

個人株主の皆さまにお届けする情報誌

NYK

plus

NYK プラス
2023 Autumn

Vol.
34

[特集] 宇宙産業に「NYK」の名を
船の技術生かす



ESG 経営特設サイト開設

グループ社員とともに 世界各地の取り組みを紹介

当社は、当社グループのESG（環境・社会・ガバナンス）経営の取り組みを皆さまによりよく知っていただくための特設サイト「Discover Our ESG Stories」を開設しました。当社グループ社員が世界各地で取り組む「ESGストーリー」をご紹介します。当社グループの将来性と魅力をお伝えするのが目的です。

当社はESGの経営戦略への統合に向けて、当社グループが向かうべき方向性を示した「NYKグループESGストーリー」を2021年2月に発表。さらに翌年3月に2022年版、今年11月に2023年版を発表し、進捗状況を報告しました。経営戦略に沿って着実に取り組みや施策を進めると同時に、超長期的視点を持って2年間にわたって徹底的に議論し、2023年度から4カ年の新たな中期経営計画「Sail Green, Drive Transformations 2026 — A Passion for

Planetary Wellbeing」を策定しました。

特設サイトでは、「NYKレポート（統合報告書）」や「NYKグループESGストーリー」では紹介しきれない、ESG経営におけるさまざまなプロジェクトの進捗を、社員の言葉を交えて紹介しています。これまでに外国人船員向け電子通貨プラットフォーム「MarCoPay（マルコペイ）」、2022年2月に開設した「秋田支店」、「ESG経営推進グループ（現ESG経営グループ）」の取り組み、「ESG経営の、一丁目一番地」と位置付ける「船舶安全運航の取り組み」、海洋環境保全につながる豊かな水源を育む「森林再生プロジェクト」等を紹介し、今後も定期的に追加していきます。

プロジェクトを始めたいきっかけや意義、これに関わる社員たちの熱い思いなど、「NYKグループESGストーリー」では語り切れなかった、プロジェクトの内側、意外な一面をお楽しみください。



ESG経営と具体的な取り組みをご紹介します



ESG経営特設サイト Discover Our ESG Stories <https://www.nyk.com/esg/does/>

宇宙産業に「NYK」の名を 船の技術生かす



山口 真 チーム長

株式会社MTI
船舶物流技術グループ
船舶システムチーム

寿賀 大輔 課長代理

日本郵船株式会社
イノベーション推進グループ
先端事業・宇宙事業開発チーム

※取材当時の所属先。現在はJAXAに出向中

船舶を用いることでロケットの打ち上げや回収を効率化できないか——。社内研修制度「NYKデジタルアカデミー」で当社グループの中堅社員が発案したアイデアをもとに宇宙関連事業を進めています。当社は中期経営計画で、既存事業の深化と新規事業創出への挑戦という両利きの経営を進めており、新規分野の一つとして「宇宙」に挑戦します。発案者の2人に話を聞きました。

■ はじまりは社内研修

—— 宇宙関連事業を立ち上げたきっかけを教えてください。

寿賀 社内研修制度のNYKデジタルアカデミーでした。同アカデミーの3期生として2020年下期の研修に参加した計12人のうち、当時海外に赴任していた私、山口さんともう1名の計3名がチームを結成して、新規事業のアイデアを練ってきました。

山口 海外にいたこともあってか、大胆なことをやることに対して恐れがないメンバーだったと思います。

海外から目立ってやろう、と笑。

寿賀 私自身、30歳台半ばに中国に赴任し、電気自動車の導入などで、物流の事業環境が目まぐるしく変わる様を見てきました。そのような経験から、何か新しいことをやってみたい、という思いがありました。

—— なぜ宇宙の分野に注目したのですか。

寿賀 NYKデジタルアカデミーの研修は、新規事業を立案するだけでなく、実行を想定します。3人で興味のある分野を持ち寄る中で、出たテーマの一つが宇宙でした。

山口 当社グループが持つアセット

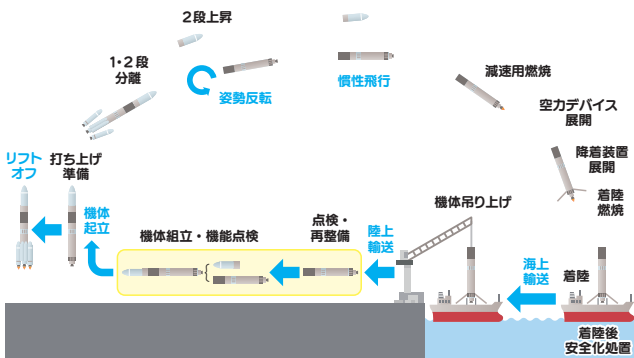
である船舶を用いつつ、新たな発想で事業を立ち上げたい、という思いが軸としてありました。

■ 海運会社が描く宇宙事業

—— 海運会社である日本郵船グループが描く宇宙関連事業とは具体的にどのようなものですか。

寿賀・山口 衛星を宇宙に運ぶためのロケットの打ち上げと回収を、船を用いて効率化できないか、という発想からスタートしました。ロケットメーカーや衛星メーカーなど宇宙産業の約30社にインタビューをして、事業の案を組み立てていきまし

当社のロケット回収事業のイメージ



た。人工衛星の需要は拡大傾向にあります。打ち上げ事業はかつての国策プロジェクトから、サービス、コスト競争力を競う時代に入ったと言われます。そこで、われわれの船を用いて貢献できるのではないかと考えたにいたりました。

NYKデジタルアカデミーの半年間の研修が終了し、事業化に向け活動していたところ、洋上でロケットの一部を回収するための技術研究を国立研究開発法人宇宙航空研究開発機構（JAXA）から三菱重工業（株）と共同で受託する機会をいただきました。現在、ロケット回収に使っ

船や回収方法などに関する課題の洗い出しをしています。

—— 日本郵船グループが持つ技術としてどのようなものを生かせませうか。

山口 例えば、船舶の自律運航技術です。ロケットを回収する際は、爆発などのリスクに備えるために、オペレーションを無人化する必要があると考えています。また、空から降りてきたロケットを確実に回収するために、私たちが海洋事業で培った、船を洋上で保持するダイナミック・ポジショニングという技術も生かせます。もちろん、回収したロケット

の輸送は私たちの得意とするところですよ。

—— 今後の展開について教えてください。

寿賀 宇宙産業のバリユーチーンには上流と下流があります。ロケットの打ち上げや回収が位置する上流では、ロケットに関わるインフラ、プラットフォームを提供していきたいと思っています。また、下流部分にも関わっていきたいです。打ち上げられた衛星を介してもたらされたデータは地球の陸上・海上で利用されます。当社グループは800隻を超える船を世界中で運航しているので、

データのユーザーとしても存在感があると認識しています。衛星からのデータと、船舶の運航や港などに関するデータを組み合わせることで、既存の事業を改善したり、新しいビジネスを作り出せる可能性が十分にあると思っています。上流・下流でさまざまなビジネスにつなげていけたら面白いですし、宇宙産業のバリユーチーンに「NYK」の名前が浸透していくことを目指しています。

■グループの力を集める

—— この新規事業をきっかけとして、今年4月にイノベーション推進

グループに先端事業・宇宙事業開発チームが発足しました。

寿賀 宇宙事業のコアメンバーは5人ほどです。先端事業・宇宙事業開発チームの中で宇宙事業の専任者は私を含む2人ですが、グループ会社の（株）MTIから山口さんも引き続き関わっていますし、海洋事業グループとも連携しています。他にも、船舶技術に関わる工務部門、安全運航を司る海務部門、さらにはグループ会社の力を生かしていきます。例えば物流会社の郵船ロジスティクス（株）はもともと衛星の輸送で実績があります。広くグループとしてこの事業

現場との距離生かし、タグボートを設計



京浜ドック株式会社

追浜工場 設計部設計課係長

清水 俊光さん

に取り組むことを意識しています。

山口 私は、国内の海事産業に少し閉塞感をもっていました。私自身、海運会社の技術者として何ができるのか、海事産業にいかに関与しているのかという思いがありました。今回の宇宙関連事業のような取り組みは、海事産業の発展に資するものでもあると思います。海洋国家である日本の技術力を生かして、日本発の新規事業を立ち上げる。そして、私たちの強みが、宇宙産業の悩みを解決することにつながります。

—— **社内外からの関心はどうですか。**

寿賀 新入社員や若手社員に話をする機会があるのですが、反応は良く、関心の高さがうかがえます。新しいことに挑戦する姿勢が、若い人たちによい刺激になっているようです。この事業の最大の特徴は、新規事業創設に向けた社内研修制度が発端であること。若手・中堅社員の発案による新規事業の立ち上げを会社が応援する仕組みがあることは、自社のことながらありがたいです。

山口 海運会社である日本郵船が宇宙事業に取り組んでいることで、外部からの見られ方も変わるでしょうし、これから日本郵船グループに

NYKデジタルアカデミー

お客さまと社会に新たな価値を提供する事業を創造するために、社員の力を高めることを目的として2019年10月に開始した社内研修制度です。日本郵船グループの若手・中堅社員を対象とした半年間の研修プログラムは、受講者を募り、9～12人の少人数クラスで実施。経営戦略やデータサイエンスなどの基礎を学ぶほか、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、新たな価値・サービスの創造に挑戦する演習を行っています。

入ってきてくれる人材層も変化してくるかもしれません。

図面作成は、「細かく書きすぎると修正の際に手間になるし時間もかかる。一方、書かなさすぎても現場に伝わらない」という。「過不足なく書くことを心掛けています」。



タグボート(曳船)は、大型船を押したりけん引したりして、離着岸の補助や進路警戒をする作業船。360度回転するプロペラで前後・左右・その場での旋回が可能。港湾内での船舶の安全航行に欠かせない。



キャンプ、自転車、水泳、DIY、植物収集など多趣味。最近ではDIYで植物を雨から守る庇ひさしを作った。「簡単な設計図は書きました。そうでないと作っているうちに齟齬そごが生まれることがあるので」と設計の技をプライベートでも生かす。



しみず としみつ
清水 俊光さん

美術系大学を卒業後、内装設計や原子力発電所の配管設計の仕事に携わる。その経験を生かせる仕事を幅広く探していた中で、京浜ドック株と巡り合い、2019年に入社。設計部設計課で主に新造タグボートの艤装品と内装の設計を担当する。所属する設計部設計課は8人体制。

アンモニア燃料船への改造プロジェクトに挑む

■タグボート建造の有力造船所

京浜ドック株は、当社が出資し1968年に設立された造船所。小型船の修繕事業から始まり、その後タグボートや作業船の建造に進出するなど事業を拡大してきました。2015年には国内初となるLNGを燃料として使用できるタグボート「魁」を完工。環境にやさしい船、最先端技術を搭載した船の建造、研究開発を進めています。2003年開設の追浜工場では新造船の建造と修繕を実施しています。

———どのような仕事に携わってきましたか。

新造タグボート(曳船)の艤装品(船舶本体に取り付けられる装備品)と内装の設計を主に担当してきました。前職で内装・配管設計の経験があったのですが、船舶に関する多様な規制を満たして設計することが必要ですし、船は揺れますので動揺対策も必要です。また、船は曲面であることも大きな特徴で、寸法が不足しないように余裕を持った設計が必要になります。

———現在取り組んでいる仕事について教えてください。

防災船の設計を行っています。油回収に用いられる船なので危険区画を設定するなど特殊な対応が必要ですし、比較的大型の船でもあり、私にとって新しい取り組みです。また、LNG燃料のタグボートを、アンモニア燃料を使用できるように改造するためのプロジェクトで配管設計などを担当しています。アンモニア燃料船は世界にまだ存在しません。2年ほど前から改造プロジェクトに参加し、アンモニアとは何か、という根本から打ち合わせを重ねてきました。異なるコンセプトの船を改造しますの

で、大きな挑戦になります。

———仕事のやりがいを感じますか。

新しいことをやらせてもらっているので、日々、さまざまな刺激を受けています。難しいのは、船舶全体を把握しつつ、最適な設計をすること。そこが面白くもあります。

———京浜ドック株の特徴は。

設計と建造現場の距離が近いことです。私は事務所でCAD(コンピュータ利用設計システム)を用いて設計をするのですが、すぐそばに建造の現場があるので、分からないことがあればすぐに現場に行って打ち合わせるができます。建造を担当する職人からアドバイスをもらうこともあり、勉強になります。

———清水さんの仕事の目標を教えてください。

効率化を意識していきたいと思っています。例えば、図面をペーパーではなくデータ化してタブレットで確認できれば現場とのタイムラグがなくなります。まだまだ工夫の余地があると思いますので、現場の作業効率も踏まえて取り組んでいければと思います。



「DX グランプリ 2023」に選定

当社は今年 5月、経済産業省、東京証券取引所、独立行政法人情報処理推進機構から、「DXグランプリ企業」に選ばれました。ESG（環境・社会・ガバナンス）を中核に据えた経営戦略をデジタルとデータの力を活用して実現するデジタルトランスフォーメーション（DX）の取り組みが評価されました。

デジタル技術を用いたビジネス変革が評価

経済産業省、東京証券取引所および独立行政法人情報処理推進機構は、同所上場企業の中から、デジタル技術を用いてビジネスモデルなどを抜本的に変革し、新たな成長や競争力強化につなげるDXに取り組む企業を「DX銘柄2023」として32社選定しました。その中から、特に優れた取り組みとして当社を含む2社が「DXグランプリ企業」に選ばれました。

当社はDXを、ESG経営を実現する手段としています。DX推進に必要なことは「データ」と「人材」を整えることです。データについては、船舶運航から得られたデータをはじめ、収集した多様なデータを蓄積

するシステムを構築するとともに、業務のプロセスを整えて、データを活用しやすい仕組みにしました。DXを担う人材については、オンライン講座などを通じてすべての役員・社員がデジタルに関心を持つ文化を醸成するとともに、デジタルツールの使い方を体得し、それを用いて課題の解決につなげる取り組み、さらには、デジタル技術を使いこなし新たな事業を創造できる人材を育てる研修制度も運営しています。

このように基盤を整えてきた結果、DXの取り組みが各分野で進んでいます。その一つが、自動運航船の開発です。日本財団の無人運航船プロジェクト「MEGURI



中央：会長の長澤仁志

2040」に当社グループは他の多くの企業とともに参加し、内航コンテナ船の自動運航を成功させました。従来の開発手法では、実際に船を試運転して課題を把握し、修正を行うので、膨大な時間がかかります。そこで、シミュレーション技術を用いました。実際の操船環境をコンピュータ上で再現し、課題を検証することで、複雑な自動運航システムを短時間でつくり上げることができました。この手法は脱炭素に向けた新しい船舶の開発にも活用できます。

このほかにも、AI（人工知能）を用いて、自動車専用船隊の配船計画を最適化するなど、さまざまな取り組みをしています。

今後もデジタルの力を活用して、当社グループのミッションである「Bringing value to life.」を追求していきます。

ばら積み船にグループ初の風力推進補助装置

当社グループでベルギーに本社を置くNYK Bulkship (Atlantic) N.V.が保有するばら積み船に当社グループとして初めて、風力推進アシスト装置を導入します。船の推進力として風力を用いることで、本船が航行中に排出するGHGを削減することが可能となります。本船を穀物メジャーのCargill, Incorporated.傘下のCargill International S.A.との長期備船契約に投入し、航海中の気象・海象データや推進力をCargillと共同で計測する計画です。このような取り組みを通じて当社グループが得た知見を研究開発に生かし、風力の利用を含めたさまざまな省エネ技術に関する取り組みを推進していきます。(2023年7月)

自己株式を取得、上限2000億円

当社は8月3日に開催した取締役会で自己株式の取得を決議しました。取得する株式数の上限は普通株式8500万株で、発行済株式総数(自己株式を除く)に対する割合は16.7%。取得総額の上限は2000億円とし、株式取得期間は2024年4月30日までです。取得した自己株式は全株消却する予定です。当社は中期経営計画で、社会に貢献し持続的成長を続ける企業グループを実現するための経営戦略と、資本効率を意識した経営を進めるための新たな財務戦略を掲げています。この中で株主還元について、資本効率向上と持続的成長の両立を意識しながら機動的に実施する方針を定めており、この方針に基づいて実施するものです。

(2023年8月)

Q 自己株式の取得とは?

A 上場企業が発行済みの株式を株式市場から自らの資金を使って直接買い戻すことをいいます。企業は事業を行うのに必要な資金を得るために株式を発行しますが、自己株式の取得はその反対の行動になります。一般的に株主への利益還元やストックオプション(従業員持株制度)などを目的に行いますが、今回は株主還元のために実施しています。

Q なぜ自己株式の取得が株主への利益還元になるのですか?

A 買い戻した自己株式は「金庫株」としてそのまま保有し続けるか、取締役会の決議によって「消却」することができます。自己株式を消却すると発行済株式総数が減少するため、利益の絶対額が変わらなくても一株当たりの価値やROE(自己資本利益率)が向上し、株価が上がりやすくなります。このため自己株式の取得は配当と共に株主還元策の一つとされています。

Q 自己株式取得のリスクは?

A 自己株式の取得は手元のキャッシュ(自己資金)を使って行われるため、場合によっては資金繰りが悪化したり成長のための投資資金が不足するリスクがあります。また、自己資本比率の低下が信用リスクにつながり、資金調達を難しくする恐れがあります。しかし、配当の増額と同様に、業績が好調で自己資金に余裕がある時などに自己株式の取得を行えば、これらのリスクを抑えながら効果的に株主還元を行うことができます。

NYKニュース

石狩湾で洋上風力発電の作業員輸送船事業

当社は、北海道・石狩湾新港で洋上風力発電設備の保守作業に携わる作業員を運ぶ船舶の事業を開始しました。風力タービンメーカーのSiemens Gamesa社との定期備船契約に、作業員輸送船(CTV)「RERA AS」(レリアス[®])を投入しました。本船は当社グループの北洋海運(株)が船舶管理と運航を担います。当社グループは海外向けのCTVを保有した実績はありますが、運航は今回が初めてです。また、新エネルギー・産業技術総合開発機構(NEDO)の事業として、ケーブル敷設船の技術開発に着手しました。風力発電の適地から電力の大需要地に送電するための電力系統を増強する取り組みです。当社は洋上風力発電関連事業を通じ、低・脱炭素に向けた新しい価値創造を進めていきます。(2023年6月・7月)

バングラデシュで船舶の解体を実施

当社グループのNYKバルク・プロジェクト(株)が所有していた重量物船「KAMO」が6月にバングラデシュの船舶解撤ヤード、PHP Ship Recycling Facilityで解体されました。PHPは国際海事機関(IMO)が船舶の解体時の労働安全確保と環境保全を目的として採択したシップリサイクル条約の基準を満たしたヤードで、同国内でこのような施設を利用したのは日本の海運会社としては初めてです。当社はこれまで船舶解撤産業の安全衛生管理や環境汚染対策の向上に取り組んできており、今後もこの分野における海運産業の取り組みをリードしていきます。(2023年7月)

東京・丸の内の本社ビル建て替えを検討

当社は、三菱地所(株)、鹿島建設(株)と共同で、横浜市における新たなビルの建設に向けて特定目的会社を設立しました。戦後に建てられた高層ビルである横濱ビルの跡地に高さ99mの高層複合ビルを建設します。また、当社が本社を置く東京・丸の内郵便ビルディングについて、2030年代前半ごろの竣工を目指し建て替えを行う検討も開始しました。横浜に建てる新たなビルは2026年秋から冬ごろの竣工を予定しており、東京の本社ビルの建て替え期間中は、横浜の新ビルに本社機能を一時移転する計画です。(2023年7月)

九州・瀬戸内のLNG燃料供給船が命名・進水

当社と九州電力(株)、伊藤忠エネクス(株)、西部ガス(株)が設立した合弁会社KEYS Bunkering West Japan(株)(KEYS社)は、7月に三菱重工業下関造船所江浦工場で建造中のLNG燃料供給船の命名・進水式典を行いました。船名は、KEYS社が本社を置く福岡県北九州市の市の花であるツツジにちなみ、「KEYS Azalea」(キーズアザレア)。本船は重油と比べて温室効果ガス(GHG)の排出量が少ないLNGを燃料として用いる外航船舶に燃料を供給する船です。2024年3月に竣工後、九州・瀬戸内地域の各港に寄港する船にLNG燃料の供給を開始します。当社はこの事業を通じて、カーボンニュートラル社会の実現に向け、GHG排出量低減に貢献していきます。(2023年7月)

船員の制服

船員が着用する制服は階級や職務によって袖章・肩章が異なります。階級が上がると金筋が1本ずつ増え、三等航海士は1本で船長

 三等機関士	 三等航海士
 二等機関士	 二等航海士
 一等機関士	 一等航海士
 機関長	 船長

制服の袖章・肩章

は4本。機関部は金筋の間が紫色になります。飾りループは一般的に丸型ですが、当社では菱形を採用しています。

戦前、当時の高級船員（船長・一～三等運転士）の制服は3種類を使い分けていました。通常服のほかに元日や創立記念日などの賀儀葬祭に着用するフロックコート型の礼服、接待のための晚餐時に着用する短ジャケット型の食卓服がありました。袖章・肩章は現在と同じです。現在の甲板・機関・司厨部員に相当する属員の制服は通常服のみで、水夫長・火夫長などの袖章には銀筋が入っていました。

船員の制服は時代と共に変化してきましたが、当社は船員のウェアデザインの研究を「船上での環境をRe-designする」をテーマに多摩美術大学と進めています。社会の「KRAFT(長く使う)」「LOOP(循環させる)」に関する事例を調査し、船員のユニフォームデザインのプロトタイプを共同開発する予定です。多摩美術大学のアイデア・発想力を取り入れた船員ユニフォームを開発することで、船上の生活と業務の質の向上を目指します。



戦前の礼服

甲板部の集合写真。前列の属員は冬服のセーラー服を着用している

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。

【ダイナミック・ポジショニング】

5ページ

(だいなみっくほじしょにんぐ)

船舶を自動で制御して、風や波、潮流の影響を受ける洋上において一定の位置にとどまらせること。自動船位保持や動的定点保持とも言います。洋上で作業や荷役を行う船舶に搭載されます。当社グループの船舶では、海洋油田から原油を陸上に輸送するシャトルタンカーや洋上風力発電向けの作業員輸送船（CTV＝別項で紹介）などにこの技術が導入されています。

【アンモニア燃料船】(あんもにあねんりょうせん)

9ページ

航行する際に燃料としてアンモニアを使用できる船舶。アンモニアは燃焼時に二酸化炭素(CO₂)を排出しない次世代のエネルギーとして注目されています。環境にやさしい燃料である一方、毒性があるので、取り扱う乗組員の安全確保も重要です。世界にはまだアンモニア燃料船は存在せず、海運会社、造船所、エンジンメーカーが開発を進めています。

【CTV】(シーティーブイ)

13ページ

Crew Transfer Vesselの略。洋上の風力発電設備の保守などを担当する作業員を陸上から洋上の風車設備へ、そしてまた陸上へと送り届ける作業員輸送船。船から洋上の風車設備に移る時は船首を風車に押し付けて安定させます。日本で洋上風力発電の導入が進んでいく中で、CTVの需要は拡大する見通しです。

【船舶解撤ヤード】(せんぱくかいてつやーど)

13ページ

船舶は建造され、貨物などの輸送を数十年などの長い間担った後、その一生を終えます。最後の時に解体される場所が船舶解撤ヤードです。船の材料である鉄板や機器類は他の用途に再利用できるので、「リサイクルヤード」とも呼ばれます。解撤ヤードはリサイクルされる鉄板などの需要があるインドやバングラデシュなどの新興国に多く存在します。

【風力推進アシスト装置】(ふうりよくすいしんあしすとそうち)

14ページ

風力で船舶の航行を補助するための装置。風を受ける帆は、円筒式や硬帆式、カイト式といった複数の方式があります。船のデッキ上に設置するので、新造船、既存船を問わず導入が可能です。船舶燃料の低・脱炭素技術との併用もできます。古くは蒸気機関の誕生によって廃れていった帆ですが、技術の進歩によって採算性が高まり、再び導入が広がり始めました。

「飛鳥II」クルーズスケジュール

■ アスカクラブクルーズ Next ゲスト: 檀 れい 初
2024年2月13日(火)～2月15日(木) 3日間
横浜～横浜 旅行代金 130,000円～632,500円

■ 初春の九州ぐるりクルーズ ゲスト: 松原 のぶえ ア E 船
2024年2月15日(木)～2月23日(金) 9日間
横浜～長崎～博多～別府～鹿児島～横浜 旅行代金 420,000円～2,529,000円

■ 連休利用 駿河湾クルーズ ゲスト: 押尾 コータロー
2024年2月23日(金)～2月25日(日) 3日間
横浜～(駿河湾)～横浜 旅行代金 133,500円～650,500円

■ 梅香る 四日市クルーズ ゲスト: フォレストア 船 E ア
2024年2月25日(日)～2月28日(木) 4日間
横浜～四日市～横浜 旅行代金 186,000円～903,000円

■ 常夏の島 グラム・サイパンクルーズ ゲスト: 宮沢 和史 ア E 船
2024年2月28日(木)～3月8日(日) 10日間
横浜～グラム～サイパン～横浜 旅行代金 612,000円～2,980,000円

■ A-style クルーズ ～春彩～ ゲスト: 相川 七瀬 シェフ: 落合 務
2024年3月9日(日)～3月11日(火) 3日間
横浜～横浜 旅行代金 132,500円～662,500円

■ 春の神戸・横浜クルーズ E 船 C WA
2024年3月17日(日)～3月19日(火) 3日間
神戸～横浜 旅行代金 117,500円～572,000円

■ 春の調べ 新日本フィルハーモニー クルーズ
2024年3月22日(金)～3月24日(日) 3日間
横浜～横浜 旅行代金 132,500円～662,500円

■ 那覇・奄美 スプリングクルーズ ゲスト: 石垣 優 ア E 船
2024年3月24日(日)～4月1日(日) 9日間
横浜～那覇～名瀬(奄美)～鹿児島～横浜 旅行代金 420,000円～2,529,000円

■ 春爛漫 ひたちなかクルーズ ゲスト: 純烈 船 E ア
2024年4月1日(日)～4月3日(火) 3日間
横浜～常陸那珂～横浜 旅行代金 130,000円～633,000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 = アスカクラブ特別割引30%
- E = おひとりE旅+Fキャンペーン
- 船 = シニア割引10%
- C = Cスイートトリプルキャンペーン
- ア = フル得キャンペーン
- WA = W・Aスイート体験キャンペーン
- 船 = 船上クーポンキャンペーン
- 初 = 初乗船者向け特典

※ 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。
※ 一部、満室となっている客室がございます。
※ 株主様ご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。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。

My ASUKA CLUB 開設 1 周年記念

入会金・年会費 無料 https://voyage.asukacruise.co.jp/mac_cam1/

デジタル船上クーポン3,000円分を
会員様全員にプレゼント!

2024年1月9日(火) 17時時点で
My ASUKA CLUBにご登録いただいている会員様全員が
対象です。今がチャンス、ぜひご登録ください。



パンフレットのご請求・
お問い合わせ



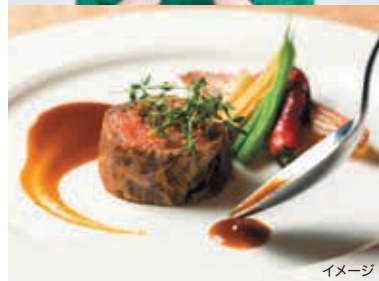
郵船クルーズ株式会社

TEL 045-640-5301
FAX 045-640-5366
営業時間 / 10:30～17:00
土・日・祝を除く

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

会員限定クルーズ 「アスカクラブクルーズ Next」

2024年2月13日(火) ▶ 2月15日(木)



イメージ

イメージ

郵船クルーズは「飛鳥II」による2024年の初クルーズで「アスカクラブクルーズ Next」(2024年2月13日～15日)を実施いたします(アスカクラブ会員様が対象※1)。「ドラマチック」をテーマに、もつと優雅に、もつと華麗に、クルーズの魅力深く味わう極上の3日間です。檀れいさんのスペシャルショーなどを実施。1日目は内藤和食料理長による和食の特別会席、2日目は瀧総料理長によるフレンチディナーをご提供いたします。初乗船の方には船内でご利用いただける船上クーポン5,000円分を進呈。お得なウェブ予約代金(※2)も設定しております。

(※1) アスカクラブクルーズ Nextは小学生以下のお子様はご乗船いただけません。

(※2) 株主様ご優待割引券をご利用の場合はお電話にてお問い合わせください。

plus

NYKとウイスキーのはなし

日本のウイスキーはスコットランド、アイルランド、米国、カナダに並ぶ「世界の5大ウイスキー」の一つとされています。中国、米国、フランスなど多くの国へ輸出され、輸出量は年々増加。今や酒類の輸出をトップでけん引する存在で、当社が出資するコンテナ船社オーシャンネットワークエクスプレスもその輸送の一翼を担っています。日本のウイスキーの歴史は1923年、日本初の国産ウイスキー蒸留所として山崎蒸溜所が着工したことからスタートしました。国内外で幅広く愛されている日本のウイスキーは今年で100周年を迎えます。



日本郵船