

OKAZAKI 361 DECK SALOON

岡崎361 デッキサルーン

小豆島(香川県)の老舗ビルダー、岡崎造船は、1970年代からモーターセーラーを建造している。近年では、デッキサルーンタイプのボートが多くなっているが、そのコンセプトは昔も今も変わらないという。今月は、その「デッキサルーン」シリーズの現行2モデルの間を埋めるサイズのボートであり、ヴァンデスユタット大橋(大橋且典氏)の設計による「岡崎361 デッキサルーン」を紹介しよう。

文=永井潤 写真=矢部洋一 協力=東京夢の島マリーナ
text by Jun Nagai, photos by Yoichi Yabe



岡崎造船のデッキサルーン

岡崎造船が最初のFRPモーターセーラーを建造したのは1979年。以来、数多くのモーターセーラーやデッキサルーン艇を造っている。「モーターセーラー」や「パイロットハウス」と名付けられたモデルもあったが、近年は「デッキサルーン」が多いようだ。デッキサルーンとは、メインキャビンの床を高くしてアイポイントを上げ、その分だけ上部構造物も高くなっているボートのことをいう。

これら岡崎造船モデルの特徴を一言でいうと、「セーリング性能を犠牲にしない、機走力のあるクルーザー」ということに尽き

落とし気味にスピードをつけて走る。ヘルムは軽く、機敏に動くボートだ。より長いボートのスターンを切り詰めているのだが、違和感はない

る。昔は、当時としては大きめのエンジンを積んで、機走が速いということをアピールしたかったために、「モーターセーラー」という名前にした面もあるだろう。しかし、その後エンジンは小型、軽量、高出力となり、いわば「速いのは当たり前」という感じもなってきた。

その点、デッキサルーン艇なら、そのままズバリをモデル名に付けてしまえば、誤解や臆測は生まれにくい。また、「パイロットハウス」という言葉が使いにくい感じもあるのは、最近では船内ステアリングを設けるとは限らないからだろう。本稿でも上部構造物のうち、その部分を「デッキハウス」と呼ぶことにする。

もちろん岡崎造船はデッキサルーンではない、普通のタイプのセールボートも建造している。しかし、完成度が高く、量産効果

でコストもリーズナブルな、欧米ビルダーのボートが日本にも入ってくる時代である。国産ビルダーとしては、ユーザーのリクエストへの柔軟な対応や高い木工技術だけでなく、何かボート自体でアピールポイントを打ち出せないかと考えるのは当然だろう。その一つが、視界の良さ、船内ステアリングなどの特徴を持つデッキサルーンというわけだ。

既存のモールドを使用

岡崎造船のデッキサルーン艇としては、全長9.99mの「33デッキサルーン」(設計:林 賢之輔)、そして全長11.84mの「386デッキサルーン」(設計:ヴァンデスユタット大橋)という、二つのモデルしかラインアップされていなかった。ここに紹介する「361デッキサルーン」(以下、361DS)は、それらの中間のサイズとして、2年ほど前に企画さ



デッキハウスの全高は低い。スマートなスタイリングに見えるのは、ウインドウのデザインも一役買っているのだろう



試乗艇は折りたたみ式のシングルステアリングホイール仕様。コントロールロープ類は、左右のコミングの後方にリードされている

れたモデルとなる(設計はヴァンデスユタット大橋)。試乗艇は、2020年1月に進水した2号艇だ。

品質を落とさずにコストを削減するのは、すべてのビルダーの課題だが、この361DSでは、新しいハルの型(モールド)を造らないというコストダウンが図られている。どういふことかという、既存の386DSのモールドを使い、長さを1mほど短く、またシアラインも10cmほど低くして、全長10.99mのボートに仕立てているのだ。これによってFRPの展開面積が小さくなり、内装も含めて材料も工数も削減される。

長さはともかく、この「低さ」は徹底しており、デッキサルーン特有の2段の上部構造物を備えているのに、全高がかなり低い。実際の船内は、日本人が支障なく使えるギリギリの高さといえるもので、これには1号艇のオーナーも検討に加わり、徹底的な高さの詰めが行われたという。もちろん、必要な高さがあるので、「自分は背が高いから心配だ」という人でも、まず問題はないだろう。それでも気になる方は、ぜひ実艇に乗ってみることをおすすめする。

他のスペックについて触れると、まず排水量は7トン。386DSのハルのスターンをカットしているの、トランサムは広く、最大幅位置は相対的には後ろにずれている。全幅はシアを低くしている関係で、386DSより少し狭くなって3.68m。ステムはかなり傾斜しており、スターンのオーバーハングもあるので、最近のボートと比べると水線長は短めだ。したがって、水線長に対しては少し重めで幅広のボート、ということになる。

計画水線は386DSより下にあるので、水線幅は少し狭いが、キールバラストが深めで、ボート全幅もあるので、スタビリティは確保されている。

トレンドを取り入れたデッキ

デッキは新作で、最大の特徴は、サイドデッキが後ろになるにつれて低くなり、最後部でコックピットフロアと同レベルになっている点だ。普通という常識として、コックピット内からサイドデッキへの移動はコーミングを

またぐ必要があるが、このデッキでは、コーミングの後端をぐるっと回って歩いて移動することができる。試乗前、ボート各部をあちこち見ていたのだが、コーミングをまたぐのではなく、無意識のうちに後ろを回っていることに気づいた。やはり、それだけ楽だと

いうことなのだろう。

全体的にも近年のトレンドを取り入れたデッキになっていて、具体的には、FRP成形されたフットレール、フラットになるハッチ、ダブルステアリングホイール、トランサムのヘルムスマンシートとその下の物入れ、スイミ

ングステップといった点が採用、あるいは用意されている。ダブルステアリングホイールの利点の一つは、トランサム周りへのアクセスが容易なことだが、それほどスイミングステップを利用する機会がないのであれば、試乗艇のような折り畳めるシングルホイール

という選択も十分にありだろう。

艀装も、メインシートはデッキハウスルー上から取られ、コントロールロープ類は両舷のステアリングホイールの前にリードされる。筆者のレポートでも「世界標準」的なクルージングボートを取り上げてきたが、それ

らと見比べていただければ、共通点がお分かりいただけると思う。

マスト基部から出るコントロールロープの取り回しは、本誌2020年3月号で紹介した33DSの試乗艇と同じように、デッキハウスの側面を走るようになっている。ただし



トランサムのスイミングステップ。寸法はヘルムスマンシートとの関係で決められている。オーナーズチェアも設けられている



シンプルな平行タイプのシートを持つコックピット。ステアリングポストに計器が並ぶ。デッキハウスルーのキャンバーは大きめだ



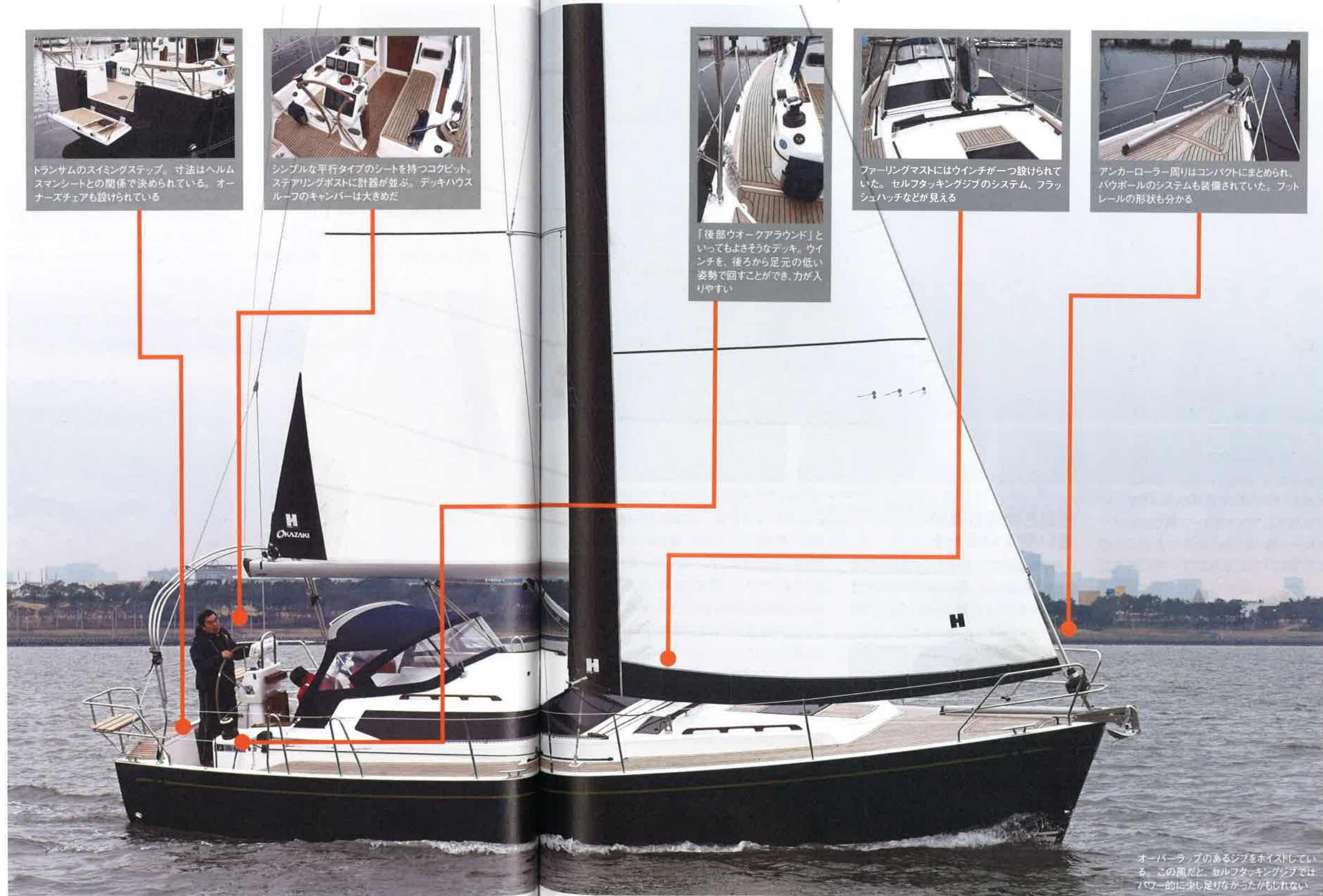
「後部ウオークアラウンド」といってもよさそうなデッキ。ウインチを、後ろから足元の低い姿勢で回すことができ、力が入りやすい



ファリングマストにはウインチが一つ設けられていた。セルフタッキングジブのシステム、フラッシュハッチなどが見える



アンカーローラー周りはコンパクトにまとめられ、パウボールのシステムも装備されていた。フットレールの形状も分かる



オーバーラップのあるジブをホイスしている。この風だと、セルフタッキングジブではパワー的に少し足りなかったかもしれない



メインキャビン(デッキサルーン)全景。テーブルは前後に細長く、中央付近から右側の床高さは低めに設定されている

361DSでは、最初からそのように考えられており、より洗練された形といえようか。いずれにせよ、デッキサルーン艇のコントロールロープ類の取り回しは苦心するところであり、逆にいえば、試乗艇は一例として見ていただき、もし艤装について何かこうしたいといった好みがあれば、リクエストのしがい

のあるところだろう。

帆走も機走も速い 扱いやすいボート

船内のレイアウトは、もちろんある程度はアレンジ可能だが、基本的には「デッキサルーンの標準レイアウト」となる。ステップを

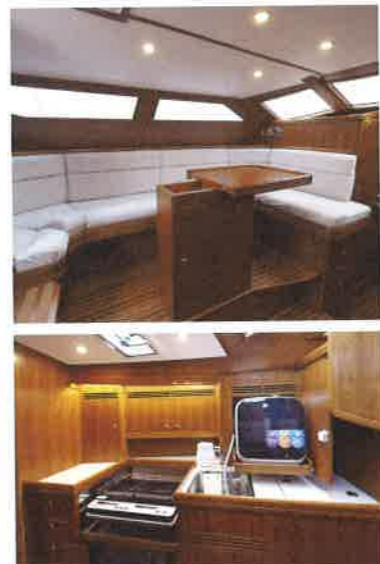
下りて左舷にコの字形セティー、右舷に船内ヘルムステーション、その後ろに右舷アフトキャビンという配置。メインキャビンの前方は1段低くなっており、通路の右側にギャレー、左舷にトイレ、そして一番奥にフォアキャビンという構成である。基本的に33DSと同じ要素が、より大きなハルに入っているため、各部に余裕があるのは当然ともいえる。

もともとデッキサルーンというのは、メインキャビン全体の床を上げて高くし、その下に大きなエンジンを設置する、という意味もあった。今は小型のセールドライブが主流なので、エンジン位置はメインキャビン下ではなく、コンパニオンウェイ下あたりとなる。ということは逆に、メインキャビン下を収納や機器スペースとして使えたりするのだが、このボートではまた違った工夫もされている。

それは、セティーの足元と座面は高くして、座った際のアイポイントを高く確保している一方で、その他の大部分の床は低くしていることだ。これにより、全高を抑えているにもかかわらず、立った際に十分なヘッドクリアランスがある。しかも、低い部分の床面積が広いので、「高く、広い」感は相当なものとなっている。



ヘルムステーション。筆者の身長170cm程度の体格では、腰をカウンターで支えることができ、立ち姿勢も楽だった



上：テーブルを折りたたんだところ。左下のステップは2段で、下段はセティーの足元の高さと同じ。上段は前後に広いというユニークなもの。下：メインキャビンから前に1段下りて、右舷側はギャレーとなる。試乗艇はIHクッキングヒーター、電子レンジ、冷蔵庫、食洗機と、家電製品がほとんどフル装備だ



フォアキャビン。内装は、チークで入念に仕上げられている。左手前のカウンター内には、洗濯機が収まっている



船内ヘルムステーションの後ろはアフトキャビン。メインキャビンに次いで、最もスペースのあるところに位置する



ギャレーの反対舷はトイレルーム。前後に長く、全長10.99mの余裕が感じられるところだ。試乗艇はシャワートイレを装備



傾斜したステムの水の切り方は、直立ステムのそれとは少し異なり、ブレイクの位置が後になる

船内ヘルムステーション周りはすっきりしており、スペースも広い。このあたりは、本誌2020年3月号で紹介した33DSの試乗艇のようなギャレーアップの仕様や、シートやテーブルを設けることもできるだろうし、いろいろアレンジ可能なところだ。

試乗艇には、洗濯機、食洗機などが装備されていたが、そのあたりの全長10.99mならではのゆとりや、船内木工仕上げのクオリティーについては、写真をご覧ください。

試乗は微々軽風下でのものとなったが、ヘルムが軽く、舵利きがよいことが、特に印象に残った。これはラダーやステアリング系統の設定がうまくいっているためだが、水線長が短めなことも効いていそうだ。セーリング全般についても、やはりヘルムのフィーリングがよく、素直な性格を感じ取れた。波浪中では、傾斜したステムやスターンのオーバーハングが効いて、モーションもマイルドだろう。

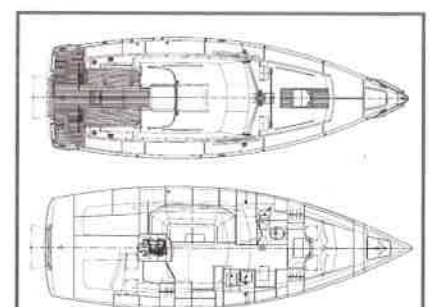
後ろになるにつれて低くなるサイドデッキについては、もちろん移動もしやすいのだ

が、コクピットコーミング上の後端に設置されているウインチの回しやすさが特筆される。ただし、波が打ち込んでくる状況では、コクピットに水がたまりやすいということはあるかもしれない。

なお、水線幅の狭さが効いてか、機走も速い。「セーリング性能を犠牲にしない、機走力のあるデッキサルーン」というコンセプトはうまくまとめられているし、コストダウンという課題に対しても、しっかり対応されている。デザインも含めて、日本のプロダクションボートの水準を示すようなボートだ。



試乗艇のエンジンは、ヤンマー4JH5Eセールドライブ(54馬力)。燃料タンク容量は200リットル。機走力も高いボートだ



DATA FILE

- 全長:10.99m ●水線長:9.90m ●全幅:3.68m ●喫水:1.95m ●排水量:7.00t ●燃料タンク:200L ●清水タンク:250L ●エンジン:ボルボ・ペンタD2-50SD(51馬力。セールドライブ仕様)※取材艇はヤンマー4JH5E-SD(54馬力。セールドライブ仕様) ●設計:ヴァンデスユタット大橋(大橋且典) ●標準仕様価格:33,500,000円(税別)

【問い合わせ】

岡崎造船
〒761-4145 香川県小豆郡土庄町
大部甲338
TEL: 0879-67-2016
<http://www.okazakizosen.co.jp/>

YouTube動画配信中

右記QRコードまたは、

船社動画で検索

