

1 基礎の基礎

単位の意味、素材や構造、これらは、フネを理解するうえで最初に知っておくべき事柄です。どんなフネを選ぶにしても、まずはここから確認しておきましょう。

1-a 度量衡

日本では「計量法」という法律があって、取引や何かの証明に使う単位については、それに従ったものを使うことになっています。この法律は1992年の全面改正で新しい計量法となり、猶予期間を経て、現在はすべての単位が改正計量法に従ったものとなっています。

改正計量法の特徴は、一般に「国際単位系」と呼ばれている単位システムに準拠していること。少なくとも一般に用いられている単位に関しては、メートル・キログラム法に近いものですが、すべてではありません。具体的な単位の種類や表記などは、計量法の条文に従うかたちで「計量単位令(政令)」や「計量単位規則(通産省令)」などが定めています。

ボートの場合、船検証などの公の書類はもちろんですが、日本における販売者や製造者が作成しているカタログや仕様書の類なども、それを「取引」のために用いるならば、やはり法規に従った単位の使い方にしなければなりません。輸入艇はともかくとしても、国産艇の場合は、ほとんどがこの計量単位規則に合わせた単位の使い方になっています。

■長さ・幅・深さ・吃水など

基本的に「メートル(m)」です。これは、従来のメートル法どおりです。

■質量

従来「重量」とされていた項目ですが、

本来、重量というのはその物体に働く重力の大きさのことであるため、より正確な表現として、重力と無関係な「質量」を用いることになりました。単位は「キログラム(kg)」。通常の生活範囲では、質量と重量は事実上、同値です。

■燃料搭載量、清水搭載量など

体積については立方メートル(m³)を用いるのが基本ですが、「リットル」はこれまで同様に使うことができます。表記法としては、小文字の「l」と大文字の「L」、どちらも使用できますが、国際的には(日本を含む)、判別しやすい「L」が主流。

■エンジン出力

基本は「ワット(W)」で、エンジンの場合は数値が大きいので、1,000倍を示す接頭辞(語)を付けて「キロワット(kW)」としています(Wは大文字)。ただ、日本で従来使われてきた馬力(PS)について、計量法の第六条により「馬力は、(中略)当分の間、工率の法定計量単位とみなす」とされており、多くの場合、それが併記されています。

$$\text{馬力} \cdot 1\text{PS} \doteq 0.7355\text{kW}$$

$$\text{英馬力} \cdot 1\text{HP} \doteq 0.7457\text{kW}$$

なお、エンジンについては別項の「エンジンと駆動方式」で、もう少し詳しく説明します。

■総トン数、他

フネの総トン数は、その大きさを表わ

す体積の一種。そのため原則に従うと「立方メートル(m³)」なのですが、従来からの慣習どおり「トン(T)」で、質量の単位としての「トン(t)」と区別するため、Tは大文字を使います。

$$\text{総トン数} \cdot 1\text{T} = 100\text{sq.ft} \doteq 2.83\text{m}^3$$

ただし、プレジャーボートの総トン数として記されている数値は、指定個所の計測値や係数を使って計算で求められる数値ですので、直接、実際のフネの体積を表すわけではありません。また、計量単位令の定義は「1,000 / 353(m³)」で、上記の値とは微妙に異なります。

さらに、フネの世界では、距離を表す「海里(Mまたはnm)」、速度を表す「ノット(kt)」、角度表現の「点(pt)」など、従来から用いられていた単位が存在しますが、これらも総トン数と同様、計量単位として残っています。

*

日本国内で建造されるフネは、従来からメートル・キログラム法で設計されているわけですが、欧米ではまだまだヤードポンド法によるものが少なくありません。日本国内では、それらの基本スペックを換算する必要があります。

ただ、その場合、有効桁数をどのくらいまでとるかによって、微妙に換算値が異なってしまう可能性があります。これはやむを得ないでしょう。

ボートのスペック等で用いられる主な単位と換算値

対象の状態の量	計量法=国際単位系	ヤード・ポンド法表記の実例	換算値
長さ	メートル (m)	インチ (in)	1in = 0.0254m
		フィート (ft) (= 12in)	1ft = 0.3048m
質量	キログラム (kg)	ポンド (lb)	1lb = 0.45359237kg
面積	平方メートル (m ²)	平方フィート (sq.ft)	1sq.ft = 0.09290304m ²
	立方メートル (m ³)	立方フィート (cu.ft)	1cu.ft = 0.02831684659m ³
体積	リットル (lまたはL)	米ガロン (U.S.gal・通常は単に gal)	U.S.gal = 3.785411784L
		英ガロン (Imp.gal・通常は単に gal)	Imp.gal = 4.54609L

※ 計量法=国際単位系では、基本単位にその10の正負整数乗を示す20種の接頭辞(語)のどれかを数値の大きさや用途に合わせて使用可能
例: 1,000m = 1km, 0.001m = 1mm, (1,000×1,000) m² = 1km² など

用途を限定されたボート関連単位と基本単位との関係(計量単位令による)

特殊の計量	計量単位	記号	基本単位との関係
海面または空中における長さの計量	海里	M または nm	1nm = 1,852m
航海または航空に係る角度の計量	点	pt	1pt = 360 / 32° = 11° 15'
船舶の体積の計量	トン	T	1T = 1,000/353m ³ ≐ 2.832861m ³
航海または航空に係る速さの計量	ノット	kt	1kt = 1nm/h = 1,852m/h

1-b 素材・構造

プレジャーボートの素材の圧倒的な多数派はFRP (Fiber Reinforced Plastics) でしょう。日本では繊維強化プラスチックと呼ばれます。

プラスチックに繊維を混ぜ込んで、単なるプラスチック製品よりも高い強度を得ようという複合素材で、多くの場合、強化材料としてはガラス繊維を用います。特に、ガラス繊維であることをあきらかにする意味でGFRPやGRP (Glass Fiber Reinforced Plastics、Glass Reinforced Plastics) という表現が用いられることもあります。

近年では、より優れた強度特性や重量軽減といった目的で、ガラス繊維に代えてカーボンファイバーやケブラーといった素材を用いるケースもあり、そういったものはCFRP (Carbon Fiber ~)、KFRP (Kevlar Fiber ~) と表現されたりします。

ほとんどの場合、生産にはメス型を用い、表面となる第1層を不透明な顔料入り表面用樹脂(ゲルコート)で形成、それに繊維とプラスチックを積層して化学的に硬化させ、メス型から脱型したところで完成します。その際、強度アップや増厚のため、積層中に軽量の心材を挟み込むことがあり、そういった手法はサ

ンドイッチ工法と呼ばれます。プレジャーボートでは、ひと昔前はバルサ材、現在では化学的素材(塩化ビニール系の発泡素材など)が多く用いられています。

かつては、人手によって積層を行う「ハンドレイアップ法」が主流で、後に適当な長さの繊維とプラスチックをスプレー装置でメス型に吹き付ける「スプレーアップ法」なども導入されましたが、最終的な積層作業が人手によるものであるため、多品種少量生産を前提とした応用は利きやすいものの、品質の安定には作業者の熟練を必要としました。

しかし近年では、作業の能率向上や品質の安定、さらに環境にもインパクトの少ない新しい成形法が開発され、すでに実用化されています。

メス型とオス型の両方を用い、繊維のみをセットしてプラスチックを真空引きで引き込む「RTM法」や、メス型のみを使用しながらも、それをカバーする柔軟性のあるフィルムを用いて、同様にプラスチックを負圧で引き込む「インフュージョン法」などは、その代表的なものといえるでしょう。

*

FRPのメリットは、それが自由な形で、しかもフネのハルのような大きなもので

も一体成形が可能などところ。これは、木や軽合金との大きな違いです。

FRPのハルは、通常、特に骨組みに相当するものを内部に作らなくとも、ある程度形状を保つことができます。また、デッキや上部構造と組み合わせることで、ある種のモノコック構造のようなものが出来上がりますから、それで十分という部分もないわけではありません。

ただし船底に関しては、波の衝撃に耐えるだけの強度が必要です。また、航走に適正な形状を保つだけの、しっかりとした剛性も要求されます。

かつては、合板などの丈夫な木材を心材とした縦貫材がメインの強度部材でしたが、現在では、腐る可能性のある木材などを強度部材に用いるフネはほとんどありません。

また、かつては縦貫材、隔壁など、別々の部材だったものが、現在では一体成形のフレームとなってきています。しかも最新の工法では、出来上がったハルに二次接着をするのではなく、型に入ったまま、硬化前の状態でそれらを結合して一体化し、完成時には内部のフレームとハルが一体化したものとなるような生産システムを持つビルダーも現れています。

1980年代の米国艇

1980年代の米国艇では、合板製の縦貫材が一般的に使われていました。このモデルは、そういった構造のものの中でも高剛性で耐久性が高いとい

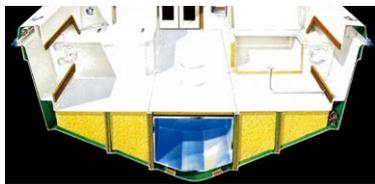


illustration / Grady-White

われる「グラディホワイト」です。床下に合板で格子状のフレームを造り、FRPで完全にカバー。隙間には発泡材を充填し、不沈性と強度アップを図っていました。

合板製構造材の弱点は、やや重いということと、腐りやすいこと。それが問題となるケースもありました。しかし、このグラディホワイトの場合は、なんと21世紀に入っても、この構造がほとんど変わらずに用いられていました。

顧客満足度調査などでは常にトップクラスにあり、また、米国における同種のフネのトップ・シェアである同社のモデルですが、構造は意外にコンベンショナル。しかし、そういった構造でも、きっちり造ってあれば、思ったほどトラブルには結びつかないのです。

最近の米国艇

かつての木製構造材は、やがてPVCフォームなどの化学発泡素材を心材とするFRP製に変化、さらにそれを可能な限り一体化し、フネの組み立て工数の削減と品質の安定、ローコスト化などを狙ったものに変化してきました。

写真は、米国のスポーツフィッシングボート「トロフィー」の船首側構造材で、内装の一部、フレーム、縦骨に相当する部材などを一体成形してあります。

現代の小型艇は、多かれ少なかれ、こういった一体成形の構造材を用いるのが一般的で、二次接着箇所を減らすべく、積層直後の構造材(兼内装材)とハルを密閉された型の中で結合、樹脂が硬化した際には構造材と一体化されたハルが出来上がる、という工法を採用するビルダーもあります。

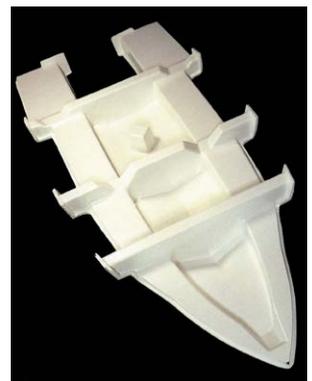


photo / Trophy

2 艇体と上構

そのフネがどういったものかを把握するには、まず、さまざまな角度から、さまざまな見方をしてみてください。方法は、決してひとつではありません。

2-a 数値の意味

カタログなどの資料には、さまざま数値が記されています。全長、全幅、質量などは、そのフネがどんなものかを知る重要な手がかりです。ただ、実際には個々のフネごとに、あるいは資料ごとに、その表記の基準が微妙に異なっている可能性があったりもします。

■全長

全長は、通常、標準状態のそのフネの長さを示したものです。国産艇の多くは、船尾のスィムプラットフォームや船首のバルピットが標準ならば、ほとんどはそれを含む長さを全長としますが、輸入艇の場合はケース・バイ・ケースです。フネによっては、記された数値が何を含んで何を含まないか、といった条件を記してあったりします。

■全幅

フネの最大幅です。もちろん、フネの平面形状によっては、キャビン部分や船尾コクピットがそれよりもずっと狭くなっているケースがあるわけです。

■吃水

静止状態における、水面からフネの最深部までの深さのことですが、船外機仕様やスターンドライブ仕様では、当然、それらの揚降により吃水が変わります。

また、小型艇や軽量艇では、わずかな積荷の違いによって容易に変化するものであるため、吃水値をあえてスペックとして記していないフネもあります。

■全深さ

これは最近の輸入艇では見られない項目で、国産艇だけしか記していません。

通常、ミジップにおけるデッキ上面からキールまでの深さをいいます。一般のモーターボートユーザーにとっては、あまり関係のない数値でしょう。

■質量(排水量)

フネの質量は、艇体のみを記したもの、艇体にエンジンを搭載した状態を記したもの、さらに燃料や水の一部または全部を加えたもの、一般的な使用状態を想定したもの、などがあります。

これは、注釈などで記されていることを確認するしかありませんが、一般に、船外機仕様は艇体のみを記載したものが多く、その他はケース・バイ・ケース、というところです。

■燃料/清水搭載量

容量、タンク容量など、書き方はいろいろです。携行燃料タンクを使用するフネでは、搭載可能な携行燃料タンクの数を示す場合もあります。

フネによっては、燃料や清水のほかに、温水器の容量や汚水のホールディング・タンク容量を記しています。

■エンジン

船内機やスターンドライブでは、最低限、標準搭載エンジンは記されているはずです。また、オプションパワーのあるフネではそれらが記されることもあるでしょう。

船外機仕様でも、艇体と合わせてパッケージされる標準エンジンのようなものがあれば記されるのが普通ですが、特にそういったものがない場合には、最大搭載出力や推奨する搭載エンジンの出力のみ記されていることもあります。

■定員

これは日本国内の船検にかかわることですから、輸入艇の場合は船検時に決まります。また、国産艇でも、取得する航行区域によって変わる場合があります。

■航行区域

これも輸入艇では船検時に決まります。国産艇の場合、通常は標準状態で取得可能な最大の航行区域が記されますが、一部を改造することで、より広い航行区域を取得できるフネもあります。

ハル各部の寸法

●全長(1)

フネによっては「ハル長」などという表現になっている部分の寸法です。船首尾の付属物などを一切含まない、純粋な艇体のみを示します。

欧米のフネの中には、船首のバルピットや船尾のスィムプラットフォームが標準装備になっていても、こちらの値を「全長」とするところが少なくありません。

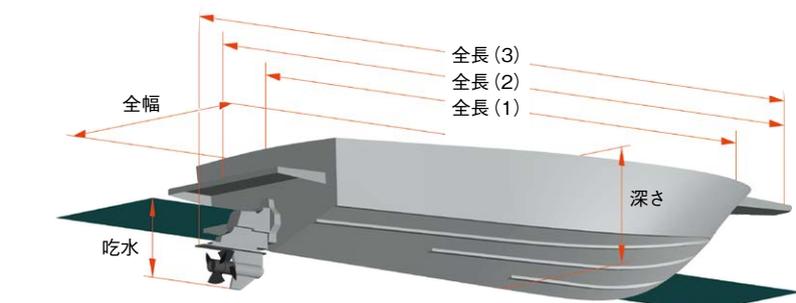
●全長(2)

標準的に備わる付属物を含めたものを「全長」として示すケースはこちらです。図では、船首のバルピットと船尾のスィムプラットフォームの両方が含まれていますが、もちろん、この片方だけを含むケースもあります。

付属物が標準であるか否かにかかわらず、「全長(1)」を「全長」とし、こちらに対して「○」を含む」といったかたちで別に示すケースがあります。

●全長(3)

マリナーなどで、その保管料算出などに際して「実測全長」を用いる場合の全長。船外機やスターンドライブユニットなど、一



般に「フネの全長」には含まれない、あらゆる突起物を含みます。

本来、カタログなどにはあまり記されませんが、最近は少数ながら掲載する国産艇も見られます。

●全幅

そのフネの最大幅を示します。一般のプレジャーボートは、ミジップ付近か、それよりも船首側で最大幅となりますが、これはフネの形状によるので、一概にはいえません。

●吃水

多くは図のように、そのフネの水中の最深

部を示しますが、まれにハルの最深部が示されるケースもないわけではありません。また、船外機やスターンドライブではその揚降によって違いますし、積荷でも変化します。

●深さ

「全深さ」などとも記されます。現在は、国産艇のカタログでしか見られません。一般にはハルの上端(デッキ面)からキールまでの深さですが、フネの形状や構造によって計測する部分が微妙に変わるため、一見ただけではそのフネのどの深さを測っているか分かりにくいケースもあります。

2-b 船底形状

小型船舶操縦士免許のテキストなどでは、船首尾線に対して直角な垂直面で切った場合の断面を示して、「V型」「ラウンドボトム」「平底」などというかたちでそれぞれの船型を示すことが多いようです。ただ、この種の船体断面は、その部分の特性を示しはしますが、フネが走っている状態で、船底とそれに添って流れる水流がどういう関係にあるかといったことを知ろうと思っても、その参考にはなりません。

また、実際のモーターボートやモーターヨットでラウンドボトムやまったくの平底というのは少数派で、ほとんどはV型の船底、あるいはV型をベースにさまざまなモディファイを施したものの、というのが実情です。

*

一般のプレジャーボートでは、航走時に船底が受ける揚力によってフネが持ち上げられ、それによって接水面積を減らすことで抵抗の減少を狙う、滑走艇

や半滑走艇が大半です。そのハルの基本的な航走特性を考えたり想像したりするには、船尾からミジップ、ミジップから船首へ、その船型がどういったかたちで変化するかをとらえる必要があります。

そのためには、船首尾線に対して直角な断面だけでなく、船首尾線に平行な断面も考える必要があるわけですが、そういったものが示された「艇体線図」、英語で「ラインズ (lines)」と呼ばれる図面は、通常、公表されません。

多くの場合、カタログに記された平面図や側面図から、その船底形状を想像することになります。

*

「モノヘドロン (mono-hedron)」や「ワープトV (warped vee)」といった船型名称は、船底、特にその主な滑走面となる船尾からミジップにかけての部分はどういった変化をしているか、ということに着目した名称です。

モノヘドロンを直訳すれば「単面体」で、そのままでは少々意味が分かりにくいのですが、これは、船尾からミジップにかけて船底のデッドライズがほとんど変化しない船型のことです。そのため、フネが船首を上げた状態になると、キール付近もチェーン付近も同じ仰角を持つのが特徴です。

一方、ワープトVを直訳すると「ねじれたV型」。これは船尾からミジップにかけて徐々にデッドライズが増す船型で、結果的に船底がねじれた状態になることから付けられた名称です。

この船型はモノヘドロンと対照的で、キール付近とチェーン付近では船底の仰角が異なるのが特徴。キール付近が仰角のない状態でも、チェーン付近は仰角を持つ状態にできるわけです。

現代の滑走艇のほとんどは、これらを基本になんらかのモディファイを施したような形状の船型といて、まず間違いはないでしょう。

船底の仰角

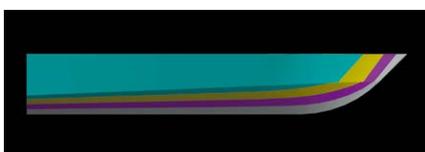
図は、同全幅、同全長で、平面形も同じモノヘドロンとワープトVを想定し、それぞれのハルを船首尾線と平行な垂直面で切った場合を示したものです。なお、船首尾線と平行な垂直面で切った場合に表れる線を「バウ・アンド・バトック・ライン (bow and buttock line)」といい、それを略して単に「バトック・ライン」と呼んだりもします。

モノヘドロンとワープトVの大きな違いはミジップから後半の船底部分。モノヘドロンは平行線で、キール付近もチェーン付近も同じ仰角ですが、ワープトVはキール付近が水平であるのに対し、チェーン側に近づくにつれて船首上がりとなっています。

つまり、モノヘドロンの場合、フネそのものが船首上げ姿勢となることで船底が仰角を持ち、しかもその角度はキール付近もチェーン付近も同じ。これに対しワープトVは、フネが船首を上げなくとも船底には仰角があり、フネが沈めば大きな仰角のチェーン側まで接水し、フネが浮き上がると仰角の少ないキール側のみ接水する、という性格を備えているのです。



モノヘドロン



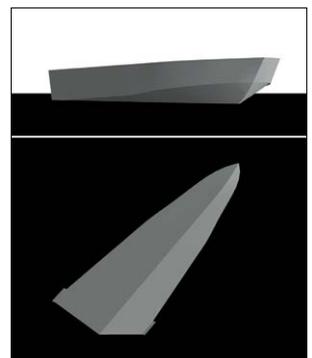
ワープトV

航走時のトリム角と船底

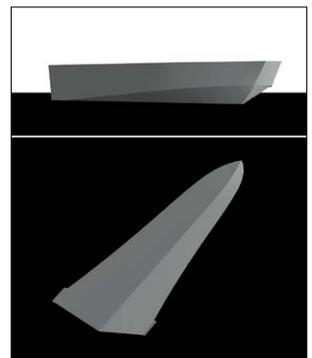
水中から見た浸水部分の形状はほとんど同じですが、モノヘドロンのハルは、水平状態に対して3度の船首上げ姿勢で、船尾吃水は静止時よりわずかに浅くなっています。一方のワープトVはその半分の1.5度の船首上げで、船尾吃水はモノヘドロンよりもさらに浅い状態です(それだけ船尾が浮き上がっています)。

モノヘドロンの場合は、船底の仰角の変化はそのままフネ全体のトリム角の変化となりますから、速度の違いによる姿勢変化を大きく感じますが、主滑走面はどこも同じ仰角で水に接するため、速度とフネの仰角が釣り合った状態になると非常に安定します。

一方、ワープトVは、姿勢変化は少なく、フネが浮き上がりきるまでは安定しますが、その船底形状でカバーされるべき速度域を越えると安定した滑走姿勢を維持しにくくなってきます。



モノヘドロン



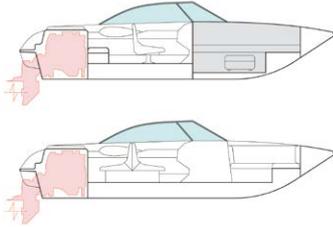
ワープトV

2-c 艇種とアレンジ

ランナバウト (runabout)

その名の通り、走り回ることそのものを目的としたもの。基本的に本格的なキャビンは持ちません。

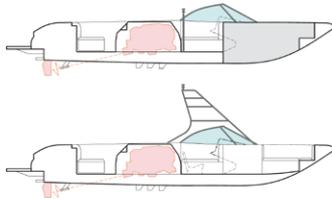
船首側にデッキを持たない「パウライダー (オープン・パウ)」タイプと、デッキを備える「クロズド・パウ」があります。



トローイングボート (towing boat)

ランナバウトの一種ですが、特に水上スキーやウェイクボードのトローイングに特化した機能や特性が与えられたモデル。

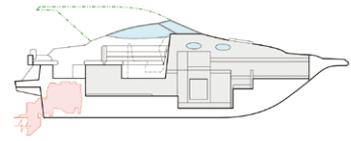
目的に見合った性格を得るため、パワーユニットはインボードエンジン (ダイレクトまたはVドライブ) が一般的。



エクスプレスクルーザー / クーペ (express cruiser/coupe)

小～中型クラスは、欧米のファミリー向けクルーザーの定番的なモデル。船首側デッキ下をキャビンとし、広いコックピットとキャビンの居住性を両立しています。

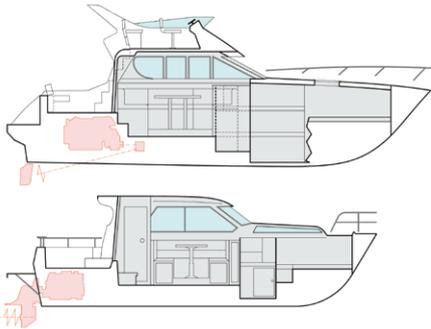
最近では、ハードトップを固定装備としたクーペタイプも多くなりました。



セダン (sedan)

現在はそうでないものもありますが、もともとは米語で、自動車と同様に「キャビン内に操縦席のあるフネ」の意。外に見えるデッキハウスをメインキャビンとしたクルージング向けモデル。

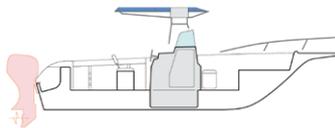
本来、その有無は関係ないのですが、フライブリッジ付きが主流です。



センターコンソール (center console)

米国系フィッシングボートの定番。日本でも、汎用和船にステアリングコンソールだけを取り付けたものは、同じようなコンセプトのモデルといえます。

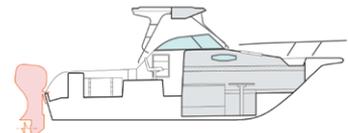
ただし、地中海方面のセンターコンソールには、ランナバウト的な性格のものがかかりあります。



エクスプレスフィッシャーマン (express fisherman)

クルージングボートのエクスプレスと似たアレンジの、船首デッキ下にカディやキャビンを持つフィッシングボート。欧米のウォークアラウンドなどもこの一種といえるでしょう。

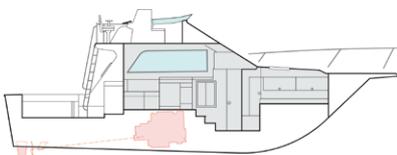
船首側にデッキを持っているため、センターコンソールよりはオフショア向きといわれるものが多くなっています。



コンバーチブル (convertible)

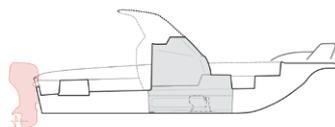
もともとは、フライブリッジ付きセダンにフィッシング能力を盛り込むというコンセプトでスタートし、コンバーチブル・セダンと呼ばれていました。

フィッシング (特に外洋のトローリング) とキャビンの居住性を両立したモデル。



日本式小型フィッシングボート

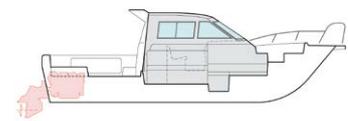
欧米のセンターコンソールと似た造りですが、もともと日本の小型汎用和船に範をとった基本アレンジで、現在はコンソール上部にハードトップを一体成形し、後部開放パイロットハウス型としたものが主流。



パイロットハウス型ボート

日本のマリンシーンで見かけるこの種のモデルの多くは国産フィッシングボートで、パイロットハウスは、移動の際に風波を避ける目的で用いられることが前提となっています。

内装を充実させたクルージングタイプやファミリー向けモデルもあります。



2-d 一般配置

一般配置というのは船内レイアウトのことで、それを示した図を一般配置図といいます。英語の「ジェネラル・アレンジメント (general arrangement)」を邦訳したものであるため、その頭文字をとって「GA」という略称で呼ばれることも少なくありません。

ちなみに「一般配置」の「一般」は、その意味するところの分かりにくい言葉ですが、これはおそらく英語の「ジェネラル (general)」を単純に直訳しただけだと思われます。本来、この場合の「ジェネラル」は「広く一般の」ではなく、「概要、概略」という訳方をすべきだったところですが……。

フネのカタログなどには、その船内の様子を示した図が付いていたりしますが、ああいっただのも一般配置図の一種ですし、小型のフィッシングボートなどでは、船内というよりもデッキやコクピットの配置を記したフネの平面図が掲載されることもあります。それもまた一般配置図です。

*

フネの一般配置からは、そのフネの船上におけるさまざまなスペースの割合や、配置、さらには実際に船上で人間が動き回る際の動線などを読み取ることができます。また、ハッチ類などを明示してあるものならば、物入れの開口サイズ、その配置と他の造作の関係などもよく分かります。

これらは、そのフネを実際に使う上で使い勝手などを把握するのにとても便利なものですから、どのフネもできるだけそのカタログや仕様書には一般配置図を掲載するようにしているようですし、そういった図のないものでも、高所からフネを俯瞰撮影した写真を掲載するなどして、そのフネの一般配置が把握できるようにしていたりします。

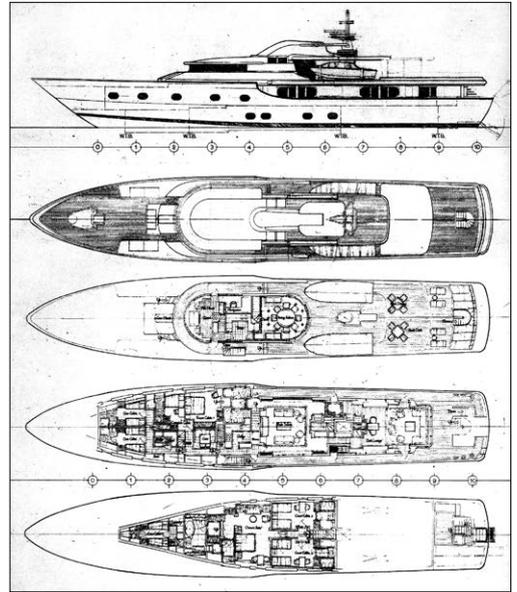
とはいっても、そういった図や写真が公表されていないフネもないわけではありませんし、およそ実体とはかけ離れた、まるで想像図のような一般配置図が掲載されているケースもあります。

*

最も多く見かける一般配置図は、キャビンを備えたフネのデッキ部分を取り払った状態で描いたものでしょう。

ただ、そういった図では、当然のことながらフライブリッジは描かれませんが、メインサロンの床下になってしまうような一部のステートルームも描けません。また、メインサロンと船首側のステートルームなど、異なるレベルにあるものの区別もしにくくなります。

そこで、ある程度の大きさのモデルでは、本船のように各レベルのデッキを



150フィートクラスのメガヨットの一般配置図。各デッキ別に、それぞれの配置が詳細に記されています。ワンオフのカスタムヨットですから、この種の図面の持つ意味は重要です

別々に描いた一般配置図が描かれることとなります。

*

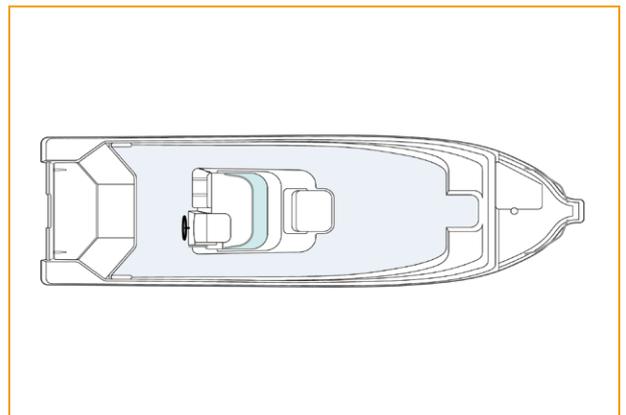
そのフネの船内レイアウト、さらにはフネの基本コンセプトが明確な形で表れるのが一般配置です。

縦横比をきちんと修正して正確なものとし、縮尺を統一したさまざまなフネの一般配置図を並べてみると、それぞれのフネの性格が非常によく分かります。

定番的な一般配置やビルダーの個性を感じさせる一般配置など、そこで見出せるものはかなりあるはずで



プレジャーボートカタログなどで最もよく見かけるタイプの一般配置図。この図はミドルクラスのコンバーチブルのものですが、フライブリッジの一般配置図はありません。また、メインサロンと船首側ステートルームの段差も分かりませんが、同種のフネをよく知っている人ならば、そのあたりは十分に想像の範囲内にあります



図のような小型のモデルの場合、通常、コンソール内部の小さなスペースなどは描かれませんが、実際にこの種のフネを購入しようとする方にとっても、そういった部分を最優先で考えるということはないでしょう

3 アコモデーション

設備や機装は、そのフネの性格を決定する大切な要素です。しっかりとしたアコモデーションは、ある意味で、その背景にあるフネ文化の象徴かもしれません。

3-a さまざまなアコモデーション

アコモデーション (accommodations) は、もともと部屋の (宿泊) 設備などのことですが、フネの場合は、やや広義の解釈で、そのフネに備わるさまざまな設備関係や機装などを総称する言葉として使われています。

アコモデーションについては、圧倒的に欧米艇の方がしっかりとしたものとなっています。

決定的なのは、プレジャーボートを楽しむための背景が、文化的にも、社会的にも、確立されていることでしょう。それは、100年以上の歴史を持つプレジャーボートの歴史の中で培われたものであり、簡単に追いつけるものでありません。

*

フネの各部の寸法は、そのフネに乗る人の寸法に合わせて作るのが基本です。欧米のフネのほうが天井高を高くしてあるのは、基本的な体格の違いから考えれば当然のことといえるでしょう。

しかし、そういった理由をつけて考えてみても、ほとんどの国産艇のヘッドコンパート

メントの天井高は低すぎます。一般住宅で天井高が1.3mほどの空間をトイレットにすることなどないはずですが、フネの世界ではそれがありません。

もちろん、欧米のフネでも天井高の低いヘッドコンパートメントはありますが、それはほとんどの場合、そのフネの他の部分でもそれだけしか天井高がない場合です。

これは、フネに限らず、トイレットというものに対する欧米と日本の考え方の違いというべきかもしれません。

北米やヨーロッパのモデルには、ホールディングタンクで汚水を貯めるシステムが普及しています。ただ、問題はその排出で、コストの問題からか、標準仕様だとマリーナなどのバキューム装置を前提とするものが多数派です。これは、通常オプションとして用意される、切り替え弁付きの船外排出システムを選択し

ておくべきでしょう。

*

船上で食事を楽しむというのは、これからフネを購入しようという方の想像する「楽しいボートライフ」のひとつのカたちでしょう。

小さなフネでも、テーブルと腰掛けさえあれば、ピクニック風の軽食は十分に楽しめます。しかし、温かい、出来立ての食物を供することができれば、もっと食事の時間を楽しむことができるでしょう。そのためには、最低限、ギャレーに加熱装置が備わっている必要があるわけです。というか、本来、ギャレーと



よばれるべき場所の最低条件のひとつが、この「温かい食物を供することができること」だということです。

現代では、電磁調理器や電子レンジなど、火を用いずに温かい食物をつくることのできる調理器具が増えており、そういったものをギャレーに装備するフネもかなりあります。ただ、この種の調理器具には電気が必要で、発電機を持たないフネでは、陸電システムから供給される電力が存在する場所でしか、その種の調理ができません。

電気以外の加熱調理用具にはアルコールやガスがあり、ごく小型のモデルではカセットボンベ式の小型卓上コンロなどが備わるものもあります。

*

小型のフィッシングボートに関しては、フィッシングに対する考え方の違いが表れています。ひと言でいうと、ロッドやり

ールはもちろん、その釣果を保存するクーラーボックスをはじめとしたあらゆるタックルが「個人装備」であることを前提にする日本式と、フネに備え付けられるものは極力フネに備え付けてしまおうという欧米 (特に米国) 式というところでしょう。

もちろん、それには釣法の違いというのも無関係ではないはずですが、米国でもけっこうボトムフィッシングは盛んで、多くの人が考えるよりも、アチラのフネがそういった使い方に向いていたりすることは確かです。

*

ほとんどの国産艇に装備されていて、アチラのフネではまず装備されていないものが、船底貫通型のイケスです。

日本のフネのイケスは、フネの床下、あるいはデッキ下の一部を隔壁によって水密区画とし、その部分の船底に穴を開けて外部の水を引き入れるという構造ですから、いわば、意図して船内に浸水箇所を設けるようなもの。その設計はもちろん、管理やメイン

テナンスにも慎重な配慮が必要です。

日本では、それを食べるために釣りをするという方が多数派と思います。

釣った魚を持ち帰って食べようという場合には、釣り上げてすぐに素早く血抜きなどを行い、氷温で保存するなどの処理をしたほうが、狭いイケスで長時間放置するより美味しく魚を食べられるといわれており、多くの方はそれをご存知のはずです。しかしそれでも、イケスについての市場の要望は常にあり、ビルダーはその要望を取り入れてフネを建造しています。

*

アコモデーションに関しては、そのフネの使い手が自分で充実させていくことも可能な部分です。たとえ、もともとのフネのアコモデーションが貧弱でも、ユーザーの創意工夫でカバーできるところは少なくありません。

3-b 電気についての基本

陸電やジェネレーターで供給される交流の100Vや110V、200Vとか220Vという電気の話もありますが、ここでは、航法装置などの電源として用いられる、フネに搭載されたバッテリーを電源とした電気、直流の12Vや24Vと、それを使う機装品の話です。

＊

まず、基本中の基本はこれ。

①電力 (W) = 電圧 (V) × 電流 (A)

この式を変形すれば、

②電流 (A) = 電力 (W) / 電圧 (V)

ということにもなります。

で、もうひとつ、覚えておいたほうがいいのは、バッテリーの容量。多くのバッテリーは「55 △○○」とか「80 □ ××」というかたちで、その容量を示す数字が記してあるはず。日本ではこれを「5時間率容量」と呼んでいて、単位は「Ah」。「5時間率容量」というのは、これはそういうテスト方法で測定して決めた値だから、と覚えてください。

Ahは、電流 (A) と時間 (h) でのことで、要するに、

④容量 (Ah) = 電流 (A) × 時間 (h)

時間を求めるならば、

⑤時間 (h) = 容量 (Ah) / 電流 (A)

となります。

実際には、この計算式で求められる時間でバッテリーが完全に放電しきってしまうわけではないのですが、たとえば12V60Ahのバッテリーは、6Aの電流を10時間流すと、もはや12Vバッテリーとして通用する電圧を維持できないこととなります。計算式に具体的な値を入れればいだけですから、5Aなら12時間、3Aなら20時間と分かります。

航法機器のカタログや説明書には、その機器がどのくらいの電力を消費するか記してありますし、式の②があれば、そこから流れる電流を計算できます。それでフネに搭載している航法機器を一斉に使った場合の電流を計算し、自身のフネのバッテリーの容量が分かれば、あとは式⑤で計算するとバッテリーの限界が分かる、ということです。ただ、Ahで示される値は、大電流を一気に

流す (たとえば、60Ahのバッテリーで500Aを一度に流すなど) ことは想定していません。また、限界というのは、電圧が10.5Vまで下がった状態 (12Vバッテリーの場合) のことですから、11Vくらいで使えなくなる機器などの場合は、もっと早くにアウトです。

ただし、実際のところ、バッテリーが常に満充電されているはずもありませんし、バッテリーはエンジンの始動にも使わなければなりません。たとえバッテリーが満充電でも、安全を見越すなら、限界は、計算で得られた時間の半分以下と見ておくのが無難でしょう。

＊

バッテリーの容量が少ないからといって、バッテリーだけ大容量のものに替えても、あまり意味はありません。

バッテリーに電気を充電しているのは、エンジンに付属するオルタネーター (発電機的一种) です。その性能が変わらない限り、バッテリーだけ大容量のものに替えても、満充電に時間がかかるだけです。充電時間についても、計算は前出の式⑤ですから、単純にバッテリー容量が倍になれば充電時間も倍かかるわけで、それだけの時間をとれないのであれば、バッテリーは常に性能の何割かがスポイルされた状態になってしまいます。

特に最近のエンジンは電子制御のものが多くなっており、かなり電力を消費します。バッテリー容量とオルタネーターの発電量がバランスの取れた状態になっていないと、エンジンに供給されるべき大切な電力までもが影響を受けてしまうこととなります。

ただ、常に発電量のほうが多く、いつも簡単にバッテリーが満充電になっているのであれば、大容量バッテリーへの換装も無駄ではありません。

＊

バッテリーを2つ搭載し、片方をエンジン始動用として常に温存、もうひとつをアクセサリ専用として用いるというツイン



バッテリーシステムは、かなり有効です。

最近のフネには当初からツインバッテリーシステムを搭載したものが多く、そういったモデルでは、切り替えスイッチにより、2つのバッテリーのうちのひとつだけを常時、充電のみという状態にしておくことが可能です。

また、エンジンのオルタネーターからの出力に、直接アイソレーター (逆流防止機能付き分電器の一種) を接続可能なインボードやスターンドライブならば、それでメインのバッテリーから独立したサブバッテリーへの充電回路を作ることにも容易にできるでしょう。

ただ、船外機の場合には、オルタネーターが船外機自体に内蔵されており、バッテリーやアイソレーターと直接に接続できません。以前は、これがネックで、船外機にアイソレーターを装備するのは難しかったのですが、最近は、メインバッテリー経由でサブバッテリーを接続できる、完全外付けの汎用アイソレーターが市販されており、それを用いると、常にメインバッテリーへの充電を優先しながら、余裕のあるときだけアイソレーター経由でサブバッテリーに充電する回路が構築でき、なかなか便利です。

4 エンジンと駆動方式

モーターボート、モーターヨットの世界で、ここ数年、最も進歩したのはエンジンかもしれません。ただ、高度な電子化は、エンジンを複雑な電子機器にしてしまいました。

4-a ガソリンとディーゼル

プレジャーボートの主機関は、ほとんどがガソリンエンジンかディーゼルエンジンで、それ以外はごく少数です。

北米やヨーロッパの排出ガス規制などをきっかけに、どちらもここ数年で非常に進歩し、ほんの十数年で、それ以前の50年分の進化を果たしたかのよう

＊

に思えるくらいです。船内機やスターンドライブに用いられているガソリンエンジンは、現在もプッシュロッドを持つOHVがほとんどで、エンジンブロックも昔ながらの鉄製。本体や形式そのものは、現代的とはとても

いえないものです。しかし、かつてのエンジンと決定的に違うのは、点火方式が電子制御タイプとなり、また、そのほとんどが、これもまた電子制御の燃料噴射方式となったことです。つまり、エンジン本体の形式は丈夫で単純なものとしながら、かつての弱点であった点火系や燃料系を最新のもの

にしてはいるのです。多くは排気量の大きなエンジンですからトルクも強く、余裕のあるチューンが施されています。また、そういった余裕は、排出ガスのクリーン化にも貢献し

ており、ほとんどは、非常に厳しいCARB (California Air Resources Board: カリフォルニア大気資源局) の排出ガス規制で3スター(ウルトラ・ローエミッション)を取得しています。

＊

船外機は、同じガソリンエンジンでも、船内機やスターンドライブとは反対極にあるエンジンといえそうです。

かつて主流だった従来型2ストロークは、先進国の排出ガス規制により、非主流となりました。現在どの船外機メーカーも、その主力は4ストローク、または燃料をダイレクト・インジェクション方式で供給する2ストロークです。

軽量かつコンパクトでなければならぬのはいうまでもありません。ダイレクト・インジェクションの2ストロークはまだしも、これは4ストローク船外機にとって、かなり厳しいところ

です。その結果、ほとんどの4ストローク船外機は、最新の自動車エンジンなどのノウハウを生かした、ごく先進的な機構を取り入れたものとなっています。

＊

ディーゼルエンジンは圧縮点火方式であるがゆえに、電気なしでも回り続け

られるというのがかつてのメリットでした。しかし、現代のディーゼルエンジンは、まず電気なしでは回りません。

特に21世紀に入って急速に普及したコモンレール方式のものなどは、その機構上、電子制御が不可欠となっており、広範で強力な制御能力を持つECU(エンジンコントロールユニット)を搭載し、さまざまなセンサーからの情報を元に、負荷や回転数を問わず、適切な運転状態を維持するようになって

います。ただ、日本では、欧米に比べてプレジャーボートの絶対数が少なく、整備環境の問題もあるためか、従来型ディーゼルエンジンを搭載したものもかなりあります。しかし、世界のプレジャーボート用ディーゼルエンジンの主流は、すでに電子制御のコモンレール方式ですから、日本国内のマリンシーンも、今後はそういう方向に向かうものと思われ

ます。コンパクト化や性能向上はいうまでもありませんが、最近ではディーゼル用マリンギアの電子制御化も進み、コントロールレバーとのリンケージを含むネットワークの中にエンジンを置くシステム化が普及しています。

エンジンサイズの比較

Aは、1980年代から1990年代にかけて日本でも盛んに用いられたディーゼル・スターンドライブ、ボルボ・ベンタのAQAD41にDPドライブの組み合わせです。エンジンは直列6気筒、排気量3.59Lのターボディーゼルです。

このエンジンは、後にクランクシャフト出力で200馬力になるのですが、1989年当時はまだ150馬力でした。DPドライブを介した場合、損失が10馬力で、プロペラ軸出力は140馬力です。

Bは、ボルボ・ベンタの現行ディーゼルの

主力のひとつ、D4-260にDPドライブの組み合わせ。エンジンは3.7Lですが、4気筒化や構造の進歩でコンパクトになっています。

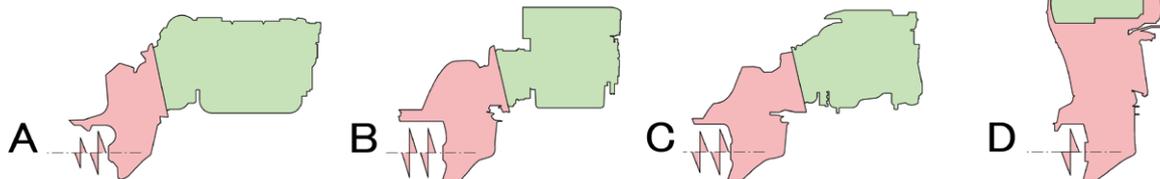
出力はクランク軸で260馬力、プロペラ軸は250馬力。

Cは、同じボルボ・ベンタのガソリンスターンドライブ、5.7GXi / DPS。プロペラ軸のそれのみ公表されている出力は320馬力。

本体は、鉄製ブロックのOHV・5.7LのV8ですが、点火系と燃料系は最新の電子制御です。

こうして具体的に比較してみると、ディーゼルエンジンは、わずか数十年の間に、そのコンパクトさやパワフルさにおいて格段の進歩を果たしたことが分かります。ただ、その一方、もはやクラシックとさえいえるOHV・5.7LのV8が、フネの世界ではまだまだ現役でいることの意味も十分理解できるでしょう。

Dは、比較のために描いた、スズキDF250。スターンドライブなどに比べるとやはりコンパクトです。



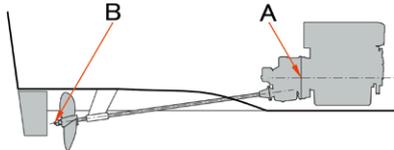
※ 図は、ボルボ・ベンタの3種類のエンジンと、スズキDF250船外機のシルエットを、正確に同縮尺で描いたものです。

4-b 駆動方式

船内機 (inboard engine)

より正確に駆動方式まで記せば、インボードエンジン・ダイレクトドライブ。汎用性が高く、構造が簡単なので丈夫であるなどのメリットはありますが、エンジンやプロペラ軸など、各パーツを別々に据え付ける必要があります。スターンドライブなどに比べると建造時に手間がかかります。

なお、市販のインボードエンジン搭載艇の出力表記は、Aのクランクシャフト（フライホイール）出力か、トランスミッション（マリンギア）経由後のプロペラシャフト出力（主に米国艇など）のどちらかです。

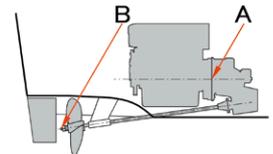


Vドライブ (V drive)

船内機の一つですが、図のような配置のものは、その出力軸の折り返しに着目して「Vドライブ」と呼びます。

船尾側にエンジン本体を置くことが可能ですから、キャビンのスペース拡大や騒音軽減が期待できますが、据え付けの時間は一般の船内機と同様ですし、プロペラシャフト周りのメンテナンスがしにくいこともデメリットとなります。

出力表記は、Aのエンジン本体のクランク軸のものを記すケースが多く、Bのプロペラ軸出力を記しているのは、米国艇などです。

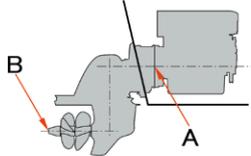


船内外機、スターンドライブ (inboard engine outboard drive, stern drive)

日本語の「船内外機」は、船内エンジン 船外ドライブの意。スターンドライブは「Vドライブ」などと同様、その駆動方式に着目した名称です。

プレジャーボートに搭載されているもの多くは、エンジンとドライブがあらかじめエンジンメーカーによって組み合わせられた、いわば既製品。艇体への据え付けも比較的容易に、高い精度で行うことができます。

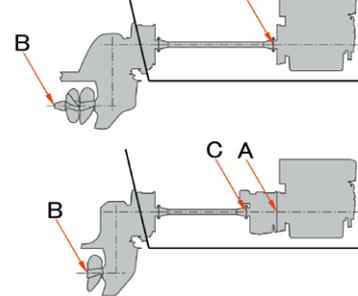
出力表記は、Aのクランク軸、Bのプロペラ軸、どちらもありますが、日本ではクランク軸出力が一般的。ただしガソリンパワーのものは、ボルボ・ペンタもマークルザーも、需要の多い米国の基準に合わせて、Bのプロペラ軸出力だけしか公表していません。



ジャックシャフト (jack shaft)

一般には、スターンドライブ方式の、広くは、スターンドライブに限らず、ドライブユニットとエンジンを離して中間軸をつないだタイプの総称。

エンジンの位置の設定に自由度がありますが、長い中間軸に起因するトラブルの可能性は否定できません。



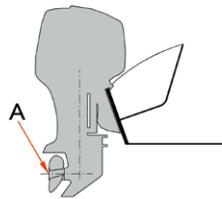
クラッチ機構を持たないスターンドライブユニットを用いる場合には、エンジン+トランスミッション（マリンギア）との間に短い中間軸で接続することが多く、そういったものもジャックシャフトの一種ということができます。

出力表記は、クランク軸A、プロペラ軸B、下図のトランスミッション後Cの3種類が考えられます。

船外機 (outboard)

エンジンからプロペラまでが一体化されており、さらにそれ全体が操向するという、他のパワーユニットには見られない特徴を持っており、メリットもデメリットも、ほとんどはそれを理由とするものです。

完全に一体化されたパワーユニットであるため、すべての船外機の出力表記はプロペラ軸Aのそれが示されています。

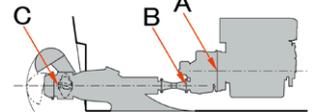


ウォータージェット (water jet drive)

エンジン付きユニットとしては、PWC用に開発されたものがお馴染みですが、汎用的なウォータージェットドライブとして市販されているもの多くは図のようなタイプです。

浅吃水と水中抵抗の減少でフネの高速化が期待でき、プロペラの振動がないことから船内の静粛性や快適性の向上にも貢献しますが、低速域での操船には慣れが必要です。

既成ユニットの場合はCのインペラ出力を記載するのが普通ですが、汎用ジェットドライブでは、組み合わせられるエンジン本体のクランク軸出力Aや、Bのトランスミッション後出力が記されます。

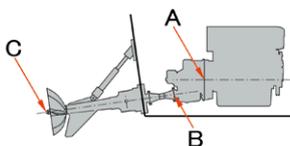


サーフェスドライブ (surface drive)

上半分を水面上に出すくらいの浅い水深で強ピッチのプロペラを高速で回転させ、また、ドライブユニットの水中への突出を最小限にとどめることにより、強い推進力と抵抗減少による高速航走や、浅水深での航走能力向上などを狙った駆動形式です。

汎用的なサーフェスドライブとして市販されているもの多くは図のような形式と形状で、ドライブユニットは上下トリミングと操向が可能です。

汎用マリンエンジンと組み合わせることが前提ですから、出力が記されるとしても、Aのクランク軸かBのトランスミッション後のもの。Cのプロペラ軸出力は記されないのが普通です。

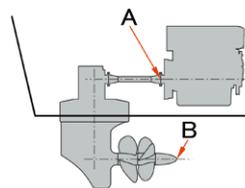


ポッドドライブ (pod drive)

船底に操向機能を持つドライブユニットを突出させた駆動装置。一般の艦船で実用化され、その後、プレジャーボート向きのものとしてボルボペンタのIPSが登場、さらにカミンズのZEUSも市販され、現在は、トランスミッションメーカーのZFもラインナップしています。

ZEUSやZFは、汎用タイプなので、通常はAのクランク軸出力の表記。IPSは自社エンジンとのユニットになっているため、Aのクランク軸とBのプロペラ軸の両出力が示されています。

エンジンコントロールだけでなく、ステアリングも電氣的なリンケージであるため、きわめて強力なマニユバ能力を備えています。



5-a 用途と艇種と予算

フネを選ぶ基準は人それぞれですが、予算も時間もいくら使ってもかまわないから、とにかく気に入ったものを、という方は少ないでしょう。多くの方々は、限られた予算の中で自分の考えるボーテイングのスタイルを実現するため、最も適したモデルを選ぼうと、いろいろ試行錯誤をなさっているはずです。

ただ、そのためには、自分自身が楽しみたいとするボーテイングのスタイルを、ごく具体的かつ現実的なかたちで想像する必要があります。そしてそのためにはある程度の知識が必要です。

*

プレジャーボートの用途を考える場合、よく見かけるのは、まずそれを「クルージング」と「フィッシング」という2つに分ける、ということでしょうか。

しかし、実際に世の中のフネが、たとえば大まかにでもこの2種類しかないかといえば、そんなことはありません。

たとえば、水上スキーやウェイクボードのためのトーイングボートのほとんどは、それ専用特化したものであり、クルージングボートでもフィッシングボートでもありません。たしかに、軽食や飲み物を積みこんで、ちょっとしたデイクルージングに出かけることはできるでしょうし、ルアーとロッドを持ち込んで、キャストイングなどを楽しもうと思えばできなくはありませんが、それはフィッシングボートでクルージングに出かけたり、クルージングボートでフィッシングに出かけたりするのと同じです。

ポンツーンボートやハウスボートのように、航走能力に関してはせいぜい「移動

できる」という程度ながら、水上で楽しく過ごすのに最適なタイプのフネというもありますし、ハイパフォーマンスボートのように、航走能力を第一に考えたボートもあります。

ボーテイングのスタイルを少し具体的に考えただけでも、「クルージング」と「フィッシング」という、ふたつの概念だけでボーテイングをとらえるのが難しいことは分かるでしょう。

*

「何がしたいのか」は、できるだけ具体的なかたちで考えないと、あまりフネ選択の役には立ちません。

「フィッシングをしたい」では、まだ大雑把過ぎます。キャストイング、ジギング、トローリング、深場を狙った釣り、浅瀬での釣り、流し釣り、ふかせ釣り……などなど、フネで楽しむ釣りにもいろいろあります。それぞれの釣りに適したフネの特性やアレンジは異なったものですし、釣行する海域によって、フネに要求される性能や航行範囲も異なります。

なかには、とても一般のプレジャーフィッシングボートでは出かけられない海域での釣りというものも存在するわけで、どうしてもそこでのフィッシングを楽しみたいということであれば、これはもう、プレジャーボート購入は中止し、そのための費用を他の方法での釣行にまわしたほうが、よほど楽しい釣りができるかと思えます。

もちろん、できるだけ具体的に考える必要があるというのは、フィッシングに限ったことではありません。

とはいえ、これからフネを購入しようと

いう方にとっては、フネの使い方を具体的に想像できない部分というのもあるでしょう。これはもう、やむを得ないところですが、ほとんどの場合、そうやって想像し切れなかった部分が後悔につながったりする可能性はあるわけで、そういうリスクを減らしたければ、その分、最初にいろいろと悩み、考えておくしかありません。

*

フネを選ぶに際しては、必ずその予算にある程度の余裕を持つておくことが必要です。

どんなに考え抜いて購入したフネでも、「ここをこうしたら」「あそこをそうしたら」という個所が出てくることはたしかです。し、艀装品や航法機器の中には、実際にそのフネを使ってみてから思いつくものもあるでしょう。

購入したフネにいろいろと手を加え、艀装を追加して、自分なりのフネを作り上げていくのもボーテイングの楽しみです。それを楽しむことができるかどうかというのは、もっぱらフネ購入後に残っている予算によります。

航法機器などは、フネを購入する段階で装備していることも少なくないはずですが、また、あらかじめ必要と思えるオプション装備や汎用艀装品なども、フネを購入する際、併せて購入するのが普通でしょう。それでも、どこかしら手を加えたいところですが、フネという乗り物の面白いところでは。

具体的にどのくらい予算の余裕を見ているかというのは、フネによりけり、サイズによりけりですから、一概にいくらということではできません。ただ、その気になってあれやこれやを改装し、艀装品や航法機器を追加していくと、事前に考えるよりも費用はかかるものです。

国産の小型艇の場合には、そもそもの標準装備がシンプルなことや、日本国内における艀装品や航法機器が決して安いものではないことなどもあり、もう1艇、同じフネを購入できるくらいの費用がかかったという例は、実のところ、けっこうあつたりします。



5-b フネの大きさ

かつては、総トン数5トンを境に免許資格が分かれていたこともあって、多くの方は小型の、総トン数5トン未満のフネで、そのボーティングライフをスタートさせていました。

たしかに、小型のフネであれば全体を把握しやすく、たとえ離着岸などの際に多少失敗してどこかにぶつけたとしても、そもそもの質量が小さいですからダメージも少なく、まだフネという乗り物に慣れていない方が乗るにはいろいろと都合が良さそうです。

特に船外機艇やスターンドライブ艇は、その推進器の機構上、ステアリングで推力軸そのものが向きを変えるため、低速域での舵利きが良く、初心者にとって難しいとされる着岸時のマニュアルでも、比較的容易にフネを操ることができるというメリットがあります。

*

しかし、小型の船外機艇と、40フィート、50フィートクラスのインボードエンジン2基掛けのフネでは、その基本的な特性はもちろん、具体的な操船方法もかなり違ったものになります。

特に、両舷機の前後進を使って方向を変えたり、その場でフネを回頭したり、さらにその応用として可能なさまざまなマニューバリングについては、船外機やスターンドライブを1基掛けとした小型艇では、まったく考えられない操船方法ということになります。

また、フネの大きさや質量の違いは、その動きを異なったものにしてしまいます。いざとなったら手足を使ってフネを押さえ、それで他艇や岸壁への衝突を避けることができる小型艇のつもりで大型艇を動かしたとしたら、危険極まりない操船になってしまうでしょう。

*

PWCを対象とした特殊小型船舶免許は別として、現在の小型船舶免許制度においては、湖川小出力限定や、満18歳未満の5トン未満制限などを除く

と、操船可能なフネの総トン数に5トンという制限はありません。だれもが小型船舶のワケ一杯の、総トン数20トンまでのフネを操船できます。しかも、レジャー用途専用、つまり一般にプレジャーボートとして使われるフネについては、総トン数にかかわらず、全長24mまでのものを操船できるということになっています。免許による操船資格の違いは、もっぱら航行区域だけです。

つまり、2級小型船舶操縦士免許を取ったばかりの人でも、フネの航行区域を保有免許のそれに合わせたものにしておくならば、40フィート、50フィート、



さらには、制限枠一杯の24mクラスのフネでも操船することはできるわけです。

*

前述したように、小型艇と大型艇では、その操船感や操船方法にかなりの違いがあります。ですから、将来的に大きなフネに乗ることを考えているならば、最初から大きめのフネに乗って、そういったクラスのフネならではの操船感覚をさっさと身につけたほうが、わざわざ特性の異なる小型艇からボーティングを始めるよりもずっと現実的だという気がしないでもありません。

24mというと、ヤード・ポンド法で表現するならば78フィート8-4/5インチ。78フィートクラスのモーターヨットといえ、メガヨットとまではいかないにしても、プロダクションプレジャーボートとしては、かなり大きなクラスです。そういっ

たフネを操船しようという人が、試験やそのための練習としてならばともかく、免許取得後も20フィートや25フィートクラスの小型艇からボーティングを始めるというのは、むしろ不自然でしょう。2級免許をとってすぐに大型艇でボーティングを始めるというのも、現代では大いに考えられるところでは。

ただし大きなフネは、それにかかる経費についても、フネのサイズに応じた出費を覚悟しなくてはなりません。これは、故障や事故など、トラブルが発生した場合においても、です。

*

実際にフネを購入し、それをマリナーへ預けたり、どこかの河川や港湾に係留したりする場合、保管・係留場所それぞれの立地条件によって、必ずしも望みどおりの大きさのフネに乗ることができなくなる可能性があります。フネの大きさにかかわる問題というのは、なにも使い手の技量や、操船資格だけの問題ではありません。

たとえば水深。河川の河口付近に設けられたマリナーや係留水面などでは、引き潮で水深が浅くなり、入出港可能なフネは、もっぱら吃水の浅いものだけとなるようなところがあります。

一方、橋をくぐることが前提となるようなマリナーなどでは、満ち潮で水面が上昇すると、水面から橋梁までの高さが問題となって、クリアランス高が高いフネは通過できなくなります。

吃水が浅く、高さが低く抑えられているフネならば、どちらの場合もさほど問題はないのですが、そういった条件に適合するのは、水上バスのような特殊なものを除くと、通常、全体が小さいフネということになります。

*

購入するフネの大きさを決める要素は、いろいろです。ただ、最終的にフネの大きさを決めるのは、やはりオーナーの考え方ということになるでしょう。

5-c 保管条件・可搬条件

前項の「フネの大きさ」でも少し触れましたが、フネを購入し、それをどこかに保管するという場合、実際には、さまざまな条件が課せられることとなります。その条件というのは、マリーナとの契約にかかわるような問題もありますし、フネの物理的な寸法や質量の問題もあります。また、一般に可搬艇と呼ばれるカートップボートやトレーラブルボートの場合には、道路交通法などとの兼ね合いも考えなければなりません。

*

フネを購入する場合には、同時にその置き場を確保する必要があります。

可搬艇以外のフネは、通常、マリーナなどへ保管するか、河川や港湾などで、プレジャーボート用に用意されているスペースに係留することになるはずです。

たしかに、ユニックなどのクレーンの付いたトラックを購入して、それをボートの運搬用車両とすれば、ある程度のサイズのフネを可搬艇として扱うことはできます。実際にそうやってボータイングを楽しんでいる方もいないではありませんが、これは例外的なものと考えたほうがいいでしょう。

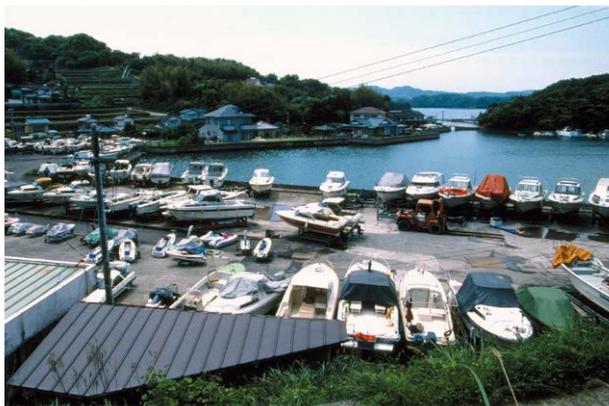
マリーナにしても、河川や港湾のプレジャーボート用係留スペースにしても、そこで保管や係留ができるフネには、なんらかの条件が課せられるのが普通です。特にそのサイズについては十分に確認する必要があり、それが自身で購入したいと考えているフネに合致しない場合には、他の置き場を探すか、フネのほうをその条件に合ったものに変えるかしなければなりません。

多くの場合、保管可能なフネのサイズの限界として示されるのは、その全長です。実際の保管料金を決める場合には厳密な実測全長をベースにすることが多いのですが、全長の限界というのは、揚降設備や置き場のスペースにかかわることですので、それほど厳密なものではないのが普通です。具体的には、「○○フ

ートクラスまで」というような表現になっていることが多いでしょう。

また、特に陸上保管の揚降設備の限界から、フネの質量に制限を課している保管場所もないわけではありません。

マリーナの中には、基本的にフネの購入もそのマリーナ経由で行うことを条件とするところがあります。マリーナも商売ですから、それによって利益を得るといった目的もあるわけですが、多くの場合、これには、管理するフネの素性来歴や販売元などを確実に把握し、トラブルが発生した場合に対処しやすくしておく、という理由もあるのです。



*

河川や港湾の係留スペースは、公共や半公共のようなものや、そこにフネに係留している方々の自治組織によって管理されているものが多いようです。

こういったスペースでは、サイズだけでなく、艇種やエンジン形式などを制限されることもないわけではありません。たとえば、漁船タイプのフィッシングボートに限るとか、船外機仕様艇に限る、といった具合です。

また、フネそのものではなく、そのオーナーになんらかの資格要件を求めるものもあります。比較的多く見られるのは、特定の地域に居住するオーナーのフネのみ受け付けるというケースでしょうか。こういった条件の施設は、通常、その地域のボートオーナーのためという前提で作られたものですから、当然といえば当然のことかもしれません。

*

可搬艇の場合には、その保管場所にごそある程度の自由度はありますが、実際にそれを運び、楽しむためには、いろいろとクリアしなければならない諸条件があります。

カートップボートは、それを自動車で運んでいる最中は、ただの積載物です。当然、積載物として法的な制限を受けることとなります。

もっとも、その法制限一杯のサイズや重量（道交法では「質量」ではありません）だと、運ぶだけはなんとか運べるかもしれませんが、カートップボートとして使うことはとてもできそうにありません。実際には、ルフキャリアの耐荷重や、現地での積み下ろし作業をはじめとしたハンドリングの限界などが、フネのサイズや質量を決定していると考えるのが適当でしょう。

現在、カートップ可能なモデルとして市販されているフネには、全長が16フィートクラスのものもあるのですが、それなどは、ハンドリングの限界一杯というべきクラスです。

トレーラブルボートにも、はっきりとした法的制限があります。牽引免許を取得し、条件に合った車両で牽引すれば、より大きく重いものもトレーラブルとなりますが、普通自動車免許を前提とした場合、牽引可能なトレーラーの全長や重量の制限などから考えると、トレーラブルとなるフネは全長16～17フィート、質量400kg程度というところでしょう。もちろん、全幅についても牽引車両の全幅+左右15cmずつという制限はありますし、全高もトレーラーを含めて3.8mまでという制限はありますが、質量の限界が低いと、それほど大きなフネにはなりません。

ただし、可搬艇の航行範囲は、それをランチングした場所を基点にしますから、日本全国、どこへでも出かけられるというメリットはあります。

5-d イニシャルコストとランニングコスト

当然のことですが、フネはそれを購入するにも、保有し続けるにも、それなりの費用がかかります。ここでは、イニシャルコスト (initial cost: 初期導入費用) とランニングコスト (running cost: 維持管理費用) に分けて、フネを所有する場合にかかる費用について考えてみることにしましょう。

*

まず、イニシャルコストで最も大きな額となるであろうものは、フネ本体の価格です。ただし、搭載可能なエンジンが複数用意されている場合には、その選択次第で最終的な船価が大幅に変わる可能性があります。また、ディーゼルエンジンとガソリンエンジンのどちらも選択可能というケースでは、その選択が、イニシャルコストだけではなくランニングコストにも影響してくるでしょう。

一般に言われるのは、ガソリンエンジンはイニシャルコストが低くてランニングコストが高く、ディーゼルエンジンはイニシャルコストが高くてランニングコストが低い、ということ。そして、そうではあっても、イニシャルコストの価格差をランニングコストでカバーするには、相当頻繁にフネに乗ったとしても数年はかかる、ということもまた、よく言われることです。

これは、どちらもおおむね事実です。ただ実際には、フネの大きさやエンジンの出力、使う燃料の量、燃料価格 (マリナーによってかなり違います)、出艇頻度など、あまりにもさまざまなケースがあるため、よほど具体的な例がないと、まともなシミュレーションなどできません。実際、いくつかの例を設定して計算してみました。 「イニシャルコストの価格差をランニングコストでカバーする」 のにかかる年数は、2、3年から10年以上まで、とてつもなく幅のあるものとなりました。要するに、これは「人それぞれ」ということなのです。ご自分の信ずるところに従うのが結局、一番でしょう。

ただ、国産艇の場合、ガソリン船外機仕様とディーゼルスタンドライブ仕様の両方が用意されたフネはありますが、同じエンジン形式でディーゼルとガソリン

の両方が用意されたモデルは、現在のところ存在しません。

*

イニシャルコストには、他にもいろいろと考えられるものがあります。フネそのものに関するものをざっと挙げただけでも、オプション装備や航法機器、無線通信関係などの艀装品、船検に必要な法定安全備品と登録諸費用、ディーラーの本拠からの回航・輸送費用や慣らし運転の費用などさまざまです。

オプションについては、たしかにあとで追加可能なものもありますが、建造途中でないと取り付けられないものもありますし、輸入艇などの場合は輸送費用もかかりますから、できるだけ最初にまとめて注文するのが原則です。

また、マリナーにフネを保管するのにも、ある程度のイニシャルコストを見積もっておく必要があります。かかる費用はマリナーによってかなり異なりますが、多くの場合、保証金、初年度の保管費用 (月割り計算?)、船台製作費などでしょうか。他に施設利用料などの費用が加わることもあるでしょう。

一応、これだけ用意すれば、フネを購入し、マリナーに保管することはできますが、忘れてはならないのが保険関係の費用です。マリナーによっては、そのマリナーでフネを保管するにあたって、指定の保険への加入を条件としているところもあります。

プレジャーボートの保険にはいろいろなタイプがありますが、おもな保険の対象としては、船体やエンジンの損傷、対人対物事故の賠償、搭乗者・同乗者の傷害、遭難時の捜索費用などがあり、これらをまとめてセットにした保険などもあります。

*

ランニングコストのうち、固定費的なものは、マリナーの保管費用と年ごとに支払う保険費用くらいでしょうか。あとは、船検の定期検査や中間検査といった法的手続きにかかる費用を除くと、燃

料費も、メンテナンスにかかる費用も、補修費用も、さらに追加艀装費用なども、フネの使い方次第で増えれば減りもするというものです。保管費用とは別に、毎回の揚降費用などがかかるマリナーでは、それらも同様です。

*

日本では、軽油を船舶の燃料として使用する場合、軽油取引税 (道路目的の地方税) の免税措置を受けることが可能でした。しかし、道路特定財源制度廃止に伴い、軽油取引税も一般財源化されたため、延長措置はあったものの、2015年3月をもって、免税措置は消滅予定です (2015年1月現在。再延長の議論はあるようです)。

一方、ガソリン価格にも揮発油税と地方道路税 (どちらも道路目的国税) が含まれていましたが、これは「製造会社が支払う税」なので、もともと小売時の免税は不可能。道路特定財源廃止後、地方道路税が地方揮発油税に名前を変えた程度です。

マリンユースにおける軽油の圧倒的な価格の有利さがなくなってしまった場合、エンジン選択に関して、従来以上にボートテイングの「目的」を意識する必要があるかと思えます。



6-a 雑誌

この記事の書き手自身、平日頃はフネの試乗記の執筆を主な仕事にしている人間です。そのため、雑誌のポート紹介記事については、あれやこれや言いにくい立場ではあるのですが、できるだけ公平かつ客観的にそれらを眺めて、資料としてどういった特性をもっているのか、考えてみることにしましょう。

*

雑誌の記事には、書き手によって、あるいはその雑誌や記事のポリシーによって、いろいろなスタイルがあります。

そのフネに対する書き手の情緒的な感想がメインになっているようなものもありますし、まったくその逆に、できるだけ書き手の情緒的な感想を排除し、客観的なデータに対する考え方や解釈を述べるにとどめているものもあります。

また、フネの生い立ちや位置づけについても、そのフネそのもののあり方を中心に解説しているものもあれば、そのフネの背景にあるビルダーや設計者について言及しているものもあり、さらにもつぱら技術的な部分を取り上げているような記事も見られます。

そういった記事の、いわば中心となっている試乗の感想についても、これまた千差万別で、書き手自身の経験則を評価の軸とするものがあれば、その一方、同系他艇を比較対象として考えるものもあります。また、特定の評価軸をあえて導入せず、感覚的な表現でそのフ

ネの航走感を綴った記事も見られます。

*

どんな記事であっても、それが人間の書くものである以上、書き手の主観を排除することはできません。たとえスペックなどに関する数値的なものであったとしても、その数値を掲載するか否かは、書き手なり編集者なりの判断によっているわけですから、その時点である程度の主観が介在する余地はありますし、ヤード・ポンド法からスペックを換算する場合などは、その換算値の有効桁数を変化する場合もあります。

ですから、雑誌の記事をもって、そのポートの何たるかを知ろうと思ったなら、まず、その書き手の主観がどうかかたちで働いているのかを読み取ることが必要になるような気がします。これはとても難しい作業でしょう。

*

写真というのは、そのフネを知る上でとても役に立つ資料です。最近ほどの雑誌もかなり多くの詳細写真を掲載して、そのフネをさまざまな角度からご覧いただくようにしていますから、少なくともフネのスタイリングやインテリアがどういったものかをある程度把握するのは、それほど難しいことでないように思えます。

とはいえ、ほとんどの写真には、いわゆる「キャプション」と呼ばれる説明文が付きまします。もちろん、書き手としては、

その写真の意味するものがどういうところにあるか、より明確にするためにそれを記すわけですが、キャプションというのは、スペースの関係もあって、それほど長い文章にはできません。そのため、かえってその写真の意味するところを不明確なものにするケースがないともいいきれないような気がします。

ただ、文章の書き手は、そのフネを実際に見て、そ

の文章を書いています。そのため、その記事の写真によって初めてそのフネを見ることになるであろう読者の方々とは、微妙に感覚の違いがあるかもしれません。

*

日本で入手できるポート雑誌は、なにも日本のものばかりとは限りません。大きな書店の洋雑誌コーナーには、海外のポート雑誌の2、3種類くらいは置いてあるはずですよ。

海外の雑誌を本気で読もうとするならば、たしかに外国語についての知識は必要です。英語はまだしも、イタリア語やフランス語となると、さすがにそれで書かれた雑誌を読みこなせるくらいに堪能な方は、それほど多くないでしょう。

ただ、そういった国のフネの情報を得たいと思った場合、英語で用が足りることもないわけではありません。

ひとつには、日本の雑誌が欧米のフネの情報を載せているのと同様、英語圏の雑誌であっても、フランスやイタリアのフネの情報を掲載しているということ。もうひとつは、非英語圏の雑誌でも、本文に英語を併記しているものがあるということです。

もちろん、英語が不得手という方もおいでかと思えます。ただ、そういった方でも、基本的なスペックの意味は理解できると思えますし、写真や図版は世界共通のビジュアルランゲージですから、それを眺めるだけでもけっこう楽しめると思えます。

*

プレジャーボートを対象にした雑誌の書き手の多くは、基本的に、フネが好きなのです。

限られた予算の中から原稿料を捻出してくださる雑誌社の方々には申し訳ありませんが、はっきり言って、それほど儲かる仕事ではありませんから、好きでなければ、とても続けられません。

ほとんどの書き手は、そのスタンスの基本的な部分に、ある種の愛情のようなものをもって、取材対象であるフネに接しています。それだけは、ぜひご理解いただきたいところです。



6-b カタログ

カタログというのは、それを補完する仕様書などと併せて、一般の方々が普通に目にするのできる唯一の「公式」印刷物ということになるでしょう。もちろん、実質的に同様なものを、後述するインターネット経由でダウンロードできるようにしているビルダーやディーラーも存在しますが、コンピュータやインターネットに接続するための回線を持たなくとも、それを手にして見るのできるカタログは、今も販売促進のための主要媒体となっています。

*

多くのカタログは、そのフネのイメージの訴求にかなりの部分を費やしています。そのフネを楽しむための理想的なシチュエーションを大判の写真で見せ、さらに印象的なフレーズの文言をキャッチコピーとして並べて、いかにそのフネが素晴らしいかをアピールします。

ただ、抽象的な美辞麗句がそのフネの実体を把握するのにさして役立つものでないことは、おそらくビルダーやディーラーの方々も、さらにはその種のカタログを製作している会社も、場合によってはその文言を考え出したコピーライター自身も、承知しているであろうという気がします。しかし、こういった言葉がなくなる様子はありません。

もしかすると、「これはいったい何を言いたいのだろう？」というかたちで興味を持たせるための要素、ということかもしれません。

*

カタログに掲載されている大判の写真は、そのフネのディテールを把握する役に立ちます。ただ、ビルダーやディーラーがそのフネの特徴として見せたい部分というのは、おそらく、ほかのページにクローズアップの写真が掲載されているはずですから、そういう部分はそちらでじっくり見ればいいわけで、大判の写真ではそれ以外のところを観察するのが、おそらく正解です。

また、そのフネを楽しむシチュエーションカットとして、ひとり、あるいは数人の人物が乗艇している写真があるかもし

れません。こういった写真では、人間を尺度の基準として、スペックとしては表れない、フネ各部の寸法把握に利用することができるでしょう。もちろんこれは、写真に写っている人物が特別に大柄であったり小柄であったりはしない、という前提が必要ではあります。

*

カタログには、スペック以外にも、フネの特徴に関する数値が記されていたり、大きい、広い、高いといったかたちで、そのフネの寸法上の優位性について記されていたりすることがあります。

しかし、そういったものは、何が基準か分からないと、なかなか見る人には理解できないことでし、仮に「当社比」で「従来の〇〇よりも30%広い」とされていても、その「〇〇」そのものが狭いのか広いのか分かりませんから、そのままでは分からないのです。唯一、その〇〇を知っている人だけが、その意味を理解できる表現です。

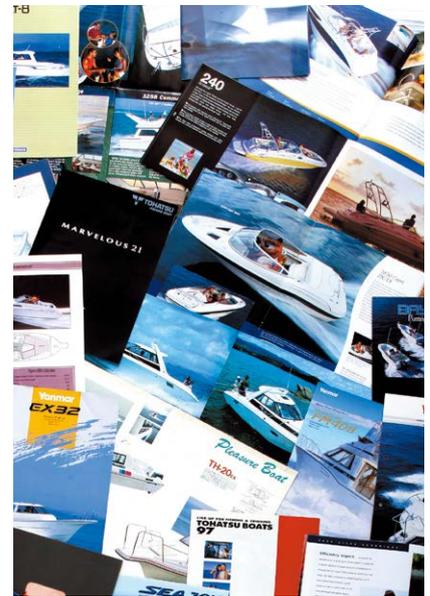
具体的な数値を上げて「 \times リットルの大容量」というような表現があったとしても、実際にその「 \times リットル」が何と比べて大容量なのか、それが記されていない限り、これも理解しにくい表現ということになります。確かなのば「 \times リットル」という容量だけです。これを「 \times リットルというのは、その造作としては大容量に類するサイズなのだ」と受け取ってはいけません。

結局、そのモノの大小や高低、広狭などは、あきらかに基準になるものがないと分かりにくいものなのです。

ただし、人間の寸法が基準になるものは、誰にでも分かる部分です。たとえばキャビンの天井高が1.9mとしてあれば、これはよほど大柄な人物でない限り、まず立って過ごせるということが理解できるでしょうし、長さ1.3mのバースと記されていたら、これはもうバースとは名ばかりで、普通の大人は横になれないと分かります。

*

スペック関係や装備品、搭載エンジンなどについては基本的に客観的なデ



ータですし、妙な表現があると法的な問題になる可能性のあるところですが、こういう部分については、他モデルと大いにその数値を比較して検討したいところですが、実のところ、全長や全幅に関しては少々微妙な部分もあります。

「2-a 数値の意味」でも触れているように、全長として記されている値はフネの形状や付属物によって異なっていたりしますし、全幅にしても、そのフネの平面形によって、フネのどの部分が測られるのか異なります。それらの値の違いが、そのままハルのボリュームの違いというわけではなかったりするので。

とはいえ、一般的に入手可能なフネのスペックはカタログに記されたものだから、それがフネのどの部分を、どうやって計測しているかは、きちんと理解しておく必要があります。

*

カタログというのは、あくまでもそのフネを売るための道具のひとつとして作製されるものです。客観データばかりが掲載されているわけではありません。それはあらかじめ理解しておくべき事柄でしょう。ただし、そのフネのオーナーとなり、それを楽しんでいる自分の姿や、家族や仲間との時間を想像するためには、最適な素材でもあります。

カタログは、楽しむものなのです。

6-c インターネット

現時点で、最も容易に、最も多くの情報を入手できるであろう情報源がインターネットです。ただし、その膨大な情報は玉石混交、多岐亡羊。一歩間違えると、とんでもない誤情報や捏造による情報をつかまされることにもなりかねません。また、情報のコピーが容易に可能なことから、次々と情報のコピーが繰り返されるうちに、情報理論そのままのエントロピーの増大、つまり、「話」に尾ひれがついた状態になっていることも多々あり、情報の真偽を見きわめにくいケースも少なくありません。

とはいえ、そういったリスクさえしっかりと認識していれば、これほど便利な情報源はありません。大いに活用したいところです。

*

インターネットを利用してフネの情報を入手したいと考えるならば、英語に対する苦手意識をまず捨てましょう。英語で書かれたWEBサイトの内容をすべてを理解する必要はありません。英語のWEBサイトに対してなんとなく苦手意識があり、WEBサイトを開きたくない、といった意識があるならば、それをなくしましょう、というだけの話です。

国際的なシェアを持つボートビルダーのほとんどは、世界各国からそこにアクセスしてくるであろう方々のために、必ず（と書いていいでしょう）、英語でもそのWEBサイトを表示できるようにしています。前述したように、英語が苦手な人もいるとは思いますが、ものは考えようです。たとえば、英語とスウェーデン語なら、まだ英語の方が分かる部分もあるでしょう。それに、最近のWEBサイトは写真や図版を豊富に使うものが多くなっていますから、そこから得られる情報も少なからずあるはず。もっとも、写真や図版の増加はインターネット上の通信量の増大につながるため、必ずしも歓迎すべきものとも言い切れなかったりする部分はあります。

*

インターネットで調べられるものは少なくありませんが、多くの人が最初に考えるのは、フネそのものやマリンエンジンのことかと思えます。

安全確実な情報ソースは、やはりボートビルダー（この「ボートビルダー」を「エンジンメーカー」や「機装品メーカー」と読み替えても同様。以下同）のWEBサイトでしょう。国産にしても、輸入にしても、ほとんどのボートビルダーはWEBサイトを用意しています。

もし、調べたいものが輸入モノで、それでもいきなり海外のボートビルダーのWEBサイトへ行くのに抵抗がある



ならば、その輸入元などのWEBサイトを探しましょう。日本のボート雑誌の問い合わせ欄に記されるアドレスは輸入元や販売元ですから、むしろその方が簡単かもしれません。通常、輸入元などのWEBサイトは日本語です。

ただ、輸入元や販売元のWEBサイトには、一部詳細についての表示をビルダーのWEBサイトへのリンクとしているものもありますから、そういった場合には結局、ビルダーのWEBサイトを閲覧するのと同じことにはなりません。

*

インターネット・マガジンといった形式で、ボート雑誌のインターネット版のようなかたちで記事を掲載しているWEBサイトも少なくありません。なかには、フネの紹介をストーリーミングのビデオで行っているところもあり、そういったところでは、そのアーカイブの中か

ら特定のフネを検索し、そのフネの航走状態を動画で見ることなどもできます（要登録だったりしますが）。

また、そういったWEBサイトへ対抗する意味もあるのでしょうか、海外の有名ボート雑誌のWEBサイトには、雑誌に掲載した記事をアーカイブとして用意し、検索、閲覧できるようになっているところもあり、過去の記事や、その記事で掲載された写真、速度や燃費の計測結果などを見ることができます。

舵社のWEBサイトをはじめとした日本のボート雑誌社のWEBサイトも、もちろんありますが、残念なことに、まだ海外のものほど徹底したアーカイブ化を行っているところはありません。それでも、舵社のWEBサイトでは、舵誌とボート倶楽部誌のバックナンバーの目次を閲覧できるようにしてありますから、過去に掲載されたモデルの記事などを探す場合の参考にしていただければ幸いです。

*

詳しいスペックや説明よりも、とにかくそのフネが走っているところを見たいということであれば、You Tubeなどの動画サイトで、そのフネの名前を入力して検索してみることをお勧めします。

もちろん、圧倒的に海外のモデルのほうが多いのですが、意外に国産最新モデルなどの動画もアップされていますし、エンジン音なども聞くことが可能な動画も少なくありません。

フネのユーザー自身がアップした動画などでは、実際の使い勝手なども見ることが出来るでしょう。

日本にも国内向けのボート関連ポータルサイトに類するものはありますが、海外には、ボート関連の業界ニュースに特化したものや、特定の分野のビルダーへのリンクを集めたもの、エンジンのスペック集のようなものなど、非常に多くのタイプのものがあり、その数も半端なものではありません。

6-d 口コミ

フネについての情報は、一般社会に広まっているものではなく、かなり限られた世界でのみ流通しているものです。しかも、いわば「公共の」情報源というべき雑誌などの絶対数も少なく、ビルダーやメーカーからの広報に類するものも限られた経路でしか伝わりません。絶対的に情報量が少ないのです。それだけに、口コミというかたちの伝聞による情報の拡散が相対的に多くなるのも、やむを得ないことではあります。

*

基本的に、口コミは人から人への伝聞で伝播し、拡散する情報です。その際、確実かつ正確にそれが伝えられているという保障はありません。伝える側も、伝えられる側も、その情報の確度を守ろうという意識は希薄ですから、不要な情報が加わったり、真の情報が削られたりすることは、珍しくないはずです。

もちろん口コミには、それをきちんとした情報として扱うことのできるものも含まれています。しかしほとんどの場合、その真偽を判断するのはむずかしいでしょう。

それが誤報であっても、捏造であっても、それについての責任を問わない、という不文律のようなものの上に成り立っているのが口コミです。そもそも、責任を問う、問わない以前の問題として、ほとんどの口コミは、情報の真偽を確認する方法がないか、真偽などどちらでもいいような内容だったりするのです。

*

しかし、口コミによる情報が、既存の媒体の情報をうまく補完するようなケースはあります。

新艇が登場した場合、多くは雑誌などにその試乗記が掲載されます。しかし、そういった試乗記においても、具体的な操船感や乗り心地の表現については文章で記すしかありません。客観的な数値で示すことができるのは、速度やエンジンの回転数、燃費くらいです。

たとえば、乗り心地を評して「ソフト」としたとしても、具体的にどうソフトなのかは、なかなか伝わるものではありません。もちろん、書き手としてもそうい

ったところを何とか表現しようと工夫はするわけですが、それにしても、身体で感じたことを文章で表現するわけですから、たとえ知っている限りの言葉を総動員して文章にしても、表現にはどうしても限界があります。

ただ、そういった記事と同じタイミングで、そのフネの航走感に関する口コミが伝えられれば、それを聞く人にとっては、従来の文章による情報とはまた別の経路を通りぬけてきた情報を同時に入手できるわけで、うまくいくと、ちょうどそのボート雑誌の記事を口コミによる情報が補完したような形になります。

*

モーターボートというのは面白い乗り物です。たとえ、同じフネで、同じ積荷で、同じように走っても、海況の違いでまったく異なった印象を受けることがあります。また、搭載人員の違いが航走感の違いとなって表れるフネもありますし、燃料搭載量の違いだけで印象が異なってくるフネもあります。

船外機やスターンドライブのフネでは、そのチルトをほんの少し蹴り上げただけで、乗り味が劇的に改善されるものもありますし、逆にほんの少し蹴り込んだだけで、妙に操船しにくくなるフネがあったりもします。

口コミでは、さまざまなかたちで表れてくるフネの性格の、ごく限られた一面についてだけ語られていることが少なくありません。これは、それが伝え語られるうちに、話し手や聞き手にとって印象的な部分だけが強調される結果でしょう。ただ、ときとして、ひとつのフネに対してまったく正反対の印象を伝える情報が、それぞれ別々のチャンネルを経由して伝わることがあります。これは複数の視点からの異なる評価が、両方も口コミの世界というフィルターを潜り抜けてきたことになるわけで、そのフネの多面性を理解する手助けとなるかもしれません。

無責任に語られるものであるか

らこそ、複数の、まったく異なる評価でも、矛盾することなく同時に存在し得るのは口コミならではのことであり、その中にこそ真実が隠されていたりすることもないわけではないのです。

*

情報の真偽が判断しにくい場合、それが誰によって語られたか、ということ基準にするというのは珍しいことではありません。

たとえ同じことが書いてあったとしても、署名なしで書かれたタブロイド版のスポーツ紙の記事は信用しないけれど、大学教授の署名入りで書かれた大新聞の記事は信用する、という考え方です。

口コミの世界は伝聞の世界であり、ほとんどの場合には、小さなコミュニティの中での伝言ゲームのようにして情報が伝わっていきます。その中には、前述した、大新聞に署名入りで記事を書く大学教授に相当する人物もいるわけで、「〇〇さんがこう言っていた」というひと言が、一気にその情報の信憑性を高めるといえるのはよくあることです。

しかし、この「誰が」に頼って情報の取捨選択をするということは、結局、情報の真偽に対する判断を放棄することでもあります。それは、口コミの世界でも変わりません。

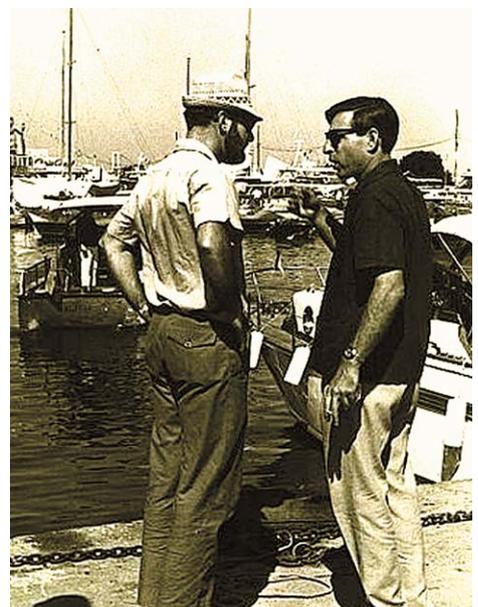


photo / NetArchives

7-a 展示場

購入を考えていたフネを初めて実際に見るのがポートショーであったり、ディーラーの展示施設であったりするケースは少なくないでしょう。

カートップボートやトレーラブルボートはそれほどでもありませんが、陸上展示されているフネというのは、ほとんどが大きく見えます。水に浮いているときには水中にある吃水下までまるまる空中にあるわけですし、ほとんどは船台に載ったフネを下から見上げるカタチになるわけですから、これで「思ったよりも大きい」と感じるのは、ある意味、ごく自然なことです。

それまで国産艇に乗っていた方にとって、欧米のフネのハルはずっと深いものに見えるかと思います。質量の違いが吃水の違いになっているということもありますが、国産艇は乾舷の低いものが多く、その分、ハルが浅い傾向にあったりするのも要因のひとつです。

なお、今どきそういつたことをする方はいないと思いますが、ハルを叩いて硬いとか柔らかいといっても、あまり意味はありません。樹脂の割合を増やせばFRPはカチカチに硬くなりますが、そんな脆いFRPなど、ボートのハルには使えません。また、最近の構造だと、船底とハルの上端となるデッキの端や舷縁はがっちり造りますが、舷側などは意外に華奢なものだったりします。舷側の平滑性が多少悪くても、硬そうな音がしなくとも、船底と舷縁ががっちりしていれば、おそらくそのフネは丈夫です。

ちなみに、最近多くなった濃い色のハルは、反射の加減もあって、同じ仕上げでも明るい色のハルより平滑性が悪く見えたりします。

船底形状を見て、それぞれの造作の意味が分かる方や、全体の形状からその走りの想像ができる方は、この機会にじっくりと船底を観察しておきましょう。

*

ひと昔前は「開けられるところは全部開けてみる」などといわれたものですが、そのフネを取材しようというならともかく、裏側の仕上げが見たいなら、数カ

所開いてみるだけで十分です。それよりも、ハッチを閉めた状態で船内床などの平滑性が保たれているかとか、開口部にきっちりとハッチが合っているかどうかといったことに注目しましょう。細かいところを見るならば、ハッチのエッジの切断面の仕上げでしょうか。品質管理というのは、むしろそういったところに表れるものです。

コクピットシャワー、ウォッシュダウン、ライブウェル、ウェットバーなどの水周りは、通常の展示状態では作動しませんから、これは見るだけ。使い勝手は、作動しなくとも想像できます。

できるだけ確認しておきたいのがエンジンルームです。船外機仕様ならば、エンジンは外付けですからあまり関係ありませんが、スターンドライブやインボードエンジンの場合、その整備性が気になる場所です。インボードエンジンはそのスターンチューブ（スタッフィングボックス）も日常点検の範囲です。

ただ、最近のエンジンは、日常的な点検さえしっかりとしておけば、そして、全開で延々走り続けるなどという無茶さえしなければ、そうそう壊れるものではありません。現代のフネには、ある種、確信犯的に整備性を犠牲にして、他の艤装やアコモデーションを充実させているものもあつたりするのです。

このあたりは、個々の価値観とか優先順位で判断すべきことかと思えます。

ヘルムステーションについては、実際にヘルムシートに腰掛けてみて、インストパネルを見渡してみて、自分の感覚に合うかどうかの問題です。視界の良し悪しなど、陸上展示状態の船上であれやこれや考えてもしょうがありません。航走状態と同じ視界が得られるはずなどありませんから。ただし、航法機器の取り



付け方法については、この時点である程度考えてみる必要があるでしょう。もし許されるなら、実際にメジャーなどで計測してみるのもひとつの方法です。

*

キャビンについては、ほとんどが好みの問題です。一般に、きちんとしたキャビンのついたフネならば、それほどでもない造作はないはずで、カタログなどで想像していたよりも狭かったり低かったりする個所は出てくるでしょう。また、どうみてもフネのキャビンのものとしては華奢という部分もあるかとは思いますが、問題を、それを許容できるかどうかということですから、あとは個人の判断です。

ただ、ヘッド/シャワーコンパートメントについては、ちゃんとその中に入って、きちんとドアを閉めてみましょう。なかには、「ちゃんとその中に入る」という時点で、すでかなりの苦勞を伴うものがあつたりします。

とはいえ、これもまた許容できるかどうかの判断になります。

*

展示されたフネは、係留状態のものに比べて、じっくりと落ち着いて船内を観察できるものです。

気に入ったところも、気に入らないところも出てくると思いますが、考えるべきは、気に入らないところ。それに対してどこまで妥協できるかが、そのフネを選ぶ上でのポイントでしょう。

7-b 試乗

もし、ディーラーなどにしっかりと「本気」でフネを購入する意思があることを伝えてあるならば、そのディーラーに試乗のためのフネがある限り、個人的にそのフネの試乗をさせてもらうことは可能だと思います。

もちろん、飛び込みでいきなりやってきた客からそういった頼みごとをされたらディーラーも困るでしょうから、あらかじめ資料を請求するなり、展示艇を見に行くなりして、そのフネを購入の候補艇として考えていることを明確にしておくべきでしょう。

こういったカタチの試乗では、ディーラーもその顧客の意思を理解していますから、マリーナから出て沖をひと回りして試乗終了、というようなことにはなりません。できるだけその顧客の考えるボートに添うように、試乗艇の能力を見せてくれるはずですよ。

*

ディーラーやビルダー主催の試乗会というのは、最も一般的な試乗の機会といえるでしょう。

かつては、特にアポイントなしでも、とりあえず出かけていけばお目当てのフネに試乗できたりしたようですが、さすがにそれだと遊び半分、物見遊山で試乗にやってくる人が多くなりすぎたためか、最近はあらかじめ雑誌広告などに試乗会の告知を掲載し、それに応じて試乗の意志を伝えてきた人を対象とすることが多くなったようです。

こういった試乗では、基本的に数組ずつの顧客が順次乗り替わりでフネを

走らせるというかたちになるでしょう。一応、短いながらも、そのフネを実際に操船する機会はあると思いますし、たとえば国産フィッシングボートのように、スパンカー併用で流し釣りに向いた特性を示すものならば、実際にそれを試す機会があるかもしれません。

ただ、ほとんどの場合、時間的には限られたものとなるわけですが、それでもひととおり、そのフネの基本的な特性や乗り心地、操船性などについては体験できるかと思います。

*

最近、ときおり見られるのが、複数のビルダーやディーラーが合同で行う、体験試乗会のような催しです。

こういったタイプの催しは、そのフネのセールスプロモーションというよりも、ほとんどプレジャーボートというものをご存知ない方に、短い時間でもそれがどういうものかを味わってもらい、少しでもプレジャーボートという乗り物に対する興味を持ってもらおうという催しですから、一般の試乗会とは少しニュアンスが異なります。

ただ、それでも、お目当てのフネがあるならば、それに乗ることのできる機会であることには違いありません。

*

フネに乗り込んだ瞬間の印象というのは、とても大切です。乗り込んだ瞬間に思ったよりもグラリとくるフネもあれば、見かけよりもずっと落ち着いたフネもあるはずですよ。また、同じ「グラリ」でも、ある程度まで傾いてグッとその傾斜が止まるフネもありますし、反発の早いフネも

あります。大切なのは、それが自分の感覚として自然に受け止められるかどうかということでしょう。

入出港の際には、その低速域での操船性を確かめたいところですが、そういった際の操船はディーラーの方が行うでしょうから、それは

フネの挙動から想像するにとどめることになります。

*

沖合いに出たら、操船をさせてもらう機会があるでしょう。その場合、一般の試乗会ではかなり限られた時間となるはずですから、あらかじめ試したいことは考えておきましょう。基本的には、自分がそのフネに乗って普通に走る場合の走り方が前提になります。

常に全開全速でない気が済まないという方もおいでかと思いますが、それはそのフネの性能が求められるところに達していないということです。ぜひもっと速いフネを選んでください。

船外機仕様やスターンドライブ仕様のフネならば、必ず試して欲しいのが、そのチルト（トリム）を蹴り上げたり、蹴り込んだりしたときの乗り心地の変化です。これは、船外機やスターンドライブにしかない機能であり、この機能を積極的に使わないのは宝の持ち腐れのようなものです。ただし、ヤママーのドライブは、出荷時にフネの特性に合わせて調整されているため、基本的に航走中はチルト固定で用いるものだそうです。

ガソリンエンジンで最高回転数の80%、ディーゼルエンジンで90%程度を上限と考え、徐々に速度を落としてお気に入りの乗り心地を探し、その前後のエンジン回転数でしばらく走ってみましょう。直感的にそのフネと自分自身の相性の良し悪しが分かると思います。

ただ、海況はもちろん、天候などの影響というのは大きなもので、晴れた日と雨の日では、同じフネに乗ってもまったく印象が違ったりします。とはいえ、これも考え方です。条件の悪い日に試乗して、それでも好印象というのなら、そのフネとはとても相性がいいということなのですから。

*

試乗というのは、フネの性能試験ではありません。あくまでも、自分とそのフネの相性を確かめるためのものです。常にそういう意識さえもっていれば、きっとお気に入りの1艇に出会えるはずです。

