



淡路島由良港、正面が由良マリーナ



# トローラー“ソロ43”で

## BOAT CRUISING IN OSAKA

写真とレポート／山崎武敏  
photos & report by Taketoshi Yamazaki



典型的なトローラー・タイプのクルーザー“SOLO43”。艇体のゲルコートには、紫外線による劣化や水分の浸透を考え、従来のポリエステル樹脂に替えてビニールエステル樹脂を使用している。また外部の金具も耐食性に優れたSUS316を使用。エンジンは180馬力の船内機1基で、巡航速度10.5ノット(ハンブ前の船のもっとも安定するスピード)。燃費がいいのが大きな魅力





パイロットハウスのナビゲーション・スペースは余裕たっぷり

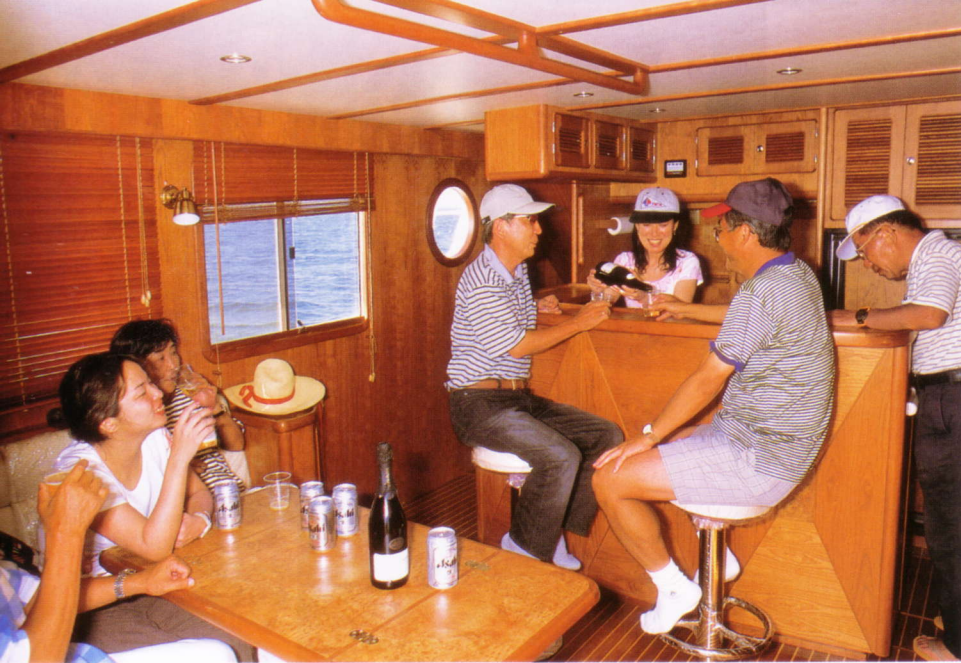


# ハモを食べに行く

クルージングも大好きなワイン同好会「ベビトレ」のメンバー







上:「SOLO43」のメインサロンはバーカウンターも備えている。もちろんワインストッカーもあり、出港直後からワインが空いていった左:由良の町



## 夏の風物詩とワイン同好会

「暑いでんなあ」の挨拶が飛び交う頃、関西には、旬の味「ハモ料理」が登場する。冬の「てっちり」、夏の「ハモちり」は季節料理の両横綱といってよい。

男は、炎天下での一仕事を終え、子供の騒ぐ家路につく。玄関先には、つい今しがたと分かる打ち水。すだれの向こうから聞こえる風鈴の音。盛夏に「鍋!」。関西以外の方々にはなかなか理解していただけないかもしれない。鼻たれ息子がビールを運び、ごますり娘が「ハモ梅肉」を並べる。これは、つい昨日まであった庶民の普通の夏の風物詩であった。家族全員、玉のような汗を浮かべ「鍋」を囲む。男は、これで「よっし!明日も頑張るでえ」と思ってしまう。そう、「ハモちり」は、つい昨日まで庶民の味だったのである。

しかし、今日の環境は大きく変わってしまい、「ハモ」は庶民にとって遠い存在となってしまった。遙か遠い国から輸入された食材が「食」の大半を占め、冷凍加工された食品の面々が食卓を賑わしている。その「食材」にかすかなごりを感じ、納得を余儀なくされる現実には、これが「当たり前」と信じて疑わない子供たち……なんとも寂しい明日が見えてくる。

かなり悲観的な書き出しとなってしまったが、今回の「ハモを食べに行こうクルージング」の取材で実に小気味よい仲間たちに出会うことができた。そのグループは「ベビトーレ」というワイン同好会。主宰は福田 武さんといい、ワインスクールの校長さん。弁舌ではないが、一言一言に純粹且つ、重みを感じさせる海大好き人間。肩肘を張らないその関西弁に、人々は知らず知らずのうちに引き込まれてしまう。シブイ! とにかく「渋いオヤジさん」なのである。海とワインを一途に愛し、福田流の生き様は長い年月を重ねて来た。それが自然ににじみ出ている。

仲間の顔ぶれも実にユニーク。福田さんの他、11人の仲間が参加した今回の「ハモを食べに行こうクルージング」、プロの歌手、FM放送職員、

# BOAT CRUISING IN OSAKA



左上:ハモちり。もちろん天然の獲れたばかりのハモだ 左下:ハモに舌鼓を打つワイン同好会「ベビトーレ」のメンバー 右上:料理屋「海幸」は由良港を見下ろす高台にある(TEL:0799-27-1271) 右下:ハモに関して達人の域に達している「海幸」の女将、橋本 操さん



フラワーデザイナー、社長業、ただのサラリーマン、無職などなどであるが、本当に個性ゆたかな人ばかりで最初は圧倒されるばかりであった。

## 女将が気持ちいい 由良の老舗

7月のある暑い日、一行は関西空港の近くに位置する田尻漁港を10時に出港した。例年であれば福田さんの所有する〈ベビトール号〉(コルベット32)で向かうのであるが、今年は違った。同好会のメンバーでもある青木ヨットの青木 洋さんが扱う新艇“SOLO43”で行くことになっていた。

目的地は、ハモのメッカ、紀伊水道に臨む淡路島南部、由良港。田尻漁港からは約20マイルの航程だ。モータークルーザーのデイクルージングとしてはちょうどいい距離だ。

油を流したような静かな海面に、真っ青な空がそのまま海面に写し出されていた。決して若いとは言えない面々ではあったが、各々の表情、目の輝きは少年少女のそれであった。

2時間の航海はあっという間だった。目的地、由良港の橋をくぐり抜け、関西のポート、ヨットにはお馴染みの由良マリーナの前に着岸した。小さなマリーナだが、ざっくばらんな家族的な雰囲気のマリーナである。

間もなく、絶妙のタイミングで迎えるワゴン車が到着した。ハモの宿「海幸」の女将、橋本 操さんが運転手も兼ねて直々に歓迎してくれた。

由良の町は漁港に隣接した昔ながらの小さな町で、街なかに延びる道路も自動車の通行が困難なくらい幅が狭い。来訪者が駐車するとなるとそれはできない。通過するしかないのだ。個人的な駐車スペースを持った住民だけが「道」と共存している。車社会に慣れ切ったよそ者は乗り入れてきても、駐車する場所はないのだ。

車で来たよそ者が買い物、食事を望むなら、海岸を走る大きな道路脇に車を置いて徒歩で街なかへ入るしかない。もちろんこの場合の駐車は道交法に触れているが。

地元の軽トラの往来はあるものの、

基本的に人が主体の道がここにある。古く、小さな店並みが続き、無性に懐かしい港町の光景に心が和んでしまうのは、たまに訪れた来訪者のエゴというものだろうか。

「海幸」の女将は、その狭い道をびっくりするほどのスピードで運転して行く。そのハンドルさばきは、荒っぽいと表現したほうが正解かもしれない。熟年の運転とはとても思えない。現在の「海幸丸水産」を立ち上げた結婚当時から、トラックを運転し四国、神戸の市場通いを毎日やっていたのだという。

その男勝りの努力の結果、東京築地にも基地を持ち、超高級料亭「吉兆」にも出入りする卸業者にもなった。こと「ハモ」に関して横に並ぶ仲買はいない。ハモの買い付けは、昭和40年当時まで「生船」全盛の時代が続き、「てんぐり」と呼ばれる底引き漁で捕られたハモを、ハモを生きたまま保存する「生船」へ運ぶためにトラックを飛ばした。しかし、現在に至ってはハモの漁もめっきり少なくなった。「商売がしづらなって来たワ。ひいきにして来てくれるお客さんのためにも、なんとかしたいけど……」と神妙な顔で語る女将さんであった。

「今来ている福田さんも、ある有名な会長さんに紹介されてうちへ来てくれるようになったんやけど……あの人な〜んにも言わん人やろ、あんなお客さんがおるから絶対変なもん出され

へん! 輸入もんやとか、冷凍もんしか出されへんようになったら、アタシ、この商売たたむワ!」とキツパリと言い切る。こんなすがすがしい気持ちになれたのは、随分久々だ。

ベビトール・ワイン同好会の会食は、女将の長男夫婦が切り盛りする旅館「海幸」の2階で始まった。前菜にあたる「ハモ刺」「湯引き」等々が次々と並べられ、ワイン、シャンペンのコルクが抜かれる。見たことも、聞いたこともない銘柄が次々に空になっていく。相当な分量であった。

しかし、よくあるワインサークルの集まりのような「能書き」の類は一切無く、精神衛生上、極めて負担のない時が流れていく。

「煮えすぎやで! はよ食べ!」

「〇〇さん! 飲んでばかりせんと、これ食べて!」

「幸せやナァ! うちら!」

みんながわいわい騒ぎながらハモを食べようすを眺め、嬉しそうに目を細める福田主宰。昔の「お父ちゃん」のイメージがある。この部屋全体が昔の庶民の家庭そのものようだった。誰が「お母ちゃん」なのかは判らなかつたが、10人の子供たちは、延々と騒ぎ続けていた。

大変だろうなあこの家庭。来年もきっと大騒ぎだろうなあ。次の夏、そしてまた次の夏、この家族のために「天然ハモ」が用意され続けられることを祈り、帰路についた。

“SOLO43”。中国の造船所が造っている船だが、設計、造りともにしっかりしている







上:メインサロン。手前がキッチンの一部とバーカウンター。チェリー材を多用し、落ち着いた雰囲気漂う。最高級ビルマ・チーク材も標準で選択できるそうだ 下左:パイロットハウスのナビゲーション・スペースのすぐ背後にバースがひとつ設けられている。長距離トラックの運転席と似ているが、長距離航海を前提にしている船だけに、舵をとる人がすぐに外を見ることができるこのレイアウトは実用的かもしれない 下右:クイーンサイズのベッドが置かれたオーナーズルーム。専用のトイレルーム、バスタブ付きのバスルームと直結している

## BOAT CRUISING IN OSAKA



左:メインサロン前部に配置されたシステムキッチン 右:ゲスト用のシャワールーム。ちなみにゲストルームは1室で、広めのWバースが2段入っている

### 中国製モータークルーザーの ニューウェーブは質の高さで勝負

今回のクルージングに使われた“SOLO43”は、写真を見ておわかりのとおり、典型的なトロロータイプのクルーザーだ。造船所は、香港か

ら車で2時間ほど、広州からそれほど遠くない厚街という町にあるJet-Tern Marine社だ。

Jet-Tern Marine社は設立からまだ3年めの新しい造船所であるが、ここで造る43フィートから61フィートの

間で5つのラインナップを持つSELENEシリーズは、北米を中心にすでに20隻くらいが進水しており、トロロータイプのクルーザーのニューウェーブとして注目を集めている。“SOLO43”は“SELENE43”の日本向けバージョンとなっている。

Jet-Turn Marine社を率いるワード・チェン氏は、台湾で造船工学と建築設計を学び、台湾で大型ボートの建造が盛んであった1990年代に、そのリーダーの一人としてたくさんのボートの設計開発を手がけたという。Jet-Turn Marine社のホームページを見ると、広大な敷地に新築の工場、オフィス、テスト用プールなどが並んでおり、まるで北欧の近代的造船所のようなのである。厚街は中国でも有数の家具産地で、優秀な家具職人と良質の木材が手に入りやすいという理由で、チェン氏はこの地に工場を造ったという。

この会社の日本の代理店となっているのが、青木 洋氏が代表をつとめる青木ヨットである。青木氏は1971年から1974年にかけて6.4メートルの小型ヨット(信天翁)で世界一周を果たしたことで知られるベテランセラーだが、「中国製の船は品質でどうかといった迷信がまだ残っていますが、本物は一目見ていただければ、わかってもらえます」と自信満々。

### ロングクルージングができる モーターボート

“SOLO43”に2基掛けはない。1基掛けでなければいけないという。

というのも、エンジントラブルは本体の損傷よりも、冷却水・潤滑油関連で発生する確率の方が高いという信念からである。冷却水・潤滑油系統のトラブルは日常のメンテナンスをしっかりとやればほとんどが防げる。いっぽう、シングルエンジンなら余裕のあるエンジンルームを確保することができ、日常のメンテナンスも十分にできる。

さらに初めからハンプ抵抗の範囲内である10.5ノットという乗り心地のよいスピードを巡航速度に設定してお



り、そのためには大きなエンジンを、それも2基搭載する必要もないからだ。

これにより“SOLO43”の燃費は低く抑えられている。エンジンはカミンズ6BT5.9-M1 180hp/2500rpm(オプションでヤンマー製エンジンに換装も可能)だが、実際に長距離を走ってみたデータだと、1時間10リットルくらいだという。これは燃料代に頭を悩ますボートオーナーには非常に魅力的な数字である。

「この船がシングルエンジンなのは、遠洋まで行く小型漁船にツインエンジンの船がないのと同じ理由です」と青木氏は片目をつぶる。

艇体のFRPには従来のポリエステル樹脂ではなく、紫外線やオゾモシスに耐える高価なビニールエステル樹脂を使っている。

船を出したのは風の日だったが、釣り場へ向かうパワーボートが巡航速度10.5ノットでのんびり走る“SOLO43”を通り過ぎて行く。ボートたちが通過する方向、距離はまちまちであったが、驚くほどその引き波に影響されることはなかった。一度だけ大型フェリーボートのすぐ後ろをクロスしたが、この時も大した揺れを感じることなく通過。ロングキール仕様でそのキールには1トンものパラストを載せている効果は充分感じられた。

“SOLO43”はすでに大阪から沖縄、香港から沖縄までの航海を経験している。いずれも時化の連続だったが、大波の中、波を叩くことなく腰の強さと乗り心地のよさを実証してくれたという。

内装には本物のチェリー材とチーク材を使い、高級家具同様の美しい仕上げとなっている。

右舷側に設けられたリアドアを開けるとそこはサロンになっている。正面奥にはバーカウンターがあり、フロアのチーク材と収納棚・カウンター・パネル類の素材であるチェリー材が重厚なニス仕上げによって、絶妙なバランスをかもし出している(その点を考えるとバーカウンターの前に固定されたステンレスクローム仕上げのハイチェアはなくてもいいかもしれない)。

パイロットハウス内のナビゲーションルームのすぐ背後には1人用のバーが設けられている。停船時の仮眠、長距離航海時のワッチ交代には便利なスペースであり、このシステムは長距離トラックのそれに似ている。

フライブリッジへはパイロットハウス内左舷にあるステップから出入りするが、上部のスライドハッチを全開にしておけば、思った以上に出入りがスムーズで長身、大柄な体型の利用者には大変ありがたい設計である。

フライブリッジから一段下がったところにあるアフトデッキがいい。パーティー、おしゃれなディナー等、想像したらきりがないほどいいスペースである。決して中途半端な広さでないこの広々としたデッキはかなり頑丈な仕上げになっている。

以前、オーストラリアを取材旅行した時、40~50フィートのパワーボートでヨットと同じように旅をしている人々にたくさん会った。ヨットで旅をしている人々は、世界中に、もちろん日本にも数え切れないほどいるが、ヨットとモーターボートの違いは明確であり、日本ではモータークルーザーでのロングの航海はあまり見かけたことはなかった。現在でもモータークルーザーの長距離航海者の話は聞こえてこない。

そこには、お国の事情が随分違うということはあるが、そういった目的にあったボートがなかったという日本事情がある。泊地を移るたびに高い燃料代が要るようでは、経済的にも長期クルージングは難しくなる。気楽に、自然に逆らうことなく長旅をするには、高速で走る性能より、時化でも走れる安全性能と低い燃費であることはヨットが証明している。

今回取材した“SOLO43”は、そんな長期クルージングにはぴったりの船である。定年後、出費を抑えながらのんびり日本一周できる船である。

青木ヨットの宣伝コピーに「腰の強さ、食の細さ、そしてややグラマーな容姿……身内にするには持って来いの条件」とあったが、うまく特長を表

している。

こんな船がもっと日本に増えてきたら、あの日オーストラリアで会った「モーターボートの旅人たちが」日本各地のポンツーンでも普通に見られる日も近い。

なお“SOLS43”は10月12~14日、東京フローティングボートショーに出展されるので、興味のある方はどうぞ。

#### SOLO43

全長	43'-6"(13.18m)
水線長	40'-8"(12.32m)
最大幅	15'-6"(4.72m)
水線幅	14'-8"(4.47m)
吃水	4'-7"(1.38m)
排水量半載	42500lb. (19.28t)
総トン数	19トン
パラスト	1135kg
ブリッジ高さ	

マスト含む 22'-3"(6.78m)

マスト除く 13'-9"(4.19m)

エンジン カミンズ6BT5.9-M1  
180hp/2500rpm

(オプションでヤンマー製エンジンに換装も可能)

標準装備価格 US\$ 385,000

日本円価格 4,620万円(120円/¥)

■発売元/青木ヨット株式会社

〒598-0093

大阪府泉南郡田尻町りんくうポート北1番地

TEL.0724-65-8192 FAX.0724-65-8194

e-mail:info@aokiyacht.com



“SOLO43”を販売している青木ヨット代表、青木 洋氏。30年ほど前、世界最小のヨットで世界一周したことでギネスブックにも載ったベテランシーマンだ。「2基掛けのボートの場合、エンジンが1つ故障しても、残る1基のエンジンで帰って来られるという意見がありますが、実際にそれで帰ってこられるのは、よほど風の時しかありません。メンテのいい1基のエンジンのほうが頼りになります。遠洋に行く漁船がそうでしょう」と笑う。「ソロは、自分の艇として中高年者に乗っていただくための船です。スピードではなく、見かけの豪華さでもなく、艇体の安全性と本物の内装を求めている人のための船です」とのこと