

個人株主の皆さまにお届けする情報誌

NYK

plus

NYK プラス
2024 Spring

Vol.
35

[特集] 次世代燃料「アンモニア」に挑む

世界に先駆けた船を共創、脱炭素に貢献



グループの力で 豊かな水源を育む森を育てる

「ゆうのもり」プロジェクト

当社は、豊かな自然環境の保全と木の育の推進を目指し「ゆうのもり」プロジェクトに取り組んでいます。長年、手入れが行き届いていなかったスギ・ヒノキなどの針葉樹が中心の人工林を、当社グループの社員が地域とともに広葉樹もまじえた多種多様な植生の森に再生していくことを目指すもので、昨年6月から本格的に始動しました。

海運会社である当社が森づくりに取り組んでいるのは、海へ恩返しをしたいという思いが出发点でした。森づくりによって川上を整備することで水源涵養機能[※]を強化し、きれいな水が川を經由して海に流れ込むことで海洋環境の保全につなげていくことができます。また、森林整備のボランティアを通して、当社グループ社員の環境・社会課題に向き合う意識を向上し、一体感を醸成することも目的の一つです。

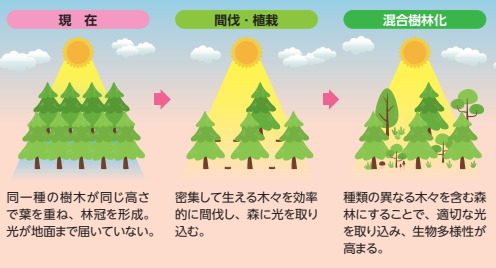
「ゆうのもり」は、自然の遷移に任せ極力手を加えない自然林を目指す「生態系保全エリア」と、環境教育や森林資源の積極的な活用を行う「里山エリア」の2エリアに分けて森づくりを行っています。里山エリアには今年5月中旬に管理棟や移築した古民家などから成る施設が完成する予定です。

このプロジェクトでは、グループ社員自らの手で森を育て上げることが大切にしています。既に当社や一部グループ会社の社員が複数回「ゆうのもり」を訪れ、ボランティア活動を実施。グループ社員が繰り返し参加しやすくなるよう、今後はツリーハウスの建築や木育ワークショップの開催なども構想しています。

当社はこのプロジェクトを行うにあたり、2022年4月に御殿場市と「森林整備による地方創生に関する連携協定」を締結しており、将来的には地元の小学生に向けた環境教育プログラムも計画しています。グループ社員のみならず、社内外のさまざまなステークホルダー、そして地域住民と一体となった森づくりに目指していきます。

※森林が持つ多面的機能の一つ

「ゆうのもり」が目指す多種多様な植生の森



プロジェクトを率いるESG経営グループサステナビリティアジアティブチームの間庭浩調査役(左)と興田智氏(右)。「荒れた森を二次林(※)に育て上げるには100年かかります。“100年プロジェクト”として取り組んでいます」

※人手を加えるなどして再生した森林のこと



「ゆうのもり」の総面積は東京ドーム約1個分にあたる4.6ヘクタールある



当社などが開発を進めるアンモニア燃料船のイメージ。全長180m、4万㎡型の外航アンモニア輸送船。2026年11月に竣工予定

次世代燃料「アンモニア」に挑む

世界に先駆けた船を共創、脱炭素に貢献

当社グループが新たな事業領域として取り組みを加速させているのが「アンモニア」です。燃焼時に二酸化炭素（CO₂）を排出しないアンモニアは地球温暖化対策に貢献する次世代の燃料として注目されています。当社自身の脱炭素に向けて船舶燃料として利用を進めるとともに、火力発電をはじめ世界的なアンモニアへの需要に対応するため、輸送や港での受け入れなど、アンモニアのサプライチェーン構築へ挑戦します。

ユーザーの知見を注入

アンモニアはこれまで主に肥料などの化学原料として使われてきました。それが火力発電や船舶の燃料、さらには水素エネルギーを輸送・貯蔵する手段としても需要が拡大する

見通しです。当社グループは以前から化学原料用アンモニアの輸送に携わってきましたが、燃料としてのアンモニアへの取り組みを2020年から本格的に開始しました。

その一つが、船舶の燃料としてアンモニアを活用する取り組みで

です。2021年度から経済産業省のグリーンイノベーション基金に基づく新エネルギー・産業技術総合開発機構の事業として採択を受けて、アンモニアを燃料として用いる船舶の開発に他企業と連携して取り組んでいます。開発は順調に進み、今年7月に私たちが「A-Tug... Ammonia-fueled Tugboat」と称するタグボートが当社グループの造船所、京浜ドック(株)で完成する予定です。これは世界で初めてのアンモニア燃料タグボートとなります。また、2026年11月には外航アンモニア輸送船「AFMGC」

Ammonia-fueled Medium Gas Carrier」がジャパンマリンユナイテッド(株)の有明事業所で完成する予定です。この船は外航船舶のネットゼロエミッション達成への貢献につながるべく、船全体で80%以上の温室効果ガス（GHG）削減を目指します。

アンモニアを船舶燃料として活用するためのハードルはいくつかあります。中でも大きいのが安全性の確保です。アンモニアは毒性を持つことから、船員がアンモニアを安全に取り扱うための対策が不可欠です。エンジンメーカーや造船所、船

主企業との検討を進めています。

当社グループのNYKバルク・プロジエクト(株)もアンモニア燃料バルカーの導入について検討を進めており、(株)大島造船所と2020年代後半以降にアンモニア燃料ハンディマックス・バルカーを10〜15隻建造する検討に合意しています。

AFMGCのように貨物としてアンモニアを輸送する船は自船のタンクから燃料としてのアンモニアを入手できます。一方、他の船は燃料として使うアンモニアの調達が必要になるので、燃料供給網の構築が不可欠です。逆に言えば、供給体制が整



A-Tugのイメージ。LNG燃料タグボートとして活躍した、当社が保有し当社グループの株新日本海洋社が運航する「魁」をアンモニア燃料船に改造します

級協会とともに、アンモニア燃料エンジンの開発と船の建造、商業化まで一貫して取り組むAFMGCの開発プロジェクトで、当社は機関長・機関士を中心とするユーザーの目線でリスク評価や安全対策を提言し、それを船舶の設計などに生かしました。船員が不安な気持ちで乗船することのないように万全の対策を取ります。

船舶の開発に加えて、アンモニアを船舶燃料として利用する際の国際ルールの策定にも貢献していきます。アンモニア燃料船の開発競争に現在各国・各企業はしのぎを削って

つていなければアンモニア燃料船の普及が難しくなります。

このため当社はアンモニア燃料供給事業への進出も目指しています。アンモニア燃料を船舶に供給する船の開発を行っているほか、原油や天然ガスなどの液体の荷役機器製造で国内シェアトップのTBグループバルテクノロジーズ(株)と共同で、アンモニア供給船からアンモニア燃料船へと液体の燃料を安全に移すための設備の開発も進めています。燃料供給網を構築しながら、さまざまな船種にアンモニア燃料を導入していきます。

います。その分野で世界に先駆けて本船を開発することで、日本の海事業業の競争力強化につなげていきたいという思いもあります。

燃料供給網の構築がカギに

当社は2050年までのネットゼロエミッションを目指し、アンモニア燃料船の開発を「二丁目一番地」と位置付けています。A-Tug、AFMGCが完成した後もアンモニア燃料船の建造を進め、2033年までに15隻の完成を目指します。船の種類も自動車船やバルカーなどへと広がっていきます。それに向けて荷



アンモニア用バンカリングブーム(船舶間のアンモニア燃料供給設備)の3Dモデル。安全な燃料供給のため、漏洩対策に向けた開発を進めます

取り組みはあらゆる角度から

貨物としてのアンモニアの輸送需要も増えていく見通しです。それに向けて、より効率的にアンモニアを積載できる輸送船を検討するなど、備えを進めています。その一環として、2027年度から石炭火力発電で用いるアンモニアを調達する発電大手(株)JERAと大型アンモニア輸送船の開発などの共同検討を行っています。

さらに、港でのアンモニアの受け入れ設備として、浮体式アンモニア貯蔵・再ガス化設備搭載設備(A

ULSRU) = Ammonia Floating Storage and Regasification Unit) の共同開発契約を日本シッパヤード(株)、(一財)日本海事協会、(株)H&Iと締結しました。AIFSRUはアンモニアを火力発電所で使用する際に懸念される貯蔵タンクや再ガス化設備などの陸上設備の用地確保の課題や、初期投資の課題を解決することが期待されています。

当社はエネルギー関連事業において、上流から下流まで幅広く事業に参画するバリューチェーン戦略を取っています。次世代エネルギーとして期待されるアンモニアについても

同様です。中流に位置付けられる輸送・下流のアンモニア燃料供給に加えて、上流に当たるアンモニアの製造案件への参画も行っていきます。

新エネルギーの生産、輸送、供給というサプライチェーンの構築は一朝一夕では成りませんが、中期経営計画「Sail Green, Drive Transformations 2026 - A Passion for Planetary Wellbeing -」のテーマでもある「共創」の取り組みを通じて関係者と連携しながら課題を克服し、燃料としてのアンモニアの社会実装、社会の脱炭素に貢献していきます。

現場を重視した船舶管理で安全運航



八馬汽船株式会社

船舶運航管理部
バルカーグループ・PCCグループ
船舶管理監督 **小川 拓也** さん

オフィスは昨年11月にフリーアドレスに改装。会議室を別フロアに移動させて間取りを広くした。「見晴らしがよくなって居心地がよいです」。



船舶管理の仕事では、実際に本船に訪問することもある。「乗組員とコミュニケーションをとって、よい職場環境をつくっていきたいです」。



趣味はキノコ狩り。「キノコを探すのは船の機械を直すのと同じ。何をとってはいけなかわかっていけば大丈夫です。写真はクリタケとハナイグチ。



おがわ たくや
小川 拓也さん

山口県下関市の水産大学船舶機関課程を修了後、八馬汽船株式会社入社。石炭専用船、自動車専用船に乗船し、二等機関士（セカンド・エンジニア）の後、陸上勤務。バルカーグループ、PCC（自動車専用船）グループで船舶管理監督を務める。埼玉県出身。中学高校では野球部に、大学ではワンダーフォーゲル部に所属した。

乗船勤務の経験を生かし トラブル解決に導く

■ 来年 創立 100 周年

八馬汽船は、江戸時代末期（1861年）に米穀商として西宮で開業し、その後明治時代（1878年）に海運業に進出、大正時代（1925年）に八馬汽船株式会社に改組しました。2025年1月17日に創立100周年を迎えます。現在は、チップ専用船の運航・管理、バルカーや自動車専用船の船舶管理を行っています。チップ船は製紙用チップだけでなく、環境負荷の低いバイオマス発電用チップも輸送しています。

八馬汽船株式会社に入社したきっかけを教えてください。

海のない埼玉県に生まれたので海への憧れがあり、子供の頃から海外で仕事をしてみたいと思っていました。水産大学校に入り、外航船の仕事を志して当社に入社しました。

入社してから現在までの仕事の内容は。

入社後、外航船に機関士として乗船しました。乗ったのは石炭専用船と自動車専用船です。石炭専用船は新しい船だったので、自動車専用船は老船船で乗船中に応急修理が必要などときもありました。3年間船に乗ってからの陸上勤務となり現在まで船舶管理の業務に携わっています。具体的には船舶管理監督としてバルカー2隻と自動車専用船1隻の計3隻を担当しています。

船舶管理業務の「こじやじがい」を感じますか。

トラブルを解決できたときです。日頃から安全運航を維持するために船側と十分にやりとりをしています。航海中になにかトラブルが起きたとき、私は現場にいるわけではないので、直接見て状況を把握することはできません。それでも船側と情

報をやりとりし、解決に導くことができたときは、達成感があり本当に良かったと感じます。現場がどうなっているかを重視しながら対応しています。そういう意味では、乗船していた石炭専用船や自動車専用船での経験がいま生きていると思っています。現場でどう対応するかを学んだことが大きかったですね。ただ、自分はまだまだ駆け出しですので、知識と経験を積み重ねていこうと思います。

八馬汽船株式会社の船舶管理の特長は。

機関長、一等機関士を務めているから船舶管理業務をしている人が多いことです。現場の経験があるので、解決方法について知見が深く、また誰に相談すべきかなど解決の糸口を持っています。そういった方々と仕事ができることは大変心強いです。

今後の目標は。

担当する船を管理する際、自分で考えたことが、グループの人からも「それでよい」と言ってもらえるようになることです。周囲の意見を聞きながら仕事を進めることはもちろんですが、自分の中で解決への道筋を導けるように早くになりたいです。

管理船に衛星通信サービス「Starlink」導入へ

当社は管理船にSpace Exploration Technologies Corp. (スペースX) が運営する衛星通信サービス「Starlink (スターリンク)」を導入することで、船上の通信環境の改善による船員の福利厚生への拡充を進めています。2022年12月にトライアルで利用し、2023年5月から正式に導入しました。

通信環境改善で船上の暮らし充実

現在、船陸間の通信には高軌道衛星が利用されているため、船上での通信速度は陸上に比べて遅く、ビデオ通話や動画視聴などを気軽に楽しむことが難しい状況です。一方、スターリンクは低軌道衛星を利用したサービスで、従来と比べ、より高速で大容量の通信が可能となります。スターリンクの導入により、船上でも陸上と同じように家族や友人と円滑に連絡を取ることができるようになります。これまでもメールやメッセージアプリでのやりとりはできましたが、写真などはスムーズに送受信することができませんでした。通信インフラは今や現代人の生

活に欠かせません。陸地から離れ、長期間船上で働く船員にとって、家族や友人と日々の報告や雑談を気軽にできることは、英気を養い、仕事の糧にもなります。これは国籍を問わないことですが、当社グループの管理船に多数乗船しているフィリピン人は特に家族とのつながりを大事にする国民性で、スターリンクの導入に好意的な意見が挙がっています。また、通信環境が改善することにより、ニュースなどさまざまな情報が気軽に手に入るようにもなります。日々のニュースは単調になりがちな船上での生活において、船員に多種多様な話題を提供するものに



船に搭載されたスターリンクアンテナ(右手前)

もなりません。今夏はパリオリンピックが開催されますので、スターリンクの導入で、船上でリアルタイムのスポーツ観戦を楽しむことができるようになるかもしれません。通信環境の改善は遠隔医療の導入にもつながります。船上での医療相談は現在、電話とメールで行っていますが、ビデオ通話で診

察を受けることもできます。すでにトライアルを実施しており、利用した船員からは容体を見て診察してもらえることがは安心感につながるとの声が聞かれました。船員の福利厚生だけでなく、安全運航の向上も期待されます。メールや電話に頼っていた従来の業務連絡がこれまで以上にスムーズに行えるようになり、機器の不具合・トラブル発生などの際に、リアルタイムで陸上からの支援を受けることができます。現在、サイバーリスク対策を徹底しつつ、当社グループの管理船へのスターリンク導入を順次進めており、将来的には管理船全船で高速、大容量の通信を利用できる体制を目指します。

多文化共生の各要素で、昨年度よりも高い評価を得てランクアップしました。当社は今後も異なる価値観を受容し、多様な人材の活躍を推進する組織文化の醸成に努めます。
(2023年12月)

COP28内イベントで気候変動への取り組み発信

当社はアラブ首長国連邦・ドバイで開催された国連気候変動枠組条約第28回締約国会議(COP28)のさまざまなイベントに参加し、国際海運や当社グループの気候変動に対する具体的な取り組みについて発信しました。COP28では各国政府や関連業界団体が多くのサイドイベントを主催。気候変動への取り組みについての情報発信が行われると同時に、パネル討議で活発な議論が交わされました。当社関係者もパネリストとして登壇し、当社グループの脱炭素への取り組みのほか、船舶解撤の現状と課題などを積極的に発信しました。
(2023年12月)

TNFDフォーラムとTNFDアーリーアダプト宣言に参画

当社は自然関連財務情報開示タスクフォース(TNFD)フォーラムとTNFDアーリーアダプト宣言に参画しました。TNFDは企業や団体が、自身の経済活動による自然環境や生物多様性への影響を評価、開示する枠組み作りを目指す国際イニシアティブです。企業、金融機関、研究機関などから構成されるTNFDフォーラムでTNFDでの議論をサポートします。TNFDアーリーアダプト宣言にも参画し、2024年度か25年度という早期にTNFD提言に沿って情報開示することを目標とします。当社は企業の成長と生物多様性保護を両立し、持続可能な企業成長を目指します。
(2024年1月)

秋田に洋上風力発電の訓練センターを開所

当社は日本海洋事業(株)とのコンソーシアムで、船員や洋上風力発電の作業員向けの訓練センター「風と海の学校 あきた」を4月に秋田県立男鹿海洋高等学校実習棟内に開所しました。訓練センターは船員と作業員向けの基本安全訓練、シミュレーターによる作業員輸送船(CTV)の操船訓練を提供します。訓練センターでは年間1000人程度の訓練修了生輩出を目指すとともに、男鹿海洋高校の生徒や近隣の小中学生などにも開放し、将来的な海事人材の育成にも貢献します。当社は低・脱炭素に向け



た新しい価値創造の取り組みを対象としたブランド「NYK GREEN EARTH」を展開しており、今回の取り組みもその一環です。
(2024年4月)


風と海の学校 あきた

NYKニュース

「NYK Group Decarbonization Story」で脱炭素への道筋を示す

当社グループは新たな脱炭素目標とそれを達成するための戦略を示した「NYK Group Decarbonization Story」(NDS)を公表しました。ESG(環境・社会・ガバナンス)経営の方針と具体的な取り組みを示す「NYK Group ESG Story 2023」の付属資料となるもので、持続可能な社会の実現に向けて世界の脱炭素化を牽引するとの決意の下、高い志と脱炭素化のための取り組みを積極的に推進していく姿勢をグループ内外に示したものです。温室効果ガス(GHG)削減をこれまで以上に進めるため、新脱炭素戦略を設定しました。長期目標は2050年度にGHG排出ネット・ゼロ(対象:Scope1~3)、中期目標は2030年度にGHG排出総量を21年度比で45%削減(対象:Scope1・2)としました。NDSではGHG排出削減に向けた取り組み、移行計画、持続可能な成長に向けたコンセプトなどを紹介しています。
(2023年11月)

ノルウェー首相一行が当社を訪問

当社は2023年12月8日にノルウェー王国のヨナス・ガール・ストーレ首相、ヤン・クリスチャン・ヴェストレ貿易・産業大臣、川村裕駐ノルウェー日本国大使をはじめとするノルウェー関係者約15名の訪問を受けました。当社からは取締役会長の長澤仁志、代表取締役社長の曾我貴也らが応接し、海運業界の脱炭素化に向けて同国と当社が今後も強固に連携していくことを確認しました。あいさつした社長の曾我は、当社とノルウェーの海事クラスターが長年協力関係にあり、近年では気候変動などで新たに協働していることに触れ、ノルウェー政府の支援に感謝を述べました。
(2023年12月)

老齢LNG運搬船の主機換装に関する基本設計を完了

当社、(株)名村造船所、佐世保重工業(株)は、蒸気タービン機関搭載のモス型LNG運搬船の主機換装の実現に向けて協業して取り組んでいます。当社は2023年10月に日本海事協会として初めてとなるLNG運搬船の主機換装に関するAiP(基本設計承認)を取得しました。今後、主機換装の詳細設計に進み、蒸気タービン機関LNG運搬船の主機を最新鋭の2元燃料低速ディーゼル機関「X-DFエンジン」へ換装することを目指します。環境性能向上によりGHG削減に取り組むとともに、日本の海事クラスターが有する技術力で船舶資源の有効活用に貢献します。
(2023年12月)

D&Iアワード2023で最上位のベストワークプレイスに認定

当社はダイバーシティ&インクルージョン(D&I)に取り組む企業を認定する「D&Iアワード2023」で、最上位のベストワークプレイスに認定されました。本アワードはD&Iに取り組む企業を表彰・認定する日本最大級のアワードで、社会全体のD&Iの推進と、その先にあるD&Iがあたりまえの社会実現をビジョンに掲げています。当社はLGBTQ+、障がい、

NYKグループ 水上運動会



当社グループの名物行事の一つにボートレースで競う「NYKグループ水上運動会」があります。1917年に隅田川で開催された「第一回二叟倶楽部端艇競漕大会」がその始まりで、100年以上の歴史を誇ります。

「レガッタ」と呼ばれるボートレースは、幕末に長崎や横浜の居留外国人やイギリス・フランスの駐屯兵が行っていたものが、日本の学生や実業団の間に広がっていったと言われています。横浜に一時本店があった当社は、創立翌年の1886年から半年間、当時多く存在した外国人漕艇クラブと交流したこともあり社内ではレガッタが盛んに行われるようになりました。

現在は水上運動会を関東地区、名古屋・関西地区でそれぞれ毎年秋ごろに開催し、2023年度は合計790人が参加しました。一般男子、一般女子など七つのカテゴリーに分かれて5人1組でボートを漕ぎ、順位を競います。グループの一大イベントとして認識されており、陸上でもボートを漕ぐトレーニングができる「ローイングマシン」をオフィスに導入して大会に備える会社もあるほどです。

社員同士の絆を深められるのに加え、グループ会社の交流の場にもなっており、グループの一体感を醸成する一助を担うイベントです。

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。

【船級協会】(せんきゅうきょうかい)

4ページ

船舶の安全性を第三者として確認する機関です。安全に運航するための船体構造や設備などについて規則を定め、その規則に基づいて設計図面や建造工程を確認し、「船級」を付与します。船舶の運航が開始された後も定期的に検査を行い、安全性が維持されていることを確認します。日本を始めとする海運国に船級協会は多くあります。

【ハンディマックス・バルカー】(はんていまっくす・ばるかー)

6ページ

主に5万～6万4000重量トンの船型で、ハンディサイズ(3万～4万2000重量トン)とバナマックス(7万～8万2000重量トン)の間の大きさのばら積み船です。石炭、穀物、塩、肥料などさまざまなものを運びます。ハンディサイズと同じくクレーンを搭載し、荷役設備のない港湾にも対応した利便性の高い船です。建造においては多くの日本の造船所が得意とする船型の一つでもあります。

【管理船】(かんりせん)

11ページ

船主や船舶管理会社が管理している船のこと。船員の手配や船体のメンテナンス、部品や船用品の補充など、船舶の運航に不可欠な業務である船舶管理は、船を保有する船主が自ら行うほか、船主から依頼された船舶管理会社が実施します。船舶管理監督(スーパーインテント=S I)と呼ばれる責任者が各管理船に関する各種手配を担当しています。

【海事クラスター】(かいじくらすたー)

13ページ

海上に関わる事柄を示す「海事」と、房や集団、群れを意味する「クラスター」を合わせた言葉で、海事産業界のことを指します。海事クラスターは当社のような海運業や、造船業、船用工業、港湾運送業、さらには船舶金融や海上保険、海事法律事務所などさまざまな分野から成り立つ複合体、総合体です。日本にはこの海事クラスターが存在し、中でも愛媛県今治市はその厚みのある地域です。

【AiP】(えーあいぴー)

13ページ

「Approval in Principle」の略称で、日本語では「基本設計承認」と言います。船舶などの設計の初期段階で認証機関が審査を行い、国際条約のルールや船級協会の規則と照らして、技術的に実現可能性があることを承認されたことを示すものです。AiPの段階を経ることで、最終的な図面承認に向けた設計を効率的に行うことができます。

「飛鳥II」クルーズスケジュール (2024年10月中旬～2025年3月末)

■ 名誉船長 加山雄三と航く 湘南・伊豆諸島クルーズ

2024年10月15日(四)～10月17日(日) 3日間

■ 秋の横浜・名古屋ワンナイトクルーズ

2024年10月17日(四)～10月18日(金) 2日間

■ 博多発着

星の海 釜山・麗水クルーズ

2024年10月28日(四)～11月2日(日) 6日間

■ 博多発着 秋の連休

ウィーンスタイルクルーズ

2024年11月2日(日)～11月4日(火) 3日間

■ クリスマスウィークエンドクルーズ

2024年12月14日(土)～12月16日(日) 3日間

■ Xmas 横浜・神戸クルーズ

2024年12月16日(日)～12月18日(火) 3日間

■ 神戸スペシャルクリスマス ON ASUKA II

2024年12月18日(火)～12月20日(木) 3日間

■ 横浜スペシャルクリスマス ON ASUKA II

2024年12月22日(日)～12月24日(火) 3日間

■ クリスマスイブ

横浜ワンナイトクルーズ

2024年12月24日(火)～12月25日(水) 2日間

■ 2025年 オセアニアグランドクルーズ

横浜～神戸～サイパン～ケアンズ～シドニー～メルボルン～ミルフォードサウンド通航～オークランド～ヌメア～グアム～横浜～神戸

Aコース: 横浜発着 2025年1月19日(日)～2月27日(火) 40日間

Bコース: 神戸発着 2025年1月20日(日)～2月28日(火) 40日間

※株主様ご優待割引券をご利用の場合は、通常旅行代金からの割引となります。

■ ニューイヤー

グアム・サイパンクルーズ

2024年12月26日(火)～2025年1月5日(日) 11日間

■ 新春 グループサウンズクルーズ

2025年1月6日(日)～1月8日(火) 3日間

■ 旅ははじめ 名古屋クルーズ

2025年1月8日(火)～1月11日(日) 4日間

■ 連休利用 駿河湾クルーズ

2025年1月11日(日)～1月13日(火) 3日間

■ 初春悠々 広島・熊野クルーズ

2025年1月13日(火)～1月18日(日) 6日間

■ 神戸発着 春のウィークエンドクルーズ

2025年3月1日(日)～3月3日(火) 3日間

■ 沖縄航路 離島めぐりクルーズ

2025年3月8日(日)～3月11日(火) 4日間

■ JAZZ ON ASUKA II with BLUE NOTE TOKYO

2025年3月15日(日)～3月17日(火) 3日間

■ 海の上の東京クルーズ

2025年3月18日(火)～3月21日(金) 4日間

■ A-style クルーズ ～春彩～

2025年3月21日(金)～3月23日(日) 3日間

■ 春うらら 姫路・高知・日向クルーズ

2025年3月23日(日)～3月29日(日) 7日間

目の前に広がる感動の絶景 飛鳥II 2025年 オセアニアグランドクルーズ



「飛鳥II」クルーズ一覧 <https://www.asukacruise.co.jp/>

※各種キャンペーンや割引などが設定されています。

※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。



My ASUKA CLUBへぜひご入会ください

入会金・年会費 無料

アスカクラブ会員サイト「My ASUKA CLUB」は2歳以上の方な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。

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



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・祝休み

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

2025年1月出発の「飛鳥II オセアニアグランドクルーズ」は、心華やぐ40日間の船旅です。冬の日本を飛び出して、暖かな南の島々やオセアニアへ。美しくダイナミックな自然、そのなかで生まれた独自の文化など、どの寄港地も多彩な魅力にあふれます。オペラハウスとハーバーブリッジを望むシドニー入出港や、氷河が生み出したフィヨルド、ミルフォードサウンド通航など、目前に広がる景観は感動の連続です。フレンチや和食など多彩なお食事のほか、ゲストシェフによるスペシャルメニューやデッキンディナーもお楽しみいただけます。

plus

NYKとCTVのはなし

当社グループは洋上風力発電に関わる事業に力を入れています。その一つが、洋上に建てられた風車の保守などに携わる作業員を運ぶクルー・トランスファー・ベッセル (CTV) の事業です。私たちが初めて運航するCTVの船名は「RERA AS (レラアッシュ)」。海外で建造された同船を当社グループ会社が日本まで輸送し、石狩湾新港の洋上風力発電プロジェクトに投入しました。また、洋上風力の導入をはじめ脱炭素の取り組みを進める北海道と連携協定を締結し、4月に北海道支店を開設しました。CTV事業などを通じ、脱炭素と北海道の活性化に貢献します。



日本郵船