

マハンストアニュース

YAMAHA No.25 '81-12-'82-1

安芸路

かき打ち屋



カキ養殖漁家には打ち子さんが欠かせられない。ホタテ貝の殻ひとつに十数個ないし数十個のカキが着くが、それを一つづつはがし

て殻を開け、身を剥く。水揚げや洗滌、運搬の作業はすっかり機械化してしまったが、カキ打ちだけではどうしても女性の手先きに頼らないわけにはいかないのだ。彼女たちは、朝から夕方まで座りつづけて、カキを打つ。ひと月もやれば要領はおぼえられるけれど、キレイに沢山の量をこなすには、一年くらいの経験がいる。やはり、経験三年以上のベテランがよく稼ぐそうだ。十二月に入って寒くなるとカキの身入りがよく、ずっしりと重くなる。そしてお正月が近づき、打ち子さんたちは大忙しになる。

カキ打ち3年



厳島神社

今年の紅葉は見事であった。初冬にしては暖い日が続いたあと、急に寒くなったので、落葉が少いうちに一気に紅葉したからである。厳島神社は推古元年（西暦五九二年）に創建されたが、今日の隆盛は平家一門のおかげである。平氏の首領、清盛は安芸守として在国中に本社（厳島）に感じ、その後家門が繁栄したのでますます崇敬の念を強め、ついに本社を平家の守護神に仰ぐようになった。手写的経巻を奉納したり、大がかりな寝殿造りの社殿を造営しているが、任巻は朱塗りの大鳥居。潮がさすと海上に浮び、周囲の山々に映える。日本三景の一つ。写真：広島県提供

おんど 音戸の瀬戸

呉市警固屋町と倉橋島のあいだの、わずか70メートルの瀬戸である。厳島参拝にまわり道をするのは面倒だと、平清盛が切りひらかせたと伝えられる。小さいボートから千トンの船泊まで一日に数百隻が往き来するが、瀬戸の上に高架橋とラセン式道路を組み合せた音戸大橋がかかる。瀬戸を見おろす丘の上の公園に、吉川英治の碑があった。自然石に「君 今昔の感 如何」と刻まれている。三十余年前、「新平家物語」を執筆中、取材のためこの地を訪れたときにもらした感慨だという。その作家も、いまは無い。



今月と来月の

打ち出し

ヤマハ初荷セール

実施期間 昭和56年12月26日～57年1月25日

昔も今も心引き立つ 初荷の手ゆめ

歳末から新春にかけてのヤマハ初荷セールは、冬期の販売促進キャンペーンとして、毎年恒例行事になりました。

このキャンペーンは、万人の心あらたまる初春をとらえ、私たち日本人が昔から親んできた商慣習を踏襲して、日頃ご愛顧くださるお客様に感謝の念をあらわすとともに、年頭にあたり倍旧のお引き立てをお願いするものです。

ヤマハは、1982年商戦に向けてヤマハ和船、ボート、船外機の魅力あふれる新商品の数々を発表してまいります。

この初荷セールを通じてお客様と心と心のお付き合いを一層深めていただき、寒気にめげず冬場の市場に活気を盛り上げ、新しい年の商戦を他社に先かけて有利に展開して下さるよう宜しくお願いいたします。

参加申込期間

昭和56年12月15日～12月25日

申込対象商品

ヤマハ和船、ヤマハ船外機、ヤマハYD船

感謝のしるし

ユーザープレゼント

ことしの初荷セールでは、次の二つのプレミアム（参加店有償）を用意いたしました。くわしくはヤマハ担当セールスマンにおたずねください。

- 縁起ごま
- 清酒1.8ℓこも樽(新製品)



縁起ごま



1.8ℓこも樽



ワンカップヤマハ

ご利用いただくツール

- 告知用店頭ポスター(A全4色)
- 初荷のぼり(45cm×180cm)
- 初荷ステッカー
- 横幕(42cm×270cm)
- その他……ハッピー、ハチマキ、商品別のぼり

以上のほか、有償ツールとして次の品を用意しています。訪問用、来店者用ノベルティとして活用してください。

- ワンカップヤマハ
- おりたたみハッピー型手ぬぐい

初荷セール

ヤマハマリンストアヒーローインタビュー

呉市・呉マリン株式会社

林 実美さん

ぜひとお客さんきつがまえた



今日はよう釣れた、と満面に笑いを浮かべながらデッキを洗うホースの水をとばすオーナーさんを眺める夕暮れが、林支配人の楽しいひとときです。昨晚の整備にマチガイのなかったことが確認できて、一日の仕事の終わった実感がわくからです。

林実美さん、35歳。自動車整備士として五年働いたところ、あるきっかけでマリン業界に入りました。マリンサービスのキャリアは約十二年。呉マリンでは、九年。創業の草分け時代から経営者の片腕として働いています。

「この頃は、自分のことを、整備士とは思わず、マリンサービスマンと考えるようになりました」

自分の職業に「方向づけ」をあたえてくれたのはお客さんです。ところが、自分にいちばんつらい思いをさせたのも、お客さん。まったく、海のマナーをわきまえないボートオーナーほど、アタマにくるものはない。すっかり暮れたのに一隻がいつまでも帰港せず、たまりかねてパトロール艇を出し、暗い海をあちらこちら走りまわる。明け方までマンジリともせず、事務所まで待機する。理屈では遭難ではないと状況判断できても、多寡をくくるわけにはいかない。こんなニガイおもいをしたことが、林支配人には何回もあります。翌朝、ゆうべはどこそこの浜へあがったというノンキな声の電話が入ると、怒鳴りつけようとするまえに、やっとお客さんを無事につかまえたという安心感がどっと全身をひたすのでした。

会社とお客さん／経営者と従業員のパイプ役になること



●円内は経理をあずかる中迫さん(左)と金沢さん ●左から沖谷さん、荒光さん、得田さん、岩城さん、林さん、見世さん

社長は鍵本伝一さんですが、この方は高輪のため実務を引退しており、共同経営者の見世義幸専務が代表者として、采配を振ります。見世さんは、呉マリン(有)のほかに見世工務店(建築業)と江田島ボウルを経営する事業家。呉マリンに常勤していないのですが、取材当日は運良く面会できてストア経営論をいろいろ聞きました。精悍なからだつき、論理的な考え方を好むお人柄のようです。

今日までの営業をささえてきた要因として見世さんは「三本の柱」を挙げます——①マリーナ、②サービス力、そして二つを統合するものとして③経営の力。

経営は会社の数字を把握することに力をそそぎ、その数字にもとづいて方針を決定するが、これはもちろん見世さんの責任です。「ところで私はマリンのことは良く知らない。日常の販売、サービス活動は林支配人にまかせています。ウチの強味は他にヒケを取らないマリーナ施設と充実したサービス力を持っていることですが、それらをまとめて、商売をここまで持ってこれたのは、まったく林君のおかげです」

さて、支配人というのは、なかなか難しい立場。ちょうど軍隊に「指揮官」を補佐する「参謀」が要るように、企業においては経営者の「女房役」。社長を助ける働きをします。ことに、呉マリンさんでは林支配人の役割が大きい。

昔から参謀には四つのタイプがあるといわれます。

①侍従型 指揮官の意思を伝達することに専念する。わずらわしい雑務を自分がひきうけて指揮官が指揮に集中するのをはかる。自分の判断は示さない。

②分身型 指揮官と一心同体となるよう努め、自分の判断も加えながら指揮官を補佐する。

③独立型 幕僚として指揮官の意思を具体化することに努めるが、分身ではなく独立した人格として自分の判断を下す。

④準指揮官型 指揮官に従属する必然性は無い。大きな権限を持っていて、時には指揮官の役割を果たす。

このうち、林支配人は、どのタイプに属しているでしょうか。おそらく「侍従型」と「分身型」を足して二で割ったようなタイプともわれます。

呉 マリンさんは総勢八人。経営 見世義幸さん 販売 林実美さん、岩城慎雄さん、サービス 荒光昭三さん、得田茂光さん、沖谷清さん 経理 中迫忠雄さん、金沢邦子さん「毎朝九時、みんなにその日の指示をしますが、きのうの仕事が続けてもらうか新しい仕事を指示するかが判断の要るところです。急ぐからといって、いつでもやりかけの仕事を中止させて急用にかからせていたのでは、ヤル気をなくさせます。ちょっとした急用は私が片付ける。しかし、それではいけない時は、説明をしてその日の段取りを変更させるのです」

自分でやるのか、部下にやらせるのか、そのところを正しく判断することが支配人の仕事であると林さんは考えるのです。

サービスマンを一人前に育てるには三年かかる。自分で考えて作業をするようになるまで、工具の使い方と正しい作業姿勢を教えこむのは、林さんの役目です。また社内意見調整役にもなる。毎月一回、第一木曜日のミーティングでは経営者の考え方と現場の見方の違いがうかがうことができ、そんな時に両方の立場をよく理解できるのは林支配人。



● 補装工場内部



● マリーナ全景



● 「こんな小さなタイで記念撮影とは、不届じゃ…」といつつ、笑顔で応えてくれたオーナーさん。

呉マリーン(有)は こんなお店

TEL 0823(28)1344

- 開業 昭和46年
- 店舗 敷地/1000坪
事務所/10坪×2階建
工場/103坪
マリーナ/約900坪(収容力120隻)

● 商圏

呉市を中心に東部は川尻、西部は坂町まで。また、能美、江田島、倉橋、蒲刈、豊浜、大崎など離島の業務市場をカバーしてサービスエリアは広い。市場内の人口は約30万人。

● 販売

年商は2億数千円。売上構成は、販売75%、サービス料および部品代20%、マリーナ保管料他5%といったところ。ヤマハボート、和船、船外機のほか年間にヤマハ漁船、ヤマハディーゼルを十数隻販売する。マリン商品にかんしてはプレジャー需要が全体の7割に達している。

● 顧客管理

見世専務の方針で顧客管理にはとくに力を入れている。顧客カードは常時2000人前後を保有し、そのうち各種案内状を送る有望顧客は約800人。現状では130~180人のお得意に毎月請求書を発行している。展示会、免許教室あるいはクチコミによって、たえず顧客カードを補充するいっぽう、定期的に不良客をカードから抹消して客層の質向上に努めている。

● 販促活動

フィッシングコンテストには例年参加する。展示試乗会は年5回。ボート免許教室はヤマハ共催と自社開催とを合わせて年間10回実施している。

● 主な販売品目

船外機はYamaha 30が主力。ヤマハ和船はW-19F2ないしW-23CF、ヤマハボートはFISH 22、24が売れ筋商品。

「専務は真面目な人です。それだけに、みんなにキツイことも遠慮なく言う。しかし、事業の責任をとる誠実な態度には頭が下ります。そこは見習わんといかんと、私は言うのです」

十 九世紀のドイツの戦略研究家、クラウゼビッツという人が、すぐれた参謀の条件について次のように述べています。林さんは、これに当てはまらないでしょうか。なお、引用文では「指揮官」を「経営者」に、「参謀」を「支配人」と書きかえて見ました。

——支配人は、経営者の抱いている考えを具体的な命令につくりかえるのである。このとき、経営者のアイデアを部下に伝えるだけではなく、そのために必要な細かい作業を自分が処理することで、経営者を繁雑な多量の業務から解放してやることができる。

マリンレジャーは、まだ歴史の浅い業界で顧客の信用が把握し切れず、そのためにゴタ／＼が生じて困った時期があったと見世専務は述懐していました。

しかし、三、四年前からオーナーさんの質がめだつて良くなってきた。世の中が落着いて、マリンレジャーはそれだけ足が地に着いたのだと見世さんは安堵します。やっど、お客さんの顔がハッキリ見えるようになってきた。企業と顧客また経営者と従業員のあいだの「パイプ役」として、林支配人の役目はますます重く、大きくなります。

「専務は真面目な人です。それだけに、みんなにキツイことも遠慮なく言う。しかし、事業の責任をとる誠実な態度には頭が下ります。そこは見習わんといかんと、私は言うのです」

十 九世紀のドイツの戦略研究家、クラウゼビッツという人が、すぐれた参謀の条件について次のように述べています。林さんは、これに当てはまらないでしょうか。なお、引用文では「指揮官」を「経営者」に、「参謀」を「支配人」と書きかえて見ました。

——支配人は、経営者の抱いている考えを具体的な命令につくりかえるのである。このとき、経営者のアイデアを部下に伝えるだけではなく、そのために必要な細かい作業を自分が処理することで、経営者を繁雑な多量の業務から解放してやることができる。

マリンレジャーは、まだ歴史の浅い業界で顧客の信用が把握し切れず、そのためにゴタ／＼が生じて困った時期があったと見世専務は述懐していました。

しかし、三、四年前からオーナーさんの質がめだつて良くなってきた。世の中が落着いて、マリンレジャーはそれだけ足が地に着いたのだと見世さんは安堵します。やっど、お客さんの顔がハッキリ見えるようになってきた。企業と顧客また経営者と従業員のあいだの「パイプ役」として、林支配人の役目はますます重く、大きくなります。

あなたは「経営者」の 称号を受けるにふさわしい 実績をそなえているか。

田中 直隆 ㈱日本フランチャイズセンター代表



一つの会社がある。その会社を生かすも殺すも、命運を左右するのは経営者自身である。

「社長」の肩書きは誰でも名刺一枚でつくれる。夜の銀座でいっぱいやれば、ホステスはたいていビジネススマンタイプの人を「社長さん」と呼んでくれる。しかし、「あの人は立派な経営者だ」と呼ばれる事とは本質的に意味が異なっている。社長は誰でもなれるが経営者にはごく限られた者だけしかならない。

経営者とは、経営のプロということである。プロとしての素質と実績だけが経営者の称号にふさわしい。さて、あなたが自他ともに認める経営のプロとなるにはどうしたらよいか。

実は、日本は中小企業の数が多く、それだけ社長さんの数も多いわけであるが、経営者と呼ばれるにふさわしい社長ということになると意外に少ない。ある。弁護士や税理士なら、国家試験に合格すればなれる。

競争が仮に二〇倍でも三〇倍でも、一定の実力を養えば合格するし、資格がとれる。ところが、プロ経営者は、数倍の試験に合格したからなれるというやさしいものではない。競争すればおそらく無限倍ぐらい難しいものになるだろう。その点、もう芸術家に近い試験と訓練に耐えて、やっと本当の経営者になる受験資格を得るのである。

なぜ経営者の資格条件について、こんななきびしい事をいうのか。それは、一度、社長または責任者として事業を開始したら、やり直しは効かなくなることはもちろん、生命を預かり、財産を預かり、信用を預かり、真剣勝負で生きていかなければならないからである。途中でつかれたり、あきたりして、もうヤメタとほっぱり出すわけにはいかない。人を動かす責任、財を動かす責任、信頼してくれた人々への責任、経営者の肩にはそのような社会的責任が重くのしかかっている。

小さな会社を経営する秘訣

わが国の中小企業は、多産多死型と呼ばれている。経済の構造から言えばやむを得ないという学者もいる。しかし、倒産の悲劇を知っている人はそんな甘い考えは持っていない。企業はいちど始めたら存続し続けなければならぬ宿命を負うものである。

どんな形であれ、自分が責任者としてその地位に座することに、重要な意味がある。企業組織とは一体何かということを理解していなければ、簡単に社長の座にすわることは許されないのである。

中小企業の場合、ナンバードワンとナンバードツーでは雲泥の差がある。たとえ専務や常務と呼ばれても、所詮、上には社長がいる。企業の最終責任者として法的責任、物的責任の義務者として社長がいるわけだから、彼以外の人は家族を犠牲にして、血圧を上げて夜も眠れなくなるほど心配するようなことは少ない。

ところが、経営者、つまり社長の立場になると、そうはいかない。失敗すれば一切の責任を追究される。社長は物事の一つ一つを慎重に考慮せざるを得ないのである。社長の仕事は何か。それは「意思決定」に尽きる。正しく物事を観、正しく物事を判断し、正しく行動する。これにつくされている。

本当の経営を知っている人ほど、簡単に社長や責任者にはならない。自分が本当に自信が持てるまで自己をみがき、能力を養成することに努力しなければならないことを承知しているからである。分っていないのに限って社長になりたがるので、実際にやらせてみると、たいてい途中

でほうりなげてしまうものである。

私はかつて、一人の部下に、自分の会社の社長を委譲したことがある。私は別の仕事に専念したかったので、会長に退き、彼にその事業を任せさせた。そのA君は数年間私のそばで私のやり方を見習い、人間関係を知り、如才がなく、周囲から愛され、それなりに信用を築いてきたので、私はそのように決断したのである。A君に相談したところ、あっさり引き受けますという返事であった。その時は、これで安心だ、部下を育ててきた甲斐があったと、私は内心ほっとした。

三ヶ月が過ぎた。久々に私は他の仕事をやり終えてからA君に会い、どうだ順調かと尋ねたところ、彼はしびい顔をして黙っている。帳簿を持ってきた。「会長、この三ヶ月で二百万円余の赤字です。なんとか資金を補なって下さい」。A君は誤解していたのである。彼の眼に見えていた私の行動、つまり外見的な事務機能だけをうまくやっていくのが社長になることだ。

私の信用で取引をしていた人々は、A君が社長になったからといって、ああそうかと気軽に仕事を出してはくれない。A君がどれだけの苦しみに耐えて根性を見せてくれるか待っていたはずである。そして様子を見てこれならやっていけると見定めた時に、仕事を発注する積りだったのである。A君は社長業の本質を全然分っていないかった。

これは、私の失敗であった。優れた経営者に成長するには知識だけでは足りない。素養はもちろん、経験と能力、そして健康と直感力、つまりこれらの総合力をそなえなければならぬ。



ればならない。男の仕事として、実は一番魅力のある舞台なのだ。経営者にはピンからキリまである。小学

生から大学院生まで奥義は無限であると思う。



市場カキラブルポ

いま広島湾では

カキ養殖

カキ養殖漁家は、夏はワダレほどの暑さが欲しい。夏期の高水温がカキの生殖巣の発達をうながし、産卵と幼生の成長に好ましい影響をおよぼすからである。きよねんは「異常冷夏」のせいで抱卵ものが多くなり、身入りが悪かった。焦った一部業者が成育不十分のまま出荷して、値を下げたりした。

さて、今年の広島産カキは昨年より5日早い10月3日に初荷が出た。11月、12月と歳末に向って東京や大阪の中央市場の入荷量が徐々に増える。11月末現在の状況は、数量では去年より3割多く、相場は1割ていと高い。この分では、まずまずの収益が見込めるとカキ養殖漁家の表情は明るい。

広島はカキの本場。全国生産の約70パーセント、2万数千トンのカキが広島湾沿岸一帯にビッシリならんだ筏で養殖されている。獲れたカキの半分は「生ガキ」で出荷されるが、伝統の強みで大都市への販路が太く、「生ガキ」の約50%は東京、大阪の市場へ出る。「生ガキ」以外は缶詰、冷凍カキ、乾燥カキなどの加工用に当てられるが、これが年間に約1万トンほどある。

この雑誌がみなさんの手元にとどくころは、寒気が募り、カキはずっしりと重く身入りする。カキの重みで筏が半ば水に沈み、カキ養殖漁家は腰まであるゴム長をはいて水につかりながら仕事をするのである。

* * *

カキ養殖の仕事は一年中とぎれなく続く。水揚げ作業には19トン型漁船を用いるが、その他の作業、タネ付けや育成、資材運搬などには船外機付き和船が活躍している。適合船型は30尺前後、ヤマハ和船ではW-23AF-1、W-25AF-1、W-30F-1などである。

ところで、ヤマハが3年前に北海道のコンブ漁場向けに開発した和船が去年広島のカキ養殖漁場に導入され、予想以上の好評をうけている。W-33FR-1である。

普及の立役者は、安芸郡坂町・エビスマリンサービスの恵飛須雅典社長だ。

「3年前のキャンペーンで不評だったのは北海道仕様の“おもてブリッジ”が受け入れられなかったからだ。今度は私がブリッジを特殊艦装する体制をとった。

●恵飛須雅典さん

いま評判が良いのは、作業船大型化という時代の流れにそっているだけではなく、W-



●育成場で作業をするW-33FR-1



33FR-1が地元の在来船型にくらべて数々の性能の優位性を誇るからだ」

カキ漁場にたいするW-33FR-1の適合性について、恵飛須社長は以下のポイントを強調している。

- ①積載能力 コンブ船として実証済みの荷積みの良さ。最大積載量2.5トン。浮力が強大なので満載時でもスカッパー位置が水面より高く、これがカキ漁船として大きく幸いしている。なぜなら、カキは多量の水を吐く。常時スカッパーを明けて排水しないとローリングを生じるのだが、在来船は満載時にスカッパーが水面下に沈み、それが不可能であった。
- ②スピード 船外機は85AE〔AET〕を搭載。軽荷27ノット、重荷10ノットのスピードが出る。タネ場からオカの育成場へのカキの移動や吊下作業は潮の干満のタイミングを計って迅速にすすめなくてはならず、作業船には何よりもスピードが求められる。
- ③凌波性、耐波性 高い船首と大きなフレアー、波切りのよいストライプ入り。北海の荒海に耐える性能が、こちらでも高く評価された。

エビスマリンサービスでは、ブリッジのほかにガンネル巾を大きくしたり、船首キール部にステンレス製の歯型金物（筏乗り上げ防止装置）を取付けるなど、いくつかの特殊艦装を加えて、地元ユーザーの要望に答えている。





素晴らししいトローリング性能と 静かな運転音

ことし市場へ送り出したヤマハ船外機のうち9.9D(「DE」)、15D(「DE」)の2機種(4タイプ)については、「一段と向上したトローリング性能」と「静かな走り」の二点を強くアピールして販売促進を展開して下さっていることとおもいます。長時間にわたって安定して作動するスムーズなトローリングと、低速から高速までいつまでも静かな運転音——この二つの性能は、

漁業においてもレジャーにおいても、仕事や遊びに神経を集中させることを助けてくれます。また長時間運転するとき疲労をふせぎ、安定感をもたらすうえに大きな働きをしているのです。では、本号ではこの2機種をとりあげて、ヤマハが二つの開発テーマとどう取り組んだかを、なるべく具体的に説明いたします。

ベスト・マッチングを狙う

モデルごとに違っている燃焼室のデザインとポートタイミング、またV型リードバルブ方式ならびにCDI点火方式——これらはすべて周知の技術であって、2サイクルエンジン設計するとき必ず取り組まなければならない基本的な項目です。しかし、私たちは考えられる最高の性能(トータル・パフォーマンス)を実現するため、それらをすべて吟味しなおしてベスト・マッチングを見つけないという新しい課題に挑戦しました。

まず、トローリング時の安定性を向上させる問題から考えましょう。

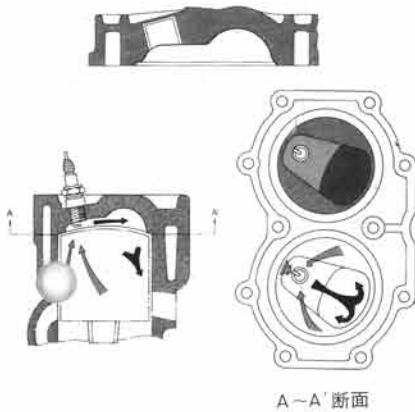
■新しい燃焼室デザイン

ヤマハの2サイクルエンジンでは、掃気を排気ポートの反対側へ流入させていったシリンドラーの壁に当て、反転したものが排気ポートに向って燃焼済みの残留ガスを速やかに押し出すという、「シユニユール」(反転掃気方式)を従来から採用しています。しかし、この方式によっても、ガス流速のおそい低速運転時には、ガスの交が悪くなり、そのために新気ガスが残留ガスで薄められて着火性

能が低下し、燃焼が不安定となり、したがってなめらかな回転を維持するのが難しいという傾向がありました。

ヤマハ船外機9.9および15の燃焼室は図1のような形をしています。シリンドラーヘッドは、排気ポートの正反対側に浅い第一の凹み(予燃焼室)がつくられており、その位置に点火プラグを配置しています。さらに、予燃焼室

図1 燃焼室の構造



A-A' 断面

から排気ポート寄りのところへ深い第二の凹み(主燃焼室)が連なっています。

このような燃焼室形状をとったことにより、主掃気ポートならびに、補助掃気ポートから吹き出した新気は、一様に予燃焼室へ向って高速で集中して低速時でも確実に着火しますし、火炎は主燃焼室へ伝わり、そこにたまっている未燃焼ガスを完全燃焼させることができます。

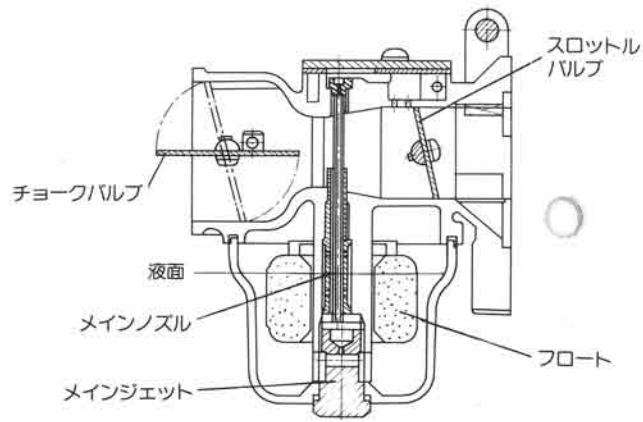
■キャブレターの改良

これについては、スロージェットの位置を変更して低速時の燃料と空気のミキシングを改善し、霧化の向上をはかりました。また、スロージェットとメインジェットの方向性を一致させることによって低速から中速へ移る際に生じやすい二つのジェットの相互干渉による減殺効果をなくし、混合気量をスムーズに供給することに成功しました。

■CDI点火方式

ヤマハ船外機9.9D(「DE」)および15D(「DE」)にもCDI点火方式を新しく導入しました。CDI点火方式は、着火を安定させてトローリング性能を良くするのに大きな働きをしています。そして、点火プラグの「カブリ」を抑制することをねらって、特にワイドギャ

図2 キャブレターの構造



アップ・プラグを採用しました。標準プラグを使うこともできますが、ワイドギャップによって強い火花が得られるので新気の希釈化に対応することができ、強力なエネルギーがしっかりと炎の「核」をうまくつくってミスファイアを防いでくれます。

■フライホイールの慣性モーメントアップ

さらに、9.9 D (DE)と15 D (DE)ではフライホイールの慣性モーメントを大巾に増加させました。これにより低回転時のクラックシャフト回転スピードの変動を最小におさえ、低速回転を安定させるとともにスムーズで振動の少ない運転を実現したのです。

さいごに、ヤマハ独自のV型リードバルブの働きがあります。V型リードバルブは、吸気時間をできるだけ長くして、しかも吹きかえしを確実に防止し、燃焼効率を大きく向上させるとともに、とくに低中速域での新気充填率を高めてトルクアップに貢献しているのです。

つぎに、音の問題にうつりましょう。船外機の運転音には吸気音、排気音、機械音などがありますが、そのなかから排気音とギヤの発する摩擦音を問題にとりあげました。排気音についてはエネルギーを合理的に吸収する

方法を考え、ギヤ音にたいしては音の発生源に機械的な治療をくわえたので

■排気音の消音

排気音にかんしては、トローリング時にロア・ケースのなかにこもる排気音、つまり、水圧に負けてプロペラボスから排出し切れないうちもっている排気の脈動音を問題としてとりあげました。これまで、アイドルホールの構造は多少迷路型であっても膨張室は一段しかなく、排気音の減衰作用は十分ではありませんでしたが、ニューモデルでは限られた空間のなかに多段膨張型の消音室をつくり出したのです。システムを抽象的に表現すると図3のようになります。

図4を見てください。ニューモデルの消音方式は二段式の膨張室と、これをつなぐ絞りパイプとで構成されています。当然、消音効果は倍加します。また③の膨張室にはエンジン冷却水が流入しているのですが、排ガスに水のカートンをくぐらせて音の減衰をねらっています。さらに②と⑥の絞りパイプは一端を膨張室のなかへ深く挿入してあります。これは、膨張型の消音をはかると同時に、特定

図3 消音システム概念図

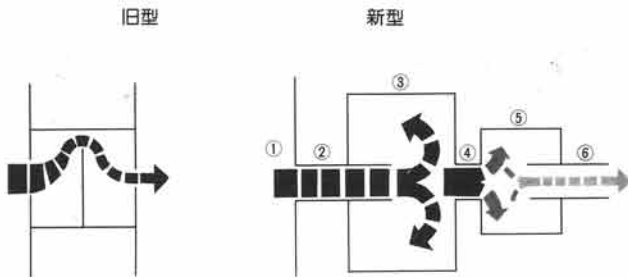
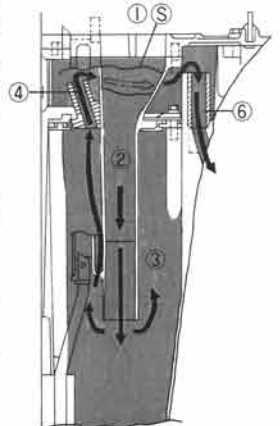


図4 排ガスの通路



の周波数帯に対して共鳴型の消音を發揮させようとしているのです。⑥のテールパイプは水面に直下して向けられています。放散音に方向性をあたえて周囲への騒音拡散をふせいでのです。この消音システムをデザインするのにヤマハの設計陣は計算と実験をくりかえしました。コンピュータを利用して音響のシミュレーションをおこない、最適と考えられるレイアウト・形状・寸法を決定したので

■ギヤ摩擦音の低減

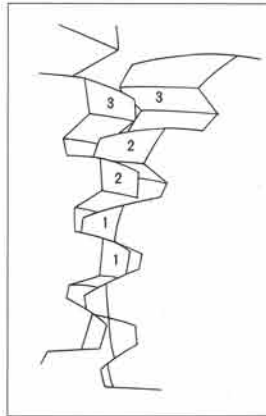


図5 スパイラル ベベルギヤ

ギヤ騒音については、スパイラル・ベベルギヤを採用して解決しました。従来のストリート型のベベルギヤにくらべるとギヤとピニオンの噛みこみがグンと円滑になって、摩擦音がすくなくなり、噛みこみの歯数が多くなって、それだけ衝撃が小さくなるのがスパイラル型の特徴だからです。

図5で見ると、噛み合っている歯は三枚あります。1-3の歯のうち3の歯は手前部分では離れていますが、しかし奥の方ではまだ確実に噛みあっています。また、スレートギヤだといきなり歯幅全体が噛み合うため衝撃が生じやすいのですが、スパイラルギヤでは歯の一端が一点で接触し、それから順次接触面をふやしていったら全歯幅にわたるから、噛み合いがウンとなめらかなのです。



漁村の喜しと道具

1

水めがね

辻井 善彌

水めがねのない時代に船上から海中をのぞき見する場合、口に含んだ油を海面に吹きつけてうすい油幕を張り、海面のさざ波を消して見やすくする工夫をしていた。それには菜種、イグサの実、椎の実、米ぬかなどの植物油、またイカのわた、コウナゴ、鯨、鯖などの魚油を用いた。このような工夫がなされたとはいえ、海面の障害や光の屈折の原理による障害は取りのぞくことができず、海中物は人間の目には虚像としてしか見ることができなかつた。



水めがねの開発は、言うまでもなく板ガラスを応用することにあつたので、板ガラスが国内に普及してきた明治時代に実現したのである。が、いつ、だれが最初に発明したか正確にはわからない。『くろしお文化』第九号の中で、本誌の発行者でもある矢代嘉春氏は明治十六年の第一回水産博覧会の出品のなかに栃木県と静岡県から「視水器」として水めがねがあつたと記している。とくに栃木県の視水器は、発明者が明治十三年に古障子を小川で洗っていた際、一部にはめ込まれたガラス板から水底をみると水底が鮮明に見えたので、それをヒントに箱をつくり底に板ガラスをはめて造つたものだという。また明治十三年の中外水産誌の広告文に、東京深川の高橋元義なる人が発明人となつた水目鏡が出ているから、明治十三年の時点で水めがねすでに商品化されていたといえる。



水めがねは、地方によりかなりの差があるが明治二十年から三十年の頃にかけて全国的に普及した。たとえば日本海側では明治二十三年の頃に北前船がこれをもたらしたというし、三陸海岸には明治二十五年頃に導入され、また青森県では明治三十年頃から使用するようになったといわれる。

ところで、水めがねは海底をのぞいて暗礁などを発見することに効果があり、危険防止に役立ったと思うが、それよりも、船上から海中をのぞいて魚貝類を突きとる見突き漁にとつては画期的な発明であつた。油を流して素目でのぞいていた時より、さらに深いところに漁獲物を発見することが可能となつた。素目では、せいぜい十メートルの深さが限度



であつたが、水めがねを使うと十五メートル以上見通すことができる。また水めがね使用以前では、波のない水の澄んだ日にしか操業できなかったのが、多少波があつても操業ができるようになり、出漁日数が増加した。このように水めがねの効果は大きく、普及当時、乱獲防止の立場から磯漁においては水めがねの使用を禁止したところがあつたほどである。



明治二十年頃から普及しはじめた水めがねはその後改良が加えられ、現在さまざまな形状がある。円筒型、箱型、また円錐台の形のものなどがある。水めがねで海底をのぞくには、めがねの中に余計な光線が入らぬ方が見やすい。こんなところから、台形や円錐台形のものと考えられたのであろう。また大きさは土地によってさまざまである。伊豆半島の水めがねは高さ七十センチもあり、小型の肥樽と間違えたほどであつた。





船尾に立って暗い海へむかって用を足していた船主のNさんが、いきなりヒエーと奇声を発した。踊るような足どりでブリッジにかけよると、リモコンスイッチに取りつく。「ゴー・ヘイ、ゴー・ヘイ」

夜食後の一服。そろそろパラアンカーを流して洋上宿泊にうつろうかという静かなひとときであったのだが、一瞬ざわめいた。

流木である。船尾の左舷ななめ方向に夜目にもそれと分る丸太材がぶかぶかしている。あんなのがペラやシャフトをこすったら、ひとたまりもないと、Nさんは、すこし大仰に胸をなでおろした。水面下にかくれている部分を内輪に見積つても、太さは三抱えもあつたらう。

コックピット夜話

流木のトカラ

ラ水道を通過して太平洋へ出る。このあたりで表面流速は一・五ないし三ノットでいのである。

いったい黒潮のボリュームはどれくらいの大きさになるのだろうか。一九七二年の観測によると、大隅半島から房総半島にいたる日本南岸を流れるあいだの黒潮の輸送水量は、一秒間につき三〇〇〇〇〇〇〇〇立方メートルであった。この体積は、わが国最大のスーパータンカー「日精丸」の積載量の六十〜九十隻分に相当する。

海流はなぜ起こるのか。卓越風が海水に供給するエネルギー、熱帯水域で生じる熱対流、地球自転による偏向力など、複雑な理論で海流理論は組み立てられている。だけど、黒潮のような、地球のお腹をぐるりとなでまわすような還太平洋海流の巨大な運動を、いったいどうやって説明することができぬのか。

その夜は、そよとの風もないベタ風。舷側では、波が、猫がミルクを飲みつづけるような、かすかな音をたてる。優しい響きが、黒潮の孕むエネルギーについてさやいていた。



千葉県富津市萩生



北海道天売島



貝殻島コンブ漁の漁業基地 歯舞へサービス拠点を設け

(株)根室ヤマハ商事

荒磯の伊豆半島では重く安定性のある水めがねが要求されたのである。また北海道の天売島で見た水めがねは高さ三十センチの小型である。北海道の見突き漁は船内に体を横たえて海底をのぞく方法であり、それに合わせて水めがねの丈は低い。このように海況や漁法の違いによってさまざまな形の水めがねが生み出されているのである。

水めがねは直接魚貝類を捕獲する道具ではないが、一つの漁具であることには変りはない。こんな小さな漁具に歴史があり、海辺に生きてきた日本人の知恵が集積しているのである。

(日本民具学会関東地区委員・相模民俗学会会員)



貝 設島コンブ漁にかなする日ソ間の政治交渉が今年首尾よく妥結し、去る九月歯舞の町はひさびさの出漁でわきたちました。歯舞の沿岸漁業は、なんといつてもコンブが大黒柱なのです。ヤマハ和船、船外機の重要市場のひとつ。和船はW-33FR-1、W-30AFRが主

力商品。(船外機については50馬力の制限がしかれています)

この地区を商圏とする(株)根室ヤマハ商事(佐藤健一社長)は道内随一のマリンスターアさんで、毎年二〇〇台隻前後を販売します。同社は根室内に店舗をかまえるので、歯舞と約二十キロへだたっています。以前から同地区にサービス拠点を設ける必要性を痛感していました。が、このほどようやく(株)根室ヤマハ商事・歯舞店を開設、サービスマン一名が常駐して船外機アフターサービスを開始しました。

去る十一月十日に催した開店披露式で、佐藤社長は「歯舞のお客様には長いあいだ何かとご不便をおかけしてきましたが、これからは部品供給とサービスの一層の充実をはかり、来年のコンブ漁には万全の体制をとって漁家みなさまのお手伝いをいたします」と挨拶。

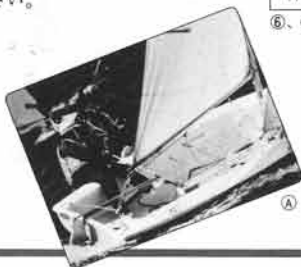
同社では今年の春発売したW-30BFRならびにW-27BFRの二艇種を業務向ヤマハ和船として、販売促進に力を入れています。

「81西諸島ビッグクルージング」から (No.9)



世はまさにコピー時代、ビデオテープはまさにそのトップバッターといえます。教育用からスポーツのレッスンまで、その臨場感、説得力、そして手軽さといふ動くテキストとしても他の追随を許しません。さて、ヤマハではビデオテープによるマリンライブラリーともいえる内容豊かなテープをそろえました。

お店を訪れるお客さまへの話のきっかけに、またマリンスポーツ、マリンレジャーの楽しさを再現する強い助っ人として、ぜひご利用ください。



楽しいビデオでお客さまとの話題を豊かに

ビデオテープ欄リスト						
No.	ビデオフィルム名	品番	時間	価格	備考	
1	この素晴らしい海へのライセンス	I01362	16分	5,000	ヤマハ免許教室のガイド的フィルム	
2	モーターボート操船のすべて	I01369	21分	5,000	免許教室の実技講習の復習用フィルム(講習用)	
3	ジョイフル・セイリング	I02705	32分	5,000	ヨット教室、ヨットレース風景とハウツーセイリングのフィルム	
4	ビューティフル・ヨットティング	I02507	18分	5,000	セイリングスポットの楽しい1日フィルム	
5	'82新艇発表会	I02650	9分	5,000	ヤマハマリーナ浜名湖での'82新艇発表会フィルム	
⑥	集まれ!ディンギー仲間たち	I02651	8分	5,000	ヤマハディンギーの動くカタログと湘南でのヨットライフ	
⑦	第7回ヨットウィーク浜名湖	I02652	28分	5,000	10月9-11日に行なわれたYSAの全日本大会フィルム	
8	'81熱海オーシャンカップレース	I02653	18.5分	5,000	モーターボートレースの迫力あるフィルム	
9	'81西諸島ビッグクルージング	I02654	17分	5,000	鹿児島山川港から鬼界ヶ島、屋久島へのヨットクルージング	
10	'81ヤマハジュニアヨットジャンボリー	I02655	18.5分	5,000	5月の連休に行なわれたヤマハジュニアの全国大会	
11	'80バンナムクリッパーレース	I02656	30分	5,000	ハワイで行なわれたY-33(プロト)参加のフィルム	
12	素晴らしい帆走(470ワールド)	I02657	24.5分	5,000	第4回470世界選手権と上級者のテクニクフィルム	
13	太平洋横断「ウィング・オブ・ヤマハ」	I02658	30分	5,000	第2回太平洋横断レースで沖縄までのウィング・オブ・ヤマハ	
14	勝利の栄冠(Y-36プロト)	I02659	25分	5,000	沖縄レースにY-36プロトが参加し優勝したフィルム	
15	栄光への挑戦(Y-33)	I02660	23分	5,000	レベルレースでのヤマハ-33の優勝フィルム	
16	'78クォータートーンワールド	I02661	23分	5,000	佐島で行なわれた470の世界選手権、ヤマハ-24(プロト)の優勝	
17	(80フィッシングコンテスト)素晴らしい釣り仲間たち	I02662	19分	5,000	'80年のフィッシングコンテストの楽しい風景	

⑥、⑦は今回の新作フィルムです。テープ方式はVHF、ベータどちらでも対応します。(申込時にご指定ください)



- ①「ヤマハヨットウィーク」から (No.7)
- ②「82新艇発表会」から (No.5)
- ③「81ヤマハジュニアヨットジャンボリー」から (No.10)

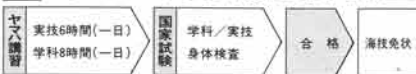
●春までにボート免許をすすめましょう



寒い冬といっても小春日和の海の日日はノンビリとボートフィッシングに最適といえます。ますます増えるボートフィッシングファンの方に積極的にボート免許の受講をすすめてみてはいかがでしょうか。

なかでも、学科に1日、実技に1日という手軽に受けられる「ヤマハ釣り船免許教室」はこれからのお客さま、忙しい現代人にピッタリの教室といえます。小型フィッシングボートの登場とあわせて、ボート免許教室の開催を積極的にお願いします。

特設 学科に1日。実技に1日。ヤマハ釣り船免許教室



資格:四級小型船舶操縦士
講習料:5万円(受験料・免許申請料等は別途)
お支払い:手続き簡単なクレジットを用意しました。

●ヨットティングルームのシーズンは今から



冷たい北風が吹く季節になるとヨットシーズンも一段落といえますが、どこの海岸にもウェットスーツを着てセイリングを楽しむつわ者がいる時代になってきました。さすがにベテランが多いようですが、もうヨットにシーズン・オフという言葉は通用しないようです。

さて、冬来たりなば春遠からじ………というように、来年のシーズンめがけて新しいヨットマンが生まれるのも今頃。暖房のきいたあたたかな室で「ヨットティング・ルーム」を開きましょう。今年ヨットマンになったばかりのお客さまには復習の意味で、そして仲間を誘ってヨットの楽しさを語ってもらいましょう。楽しいビデオ、わかりやすいテキスト、ミニチュアモデルをはじめとする開催ツールも好評です。外は雪、部屋の中は潮風いっぱいの楽しいヨットティング・ルームをどうぞ。

●YSAの新年度会員募集中!

YSA(ヤマハセイリング協会)による全国のヤマハディンギーユーザーの活動は、年年その規模もふくらみ活発なヨットライフをくりひろげています。'81年度の会員は約2000名、年に1度のビッグイベントとして人気の高いヤマハヨットウィーク浜名湖には、全国から235艇の各クラスディンギーが集まり、にぎやかなうちにも激しい全日本選手権を見せてくれています。

こうしたYSA活動によるディンギーユーザーのヨットライフの活性化は、今後ともますます重きをなすものと思われます。今年の主だった活動もすべて終了、今YSAは新年度へむけての会員募集の時期になっております。安全で楽しいディンギーヨットライフのためにも、お店のお客さまに会員登録手続きをおすすめください。



鮮烈な走りのために、
海に生まれたダイナミックパワー。
群を抜く加速で、いまこそ走りの頂点へ!

ポーティング・ファンの間で、大型モデルの要望が、急速に高まっています。フィッシング、水上スキー、クルージングなどに代表されるレジャー派はもちろんのこと、業務用としても、一層のハイパワーを得ることは、船外機の活躍する世界を限りなく広げてくれます。今回、新たにヤマハ船外機のラインナップに加わったこの「140AET」は、むしろ国内最大馬力のビッグ・パワー・アウトボード。先に発売され、その高性能、低燃費を実現して好評を博した「115A」と同じく、90°V型4気筒のエンジン・レイアウトを継承し、あらゆる面でベストをつくした設計となっています。

【主な機構】

●V型4気筒・新設計シリンダー ●2バルブ・1ーフロートキャブレター&大容量フューエルポンプ ●高速タイプ・ローケース ●二重オーバーヒート警報装置 ●ニュートラル安全装置&ニュートラルロック ●新シフト機構 ●ワートリム&チルト機構

【140AETの仕様】

●全長：828mm ●全幅：602mm ●全高：1437mm
●トランサム高さ：515mm(L) 642mm(UL) ●重量：150kg
●最高出力：140/5500r.p.m. ●総排気量：1730cc
●冷却方式：水冷 ●始動方式：電動スターター
●点火方式：C.D.I. ●燃料タンク容量：24ℓ

【オプション】

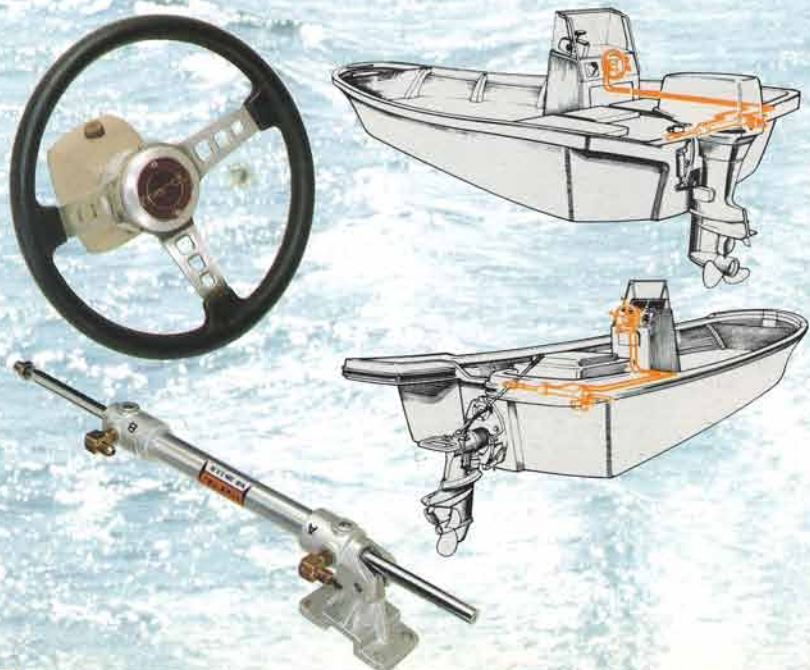
ノイズサプレッサープラグキャップ、メカニカルステアリング、スピードメーター、ウォータープレッシャーメーター、ウォーターテンプレチャーメーター、フューエルメーター、アワーメーター、パイロットランプ、クロームメッキウォーターポンプ、水洗キット、エクステンションワイヤーハーネス、オーバーサイズ・ピストンリング、三方式燃料切り換えコック

※仕様は改良の為予告なく変更する場合があります。
※製品お買い上げの際は取扱説明書をよくお読み下さい。
標準現金価格 ￥1,450,000(予備検査付)

走りの頂点!
ヤマハ船外機 140AET



油圧式操舵機が誕生



快適なポーティングを楽しむには、ぜひスムーズなハンドル操作をしたいものです。油圧式操舵機「魁(さきがけ)」は小型船専用開発された新製品。船外機船や船内外機船に簡単に取付けられます。舵棒から手に伝わる不快なエンジン振動や波の衝撃を完全にシャット・アウトして、腕や肩にかかる疲れをグッと軽くしてくれます。

また軽快に動くハンドルは、手を離せば、その角度で固定できるので、船を走らせながら他の作業をすることができます。さらに、あらかじめめ角を定めて船を走らせる場合に、手離し運転もO.K.。レジャーポーティング、またワンマン出漁に、とても便利です。

取付けと移設が簡単です

操舵ヘルム、受動シリンダともに4本のボルトで固定するだけ。高圧用ホースの接続が手軽にでき、エア抜きは必要ありません。くわしい図解説明書つきなので、誰でも短時間で取付けや移設が行なえます。

標準現金価格 ￥99,800(運賃・取付工事費別)

YAMAHA U-19BF・BFDX

アングラー感覚いっぱい



*写真はすべてBFDXです。



新春の海 さわやかフィッシング

やはりボート・フィッシングが一番。なにしろめざすポイントへ、自由自在に走りまわれるのだから……。アングラーに親しまれ続けてきたヤマハ和船Uシリーズ。なかでも人気の高かったU-19が、さらにドレス・アップして、U-19BF・BFDXとして生まれかわりました。広いフロア・スペースとともに超大型パウロッカー、2基掛け可能なトランサムをもうけ、さらにカラーリングも新たにモデルチェンジ。また、BFDXでは、ステアリング・ボックスを装備し、一段と充実した構成となっています。



アロア中央にある大型ダ円イケス(600×900mm)。水深も充分あり、釣果をいために保存できます。



超大型パウロッカーは施設可能。1.6mの長尺物も格納できます。



スターン物入れも充分に余裕あるスペースをとっています。



新工法によるコックピットサイド処理により、櫂が有効に使え、さらにガンネル部の特殊塗装も容易です。

●主要諸元

全長	5.83(m)
全幅	1.84(m)
全深さ	0.88(m)
艇体重量 BFDX	390(kg)
BF	360(kg)
最大馬力 BFDX	55×1.30×2(ps)
BF	40×1.25×2(ps) <small>(25-21は仕様)</small>
定員	6(名)
航行区域	限定沿海

●主な標準装備品

パウクリート/防舷材/ハッチ/コックピットサイド棚/ドレンプラグ/ステアリングボックス(BFDX)/リモコンステアリング(BFDX)

●オプション装備品

パウレール、スタンレール/パウデッキ用パウハッチ(F-22用)/航海灯類/ステアリングボックスカバー/パウロッカーの棚板/ドライバーズシート(BFDX仕様)/レイノットップ

主要諸元・カラーリング・装備品は生産艇と一部異なる場合があります。あらかじめご了承ください。

●カラーリング

BFDX

	デッキ
	アイボリー&ネイビーブルー
	ハル
	ホワイト&ネイビーブルー

標準艇体小売価格 BF : ¥565,000
BFDX : ¥665,000