

文・写真=安藤 健(本誌)  
text & photos by Ken Ando (Kazi)

## OKAZAKI BOAT YARD 岡崎造船

ヨットやボートの世界には、ボートビルダーはもちろん、機装品やセール、ウエアに至るまで、歴史ある海のブランドが数多くある。自然という厳しい現場の中でもまれ、ユーザーの期待に応えてきたからこそ、信頼を勝ち取ってきたのだろう。当連載では、そんな世界のマリブランドの数々を取り上げ、あまり知られていないそれぞれの歴史を紹介していく。今月は、瀬戸内海・小豆島に拠点を構える岡崎造船。老舗ヨットビルダーの歴史と現在を紹介しよう。



photo by Takao Sakai  
2010年に登場した最新モデルが、386デッキサルーン(ヴァンデスユタット設計)。ハイクオリティーなラグジュアリーヨットという表現がぴったりの1艇である

### ルーツは江戸時代。 老舗ヨットビルダー

ピーク時には48社もあったという日本のヨットビルダー(ディンギー含む)だが、今やその数は数えるほどになってしまった。そんななか、多くのヨットを建造し続ける岡崎造船は、たくさんのファンを心をつかんでいる。

岡崎造船は、瀬戸内海に浮かぶ小豆島に拠点を構えている。創業は1930年(昭和5年)というから、老舗中の老舗ヨットビルダーといえよう。もともと、これはあくまでも会社としての創業に過ぎず、その系譜をたどっていくと驚かされることになる。

小豆島は、古くから瀬戸内海の海上交通の要衝となっていたため、造船業を

生業とする船大工が多く暮らしていた。その職人たちが1カ所に集め、作業できる場を作ったのが、岡崎造船のルーツなのである。同社の目の前には琴塚という小さな港があるが、これは江戸時代に藩の船を建造した際に、褒美として波止場を造ってもらったのだというから、歴史の長さは半端なものではない。

創業当初は木造の小型漁船の建造を手がけていたが、戦前からパワーボートなどのプレジャーボートも扱うようになったという。大きなターニングポイントとなったのが、1953年の香川国体の際にA級ディンギー(木造)の建造を手がけたことだろう。その後は、A級ディンギーのみならず、フィンやスナイブといったディンギー(いずれも木造)を多く建造し、ヨットビルダーとしての歴史を刻んでいった。同社の高い木工技術には定評があるが、こういったバックボーンを知れば、なるほどとうなずけるはずだ。

1960年代に入ると、いよいよセーリングクルーザーの建造を開始。和船造りの世界で培った技術が惜しみなく注入され、名艇と呼ばれるような艇が多く誕生した。見た目の仕上がりの良さはもちろんだが、例えば1960年代後半に進水した(ひねもすII)が世界一周を達成したように、外洋航海に対する堪航性も十分に備えていたことがうかがえる。当時建造された木造艇は、現在も全国の海に浮かんでいるものが少なくないという。

### FRPの時代に入り、 ヨットビルダーとして飛躍

さて、時代の変遷とともにヨットの素材の主役は、木からFRP(強化プラスチック)へと移り変わっていく。それは、カスタム艇



琴塚の入江に面した一角に、岡崎造船は拠点を構えている。合計四つの社屋があり、FRPの積層、木工、仕上げの作業などが、段階ごとにそれぞれで行われる



右の写真とは別の社屋では、30Cのハルに、バルクヘッドや補強材の取り付けが行われていた。この後、モールドから抜かれる。FRPの積層はハンドレイアップ方式を採用

からプロダクション艇の時代への転換とも言えられる。

岡崎造船が初めてFRP製のヨットを手がけたのは、1969年のFBIII(全長30ft)だ。当時、FRP製のハルに木造デッキというような組み合わせのモデルも多いなか、ハルもデッキもすべてFRP製というモデルとしては、国内では最大のサイズとなるものだった。

1970年には、オランダのE・G・ヴァンデスユタットが設計したピオン30がデビュー。このモデルは、1983年までに31隻が建造されている。

以後、1976年にピオン24やオリオン33といったモデルが登場するが、いずれもヴァンデスユタットによる設計だ。デザインコンセプトの基本は、「流行に左右されない、安全で速いヨット」だが、それは現在に至る岡崎造船のポリシーとも合致している。

1982年には、バイオニア10-IIがデビューしたが、これは1970年代にコールドモールド工法で建造された名艇、バイオニア10のFRP版にあたるもの。コールドモールド工法とは、モールド(型)の上に薄い板を数層にわたって常温で接着していくというもので、手間がかかるが軽量で



4月上旬の取材時、メインの社屋のなかでは、完成間近の32に仕上げの作業が施されていた。プロダクションヨットの建造のほか、ワンオフ艇の建造、修理や改造、レストアなども手がけている



バーナーで熱した道具を使って、木材を曲げているところ。チャートテーブルの縁に使われる部材だという。カーブの角度をビタリと合わせていく作業は、まさに職人芸の域



船内の部材を造るための型になる合板。1隻のヨットが完成するまでの過程のほとんどが、職人たちの手作業による。ハンドメイドの粋が結集し、ヨットが浮かぶ



ガンネルに取り付けるチーク材。最近では、世界的に見ても良質のチークが手に入りにくくなっているのだという。チークの買い付けは、目利きが必要な難しい作業だ

### THE HISTORY OF OKAZAKI BOAT YARD

1930	小豆島(香川県)琴塚で、岡崎弥一氏が近隣の船大工を集めて造船所を創業。木造小型漁船を建造していた。	1984	バイオニア9がデビュー。現在もラインナップに残るロングセラーとなり、これまでに88隻が建造された。
1953	香川国体で使われたA級ディンギーの建造を手がける。以降、フィンやスナイブなど、木造のディンギーの建造を本格的にスタート。1960年代に入ると、木造のセーリングクルーザーも多く扱うようになった。	1986	岡崎33モーターセーラー。翌年には34デッキサルーン(ベースはバイオニア10-II)と、新しいスタイルのモデルを提案した。
1969	初めてのFRP製プロダクションヨットであるFBIIIの建造をスタート。	1991	フィリップ・ブリアン設計の岡崎34がデビュー。翌年、ブリアン設計の32のほか、林賢之輔氏設計の33デッキサルーン、ジャーマン・フレール設計の401が相次いでデビュー。
1970	オランダのE・G・ヴァンデスユタット設計のピオン30の建造をスタート。一方、コールドモールド工法によるバイオニア10がデビューした。	2008	林氏設計の30Cがデビュー。
1976	ピオン30、オリオン33がデビュー。	2010	岡崎英範氏が社長に就任。ヴァンデスユタット設計の386デッキサルーンがデビュー。



倉庫に使われている社屋に入ると、頭上には数十年前に建造されたA級ディングーが。足元にあるのは、ラダーを成型するためのモールドだ



現在のプロダクション艇のラインナップは、30ftから40ftまで12モデル(一部はハルを共用)。それらのモールドが保管されている様子は圧巻だ



木造船が主流だった時代に使われていた蒸し曲げ用の箱。この中に蒸気を通して、木材を曲げていたそう



積層を終えたバラストキールに、表面を整えていく作業を行っているところ。こういった工程のそれぞれが、手作業で進んでいく



社屋の一部を補修するために使われていた木材は、四角い穴がところどころに開いている。聞けば和船の底板を再利用しているとのこと、イクスの穴だったらしい

建造でき、剛性と耐久性にも優れるといわれる。

そして1984年、現在もラインナップに名を連ねるロングセラー、バイオニア9が登場。「ザ・スタンダード」と評されるこのモデルは、奇をてらうことなくオーソドックスなデザインに徹したモデルだった。今日までに、実に88隻が建造されている。

これらは、いずれもヴァンデスユットによる設計のモデルであったが、1990年代に入ると、ほかのデザイナー陣によるオリジナルモデルを相次いで発表。林 賢之輔氏の手になる33デッキサルーン、フィリップ・ブリアンによる岡崎34、同32、さらにはジャーマン・フレールによる岡崎401といったモデル群だが、いずれも岡崎造船らしさが感じられるオーソドックスなスタイルを持っている。昨今は、2008年に林氏



1930年の創業当時の琴塚の様子。湾の右奥に、現在の社屋の一部が建っている。奥の入江には堤防ができ、現在は港になっている(写真提供:岡崎造船)

の設計による岡崎30C、また2010年にはヴァンデスユットの設計による岡崎386デッキサルーンと、意欲作が相次いでラインナップに加わった。

基本的にはオーソドックスなデザインのモデルが多いものの、パイロットハウス艇やデッキサルーンといったモデルについても早くから手がけている。こういったモデルは、昨今は一つのカテゴリーとして認知されているだけに、先見の明があったといえそう。

FBIII以来、これまでに建造してきたプロダクションヨットの数は、実に373隻にも上る。この数字には、それ以前に手がけてきた木造クルーザーやディングー、また、ワンオフ艇は入っていない。ワンオフ艇においては、林48や林60といった大型外洋クルーザー、45ftのモーターセーラーとい



FRPによるヨットの建造には、1970年代から取り組んでいる。その時代から数えても40年以上の歴史があるのだから驚きである(写真提供:岡崎造船)

った艇の建造実績があるが、オーナーのより細かなリクエストを受けるこういったモデルの建造が、ビルダーとしての技術や経験を確実に蓄積させている。

### メイドインジャパンのヨットに乗る喜び

小豆島を訪ね、岡崎英範社長にお話を伺った。現在45歳の岡崎氏は、2010年に急逝した先代(父である嘉博氏)の後を継いで4代目の社長に就任。長崎総合科学大学船舶工学科を卒業後、オランダのヴァンデスユットに留学し、ヨットの設計や造船を学んだ経験を持つ。

「日本のヨットを取り巻く環境が変化し、私たちに求められるものも変わってきたと思います。特に今は円高ということもあって、国産ヨットには厳しい状況です。しかし、そういう時代だからこそ、国産ヨットならではの良さを打ち出していきたい。お客様の要望に対してきめ細かな対応をすることで、満足感が得られるヨットに乗っていただければと思います」

プロダクションヨットとはいっても、岡崎造船の場合は、結果的にセミカスタムに近いものになるのだという。同じハルを使っても、例えば船内のレイアウトを変更したり、使う艀装品やリグプランもさま

ざま。ちょうどヤード内で建造中だった岡崎30Cは3号艇だというのが、3艇はそれぞれキール形状もデッキレイアウトも異なっているため、見た目も性格もずいぶん違った艇に仕上がっている。オーナーと作り手が直接あれこれ話することができるのも、国産艇ビルダーならではの強み。ユーザーにとっては、頭のなかでのイメージを形にしていく作業に触れることが、満足感につながっていく。

「30Cや386DSは、こんなフネが欲しいというオーナーの声がきっかけで生まれたモデルです。逆に37Cはバイオニア11のリメイク版ですが、こちらは昔のモデルを復活してほしいというリクエストが元になったものです。この37Cは昨年進水したのですが、バウスラスターやセルフタッキングジブ、電動ウインチなどを装備し、完全にショートハンド仕様になっています。ご夫婦など小人数で乗られる方が増えているせいか、最近は電装品を数多く搭載するヨットが増えましたね」

岡崎氏は、「根強いファンの方々に支えられている」という言葉を口にする。実際、同社のヨットを次々に乗り継いでいくオーナーは多いそう。なかには、親子二代にわたってオーナーとの付き合いが生まれるケースもあるという。年に一度の整備をするために、小豆島まで愛艇を持ってくるオーナーも多く、そんな継続的なサポートができるのも、国内ビルダーならではの強みだろう。レストアや改造といった分野でも、さまざまなリクエストに対応している。

「これからも、安全で快適なヨットを造っていくことには変わりはありません。荒れた海でもオーナーが不安を感じるようなことのない、しっかりとしたフネを造っていきたいと思います」

現在、岡崎造船では15人の社員が働いている。木工、FRP、電装など、それぞれの分野のプロが黙々と作業に打ち込むさまを見ていると、岡崎造船というブランドに対する誇りがひしひしと伝わってくる。スタッフの年齢層は20代から70代まで幅広いが、伝統の技術はもちろん、ヨット造りに対する情熱や魂もしっかり継承されている。



昨年秋に進水した岡崎37Cは、バイオニア11をリメイクしたモデル。オーナーのリクエストに応じて、ショートハンドでも操船できるさまざまな工夫が施されている



岡崎37Cの船内。「木工の岡崎」と評されることも多いが、バックボーンを考えたら当然だろう。熟練のクラフトマンシップが、随所にいかんなく発揮されている



2008年にデビューした30Cは、モダンクラシックな雰囲気が漂う1艇。細身の船体に44%のバラスト比を持ち、荒天下でも安定した走りが望めるだろう



33デッキサルーンは林 賢之輔氏の設計。パイロットハウス付きのモデルも早くから扱っているように、決して伝統だけにはとらわれない姿勢が岡崎造船の特徴だ



1984年にデビューしたバイオニア9は、現在までに88隻が建造されたベストセラーだ。写真のパイロットハウス付きのタイプも用意されている



写真に写っている以外にも含めて、スタッフは総勢15人。皆が「メイドインジャパン」の誇りとこだわりを持ち、ヨット建造に携わっている。手前左から2人目が岡崎英範社長

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

ヨット、モーターボートの雑誌

# Kaazi

# 6

JUNE 2012

## どこ行く? 何する? 今年の夏の フネ計画

クルージング  
目的地の提案と  
レース情報

VOLVO OCEAN RACE 2011-2012  
フリートは第5レグ  
南氷洋へ

ゼロから始める日本一周  
クルージング中の  
通信手段を考える

芸術の都と  
印象派の故郷を訪ねる  
フランス、  
セーヌ川クルーズ

新連載

原谷ファミリーの  
クルージングライフ

ボート紹介

SAIL「ベネトゥ・ファースト30」  
SAIL「デヘラー41」  
POWER「ヤマハ・ナイトロ」

連載

ヨット百科「クルージング用のデッキ装備」  
海のブランド物語「岡崎造船」  
漁港まるごと活用術「入港は15時までに」  
Road to LONDON 2012「女子470級、吉迫由香 / 大熊典子」  
突撃! 隣のヨットレース「東京ベイカップヨットレース」  
海ガール「帆船模型作りに挑戦」  
Back to 19XX「1978年、クォータートンワールド日本開催」  
24ft艇の世界周航記「BLUE WATER STORY」南極編  
巻末「マリゲッスプレス」