



王道を行く匠の技  
洒落の気持ち香る  
パイロットハウス・クルーザー

イラスト・文=Tadami 写真=酒井高夫  
illustration & report by Tadami, photos by Takao Sakai  
協力=シティマリーナ・ヴェラリス

# OKAZAKI 386 Deck Saloon

## 岡崎386デッキサルーン



そこそこの上りの風の中を、3枚張りで快走中。ハルの硬さからくる安心感、滑りの滑らかさ、ステアリングのしなやかなレスポンスに、すっかり癒されています。インナージブは、オーナーのリクエストだそうです

岡崎造船製のヨットというのは、私の中では「いつかはクラウン」以上の憧れ感で存在していました。それはたぶん、岡崎造船製のヨットが醸し出す存在感から始まっていたように思います。時代の移り変わりとともに、「憧れ感」の内容も多少変わってきましたが、一貫しているのは洗練された匠の技だと思います。

### 夢や悲願に近かった 取材したいという思い

当連載や、本誌で1987年から始まり、現在は姉妹誌「ポート倶楽部」で連載されている「Tadamiのマイフェバリットポート」はもちろん、それ以前に連載されていた「Tadamiのこんなポートが欲しかった」や「Tadamiのチャンピオンポート」でぜひとも取材したかったヨットやポートのメーカー(ビルダー)に、ボストンホエラーと岡崎造船とがあった。初期の頃は記事の趣旨にそぐわなかったり、タイミングが合わなかったりで、その願いは叶わないうちに、



上: ステムヘッドからフォアキャビンの立ち上がりまで241cm、そこからフロントウインドウの立ち上がりまで270cmという実寸以上に、長大さを感じさせるフォアデッキ。ブルワークの高さは4cm。インナーと合わせて二つのファーラー(ファーレックス製)のスパールは、デッキに埋め込んであります。デッキ中央のスカイライトハッチはリユーマー製で、ヒンジ部分で長さ58cm×幅58cmというサイズで、マスト手前両側の方は長さ53cm×幅40cmです  
下: コクピット内の床の長さは249cm、両側のシートは長さ149cm(中間で)×幅48cm×座面41.5cm。コーミングの背もたれ側は中間で高さ39cm、左右のシート間は79cmあります。ウインチはHUTTON(オーストラリア)の#52



最近試乗したヨットでは、たいてい私は大柄に見えていましたが、この艇では小柄に見えます。ステムは比較的立ち気味です。試乗中は、短距離でのタッキングやジャイピングを繰り返して思わずわしかったためか、個人的にはインナーはなくても良いように思えました。でも、まあ個人の好みでしょう。あった方がポートは大きく見えますね

「マイフェバリットポート」は、基本的に“我が国未上陸”のポートやヨットを海外で見つけてくるという方向付けになった。ボストンホエラーのほうは数回にわたって取り上げられたが、岡崎造船については、取材したいという願いは、夢や悲願に近い形になってしまっていたのである。

今回、その悲願が叶って試乗取材ができるようになる前に、偶然にも、その前段的な出来事があった。ご存じかどうか、私が吃水から上をデザインした「GT-TUG」というポートで、2008年から2009年にかけて、東京から瀬戸内海まで「Tadamiの「海の駅」各駅クルーズ」を敢行した。その最中の昨年春先に、小豆島で岡崎造船に立ち寄るチャンスがあったのだ。島の北側にある琴塚という入江にある漁港にポートを舫って、工場を見学するチャンスに恵まれた。

ページに輝く入江の砂浜に沿う形で、五つに分かれた工房が立ち並ぶ光景は、まるで琴塚の入江は同造船所の海という感じがして、欧米の歴史あるヨットやポートの造船所との共通感を覚えたのだった。古めかしい工房の中は、決して整理されているとは言い難かったが、

使いこなされた——使う目的に合わされた使い減り具合から察せられる——さまざまな工具類は、どれもが道具として圧倒的な魅力を放っていて、あらためて岡崎造船の歴史の厚みを認識した記憶がある。ちょうどこのとき、ヤマハMS24(本誌2009年11月号に記事掲載)をレストア中だったが、今回取材したヨットはまだ存在していなかった。

### 歴史ある造船所が 本物のヨットを造る

後で耳にした話だが、ヨットを造ってもらうつもりでこの造船所に来た人の数割



コンビアンウェイの開閉部は、下から3分の2は観音開き、その上は差し板、一番上はスライドハッチという三段がまえになっています。開口部は高さ100cm×幅61cm×奥行き63cmと、比較的大きめで行き来が楽です。ドジャーの天井高は、床から165cmあります

上: 開口部は長さ70cm、幅は斜めで59cmというロッカーの中は、長さ約197cm×幅約135cm×深さ約108.5cm。私サイズでも2人は楽に密航できそうな巨大空間です  
下: Edsonのホイールは、直径約111cm、ポストの高さは床から73cm。元々はチークのスピンで、ピアノフィニッシュのニス仕上げは岡崎造船製です。ヘルムスマンシートを含むビーム方向のシートは、幅200cm×長さ42.5cm×座面高55.5cm。中央部を跳ね上げると、エマーゼンシー用のラダーポストが現れます





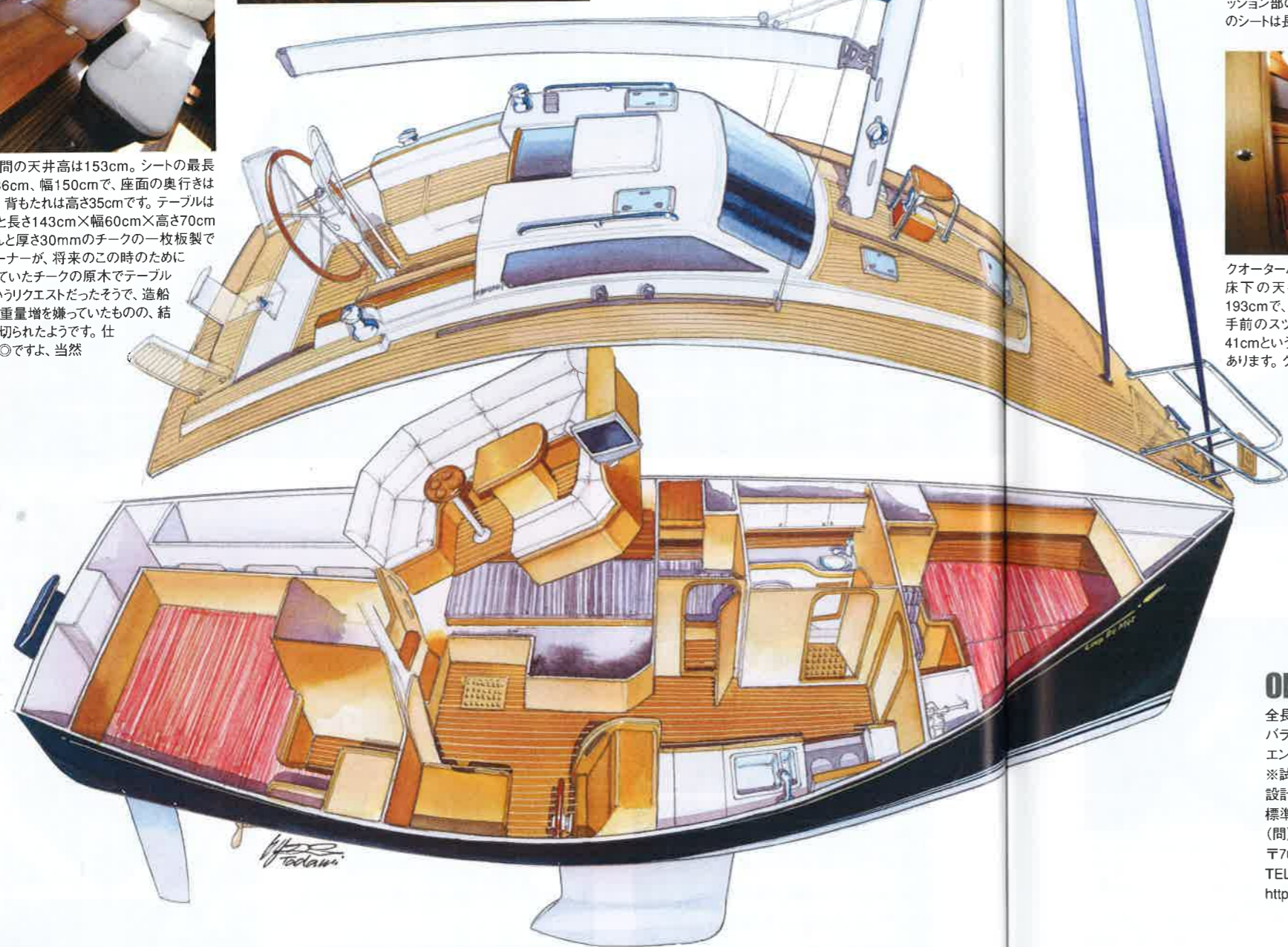
# Tadamiの 惚れ惚れボート



この空間の天井高は153cm。シートの最長部は236cm、幅150cmで、座面の奥行きは44cm。背もたれは高さ35cmです。テーブルは広げると長さ143cm×幅60cm×高さ70cmで、なんと厚さ30mmのチークの一枚板製です。オーナーが、将来のこの時のために所有していたチークの原木でテーブルを、というリクエストだったので、造船所側は重量増を嫌っていたものの、結局押し切られたようです。仕上げは◎ですよ、当然



ギャレー部のカウンタートップは、長さ193.5cm×幅57cmで、床からの高さは88cm。左から東芝のIHクッキングヒーター(グリル付き)UHP-M321、幅30cmで長さが13.5cm×32cmのWシンク、内部が長さ39cm×幅45cm×深さ43cmのアイスボックスになっています。このあたりの天井高は183cmあります



フォクソルのVバースは、長さは斜辺で205cm、中央で178cmで、床からは約67cmの高さにあります。クッション部の天井高は110cm、床からは176cm。左のシートは長さ52cm×幅43cm×座面高44cmです



クォーターバースの幅は、手前で110cm、コクピット床下の天井高52cmの部分で185cm。長さは193cmで、メインの部分の天井高は92cmあります。手前のスツールは、長さ70cm×幅36cm×座面高41cmというもので、このあたりの天井高は192cmもあります。クッションの厚みは10cm

メインキャビンのラウンジシートの下が、四つ目の遊びといえそうな、隠れ家的ミッドバース? になっています。入ってすぐの場所の広さは、長さ68cm×幅58cm×天井高176cm。バースは長さ226cm×幅66cmで、バースクッションがある部分の天井高は64cmという空間で、オーナー曰く、小豆島から浦賀までの回航の際にかなり吹かれたときでも、快適に寝られたそうです。ラウンジシートにあった液晶TVをスイングさせて、ここで寝そべて眺めることもできます



コンパニオンウェイからキャビン内全体を見ると、JとCの中間型ラウンジシートが目飛び込んできます。この空間には、オーナー所望の四つの遊びが含まれています。一つはスイングする液晶TV、そのほかにTV左横のカウンター左隅の黒い突起物、テーブル、四つ目はまだ秘密です



ラウンジシート背後のTVの横にある黒い突起物の正体がこれ。といってもなかなか分からないでしょうが、実はミッドバースのある部屋から、キャビン内を一望できる潜望鏡なのです。ですからゲストとして招かれても、女性はメインキャビンでの着替えは避けたほうがよろしいかも……。オーナーがどんな趣旨でこれを付けようとしたかは不明ですが

## OKAZAKI 386 Deck Saloon

全長:11.84m 全幅:3.71m 吃水:2.00m  
 バラスト重量:3.30トン 排水量:8.00トン  
 エンジン:ヤンマー4JH(56馬力)  
 ※試乗艇はボルボD2-55を搭載。  
 設計:ヴァンデスユタット大橋  
 標準仕様価格:3,980万円  
 (問)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/>



東芝のウォッシュレット(CLEAN WASH SCS-T91)がセットされた電動ヘッドに腰掛けて、使用時のつかまり棒(直径3.5cm×長さ120cm)を試用中の私。もちろん、棒は着脱式です。この明るいヘッドコンパトメントは、天井高178cm×左右幅69~87.5cmで、奥行きは124cmあり、長さ35.5cm×幅24cm×深さ13cmというサイズの洗面ボールが埋まっているカウンターの高さは、88cmあります。シャワー兼用のフォーセットからは温/冷水が出ます

は、造船所の様子を目にして建造をやめてしまうケースがあるそうだ。そういった方々に個々に話を聞いたわけではないから一概には言えないが、その話を耳にしたときに、ひょっとしてそういった方々は思い違いをしているのではないかと考えたのである。

おそらくそういった方々は、本誌のビルダー訪問記事などを目にしていて、造船所の様子の違いに驚いたのではないかと

と思う。大手のプロダクション艇の工場は、大量に生産するために、工房ではなく、まさに工場に近い形になっている場合が多い。量産艇は、最大限に生産のコスト効率を考えなければならないから、工場内はきちんと整理整頓されていて、建造はライン化されている場合が多い。つまり、ユニットハウスやシステム建築の建材生産工場に似ているし、ある意味ではマンションなどとも似通っている。実際、ヨッ

トやボートをそういった方法で生み出すこと自体は、マリンプレジャーの普及には大きく貢献しているだろう。

しかし、システム建築の家ではイヤだ、マンションもイヤだ、一戸建て、それも本建築の家を建てようとしている現場をのぞいてみれば分かるが、そこは決して整理整頓なんかされてはいない。腕のいい職人が多い現場ほど、個々の部署では整理されていたとしても、全体としては結

構雑然としているものである。

このあたりは、個々のオーナーのヨットやボートに対する考え方に左右される。皆と同じようなボートを好むのか、自分だけのヨットを欲するのか……。連載の中でもたびたび触れているように、これから所有しようと思うヨットを一生愛でようとするのなら、筋金入りの職人の技で仕上げたものにすべきだと思う。なぜなら「ヨット」という言葉は、単なる帆掛け舟を意

味しているのではなく、遊びのために贅を尽くした船を指しているからでもある。

### 木工のセンスに光る 圧倒的な存在感

さて今回の岡崎386デッキサルーンについて、浦賀のシティマリーナ・ヴェラシスに浮かべられたその外観は、私が好きな、妖艶な香りが漂うというタイプのものではなかった。おそらく、オーナーと設計





キャビン内のヘルム&ナビステーションの天井高は184cm。右側のチャートテーブルは長さ56.5cm×幅60.5cmで、高さは85cmという大きさです。テーブルの下にはENGELの冷凍冷蔵庫が備わります

者の好みと傾向もあるのだろう。ハルサイドやシステム、トランサム形状など、欧州でもラテン系の乗りではない。

ところがデッキから上のパイロットハウスの形状に、目が留まってしまった。パイロットハウスとしてはやや控えめながら、フォアキャビンルーフからフロントウィンドウを経て、メインキャビンルーフに至る形状は、色気もさることながら、むしろ奥行きのある味わいにため息が出た。読者に伝わるかどうか分からないが、

石川 遼選手の強気と素直さと、見ていて気持ちの良い健全さと色気が、40代になって円熟味を増したかのような魅力が放たれているのだ。

デッキやコクピット全体に張り込まれたチークパテンの工作の見事さは、ありていに言ってしまうと「さすが岡崎造船」なのだろう。しかしキャビン内に踏み込むと、その「さすが」の前に「恐れ入りました」が付くほどの空気が充満しているのである。



幅は最大で70cm、高さは36cmというコンソールの計器パネルに、古野電気のナビネット3Dが埋め込まれています。ピータスのステアリングは、直径は44.5cm、ポストの高さは82.5cmです



これがフォールディングテーブルの厚みです。ボトルロッカーのふたですが……

ちょっと前の東南アジア製ヨットみたい、「こんなことも、こんなことまで木工でできますよ」というような暑苦しさではない。かといって、北米東海岸製ヨットのような、ツルピカ・パーニッシュ仕上げでもない。マットとグロスのコンビネーションのうまさ

がさりげない。コンパニオンウェイから下りていくと、落ち着いたラグジュアリー感があるのだが、成り上がったようなうそっぽさがなく、妙な言い方だが、肌になじむような気がしてくる。強いていえば、上質なシングルモルト的と言えるかもしれない。

## ニッポンのヨットで、 憧れを現実に体感

このボートは、10代はA級デインギーやY-15、20代はホビーキャット14やピーターソン30、さらにホバークラフトを自作し、30代後半からバンクーバー28、40代後半からホルベルグラッシー36という経歴を経てきたオーナーの集大成、終のヨットとして、すでにモールドとして存在していた34ftクラスをベースとして構想が始まったものだ。結局、このワンオフ艇に落ち着いたわけだが、その間、オーナーと造船所との気心の知れたやり取りがあったようで、ところどころにオーナーの遊び心という

しゃれっ気が具現化されていて、通りいっぺんではないところが楽しい。こういった遊びができるのも、「本建築」ならではの

だろうと思う。私は本来、こういったオーダーメイドのようなボートは取材しないように心掛けてきた。というのは、個人がその個人に合わせて作った服や家やボートは、他人がどうのこうの言うべきではないと思うからである。ぶっちゃけて言えば、その個人は褒めてほしいに決まっているからであり、こちらは褒めるしかない立場だからでもある。だから今回は、いくら岡崎造船製のヨットを取材できるからといっても、私にとっては「掟破り」だったのだ。

掟を破ってまで取材した印象……。私には、岡崎造船製のヨットを持つだけの財力はない。しかし、持ちたいという欲望は脇に置いたとしても、大昔から岡崎造船のヨットに対して「いつかはクラウン」以上の憧れを持ち続けてきたことは、うそ偽りのない事実だ。我が国のマリン業界が厳しい現在でも、「メイドインジャパン」で、これだけの本建築のヨットが造れることが体感できたのは、至上の感動だった。

そして、「いつかは〜」の夢が取材という形で叶った今、私は次に目指すべきものを探すのに苦難しているのである。



タッキングやジャイビングのたびにシートの扱いが面倒だったので、インナージブを巻いてしまいました(オーナー、すみません)。ロングのときには重宝しそうですが、そこを走る際には開かない方が楽でした。この程度の風では、あまり効果も分らなかったし(再度、すみません)



岡崎造船の新しいロゴマーク。仕上がりがきれいながら、どこのメーカーのまねじゃないのが心地いいですね



ステアリングポストの前は、プロペラと異物の絡み具合をチェックできるようになっています。室内の潜望鏡といい、このチェックホールといい、オーナーは老後のことを考えて、最小限の動きで視認できるようにしているのかもしれない



左:マスト下部周辺。セルデンのマスト&ブームに、バンクはRad Kickerという組み合わせ。傾斜角約68度のフロントウィンドウは、阪神ガラス製の強化ガラス! できています。オーナー持ち込みのベンチレーターカウルに合わせて作成されたドレードボックスが、また秀逸の仕上げでして。その上にかぶさる形のオーナーシートは、長さ31.8cm×幅21.5cmです。ブームの高さは、コクピットの床から、およそ218cmもあります  
右:コクピット後部が、三つくらいアクションで下降して、ボーディングラダーになります。最下段のチークのステップの幅は63cmで、そこから43cmの高さにワンステップがあり、さらに56cmの高さにセカンドステップがあります。94kgの私が乗ってもあまり動揺しませんでした



左:開口部が長さ66cm×前部幅36.5cm×後部幅63.5cm、深さが67cmのアンカーウェルの中には、33ポンドのフルスアンカーが納まります  
右:パウバルピットのステップには、岡崎造船で長年営業を担当している須加田さんが加工した、同社の新ロゴマークが



船内で須加田さんと怪しいことをしているわけではありません。パイロットハウス・クルーザーであることを証明するために、キャビン内のステアリングで走らせている最中です。室内での操船に慣れていなかったのが、風の感覚が分からなくなってしまいがちでしたが、これも慣れの問題なのでしょう



撮影レンズのせいかもしれませんが、フリーボードは高めで、ブームはさほど張っているほうではありません。船体の断面は、かなりフェアなウィングラス形ですね。ジブファラーの根元の右に見えているリングはスピンポール用で、セルデン製で内径は90.5mmです



試乗日の海面はこんなだし、船体は硬くて良く滑るし、ステアリングはしなやかながら神経質じゃないので、まぶたが幾分重くなってきますが、これを世間では快適とも称します。このアングルが、一番大人っぽいように思いますね。海面の映り込みにゆがみがないことで、いかに船体がフェアな仕上がりが分かるかと





ヨット、モーターボートの雑誌

JUL. 2010

www.kazi.co.jp

7

# カザ

【特集】

最新アイテムを使いこなせ!

## デジタルクルージング

伝統の外洋長距離レースが復活

### 沖縄-東海ヨットレース

【トピック】

第35回 舵杯ヨットレース&

第8回 舵杯ジュニアヨットレース

第22回 関東ミドルボート選手権

ロンドンを目指す日本のアスリートたち

「男子レーザー級」

写真で旅する世界の海辺

「南極大陸」

### なにわ八百八橋

滞つきの水路をゆく舟旅(後編)

クルージングシーズン到来!

夏休みに訪れたい、

全国オススメ

「海の駅」



【好評連載】

ヨット百科

行列のできる

ヨット、ボートよろず相談所

あの日のオールソルト

ナビゲーターズガイド

「愛知県・伊良湖」

【艇紹介】

ナウティキャット331

リーガル4460&3060

岡崎386デッキサルーン

マコナギー「M10Pデンギー」

【編じ込み付録】

マリングッズカタログ