

リニューアル特大号

ソルトウォーターゲームフィッシング のススメ。

特集 トローリングベーシックハウツー&アイテムカタログ
ボートトローリングをするには何が必要か?そのハウツーとアイテムを紹介する。
今年の流れは?下田ビルフィッシュトーナメントをレポート。

図解 キャスティング・ノットシステム・ガイド
何だか難しいキャストイング用の釣り糸の結び方もこれを見ればバッチリ。

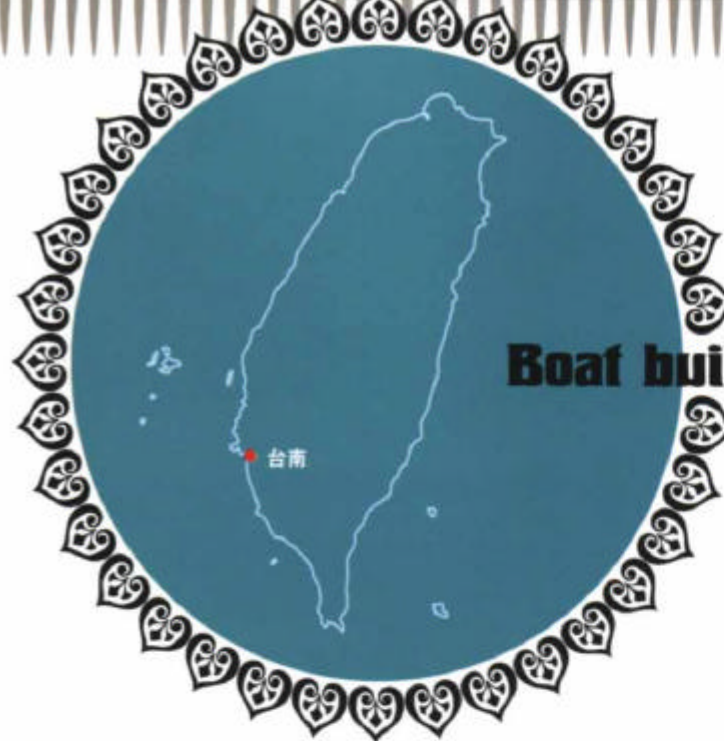
夏の定番

ウォータートイカタログ&実践レポート
注目のチューブ、ビスケットに山中湖で体験試乗!

今月のボート

ベイ21
プレジデント720 コンバーチブル
アンフィニ40 コンバーチブル
アルビン35CB
シーレイ220パウライダー ほか





Boat builder's New era has come !

これからのボートの選び方新基準

President Marine of Taiwan

台湾随一のビルダー
プレジデントが送り出す
720コンバーチブルを追う!





ボートの基本デザインはイタリアのルイジ・スパットリニが担当している。その曲線は実にうつくしい。

ボート文化のお手本国に 育てられたビルダー達

アメリカはボート天国である。こんなことは常識である。日本との国土の差、文化の違い、物価の差あるいは治安の問題と諸理由はいろいろあるが、いずれにせよ我々（特に役人ども。もともとこういうことを書く巨額な無駄金を使って意味のない「視察」に行ってしまうので大きな声で言いたくないのだが……）が学ばなくてはならないことが多いに違いない。例えば太平洋と大西洋、そして広大な湖水を持つだけあってブレイジャーボートと一言でまとめられない位さまざまな種類がそろっているのも特徴だ。ボートを使って遊べるソフトが豊富にあり日本のように釣り&スピード・オンリーとはならない。仕事が終わったあと夕日を楽しみに、単に涼みに、冷えたビールを楽しむにと。あるいは週末の3連休をあてもなくブラブラクルージングへ。沖泊用のエリアあるいは入港できる格安マリナーも数え切れないほどあるので、厳密な航海



台湾でプレジャーボートの所有は政治的な理由により認められていない。テスト時は出航の都度関係各官庁から許可を得ることになる。

計画も必要ない。基本的には大西洋側はスポーツフィッシングやカリブまで遠航できるボートが人気の一方、太平洋側は特にワシントン州エリアのビュージットサウンドなどスローな島巡りが人気なことからトロリータイプの人気が目立っていた。このようなスロークルージングを楽しむ以上、キャビンのユーティリティは大変重要な要素である。キャビン内での滞在時間が長く、夫婦やカップル＋子供と一緒に過ごすので形だけではダメ。実用性＋耐久性が備わり、ファミリーのさまざまな要望に応えたレイアウトが必要となる。実話で夫婦1組が猫と犬を1匹ずつ連れてクルーズするのでベット専用のベッドに洗い場を設置してもらいたいというリクエストがあり、それに対応したという話がある。つまり事実上セミカスタムな造りが必要となり、70年代以降当時はまだ賃金が安かった台湾で多くのビルダーが創業しこれらトロリータイプのボートが造られるようになるのである。

日本の大手ボートメーカーも長い間台湾のビルダーに生産の一部を委託しているが、しかしなぜ台湾だったのだろうか。関係者の話を総合すると国家レベルでプレジャー

ボート産業を支援したのはもちろん、気温や湿度がラミネートの乾燥に適していた、すぐ近くに日本というマーケットがあったなどさまざまな要因が絡んでいたのが真相のようだ。一時期ボートは儲かると雨後のたけのこのように新興ボートビルダーが誕生し、低品質なボートが市場に送り出されていた時期もあったようだ。しかし世界のマーケットはそんなに甘くもなく、現在は厳選されたビルダーのみが残っていると言えよう。そしてこれら台湾ビルダーが大変ユニークなのは大半のビルダーが自社のブランドを持たず、OEMビルダーとしてさまざまな会社やディーラーに合わせたネーミングで市場に製品を提供している点である。とある台湾ビルダーを例にすると、アメリカの東海岸はディーラーAが持つブランド●●、東海岸はディーラーBが持つブランド▲▲、ヨーロッパでは大手ビルダーの特定サイズに供給し先方のビルダーの冠が、日本の販社Aでは▼▼というブランドで販社Bには△△という案配である。が故に各ブランドに求められる要求はさまざまであり、また幅広い。当たり前である。海も違えば使い方も違うし、ユーザーが求めるものが違う。これらの要求に対応できたビルダーのみが現在も世界のマーケットへ製品供給できている。これが現状なのである。



総ムクで仕上げられたギャレー。バーカウンター形式になっている。海を眺めながらの料理とはこのこと。



アフト側のソファ対面には電動収納式の大型液晶テレビが装備される。



右舷側からヘルムステーションを見る。



こちらは左舷側からの絵。すべてがダブル装備されているので計器類の数は多い。



アフト左舷側にはポンプ類が装備されている。もちろんこちらもすべてダブルで装備されている。



オーナーズルームは簡素とはいえ非日常空間が立派に演出されている。



キャビンの入り口から全体を望む。



右舷側には造水器、ジェネレーターなどが装備されている。その上段は荷物をかけるように棚がもうけられている。



F社のヘルムステーション。ここにも数多くの計器類が並んでいる。



こちらはF社をアフト側から見た絵である。シートクッションは撮影時ははずされている。対面には収納式シンクが装備されている。



日本初見となるCAT C30。1基25トンもの重量がある。ヘルムステーションにはオプションのエンジンビジョンディスプレイシステムがマウントされており、タッチスクリーンには思いつづくものはすべてのエンジンデータが表示される。このデータ類は他の計器類ともシェアされる。



自社ブランドで展開する プレジデント

今回登場するプレジデントマリン社は1968年に創業した台湾でも老舗のビルダーであり、日本でも大変なじみ深いブランドである。日本では自社ブランドで展開する同社は40フィートクラスのボートから上は130フィートのメガサイズまで展開する台湾でも随一のビルダー。現在の従業員は約170名おり、年間24〜25艇程度製造しているのだとか。ボート製造というのは大型になればなるほど時間がかかるものであり、これは米国や欧州で大量生産方式を導入したビルダーでもほぼ同じことを言っている。1932年生まれの業社長いわく小型艇というのは大量生産を行うのに比較的容易だが大型艇はそういうわけにはいかない。またカスタム艇の製造を請け負う以上顧客からのさまざまなリクエストにも応じる必要がある、キャビンインテリアについては都度新設計に等しいそうだ。業社長に同社のプライドとはとの問いに「それはエンジニアリングにつきまします」とのこと。それでいて世界水準から見ても安価であるのもポイントと言えよう。ボートの値段というものは仕様や装備品によって値段の幅が広がるため単純比較しにくいものだが、世界マーケットを相手にOEMビルダーとしてやっていく以上性能や品質は一流品でありながら価格は安価でなければ認知されることもなかっただろう。また30年以上も操業していれば熟練工員も多くそろろう。「このクラスに興味をお持ちならぜひとも問い合わせだけでもしてください」と業社長は語っている。

35ノットをマークする 72フィートコンバーチブル

今回紹介する同社の72フィートコンバーチブルは業社長いわく「いままでは製造を手がけたボートの中でも随一のでき」と豪語するほど自信を持っている。オーナー氏の要



左はオーナー氏が以前所有していたプレジデント670コンバーチブル、右が今回進水した720コンバーチブル。



台南市の工場で作られる720。FBがマウントされていないため印象がずいぶん違う。



手前に鎮座しているのがマウントされる予定のFBデッキ。



本船の特徴ともいえるフローティングデバイス。低速航行時の安定性に寄与するのだとか。

望は30ノットオーバーが可能なコンバーチブル。このような注文に対応するために同社ならではの苦心がさまざまな個所で見受けられる（もともと今回の場合、日本の（株）エルモトレディングサービス等も設計に協力したようだが……）。まずはキーとなるハルの形状だが米国のコーストガード向けに設計された船体がベースとなっている。アメリカの沿岸警備隊は、日本の海上保安庁に相当する業務に加え軍事的な行動も展開する。信頼性はもちろんスピードが重要なファクターだ。これらキーエレメントを達成するため、形状は鋭利なV型ではなく、なかなかU型を若干シャープにしたオメガ型と呼ばれるものである。その特徴はすばり「高速になればなるほど船体が安定する」というものである。次のキーワードであるエンジンパワーだが、これはおそらく日本では初見参であろうキャタピラー社のC30というモデルをチョイス、2基搭載されている。この完全電子制御されたV12型エンジンは実に1550馬力をたたき出し、35ノットオーバーを達成するために一役買っている。当方が台湾の台南市

沖でテストした際のコンディションは波高80センチ程度。燃料や清水搭載量は必要最低限の状態です。フルスロットルにしたところGPSの読みで向かい波で34.7ノット、追い波で実に35.7ノットというスピードを記録した。さらに同社のボートを日本で販売する（株）ポートサイドの保坂実氏によると、プレジデント社のボートは燃料や清水の搭載量に影響されにくいのが特徴らしい。またテストした際のエンジンパワーは5時間以下、慣らし運転が終わればさらなるトップスピードをマークするかもしれない。ちなみにこのエンジン、排気量は実に3000cc、使用するエンジンオイルは85Lとんでもメガサイズである。他にもこのスピードを達成するための全幅は4.90mと若干ナローである。例えば同じクラスの英国製有名サロングルーパーと比較してみただけでも5.50mである。ボートのカテゴリーが違っているので単純比較はできないが、このハル形状の性格がよく表れている数字である。またコンバーチブルという性格上ウォークアラウンド仕様となっているため、同じく上記のサロングルーパーと比べるとキャビンの横幅はさらに狭く感じてしまう。もともとそれでもメインキャビンの横幅は4m以上あるので賢沢レベルの話にすぎないのだが。

試走のインプレッションであるがFBからの操船感覚は40フィートクラスボートのそれと比べると変わらないほど抜群の性能を有しているように思える。というのも最初操船した際の感覚は「アレッ」と戸惑いを覚える、それほど鋭利に旋回するのである。この時海況は波高80センチ程度、エンジンは1600rpmで速度は約20ノット。不思議に思ったオイラ、直進している状態で思いっきり左に舵を切ってみる。ところがステアリングは90度程度しか回らない。それでいて船体は異常な切れ込みを一切見せず何事もなかったかのように安定したポジションを維持したまま急旋回していく。それならばこれはどうだ！と今度はステアリングを反対方向へ一気に回してみる。通常FBでこのような操作をすると体が不安定になりどこかに捕まらなくてはならないことも多いのだが、これがプレジデント720の凄さなのだろうか何事もなかったよ

ハルを形成する型には製造番号が記載されていた。この72フィートは22番目に製造されたものだということ。



カスタムビルドだけあり念入りの打ち合わせは欠かせない。左からエンジニア部門責任者 師岡賢氏、社長の業雄氏、ボートサイドの保坂美氏。



プレジデント社のデザインルーム。台湾でも有数の国立大学を卒業したスタッフが多くそろる。



フロア裏のビラーには配線用の配管が必ず埋め込まれている。当たり前のようだが、実践しているビルダーは決して多くない。ファクトリーのみで確認できる高品質の証し。



木工作業は同社の自慢なのだが、ヨーロッパのビルダーが彼らの作業を見て驚かすという。

うにコイツは右に急旋回していく。おかしい、そんなはずはない！と再度舵を一気に左に止まるまで、間髪入れず右に止まるまで、再度左と急速スラロームを試みるものの状況はなんらかわらない。では速度を上げてみるしかないな、と意地悪心一杯に1900rpmまでエンジンを回す。この時の速度は28.5ノット。再度左右舵が止まるまでスラロームを繰り返すが一緒に状況は変わらない。プレジデント社のシートライアルをいつも担当している台湾人キャプテンを見るとニヤリ。「こんなもんさ」と言わんばかりにマックススピードで試してみろという。ではとフルスロットルの2300rpmまでエンジンを回し試すも一緒である。ふとそのままFBから海面を眺める。自分が操船しているボートが今何をやっているか直視して我を取り戻す。35ノットというスピードは実に速いと再認識。でいて72フィートというサイズとこの挙動である。コーストガードベースのハル設計とはいえ他のプレジャーボート

ではなかなかみることでできない俊敏性や運動性能を垣間見れた。

わがまま言い放題が故に

ではこのボートに欠点が全くないのかと言ったらそうではない。先述した通り高速巡航時に抜群の安定性を見せるこの720コンバーチブル、逆を言えば低速時にはこのクラスとは思えないほどの揺れをするのも事実。正直40フィートクラスならいざしらず、少々面を食らうほど揺れるのである。ただしこれは設計ミスではなく、船体がこのような性格を持つている以上いたしかたがないのである。もちろんこのような揺れをするのは設計段階でもわかっており、その対策としてスイムプラットフォームと一体化した「浮き」を有しているのも本艇の特徴である。マリーナなど波が立たない場所ではあってもなくても問

題ないだろうが、トロリーング中など低速巡航時にはこのフローティングデバイスはきつと有効だろう。なかなか他のビルダーでは見受けられないアイデアである。また搭載しているエンジンのサイズを考慮するとこれもしようがないのだが、キャビン内のエンジンノイズはかなり高めである。もちろん防音材などノイズ低減の努力は施されているもののその数値はメインサロンで計測したところデッドスローで65db、マックスで77db、オーナーズキャビンでマックス82dbとノイズである。プレジデント社のエンジニアによると同出力性能を有するMTU社製エンジンを選択すれば10db程度は低減できるはずというのがエンジンパワーを考えるとこればかりはあきらめるしかないだろう。ポイントなのはこれら事実を設計段階で把握できていたこと、当然オーナー氏には事前に数値を示しながら説明して納得してもらった上での製造である。この辺りが高レベルで設計・製造しているカスタムビルダー

の証しでありメリットともいえよう。

オーナー氏のわがままが 詰まったキャビンレイアウト

メインサロンはさすががこのクラスだけあり非日常な空間が演出されている。半円形のレザーソファが2セット、片方のソファの対面には電動収納可能なDVDカラオケ対応の大型液晶テレビ、もう片方のソファの対面にはバーカウンター形式のギャレーがある。奥のパウチ側が右側にはバースへと降りる階段が設置され、それ以外は巨大なヘルムステーションが鎮座する。詳細は後ほど語るが本艇の特徴のひとつに航海電子機器は一部を除いてノルウェーのシムラッド社製で統一されている。オーナー氏は本艇を購入する前もプレジデント社の670フィートコンバーチブルを所有していたのだが、こちらもシムラッド社



ごろんの通り、船形は鋭利なV型をしていない。



製航海機器を使用している。オーナー氏曰く「サボート・メンテナンス体制がしっかりしている」のが選択した理由なのとか。またシムラッド社製のユニークな装備としサテライトTVシステムなるものが本艇には装備されている。これはレーダーアーチ上に直径55センチ、高さ61センチのドーム内にモーター駆動による半径45センチのパラボラアンテナを収納、洋上で衛星を自動追尾することによりCS放送をどこでも鮮明に見える仕組みになっている。クルージングなどでホームポート以外またはホームポートなどでも通常のVHF放送では、仮に船上にアンテナを設置していても指向性などの問題でどのチャンネルも砂嵐ばかりという経験をお持ちの方も多いただろう。だがこいつがあればどこにいてもスカパーをクリアに見れる。客船などでは当たり前前の装備だがプレジャーボートでも比較的手軽に装着できるこのユニット、おもしろい。

にはバスタブ付きのバスルーム。反対に正面および右側には二段ベッドが装備されたキャビンが3部屋、それに独立したシャワールームが装備されているバスルーム。FBやメインサロンにはさまざまな工夫がなされているのに対しバースは実にシンプルな造りだ。これはオーナー氏の本艇に対する要望がトロリーリングに必要な装備+30ノットオーバーのスピード+快適なメインサロンの3点に絞られていたことに起因する。本艇のオーナー氏に限らずこのクラスのボートオーナーはみな大変多忙で長期間の泊まりがけクルーズなどにとっても出かけられる時間などとれない方が多い。また泊まりがけのトロリーリングにでかける際も結局上陸してホテル等に泊まるのがほとんどだというのが簡素な装備になった理由なのとか。ただ出航せずにマリナーで友人や仕事仲間と一緒にワイワイバーティーをやることも多いということで、豪華な装備を施したサロンとなっているのである。



アフターメンテはボートにとって最も重要な要素。プレジデント社のボートは保坂実氏（右）と保坂剛史氏（左）が万全の体制を取っている。

プレジデント720コンバーチブルに搭載された航海機器類

チャートプロッター 15インチ液晶画面DGPS SDGPS付	SIMRAD CP54D
チャートサウンダー 10インチ液晶画面DGPS SDGPS & 1kw2周波数探付	SIMRAD CE44D
オートパイロット 舵角指示器、ジャイロレベーター	SIMRAD AP50
マリン衛星テレビアンテナ	SIMRAD TV46
VHF	SIMRAD RS87

他マリンVHF、レーダー、サテライトコンパス、27 Mhz無線、ナブテックス、レーダー・トランスポンダー、衛星EPIRB、他

スペック

プレジデント720コンバーチブル

SPECIFICATIONS

全長	22.10m
全幅	4.90m
重量	46.6t
燃料容量	6,000L
清水容量	1,200L
エンジン	キャタピラ C30 (1,550馬力×2)

シムラッドでまとめられた 航海計器

上述したように本艇にはオーナー氏の希望により計器類の大半をシムラッド社製の製品がチョイスされている。

また、クルージングに必要な装置機器類はすべて航空機同様フェイルセーフ仕様になっている。具体的にはGPS、レーダー、魚探、無線機器等々航海に必要な装置類はすべて2つ以上装備されている。ほかにも海水から真水を作る造水器も2台、オナン社製のジェネレーターも2台(21kW×1台、13kW×1台)とすべてダブル装備。これもオーナー氏のこだわりからきており、もちろん遠洋上で万が一トラブルを起こしたときのフェイルセーフという目的もさることながら仮にこれら装備が故障などとしてしまった場合、修理期間が長くなったりあるいはパーツを海外から取り寄せるなどさまざまな理由で修理が延びシーズンを無駄にしてしまうことのないようにとの考慮からきている。先ほどから述べているように、忙しいオーナーとしては限られた時間を有効に使いたい。まさに大型艇を「いままで十数艇以上所有した」経験から導き出された計算式ならではの。



航空機も並肩の計器類の数々。夏田氏は丁寧に1台1台調整を施す。



こちらの通りすべてフェイルセーフ仕様になっており、GPSアンテナも2つ装着されている。



左側のドームがCSテレビのアンテナ。一部の機器はシムラッド社以外のものが搭載されている。

文・写真=テリー鈴木

by Terry SUZUKI

取材協力(敬称略)／

(株)ポートサイド、

President Marine Ltd.

(株)シップメイトジャパン、

Line-heart、

(株)エルモトレーディングサービス、

他

問い合わせ／

(株)ポートサイド

(プレジデントヨット日本総代理店)

tel.045-849-2051

fax.045-849-2052

info@portside-marine.com、

(株)シップメイトジャパン

(シムラッド日本代理店)

tel.045-788-2731

fax.045-788-2732

(株)エルモトレーディングサービス

tel.0596-38-2323

fax.0596-38-2325

これもオーナー氏の経験からきており「機器類の性能もさることながら、メンテナンスやサポート体制がもっとも重要。その点シムラッド社はちゃんと面倒を見てくれる」が理由とのこと。同社は先ほど述べたがノルウェーに本拠を構える世界でも有数のマリン機器総合メーカーであり従業員数は22カ国に2426人、生産拠点は本国ノルウェーをはじめイギリス、スコットランド、デンマークそしてカナダに9カ所ある。例えば本艇に装備されているオートパイロットAP50は同社の先端技術が搭載されているフラッグシップモデル。ヨーロッパマリン規格の96/98に合格しており、これは非軍用規格としてはもっとも厳しい規格でもある。同社はオートパイロットを含めた商用船向け航海機器類のマーケットでもとても強いことから、技術的には当たり前なのだが、それまでなのだが。欧米では頻繁に見かける同社の製品だが、日本では見かけの機会が少ないのは残念である。もっとも世界に広く普及しているのだなと実感したのはシートライアルした台湾の台南市でのこと。日本から機器類をチェックするために現地に行き、日本の輸入代理店である(株)シップメイトジャパンの鷺田行長氏が台湾の沿岸情報に記録された名刺よりも小ぶりのカードを差し込むと瞬く間に現在位置を表示した地図がパッと開く。見事である。またプレジヤポート文化の発祥地である欧米で開発されただけあり実にユーザーフレンドリーである。今後計器類を購入する予定のある方は同社製品の導入を検討する価値はあるだろう。鷺田氏いわく「値段の面でも国内メーカーさんとは負けていません」と宣言している。