

OKAZAKI 33 DECK SALOON

岡崎33 デッキサルーン

小豆島の岡崎造船は、木工技術に定評のある老舗国産ビルダーだ。そのラインアップは、時流に左右されない、長く愛されるクルージングボートが多い。それも、ただリリースされて長いというだけでなく、要所要所に新しいものを取り入れて付加価値を高めてきている。今月紹介する「岡崎33 デッキサルーン」は、まさにそのようにしてシェイプアップされてきたボートである。

文=永井 潤 写真=矢部 洋一
text by Jun Nagai, photos by Yoichi Yabe
協力=シディマリーナヴェラシス



吹き降ろしの中を走る。バランスのよい、まとまったセーリングフォームだ。スターンの絞りはかなりのもの

岡崎33の系譜

今月紹介する岡崎造船の「岡崎33 デッキサルーン」(以下、33DS)は、国産プロダクションボートとして相当な歴史があるので、少し説明しておいたほうが良いだろう。

デザインは林 賢之輔氏。ご本人による本誌連載中の記事「ヨットデザイナーの履歴書」(2017年1月号)に、このモデルの記載がある。それによると、岡崎造船と林氏の最初のコラボレーションは、1977年の43ft木造スループ(ジュール)である。以降はFRP艇となり、続く39ftモーターセーラーが好評で、34ft、38ft、30ftと、モーターセーラーが連続した。この最後の30ftモーター

セーラー(雪風)(1986年)が、33DSのオリジナルとなっている。

具体的には、その二つ前の34ftモーターセーラーをベースに、当時の物品税の枠内(全長9m)に入るようにスターンを切り詰めたモデルで、パイロットハウスと大きめのエンジンを持ちつつ帆走性能を犠牲にしない、中排水量のモーターセーラーというものである。サイズからしても、このモデルは人気が高く、以降も生産が続いたが、プレーニングボードを取り付けてスターンを伸ばしたボートも多かったという。その後、物品税も廃止されたため、スターンを本来の長さに戻し、全長10mの岡崎33シリーズとして、都合、30年以上にわたって造り続けられているわけだ。

なお、末尾に何も付かない単なる「岡崎33」は、フィリップ・ブリアンのデザインによる

別モデルである。混同しやすいが、林デザインの33シリーズとしては、オーソドックスなドッグハウスや内装を持つのが33クラシック(33C)で、前方視界のある大きなデッキハウスを持つのが33DSということになる。昔と比べると小型、軽量で、より大馬力のエンジンを搭載できるので、あえてモーターセーラーとうたう必要がなくなったということなのだろう。

長いオーバーハングと重いバラスト

設計年度が1980年代半ばなので、ハルのステムは傾斜し、スターンのオーバーハングも長い。ただし、似たようなサイズの世界の最新モデルと比較してみると、実はそれほど差はないことがわかる。

例えば重さ。33DSは、デッキハウスや充



最近のボートと比べると、フリーボードは低めだ。幅も広くはなく、ハルは深い。よって、どちらかといえばビルジはスラックといえる



トランサムから水がきれいに切れている。なるほど、プレーニングボードが求められるわけだ。きれいな仕上がりのハルがわかる

実した内装の分、重くもなっているが、近年のクルージングボートも全体的に重くなっている、それほどの差はない。幅も同じくらい、というよりは細いくらいだ。スターンの絞りは、言うまでもなく大きい。水線長には確かに差があるが、オーバーハングのあるバウとスターンは、波浪中では実効水線長が延びるし、予備浮力はモーションを和らげてくれる効果がある。さらに、スターンが絞られていると、基本的にはヒール時にウエザーヘルムが出にくい。

もう一つの大きな違いは、33DSには、喫水こそ浅めだが、重いパラストキールが装着されていることだ。ゆえにパラスト比が高く、大角度ヒール時の復原力は大きい。そして、デッキや上部構造物の水密さえ保てれば、復原力消失角も大きいだろう。また、これが林 賢之輔デザインの特徴でもある。

まとめると、例えば急に風が吹き上がってきたとき、大きなデッキハウスや狭めの水線幅、そして浅い喫水により、ある程度のヒールはしやすいかもしれない。しかし、ウエザーヘルムは強くなならないし、そこからのヒールもしにくいということだ。

年代を重ねたデッキと艙装

デッキ上に話を移そう。基本的な配置は、トラディショナルなコクピットとデッキサルーン特有の二段になったデッキハウスの組み合わせだ。デッキハウスは、何回かのデザインチェンジが行われ、現在は大きなウィンドウに特徴があるものとなっている。なお、あえてパイロットハウスではなくデッキハウスとしているのは、船内ステアリングを設けるとは限らないからだ。

コクピットは基本的に平行タイプで、シングルステアリングホイール。試乗艇は、垂直に近いカウンタースターンで、その分デッキは後方に長い。コクピット後部は、コーミングが回って閉じられ、その後は雰囲気のあるアフタデッキとなっている。

なお、数年前の資料によると、このスターンはカスタムとなっている。しかしご存じの通り、岡崎造船は、ユーザーのリクエストに柔軟に対応してくれることが一つのアピールポイントとなっている。「標準」といってもあまり意味がなく、試乗艇もさまざまなオプション、というよりはカスタムが施さ



コーミングがコクピットの後ろを囲み、その後は雰囲気のあるアフタデッキ。ロッカーは深く、収納力がある

コントロールロープ類は手前、ジブシートはバウ側のウインチにリードされる。定石通り、コンパニオンウェイはオフセットしている

マスト基部から出るロープは、デッキハウス側面に沿ってリードされる。取り回しを決める際の苦心の跡が見られるところだ

ステム付近。試乗艇にはバウホールシステムが取り付けられていたが、中～軽風では、ジェネカーがあると走りを楽しめるだろう

デッキハウスは大きい、シュラウドベースはガンネル内側に位置する。マスト下部には、2基のウインチが取り付けられている

ボートサイズこそ大きくないが、伸びやかといえるスタイリングだ。デッキハウスやドジャーもマッチしている

れていることをお断りしておく。読者の皆さんにも、「なるほどねえ」、「ここはああもできるかなあ」というような目で見ただけならばと思う。

セールプランは、オリジナルはマストヘッドリグだったが、現在はフラクショナルリグ+スウェプトバックしたスプレッドャーに変更されて

いる。シュラウドベースはガンネルより内側に位置し、オーバーラップのあるジェノアをホイストできる。標準ジェノアは120%サイズ。デッキハウスの幅があるため、シーティングアングルは大きめだ。メインシートはデッキハウス上から取られ、トラベラーはないので、バングシーティングを前提に考えられている。

試乗艇のコントロールロープは、マスト下部とホイール直前のウインチに振り分けられており、取り回しには苦心の跡が見られる。

艙装は、人それぞれの好みがあると思う。例えばドッグハウス上のウインチやマスト下部のウインチの有無、メインシートトラベラーやセルフタッキングジブの設定も含めて、可

能かどうか、岡崎造船に問い合わせてみてほしいかもしれない。

定番的なデッキサルーン

船内に話を移すが、まずは標準的なレイアウトを説明する。コンパニオンウェイが少し右にオフセットしており、ステップを下りた

左舷は、デッキサルーンならではの一段高くなったコの字形セティー。ステップの右舷側は、基本的には船内ステアリングのスペースで、その後はダブルバースを持つアフタキャビンとなっている。メインキャビンは明るく、セティーからの視界もよく、船内操船にも好適だ。



メインキャビンの視界はご覧の通り。船内はチーク仕上げだが、決して暗くはない。試乗艇はギャレーアップのレイアウトだ

メインキャビンから前方に一段下りて、左舷は前後に長いトイレルーム、右舷の側面にギャレー。突き当たりのパワは、Vパースを持つフォアキャビンである。

このレイアウトは、10mクラスのデッキサルーンとして定番的なもので、特にギャレーの作業スペースが通路を兼ねるところが、空間利用の面で優れている。

試乗艇は、逆にギャレーアップのレイアウトで、船内ステアリングはない。写真で

おわかりのように、船内ステアリングのスペースにギャレーとスイッチパネル類を、ギャレーのスペースにはシートが配されている。

船内ステアリングが必要かという話だが、近ごろのオートパイロットやウインドベーンは高性能になっているので、ワッチができればOKという方も多い。その場合は、ちょっとしたデスク/カウンタースペースに、(パワーポートで使われるような) 立ち座りが素

早くチェンジできるしっかりしたイスがあるといいかもしれない。

トラディショナルな乗り味

強風での試乗となったが、ヘルムは軽め、でよく利く。パワーも十分で、試乗後半はジブを少し巻いてセーリングした。

走りについては、最近のボートとは少し異なり、風に対しても波に対しても、いい意味で少し遅れる感じがあった。加速度が



メインキャビンのコの字形セーの後ろに本棚、右舷側はギャレーの後ろにスイッチパネルカウンターがしつらえてある



上：デッキサルーンならではの居心地のよさそうなセー。足元が一段高くなっており、座り姿勢でのアイポイントが高い
左：ステアリングスペースとして計画されたところには、L字形ギャレーが配されている。セーのテーブルに近いのは利点の一つだ



フォアキャビン入り口付近からスターン方向を見る。一段低くなった通路の右舷側は、シートになっている。ちょっと休むのによいだろう



上：右舷側にあるアフトキャビン。出入り部のスペースは、高さ、広さ、ともに十分だ。左手前にはカウンターと収納があるが、ちょっとしたシートをしつらえることも可能だろう
左：チークできれいに仕上げられたフォアキャビン。左舷側にはロッカーもある。Vパースの上面が高いので、ステップが取り付けられている



上：試乗艇のエンジンは、ボルボ・ベンタD2-50 (51馬力)。セルドライブ仕様にアップグレードされている。燃料タンク容量も、120リットルから200リットルに増やされている
左：トイレルーム。前後に長く、広さは十分だ。欧米のボートはホワイト仕上げの部分が多いが、このボートは木工も多く使われている



小さく(周期が長く)、乗り心地がいいともいえるだろう。これもまた、中～重排水量やスラックビルジ、高バラスト比などの特徴であり、また逆に、最近のボートが波風の影響を受けやすいことの裏返しでもある(受けやすいからダメということではないが)。昔は33DSのようなボートが大多数だったわけで、久しぶりにその乗り味を思い出した。

中～軽風域については、パフォーマンスを重視するのであれば、やはり大きなジブが威力を発揮しそうである。ただし、その場合でも、メインはファーラーでもかまわないだろう。最近のファーリングマストは細いし、セールシェイプも悪くない。このあたりが昔と変わってきたところだ。

試乗艇のエンジンはボルボ・ベンタD2-50 (51馬力)。オリジナルがモーターセーラーだったこともあり、標準仕様のエンジン(D1-30)でも機走力は十分のようだったが、サイズアップしておけば電力面でも安心だ。

まとめると、10mクラスのデッキサルーンとして定番的といえる存在で、その小ぶりだがまとまったよさを十分に堪能できるだろう。特に内装の仕上がりに秀でており、ビルダーと相談しながら、自分好みに仕上げてみたいボートだ。



試乗艇はマストファーラーだったが、ジェノアのオーパーアップが120%と大きいので、パワーは十分にある

DATA FILE

- 全長: 9.99m ●全幅: 3.25m ●喫水: 1.55m
- 排水量: 4.95t ●バラスト重量: 1.90t ●燃料タンク: 120L ●清水タンク: 150L ●エンジン: ボルボ・ベンタD1-30 (28.4馬力。セルドライブ仕様)
- 標準仕様価格: 23,800,000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



ヨット、モーターボートの雑誌

Kazi

3

MARCH 2020



【特集】
簡単、おいしい、まねしたくなる

ココロ躍る ギャレーご飯

日本・バラオ親善ヨットレース
鈴木晶友、ミニトランザット2019完走記
日蘭友好・瀬戸内合同クルーズ 後編
令和のへか舟物語「權は三年、櫓は三月」

ボート紹介

SAIL「岡崎33デッキサルーン」
POWER「クリスクラフト・カタリナ27」

連載

海カールはじめました!「ロープワークの極意」
理想のヨットライフを探せ!「木造ディンギーの世界を知る」

JAPAN
INTERNATIONAL
BOATSHOW
2020

見どころガイド

入場料割引優待券付き