

YAMAHA MARINE NETWORK NEWS



ヤマハマリンネットワークニュース No.142

2002
3/4



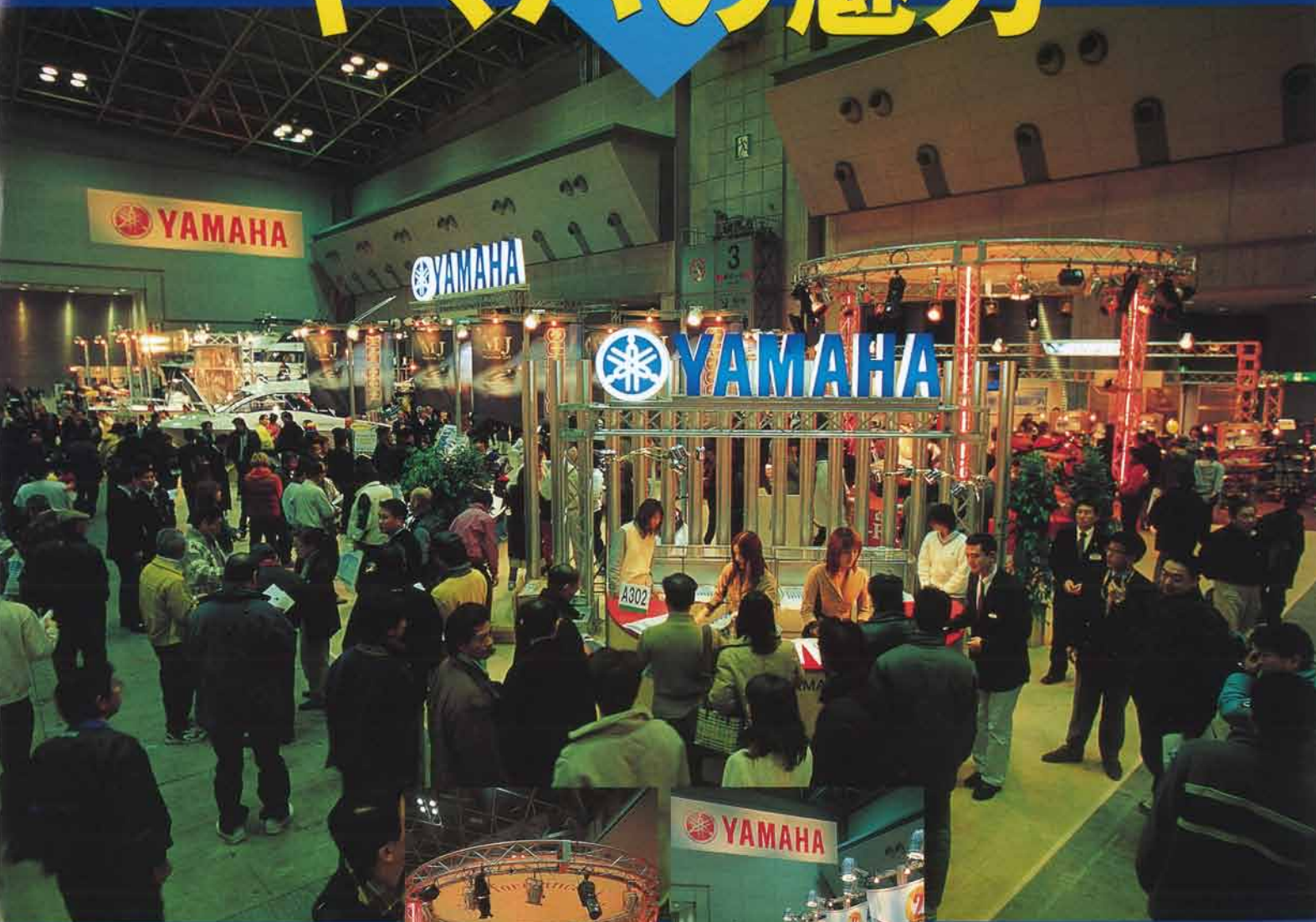
CLOSE UP ● 東京国際ポートショー

特集 ● ポートショー Belfino / YAMAHA 31 CONVERTIBL
モデル

NORTICE BOARD ● Belfino セールスプロモーション
YAMAHA MARINE JAMBOREE 2002

第41回東京国際ボートショー

ボートショーで見て感じた ヤマハの魅力



今年で41回目を迎えた東京国際ボートショーが、東京、有明の国際展示場で開催された。2月8日から11日までの期間中、来場者は約11万3千人と昨年の来場者数より7%下回ったものの、混雑感には例年とほぼ変わりなく、ヤマハブースには大勢の来場者が見られた。

日本のボートビルダーが一同に集い、最新モデルが揃う東京国際ボートショーには、代替を検討するユーザーからボートに関心があるマリンファンまで、幅広い層が来場する。ヤマハブースではあらゆるユーザー層にマリンレジャーの魅力を伝えるため、UF-21CCやボートショーデビューとなったヘルフィーノ、4ストロークエンジンを搭載したFX140などの商品の他、コンセプトモデルとして展示されたトレイラー一体型ボート「フリー&ホイール」やボート形状のマリンビークル「B・B・B（ボディー・バランス・ボード）」などを出展（詳細は15頁を参照）。またボートでは先のビジネスミートینگ時に発表されたCR-33を参考出品し、こちらもコンセプトモデル同様、多くの来場者から注目を集めていた。

ボートショーの全体的な傾向では、各社とも30フィートクラスまでのボートを軸に、憧れのマイボートからより現実的なボートライフの提案という昨今の流れを色濃く反映させた内容となっている。往年のボートユーザーからは華やかなボートショーを懐かしむ声がかかれたものの、初心者や初めて来場したマリンファンにとっては親しみが感じられると概ね好評であった。

マリinjレジャーの健全な普及と 事業の活性化目指して

ヤマハ発動機株式会社
代表取締役副社長

山下隆一



現在、低迷する景気の中で国内の舟艇事業も大変シビアな状況を迎え、当社も事業の健全化を目指し構造改革を迅速に進めています。まずお客様の声をスピーディーに反映すべく組織をスリム化し、生産体制も天草工場に集約してまいります。また生産モデルの一部については国内外にアウトソーシングすることで、お客様の利便に添うようにしていきたいと思ひます。

昨今、マリinjレジャーを取り巻く環境といたしまして、さまざまな規制の話題が取り上げられています。

一例では、4月より施行されますプレジャーボートの登録制。あるいは、無許可係留や放置艇問題の対策。さらに免許制度の見直しやライフジャケットの着用義務の話など。このような規制や改正は、ともすればネガティブに捉えがちですが、私たち

はマリinj文化としての新しい一歩が始まったのではないかとポジティブに捉えています。

これらは日本のマリinjレジャーの健全な発展のために必要なことの一環であり、業界の皆様とともに協力して取り組んでいきたい。

このように景気動向も含めまして、マリinjに関わる動向が転換期を迎えた中、今回のボートショーでは、「マリinjレジャーをより身近に楽しく」をコンセプトにボートینگの楽しさを進化させた製品と、水辺の遊びを提案する新しい製品を展示するとともに、環境と感動を両立を目指す、ヤマハマリinj事業の取り組みをご紹介します。

ところで先ほど、市場環境が厳しいと申し上げましたが、昨年一年間で新しくボート免許を取得された方が7万人もいらっしゃいます。これはマリinjレジャーに魅力を感じ、週末を家族や友人と楽しく過ごしたいと思う方がたくさんいることの表れでもあります。

今後マリinjレジャーの普及、お客様の満足と製品への信頼性の向上を目指して、事業の活性化に向けて積極的に取り組んでまいりたいと思ひます。

(プレスカンファレンスより抜粋)

来場者はヤマハブースで何を感じたのか

ベルフィーノは秀逸

●朝枝一也さん(45歳)埼玉県 ■所有艇:SRV-23



免許を取ってボートに乗るようになってからボートショーは毎年来ています。私のようなサラリーマンにとっては、以前のような大型艇が中心の展示よりも、ここ数年の小型ボートが多いボートショーのほうが見応えがあつていい。ただ最近はそのメーカーも似たり寄つたりの形なので、このベルフィーノは魅力的ですね。20フィートと小ぶりなんですけど、使い勝手は私のSRVよりも全然いい。新しいボートだから当然かもしれませんが、保管の関係でボートを大きくすることはできないので、これからもベルフィーノのようなボートをどんどん出して欲しいです。

将来の購入に備えて... ボートショーはいい勉強になります

●稲垣嘉洋さん(31歳)東京都 ■RBC会員

ボートオーナーにはなりたと思ひますが、まだピンとこないです。ボートは欲しいけど、保管場所の問題もあるし、ランニングコストも考えなければいけない。今はレンタルなんですけど、こちら都合のいいようには乗れない。かえて夏よりも冬のほうがよく海には出ていると思ひます。友人と二人なのでそこそ費用がかさみますが、ボートにいるときの開放感は一歩味わうとクセになるでしょ。だからこういったショーは将来のための情報収集。いまでも雑誌とかでSTRを取り上げたりしますよね。自分が買う時に一番いいボートを買いたいのでからね。もう少し資金ができればUF-21CCぐらいは買いたいと思ひます。



東京ボートショー開催期間中、編集部ではヤマハブースを見学されていた来場者にアンケートを行った。そのプロフィールはボートオーナーから免許を持たないマリinjファンまでさまざま。ヤマハボートの評価を中心に、ボートライフや将来の夢についてお話を伺った。

編集部の目

今年から新たな取り組みを行う出展者は少なく、大手ビルダーのブースは例年と同様の造作であった。ヤマハでは展示品以外にシアタールームを設置し、大型のスクリーンではカバーしきれないコマースシャル等のイメージ映像等を放映。またハイフレックスの展示や免許・レンタルブースなど、マリinjの総合メーカーとしてのインパクトは他メーカーよりも頭ひとつ抜け出していたのではないだろうか。

ヤマハを含め各社の出品状況で見ると圧倒的多数を占めていたのがフィッシングボートである。各社とも500万円から1千万円未満のボートを主軸に据えるとともに機能性を全面に打ち出し、ニューモデルはフル機装で展示してあるケースが目立った。

一方でYAMAHAがニューモデルとして打ち出したBelfinoは他社にはない小型クルージングボートで、なかには「コンセプトモデル?」とコメントする来場者も。フィッシングボートが全盛の今、どれだけユーザーの心を捉えることができるのであろうか。仮にベルフィーノがSRVと匹敵するブームになるようであれば、釣り一辺倒のマリinjソフトを再構築する必要がある。今後の動向が気になるニューモデルだ。

来場者はヤマハブースで何を感じたのか



時間が取れないから今はレンタル。 老後はYAMAHA31でクルージングだ

● 東海林一洋さん(44歳)神奈川県 ■元ボートオーナー



一昨年末でF22に乗っていたんだけど、台風で水没しちゃってね。不法係留だから自己責任だし、それでボートを手放したんだ。新しくボートを買おうかなと思っていたんだけど仕事が忙しくてね。今では日本にいる時間が少ないから、レンタルに入会したんだ。本当はFB艇が欲しいんだけど、これは仕事が一段落するまでは我慢だね。

イメージ的には輸入艇だけど、買うとしたらヤマハでしょう。今度のヤマハ31は質実剛健そうでいい。室内も最低限の設備はあるし、よく考えられている。輸入艇のようなラグジュアリーさを無理に求めないところが良かったんじゃないかな。あとはどう走るかだね。

UF-21CCとBelfinoは 価格的に魅力あるボート

● 三浦祐さん(24歳)茨城県 ■免許保持者



職場の仲間に誘われて去年4級を取りました。やっぱりボートの良さは一度乗らないと分からないですよ。友人がレンタルの会員になったので一緒に出掛けますが、いつも人頼みだと悪いので入会しようと思ってボートショーに来てみました。

初めていろいろなボートを見ましたが、低価格のボートが揃っていて、車の新車並なんですよ。ヤマハではUF-21CCとBelfinoがいい。湖でも海でも両方使えそう。いまは釣りもクルージングも見よう見まねなので、レンタルで一人で操船できるようになったら、考えてみたいと思います。

嫁さんはダイビングで自分は クルージング。そんな休日を過ごしたい

● 畑岡宏光さん(30歳)東京都



ボートショーに来たのは初めてです。雑誌の告知で知ったんですが、思ったよりも船を見られるし、触れるし、乗れる。もっとハイエンドユーザー向けなのかなと思っていたんですけど全然違いましたね。父がボートを持っていたので、子供の頃はよくボートに乗せてもらったんですけど、仕事に就いてからは実家を出ましたし、海と全然関わりがないものなのですっかり忘れていましたが、今日来てみて急に昔のことを思い出したような気分です。すごい刺激になりますよ。

とっていきなりボートは買えませんから、とりあえず免許を取って買う準備はしておきたいですね。嫁さんもダイビングをやるので、ゆくゆくは休日はボートで過ごすっていう生活をしてみたいですね。

センターコンソールは 釣り心を刺激するボートです

● 高星真一さん(30歳)茨城県



家も車も揃ったので、次はボートかな、と思って来ました。実際にボートっていろいろあるんですよね。私も堤防や乗合船で釣りをしているから、目についたのは雑誌でチェックしています。

一通り見て回りましたが、やっぱりヤマハのセンターコンソールはいいですよ。釣りがしやすいそうだし、ボートのレイアウトが機能的に考えられている。サイドウォークの幅やブルーワークの深さなど、ひとつひとつに意味がある。あのままの機装のUF-26CCで日立沖をトローリングすれば絶対に釣れると思うんですけど、甘いですかね? とりあえず夏までには免許を取ろうと思います。

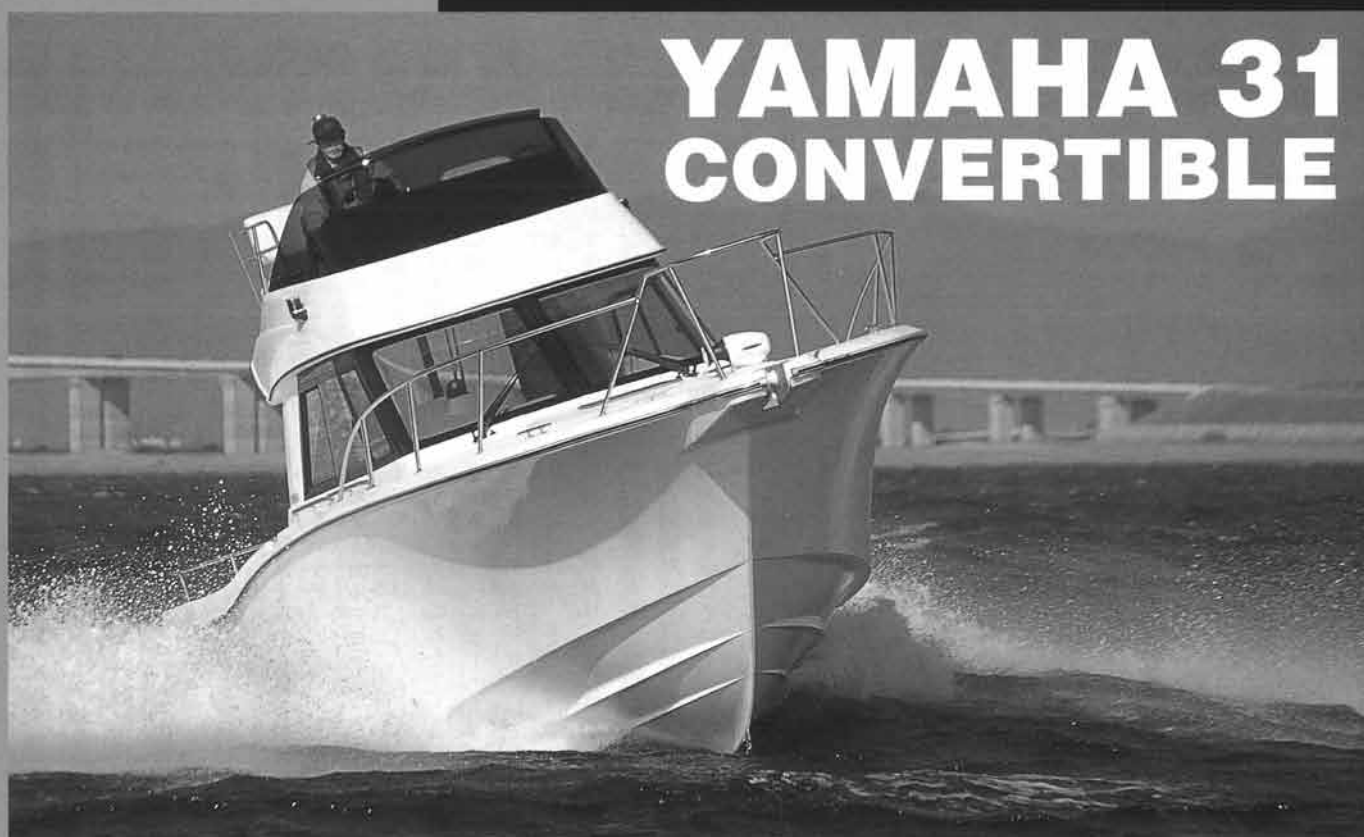
特集

2002年ボートショー デビュー・モデル

先頃行われた東京国際ボートショーにて2002年のニューモデル「Belfino」と「YAMAHA 31 CONVERTIBLE」がデビューした。性格が異なる二つのニューモデルではあるが、『ファミリーユース』を十分に意識したコストパフォーマンスに優れたボートであることは、来場者の反応からも、間違いなさそうだ。今回は市場の活性化を担うべく投入されたこの二艇をクローズアップした。



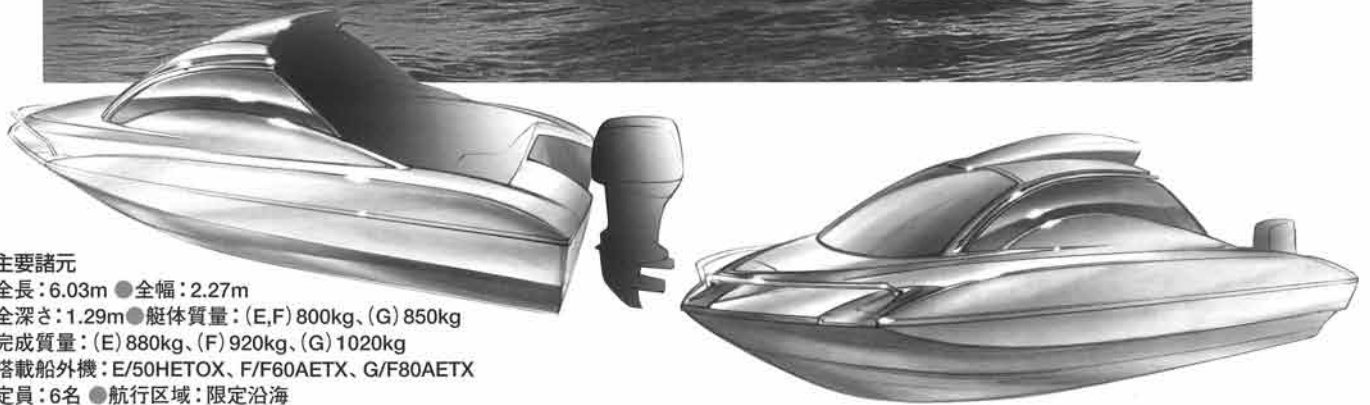
ベルフィーノ
Belfino



**YAMAHA 31
CONVERTIBLE**

斬新なフォルムに身を包んだ 次世代のファミリーボート

Belfino



■主要諸元

- 全長：6.03m ●全幅：2.27m
- 全深さ：1.29m ●艇体質量：(E,F) 800kg、(G) 850kg
- 完成質量：(E) 880kg、(F) 920kg、(G) 1020kg
- 搭載船外機：E/50HETOX、F/F60AETX、G/F80AETX
- 定員：6名 ●航行区域：限定沿海

底辺層の拡大を目指し、開発されたファミリーボート「ベルフィーノ」が東京国際ボートショーでデビューした。フィッティングボートが全盛を迎えているいま、ハードトップタイプの「ベルフィーノ」はその外観だけでも十分に際立つ存在感を示している。美しいイルカと命名された「Belfino」。そのコンセプトと艇体性能についてレポートする。

デザインの原点へ

インダストリアルデザインにおいて他のなによりも重要な要素は、そのコンセプトの機能性を損なうことなく製品の装飾的な美しさを追求することである。

ボートデザインもしかり。現在のボートビルダーが生産するボートはまったくの初心者の視点で見た場合、その質感や作り込みを除いたディテールの部分では、どれも似たり寄ったりに見えるという印象は拭えない。多々ある機能性との掛け合いによるデザインワークが主流を占めているなかで、このベルフィーノにおいてはオリジナルデザインがそのまま生産仕様となった希なニューモデルである。

このオリジナルデザインというのがベルフィーノを語る上では外すことの出来ないキーワードとなっている。

まず第一にベルフィーノには他のボートと一線を画す強烈な個性が求められた。それは従来のハードトップモデルや中古艇との差別化を図るためであり、初心者や20フィートクラスの購入者から「何でも出来そうなボートだ」という印象を植え付けること

が購買意欲を高められる最大公約数となるからだ。

オリジナルデザインにこだわった第二の理由は、ヤマハらしさの追求である。40年間にわたって、ヤマハでは国産ボートビルダーのトップの名に恥じないボートデザインで他社をリードし続けた。そこには常に斬新なデザインがあり、あっと思わせる作り込みが見られた。このボート作りへの原点回帰がベルフィーノのコンセプトの源流を成している。

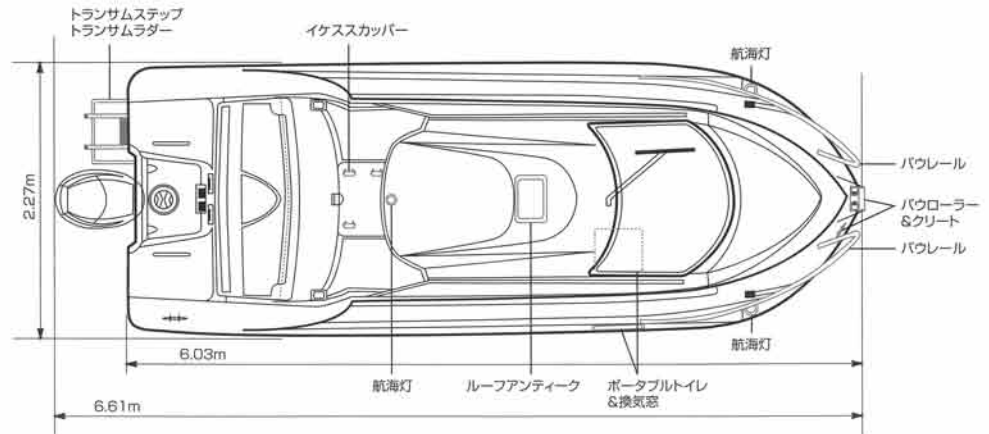
ベルフィーノの外観について開発時のグループインタビューでは、免許を取得したばかりの潜在需要層やマリオンファン、レンタルユーザーからは斬新なデザインと言うよりもごく一般的なデザインとして受け止められた。これは昨今のインダストリアルデザインの流れ、特に自動車を見れば決して前衛的なデザインではないことが推測できる。

デザインから生産仕様へ

かくしてオリジナルデザインでの生産仕様化がひとつのコンセプトとなりベルフィーノの開発が進められた。ターゲットはファミリーユースの新規層。SRVの登場以降20フィート

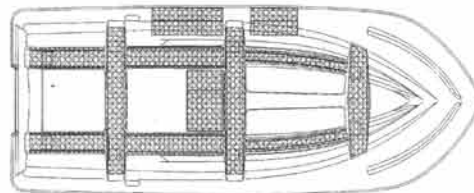
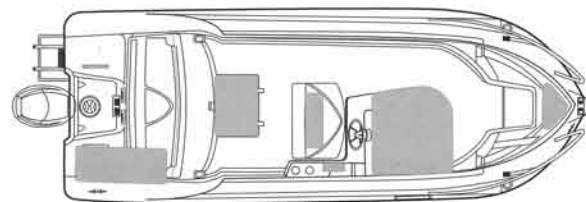
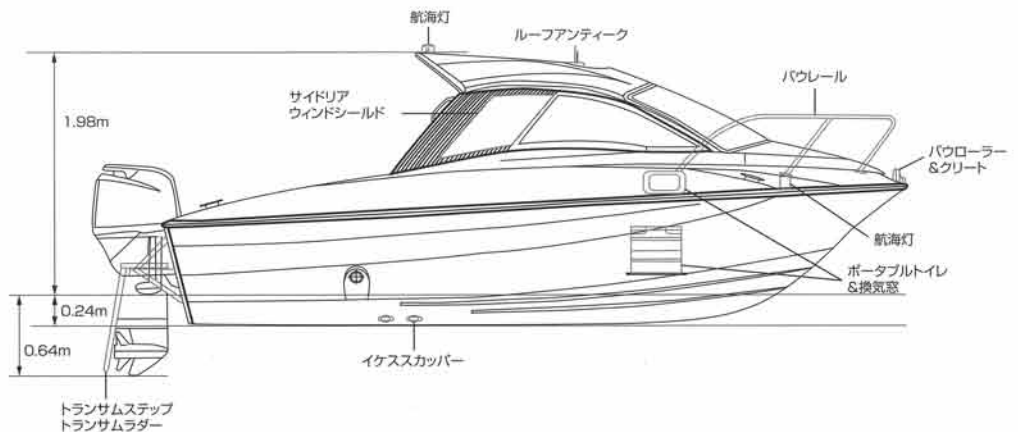
■平面図+平面図横

シンプルなフラットデッキに、降雨を避けるハードトップ、開放感溢れるアフトデッキと個室のトイレルームがおもな特徴となっている。これらにオプションでトランサムステップやパウレール、ルーファインテーク、航海計器等が用意されている。



■物入れスペース

個室のトイレルームにもなるトイレボックスがあるので、これを物入れ区画と考えると大容量の収納スペースを確保している。その大きさはSRV20の708ℓと比べ1993ℓと約2.8倍の大きさを誇る。



■浮力体

FEM解析による強度計算と、ラフコンディションでの航走耐久テストによる実艇検証を行い十分な強度確保するとともに、構造体の中に浮力体を充填し、不意の船体破損にも備えている。

トにおいてハードトップモデル、いわゆるFCシリーズの流れを汲むモデルはない。これまで以上に開発コンセプトを決めるグループインタビュが行われ、エントリー層がどのようなボートを望んでいるのかを徹底的にリサーチした。その結果、

- ① ファミリーユースを想定したハードトップとトイレルーム。
- ② 安全に配慮した仕様。
- ③ 豊富な収納スペース。
- ④ 乗用車並の価格とこれまでにないデザイン。

とそれぞれの要望があり、これらの意見と艇体の性能をいかにまとめ上げるかが課題となった。通常はある程度ボート性能を決めてからのデザインとなるため、技術的な課題は生産仕様艇を作る前にクリアされることが多いと言うが、今回はデザイン重視のボート設計が行われたため、これまでのボートでは見られない作り込みが行われている。

そのもっとも象徴的なものがボンネットを思わせるパウハッチと曲面が印象的なハードトップだろう。このパウハッチはサイドウォークを通ることなくパウワークができるように作られたもので、デザイン性を損なうことなく機能性を確保。ハッチには紐が付けられているため、大人や子供を問わず開閉ができる。パウレールに頼ることなくアンカリングできるのは、安全面を危惧する初心者ユーザーを捉えた作りとなっている。さらに

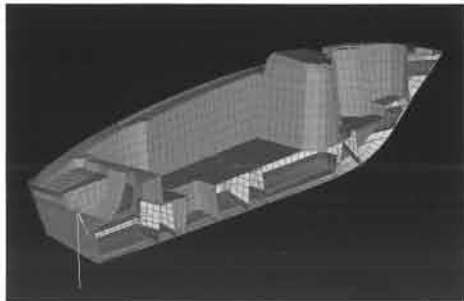
レイアウトの特徴を言えば、二人掛けのドライバーズシートは取り外してアフトシートと対面でき、さらにシートクッションは交換が可能となっている。アフトのシートには背もたれも付き、これまでの「座るスペース」から脱却し、バツセンジャーズシートとしての機能を果たしている。

またクラス初の独立トイレルームは十分な空間が確保され、オプションで換気窓の設置も可能となっている。物入れの総量もSRVと比べた場合、リットルに換算すると約2・8倍。ただ単純に収納スペースが増えたという点ではなく、それぞれの物入れがユーザーのマリンブレイに対応するように機能的に配置されているのが特徴といえるだろう。

個人的なデザイン、使い勝手に優れたレイアウトと他のボートとは一線を画すベルフィーノ。重厚なフォルムからは軽快な走行性能というのは想像しにくい。しかし高い安全性や乗り心地を見れば、現在の小型マルチクルーザーと呼ばれるモデルと同等もしくはそれ以上のポテンシャルが秘められている。

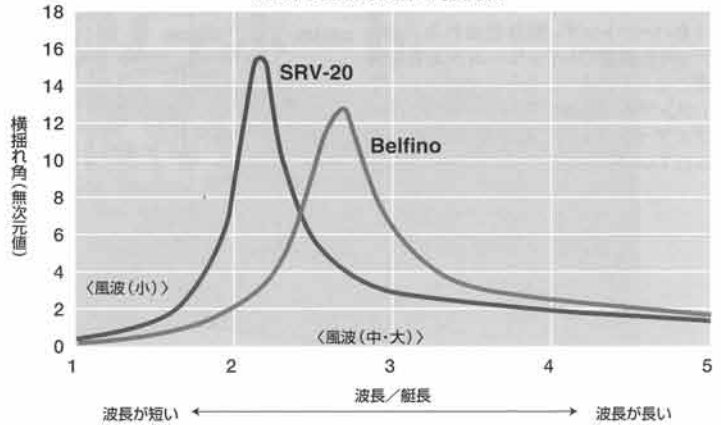
ベルフィーノのスピード性能は次頁のグラフでも分かるようにSRVと比較した場合、突出した速度というのを持ち合わせていない。これは搭載するエンジン馬力にも関係があるが、基本的にベルフィーノは新規ユーザー

MV-Rの流れを汲む 走行性能と高い安全性



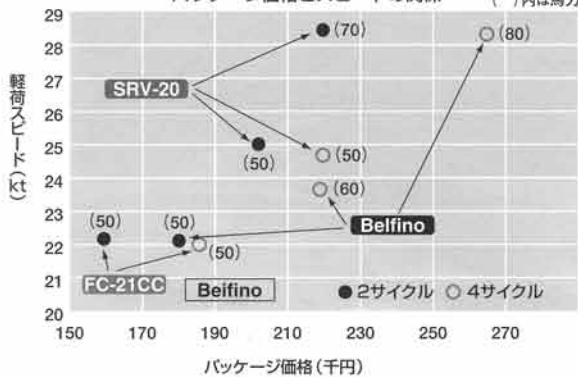
ヤマハ独自の新型V船型「MV-R」を採用。FEM解析、Y.P.D.S.といったヤマハの設計、建造技術が高い艇体剛性を生み出している。ちなみにSRV20と比較した場合は
 波浪中走行時乗心地→衝撃値15%減
 波浪中停船時横揺れ→横揺れ角25%減
 平水中停船時横安定→横傾斜角40%減となっている

波浪中の停船時横揺れ角度比較



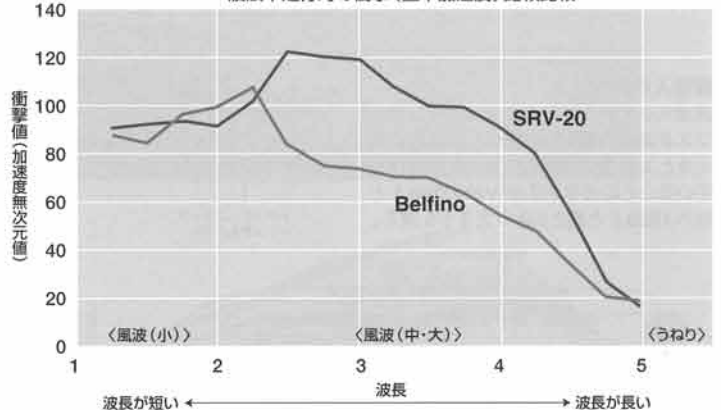
MV-Rとワイドデッキの採用により、波浪中の停船時の横揺れ角が20%低減。また横安定性では傾斜が3割以上減少している。

パッケージ価格とスピードの関係 ()内は馬力



同クラスにおいてベルフィーノは決して速くはないが、コストとの相関関係からいえば他艇との開きは少ない。これは幅の拡大や剛性のアップ、仕様の充実など多くのセールスポイントとなってコストパフォーマンスを高めている。

波浪中走行時の衝撃(上下加速度)比較比較



MV-R等の採用で、風波における走行時衝撃が20~25%軽減した。通常、20%を超えると誰もがその違いに気付くという。

や小型クルージングボート系のオーナーを主な対象としており、従来のスピード性能よりも安定性や操船のしやすさというものに重点を置いているからだ。(代替層などスピードを定めるユーザーへは80馬力モデルを設定し対応している)スピード一辺倒ではなく、それぞれのバランス配分をうまく組み合わせたのがベルフィーノのセールストークとも言えるだろう。

艇体剛性ではFEM解析による強度計算とラフコンディションでの航走耐久テストを実施することで、十分な艇体強度を確保。3DCADを用いたデータにてフルモデル設計を行うことで、パーツごとの組着度が高まり非常に高い剛性感を生みだしている。従来のボートであれば、波浪中の不意の衝撃によるFRPの軋む音が聞こえたが、ベルフィーノではこの軋み音がまったく感じない。

またハルにはシエスタやルネッサと同様に、このクラスとしては深い船底デッドライズを持つMV-Rを採用することで乗り心地や安定性を向上。構造体の中には浮力体を充填することで不意の船体破損にも備えている。この他にもクラス最大となるブルワークの深さによりアフトデッキは初心者や子供にも安心できるスペースとなり、従来のボートと比較した場合その違いは明らかだ。(ボートへのエントリーはスタンシートを想定しているため、高さが障害になることはない)

マルチユースにおける提案

ベルフィーノは新規層をターゲットに開発されたモデルであり、価格も中心モデルとなるF60パッケージで222万円となっている。開発時に求めるユーザー調査では「新車並の価格」という要望も多く聞かれた。が、それ以上にユーザーの要望は、なんでも出来るようなボート」というのが大多数を占めており、まさしくそれは本音の部分だろう。

2002年モデルとしてUF-21C同様、新規需要を取り込むべくボートがラインナップに加わった。フィッシングユーザーに的を絞ったUF-21CCとは対照的に、ベルフィーノはあくまでもあらゆるマリンプレーを楽しめるボートであり、ユーザー自身が自分のマリニワールドを構築していく第一歩としてのボートである。「何かしたいけど、何をしたらいいか」。ある程度なれたオーナーであれば必ずやその問いにぶつかるところ。そこには少なからず販売店様のサポートや遊びの提案といったものが必要とされる。ヤマハではカスタマーリレーションを強化するために、さまざまなサポートプログラムを用意する。

新たなマリニファンの獲得を目指したベルフィーノ。「釣りだけではなく」といった潜在層には強力な商材となるだろう。

クルージングからスポーツフィッシングまで 5トン未満フルスケールのコンバーティブルクルーザー YAMAHA 31 CONVERTIBL

SF-31の後継モデルにあたるYAMAHA 31 CONVERTIBLがデビューした。デビュー以来8年間を経て大幅なリファインが行われ、好評だった走行性能はそのままに、よりラグジュアリーな雰囲気を含めたコンバーティブルモデルとなっている。



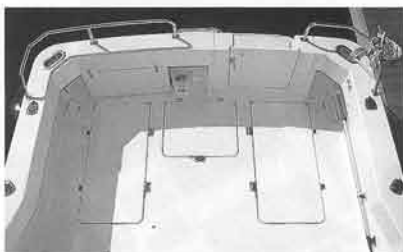
ウォークアラウンドデッキを採用し、キャストイング、ボトムフィッシングなどあらゆる釣りに対応する



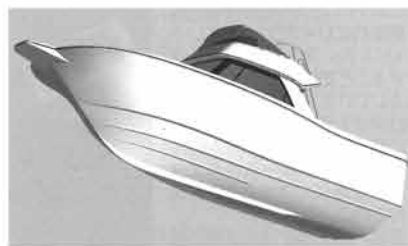
後傾とすることで風防効果を高めた。SF-31のように垂直に立つウィンドシールドは必要ない



大人4人でも十分にくつろげるF.B.計器類もコンパクトにまとめられており、視認性も向上している



アフトデッキには、強制循環式イケス(OP)やフェンダーロッカー、折り畳み式のベンチシート(OP)、発電機取り付けスペースが用意されている



ハルはSF-31をベースに熟成が図られた

価格競争力を高めた ニューモデル

SF-31のフルモデルチェンジとなるYAMAHA 31 CONVERTIBLEは、外見と内装を一新させた5トン未満のフルスケールモデルである。レイズドシアートとフレアーの効いたパウは重厚なポリウム感を演出し、フライブリッジに備えられた後傾のウィンドシールドがアイキャッチとなり見る側に精悍なイメージを与えている。

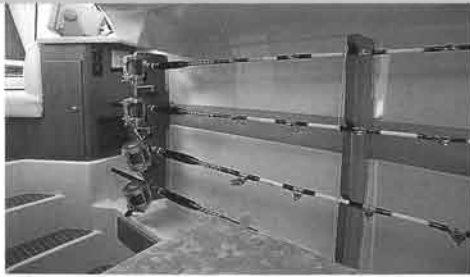
このモデルの前身と言うべきSF-31はスポーツフィッシングマンシリーズのミニマムモデルであり、4級免許で操船できる5トン未満フルサイズのFB艇として、発売以来8年間で200隻以上を販売した実力モデルでもある。その販売実績からも推測できるように艇体性能では完成度も高く、同クラスのインボードモデルの中では最も速いスピード性能を持ち合わせ、ウォークアラウンドのデッキレイアウトや4名分のパッドセンジャーシートに2名分の仮眠バースなど、2基掛FB艇のエントリーモデルとしてもひとつのカテゴリーを築いた。

今回のフルモデルチェンジをきっかけにYAMAHA 31 CONVERTIBLEと名称が変わった。従来のスポーツフィッシングマンタイプのボートでは、男士士で釣りに行く、というようなイメージがあり、そのイメージ通りの存在感がSFシリーズの特徴となっていた。故にフィッシング機能を全面に打

ち出してきたわけだが、ここ数年ではファミリーユースや気心知れた友人と有意義な時間を過ごすといった、釣果はもとより、釣りに出掛けること自体が価値を持つというユーザー志向の変化から、パーソナルボートとしての機能性が求められるようになった背景がある。さらに現在では低価格な中古需要への代替も数多く見られ、SF-31のライバルはSF-31と囁かれるほど競合艇がひしめくクラスでもある。故に価格を抑え、商品力の高いニューモデルの投入が望まれていた。すでに完成度の高いモデルをどのようにリファインするか。その課題に対する答えがこのモデルに落とし込まれている。

さまざまなマリンプレイが 楽しめるトータルバランス

主な変更点は二つ。居住空間の向上と高い機動力による波浪に左右されない力強さである。先述したように、SF-31から踏襲した船底形状はそのままに、ハルにはポリウムを持たせ従来のイメージを刷新した。これは最大幅となる位置をSF-31よりも前方に移動させることで、シアライオンやフレアを効かせたハルがいつもの厚みを増し、迫力のある外観に仕上がっている。またUF系にも見られるキールのつまみだしを行うことで直進安定性を引き出している。パウスプリットはハルとの一体成型により、UF系とは異なるテイストでまとめ



パウバースの左舷側にはロッドホルダーを用意。オプションでパウロッカーに変更できる

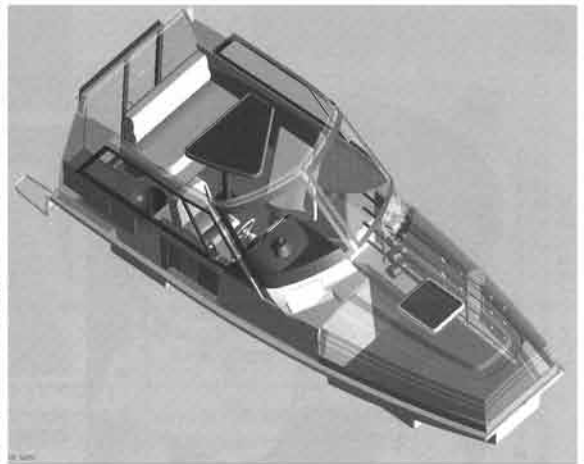
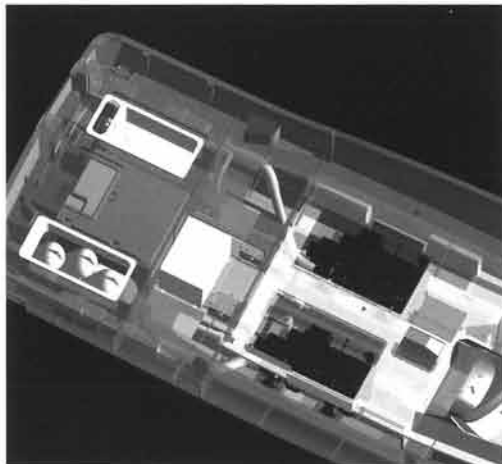


キャビンのゲストシートはテーブルを反転させるとソファへと早変わりする



ギャレーを後方に配置することでキャビンとの一体感を演出

(右)ロッドロッカーやギャレー等が機能的にレイアウトされているキャビン内。フラットフロアを採用することで使い勝手も格段と向上している
(左)アフトデッキ中央のスペースに発電機が収まる。また従来と比べエンジンルームへのアクセスを容易にできるように工夫されている
*右舷ハッチ形状は完成艇と異なります



従来のFB艇とは一線を画するのがキャビンレイアウトだろう。曲面を多用し暖かみのあるデザインに加え、フラットフロアの採用などインテリアやレイアウトは大幅に変更された。これまで両サイドにあったパッセンジャーシートを左舷側に対面式で配置し、右舷側ドライバースシートの後ろには、人工大理石を使用したギャレーを配置している。また従来のギャレーの位置には80ポンドのロッドを4本収納するロッドホルダーが設けられている。(オプションでパウロッカーの設置も可能)これによりパウバースやロッドホルダーまでのアクセスが容易とな

った。ギャレーの後方配置はセイリングクルーザーでも数多く見られるように実用頻度は高い。アフトデッキでのランチやマリナーでの軽食の際にもゲストやクルーとの一体感を損なうことはなく、使いやすさを追求したキャビンとなっている。
ユーザーが気にかけるメンテナンス性ではフロアをフラット化したことにより、エンジンルームへのアクセスが容易となった。
この他にもアフトデッキにはイケスやファンターロッカー等の物入れが機能的に配置されている他、オプションで5kWの発電機が搭載でき、陸電設備が確保できない場所においても快適に過ごせる工夫が施されている。
ヤマハ31コンバーティブルに求められる機能としては、餌釣り・トロリーングを含めたボートフィッシングへの対応、コンディショニングを選ばない機動性に加え、FB艇ならではの居住性が挙げられる。もちろんこの他にも、PC28やCR28といった代替層を意識した31フィートならではのプラスαの作り込みといったものが求められる。SF31は5トン未満のフルスケールとして開発され、3回のマイナーチェンジが行われてきただけに、艇体性能といたってユーザからも好評を得ていた。その流れを汲むヤマハ31コンバーティブルは、基本性能はそのままに5トン未満フルスケールとしての完成度をさらに高めたニューモデルである。

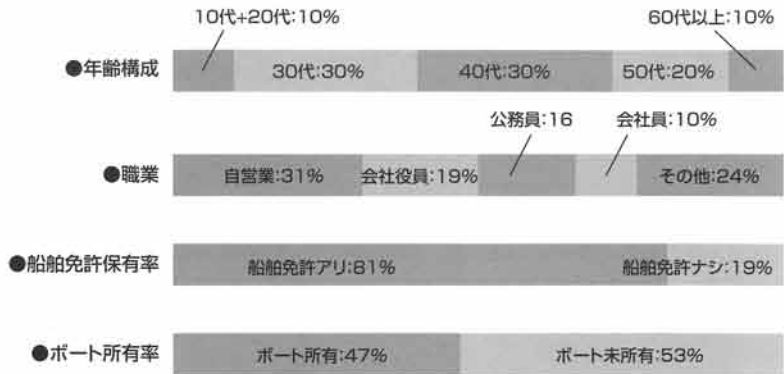
あげた。
ここで懸念されるのはスタイリングの変化による走行性能の低下だが、こちらも※Y・P・D・S・や実艇による耐久テストを行い、SF31と同等のシャープな加速感やフィリングが得られ、なおかつ時化でも力強さが感じられるタフネスな走行性能を誇るという。
SF31からの変更点ではフライイングブリッジのデザインにも目がいくだろう。後傾のウィンドシールドは全体の印象を引き締めるばかりでなく、同サイズの逆ゾリ型のウィンドシールド(SF31等に標準装備のシールド)よりもはるかに高い風防効果が得られると言う。シートアレンジも従来の3名から4名へと定員増となり、大人4人でも十分にくつろげる空間として仕上がっている。
従来のFB艇とは一線を画するのがキャビンレイアウトだろう。曲面を多用し暖かみのあるデザインに加え、フラットフロアの採用などインテリアやレイアウトは大幅に変更された。これまで両サイドにあったパッセンジャーシートを左舷側に対面式で配置し、右舷側ドライバースシートの後ろには、人工大理石を使用したギャレーを配置している。また従来のギャレーの位置には80ポンドのロッドを4本収納するロッドホルダーが設けられている。(オプションでパウロッカーの設置も可能)これによりパウバースやロッドホルダーまでのアクセスが容易とな

ボートショーの来場者に見る、マリンファンのプロフィール

2月8日から11日までの4日間、東京国際ボートショーに来場したお客様を対象に、ヤマハブース内にて無作為で聞き取りした218名のアンケートを元に、ボートに関心のあるマリンファンのプロフィールを探ってみた。

■回答者のプロフィール

ボートの所有率で見れば、オーナー層と非オーナー層の割合はほぼ同数で、所在別では東京の65名が最も多く、以下神奈川、埼玉、千葉と続く。なかでも自営業者の割合が高く、30代、40代といった「休日のライフスタイル」を追求する層にはボートが格好のツールとして映るのではないだろうか。またボートショー全体の印象は回答者のうち、「満足」「まあまあ」と答えた人を合わせると82.1%を占め、概ね来場者を満足させることができた内容だった。

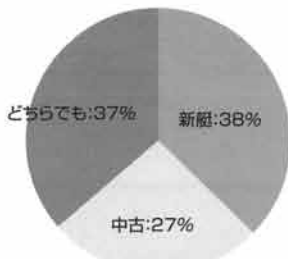


■ボート等未所有者(137名)

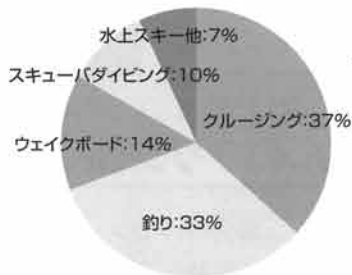
免許は持っていないくてもボートに関心のあるマリンファンが集まるのがボートショーのもう一つの特徴である。ここ数年の低価格ボートの誕生により、購入価格そのものが障害となるケースは少ないが、係留場所の問題やランニングコストなどが

不明確だと答える方の意見が多く聞かれた。P.P.もしくはそれ以前でも保管料やランニングコスト等の具体的な情報提供が伝えられれば、ボートへの関心度もグッと高くなるのではないだろうか。

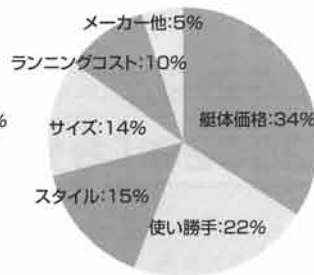
■ボートの購入について



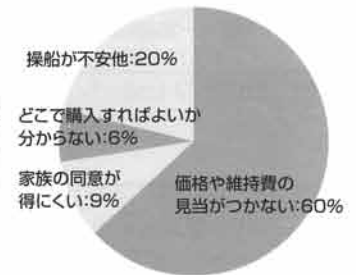
■やってみたい遊びについて



■購入時の決定要素について



■購入時の不安について

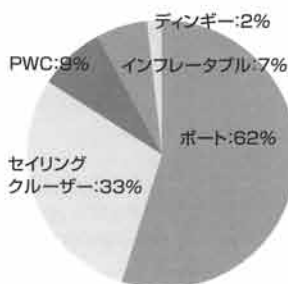


■ボート所有者(121名)

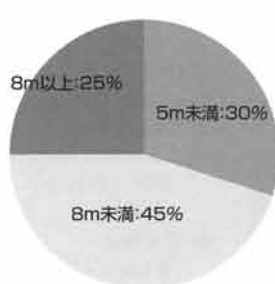
所有艇のサイズについては、20ft前半のサイズが全体の半数を占めている。これはボートショーの出品状況や保管料金の形態等を考慮しなければいけないが、ここ数年来の保有形態に変化は見られないといえる。しかし来場オーナーの経

験年数は、5年以上の方だけでも62% (71名) を占め、ベテランユーザーのニューモデルへの関心度の高さを伺わせる結果となった。

■所有艇について



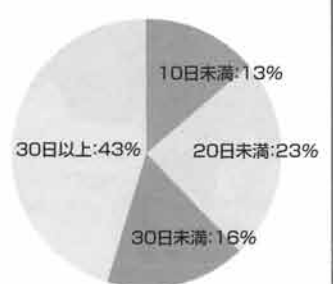
■所有艇のサイズについて



■経験年数について



■年間利用日数について



マリンファンの拡大を目指してスタート YAMAHA MARINE JAMBOREE 2002

ヤマハマリンジャンボリー2002

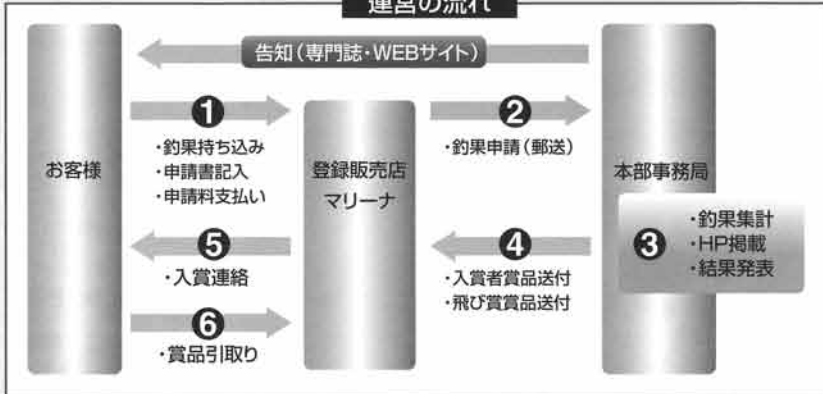
全国一斉釣り大会2002

ヤマハボートオーナー向けに開催しております「全国一斉釣り大会」ですが、今年は参加資格の枠を広げ、他社のボートユーザーの参加を可能とし、ヤマハならではのスケールメリットを生かし全国統一ルールにて開催いたします。さらに昨年行われたボートフィッシングコンテストで、ご要望が多かった開催期間の延長と春と秋の2シーズン制の導入や指定魚の見直し、拡大を行い、多くの参加者が楽しめるイベント内容となっております。

- 実施期間
1stステージ：4月20日～6月24日
2ndステージ：9月1日～10月28日
- 参加資格
ボートオーナーもしくはSRVレンタルボートクラブ会員によるボートフィッシング
- 対象魚マダイ・スズキ・キス・カレイ・アイナメ・アジ(優良魚種保護のため一部対象魚が変更となるエリアがあります)
- 参加料
1エントリー(1匹・1名)につき500円

- 表彰
各エリア・魚種ごとに上位3名および飛び賞
- 運営
各登録店・登録マリーナには店舗名を記載した配布用チラシを作成します(ホームページ上に掲載予定)。お客様は登録店に釣果を持ち込みますので専用のスケールシートで計測・申請を行ってください。

運営の流れ



従来からの販売店様による独自のフィッシングコンテストを継続して行うことで、高い相乗効果が図れます。

2002年「お父さんのマリン塾」

ボートの体験乗船の場として多くの利用者からご好評を頂いております「お父さんのマリン塾」を今年も開催いたします。

昨年からの変更点は、登録マリーナ単位での運営となり、より柔軟な対応ができることで利用率を向

上し、マリンの憧れ層の困り込みから免許取得、レンタルボートクラブへの入会等の動機が高められます。

また登録マリーナは、開催期間後も継続的に参加、運営できるシステムとなっております。

■タイムプラン

0:00	集合・受付
0:30	スタート・オリエンテーション
0:40	VTR・マリン体験談・ ロープワーク・海/船の知識(座学)
1:40	体験ボートイング
2:40	マリーナの案内、免許、RBCの説明
3:00	終了、昼食
3:30	解散



上記の詳細につきましては、担当のセールスマンにお問い合わせください

- 実施期間
3月30日～6月30日(期間中の開催はマリーナ単位で設定していただきます)
- 会場
各実施マリーナ
- 使用艇
レンタルボートクラブ艇(SRV、UF-21カディのいずれか)
- 参加費用
1名5000円(昼食付き)、

- 保護者同伴の中学生以下1名1000円
- 参加特典(参加者向け)
ヤマハボート免許教室5000円引き、レンタルボートクラブ入会時に5000円利用券進呈
- 告知
3月発売の専門誌、及び一般誌(タイアップ)、ヤマハホームページ、各ボートショー

新規顧客層の獲得と市場活性化のために 『Belfinoセールスプロモーション』展開中

釣りを主体としない新規顧客層をターゲットに投入されたベルフィーノのセールスプロモーションを展開しております。

このセールスプロモーションでは、既存ユーザーはもとより、マリンの憧れ層や体験層といったボート購入予備軍をターゲットにアプローチする内容となっています。

まず第一に展示艇やバナー露出、広告等で『ベルフィーノ』の告知を行い関心を高めます。次にボートライフへの憧れを助長するWEB SITEで展開し、さらに希望者には無償でベルフィーノの画像、動画を織り交ぜたCD-ROMを郵送し、来店促進や試乗への動員を図って参ります。(図1参照)



Belfino CD-ROM

Belfino セールスプロモーション



WEB SITEを使用しての誘引策 ①

- 『Belfinoのある生活』エッセイコンテスト
- 実施概要：ボートがあったら叶えてみたい夢を800字以内にまとめたものをHP上で募集
- 募集期間：～3月31日まで
- 応募方法：キャンペーンページより直接メールで応募
- 賞品：最優秀者にはBelfinoを半年間無料賞与(5月から10月予定)
- 発表：4月10日頃(ホームページ上にて発表)
- 備考：1. 保管料はヤマハ発動機販売(株)負担ですが、保険料は当選者負担となります。2. マリーナの選定はヤマハ発動機販売(株)にて指定。3. 免許未取得者へは、試験料を当選者負担とし、講習料はヤマハ負担となります。

※一般生活者がイメージしにくい「ボートのある生活」を自身の目線で表現してもらうことで、ボートに対する距離感を縮めることを目的としたものです。

WEB SITEを使用しての誘引策 ②

- Belfinoカラーリングコンテスト
- 実施概要：ホームページ及び配布CD-ROMからダウンロードした応募用紙にデザイン・ペイントし応募する
- 募集期間：～3月31日
- 応募方法：ダウンロードした応募用紙に着色、デザインしたものをヤマハ発動機販売(株)本社まで郵送
- 賞品：ダイバーズウォッチ
- 発表：4月10日頃(ホームページ上にて発表)
- * 話題作りによる早期認知とサイトへのアクセス促進

Belfino低金利キャンペーン

月々の支払いを低額設定としレンタルボートクラブの会員や新規層の「オーナー化」を促進する低金利キャンペーンを実施いたします。

- 期間：3月1日～5月末日
- 告知：専門誌、ヤマハ発動機ホームページ、販売店様店頭
- ・ 信販会社の指定はヤマハ発動機販売(株)で行います。(クオーク、ソニーファイナンス、日本信販)
- ・ 取り組み金額：2.9%適用は200万円まで。
- ・ 支払い回数：10回から48回払いまで。
- ・ 金利負担：お客様2.9%、(販売店様の金利負担がござります)

第17回大阪国際ボートショー開催 Belfinoとセンターコンソールモデルに話題が集中

関西圏における最大規模のボートショーが大阪市住之江区のインテックス大阪にて3月1日(金)から3日(日)まで開催された。今回の大阪国際ボートショーでは、東京国際ボートショーと同様に低価格、環境対応製品の充実といった社会環境を色濃く反映させた内容となっており、会場はファミリー層を中心に賑わいを見せていた。

気になる来場者数だが、今回は約4万7千人と昨年を5.9%下回る傾向となったものの、開催期間中に複数回入場される熱心な来場者や若い世代の増加など、マリン文化の大衆化が着実に浸透し、成長し続けていることを印象づける内容であった。

ヤマハブースでは東京国際ボートショーと同様にニューモデルや免許等のソフトカウンターを設置。またEXCITERなど市場ニーズの高い商材を出品し、多くの来場者で賑わいを見せ

ていた。景気低迷による個人消費の落ち込みが伝えられている中であっても、ボートライフに関心を抱くマリンファンは多く、潜在需要の大きさを感ぜさせるボートショーであった。



FISHING SHOW

国内最大級の釣り博 『国際釣り博』『フィッシングショー-OSAKA』が開催

去る2月8日からの3日間、千葉県の「日本コンベンションセンター(幕張メッセ)」にて国際釣り博2002が開催された。出展者数738社という国内外の釣り用品を扱う企業、団体が参加。来場者も3日間の合計が5万8千人を超え、連日熱心なフィッシングファンが会場に押し掛け、釣り用品各社のブースは大いに賑わいを見せていた。



この釣り博にはヤマハもブースを出展し、バスフィッシングファンに人気のあるVMAXシリーズとクイントレックスの02モデルを展示。特に参考出品されていたクイントレックス・メガバス

バージョンの注目は大きく、メガバスのロゴ入りデッキやブラックのハルなどバスアングラを中心に大きな話題となっていた。

また大阪では2月15日から17日の3日間、大

阪市のインテックス大阪にてフィッシングショー大阪2002を開催し、こちらも例年とほぼ同数の4万7千人を集め、国際釣り博同様大勢の来場者で賑わっていた。

Free & Wheel B.B.B

二つのコンセプトモデルが登場

東京国際ボートショーでは、コンセプトモデル「フリー&ホイール」と「B.B.B.」が参考出品された。両モデルはボートショーの出展品のなかでも唯一のコンセプトモデルだけに、来場者や業界関係者から大いに注目されていた。

「Free & Wheel」

トレーラー・機装品が付いていても通常のボートと変わらない性能を実現し、新しい遊びが提案できるコンセプトモデル。昨年のボートショーで提案したモデルを更に具現化し、大きさは15から17フィートへサイズアップされている。実際の使用に耐えられるように、陸と海での実走行試験を繰り返し、ボートとしての性能とトレーラーとしての性能を更に高めたモデルとなっている。またファミリーユースを想定しており、車輪の上げ下げろしは女性でも楽にできるように工夫されている。

■展示モデル主要諸元

- 艇体全長：5.16m(牽引時：6.58m)
- 全幅：1.99m(車輪含む)
- 完成質量：608kg(4ストローク40馬力船外機搭載時)
- 定員：5名



「B.B.B.」

ライト&イージーをテーマに水際の新しい乗り物として開発されたのが、「B.B.B.」(ボディー・バランス・ボード)である。立ち乗りのライディングスタイルで、スロットルワークはグリップで行える。スタート、ストップが片手で簡単に行えるように工夫され、キルスイッチも付いている。コントロール自体は体重の移動で行う。昨年出品したSEA PASとマリンジェットの間にあるウォータービークルとしてのコンセプトを持ち、乗りこなす楽しさというスポーツ感覚に溢れたビークルである。

■展示モデル主要諸元

- 全長：2.5m ●全幅：0.6m ●完成質量：80kg ●定員：1名



<ユーザーボイス>

Free & WheelとB.B.B.で湖を楽しみたい

丸茂昌師さん(32歳)群馬県 ■PWCユーザー



まわりが湖なのでPWCを買ったんですけど、乗ってみたら釣りばかりだね。だから次はボートにしようと思っていました。ヤマハで気になったのはB.B.B.とFree & Wheelです。B.B.B.はW.B.でもなくて、ジェットでもない。小型ボートにも積めるし、いいんじゃないかな。それとFree & Wheelは僕のように湖で楽しむにはうってつけの大きさですよ。パスボートのようで釣り一辺倒じゃない遊び方ができる大きさですし、これにB.B.B.を乗せれば遊び方もグッと広がる。どちらも参考出品だったのが残念ですが、ジェット乗りの僕にも違和感無く買えそな雰囲気がいいですね。

ボートに乗ってB.B.B.で遊ぶ。手軽だから長く遊べそうです。

実方邦彦さん(40歳)東京都 ■免許保持者



そろそろ車のローンが終わるので次はボートかなと思いながら見ていました。気になったのはB.B.B.ですね。昔ジェットに乗っていた頃のサーフジェットに似ていて、あれならボートに積んで好きな場所で遊べそうですね。シエスタとかルネッサで家族で海に出て、島影にアンカリングしてB.B.B.で遊ぶ。ジェットみたいに重くないし、VTRでやっていただけ乗りこなすのも大変そうだから、きっとはまると思います。クッキーでトーイングされるのは恥ずかしいけど、あれなら十分に大人でも楽しめる。あとは値段かな。



くつろぎを求めるオーナーに贈る一艇

CR-33

昔から憧れていた情景を自分自身のスタイルで実現させていく。時間のゆとりと遊び方へのポリシーを持った人々に的を絞って開発されたのがCR-33である。

中大型の主力商品であるスポーツフィッシャーマンタイプとは異なり、居住性を重視した作り込みはクラシカルな雰囲気を出している。

中高年、とりわけ団塊の世代やシルバー層とよばれる世代を意識したボートだけにメインサロンはークラス上のSF-35と同等の居住スペースが確保されている。チーク材はふんだんに使われているが、インテリアの豪華さを謳うのではなく、あくまでもシンプルにユーザー本位で使うことができるレイアウトを採用した。全開放型のキャビンドアはアフトデッキとサロンを隔てることなく、マリーナステイ等のパーティには広いスペースとして活用できる。

CR-33はMAXでのスピードこそ23ノットと通常の巡航速度に抑えられているものの、1軸の特性とFBでの操作性を考慮して、前後にはスラスタが付けられ、一人では苦になりがちな離岸、着岸もスムーズに行えるよう艦装されている。また搭載されているエンジンも耐久性に優れたSX580KMを採用。漁船並の大減



速比マリンギアを使用し、シャフトの回転数を低減させるとともに舵軸の強度アップ、冷却水の2系統対応など、1軸の機関不良に対する見直しも図られている。

この他にも、これまでのマルチパーパスボートに求められてきたデッキ面積拡大や燃費の改善、メンテナンス性の向上といった課題を解消し、ユーザーが重視する項目をひとつひとつ盛り込んでいった結果、これまでとは趣が異なったクルージングボートの誕生につながった。

十分な居住性を備えたシングルハンドの長距離クルージングボート。圧倒的な乗り心地の良さ。子供を乗せても安心できる安全性。一人で乗れる気軽さ。歳を重ねても遊び心を忘れない。そんな大人たちがきっと振り向くボート、それがCR-33である。



CR-33は参考出品モデルです。艦装品は変更される場合があります。