

ヨット、モーターボートの雑誌

SEP. 2010

www.kazi.co.jp

9



フランスポリネシアの海を チャーターヨットで 満喫する方法

好評連載]
列のできる
ヨット、ボートよろず相談所
の日のオールドソルト
ビゲーターズガイド
千葉県・富浦]
ヨット百科

特集]
大モールボートの
魅力再検証



小さなフネで、 大きく遊ぶ

【トピック】

ハウスボートで楽しむ
五大湖水系の旅
放置艇対策の新たな動き
地中海でヨットライフを始めた
日本人家族の日記
関西ミドルボート選手権
写真で旅する世界の海辺
「インド」

ペットボトル船で 太平洋横断!

【艇紹介】

CNBボルドー60
ファーイースト11(ディンギー)
ノードスター24バトロール・アウトボード
フィンランドのヨット&ボートを一挙紹介(前編)

【おまけ付録】
リングッズカタログ

今年の横浜国際ボートショーで、
 いろんな意味で注目を浴びていたミニボートが、童夢のオーシャンフライだ。
 オールカーボン製のブラックの船体、エンジンセット価格100万円という仰天プライス、
 日に何度もセッティングの実演をしていたスレンダーな嶋田エリカ嬢など、
 いろいろな目で見詰められていたあのボートである。
 個人的にこのボートは、ある意味、見事な“ヨット”だと思う。

イラスト・文=Tadami、写真=山岸重彦(本誌)
 illustration & report by Tadami, photos by Shigehiko Yamagishi (KAZI)

こだわりが満載、世界最小の“ヨット”かな？

童夢オーシャンフライ という形



あえて“ヨット”と呼びたい

本誌の読者ならばご存じかと思うが、「ヨット(yacht)」とは、本来の意味としては(欧米では)帆で走るフネのことではない。帆で走るフネは、セールボート(sailboat)とか、セーリングクルーザー(sailing cruiser)、セーリングディンギー(sailing dinghy)などと称する。では、ヨットとは何かといえは、「贅を尽くしたボート」というのが通説である。

しかし最近の日本の辞書では、ヨットとは「遊航または競争などに用いる洋式の小帆船。発動機のついたものもある。

快遊艇。快走艇」、あるいは「個人所有の遊覧用の豪華な船。通例エンジン付きで帆のないものが多い」となっているようではある。

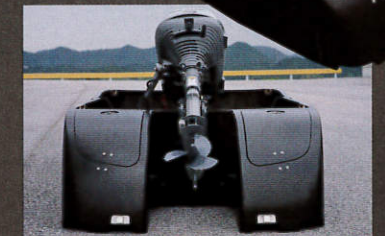
では「贅沢」について、もう少し掘り下げてみると、「必要以上にお金をかけること」とか、「物事が必要な限度を越えていること」と、辞書には出ている。さらに“贅”について調べてみると、「余計なもの、無駄、おごり、贅沢、見栄を張ること」……。まるでこの世の中にあってはいけない、怪しからん物のようにになっている。

確かに、セールボートもパ

ワーボートも、一般人にとっては生活必需品ではないだろう。生活に余裕が出てきて欲するか、あるいは、ぞっこんでのめり込むべき対象として存在しているのかもしれない。

なぜ、こんな私らしくないことを言いた

初見では一体型のソリのようにも見えて、何じゃこりゃ? と思いました。でも、じっくり眺めると、隙がなく、妙な色っぽさも漂ってきていて、かなりの存在感があることに気が付きました。ミニボートとはこういうもんだ、という認識で開発したのではなく、一つ一つについて、こうしたどうなんだろう? というイメージの自在さがすごいです



上:真後ろから見ると、昔のカンナムのレーシングカーのカウルのようにも見えます。スターンエンドから幅300mmのトランサムまでの奥行きは490mmあり、この長さがトリムタブ的な効果を生んでいるようで、私が後ろ気味に乗ってスロットルを早めに開けていっても、ハンブっぽい姿勢は見られませんでした
 下:ね? 一見、スノースレドみたいでしょ。この凸凹をつけたことによって、94kgの私がどう動こうと、メリッとカベヨンといったたわみやゆがみが皆無なのは驚きます。ガンネルの下のアリングホルの金物は、凝りに凝っていて、結局7万円もかかったとか。凸部の幅は85mmで、深さは30mmです

5kt強での走行。遊園地の電動カーに乗っているような全開感です。普通の姿勢で乗っていると、写真のように波を押しつけて走るといってではなく、一見ブレーニング中のような感じで走ってくれます。ちょっとした波があるときには有効なようです



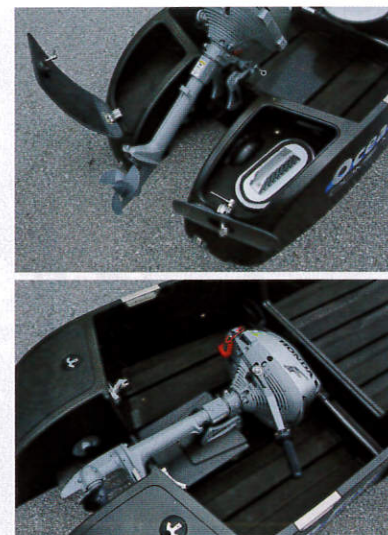
乗り物好きにとっては、こういう玩具はたまりませんね。瞬時に少年に戻ってしまいます。林みのるさん(右)のボート歴は、25~26歳ごろにヤマハの14ft(船外機艇)で琵琶湖で遊んだのがスタート。その後、22ftのカスタムボート、シーホッパーなどのディンギーを2~3杯(レースはやってません)、ウエルクラフト28ftと、ここまで琵琶湖。このころ、弟子的存在の由良拓也さんのボートでアジ釣りをしてからボートフィッシングに目覚め、PC30(沼津)、ロバロ23ftCC(小浜)、UF33(小浜)、そして現在はルアーズ41(西宮)とシークラフト32(小浜)の二足履き

下左:ここまでリブを強くするのは、菅澤氏は賛成しなかったようですが、この写真だけ見たらボートには見えないでしょ。どこで前後のハルをつないでいるか分からない、造りの精度の高さ! 一回でいいから、雪の上を滑ってみたいです
 下右:畳んで立てたところ。船外機のローケースだけが、この物体がボートかもしれないと想像させます。前側ハルのガンネルの内側に、鳥肌が立ちそうなほどピッタリと、後部ハルのボトムエンドが収まっている点にご注目





童夢の社長室で。昭和24年生まれの私が、このボートについていかなる質問をぶつけようと、4年早く生まれた林さんは余裕で答えているのが、しゃくといえしゃくでした



上:私の好みのアフトロッカーの開口部は、直線で長さ380mm、幅230mm。中は190mmくらいの深さです。このカバーの合わせ具合も見事です。カーボンで作ると、ロッカーカバーってこんなに薄くて済むのかと驚かされます

下:船外機をフォールディングしたところ。船外機が収まる部分には、幅230mm×長さ600mmのカーボンの板が張られています。この後部ハルの内側は、長さ730mmで、幅はおよそ900mm、深さ383mmというサイズです



Special Thanks to M. HAYASHI



見えを張って人さし指1本で引きずってみましたが、ちょっと厳しかったです。残りの指3本を使ったら、何kmでも引いて歩けますよ、マジで

すのかを説明しよう。今回紹介する「オーシャンフライ」が誕生したきっかけと、それが実際に水に浮かぶまでの過程を眺めていて、このボートこそ良い意味で、そしてわが国では目にすることがなかった“王道的ヨット”なのではなかろうかと思えてきたからである。

全長2.5mほどにすぎないオーシャンフライは、私の目には三つの“贅”によって生まれてきたボートに思える。だからこそ、“ヨット”としての資格は十分に持ち合わせていると言い切るのである。

三つの“贅”の産物

このボートが生まれたきっかけは、林みのるさん(敬愛の念を込めて、さん付けで書かせていただきます)の思い付き、あるいは小さなわがままからだった。

林さんは、(株)童夢という会社の創業者であり、わが国のカーレース界のドンでもある。同社は、自動車ショーのモデルカーやコンセプトカーの製作、レーシングカーのコンストラクターを本業としている。会社の概要などは、とてもこのページに収めきれないので、はしらせてい

普通にスピニングリールを使っの釣りのシーン。久米島かパラオでのGT(ロウニアジ)を想定して、本当は30ポンドライン使用のトラベルロッドを持っていきかけたのですが、いかんせんリールがシマノのトリトンだったのでやめました。このボートのレベルだと、M&T30くらいじゃないとバランスが取れないもんで。バランスといえば、94kgの私がこの位置に立ってても、イーブントリムっていうのもすごいでしょ



上:シャフトの中央にあるリリースノブ1個で、着脱とアームの向きを変えられます。タイヤには「6 1/2 ~3 TAIWAN GIFU SANKENKOGYO」と刻印されていました

下:中央の円盤は、直径305mmのシートで座面高は250mm。カーボン製のシャフトと直径200~230mmのブレードを持つパドル全体の長さは、930mmです。前部ハルの内側は長さ1,250mmで、幅は最大で約995mm、深さは410mmでした



折り畳む際には、このクラッチ2個がロックになります

ただ。しかし、童夢の子会社である「カーボンマジック」などは、私が見るところ、わが国で最高レベルのカーボンファイバーの扱い手だと思う。

その林さんが、パラオや久米島(沖縄県)のリゾートで休暇を過ごすことだ。ボートに乗りたくなくても、あいにく海の状況が悪かったりすると、外海に行けないようなことは少なくない。そんなとき、ビーチ周辺でボート遊びがしたくなるのだそうだ。

と、ここまでは普通だと思う。一級のリゾートには、ファンボートっぽいものやカヤックなどが備えてあるから、普通はそれ

DOME OCEAN FRY

童夢オーシャンフライ

- 全長: 253.5cm (収納時135.4cm)
 - 全幅: 105.6cm ■全高: 141.2cm (収納時42.2cm)
 - 艇体重量: 19.4kg (エンジン設置時32.9kg)
 - 定員: 1人
 - 推進方式: 船外機 ■推奨エンジン: ホンダBF2DS(2馬力)
 - エンジンセット価格: 1,000,000円
- ※受注生産。製品版は重量が変更される予定。

(問)童夢
TEL: 0749-54-1414
http://www.dome.co.jp



ほぼ全開で直線走りてきて急にステアリングを切ると、わりとブレーキがかかってしまうのは、ボトム凸凹のせいかも。逆に、この場合ターンなどは結構なスピードでクルッと回れちゃうのは、やはり凸凹の成せる技かも



こういうのをミズスマシというのでしょうか。外見もですが、私では重た過ぎて、水を押しつけて走っています。でも、左右前後の安定感は秀逸です



バドリングの実際。ブレード込みで930mmの長さでは、少々短い気がしました。ブレードの有効性はともかく、デザインはなかなか凝っていますよ

を借りて遊ぶだろう。

しかし林さんは、「誰が使ったか分からない、というか、遊びに来てるんだから、やっぱり自分のボートで遊びたいじゃないですか」と言う。このコメントの半分は、そういったリゾートで賑々としてレンタルボートで遊ぶような「普通の人」に対して失礼な気もするが、もう半分は分かる気もする。ここが、私の思う一つの「贅」であり、「小さなわがまま」の部分でもある。

それまでの人生において、いったんターゲットを定めると、猛烈な行動力で結果を成し遂げてきた人間は、ここから独特な発想を進めていった。旅は身軽なほうがいいから、旅先にボートを送ることを考えたのだ。

その方法にも、二通りがある。一つは、ボートを畳んだときの大きさを、サムソナイトの一番大きなスーツケースのサイズに合わせて、本人と一緒に飛行機に載せて運ぶというアイデア（「ミズスマシ」モデル：37ページのCG画像）。そしてもう一つが、宅配便で送ってしまうという発想（オーシャンフライ）である。この着眼点こそが、

カーボン・コンポジット

オーシャンフライの建造における、一連の作業工程は次の通りだ。

(1)林さんのスケッチを基にCADで図面化→(2)耐熱性の特殊石膏をNC(数値制御)切削機で削り、製品型(成形用のメス型)を作るための石膏型(オス型)を作成→(3)石膏型の上にプリプレグ(エポキシ樹脂を染み込ませたカーボン繊維)を積層し、バキュームバッグをセット→(4)高温高压の炉(オートクレーブ)でバキュームをかけて硬化させ、製品型を作成→(5)プロッター/カッターで切り出したプリプレグを、製品型に積層し、バキューム&炉の工程を施工→(6)硬化後、製品型を外すと製品の完成。

こうやって各部の製品を作り、最終的に組み立てと艤装を行う。FRPとの大きな違いは、プリプレグの使用と炉による硬化で、余分な樹脂を排除でき、軽量化はもちろん、剛性や強度もより高くなる。もし、建造方法の詳細に興味がある方は、姉妹誌『ボート倶楽部』2010年6月号の記事を参照していただきたい。

物づくりへの姿勢の結晶

軽く、畳んだときには輸送の規定に収まるコンパクトさを求めると同時に、次のステップとして、水の上を人間を乗せて走るという、ボートとしての基本性能も同時に追求していった。ボートとしての基本的な要素は、ボートデザイナーの菅澤 實氏に助力を求めると、かなりの部分、特に外観や細部のデザインについては、林さんの意志が貫かれたようだ。そう、私が最も注目した点は、使い古された言葉ではあるが「こだわり」である。



琵琶湖名物「鳥人間コンテスト」のジャンプ台に向かって。実は、このコンテストの仕掛け人は林さんの親友の一人で、昨年亡くなられた山崎勇祐さんでした

このボートの各部の合わせに見られる、カーボンならではのきれいなカッチリさもさることながら、例えば後部のロッカーのカバーに見られる妖しい曲面、ムアリングホールやクラブホール(合計四つのすべての形状が異なる)の金物など、すべてが理想とする帰着点に対して妥協が見られない。この妥協点の高さこそ、「贅」なのではないかと思う。

林さん自身が絵心はあるし、工業デザインも学んでいる。そのうえ、クルマを中心とする乗り物のエンジニアリングにも精通しているから、林さんのイメージスケッチの着陸点のレベルはかなり高い。それを具現化したスタッフは大変だっただろう。しかし、この物づくりの流れは、国内、国外を問わず、現在のボートビルダー全般に最も欠けている部分でもあると思う。

プロジェクトをコントロールできる一人のリーダー……クルマで言えば、(過去の話になるが)それはフェルディナント・ポルシェでもあり、アレックス・イシゴニスでもある。しかし私には、このボートの場合のエンジニアリングとアートとの両立次元の合格点の高さ、これに対するこだわり具合というのは、往年の名車、T13やT35GPで有名なブガッティの創始者であるエットレ・ブガッティをほうふつさせる。

父親は家具・宝飾デザイナー、叔父は彫刻家をはじめ芸術家一家というブガッティの背景は、ある部分、林さんのバックボーンと似ていなくもない。林さんの自伝的著書『童夢へ』(幻冬舎刊)を読んでもいただければ、合点がいくと思う。

今回の取材で林さんからお話を伺っていて、とても印象に残ったことがある。林さんの友人に車いすの方がいらっしゃるのだという。あるとき、「車いすだから中



上:私の好きなミズスマシのプロト。まだ発泡樹脂でできている部分もあって、本当の試作モデル。林さんが乗ったら、かなり吃水が下がってしまったこと。私が乗るのを嫌がっていたのを、無理やり乗せていただいた結果です。確かにこの位置に座ると、結構冷や汗もん
下:身長185cm、体重85kgの山岸カメラマンは、あるうことか1馬力のエンジンで走っちゃいんの。陸では全員やきもきしてたのに……。1馬力とは思えない走り、乗って楽しそうでした

発泡樹脂なども使われているので、パラレルリンク・アームではなく、左右のフロートは板で固定されています。それでもインパクトのあるデザイン。およそ発想の立ち位置が違うでしょう

流以下だと思わないでほしい。できれば、フェラーリのような車いすが欲しいんです」という、その友人の言葉を耳にして以来、ずっとフェラーリのような車いすの開発を続けているが、いまだ納得がいっていないということだった。

このエピソードでも、林さんに高いレベルのエンジニアリングとアーティスト的なセンスとが求められている事実を知った。私の林さんに対する印象に間違いはなかったと喜ぶと同時に、わが国で最後の「贅」を知るクリエイターなの

かなあ、という寂しさをもかみしめたのである。

さて、オーシャンフライは、童夢としては初めての個人向けの商品とあって、林さんはいまだ納得がいかない様子。「量産モデルは、もう少し強化したい」ということで、まだまだ細かなチューニングがなされるようだ。最終モデルでは、果たしてどのような「贅」——つまりアーティストとしてののか、エンジニアとしてののか——を凝らすのか、見守っていきたいと思う。

- 1.私が個人的にオーシャンフライよりもぞっこんなのが、この「ミズスマシ」。これは畳んだ状態のCG画像です
- 2.畳んだミズスマシを倒した状態。左手前の四つの出っ張りにはキャスターです! スーツケースの規格に合わせてとのことですが、このアイデアに脱帽
- 3.前側ハルを外すと、後部ハルの中には船外機が現れます
- 4.組み上げると、こうなります。特筆すべきは、前の二つのフロートが、片側2本のパラレルリンクアームで折り畳めること。ガンダムみたいな面白さです

