県山本郡八峰町）が発電した100%再生可能エネルギー由来の電力の利用を10月から開始しました。（2020年8月）

運航船の機関プラント監視センターをマニラに開設

当社は航海・機関データ収集装置「SIMS」を搭載した運航船約200隻の機関プラントの状態を24時間集中監視するセンターをフィリピンのマニラに開設しました。当センターでは、異常検知プログラム（AI）がSIMSからのデータを基に本船機関プラントの運転状況の異常を検知し、専門知識を持った当社海上技術者が検知結果の正誤・重大度を見極めます。海技者が、修理対応などが必要と判断した場合、異常の原因を推定するとともに船舶管理会社に伝え、本船に修理等の対応を指示します。AIによる検知結果を海技者が再確認することで、誤報の防止やプログラムの精度向上のためのフィードバックなどが可能になります。（2020年8月）

高出力燃料電池搭載船の実用化に向けた実証事業を開始

当社と東芝エネルギーシステムズ㈱、川崎重工㈱、一般財団法人日本海事協会、ENEOS㈱の5社は、国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構（NEDO）助成事業の公募採択を受け、2020年9月から「高出力燃料電池搭載船の実用化に向けた実証事業」を開始しました。商業利用可能なサイズの燃料電池を搭載した船舶の開発と水素燃料の供給を伴う実証運航は日本初の取り組みで、実現すれば運航中の温室効果ガス（GHG）排出量100%削減が可能になります。（2020年9月）

国内初のLNG燃料供給船、「かぐや」と命名

当社が川崎汽船㈱、㈱JERA、豊田通商㈱と共同で出資する「セントラルLNG SHIPPING㈱」が川崎重工業㈱坂出工場（香川県）で建造中の船舶向けLNG燃料供給船の命名式が9月16日に開催され、川崎汽船の明珍幸一社長と当社の長澤仁志社長によって「かぐや」と命名されました。船名は、日本最古の物語といわれる「竹取物語」に由来し、LNG燃料供給市場を「竹」のように長く高く成長させるという思いが込められています。同船は㈱JERAの川越火力発電所（三重県）を拠点に中部地区で、洋上で船から船へ直接燃料を移送するShip to Ship方式によるLNG燃料供給事業を行います。（2020年9月）



NYKニュース

タグボートを使用した遠隔操船実船試験に成功

当社および当社グループの㈱MTI、京浜ドック㈱、㈱日本海洋科学は、タグボートを使用した遠隔操船実船試験を国土交通省の実証事業として共同実施者を行い、無事に成功を収めました。「有人遠隔操船システム」を搭載したタグボートを、兵庫県西宮市から遠隔で操船して東京湾内の本牧沖と横須賀港沖の間約12kmを航行させました。陸上から本船のセンサーやカメラで周辺状況を把握し、航海計画と避航航路計画を作成。それらを本船と共有し、本船側の操船者による承認後、計画に従って自動で航行する状態を確認・評価しました。（2020年5月）

日本財団の無人運航船プログラムに参加

当社と当社グループの㈱日本海洋科学、㈱MTIは、公益財団法人日本財団が実施する「無人運航船の実証実験にかかる技術開発共同プログラム」において、国内22社で構成される「Designing the Future of Full Autonomous Ship プロジェクト」のメンバーとして採択されました。同プロジェクトは世界初となる無人運航船の実証実験を行い、2025年までの本格的な実用化を目指しています。当社グループは、これまでの「有人自律運航船」の技術開発で培った技術・経験を生かし、2021年度に内航コンテナ船による輻輳（ふくそう）海域での長距離航行の実証実験を行います。（2020年6月）

ベトナム最大規模の港で曳船事業に参画

当社のベトナム現地法人のNYK LINE (VIETNAM) Co., LTD. は、曳船2隻を保有・運航するThoresen Vinama Tug Co., LTD. の発行済株式総数の15%を取得し、同社のベトナム プーマイ港・カイメップ港での曳船事業運営に参画しました。プーマイ港・カイメップ港はベトナムのホーチミン近郊に位置し、輸出入貨物量・入出港隻数ともに同国最大規模の取り扱いを誇ります。当社は、近年目覚ましい経済成長を遂げているベトナムにおいて、曳船事業を今後さらに成長する分野と位置付けて出資を決定しました。（2020年7月）

米国キャメロンLNGプロジェクト第3系列の商業運転開始

当社が三菱商事㈱との米国合併事業会社「Japan LNG Investment LLC」（JLI）を通じて参画するキャメロンLNGプロジェクトが、8月10日にLNG生産設備第3系列の商業運転を開始しました。これによって同プロジェクトの合計3系列のLNGプラント全てが商業運転を開始したことになり、年間1200万トン超を輸出する世界最大級のLNG生産設備が完成しました。同プロジェクトの事業主体であるキャメロンLNG社の株主構成は、Sempra Energy50.2%、TOTAL16.6%、三井物産㈱16.6%、KLI16.6%です。当社は輸出されるLNGの海上輸送の一部も担っています。（2020年8月）



実際の設計図から 作られた船舶模型



上/「浅間丸」(縮尺1/48)
左/「鎌倉丸」(縮尺1/48)の船首部分

ビルダーズモデルといわれるモデルシップ(船舶模型)は、船の建造着手と同時に造船所が専門の模型業者に発注し、実際の設計図をもとに作られた精巧な模型で、造船所から船主に贈られていました。

かつては、船に限らず電車や飛行機でも、製造者が購入者にミニチュアを贈呈する習慣がありましたが、近年は模型を製作すること自体が減っているようです。戦前に作られた「浅間丸」、「鎌倉丸」の模型は縮尺1/48で全長が約4m弱となっており、檣造り、本漆塗りの重厚かつきめ細かな造作で、現在作られるモデルシップとは明らかに一線を画しています。

圧倒的な迫力で細部まで緻密に再現されたモデルシップは、日本郵船歴史博物館でご覧いただけます。



日本郵船歴史博物館

〒231-0002 神奈川県横浜市中区海岸通3-9

開館時間 10:00～17:00【最終入館16:30まで】

休館日 月曜日(祝日の場合は開館、翌平日休館)、
年末年始、臨時休館日

※新型コロナウイルス感染予防対策として、ご入館の際は検温・マスクの着用・手袋の着用をお願いしております。

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。

【航海士】(こうかいし)

4ページ

船舶職員(海技士の国家資格を持つ幹部船員)のうち、航海計画策定や操船、周囲の見張り、入出港などの航海や積み荷に関する業務を担当する役職。通常は、本船の最高責任者である船長と一等・二等・三等航海士の4人が乗船し、交代で24時間業務を行っています。本船の周囲を見渡すことができ、航海に関する機器が置かれた船橋(ブリッジ)で主に勤務しています。

【機関士】(きかんし)

4ページ

船舶職員のうち、本船の推進力を生むエンジン(主機関)や船内の電力を供給する発電機(補機)の運転やメンテナンスなどに関する業務を担当する役職。通常は、機関部門の最高責任者である機関長と一等・二等・三等の4人で構成されます。主に機関系の機器が置かれた機関室で業務に当たり、万が一、機関が故障した場合は本船の航行に重大な支障がでるため、温度や圧力、回転数などの数値を見ながら機関を注意深く管理します。

【海技教育機構】(かいぎきょういくきこう)

4ページ

国土交通省所管の独立行政法人で、船員志望者と船員に船舶運航に関する学術と技能を教える機関。全国で海技大学(1校)、海上技術学校(4校)、海上技術短期大学(3校)と練習船5隻を運営しています。船員養成のための学科教育と練習船による航海訓練を通じた一貫教育を実施するほか、水先人の養成などの実務教育を行っています。

【エスコートボート】(えすこーとぼーと)

10ページ

針路警戒船のこと。東京湾内など多数の船舶が行き交う海域で大型船を先導し、他船などと衝突しないよう警戒する業務に当たる小型の船舶。各港湾や航路の安全な航行方法に精通した水先人(パイロット)と無線で連絡を取りながら本船の航行安全を守る重要な役割を果たしています。似た役割のタグボート(曳船)と比べてスピードが早いのが特徴で、消防設備を搭載したものもあります。

【トランシップ】(とらんしっぷ)

14ページ

貨物を目的地ではない途中の港湾で一度降ろして他の船舶に積み替えること。大型船が大小全ての港湾に寄るよりも、貨物を大型船から小型船に積み替えて各港湾に輸送する方が効率的であることが多く、特にコンテナ貨物で行われています。輸送中の梱包がなく損傷リスクが高い自動車の積み替えは、以前は“ご法度”でしたが、損傷防止対策の進歩などによって現在では可能となりました。

飛鳥IIは新型コロナウイルスの影響で運航を中止していましたが、11月2日より運航再開いたしました。

■ Xmas 横浜 週末ワナイトクルーズA

2020年12月5日 田 横浜発～6日 田 横浜着 旅行代金 88,000～292,000円

■ 横浜スペシャルクリスマス ON ASUKA II

2020年12月6日 田 横浜発～8日 田 横浜着 旅行代金 168,000～611,000円

■ Xmas ハーバーライト横浜・神戸クルーズ

2020年12月8日 田 横浜発～10日 田 神戸着 旅行代金 160,500～529,000円

■ 神戸スペシャルクリスマス ON ASUKA II

2020年12月10日 田 神戸発～12日 田 神戸着 旅行代金 168,000～611,000円

■ Xmas 神戸 週末ワナイトクルーズ

2020年12月12日 田 神戸発～13日 田 神戸着 旅行代金 88,000～292,000円

■ Xmas 名古屋ワナイトクルーズ

2020年12月14日 田 名古屋発～15日 田 名古屋着 旅行代金 80,500～264,500円

■ 名古屋発着 高知クリスマスクルーズ

2020年12月15日 田 名古屋発～17日 田 名古屋着 旅行代金 160,500～529,000円

■ 名古屋発 Xmas グループサウンズ クルーズ

2020年12月17日 田 名古屋発～19日 田 横浜着 旅行代金 184,000～611,000円

■ 横浜ウィークエンドクリスマスクルーズ

2020年12月19日 田 横浜発～21日 田 横浜着 旅行代金 168,000～611,000円

■ 横浜ゆったりクリスマスクルーズ

2020年12月21日 田 横浜発～23日 田 横浜着 旅行代金 160,500～529,000円

■ Xmas 横浜ワナイトクルーズB

2020年12月23日 田 横浜発～24日 田 横浜着 旅行代金 80,500～264,500円

■ クリスマスイブ横浜ワナイトクルーズ

2020年12月24日 田 横浜発～25日 田 横浜着 旅行代金 80,500～264,500円

■ Xmas 横浜 週末ワナイトクルーズC

2020年12月25日 田 横浜発～26日 田 横浜着 旅行代金 88,000～292,000円

■ 横浜 週末ワナイトクルーズ

2020年12月26日 田 横浜発～27日 田 横浜着 旅行代金 88,000～292,000円

■ 年末 悠々クルーズ

2020年12月28日 田 横浜発～30日 田 横浜着 旅行代金 160,500～529,000円

※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。

※全コースGoToトラベルキャンペーン対象となります。株主優待割引と併用可能です。ただし、株主優待割引は他の割引（ファミリー割引10%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。

飛鳥IIではお客様と乗組員の感染症予防ならびに船内衛生に万全を期するため、各種対策に取り組んでまいります。

詳しくは、「飛鳥II新型コロナウイルス感染症対策プラン」をご確認ください。

https://www.asukacruise.co.jp/coronavirus_information/



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 / 10:00～17:00
土・日・祝を除く

※新型コロナウイルス感染防止等の観点により営業日・時間が変更となる場合がございます。

改装で、船内が一新 和を取り入れた客室も



新設されたA アスカスイート和洋室

「飛鳥II」は2020年春にシンガポールでの大改装を終え、さらに多様な楽しみ方をお届けできるようになりました。本格的な露天風呂やプレミアムダイニング「ザ・ベール」が新しく登場したほか、アスカプラザには巨大LEDスクリーンを設置するなど、既存の施設も刷新しています。

なかでも注目は、新設したアスカスイートの和洋室です。ベッドスペースには畳を使用し、臨む丸窓には障子を。日本製の素材や家具を多用するなど、和の要素をふんだんに取り入れたデザインです。リビングスペースはソファの置かれた洋室仕様で、使い勝手の良さも追求しました。

そのほか、和洋室をはじめ全客室のテレビを刷新、VOD※を導入しています。新生「飛鳥II」での船旅を「期待ください」。

※ビデオ・オン・デマンド

私たちの使命、それは 物流を止めないこと

新型コロナウイルス感染症が世界中に拡大する中で、当社グループは世界の物流とライフラインを支える社会的使命を再認識し、従業員の安全を確保しながらさまざまな工夫を凝らして事業を継続してきました。このうち、貨物専用機を運航する日本貨物航空（NCA）は、コロナと戦うために必要なマスクなどの衛生消耗品や医療機器などの緊急輸送需要に対応しました。



日本郵船