



西村一広(にしむら・かずひろ) プロセラー/セーリングコンサルタント。有限会社コンパスコース主宰。www.compasscourse.jp

ニッポンのヨットビルダーが生む
こだわりのクルージングボート

OKAZAKI 40 Deck Saloon

岡崎40デッキサルーン

今月乗ってきたのは、久しぶりに日本製のクルージングヨット。
小豆島産の「岡崎40デッキサルーン」。
国産のクルージングヨットに乗ると、
セーリング性能のすばらしさに驚かされる確率が結構高い、ってことを
あらためて思い出させられた試乗になりました。

レポート=西村一広 写真=宮崎克彦(本誌)
report by Kazu Nishimura, photos by Katsuhiko Miyazaki (Kazu)
協力=芦屋マリーナ

風速約12ktの風のなか、艇速7kt強で走る。
こんなに小さなヒール角度で、こんなにスピード感のあるセーリングを見せる本格派豪華クルージングヨットも、珍しいのではないかなと思う



昨今はやりの欧米のプロダクション艇には見られなくなった、スリッパなデザインの船尾。カウンタースターンの岡崎386DSとは異なって、リバーシタトランサム

純日本製のデッキサルーン

梅雨入り前、関西地方に爽やかな青空が広がった6月のある日のお昼前。兵庫県芦屋マリーナに、クルマで到着。芦屋マリーナは、クラブハウスから棧橋に

筋われた自分の艇まで、かわいい女性スタッフが、オーナーやゲストをカートで送り迎えしてくれるなど、日本でも世界でも珍しい、手厚い顧客サービスを展開しているマリーナとして有名だ。しかし、この日はかわいい女性スタッフではなく、なんと、岡崎造船の岡崎英範社長と須加田裕司営業部長から、直々にお出迎えを受ける。

日本列島には、数千年前から明治初期に至るまで、世界に誇れる独自の船文化とセーリング文化があった。その日本の船文化とセーリング文化の大本を支えていたのは、もちろん、帆で走る船を造る技術を持つ人々だった。この貴重な日本の伝統文化と伝統技術は、近年の欧米のプレジャーボートの大量生産システムによる経済革命と、それに伴う価格革命という逆風を受け、いまや風前のともしび状態に陥っているわけなのだが、岡崎氏と須加田氏は、その逆風を相手に、苦戦しながらも敢然と戦い続けている。日本の帆走艇建造界の勇者である。

本来は、僕ごときのためにお出まじただいではならない日本のヨット造船界の重鎮から、ありがたくもお出迎えいただいたのである。恐縮至極なのである。

さっそく、取材前日に進水式を終えたばかりだという新艇、岡崎40デッキサルーン(DS)に案内していただく。

岡崎40DSの設計は、ヴァンデスユタツ大橋(大橋且典氏)。岡崎造船のカタログには、別の40ftクラス、岡崎401がラインナップされているが、その40ftモデルは



風が10ktか、それ以下に落ちてしまったが、リーチングを走ってみる。曳(ひ)き波を見ると分かる通り、この弱い風でも7kt前後の艇速でセーリングする

ジャーマン・フレール設計であり、まったくの別モデルだ。また、岡崎造船には岡崎33DSというデッキサルーンモデルがもう一つあるが、そちらは林賢之輔氏設計のモデルで、設計思想も異なる別ラインである。

岡崎40DSのオリジナルデザインは、5年前に発表された岡崎386DS(本誌2010年7月号の『Tadamiの惚れぼれボート』でTadami氏がレポートされている)で、その386DSのトランサム部分をモディファイし、内装のレイアウトを大きく変更したのが、この40DSである。

手の込んだ各部の造り

艇の外観を眺め、艇に上がってデッキを一回り歩き、コンパニオンウェイを下りて船内を探訪する。そして、岡崎造船が建造した艇に乗ったり、セーリングしたりするたびにいつも思ってしまうことを、この日も思ってしまう。

「しかし、それにしても、日本には、このような本筋のセーリングヨットを造ることが出来る人たちと会社が、まだちゃんと存在しているんだなあ」

創業80年以上もの歴史を誇る岡崎造船が造った艇に対して、僕のような若輩者が、このような感想を持つこと自体が失礼であると認識はしている。それでも、いつもそう思ってしまうのだ。



艇の最大幅が3.71mだから、デッキもコクピットもピーミーではないが、見ている、乗っていて、平均的日本人である自分のサイズに、しっかりとフィットするコクピットの幅と長さ。体の大きな欧米人には小さいと感じるのかな



てらいのないコクピットのデザイン。奇抜なアイデアもないけれど、だからこそ落ち着けるとも言えそう。テーブルの下に少し見える足掛けは、セーリング時に体を安定させるのだと、意外な高評価を顧客からいただいているという



バウのチェーンロッカー。かなり深い。深く収まっているチェーンの長さは、30mもあります。ウインドラスはリモコンで操作。左舷側に見えるポールは、セルデン社製の突き出し式ジェネカーポール

今回試乗した40DSを所有しているオーナーは、スウェーデンの誇りともいえるヨット造船所、ホルベルグラーシーが建造した40ft艇に飽き足りなくなつて、この艇を発注したそう。物を見る目を持つ船主がいる。そして、その船主の要求にきちんと応え、世界に名だたる名造船所に勝るとも劣らない帆走艇を造ることができる技術と誠意を持つ、日本の造船所がある。ハイレベルのモノづくりを身上とするニッポンの意地は、ヨット造船界にも受け継がれている。クーツ、胸と目頭が熱くなるぜ。水面上の船体船型は、どちらかというところ、ほっそりとしていて、欧米のプロダクションヨットで昨今流行の、ボリューム感いっぱい船型とは正反対。断面形状も、ウィングラス型というよりは、出っ張りがほとんどない、シャンパングラスのような瘦身体形を持つ。3.71mと狭めの最大幅と相

まって、シャープなイメージが印象的だ。386DSではわずかにカウンターだったトランサムは、この40DSではリバースして、いくつかの欧米モデルのようにその傾斜を生かして、スイングステップへと続くステップが2段、作り付けられている。デッキに上がる。オールチークデッキ。その美しい仕上がりは、もちろん、どの欧米ビルダーに対しても遜色はない。バウのアンカーベッドには、20kgのブルースアンカーがセットされている。吃水線近くまで深さがあるチェーンロッカーは深く、大きく、30mのチェーンも、底のほうにちんまりと溜まっているようにしか見えない。マスト、ブームをはじめとするリギン類はセルデン製。ジブファーラーも、セルデンのFurlex 304Sを採用している。フォックスルのヘッドルームに余裕を持た

バウデッキから後方を見る。ドッグハウス中央のリセス部に張られたチークが、デザイン上のアクセントにもなっている。クルマのように、緩くカーブしたパイロットハウスのフロントガラスが分かるかな？



せるために、ごく薄く立ち上がっているドッグハウスの中央部には、とてもモダンな意匠でリセスが彫られていて、そこにアクセント的にチークが張られている。セーリングヨットとして、艇全体のシルエットを壊さないようにパイロットハウスをデザインすることは、難しいことだと思う。このモデルでは、スモークカラーのフロントガラスを、左右方向に緩くカーブさせ、かつ、思い切り寝かせることで、小股の切れ上がったような粋な女性を思わせるパイロットハウスに仕立て上げている。

試乗艇には、LP100%ほどの、控えめな大きさのジェノアが取り付けられていたが、LP150%の大きなジェノアにも対応できる長さのジブトラックが取り付けられている。メインシートはパイロットハウスの上に取り回されて、マスト基部を通過して、最終的に右舷側のセカンダリーウインチ(Harken #40)にリードされている。

高いコーミングに守られたコクピットの

ドジャーの前で取り回されて、右舷側セカンダリーウインチへとリードされているメインシート



スッキリとした、かつ、とてもフェアなラインを持つ船型がよく分かるアングルからの写真。全体のスタイリングもよくまとまっている、とレポーターは思う。試乗レポートのために、人力でステアリングして感触を探ろうとしているが、オートパイロットに任せると、十分にセーリングを満喫できそうなヨット

前半部は、ゲストのためのスペースで、コントロールライン類は一切ない。左舷側のコクピットベンチと、左右のステアリングシートの下は、大型のロッカーになっている。

オーナーのアイデアも反映

コンパニオンウェイの下側60%の高さ部分は、観音開きの扉になっていて、その上の部分に差し板が入る。航海中や停泊中、抜き取った差し板を収納しておくための専用収納スペースが、左舷コクピットベンチ下のロッカーに設けられている。

コンパニオンウェイから2段のステップを下りただけで、左舷側セティーフロアに至り、もう1段下りると、もう船内メインフロアに到達する。つまり、高さが目立たないパイロットハウスのおかげで、メインサールの床はかなり高い位置にあり、メインサールから外の景色が楽しめることになる。その上、床下にできたスペースには、大容量の燃料タンク(400リットル)と

清水タンク(250リットル)を設置できる(これとは別にフォクスルにも150リットルの清水タンクがある)ため、乗り心地と帆走性能の向上にも貢献している。

試乗艇の特注として、メインサルーン右舷側には、2口コンロと電子レンジ、冷凍・冷蔵庫、2口シンクが備えられたギャレーがレイアウトされている。「お湯を沸かしながら、あるいは電子レンジでチンする間も、外の様子をワッチできるから」という、試乗艇オーナーのご要望とのことだが、これはかなりナイスなアイデアだと、個人的に感心しました。

メインサルーンから前、1段下がったフロアの左舷側には、シングル2段ベッドを備えた船室、その向かい側の右舷側には、トイレおよびアクリルドアで仕切られたシャワールームがある。その前に、オーナーズルームとして使われるフォクスル、というレイアウト。

メインサルーンの後ろ右舷側クオー



風速12ktほどながら、こんな勢いでクローズリーチングを走る。膨らみの少ないシャープな断面形状が分かる。パイロットハウスのフロントガラスもカッコいいなと、レポーターは思う



セーリング試乗を終え、機走性能を試してみた。フォールディング3翼プロペラ、3,000rpmで、ボートスピード10.1kt。抵抗の小さそうな曳き波ですね。巡航2,500rpmで、9.3kt。プロペラからの水流を、ラダーに結構感じました



メインサロンの左舷隅から前方を見る。落ち着いたあるセミマット仕上げの木工と、欧米の高級乗用車のシートにも採用されている、日本メーカーのハイテク素材を使ったソファ。日本には、こんなハイレベルの内装を持つヨットを造ることのできる造船所があるのです



メインサロンの前方から見る。この部屋全体が、まるで高級家具か高級調度品のように、レポーターには見えません



メインサロンの右舷後方にあるナビスペース。「メインサロンのギャレーをしつらえたために、少々手狭になってしまいました」と岡崎社長がおっしゃっていたけど、ナビゲーターか船長にとっては、とても居心地の良さそうな空間だなあ、とレポーターは感じました

ここが、前方左右の外の様子をワッチしながら立つことができる台所。いやホント、パイロットハウスを持つデッキサロンの特長を思いっきり生かす、秀逸なアイデアのレイアウトではないかと、レポーターはひそかに感じました

ターは、ダブルバースルーム。左舷側クォーターは、コクピットからアクセスする大型ロッカーになっている。

軽快なセーリング性能

さあ、それでは海に出ます。

試乗艇は、電動マストファリング仕様。プッシュボタンスイッチでファリングを解きながら、アウトホールを電動のセカンダリーウインチで引っ張り出す。ジブシートを電動のプライマリーウインチ(Harken #46)で引き、ジェノアを開く。

芦屋沖の大阪湾には、気持ちのいい10~12ktの爽やかな風が、南西方向から吹いている。気温が高く、湿度は低い。空気の密度が低い、いわゆる“軽い”風だ。

40DSの計画排水量は8トンとのもので、それは本格的クルーザーとしては随分軽いと思われるとしても、全長40ftの、チークデッキと豪華内装の本格的なクルージングヨットが、こんな軽い風でちゃんとセーリングしてくれるかどうか不安だったが、写真を見てください。驚くべき軽快さで、クローズホールドを走り始めた。

風速12ktのときに、艇速7.1kt。風速10ktのときに、艇速6.5kt。クルージング



この艇ではオーナーズルームとして使われるフォックスル。フォックスルを表す『ピフォーザ・マスト』というタイトルの、つらい下級船員の物語を知るレポーターの常識は、すでに過去のものになったのだろう。フォックスルをオーナーズルームにする近代型ヨットは、とても多い。停泊中は静かで、広く、明るく、プライバシーが保たれる賢沢(ぜいたく)な空間

ヨットのクローズホールドとしては、かなりのスピード性能ではないかと思う。乗っているときに感じたセーリング性能の軽快さは、そのあと写真で見た走りの姿と一致する。

試乗艇はジェネカー装備仕様なのだが、試乗時にはジェネカーはまだ納品されておらず、本来のセールプランでのダウンウインドはテストできなかったため、レポートできないのだけれども、この日に見せてくれたクローズホールドの性能からすると、かなり楽しいダウンウインド性能を持っているに違いないと確信する。

*

船としての造りがしっかりしていて、デッキと船内の作り込みも丁寧で、外観デザインも優れていて、そしてセーリング性能に問題もない。いや、問題がないどころか、優れている。レポーターは、もしかし



上:オーナーズルームのすぐ後ろの左舷側にある、2段バースのゲストルーム。あるいは、クルー控室。若いころ、こんなに豪華なクルー部屋をあてがわれていたら、幸せだったろうなあ。ベッドの長さは約190cm。私物用の棚も、読書灯もある
右:右舷クォーターにあるダブルバースルーム。ゲストルームとして用意されている。フォックスルのオーナーズルームと同様に、木工の贅を尽くした内装



て日本びいきな人間なのかもしれませんが、これがもし日本製のヨットでないとしても、価格という要素を外すことができさえすれば、高評価を与えることになると思います。

40ftクラスのクルージングボートは、世界市場にたくさん出回っていて、それぞれがハイレベルの商品価値を競い合っています。コストパフォーマンスからすれば、すばらしいと思える、このクラスのクルージ

ングヨットはたくさんあることだと思います。しかし、もし日本人として、日本人の技術と文化で建造されるヨットを手に入れてみたい、手をかけて愛してみたいと考える、心とお財布に余裕のあるオーナーには、この艇を購入候補として検討することを、ご提案したいと思います。



左:メインサロンの前の右舷側にある、トイレとシャワールームを、シャワールーム側から見る。トイレは電動、もちろん日本船常識の温水洗浄便座です
上:コンパニオンウェイのステップを上げてアクセスできるエンジンルームには、ボルボ・ペンタD2-75(75馬力)

西村一広の遊び方おすすめ指数

自分仕様のヨットを持ちたい人	△△△△△
円安の今だからこそ考える人	△△△△△
造船所との会話を楽しみたい人	△△△△△
造船所との会話が面倒な人	△

OKAZAKI 40 Deck Saloon

■全長:12.20m ■全幅:3.71m ■吃水:2.00m ■排水量:8.00トン ■バラスト重量:3.30トン
■エンジン:ボルボ・ペンタD2-75(75馬力) ■設計:ヴァンデスタット大橋
■標準仕様価格:39,500,000円(税別。2015年6月末現在)

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 FAX: 0879-67-2474 <http://www.okazakizosen.co.jp/>

ヨット、モーターボートの雑誌

Kazi

8

AUGUST 2015

いろいろなフネ遊びに挑戦しよう!

持たずに楽しむ ヨットライフ

日本参戦!なのに、
いまさら聞けないあなたに

アメリカスカップ 2017 基礎知識

ボルボ・オーシャンレース
2014-2015

トランスパック2015の
見どころ

ボート紹介

SAIL「岡崎40デッキサルーン」
POWER「トゥルーノース34」

連載

海ガール「海上保安庁に潜入」

Road to Rio 2016「リオデジャネイロのレース海面」

【新連載】ヨット(ニライ)の航海「夢の長距離航海に出航」

海の駅「北海道・むろらん海の駅」

【きらきら丸】のクルージング三昧「座礁事故を防ぐ装備」

Back to 19XX「1964年、ホンダ4ストローク船外機誕生①」

巻末「マリングッズプレス」

チャーターヨットで
参加する楽園レース

タヒチ・ パールレガッタ 2015