

藤木 洋一 写真展

地球をセーリング

写真集 寄港地編

2021年10月21日～30日



会場：ヨシダ ギャラリー 北九州市門司区栄町 10 - 21

ごあいさつ

本日は、ご多忙中のところ写真展「地球をセーリング」に御来場いただきありがとうございます。

私は、1965年（昭和40年）に筑豊の山の中の中学校から門司港に転校して、初めて関門海峡と港町門司港を目にしました。当時の門司港は、世界中から貨物船が寄港しており、それらの船を見学に行くのが日課となりました。そして、船尾に掲げられている国旗を見て、海外や船に興味を持つようになりました。何時しか、船で世界一周するのが、私の夢となっていました。しかし、世界一周は3ヶ月以上かかるため現役の間に実現させるのは不可能でした。

2018年の退職を機に、1人でも乗船可能な101回「ピース・ボート」に乗船を申し込みました。出港は2019年4月21日大阪発、8月2日帰港の104日間でした。一番楽しみにしていたのは、スエズ運河とパナマ運河の通過と航海中に出会う世界の船舶です。

今回の写真展は、寄港地の風景と出会った船たちを主なテーマにしておりますが、我国は海上物流が封鎖されると約3週間で経済はマヒし、油は90日間で枯渇します。それらを健気に運ぶ船たちのコーナも併設しておりますので、併せてご覧いただきますようお願い申し上げます。

藤木 洋一





香 港

ピース・ボート「オーシャン・ドリーム」は、4月21日17時に大阪港を出港して、4月25日13時、香港に入港し、2013年に旧空港跡地に建設された啓徳クルーズ・ターミナルに接岸した。このターミナルは、英国人の設計で長さ850m、220,000総トンクラスのクルーズ船が同時に2隻接岸できる。 TX2

「オーシャン・ドリーム」1982年 ドイツで建造
35,265総トン 全長 204.76m 乗客数1,422人 乗組員数550人
速力 19.5ノット（約36km/時） 航海速力 16ノット（約29km/時）



シンガポール

4月29日8時、シンガポールに入港し、シンガポール・クルーズ・センターに接岸した。シンガポールには、他に2012年に完成した22万総トンクラスのクルーズ船が同時に2隻接岸できるマリナ・ベイ・クルーズ・センターがあるが、ターミナルの中にモールやレストランがあり、地下鉄にも直結しているシンガポール・クルーズ・センターのほうが便利。地下鉄ではアジアの多民族に理解できるように英語、中国語、ムラユ語（マレーシア・インドネシア語）のアナウンスが流れる。

SO-02J



ジョージタウン（ペナン島）

5月2日7時、マラッカ海峡のマレーシア・ペナン港に入港して2008年にユネスコ世界遺産に登録されたジョージタウンにあるクルーズ・ターミナルに接岸した。この町は、1786年、英国が入植以来、東西貿易の中継地として発展し、西洋、中華、イスラム、ヒンズーの文化が融合している。英国統治時代の面影が色濃く残る街並みの中には、マレー、中華、インド料理の屋台街が食欲そそる。写真はペナンを代表する高層ビルコムタ(68階 251m)からジョージタウンを俯瞰した光景。

DC-TX2



ジョージタウン（ストリート・アート）

ジョージタウンの世界遺産地区には、ストリート・アートが多数描かれている。2012年頃から建物の壁に日常生活を描いたアートや今昔の生活をコミカルに描いたアイアン・アートなどが登場し、今では50作以上の作品が、町のあちこちで目にすることが出来る。特にアートは、この町の雰囲気や文化に溶け込んでおり、つい見過ごしてしまいそうになる。

S0-02J



スエズ運河

5月2日21時にペナンを出港。翌日6時、マラッカ海峡からインド洋に入った。6日に海賊が多発する危険海域（東経78度）に達し、海賊対策（手摺に有刺鉄線、放水銃、夜間は灯火管制）を行う。10日からアデン湾に入り、12日まで海上自衛隊の護衛を受けたのち、16日にスエズ運河通航。写真は、運河を南下して地中海から紅海に向かう油槽船「アスキニ・スピリット」（165,209重量トン、全長274メートル、幅50メートル）なお、スエズ運河を通れる船舶は240,000重量トン以下、幅77.5メートル以下、喫水20メートル以下となっている。

HX60V



スエズ運河橋

6時45分スエズ運河に入り、12時45分スエズ運河橋を通過した。この橋は、日本政府が出資し鹿島建設、日本鋼管、新日鉄の共同企業体が建設を行った。エジプト・日本友好橋とも呼ばれ、桁下70mの橋の中央には、エジプト・日本の国旗が描かれている。後続するコンテナ船は、スイスの”MSC HAMBURG”（176,490総トン、コンテナ20F換算15,918個積み）で2015年に開通した第二スエズ運河を離脱するところ。スエズ運河橋通過後、約3時間で地中海側のポート・サイドに到着する。 HX60V



ポート・ファード(エジプト)

5月16日17時、スエズ運河を通過して、地中海側の港町ポート・サイドに入港した。ポート・サイドの対岸にある街が、ポート・ファードで港のそばに立つ白い巨大なモスクに目が引き寄せられた。接岸後、直ぐに下船してフェリーで対岸のモスクに向かった。モスクの名前は「ポート・ファード・グランド・ガーマ」と言いモスクにそびえる2本の尖塔は、エジプトでも有名とアラブ人が言った。夜にはライトアップされ尖塔にはイルミネーションが燈る。

HX60V



ポート・ファード・グランド・ガーマ

砂塵舞う、ポート・サイドのスーク（市場）を散策した。市場に無造作に並べられている鮮魚や果物には、とても手が出せる雰囲気にはならなかった。衣料品や化粧品が並ぶショーウィンドウのあるビル街も崩れかかって、まるで空爆された街の様相を呈していた。アラブ語が飛び交う喧騒なスークを離れて海岸へ出ると、対岸のモスクがライトアップされ尖塔にはイルミネーションが輝いていた。

HX60V



サントリーニ島（ギリシャ）

5月19日7時、日本のTVコマーシャルでも時折登場するサントリーニ島の沖に錨泊した。コマーシャルに登場するのは、白い壁に青い屋根の建物が多い島の北側にあるイアの街並みだが、通船で上陸したのは、断崖絶壁の上に白亜の建物が密集したフィラの街であった。町を散策中、ふと目についた日本原産のトベラの白い花と沖に浮かぶ「オーシャン・ドリーム」、活火山ネア・カネミが印象的でシャッターを切った。絵葉書や観光案内には見られない画像が出来上がった。

TX2



レストラン MOJI

サントリーニ島フィラの海が見える眺めの良いレストランが軒を連ねる狭い路地を散策していると、MOJI という名のレストランが目につき中に入った。キャラクターと言うイタリア・レストランの中にある日本食レストランで看板に漢字で「文字」と書かれてあった。日本食擬きは遠慮して、イタリア・レストランでスパと地ビール「ヴォルカン」を注文した。眼下に、日本から、ここまで乗船した「オーシャン・ドリーム」の白い船体が青い海に浮かんでいた。



エーゲ海で活躍する日本のフェリー

佐渡汽船の直江津～佐渡島（小木）に就航していた「こがね丸」（9,504 総トン、乗客 1,133 名）が本船の前身。1995 年、神田造船所で竣工した。2016 年ギリシャのゴールデン・スター・フェリーズに売船、「スーパーフェリー」（10,047 総トン）に改名した。写真は、2019 年 5 月 19 日、青い屋根と白亜の建物で有名なサントリーニ島イアの沖を航走中の光景。サントリーニ島の絵葉書では、青い屋根の丘から海に浮かぶ船を写したものは良く見られるが、海から丘を撮影したものは珍しい。 D5300



ピレウス港（ギリシャ）

5月20日7時、ピレウス港に入港した。この港は、紀元前490年にアテネを守る軍港として建設された。港口からは、一直線上にアクアポリス遺跡や標高273mのリガヴィトスの丘が遠望できる。港内は、港口から向かって右側がクルーズ・ターミナル、奥が近隣の島通いのフェリー、左側がエーゲ海の島々を結ぶ長距離フェリーのターミナルになっている。この港では、かつて日本で活躍した多くのフェリーが売船され、多島海を抱えるギリシャの人々の大切な足となって活躍している姿を見ることが出来る。

S0-02J



シチリア島・カタニア（イタリア）

5月23日7時、地中海最大の島、シチリア島のカタニア港に入港した。この港は、活火山エトナ山(3323m)を望むシチリア島第二の都市で、バロック建築の多い落ち着いた街であった。街の中心部あるドゥオーモ広場の周辺に魚市場、青果市場、デパート、大学などの施設が集合して街を形成している。町のどこからでも雪をかぶったエトナ山が見えた。

HX60V



カタニアの魚市場（イタリア）

港から徒歩で15分のところに魚市場があった。市場には巨大な黒鮪が横たわり解体されている。5月末から7月は、地中海鮪がシチリア島の沖を回遊する時期で、どこの魚市場でも鮪が売られていること、鮪は紀元前15世紀からシチリア住民の食文化として発展してきた。ここでは、鮪は生では食べずグリルや塩漬けの保存食して食べられる。

マグロ・ステーキはシチリアの名物料理とのこと！

HX60V



バレッタ（マルタ）

5月24日7時、マルタ島のバレッタ港に入港した。若い頃、欧州の船会社から、この港に停泊する客船の写真を頂いた。客船は港の真ん中に錨泊し、客船を城壁が囲んでいた。これを見た時、何時か行きたい港の一つになった。同じような写真を写したかったのだが、出港する客船「バスコ・ダ・ガマ」(55,819総トン、全長219メートル)は、大きすぎて城壁の一部しか現れなかった。ここの城壁は1565年に築かれ、1980年にユネスコの世界遺産に登録されている。



スリー・シティーズ（マルタ）

世界遺産バレッタのアップー・バラッカ・ガーデンからグランド・ハーバー越しにスリー・シティーズの聖アンジェロ砦を望む。ここは、1530年代、聖ヨハネ騎士団の軍事戦略上の重要拠点であった。現在は、英国統治時代の建物が海事博物館などに利用され海岸沿いはヨット・ハーバーとなって、豪華ヨットが数多く舳先を並べる。第一次世界大戦で日英同盟により派遣されて犠牲になった日本海軍将兵の墓も、隣接するカルカーラの町にあり現在はマルタ政府によって手厚く管理されている。

TX2



アルハンブラ宮殿（スペイン）

5月27日7時、スペイン南部アンダルシアの小さな港町モトリルに入港した。この港からバスで約2時間の距離にあるグラナダのアルハンブラ宮殿に向かった。若い頃、フランシスコ・タレガ作曲のギター曲「アルハンブラ宮殿の思い出」が流行した。好きな曲で、1度は訪れて見たいと思っていた。憧れの宮殿に入場した時には日没が近かったが、夕陽で黄金色に染まったコマレス宮のアヤラネスの中庭が撮影出来た。多くの出版物の写真は、この写真の逆方向から撮影されたものが多い。

S0-02J



タンジェ（モロッコ）

5月28日8時、ジブラルタル海峡を通過してアフリカの玄関、モロッコのタンジェに入港した。この町は、城壁(カスバ)に囲まれたメディナ(旧市街)が観光の中心。香辛料が並ぶスーク（市場）やアラブ・ドレスの商店が並ぶ迷路のような細い路地を、さまよいつつ北に向かって坂を昇ると要塞に着いた。要塞の外にある見晴らし台からは、「オーシャン・ドリーム」が接岸しているタンジェの港とジブラルタル海峡を挟んでスペインが見渡せた。その左手は海戦で有名なトラファルガー岬へと続く。 TX2



メディナからカスバへ（モロッコ・タンジェ）

スペインのアルヘラシスから約 50 km、ジブラルタル海峡をフェリーで 2 時間 30 分、イスラムの世界が広がる港町タンジェに着く。城壁に囲まれたメディナを歩くとジュラバに身を包んだ人々が行き交う。カフェ・テラスが並ぶプチ・ソッコで名物のミント・ティーで喉を潤し、北に向かって石段を昇るとカスバの城壁が見えた。擦れ違った黒いジュラパに身を包んだ女性に歌謡曲「カスバの女」を思い出した。



ポント・デルガーダ（ポルトガル）

5月31日11時、アゾレス諸島のサンミゲル島ポント・デルガーダ港に入港した。この港は、ポルトガルからの距離約1,000 kmで大航海時代の中継基地として発展した。暖かいメキシコ湾流の影響を受け亜熱帯気候で、農産物や魚介類も豊富。現在でもアメリカとヨーロッパを結ぶ交通の要衝として船舶の寄港地となっている。町は美しく清潔な街並みで、年中観光客も多い。島の広さは、今年世界遺産に登録された奄美大島とほぼ同じ。日本の真下に同じような島が存在するのも興味深い。

D5300



自由の女神

6月7日6時15分、自由の女神の前を通過してハドソン川に入り、マンハッタンのタイムズ・スクエアにほど近いピア88に接岸した。初日は、港内遊覧船に3度乗船した。3度とも自由の女神の沖を通るコースで日に4度も見るとさすがに見飽きた。出港は翌日23時、自由の女神の夜景は、絵葉書でも見たことが無かったので挑戦して見た。船は時速10ノット（約18.5キロ）でライトアップされた女神に近づく。船の手摺にカメラを固定し息を止めてシャッターを切った。

TX2



ピア 88 (ニューヨーク)

「オーシャン・ドリーム」(35,265 総トン) が接岸したピア 88 は、欧州と米国を結ぶ北大西洋航路華やかし頃、欧州の豪華客船が接岸した歴史ある埠頭。やや遅れて JTB がチャーターした「サン・プリンセス」(77,499 総トン) も世界一周クルーズ途次、接岸した。2 隻の客船と歴史ある埠頭の写真を一緒に撮影がしたくて場所を探した。建物の屋上はどこも閉鎖されていたが、一か所だけ屋上が会員制パブになっているところを発見した。

警備員と交渉して夕暮れのハドソン河を背景に撮影出来た。

TX2



カリビアン・ブルー（ジャマイカ）

6月13日7時、ジャマイカのモンテゴ・ベイに入港した。島の北海岸は、世界でも屈指のリゾート。遠浅で白い砂浜とコバルト・ブルーの海が広がる。入港したモンテゴ・ベイの近くにあるドクターズ・ケープ・ビーチは、設備が充実した代表的なビーチ・リゾート。シュノーケリングを試みたが、季節外れとかで白い小魚ばかり、色鮮やかな熱帯の魚影は、確認できなかった。島の東にはブルー・マウンテン・コーヒーの栽培で有名な標高2,256^{ft}のブルー・マウンテン山がある。

TG870



カルタヘナ（コロンビア）

6月17日5時30分、サン・フェルナンド要塞から昇る朝日を浴びて、カルタヘナ港に入港する。岸壁は、一番奥まったところで1985年にユネスコの世界遺産に登録された旧市街地の城壁の近く。正面は海軍基地がある。コロンビア海軍の練習帆船「グロリア」は、度々日本に寄港しているが、この日は不在であった。港の真ん中に、巨大なマリア像が立っている。埠頭には、日本の鮪漁船が捕れた鮪を冷凍コンテナに詰めて輸出していた。この航海で、初めて日の丸を掲げた船を見た。

HX60V



カルタヘナ旧市街地（コロンビア）

1985年にユネスコの世界遺産に登録された旧市街地の城壁は、カルタヘナ港の奥まったところにある。この城壁の建設が始まったのは16世紀後半、完成は1796年とのこと、岸壁の帆船は遊覧船。上陸して大砲が並ぶ城壁沿いを右側に行くと入場門。かつて奴隷市場や宗教裁判所があった負の歴史の城内は、土産物屋やレストラン、海事博物館が並んでいた。

HX60V



ガトゥン閘門（パナマ運河）

パナマ運河は、1914年に開通し、2016年の拡張工事を経て、現在は長さ366㍎、幅49㍎、喫水14㍎の船舶が通過できるようになった。6月19日8時50分、大西洋側にあるガトゥン閘門に進入した。この後、3つの閘室を経て海拔26㍎のガトゥン湖まで船を運び最狭部のクレブラ・カットを通り、ペトロ・ミゲル閘門、ミラ・フローレス閘門を通過して高度を下げ、太平洋側に出る。全行程80 km、8時間の航程。大西洋に向かう自動車船は、川崎汽船が運航する「インディアナ・ハイウェイ」55,457総トﾝ S0-02J



ミラ・フローレス閘門（パナマ運河）

6月19日15時40分、最後のミラ・フローレス閘門に進入を開始した。隣の閘室には先行した商船三井の自動車船「サンライズ・エース」58,685総トンが入り、その右側には、新しく出来たココリ閘門を韓国のLNG船「ケイ・ジャスミン」97,529総トンが通航している。後方からは、コンテナ船2隻、自動車船1隻が続き、運河は夕方のラッシュ・アワーを迎えている。16時50分、パナマ運河を離脱、バルボア港に架かるアメリカ橋を通過して太平洋に出た。

D5300



イースター島（チリ）

6月19日の夕方、パナマ運河を通過して南西2,660海里にある絶海の孤島イースター島に向かう。21日15時に赤道を通過して南半球に入るが南極から流れるペルー海流で、赤道直下でも気温20度で肌寒い。27日8時、イースター島ハンガロア村の沖に投錨、漁船で上陸を開始するが波が高いため度々中断する。上陸後、島最大の遺跡「アフ・トンガリキ」（モアイ像15体長さ100メートル高さ5メートル）に向かう。モアイ像は、部落紛争で倒れていたものを日本のクレーンメーカーの協力で横一列に立て直した。 TX2



モアイ製造工場（チリ）

イースター島の南側、ラノ・ララクと呼ばれる休火山のすそ野がモアイ像の製造工場。現在でも完成前のあらゆる段階の石像が掘る道具とともに残されている。モアイ像は10世紀頃、ここで採石される加工しやすい凝灰岩で作られた。モアイ像の移動や建立するには、大量材木が必要で、伐採により森林破壊が深刻な食糧不足を招き、モアイの製造は、18世紀で途絶えた。イースター島は、チリ政府からラパ・ヌイ国立公園として登録され1995年には世界遺産に登録された。

TX2



二重の虹（イースター島沖）

モアイ像の見学が終わって帰船したら、船尾に二重の虹が出ていた。発生のメカニズムはともかく、二重の虹（ダブル・レインボー）を見ると幸運になると聞いていたのでネットを検索すると、①願い事が叶う②祝福のサイン③新しいスタートを切るサイン④人生が好転するサイン、そして写真を撮って待ち受けにするとさらに良い幸運が舞い込んでくる。とあった。直ちに写真を撮ってPCの待ち受け画面にしました。今日来られた皆様にも幸福のお裾分けです。

D5300



皆既日食（南太平洋）

今回のクルーズ最大のイベントは、皆既日食の観測。皆既日食は、年に数回地球上のどこかで起こるが、人間が観測できる場所は少ない。7月2日8時30分、観測海域の南緯21度11分、西経125度15分に到達し停止した。天候は晴れ、雲の切れ間から太陽が見える。12時36分から39分の3分間、皆既日食に入ると闇夜になると聞いていたが意外と明るかった。一眼レフ、コンデジ、スマホでシャッターを切ったが全体が写せたのはスマホだけだった。2035年には日本で皆既日食が起こる。

S0-02J



ダイヤモンド・リングとコロナ（南太平洋）

下がダイヤモンド・リング（皆既が終わりに近づき太陽が月に重なる瞬間）上がコロナ（太陽が月の中に完全に隠れた状態）ダイヤモンド・リングはコンデジ、コロナは、一眼レフに400mmのズームレンズを付けて手持ち撮影した。綺麗な写真を撮影するためには、三脚や減光フィルターをカメラに装着しなければならなかったが持っておらず、貰った紙の日食メガネをレンズの前やファインダーにかぶせて撮影したが、このような鮮明な画像が撮影出来たのは奇跡に近かった。

HX60V+D5300



タヒチ・パペーテ港（フレンチ・ポリネシア）

7月6日8時、フランス領ポリネシアの最大の港、タヒチ島パペーテ港に入港。埠頭には、フレンチ・ポリネシアの島々を結ぶ貨客船「アルヌイ5」（11,468 総ト）が接岸していた。船は中国製であるがクルーズ客船並みの豪華客室103室を持っている。貨客船の奥にヨット・ハーバーとパペーテのランドマーク1800年代建立の教会「カテドラル」が見える。タヒチ島は「南の楽園」と言われているが、それはポール・ゴーギャン時代の話で、今では車が行きかう普通の都会であった。

D5300



モーレア島自慢の景色 (フレンチ・ポリネシア)

タヒチ島パペーテからフェリーで 30 分、モーレア島バイアレに着く。車で島の北側を 10 分ほど進むとクック湾が見えてくる。湾内は、ブルーラグーンのグラデーションが広がり、背後には標高 880m のバリハイ山がそびえる。湾内にはパペーテを起点にフレンチ・ポリネシアの島々を巡行する帆船型クルーズ船「ウィンド・スピリット」5,736 総トンの白い船体が見えた。

TX2



モーレア島でシュノーケリング (フレンチ・ポリネシア)

タヒチ島パペーテからのツアーで、モーレア島のモトウ（小島）・ピクニックコースに参加した。島の北側にあるクック湾からボートに乗ってモトウ（小島）のシュノーケリング・ポイントに向かった。島では、鮫やエイと一緒に泳いだけど、シーズンのものか色鮮やかな魚影はいなかった。小島と水中の撮影に挑戦してみた。

TG870



ブリスベン（オーストラリア）

7月18日夜明け前、ブリスベン川河口に到着し、クルーズ・ターミナルのあるハミルトンまで24 kmの遡航を開始する。6時、クルーズ・ターミナルに接岸。ここから、ブリスベンの中心部まで川をフェリーで約一時間クルージング。サウス・バンクにあるクィーンズランド博物館、クィーンズランド海事博物館を見学してオーストラリアン・ビーフで夕食を済ましたころには、夕闇が迫っていた。ブリスベン川の船着き場から対岸の美しい夜景が目に入り、シャッターを切った。

TX2



硫黄島

7月24日深夜、太平洋戦争中の陸海軍の一大基地ラバウルを出港し、東京まで方位345度、ほぼ真北に向かって航海する。途中、激戦地のトラック諸島（現チューク諸島）、グアム島、サイパン島をそれぞれ通過して7月29日深夜、日本の排他的経済水域に入る。

7月30日7時、日本軍戦死者21,900名、米軍戦死者6,821名を出した太平洋戦争中屈指の激戦地であった硫黄島を慰霊のため周回する。「オーシャン・ドリーム」は南から東海岸に接近し、日本守備隊が最後の総攻撃を行った北の鼻を回って南下しアメリカ軍が上陸を開始した千鳥ヶ浜を左舷に見て南端の摺鉢山（170m）沖で汽笛一声、合唱。北上して硫黄島に別れを告げた。

写真は、東海岸の金剛岩、浜からは火山性ガスが至る所から吹き出し島の過酷な現状が伺える。

HX60V



鳥島

7月31日6時40分、伊豆諸島の最南端、鳥島を左舷に見る。東京まで582 km、この航海で最後に見る島になる。鳥島は、特別天然記念物アホウドリ生息地としても有名である。海上から真っすぐに切り立った島の山頂は硫黄山で海拔392 m。この島をもう一つ有名にしたのは、高知の漁師で難破して、この島に漂着し、米国の船に救助され世界の海を航海して帰国を果たし、政府の要人となって米国との開国の交渉に当たったジョン万次郎（中濱萬次郎）である。後年、井伏鱒二や吉村昭の小説により知名度が増した。現在では、我が国のクルーズ客船は、グアムや小笠原クルーズ途次、この島を周回することが多い。



旅の終わり

8月2日10時45分「オーシャン・ドリーム」は、友ヶ島水道を通過して大阪湾に入った。大阪湾内は、気温30度を超える猛暑であった。やがて、右手に立ち籠める靄の中から関西国際空港が姿を現し、進行方向には六甲の山並みが微かに見えると日本に帰ってきた実感が湧いてくる。13時43分、大阪港天保山客船ターミナルのピットにスプリング・ラインが取られ、地球一周104日間の船旅は完結した。

ピース・ボート地球一周の船旅は、2018年3月にリタイア後、2020年4月出発を早期割引適用で予約していましたが、何となく早く実現したいという気持ちが湧き、クルーズ代金は少々高くなるが、2019年4月出発をキャンセル待ちして乗船出来ました。お陰で2020年1月に発生した新型コロナの影響も受けずに済みました。これも海の神様のお陰だと感謝している次第です。

地球をセーリング

2022年1月 発行

作者 藤木 洋一

1951年生まれ。福岡県出身。福岡県立門司北高等学校卒。
1972年、大阪に本社のある(株)辰巳商会（海運業・総合物流業）に入社、国内外に勤務して、主として海運業に従事する。2018年3月に退職。
国内外の海事雑誌に船旅のエッセイと写真を掲載する。

日本旅行作家協会会員

日本クルーズ&フェリー学会会員

ワールド・シップ・ソサエティー会員（英国）

〔自宅〕

〒800-0004 福岡県北九州市門司区北川町 16-13

TEL(FAX) : 093-381-3986 E-mail:ship261122@gmail.com

