

ヤマハ
ボート

YAMAHA BOAT NEWS No.43



十一月の海

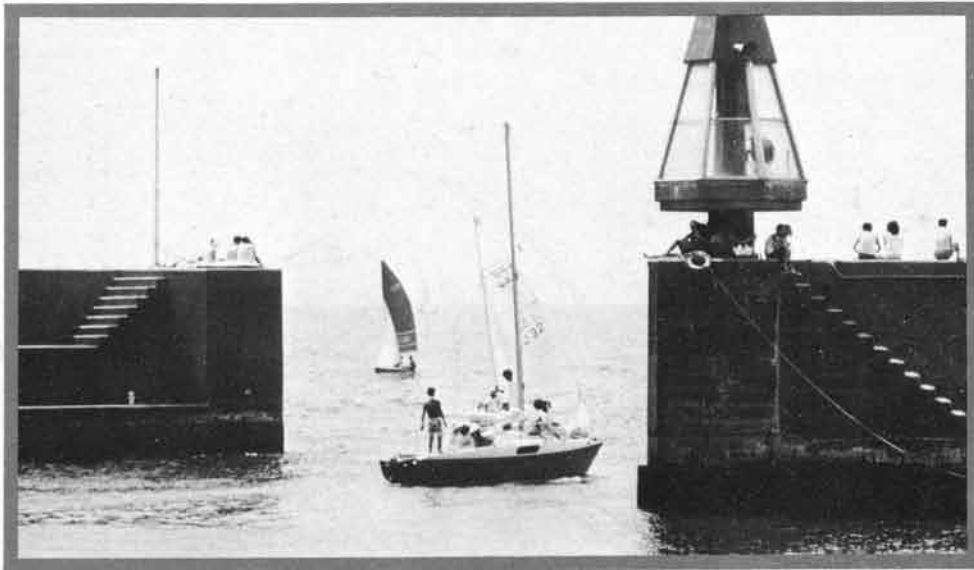
「女心と秋の空」昔からのことわざにあるように、秋の空は非常に変わりやすく、予想が一番難かしい季節でもあります。それでも十月中は移動性高気圧と低気圧が交互に通るため、三日ないし四日周期位で規則正しい変化をしますので予想も割とよくあたるのです。が、十一月に入ると天気の変化は複雑で、天気図上では明日は高気圧におおわれているので天気は上々だろうと思っていると、翌日は朝から雨降りだったりすることがよくあります。このような気象の変化は、地上天気図だけでは、慣れた人にも予想しにくい非常に難しい季節なのです。

このような季節でもありますので、これらのポータリング、ヨットリングには十分な注意と慎重な行動をおねがいをしたいと思います。海での事故は、初心者、ベテランを問わず襲ってきます。ベテランだから遭難はありませんという事はないのです。よく自分はヨット歴十年、二十年とかいつている人がいますが、本職の船員や漁師からみれば、延べで一年にも満たない乗船歴でしかないということもふりかえてみるべきでしょう。

また、近ごろでは、小型船舶の免許を取ったのだからすべてをマスターしたのだと考えている人も多いようですが、これまたいへんな錯覚で、最終的な免許は、海と自然が豊かな経験に対して与えてくれるものだというように、いつも敬虔な気持と賢明さを忘れないでほしいものです。

また、この季節は、艇および備品の老化を点検するのにはよい時期ですので、外海の時化を横目で見ながら、今日は乗れないからさっさと帰ろうというのでなく、一日じっくり点検することが望ましいと思います。

葉山マリナー ● ハーパーマスター 五十嵐保夫



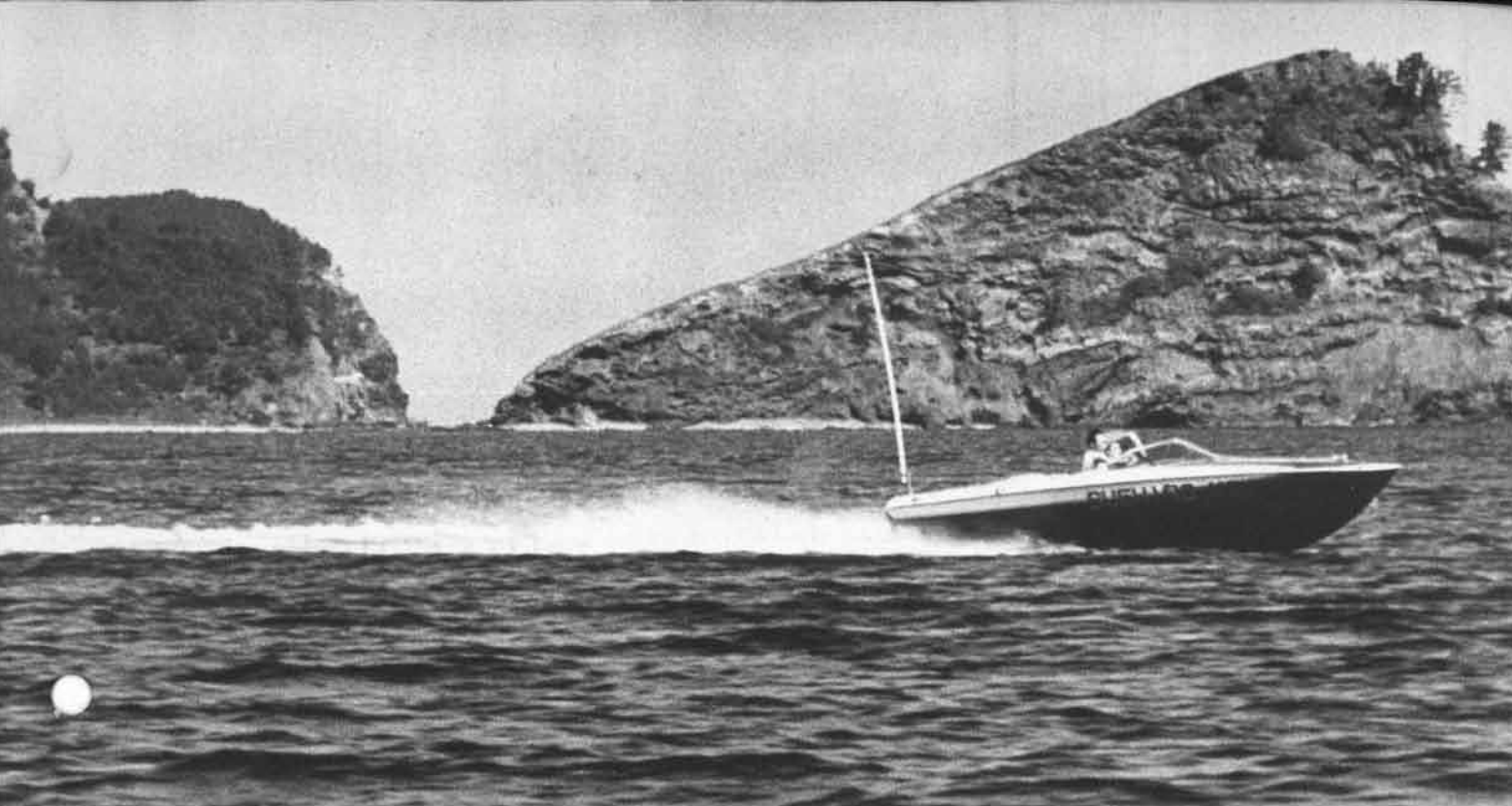
歴史と
ロマンの

隠岐島

グループクルージング

クルージングのベースとなった島前海士町菱浦港は、ゆったりと落ちついて、いかにも隠岐らしいたずまいをみせている。





期間中は天候に恵まれ、隠岐の島めぐりは快適そのもののランナバウトが楽しめた。

期間中は天候に恵まれ、隠岐の島めぐりは快適そのもののランナバウトが楽しめた。

発足以来、毎年春夏に行なってきた隠岐島クルージングも今回で8回を数えました。参加艇は10艇で、クルーの人たちを加えると35名という大世帯クルージングです。

隠岐の島は数々の伝説を有する歴史の島として、また、文明に犯されない自然がそっくり息づいている美しい島として、今や都会に住む人には憧れの地です。

鳥取マリーナオーナーズクラブは、特にその結束の固さを誇っています。この隠岐クルージングは、きれいな水に接し、汚染されていない魚を獲りその本当の味をたんのうすることです。さらに親睦を深めています。

この夏のクルージングは7月末に2泊3日のスケジュールで行なわれましたが、往きは絶好の天気にも恵まれ、鳥取から130km沖合の隠岐島までベタナギの日本海をひた走り、文字通りビバ・クルージングを満喫しました。

隠岐では島前海士町の菱浦港をベースにして、秘境ムードあふれる国賀をはじめ、浦郷、西郷の港をめぐって島でのよき日々を過ごすことができました。

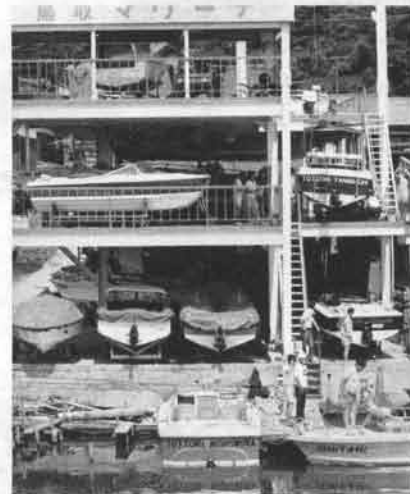


日頃その活動が比較的目立たない位置におかれている山陰地方のポートオーナーズクラブも、着々と会員数もふえ活動も年々活発になっています。

ここ鳥取市の鳥取マリーナオーナーズクラブでは、



3日目、台風の影響で波が高くなった。慎重に帰路につく。



賀露港鳥取マリーナでの出港準備。



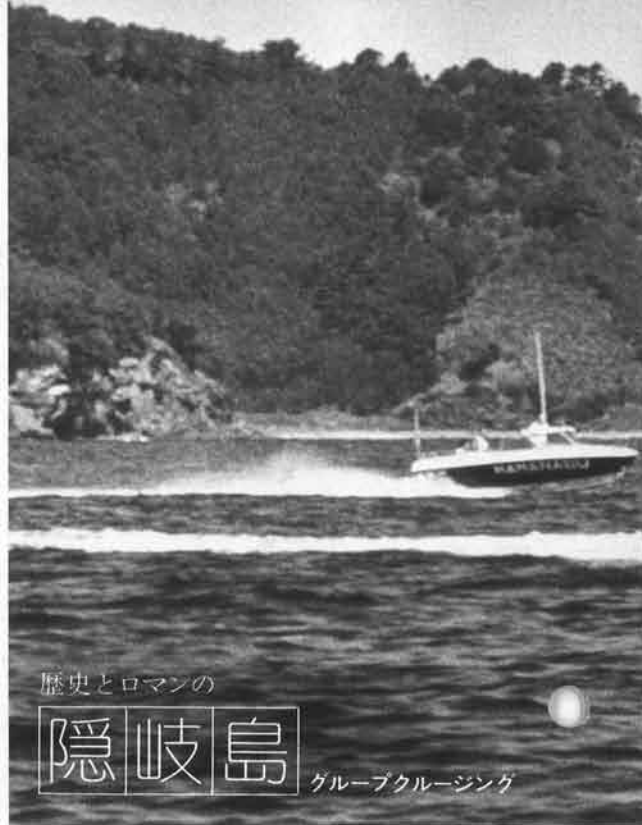
澄んだ空の下できれいな水と遊び、心ゆくまでクルージングの楽しさを味わった。



国賀海岸のきりたった断崖は秘境ムードがいっぱい



国賀海岸は絶好の釣のポイント。釣天狗はここぞとばかりに糸をたれる。



歴史とロマンの

隠岐島

グループクルージング



オーナーズクラブは無線の装着に積極的。これをフルに活用してクルージングの安全を確保し、楽しさを倍加させた。

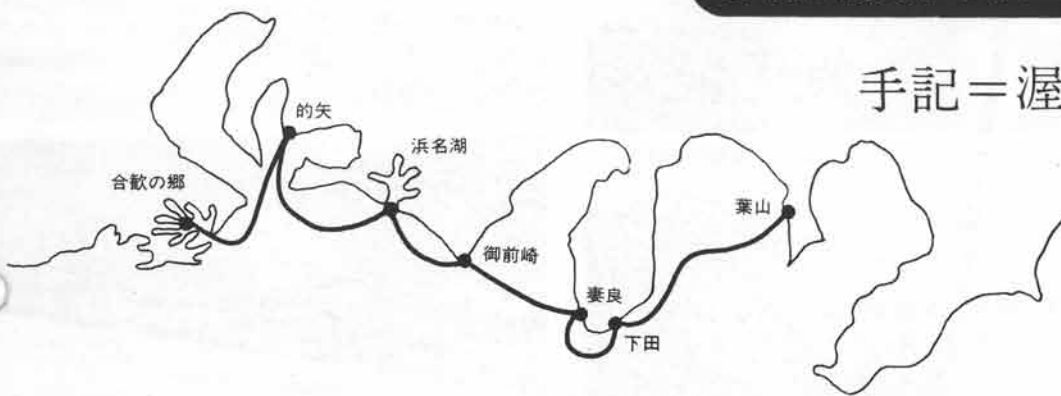


菱浦は内湾で波もおだやか、思う存分水上スキーを楽しむ。

夢の「合歓の郷」入りを果たす!

STR-19CR と私の葉山—英虞湾340km

手記=渥美克子オーナー



アステリー号 (STR-20CCR、艇長三沢義一) マリセイ号 (艇長エドワードデクト) ニューポート号 (STR-19CR、渥美) の一行十三名は、夢にまで見た合歓の郷クルージングをこの夏決行し、幸運にもその目的を達成することができた。

三月の第一回打合わせからの私たちの大方針は「無理をしない」の一語につきた。

コース

●予定

葉山—初島 45キロ 一時間
 初島—下田 50キロ 一時間三十分
 下田—御前崎 65キロ 二時間三十分
 御前崎—浜名湖 60キロ 二時間
 浜名湖—的矢 70キロ 二時間
 的矢—大王 20キロ 三十分
 大王—合歓30キロ 一時間

延長実に三百四十キロ(概算)、航行時間のべ十時間余り、給油と食事のための休憩二時間を加えると、よほど能率よくいって、一日の行程。気象条件をはじめ海の上のさまざまなトラブルを考えあわせると、途中の一泊は避けられないだろうという見通しだった。

いきかえり

事実、往路は伊豆南端の波が高く、天候の回復を待たずして、ついに御前崎泊りを余儀なくされた。合歓到着は、翌日の午後四時。それにひきかえ帰路は十日朝六時三十分合歓発、同日午後四時三十分には葉山マリナーに着くという快調なペースだった。食事と給油

の一時間三十分を差し引くと、実に八時間三十分で走破してしまったことになる。

帰路の快調なペースは、風波の状態が良かったことが幸いしたのだが、また、一度通ったコースということで、外洋や湾内のようにすがわたりやすく、走航の状況判断が適確に下せたためであるともいえよう。

ハイライト

八月六日午前五時三十分、朝もやのマリナーを出発。出発前には横須賀海上保安庁宛、今回のクルージングの計画、日程、参加人員等の報告書を提出した。エドワード・デクト氏の船には、小学校二年の坊やも乗り込んだ。

初島を過ぎると、断崖の上の緑の芝生に、ゴルフ場の白亜の建物が、伊豆の山々を背に美しい姿を見せている。箱庭のような緑が続く。海近くに吊り橋がかかり、ゴルフをしている人がげが見える。

七時三十分ごろ熱川沖。高層の旅館の群れが重なり合う斜面には、大きな温室も見えらる。

爪木崎、いつも高波に悩まされるところだが今日は、海岸沿いを走ってみる。意外と波は静かである。荒々しい柱状節理の岩礁にも可憐な花々が咲き、そそり立つ灯台が目に見えるほど白い。伊豆ははじめての同船者が、「これがかの波高きツメギですか?」と驚くほどだった。下田着八時二十分。雨がしとしと降っていた。

下田
 妻良

九時三十分下田発。下田沖で椅子がこわれたり、ポリタンクの蓋がきかなかつたり、のトラブルがあつて小休止。十時下田沖発。この



念願の合歓の郷クルージング。記念の旗を風になびかせて帰路につくニューポート号。

あたりから波高く、神子元島は、白波でかこまれていた。石廊崎に着くまでは、あの大きな東伊豆の海とは似ても似つかぬ荒々しい波にもまれることになった。

波に疲れた人と船に、石廊崎の入江はなんと穏やかで美しかったことか。すき透る紺べきの海に、両側に迫った岩や木々の緑が映えるさまは、なんともいえない。遊覧船の出入りが激しく、けい留する場所もなく次の裏石廊の入江に移るが、ここも海水浴客が多く、適当な投錨場所も見つからず三度び波高い外海へ。静かな海を求めて妻良に入港、十一時三十分。上陸して、あじのたたき定食を食べる。

妻良 — 御前崎

妻良の防波堤の上に、ごろりと横になって沖の方を眺めた。白波が立って、水平線がどこぼこしている。あの先に御前崎があるんだなあ、そして伊勢はもつともつと先なんだ。午後二時妻良出発。一時間くらいで行く手に細長い陸かけを見た時はうれしかった。駿河湾口は大きなゴミ、流木が非常に多い。大井川港を経て、御前崎入港、四時三十分。自衛艦二隻に出会う。御前崎の港は広く、けい留した防波堤の前に造船所があった。親切なその主人が、ガソリンスタンドとホテルを紹介してくれた。

御前崎 — 浜名湖

八月七日快晴。眼下の御前崎港は、鏡のように朝日に輝いていた。早くも心は合歓の郷へ走る。

朝は少しゆっくりして九時十五分御前崎出港。港を回って灯台下へ出る。ここから伊良湖まで百二十キロの間えん／＼と砂浜が続く。この間浜名湖以外に避難港がない。その浜名湖も、潮の関係で入港できない時が多いとか、その故に海の難所と呼ばれるのだろう。灯台

を少し過ぎた根のそばに、座礁船が、錆びた船体を半分のみせていた。

遠州灘——危険な海という感じがびつたりである。沿岸五百メートルの沖を航行したが、思ったほど波は高くない。ただ見渡す陸地が荒寥としている。果てしなく続く砂浜、ところどころ赤茶けた崖が海に迫っている。人っ子一人見かけず、建物も一つもない。

その上でクラゲの大群に取りかこまれてしまった。普通の大きさではない。大人の頭より大きい位だ。海の色を白くしてしまうほどの無数のクラゲが、何十キロも続き、走れど走れどこの群を抜け出せない。

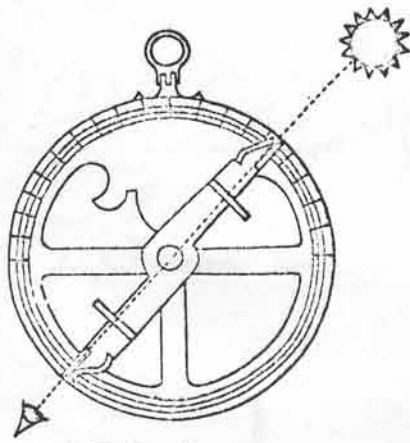
また沈船が、砂浜に近く、マストをのみかせていた。

青い海が、一線を引いたように、茶色に変る。その色の対比があまりにはつきりしていて目をみはる。天竜川の河口だった。この茶色の海の中は、波が深く、複雑に重なり合っていて、とても走りにくい。茶色の海を脱出すると海は急に穏やかになっていた。弁天島の赤い鳥居が、浜名湖入口に見えた時は、やっと人間らしい気持になったものだ。

浜名湖を横目でにらんで西へ西へ。御前崎、浜名湖間は一時間五十分で、予定より早かった。海上給油三十分。

浜名湖 — 的矢

十一時十五分浜名湖沖発。だんだんと海岸線は人間味を帯びてきて、村があり、人かげが見えた。さらにこの海では、クラゲならぬ二隻のモーターボートに出会う。漁船には、何ばいか会ったが外海を走るモーターボートにはこの二日間、後にも先にも一度もお目にかかっていた。はるか前方にキラキラ輝くものを認めたと思つたら、ぐつと進路をこちらに変えて近寄って来た。こちらもなつかしくて手を振った。まだまだ海の上は空いている。いや海が広過ぎるのかもしれない。



STR-19CRと

私の葉山——英虞湾340 km



合歡の郷マリーナにて、左はしがニューポート号。

渥美半島の大山下で、進路を南西に変えて伊良湖水道の横断に入る。

十二時四十五分、伊良湖岬、神島を右に見て、また陸地を離れる。

伊勢湾の横断は思ったより楽だった。外国航路の大きな船を何隻も見送り、ああ、この奥に名古屋港や四日市港があるんだな等と感慨にふけっている間に、もう右手にうすく答志島や菅島が見えてくる。

一時四十五分、安楽崎の灯台下に着く。手前にはぼかり静かな湾が広がっている。吸い込まれるように入っていく。広い湾で、その中に更にいくつもの入江がある。的矢港と思て入った港は、実は、的矢の手前の小さな島のものであった。そこで怪我の功名といおうか、大きな収獲があった。その静かな港で、近寄って来た純朴な感じの小父さんは、神奈川県からこんな小さな船でよく来たといびりしていた。そして、英虞湾へ行くのなら、海の近道があると教えてくれた。それは志摩半島を、そのつけ根のところで横断して、英虞湾の奥の方へ入る堀割のことだった。この水道を通ることで、時間にして一時間弱の節約が出来るが、それよりも、志摩半島南岸の岩場を通らずに済むという利点があった。この日は朝からずっと船の上だった。二時、その小さな島に上陸。食事をし、合郷のホテルに電話を入れた。

的矢——英虞湾

的矢湾を出て大王崎へ向う。大王崎を越してからは、今聞いた堀割の入り口を見落しては大変と、注意深く、陸地を見ながら走った。あった!! 太鼓橋のような小さな橋の下を漁船が通ってくる。あそこが深谷水道だ。三隻はいきおい込んで進んだ。文字どおりの堀割で、石でかためた両岸が切り立っていた。巾は十メートルもあつたらうか。そして驚くほど短い。ゆつくり走って五、六分で抜け出ると、そこにパツと英虞湾が広がっていた。

七色に変わると言われる入江と、詩情を誘う真珠の筏。モーターボートを走らせるのも場違いなのでエンジン音の響きも気がひける。静まりかえった光景の中を、ああ、着いた!! という入港の感激に浸りながら走る。クルージングのクライマックスである。この瞬間のために、人は、船は走るのだ。ヨットが二はい浮かんでいた。

おわりに

事故もなく、日和もよく、波もまあまあ、今回のクルージングは成功だった。そしてもう次の夢が広がる。瀬戸内海!!。さらに三年以内には、日本一周してみたいと思う。

(註) 使用燃料
往 三五六リッター
復 三二〇リッター





夏の マリナー

● 湘南のマリナー・ヨットハーバーより ●

湘南のマリナーは、いわば日本のマリネレジャーのメッカです。長い伝統を誇るものから、南欧のムードを感じさせるものまで、大小20あまりのマリナーが三浦半島一帯に点在しています。

夏の間は、休日ともなると、夜も明けきらないうちからクルージングに出発するグループがエンジンを響かせます。続いてフィッシングに出かける人が朝もやの中をポイントをめざします。そして一日中マリナーで過ごす家族や若者たちの明るい笑顔がはじけます。

近ごろはランナーボーティングから、家族でゆつくり日光浴を楽しみながら湾内を流すといった傾向にかわつてきています。みんなて海と親しむ本当のマリネレジャーの時代がやってきたのです。

マリナーはそんな海の仲間への入りであり、夏の間の楽しい交歓の場所でもあるのです。ある日のマリナーの表情です。

一家総出の典型的なファミリーボーティング風景。湾内を静かに流しながら日光浴を楽しみ遊び方が日本でもすっかり定着した感です。STR-25FB

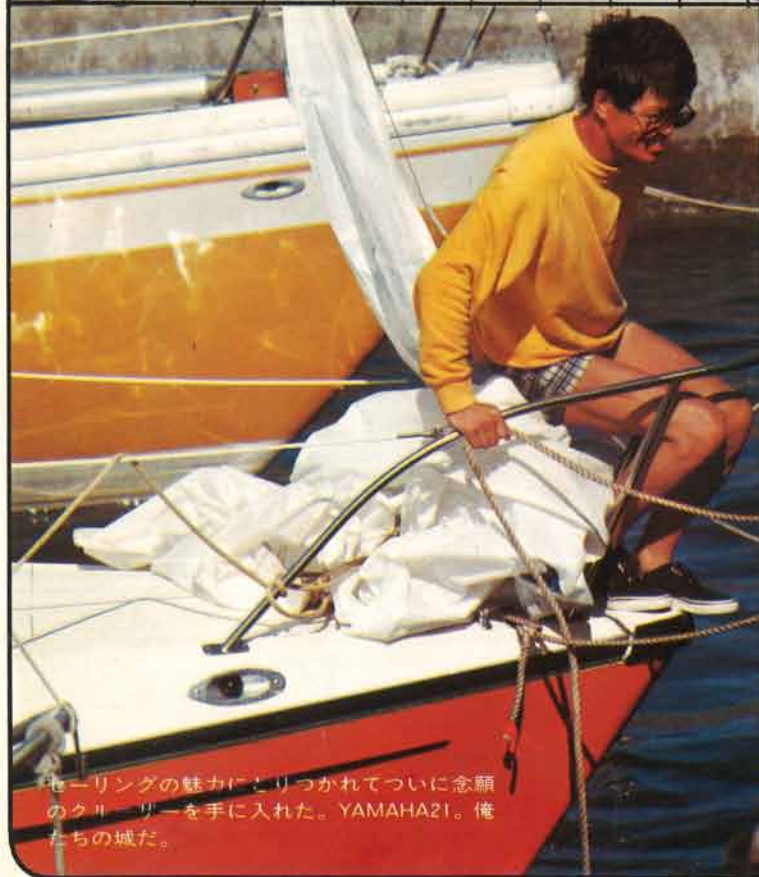




会者たれにあって道は新しい交歓の場です。
5月・10月は多様なグループのボート・パーティー
に開催です。



たそがれのマリーナで、ひときお目だった見事なプロポーション。ときにはこんなハイセンスな水着姿も見られる。STR-285CR



モーターリングの魅力にとりつかれてついに念願のクルーザーを手に入れた。YAMAHA21。俺たちの城だ。



マリーナでの楽しみの一つは、思いがけない友だちに会ったりすることだ。「オッ、いいボート買ったなァ」「今日はどこへ行くのォ」若い喚声がかたまる。STR-16%



夏休みの子供たちには日曜日のマリナー行きが待ちどおしい。パパもママも潮風が大好きで、思う存分ランナバウトを楽しむことができるから。STR-18CR



若い女性はモーターボートが好きだ。海と太陽とスピードの世界の中で、青春がまさにそこにあることを強烈に感じるのだ。STR-19SP



今、STR-19SP—来年は25クラスだ！

自動車の免許証でいえば、若葉マが必
要という操縦士免許を取りたての新田社長。

「去年の六月に進水式をしてから、まだ数
える程しか乗っていません。でも遠くまで行
きましたヨ、福岡は海に恵まれていますから
ネ、という事はボーテイングにも向いていま
す。玄界、美しい志賀島、そして周防と、ま
だまだあります。でもマリナーが少ないんで
す。完備されたマリナーが欲しいですね。」

新田社長を知る人は、そろってアイデア人
間と称する。一代で、佐賀を除く九州各県に
営業所をもつ機械会社を成功させ、輸入商品
を扱うようになってからは、フォ

ードの販売実績では日本一を獲得。
それも新田社長のアイデアとみる
人も多い。「私は昔から海が好き
で、海に良く出てましたから、海
の恐さを知っています。ですから、
ボートマンの基本である「安全と

私はヤマハオーナー・シリーズ

3

ルール」を守ることを自然と憶え
てしまっています。ボートに乗ると
確かに気持が落ち着きますよ。通
常と異なる景色を見ることができ
ますネ、つまり海から陸を見ると
いう反対のことができませんから、
そういった点では、海は仕事を忘

れさせてくれる一つの要素を持っていると思
います。ですから今のボートには社員は全員
が楽しめるようにして私個人のものとしな
いようにしています。ゆくゆくは、各営業所に
も一艇づつ置きたいと思っています。仕事と
レジャー、ボートはそれを切りかえるのに絶
好です。現在は、私を含めて五人が免許持っ
ていますが、もっと増えますよ。つまり思い
切り遊び、思い切り仕事をする——能率の向
上は確信を持っています。これらもアイデ
アから出たということ。

海外旅行の経験から、マリナーや多くのボ

ートを比較することをおぼえた新田社長は、
日本のマリナーとボートについて——

「日本のマリナーも確かに良くなつてはい
ませんが、まだまだですヨ。ボートは車と異な
った楽しさと便利さがあると思います。スピ
ーディな楽しさを海に求めるなら、条件の整
ったマリナーが欲しいと、かねがね思っ
ています。自分が乗ったボートは自分で手入れ
をするのは当然だと思います。ボートを可愛
がり、楽しく手入れをする——そのベースが
マリナーですからネ。」

「カナダ・デトロイトなどでは25クラス

のボートでも、車で牽引して週末
を楽しんでいます。それには道路
や海などの条件的な違いはあつて
も、楽しむということにおいては
根本的には変わらないと思います。
今のSTR-19SPでも十分に楽
しんでいます。会社を始め、ボ



福岡市西区小笹
新田伸さん

ーテイングを楽しみたいと思っ
ている仲間が多勢いますが、ここに
25クラスのボートがあれば、ど
んなに楽しみ方が変わって、なお
楽しみが増えるか、それは外国の
実情を見た私の目に焼きついてい
ます。私はもう一艇、他社のを以
前から持っています。STR-19SPと比
較して、乗り心地はもちろん、操縦のしやす
さなど、ボート仲間がヤマハを推しすすめる
んです。私もSTR-19SPに満足していま
す。そんなわけで次回はヤマハの25クラス
を予定しています。

社長という言葉を感じさせない人柄で、淡
々と話す新田社長は、早くも来年のボーテ
ィングシーズンの幕開けを、想像するように話
し最後に、「仕事もボーテイングも、ルール
と安全は大切だと思います。」



トローリングと言っても、一般に親しみやすいのはミドルクラスまでである。海に

ひかれ釣り好きの人たちにとつてはヘビー級へ挑戦してみたい。だが、ヘビー級のトロリングをやるためには、20フィート以上のクルーザーが必要だし、それなりの装備と釣り用具をそろえなければならぬ。

何よりも大切なことは気象状況の変化やそれに対処できる基本的な知識と練磨がなければ、ヘビー級のトロリングはやるべきではない。

しかし、キャリアの豊かな職漁者に乗ってもらってコーチを受けるか、甲板員の役割をしてもらえば安心だ。魚の回遊状況などもよく知っているし、雲の動きで間もなく西風になるなどを察知する経験は多い。

テレビや映画などで豪快なカジキ釣りをみると、何が何でもやってみたい衝動にかられる。ハワイやアメリカまで出かける人もいるし、手近なグアム島へ出かけてみたりする。

ところが、ヘビー級のゲームフィッシュである、カジキ、バラクーダなどは3日や4日滞在してもやすやすと釣れない。グアムやハワイへトロリングを目的にして出かけるの

は失望するだけだ。

ハワイでカジキ釣りのボートを出すのはコナ島だが、予約なしに出かけたりすると一週間も待たされることが多いし、一日二百ドルくらいの失費になる。しかも十回出漁して一本かけたら幸運と言われるほど魚は少ない。

アメリカ大陸でカジキをねらえるのは南アメリカだけだから、アメリカの釣り人はほとんど南米へ出かける。最も釣れる確率の高いのはアフリカのモンバサあたりだが、アメリカがオフシーズンになると、豪勢な連中がやって来る。

アメリカの釣り人の来る所はホテルもボートも高くて、財布の中身を気にしながら歩く私たちには寄りつけない。

さて、カジキの好物を手近な所で釣れないものだろうか、そんな質問をされるが、12月から2月までの白浜（千葉県）沖なら可能性はあるが、西風の季節だけに地元のプロに乗ってもらうべきだ。

冬のカジキは比較的釣やすい。白浜に例をとると港から40分か50分くらいの航程で釣れる場所に来るから、気象の変化が起きそうなら早々と入港できる。それにトロリングに慣れた船頭さんが快よく協力してくれる。

トロリングをやる人たちにとつて困るのは、プロを頼んで乗ってもらっても在来の引釣りとか引きなわでやりたがることだ。アマチュアの釣りは釣りあげるまでの過程を楽しむので、ゲームとしての内容豊かな欧米式のトロリングをやりたい我々にとつては、収穫だけを目的にした職漁者のシカケや釣り方を受け入れにくいことである。



ちょっとした大物(60°級のマグロ)

私たちはなるべく生きエサを使わずギジを使い

たい。リールとサオを使ってスポーティな釣りを楽しみたい訳だが、プロはイカやサンマのエサを引く、太いロープで力まかせに引きあげる。ボートのオーナーの体面にかけても、正式なトロリングをやるべきだ。私たちに必要なことは手早く釣りあげることではなく大物と格闘する時間を楽しむことなのだから。

三陸沖まで出るとカジキにお目にかかれる可能性は大だが冬の三陸沖は職漁者でも恐れをなすほど荒れる日が多いので、房総半島から西の伊豆半島、紀伊半島、鹿児島あたりで我慢すべきだ。小笠原は暖かいし処女性もあるが、今のところ受け入れ態勢が整っていないし、マイボートフィッシングには遠過ぎる。

▲ ビー級のトロリングの道具だてに就いて解説しよう。

ロッド ローラーガイドのついたトロリングロッドが国産でもよいものができていて、2〜4万円、ガルシアのトロリングロッドは素晴らしいが10万円もする。

リール アメリカのペン社のセネターか、フランスミッチェルのインターナショナルなら申し分はないが7万円以上、国産で2万8千円くらい出せば50°や60°のカジキならやすやすと巻ける。

ライン モノフィラメント（ナイロンテグス）は通用しない。テトロン組糸を使ってトロリングライン80ポンドテストを300ヤードくらい巻いておけば大物をかけても何とかなる。

リーダー（ハリス） はワイヤーの太目のものを2倍くらいつける。ハリスが長過ぎると取り込みに苦労する。ワイヤーの太さはあまり気にしなくてもよい。ルアーはラパラのサルトオーター用のミノー（シンキングタイプ）25°の青、黒、赤を各3個ずつ。日によって黒に來たり赤でないと追わないことがある。



ライト トラフグ釣リ

リを刺す。親バリもエサのイカをぬき、3回くらいハリを通す。外側から糸で巻きつけてあるから、イカを口にしたカジキはエサだけを失敬して逃げることはめったにない。いずれにしてもキャリアのある職漁者に乗せてエサのつけ方をじっくり見たり、天候を見せタナ（魚の回遊層）を変える手心などを覚えるのが上達の早道だ。海外のトラフグボートはキャブテンがコーチしてくれるから釣らしてくれるが、マイボートフィッシングをやる人たちには、船頭さんに乗ってもらって釣り方を覚える方が俗に言う「手前船頭」をやるためには賢明の策である。

いくら経験豊かな船頭さんでも本格的なトラフグ釣りのサオの扱いかたは知らない。サオで大物を釣るために欠くことのできないテクニックはパンピングである。サオを前方にたおし両手で抱くようにして後方の背をのびしグツと引き寄せ再びサオを前にたおしながら手早くリールを巻いて後方に引き寄せる。

リールを巻くのはサオを前にたおす時だけで引っぱる時には巻かない。魚は動かないがサオ先が前に2寸傾けば2寸だけラインを巻き込むことになる。リールのハンドルを持つまま片手で引き寄せられるのはミドルクラス以上のトラフグ釣りでだけである。

ファイティングチェアと、ロッドホルダー、それにフアーネス（皮製の釣用チョッキと思えばよい）がないと切角大物をかけても取り込めないでバラシになってしまう。それとリールのドラッグのゆるめ方も難かしい。かたんにラインが出てしまうようでは、200ヤードくらいは5分間で出てしまう。

締め過ぎると瞬間的に強い力が働らき、ワイヤーが切れてしまう。そんな訳だから、多少ゆるめておく。ことになる。ラインを結びつけておいて、サオに体重をかけて引っぱると、ゆっくりスプールが回ってラインが出る程度が一応の目安である。慣れるにしたがって、魚グリーンと来た瞬間大ききなどが見当がついて、それに応じたリールのドラッグ

を調節できるようにする。

ビー級のトラフグ釣りの段階として1級級のシイラ、6〜8級級のブリなどで練習しておくのが順序だ。シイラは4月から6月頃駿河湾、相模湾、賢島沖などで1・5・10以上の大物が釣れるが秋から冬は精々50センチから80センチくらいの小物が多い。

晩秋はワラサ（ハマチとブリの間）の3級が大きくなったメジ、2級の本ガツオなどを釣るのによい季節だ。カツオ、ワラサそれにシイラ、ヒラソウタラなどはルアーか日本式のツノ、タコ、ケンケンで釣れるが、ブリになるとイワシ、サンマ、イカなどの生餌でないと食いが悪い。ミドル級のトラフグは胴突きサオか、ダブルハンドルのボートロッドと大きめのスタードラッグリールと言ったかんたんな道具で釣れる。天候のよい日なら16フィートくらいのボートで楽に釣れる。

最近トラフグ釣りをやる人が多くなって、それぞれのやり方で釣っている。自由に自分なりのシカケでやれるのが釣りの魅力であるが、3本もサオを出したり、枝バリをたくさん使ってタコを4個も5個もつけて引いている向きが多い。

トラフグ釣りはたとえミドルでも2本以下、ギジ（ルアー）も1個にすべきだ。タコをたくさんつけるとモツレが多くて能率が落ちるし、サオを3本も4本も出すとオマツリ（糸がからみ合う）になって、糸ほぐしに時間を取られてしまう。

また、手応えのある魚をかけたなら、他の人は手早くラインを巻きとってオマツリをさけることもトラフグ釣りのエチケットである。ボートのスピードは、おそくすると小物が多く早目にする数は少ないが大型がかかる。4ノットから5・5ノットくらいがミドルクラスのトラフグ向きスピードであり、カジキには5・5ノットから6ノットが一応の標準である。

これだけは身につけて

海のライセンスに

アタックしよう！

第四課

直進・変針および蛇行の方法

直進

(1) 目標のとり方 直線のコースを真すぐに航走するためには、遠方と中間に目標をとり、これと操縦席の正面で船の中心線と平行した点とが絶えず一直線になるように操舵します。目先ののみとらわれて操船すると、舵行してしまうので注意します。

(2) 柔軟円滑に ハンドルを持つ腕や肩に力はいりコチコチになっていると、操舵もぎこちなく不安定になるので、緊張をほぐし、柔軟かくスムーズに舵を使うようにします。

(3) 修正時期 船は直線を走っていてもプロペラの回転や、波風の影響で曲りがちです。これを修正するには、大きくコースをはずれてから修正するより、船首の振れの少ないうちに修正する方が容易です。

(4) 必要なだけ舵をきれ 舵は大きく使わずに、また戻すより、必要なだけ使うようにし、足りなければさらに補うようにします。

(5) 舵は必ず戻せ 船のハンドルは、まわした後自然に戻るものが少ないので、直線中にコースからはずれた分量だけ戻すつもりでハンドルをまわしても、そのまましているとさら



にまわした方向にまわってゆきます。修正のためまわした分だけは必ず戻します。

増速

(1) 増速の方法 発進後、船の進む方向が安定したら、船のエンジン音と速度に注意しながら静かにスロットルレバーを前方に倒して増速します。このとき、除々に回転があがり、ある程度速度が増すと、船は水の抵抗を受けてグッと船首が持ち上がってきますが、さらにスロットルレバーを押し増速することににより船首がしだいに下がり、航走しやすい滑走状態となります。スロットルレバーの急激な操作は危険ですので慎みましよう。

(2) 速度の調整 船が滑走状態になったとき、スロットルレバーを保持したまましていると、急激に速度が増して危険なので、滑走状態に入った直後、その滑走状態をくずさない程度

にスロットルレバーを戻して一度回転を落とし、速度が安定したところであらためて巡航速度に調整します。

減速

(1) 減速の方法 減速はスロットルレバーを静かに手前に引いて行ないます。この場合にも急激な操作をすると急停止の状態になり、同乗者が船内で転倒したりして危険であるばかりでなく、船の滑走状態もくずれ、船の後部から波がドツと浸入することもあります。

変針

(1) 適切な速度 船の進路を変えようとするときは、変針予定点に達する前に速度を落とし適切な速力にします。これは船の大きさ、船型、操舵の速さや旋回角度などにもよりますが、一般には高速で舵をきると、慣性や遠心力のために船が傾斜し乗員が水面に投げ出されたりする恐れがありますので注意します。

(2) 舵は必要量 船が変針予定点に到着したら変針目標方向にハンドルをまわして進路を変えます。まわす量は船が目標方向に曲るのに必要な最小限だけまわすようにします。

(3) 舵を戻す時期 船首が変針目標に向く前にハンドルを戻し始めます。目標に向いてしまいうまでそのまましていると、予定の変針角度以上に船が向きを変えてしまうので、早めにハンドルを戻す必要があるわけです。

(4) 加速の時期 変針がなれば行なわれ、ハンドルを戻し始めると同時に、除々に加速を行ないます。船の速力は、変針前の減速と舵舵による船体の受ける抵抗のためにかなり落ちているので、安定した速力で変針するためには、加速する必要があるわけです。

蛇行

(1) 蛇行航走 蛇行航走は、所望の旋回に適した速度や舵の量、さらに舵の戻し時期や速度

の増減時期など、操縦のうえで大切なことについて実地に体得し、柔軟円滑な操縦技術を身につけるために行なう航走の実習です。

②蛇行航走の方法 蛇行航走では、直線上にほぼ50mの間隔でならべた3個のブイを左側に旋回しながら通過していきます。

③進入 最初のブイの左側10m程度のところから進入しますが、進入時の速度は中速に落とします。

④旋回 旋回の初動でスロットルレバーを戻し、やや速度を落としてハンドルを右側にまわします。旋回運動を始めますと、船の速度は落ちてきますので、船首が上がってしまわないよう速度の調整をしますが、一般的にはハンドルを戻しながらスロットルレバーを入れていくこととなります。

⑤離脱 最終ブイの左側10m程度のところを通過後、進入態勢のときの速度まで増速します。

⑥応用 熟練度があるにしたがつて、順次速度をあげて行なうようになりますが、急激な操作や無理なスピードなど操縦の基本を忘れてはなりません。反対側進入も試みます。

第五課

離岸・着岸および係船索のとり方

前進離岸／後進離岸

①エンジンを始動させ、もやいをはずす。

②手やフックで棧橋を押し、船を離す。この際、舷側から身体をのり出さない。

③周囲の安全を必ず確認する。

④ハンドルを沖側にまわし、徐々に加速。

⑤このとき、棧橋方向の安全を再確認する。

⑥もし船尾が棧橋にあたりそうになったら、すぐハンドルを棧橋側に戻し、一度船尾を

棧橋から遠ざけ、そのうえで再び徐々に沖

側に操舵して離岸する。

後進離岸（船首付近は障害物がある場合）

①エンジンを始動させ、もやいをはずす。

②手やフックで棧橋を押し、船を離す。

③周囲の安全を必ず確認する。

④ハンドルを棧橋と反対方向にまわし、スロットルレバーを後進に入れる。

⑤船首が棧橋から十分離れ、前方障害物をかわしうることを確認したら、再びハンドルを沖側にまわし、スロットルレバーを前進に入れ、徐々に加速してゆく。

⑥このとき、棧橋方向の安全を再確認する。

着岸

①着岸点を目標に、棧橋に対して約30°の小角度で最低速度で近づきます。棧橋と平行方向に流れがあるときは、流れに逆行する方向から着岸したほうが流れされない。

②棧橋が近づいたら、手前約30mのところできやを中立にし、着岸点に向かい惰性で進みます。

③棧橋の手前で進行が止まり、あるいは風、波、流れの影響で船首方向が変った場合には、これを修正するのに必要な最低限だけ前進し、すぐ中立に戻します。

④一度で修正困難な場合や、再度修正を要する場合には、この動作を繰り返します。

⑤棧橋の着岸点付近では、船と棧橋に平行に進め、着岸させるようにします。この場合「後進」を使わないのを原則としますが、行き足が強く、棧橋に激突しそうなどときには、もちろん「後進」を使って危険を避けなければなりません。

係船索のとり方

(1) 棧橋に係留する方法

①通常、船首と船尾から1本ずつのロープをとり、棧橋のクリートなどにもやうのがよいのですが、この場合、潮の干満を考えて、あ

らかじめロープの長さを調整します。

●波、風などのため、船が棧橋にうちつけられる恐れのあるときは、沖側に補助的にアンカーを使用します。

②棧橋に防舷材の設備がない場合は、船から防舷材をおろします。風と波の状態によっては、係留ロープ、防舷材を増加します。夜半などに気象の変化が予測される場合は、あらかじめ悪条件を考慮して係留します。

(2) アンカーを使い係留する方法

①1本のアンカーでの係留

係留予定点の手前でレバーを中立にし、アンカーを海中に投じて惰性で進み、アンカーが海底に固着したら手元のロープを繰りだしつつ、予定点で船首のクリートにロープを結びます。

●1本のアンカーによるもやい方は簡単ですが、アンカーを中心に振れまわるため、他船に接触する恐れがあるので、一時的な係留の場合に用います。

●アンカーを投ずるときは、船内のロープの整頓を確認したのち、一度クリートなどにかかけ、アンカーの重みや船足による力を、操作者が直接受けたい方法をとります。

②2本のアンカーでの係留

1本のアンカーを使う係留の要領で第1アンカーを投入したのち、行き足を止めないようロープを伸ばしながら進み、海底に固着させたらエンジンを後進にして第2アンカーを投入し、すぐレバーを中立にして惰性で後進しながらロープを伸ばしつつ、第1アンカーのロープをたぐり所要の量に達したら、両方の船首ブイに結びます。

2本のアンカーでの係留は、1本の場合にくらべ、船が振れまわることがきわめて少なく、船首方向の風、波に対しては、非常に強いのが特徴です。

〔本篇は財団法人ボート協会「小型船舶操縦士実技教習教本」から抜粋したものです。〕

炎天下のガーデンバーベキュー

●鳥羽小湧園クルージング



三重県のボートデイラー(株)第一ボートセンター主催による鳥羽クルージングは8月26日、23艇、80名が参加して行なわれました。伊勢湾マリナー、木曾川マリナー、白子マリナーから別々にスタート、伊勢湾上で合流して鳥羽に向いました。

午前中はあいにく小雨というコンディションでしたが、海上は比較的おだやかで予定より早く目的地の鳥羽小湧園の船着場に到着しました。昼頃には雲が切れ真夏の太陽が照りつける下でのガーデンバーベキューパーティーで舌鼓をうつなど盛会でした。



何度もおかわりする人が多かったガーデンバーベキュー。

安全意識の高揚めざし自主講習会開く

ヤマハオーナーズクラブ青山

熱のこもった安全講習会が催された青山店会場。



ボートの安全確保には、自分たちが率先してこれに当らうと、ヤマハオーナーズクラブ青山では、毎月ボート安全講習会を開催して、会員の安全意識の高揚をはかっています。

第3回の安全講習会は9月17日、ヤマハボート青山店で会員30名が出席して開かれました。まず「天気図の見方」海の新ルール」のライド上映を行ない、つづいて海

上保安庁警備救難課の救難係長征矢信教氏を講師に「海上交通安全法」などの法規解説と質疑応答が行なわれました。

さらにヤマハのサービスマンによる「シーズンオフの整備のポイント」の講習と、ボートマンの心得と応用のための「ボートの基礎知識」の解説を行なうなど、三時間にもわたる内容の充実した安全講習会でした。

豪快な海洋スポーツの世界をひらく

トローリング専門艇

STR-19SF



碧い大きな海原を舞台にくりひろげる回遊魚との闘い。ガッツなライトトローリング。そして見事にしとめた獲物を高々と頭上にかざすとき、ポートで海に出る素晴らしさをより強烈に味わうことができるでしょう。

STR-19SFは、最近ますます盛んになるトローリングのために、特別に設計されたトローリング専門艇です。

STR-19SFを駆って、よりダイナミックなシープレイをお楽しみください。

●全長……5.78m ●全巾……2.26m ●深さ……1.10m ●重量……650kg
●定員……6人 ●推奨馬力……85ps ●最高馬力……150psk50×2ps



健全な海洋レクリエーションの普及のために



近年、モーターボートやヨットによる海洋レジャーが急速に普及するとともに、漁業者とのトラブルやボート同士の事故なども多発の傾向にあります。

ヤマハでは、海の遊びが健全なレクリエーションとして発展することを願い、適切な環境づくりと正しいボートマン精神の確立をめざして、地域社会の指導的なかたがたや販売、管理の関係者と一体となって小型船安全協会の設立を推進させ、種々の活動を行なっています。

小型船安全協会のおもな活動目標

1. 漁業者とボートマンなど、水面利用者同士の相互理解促進。
2. ボートマンに対する正しい海洋レジャーの指導。
3. 健全な海洋レジャーの普及を通じての地域社会の発展促進。

小型船安全協会のおもな事業

1. 新聞発行
 - ・海運局、海上保安庁など取締当局や海難防止協会よりの情報を掲載
2. 安全パトロール活動
 - ・危険海域の指示、無謀運転への注意
 - ・漁民とのトラブルを避ける為の指示
 - ・トラブル艇の救助
 - ・その他安全思想の徹底
 - ・安全講習会
 - ・ボートオーナー安全講習会
 - ・マリナー安全講習会