

個人株主の皆さまにお届けする情報誌

NYK

plus

NYK プラス
2023 Spring

Vol.
33

＼ 新社長に聞く /
[特集] **新中期経営計画が始動**

両利きの経営で「深化」と「進化」



天津港完成車ターミナルの風力発電本格稼働 ゼロエミッション化達成

当社が出資する関連会社が運営している中国・天津港の完成車ターミナルで、風力発電タービン全2基が稼働を開始しました。このターミナルでは2022年3月から太陽光発電が稼働し、今回の風力発電によりターミナルが必要とする全電力を再生可能エネルギーで賄うことができるようになりました。当社はこの取り組みによって第三者認証機関の中国船級社から「カーボンニュートラル評価証明書」を2023年1月17日付で受領しました。

完成車ターミナルは、自動車運搬船で海上輸送する乗用車や商用車、建設・農業機械などの荷役と一時的な蔵置を行う施設で、納車前の点検・補修・パーツ取り付け作業を行う施設を併設したものもあります。当社は完成車ターミナル事業を世界各地で展開し、中国では大連、上海、天津、広州の同ターミナルの運営に参画しています。天津の完成車ターミナルの屋根付き駐車場の上部に設置した太陽光発電パネルは年間発電量

が約175万kWh(キロワットアワー)で、二酸化炭素(CO₂)の年間排出量を約1400トン削減することができま。さらに敷地内に設置した風力発電タービン2基で年間約2300万kWhを発電し、これによるCO₂排出削減量は年間約2万3000トンになります。これらのタービンは周辺環境や安全性にも十分配慮して設計・設置されています。

当社は海上、陸上、ターミナルなどのモードを問わず、モノ運びを通じて温室効果ガス(GHG)排出を低減し、お客さまのサプライチェーンに還元していく取り組みを対象としたESGブランド「SAIL GREEN」を展開しています。今回の取り組みは1の1環です。

当社グループが運営する完成車ターミナルでは、すでに横浜港とベルギー・ゼーブルージュ港で再生可能エネルギーの利用を開始しています。今後も当社が世界各地で運営する完成車ターミナルでグリーンターミナルの実現を目指します。

設置された太陽光発電パネル



設置された風力発電タービン

風力発電タービン組み立て時の動画はこちら (YouTube)





「新社長に聞く」 新中期経営計画が始動 両利きの経営で「深化」と「進化」

当社は2023年度から4カ年の新中期経営計画“Sail 2026 – A Passion for Planetary Wellbeing –”を開始。まずは事業環境について長期の予測を行い、これに基づいて新たなビジョンを設定しました。このビジョンを実現する画になるものが中期経営計画です。社長の曾我貴也がこの

Green, Drive Transformations しました。この策定に当たって、ま2030年に向けて目指すべき姿とするための2026年度までの行動計画についてご説明します。

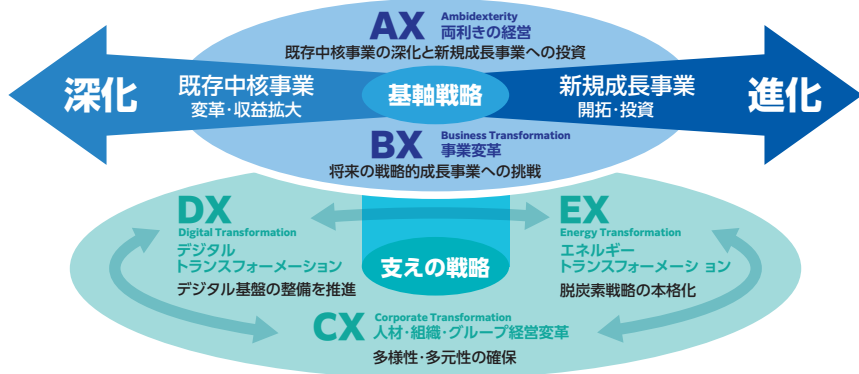
2023年4月1日付で日本郵船の代表取締役社長に就任した曾我貴也です。当社の130年以上におよぶ長い歴史を振り返るほど、その重責に身の震える思いですが、私の全人格をもって職務を全うしてまいります。

当社は今年度から新しい中期経営計画を始動させました。この計画は、当社グループが社会に貢献し持続的な成長を続ける企業グループであるための経営戦略と、資本効率の向上を意識した経営を進めるための財務戦略で構成されています。現在、社会は歴史の大きな転換点にあり、これまで前提としていた事業環境とは全く異なるさまざまなことが世界中で起こっています。このため、今回の中期経営計画を策定するに当たっては、「人口増加」「グローバル化」「テクノロジー」「環境」のメガトレンドの観点から2050年の世界を予

見し、そこでは当社を取り巻く事業環境がどうなっているか、どのような課題を抱えることになるかを予測し、そこからバックキャストして、今どのような戦略を持つべきか、今後4年間でやるべきことは何なのかを問いました。

その一つが、世界の人口増加に伴って一般消費財の需要が継続的に増加しコンテナ輸送や物流の需要は長期的に絶え間なく拡大する一方で、散発的な地政学リスクへの対応もしっかり考えておく必要があるということ。二つ目は、技術の発達と環境対応の進化によって、モノの作り方、運ぶモノの本身、運び方が大きく変化し、温室効果ガス（GHG）排出に対する課税も強化されていく中で、トレードパターンの変化や運航船舶などの脱炭素化に十分対応しておかねばならないこと。三つ目は、技術の進歩と脱炭素化のトレンドが

■経営戦略の全体像 (ABCDE-X)



曾我 貴也

1959年12月生まれ、北海道出身。1984年一橋大学商学部卒業、日本郵船入社。89年企画部企画2課・郵船グループ営業開発部、のちシンガポール、ロンドン、バンコクでの海外勤務を経て2010年自動車物流グループ長に就任。専務執行役員などを経て、2023年4月1日代表取締役社長に就任。



経済のバリエーションに大きな変化を与え、収益源も変わってくることで、当社にとっての新たな収益機会が生まれるということです。

このようなメガトレンド分析を踏まえて、2050年までの長い道のりの中で私たちが社会とともに持続的な成長を継続していくための大きな戦略と、それに基づく今後4年間の行動の指針を示したのが今回の中期経営計画です。

また、私たちは2030年に向けて目指すべき姿として新しいビジョンを策定しました。それは、「総合物流企業の枠を超え、中核事業の深

ネットワークの核として物流会社の郵船ロジスティクスを強化します。

不定期専用船事業では、脱炭素化を進めることで環境優位性を発揮させて差別化を図るとともに、社会の要請に応じて素材や既存エネルギーの安定供給に努めます。

客船事業は2025年に環境にやさしいLNG（液化天然ガス）を燃料として使用できる新造客船が就航する予定です。この事業のブランドコンセプトである「ASUKA LUXURY（飛鳥ラグジュアリー）」の浸透を進め、当社グループのブランド力の強化につなげていきます。

化と新規事業の成長で、未来に必要な価値を共創します」というものです。祖業の海運を起点としつつ、その枠を超えて中核事業と新規事業の両輪で、創業時からの文化である挑戦と共創により進化と成長を実現していくというメッセージを込めています。

次にそれぞれの事業が示すべき方向性をご説明します。まず、ライナー&ロジスティクス事業については、当社が出資するオーシャン・ネットワーク・エクスプレス(ONE)の枠組みを通じてコンテナ船事業の規模を拡大するとともに、当社のネ

また、自社の脱炭素化のみならず社会や各産業の脱炭素化に資する新規事業へと取り組み、それを新しい収益基盤にしていきます。

これらが、当社グループの事業成長の照準です。

既存中核事業の変革や収益拡大による「深化」と新規成長事業の開拓と投資という「進化」を通じた両利きの経営（AX）と、将来の戦略的成長事業へと挑戦する事業変革（BX）の二つを基軸戦略とし、これを支える戦略としてCX（人材・組織・グループ経営変革）・DX（デジタルトランスフォーメーション）・



東京湾クルーズとおもてなしで
特別な時間を

株式会社クルーズクラブ東京

調理部支配人室 ゲストサービス
松本 彩奈 さん

■財務計画

中期経営計画最終年度の経常利益は2700億円を見込みます

	2022年度 (実績)	2026年度	2030年度
経常利益	11,097億円	2,700億円	3,400億円
ONE以外	-	1,500億円	1,600億円
ONE(当社試算)	-	1,200億円	1,800億円
当期純利益	10,125億円	2,400億円	3,100億円
自己資本比率	66%	57%	57%前後
オンバラ影響考慮後	55%	49%	50%前後
ROIC(投資資本利益率)	35.7%	6.5%	6.5%以上
ROE(自己資本利益率)	48.3%	10.2%	10%以上

EX(エネルギー・トランスフォーメーション)を実行していきます。この取り組みをわれわれは「ABCD E-X」と表現しています。

中期経営計画の「Sail Green, Drive Transformations 2026 - A Passion for Planetary Wellbeing」(この名称は、ESG(環境・社会・ガバナンス)経営を中核に据え、特に地球環境を守るための脱炭素化の活動に情熱をもって取り組み、変革を力強く進める意思を込めています。この計画を着実に遂行することで、成長戦略を推進していきます)。

曾我社長の素顔

- ▶ 座右の銘＝「心頭滅却すれば火もまた涼し」、「笑う門には福来たる」
- ▶ 趣味＝ゴルフ、数独、旅行
- ▶ スポーツ＝スキー(北海道札幌市出身。大学時代は友人とスキーのサークルを結成)
- ▶ 読書の好み＝歴史小説(司馬遼太郎ほか)
- ▶ 休暇の過ごし方＝ゴルフ、料理
- ▶ 健康法＝思い悩まないことと毎日のスクワット
- ▶ 最も影響を受けた人物＝会社の諸先輩方
- ▶ 尊敬する人物＝祖父
- ▶ 社長を打診されたときの気持ち＝「次期社長候補として名前が挙がっていることは聞いていました。ですので、覚悟はしていましたが、まさか選ばれるわけがないと思っていたので、当時の長澤仁志社長から言われたときの最初の言葉は『え、まじですか』でした」



「揺れる船で配膳することの難しさを経験して初めて知りました。気を付けたり、気を遣わなければいけないことが多くあります」。今では船上の配膳技術も身につけた。

↓クルーズクラブ東京



お客さまに東京湾での非日常的な時間をお届けする「レディ クリスタル」



趣味はビリヤードとダーツ。「同僚から勧められて始めました。ビリヤードはマイキューを持っているくらいハマっていて、キューの木材は“パープルハート”です。鮮やかな色味に一目惚れしました」



まつもと あやな
松本 彩奈さん

ホテルレストラン勤務を経て2022年1月に(株)クルーズクラブ東京に入社。調理部支配人室に所属し、クルーズシップ「レディ クリスタル」と陸上のクラブハウスレストランで接客を担当。料理の配膳だけでなく、船内バーカウンターでのアルコールドリンク提供やレセプション業務、洗いや掃除など幅広い業務を担当。

お客さまの人生に色を添える接客

優雅な時間を提供するクラブハウスレストラン&東京湾クルーズ

(株)クルーズクラブ東京は1990年に創業し、陸上クラブハウスでのフレンチレストランの運営と“東京湾の貴婦人”と呼ばれるレストランシップ「レディ クリスタル」の運営を手掛けています。特別な記念日のお祝いや、大切な方をおもてなしする場として、多くの方々にご利用いただいています。また、ウェディングや企業のイベントで、貸し切り運航を行うこともあります。

——(株)クルーズクラブ東京に入社したきっかけは。

ホテルのレストランでサービスの仕事の事に就いていたのですが、コロナ禍で職が不安定になった時期がありました。その際に、当社に料理人として勤めていた知り合いから「もつと成長できる職場だよ」とお声掛けいただいたのがきっかけです。

——仕事の内容は。

クラブハウスレストランと「レディ クリスタル」で料理の配膳など接客を担当しています。船上ではクルーズ中の景色の説明なども行い、フリードリンクがあるナイトクルーズではバーテンダーとしてドリンクを提供することもあります。加えて、洗いや掃除、備品管理など裏方業務もこなしています。

——仕事をすることで特に気を配っている点がありますか。

通常のレストランと比べて時間の制約が厳しいのがこの仕事の難しいところです。船は運航時間が決まっていますし、クラブハウスでお食事後に乗船されるケースが多く、出航時刻に間に合わせる必要があります。記念日にご利用いただく場合、クルーズをお連れ様へのサプライズにされている方がほとんどなので、

不自然にならないようにお食事の時間を調整しています。

——やりがいを感じる場面は。

接客したお客さまの笑顔が見られることが一番うれしいです。顧客満足度を上げるために会話を重視し、お話ししていく中でお客さまのニーズをつかんで接客しています。例えば、プロポーズでご利用の際にはお客さまの緊張をほぐすために会話を増やしたり、思いを伝えていただく場所やタイミングをご提案したりしています。お帰りの際に、「最高の時間でした」などとお声掛けいただくこともあり、接客員利につきますね。

——今後の目標を教えてください。

コロナ禍で客席数を減らしていましたが、通常通りの営業に戻ってきています。我慢に我慢を重ねて、やっとお越しいただいた方も多くいらっしゃいますので、感謝の気持ちを忘れずに一人一人のお客さまを大切におもてなしすることが会社全体の目標です。私自身も同じ思いですので、担当させていだいたお客さまを笑顔にできるよう、「時間を頂戴している」という意識でホスピタリティにあふれた接客を続けていきたいです。

革新・改革に取り組む ビジネスリーダーを育成

人材育成の新たな取り組みとして社内研修制度「NYKデジタルアカデミー」*を2019年10月に開講しました。事業の責任者となるビジネスリーダーの育成に向け、中堅社員を対象とした半年間の研修と、社内外向けの短期研修を提供しています。

*教育事業の拡大を目指し、また、お客さまからのご要望にお応えする形で、組織名の変更を検討しております。

経営資源を活用した新たな事業創造へ

当アカデミーでは、既存の経営資源を活用し、新たな事業を創造するために必要な主要なビジネス技能・知識や思考力などを身に付けることを狙いとしています。NYKデジタルアカデミーの「デジタル」は「革新性」を表しており、主な目的は事業創造やイノベーション手法を学ぶことにあります。事業創造では戦略性や自主性、判断力などビジネスリーダーに求められる素質が全て問われるため、ビジネスリーダーとして成長する上で糧となります。

半年間の研修プログラムでは、後半4カ月の演習で3〜4人のチームに分かA)の研究案件として、三菱重工業と共同で受託しました。既存の経営資源を活用して、新たな顧客を獲得し、新たな価値を作り出すことも当アカデミーの狙いです。JAXAと

れ、新規事業の立ち上げに挑戦します。受講者自らが選んだテーマについて、社外のパートナーを探し、ともに新規事業や新規サービスを考えていきます。プログラムの終盤は、経営陣の前で発表し、認められたものは新規事業として発足します。

演習での提案が新規事業の足掛かりとなった例は多く、その一つが、船を活用した宇宙開発への挑戦です。ロケットの打ち上げや回収を、船を用いて効率化できないか、という発想から検討を進め、ロケットの一部を洋上で回収する技術の研究を、宇宙航空研究開発機構（JAXA）

という新たな顧客に対し、船を用いたロケットの打ち上げ・回収という新たな価値・サービスを提供し、それを、海運事業と海洋事業で培った技術や知見を生かして実現します。このように活用できる経営資源を探ることで、本業への理解も深まります。

これまでに、当社グループ向けの半年間のプログラムは2022年度上半期までに計6期のプログラムが終了し、修了生は計61人に上ります。社外向けの短期研修は48企業、8大学を対象に計734人に提供してきました（2022年11月現在）。NYKデジタルアカデミーを通じて、主体性をもって革新・改革に取り組むビジネスリーダーの育成に努めています。



NYKデジタルアカデミーの 半年間のプログラム

基礎学科

2カ月間 | 16講義 | 32時間

経営戦略・データサイエンス・機械学習体験など

短期集中演習

3日間 | 20時間

デザイン思考（フィリピンやシンガポールなどのナショナルスタッフと共同）

演習

4カ月間 | 標準：48時間

受講者自らが選んだテーマについて社外パートナーを探し、共に新たな価値・サービスの創造に挑戦

銅製品の海上輸送を脱炭素化、CODELCOと共同検討

当社グループのNYKバルク・プロジェクト(株)がチリの国営銅生産企業 Corporación Nacional del Cobre de Chile (CODELCO) と、銅製品の海上輸送の脱炭素化に向けた共同検討を行う覚書を締結しました。洋上風力発電の送電線網整備や電気自動車の普及などにより、銅の需要は世界的に増加すると見込まれています。当社グループが30年以上にわたり銅製品の海上輸送を通じて関係を深めてきたCODELCOとともに次世代の船舶燃料技術の検証と開発を共同で行い、ゼロエミッション船による銅製品の海上輸送を検討していきます。環境負荷の低い輸送手段で銅製品の輸送と供給を実現することで、脱炭素社会実現への貢献を目指します。(2022年11月)

インドネシア国営企業の海運子会社に出資、戦略的パートナーに

当社は、インドネシア国営石油・ガス関連企業であるPT Pertamina (Persero) の海運子会社であるPT Pertamina International Shipping (以下PIS社)に出資するとともに、PIS社と長期的な戦略的パートナーシップを締結しました。当社が長年にわたりLNG輸送をはじめインドネシアのエネルギー輸送に貢献してきたことが高く評価され、PIS社への出資パートナーに選定されました。原油・石油製品・LNGの輸送、FSRU(浮体式LNG貯蔵再ガス化設備)事業、CO₂の回収・貯留(CCS)事業などエネルギー関連分野の幅広い事業で協業することを通じて、インドネシアの発展に貢献していきます。(2022年12月)

貨物タンクの環境監視システム、実証実験に成功

当社とグループ会社のNYKバルク・プロジェクト(株)、(株)MTIは、貨物タンク内の環境を監視する新たなシステムを用いたドライバルク船での計測実験を終了し、実際の航海での有効性を確認しました。センサーをネットワークに接続して情報を収集・管理するIoTセンサーを利用した独自開発のシステムによって、航海中の貨物タンク内の温度や湿度などをブリッジ(船橋)からリアルタイムで遠隔監視し、データを収集しました。今後はシステムの搭載船を増やし、さらなるデータの蓄積と分析を進めることにしています。この取り組みを通じて、積み荷の損傷リスクを可視化、軽減することを目指します。(2022年12月)

石狩湾新港の洋上風力発電向けに作業員輸送船を投入

当社は石狩湾新港(北海道)における洋上風力発電プロジェクトに作業員輸送船(CTV=Crew Transfer Vessel)を投入します。世界的な風力タービンメーカーであるSiemens Gamesaと定期傭船契約を締結しました。当社は新造船1隻をインドネシアで建造して保有、当社グループの北洋海運(株)が船舶管理を行い、保守作業のために洋上の発電施設と陸上拠点の間を移動する作業員を送り届けます。当社にとって国内の発電事業向けで初のCTV運航となり、これを足掛かりに今後拡大が見込まれる洋上風力発電事業への一層の展開を進めています。(2023年2月)

NYKニュース

海運事業の基幹業務システムを刷新、DXの土台作り

当社とグループ会社のNYKバルク・プロジェクト(株)は海運事業の基幹業務システムとして、米国企業Veson Nauticalが提供する「Veson IMOS Platform」(以下IMOS)を導入しました。IMOSは傭船契約や運航、収支、燃料管理など、船舶のオペレーションに関わる一連の業務を網羅するプラットフォームです。船種・部門ごとに分かれていた個別システムをIMOSへ集約させ、海運事業の統一基盤として運用します。デジタルトランスフォーメーション(DX)の土台作りの一環であり、さまざまな業務やプロセスを標準化して合理化を進めることで競争力の向上を図るとともに、お客さまへ付加価値を提供していきます。(2022年10月)

船上有機物の燃料化に向けアストモスなどと共同検討

当社はLPG(液化石油ガス)元売り会社のアストモスエネルギー(株)、未使用資源をエネルギーにして循環型社会の実現に向けて取り組んでいるサステナブルエネルギー開発(株)と船上で発生した有機物を有効利用する試みを開始しました。通常、船上ゴミは甲板に保管され、引き取りが可能な寄港地で引き渡されますが、ゴミの運搬や焼却により二酸化炭素(CO₂)が生じます。この課題を解決するため、可燃ゴミなどからバイオ燃料を生成する技術「ISOPシステム」を船上に設置し、有機物を燃料化することを視野に入れて共同検討を進めます。(2022年10月)

LNG燃料の大型石炭船2隻建造、アンモニア燃料化も視野に

当社は、LNG(液化天然ガス)を主燃料とする大型石炭船2隻を(株)大島造船所に建造発注しました。当社は重油と比べて環境負荷の小さいLNGを燃料として使用する船を、将来のゼロエミッション船が実現するまでのブリッジソリューションの一つと位置付け、これまでにはばら積み船では世界初となるLNG燃料大型石炭船1隻とLNG燃料ケープサイズ・バルカー5隻の建造を決めています。今回さらにLNG燃料船の整備を進めることにしました。燃焼時にCO₂を排出しないアンモニアを船の燃料として使用できる体制が確立した後は、主燃料をLNGからアンモニアへと切り替えることも検討しています。(2022年11月)

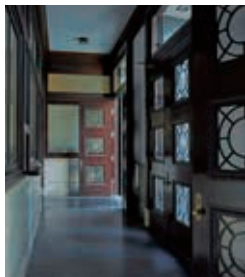
燃料アンモニア輸送に向けてJERAと協業覚書

当社と発電事業大手の(株)JERAは、(株)JERAが2020年代後半から商用運航の開始を目指す碧南火力発電所(愛知県)向けをはじめとした燃料アンモニアの輸送に向けて検討を開始しました。アンモニアは燃焼時にCO₂を排出しないクリーンな燃料で、(株)JERAは火力発電所での混焼や専焼を計画しています。大量のアンモニアをより低廉なコストで調達するには、輸送船舶の大型化が必要です。このため、大型アンモニア輸送船の開発、安全な輸送体制の構築などを共同で検討します。カーボンニュートラル社会の実現に向けて最適なロジスティクスの構築を進めます。(2022年11月)

日本郵船歴史博物館



日本郵船歴史博物館の外観



1階中央玄関の風除室

現在改修工事で休館中の日本郵船歴史博物館は、横浜の近代建築として知られる横浜郵船ビルの1階エリアを竣工当時の姿に復元し、2003年に開館しました。

横浜郵船ビルは関東大震災で被災した初代横浜支店に代わり、当社の創業50周年記念事業の一環として1936年に竣工しました。正面にはコリント式の大オーダーと呼ばれる列柱が16本立ち並び、風格ある外観を有しています。太平洋戦争後、一時GHQに接収されましたが、その後返還され、再び当社の横浜支店となりました。

横浜郵船ビルは改装を重ねてきましたが、竣工時の面影を残す部分も少なくありませんでした。竣工時、横浜支店の主要部署や海図販売所が置かれ、日々多くの人でにぎわいを見せていた1階部分は、博物館となった後も、船積書類などを発行した大理石のカウンターや、天井の装飾、床のモザイクタイルなど当時の姿を残していました。

また、同ビルはかつて当社の客船サービスの研修の場でもありました。客船に乗船するコックやボーイは、3階に設けられた事務部属員養成所で教育を受け、各船で活躍しました。



外航船の給仕に欠かせない英会話の研修風景

現在、日本郵船歴史博物館は横浜郵船ビルの大規模な改修工事に伴い、休館中です。2026年の再開を予定しています。

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。

【不定期専用船事業】(ふていきせんようせんじぎょう)

6ページ

コンテナ船をはじめ特定の港に定期的に寄港し輸送サービスを提供する定期船事業以外の外航海運事業すべてを指します。定期バス路線を定期船とするなら、タクシーのように需要に応じて基本的にどこへでも行くのが不定期専用船。当社グループでは自動車船、ばら積み船、LNG船や原油船などのエネルギー輸送船、海洋事業を不定期専用船事業に分類しています。

【海洋事業】(かいようじぎょう)

12ページ

海底の油田・ガス田の掘削に用いられるドリルシップ、石油・ガスを生産・貯蔵したり積み出したりする浮体式設備のFPSO、FPSOで生産された原油を陸上へと輸送するシャトルタンカーなどを海洋事業と称しています。当社は、エネルギー供給網の中流に位置する輸送で培った知見を、上流や下流の幅広い分野に展開しています。新たな技術も習得し、事業の幅を広げています。

【傭船契約】(ようせんけいやく)

13ページ

船舶のすべてか一部を賃し切り、積載した物品などを運送する契約のこと。船を賃す側が船主、借りる側が傭船者となります。「定期傭船契約」と「裸傭船契約」があり、船員の手配や船舶の維持管理などを船主が行うのが前者、傭船者が行うのが後者です。当社グループも船主から傭船して船隊を構成したり、あるいは船主の立場となって船を傭船に出したりしています。

【FSRU】(エフエスアールユー)

14ページ

「Floating Storage & Regasification Unit」の頭文字を取ったもので、浮体式LNG貯蔵・再ガス化設備。港付近に係留され、LNG運搬船で輸送されたLNGを受け入れて、再ガス化したうえで陸上へと供給する機能を有します。陸上にLNG受け入れ基地をつくるのと比べて低コスト、短期間でLNGの導入が可能なので、アジアなどの新興国で需要があることに加え、昨今のエネルギー危機を背景に欧州でも急速に需要が拡大しています。

【CCS】(シーシーエス)

14ページ

「Carbon dioxide Capture and Storage」の略で、火力発電所や工場などから排出された二酸化炭素(CO₂)を回収し、安定した地下の地層に貯留することを言います。カーボンニュートラルの実現に不可欠とされるこのCCSにおいて、船舶は重要な役割を担います。中でも当社グループは、CO₂の発生地から貯留地へとCO₂を液化して輸送する技術の開発に取り組んでいます。

「My ASUKA CLUB」主な特典

- 1 乗船泊数に応じた
デジタルご優待割引券の発行
- 2 飛鳥クルーズの情報やニュースが満載
会員誌「ASUKA」をお届け
(最終乗船日から3年間)
- 3 お得なクルーズをご用意
アスカクラブ特別割引が設定された
クルーズのご案内
- 4 お誕生日特典
デジタル船上クーポンをプレゼント
- 5 毎月の抽選プレゼント企画や新造客船情報をお届け
メールマガジン配信 (希望者のみ)

※ My ASUKA CLUB のサービスや特典は変更となる場合がございます。

ご登録に関する質問・お問い合わせ

My ASUKA CLUB 登録サポート窓口
TEL 045-522-0245 (10:30~17:00 土・日・祝除く)

My ASUKA CLUBへ ぜひご入会ください

【入会金・年会費無料】



株主優待券でお得に乗船! / HULA ON ASUKA II

横浜〜クルージング〜横浜

2023年7月19日(金)〜7月21日(日) 3日間

旅行代金 130,000円〜632,500円

※上記の旅行代金は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。※上記旅行代金とは別に横浜港旅客受入設備関連使用料(400円)が必要となります。旅行代金と合わせてお申込み旅行会社にお支払いください。



この他のクルーズはこちらから

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



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

※営業日・営業時間が変更となる場合がございます。

アスカクラブ会員サイト「My ASUKA CLUB」は
2歳以上の方でしたら、どなたでもご入会いただけます。
便利でお得な情報満載の「My ASUKA CLUB」へ、
この機会にぜひご入会ください。

ご登録は
こちらから
パソコンでも
スマートフォンでも



ご登録方法を
動画で
わかりやすく
ご紹介



<https://myac.asukacruise.co.jp>

\ plus /

NYKとLNGのはなし

私たちの生活や経済活動を支える電気を生み出す火力発電の主な燃料の一つが天然ガス。化石燃料の中でも二酸化炭素の排出量が少なく環境にやさしい天然ガスをマイナス162度に冷やすと液体にかたちを変えてLNG（液化天然ガス）となり、船舶で大量に輸送することができます。日本郵船は世界最大規模のLNG運搬船の運航会社としてエネルギーの安定供給に努めています。



日本郵船