

個人株主の皆さまにお届けする情報誌

# NYK

## plus

NYK プラス  
2021 Spring

Vol.  
**29**

**[特集] 私たちが紡ぐESGストーリー**

必要とされる企業であり続けるために



# 環境にやさしい 自動車輸送「Sail GREEN」

## サプライチェーン全体のCO<sub>2</sub>排出削減

当社の自動車輸送本部は、環境負荷低減に取り組み「Sail GREEN」プロジェクトを進めています。海上輸送のみならず、専用ターミナルの運営、鉄道やトラックによる陸上輸送といった、一連の完成車物流のさまざまな場面で、温室効果ガス（GHG）の排出削減を始めとする環境負荷の低減を図る取り組みです。

まず海上輸送では、将来的にはGHGを全く排出しない船舶の就航を目指していますが、実際の実用化までの対策として、今後約10年間に建造する自動車輸送船をすべてLNG燃料船とする方針とし、2030年代半ば頃からは水素、アンモニアなどCO<sub>2</sub>を排出しないゼロエミッション燃料に切り替えることを目指しています。

また海上輸送だけでなく、港湾の完成車ターミナル、トラックや鉄道による陸上輸送や、納車前の点検・整備・部品補給サービスといった自動車物流事業を全世界で展開していますが、その各拠点でのGHG排出抑制に向けた取り組みも進めています。

例えば、当社グループがベルギーのゼーブルージュ港で運営する完成車ターミナルでは、既に使用する電力を敷地内に設置した11基の風力発電設備で賄っています。また、昨年8月に運用を開始した当社初の国内自営完成車ターミナル「横浜港大黒ふ頭C-3」でも、みんな電力(株)による電力調達先の発電所を指定できるサービスを利用し、秋田県の峰浜風力発電所からの電力を使用する取り組みを同年10月から開始しました。

さらに、完成車の陸上輸送の分野においても、トラックの走行効率改善や、内陸国向けの輸送において鉄道輸送の活用などでGHG排出量を削減します。

このように一連の完成車物流の中でGHGの排出量が削減できるサービスをつなぎ合わせて提供する「Sail GREEN」プロジェクトを通じて、当社は自動車産業のサプライチェーン全体のGHGの排出削減にも貢献していきます。



ゼーブルージュ港の完成車ターミナルに設置された風力発電設備

国内初のLNG  
燃料自動車船  
「Sakura Leader」

# 私たちが紡ぐ ESGストーリー

必要とされる企業グループであり続けるために



目黒 真奈美

サステナビリティイニシアティブチーム  
チーム長

拔山 尚子

グループ長代理

—— ESGストーリーの発表を終えての感想は。

**拔山** 私はESGの推進部署に就いて丸5年になりますが、具体的な推進の動きをなかなかつくりできていないという思いがありました。ですので、社長の長澤がESG経営をやると言った時には、ようやくここまで来たかと思いましたが、ESGストーリーの作成を指示され、物語のようにみんなが共感できるものというイメージはありましたが、どのような内容であればみんなに伝わるのか試行錯誤しました。社員の中ではESGという言葉自体にまだそれほどなじみ

がなく、また全社的なものにしていくためにはさまざまな部門を巻き込んで議論していく必要があると感じました。そこで事務局としてたたき台のようなものをつくり、それを各部門にぶつけるということを繰り返しながらまとめていきました。

**目黒** 私はおよそ1年ESGストーリーの仕事に携わってききましたが、幾度もの社内議論を経てつくったものなので、ようやく出すことができたとというのが率直な気持ちです。社内にはもつと盛り込めるものがあったのではないかと意見もあると思います。個人的にはわれわれが

当社は、中期経営計画で掲げる「ESGの経営戦略への統合」をさらに加速させるため、その方針と具体的な取り組みをつづた「NYKグループESGストーリー」([https://www.nyk.com/news/2021/esg-story\\_01.html](https://www.nyk.com/news/2021/esg-story_01.html))を作成し、2月3日に発表しました。その作成のために昨年4月に発足したタスクフォースの事務局を務めたESG経営推進グループの拔山尚子グループ長代理と目黒真奈美チーム長に、ESGストーリーの中で特に伝えたいことや作成の裏話を聞きました。



現時点で出せる最大限の内容をまとめたものだと思っています。この1年、一般のグループ社員がESG経営について腹落ちするにはどのようなものにすればよいのかということや、をずっと考えてきました。その結果、社会課題の解決と企業として求められる収益の最大化を両立し、新たな価値を創造するというメッセージにたどり着くことができました。

—— 作成に当たってどこが一番苦労しましたか。

**目黒** コロナ禍で各部門とのコミュニケーションは終始オンライン会議だったので顔が見えず、みなさんの



を定義し、それが当社の企業理念の基本理念である。『Bringing value to life』から来るものであることを明確にしました。その上で、最終的には新しい価値を創造することであると結論付け、新しい価値を創造する具体的な取り組みとは何かという

ところから第1章が始まります。そして、新たな価値を創造するために必要な人材と組織を第2章、ESG経営を支える基盤を第3章で説明しています。

**拔山** どの部分も思い入れがあるので、全てです(笑)。ただ、再生可能エネルギーやその他の社会課題に対する取り組みを含めて、われわれが新しいことを始めようとしているというところを読んでいただけたら、NYKグループの未来を感じていただけるのかなと思います。一方で、第1章の安全運航の取り組みを読んでいただけば、われわれがこれまで

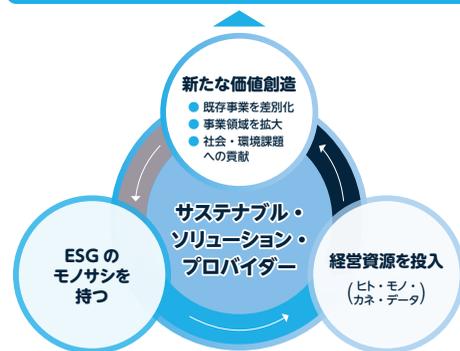
の長い歴史の中で積み上げてきたものと、将来に向けての取り組みもやり通すことができるというエビデンスのようなものをお伝えできるのではないのでしょうか。当社グループの中で安全に関わる仕事をしている社員は多いので、自分たちの日々の活動とESGのつながりを実感してもらいやすい部分でもあります。

—— 今後、社内にどのように浸透させていきますか。

**拔山** 現在は本店の各グループの若手を中心にヒアリングし、ESGに対する感度や、どのようなことをやりたいと思っているのか、その障

## ESG経営が目指すもの

お客さま・パートナーから選ばれる存在 / 従業員の満足度向上



本音がなかなかくみ取れないというのが、私自身が苦労したところです。その中で会議以外のコミュニケーション

ーションもできるだけメールではなくオンラインの会話で行うようにしたり、普段のコミュニケーションよりも回数を多くとることを心掛けました。

—— サステナブル・ソリューション・プロバイダーを目指していますが、この言葉はどのようなようにして生まれたのですか。

**拔山** 昨年に発行した当社の統合報告書を作成する中で、ESGをキーワードにわれわれの目指す姿をどのような言葉で表現すればいいのかを考える中で出てきた言葉です。

**目黒** サステナブルがソリューション

ションとプロバイダーのどちらにかかるとも議論になりましたが、当社が地球規模の環境、社会課題の解決に貢献すること、当社が社会とお客さまから必要とされ続ける存在になる、というごちらの意味にも解釈できます。

—— 特に読んでいただきたいところは。

**目黒** 「E、S、G」と分けずに、全体にメッセージ性を持たせたつもりなので一部だけ切り取るのは難しいですが、あえて言えば、第1章が始まる前の前半の部分です。この中には当社にとつてのESG経営が何か

## 安全運航で航空物流を止めない



## 日本貨物航空株式会社

オペレーショングループ 運航統制部  
運航管理チーム アシスタントマネージャー

地福 基樹さん



害は何かといったことを聞いています。長澤があれだけ声を大きくして言い続けていることもあり、社内のESGに対する認識はかなり高まっています。ただ、それを自分たちのビジネスとつないで新たな価値を創造するというのが、まだ戸惑

いを感じている人も少なくないと思います。そこをつまつくつなぐ仕組みをつくるのがわれわれの役目です。で、そのためにどのような形で働きかけるのがいいのか模索しているところです。

実際の業務の中でESG経営とどのようにつながっていくか、一人一人に考えていただかないと活動は広がっていかないと思います。まずは本店の中の熱を上げていき、そこからグループ会社にも広げていきたいと考えています。一方で、部門や職種によってアプローチの仕方を変えするなど、工夫しながら取り組んでい

く必要があると思っています。例えば、営業部門はどうしても経済性のモノサシの方が強く出過ぎてしまったり、あるいは視点が船舶運航のGHG排出削減にとどまっただけでなかなかESG全般に向かないところがあるかもしれません。管理部門では人事はまさにSやGに直接関わり、財務は例えばサステナビリティ・ファイナンスに取り組んでいますが、その他の管理部門は少しイメージがわきにくいかもしれません。部門ごとの特性を踏まえながら自分たちの仕事とESGをつなげるお手伝いをしていきたいと考えています。

飛行計画の作成や運航監視は、1人で8~9便分を手掛ける日もある。この1年ほどは貨物機の便数や貨物量が大きく増え、安全運航の維持により力が入る。



同時時間帯に勤務するのは運航管理者2人、補助者1人、パイロットに飛行計画などを伝えるブリーフィング担当1人の計4人。8台の大型モニターに加え、各担当者の机上にも所狭しと端末を置き、飛行中の貨物機だけでなくさまざまな情報に目を光らせる。

## ■大型貨物機で航空貨物を世界へ

日本貨物航空株は、8機のボーイング747-8F型貨物専用機を自社運航し、日本を中心に米国や欧州、アジアなどを結んで国際航空貨物を運んでいます。パソコンやスマートフォン、自動車などの部品・部材、生鮮食品などさまざまなものを運んでいます。大型貨物機の強みを生かして自動車や機械装置などの大型貨物、競走馬などの動物も運びます。安全運航を最優先に、航空貨物輸送を通じて国際交流を支え、世界の社会、経済、文化の発展に貢献していきます。



ちひろ きちだ さん  
地福 基樹 さん

航空自衛隊などを経て、2007年日本貨物航空株入社。運航ダイヤの管理や運航系の規定の整備、品質管理などを担当後、2015年から現在の運航管理チームに配属。2018年11月から国家資格の「運航管理者」として、貨物便の飛行計画の作成、運航監視などを担う。

# 機敏な情報処理、後進の育成も

## 日本貨物航空株に入社した理由は。

物流で人々の生活を支える、という当社の社会的な役割に魅力を感じたためです。入社当時、当社は運航管理体制を自社で一人から作るつもりでおり、航空自衛隊で管制業務に携わっていた経験も生かせると思いました。当社は災害時の支援物資輸送も多く手掛けており、自衛隊と共通した使命も感じていました。

## 現在のお仕事の内容は。

航空機を運航するには、1便ごとに「飛行実施計画」を作成し、飛行中も常時監視する必要があります。日々異なる気象や刻々と変わる滑走路の状況などの航空情報、航空機に積み込む貨物の量などに応じて、飛行経路や高度、燃料の搭載量などを決めます。事前の計画通りの運航ができないこともありますから、飛行中でも常にさまざまな情報を取りながら、場合によっては飛行計画を変更して、パイロットを着陸までサポートします。

## 「この仕事のやりがいや、特に気を配る点は。」

とにかく、安全を第一に考えるわけですが、どの選択が最も安全なのか、判断が難しい場合もあります。特に厳しい飛行条件が

予想される場合はさまざまな検討をしてより安全度の高い計画を作り、運航を見守るため、無事に到着した時の喜びや安堵感はひとしおです。運航管理者が欠けるとダイヤに影響が出るため、新型コロナウイルスの感染対策にも部内で万全を期しています。

## 会社全体やご自身の今後の目標は。

人材の確保と育成に注力しています。運航管理者として独り立ちするには国家資格を取得する必要がありますが、日々業務をしながら相応の勉強量をこなすため、優秀な人材を採用し、定着させることが課題になります。私も資格取得までに3年かかりましたが、一人で飛行計画を作成するようになってからがこの仕事の本番です。一人一人の適性や背景を考慮した丁寧な教育により、次の世代がさらに育つというサイクルを作っていきます。

## 休日のリフレッシュ方法は。

妻と二人の娘たちと過ごすことです。私の場合は夜勤が多く、帰宅すると少し仮眠を取り、昼には起きて近くの公園を散歩したりするなど日の光に当たることで体内時計を維持できるように努めています。

## リモート技術活用、コロナ禍でも 安全運航推進活動

コロナ禍にあっても物流を止めないことがわれわれ船会社にとっての使命です。通常であれば船を訪れて、本船の状態を確認し、対面でコミュニケーションを図り安全運航につなげていますが、新型コロナウイルスが乗組員に感染することを避けるため、リモートツールを活用しています。

### 「Eオーデジット」で訪船困難に対応

当社グループはコロナ禍にあっても、リモートツールを活用しながら、「安全なくして信頼なし。信頼なくしてビジネスなし」の考えの下、安全運航を徹底しています。

その取り組みの一つが、当社独自の安全基準「NAV9000」に基づく安全運航推進活動における「Eオーデジット」の導入です。船の状態や、国際条約などの基準を順守していることを示す証書、作業の記録を確認し、必要に応じて本船やその船の保有会社、管理会社に改善を助言する監査活動を、担当者が訪船する代わりに、電話やEメールを用いて継続

しています。昨年の8月から年末までに約30隻に「Eオーデジット」を実施。今年2月にはシンガポールにある当社グループの船舶管理会社に対する監査もリモートで行いました。

この「Eオーデジット」により、コロナ禍の中でも監査活動を継続できることに加えて、海外船主やその会社から用船している船に対しても、監査を行いやすくなります。一方、実際に現場を訪れることで初めて見えてくるものもあります。このため、手法の改善を進めながら、コロナ禍が収束した後も「Eオーデジット」を活用していく考えです。



本船内におけるオンライン懇談会参加の様子

また、毎年、夏季と冬季に実施する安全キャンペーンでも、リモートツールを活用しています。陸上の役員、本船の乗組員、船舶保有会社、船舶管理会社など関係者が安全意識を改めて共有するのがこのキャンペーンの目的で、こちらも従来は対面で行ってきました。今年度は、当社の社長らと、安全運航の現場で指揮を執る船長・機関長との懇談会を、航海中の複数の船とつなぎながら、リモートで行うといった取り組みを実施しました。

当社はコロナ禍以前から、本船の作業状況などを陸上側でも確認できる船舶管理業務システム「N-i-B-i-K-i」などさまざまなデジタル技術を導入してきました。このような技術も活用しながら、船舶のさらなる安全運航を推進していきます。

### 国内洋上風力発電向け海底地盤調査事業の協業について覚書締結

当社は1月15日、応用地質株式会社およびオランダに本社を置くFugro社と、国内洋上風力発電設備向け海底地盤調査サービスの協業について覚書を締結しました。洋上風力発電向けの各種海底地盤調査の中の一部であるCPT（コーン貫入試験）調査に関し、当社は2020年11月にFugro社と自航式CPT調査船の共同運航およびCPT調査サービスの国内展開について覚書を交わしました。さらに今回、SPT（標準貫入試験）をはじめとするCPT調査以外の地盤調査で強みを持つ応用地質社と提携することで、幅広い調査需要に対応する体制を整えることができるようになりました。（2021年1月）

### 滋賀銀行とサステナビリティ・リンク・ローン契約締結

当社は2月5日、株式会社滋賀銀行とサステナビリティ・リンク・ローン（SLL）借入契約を締結しました。融資額は5000万米ドル、融資期間は4年で、用途は事業資金です。SLLは借り手がSDGs/ESGに関連する事業挑戦目標を設定し、その達成状況によって金利などの貸付条件が変動する金融商品です。当社は気候変動などの環境分野に取り組む国際NGOのCDPから2020年に最高評価のAを取得していますが、引き続きCDPによる高評価（AもしくはAマイナス）を維持することを今回の目標に設定しました。外貨建てによるSLL契約は国内初です。（2021年2月）

### LPGを燃料とする大型LPG船2隻の建造契約

当社は、当社初となるLPG（液化石油ガス）も燃料として使用できる二元燃料エンジンを搭載した大型LPG運搬船（VLGC）2隻を、川崎重工業株式会社へ発注しました。今後、両船は同社坂出工場にて建造され、いずれも2022年の竣工を予定しています。今回の発注船は、LPGを燃料として使用する場合、当社従来船の燃料油焚きに比べ、排気ガス中の硫黄酸化物（SOx）が85%以上、二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）が15%以上削減されます。また、デッキ上に燃料タンクを装備することで、貨物とは別に燃料用のLPG積載することが可能で、船の大きさを維持しながらもLPG燃料による航続距離の伸長を実現しています。（2021年2月）

### 横浜市と高出力燃料電池搭載船の実証事業

当社は港湾における脱炭素化の実現に向けた取り組みを進める横浜市との間で燃料電池搭載船（水素FC船）の開発と実証運航に向けて包括連携協定書を締結しました。2020年9月に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）助成事業として公募採択された「高出力燃料電池搭載船の実用化に向けた実証事業」を、当社、東芝エネルギーシステムズ株式会社、川崎重工業株式会社、一般財団法人日本海事協会、ENEOS株式会社と共に進めるもので、当社は環境に配慮した船舶への対応をいち早く進め、横浜港から脱炭素化社会の実現に貢献していきます。（2021年2月）

### NYKニュース

### 気候変動対応における世界の先進企業に選定

当社は、国際環境非営利団体CDPより気候変動対応における世界の先進企業として、最高評価である「気候変動Aリスト」に選定されました。CDPの環境情報の開示とその評価プロセスはグローバルスタンダードとして広く認知されており、評価対象となった全世界の企業約5,800社の中からの最高評価のAリストへの選定は、当社の温室効果ガス（GHG）の排出削減の実績や気候変動リスクの緩和に向けた一連の取り組みや、情報開示の透明性などが総合的に高く評価されたものです。（2020年12月）

### メタノール燃料ケミカルタンカーの長期用船契約締結

当社グループのNYK Bulkship (Asia) Pte. Ltd. (シンガポール) は、世界最大のメタノール生産会社Methanex Corporationが100%出資するWaterfront Shipping Company Limited (WFS) との間で、新造ケミカルタンカー2隻の長期用船契約を締結しました。本船は、重油に加え環境負荷の低いメタノールも燃料として使用できる、二元燃料エンジン搭載船で、メタノール使用時には重油と比べて硫黄酸化物（SOx）排出量を約99%削減し、粒子状物質（PM）や窒素酸化物（NOx）排出量も削減します。（2020年12月）

### AIを活用した避航操船研究の実船試験を実施

当社グループの株式会社MTI、株式会社日本海洋科学（JMS）は、神戸大学、大阪府立大学と共同で研究する「AI（人工知能）をコア技術とする内航船の操船支援システム開発」の一環として、大阪湾において実船試験を12月9日に行いました。本研究では膨大な数の航海シミュレーションを通して、徐々に最適な避航行動をAIが学習し、さまざまな状況下で安全性と経済性に優れた避航操船行動を選択できるプログラムの開発を目指しています。今回は神戸大学附属練習船「深江丸」の操船システムとAI操船支援システムを連結して実船試験を実施し、航行中の他船や障害物に対する避航行動を確認・評価しました。（2020年12月）

### パプアニューギニア向け浮体式LNG貯蔵再ガス化発電設備の基本設計業務に参画

当社は、パプアニューギニアの国営石油会社であるKumul Petroleum Holdings Limited 向け浮体式LNG貯蔵再ガス化発電設備（FSRP）の基本設計業務を、千代田化工建設株式会社およびノルウェーのMoss Maritime ASと共同で遂行することとなりました。このFSRPは75メガワットの発電規模で、送電網を通じた地元地域への給電や、船や海陸パイプラインを通じてLNG・ガスを提供することも可能になります。パプアニューギニアは「2030年までに国民の70%に電気を供給する」という目標を掲げており、本案件はその達成への重要なステップと位置付けられています。（2021年1月）

## 「二引の旗章」と 渋沢栄一



社旗「二引」



旧郵船ビル

日本郵船の社旗は白地に赤いラインを二本引いたデザインです。「二引」と呼ばれるこの旗章は、三菱グループの祖である岩崎彌太郎が率いる郵便汽船三菱会社と、当時国内の競争相手であり、今年のNHK大河ドラマ主人公の実業家・渋沢栄一が設立に深く関わった共同運輸会社が1885年（明治18年）に合併し、日本郵船が誕生した際に作られました。

二本の赤いラインは、それぞれ郵便汽船三菱会社と共同運輸会社を表しています。また、この赤いラインが旗の端から端まで左右一杯に伸びているのは、大合同した日本郵船の航路が伸長し、地球を横断する決意を表現しています。

この「二引」は1929年（昭和4年）から当社の船舶のファンネルマーク（船舶の煙突に描かれるマーク）になりました。ファンネルマークの赤と白は、青い空と大海原の中でとてもよく映え、遠くからでも当社の船舶とすぐに見分けることができる目印になっています。



二引のファンネルマーク

## 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。

### 【LNG燃料船】（えるえぬじーねんりょうせん）

1ページ

LNG（液化天然ガス）は重油に代わる次世代の船舶燃料の代表です。従来の重油と比べて二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）排出量を約3割、大気汚染物質の硫黄酸化物（SO<sub>x</sub>）と窒素酸化物（NO<sub>x</sub>）の排出量を大幅に減らすことができます。大型船ではLNGと重油の両方を使用できるものが一般的です。

### 【ゼロエミッション燃料】（ぜろえみっしょんねんりょう）

1ページ

炭素を含まず燃焼してもCO<sub>2</sub>などの温室効果ガス（GHG）が全く発生しない燃料。船舶燃料では水素やアンモニア燃料などが有望視されています。風力などの再生可能エネルギーで発電した電力から生産する「グリーン」と、生産過程でCO<sub>2</sub>を排出する「ブルー」の水素・アンモニアがあり、前者が究極のクリーン燃料です。

### 【船舶保有会社／船舶管理会社】

12ページ

（せんぱくほゆうがいしゃ／せんぱくかんりがいしゃ）

現代の海運業においては、船舶の保有と運航を別々の会社が行う形態が主流です。船舶管理（船員を配乗し修繕や必要物品を手配して船舶を動く状態にする業務）は船舶保有会社（船主）の主要な業務の一つですが、同業務を船主から請け負う専門の会社が船舶管理会社です。世界には数百隻もの船隊を管理する船舶管理会社も存在します。

### 【FSRP】（えふえすあーるびー）

13ページ

Floating Storage Regasification and Power Generation（浮体式貯蔵再ガス化発電設備）の略。LNGを貯蔵し、かつ洋上でLNGを再気化し、発電して陸上へ供給することができます。貯蔵しているLNGを小型船に積み出すことも可能で、陸上パイプラインへ高圧ガスを送出する能力も持っています。エネルギーバリューチェーンにおいては生産・海上輸送などを経た下流部門に位置します。

### 【LPG運搬船】（えるびーじーうんぱんせん）

14ページ

プロパンやブタンなどを液化した液化石油ガス（LPG）を輸送する船舶。輸送方式にはガスを常温で加圧して液化する加圧式と、マイナス42度に冷却して液化する冷却式があり、前者は主に小型船で採用。大型LPG船はすべて冷却式を採用していますが、マイナス162度に冷却して輸送する液化天然ガス（LNG）よりも技術的な難易度は低い。貨物容量が8万m<sup>3</sup>前後の大型LPG船をVLGC（Very Large Gas Carrier）と呼びます。



- 夏休み 伊豆大島・新島遊覧クルーズ ●

2021年8月1日(日) 横浜発～3日(火) 横浜着 旅行代金 142,500円～609,000円
- 夏祭りに沸く東北 秋田・青森クルーズ ●

2021年8月3日(火) 横浜発～9日(日) 横浜着 旅行代金 490,000円～2,139,500円
- 夏休み 伊東クルーズ ●

2021年8月9日(日) 横浜発～11日(火) 横浜着 旅行代金 154,000円～718,000円
- 夏祭りに沸く四国 阿波・高松クルーズ ●

2021年8月11日(火) 横浜発～15日(土) 横浜着 旅行代金 335,000円～1,430,000円
- 若大将クルーズ ●

2021年8月20日(日) 横浜発～22日(火) 横浜着 旅行代金 170,500円～718,000円
- 神戸発着 連休利用 瀬戸内航行 秋の日向クルーズ ●

2021年9月17日(日) 神戸発～20日(水) 神戸着 旅行代金 203,500円～952,000円
- 祝日利用 秋の行楽 鳥羽・高知クルーズ ●

2021年9月22日(火) 横浜発～26日(土) 横浜着 旅行代金 279,000円～1,320,500円
- 秋の日本一周クルーズ Aコース ●

2021年9月26日(土) 横浜発～10月1日(金) 金沢着 旅行代金 290,000円～1,375,000円
- 秋の日本一周クルーズ Bコース ●

2021年10月1日(金) 金沢発～6日(火) 横浜着 旅行代金 290,000円～1,375,000円
- ザ・グレン・ミラーオーケストラ クルーズ ●

2021年10月6日(火) 横浜発～8日(木) 横浜着 旅行代金 131,500円～609,000円
- 横浜 オクトーバーウィークエンドクルーズ ●

2021年10月8日(日) 横浜発～10日(火) 横浜着 旅行代金 126,000円～581,500円
- A-trip クルーズ ～フランス気分～ ●

2021年10月13日(火) 横浜発～15日(木) 横浜着 旅行代金 120,000円～554,000円
- 30周年アニバーサリークルーズ ●

2021年10月27日(火) 横浜発～11月2日(火) 横浜着 旅行代金 447,000円～1,812,000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。

- = アスカクラブ特別割引10%
- = ミドルエイジ(40-50代)割引10%
- = 連続乗船割引
- = 子供代金キャンペーン(2歳以上12歳以下(小学生まで))

※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(アスカクラブ特別割引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/](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 / 10:30～17:00  
 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。

## 新客船、2025年就航決定 ラグジュアリーの新基準へ



新客船の完成予想図(イメージ)

郵船クルーズはこの春、ドイツの造船会社マイヤーベルフトと新客船の建造契約を締結いたしました。2025年に完成予定の新客船は約5万トン。  
 環境負荷軽減などのため、液化天然ガス(LNG)など3種類の燃料に対応するエンジンを搭載。これは中型客船として世界初となります。最新の感染症対策設備を備えるほか、乗客一人当たりのスペースは世界でもトップクラスを誇ります。  
 全客室にバルコニーを配し、飛鳥IIでも人気の展望露天風呂を設置。ゆったりと流れる至福の時をお楽しみいただけます。船内Wi-Fi環境の整備により、仕事と休暇を合わせて楽しむ「ワーケーション」環境の実現も検討中。今後、新しい情報を随時ホームページなどでご紹介してまいります。

## NYKと テレワーク関連製品のはなし

新型コロナウイルスの世界的な感染拡大で、テレワークが急速に浸透しました。オンラインでのミーティングが増えたことでパソコンやヘッドセットなどの周辺機器の販売が増加しています。NYKグループは、陸海空で展開する国際輸送ネットワークを駆使し、コロナ下でも「物流を止めない」を合言葉に、こういった新たな需要にも対応しています。



**日本郵船**