

マリンストアニュース

YAMAHA No.26'82-2-3

東京湾

富津岬

砂洲である。対岸の三浦半島観音崎とのあいだはわずかに十キロあまり。いわば東京湾の入口をつくる。岬の内と外

は約五キロも細長くのびた



に内湾漁業の代表であるノリ養殖の最大漁場が築かれたのは、はなはだ象徴的である。

〔写真は国土地理院の航空写真〕

昔のノリ養殖の道具

〔東京都大田区郷土博物館蔵〕



生ノリを細断する庖丁

庖丁の刃を二、三枚ならべた飛行機庖丁



江戸海苔問屋



海苔下駄

往時の「大森浜問屋組合」の看板

佃煮 昔、江戸湊に三つの島があった。霊岸島(町屋)、石川島(人足寄場)そして佃島(魚問屋)である。そのなかで佃島では冬の夜かがり火を焚いて四手網で白魚をとる光景が見られた。これは江戸の風物詩。佃煮は、漁師が小魚類を塩辛く煮込んで保存食としたのが起こり。江戸の粹人の目にとまって評判になったという。

浅草の観音さま

音菩薩の黄金

像を三人の漁師が漁網に引っかけて海から揚げたという。金竜山浅草寺(せんそうじ)、俗にいう浅草観音の縁起である。江戸時代以降に浅草寺境内を中心に開けた浅草は、下町随一の繁華街となった。浅草ロックはさびれたけれども、観音さまの参詣客と香煙は絶えることがない。正面の雷門に下る大提灯は、浅草のシンボルだ。(写真提供・東京都台東区役所)



推古天皇の時代とい
うから、およそ千三
百年前になる。身の
丈一寸八分の聖観世



たのしい海の専門店が増えていきます



店舗は商売繁昌のシンボルです。
あなたのところでは、「店舗づくり」はど
こまですすんでいるでしょうか——

- 外装は町の人々の眼をひきつけますか
- お客様にじっくり楽しんでもらえる品
ぞろえができていますか
- 落ち着いて商談のできる応接コーナーが
ありますか
- ワークショップは「清潔整頓」がまも
られていますか
- お客様のもとめている情報がじゅうぶ
ん提供できますか

キビキビとした的確なサービスが受けら
れて、しかも楽しくて居心地の良いお店
に、お客様の信頼が集ります。

●船外機展示台
左……大(115、140馬力用)
右……小(85馬力まで)



春の商戦開幕!

さあ、このチャンスにあなたのお
店の「イメージ・アップ作戦」を
始めてください。ヤマハでは、各
種の店舗外装品、内装品およびデ
ィスプレイ・ツールをとりそろえて
ヤマハマリINSTOA皆様の「店
舗づくり」の応援をしています。
くわしいことはヤマハ販売会社の
セールスマンにご相談ください。



●マリン大型カタログ入れ ●半円高ボート卓上カタログ入れ

ヤマハリンストアヒーローインタビュー

二度の飯と人生の夢を

シツカリ食べよう

千葉県富津市・富津ユウワ棟 伊原庄一郎 社長

出 身地は上総一宮(かずさのみや)、房総半島九十九里浜の南端にある町です。少年時代に眺めた地曳き網漁の情景を、伊原社長はまるで昨日の出来事のように生き生きと語ってくれました。

まだ日の出前に、網船も手船も、真向から寄せては砕ける太平洋の波を乗りこえるようにして、海へおしだすのです。そして、網を曳くときは、老若男女が部落総出で働きます。女は腰巻きひとつ、男は素裸になつてオチンチンの先をわらしべで結える。これが、海の人々の仕事のいでたちであつたのです。

正面の水平線から朝日が昇り出すと、頭からかぶる波しぶきが輝き、みんなの素肌が紅に染まる。「あれは絵でしたヨ。ほんとうに、大きな絵のようでした」

農家に育つたのだが、この地曳き網が大好きで、まいにち暗いうちから起きだして浜へ出、おとなたちは混じつて漁の手伝いをした。船に乗せてもらえる朝もあつたが、マゴマゴしていると、怒鳴りつけられて海に放りこまれた。こんな話を伊原社長は懐かしそうに語るのです。海は、生活の糧を稼ぐところ、そして、人生の夢をはぐくんでくれるところ。こういう思想を、房総の海が、伊原少年の胸にシツカリと植えつけてくれたようです。



若いパワーに中年のベテランを配した 経営感覚が光る



事務所に入ると、壁に見慣れない額の掛っ

ているのが眼にとまりました。「就業規則」とあります〔写真〕。就業時間、休日、休暇、残業、福利厚生あるいは社用車・工具の使い方など、従業員がまいにち働くうえで必要な事項については漏れなく、しかも職場の実状にあわせてキメ細かに規定されています。給与規定」の項目では、まず会社に対する貢献度を重視し、次いで従業員個々の負担度を考慮して能率給的に評価するという方針を謳っています。服務規律としての「禁止事項」は、必要最小限度の言葉にとどめてありました。

マリンスターアという「小さな会社」の就業規則としては、きわめて実地的で、かつ指導性に富んでおり、一つのお手本になるでしょう。昭和52年3月、伊原庄一郎社長(36歳)は、長年育ててもらった(株)ユウワ(ヤマハ特約店・鶴沢雄介社長)から「のれん分け」をしてもらって独立し、富津ユウワ(株)を設立しました。創業当初は、自分が歩き続けてきた市場をゆずりうけるという幸運に支えられた場面もあったでしょうが、それから五年いまでは伊原社長独得のストア経営が展開されています。

まず従業員みなさんの顔を眺めると、伊原社長が人材の確保とそれの用兵策に日夜心をくだいてきたことがしのばれるのです。

- 伊原庄一郎 36歳 社長
- 山口修二 43歳 専務・営業
- 渡辺信彦 28歳 サービス課長
- 加藤 修 28歳 サービス・バイク販売
- 水野忠夫 27歳 サービス
- 能呂 勇 47歳 漁船機装
- 山田信義 25歳 漁船機装
- 限部幸子 38歳 庶務・経理

●W-32を特殊機装した「マキ太郎」の出荷。



このなかで、山口さんは元はトヨベットのセールスマン。営業所の管理職をした経歴を持ちます。富津ユウワ設立後一年たった頃、伊原社長に請われて入社しました。また能呂さんは中堅造船所の船大工。機装部門を設立するときにスカウトした人材です。草分け時代から苦楽をともにしてきた若い仲間にくわえて、中年のベテランを配したところに、経営者のヴィジョンが光ります。

東

京湾ノリ市場での人気商品に、ヤマハ和船へのり太郎があります。昭和54年夏に登場したへり太郎が、W-20GFまで開発されましたが、この開発プロジェクトの陰に富津ユウワの需要創造活動のあったことを特筆すべきです。まるでシラミつぶしに市場内の船外

富津ユウワ(株)は こんなストア

Tel 0439(87)1884



●東京湾を圏案化した社章。近い将来のレジャー基地構想を秘めている

- 開業 昭和52年
- 店舗 敷地/50坪
建坪(事務所・倉庫・工場)/25坪
- 醸装工場〔木更津市〕 借地/350坪
建屋/40坪

●商圈

富津市を中心として内房および東京湾内のノリ漁場と採貝漁場一円に販売サービスをおこなっている。船外機アフターサービスにかなして沿岸10漁協からサービス工場として指定を受けており、そのおかげで組合を通じての販売に強い。漁協購買部から受注するものが売上全体のほぼ5割を占めている。

●販売

市場環境からして業務需要が圧倒的に大きい。プレジャー向けの販売は現在は5%前後。年商は約2億5千万円。売上構成は、船外機(新販および中古再販)50%、和船(醸装費込み)20%、漁船20%、部品販売およびサービス料10%といったところ。主力商品である船外機は30馬力前後が必要の中心で、25DMと30AMの2機種で販売台数の50%以上になる。和船は「のり太郎」の愛称で親まれてきたW-20EF、W-20GFが主力。その他、W-22CF、W-23F、W-26Fが人気商品。また最近では貝漁場向けにW-32FIの特殊醸装が好評を得ている。今後は、ヤマハとの共同開発で実現した「マキ太郎」(貝巻漁ならびにノリ棒立用)——船外機船W-36Fと船内外機船YDX-36OAの普及に力を注ぐ方針だ。

●販促活動

全市場をもれなくカバーしている船外機の点検サービス活動が、なんといっても販促の基盤を形成している。安全点検キャンペーンは、次の二つが年間スケジュールの柱となる。

(1) 巡回サービス……2班に分れて毎年2回(2月、9月)それぞれ2週間にわたり実施する。部品代のみ有償。

(2) 夏季の手入れキャンペーン……ノリ漁の始まる直前に実施。船外機をお客に店まで届けてもらうやり方。全額有償。

さて、醸装部門を育成するための販売戦略を打ち出した。和船醸装と漁船醸装をつづけるかわら、和船の特殊醸装に挑戦して「のり太郎」や「マキ太郎」のような消費者志向型の船型を開発していこうという構想である。

●顧客管理

単協や部落内にマーケットリーダー的な人々を見出し、この人々をしっかりフォローすることによって市場情報の収集をしている。親睦会のようなユーザーのグループ化は、おこなわない方針である。それは、特定の顔ぶれにかたより、潜在顧客をキャッチするのはあまり効果がないと考えるからだ。

●ノリ市場では歳末12月は代金回収のヤマ場。集金活動のなかで、おさおさ怠りなく情報を集めておいて、年あらたまるとノリとばかりに初荷セールを打ち出します。【写真左から】水野さん、山口さん、伊原社長、渡辺さん、隈部さん、加藤さん。

●コンプレッサー、発電機、架台等々七つ道具をそろえたサービスカー。



●木更津市から受注した「潮干狩りトイレット船」



機をもれなく手入れ修理するアフターサービス活動のなかから、数々の情報をキャッチすることができて、そこから市場ニーズに合った船型や醸装のアイデアが次々に産れたのです。さきごろ、おなじ手法で「バカ巻き(採貝漁)」「およびノリ棒立て」に適した「マキ太郎」の開発に成功、ヤマハ船内外機船YDX-36OAおよび船外機船W-36Fとして標準化が完成しました。

まだあります。へばせてんぶら船《潮干狩りトイレット船》のリーグラインカット散布船——これらは富津ユウワ(株)のオリジナルデザインと銘打った特殊醸装のFRP和船です。売上のベースを確保する「サービス力」、目玉商品をつくり市場を開拓していく「特戦力」そして需要創造のアンテナとなつてはたらく



●サービス工場。ノリシーズン中に約500台もちこまれます

「営業力」——この三本の矢が一つのパワーにまとまって活動するとき、市場に明るい話題をひろめる商品が登場したのです。

これまで若干の人の出入りはあったが、いまウチに居てくれる人たちがこそ、ベストメンバーだ。こう語る伊原社長はヒトを何より大切にしたいと考えます。会社をつくること真っ先に就業規則をつくったのは、この思想のあらわれです。

「商売って何だろうと昔から考えていたのですが、三年ほど前にある本に、商いとは飽きない」ということだと書いてあったので、ハッと分りました。一つのカチをつくったら、それを続けることが大切なのです。」

社員が愚痴をこぼすのを私は許す、と、伊原社長は言っていた。仕事は元来ツライものだから、愚痴の出るのは生きている証拠。やるべきことをやったら、あとは自由にやれ自分の自由な生活を育てよう努めよ、と考えているのです。

「人間には、そばにいたときに魅力を感じる人と、離れてから人柄の良さが一層分る人と二つのタイプがありますが、(株)ユウワの社長は後者に属します。そうなりたいものです。ねえ」

昔話のなかで、古巣のボスにたいする感想が漏れ出ました。子を持って知る親の恩ということでしょうか。



拝啓、社長様

安心して任せられる 組織を固めましたか。

株日本フランチャイズセンター代表 田中 直隆

経営学という言葉は、組織学という名称に置き換えても、実はおかしくないのである。

組織とは何だろう。ある会社で命令を与える人とその命令を受けて実行する人、つまり、二人以上の人間が一つの目的のために共同で作業を行なったなら、その時その会社は組織として機能していることになる。

企業といっても社長一人がなにかもやっているような会社では、組織がないのだから、あくまでも一人の人間の成果しかあがらない。これが、二人三人となり、それぞれ職務を分担するようになると、会社は一つの組織体となつて作用する。そこでは単なる人の集りではない別の生命が生まれるのだ。これを組織力と呼ぶのである。

いくら社員が多くても、ワンマン社長とタ

イコ持ち社員の集りでは、実体は、社長一人のための会社であつて、組織として機能することはできない。頭数だけでは組織的機能を果たすことはできないのである。

何年たつても会社らしくならず、いつも社長が「忙しい〜」を連発して飛び廻つていような会社と、社長が不在でも仕事はきちんと動いており、社長がゴルフや旅行に出かけても困らない会社とでは驚くべき差が生じる。会社を社長一人の「モノ」にするか、組織という別の「生き物」を生み出すかのちがいである。

ところで三井物産や三菱商事が組織なら、筆者のように四、五人でやっている事務所も組織である。組織は人で造るものだ。会社を組織的に運営するということは、一つの理想

といえるくらい困難な事業である。なぜなら組織の生命は人そのものであり、社員一人一人のさまざまな思い、感情、性格、を生かしつつ、かつ調整しつつ会社を運営していかなければならぬからである。

しかし、組織の目的は企業を能率的に達成することである。そのために、企業は全ての作業を社員に分担させることから始まるのだが、日本人は親方任せの気風が強くて組織化をはかる技術が下手である。おまけに中小企業では、とかく会社は社長の私有物という考えがある。

組織づくりの基本はなんだろう。答はかんたんである。職務を分担させる人を育てているかどうか、また、社長自身が、本当に、仕事の一部を社員にまかせる意志と信頼感を持

小さな会社を経営する秘訣

自分の分身をどうやって育てるか



つかどうか、である。
苦勞して会社を創業した社長のなかには、
なかなか他人を信用しない警戒心の強いタイ
プの人がある。身内ばかりで固めようとする

からもう一つ会社が伸びなやむ場合が多い。
「俺が目光らせていないと、会社はもたぬ」
という考えが根底にあると、どこまでいって
も小企業どまりなのである。

自分は身体が弱かったから寝込むことが多かった。そんな時、いつも考えるのは、自分のかわりに他人がいかに上手に動いてくれるかという事であった。——「経営の神様」といわれる松下幸之助の言葉である。これこそ分権の神髄ではないか。
自分の分身をいかにして育てるか。ここから組織化が発する。
ホトなら一人でこげる。大型のカヌーになると、こぎ手と命令者に分れる。汽船は船長、航海士、機関士が専門を分担して運航する。組織化のステップこそ会社の成長をはかる物指しである。
しかし、職務を分担して任せるには、それをやりとげる能力を備える人材を育てなければならぬ。世の社長さんたちのなやみの多くは、人材がないという愚痴である。適材適所の人材を得るには、時間がかかるし、経済的投資が要る。また、勇断をふるってとことん信頼するという器量が必要である。
人は理屈だけでは成長しない。自分に任せられた仕事があり、試練の場があり、失敗さえ学習としておおらかに理解し、信頼してくれる上司があつて、はじめて育っていくものである。なぜ、そこまで待つのか。それは、企業においては組織が本質であり、組織の力がなによりも偉大であるからだ。
これからの企業経営はますます厳しい。人と人との戦いではなく、組織と組織の競争時代に入る。いつまでも一人商売の延長で物事を運ぶか、それとも組織化に取り組んで経営の確立を目指すか、いま、あなたはその岐路に立っている。

昭和45年、工場埋立てで漁場を失ったノリ漁家が結束し、補償金のなかから出資金を出し合って新組合を設立して新しい漁場を開拓した。これが新富津漁業協同組合のおこりだ。全国でも珍しいケースとして注目された。現在、組合員は236人。55年度のノリ生産金額は17億円であった。その健在ぶりが千葉県漁業に明るい光をなげかけている。

新富津漁協では、近年、もう一つ的话题を全国に提供した。それは、アオノリを駆除する「グリーンカット液」のこと。同組合員の平野要助さんの発明である。クエン酸の一種だが、この液を養殖中のノリに散布すると、クロノリの品質をおとすアオノリを消滅させることができる。おまけにケイソウやムシ



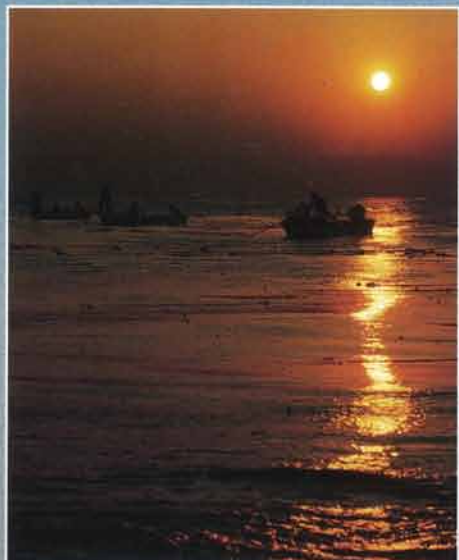
●平野要助さん



類まで駆除でき、クロの光沢も良くなると分り、県下のノリ漁場ではほぼ100%普及している。



●ノリ養殖の技術革新は休むヒマなく続けられる。摘採作業に新鋭の摘み取り機「のりローター」が出現した。



市場カメラルポ

いま東京湾では

ノリ養殖

「そもそもノリは“浅草海苔”と呼ばれたので、江戸地先の海がノリ養殖の発祥地である。歴史の移り変りは、まことに夢のようで、いま東京沿岸にノリ網は一枚もない。東京にかわって千葉が全国で有数のノリ生産県となり、“浅草海苔”の声価を守りつづけている。都市排水や工場汚水など漁場環境の悪化にめげず、「ナラウスサビノリ」に代表される新品種の開発や養殖技術の革新など高度の生産技術

を駆使して高品質のノリをおくり出している。西の有明海や瀬戸内海に比べて千葉県はノリ養殖は漁期が長く、例年3～4月まで続く。そのため「年間平均単価」では全国で中位にランクされるのだが、まいとし最高値を出す7回目あたりの共販では、全国でトップの単価を出すことが多い。56年漁期の最高値は1帖当り210円であった。(前年比30%安)

* * *





ガソリン仕様にはヒケを取らぬ ヤマハケロシン船外機

ヤマハは、一九六〇年、P7G（ガソリン船外機）とP7K（ケロシン〔灯油〕船外機）を同時発売したとき以来、ケロシンモデルの研究開発を継続しておこない、そのパイオニアの立場を堅持しています。ケロシン船外機については去年まで8BK、15AK、25CMKの三機種がありました。本年二月、40GMKを新発売して大型化をもとめる市場ニーズに応えました。このように充実したケロシン船外機のラインナップを擁するメーカ

は、世界でもヤマハをおいて他にありません。ヤマハ船外機の一九八〇年度（一九八〇年五月～八一年四月）の生産台数は約二十五万台でしたが、そのうちケロシンモデルは一万数千台を数えます。近年ケロシンモデルの生産状況は全体の五割前後のウエイトを占めているのです。では、この機会にヤマハケロシン船外機の基本的特徴について解説しましょう。（新発売の40GMKについては裏表紙の広告記事をご覧ください）

大型機種の開発で「低燃費」の期待高まる

■ケロシンの燃料特性

ケロシン（灯油）を高速型内燃機関燃料として採用しようとすると、大きなハンディキヤップが生じます。それは①ガソリンにくらべて揮発性がいちじるしく劣ること、②燃料温度全域にわたって粘度の高いこと、および③オクタン価の低いこと、です。まず、これら三つの燃料特性がどのような現象をもたらし、エンジン作動にどんな悪影響をおよぼすかについてまとめておきましょう。（表一）

ケロシン船外機を開発するには、まず、燃焼と潤滑というエンジンの基本的性能を確立しなければなりません。そのためにヤマハでは次のような方法を選びました。

①低揮発性 始動時ならびに低速時の燃料はガソリンを使う。

②高粘度 オイルと燃料の混合比を1対30に設定して潤滑性能を向上させる。

③低オクタン価 圧縮比を低くしてノッキングを防止。

これらの基本方針を前提として、ヤマハは個々のモデルを開発するときの技術上の課題

表① ケロシンの燃料特性

特 性	エンジン作動に関する問題点	技 術 的 対 応
①低揮発性 気化または霧化しはじめる温度が164℃である。 (ガソリンは29℃)	1. 気化が遅く、着火点が高いので始動性能が悪い。 2. 低温時の着火燃焼が遅れるのでトローリング性能が不安定になる。 3. エンジン内の潤滑に悪影響をおよぼす。ガソリンエンジンではクランクケース内の1次圧縮時にガソリンが気化するが、ケロシンはケース内を通過するときには、まだ液体粒子であるためベアリング類の潤滑オイルを洗い流し勝ちである。	1. 始動時および低速時にガソリンを使う。 2. ケロシン/オイルの混合比を30対1とする。
②高粘度 ガソリンに比較して粘度が高い。とくに10℃前後を境に低温域での粘度が急激に増加する。	1. 潤滑オイルのケロシンからの分離とオイル凝縮が悪いので潤滑効果が低下する。 2. 加速の際に燃料の出おくれが生じて加速フィーリングを悪くする。 3. 未燃ケロシンが液状でエンジン内に滞留しやすい。 4. 寒冷地での円滑運転が困難	1. ケロシン/オイルの混合比を30対1とする。 2. ガソリンとケロシンを併用する。(一部製品に加速ポンプを採用) 3. ドレン装置を設けて、未燃焼オイルをクランクシャフトのアップパーベアリングへ再循環させる。
③低オクタン価 オクタン価は約20。シリンダー内部の末端の未燃ガスが自発点火してノック現象をおこしやすい。	ピストンの溶損やピストンとシリンダーの間の焼付などの原因となり、エンジンの寿命をちぢめる。	1. とくにケロシン用のシリンダーヘッドを設計 2. 圧縮比を低くした。

すなわち燃料供給・燃焼・冷却等の諸条件を合理的に統合すること——と取組んできたのです。作動機構はガソリン船外機とまったく異なるが、始動および低速域をガソリンによって、また中速域ではガソリンとケロシンの両方で、さらに全速域ではケロシンが主体となって運転するのを特徴としています

■ヤマハケロシン船外機の特徴

ケロシンモデルは、途中いくつかの技術的改良をかさねてきました。

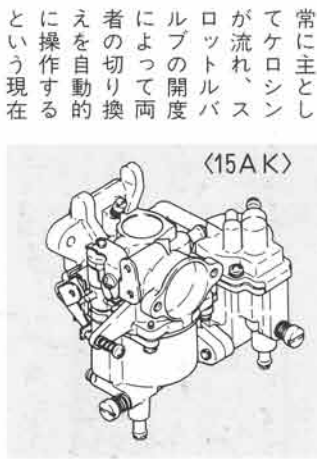
一九六〇年代に市場へ送り出した初期のモデルでは、キャブレター手前に手動式の燃料切換コックを装備していました。至極簡単な方法ですが、運転者の主観的判断にたよる要素が大きく作動が不確実で、円滑運転には熟練を要するという難点があったのです。さらに、運転終了後ふたたび使用するときにフロート内の残留ケロシンを抜き取らねばならないというわずらわしさがありました。



燃料切換コック

練を要するという難点があったのです。さらに、運転終了後ふたたび使用するときにフロート内の残留ケロシンを抜き取らねばならないというわずらわしさがありました。

一九七一年に登場したYAMAHA 15A Kは当時の画期的ニューモデルです。この時から、キャブレターはガソリン用とケロシン用の二つのフロート室をそなえることになり、スローシステムでは常に主としてガソリンが、メインシステムは常に主としてケロシンが流れ、スロットルバルブの開度によって両者の切り換えを自動的に操作するという現在の

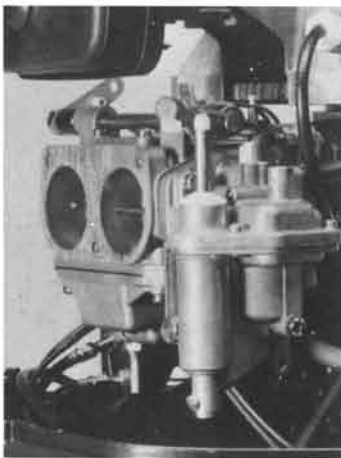


〈15A K〉

の方式を確立したのである。

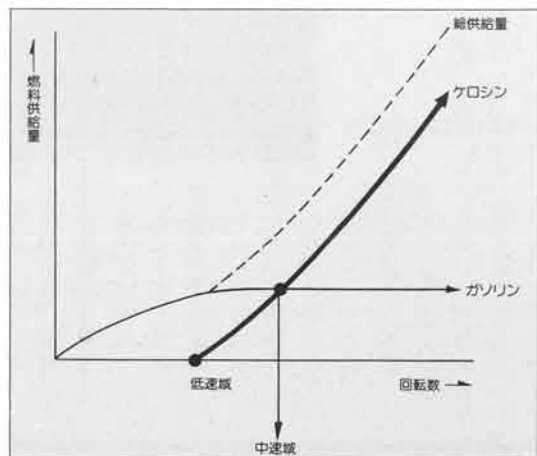
始動性能および低速域での安定性能とならんで、良好な加速性能を発揮することは、高速型エンジンである船外機に絶対必要な条件ですが、ケロシンだけに依存すると、燃料の出おくれのために中速から全速へ移るときの加速フィーリングを悪くします。そこで、ヤマハケロシンシリーズのなかで高出力型の25CMKと40GMKにたいしては、加速ポンプを装備しました。加速ノズルからのガソリン噴出は、アクセルグリップの操作に連動している加速ポンプを作動させますが、ガソリン流量はポンププランジャーのストロークと加速ノズルの穴径によって制御されます。

さて、このほど市場へ送り出した40GMKでは、また新機構を採用しました。それは、上下二つのシリンダーへ混合気を同時に供給する「デュアルバルブ式」のキャブレターです。それぞれのバルブは低速系統、高速系統を備えた一体構造であって、二個分のキャブレター機能を織りこんでいます。ケロシンモデルでは初の試みですが、この方式によって両シリンダーの混合気のバランスを向上させ、安定性能を確保しました。もちろん、各バルブは加速ポンプを内蔵しています。



■ケロシン船外機の開発意義とメリット

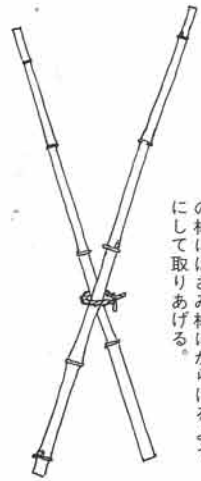
燃料の供給は、スロットルバルブ開度に応じてケロシン供給量が増減しますが、いっぽうガソリンも全運転域にわたってアイドルホールから噴出しつづけます。したがって、燃料の流量はケロシンおよびガソリンを合計した供給量で満足されるようエンジンが設計されているのです。



これまでヤマハでは、船外機の用途が多様化する社会環境や、また大型化による効率アップをもとめるユーザーの声に応えるために、製品ラインナップの拡充をつづけてきました。ケロシン船外機についてもガソリン船外機と並行して研究開発をすすめました。とくに海外市場ではケロシン船外機のニーズの高い地域があったからです。そのなかで、キャブレターの改良など、いくつかの技術的挑戦と取り組みました。

さて、今回発売する40GMKはあらゆる市場で受け入れやすい汎用モデルに属しています。一基掛け、二基掛けいづれの方法でも使えます。ケロシン燃料の実用化に成功——というキャッチフレーズは、各地市場を活性化させるのに大きな刺激と明るい話題を提供するにちがいありません。

そして、もっと重要なことは、高出力型のケロシン船外機が登場したことにより、ケロシンモデルを開発する本来の目的である「低燃費」の商品メリットがハッキリと浮き彫りにされます。大型商品時代には、ユーザーのランニングコスト低減意欲が高まっており、私たちは、たえず経済性・合理性を追求する商品開発に全力投球しなければなりません。この意味でヤマハケロシン船外機シリーズは大きな役割をこなっています。



《モク棹》
中央をじもで結び、モクを二本の棹にはさみ棹にからげるようにして取りあげる。

藻食国日本

ひもじい思いの日々を過ぎた戦争末期である。配給統制で街の食堂で自由に食べることができたのは海藻類だけになってしまったことがある。この海藻類という代物、もちろん原料は海藻で、小麦やそば粉でつくる麺類の代用品であった。海藻を好んで食べる日本人の一人であったとはいえず、この海藻類は口になじむものではなかった。だが今思うと、いかにも日本的な代用品であったといえる。

外国ではあまり食用にしないが、たしかに日本人はよく海藻を食べる。ノリの生産は年間八〇億枚にもなるし、ワカメの養殖生産量はどうに天然ものを上回り、さらに伸び続けている。またその量だけではない。近年は口にしなくなったものが多くなったが、それでも食用にする海藻の種類は世界一ではないだろうか。とすると、あるいは採藻用具においてもその種類の多いことで世界有数であるかもしれない。そこで二回にわたって採藻用具について見てみようと思う。

モク棹と箸

ホンダワラという海藻がある。古くはナノリソ、^{シガタ}神馬藻といひ、食用に利用したことがあったようである。また宮城県塩釜神社の藻塩焼神事にみるように、この海藻は製塩にも用いられた。しかし何と云ってもホンダワラの大きな需要は、肥料に利用することであった。農家が自給肥料に頼らねばならなかった時代、海辺の村々は口開けをきめて競争でホンダワラを採取した。



水揚げされたホンダワラは正月のお飾りに需要がある。船の上にはモク棹がある。

東京湾や三浦半島（神奈川県）ではホンダワラのことをモクという。モク取りには長さ二メートルほどの女竹の棹を二本用いた。これをモク竹あるいはモクトリ棹といった。モク棹に用いる女竹は前年の秋に切ったものを用いた。あらかじめ節の曲がっている部分を

漁村の暮らしと道具

2

モク棹・藻刈船

辻井善彌

佐護湊の藻刈船

長崎県対馬は海藻の豊富な島として知られ、かつては耕地を持つものは、肥料に供すべく大量のホンダワラを採取した。対馬第一の川である佐護川の川口にある佐護湊では、ホンダワラ



佐護湊の藻刈船（ゼーモク船）



おとな一人乗っても吃水は変化がない。



トモには櫓床がつくられている。

幅一メートルほどの船は、部材は堅木材を貫通させて連結し、またトモに櫓床をつくり櫓を用いる。ただ丸太を並べて結び合わせたいかだ船とはちよつと違うのだが、構造上は「船の化石」ともいふべきいかだ船であるには違いない。



ホンダワラは乾燥して鎌倉へ出荷される。
(ともに神奈川県逗子市小坪)

焚火であたためて真直ぐにし、何本も用意した。三浦半島ではこのモク棹を、箸と同じように、二本一組をせんと数える。呼び名だけでなく、二本の竹棹を用いるこの採藻方法は、箸をつかう日本人ならではの発想のように思える。一見原始的な方法は、しかし大変能率的なもので、それゆえ、現在でも正月飾り用としてのホンダワラ採取には、この方法を用いている。鎌などで刈りとると流れてしまうので具合がよくないのである。

藻刈船が今日まで佐護湊に残されているのは、それなりの利点があったからに他ならない。それは濡れた海藻から出る水がたまらずに筏の間からはけること、保存が簡単なこと、長期の使用に耐えること、浅瀬に着岸させるのに便利なことなどである。しかし近年は肥料藻を採取しなくなったし、原木が高価になったので、しだいに佐護湊からもその姿を消そうとしている。
モク棹や藻刈船のように、採藻用具は、身近に得られる素材を利用した単純なものが多い。だが、よくながめると、そこにすぐれた合理性を見るのである。
(日本民具学会関東地区委員・相模民俗学会会員)

ひより。この言葉が大槻文彦先生の「大言海(富山房刊)」で引いて見ると、

①日寄ノ義ニテ、日ノ方ノ意トイフ

これでは何のことかよくわからぬ。もうすこし読んでみよう。

②晴レテ和ギタル空合イ

今は昔、素足の眺めを楽しませてくださった日和下駄(晴天用の女性の履き物)の「ひより」はこの意味だ。

③ソライイ、空ノ様子、空ノ模様

日和山の「ひより」は、この意味だろう。

海を見おろし、よく眺望のきく小山で、日和山と呼ばれるところがある。近世日本の港々にあったローカルな気象観測所のことだ。観測器は子、丑、寅と田周を十二等した方角石が一つ。

船頭衆か、あるいは日和見と呼ばれる土地の古老が視・聴・臭・味・触の五感にたよって、気象観測と予報に当たったのである。朝焼けして四方

コックピット夜話
日和山
(ひよりやま)

赤きは晴……夜雷は長雨、また雨なくて鳴るは大雨……草葉湿める時は陰風生じ、乾く時は陽風生ず……フムフムとやつたわけ。観天望気という。

江戸時代の大型帆船、千石船の航海は風まかせ、帆まかせであった。海が荒れたり、風向きが悪

かったら、荷揚げはとづくに終わっていても、風ぎ待ち風待ちをして港に幾日も舫つていなければならなかったのである。気象の観察と予報、つまり日和を見たり読んだりすることは、今日でも船乗りにとって大切な知識と

ノウハウなのだ。昔は真剣そのもの、時には命がけの問題だった。だから、当時の航海術教科書というべき「元和航海記」にはへ——港ニテ能令思案、乗出シテハ油断スベカラズとあるし、「日本汐路細見記」では冒頭にへ——風雨日和ヲアラカシメ知ルノ事とあって、いずれも航海に際しての天気予報の重要性を強調しているのだ。



アマチュア無線を装備して
安全第一のボート・フィッシング
三國マリンクラブ

三國マリンクラブ(会長・竹沢英臣氏)は、北陸・東尋坊近くにある三國マリーナに所属するボート・フィッシングマンのサークルです。年間を通じて魚種豊かな日本海をひかえ、フィッシングには最適な環境に恵まれています。しかし波のうねりは高く、ボートフィッシングには充分気をつけなければなりません。そこでクラブが採用した安全対策は、全艇が無線を装備して常時マリーナとの陸上交信をする方式です。

「今までの安全対策といえば、なるべく多くの艇と海に出ることでした。しかしトランシーバーだけで、海上交信はできて、陸上交信が不可能だったのです。今では、マリーナで、フィッシングにでかけた艇の安全確認はもろんのこと、ポイントでの釣果もわかり、クラブ全員が和気あいあいであり、フィッシングを楽しんでいます。」

ハーバースター・島田英明氏はこう語っています。



昨年度のヤマハ・フィッシング・コンテストには30艇以上がエントリーし、ボート・フィッシングの熱が急速に高まっている三國マリーナからの話題でした。

“ユーザー像”を把握して 募集と運営の効率アップを

ヨットをはじめとするマリンスポーツはレジャー時代を迎えた今、毎年その人口を増やしつづけています。ヤマハでくりひろげている《ヨッティング・ルーム》と《ヨット教室》は、このような流れの中でヨット人口の拡大に大いに貢献しているものですが、このたび55年10月から56年9月までの参加者にたいしてアンケート調査をおこないました。調査データをまとめると、《ヨッティング・ルーム》《ヨット教室》それぞれの目的と特徴に合わせて、興味深いユーザー像が浮び上がっております。さいきん受講生の傾向をお伝えしましょう。



ヨッティング・ルーム受講生

VS.

ヨット教室受講生

比較診断

■ヨット教室へ女性の進出目立つ

イメージセリングを街の中で……という主旨のヨッティング・ルームにおいて女性よりも男性比率が多いのが特徴。いっぽうヨット教室では女性が全体の3割近くになってきました。今後の新しい方向性を指しているようです。

■どちらも20代が主力のパワー

年齢別の構成比はヨッティング・ルーム、ヨット教室ともほぼ同じ傾向で、両方とも29歳までの年齢で全体の7割に達しています。今後ともターゲットはこの層にしばられそうです。

■サラリーマンのレジャーに定着するか

どちらの教室も会社員(サラリーマン)で5割前後占められていて、幅広いレジャーとしてのあり方に変ってきたようです。ヨッティング・ルームは、会社員に次いで学生の多いことが特徴的です。

■これからヨットを楽しみたい!

講座の内容が異なるため単純に比較できませんが、「これからヨットを楽しみたいから」という項目においては当然のことながらヨット教室が多い。また「ヨットの操縦」についても同じことがいえます。

■「まだ何とも言えない」購入予定

購入意志を固めている人は、やはりヨ

ット教室の方が多いです。しかし、両方とも「まだなんともいえない」が4割近くずつあることは、その内容いかんで大きく変わることも考えられるところです。

■認知経路は、両者対照的

どういう経路でヨッティング・ルームあるいはヨット教室を知ったのか、という質問にたいする回答は、はなはだ対照的な結果が出ました。

ヨッティング・ルームの方では友人・知人そしてセールスマンが多く、ヨット教室では雑誌が多い。いわば逆の結果が出ていますと指摘できます。今後のPRの方向性を考え直すことも大切になります。

以上の結果からポイントをひろい出すと、まずヨッティング・ルーム運営のポイントとしては、

- ①冬場に参加者が少ないが、実施月を毎月とした方がよい
- ②冬場(特に12月～3月)にかけて職域グループによる動員拡大を狙う
- ③友人、知人の紹介プランによる募集方法を検討する
- ④女性層を意識する

またヨット教室としては……

- ①実施月にひろがりをもたせる
- ②実施店直営会場の比率を高める
- ③マスコミ依存度よりセールス活動中の募集、紹介を見直す
- ④女性層を意識する

これを受けて募集方法のポイントとしては、ヨッティング・ルーム、ヨット教室とも次のようなものがあげることができま

- ①友人、知人からの紹介プランをもっと活用した募集
- ②対象別ミニコミ誌などとのタイアップによる募集
- ③店頭での来店者アプローチを積極的にした募集
- ④セールスパワーで効果的な募集
- ⑤PR接点の多設化による募集
- ⑥実施月に広がりをもたせた募集
- ⑦各種募集素材を充分活用した募集

各マリンスポーツアさんでは、それぞれの商圏特性を把握したうえで、ヨッティング・ルーム、ヨット教室の動員を伸ばしひいてはディンギー・ヨットの拡販に、これらを活かしていただきたいと考えます。



海のオールラウンド・プレイヤー ヤマハ和船 W-14BF

Wシリーズ・フロアタイプ和船のなかでは最も小型の高性能和船が登場。波の打ち込みを防ぐ高い船首と大きなフレアー。優れた旋回性、安定性を発揮するバランスの良いコンケーブ船型。これらの特性を最大限に活かし、機敏なポイント移動を可能にしました。また、フロア前後の傾斜で水はけを良くしているほか、小型ながらもイケス、物入れを標準装備し、合理的なフロア配置によって作業性を大幅に向上させています。



〔W-14BFの仕様〕

●全長…4.22m ●全幅…1.47m ●全深さ…0.60m ●重量…155kg ●最大積載量…320kg ●総トン数…630kg ●定員…4名 ●最高保証馬力…15ps ●トランサム…L ●標準装備…ハッチ(3ヶ)・ドレンプラグ(4ヶ)・バウアイ(2ヶ)・ハンドレール(1ヶ) ●予備検査…受検可能 ●航行区域…限定沿海

※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。

さらにグレードアップして誕生 PASSPORT-19CRDX-II^{1/2}B



発売以来好評を博してきたパスポート19クルーザーDXをさらにグレードアップしたマークIIの誕生です。国内最大馬力の140馬力船外機の対応艇としてつくられ、従来モデルより強度を増し、さらにカラーリングの変更を行ない、よりシェイプ・アップしました。ファミリーで、また友達とおして、ゆとりある19フィートで海をワイドに楽しんでください。

〔仕様諸元〕

●全長…5.86m ●全幅…2.36m ●全深さ…1.03m ●艇体重量…715kg ●総トン数…3.15t ●推奨馬力…85ps ●最大馬力…140ps ●燃料タンク容量…120ℓ ●定員…7名 ●航行区域/限定沿海 ●カラーリング/スノーホワイト&スノーホワイト+ローズマリーン

Kill Switch キル・スイッチ

ドライバーが落水した時などの非常の場合に、エンジンを即時停止するための装置です。ヤマハ船外機のラインナップにあわせて、様々な角度から海の安全対策を考慮しました。



9.9C 15C 20B 25D 25A 25B	No.695-82575-01	¥1,600
20C/30A 40D	No.689-82575-01 No.6A0-82575-01	¥1,600 ¥1,400
55A 55B	No.688-82575-00	¥1,600

Over Heat Buzzer オーバー・ヒート・ブザー

エンジン温度が通常の温度以上に上がった場合に、ブザーが鳴り警告します。海の安全を確保するとともに、エンジンのオーバーヒートを防止します。



30A	No.689-W0088-50	¥4,270
40D	No.6A0-W0088-50	¥4,270
55B	No.697-W0088-50	¥4,185
75A/85A	No.688-W0088-50	¥3,970

取付費は標準価格には含まれません。

海の安全を確保する
船外機アクセサリを
装備しよう

ヤマハからビッグなケロシン船外機

40馬力新登場 YAMAHA 40GMK (GEMK)

「省エネ」「低燃費」を
先取りする
ケロシンパワー

経済性にすぐれた大馬力のケロシン船外機が欲しい——船外機ユーザー皆様のご要望に応じて、40馬力の40GMK / GEMKをおとどけします。ケロシン（灯油）の低燃費性と大排気量による強力パワーを両立させたニューモデル。キャブレターには2ボア・1キャブ方式を採用して、安定燃焼性能を向上させました。このほか、走行時の経済回転数がひと目でわかるグラフィック回転計・エンジンの過回転を防ぐオーバーレボ装置・オーバーヒートを未然に防ぐオーバーヒートウォーニングを装備し、低燃費を追求する最新技術と徹底した安全への配慮を各部に盛り込みました。

●仕様諸元

	40GMK	40GEMK
全長	690	690
全幅	355	355
全高	L:1342 LL:1393	L:1342 LL:1393
トランスサム	572mm(L)	572mm(L)
	622mm(LL)	622mm(LL)
重量	L67kg	L67kg
最高出力	40ps 5,500r.p.m.	40ps 5,500r.p.m.
シリンダー数	2	2
総排気量	669cc	669cc
冷却方式	水冷	水冷
始動方式	リコイル式ハンドスターター	電動リコイル式ハンドスターター
点火方式	CD I	CD I
混合比	30:1	30:1
燃料タンク容量	K:16ℓ(G:8ℓ)	K:16ℓ(G:8ℓ)
標準装備	●ライティングコイル(12V×80W) ●グラフィック回転計 ●オーバーヒートウォーニング装置	
オプション	●2Pコンセント ●ノイズサプレッサープラグキャップ ●キャリングハンドル ●ホルテールレギュレーター ●リモコンボックス、リモコンワイヤー	

※仕様は改良のため予告なく変更する場合があります。



標準現金価格

40GMK ¥507,500(L) 予備検査付
40GEMK ¥547,500(L)