

ヤマハ
ボート

YAMAHA BOAT NEWS NO. 39



特集 '73の海を彩る

STR-14_{SP} / STR-16_{1/2} / STR-19_{CR} / STR-19_{SF} / STR-20_{CCR}

冬の低気圧は通過後が危ない

冬を代表する天気図は、日本の西には大陸高気圧が、東には低気圧や前線の残る：西高東低型。日本列島は南北に走る等圧線のシマシマ模様。

等圧線の間隔がせまいのは、風が強い証拠。日本の冬は北よりの季節風が強吹きします。もっとも、この季節風も冬中吹き続けているわけはなく、一週間周期ぐらいで消長があります。



季節風の弱まったときに、台湾付近や東シナ海に低気圧が発生し、東進してくると、日本海側には短かい晴れ間を、太平洋側には雨や雪をもたらします。

一般にはアラシが通過すればやがて風はおさまるものですが、この頃は、低気圧が通過してからの、風も強まり、幾日も吹き続き、広い範囲に海が時化します。

冬のボーディングに油断はキンモツ。



出発当日の遠州灘は前夜からの風波の影響が残り、かなりのラフコンディションでのテストクルージングであった。荒波と闘うSTR-20CCR

'73 NEW YAMAHA BOAT

TEST
CROISING

73 ニューヤマハボート ● テストクルージング

新居合歡の郷

これまで数多くのヤマハボートを生みだしたヤマハ設計課のスタッフは、今日も新しいボートの開発にとり組んでいる。

プランを練る日常の主な仕事はデスクワークが多いが、実際に製品化されたボートに乗るのも重要なテーマである。これは長距離のボートイングにどのようなことが起こるかというデータを得るため、自分たちだけでクルージングをやり、その結果を今後の設計に生かすべく、73新艇の長距離テストクルージングを行なうことになったものである。

'73 NEW YAMAHA BOAT

新居～合歓の郷

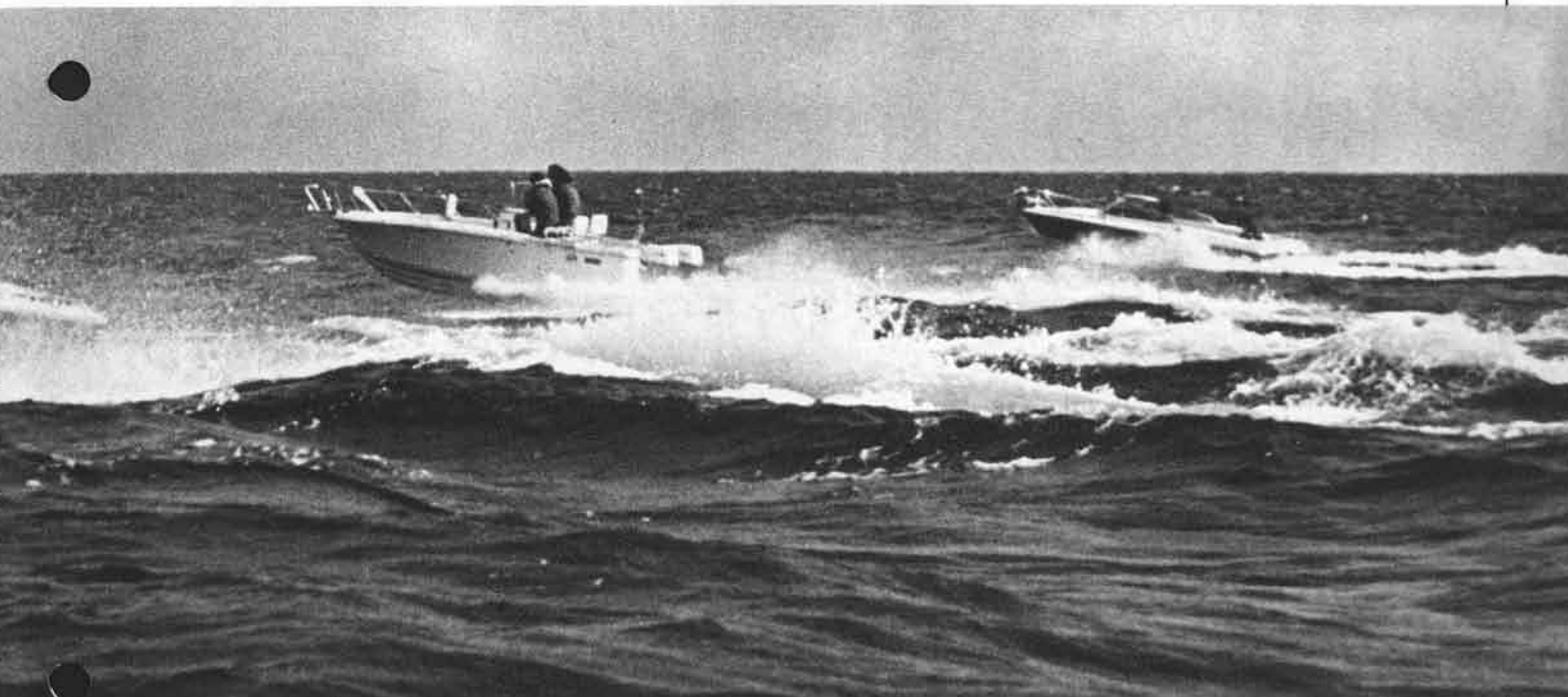
TEST CROISING

テストクルージングは10月27・28の両日、設計課と実験課のスタッフ20名が参加して、新居～鳥羽～深谷水道～合歓の郷を結ぶ片道100kmのコースで行なわれた。

テスト艇はいずれも'73ヤマハボート新艇でSTR16⅓、STR19SF、19CR、STR20CCR、STR23SCR、STR25FBそれぞれに連絡艇としてSTR19SPの7艇が参加してシビアなテスト結果を期待するクルージングであった。

27日は早朝5時30分に集合、かんたんな朝食をとって、夜明けとともに小雨ふる新居工場をスタートした。前夜からの風波の影響の残る新居沖はかなり波が高く、STR16⅓は波間にジャンプしどおしのきびしいテストとなったが他艇に遅れをとるまいとよく健闘した。

伊良湖を過ぎる頃には天候も回復し、雲の切れ間から青空がのぞき、波もおだやかな快適なクルージング日和となった。各テスト艇は各部のコンディションの



晴天なれど波高しといった伊勢湾沖合を各艇リズムカルにジャンプをくりかえしながら走った。



すばらしいランニングフォームをみせるSTR-19CR。
大王崎港にて。朝食兼昼食はインスタントカレーライス。



試作艇STR-23SCRも特別参加。
好調なランナバウトをみせた。

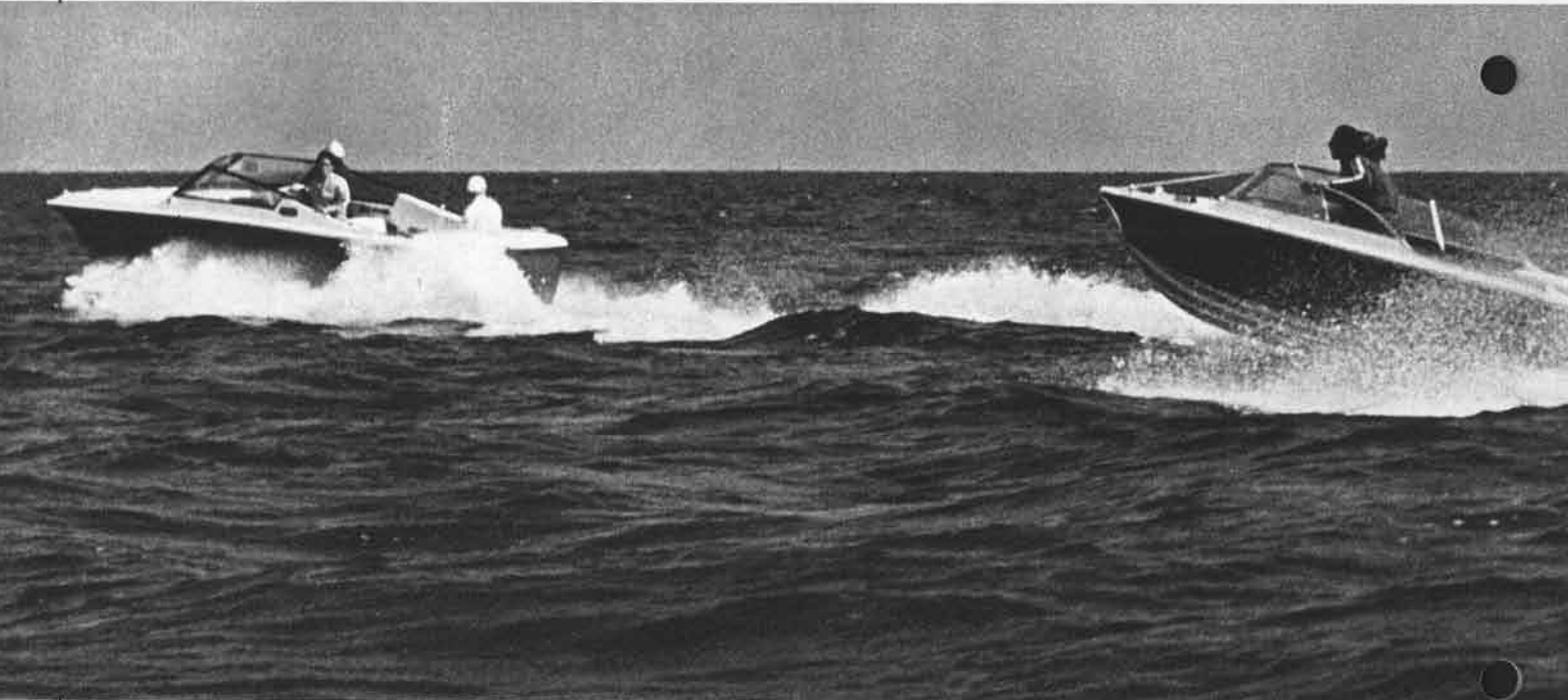
二日間のテストクルージングは、一部の艇のエンジントラブルの他は事故もなく、ヤマハボートの安全性と走行性能を確認した取獲の多いテストクルージングであった。

翌28日は朝から好天に恵まれ、かなり波は高かったが各艇波頭をけって徹底的にランナバウトを行なった。途中大王崎で朝食兼昼食のため休憩、こんどは新居に向け一直線のコースをとった。

チェックをしながら順調に走行を続け、正午には合歓の郷マリーナに到着した。中食のあとは英虞湾から熊野灘に足を伸ばしてトローリングを試みたが、これは残念ながら収獲0という結果に終り、早々にマリーナに引上げたのだった。

一日の予定を大禍なく送ったあとは、待望の夕食である。これは持参の道具と材料で食べほうだいのバーベキューを楽しんだ。この季節になると夜は冷えこむが、大量の炭火と焼きたての肉や野菜のゴチソウで寒さを忘れたものであった。

テストクルージングということであれば艇内宿泊も重要なテストのひとつ。各自キャビンに毛布を持ち込み雑魚寝して夜を明かした。



マリーナで見た美しい朝焼け。



合歓の郷マリーナでは楽しいバーベキューで一日の疲れをふきとばした。



各地の釣大会 松島・紀淡海峡 盛況！

夏のクルージング以降は、晩秋から初冬にかけて各地でボートによる釣大会が催され、今年も水のシーズンの終幕を楽しみむ人で盛況だった。

ボートフィッシングはその機動性から釣マニアのせん望の的としてますます盛んになっている。これは艇の大小にかかわらず獲れた魚の量や、大物、小物などによって行なわれるコンテストの表彰が以外な結果を生む楽しさが人気を呼ぶのである。



どうぞこのどでかいシイラはと喜色満面のお客さま。



正午、参加艇は収獲を満載して意気揚々と松島湾に帰ってきた。

豪快な 松島湾トローリング大会

仙台支店では10月12日、東日本トローリングクラブと共催で松島湾フィッシング大会を行なった。

一艇について3名まで乗込みが許され、30



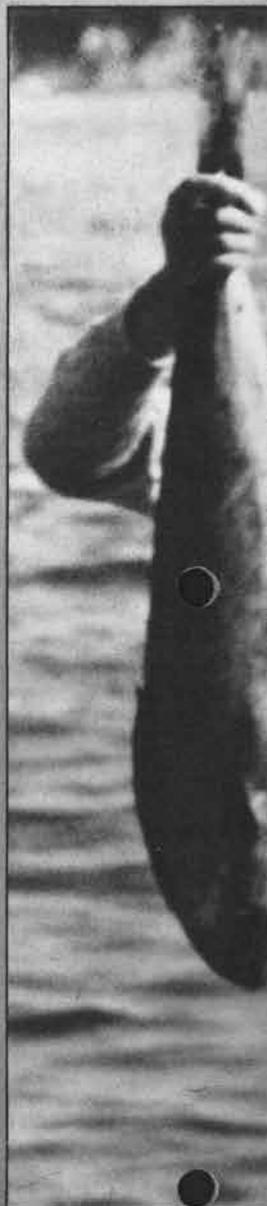
ボートは小さくとも獲物は大きいぞと見事なサバを釣りあげゴキゲンのTRI-12DX。



こーんなのが釣れていますよ大物賞はまかしといってくださいといったU-18DX。



どちらも真鯛を釣りあげ大喜びの12フィッシャーメン。



小春日和を楽しんだ フィッシングコンテスト

艇が参加して午前6時スタート。好天に恵まれた松島湾を縦横に走りまわってのグイナミックなトローリング合戦を展開したが、結局大漁賞はSTR18SPの鈴木艇で57kgの収穫をあげ、大物賞は5・2kgのシイラを釣りあげたお客さまが獲得した。

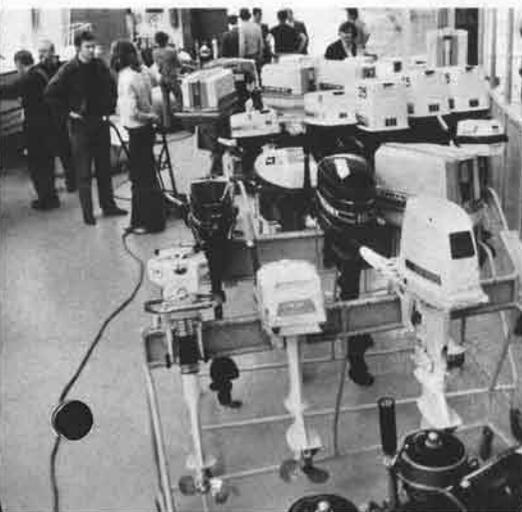
大阪西店主催のフィッシングコンテストは和歌山県の加太二里ヶ浜港をベースに、淡路島をのぞむ紀淡海峡一帯で行なわれた。

参加艇はTRI10FからSTR20CCRまで15艇で、こちらはポイントをねらっての一本釣による、文字通りの太公望ムードを楽しんだコンテストであった。

午前6時から午後1時までの間で行なわれた競技の結果は、TRI14CUSの山田艇が息子さんの健闘よろしく2・1kgで一位。大物賞は見事230gの真鯛を釣りあげた寺嶋さんと決まった。

ヨーロッパの ヤマハ船外機

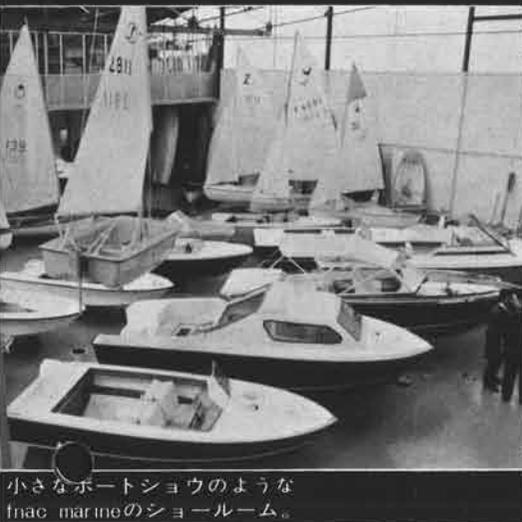
★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★
 オランダ、フランス、
 イギリス、ノルウェー
 におけるヤマハの活躍
 とディーラーを訪ねて
 ★★★★★★★★★★★★★★★★★★



世界のエンジンのなかのヤマハ船外機。



HOLLAND 水上スポーツコーナーのヤマハ船外機。



小さなボートショーのようなfnac marineのショールーム。



HOLLAND アムステルダム郊外のマリーナ。ヤマハ船外機がズラリ。

ヤマハ船外機がヨーロッパ市場に進出してから4年あまりになる。当初はジョンソンはじめエビンルード、マーキエリーなど世界の有名ブランドが絶対的なシェアを占めていてそこに割り込んでゆくのは至難なことだったが、ヤマハモーターNVがヤマハ船外機の優秀性を広くPR。各国ディーラーの注目の的となり、彼らの強力なバックアップによって著しい伸びを示すことになった。
 とくに低馬力部門においてはOMCについて第二位（オランダ等）という好成绩を収め、ヨーロッパだけで二万台を消化している。
 国の違いによって使われ方はさまざまだが、よく売れている国の需要のあり方とディーラーのようすをルポしてみた。

オランダ

もつとも早くから
巾広く普及

オランダはヤマハモーターNVの本拠地でもあり、運河や外海にしても水の条件に恵まれているので、もつとも市場性があるといえる。アムステルダム郊外にゆけば中小のマリーナが数多く見られるが、それらのマリンショップはほとんどヤマハ船外機を扱っている。どこでも品不足を訴えられたが、事実マリーナには9馬力や12馬力、15馬力をとりつけたヨットや中型のクルーザーがズラリと並んでいた。艇の大きさの割にエンジンが小さいのは、ゆったりとしたファミリークルージングを楽しむ方が多いというお国柄のせいであろう。

アムステルダム市内のCOR ORY 商会は二輪車も扱っているが、ヤマハ船外機コーナーはヨシズや杉荒板を利用したムードあふれたもので、巧みな店造りぶりがうかがえた。

フランス

膨大な市場を背景に

フランスの本格的な市場は地中海沿岸だが、ここは大型艇が多く、船外機はサブエンジンとしての需要がほとんどであるためヤマハはこれからという感じをうける。

パリ市内から近郊にかけては、大西洋に出る足がかりとしてのマリーナがいくつみられ、マリンショップの規模も大小さまざまである。

そのなかのひとつ、CAZURA MARINEは早くからヤマハを扱っているとのことだが、全銘柄の性能テストでもヤマハは優秀だと太鼓判を押していた。

fnac marineはその大きさに驚ろかされたが、ボートメーカー、エンジンメーカーのものを扱っていて、ショールームはまるで小型のボートショーといったところである。ここは発足6年で高度成長をとげたマリンショップ。



ENGLAND 美しいテムズ河。土、日曜には多くのファミリークルーザーが往きかう。



NORWAY 記念写真を撮ろうという少年たちがワットと集まってきた。



ENGLAND 民家と変わらないような外観のボートショップ。



HOLLAND ムードあふれるCOR ORY商会の商談室。



NORWAY フィヨルドをランナバウトする。後方がSONマリナー。



ENGLAND これは演出ではない。ヨーロッパ各地でよくみられた情景。



FRANCE 豪華客船の内部といった感じのCUZURA MARINEフロント。



FRANCE



FRANCE

ブだが、裏が運河になっていて、売る前に必ずテストしてから買手に渡すという良心的な商法が当たったように思われた。
フランスはゴムボート用としての需要が多いようであった。

イギリス 伝統のなかへ 着実に浸透

イギリスは前号でも紹介したが、テムズ河の遊覧ボートイングが国民性と需要の状況を表わして特色がある。

美しいテムズ河を家族でゆっくり走るのだからそう大きな艇やエンジンを必要としない。20フィート級のボートに15馬力で充分である。

BOATWORLDはテムズ河畔の伝統的なボートショップだが、ヤマハ船外機の販売台数も順調に伸びているとのことで、それにそなえるため、もつと製品とパーツの在庫がほしいと要望された。

ここも海外では、ゴムボートや、ヨット用のエンジンとしての需要がかなり多くなっている。

ノルウェー もつとも急速な 進展をみせる

ノルウェーでのヤマハ船外機は、急速な伸びをみせているが、これはヤマハのインポーター、ガン・ヘグナー商会の強力なバックアップに負うところが大きい。

自営のSONマリナーをはじめとして、傘下の150のディーラーの経営するマリナーにほとんどヤマハを送り込んで、気持のよい程ヤマハ付のボート、ヨットが見ることができ、水資源に恵まれ、国民一人当りのボートの保有率が最も高い国である。クルーザーをはじめ年少者向けのランナー、ヨット用としての船外機の需要は限りなくあり、これから最も期待できるマーケットということができよう。



ボートに合った 適正馬力をどうぞ



流行化したオーバーパワー

STR 28を母体にこれをレース艇に改造した、ヨリトモレーシングの「747号」艇が今年熱海オーシャンカップに優勝して以来一躍STR 28の高速性がクローズアップされることになった。

それにとどまらず一般ユーザーもこれにレース艇のようなハイパワーエンジンを積載することが常識のようになり、それが中、小型艇にまで波及して、いたずらに推奨馬力をはるかにオーバーするエンジンを取りつけるのを競いあうような奇妙な流行現象を生み出すことになった。これに日本人特有の性格が反映して、同じボートでもエンジンのパワーで差をつけようというような風潮が一般化しそのような形勢にある。

これはゆき過ぎた流行ということが出来る。モーターボートにはそれぞれの特徴があり、それに応じたパワーが適正馬力として表示され、適正なエンジンを装着することによって艇の性能が最高度に発揮され、扱いやすいように設計してあるわけである。安全面からも高馬力になればそれだけチェックを入念に行ない、走行時もより高度のテクニクが必要とされる。それが自分で制御しきれないようなものになれば、逆にエンジンにふりまわされ、むしろ危険をおかすことになりかねない。

以外と少ない速度アップ

そこで再び適正馬力について考えてみたい。ちなみにこれをSTR 28に例をとってみると、このボートは大馬力のエンジンの力を借りなくとも充分の高速が出るように設計されているので、エンジンによるスピード差はきわめて少ないのである。ハルの形状がよく、特に中間の使用頻度の高い巡航速度附近の抵抗増加が少ないので、340PSの推奨馬力エンジンでも少しスロットルをふかせばそのままスピードがあがる。これは艇を細めにこ

とが効を奏したといえる。

それではSTR 28にエンジンの馬力がスピードにどのように影響するか最高速度を実測して比較してみると

MCM	165PS × 2 = 68.5km/H
MCM	188PS × 2 = 71 km/H
MCM	215PS × 2 = 73 km/H

ということになり100馬力パワーアップして45km/Hしかスピードがあがらないのだ。これを価格の面からみると、約60万円のアップで、さらにガソリン代的大幅増加をはじめ維持費の面でも相当な出費をしていることから、投入した価格に対してあまりにも見返りが少なくいささかもつたいない扱い方といえるだろう。レースに出場するならまだしも、クルージングなどレジャーを楽しむには推奨馬力で充分ではないかと思われる。

扱いにくい高馬力エンジン

この推奨馬力は、ボートの性能的な面と構造上の強度から適度なものが割り出されたもので、信頼度はきわめて高いものである。そしてこの推奨馬力エンジンで常に巡航速度を守った走り方をしているのがエンジンの耐久性をもっとも高くした使い方といえる。逆にレース用のハイパワーエンジンをいつも巡航速度以下で使うのはかえって使いにくいし、エンジンに無理を与え、むしろ耐久性を落とすということになりかねない。

また、ハイパワーエンジンの使用にあたってとくに注意しなければならない。例えばスピードが最高速度に上りきった段階で再びしほり気味にして走るようなテクニクや、突然の異変に遭遇した場合、すぐ反応できるかどうかテクニクの裏づけが必要だろう。

これからの一般的なボートの楽しみ方としては、スピードは控えめにできるだけ多くの人が乗って楽しむ、セーフボートティンク、ファミリーボートティンクの時代に入ったといえる。

'73の 海を彩る

ヤマハ
ニューモデル

本格的な海洋レジャー時代を迎え、マリンスポーツもますます大型化、多彩化をきわめています。そのリーダーであるヤマハは、それらのいかなる要求にも即応できるフルラインのボート・ヨットを布陣すべく、ここに'73年の新艇を加え万全の体制をととのえました。

今年各艇とも安全対策に完璧を期し、波に強くしかも乗り心地をソフトにするための優れた機構を施し、現代のフィーリングを生かした漸新なスタイリングで面目を一新しました。

カラーリングも白から茶、黄、赤、オレンジ、ブルーに続いてニューカラー、グリーンが登場、一層カラフルに日本の海を彩ることでしょう。



トノカバーのデザインを工夫して、カスタムボートのフィーリングが味わえます。

STR-14SP

仕様	●重量	190kg	
●全長	— 4.40 m	●推奨馬力	— 25~40PS
●深さ	— 0.65 m	●最高馬力	— 60PS
●全幅	— 1.67 m	●定員	— 2(4)名

ヤング待望の本格的ブレイズボート。すばらしい加速で波を切るロングノーズタイプで、コックピットの広さも充分です。船型はブイの浅いモデルタイプで乗り心地はソフトです。スキーバーやトノカバーのオプションはカスタムボートとしての創る喜びを味わえさせてくれます。

ノンスリップリブで安全を確保、赤と白のボディカラーはヤングのコースタルランナーとして最適です。

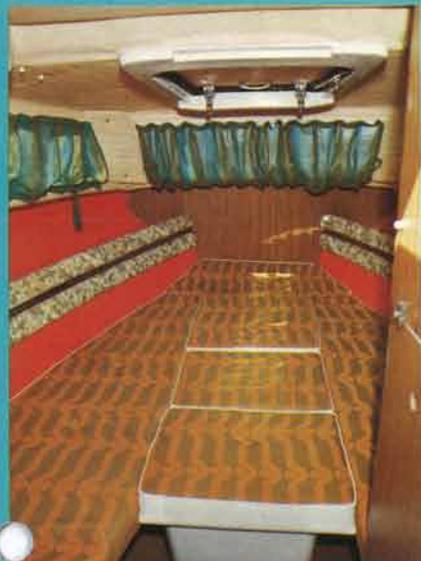


スキーバーで水上スキーはお手のもの。

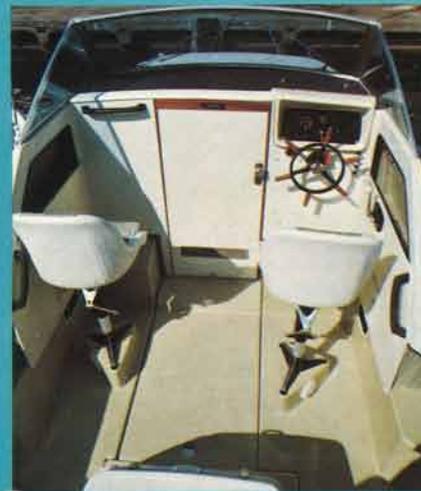


コックピットの広さも充分です。

余裕あるキャビンスペースが特長。



サイドデッキ下の固定ステップはたいへん便利。



ラフコンディションにも強い用途の広い新型クルーザーです。

STR-19CR

- | | | | |
|-----|----------|----------|-------|
| 仕様 | ●重量 | —— 900kg | |
| ●全長 | —— 5.77m | ●推奨馬力 | 165PS |
| ●深さ | —— 1.05m | ●最高馬力 | 190PS |
| ●全幅 | —— 2.37m | ●定員 | 9名 |

19SPを基本としたディーブV船型で、全体に低く、長いスタイルが特長です。ラフコンディションも楽にこなす用途の広い新型クルーザー。

キャビンスペースを広くとり、しかもコックピットも充分な広さを持たせた余裕ある設計。ダンパー付補助シートを含めキャビンマットを出せば6人座ることができます。

サイドデッキ下の固定ステップは女性の乗り降りを容易にしました。燃料タンクは艇の中心に位置し、走行時の安定を高めています。

新しいファミリークルーザーの決定版といえましょう。



コックピットもたっぷりの広さ。

回転式のシートで快適なトロリーリング。



釣マニア待望の本格的フィッシングボートの登場。

波のかかりの少ない船型。大型パウレールを装着しデッキフロアーはノンスリップ加工が施してあります。



カッコいいウィンドシールド、コックピット、
収納部とも充分なスペースを確保。

安全性と使いやすさを追求したスマートな船型は万人向き。

STR-16^{1/2}

仕様	
●全長	4.90 m
●全深	0.89 m
●全幅	2.10 m
●重量	420kg
●推奨馬力	115~120PS
●最高馬力	140PS
●定員	6名



ファミリーからヤングまであらゆる人を楽しめる安全性の高いオールラウンドのスポーツボート。
しなやかでたのもしい船型、しぶきのうちこみを最少限にしたウィンドシールド、ワークしやすいフラットなパウデッキ、コックピットもこのクラスとしては最大の巾と長さを有し、収納部も充分のスペースを確保するなどあらゆるところに使いやすさを追求したスポーツボートです。
基本カラーは精悍なダークグリーン。



STR-19^{SF}

仕様			
●全長	5.78 m	●重量	650kg
●深さ	1.10 m	●推奨馬力	85PS
●全幅	2.26 m	●最高馬力	150PS/50×2
		●定員	6名

中央部のコンソールボックス部分。あらゆる装備を完備したフィッシングボート。

バウには大型イケスやオーニング入れを装備、サイドデッキ下は大形物入れになっています。広いコックピットの中央にはコンソールボックス、その前部に二人がけのクッションシート、後部のシートは回転式でトロリーリングに便利です。
あらゆる装備と機動性が魅力のフィッシングボートです。



安定した乗り心地が楽しめるキャビンクルーザーの決定版。

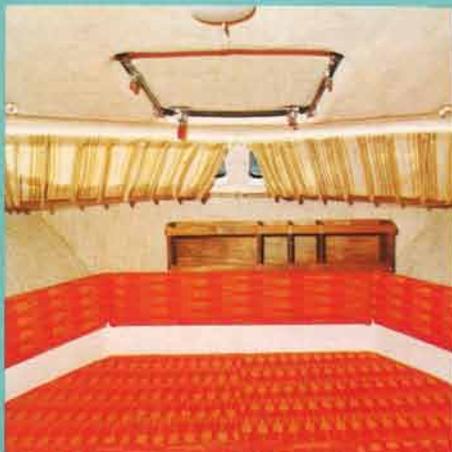


広いデッキはワークのしやすいノンスリップ加工がしてあります。

STR-20CCR

- | | | | |
|-----|----------|------------|----------|
| 仕様 | ●重量 | —— 1,020kg | |
| ●全長 | —— 5.97m | ●推奨馬力 | —— 170PS |
| ●深さ | —— 1.20m | ●最高馬力 | —— 225PS |
| ●全幅 | —— 2.48m | ●定員 | —— 8名 |

従来の20CCRを基本に、さらに居住性を追求して生まれ変わった明るくスマートなデザイン。バウ細く、コックピットが広い凌波性のよいデイブV船型。ウィンドシールドはワイドな視野が得られるカーブドグラスを採用、キャビンハッチが新設され、デッキはノンスリップ加工が施されています。フロアにはオリーブグリーンのカーベツトが敷きつめられ、使いやすいギャレイが備えてあります。最高のホーテイングライフが充分味わえるキャビンクルーザーの代表格です。



ゆたかな居住性が約束されるキャビン。



使いよい本格的なギャレイが装備。



ワイドな視野がグーなカーブドグラスのウィンドシールド。

佐藤 金子さんは新潟市で食肉店を経営して

おられますが、たいへんなボートマニアで暇さえあれば愛艇のSTR19SPで日本海をところ狭しと走りまわり、当地方の名物男です。

—— だいたいの辺へ行かれるのですか——
金子 そうですね。今年は佐渡へ9回、栗島へ2回それに笹川流れへ一度行きました。あとは夏の間はお天気が良ければ毎日のように新潟沖へ出て走っていました。

—— ボートに乗るようになったきっかけは——
金子 もう10年も前のことですが、東京平和島の競艇をみて、自分もあんなので走りまわってみたいと思い、中古艇を3艇買って帰ったのがはじめです。

佐藤 私とおつきあいながうようになったのは昭和43年のS16が最初で、46年にSTR18SPそして現在のSTR19SPで3艇目ですが、たいへん熱心な方で、他のお客さまの進水式にも必ずといっていい程顔を出されます。

—— どのようなボート遊びをなさいますか——
金子 佐渡へは弟の進や従業員の大山君の水上市スキーを引いて、ぶつ通しで1時間15分くらいで突走ります。島ではトロリングでシイラやイナダを釣ったり、モグッてアワビやサザエをどつき採ります。いつも家族やお客さまと一緒に。酒は飲まないで、ボートで海に出ることを張りあいにして働くのです。従業員も同じでしょう。しかもお客さまにはたいへん喜ばれるし、商売繁昌もボートのおかげだと思っています。

佐藤 遊ぶだけでなく、荒れた日には手こぎボートや釣舟、ヨットの遭難救助艇として活躍で、1シーズン20名もの人を助け、貸ボート屋さんや救助された人からたいへん感謝されています。また、TVの撮影艇として協力したり、観光ボスターのモデルになったり、昨年佐渡の鉾山まつりに役場から招かれて水上スキーのデモストレーションをするなどあらゆる面で金子さんは新潟のボートオーナーの看板のような存在です。

シリーズ
わたしの
お客さま

日本海の 荒波を舞台に……

高橋商店新潟支店 ● 佐藤一雄



ボートは多勢で楽しむものという金子さん。STR-19SPにはボート好きの人でいっぱい。

食肉店経営 ● 金子 実さん (37才)
新潟市四ツ屋町



高橋さんはサービスがよくて、ボートが故障で使えないことは一日もありませんと金子さん(右)。左は佐藤社員。

—— これまでのボートはスポーツタイプだけのようですが——
金子 ええ、日本海は波が強いので、よほど波切りのよいボートでないと乗りきれません。この点ヤマハのスポーツはよく出来ていると思いますね。波の間をかくぐつてゆくので潜水艦みたいだといわれます。

佐藤 金子さんはまた、仲間はずいあいよいよ人で、折をみてはオーナー仲間を連れだつて自主的にクルージングに行かれます。そんな時はいつもリーダーとしてみなさんの信頼は絶大なものがあります。

金子 あまり長期の休みはとれませんのでいつも日帰りか一泊ですが、来年初にはまず最初に秋田沖の飛島までゆくつもりです。佐渡へはこれまで二本スキーでしたが、こんどは一本スキーで渡ろうと考えています。

—— なにか失敗されたことは——
金子 そうですね、今年の10号台風の時でした。それまで吹いていた風がピタリと止んだんです。待つてましたとばかり新潟沖へ釣に出たんです。沖合10kmの地点で釣糸をたれようとしたとたん、猛烈な吹き返しに襲われてほうほうの態で引返したんですが、あの時はどこの砂浜でもいいから乗りあげようかと思つたほどです。新潟灯台が見えた時はさすがにホッとしましたね。また、強風波浪注意報の出ている日に、見かけがそれ程でなかったので3艇で遊びに出たんですよ。ところが沖に出てから猛嵐になって全艇コンパスを吹つとばされてしまったんです。方角もわからずイルカの大群の中でお先まっくらになりながらなんとかカンをたよりに帰港したんですが、あの時はつくづく天気予報は絶対に守らねばいかんと思いましたね。

—— みるからに精悍なスポーツマンタイプの金子さん。日本海の荒海をかくぐつて突走る姿をほうふつとさせますが、今後とも安全運転のお手本として新潟のオーナーを引っ張っていただきたいと思います。

経験豊かなベテランボートマンの話を通じてボートのあり方、テクニックを考えていただくオーナー談義。今回は大阪西店のオーナーズクラブ副会長で、全国的なオーナー組織化を熱心に提唱しておられる小西喜三郎さんに伺いました。



ボートも釣も親ゆずり

私とボートとの結びつきは非常に古く、話は戦前にさかのぼります。その頃父親は本業の砂糖卸商のかたわら、米、英、仏の外国船の解体業をやっていました。そのうちのひとつに付属していた救命用ボートを釣用に使用していたのに乗せられたのが最初です。私が中三で17才のときでした。ボートといっても40フィートもある大型木船で、帆船としても使える立派なものでした。あの頃は淡路島あたりによく出かけ、岩場の上から竹ヤスでタコを突いたり、釣を楽しんだものです。その頃の海は水もきれいで魚も豊富でした。そんなことをして遊んでいたうちに自然に海や釣が好きになっていったのです。

それから学徒動員にかり出され、呉の海軍工士ように二年いて、成人するとすぐ現役招集されました。軍隊では自らすすんで専門教育を受け機関士の資格を取ると、陸軍の上陸用舟艇の艇長に任せられました。子供の頃から船に乗っていたので、海に出られるのには魅力を感じました。訓練でも艇に乗れるということはすばらしいことでした。ずいぶん危険な目にもあいましたが、それだけに海への対抗の仕方が本能的に身についたといえるでしょう。

長年見つけたマイボートの夢

戦争が終り、家へ帰ってしばらくして父が亡くなりました。それから現在の仕事を盛りあ

げるため忙がしくて舟遊びどころではありませんでした。それでもたまには休んで漁船に乗せてもらい釣を楽しんだものです。そしていつかきつと釣り用のボートを買ってやろうという思いがもたげてきて、それがいつしか年来の夢になっていきました。そのために精いっぱい頑張りました。近年になって事業も軌道に乗り、ようやく自分の釣舟を買うべく見本市に行ってみたのです。はじめはその頃発売されたヤマハ和船にしようと思っていたのですが、そのとき見たSTR18CRに一目惚れしてしまいました。あまりにきれいなボートなので30万の予算が一挙に10倍のボートを買うことになったのです。

いよいよ釣道楽が本格化

長年の夢を自分だけの力で実現した喜びは大へんなものでした。モーターボートというのはありがたいもので、好きなきに好きなきころへ行つて釣を楽しむことができます。

はじめポイントを見つめるために漁港へコンパスを持って行き、本職の漁師がどの方向に走って行ってどんなものを獲ってくるかを確め、データーを作りました。これで一年間の魚の方位表のようなものができたわけです。

季節になるとその港からデーターとコンパスとたよりに沖に出て、見当をつけて魚群探知器を入れてポイントを見つけました。これはかなり正確で漁師が私の後から集まってくるようになったほどでした。

そんなことで私の釣道楽も本格化してゆきま

した。艇もSTR20CCRに変えました。これでガソリンの積載量が倍になり、かなり遠方でゆけるようになりました。そのうちにどんなところにどんな魚がいるかもほとんど知ることができました。

魚の習性を知ることがコツ

釣のコツといったものですが、これはやはり潮のあげ、さげがありますね。よくこみ七、さげ三といいますが、これは満潮時と引潮時の釣れる割合をさしています。魚は潮が動かないと食べないという習性があります。

魚のエサはプランクトンですが、潮のあげ、さげに従ってプランクトンが動く。これを魚が食うわけです。このときを見はからずともっとおいしいゴチソウを目の前につきつける。これが釣です。また、魚にも性質があつてチヌなどはエサを三度口に触れてみてそれから本格的に食うのです。だから引いてきたらすぐあげないでさらに出してやるのがいい。ほんとうに飲んだらはじめ糸をあげる。これがコツです。

ところが真鯛はこの逆で非常にタチが悪い。底にいったんエサが着いたら30〜50cmあげて待つのですが、このときは鯛はジッとエサを見ているだけです。これをスッとあげてみる。するとエサが逃げるのかと思つてはじめて食らいく。そこをすかさず引きあげるといわけです。エサはやはり動いてなくてはだめです。エビを使うときは内臓を針でささないように。あくまで生きたまま使うようにします。

クルージングで先輩を見習う

海の魅力ですか。そうですね、恐いというところでしようね。海は荒れると恐い。そういう恐い自然というものに命をかけて接するスリルが海の魅力ではないでしょうか。その良さをわかる人は、シャアと走っている人たちの何%かの少数の人でしょうね。

これからのボートテイニングは オーナーの組織化と 責任ある管理が必要。





免許のない人へ平気で水上スキーを引いてる、これはボート自身とスキーヤーとのバランスなどよほどのテクニックが必要なんです。ヨットの前を十文字に

なつて横切ったりしているのを見るとほんとうにハラハラしますね。ボートに乗る人はど

ちらかという余裕のある人が多く、いろいろな業界からいろんなタイプの人が入りこんで

きますが、まず、どんな人にもいえることは他人に迷惑をかけない

こと、常識を守るということ、多勢の人の海

だということ徹底させることがたいせつだ

と思いますね。このためには、初心者にもどんなクルージングに参加してもらう方がいいですかね。ことばでは表わせないテクニックやマナ

ーをベテランの人のやり方を見ることによつて自然に修得してもらいたいチャンスだと思いま

す。日帰りでもいい、一泊でもいいです。なるべく多くの機会をつくることですね。みんなと一緒に行動することによつて正しいマナーがほ

望まれるマリナーの責任ある管理

アマチュアモーターボート協会のようなものをつくるのもひとつの方法だと思います。メーカーが後押しとなつて商売ぬきの養成機関をつくり、講習会を開いて未熟な人を正しく養成してゆくということが望ましいですね。

それからメーカーにもうひとつのお願いといえば、関西にモデルヨットハーバやマリナーをつくってほしいということです。

現在のマリナーは個人営業がほとんど。安全運転に対する認識がまちまちなんです。安全問題に無関心なマリナーも多く、商売にさ

えなければいいといった、お客の管理なんかまるでやっていないところもあります。どこへ行くのか聞かなくてもなし、客を甘や

かし過ぎますね。これでは無暴運転が出るのもあたりまえですよ。このままでは世間からボ

ートマンは気狂い視され、あるいは国や公共団体からますます規制されることになりま

す。安全に出て帰ってくる母船としての役割を持ったマリナー。マリナーとはこうあるべきだとい

う見本のようなものをつくってほしいですね。事故を起こさないようにアドバイスすることは

もちろん、事故を起こしたらマリナーも責任を持ち、いつもオーナーとつながりを持ったマリ

ナーであつてほしいですね。これからのボートインクはオーナーの組織化と責任ある管理がぜひ必要です。ボートレジャ

ーはどんどん発展して問題も複雑化するばかりですから、体制をつくるのはいまのうちだと思

います。そうすれば規制されるだけでなく、ものをいえる団体としての力もそなわつてくるはずですよ。

普段から体を鍛え、安全には細心の注意

それにしてもボートインクは楽しいものです。私は自分だけで楽しみたいと思う反面、やはり他の人にもこの楽しみを味わってもらいたいとい

う気持と半々ですね。メーカーも大量生産によつてコストダウンし

いわば庶民艇をつくり、誰でも気軽にボートを楽しむ時代がすぐくると思っています。

私はもともと体が弱かったのですが、ボートに乗るようになってからは強くなりました。ほんとうはボートインクは体にきついですよ。だからふだんから体を鍛えています。ボートインク、野球、なわとび、自転車、スキーなんでもやりますよ。おかげでこの年でアンマにかかったことがありません。娘たちにお父さんは若いなどといわれますよ。

釣やボートは車よりずっと安全ですね。車はぶつけられることもあるが、ボートは速いからすぐ逃げるができますね。しかし、いつも装備だけは完全にしておきます。

30mローブを10本は積んでおきます。どうしても30mかというところ以上だともつれやすいし、長いローブが必要なきはクリップで先端をつ

なぐようにしています。例えば沖でアンカリングする場合は水深の五

倍のローブ丈にします。ちょうど鯉の吹き流しみたいなものです。そして中間のジョイントした部分は1mあまり鎖をからませて、ローブの

浮きあがるのを防ぐのです。これだと切られる心配がなく、エンストなどで沖で停泊するときなどこの方法だと安全ですよ。

また舷側のアンカーローブがあたる部分には、ローブがこすれて切れないようにゴムのワッパをはめておきます。もちろん二、三のスベアも用意しておきます。

ローブはいつも底から順に巻いて、すぐ使えるようにしておくこと。アンカーも投げやすい状態にしておくことがたいせつですね。

もうひとつ、コンバスの使い方の注意ですが風波が強い場合、その影響を考慮して割引きした数値で方位をとつたとします。例えば東の風

が強いときにこれだと西に押しやられると考えると、その分を補つて東方向にプラスして走るといふことになりませんが、これだと必ず方位のと

りすぎでとんでもない方向に進んでしまします。どんなに風波があろうとコンバスどおりの方位を厳守して航行するようにします。ただし接岸などの狭い範囲では風波の影響が大きいですから充分考えながらハンドリングします。接岸直前に逆ハンを切りゴースターンを応用するとうまくゆくはずですよ。試してみてください。

いずれにせよボートインクするにあたっては、まず安全を十分に確保し、正しいマナーとテクニックですばらしい海の良さを味わうようにしてほしいものです。



湖沼の釣りはオフシーズンになるので、ボートフィッシングは海が中心になる。利根川下流のヘラブナ釣りは冬型になって、釣り場が深くなるので、ボート釣りになって、来年の4月まではオカッパリで楽しめるところは少ない。

関西方面は湖沼でボートを使ったヘラブナ釣りはほとんどやらないので、海釣りを中心になる。関東に比べて、静かな内湾のフカセ釣りや、チヌのかかり釣り、小物釣りが楽しめる。

フッコ釣りは寒くなると型が大きくなるのでスリルがある。50センチを超えるものが半数くらいまじって、ときには60センチ級のスズキが3本か5本まじる。

いままでの釣りと違った機動力を生かしたトローリングで、これは日本の釣りに新しいジャンルを開いたともいえる。

現在東京湾でやっているが、フッコは全国各地にもいるので、外房から三陸海外まで、相模湾、駿河湾、伊良湖から伊勢湾はいうまでもなく、紀伊半島、瀬戸内海、四国、九州などどこにでも釣り場は求められる。

フッコとスズキ釣りの泣きどころは、エサのエビが入手難になったことである。横浜や久里浜あたりは、早朝のフッコ釣りがたいへん盛んで、出勤前の3時間くらいを楽しんで

いたものだが、エサ不足のため中断されていた。

ところが、ルアーを使った朝のフッコ釣りが開教？されて、東京湾の葛西沖から対岸の千葉、姉崎あたりは賑わっている。

ご存知のようにスズキは出世魚で、セイゴ、フッコ、スズキと成長するにしたがつて呼び方が変わる。

寒くなってからのルアーフィッシングやトローリングは、フッコとスズキが対象で、25センチ以下のセイゴは相手にしない。

●シカケのあらまし

サオ 2・5尺から2・8尺くらいのボートロッドか、先が多少軟らかい胴突きサオ、(例えば剣崎など)

リール キャバシティーの大きいスタードラグリール、小さくてもペン社のピーチマスタよりいくぶん大きいものが必要だ。レベルワインダーつきなら申分はない。

ライン レッドコーアライン(シンキングライン)の16ポンドテストを100ヤード巻いておけば十分だろう。レッドコーアラインはテトロン組糸の中にナマリの糸を入れて沈むようになっていいるトローリング用のラインで、いまのところアメリカのガルシアとコートランド社の製品が輸入されていて、ちょっとした都市の大きな釣具店で売っている。スズキの4号以上が釣れるような所では、24ポンドテストを使えばいいだろう。

先糸、ナイロンデグスの12号を1・4尺くらい、レッドコーアラインの先端に中型のよりもどしてつなぐ、先糸の先端にもヨリモドシをつけておく。

ハリス 60センチ以下の相手なら5号でよいがスズキがくるようなら8号くらいにしておいた方が安全だ。長さは10センチ前後ハリスが長いと先糸にからみつくおそれがあるから短かくする。

ルアー 先糸の先端にシユティングシルターのブルー、8センチか10センチくらいを1個つける。

ライト
トローリング
ルアー
 釣り

ジャパンキャスティングクラブ
 ●米地南嶺●



これはフッコを食わせる目的とオモリするの
に便利である。

ルアーはほとんどストリーマーを使う。毛
バリの大型と思えばよい輸入品にはケニアコ
レクションとニュージラランドのキルエルな
どがある。どちらを使っても釣れるが、30^{センチ}
おきに4〜5本サキ糸に結びつける、黒つば
いもの、ブルー系統、赤の入ったものといっ
たように、ストリーマーを色々つけてみて、
能率のよいものを早く知るのがコツといえよ
う。

●釣りのカンどころ

回遊性の魚族は天候、潮温、潮時などの自
然現象によって、海面近くを回遊したり、8
時〜10時〜深い所にいることがあり、ときに
は15時以上の下層を回遊する。

かなりキャリアのある釣り人でも、その日
のタナ（回遊層）を直感的に捉えることは難
かしい。したがって釣り始めたらなるべく早
くタナをつかむことに努力しなければならな
い。3人でサオを出している場合は、3時、6
時、10時とそれぞれ違ったタナを引いてみる。
それで、だれも釣れなければ、4時、7時、
13時といったように変えてみれば釣れるタナ
を早く知ることができる。

小型ボートでトロリングをやる場、3人
でサオを出すのは多過ぎてオマツリ（糸がか
らみあう）のもとで釣りどころではなくなっ
てしまう、できれば1本、多くて2本にする
ことだ。

もし1人が大きいものをかけたら、他の1
人は出したシカケを早く巻き取ってオマツリ
をさけるようにすることだ。

ボートを運転する人は、いつも前方に目を
向けているようにするのが、魚がかかった瞬
間ショックによって大きき見当がつく。釣
り手は「大きいぞ」と声をかける、幾らかス
ピードを落してやるか、ゆるいカーブで魚を
かけた人の側へ向かう。

トロリングを楽しむ場合、たとえフッコ
でも釣り手と運転するものとのコンビネーシ
ョンが大切だ。ましてビッグゲームになると
釣る人よりもボート操縦をする人の方が釣り
を知っていると楽に取り込める。ボートファイ
ッシングはボートの操縦テクニッ
クを身につけていて、しかも釣り
を知っていることが理想である。

無理をしない、海をよく知る、
気象、海図などに対する知識は無
論ボートフィッシングをこころざ
す人たちにとっては絶対必要だが
さらに、ゲームフィッシングの生態
を知ること大切だ。

最近、暴走ボートなどと新聞な
どに取りあげられることがある。
ボート愛好者が多くなれば、当然
そうした事故の発生も多くなるだ
ろうが、ほんの一部の人たちの心
ないやり方が、船を愛し海に親し
む人たち全体が迷惑を受ける。

釣りの立場で考えると、生活を
かけている職漁船と魚釣り競争を
やったり、彼らの漁場に割り込ん
でトラブルを越えささないようにし
てほしい。



規模の大きなトリヤマでも、精々4、5隻
がいいところで、快速を利用してトリヤマの
中を走り回ることなどは避けるべきだ。

話題を朝フッコにもどそう、この釣りは寒
い間がよいので、2月いっぱい楽しめる。

それを過ぎると昼間のトロリングになるが
稿を改めて解説することしよう。これから
しばらくヒラメ、ヒラマサもやれるし、春に
なると湖沼のマスなどが始まる。

梅雨期になると、1・7級級の大型シイラ
が釣れる。シイラ釣りは夏から秋の終りと考
えていると1時以下の小物で満足しなければ
ならない。

12月になって西の季節風が吹く季節になる
とブリ、カジキのトロリングが最盛期だ。
この季節にカジキをやるには17フィート以
上でないが無理である。次回でカジキのトロ
リングの道具だて、釣れる場所、釣り方な
どに触れることにしよう。

冬眠する ボートのための十章

十年一昔といいますが、一昔前にはモーターボートに季節がありました。水温るむ三、四月頃から、台風一過の九、十月頃まで、シーズン・オフのボートやエンジンの整備もうるさかったものです。

モーターボートの季節は、年々増えてきて、いまでは一年中がボート・テイングの季節。……これではとてもシーズン・オフの整備どころではありません。

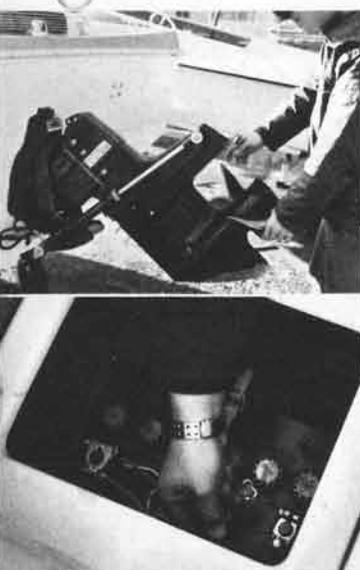
……でも、なかには、いろいろな事情で冬眠するボートもあるでしょう。今回そのためのメンテナンスの十章。

1 ボートは丸ごと真水で洗おう

こどものときから水遊び大好き……が、理想的なボート・オーナー。船底、舷側、デッキ、コックピット・フロアー、ガラス……、ホースで思いっきり真水をかけて、モップでゴシゴシ、計器盤やシートは真水に浸したウエスで拭き掃除。……中性洗剤も使おう。

2 提督送迎艇のきらびやかさを学ぼう

パールビット、パウチョック、クリート、ハンド・レール……、ボートは金具がいっぱいです。金具磨きもボートマンの修業のうち。



5 冷却系統も真水で洗浄

真水洗いはエンジンでも同じこと。船外機なら丸ごと、船内外機ならドライブ・ユニットをジャブジャブ、水気を拭いたら、防錆剤かオイルの被膜も忘れずに……。

水冷式のエンジンならば冷却系統も真水洗いを、真水タンクやホースを使って、排水がきれいになるまで続けよう。水圧をいっぱいにかけて程度で、冷却水の循環を確認したら、アイドリングよりやや高めに運転開始。

短かい針金で排水口附近の砂や泥などの塞りをチェック。水洗いが終わったら、水切りも完全に。

6 チョーク・ストップ

長期間エンジンを使わないときは、混合油を使う船外機では、水洗後エンジンを止めるときには、エンジンが自然に止まるまでチョークをいっばいにひいて、チョーク・ストップさせよう。

エンジンの内部にできた潤滑油の被膜が、エンジン内部を保護します。

船内外機のエンジンでは、このときのやりかたがちよつと面倒。不慣れたボートマンのうちは専門店に依頼しよう。

7 エンジンは油漬けに

格納前のエンジンは油漬けにしよう。4サイクル・エンジンでは、エンジン・オイルのレベル・チェック。ドライブ・ユニットのギア・オイルの交換、スパーク・プラグも脱してシリンダー内部にも少量のオイルを……。可動部分にはたっぷり耐水グリースを喰わ

28レース征覇の 無制限おじさん

無制限にお金がかかるから、無制限級というのかとも思いたくもなる、アンリミテッド級の大型レース艇で争われた、第2回チャンピオン・スパーク・ブラグ・レガッタ（アメリカ・マイアミ）では……、サンディエゴ市の無制限おじさんと異名をもつ、ビル・マンシーが7000ポンドのロールス・ロイス・エンジン搭載のショーネス製、純白カラーの《アトラス・バン・ライン号》を駆って、3レースの平均タイム169・057km/hで優勝した。

このタイムは昨年シアトル・シー・フェアで若冠27才のシュマーヘルが6000ポンド・エンジン搭載のジョーンズ製ハイドロ《ブライド・オブ・ペイン号》で樹立した173・165km/hにつぐ記録であった。

ビル・マンシーは大型艇歴17年の大ベテランで、2つの世界記録と3つの国内記録を含めた28レース征覇という、無制限級ではかつてないレコード保持者となった。

海と空の欲張った遊び スキー・カイトの流行

紙凧（カイト）を背負った水上スキーヤーが、ボートに曳かれて滑走するとみるまに、ひらりと空に舞いあがり、曳綱から解放されると、バランスをとりながら、自由に大空を滑空する。新しいスポーツ・スキー・カイトは年々盛んになってきた。

このスポーツに要するお値段は、アメリカのあるカイト・メーカーによれば、カイトが349ドル、45メートルの曳綱付の解放装置が32ドル、シート・ベルトが6.5ドル、カイト用のスキーが55ドル、……と、シメテ442.5ドル。ボートを抜きにしたら15万円くらいのお遊び……。

真水をかけてウエスで拭い、ピカピカになるまで金具磨きで磨いたら、防錆剤の一吹きかグリースを薄く塗るか、……錆とあなたの泥沼戦争に勝利しよう。

3 使わないときには 電源コードを外そう

ボートを使い終わったときには、電源スイッチを切るだけではなく、バッテリー・ターミナルから電源コードを外しておく、……そんな習慣を早く身につけよう。

とくに長期間使用しないときには、バッテリーは陸揚げ、乾燥させて、メーカーの指示通りに手入れもしてみよう。

4 燃料コックは きっちり閉めよう

燃料コックの切り忘れも困る。船外機ならば、燃料タンクとパイプを外そう。燃料タンクはなるべく直射日光から防ごう。長期にわたって使用しないときには、タンク、ホース、キャブレターから燃料を完全に抜いておこう。



8 格納時のベルトの張りは ゆるめ気味に

交流発電機やウォーター・ポンプのベルトをはずし、チェックしたらゆるめ気味に取付けよう。

9 船外機はタテ型に

整備の終わった船外機は、カバーをかけて屋内に格納、冬眠中のエンジンの姿勢は、船外機はタテ型に、ドライブ・ユニットは正常な運転状態の位置に……。

10 ボートやエンジンに コートを着せよう

塩気や埃、雨はボートやエンジンの大敵。ボート・カバーやエンジン・カバーは忘れずにかけてよう。

南海の漁獲を満喫

大阪西店では9月はじめ、一万二千トンの豪華船オリエンタルクイン号にSTR17SPなど5艇を積みこみ、30名の参加者を募って小笠原島に渡り、父島をベースにした南洋のクルージングを行いました。

日本のハワイといわれる小笠原諸島は、亜熱帯の植物がおい茂り、まだ侵されていないそのままの自然があります。メンバーはそれぞれダイビングやランナバウトを楽しみましたが、なんととっても笛吹鯛が面白いようにかかるポイントフィッシングは最高でした。糸を投げ入れるとすぐさまかかって休む暇もない程で、日本近海では味わえない本格的なボート釣をたん能したものでした。



広い大きな海で思う存分鯛釣りを楽しむ。



堂々とした走りっぷりをみせる鮮魚運搬船の一号艇「寿光丸」

ヤマハ鮮魚運搬船進水

このところヤマハFRP和漁船の新型が次々と生まれ、全国の漁場で大活躍しておりますが、それらのバリエーションとして、漁獲を運搬するための業務艇「ヤマハ鮮魚運搬船」が完成、このほど進水しました。

全長17・28メートル、19トン、豪華な操舵室を持つ真っ白のスマートな船体は、あらゆるコンディションにも安定した走行性を発揮する優れた機構を誇っています。

第一号艇の寿光丸は五島列島と九州を結ぶ運搬船としてすでに就航しておりますが、次いで第一若栄丸が進水。これからも全国の漁獲地と市場を結ぶ大型運搬船として、需要の増加が期待されています。

ミニ船外機ショー

イタリイは水の都・ベニスからの便りです。ベニスと言えはすぐに思い浮かべるのが「舟歌」で知られるあのゴンドラですが、ベニスの町中を縦横に走っている運河を、舟頭が美声で「舟歌」を歌いながらゴンドラを漕いで行く光景も今は昔、現在ではゴンドラはほとんど観光用に使われるだけで、実際に水上の交通機関として活躍しているのは船外機などを取り付けたモーターボートです。

写真は、現地のヤマハのディーラーが行ったヤマハ船外機の展示即売会とでもいったものです。デモンストレーションをしながら、運河沿いの道を散策している人々にパンフレットを配ってヤマハ船外機の効用をPRしているところです。この効果的なPRは道行く人々にヤマハ船外機を強く印象づけました。



ムードあふれるゴンドラを舞台に行なわれたミニ船外機ショー。

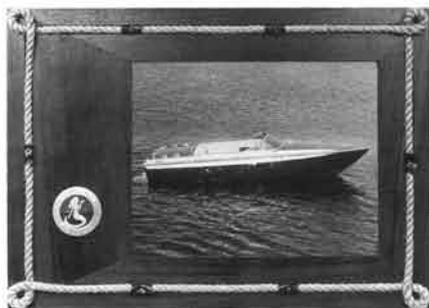
(大きな海を約束)

— 予約セールを実施しています —



いま予約すれば

- 15フィート以上のボートのカラーリングが自由に指定できます。
- 海の遊び方、楽しみ方の本格コーチをします。
- 世界の海の遊びをすべて収めた豪華写真集「マリンライフ」をプレゼント。
- ヤマハボートオーナー記念額縁をプレゼント。



★詳しくは上のポスターを貼ったヤマハボートショップにおたずねください。

ヤマハボート安全パトロール

ボート・エンジン 冬期格納点検整備 実施中



こわい塩水・塩風。 格納前の点検こそ、ボートマンのマナー

塩水・塩風はボートやエンジンの大敵。そのまましておきますと、錆や故障の原因となり、性能・寿命に大きく影響します。もちろん、目に見えないところの塩分や傷を完全に整備するには専門の技術が必要。格納の前に完全な冬期格納点検整備をお受けになることが、ボートマンのマナーです。

塩水を含んだ燃料を使用したまま越冬すると、塩分がベアリングやキャブレターを侵してしまうため、高価な部品類の交換をしなければならない結果になります。海水で使用したエンジンは、直接塩水に濡れていなくて

も、塩気でエンジンの表面や電装関係の接続部が錆びたり腐蝕したりします。

冬期格納点検整備実施中 この機会にぜひ。

ヤマハの技術と経験が、あなたの愛艇やエンジンを、塩害から完全にお守りする、冬期格納点検整備をこの機会にぜひご利用ください。

とき 11月1日～1月31日

●なお、詳しくは各地のマリーナ、ヤマハ支店、ヤマハ特約店、販売会社、営業所にお問合わせください。